August I 2022

HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA #6

FV m@gazine

DMV Formel Vau
Gleichmäßigkeits-Serie mit FIA-Prädikat

Flotte Achtziger
- Manfred Schurti
- Günther Huber
- Hannelore Werner

Heads
Fred Hoenle

Rückblick
Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim
Benelux Open Races – Zandvoort
Stunde der Formel Vau – Hockenheim
Austrian Historic – Red Bull Ring

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Historische Formel Vau Europa bedankt sich bei ihren Sponsoren

FORMEL VAU

RAVENOL®

ravenol.de

Oldesloer

august-ernst.de

Neurochirurgisches Wirbelsäulenzentrum
Dr. von Haken
Dr. Rommel und Partner
www.neuro-wz.de

neuro-wz.de

LUBCON®

lubcon.com

Wittkuhn TUNING RACING TEAM

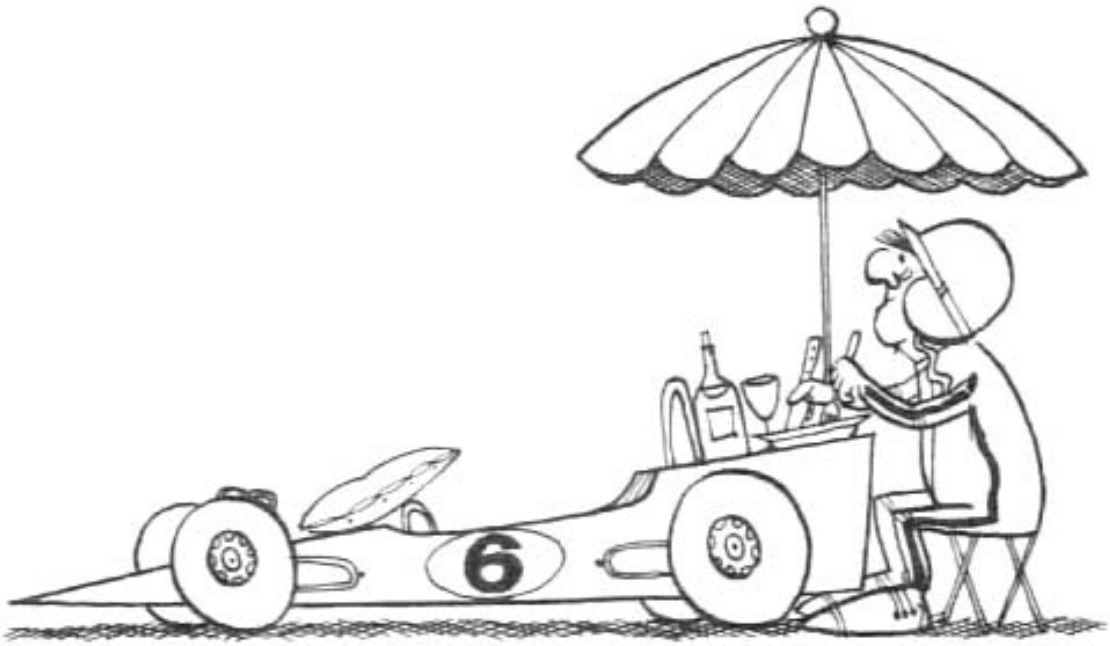
wittkuhn-tuning.de

Hoosier® RENNREIFEN

hoosier-rennreifen.de

Medienpartnerschaft

HISTORISCHER MOTORSPORT CURBS



Plädoyer für die neue modische Keilform in der Formel V:
In den Rennpausen erweist sich die Heckpartie eines keilförmigen Wagens als ideale Picknick-Küche.

Rene Schöni, Formel V Sport, Juni 1969

Historische Formel Vau Europa e.V.

INHALT

Inhaltsübersicht und Impressum 3

Editorial 4

Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim 6
Benelux Open Races – Zandvoort 9
Stunde der Formel Vau – Hockenheim 13
Austrian Historic – Red Bull Ring 20

Formel Vau Heads – Fred Hoenle 30

Formel Vau History – Flotte Achtziger 36

Jugendcorner – Und schon küsse ich die Wand... 45

Fahrzeug-Legenden – MAHAG Olympic 49

Historische Formel V Europa e. V.

IMPRESSUM

Historische Formel Vau Europa e.V.
www.formel-vau.eu

Redaktion

Dr. Frank Michael Orthey, Dr. Thomas Eder, Kenneth Schlienz

Mitarbeit

Rainer Braun, Thomas Cramer, Robert Waschak

Fotos

Leo Eder

Titelbild:
Fünfzigjähriges Dienstjubiläum – FV-Urgestein Fred Hoenle bei der Stunde der Formel Vau 2022

Magazin-Archiv

Alle bisher erschienenen Ausgaben des FV m@gazines sind auf der Website der Historischen Formel Vau Europa abrufbar: FV m@gazine

EDITORIAL

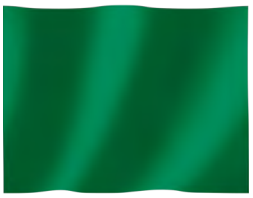
Legendär

Bewegende Momente am Vorstart zur Formel-Vau-Legenden-Parade Ende April 2009 bei der Hockenheim Historic: In der ersten Reihe links sitzt im Kaimann festgeschnallt, mit Rennmontur und Helm Kurt „Master“ Bergmann, danach folgen u.a. Helmut Bross im Kaimann, der österreichische Formel-Vau-Europameister von 1967 Günther Huber mit historischem Helm im Kaimann, Werner Müller im Fuchs, Günter Filthaut im Motul, Knut H. Lehmann im Lola. Danebenstehend nutzt eine illustre Gruppe die Zeitplanverzögerung, um mit Gerold Pankl, ehemals einem der wildesten Formel-Vau-Österreicher, darüber zu feixen, dass er nun doch nicht mehr in den Austro Vau hineinpasst. Wilde Geschichten von damals machen die Runde, Rainer Braun, Journalisten-Urgestein und einer der ersten Formel-Vau-Piloten überhaupt, weiß sie alle, Anton Konrad, Ex-Formel-Vau-Generalsekretär, und Hans Herrmann als Ex-Präsident der Formel Vau Europa steuern weitere Anekdoten bei. Eine sehr herzliche Atmosphäre schwebt über dem Szenario dieser ganz besonderen Startaufstellung.

Hockenheim 2009 –
Knut H. Lehmann, Helmut Bross,
Hans Herrmann, Werner Müller,
Günther Huber und Günter Filthaut

Wie kam es dazu? Nachdem wir einige unserer Legenden bei den Sonderausstellungen im Deutschen Museum in München und in Sinsheim in Talkrunden erlebt hatten, wollten wir mehr und sie vor allem einmal in action erleben. Und so kam es denn, dass Helmut Bross erst mal das halbe Feld vor der ersten Kurve überholte. Dort war aber natürlich bereits damals – wie in der Formel Vau üblich – gelb geschwenkt. Die Information aus der Fahrerbesprechung war einschließlich der visuellen Gelbreize allerdings völlig in der zurückkehrenden Rennleidenschaft untergegangen. Vor dieser eindrucksvollen Vorstellung des Herrenbergers gab es eine kleine Schrecksekunde, als Kurt Bergmann der Motor abstarb und die Wiederinbetriebnahme nicht gleich gelang. Eigenen Angaben zufolge hatte er „im geliehenen Helm kein Hirn vorgefunden und deshalb etwas Eigenes mitgenommen“ (natürlich vertont im ihm eigenen typischen Wiener Schmäh). So entstanden neue Geschichten, die wir uns heute immer wieder gerne erzählen. Legendär.

Historische Formel Vau Europa e.V.



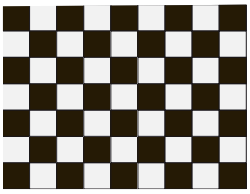
Los ging es übrigens mit den Legenden ganz persönlich. Im Rahmen des Oldtimer Grand Prix 2000 brachten wir den Autodynamics erstmalig auf die Rennstrecke. Die historische Formel hatte zum Jubiläumslauf eingeladen und es waren viele gekommen, unter anderem Jochen Mass, Manfred Jantke, Freddy Kottulinsky und Walter Löffelsender. Unser Auto fuhr Eckhart Schimpf. Nach diesem Wochenende war klar, wo unsere Ortheys-Vau-Reise hinging. Und bis heute geht. Die Erzählungen, die Gespräche waren faszinierend und ließen Formel Vau lebendig werden. Das waren nicht nur interessante Rennautos fortan, sondern das war eine Idee mit begeisternden Menschen. Und die waren da. Und wir durften dabei sein.

Leider bin ich im aktuellen Jahr wie auch in den Jahren zuvor in fremdbestimmte Distanz zum aktiven Vau-Geschehen auf den Rennstrecken gezwungen. In dieser Situation spielen solche Erinnerungen, Fotos und Berichte eine ganz besondere Rolle. Sie halten die Anbindung an die Formel Vau präsent und lebendig. Neben diesen persönlichen Bezügen gibt es auch noch einen redaktionellen Touch bei dem Thema: Im Redaktionsteam diskutierten wir im Vorfeld dieser Ausgabe die Frage, wie wir weiter mit dem Begriff der „Legenden“ umgehen, der sich irgendwann einmal eingeschlichen hat – und seither geblieben ist. Auch diesmal war – wie einige Male vorher bereits – der Anlass, dass jemand keine „Legende“ sein wollte, weil er den Begriff nicht auf sich beziehen wollte. Wir haben jetzt entschieden, dass wir sie fortan „Heads“ nennen hier im m@gazine. Dadurch wird aus der Rubrik „Legendentreff“ nun „FV-Heads“. Ich finde das angemessen, weil es schon ganz besondere Köpfe waren und sind, unsere Legenden. Einfach legendär. Wie viele meiner Erinnerungen.

Nach dem ersten Teil des Saisonberichtes spielen unsere Heads wieder die zentrale Rolle in dieser Ausgabe des FV m@gazines, allen voran ein ziemlich unverwechselbarer Kopf in der Szene: Fred Hoenle, mit dem ich mir früher ziemlich legendäre Super-Vau-Schlachten liefern durfte. Hier im Interview mit Kenneth Schlienz. Und dann wird’s wirklich legendär. Reporter-Legende – ja! – Rainer Braun gratuliert drei ganz besonderen Köpfen der Formel Vau. Sie sind allesamt flotte Achtziger mittlerweile. Unglaublich. Wie viele der Geschichten, die hier von Rainer Braun erzählt werden.

Auf der ganz anderen Seite der legendären Geschichten ist unsere Jugendcorner angesiedelt. Diesmal mit Ulli Degel, im Interview mit Kenneth Schlienz. Ulli hatte kürzlich seine erste Schrecksekunde auf der Strecke im frisch restaurierten Olympic.

Fahrzeuge dürfen übrigens Legenden bleiben: Tom Eder, ebenfalls selbst früher Olympic-Pilot, stellt ein ganz besonderes Exemplar vor, das unter anderem von Hannelore Werner gefahren wurde. Das legendäre Original.



Wir wünschen allen Mitgliedern, Aktiven, unseren Förderern, Freund:innen und Vau-Interessierten, den Köpfen der Formel Vau, unseren Ehemaligen und natürlich: unseren Legenden eine anregende und vergnügliche Lektüre der sechsten Ausgabe unseres FV m@gazines. Damit die Formel Vau und Super Vau weiter so legendär bleiben können, wie wir uns das wünschen.

Frank Orthey

DMV FORMEL VAU

SAISONBERICHT 2022 – Teil 1

Text: Thomas Cramer und Robert Waschak
Redaktion: Frank Orthey
Foto: Leo Eder, Martina Eder, Agentur Autosport.at

Erfolgreicher Saisonstart in Hockenheim

1. und 2. Lauf – Hockenheim
März 2022 – Preis der Stadt Stuttgart

Es ist gute alte Tradition für die Historische Formel Vau Europa, die Saison mit dem „Preis der Stadt Stuttgart“ zu starten. Auch dieses Mal wieder zog es den Tross der Formel-Vau-Gemeinde nach Hockenheim. Der MCS – allen voran der erfahrene Rennleiter Heinz Weber – sind ein Garant für eine gelungene Veranstaltung. Und in diesem Jahr spielte auch noch der Wettergott mit. Am ganzen Wochenende schien die Sonne – bei angenehmen Temperaturen von bis zu 20 Grad ging es auf die Strecke.

In der Qualifikation lagen altbekannte Gesichter vorne. Rüdiger Müller (March) setzte mit 1:55:980 die Bestzeit vor Markus von Haken (Lola). Dazu gesellte sich allerdings ein ganz Junger: Maximilian Büchl setzte im von Vater Oswin bestens vorbereiteten Lola T328 die drittschnellste Quali-Zeit. Schnellster Klasse-7-Fahrer war Peter Kirchner (Merlin, 2:03:772), Robin Kluth führte im wunderschönen Lola T252 die Riege der luft-

DMV FORMEL VAU

gekühlten Klasse-4-Fahrzeuge an (1:58:937). In Klasse 3 platzierte sich Mark Spanbroek (Kaimann, 2:05:845) ganz vorne. In der hart umkämpften Klasse 2 setzte sich Michael Knebel (Austro Vau, 2:12:080) an die Spitze und bei den ältesten Formel-Vau-Fahrzeugen der Klasse 1 zeigte einmal mehr Lokalmatador Manfred Nord (Beach, 2:41:294) seine Streckenkenntnis.

Leider kam es beim Qualifying zu einem Unfall: Rüdiger Müller und Markus von Haken beharkten sich beim Kampf um die Trainingsbestzeit in nahezu jeder Runde. Im Motodrom geriet dann Rüdiger Müller auf die Curbs und drehte sich auf die Strecke. Markus von Haken konnte sensationell gut reagieren und neben die Strecke ausweichen. Bei der Rückkehr auf die Piste kam es aber zum Zusammenstoß mit dem nachfolgenden Austro Vau von Robert Waschak. Ergebnis war ein mächtig ondulierter Lola T620 von Markus von Haken. Normalerweise ein triftiger Grund zur Aufgabe – aber nicht, wenn man den begnadeten Fahrerkollegen und „Schrauber-Gott“ Oswin Büchl im Fahrerlager hat. Kurzerhand wurde das Auto geradegebogen, die Mechanik überarbeitet und diverse Karosserieteile geklebt. Am Ende stand zum Wertungslauf ein nicht so schöner, aber fahrbereiter Lola vor von Hakens Wohnmobil.

Der erste Lauf am Samstag war dann zum Glück etwas weniger aufregend. Bei besten Bedingungen ging es auf die Strecke. Schöne Duelle begeisterten Zuschauer wie Aktive. In der Gleichmäßigkeitswertung lagen folgende Fahrer vorne: Klasse 1: Manfred Nord (Beach), Klasse 2: Tim Renn (Olympic), Klasse 3: Nick Wittkuhn (Kaimann), Klasse 4: Bernhard Zimmermann (Kaimann), Klasse 5: Thomas Cramer (ASS-Lola), Klasse 7: Rhett Silver (Kogo).

DMV FORMEL VAU

Die Gesamtwertung des ersten Laufs gewann der amtierende Meister der HFVE, Tim Renn (Olympic, Klasse 2), vor Robert Waschak (Austro Vau, Klasse 2) und Rhett Silver (Kogo, Klasse 7).

Lauf 2 startete am Sonntagmorgen. Auch hier waren wieder einige bekannte Gesichter auf den Podien zu finden: Klasse 1: Manfred Nord (Beach), Klasse 2: Eckardt Guhl (Burkhart), Klasse 3: Thomas Renn (Dahm Car), Die Gesamtwertung des zweiten Laufs dominierten Klasse-2-Piloten: Eckardt Guhl (Burkhart) gewann vor Robert Waschak (Austro Vau) und Tim Renn (Olympic).

Gesamtwertung 1. Lauf:
1. Tim Renn (Olympic)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Rhett Silver (Kogo)

Klassensieger 1. Lauf:
Klasse 1: Manfred Nord
Klasse 2: Tim Renn
Klasse 3: Nick Wittkuhn
Klasse 4: Bernhard Zimmermann
Klasse 5: Thomas Cramer
Klasse 7: Rhett Silver

Gesamtwertung 2. Lauf:
1. Eckardt Guhl (Burkhart)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Tim Renn (Olympic)

Klassensieger 2. Lauf:
Klasse 1: Manfred Nord
Klasse 2: Eckardt Guhl
Klasse 3: Thomas Renn
Klasse 4: Bernhard Zimmermann
Klasse 5: Thomas Cramer
Klasse 7: Joe Welzel

DMV FORMEL VAU

Schönes Wetter und trotzdem schwierige Bedingungen

3. und 4. Lauf – Zandvoort
April 2022 – Benelux Open Races

Historischer Motorsport kann so schön sein, wenn die Umgebungsvariablen stimmen. Bei den Läufen 3 und 4 der DMV Formel Vau in Zandvoort sah es bei der Ankunft im Fahrerlager zunächst nach einem tollen Wochenende aus. Eine wunderschöne Strecke, ein guter Platz im Fahrerlager und schönstes Nordseewetter mit Sonnenschein und leichtem Wind. Doch die strengen Lärmschutzregeln im Touristenort Zandvoort vermiesten den Vaulern die Freude an dem schönen Kurs in den Dünen.

