Wendelin Egger

„Immer wieder Formel Vau“

Eine Formel Vau-Lebensgeschichte

Ein Nachruf von Frank Orthey

Wendelin Egger

08.12.1957 bis 29.01.2023

„Immer wieder Formel Vau“

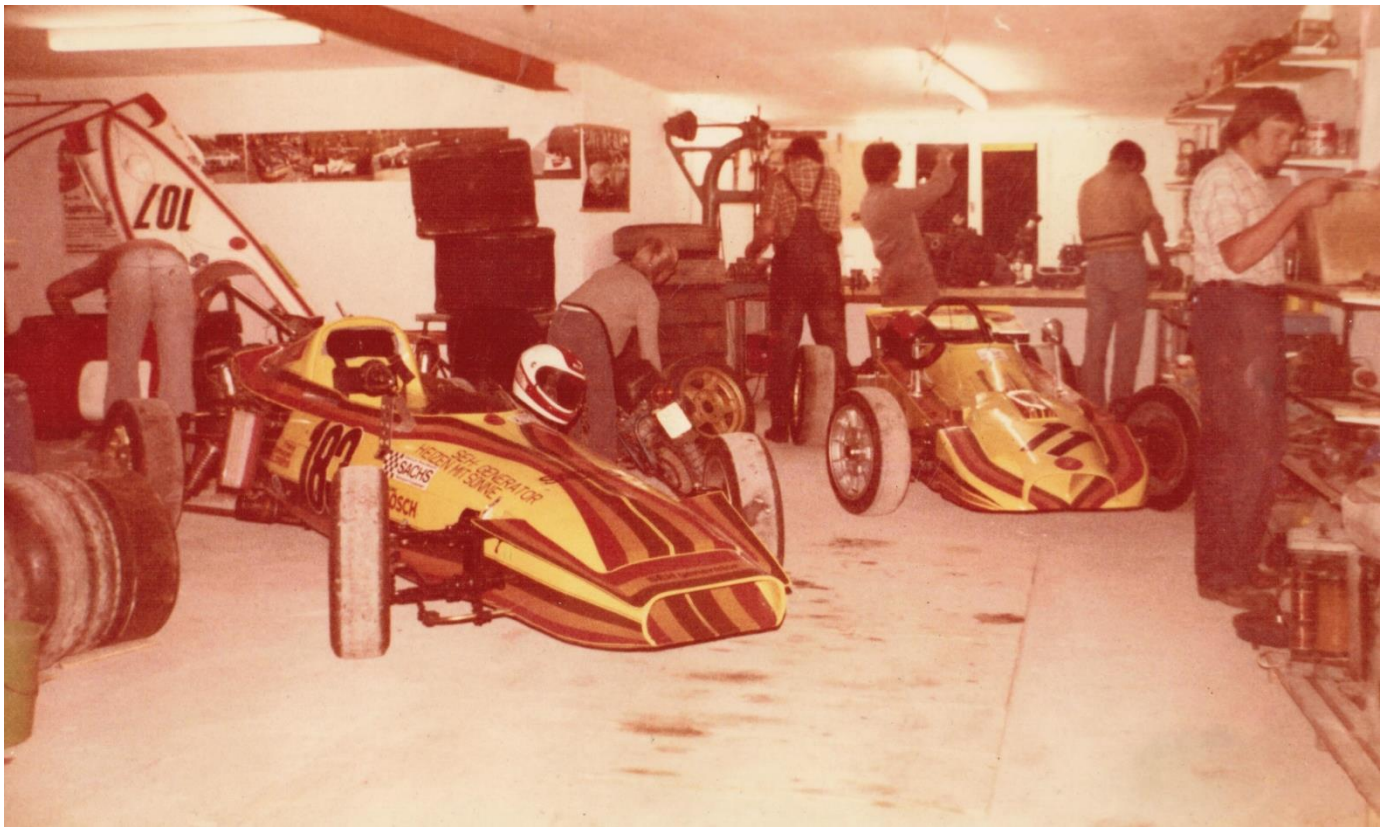
So hatte Wendelin 2016 seine Formel-Vau-Lebensgeschichte für unser großes Formel Vau Buch (Keßler/Orthey/Panten 2017, S. 336ff) überschrieben. Und dann kam das, was sich im Nachhinein als Start in ein bewegtes Formel Vau-Leben erweisen sollte:

