

## *Historische Formel Vau Europa e.V.*

---

### **Max Johanson**

Ein Nachruf von Joachim Ohlinger



Max Johanson

28.01.1939 - 07.06.2022

Bei meiner ersten Finnlandreise im Jahr 1975 besuchte ich als motorsport-begeisterter Jugendlicher an einem Wochenende spontan das Keimola Motor Stadium in Vaanta. Dort erlebte ich „völlig verrückte“ Finnen beim Training mit verschiedenen Formel-Vau-Rennwagen, unter anderem auch einem VeeMax.

Mein mich begleitender finnischer Freund erklärte mir stolz, dass diese Rennwagen von einem Finnen namens Max Johanson gebaut und auch erfolgreich gefahren wurden.

Max Johanson, der bereits Anfang der sechziger Jahre mit seinem Cooper F 3 in ganz Europa unterwegs war und dabei sehr viel Erfahrung mit Reparatur und Tuning von Formelwagen gesammelt hatte, entschloss sich 1965 einen eigenen Formel-Vau-Rennwagen zu bauen.

Das Ziel war mit dem 12. Juni 1966 zum ersten finnischen Formel-Vau-Rennen in Keimola klar abgesteckt und in einer Eckgarage in Helsinki wuchs man über sich hinaus. Zwei Formel Vau Rennwagen wurden gemeinsam mit Pertti Kiiveri fertig gestellt. Und die benötigten jetzt einen Namen. Dies war die Geburtsstunde des „VeeMax MK I“ und der ersten Rennwagen-Manufaktur in Finnland. Der erste VeeMax MK I mit der Nr. 65130001 war Baujahr 1965, der zweite MK I war Baujahr 1966.



**Max Johanson 1966**

Aber wo das neue Fahrzeug ausprobieren? Max und sein Team hatten keine Möglichkeit, auf einer Rennstrecke zu testen und so kam was kommen musste: die MK I wurden im damals noch überschaubaren finnischen Straßenverkehr getestet und so mancher Polizist drückte nicht nur ein Auge zu. Keimola rückte näher und es wurden beide Fahrzeuge zum Rennen

angemeldet. Ein Cockpit behielt sich Max selbst vor, das zweite wurde mit Keijo Hollming besetzt. Ein entzündeter Blinddarm verhinderte den ersten Start des finnischen Herstellers beim ersten finnischen Formel-Vau-Rennen und Max Johanson gab schweren Herzens sein Cockpit an Seppo Pitkänen ab. Das erste Rennen in Keimola vor ca. 20.000 Zuschauer wurde von zwei Schweden dominiert. Sven-Olov Gunnarsson im Dolling gewann vor Leif Hansen im Beachcar. Auf Platz drei folgte mit Leo Kinnunen der erste Finne im Apal. Für das VeeMax-Team lief das Wochenende durchwachsen und nur Keijo Hollming konnte seinen MK I über die Distanz bringen und fand sich auf dem neunten Platz ein.

Zurück aus Keimola gingen auch schon die ersten Kundenbestellungen ein und es war schnell klar, dass der Bau mehrerer Rennwagen in der kleinen Eckgarage nicht zu bewältigen war. Mit einem Monoposto und zwei Mann war die Garage schon fast überbelegt. Deshalb erfolgte bereits 1966 der erste Umzug in eine größere Werkstatt in Helsinki und es wurden 1966/67 noch sechs weitere VeeMax MK I gebaut und verkauft. Die Herstellungskosten beliefen sich damals auf ca. 4.500 FIM pro Fahrzeug.

Der erste von neun gebauten MK II war schon im Frühjahr 1967 fertiggestellt und hatte im Mai seinen Stapellauf. Auf Antrieb funktionierte das Gespann Max Johanson und MK II sehr gut und am 28. Mai 1967 konnte Max in die schwedische Phalanx eindringen und als erster finnischer Rennfahrer ein Rennen für sich entscheiden. Keijo Hollming komplettierte das Treppchen auf dem dritten Platz im VeeMax MK I. Dies war der Startschuss für eine Erfolgsgeschichte im finnischen Formel-Vau-Rennsport.