Die tolle neue Formel-1-Strecke liegt quasi mitten in einem Ferienort und hat damit mit deutlichen Lärmeinschränkungen zu kämpfen. Schon in den letzten Jahren stießen die Formel-Vau-Boliden immer wieder an die Grenzen, aber mit teils kreativen Schalldämpfer-Lösungen konnten die bis zu 50 Jahre alten Rennwagen doch so leise eingestellt werden, dass ein normaler „Rennbetrieb“ gewährleistet werden konnte.

DMV FORMEL VAU

Bei den Läufen am April-Wochenende lag das Limit allerdings so niedrig, dass viele Autos trotz größtmöglicher Schalldämpfung nicht den Regeln entsprechen konnten. In Konsequenz hieß das für einige Fahrzeug-Kategorien der Serie: Gas wegnehmen an neuralgischen Stellen der Strecke. Und selbst das reichte bei manchen Fahrzeugen nicht. Nachdem im freien Training zunächst Verwarnungen ausgesprochen wurden, schloss der Rennstrecken-Betreiber am Ende des Qualifyings vier Fahrzeuge von den Wertungsläufen aus. Und auch bei den späteren Wertungsläufen kam es zu Disqualifikationen.

Tolle Aktion unseres Mitglieds Mark Spanbroek: Da einige der HFVE-Mitglieder (insbesondere die Neuzugänge) noch nicht so viel Erfahrung mit der anspruchsvollen Strecke in Zandvoort hatten, bot der ausgewiesene Zandvoort-Kenner eine „Drivers Academy" an: eine Einführung in die Strecke mit anschließendem Track Walk. So erhielten die Fahrer u.a. wertvolle Einblicke in Streckenführung, Bremspunkte und optimale Kurventechnik.

Track Walk mit Mark Spanbroek

Doch nun zum Sportlichen: Lauf 1 nahm nach fünf Runden ein abruptes Ende, weil gleich drei Fahrzeuge an gefährlichen Stellen havariert waren und die wenigen Abschleppwagen zu lange gebraucht hätten, um die Strecke freizuräumen. Der erfahrene Rennleiter Laurent Voogt hatte zunächst die Strecke unter Full-Course-Yellow gestellt, um die Situation zu klären. Aber als klar wurde, dass unter anderem ein Klasse-3-Fahrzeug, dessen Räder wegen eines technischen Defekts komplett blockierten, nicht auf einfache Weise aus der Gefahrenzone gebracht werden konnte, erfolgte der Rennabbruch. Das Gleichmäßigkeitsformat der HFVE hat auch für diese besonderen Situationen eine Regelung und so konnten auch hier die Klassensieger ermittelt

DMV FORMEL VAU

werden. Klasse 2: Heike Volk (Hick), Klasse 3: Heinz Hartmann (Vogt), Klasse 4: Joachim Ohlinger (RSM Tasco), Klasse 5: Winfried Kornmeyer (March), Klasse 6: Andreas Mundt (Scarab), Klasse 7: Joe Welzel (DRM). Das Gesamtklassement des ersten Laufs sicherte sich Heinz Hartmann (Klasse 3, Vogt), vor Ruben van Hoorn (Klasse 3, Mateju) und Heike Volk (Klasse 2, Hick)

DMV FORMEL VAU

Lauf 2 am frühen Sonntagmorgen verlief erfreulicherweise etwas weniger ereignisreich. Das leicht dezimierte Feld wurde als erste Serie auf die noch kühle und von feinem weißen Dünensand „geschmückte“ Strecke geschickt. Entsprechend vorsichtig ließen es die Fahrer angehen. Fast ungestört konnten die Vauler ihre Runden fahren, so kam dieses Mal eine „normale” Gleichmäßigkeitswertung zustande. Klasse 2: Heike Volk (Hick), Klasse 3: Michael Adenacker (Javado), Klasse 4: Markus Theuer (Lola), Klasse 5: Winfried Kornmeyer (March), Klasse 6: Andreas Mundt (Scarab), Klasse 7: Joe Welzel (DRM). Zur Gesamtwertung des zweiten Laufs: Heike Volk schaffte es in Zandvoort auch am Sonntag aufs Podium. Diesmal reichte es sogar zum Gesamtsieg. Toll, dass Heike nun immer besser mit ihrem Klasse-2-Hick zurechtkommt. Auf Platz 2 folgt Routinier Robert Waschak (Klasse 2, Austro Vau) und der Klasse-7-Seriensieger Joe Welzel (DRM).

Gesamtwertung 1. Lauf:
1. Heinz Hartmann (Vogt)
2. Ruben van Hoorn (Mateju)
3. Heike Volk (Hick)

Klassensieger 1. Lauf:
Klasse 2: Heike Volk
Klasse 3: Heinz Hartmann
Klasse 4: Joachim Ohlinger
Klasse 5: Winfried Kornmeyer
Klasse 6: Andreas Mundt
Klasse 7: Joe Welzel

Gesamtwertung 2. Lauf:
1. Heike Volk (Hick)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Joe Welzel (DRM)

Klassensieger 2. Lauf:
Klasse 2: Heike Volk
Klasse 3: Michael Adenacker
Klasse 4: Markus Theuer
Klasse 5: Winfried Kornmeyer
Klasse 6: Andreas Mundt
Klasse 7: Joe Welzel

DMV FORMEL VAU

Schönes Wetter und beste Stimmung

Die Stunde der Formel Vau

Mai 2022 – Bosch Hockenheim Historic

Jährlich im Mai findet zu Ehren des schottischen Formel-1-Weltmeisters Jim Clark die Bosch Hockenheim Historic statt. Mit dabei nach dem erfolgreichen Comeback im letzten Jahr auch in diesem Jahr wieder die Historische Formel Vau Europa. Und in diesem ganz besonderen Rahmen sollte unser Saisonhighlight, die „Stunde der Formel Vau“ ausgetragen werden.

Schon am Donnerstagmorgen treffen kontinuierlich die Formel-Vau-Teams ein, im Fahrerlager herrscht reges Treiben, Projektleiter Tom Eder, assistiert von Günter Filthaut, hat alle Hände voll zu tun, die zahlreichen Gespanne, LKWs und Zelte zu platzieren. Am Abend zeigt sich dann ein tolles Bild: Die Fahrzeuge stehen perfekt in Reihe, das Versorgungszelt, flankiert von Lothar Pantens wunderschön restauriertem Renntransporter, bildet den Schluss des Formel-Vau-Fahrerlagers.

DMV FORMEL VAU

Das besondere Flair der „Stunde der Formel Vau“ macht auch die erweiterte Fahrerschaft aus. Denn neben den Piloten der internationalen Serie DMV Formel Vau können bei diesem unter Clubsport-Regeln stattfindenden Stundenlauf auch einmal Fahrer mitmachen, die im Vau-Zirkus sonst selten zu sehen sind bzw. das erste Mal Rennsport-Luft schnuppern. Zudem macht das Stundenformat während des Pflicht-Boxenstopps auch Fahrerwechsel möglich.

So sind einige Vater-Sohn-Teams am Start. Rüdiger Müller teilt sich das Cockpit seines Christmann-Zweivergasers mit seinem Vau-begeisterten Sohn Nils, auch Walter Müller holt sich Verstärkung für seinen Ralt-Super-Vau im eigenen Nachwuchs. Dennis Müller pilotiert das Auto schon das zweite Mal. Und auch der Sieger der DMV-Formel-Vau 2020, Peter Kirchner, hat seinen Junior ins Boot geholt. Alexander Kirchner hatte gerade erst im April seinen Geburtstag gefeiert und schlägt sich sensationell gut beim ersten Einsatz im Merlin seines Vaters.

Walter Löffelsender im Motul

Auch echte Granden der Formel Vau setzten sich wieder ins Cockpit. Walter Löffelsender, der Formel-Vau-Meister des Jahres 1973 – damals gab es als Bonus einen schwarz-gelben Käfer – hatte am Steuer eines Motul FV 1300 einen Riesenspaß. Runde für Runde feilte er an seinen Rundenzeiten, im Fahrerlager holten sich „Jungspunde“ bei ihm wertvolle Fahrtipps. Zur Freude der gesamten Vau-Community war auch Fred Hoenle wieder dabei und feierte ein wohl einmaliges Jubiläum. Schon beim Jim-Clark-Revival am 16. April 1972 nahm er mit seinem Kaimann-Super-Vau im Lauf zum ONS-Pokal teil. 50 Jahre später startet Fred jetzt hier beim Jim-Clark-Revival mit exakt diesem Fahrzeug. Zum sportlichen Teil: Am Freitag stimmt Fahrtleiter

Jubilar Fred Hoenle

DMV FORMEL VAU

Max Kohler die Fahrer auf ein anspruchsvolles Wochenende ein. Denn die „Stunde der Formel Vau“ ist für Mensch und Material eine besondere Herausforderung. Das Gleichmäßigkeitsformat wird hier auf die Spitze getrieben: Es gilt in 60 Minuten möglichst gleichmäßige Runden zu drehen, dazu kommt noch ein Pflichtboxenstopp, der mit Ein- und Ausfahrrunde minimal 10 Minuten und maximal 15 Minuten dauern darf. Traditionell werden Familienmitglieder der Fahrer zur Boxencrew rekrutiert. Dazu kommt die schiere Menge der Fahrzeuge auf der Strecke. 54 Teilnehmer hatten sich zur „Stunde“ angemeldet. Das sorgt für viel Verkehr auf der Strecke.

Das freitägliche Qualifying bestimmt die Position in der Startaufstellung und sortiert so das Feld nach Leistungsfähigkeit von Fahrer und Fahrzeug. Die schnellsten Runden drehen naturgemäß die späten wassergekühlten Super Vau, im Grunde Formel-3-Rennwagen der 80er, bestückt mit VW-1600er-Motoren der ersten Generation Golf. Weiter geht’s mit modernen Formel Vau der 90er Jahre, den luftgekühlten Super Vau der 70er, Zweivergasern der 70er und Einvergasern der 60er. Besonders schnell unterwegs war das Duo Büchl/Brosch (Lola T328): 1:50.376 bedeuteten die Poleposition. Schnellster Klasse-7-Pilot war einmal mehr Joe Welzel (DRM, 2:00.876), sensationell schnell bewegt Fred Hoenle seinen Jubiläums-Kaimann als schnellster Klasse-4-Bolide (2:08.423). Das Duo Spanbroek/Rijlaarsdam zeigt ebenfalls im Kaimann, dass mit einem Zweivergaser Top-Zeiten möglich sind (2:07.998). Michael Knebel holt sich im Austro Vau die „Klassenbestzeit“ der Klasse 2 (2:14.378) und bei den ältesten Fahrzeugen im Feld macht Calvin Stauff im Autodynamics auf sich aufmerksam (2:36.796).

DMV FORMEL VAU

Nach den ersten tollen Eindrücken auf der Strecke geht man am Freitagabend zum gemütlichen Teil über. Auf Initiative von Gerold Link und Lothar Panten wird vor dem historischen Racetruck groß aufgetischt. Es wird gegrillt, aus der Zapfanlage fließt kühles Bier – da lässt sich die Fahrerschaft (nebst Teams und Familie) nicht zweimal bitten. Die Erleichterung ist allerorten zu spüren. Zwei Jahre nach Beginn der Corona-Pandemie herrscht im Formel-Vau-Fahrerlager endlich mal wieder so etwas wie Normalität. Man sitzt zusammen, kann wieder ungestört Benzingespräche führen. Großen Dank noch einmal an die vielen Helfer und natürlich an die Organisatoren Gerold und Lothar – ohne Euch wäre diese tolle Sause nicht möglich gewesen!

Am Samstag genießen die meisten Vauler das wunderbare Ambiente der Bosch Hockenheim Historic. Es gibt extrem viel zu sehen. Formel-1-Renner der Zehnzylinder-Ära sorgen für Gänsehaut. Gruppe-C-Fahrzeuge und CanAms brausen über die Zielgerade, das Fahrerlager ist bestens gefüllt von Interessierten. Immer wieder rollen feinste Rennsport-Klassiker vorbei. Auch hier hat man das Gefühl, dass in den historischen Motorsport endlich wieder das normale Leben einkehrt.

Den Stundenlauf der HFVE hat der Veranstalter als krönenden Abschluss ans Ende des Tages gelegt. Die Tribünen sind noch gut frequentiert, das gigantische Starterfeld beeindruckt bei der Einfahrt ins Motodrom. Nach dem Start bilden sich mehrere „Kampfgruppen“, in denen – natürlich immer mit einem Sicherheitspolster – zur Freude der Zuschauer um Positionen gekämpft wird. Insbesondere die Klasse-2-Fahrzeuge zeigen tolles Racing, ganz wie in den glorreichen Vau-Zeiten.

DMV FORMEL VAU

Zur Mitte des Laufs dann der obligatorische Boxenstopp: Nach und nach füllt sich die Boxengasse, fast schon professionell werden routiniert die Fahrzeuge abgefertigt. Nachtanken, Fahrerwechsel, Zeit stoppen – bei fast allen klappt der Stopp nahezu perfekt.

Zwei kleine Wermutstropfen trüben den ansonsten sehr gelungenen Lauf. Zunächst geraten bei der Einfahrt ins Motodrom der überrundende schnelle Klasse-5-Lola T620 von Heiko Engelke und der Klasse-2-Kaimann MK4 von Heinrich Heuschele aneinander. Der Lola steigt auf und landet unsanft. Der Super Vau rettet sich im Anschluss schwer lädiert um die Kurve und fällt aus. Und kurz vor Schluss erwischt es Newcomer Ulli Degel (Olympic) in Kurve 1: Beim Überfahren der Curbs gerät der wunderschöne Klasse-2-Bolide ins Rotieren und schlägt danach hart ein. Zum Glück bleiben alle Fahrer unverletzt, nur die schönen Formel Vaus werden viel Arbeit brauchen.

Zum Resultat: Die Klassenwertungen gewinnen folgende Fahrer/Teams: Klasse 1: Calvin Stauff (Autodynamics), Klasse 2: Heike Volk (Hick), Klasse 3: Thomas Renn / Ruben van Hoorn (Dahm Car), Klasse 4: Fred Hoenle (Kaimann), Klasse 5: Dennis und Walter Müller (Ralt), Klasse 6: Andreas Mundt (Scarab), Klasse 7: Frank Böning. Wahnsinn: Fred Hoenle holt sich 50 Jahre nach seinem ersten Start beim Jim-Clark-Revival mit seinem Kaimann den Klassensieg.

DMV FORMEL VAU

Auch die Gesamtwertung schrieb eine schöne Geschichte: Calvin Stauff hatte vor zwei Jahren als Teil eines Juniorenprojekts begonnen, eins der ältesten Vau-Fahrzeuge, einen Autodynamics von 1964, zu restaurieren. Das Auto war komplett zerlegt, den Motor baute er selber auf, eignete sich dabei das nötige Wissen an. Nach einem durchwachsenen Start bei der letztjährigen „Stunde der Formel Vau“ lief es nun deutlich besser für den jungen Kölner. 859 Strafpunkte bedeuteten nicht nur den Klassensieg in Klasse 1, sondern am Ende auch Platz 1 im Gesamtklassement. Platz 2 sicherte sich Klasse-7-Pilot Frank Böning (Mega), Freggle Heuschele holte sich beim ersten Start in seinem frühen Einvergaser gleich den dritten Platz. Das Vater-Sohn-Duo Dennis und Walter Müller (Ralt) freute sich über Platz 4. Und Heike Volk (Hick) zeigte als erfolgreichste weibliche Starterin mit Platz 5, dass auch mit den „Vau-Damen” immer zu rechnen ist.

DMV FORMEL VAU

STUNDE DER FORMEL VAU

EUROPEAN FORMULA VEE FESTIVAL
HOCKENHEIM 2022

Stunde der Formel Vau – Gesamtwertung

1. Calvin Stauff (Autodynamics)
2. Frank Böning (Mega)
3. Freggle Heuschele (Porsche Race Craft)
4. Dennis und Walter Müller (Ralt)
5. Heike Volk (Hick)

Stunde der Formel Vau – Klassenwertung

Klasse 1: Calvin Stauff (Autodynamics)
Klasse 2: Heike Volk (Hick)
Klasse 3: Thomas Renn / Ruben van Hoorn (Dahm Car)
Klasse 4: Fred Hoenle (Kaimann)
Klasse 5: Dennis und Walter Müller (Ralt)
Klasse 6: Andreas Mundt (Scarab)
Klasse 7: Frank Böning (Mega)

Sommersonnenfenster in der Steiermark

5. und 6. Lauf – Red Bull Ring
Juni 2022 – Austrian Historic

Persönliche Eindrücke von Robert Waschak

Am Donnerstag hatten viele bei der Anfahrt noch Starkregen. Auch mir ging es so bei meiner kürzesten Anreise in diesem Jahr (zu den anderen fünf Bewerben habe ich jeweils eine Anreise, so wie Ihr sie diesmal hattet). Gut, dass ich den AUSTRO Vau schon tags zuvor bei nur mittlerem Regen verladen hatte. Der Rest wurde Donnerstagmittag nur irgendwie in den Transporter geschmissen, damit nicht alles klitschnass wurde.