> „Hurra, es ist Freitag und die Schule ist aus! An diesem speziellen Freitag sollte sich allerdings in meinem Leben einiges verändern. Und das kam so: Auf dem Nachhauseweg kam ich beim Bauernhof meines Onkels Lorenz vorbei, der auf einer Bank vor dem Haus saß. Was mich aber viel mehr interessierte, das war ein Auto mit Anhänger, auf dem ein Rennwagen stand. „Grüß Gott Onkel. Wem gehört denn das?“ „Das ist der Rennwagen von meinem Neffen Günter aus Mannheim, der fährt am Wochenende in Kaufbeuren ein Flugplatzrennen.“ Ich schaute mir das Fahrzeug genau an, da kam Günter auch schon und erklärte mir das kleine Formelauto genauer: „Das ist ein Kaimann Formel Vau. Der wird in Wien von Kurt Bergmann gebaut und ist eine sehr gute Konstruktion. Die meisten Teile sind vom VW Käfer, auch der Motor, er hat 1.300 ccm mit ungefähr 65 PS.“ Nach dem Mittagessen fuhr Günter weiter nach Kaufbeuren. Und ich konnte an diesem Tag und danach an nichts anderes mehr denken als an diesen Formel-Vau-Rennwagen. Die Eltern von Günter stammten aus unserem Ort und hatten in Mannheim eine Gärtnerei. Günter war zu dieser Zeit Blumenhändler und Teilhaber von ATS, die Spurverbreiterungen und andere Rennsporteile produzierten. Später wurden auch Aluminiumfelgen hergestellt. Nach seiner Karriere als Rennfahrer wurde Günter Schmid ATS-Teamchef und setzte Formel Super Vau, Formel 2 und Formel-1-Rennfahrzeuge ein. Später gründete er das Rial Formel-1-Team.“

Nach diesem Start war der Weg wohl angezeigt. Es kam, wie es kommen musste: 1970 erster Besuch beim Jim-Clark-Gedächtnisrennen in Hockenheim in der Sachskurve, dann Rheinpokalrennen und dann das Großereignis: Formel 1 in Hockenheim. Wendel 2016: „Ein Platz an der Nordkurve mit 130.000 Zuschauern. Jochen Rindt gewinnt seinen letzten Grand Prix. Im Rahmenprogramm die Formel Vau, nur die Formel Vau! Das war die absolute Schau: Ausscheidungsrennen, Hoffnungslauf und Hauptrennen. Mit dabei, als Ausweisfahrer unter 65 Startern, Fred Hoenle aus Augsburg, mit dem ich Jahre später in der Historischen Formel Vau sehr heitere Geschichten erleben sollte.“ Mehr Rennbesuche folgten - auch dabei eine seiner bleibenden Leidenschaften: Bergrennen.

Wendelin nahm Kontakt zum Mann seiner Lehrerin, Walter Penschke, auf, der mit einem Ford Capri 2,3l Turbo-May bei Berg- und Rundstreckenrennen an den Start ging und ihn als

