HISTORY - FORMEL VALUE 1 99 CURBS HISTORY - FORMEL VAU

Formel Vau-Hersteller unter der Lupe: BEACH racing Cars

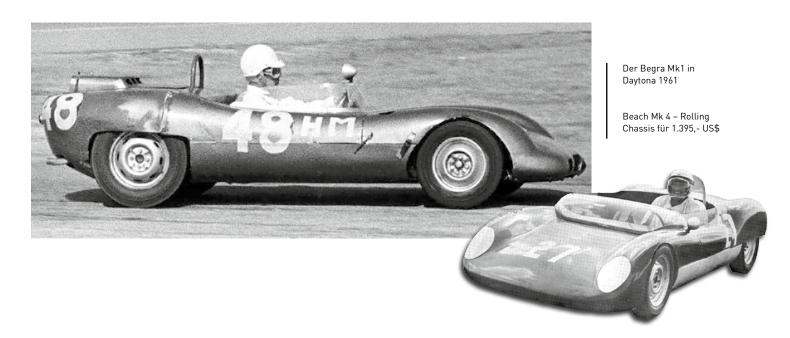
TEXT: Thomas Keßler Nachdem er als Flieger im 2. Weltkrieg verwundet wurde und nach Kriegsende unter anderem als Technischer Zeichner gearbeitet hatte, fand Gene Beach, geboren am 17. November 1919 in Battle Creek (Michigan, USA), seine wahre Berufung im Bau von Rennfahrzeugen. Sein Ingenieursstudium an der Universität von Florida war dabei sicher kein Hindernis. Zunächst galt sein Augenmerk den offenen Sportwagen. Seine Konstruktionen folgten jedoch von Beginn an dem Mittelmotorprinzip. Die erste war der "Begra", ein Fahrzeug für die Klasse H-Modified in den USA. Der Wagen, entstanden 1959, basierte im Wesentlichen auf einem Fiat 600 und war ein Gemeinschaftsprojekt mit Henry Grady, daher der Name "Begra". Bereits zu dieser Zeit konzentrierte sich Gene Beach auf die Optimierung von Chassis und Karosserie, während sein Partner die Motoren verbesserte. Diese Aufgabenverteilung sollte auch bei späteren Projekten bestand haben.

Der Begra Mk 1 wurde später verkauft und für die Saison 1961 ein verbesserter Mk 2 mit Komponenten des Saab 750 GT aufgebaut. Das Auto wurde von Bill Ward bei den 12h von Sebring eingesetzt, fiel jedoch mit Motorenproblemen aus. Der Wagen wurde in der Folge mit Abarthund Ford-Motoren ausgerüstet. Zum Ende des Jahres 1961 trennten sich die Wege von Beach und Grady wieder. Gene stärker auf Langstreckentauglichkeit Beach produzierte jedoch noch vier weitere Begra vom Typ Mk 3, die nun statt Aluminium eine Fiberglas-Karosserie besaßen. Mit diesen Autos wurden 1962 und 1964 die SCCA Meisterschaften der südöstlichen Bundesstaaten in der Klasse H-Modified gewonnen.

1963 machte Beach mit dem Mk 4 den nächsten Schritt in der Entwicklung seiner Sportwagen. Die Fahrzeuge trugen nun auch nur noch seinen Namen. Das Fahrwerk des Mk 4 basierte auf dem Austin Healey Sprite. Motorenspender war der BMW 700, dessen Leistung auf in Richtung Formel Vau war eine Ab-

beinahe 100 PS pro Liter Hubraum gesteigert wurde. Auch der Mk 4 wurde im Laufe der Jahre ständig verbessert und mit anderen Motoren sowie Fahrwerkskomponenten, bspw. vom Mini Cooper, ausgestattet. Der letzte von Beach gebaute Sportwagen, ein GT Coupé, war der für 1965 aufgelegte Mk 8. Das Fahrzeug wurde für die 12h von Sebring ausgelegt, fiel aber dennoch mit Aufhängungsdefekt aus.

Bereits von Beginn an beschäftigte sich Gene Beach auch mit der ab 1962 in den USA aufkommenden Formel Vau. Er sah darin in erster Linie eine gute Gelegenheit, mit relativ einfachen Mitteln Rennfahrzeuge in etwas größeren Stückzahlen zu produzieren und gewinnbringend zu verkaufen. Schließlich verschlingt die Produktion immer neuer Prototypen für den Sportwagenbereich nicht unerhebliche finanzielle Mittel. Der erste Schritt





wandlung des Mk 4. Beim Mk 4 B/SRV verwendete er erstmals VW-Komponenten (Motor, Getriebe, Achsen), wie sie in der Formel Vau vorgeschrieben waren.

