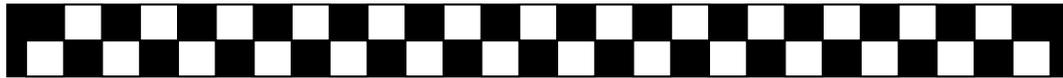


Motorsport für Jedermann: Geschichte und Geschichten der Formel Vau

| | |
|-----------------|-------|
| Vor-Start | S. 3 |
| Geschichte | S. 4 |
| Zur Ausstellung | S. 12 |
| Geschichten ... | S. 16 |



von Frank Michael Orthey



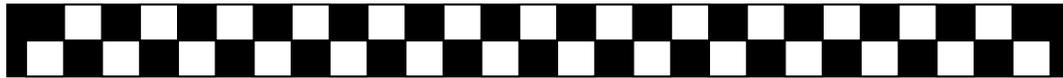
Motorsport für Jedermann: Geschichte und Geschichten der Formel Vau von Frank Michael Orthey

Vor-Start

Die Sonderausstellung „Motorsport für Jedermann: Geschichte und Geschichten der Formel Vau“ zeigt Legenden der „wildesten Rennserie aller Zeiten“, wie der Motorsport-Journalist Rainer Braun, selbst Formel Vau-Pilot der ersten Stunde, einmal geschrieben hat. Anhand von 10 ausgewählten Formel Vau und Super-Vau-Fahrzeugen wird die Geschichte der größten Nachwuchsrennserie aller Zeiten erlebbar. Eine Matinee rückt die Persönlichkeiten der Formel Vau, die zahlreiche Motorsportgrößen und Formel 1-Stars hervorbrachte, in den Blickpunkt.



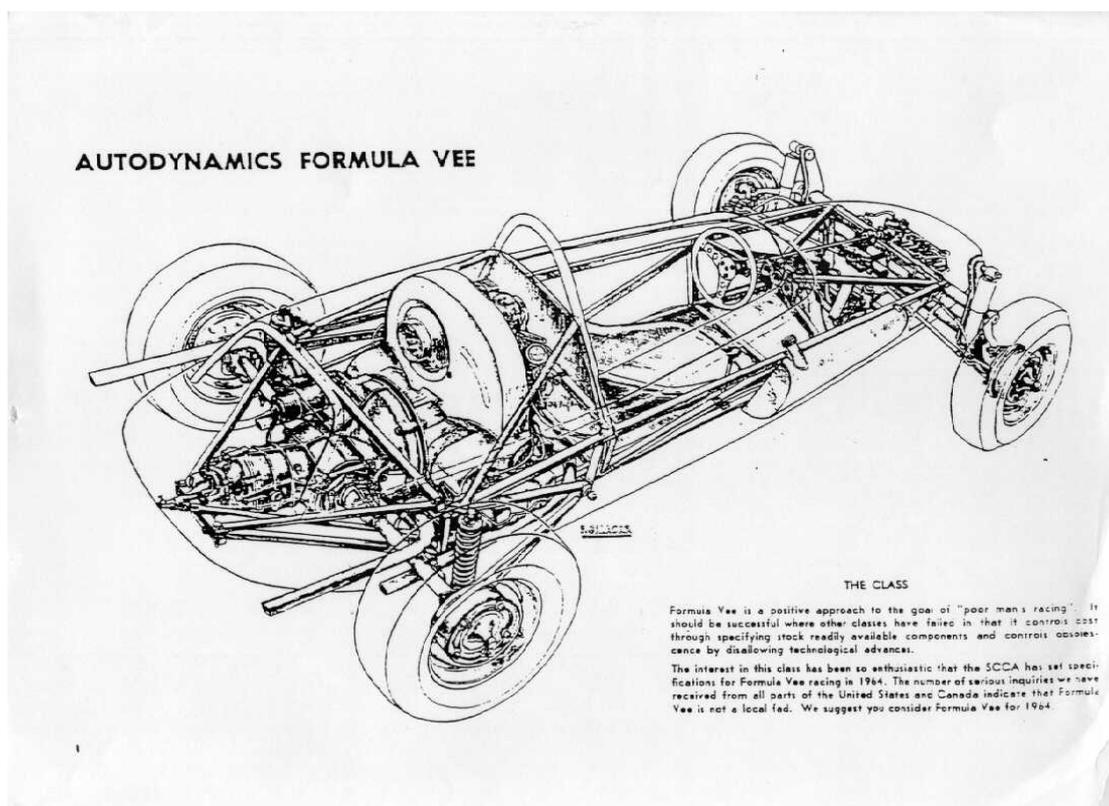
**Ein Historisches Formel Vau und Super Vau-Feld mit über 40 Fahrzeugen
bei der Hockenheim Historic 2009**