„Sidolinmann“ (Wagenwäscher) zu verschiedenen Veranstaltungen mitnahm. Später dann Einstieg in die Schrauberei am Auto. Als der Fahrer in die Formel Vau wechselt, ist ein wichtiger Schritt gesetzt. Nach einigen Ernüchterungen bei Versuchen, selbst aktiv in den Motorsport einzusteigen, dann die große Gelegenheit: Heinz Utz verkaufte einen Formel Vau. Und Wendel kaufte. Allerdings fehlte der Motor. Wendeln berichtete: „Den hatte Oskar Zöllner. Auf nach Gerstetten. Bei Zöllner sah ich drei neue Kaimann mit den neuen Schrägstromvergasern. (…) Die Autos waren ein Traum, aber die Preise, die Zöllner aufrief, waren ein Alptraum. Meine Frage an Herrn Zöllner, was denn so ein neuer Motor kostet, ergab die ernüchternde Auskunft: „7.500 – 8.500 Mark, je nach Ausstattung.“ Gegenfrage von Herrn Zöllner: „Wie viel wollen Sie denn ausgeben?“ „Na ja, so 2.500 Mark.“ „Da haben wir was Gebrauchtes mit Trockensumpfschmierung, generalüberholt, ca. 92 PS …“ Nun wurde der Formel Vau restauriert, Felgen kamen von Günter Schmid – mit „Sportfahrerrabatt“, nicht – wie insgeheim erhofft – als Sponsoring. Wendel verständnisvoll: „Formel 1 kostet eben viel Geld.“ Es folgen noch gebrauchte Goodyear-Regenreifen - und kann losgehen. Bald kommt es zum großen Auto-Ringtausch im Team, was die Erfolge offenbar nicht deutlich befeuerte, denn die „sind bis auf Ausnahmen nicht berauschend, aber es macht mächtigen Spaß“. Der wird in der Folge in andere, „vernünftige“ Bahnen geleitet: „Hausbau, Heirat, Meisterprüfung, Geschäftsgründung“.



Immer wieder Formel Vau in der Werkstatt: Vorbereitung auf das Bergrennen in Mickhausen

Jahre später allerdings kehrt die Unvernunft zurück - zunächst als Schrauber und Helfer. Das führt zwangsläufig dazu, wieder alte Bekannte zu treffen und im Fahrerlager viel zu erfahren. Beispielsweise, dass es da einen NSU zum Kaufen gibt. Wenig später gehört er Wendelin, der ihn bei Slaloms einsetzt. Die Slalomfahrerei macht ihm allerdings nicht wirklich Spaß. Ein Besuch beim Rennen am Norisring trifft er viele ehemalige Formel-Vau-Freude wieder, die mittlerweile in höheren Klassen engagiert sind, darunter die Formel 3-Teamchefs Klaus Trella und Horst Schübel. Als Freund Heinz Utz einen Dallara-Formel 3 einsetzen will, ist er wieder dabei. Wendel hat angesichts der Dallara-Alleinherrschaft die Idee, eine Dallara-Ersatzteilversorgung aufzuziehen, was er dann auch mehrere Jahre erfolgreich macht. Anschließend schraubt er wieder für Freund Klaus Trella. Und hat ein offenes Ohr hinein in die Szene. Das offene Ohr hört was vom Jochpassrennen. Das führt dazu, dass Wendel den NSU entstaubt und in für den Einstieg in den Historischen Motorsport nutzt. Das Jochpassrennen hat es ihm immer angetan: Viele Starts folgen der Premiere – die meisten wieder im Formel Vau.

Franz Öhlmayer und Wendelin. Der rechte Formel Vau war Wendels erster, der linke der zweite

Als Wendel – nun als Teamchef in der Formel König unterwegs – beim Hockenheimer Meisterschaftslauf von einem Formel-Vau-Demolauf im Rahmenprogramm erfährt, schaut er interessiert zu - und genau hin, wie es seine Art ist. „Die Qualität der Fahrzeuge war nicht sehr berauschend. Bis auf einen roten Kaimann-Einvergaser, der meine Aufmerksamkeit erregte und von dem ich viele Bilder schoss. Der Besitzer beobachtete mich, kam schließlich auf mich

