10 2015

gute Fahrt

Deutschland 3,70 €
Österreich 4,20 €
Schweiz 7,30 sFr

4 198490 103700 10

BeNeLux 4,30 € Italien 4,90 €
Slovakia 5,40 € Slowenien 4,90 € Spanien 4,90 €

Alles über Volkswagen und Audi

GF-Empfehlung
Winterreifen für alle Audi & VW

+ IAA-News + Alle Konzern-Neuheiten +

→ Fahrbericht
Audi A4
Die Super-Limousine

Neuer
VW Tiguan

Ein Traum wird wahr!

→ Erste Fotos & Fakten

→ Die E-Helden der IAA
Audi E-Tron Quattro Concept & Porsche Mission E

Tests
→ Passat Variant 2.0 TSI
→ Audi Q7 3.0 TFSI

Vorstellung
→ Porsche 911 Facelift
→ Neue Elfer-Motoren

Bauplan
→ Nebelscheinwerfer einbauen

Tests
→ Audi S3 Limousine
→ Golf Alltrack 2.0 TDI

Report
→ 50 Jahre Formel Vau

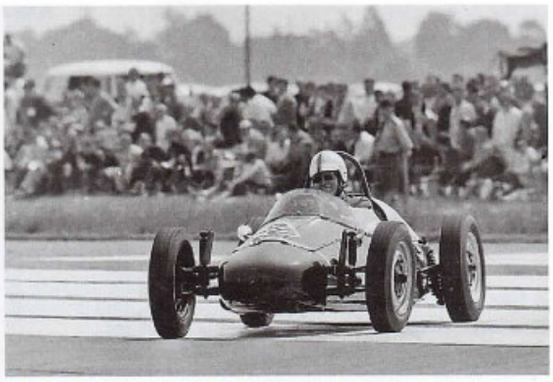
Test
→ VW Touran 1.4 TSI DSG
Der Frauen-Versteher!

Volks[renn]wagen

Vor fünfzig Jahren feierte die Formel Vau Rundstreckenpremiere auf dem Nürnberger Norisring – und stieg auf zur erfolgreichsten Formelklasse aller Zeiten

Fünfzig Jahre ist es her, als die Formel Vau sich aufmachte, Deutschland und Europa zu erobern. Ihren Ursprung hatte die Rennserie der kleinen Einsitzer, die kostengünstig die unkomplizierte Technik des VW Käfer nutzte, allerdings in Amerika. Dort wurden schon drei Jahre zuvor die ersten Rennen ausgetragen. Ins Rollen gebracht hatten das Ganze zwei Enthusiasten, George Smith und Bill Duckworth. Sie bauten die ersten VW-Flitzer und nannten sie Formcars. Genau so einer stach Porsches Rennleiter und Pressechef Huschke von Hanstein ins Auge, als er in Daytona bei einem Rennen weilte. Es war sicherlich mehr die Idee, die ihn faszinierte, als das Design des Formel-Volkswagens, der doch etwas klobig daher kam.

Von Hanstein orderte also einen solchen Formcar-Bausatz und ließ ihn in Weissach montieren. Dort unterzog er den urigen Formel Vau gemeinsam mit Richard von Frankenberg, einem Rennfahrer- und Journalistenkollegen, sowie Porsches Werksfahrer Herbert Linge ausgiebigen Tests – und war begeistert. Sein Chef Ferry Porsche ebenso. Kurzentschlossen bestellte der fünf weitere Formcar-Kits und dann noch zehn Bausätze von Gene Beach, dessen deutlich gefälligerer „Formula Vee" inzwischen in den Staaten sehr erfolgreich war.



→ Sieger am Norisring 1965: Günther Schmitt erhält den Kranz von Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein. Hinter ihm Norisring-Rennleiter Gernot Leistner
⇉ Eberhard Stähle, 2015 unser Fotograf – auch einer mit Formel Vau-Vergangenheit
↓ Fahrerlager-Parade der Formelflitzer samt Transportern beim allerersten öffentlichen Auftritt im Rahmen des Eberbach-Bergrennens

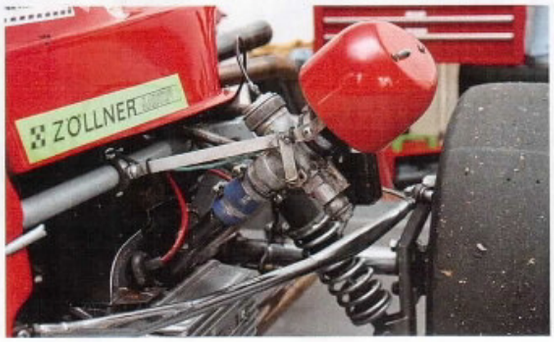
↑ Norisring-Fahrerlager anno 2015. Vorne Manfred Schurtis Austro Vau von 1968. 1972 wurde er Europameister in der Super Vau