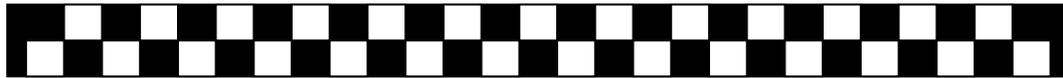
Die Historische Formel Vau Europa e.V. verfolgt mit dieser Ausstellung das Ziel, die Entwicklungsgeschichte der Formel Vau und Super Vau sowie die zahlreichen Geschichten, die sie geschrieben hat, anhand von Originalexponaten anschaulich darzustellen.

Geschichte

Das Erfolgskonzept der Formel Vau lebt von der Schlichtheit: Man nehme Serienteile vom VW-Käfer: die Vorderachse, die Lenkung, den Motor, das Getriebe nebst Differenzial. Letztgenannte Teile werden umgebaut, da der Motor als reiner Mittelmotor in einen schlichten Gitterrohrrahmen eingebaut ist - und nicht wie beim „Teilespender“ VW-Käfer als Heckmotor.



Schnittzeichnung eines amerikanischen Autodynamics von 1964/1965

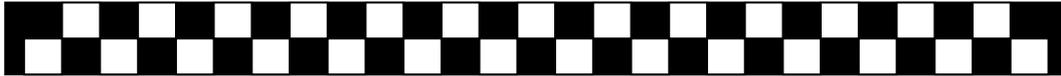


Der Umbau ist notwendig, um nicht 4 Rückwärtsgänge und einen Vorwärtsgang zur Verfügung zu haben ... Ergänzt werden kann eine offene Auspuffanlage. Alles, was darüber hinaus stört, z.B. die Innereien der Lichtmaschine, kann entfernt oder bearbeitet werden. Dann bekommt das Ganze eine Karosserie aus Kunststoff nach eigenem Gutdünken – und fertig ist der „Volksrennwagen“, der rennfertig 375 kg wiegt. Trotz bescheidener Motorleistung reicht das mit Rennreifen für erstaunliche Kurventempi und jede Menge Fahrspaß.

Auf diese einfache aber überzeugende Idee kamen zuerst einige motorsportenthusiastische Amerikaner, die eine Alternative zur weit verbreiteten aber auch teuren Formel Junior suchten. Anfang der 60-er Jahre entstand dann Formula Vee – und setzte den Startpunkt zur Entwicklung der erfolgreichsten und größten Nachwuchsrennserie aller Zeiten.



Frühe Jahre auf den Bahamas: vorne starten die Renn-Käfer, hinten warten die ersten Formel Vees auf ihren Start!



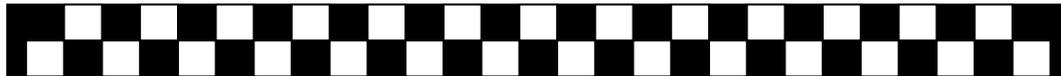
Begeistert von der amerikanischen Idee nahmen Ferry Porsche und der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein 12 Formel Vau Fahrzeuge aus den USA mit nach Deutschland und schickten diese 1965 auf Promotion-Tour. Diese ersten Fahrzeuge der Typen „Beach“ und „Formcar“ hatten noch den 1200-er Motor, leisteten etwa 40 PS und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 160 km/h.



Die ersten!

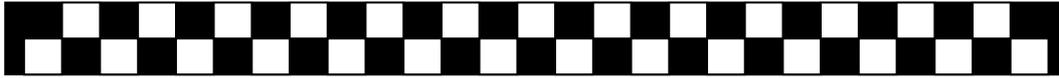
Die erste Präsentation dieser „Volksrennwagen“ fand im Rahmen des Eberbach-Bergrennens im Mai 1965 statt.