zu und sagte: „Soll ich die Kiste noch hochheben, damit Du unten auch noch Bilder machen kannst?“ „Nein Danke, es reicht auch so.“ Nach Jahren traf ich den Besitzer bei der Historischen Formel-Vau wieder, es war Hugo Sewing mit seiner „Emma", so der Name des roten Kaimann.“ Nach der erfolgreichen Formel König-Saison 2002 folgt die Formel 3. In der zweiten Saisonplanung wird allerdings klar, dass ein weiteres, erfolgreiches Formel 3-Engagement zu viel Geld brauchen würde. Das Team wird aufgelöst und Wendel wendet sich nun mit ganzer Energie dem historischen Motorsport zu. Er aktiviert seinen alten Formel Vau, denn er einst „als Reserve“ weggestellt hatte. Dem fehlt der Motor, der aber im nun verkäuflichen Utz von einst steckt. Der steht zwei Wochen später in Wendels „Formel Vau Abteilung“. Premiere war dann – natürlich – beim Jochpassrennen. Weil das „riesigen Spaß“ machte, folgen weitere Bergrennen u.a. in Missen, Kühtei, Mendelpass, Eggberg, Happurg, Stadtsteinach, Stübig, Schauinsland oder Langenburg. Auch gelegentliche Rundstreckenabstecher am Salzburgring bei der „Sounds of Speed“ und dem „Day of Thunder“ waren nicht ausgeschlossen. Bei einigen Veranstaltungen traf Wendel auf Albrecht Kussmaul, der damals zweiter Vorsitzender der Historischen Formel Vau Europa war – und nicht so leicht lockerließ, wenn es ihm wichtig war, ein gutes Auto ins Feld zu holen. Wendel schaute sich also die Formel Vau beim Jim-Clark-Revival an und berichtete: „Es waren ca. 25 Fahrzeuge gemeldet, die von sehr gut bis mangelhaft einzustufen waren.“ Womöglich nicht ganz unentscheidend für Wendels Formel Vau-Geschichte, die dann folgte, war der Sachverhalt, dass er – als er sich das Fahrerlager anschaute – auf seinen alten Bekannten Fred Hoenle stieß, der ebenfalls die Szene beobachtete. Zu dieser Zeit lernte Wendel auch seinen späteren Freund Christoph Hasler kennen: Am Salzburgring fiel ihm auf, dass am Schweizer Zweivergaser-Fuchs die Kühlluftführungen fehlten. Freund Klaus Trella meinte, entweder man mache selbst etwas falsch oder es handele sich um einen Wundermotor. Das mit dem Wundermotor hatte sich dann nach drei Runden erledigt. Das Ende des Motors war der Beginn einer Freundschaft mit Christoph Hasler. Zwischenzeitlich war auch der Utz restauriert und mit einem Zöllner-Motor versehen. Nach 28 Jahren kehrte der Vau der ersten Stunde wieder auf die Strecke zurück. Zu dieser Zeit – 2008 - kauft Wendel nach dem Eggbergrennen auch seinen 1974-er Kaimann Zweivergaser. Zöllner baut einen neuen Motor mit Schrägstromvergasern, hat aber keine Vergaser mehr im Lager. Bei der Jahreshauptversammlung der Historischen Formel Vau Europa „unter Tage“ im Ruhrgebiet erfährt Wendelin, dass Hugo, Besitzer der „Emma", welche hat. Jetzt kann der Kaimann für die Saison fertiggemacht werden. Der Rollout des wunderschönen Fahrzeugs findet dann im Rahmen einer Demo von Volkswagen Motorsport

