



Formel V Deutschland/Rennsportclub 77

Von Joachim Lutz

Das Jahr 1977 sah den werksseitigen Ausstieg von Volkswagen aus der Formel Vau. Die Idee der Formel V war jedoch so erfolgreich, dass die damals aktiven Fahrer beschlossen, die Serie in Eigenregie weiter zu führen. Zu diesem Zweck wurde eigens ein Verein gegründet. Seither lag die Organisation und Durchführung der von der ONS bzw. vom DMSB genehmigten Formel V–Meisterschaften und Rennen in den Händen des „Rennsportclub 77/Formel V Deutschland e.V.“.

Dabei blieb es stets das oberste Ziel, eine möglichst preisgünstige Rennsportklasse zu sein. Breitensport sollte es sein oder klassisch: eine „Volksformel“. Dies wurde weiterhin durch die Verwendung von VW-Großserienkomponenten wie z.B. Motor, Getriebe oder Achsen erreicht. Diese Teile sind nicht nur deutlich billiger als Spezialanfertigungen für den Rennsport, sie sind auch stabiler. Der weltweite Erfolg bestätigt dieses Konzept immerhin seit nunmehr 50 Jahren. Von der klassischen Nachwuchsserie hat sich die Formel V über die Jahre weiterentwickelt, hin zu einer low-cost Volksformel für jedermann. Während der vergangenen Jahrzehnte sind viele Nachwuchsformeln aus dem Boden geschossen - und meist genauso schnell auch wieder verschwunden. Gemeinsam war ihnen, dass sie nur solange funktionierten, wie ein großer Hersteller oder Promotor die hohen Kosten subventionierte. Die Formel V dagegen sprach und spricht all jene Fahrer an, die vom Formelrennsport fasziniert sind, jedoch nicht über ein Budget in unbegrenzter Höhe verfügen. In einer Zeit, in der Motorsport sehr teuer geworden ist und Sponsorengelder immer schwerer zu beschaffen sind, stellte die Formel V eine einzigartige Ausnahme dar.

Die Achtziger Jahre, moderate Änderungen und Flügel kommen in Mode

Natürlich spiegelte sich in den Konstruktionen der Formel V Fahrwerke auch immer der Zeitgeist der jeweiligen Motorsport-Ära wider. So kamen in den 1980-er Jahren Front- und Heckflügel in Mode und (endlich) offiziell ins Reglement, was das Erscheinungsbild entsprechend beeinflusste und die Fahrzeuge, gerade auch im Vergleich zur aufkommenden Formel Ford, erwachsener aussehen ließ. Die erfolgreichsten Hersteller waren Zagk und Schiesser mit jeweils 7 Meistertiteln. Erfolgreichster Fahrer jener Zeit war Wilfried Florén, der

den Titel von 1987-89 drei Mal in Folge gewinnen konnte. Aber auch die modifizierten klassischen Fahrzeuge wie Kaimann, Fuchs oder Motul gehörten noch lange nicht zum alten Eisen. Sie wurden – wie bisher auch – den jeweiligen Reglements angepasst und „aufgerüstet“. Den letzten Titel mit einem luftgekühlten Vau gewann Rainer Badura 1991 auf Zagk.



Klaus Dober, Meister 1983 im ZAGK

Die Neunziger brachten wassergekühlte VW Polo Motoren

Findige Köpfe hatten auf der Suche nach mehr Leistung aus den luftgekühlten Käfermotoren zwischenzeitlich über 120 PS heraus gekitzelt. Dies trieb allerdings die Kosten in die Höhe und gleichzeitig litt die Standfestigkeit der Aggregate. Was sich wiederum auf die Kosten auswirkte.

Daher wurde ein neues Reglement entwickelt, das fortan neben den bisherigen Boxermotoren auch die wassergekühlten 1300 ccm-Aggregate des VW Polo zuließ. Die technischen Rahmenbedingungen erlaubten nur ein moderates Tuning, dennoch leisten diese ca. 130 PS. Das 4-Gang-Getriebe sowie Vorder- und Hinterachse stammen nach wie vor aus dem VW Käfer. Ein Mindestgewicht von nur 390 kg sorgte für beeindruckende Fahrleistungen.

Das erfolgreichste Fahrzeug dieser Ära war der MEGA des Neu-Ulmer Ingenieurs Erwin Gasser, der sich nicht nur selbst viermal in die Meisterliste einschreiben durfte, sondern zwischen 1993 und 2003 gemeinsam mit Sascha Schmid und Joachim Lutz insgesamt acht Meistertitel nach Neu-Ulm holte. Das Meisterauto von 2003, der MEGA ZA1 von Joachim Lutz, entstand in Zusammenarbeit mit Anthony Taylor auf Basis eines südafrikanischen Rhema Fahrgestells. Den bislang letzten Titel auf einem MEGA fuhr Manfred Benninger

im Jahr 2014 in der FV-GP Wertung ein.

In den Jahren 2004 und 2005 ging der Titel an Jan Wezel, der auf einem DRM-PRT des Paschke Racing Teams aus Fürth an den Start ging. Joe Wezel aus Schlier gewann genau zehn Jahre später die Formel Vau Gesamtwertung 2015 ebenfalls auf einem DRM-PRT.