Da Wolfgang Rafflenbeul nicht sicher war, ob seine lange weite Anreise wegen Staus und Baustellen problemlos verlaufen würde, ersuchte er mich das Fahrerlager zu organisieren und den Kontakt mit dem Veranstalter aufzunehmen. Diesem war dann vor Ort sehr wichtig, dass wir uns an der Hauptdurchfahrt mit den Rennwagen zur Straße hin aufstellen. Eine leichte Übung für uns, da wir dies bei unseren letzten Veranstaltungen fleißig praktiziert hatten. Insofern klappte das Vorhaben dann auch hervorragend.

Ein Dank an Euch von meiner Seite und mehrmaliges dickes Lob vom Veranstalter für die brillante Präsentation Eurer Formel Vaus. Platz hatten wir genügend bekommen, einzig einen grüngelben Lotus-Truck aus England, der schon frühzeitig aufgebaut hatte, konnte selbst der Veranstalter nicht dazu bewegen, unseren Bereich zu verlassen. Die Engländer verstanden nicht einmal mehr Englisch …

DMV FORMEL VAU

Gleich am Beginn unseres Areals konnten wir den Apal Buggy von Wolfgang Malordy für Präsentationszwecke ausstellen (Apal baute nicht nur Formel Vaus sondern auch Buggys). Wolfgang genoss es sichtlich, endlich wieder bei der Formel Vau dabei sein zu können und setzte den Buggy das ganze Wochenende zusätzlich für Shuttledienste und Besorgungsfahrten ein.

Freitagfrüh regnete es noch etwas und gegen Mittag war es dann stark bewölkt mit stetiger Besserung. Wir hatten noch Zeit bis 17 Uhr für das freie Fahren bei schon fast perfekten Rennbedingungen. Für einige war es das erste Mal, ihren Formel Vau auf dieser Strecke zu bewegen, und es gab durchgängige Begeisterung für Strecke, Anlage und Umgebung.

Renndirektorin Eva Gruber erklärte im Drivers Briefing souverän den Red Bull Ring mit dem Prozedere für Training, Qualifying und Wertungsläufe – und dem, was einen erwarten kann, wenn die Vorgaben nicht eingehalten werden. Ein neuer Begriff – in keinem Wörterbuch zu finden – wurde uns ebenfalls vermittelt, von unseren Aktiven staunend bis schmunzelnd aufgenommen: „Zigzagging“. Gemeint ist das mehrmalige Kreuzen vor einem Kontrahenten, damit dieser nicht überholen kann. Für solch ein Vergehen wurden harte Maßnahmen angekündigt.

Am Samstag wurde das Qualifying von 11.00 Uhr Vormittag auf 13.00 Uhr verschoben, sodass wir zur idealen Zeit bei richtigem Sommerwetter und schon gut gefüllter Haupttribüne auf die Strecke gehen konnten. Den meisten hat es richtig Spaß gemacht, leider hatten einige schon Pech mit technischen Problemen. Ein paar kleine Ausrutscher gab es natürlich auch, aber nichts Gravierendes.

Unser erster Wertungslauf am Sonntag bei Prachtwetter war für 8.30 Uhr angesetzt und wurde auf 8.15 Uhr vorverlegt. Bereits um diese Zeit war das Fahrerlager gut besucht und viele Besucher bestaunten unsere Fahrzeuge, als wir zum Vorstart losfuhren. Am Vorstart standen etliche langsamere Fahrzeuge weit vorne einschließlich meiner Wenigkeit. Im Rückspiegel sah ich dann etliche, die weiter vorne stehen sollten. Keiner der Funktionäre unternahm etwas, um die richtige Reihung herzustellen. Oje, dachte ich, das gibt ein Tohuwabohu. Wo ist der Freggle (Christian Heuschele), der die Startaufstellung schon oft für uns organisiert

DMV FORMEL VAU

hat und uns in solchen Situationen unterstützt? Wird jetzt in der Boxengasse gereiht? Beim Anstehen in der Boxengasse sah ich allerdings, wie etliche Marshalls über eine Öffnung in der Boxenmauer auf die Strecke gelotst wurden. Jetzt endlich konnte ich mir einen Reim auf das Geschehen machen. Erst auf Start und Ziel wurden wir mit vorbereiteten Schildern, welche die jeweilige Startnummer zeigten, auf unsere Startposition eingeordnet. Für mich war das eine tolle Aktion, mit der ich nicht gerechnet hatte. Sie hat mir sehr, sehr gut gefallen. Manch anderen war es zu zeitaufwendig, weil es einige Minuten Fahrzeit gekostet hat.

DMV FORMEL VAU

Wie auch immer: Anzeige 3 Min, 1 Min, 30 Sek und jetzt gings wirklich los in die Aufwärmrunde. Robin und Markus führen uns gekonnt bis zur Startlinie, die Ampel schaltete von rot auf grün und bis nach der ersten Kurve hatten wir in gewohnter Weise gelb. Vor mir war Bernhard Zimmermann mit seinem Kaimann-Super-Vau und ich verliere in der ersten Runde nicht viel Zeit auf ihn, manchmal kam ich sogar ein bisschen näher, aber dann waren seine Slicks auf Betriebstemperatur und er fuhr mir locker davon. Insgesamt war es für mich im ersten Lauf ein wenig wie eine Perlenkette, die sich immer weiter auseinanderzog. Ich dachte für mich, jeder fährt genau die Zeit, die im Qualifying erreicht wurde. Mittlerweile sah ich in einiger Entfernung noch,

wie Bernhard sich mit Thomas Renn matchte und später an Thomas vorbeiging. So blieb genug Zeit, um eine saubere Linie zu finden und, wenn es an einer Stelle nicht so gut geklappt hatte, sehen, dass ich es in der darauffolgenden Runde dort besser machte. Dann kamen die ersten Überrundungen, jetzt hieß es vermehrt in den Rückspiegel zu schauen und selbst auf Fahrzeuge, auf die ich auflief, die geeignete Stelle fürs sichere Vorbeifahren finden. Auf der Anzeigetafel sah ich beim Einbiegen in die Zielkurve noch die Zeitanzeige mit knapp 7 Min und dachte mir, da gehen sich bestimmt noch 3 Runden aus. Bei der nächsten Durchfahrt wurde allerdings schon mit der Zielflagge abgewunken. Interessant – ach ja, das war unserem Startprozedere geschuldet, das wir für den zweiten Lauf aber in für uns gewohnter Weise bei der Rennleitung reklamierten. Zurück im Fahrerlager waren es wirklich schon Massen an Zuschauern, die unser Eintreffen beobachteten

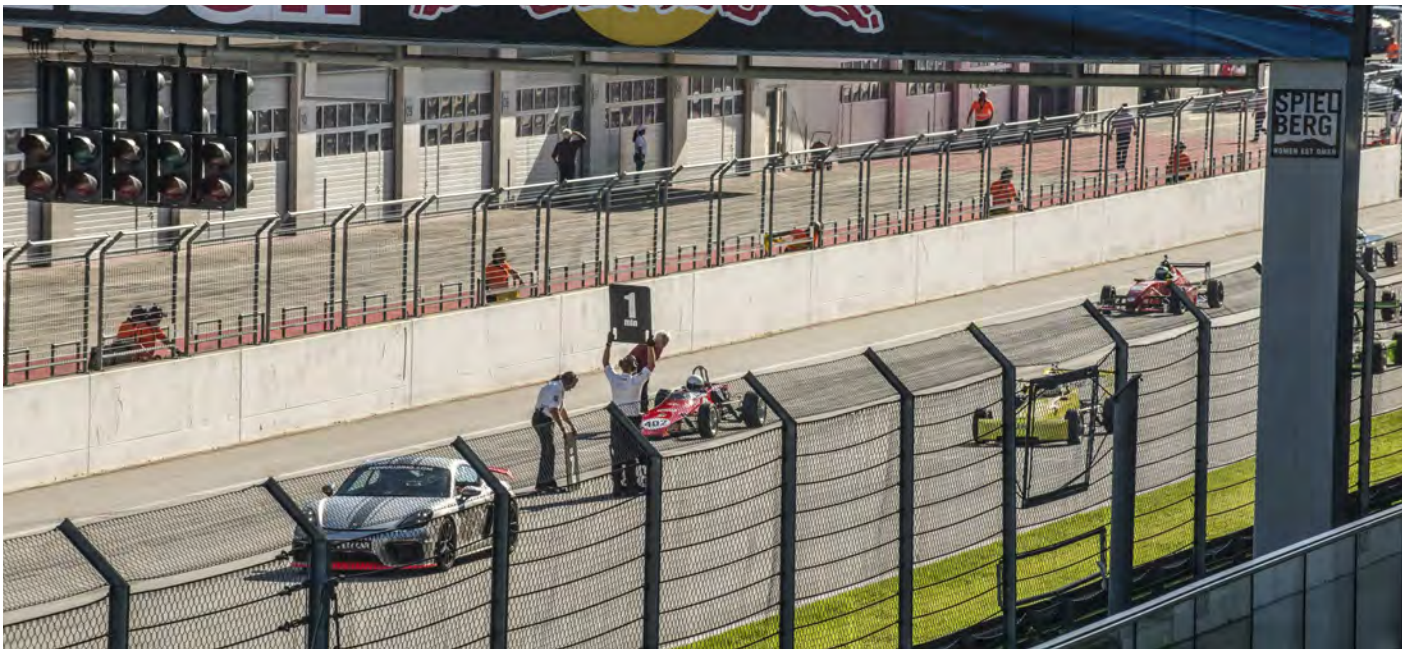
DMV FORMEL VAU

und sich danach für die Fahrzeuge interessierten. Den Leuten gefiel es, so nah an die Formel Vaus zu kommen, und so manch interessantes Gespräch ergab sich, wobei bei älteren Semestern unter den Besuchern enormes Wissen zu der Formel Vau vorhanden war. Viele Kinder nahmen das Angebot, einmal im AUSTRO probesitzen zu können wahr und stellten sich zur besten Zeit artig in Reih und Glied an. Die Eltern waren durchwegs glücklich (zumindest der Gesichtsausdruck ließ dies vermuten), Fotos ihrer Sprösslinge im „echten Rennwagen“ aufnehmen zu können. Ausnahme war ein kleines Mädchen, das doch lieber Gummibärli wollte, als ins Auto zu steigen. Naja – es kann nicht jede/r das nachhaltig prägende Gefühl verspüren, später einmal Formel-Vau-Nachwuchs zu werden.

Der zweite Lauf sollte um 13.10 Uhr starten – wie zuvor erwähnt – mit Vorstart nach unseren Vorgaben. Deshalb kümmerte sich diesmal Freggle (danke dafür!), um ab 12.45 Uhr die richtige Reihung hinzubekommen. Da Mittagsruhe war, schoben alle ihre Fahrzeuge in den ausgemachten Bereich. Freggle hatte schon einen Großteil der Fahrzeuge richtig postiert. Dann kam plötzlich Hektik auf: Die Marshalls und Funktionäre der AMF (österreichisches Pendant zum DMSB) winkten die Fahrzeuge hektisch zum Vorstart – und halfen auch mit, die vorsortierten Fahrzeuge zum Vorstart zu schieben, da immer noch Motorruhe war. Irgendein Funktionär rief: „Wer bis 13.00 Uhr nicht am Tor zur Boxengasse ist, wird nicht mehr rausgelassen!“ Ich konnte nicht weiter nach hinten sehen, da ich selbst, während ich angeschoben wurde, mit Anschnallen und Helm, HANS und Handschuhe anziehen beschäftigt war. Schlussendlich ist die entstandene Hektik für alle Aktiven aber gut ausgegangen. Irgendwie war das für mich spannend: in jedem Fall ein ganz anderer Vorstart als üblich.

DMV FORMEL VAU

Danach noch kurzes Anhalten in der Boxengasse und dann gings in die Aufwärmrunde – vor der letzten Kurve wurde das Grid-Schild gezeigt, ab dem ich noch einigen Verbesserungsbedarf vor mir bemerkte, wie Schlangenlinien fahren zum Reifen aufwärmen, großen Abstand zum vorderen Fahrzeug, sich in der Kurve in die falsche Reihe einordnen … Dann aber Konzentration, auf die Start-Ziel-Gerade gehen die roten Lichter aus, es folgt grün, Start, gelbe Flaggen bis nach der ersten Kurve.



Diesmal spielt sich gleich im Bergaufstück viel mehr als im ersten Lauf ab und für mich sah es so aus, als fände sich jede/jeder mit einem „Lieblingsgegner“ zusammen. Auch ich konnte mich an Thomas Renn anhängen, der möglicherweise auf Gleichmäßigkeit fuhr. Nach kurzer Zeit merkte ich, wo er mit seinen kleineren Slicks früher schaltete und dann etwas langsamer herausbeschleunigte und ich etwas Geschwindigkeitsüberschuss (wenn man beim Einvergaser davon sprechen kann) hatte. Zweimal gelang es mir, mich im Bereich von Kurve 6 zu Kurve 7 vor Thomas zu setzen, was er auf der nächsten Geraden aber wieder korrigierte. Ein paarmal

Formel-1-Feeling in der Auslaufrunde – die Streckenposten winken mit allen verfügbaren Flaggen

konnte ich im Bergaufstück nach Kurve 1 und bei Kurve 2 auf gleiche Höhe mit ihm kommen, bis ich seinen DahmCar wieder von hinten sah. Es hat uns beiden so richtig Spaß gemacht, von Anfang bis zur letzten Runde auf Tuchfühlung. Danke Thomas, es war traumhaft.

Auch die Siegerehrung war ein bisserl hektisch, denn ganz plötzlich musste es sehr schnell gehen. Auf zur Siegerehrung in die Boxengasse – und ein paar, zu denen ich auch gehörte, bekamen die Order, sich im ersten Stock einzufinden: Die ersten drei der Gesamtwertung aus beiden Läufen wurden aufs „echte“ Podium gerufen. Für den ersten Lauf ging Manni Nord als Dritter, Nick Wittkuhn als Zweiter mit Sieger Mark Spanbroek aufs Podium, um der niederländischen Hymne zu lauschen. Für Wertungslauf 2 wurde als Dritte Heike Volk und als Zweiter Calvin Stauff aufs Podium gerufen. Dass ich beim Heimbewerb ganz oben auf dem Treppchen stehen und die österreichische Hymne hören durfte, war nach so einem erfüllenden Lauf die totale Draufgabe – aber auch ein bewegender, genussvoller Moment.

Die Klassensiegerehrung nahmen wir im Fahrerlager vor, mit folgendem Ergebnis: In Klasse 1 wechselten sich Manni Nord und Calvin Stauff mit den ersten und zweiten Plätzen ab, Manni war besser im ersten Lauf, Calvin im zweiten. Klasse 2: Tim Renn wurde zwei Mal Dritter, im ersten Lauf war Wolfgang Rafflenbeul Zweiter, im zweiten Lauf platzierte sich Heike Volk an die zweite Stelle. Die beiden Klassensiege gingen an mich. Klasse 3: Auch hier wechselten sich die Kaimann-Fahrer Mark Spanbroek in Lauf 1 mit Platz 1 mit Nick Wittkuhn an der zweiten Stelle ab, sodass Nick im zweiten Lauf die Kaimann-Nase vor Mark vorne hatte. Heinrich Heuschele, ebenfalls auf Kaimann, sicherte sich in Lauf 1 den 3. Platz, im zweiten Lauf holte der Eidgenosse Fredi Huwiler den 3. Platz für die Schweiz. Klasse 4: Nach technischen Problemen an Robin Kluths Lola und am Royale von Stephan Haas blieben Bernhard Zimmermann und Joachim Ohlinger in den Bewerben. Auch hier wurde redlich geteilt: Bernhard im ersten Lauf an erster Stelle und Joachim im 2. Lauf auf Platz 1. Klasse 5: Die ersten Plätze in beiden Läufen waren fest in Kornmeyerscher Hand: Winfried im ersten Lauf, stellte Sohn Dirk den funktionierenden March für den Lauf 2 zur Verfügung, was Kornmeyer jun. jun., also Winfrieds Enkerl spontan folgende Worte entlockte: „Du bist so lieb, Opa“ und dabei seinen Opa kräftig umarmte. Dirk nutzte diese Chance und stellte den March in Lauf 2 ebenso auf Platz 1. Markus von Haken wurde in beiden Läufen Zweiter. Klasse 7: Für die dritten Plätze aus beiden Läufen hörten wir den bekannten Jodler von Joe Welzel, Zweiter im 1. Lauf wurde Dieter Hofbeck, im 2. Lauf belegte diese Position Rhett Silver auf Kogo. Was sonst Heike kann, konnte diesmal Kay Volk noch besser und sicherte sich im ersten Lauf Platz 1.