**Max Johanson 1967: Sieger!**

Max Johanson entwickelte seine Rennwagen kontinuierlich weiter: 1971 baute er den ersten Formel-Super-Vau, 1973 den MK VI 2-Vergaser, 1975 folgten der MK VII und der MK VIII 2-Vergaser.

Im Jahr 1975 legte Johanson auch den Grundstein für die letzte VeeMax-Ära: In der Werkstatt wurden die Eisenrohre und Schweißgeräte in die Ecke verfrachtet und durch Alubleche und Nietzangen ersetzt. Der Gitterrohrrahmen war gestorben. Die aktuellen Monoposti, die nun in der kleinen Rennwagenschmiede gebaut wurden, hatten allesamt ein Aluminium-Monocoque, eine neue Geometrie und einen integrierten Frontspoiler.

Der Erfolg blieb nicht aus. Im Jahr 1976 hatte Finnland seinen Super-Vau-Europameister in einem finnischen Monoposto Made by VeeMax und Max Johanson konnte den begehrten Konstruktions-Titel in Empfang nehmen.



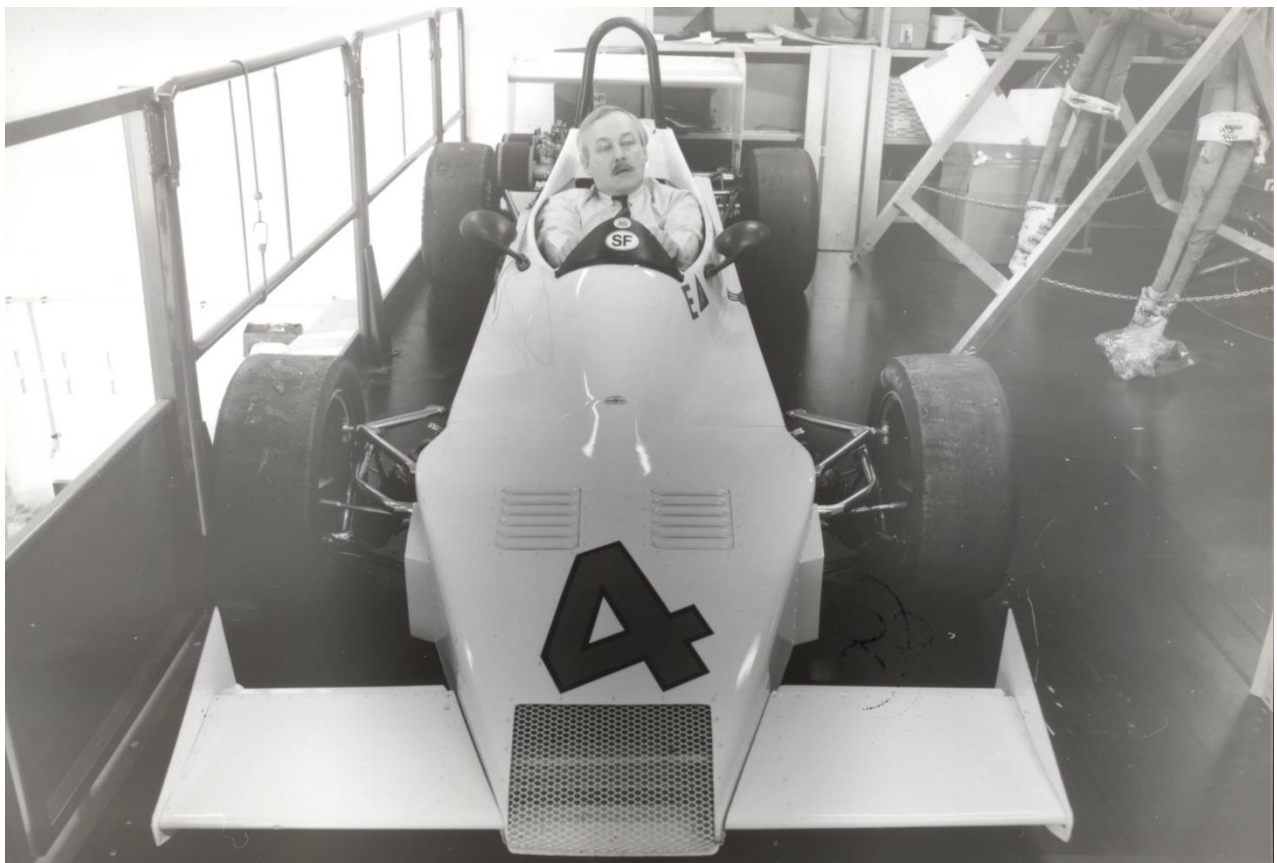
**Europameister 1976 Mika Arpiainen - VeeMax MK VII**