Joachim Lutz, MEGA V 2 1997



Erwin Gasser, MEGA V 3L 1998

Das neue Jahrtausend bringt Kohlefaser und professionelle Aerodynamik

Während in den 1980-er und 1990-er Jahren die GFK-Karosserien noch weitgehend nach dem Bauchgefühl der Konstrukteure über einfachen Gitterrohrrahmen gestaltet wurden, gingen einige Hersteller ab etwa 2000 andere Wege. Andy Storer, der mit seinem Scarab Team in England bereits mehrere Titel gewonnen hatte, baute ein erfolgreiches Formel Ford Fahrgestell entsprechend dem Formel V Reglement um. Dieses Fahrzeug setzte auf Grund seiner professionellen Herkunft in Sachen Fahrwerkstechnologie, Verwindungssteifigkeit und vor allem aerodynamischer Effizienz neue Maßstäbe. Erstmals werden Verkleidungsteile aus Kohlefaser verwendet, die im Windkanal optimiert wurden. Der Scarab Euro feierte zwischen 2001 und 2009 mit Martyn Donn, Patrick Sherrington und James Birch fünf Meistertitel. Dem wollten Winfried Kornmeyer und Ignazio Rizza Paroli bieten und so nutzten Sie beim Bau der RMS-Jet- und Kogo PV1-Fahrgestelle bewährte Komponenten und Karosserieteile des italienischen Tatuus Formel-Renaults. Diese Fahrzeuge stellen wohl die am weitesten entwickelten Formel V dar, die es in Europa gab. Torsten Kornmeyer gewann damit 2008 den Titel, sein Bruder Dirk durfte sich 2010 und 2011 als Meister feiern lassen.

Patrick Sherrington, Scarab Euro 2007

Dirk Kornmeyer, KOGO PV 1, 2010



Internationale Kontakte und Vergleichskämpfe

Während in der Anfangsphase der Formel V Internationale Vergleichskämpfe regelmäßig stattfanden, gerieten diese in den 1980-er-Jahren zunehmend in Vergessenheit. Erst 1995, unmittelbar nach dem Ende der Apartheid, wandte sich die südafrikanische Formula Vee Association an die anderen internationalen Organisationen und lud Fahrer aus den USA, Australien, England und Deutschland zu einem Jubiläumslauf nach Kyalami ein und legte damit den Grundstein für ähnliche Veranstaltungen. Bereits 1996 veranstaltete die Formel V Deutschland auf dem Nürburgring einen Jubiläumslauf mit Fahrern aus neun Nationen, wozu auch Mitglieder der Historischen Formel Vau eingeladen waren. Sacha Schmid gewann diesen auf einem MEGA V2. Im Folgejahr fand im englischen Brands Hatch das erste Internationale Formula Vee Festival statt und auch hier konnte sich mit Joachim Lutz ein Fahrer aus der deutschen Formel V gegen über 50 Teilnehmer, darunter die englischen Motorsportlegenden Tiff Needell und Ian Flux, durchsetzen. 1998 nahmen erstmals wieder drei deutsche Fahrer am 35 jährigen Jubiläum der Formula Vee USA in Road America teil.



Formula Vee Festival Brands Hatch 1997

Beim traditionellen Zwei-Stunden-Rennen im südafrikanischen Kyalami bildeten regelmäßig Fahrer aus Deutschland gemeinsam mit einheimischen Gastgebern schlagkräftige Teams. Mit Joachim Lutz, der 2000 mit Symm Grobler gewann, und Dirk Kornmeyer, der 2013 mit Alan Holm erfolgreich war, konnten sich bislang zwei Fahrer der Formel V Deutschland in die Siegerlisten eintragen. 2010 waren mit Robert Waschak und Frank Orthey erstmals auch zwei Fahrer der Historischen Formel Vau Europa in Kyalami mit am Start.



Kyalami 2010: 45th Anniversary



Nürburgring/Hockenheimring 2011: 45 Jahre Formel V



Schulterschluss mit der Historischen Formel Vau Europa

Die Feierlichkeiten zum 45jährigen Jubiläum der Formel V wurden 2011 mit zwei Veranstaltungen auf dem Nürburgring und dem Hockenheimring gemeinsam durch die Historische Formel Vau und den Rennsportclub 77 ausgetragen und waren ein voller Erfolg. Erneut waren zahlreiche internationale Gäste am Start, erstmals in einem ein gemischten Feld aus historischen und aktuellen Fahrzeugen, das die gesamte Geschichte dieser Erfolgsformel widerspiegelte. Angespornt durch diese tollen Felder beschlossen die Vorstände der beiden Clubs eine über diese Jubiläumsveranstaltung hinausgehende Zusammenarbeit. Seit 2012 starten die Fahrzeuge der Formel V Deutschland in einer eigenen Klasse im Rahmen der Veranstaltungen der Historischen Formel Vau Europa, was nicht nur für interessante und größere Starterfelder sorgt, sondern auch für vertretbare Nenngelder – und somit den Grundgedanken der Formel V, packender Motorsport zu möglichst geringen Kosten, erneut aufgreift. Für 2016 ist die Zusammenführung beider Clubs geplant, wodurch die komplette Historie in einem Verein vereint und präsentiert wird.



Heute: Die ganze Geschichte der Formel Vau