DMV FORMEL VAU

Dann wieder eine Familiengeschichte: Was Papa Dieter aus der Hofbeck-Familie mit dem Platz 2 im ersten Lauf aufzeigte, konnte Sohn Sascha mit Platz 1 im 2. Lauf noch einmal toppen.

Für mich waren es wunderbare Tage, die viel zu schnell vergingen, weil ich mir auch gerne noch mehr Zeit genommen hätte, den anderen tollen Serien zuzusehen und zuzuhören. Den Sound der historischen Formel 1, der Anblick des Ferrari 156, der in unmittelbarer Nähe zur Formel Vau ausgestellt war, die Formel Junior, Sportwagen, die Grand-Prix-Wagen vor 1966, die alle beherzt bewegt wurden. Stimmungsvoll, das rege Treiben und die Begeisterung, die von den Zuschauern auf Tribüne und im Fahrerlager ausging – aber auch das abendliche Leiserwerden bis zu einer spürbaren Ruhe. Dann kam die Zeit, in der Fredi mit der Grillerei für Gaumenfreuden sorgte und danach bei anregenden Gesprächen die Tage ausklangen.

Im Nachhinein sei auch noch festgehalten, dass wir genau für die Dauer vom Freien Fahren bis zur Abreise von unserem Österreich-Wochenende mit einem Sommersonnenfenster verwöhnt wurden, denn montags regnete es in der Steiermark schon am späteren Vormittag.

Stolz bin ich auf unsere Formel-Vau-Gemeinschaft, die sich aus meiner Sicht in allen Belangen bestens präsentierte. Im Pressebericht mit Foto von Michael Jurtin ist von der „legendären Formel Vau“ die Rede. Lest selbst nach unter News auf www.austrianhistoric.at.

Gesamtwertung 1. Lauf:
1. Mark Spanbroek (Kaimann)
2. Manfred Nord (Beach)
3. Nick Wittkuhn (Kaimann)

Klassensieger 1. Lauf:
Klasse 1: Manfred Nord
Klasse 2: Robert Waschak
Klasse 3: Mark Spanbroek
Klasse 4: Bernhard Zimmermann
Klasse 5: Winfried Kornmeyer
Klasse 7: Kay Volk

Gesamtwertung 2. Lauf:
1. Robert Waschak (Austro Vau)
2. Calvin Stauff (Autodynamics)
3. Heike Volk (Hick)

Klassensieger 2. Lauf:
Klasse 1: Calvin Stauff
Klasse 2: Robert Waschak
Klasse 3: Nick Wittkuhn
Klasse 4: Joachim Ohlinger
Klasse 5: Dirk Kornmeyer
Klasse 7: Sascha Hofbeck

DMV FORMEL VAU

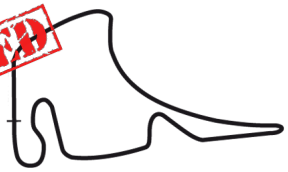
TERMINE 2022

VORSCHAU

Die Gleichmäßigkeitsserie der Historischen Formel Vau Europa e.V. wird auch 2022 wieder als internationale Serie mit FIA-Prädikat ausgetragen.

25.03.-27.03.2022
1. und 2. Lauf
Preis der Stadt Stuttgart
Hockenheim (DE)

COMPLETED



22.04.-24.04.2022
3. und 4. Lauf
Benelux Open Races
Zandvoort (NL)

COMPLETED

06.05.-07.05.2022
Stunde der Formel Vau
European Formula Vee Festival
Bosch Hockenheim Historic

COMPLETED

STUNDE DER FORMEL VAU

EUROPEAN FORMULA VEE FESTIVAL
HOCKENHEIM 2020

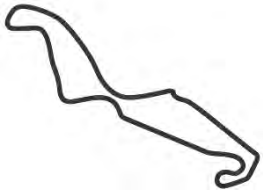
10.06.-12.06.2022
5. und 6. Lauf
Austrian Historic
Red Bull Ring (AT)

COMPLETED

08.07.-10.07.2022
7. und 8. Lauf
VW Fun Cup
Spa-Francorchamps (BE)

COMPLETED

16.09.-18.09.2022
9. und 10. Lauf
Assen Classic GP
Assen (NL)



15.10.-16.10.2022
11. und 12. Lauf
Zolder Fun Festival
Zolder (BE)

Alle Termine sind vorläufig.

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2022

Zwischenstand nach 8 Läufen

Gesamtwertung

1	202	Robert Waschak	Austro Vau	443
2	701	Joe Welzel	DRM	360
3	200	Tim Renn	Olympic	319
4	203	Eckardt Guhl	Burkhart	317
5	240/398/606	Ruben van Hoorn	Beach/Mateju/Scarab	272
6	301	Nick Wittkuhn	Kaimann	271
7	309	Mark Spanbroek	Kaimann	269
8	277	Heike Volk	Hick	255
9	303	Heinz Hartmann	Vogt	233
10	708	Tom Eder	Tatuus	208

Klassenwertung

Klasse 1	1	101	Manfred Nord	Beach
	2	119	Calvin Stauff	Autodynamics
	3	102	Jo Pfannmüller	Fuchs
Klasse 2	1	202	Robert Waschak	Austro Vau
	2	203	Eckardt Guhl	Burkhart
	3	200	Tim Renn	Olympic
Klasse 3	1	301	Nick Wittkuhn	Kaimann
	2	325	Heinrich Heuschele	Kaimann
	3	309	Mark Spanbroek	Kaimann
Klasse 4	1	411	Bernhard Zimmermann	Kaimann
	2	401	Markus Theuer	Lola
	3	403	Joachim Ohlinger	RSM
Klasse 5	1	501	Thomas Cramer	ASS-Lola
	2	523	Markus von Haken	Lola
		504	Walter Müller	Ralt
Klasse 6	1	601	Andreas Mundt	Scarab
	2	606	Ruben van Hoorn	Scarab
Klasse 7	1	701	Joe Welzel	DRM
	2	708	Tom Eder	Tatuus
	3	703	Kay Volk	DRM

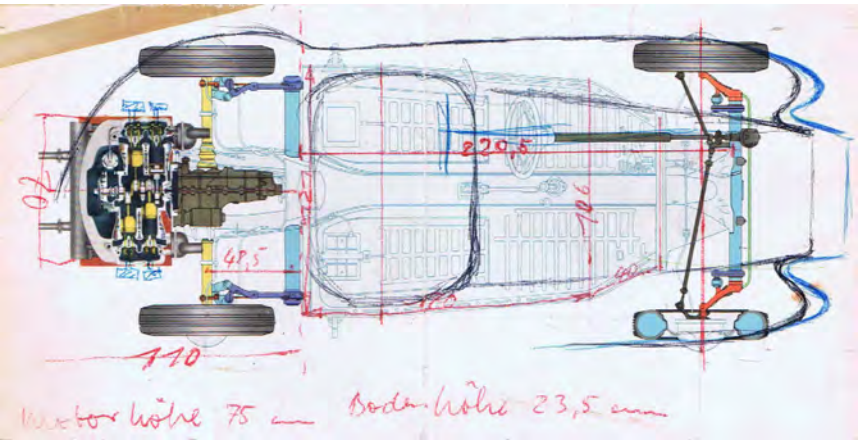
Formel Vau Heads

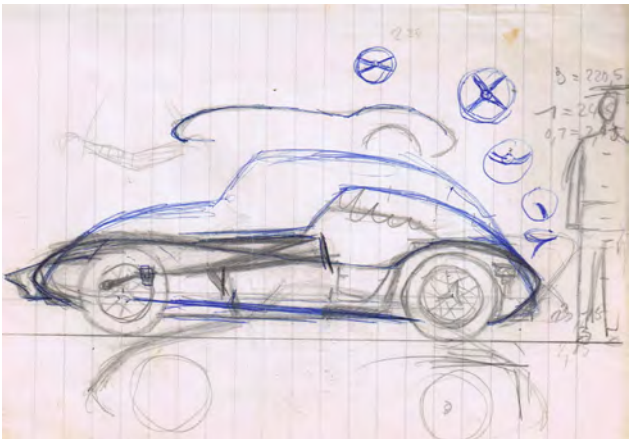
Das Urgestein

Interview mit Fred Hoenle

Hallo Fred, schön, dass wir mit dir sprechen können! Dieses Jahr hast du mit deinem Auto ein besonderes Jubiläum gefeiert, 50 Jahre Fred Hoenle im Kaimann-Super-Vau! Das ist eine beeindruckende Zahl. Erzähl uns doch zunächst mal, wie du zur Formel Vau gekommen bist.

Ich war seinerzeit, 1969, deutscher Slalommeister auf dem Porsche. Es gab da einen Slalom in Landshut, wo unter anderem auch Formel Vau gefahren sind. Dort habe ich zum ersten Mal so ein Auto gesehen und natürlich große Kinderaugen gekriegt. Damals waren Doppelstarts möglich und der Besitzer eines der Autos sagte zu mir: Wenn du willst, kannst du mit dem Auto fahren. Dabei handelte es sich um einen gewissen Herrn Neumann, der später im Formel 3 tödlich verunglückt ist. Ich habe gesagt, ich muss einmal auf dem Parkplatz herumfahren, damit ich weiß, wo der Schalthebel ist. Im direkten Vergleich habe ich dem Herrn Neumann dann vier oder fünf Sekunden pro Lauf abgenommen und daraufhin habe ich das Auto gekauft [lacht].





Wenn Architekten Autos bauen... Bilder aus Fred Hoenles Skizzenbuch

Formel Vau Heads – Fred Hoenle

Du hast dein Können also schon früh unter Beweis gestellt – wie ging es weiter?

Damals waren die Formel Vaus ja so richtige Badewannen, ich hatte einen Beach. Im Winter 69/70 habe ich dann selbst eine Karosserie hergestellt, learning by doing. Das mit dem Härten war am Anfang schwer, im zweiten Anlauf hat es dann funktioniert. Damals haben alle gesagt, das ist der neue McNamara, aufgrund der Keilform. Das Auto gibt es heute noch, ein sogenannter HF Formel, der fährt auch noch. Der Rahmen war so weich, dass der zweite Gang teilweise nicht funktionierte, gegangen ist er auch nicht richtig. Dann bin ich zum Kurt Bergmann und wir haben einen neuen Rennmotor gebaut. Das Problem mit der Schaltung war aber weiter da. Dann bin ich wieder zum Bergmann und habe gesagt: „Master, ich will ein Auto."

Dein zweiter Formel Vau?

Jawoll, ein Kaimann-Einvergaser. Ich habe 1970 in einem halben Jahr die internationale Lizenz gemacht. Damals musste man in seiner Klasse fünf Mal unter den ersten fünf platziert sein, damit man die Lizenz bekommt. Das war seinerseits sehr einfach bei 50, 60 Startern [lacht]. Über die Jahre bin ich gegen Harald Ertl, Keke Rosberg, Manfred Schurti, Kenneth Persson und Helmut Bross gefahren, da war schon immer Action!

Glauben wir dir! Wie ging es 1971 weiter?

1971 war ich mit dem Auto dann als Lizenzfahrer unterwegs und wurde in der ONS-Meisterschaft Vizemeister. Ich habe gleich mein erstes Rennen als Lizenzfahrer gewonnen, das war im Regen am Flugplatz in Sembach. In dem Jahr konnte ich auch ein paar Bergrennen gewinnen. Ich wurde dann von der Formel Vau Europa eingeladen und durfte in Hockenheim einen Super Vau fahren, das Auto von Jochen Mass. Ich

Formel Vau Heads – Fred Hoenle

glaube, in dem Rennen war ich Sechster. Dann kam der Winter und ich war wieder beim Master Bergmann, der mich sehr gut hat leiden können. Ich sagte zu ihm: „Master, ich brauch ein Auto.“ Dann habe ich einen Super Vau bestellt, hatte aber nicht so viel Geld, deshalb habe ich ihn selber bei Kaimann in der Werkstatt zusammengebaut. Keke Rosberg hat mir noch beim Zusammenschrauben geholfen. Mein Hotel war die hauseigene Lackierkabine, da war es schön warm. Das Auto war innerhalb von zwei Wochen komplett aufgebaut und meine Hose ist von allein gestanden [lacht].

[lachen] Jetzt sprechen wir vom Kaimann-Super-Vau, mit dem du in diesem Jahr in Hockenheim dieses besondere Jubiläum gefeiert hast. Wann und wo bist du das Auto zum ersten Mal gefahren?

Unmittelbar nachdem ich es zusammengebastelt hatte, auf dem Rückweg von Österreich via Hockenheim. Dort bin ich in der Folge dann einige Rennen gefahren, zum ersten Mal 1972 beim Jim-Clark-Gedächtnisrennen: 140.000 Zuschauer! Im Mai habe ich das Ganze dann nach 50 Jahren beim selben Event wiederholt. Dort kam es dann auch zum Wiedersehen mit Prinz Leopold von Bayern, gegen den ich früher ebenfalls gefahren bin. Er auf Lola, ich auf Kaimann.

Prinz Leopold von Bayern und Fred Hoenle 2022 in Hockenheim

Da kann man mit Fug und Recht behaupten, dass sich der Kreis geschlossen hat. 50 Jahre sind ja eine verdammt lange Zeit, die meisten unserer Leser würden die Aussage sicher unterschreiben. Kam dir in der Zeit nie der Gedanke, dich von deinem Kaimann-Super-Vau zu trennen?

Ganz am Anfang wollte ich ihn mal verkaufen, ich habe schon mit der Formel 2 geliebäugelt. Mein Sponsor war damals Mamiya Camera, das war der weltgrößte Kameraherstellerr. Dann kam die blöde Ölkrise und das Sponsoring-Thema war erledigt für die. Ich bin dann noch weiter mit dem Auto gefahren, 1973 und 1974, unter anderem im Castrol-Pokal. Wir waren in Monza, Zeltweg, am Nürburgring usw. Anschließend bin ich noch 2-Liter-Formel-Ford, Formel 3, Formel Opel Lotus und weiß der Geier was alles gefahren. Der Kaimann war aber immer irgendwo in der Werkstatt, rum und num, hat immer so schön ausgeschaut [schmunzelt].

Im Formel Opel Lotus

Formel Vau Heads – Fred Hoenle

Können wir gut nachvollziehen. Danach hast du das Auto weiter sporadisch eingesetzt?

Es begann vor acht oder neun Jahren noch im Formel Opel Lotus. Damals haben die Streckenposten am Hockenheimring geschlafen. Das heißt, ich bin im Training einem Formel 3 im Windschatten hinterhergefahren. Eingang Start Ziel macht der vor mir plötzlich einen Haken nach rechts. Ich denk mir, spinnt der? Vor ihm stand ein Auto, auf das bin ich dann hinten draufgeknallt.

Der Schaden am Formel Opel Lotus war dann schwer?

Richtig, das Auto war ein Totalschaden! Die Räder sind bloß noch geflogen, da war nichts mehr ganz. Nur die Harten kommen in den Garten [lacht]. Ich bin heimgefahren und dachte mir, so ein Scheiß. Daraufhin habe ich meinen Kaimann dann wiederentdeckt, ihn in alle Einzelteile zerlegt und komplett neu aufgebaut. Anschließend stand er wieder genau so schön da wie 1972.

Kommen wir zum Erschaffer des Kaimanns. Du sagtest, deine Beziehung zum Master, zu Kurt Bergmann, sei richtig gut gewesen?

Die war sehr gut. Ich war oft bei ihm eingeladen, beim 50-Jahre-Fest zum Beispiel als die ganze Formel-Vau-Szene da war. Es war richtig freundschaftlich.

Geburtstagsgrüße an Master Bergmann zum Achtzigsten

Fred Hoenles legendärer Kaimann-Super-Vau diente 2016 als attraktiver Vordergrund für das Gruppenfoto der HFVE am Red Bull Ring.

Formel Vau Heads – Fred Hoenle

Was hat sich denn in den letzten 50 Jahren so geändert? Stichwort Teileversorgung rund um den Formel Vau?

Ja, es war damals definitiv leichter. So ein Rumpfmotor hat neu damals 400 Mark gekostet [lacht]. Wenn ich mir das so vorstelle, seinerzeit hat der ganze Super Vau neu 16.000 Mark gekostet.

Blicken wir mal weit voraus ins Jahr 2032. Wir hoffen doch schwer, dass du dort mit uns dein 60-jähriges Jubiläum feiern wirst?

Ja, hoffen wir es, da steht nichts dagegen. Wenn die Gesundheit so bleibt, wie sie jetzt ist: einwandfrei!