Die letzte Ausbaustufe für die Super-Vau kam für die Saison 1978. Wassergekühlte VW-1.6-Liter-Reihenmotoren ersetzen den luftgekühlten Boxermotor. Die Vergaser wurden durch mechanische Einspritzanlagen ersetzt. Die Super Vau leisteten jetzt bis zu 185 PS und man war damit auf Formel-3-Niveau. Max Johanson konstruierte den neuen MK IX mit Reihenmotor. Ende 1977 und 1978 wurden neun neue VeeMax MK IX mit Alu-Monocoque genietet und gebaut. Max Johansons „Racing-Desing-Oy“ war die erste europäische Manufaktur, die einen wassergekühlten Super Vau komplett fertigstellte. Dieser VeeMax MK IX wurde bei der Jochen Rindt Motorshow in Essen präsentiert.

Wurden die luftgekühlten VeeMax-Super-Vau meist von Heidegger-Motoren angetrieben, entschied sich Max bei den wassergekühlten für die im Tourenwagen schon erfolgreichen Motoren von Eckart Berg. Die Berg-Motoren waren im Gegensatz zu den Konkurrenten nicht mit einer Bosch-Einspritzung sondern mit einer Niederdruckeinspritzung aus dem Hause Solex ausgestattet.

1979 wurde dann mit nur einem gebauten Monoposto der MK X eingeführt.

Im Jahr 1980 beendete Max Johanson die äußerst erfolgreiche Arbeit seiner VeeMax Schmiede „Racing-Desing-Oy“. Bis dahin hatten er und seine Mitstreiter 77 komplette Rennwagen in 15 verschiedenen Konfigurationen ausgeliefert.



Als ich im Jahr 2013 erneut Freunde in Finnland besuchte, vermittelte Pertti Kiiveri mir den Kontakt zu Max Johanson, der damals noch im Besitz seines letztgebauten VeeMax Super-Vau MK X war. Durch unsere Begegnung wurde mir deutlich, mit wieviel Enthusiasmus und Energie er und seine kleine Mannschaft diese erstklassig konstruierten Formelwagen gebaut hatten.

Wir hielten telefonisch Kontakt und bei weiteren Besuchen in Finnland lernten Astrid und ich auch seine Frau Ninni kennen und schätzen. Unsere Gespräche handelten u.a. von den Feinheiten der Reglementauslegung durch Max, begleitet von seinem spitzbübischem Lächeln und seiner Freude, wenn ich vom Erfolg meiner VeeMax-Ersatzteilesuche berichten konnte. Seine Augen blitzten und leuchteten wie die Sonne auf dem Wasser der finnischen Seen.

Am 07. Juni 2022 starb Max Johanson nach langer Krankheit. In meinen Gedanken an ihn stelle ich mir vor, wie er in einem VeeMax Formelwagen in den „Rennsportthimmel“ einfährt.



### **Quellen**

Ninni Johanson/Seppo Reimavuo/Andreas Johanson/Tapani Lehtinen: VEEMAX. Tiedettä ja Taidetta. Scuderia Naftalin, 2018

Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. View-Verlag, 2. Auflage Bonn 2017, S. 346ff:

„VEEMAX“ Beitrag von Wolfgang Götz und Joachim Ohlinger

FV VauWiki: Veemax (FIN). Beitrag von Frank Orthey, 2022

### **Bilder**

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.