Zunächst spotteten viele über die seltsam anmutenden Krabbeltiere, doch auch die Rufe der Zuschauer „Sollen wir schieben helfen?“ konnten den Siegeszug der Formel Vau-Monoposti nicht aufhalten. Schnell entstanden auch im deutschsprachigen Raum neue Konstruktionen. Heinz Fuchs aus Rutesheim bei Stuttgart baute den „Fuchs“, die MAHAG aus München den „Olympic“, Porsche Salzburg den „Austro Vau“, der Wiener Kurt Bergmann konstruierte den „Kaimann“. In Belgien entstanden die „Apal“ und die erfolgreichen amerikanischen „Autodynamics“ in Lizenz – um nur einige zu nennen. Die Formel Vau etablierte sich schnell als eine ernstzunehmende Nachwuchsrennformel.



Junior Trophy Zandvoort 1967, vorne Karlheinz Meub im Autodynamics

Auch international boomte die Formel Vau. So fand einige Jahre lang das hochrangig besetzte Rennen auf den Bahamas statt. 1967 umfasste die Nennliste 96 Starter mit der gesamten europäischen Elite, vielen US-Amerikanern darunter das Indy-Urgestein A.J. Foyt sowie den Formel 1 Stars Jochen Rindt, Jacky Ickx und Jean Pierre Beltoise. Auch beim internationalen Rennen in Daytona Beach maßen sich die Europäer und die Amerikaner.

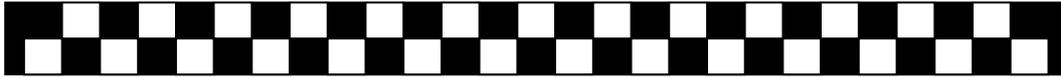


44 LAPS
TIME: 1:56:00
SPEED: 14,300 mph.

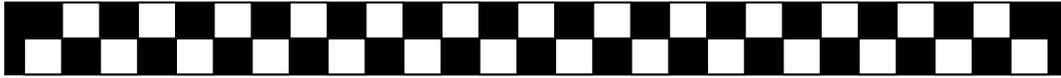
| DR. NO. | DRIVER | LOCATION | TIME |
|---------|----------------------|----------------------------|---------|
| 5 | Jean-Franco Beltoise | Kentbury, France | 1:56:00 |
| 1 | Jochen Rindt | Nurb. France | 1:56:00 |
| 7 | Günther Huber | St. Pölten, Austria | 1:56:00 |
| 43 | Dr. Helmut Marko | Austria | 1:56:00 |
| 69 | Bill Douglas | Tallahassee, Fla. | 1:56:00 |
| 40 | Tony Joffe | Johannesburg, South Africa | 1:56:00 |
| 36 | John B. Ryan | Atlanta, Georgia | 1:56:00 |
| 44 | Warner Miller | Atlanta | 1:56:00 |
| 87 | William C. Gross | Knoxville, Tenn. | 1:56:00 |
| 30 | Robin Orme | Frederick, Grand Bahama | 1:56:00 |
| 18 | Glen Sullivan | Chatham, Virginia | 1:56:00 |
| 81 | Wayne Kelly | Ottawa, Ontario | 1:56:00 |
| 89 | Dick Loderer | Detroit, Michigan | 1:56:00 |
| 14 | John McCallister | Cleveland, Ohio | 1:56:00 |
| 34 | Tom Yarger | Muskegon, Ohio | 1:56:00 |
| 41 | Ach McCall | Washington, D.C. | 1:56:00 |
| 27 | Steve Ross | San Diego, Calif. | 1:56:00 |
| 42 | Arthur Hachenauer | Beverly Hills, Calif. | 1:56:00 |
| 88 | Arthur Hachenauer | St. Clair Shores, Mich. | 1:56:00 |
| 37 | Howard Gunn | Bayville, Penna. | 1:56:00 |
| 82 | John Herwood | New York, N. Y. | 1:56:00 |
| 15 | Harvey Tompkins | Washington, Penn. | 1:56:00 |
| 51 | Michael G. Rothchild | Hillburn, N. J. | 1:56:00 |
| 28 | Don Walker | Washington, D.C. | 1:56:00 |
| 0 | Jan Hagen | Richmond, N. Y. | 1:56:00 |
| 9 | G. Patrick Peary | Northwood, Mass. | 1:56:00 |
| 25 | Warner Miller | Bedford, Ohio | 1:56:00 |
| 11 | Chuck Dietrich | London, Ohio | 1:56:00 |
| 35 | C. Lee O'Neil | Sarasota, Fla. | 1:56:00 |
| 12 | Glen Horan | Naples, Florida | 1:56:00 |