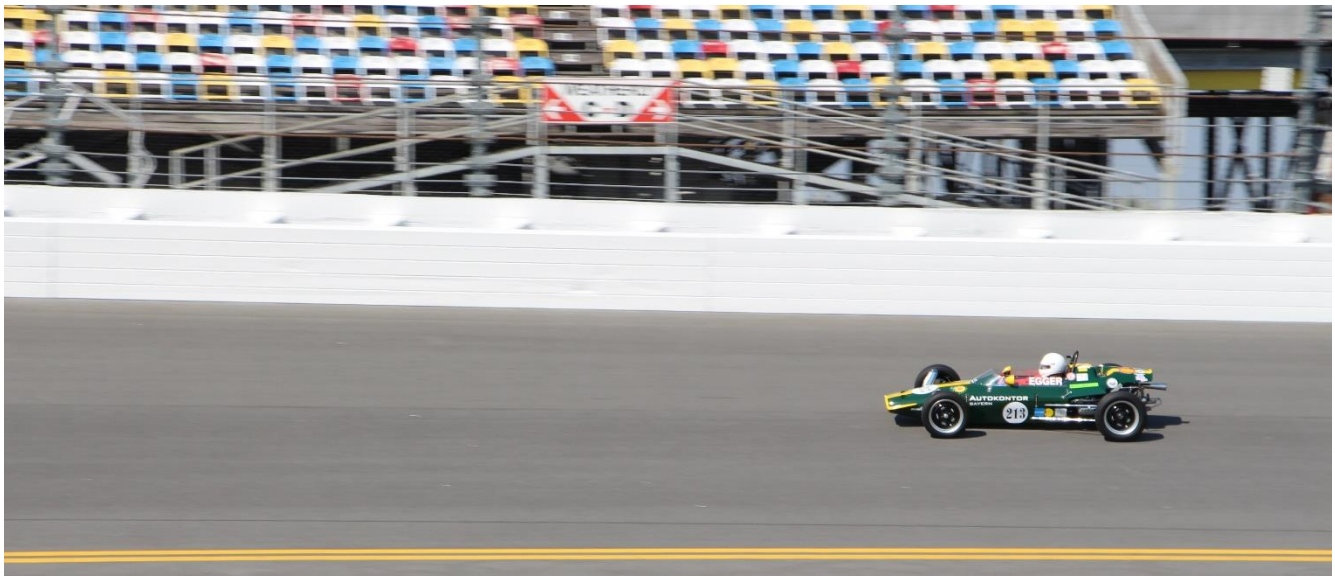
bei der Silvretta Klassik statt, wo wir zu fünft die Formel Vau vertreten und Wendel, Christoph Hasler und Manfred Nord hinter einem Käfer mit Hans-Joachim Stuck am Steuer um den Kirchturm fahren.

In Vandans 2009 bei der Formel Vau Demo im Rahmen der Silvretta Classic: Wendelin mit Manfred Nord und Christoph Hasler

Es folgen viele erfolgreiche Einsätze im „Schrägstrom-Kaimann“. Parallel wächst die „Formel Vau-Abteilung“ in der feinen Werkstatt. Es ziehen ein Fuchs Super Vau und zwei McNamaras ein. Einer ist schnell fertigzustellen und hat am Nürburgring 2011 Rennstreckenpremiere. 2013 reist das perfekt restaurierte Fahrzeug mit nach Daytona, wo die Historische Formel Vau Europa dank der Kooperation mit Jost Capito und Volkswagen Motorsport in die 50-Jahr-Jubiläumsfeiern startet. Wendel damals begeistert: „Im Dezember werden die Autos in Hannover bei Volkswagen Motorsport in Paletten verpackt und nach Amerika verschickt. Als Gruppe fliegen wir am 22.01.2013 von Frankfurt nach Orlando. Hier ist auch unser Hotel und wir pendeln immer in lustiger Runde mit unserem Van nach Daytona. Am Donnerstag ist Roll out und Test der Fahrzeuge mit den Besitzern, am Samstag vor dem 24 Stundenrennen ist ein Demo-Lauf mit den Legenden. Gott sei Dank kommt meine Legende nicht zum Start und ich kann hier auch nochmal den Kurs mit seinen Steilkurven unter die Räder nehmen. Daytona,

das ist einfach geil. Am 28.01.2013 geht es von Orlando wieder zurück nach Frankfurt. Nach einer super Woche für alle.“