Neben Formcar und Autodynamics zählte Gene Beach zu den ersten Serienproduzenten für die neue Klasse. So trug er maßgeblich dazu bei, die Starterfelder in den Anfangsjahren zu füllen. Er störte sich jedoch massiv an der Gestalt des Formcar, und so erhielten seine Fahrzeuge eine aufwendigere, deutlich schlankere Karosserie. Die Rahmen waren dagegen eher einfache Konstruktionen aus Vierkant-Stahlrohren, was andererseits aber eine wirtschaftliche Serienfertigung begünstigte.

Auch auf technischer Seite machte er sich intensive Gedanken, insbesondere wie die Straßenlage - mit den diversen

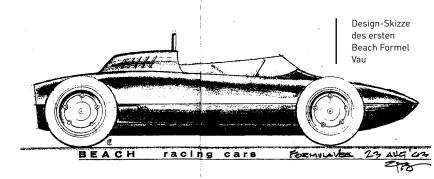
Problemen welche die Käferachsen mit sich brachten – zu verbessern wäre. So stellte er beispielsweise fest, dass zu viel negativer Sturz an der Hinterachse zu unbefriedigenden Ergebnissen führte und reduzierte diesen auf zirka ein Grad im Gegensatz zu den sonst üblichen drei oder vier Grad.

Die Fertigung von Formel-Vau-Fahrzeugen begann im August 1963 mit der Auslieferung des ersten Mk 5. Bereits im Dezember desselben Jahres erzielte der Beach einen beachtlichen vierten Rang bei einem Lauf im Rahmen der Bahamas Speed Week in Nassau. Die Formel Vau fuhr zu dieser Zeit bereits eigene Läufe aus und nicht mehr wie noch 1962 in gemischten Startfeldern. Nur ein Jahr später ging die SCCA Meisterschaft in der South East Division der USA an Sheldon

Dobkin auf Beach. Außerdem gewann Bruce McLaren das Nassau-Rennen, nachdem die beiden Erstplatzierten disqualifiziert wurden. De facto belegten Beach-Fahrzeuge damit die ersten drei Plätze in jenem Rennen.

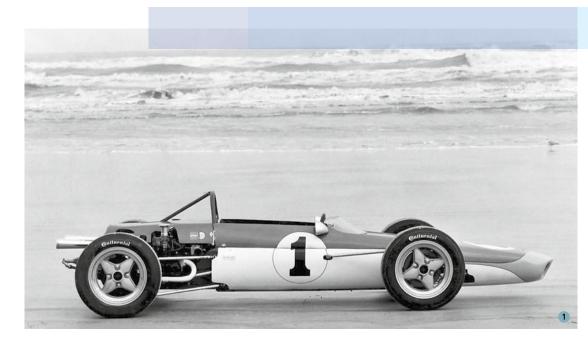
Bis dato war der Bau von Rennfahrzeugen aber immer noch eher ein Hobby für Gene Beach gewesen. Das sollte sich gegen Ende 1964 ändern. Ein Porsche-Händler in Florida rief ihn an und fragte, ob er einen Formel Vau in Kit-Form kaufen könne und bat darum, ihn so zu verpacken, dass er verschifft werden könne. Der Anrufer machte keine Angaben zu den Hintergründen dieses etwas seltsamen Wunsches. Wenig später sollte Gene ein Angebot für den Verkauf solcher Kits in größeren Stückzahlen machen. Das Geheimnis war gelüftet: Porsche in Stuttgart, unter der Federführung von Huschke von Hanstein und Ferry Porsche, hatte beschlossen, die Formel Vau in Deutschland und Europa bekannt zu machen!

Diese Entwicklung zwang Gene Beach gewissermaßen dazu, sich vom Tüftler, der einzelne Rennwagen baute, zu einem professionellen Hersteller zu wandeln. Zu diesem Zweck gründete er die



HISTORY - FORMEL VAU | 101 CURBS CURBS 100 | HISTORY - FORMEL VAU





- 1. Präsentation des Beach Mk16 Super Vau - am Strand von Florida
- 2. Dan Fowler im Beach Mk5B - Formel Vau Meister USA 1965
- 3. Königlicher Chauffeur -Schwedens Kronprinz Carl Gustaf im Beach Mk16 Super Vau



THOMAS KESSLER IST SEIT 2011 MIT SEINEM 1965ER BEACH MK5B IN DER **FV-GP DER HISTORISCHEN FORMEL VAU EUROPA UNTERWEGS.**

"Competition Components Inc.". Allein im Jahr 1965 wurden etwa 90 Fahrzeuge vom weiterentwickelten Mk 5 B ausgeliefert. Bausätze ohne Motor und Getriebe gab es für unter 1.000 US-Dollar, Komplettfahrzeuge für etwa 2.400 US-Dollar. Insgesamt wurden vom Mk 5 und seinen Ausbaustufen bis 1968 beinahe 200 Exemplare gefertigt.