**Jochen Rindt trainiert im Formel Vau für seinen Auftritt beim BAHAMAS-GRAND-PRIX
Er wird zweiter hinter Beltoise vor Huber und Dr. Helmut Marko.
Die Europäer haben die Amerikaner besiegt!**

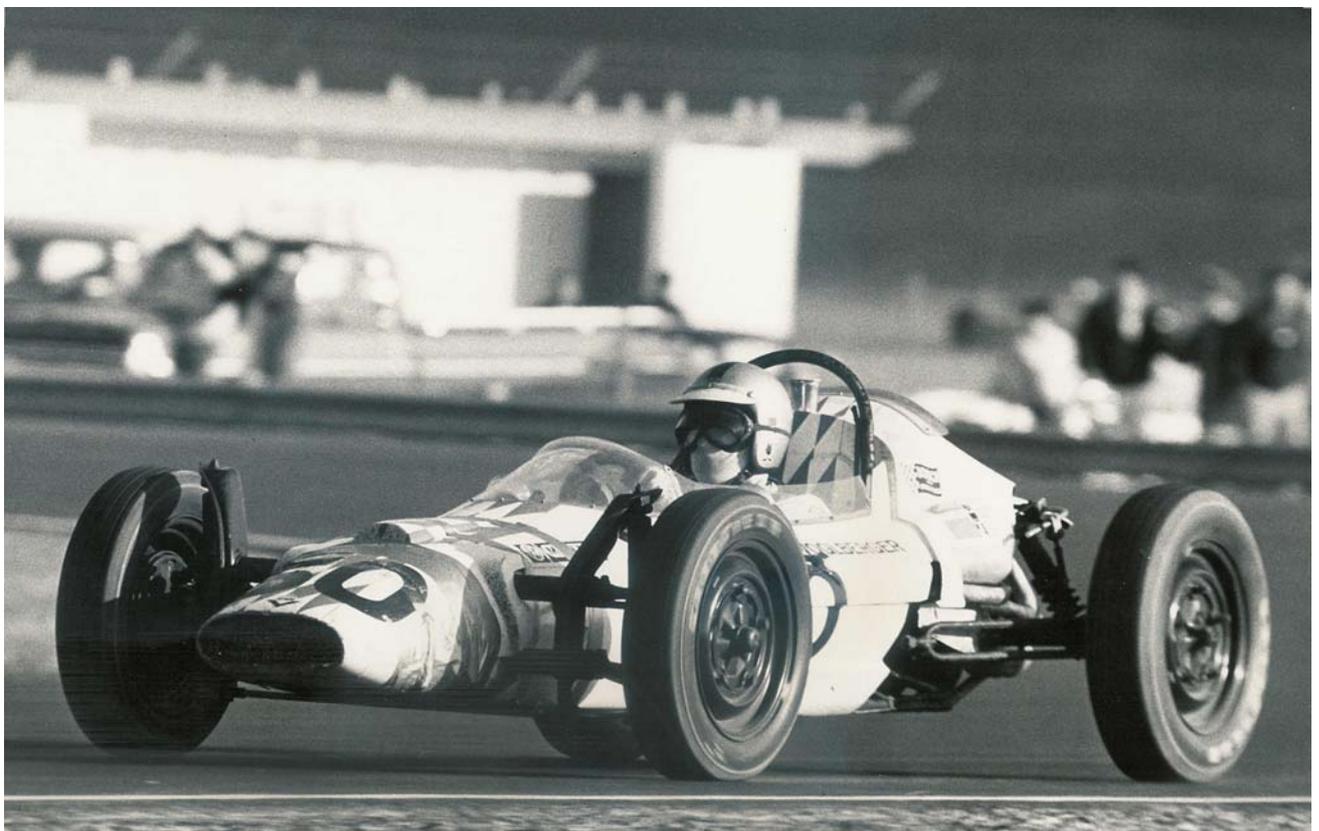
Was Formel Vau Fahrzeuge zu leisten vermögen, zeigen noch heute Rundenzeiten „im Bereich moderner sportlich hochgezüchteter Kleinwagen“ – stellt der rennfahrende Redakteur Hans-Jörg Götzl in seinem Fahrbericht in der „Motor Klassik“ mit Erstaunen fest. Solche Vergleiche reizten schon in den 60-ern: Niki Lauda bewegte bei einem Vergleichstest mit einem VW-Käfer 1969 einen Kaimann in 1:20,6 um den kleinen Kurs in Hockenheim, der Käfer brauchte dafür knapp eine halbe Minute länger. Gerne zitiert wird auch der vom Österreicher Günter Huber 1966 gefahrene Nordschleifen-Schnitt von 120,2 km/h im Formel Vau - zum Vergleich: Jack Brabham siegte im gleichen Jahr im Formel 1 mit einem Schnitt von 139,6 km/h auf der legendären Eifel-Piste. 400-Formel 1-PS gegen 50 Formel Vau-PS sprachen für das Potenzial der kleinen Flitzer. Günther Huber, der auch heute noch in der Historischen Formel Vau aktiv ist, hat vor kurzem verraten, dass er für diesen großartigen Schnitt einen Tag lang Nordschleifentraining im Porsche 356 gefahren ist. Günther wollte unter allen Umständen den von VW als Siegerprämie ausgelobten VW-Käfer mit nach Hause nehmen. Dem Finnen Keke Rosberg gelang es 1973 auf der Nürburgring Nordschleife erstmals im Formel Vau unter 9 Minuten zu bleiben: 8:56,2 Minuten und ein Schnitt von 153,3 km/h standen zu Buche!