Daytona 2013: Mit Christoph Hasler und „Master“ Kurt Bergmann



Wendels McNamara in der Steilkurve von Daytona

Zu meinen Maco-Zeiten waren Wendel und ich „Klassenkameraden“ und lieferten uns manch schönen Zweikampf. Ich erinnere mich an ein Rad-an-Rad-Überholmanöver außen in der Fahrerlagerkurve am Salzburgring. Mit Wendel war so was möglich – obwohl ihm das Ergebnis nicht gefallen hat. Wendel war ein Fahrer mit viel Übersicht, schnell und in einer Art und Weise unterwegs, wie es der Idee der Formel-Vau-Gleichmäßigkeitsprüfungen entsprach. Später wurde meine Frau Astrid seine neue Klassenkameradin, fightete mit ihm bis zum letzten Lauf

um die Meisterschaft in der Klasse. 2012 schaffte sie es, Wendel musste mit Platz 2 Vorlieb nehmen. Der Grund - natürlich: Ein Bergrennen. Wendel: „Durch meinen Start am Jochpass geht die Meisterschaft in der Formel Vau, Klasse der Zweivergaser, an Astrid Orthey.“ Bergrennen waren seins – Clubmeisterschaft hin oder her: Am Jochpass war er 20-mal am Start!

Ortheys-Familienfoto mit Wendelin: Auf der Strecke und auf dem Podium mit ihm ganz oben.

Dann war aber Schluss mit lustig: 2013, 2014 und 2016 ging die Klassenwertung an Wendel. Zudem errang er viele Gesamt-Laufsiege, den MAHAG-Pokal am Salzburgring 2010, den Mathe-Cup 2014 und den Heinz-Fuchs-Pokal 2016. 2014 war sein Jahr: „Das Jim Clark-Revival in Hockenheim ist unser erster Meisterschaftslauf und ich belohne mich gleich mit einem ersten und einem dritten Platz. Weiter gehts am Nürburgring mit den Plätzen eins und vier - und dem Gewinn des Mathé Cups 2014 für den Gesamtsieger. Am Salzburgring habe ich im ersten Lauf Motorschaden. Durch einen „Leihwagen" von Andi Türk kann ich am Sonntag noch einen Sieg einfahren. Beim letzten Lauf am Red Bull Ring belege ich einen ersten und dritten Platz. Das bedeutet wieder den Meistertitel und einen dritten Platz in der Gesamtwertung der Historischen Formel Vau Europa. Damit war das Jahr 2014 das erfolgreichste in meiner Laufbahn - und 2013 das Interessanteste.“

2014 reisten Wendelin, Fred Hoenle und ich nach Wien zum 85.sten Geburtstagsfest von Kurt „Master“ Bergmann. Ich durfte in meiner damaligen Rolle als Vorstandsvorsitzender auch mit.

Es war eine sehr heitere Reise und Veranstaltung. Wir hatten viel Spaß miteinander und mit dem Master. Aber obschon ich Kurt Bergmann schon einige Jahre kannte, war es eindrucksvoll, miterleben zu dürfen, wie Wendel und Fred mit ihm umgingen und wie und was sie sprachen. Ich war sprachlos – und dankbar, mit diesen Legenden zusammen sein zu dürfen.