Das geschah im März 1965. Der erste Rollout war für April auf dem damals häufig auch für Rennen genutzten Flugplatz Mainz-Finthen angesetzt. Neben dem Testwagen kamen dort drei weitere Formcars sowie sechs Beach zum Einsatz. Alles verlief zufriedenstellend und das war auch gut so, denn nun stand das große Schaulaufen unmittelbar bevor.

Porsche auf Werbetour

Bei ausgewählten Rennveranstaltungen sollte für die neue Formelklasse geworben werden. Den ersten öffentlichen Auftritt absolvierten die VW-Einsitzer am 16. Mai beim damals recht populären Eberbach Bergrennen. Mittlerweile waren alle fünf Formcar-Kits zusammengebaut und präsentierten sich gemeinsam mit dem Testauto und einem Beach dem staunenden Publikum. Zeiten wurden erst einmal nicht genommen, die Spannung lag auch so hoch genug. Der Transport zu den Schauplätzen erfolgte übrigens mit eigens angeschafften, Porsche-rot lackierten VW Bulli-Pritschenwagen samt Anhänger. Drei Wochen später reisten die zum berühmten Roßfeld-Bergrennen. Hier wurden nun auch

→ Nur das, was nötig ist: Drehzahlmesser, Öltemperatur- und Öldruckanzeige im Cockpit des ersten Porsche Formel Vau Testautos
⇉ Bis 1965 war der Käfer mit Bundbolzen-Vorderachse unterwegs, die Formel Vau auch



→ 1973 wurden die Regeln gelockert. Die Nockenwelle war jetzt freigestellt und es kamen zwei Vergaser zum Einsatz
⇉ In den ersten Jahren musste der Serienvergaser des Käfers verwendet werden

← Porsches erster Formel Vau-Testwagen, der Formcar von 1964, war nach 50 Jahren wieder am Start
↙ Einer der Helden der frühen Jahre: Günther Huber, 1967 Formel Vau Europameister. Hier auf einem Beach von 1965
↙ Heißer Vertreter der Zweivergaser-Ära der Formel Vau: ein Kaimann von 1974, gebaut vom Wiener Kurt Bergmann

Zeiten gestoppt. Keine Überraschung freilich, dass die zwar nur 375 Kilogramm leichten Formelautos, die aber eben nur serienmäßige 1200er Käfermotoren mit 34 PS unter der Haube hatten, nicht zu den schnellsten zählten. Einen „Vau" aus Porsches Formel-Fuhrpark wollten trotzdem viele gerne fahren.
Die Premiere auf der Rundstrecke stand schließlich am 4. Juli auf dem Programm. Die Arena: der Nürnberger Norisring rund um die alte Steintribüne, damals noch 3,9 Kilometer lang. Elf Autos standen am Start: sechs Beach, die das Training dominiert hatten, vier Formcars, darunter mit der Startnummer 10 der Testwagen sowie ein Eigenbau von Rennfahrer-Legende Sepp Greger. Zwar etablierten sich über die Jahre ein gutes Dutzend Hersteller, doch immer wieder bereicherten auch solche Eigenbauten die Szene – mit ein Grund für die Beliebtheit der Formel Vau. Greger selbst startete an diesem Wochenende im Hauptrennen mit einem Zweiliter Elva-BMW Sportwagen und mit einem Porsche 356 Carrera auch im 1600er GT-Lauf. Den Vau dagegen pilotierte sein Spezi Hans-Martin Lazarus, für den es aber im Training wie im Rennen nur zu Platz 8 reichte. Bestplatzierter Formcar-Treter war übrigens Motor-Journalist und Streckensprecher Rainer Braun, der hier unverhofft zu seinem ersten Renneinsatz kam.

Von Hanstein hatte ihn ohne Wenn und Aber vor Ort einfach so ins Auto gesteckt. Fahreranzüge waren damals noch kein Muss, doch dass Braun mit Schlips und Sakko startete, das ist eine einmalige Anekdote. Den Helm lieh er sich kurzerhand von seinem Kumpel Jochen Neerpasch, der auf einem Lotus Elan gerade das 1600er GT-Rennen gewonnen hatte.