Am Start bei der historischen Formel Vau am Nürburgring

Stunde der Formel Vau in Hockenheim 2022

Das würde alle der Formel Vau nahestehende Personen sicher sehr erfreuen! Wie sieht denn die nahe Zukunft aus?

Ich fahre heuer noch am Auerberg. Da war ich 1973 schon Gesamtsieger. Sie veranstalten dort ein Klassikevent, da fahren Rennmotorräder, Formel 1 und dem Hoenle sein Super Vau. Das findet im September statt, wir fahren da ein bisschen fürs Volk. Vielleicht noch ein anderes Bergrennen, allgemein war das früher meine Spezialität. Ich habe früher viele Bergrennen gefahren, da hat es Asche gegeben. Fürs Kommen habe ich zwischen 500 und 700 Mark gekriegt. Wenn du dann den Gesamtsieg gemacht hast, gab es nochmal 2.500 Mark. Das war damals ein Riesengeld.

Vielen Dank für deine Zeit und die eindrucksvollen Geschichten, Fred. Wir sehen uns auf der Rennstrecke!

The race must go on!

Die Fragen stellte ***Kenneth Schlienz***.

Fotos: Archiv HFVE, Fred Hoenle

Formel Vau Heads – Fred Hoenle

FLOTTE ACHTZIGER

Manfred Schurti – Günther Huber – Hannelore Werner
Rainer Braun gratuliert zum Geburtstag

Der Journalist Rainer Braun war in der Formel Vau von Anfang an dabei. Am Norisring 1965 wurde er als Streckensprecher von Huschke von Hanstein, der gerne mal Journalisten ins Cockpit lockte, provoziert, nun könne er mal zeigen, ob sich hinter seinen frechen Kommentaren auch ein solider Hintergrund befände. In Schlips und Kragen, seiner Arbeitskleidung als Streckensprecher, ließ er sich im voluminösen Cockpit des Formcar nieder. Dieser Premiere folgte eine zweite Karriere als Amateurrennfahrer, zunächst in der Formel Vau und Super Vau, wo er im WRD Racing Team von Eberhard Winkler neben Jochen Mass und Manfred Jantke aktiv war, später dann auch im berühmt-berüchtigten Renault-5-Cup. Rainer Braun, der Ehrenmitglied der Historischen Formel Vau Europa ist, hält das turbulente Vau-Treiben auf und neben den Rennstrecken noch heute für „die wildeste Rennserie aller Zeiten". Diesmal gratuliert er drei seiner Weggefährten, die 2021 und 2022 „flotte Achtziger" wurden.

Manfred Schurti

VOM TÜV-BEAMTEN ZUM WELTKLASSE-PILOTEN

Am 24. Dezember 2021 ist für den ehemaligen Formel-V-Kämpfer und Porsche-Werksfahrer Manfred Schurti nicht nur Heiligabend, sondern er feiert auch Geburtstag. 2021 war der 80ste dran und ein alter Weggefährte aus unvergesslichen Formel-V-Zeiten gratuliert mit einem kleinen Rückblick.

In den wildesten Jahren der Formel V gehörte Manfred Schurti immer zu den Besten. Vize-EM 1970 im Austro V, Super-V-EM-Titel 1972 im Werks-Royale, Weltpokal-Sieger in Daytona. Unvergessen das Finish beim Europa-Finale 1970 am Salzburgring: Mit verkeilten Vorderrädern sahen er und sein Kontrahent Erich Breinsberg die Zielflagge. Schurti landete als Laufsieger hinterm Zielstrich in der Leitschiene, Breinsberg als Titelgewinner nach Überschlag gegenüber in der Böschung.

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Zieleinlauf und Crash am Salzburgring 1970: links Schurti, in der Mitte Breinsberg

Oft genug habe ich in unserer gemeinsamen Formel-V-Zeit gegen ihn keine Chance gehabt – nur auf der Nordschleife beim Super-V-EM-Lauf 1971 im Vorprogramm des deutschen F1-GP hätte es fast mal gepasst. Aber eben nur fast, denn ein paar Meter vor der Zielflagge hat er mir doch tatsächlich noch den letzten Podiumsplatz weggeschnappt. Ein Mega-Rennen mit Jochen Mass uneinholbar vorneweg, dann unser Viererpack mit Le Herve Guelec, Werner Riedl und uns beiden. Selbst in diesen wirklich brutalen fünf Runden warst du immer ein fairer Fighter. Die gesamte Spitzengruppe ist übrigens bei dieser Gelegenheit erstmals mit einem Formel Super V unter 9 Min. gefahren, alle zwischen 8.50.4 und 8.54.6.

Der Aufstieg des Liechtensteiner Staatsbeamten im Rennsport ging danach zügig weiter: Als fester Partner von Rolf Stommelen wurde er nach der Super-V-Zeit in die Porsche-Werksmannschaft berufen. Parallel fuhr er zusätzlich für die Porsche-Teams von Loos und Max Moritz den 935 Turbo in der DRM. Allein dreimal gewann er zusammen mit seinen Porsche-Kollegen Stommelen, Ickx und Mass die Marken-WM.

DRM Zolder 1977 – Wollek im Krämer-Porsche 935 vorn, dahinter Schenken im Loos-935, dann Schurti im Max-Moritz-935 und Ertl im Schnitzer-Toyota

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Cupfeier 1977 – Manfred Jantke (verdeckt), Rolf Stommelen, Manfred Schurti, Prof. Fuhrmann, Jochen Mass (von links nach rechts)

Seinen „persönlich wertvollsten Sieg“ holte er sich allerdings in einem BMW M1. Auf der Berliner Avus gewann Schurti 1980 das hochdramatische Procar-Rennen vor allen Formel-1-Stars.

Nach 16 „traumhaft schönen Jahren“ beendete er 1982 seine Rennsportkarriere. Dem Sport und der Competition ist Manfred dennoch bis weit über seine aktive Rennfahrerzeit hinaus treu geblieben. Motorradfahren, Fliegen, Tennis und Golfen waren oder sind noch immer seine Hobbys. Vor allem das Golfen mit seinem Kumpel Rudi Lins (77, ebenfalls mal Porsche-Werksfahrer) macht ihm nach wie vor Riesenspaß. Die beiden Alt-Racer sind immerhin noch mit den Golf-Handicaps 17 (Schurti) und 23 (Lins) unterwegs. Mehrmals sind sie gemeinsam nach Südafrika zum Golfen geflogen.

Rainer Braun im Gespräch mit Manfred Schurti, Norisring 2015

Manfred Schurti war übrigens in seinem Hauptberuf Staatsbeamter des Fürstentums Liechtenstein. Sein Arbeitsplatz war der TÜV, dort zuerst zuständig für die Kfz-Abnahme, ab 1980 Leiter der Dienststelle. Über Jahre hinweg wurde der Liechtensteiner TÜV nur von zwei Beamten geführt – Schurti plus ein Mitarbeiter. Und wenn der schnellste Bürger des Fürstentums in den 60er- und 70er-Jahren zu seinen Rennen ausrückte, blieb der Laden notfalls auch einfach mal geschlossen. Keine Fahrzeugabnahme, keine Führerscheinausgabe – denn der zweite Mann war zugleich Schurtis persönlicher Renn-Mechaniker. Und das Allerschönste: Keiner im Fürstentum hat sich jemals darüber aufgeregt.
Was für eine schöne, heile Welt.

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Günther Huber

ERFOLGREICHER EINZELGÄNGER

Man mag es kaum glauben – Günther Huber sieht mit 80 rein optisch noch genauso aus wie als junger Formel-V-Pilot mit 24. „Der Huber wird aber irgendwie auch nicht älter“, lauten denn auch gelegentlich fast neidvolle Kommentare seiner ehemaligen Kollegen.

Der Kfz-Ingenieur aus St. Pölten in Niederösterreich gehörte zur Gruppe jener wilden und weltweit gefürchteten Österreicher, die den Erfolg der ersten Formel-V-Jahre 1966-1969 entscheidend mitgeprägt haben. Während Hubers Landsleute in den starken Werksteams von Porsche-Salzburg (Austro V) und Bergmann (Kaimann) mehr im Kollektiv auftraten, entschied sich der stille und introvertierte junge Mann für die Rolle des Einzelkämpfers.

„Ich habe mich nur auf mich selbst verlassen und bin technisch meinen eigenen Weg gegangen“, blickt Huber zurück. Seine Motoren hat er selbst vorbereitet und auch revidiert. Fahrwerks-Einstellungen mit dem idealen Stoßdämpfer wurden in enger Zusammenarbeit mit Bilstein in vielen Testfahrten aussortiert. „Damals waren alle noch ziemlich testfaul, was ich ausgenutzt und mit Hugo Emde von Bilstein die Entwicklung des Gasdruckdämpfers vorangetrieben habe. Die Zusammenarbeit mit diesem Mann war einfach toll.“

Bahamas 1966 – Dreifach-Austria-Sieg mit Rindt (Mitte), Walleczek (links) und Huber

Meisterehrung 1966 mit Fangio und Löwinger (vordere Reihe) sowie EM-Sieger Walleczek (rechts), Vizemeister Huber (Mitte) und der EM-Dritte Rojkowski (links)

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Günther Huber bei seiner Siegesfahrt zum EM-Titel 1967 am Ring

Schon bald war klar: Wer gewinnen wollte, musste den Bilstein-Dämpfer fahren. Als die große Formel-V-Bewegung dann ab 1966 so richtig in Schwung kam, gehörte Huber sofort zu den Frontrunnern, siegte bei den EM-Läufen auf der Nordschleife im Regen und im Trockenen, triumphierte auch auf der Nürburgring-Südschleife, führte in Monaco mit Rekordvorsprung bis zum Ausfall wegen Bremstrommelbruchs. Besonders stolz ist er darauf, dass er nie wegen eines technischen Vergehens disqualifiziert wurde. „Und ich sage dir“, so Huber, „damals wurde gerade beim Motor beschissen, dass sich die Bäume bogen.“

Werner Riedl, Bill Scott, Günther Huber und VW-Vorstand Dr. Hahn, Eifelrennen 1966, FV-Europapokal-Lauf

Grand Prix Deutschland 1967 – vier Österreicher in der ersten Startreihe: Huber, Marko, Quester und Rojkowski

Trotz heftigster Gegenwehr seiner Landsleute Marko, Peter, Pankl, Riedl, Quester & Co. holte sich der Kfz-Ingenieur aus St. Pölten 1967 den begehrten EM-Titel. Davon schwärmt Huber noch heute: „Das war damals für mich eine ungeheure Genugtuung, als Einzelkämpfer gegen den Rest der Welt anzutreten und alle abzuduschen.“ Beim entscheidenden Sieg auf der Nordschleife im Vorprogramm des deutschen F1-Grand-Prix 1967 überreichte ihm der damalige Verkehrsminister Georg Leber den mächtigen Lorbeerkranz samt Pokal. Den EM-Titel hätte sich Huber übrigens schon ein Jahr früher sichern können, wenn er sich nicht im Finalrennen in Wien-Aspern gedreht und dabei unglücklicherweise mit dem Autor dieser Geschichte kollidiert wäre …

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Schon bald wurde Alpina-Chef Burkard Bovensiepen auf den kampfstarken und zielstrebigen Österreicher aufmerksam und holte den jungen Mann mit dem braven Bubengesicht in sein Team. Fortan driftete Huber, dem wenig später auch seine Formel-V-Kumpane Lauda, Pankl und Marko zu Alpina nachfolgten, mit den gelb-schwarzen BMW 2002 und 2800 CS aus Buchloe bei den Topstars mit. „Wir Formel-V-Piloten dachten damals, uns gehört die Welt, und so fuhren wir auch.“ Diesen Übermut musste Huber am Ring im Streckenabschnitt Wippermann denn auch mit seinem ersten und einzigen Mega-Crash bezahlen: Frontalaufprall ohne Gurte an einen Baum, drei Tage Adenauer Krankenhaus. Kaum wieder fit, holte er sich 1970 mit Helmut Kelleners im Alpina-CSL-Coupe den Gesamtsieg bei den 24h von Spa.

Huber-Team 2016 mit Master Kurt Bergmann, Günther Huber und seinen Söhnen Günther junior und Markus

Einen schweren Schicksalsschlag musste Huber 2017 verkraften, als er nach fast 50 Jahren Ehe seine Frau durch Krankheit verlor. Hannelore Huber war eine geschätzte und sehr erfolgreiche Psychologin und Psychotherapeutin mit eigener Praxis. Seitdem kämpft er sich zusammen mit seinen zwei erwachsenen Söhnen Günther junior (46) und Markus (44) durchs Leben. Beide sind wie der Vater Ingenieure und beide teilen auch die Liebe zur historischen Formel V und starten selbst bei den Classic-Events. Gerade sind die drei Hubers dabei, eine Halle für die Formel-V-Exponate aus vergangener Zeit zu bauen.

Rainer Braun im Gespräch mit Günther Huber, Norisring 2015

Eine große Geburtstagsfeier konnte es wegen Corona bei Hubers nicht geben. „Ich bin schon froh“, so der Jubilar, „wenn wir ein geöffnetes Restaurant zum Essen finden.“

Danke Günther für eine großartige gemeinsame Zeit auf und an der Rennstrecke. Und sorry, dass ich dir den ersten EM-Titel 1966 vermasselt habe.

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Hannelore Werner

FRÄULEIN WERNER UND IHR GESPÜR FÜR ATTACKE

Vor dem flotten Mädel aus Hürth bei Köln fürchtete sich in der Blütezeit der Formel V fast jeder Konkurrent. Kein Mann war vor der damals 26-jährigen Rheinländerin und ihren mutigen Attacken sicher. Was die blonde Dame auf der Rennstrecke so alles aufführte, war in der Tat höchst bemerkenswert. Nun feierte „dat Hannelor“ am 17. Januar 2022 ihren 80. Geburtstag.

Als einer ihrer ehemaligen Konkurrenten und „Leidtragenden“ möchte ich heute gerne an meine alte Dauer-Konkurrentin erinnern. Ich mache das schon deswegen sehr gerne, weil ich mich um mehr als ein halbes Jahrhundert zurückversetzt fühle in eine wilde, unbeschwerte und unkomplizierte Motorsport-Ära.

Als Hannelore, gelernte Zahntechnikerin aus Hermülheim bei Köln, vom DKW F11-Tourenwagen 1966 in die Formel V kam, verschaffte sie sich mit mutigen, trickreichen und teils auch frechen Aktionen schnell Respekt. Oft genug trieb sie ihre männlichen Konkurrenten an den Rand der Verzweiflung. „Das Weib fährt jenseits von Gut und Böse“, empörte sich beispielsweise Formel-Vau-Pilot Helmut Bross 1968 in Zolder, als ihn die couragierte Blondine kurz vor der Zielflagge mit einem haarsträubenden Manöver übers Gras überholte und den schon sicher geglaubten Sieg entriss. Hätte es da schon die heute so „beliebten“ Track-Limits gegeben, wäre sie sofort disqualifiziert worden, aber sowas von.

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Solche Situationen gab es mehr als einmal im schnellen Leben der Hannelore W. und so mancher auf diese Art blamierte Kollege stand hinterher wie ein begossener Pudel neben der frech grinsenden Rheinländerin auf dem Siegerpodium. Natürlich wusste sie ganz genau, dass sie diese Karte mit ihrem Frauen-Bonus immer wieder spielen konnte. Auch ich habe erfahren müssen, wie das so ist, von Frau Werner abgeduscht zu werden.

Ich erinnere mich da an ein Rennen 1967 auf der Nürburgring-Südschleife, bei dem die Dame in der letzten Runde jeden Überholversuch abblockte, indem sie brutal links und rechts über die unbefestigten Seitenstreifen donnerte und dabei ihren Verfolgern Dreck und Steine ins Gesicht schleuderte. Leider waren unsere Helme damals vorne noch offen und dementsprechend zerschossen war dann das Gesicht.

Es gab sicher noch so manche Aktion, über die man hätte reden können oder müssen. Doch keiner wollte sich dem Gespött aussetzen, gegen die Fahrweise einer Frau Protest einzulegen. Selbst die dominanten Österreicher mussten bisweilen zähneknirschend erkennen, dass der Image-Schaden bei einem Protest größer sein würde als zähneknirschend die Niederlage zu akzeptieren. So blieb es zumeist bei Rache- und Revanche-Drohungen.

Derweil empfahl der Österreich-Spaßvogel Dieter Quester, damals einer der Austria-Formel-V-Stars, den düpierten Kollegen in der ihm eigenen rustikal-derben Art, „statt zu jammern das Weib doch mal mit einem richtigen Kerl zusammenzubringen, damit sie endlich schlapp macht im Rennbetrieb“. So was konnte man seinerzeit noch straffrei sagen, ohne gleich einen Shitstorm auszulösen.