Wien 2014: Karl Holzinger, Wendelin Egger, Fred Hoenle, Erich Breinsberg, Kurt Bergmann und der Chronist

In Wien wurde natürlich viel über Technik gesprochen. Da war Wendelin in seinem Metier. Als Mitglied der Technischen Kommission der Historischen Formel Vau Europa war er hoch engagiert. Sein Anliegen war es, dass die Fahrzeuge authentisch und historisch korrekt an den Start gingen. 2016 formulierte er dazu mit einigen Clubfreunden einen Antrag für die Jahreshauptversammlung, der die Reglementkonformität der eingesetzten Fahrzeuge – und deren Kontrolle - forderte. Folge war der Beschluss, eine „Serienkommission“ einzurichten, die beauftragt wurde, das Thema weiter im Blick zu halten und darüber zu berichten. Ein wichtiger und zentraler Impuls zur Stabilisierung und Weiterentwicklung unserer Serie. Wir waren damals nicht einer Meinung: Einer Meinung waren wir – natürlich - bezüglich des Inhalts des Antrags. Was wir – der damalige Vorstand - nicht wollten und konnten, war eine zusätzliche Kontrolle außerhalb der offiziellen Sportsgerichtsbarkeit. Die damals entstandene Serienkommission und

was ihr operativ folgte und was heute im Fahrerlager zu sehen ist, zeigt, dass Wendel hier zukunftsweisend Signale gesetzt hat. Übrigens einschließlich von Kontrollen des Technischen Kommissars, zum Beispiel zum Hubraum. Wendelin konnte gut Gegenpositionen austragen – und man konnte es mit ihm gut tun. Er wählte seine Linie mit Bedacht – und hielt sie dann auch konsequent. Weil eines klar war: „Immer wieder Formel Vau“. Ein zukunftsweisender Mensch für diesen Verein.

Technikvorstand Robert Waschak ergänzt: „Wendelin lebte in meinen Augen die damalige Formel Vau weiter, nur mit dem Genuss, dass es nicht mehr so beinhart wie zur aktiven Zeit war. Was Wendel auszeichnete, war sein ausgeprägter Sinn für Präzision in jeder Hinsicht. Deshalb verwunderte es wenig, dass er jedes Reglement genauest kannte und man anerkennend, von einem wandelnden Reglement-Lexikon sprechen konnte, was in so mancher Besprechung sehr hilfreich war. Auf der Strecke mit seinem stets perfekt vorbereitetem Kaimann Mark V konnte man lernen, was Ideallinie heißt. Wendelin war für mich der ruhige, stille, ausgeglichene Genießer in jeder Hinsicht. Ich habe für mich das Foto gefunden, dass dies meiner Meinung nach sehr gut widerspiegelt.“

Karl Holzinger vom Kaimann-Racing-Team: „Wendel war uns sehr verbunden, er hat seinen Kaimann vorbildlich bewegt und gepflegt! Mit seinem technischen Wissen um unsere Marke hat er uns sehr bei Restaurierungsarbeiten geholfen. Unser Master stand gerne mit ihm am Podest bei seinen zahlreichen Siegen in der Serie.“

Dreifacher Kaimann-Triumph am Salzburgring 2016: Podium mit dem Master

Clubfreund Axel Cordt: „Für mich war Wendelin immer ein aufgeschlossener, offener Mensch, der für seinen Sport glühte.“ Und Joachim Ohlinger: „Wendelin lernte ich 2012 bei meiner Recherche zu einem Formel-Super-Vau kennen. Immer klar in der Aussage, war es stets ein Gewinn mit ihm über das Leben und den Motorsport zu diskutieren. Er hatte Freude am Erzählen aus früheren Zeiten und aus seinem Leben mit dem Rennsport, zu dem später auch die Historische Formel Vau Europa gehörte. Das Reglement der FV war für ihn so wichtig, wie die Bibel für die Christen. Er gab sein Wissen gerne weiter und so entwickelte sich eine Motorsportfreundschaft, die immer aufs neue große Freude bereitete. Ich schätzte ihn sehr. Im Laufe seiner Krankheit blieb er stets positiv, klagte nie und hatte großes Vertrauen in seine Ärzte. Bis zu seinem Tod verfolgte er die Idee, eine Ersatzteileversorgung für die Formel Vau aufzubauen. Er fehlt mir sehr.“