Premiere auf der Rundstrecke

Trotz Dreher und Ausrutscher, die sich aber fast alle Vau-Bändiger leisteten, sah Braun die Zielflagge als Fünfter – und war damit auch im Rennen bestplatzierter Formcar-Pilot. Nicht schlecht fürs erste Mal! Der Vau-Virus jedenfalls hatte ihn gehörig infiziert. Bis 1972 spulte er teils recht erfolgreich rund 80 Einsätze ab. Beim 66er Norisring-Rennen war er – unter 20 Konkurrenten – schon Zweiter. Den Sieg beim Premieren-Lauf holte sich, nachdem der Trainingsschnellste Lothar Dongus ausgefallen war, Günter Schmitt.
Die Erfolgsgeschichte der Formel Vau in Deutschland und Europa war damit angeschoben. Porsche konnte sich zufrieden zurückziehen. 1967 stieg Volkswagen

↓ Formcars auf der Suche nach der Idealline aus der Dutzendteichkurve. Den letzten Wagen in diesem Pulk steuert Prinz zu Hohenlohe

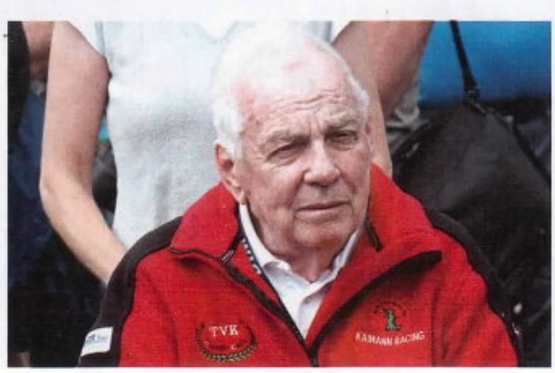
← Mit Schlips und Sakko: Rainer Braun bei seiner ganz persönlichen Rennfahrer-Premiere

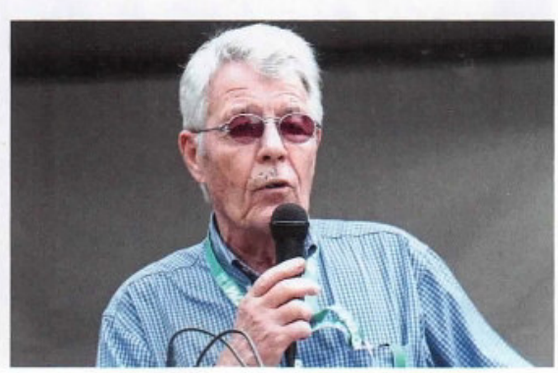
50 Formel Vau und Super Vau stoßen auf dem Norisring auf ihren Fünfzigsten an. Heute ist die Strecke 1,6 km kürzer als damals. Der Spaß aber ist der gleiche

offiziell ein. Es gab Rennen im Rahmenprogramm von Formel 1 Grand Prix, eines sogar in Monaco. Die technische Entwicklung verlief rasant. Lag der Schnitt des Schnellsten Vau am Norisring 1965 noch bei 112 Stundenkilometern, registrierte die Zeitnahme drei Jahre später bereits 137 km/h. Aber auch die Trickserein nahmen zu. Gelegentlich fielen gar die ersten Drei wegen Reglement-Verstößen nachträglich aus der Wertung. Bis 1976 wurden offizielle Meisterschaften ausgetragen. Da hatte die verschärfte Form des Volkswagen-Racings, die Formel Super Vau, längst die Titelrolle übernommen.

Heute sorgt der Historische Formel Vau Europa e.V. (www.formel-vau.eu) dafür, dass die Volksrenner nicht in Vergessenheit geraten und immer noch mit viel Spaß auf den Rennstrecken bewegt werden – auch wenn es heute nicht mehr um Bestzeiten geht.
Mit dem Jubiläumsfest auf dem Norisring erinnerte der HFVE an die europaweite Rundstrecken-Premiere der Formel Vau vor 50 Jahren an gleicher Stelle. Es wird sicher nicht das letzte Jubiläum bleiben.

Text **Klaus Morhammer** Fotos **Eberhard Strähle, Archiv Rainer Braun**





→ Kurt Bergmann, einer der großen Meister des Formel-Vau-Rennwagenbaus
⇉ Von Beginn an dabei: Reporter-Legende Rainer Braun. In Kürze erscheint sein neues Buch „Hallo Fahrerlager Classic" mit vielen Geschichten auch aus der Formel Vau