**Formel Vau-Meute in der Steilkurve von Daytona:
die erfolgreichen Österreicher treffen mal wieder auf die US-Boys**

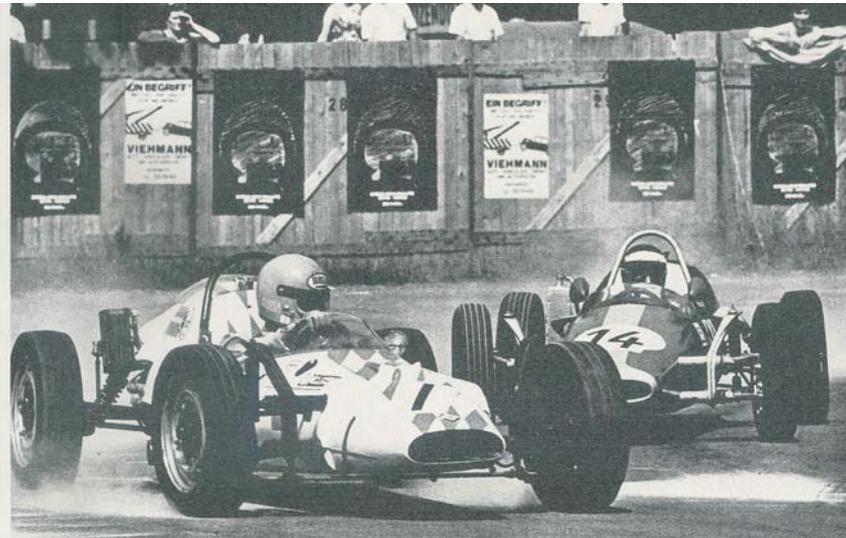
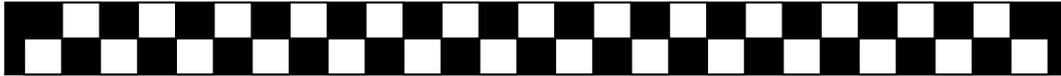


Derart beflügelt fuhr die Formel Vau bald auf allen bekannten Rennstrecken Europas und wurde schnell zum Talentschuppen des großen Motorsports: Fahrer wie Niki Lauda, Dr. Helmut Marko (heute bei Red Bull Racing in der Formel 1 tätig), Dieter Quester, Harald Ertl und viele andere legten hier den Grundstein für ihre Karrieren. Riesige Starterfelder mit bis zu 70 Fahrzeugen stürzten sich in haarsträubende Schlachten – mit den entsprechenden, nicht immer glimpflichen Folgen.