Den „richtigen Kerl“ fand sie tatsächlich wenig später. Zwischen Hannelore und ihrem Förderer Günther Hennerici, Chef des Wohnwagen-Unternehmens „Eifelland“, war bald mehr als nur oberflächliches Geplänkel. Doch die innige Verbindung machte Hannelore nicht wie erhofft langsamer, sondern nur noch schneller und selbstsicherer. So folgte der Formel-V-Zeit eine glanzvolle Profikarriere. „Dat Hannelor“, wie ihr Mäzen, Teamchef und späterer Ehemann sie gerne salopp in rheinischer Tonart nannte, kochte die Männer-Riege trotz der nochmals härteren Gangart der Formel 3 mit Mut und Cleverness ab.

40 Jahre danach...
Formel-V-Konkurrenten Braun, Peter, Werner-Hennerici, Schurti, Huber

Formel Vau History – Flotte Achtziger

Selbst vor Starts der zeitweise von Formel-1-Piloten durchsetzten Formel-2-EM schreckte sie nicht zurück. Ihr absolutes Karriere-Highlight lieferte sie 1970 auf der Nürburgring-Nordschleife ab, wo sie mit Platz zwei eine kleine Sensation lieferte und zugleich auch das beste Resultat einer Frau in der Geschichte der Formel 2 erreichte. Nachdem sich 1973 der erste von insgesamt drei Nachkömmlingen angemeldet hatte, beendete die Hannelore W. die Rennerei.

In Erinnerung bleibt eine schnelle, mutige Racerin, die rückblickend durchaus auch als eine Art frühe Ellen Lohr gelten kann. Mit dem Unterschied, dass die männliche Konkurrenz dem Sieger-Gen einer Frau Lohr zu deren Formel-Ford-, Formel-3- und DTM-Zeiten weitaus mehr Respekt und Akzeptanz entgegenbrachte.

Salzburgring 2015 – Wiedersehen mit ihren MAHAG-Technikern Franz Janker und Werner Haberhauer

Liebe Hannelore, anlässlich Deines runden Geburtstags blicke ich sehr gerne auf unsere gemeinsame Zeit zurück. Es war ja kein Geheimnis, dass uns eine Art Hassliebe verbunden hat – trotzdem haben wir uns gegenseitig akzeptiert. Niederlagen gegen dich waren immer schmerzlich und so manchmal war's sogar peinlich für uns wilden Kerle. Dazu dann noch dein freches, triumphierendes Lachen…

Ich wünsche dir ein weiterhin gesundes, sorgenfreies Leben im Eifelörtchen Boos, ganz nah am Nürburgring, wo Du ohnehin die größten Erfolge gefeiert und Deinen Konkurrenten die größten Niederlagen beigebracht hast. Und viel Spaß bei deinen sporadischen Reisen im Wohnmobil quer durchs Land – aber bitte denk an die Track-Limits …

Texte: Rainer Braun
Fotos: Seufert, Fausel, Müller, Nicot, Jelinek, Sammlung Rainer Braun, Historische Formel Vau Europa e.V.

JUGENDCORNER

Und schon küsse ich die Wand...

Interview mit Ulli Degel

Herzlich willkommen Ulli, schön, dass du dir die Zeit nimmst, mit uns zu sprechen! Lass uns direkt mit der ersten Frage starten: Du bist ja erst seit diesem Jahr aktiv auf der Rennstrecke unterwegs, wie hat sich deine Sicht auf die Formel Vau seither verändert?

Für mich ist der Verein rund um die Formel Vau besonders. Ich dachte immer, es wären irgendwelche Leute, die Rennen fahren, aber ehrlich gesagt, ist es nicht nur das. Es ist eher wie ein Haufen Freunde, die sich treffen, um zusammen Spaß zu haben. Wir sind nicht nur Rennfahrer, sondern in gewisser Weise wie eine Familie, die gemeinsam ihrer Leidenschaft nachgeht.

Das war für dich als Außenstehender nicht klar?

Ich dachte, man kommt auf die Rennstrecke, fährt Rennen und anschließend geht es ab nach Hause. Was dann alles passiert, während man nicht fährt, war mir nicht bewusst. Die Gemeinschaft hat mich wirklich sehr positiv überrascht.

Schön zu hören, dass sich Neumitglieder in unserem Verein offenbar von Beginn an wohlfühlen! Was würdest du Interessenten am Formel-Vau-Sport, die vielleicht auch den Gedanken hegen einzusteigen, ans Herz legen?

Definitiv vor allem die Botschaft, dass ein Formel-Vau-Wagen nicht einfach nur einsteigen und Rennen fahren ist, da steckt noch sehr viel mehr dahinter. Gerade in Bezug auf die Technik und wenn man bedenkt, wie alt diese Fahrzeuge sind. Da wird das Thema dann stellenweise schon komplex. Das Ganze könnte jetzt etwas abschreckend wirken, soll es aber nicht. Im Gegenteil, man kann für sich selbst sehr viel rausziehen und technisch schnell dazulernen, wenn man Zeit und Fleiß mitbringt.

Würdest du so weit gehen und sagen, Formel Vau fahren ist ein Lifestyle?

Auf jeden Fall! Man fährt normalerweise nicht nur alle vier Wochen ein Rennen und stellt das Auto dann daheim in der Garage ab. Da gehört schon mehr dazu, es ist definitiv ein zeitaufwendiges Hobby. Das meine ich auch zu einem großen Teil positiv, weil das Ganze drumherum eben auch sehr spaßig ist und es die Zeit im Auto erst besonders macht. Ich würde mich freuen, wenn wir schon bald neue, vielleicht auch junge aktive Mitglieder:innen in unseren Reihen begrüßen dürften.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Du sprichst das Thema Nachwuchs an. Teilst du den Eindruck, dass da etwas heranwächst und es mittlerweile ein kleines Netzwerk unter den jungen Aktiven gibt?

Ich finde ja, da entwickelt sich langsam, aber sicher eine Gruppe. Leider ist die aber noch viel zu klein, der Kreis beschränkt sich an vielen Wochenenden auf nur eine Handvoll. Ich fand es nett, wie mich gerade die anderen jungen Fahrer:innen willkommen geheißen haben und mir der Einstieg enorm erleichtert wurde. Das war sehr hilfreich und ich bin mir sicher, wir würden weitere Neuankömmlinge wieder schnell integrieren.

Sprechen wir über den Sport, was hat dich denn aus fahrerischer Sicht am meisten beeindruckt?

Ein Formel-Vau-Rennwagen ist nicht mit einem modernen Auto vergleichbar, bei diesen Autos wirkt vieles klinisch und wie auf Schienen. Gerade bei den Formel-Vau-Einvergasern ist es aber so, dass man über den eigentlichen Grip hinausmuss. Dann kommt das Auto plötzlich und man muss richtig viel arbeiten und gegenlenken. Das würde man von außen definitiv nicht so einschätzen. Ab einem gewissen Punkt möchte man dann auch bewusst in diese Zone, weil man den Kick will. Man lenkt nicht nur ein und fährt durch die Kurve, es fühlt sich eher so an, als wenn man gegen die Kurve ankämpfen würde, das trifft es am ehesten. Das Auto kommt eigentlich konstant und muss immer wieder abgefangen werden.

Haben dich die Möglichkeiten, die ein solcher Monoposto mit sich bringt, verblüfft?

Für mich hat sich das von Anfang an richtig angefühlt. Ich wusste nicht, dass man konstant so viel arbeiten muss und dauerhaft Puls hat. Das hat mich überrascht.

Apropos Puls, eine schöne Überleitung zu unserem nächsten Thema. Dein kleines Malheur in Hockenheim…

… [lacht]

Das nenne ich eine positive Reaktion. Ich gehe davon aus, wir können über deinen Unfall sprechen?

Ja, selbstverständlich.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Unsere Leserschaft interessiert sicher, wie es dir dabei ergangen ist. Kannst du dich in die Situation hineinversetzen und uns Einblicke geben?

Fangen wir von vorne an: Ich war ziemlich flott unterwegs und habe gerade eine neue Runde begonnen, dabei habe ich zur Uhr bei Start/Ziel geblickt, wo bereits die 56. Minute zu sehen war. Ich habe mir also vorgenommen, noch eine schnelle Runde zu absolvieren, und dann kam die erste Kurve nach Start/Ziel…

… die schnelle Nordkurve.

Richtig, ich habe eingelenkt und bin durch die Kurve gefahren. In dem Moment, wo ich die Kerbs überfahre, habe ich schon gemerkt, dass ich gar keine Kontrolle mehr habe. Die Vorderachse ist dann weggehopst und ich dachte mir nur ********, hoffentlich krache ich nicht in die Bande rein. Als mir klar wurde, ich kann das Auto nicht mehr halten und ich bereits in der Drehung drin war, dachte ich bereits an den Zustand meines Autos. Jetzt habe ich das Auto gerade neu und schon küsse ich die Wand.

Küssen ist nett ausgedrückt, du bist ausgangs Kurve eins ordentlich innen eingeschlagen. Wie waren die Momente danach?

Ich habe meinen Gurt gelöst und bin sofort aus dem Auto rausgesprungen. Anschließend bin ich hinter die Mauer gegangen, wie man das halt so macht. Dann habe ich von dort einen Blick auf mein Auto geworfen und das Elend direkt gesehen. Ich war am Boden zerstört und habe noch keinen Gedanken an meinen eigenen Körper verschwendet. Ich hatte Mitgefühl mit meinem Wagen, weil es eben doch nicht nur ein Auto ist und man eine enge Verbindung dazu aufgebaut hat.

Quasi ein fleischgewordenes Projekt, wie ging es anschließend weiter?

Ja genau! Ich habe dann ein Vereinsmitglied am Zaun getroffen und mir wurde leicht schwummerig. Die Sanitäter waren dann auch da, irgendwann lässt der Kick nach und dann kommt die Erschöpfung. Mir war jedenfalls ordentlich schwindelig.

Zum Glück bist du körperlich quasi unversehrt geblieben! Was hast du aus der Situation mitgenommen?

Wir sind am Ende des Tages ein historischer Verein und der Spaß steht eindeutig im Vordergrund. Man muss einfach beachten, dass wir in historischen Fahrzeugen sitzen und der Spaß nicht direkt mit der schnellsten Rundenzeit zusammenhängt, sondern vielmehr über Zweikämpfe zwischen zwei gleich schnellen Fahrer/Fahrzeug-Kombinationen entsteht. Gerade am Anfang ist es wichtig, sein Fahrzeug richtig kennenzulernen. Erfahrung sammeln ist das A und O, aber so eine Entwicklung ist immer mit Höhen und Tiefen verbunden. Einer der Höhepunkte ist sicher auch die Hilfe der Vereinsmitglieder beim Wiederaufbau, den Umstand möchte ich nicht missen. So eine Situation bedeutet nicht das Ende, man muss die Teile zusammenkehren und wieder ans Auto basteln [schmunzelt].

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Danke für die bildliche Darstellung und die sehr interessanten Einblicke, gibt es noch etwas, das du an der Stelle gerne loswerden würdest?

Mir ist das Thema Familie wichtig, gerade in Bezug auf junge Fahrer:innen.

Gerne, welche Botschaft möchtest du vermitteln?

Ich finde es wichtig anzusprechen, dass die Familie eine gewisse Toleranz mitbringen sollte. Motorsport ist gefährlich, aber in unserem Bereich ist das Risiko tatsächlich überschaubar. Vor 50 Jahren war das sicher anders, als diese Fahrzeuge Rennen gegeneinander bestritten haben. Wir fahren heute vor allen Dingen für uns und lieben das Adrenalin. Ich glaube es ist normal, dass das Thema Sicherheit am Familientisch diskutiert wird, wir sind im Großen und Ganzen aber vernünftig und der Spaß steht im Vordergrund.

Abschließend noch eine Frage, wie geht es nun weiter für dich?

Wir arbeiten mit Hochdruck an unserem Comeback und der Plan ist definitiv, im Jahr 2023 wieder voll anzugreifen. Das ist unser großes Ziel und darauf arbeiten wir hin.

Vielen Dank für deine Zeit, weiterhin viel Erfolg beim Wiederaufbau und bis bald an der Strecke!

Danke! Ich freue mich schon sehr auf das Wiedersehen!

*Das Gespräch führte **Kenneth Schlienz**.*

FAHRZEUG-LEGENDEN

MAHAG Olympic

von Tom Eder

Fotos: Archiv HFVE, Wolfgang Gross, Werner Haberhauer, Franz Janker, Tom Eder

Das Jahr 1968 stand im Zeichen des Umbruchs. Der Prager Frühling setzte ein Signal für die Demokratisierung der kommunistischen Machtsysteme, die Studentenbewegung in Deutschland hatte die außerparlamentarische Opposition etabliert, Andreas Baader und Gudrun Ensslin zündeten ein Frankfurter Kaufhaus an und legten damit den ideologischen Grundstein für die Rote Armee Fraktion, die in den Folgejahren die Bundesrepublik terrorisieren wird. Und in München beschloss der motorsportbegeisterte VW- und Porschehändler Fritz Haberl, ein eigenes Formel-Vau-Projekt zu realisieren.

Die Geschichte der MAHAG-Firmengruppe begann 1948 mit der Eintragung der „Münchener Automobil Handels GmbH“ im Handelsregister. Nach Kfz-Meisterprüfung, dem Studium der Betriebswirtschaftslehre und Praktikum im Bankhaus Oppenheim trat Fritz Haberl 1960 als geschäftsführender Gesellschafter neben seiner Mutter Katharina in die MAHAG ein, die er als langjähriger Chef zum Großkonzern ausbauen und zu einem der führenden Autohandelshäuser in Deutschland sowie Marktführer beim Verkauf von Porsche, VW und Audi machen wird.

Fritz Haberl erkannte bereits früh die Bedeutung der Formel Vau als preisgünstige Nachwuchsrennserie. Im „Formel-Vau-Stützpunkt“ verkaufte man zunächst aus den USA importierte Bausätze der Firmen Beach Racing und Formcar. Dann wurde gemeinsam mit Porsche Salzburg die Eigenkonstruktion Austro V entwickelt, deren genetische Verwandtschaft mit dem Beach zu Anfang noch deutlich sichtbar war. Der Rohrrahmen war im Gegensatz zum mit Vierkantprofilen gebauten Vorbild aus Rundrohren konstruiert, wodurch das Fahrzeug leichter wurde und an Stabilität gewann. Schon früh bot MAHAG bei Veranstaltungen seinen Kunden den Service eines eigenen Renndienstes. Zu dieser Zeit gab es neben dem Austro V noch zwei weitere erfolgreiche

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Profi-Fabrikate: den Fuchs-Formel-V des Rutesheimers Heinz Fuchs, der ursprünglich bei der Porsche-Versuchsabteilung in Zuffenhausen angestellt war, und den Kaimann des Wieners Kurt Bergmann, der „Master“ mit der besonders feinen Nase für Talente.

Damals dominierten die österreichischen Fahrer eindeutig das Renngeschehen in der Formel Vau. So gewannen drei Fahrer aus der Alpenrepublik in Folge den neu ausgeschriebenen Europa-Pokal: Michael Walleczek (1966, Austro Beach), Günther Huber (1967, Austro Beach) und Werner Riedl (1968, Austro V). An einem Tag, an dem der Himmel über München wohl besonders intensiv weiß-blau gefärbt war, beschloss Fritz Haberl, „dass man da von deutscher Seite ein Gegengewicht schaffen muss“. Das Projekt wurde kurzerhand zur Chefsache erklärt und mit der Gründung und dem Management des neuen Teams beauftragte Haberl seinen Porsche-Verkaufsleiter und Ex-Rallye-Meister Sven von Schroeter. Der schnelle Adlige war bereits 1966 maßgeblich an der Konstituierung des Verbandes „Formel V Europa“ beteiligt, seit der Vereinsgründung amtierte er als Vizepräsident und ab Ende Oktober 1968 als 1. Präsident. Die räumliche Nähe des Europa-Verbandes zur MAHAG-Zentrale, die in nur wenigen hundert Metern Entfernung in München-Haidhausen beheimatet war, sorgte sicher für wichtige Impulse bei der Umsetzung des ehrgeizigen Vorhabens.

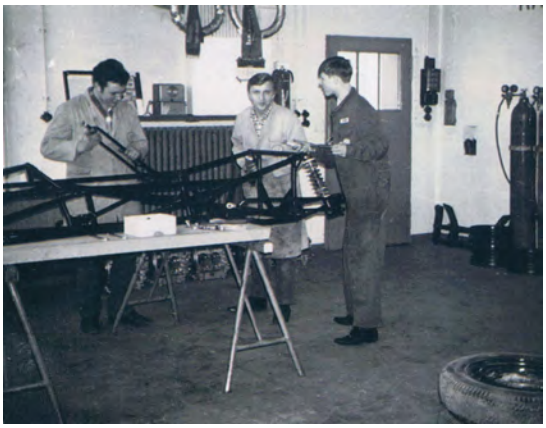
Team MAHAG: VW-Verkaufsleiter Ivo Walter, Werner Haberhauer, Alfred Voglberger, Walter Glattenbacher und Franz Janker (von links)

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

München befand sich in der Vorbereitungsphase der Olympischen Spiele 1972. Man hatte sich gegen die Mitbewerber Detroit, Madrid und Montreal durchgesetzt und die ganze Stadt war beseelt vom olympischen Gedanken. Logischerweise musste der neue Münchener Rennwagen „Olympic“ heißen.