„Urgestein“ und Freund Fred Hoenle: „Ein wirklich Guter ist von uns gegangen, ich habe die letzten Jahre mit ihm gelitten. ER WAR STARK. Ein Foto für alle, wie wir ihn kannten: Swimmingpool am Hockenheimring. Er hat sich immer über das Feuer aus meinem Auspuff gefreut. Lieber Wendel mach`s gut ich werde Dich nie vergessen. Dein Fred Feuerstein.“

***

Wendelin Egger wurde am 08. Dezember 1957 in Illertissen geboren. „Wendel“, wie ihn Freunde und Bekannte nannten, ging zunächst in Ritzisried zur Schule. Später wechselte er in die Schulen in Buch und Unterroth. Mit 16 begann er eine Lehre zum Elektroinstallateur. Anschließend rief die Bundeswehr, wo er sich für 8 Jahre als Fernmelder verpflichtete. Im letzten Bundeswehrjahr machte Wendel seinen Meister, besuchte die Meisterschule in Ulm und schloss diese 1985 erfolgreich ab. Es folgte der Schritt in die Selbstständigkeit als Elektriker in Ritzisried. 1980 heiratete Wendel Cornelia, seine Schulfreundin aus Jugendtagen. Zwei Kinder bereicherten das junge Familienleben: Katrin wurde 1982 geboren und Oliver, der später den elterlichen Betrieb übernehmen sollte, 1987. Die Familie blieb immer „in Rufweite“: alle seine Lieben wohnten in einem Teil Ritzisrieds, der „Egger Siedlung“ - so Wendel. Ab 1987 engagierte sich Wendelin in der örtlichen CSU. Es folgten 30 Jahre kommunale Arbeit im Marktrat im Dienste der Einwohnerschaft. Überliefert ist, dass der überzeugte Automobilist sich mit verkehrsberuhigten und Tempo 30-Zonen schwertat, wiewohl er letztlich dann doch – widerwillig – seine Zustimmung gab. Eine Gabe, die Wendel auch in anderen Kontexten auszeichnete, war es, Beschlüsse so erklären zu können, dass sie jedem/er verständlich wurden – wenn es denn wieder mal hieß „Was hend die in Buch scho wieder g’macht?“ Zudem

war Wendelin in der Freiwilligen Feuerwehr Ritzisried engagiert – und (natürlich!) im Automobilclub Babenhausen, wo er 5-mal Clubmeister wurde.
In den vergangenen vier Jahren hatte Wendelin mit gesundheitlichen Einschränkungen zu tun, die wochenlange Aufenthalte in Krankenhäusern erzwangen, seinen Optimismus jedoch nicht erschüttern konnten. Ein wichtiger Quell dafür war sicher seine Werkstatt mit den wunderschönen Rennfahrzeugen.
In Anerkennung seiner gesellschaftlichen Verantwortung und der jahrzehntelangen Tätigkeit in den Gremien des Marktrates wurde ihm im Frühjahr 2022 die „silberne Ehrennadel des Marktes Buch“ verliehen.

Wendelin Egger hat viel bewegt – auch in der und für unsere Formel Vau. Dass er jetzt nicht mehr unter uns ist, bewegt mich sehr.
Im Sinne seiner Formel Vau-Lebensgeschichte sollten wir deshalb weitermachen und sein Motto lebendig halten. Ebenso wie die Erinnerung an ihn.
„Immer wieder Formel Vau.“
Danke Wendel.

Immer ein interessierter und interessanter Gesprächspartner: Wendelin mit Arie Luyendyk.

Ein Mensch, der fehlen wird: Wendelin Egger im Kaimann

Literatur/Quellen

Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. 2. Auflage, View-Verlag, Bonn 2017, S. 336ff

Laudatio anlässlich der Verleihung der silbernen Ehrennadel des Marktes Buch (Frühjahr 2022)

Bilder

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.

Astrid Orthey

Dieter Knorrenschild

Josef Mayrhofer