Europameister 1969: Alfred Voglberger im Olympic der Firma MAHAG hier mit leicht undulierter Frontpartie. Dieses Fahrzeug kehrt 2010 auf die Rennstrecken zurück!

„Lebe wild und gefährlich“ – so benennt denn auch der Journalist Rainer Braun, selbst erfolgreicher Formel Vau-Pilot der ersten Stunde, den Slogan dieser „wildesten Rennserie aller Zeiten“.



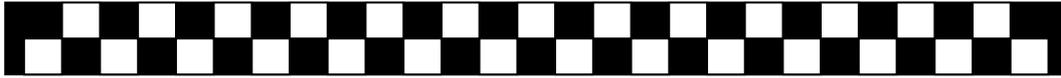
Auch Niki Lauda war im erfolgreichen MAHAG-Olympic unterwegs

Dabei wuchs die Formel Vau 1300 aus den Kinderschuhen. Das Reglement wurde immer weiter geöffnet. Waren es anfangs tatsächlich noch leicht modifizierte 1300-er Käfermotoren mit offenen Auspuffanlagen und serienmäßigen Solex-Vergasern, die mit vielen Feinarbeiten auf etwa 70 PS (!) gebracht wurden, so wurden später 2 Vergaseranlagen, Trockensumpfschmierungen und andere Nockenwellen zugelassen – Leistung etwa 100 PS. Das Reglement blieb jedoch immer „käfernah“.

Als die Formel Vau etabliert war und mehr und mehr an ihre Grenzen geriet, die durch die Käferteknik bestimmt waren, kamen neue Impulse wiederum aus Amerika.



Der erste Formel Super Vau – damals noch Formel Vau 1600 - in München bei der MAHAG

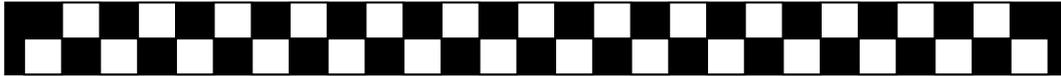


Unter Verwendung des auf 1600 ccm reduzierten sogenannten „Typ 4“ Motors, wie er im VW 411/412, im VW-Porsche 914 oder im VW-Bus verwendet wurde, entstand die Formel Super Vau – anfangs mit einer Leistung von etwa 120 PS, später mit etwa 140 PS. Dies ließ eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 230 km/h zu. Käfervorderachsen und andere Käferteile mussten reinen Rennsportteilen weichen. Mit diesen „richtigen“ Rennwagen empfahlen sich u.a. die Weltmeister Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet und Keke Rosberg, Jochen Maas, „Graf“ Freddy Kottulinsky, Bertram Schäfer, Manfred Trint, Manfred Schurti, der spätere Indy-500-Sieger Arie Luyendijk und viele andere für größere Aufgaben.

1973 gab es weltweit etwa 3000 Formel Vau und Super Vau-Fahrzeuge, eine von einer Nachwuchsformel nie mehr erreichte Anzahl.



Die Formel Super Vau startet zu einem weiteren heißen Rennen in Hockenheim



Zur Ausstellung

Der Aufbau der Ausstellung folgt der Chronologie dieser Entwicklung. So werden die Anfangszeiten der Formel Vau durch zwei amerikanische Formel Vau's der aller ersten Generation markiert, beim ausgestelltem „Formcar“ handelt es sich gar um eines derjenigen Fahrzeuge, die von Porsche Rennleiter Huschke von Hanstein 1965 nach Europa gebracht wurden. Dieser Generation von Fahrzeugen entspricht auch der „Beach-Car“, der als zweites Exponat die „frühen Jahre“ verdeutlicht.