Der Autor mit seinem Olympic auf dem Weg zur technischen Abnahme – Salzburg 1972

Sven von Schroeter stellte seine Mannschaft auf. Teamchef wurde Werkstattleiter Walter Glattenbacher, für das Fahrwerk war der junge Franz Janker zuständig und zur Motorenentwicklung verpflichtete man den Tuningspezialisten Werner Haberhauer. Mit im Team war Wolfgang Gross aus der MAHAG-Abteilung Verkaufsförderung und Statistik, der sich als Werbeleiter und fotografierender Chronist unentbehrlich machte.



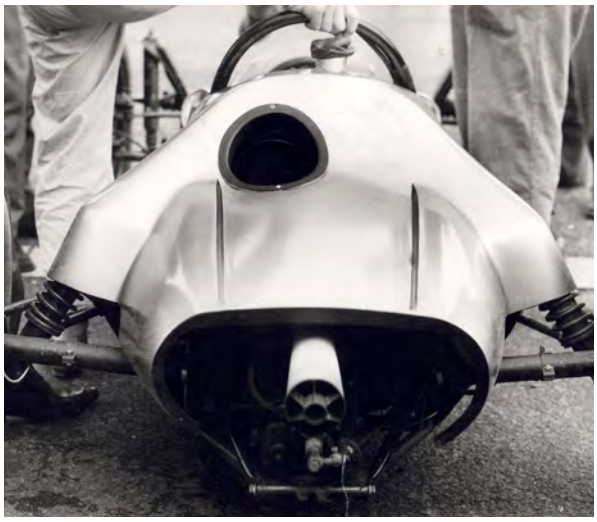
Bei der Entwicklung und Fertigung des Rohrrahmens arbeitete Franz Janker eng mit der Firma Alzmetall aus Altenmarkt zusammen, die auch in die Austro-V-Produktion involviert war. Die Änderungen gegenüber dem Austro-V-Vorgänger waren nicht revolutionär und hatten zum Ziel, die Stabilität des Chassis bei gleichzeitiger Gewichtsminimierung zu erhöhen. Dafür sorgten zusätzliche Rohrverstrebungen in der Längsachse der Struktur, der Einsatz von Bilstein-Gasdruckstoßdämpfern und weitere Maßnahmen, die den Schwerpunkt des Fahrzeugs erniedrigten. Auffallend war der z-förmige Stabilisator an der Hinterachse. Die Geometrie der Längslenker war konservativ ausgelegt, gabelförmig mit einem vorderen Anlenkpunkt.

Bilder aus der „Hexenküche“
Aufbau des Gitterrohrrahmens

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Mit dem Bau der Karosserie betraute man die Firma Fiberfab in Auenstein bei Heilbronn. Deren Inhaber, Jörgfrieder Kuhnle, hatte große Erfahrung im Umgang mit GFK. Sein erfolgreichstes Produkt sollte später der Fiberfab FT Bonito werden, ein 2+2-sitziges Sportcoupé auf VW-Käfer-Basis. Das Design des MAHAG Olympics orientierte sich an den damaligen Formel-2- und Formel-3-Fahrzeugen, was ihm ein sehr schlankes Aussehen gab, und den Trend der Formel V weg vom Badewannen-Look hin zur mehr aerodynamischen Auslegung der Monoposti deutlich machte. Dass man hier aus Designgründen mittlere Katastrophen in Bezug auf die Aerodynamik in Kauf nahm, war der Tatsache geschuldet, dass die Optik eines „richtigen" Rennwagens einen höheren Kaufanreiz bot. So wurde beispielsweise die Front als (geschlossener) Kühllufteinlass gestaltet, die wegen des Lenkgetriebes notwendige Hutze stand flächig im Wind; Details, die nicht unbedingt zur Erniedrigung des Luftwiderstandsbeiwertes beitrugen. Allerdings dürfte dies in Anbetracht der damals erreichbaren Höchstgeschwindigkeiten vernachlässigbar gewesen sein. Interessant war die anfänglich sehr weitreichende Heckverkleidung, die sogar teilweise die hinteren Stoßdämpfer umschloss. Das erwies sich allerdings im Renneinsatz als unvorteilhaft, in der Serienfertigung wurde darauf verzichtet. Als praktisch dagegen zeigte sich die Zweiteilung der Fronthaube, die im Schadensfall den Austausch vereinfachte.

Vorne pfui – aerodynamisch suboptimale Frontpartie. Das schwarze Loch war nur lackierter GFK



Hinten hui – Versuch einer strömungstechnisch günstigen Heckverkleidung

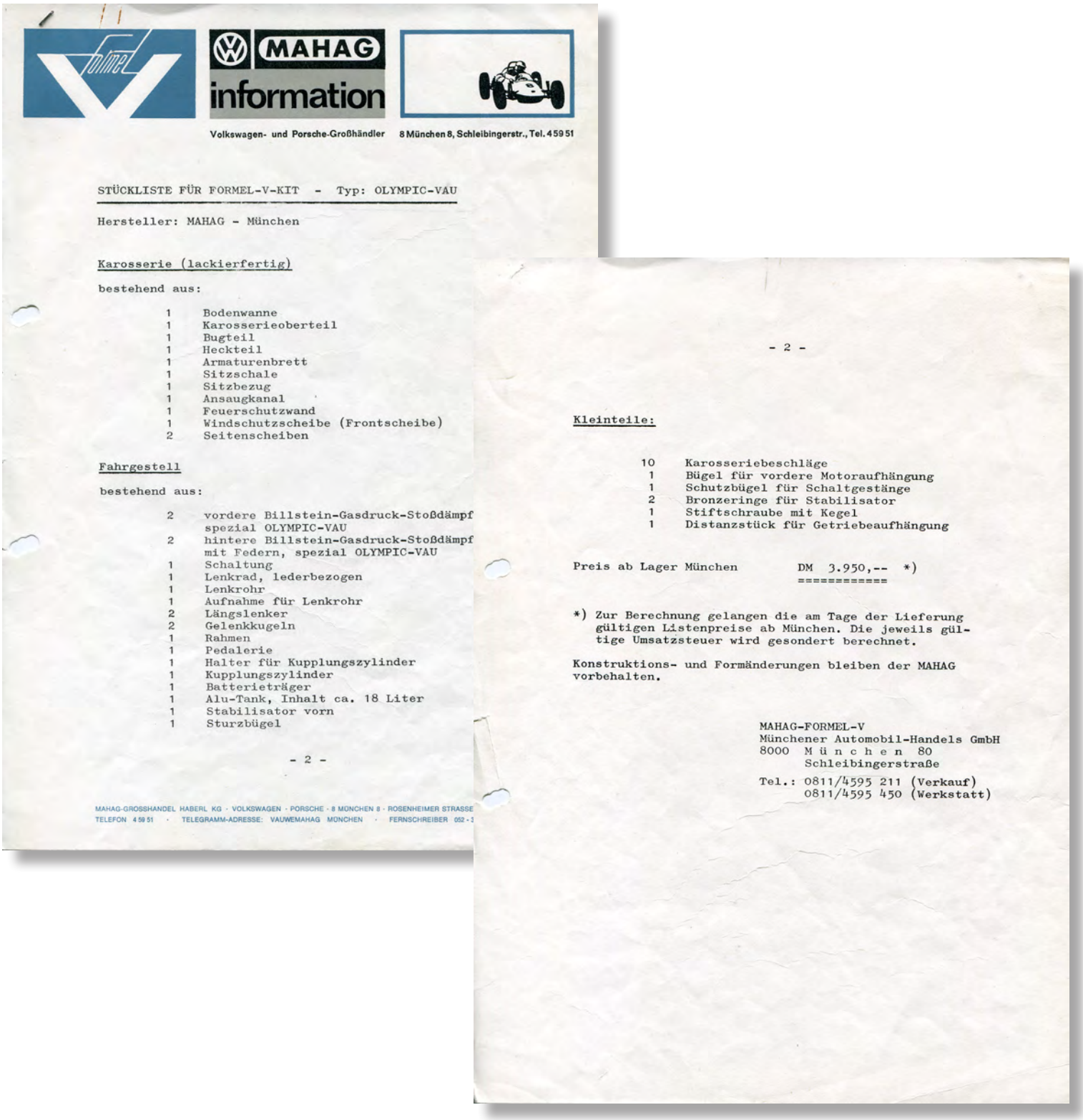
Die strengen Vorgaben des Reglements erlaubten keine weitgehenden Tuningmaßnahmen an dem 1300-ccm-Käfermotor. Trotzdem gelang es Werner Haberhauer, durch viele kleine Detailverbesserungen einen überragenden Motor zu präsentieren, der einer der Grundpfeiler für den Erfolg des Olympics war. Zitat Haberhauer: „Den Motor komplett zerlegen. Anschließend die Kolbenringe, Ventile und den Brennraum bearbeiten. Eine Prise Kreativität – etwas machen, das die anderen nicht machen – fertig ist der Meistermotor." MAHAG verfügte als führender Groß- und Einzelhändler über ein entsprechend großes Ersatzteillager, das es Haberhauer ermöglichte, über die Selektion der kritischen Bauteile eine zusätzliche Leistungssteigerung zu erzielen. Dass der mittlerweile 60PS starke Boxer auch von vielen Fahrern in Konkurrenzfabrikaten eingesetzt wurde, spricht für die damalige Überlegenheit des MAHAG-Triebwerks.

Bei Testfahrten erzielte Kurt Ahrens jun. auf Anhieb auf dem kleinen Kurs des Hockenheimer Motodroms einen neuen Rundenrekord für Formel Vau in beachtlichen 1.20,4 Minuten.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Auf der Rennstrecke debütierte der Olympic im April 1968 beim Flugplatzrennen Wien-Aspern, das als Qualifikationslauf für den Europa-Pokal gewertet wurde. MAHAG setzte mit den Fahrern Roland Müller, Rainer Braun und Hannelore Werner drei Fahrzeuge ein. Mit dem dritten Platz Müllers hinter den beiden Kaimann-Fahrern Günther Huber und Dr. Helmut Marko und der Platzierung der beiden anderen Olympic-Piloten unter den ersten zehn setzte man ein erstes Ausrufezeichen.

Der Verkaufspreis des Bausatzes betrug 3950 DM ohne Umsatzsteuer, der Rennmotor stand mit 2185 DM in der Preisliste. Durch diese moderate Preisgestaltung konnte sich MAHAG sehr schnell einen großen Marktanteil bei den Privatfahrern sichern.



MAHAG information

Volkswagen- und Porsche-Großhändler 8 München 8, Schleibingerstr., Tel. 45951

STÜCKLISTE FÜR FORMEL-V-KIT - Typ: OLYMPIC-VAU

Hersteller: MAHAG - München

Karosserie (lackierfertig)

bestehend aus:

1	Bodenwanne
1	Karosserieoberteil
1	Bugteil
1	Heckteil
1	Armaturenbrett
1	Sitzschale
1	Sitzbezug
1	Ansaugkanal
1	Feuerschutzwand
1	Windschutzscheibe (Frontscheibe)
2	Seitenscheiben

Fahrgestell

bestehend aus:

2	vordere Billstein-Gasdruck-Stoßdämpf spezial OLYMPIC-VAU
2	hintere Billstein-Gasdruck-Stoßdämpf mit Federn, spezial OLYMPIC-VAU
1	Schaltung
1	Lenkrad, lederbezogen
1	Lenkrohr
1	Aufnahme für Lenkrohr
2	Längslenker
2	Gelenkkugeln
1	Rahmen
1	Pedalerie
1	Halter für Kupplungszylinder
1	Kupplungszylinder
1	Batterieträger
1	Alu-Tank, Inhalt ca. 18 Liter
1	Stabilisator vorn
1	Sturzbügel

- 2 -

MAHAG-GROSSHANDEL HABERL KG · VOLKSWAGEN · PORSCHE · 8 MÜNCHEN 8 · ROSENHEIMER STRASSE
TELEFON 45951 · TELEGRAMM-ADRESSE: VAUWEMAHAG MÜNCHEN · FERNSCHREIBER 052-3

- 2 -

Kleinteile:

10	Karosseriebeschläge
1	Bügel für vordere Motoraufhängung
1	Schutzbügel für Schaltgestänge
2	Bronzeringe für Stabilisator
1	Stiftschraube mit Kegel
1	Distanzstück für Getriebeaufhängung

Preis ab Lager München DM 3.950,-- *)

*) Zur Berechnung gelangen die am Tage der Lieferung gültigen Listenpreise ab München. Die jeweils gültige Umsatzsteuer wird gesondert berechnet.

Konstruktions- und Formänderungen bleiben der MAHAG vorbehalten.

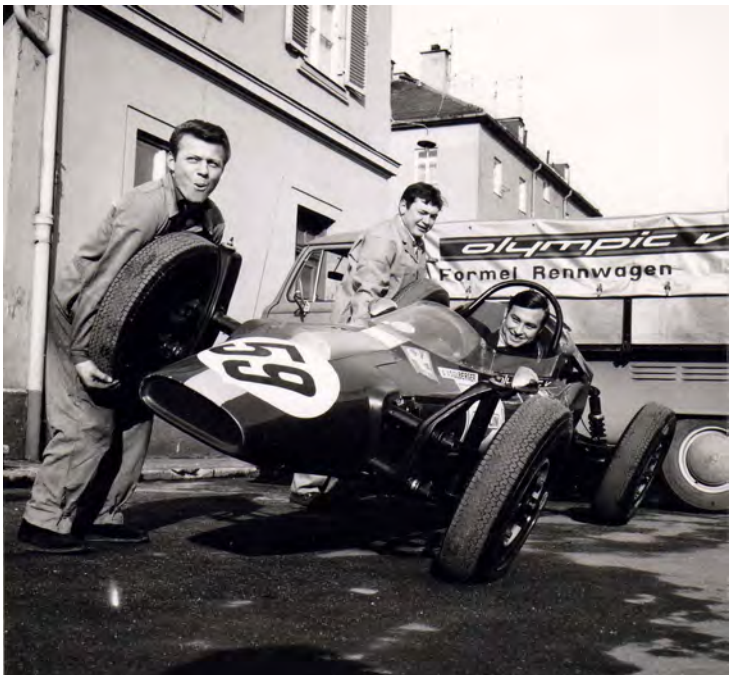
MAHAG-FORMEL-V
Münchener Automobil-Handels GmbH
8000 München 80
Schleibingerstraße
Tel.: 0811/4595 211 (Verkauf)
0811/4595 450 (Werkstatt)

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Bei dem im Rahmenprogramm des Grand Prix Deutschland im August auf der nebligen Nordschleife des Nürburgrings stattfindenden Formel-V-Rennen fuhren bei den internationalen Lizenzfahrern von den 59 Startern bereits sieben im Olympic V. Einer davon war übrigens der Mannheimer Blumenhändler und spätere ATS-Formel-1-Rennstallbesitzer Günter Schmid.

Niki Laudas Gastspiel im Olympic beim Training auf dem Norisring im Juni 1970. Sieger des Rennens wurde Dr. Helmut Marko, ebenfalls mit einem Olympic

Aus Public-Relations-Gründen bemühte sich MAHAG immer wieder, das Cockpit ihrer Werkswagen mit prominenten Piloten zu besetzen. Dabei konnte man in besonderer Weise von der Vernetzung Sven von Schroeters in der Motorsportszene profitieren. So kamen Fahrer wie Manfred Schurti, Dieter Basche, Christian Dietrich, Lasse Sirviö, Bill Scott, Manfred Jantke, Dr. Helmut Marko und Niki Lauda zu sporadischen Einsätzen im Olympic. Anlässlich eines von MAHAG arrangierten Sonderlaufs für die lokale Sportprominenz beim Flugplatzrennen Neubiberg 1970 durfte die Skirennläuferin Rosi Mittermaier einen Werks-Olympic fahren. Die spätere Doppel-Olympiasiegerin gewann das Rennen mit einem sicheren Vorsprung, obwohl die damals Zwanzigjährige erst seit wenigen Monaten im Besitz des Führerscheins war.



Packen wir es an... Mit vereinten Kräften zum Europapokal
Werner Haberhauer, Franz Janker und Alfred Voglberger

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Besonderes Geschick bewies man mit der Verpflichtung des Ausnahmetalents Alfred Voglberger aus Markt Schwaben bei München. Der junge Kraftfahrzeugmechaniker hatte sein Rennsportdebüt 1967 in der britischen FV-Meisterschaft gegeben, der dritte Platz in der Gesamtwertung war eine Empfehlung par excellence. Im Jahr 1968 lag er sowohl in der Wertung des ONS-Junioren-Pokals als auch bei dem hochdotierten Bernd-Rosemayer-Pokal in der Spitzengruppe, gab aber beide deutschen Nachwuchsserien zugunsten einer internationalen Lizenzierung auf. Ebenfalls ein Glücksgriff war die Vergabe des zweiten Teamplatzes an die Rheinländerin Hannelore Werner, die ihre ersten Formel-Vau-Rennen für das IGFA Racing Team bestritten hatte.