Ein weiteres Highlight setzten die Beach 1965 wiederum in Nassau bei der Bahamas Speed Week. Zwei Werkswagen, besetzt mit Chris Amon und Bruce McLaren, belegten die ersten beiden Plätze im Formel-Vau-Rennen. Bob Bondurant wurde Fünfter und in einem Feld von 33 Fahrzeugen waren unter den sechs Erstplatzierten fünf Beach! Auch die nationale Formel-Vau-Meisterschaft der USA ging in diesem Jahr mit Dan Fowler an einen Beach-Piloten.

Bekanntheit durch die von Porsche initiierte "Promotion-Tournee" mit dem Ziel, Formel Super Vau war Josef Hoppen, die neue Einstiegsklasse für den Motorsportnachwuchs zu etablieren. Eine ähnliche Aktion wie Porsche unternahm auch der niederländische VW-Importeur wagenklasse zu etablieren, die jedoch Ben Pon. Er brachte gleich zehn Exempgung. So ist es auch nicht verwunderlich, zu und bat ihn, einen Prototyp für diese dass sich einige europäische Konstrukteure in der Anfangszeit am Beach ein Vorbild nahmen. Frühe Austro-Vau oder von Daytona im Januar 1970 der Öffentauch Kaimann Fahrzeuge beispielswei- lichkeit präsentiert. Besonders kurios se sind nur für das geübte Auge von ei- war, dass es Hoppen gelang, die neue nem Beach zu unterscheiden.

Nicht nur bei der klassischen Formel Vau auf Käferbasis war Gene Beach einer der Ersten, die die Zeichen der Zeit erkannten. Ihm gebührt auch das Ver- typ fertiggestellt hatte.

In Europa erlangte der MK 5 größere dienst, den allerersten Super Vau auf die Räder gestellt zu haben! Initiator der Special Vehicles Manager von VW Amerika. Er hatte den Wunsch, eine schnellere, technisch fortschrittlichere Rennimmer noch vergleichsweise günstig lare aus Übersee mit und stellte sie ta- sein und auf VW-Teilen basieren sollte. lentierten Nachwuchsfahrern zur Verfü- Im Herbst 1969 ging er auf Gene Beach neue Formel zu bauen. Der Beach Mk 16 Super Vau wurde im Rahmen der 24h Serie bei der SCCA durchzusetzen und offiziell genehmigen zu lassen, bevor überhaupt ein einziges Fahrzeug existierte! Das war im November 1969, also zwei Monate, bevor Beach seinen ProtoDie Formel Super Vau trat in der Folge Ihren Siegeszug auch in Europa an. Bereits 1971 gab es die erste Europameis- war es kein Geringer als der schwediterschaft um den "VW-Gold-Pokal". Vom Beach Mk 16 wurde nur eine Handvoll Exemplare gebaut. Dennoch gibt es auch zu diesem Typ ein paar interessante Anekdoten zu berichten. Bei Testfahrten in Hockenheim waren auch zwei der legendären Mercedes Grand-Prix-Wagen anwesend, zum einen ein 37er W 125 mit 5.7 Liter Hubraum und beinahe 600 PS (!), außerdem aus der Nachkriegszeit ein W196, mit dem Fangio und Moss 1955 um die Weltmeisterschaft kämpften. Fazit des Rundenzeitenvergleichs: 1972 erstmals in dieser Klasse stattfinder Beach Super Vau war schneller als denden, internationalen Vergleichswettbeide Mercedes...

eine ganz besondere Ehre zu teil: Bei der Präsentation der neuen Klasse im die Formel Ford und die amerikanische

Rahmen einer Veranstaltung im schwe- Formel B (ähnlich der Formel 2). Weltdischen Mantorp Park am 29. Mai 1970 sche Kronprinz und zukünftige König Carl Gustaf, der einige durchaus schnelle Testrunden drehte. Die Fahrt beeindruckte ihn so sehr, dass er sich gleich für einen Gaststart im Jahr darauf vormerken ließ.

Josef Hoppen bedankte sich schließlich bei Gene Beach für dessen Rolle beim Entstehen der Formel Super Vau mit einer Einladung nach Daytona. Dort wurden er und seine Frau Dore Zeugen des kampfes, einer Art inoffiziellen Weltmeisterschaft. Der Mk 16 wurde leider Außerdem wurde dem Wagen noch nicht weiterentwickelt. Gene Beach baute in den Folgejahren noch Autos für

weit bekannt wurde aber nur der MK 5 Formel Vau

Eugene H. Beach starb am 14. November 2006. Das Erbe seiner Rennwagenschmiede wird seit kurzem wieder offiziell. durch eine unter dem Namen "Beach Racing Cars" operierende Firma, in den USA fortgeführt!

- Ross R. Olney & Ron Grable: "The Racing Bugs", 1974 Archiv der Historischen Formel Vau Europa
- Daniel Vaughn auf www.conceptcarz.com, August 2007
- · www.virhistorv.com/beach