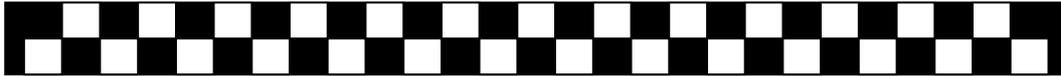


Beach Car im Historischen Motorsport heute

Für das Aufblühen der Formel Vau in Deutschland und Österreich und damit für die frühen Erfolgsjahre hierzulande steht der aller erste „Fuchs“ des Rutesheimer Erfolgskonstruktors Heinz Fuchs, der zwischen 1965 und 1976 240 Formel Vau-Rennwagen baute. Für die Erfolgsnation Österreich steht der Ex-Niki-Lauda-Kaimann des legendären Wiener Meistermachers Kurt Bergmann. Beide Konstrukteure werden im Rahmen der Ausstellung persönlich erwartet. Die beiden Fahrzeuge befinden sich im Besitz der Rennsportfamilie Hartmann aus Waghäusl.



Der Ex-Niki-Lauda-Kaimann von Ralf Hartmann im Hockenheim Motodrom

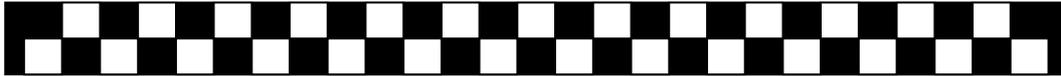


Dieser Generation von Formel Vau-Fahrzeugen zuzurechnen ist auch der große Konkurrent aus München, der „Olympic“ der Firma MAHAG, die sich als härtester Konkurrent der starken Österreicher 1969 mit Alfred Voglberger den Europameisterschaftstitel sicherte!



Der Olympic im Motodrom – heute gefahren von Frank Göpfert

Für die sogenannten „2-Vergaser-Ära“ der 70-er Jahre stehen in der Ausstellung ein weiterer „Fuchs“, ein weiterer „Kaimann“ sowie ein wunderschöner „Tasco“. Diese Fahrzeuge stellen erhebliche Weiterentwicklungen der ursprünglichen Idee dar, leisten bereits etwa 100 PS, verwenden zwei Vergaser, arbeiten meistens ohne Gebläsekühlung und mit Trockensumpfschmierung und weisen nur noch den obligatorischen Vorderachskörper des VW-Käfer auf. Vieles wurde damit freigestellt, um die Formel Vau attraktiver zu machen. Damit wurde sie leider auch teurer und entwuchs den Budgets der „Jedermann-Rennfahrer“.



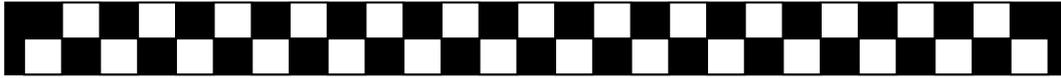
Schneller Kaimann-Zweivergaser von Wendel Egger

Den Höhepunkt der Formel Vau-Entwicklung repräsentieren in der Ausstellung die Super-Vau-Rennwagen von Kaimann und der britischen Rennwagenschmiede Lola. Sie erzählen Geschichten von wilden Schlachten oft überambitionierter Jungstars, die nicht immer glimpflich endeten. Technisch handelt es sich prinzipiell um Formel-3-Fahrgestelle mit dem auf 1600 ccm reduzierten Motor aus dem VW 411/412.

Den Höhepunkt der Entwicklung markiert der Lola T 320, heute einer der Stars der Historischen Formel Super Vau-Szene. Mit ihm deklassierte der spätere Paris-Dakar-Sieger Freddy Kottulinsky 1975 den Rest der Szene.



Lola T 320 in der Sachskurve – heute gefahren von Lothar Panten



Zwei Motore deuten in der Ausstellung an, was zwischen Anfang und Ende der Formel Vau und Super Vau-Zeit an Entwicklung geschehen sein muss: ein früher „Einvergaser-Motor“ steht einem Formel Super Vau-Motor gegenüber, oder: 40 Käfer-PS der hochgerüsteter Serientechnik mit 140 PS.

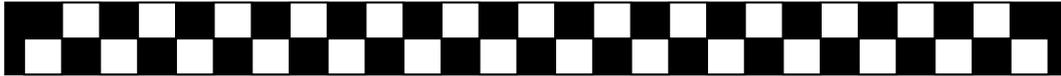
Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der möglichen Bereifung, die eine kleine „Reifen-Entwicklung“ vom frühen seriennahen Continentalreifen auf der klassischen Käferfelge bis zum reinrassigen profillosen Rennslick darstellt. Auch die Sicherheitseinrichtung wuchs mit: Das wird an den ausgestellten Rennfahrzeugen deutlich, die heute im historischen Motorsport eingesetzt werden und über aktuelle Sicherheitseinrichtungen (Feuerlöschanlage, Gurte, Überrollbügel, Rücklichter) verfügen müssen.