Die Saison 1969 bescherte Voglberger im MAHAG Olympic den Gewinn des Alpenpokals, der in vier Läufen (am deutschen Roßfeld, im österreichischen Gargellen, sowie den beiden Schweizer Bergrennen Les Rangiers und Marchairuz) als inoffizielle Formel-V-Europabergmeisterschaft ausgetragen wurde. Mit diesem Pokalgewinn als Rückenwind qualifizierte sich der Markt Schwabener über die Vorläufe für die beiden Finalrennen des Europa-Pokals in dem schwedischen Mantorp Park und auf dem Nürburgring. Zur Bedeutung des von dem Verband der Formel V Europa ausgeschriebenen und mit 5000 Mark dotierten Pokals muss man sich vor Augen halten, dass die Finalteilnehmer der Extrakt von 520 Fahrern aus 12 Nationen waren, die in vier europäische Zonen aufgeteilt ihre Vorläufe absolviert und sich dabei unter den jeweils ersten sechs platziert hatten. Nach einem dritten Platz im ersten Finallauf in Mantorp Park, bei dem die mitfavorisierten Österreicher eine überraschende Niederlage kassierten, befand sich Alfred Voglberger in der Favoritenrolle, da man den skandinavischen Fahrern wegen mangelnder Streckenkenntnis der 7,7 km langen Nürburgring-Südschleife

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

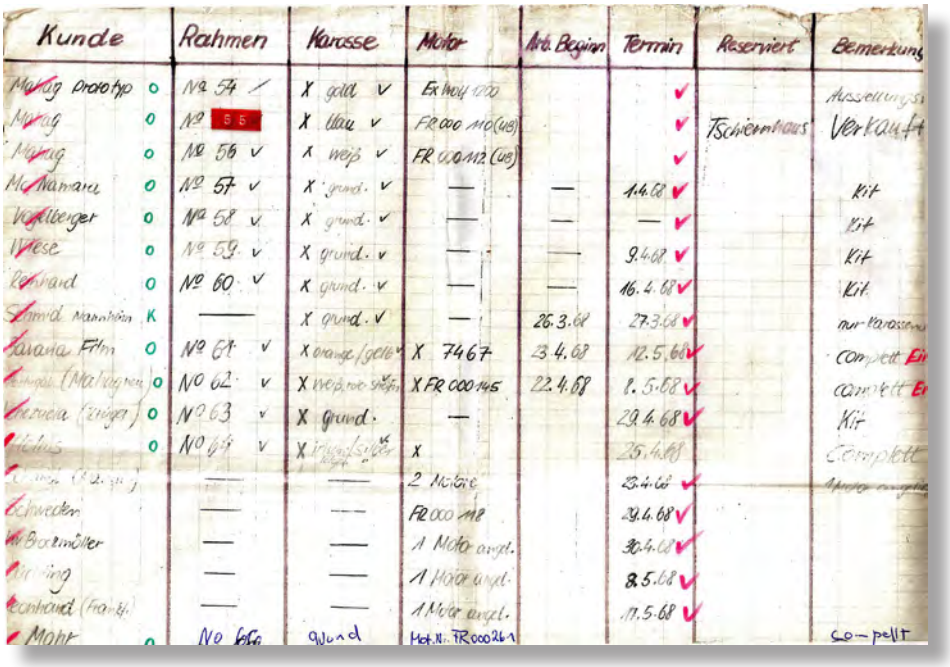
keine Spitzenplätze zutraute. So genügte dem 22-Jährigen in einem taktisch ausgeprägten, aber dennoch spannenden Rennen ein zweiter Platz hinter dem Wiener Handschuhfabrikanten Peter Peter auf Austro V zum Pokalsieg und Höhepunkt seiner Rennsportkarriere. Hannelore Werner, die in diesem Finallauf auf dem zweiten Werks-Olympic den elften Platz belegte, gewann den von dem Mineralölunternehmen Caltex ausgeschriebenen Coupe de Charme vor der Schwedin Barbara Johansson und Jenny Nadin aus Großbritannien.

Wenige Monate später debütierte der MAHAG-Werks-Olympic als Filmstar im deutschen Fernsehen. Für den medienkritischen TV-Thriller „Das Millionenspiel“ von Autor Wolfgang Menge verwendete man Filmmaterial aus dem Europapokallauf. Als Sieger des Rennens ließ sich Hauptdarsteller Jörg Pleva in Alfred Voglbergers Olympic feiern.

Franz Janker, Alfred Voglberger und Werner Haberhauer vor dem Abflug nach Daytona

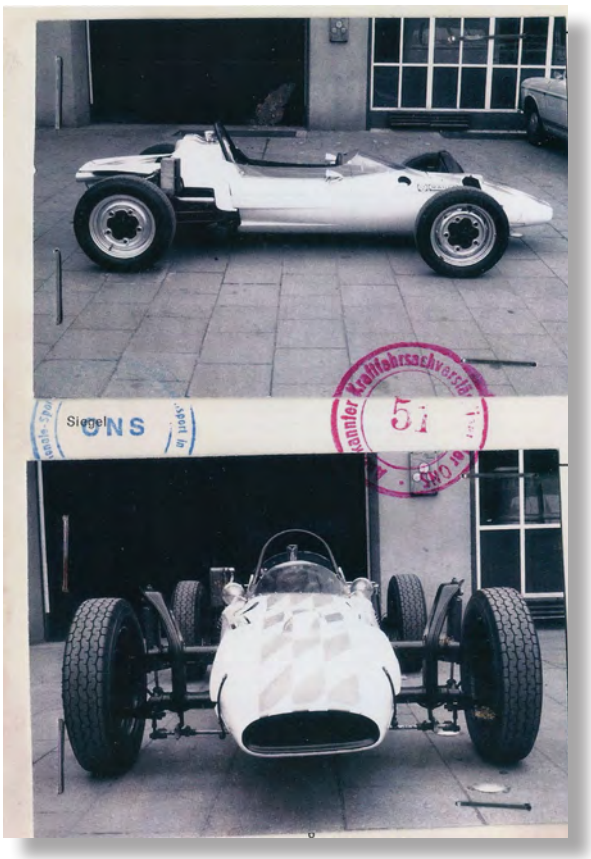
Ein weiteres Highlight für Alfred Voglberger, Hannelore Werner und ihre MAHAG-Betreuer Glattenbacher, Haberhauer und Janker war die Teilnahme an der Daytona Speedweek, USA, in den Jahren 1969 und 1970. In beiden Jahren endete der interkontinentale Vergleichskampf, den manche als inoffizielle Weltmeisterschaft, Kaimann-Pilot Erich Breinsberg hingegen als Einladung zum „jährlichen Abwatschen“ bezeichneten, mit einem Debakel für die europäischen Teilnehmer. Dies war vorhersehbar, da die Amerikaner das Reglement und die Spielregeln bestimmten und durch ihre ruppige und unfaire Fahrweise die Rennen entschieden. Problematisch war für die Motoren der Höhenunterschied zwischen München und dem auf Meeresniveau liegenden Daytona Beach. Da es den Europäern untersagt war, vor dem offiziellen Training Testfahrten durchzuführen, nutzte Haberhauer die Chance, die sich bot, als ein amerikanisches Filmteam Aufnahmen von Hannelore Werner und ihrem Olympic im Sand von Daytona Beach machen wollte. Der Motorenspezialist versuchte sich an der Feinabstimmung der verstellbaren Hauptdüsen im Vergaser, indem er den Strand zur Teststrecke umfunktionierte. Da dabei das geltende Tempolimit von 5 mph um ein Vielfaches überschritten wurde, kam es folglich zu einem hollywoodreifen Polizeieinsatz mit anschließender Anhörung des armen Testfahrers. Erst nach einer Intervention Anton Konrads, des Generalsekretärs der Formel V, und der Zahlung von 350 Dollar konnte Haberhauer aus den Fängen der amerikanischen Justiz befreit werden.

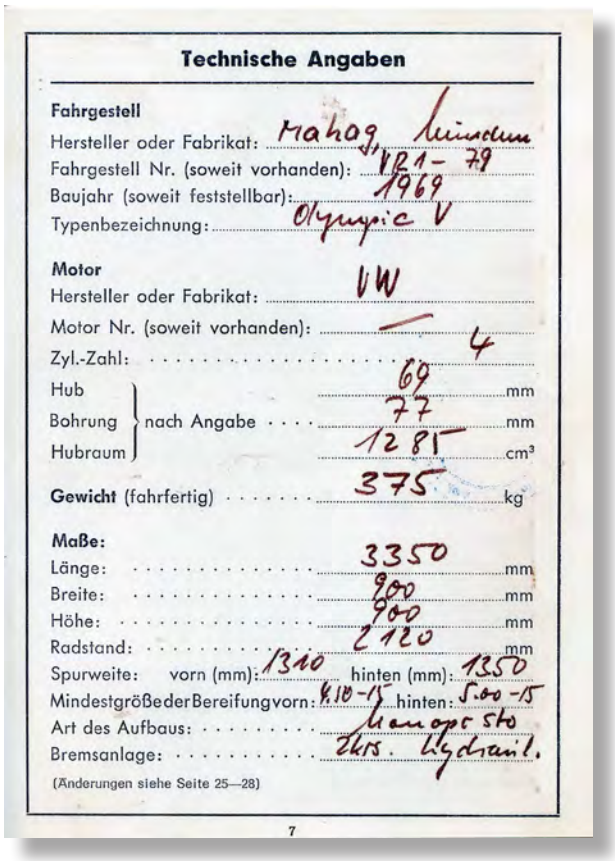
Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden



Kunde		Rahmen	Karosse	Motor	Arb. Beginn	Termin	Reserviert	Bemerkung
Mahag Prototyp	o	Nr 54	X gold	Ex Hol 1200				Ausstellungs
Mahag	o	Nr [redacted]	X blau	FR 000 110 (ue)			Tischlerhaus	Verkauft
Mahag	o	Nr 56	X weiß	FR 000112 (ue)				
McNamara	o	Nr 57	X grund.	—	—	1.4.68		Kit
Vollberger	o	Nr 58	X grund.	—	—	—		Kit
Wiese	o	Nr 59	X grund.	—	—	9.4.68		Kit
Rohrand	o	Nr 60	X grund.	—	—	16.4.68		Kit
Schmid Mannheim	K	—	X grund.	—	26.3.68	27.3.68		nur Karosse
Bavaria Film	o	Nr 61	X orange/gelb	X 7467	3.4.68	12.5.68		Complett Ein
[illegible] (Mahagmann)	o	Nr 62	X weiß/rot	X FR 000145	22.4.68	8.5.68		complett Ein
[illegible] (Zeiger)	o	Nr 63	X grund.	—		29.4.68		Kit
[illegible]	o	Nr 64	X [illegible]	X		25.4.68		Complett
[illegible]		—	—	2 Motore		23.4.68		[illegible]
Schweden		—	—	FR 000 118		29.4.68		
W. Borchmüller		—	—	1 Motor angl.		30.4.68		
[illegible]		—	—	1 Motor angl.		8.5.68		
Leonhard (Frankf.)		—	—	1 Motor angl.		17.5.68		
Mohr	o	Nr 65	grund	Mot. Nr. FR 000261				Com-plett

Mit dem Gewinn des Europapokals war die Mission erfolgreich zu Ende gebracht worden. Der motivierende Traum, der über viele Monate alle Beteiligten zu Höchstleistungen getrieben hatte, war erfüllt und konsequenterweise beendete MAHAG das Engagement in der Formel Vau. Zwar präsentierte man noch 1970 in München zur Einführung der Super Vau einen aus den USA importierten Beach-Prototyp, aber die Produktion des Olympic fand ein Ende und die Entwicklung eines eigenen Fahrzeugs für die 1971 neu eingeführte Aufsteiger-Formel schloss MAHAG aus. Letztendlich wurden 26 Olympic ausgeliefert, ein kleiner Teil davon als Bausatz. Die MAHAG-Tuning-Abteilung blieb dagegen noch lange aktiv. Neben zahlreichen anderen Projekten entwickelte Werner Haberhauer eine Sportauspuffanlage für den Käfer, die sich als Verkaufsschlager erwies und mit ihrem Sound und Aussehen unzählige junge Leute glücklich machte.





Technische Angaben

Fahrgestell
Hersteller oder Fabrikat: Mahag, München
Fahrgestell Nr. (soweit vorhanden): VR1-79
Baujahr (soweit feststellbar): 1969
Typenbezeichnung: Olympic V

Motor
Hersteller oder Fabrikat: VW
Motor Nr. (soweit vorhanden): —
Zyl.-Zahl: 4
Hub 69 mm
Bohrung 77 mm
Hubraum 1285 cm³
nach Angabe

Gewicht (fahrfertig) 375 kg

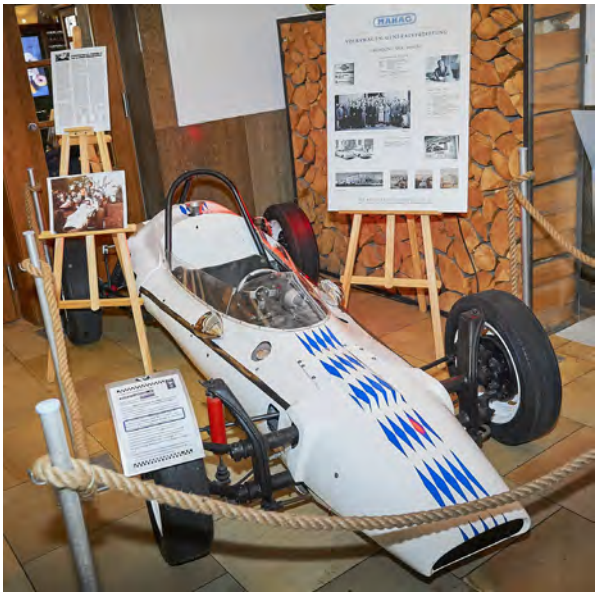
Maße:
Länge: 3350 mm
Breite: 900 mm
Höhe: 900 mm
Radstand: 2120 mm
Spurweite: vorn (mm): 1310 hinten (mm): 1350
Mindestgröße der Bereifung vorn: 4.10-15 hinten: 5.00-15
Art des Aufbaus: Monoposto
Bremsanlage: 2 kreis. hydraul.

(Änderungen siehe Seite 25—28)

7

Historische Formel Vau Europa e.V. – Fahrzeug-Legenden

Alfred Voglberger gewann 1970 erneut den Alpenpokal, als Vorjahressieger durfte er beim Europapokal nicht mehr antreten. Neben familiären Gründen beendete die Einberufung zur Bundeswehr schließlich seine Karriere.



Eingang zur Jahreshauptversammlung 2019 im Hofbräukeller

Legendenpower: Europameister Voglberger und Huber mit MAHAG-Team im Gespräch mit Rainer Braun

Bei der Historischen Formel Vau Europa sind aktuell neun MAHAG Olympic registriert. Darüber hinaus ist noch das legendäre Siegerfahrzeug des Europapokals erhalten. Bei der Jahreshauptversammlung der HFVE 2019 im Münchner Hofbräukeller lenkte der im Foyer ausgestellte ehemalige MAHAG-Werkswagen die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich. Bei dieser Gelegenheit konnte auch der leider inzwischen verstorbene Alfred Voglberger seinen Ex-Dienstwagen in Augenschein nehmen. Mittlerweile steht der in den bayerischen Landesfarben lackierte Olympic wieder im Showroom des Volkswagenzentrums in der Landsbergerstraße in München. Das Gerücht, dass das Fahrzeug verkauft sei, hat sich nicht bestätigt. Die weiß-blaue Diva wird wohl ihre weiteren Lebensjahre im Münchner Stadtteil Laim verbringen dürfen.

AUTOR

DR. THOMAS EDER WAR VOR ÜBER VIERZIG JAHREN IN DER FORMEL VAU AKTIV: SEINE RENNSPORT-KARRIERE BEGANN 1972 IN EINEM MAHAG OLYMPIC, 1975 FUHR ER EINEN MOTUL, IM JAHR DARAUF EINEN KAIMANN. SEIT 2016 BRINGT ER IN DER HISTORISCHEN FORMEL VAU EINEN TATUUS RMS-JET AN DEN START.

DER AUTOR DANKT WOLFGANG GROSS, WERNER HABERHAUER UND FRANZ JANKER VON MAHAG, SOWIE DR. FRANK ORTHEY UND RAINER BRAUN FÜR DIE HILFREICHE UNTERSTÜTZUNG BEI DER RECHERCHE DIESES ARTIKELS.