Frühe Jahre: links Karlheinz Meub im Autodynamics 1966, rechts Astrid Orthey 2007

Die Fotos im Hintergrund der Fahrzeuge zeigen Rennszenen aus der Blütezeit der Formel Vau und Super Vau. Die gezeigten Poster geben einen Einblick in Geschichte und Technik sowie die aktuelle Situation in der „Historischen Formel Vau Europa e.V.“

Und vor allem über die Geschichten, die mit den Exponaten verknüpft sind!



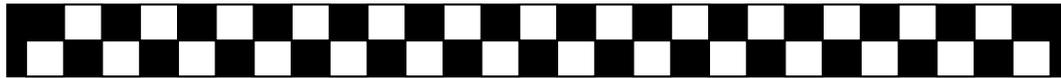
Geschichten ...

Da ist beispielsweise diejenige von einem der ersten Auftritte der sieggewohnten Österreicher im amerikanischen Daytona. Sie mussten im wahrsten Sinne des Wortes Wind davon bekommen, wie die Amerikaner sie über Windschattenfahren in den Steilkurven abhängten. Kurt Bergmann ersann eine Abhilfe, die über den Windschatten hinausging: den „Kaimann-Express“. Er ließ sowohl am Heck Verstärkungen anbringen als auch in der Fronthaube, sodass die Fahrzeuge auf den Geraden und in den langgezogenen Kurven tatsächlich auf Tuchfühlung gehen konnten und sich neben dem Windschatten mit der Motorleistungen der Hinterherfahrenden im Schiebetrieb versorgen konnten. Solche „Bergmann-Züge“ wurden legendär, die Amerikaner staunten nicht schlecht, die Österreicher waren wieder vorn – und die deutsche Sporthoheit verbot dieses kreative Lösung alsbald.



Erfolgreich in Daytona die Österreicher Kaimann-Mannschaft mit Teamchef „Master“ Bergmann, Riedl, Koinigg, Breinsberg (v.l.)

Dass Bergmann öfters mal nach den Siegen in Daytona im vollen Gewand von seinen um keinen Schmach verlegenen Fahrern in den Swimmingpool segelte, gehörte auch zu den Geschichten der erfolgreichen USA-Ausflüge der Europäer.

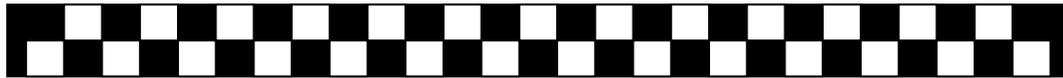


Gerne erzählt wird auch die Geschichte von Günther Huber, einem der frühen Stars der Formel Vau und heute noch in der Historischen Formel Vau aktiv, der 1966 unbedingt den von VW ausgelobten VW-Käfer für den Sieg auf der Nürburgring-Nordschleife gewinnen wollte. Günther siegte mit einem Wahnsinnschnitt von über 120 km/h - gegenüber 139 km/h des Formel 1-Siegers Jack Brabham aller Ehren wert angesichts eines Leistungsunterschiedes von etwa 350 PS zugunsten des Australiers! Was die Chronisten oft verschwiegen: Günther trainierte einen ganzen Tag lang mit einem Porsche 356 – und münzte die dort erworbene Streckenkenntnis in seinen legendären Sieg um. Und freute sich über einen neuen VW!



Der strahlende Sieger Huber: 1966 auf dem Podest am Nürburgring (oben) und 2009 mit Hans Herrmann und Sohn Markus in Hockenheim (unten).





Betretende Gesichter bei den diesmal zweit- und drittplatzierten Österreichern Riedl (links) und Huber (rechts) angesichts des Triumphs des US-Boys Bill Scott am Nürburgring

Solche und ähnliche Geschichten finden Besucherinnen und Besucher zwischen November 2009 und Februar 2010 im Auto- und Technikmuseum Sinsheim bei der Sonderausstellung der Historischen Formel Vau Europa e.V.!

Besuchen Sie uns auch unter www.formel-vau.eu