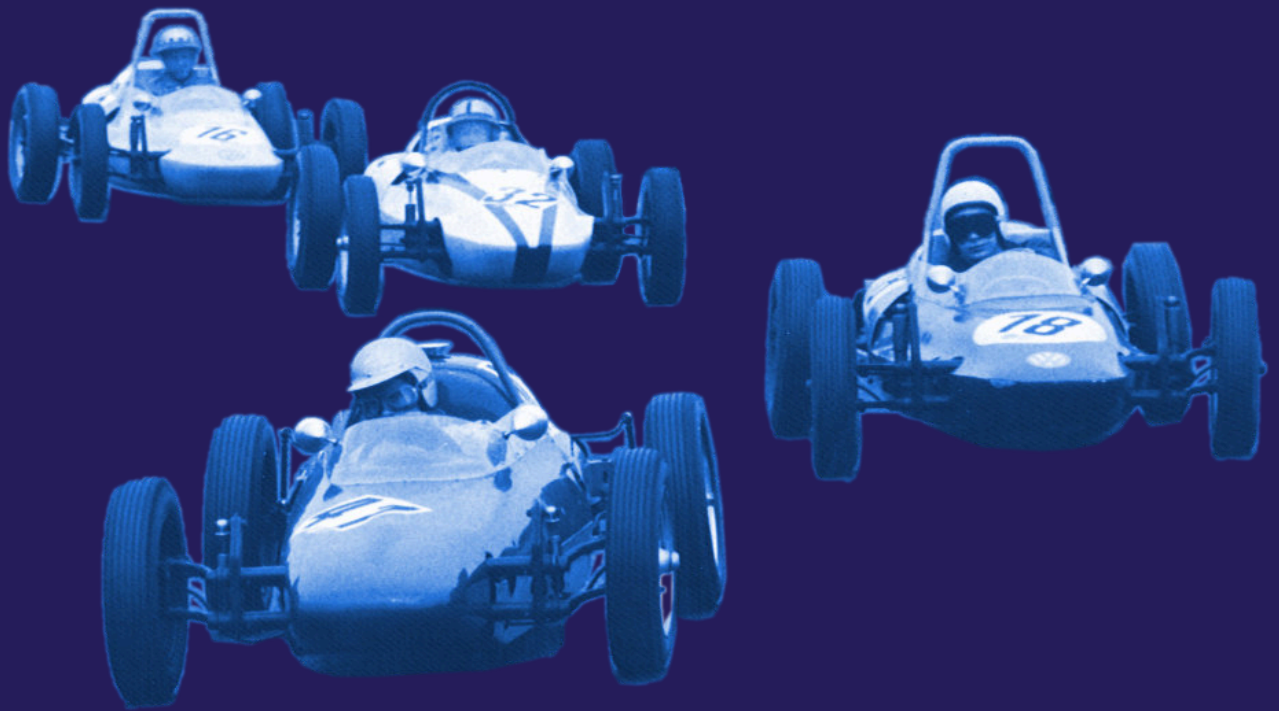


Rennsport für die Welt



60 Jahre Formel Vau
30 Jahre Historische Formel Vau Europa



Johanna Adenacker | Thomas Eder | Frank Michael Orthey | Lothar Panten | Kenneth Schlienz

Ein Buch über 60 Jahre Formel-Vau-Geschichte

1964–2024 Jahr für Jahr –

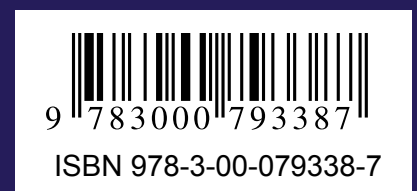
dazu viele nationale und internationale Fakten

Das Buch beschreibt das facettenreiche Kontinuum im Zeitstrahl der Motorsportgeschichte.

Es folgt dem Standardwerk „Formel Vau und Super Vau“, das 2017 beim „Auto Bild“-Buchpreis von einer Fachjury als bestes Motorsportbuch ausgezeichnet wurde, und zeigt nun weitere der noch vielen wenig bekannten Facetten dieses großen Dings mit den kleinen Rennwagen.

Diesmal geht es der Autorengruppe darum, den zeitlichen Bogen von den 1960er Jahren bis in die 2020er Jahre zu spannen. Die Leserinnen und Leser erhalten einen Überblick von den historischen Anfängen bis zu den heutigen vielfältigen Aktivitäten in der Formel Vau. Auch aktuell gibt es weltweit Motorsportevents und Serien, die sowohl mit historischem wie auch mit modernem Material auf der alten Basis an den Start gehen. Das Vergnügen geht also weiter. Hauptsache „born to be V“!

Mitarbeit: Rainer Braun (DE), Enrique Dueñas III (MX), Markus Hotz (CH), Thomas Keßler (DE), Mark Lawton (GB), Arie Luyendyk (NL), Yann Le Roux (FR), Dominique Nussbaumer (FR), Jo Pfannmüller (DE), Marc Pierre (FR), Geoff Russell (AU), Fernando Santos (BR), Lars-Göran Sjöberg (SE), Mark Spanbroek (NL), Andy Storer (GB), Etienne Tinant (BE), Theodore Vermaak (ZA), Gijs van Lennep (NL), Robert Waschak (AT) und Mitglieder der Historischen Formel Vau Europa e.V.

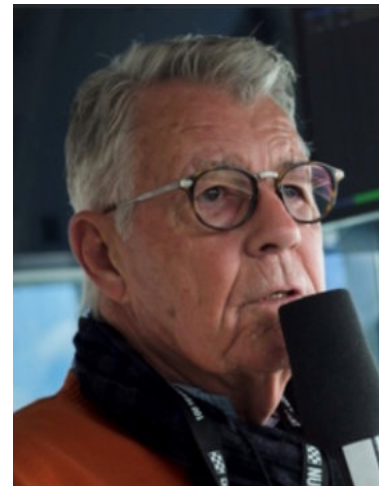


INHALT

| | |
|--|-----|
| Impressum, Bildnachweis, Bibliografie und Dank | 2 |
| Vorworte | |
| Rainer Braun | 4 |
| Arie Luyendyk | 6 |
| Am Vorstart | |
| Rennsport für die Welt (<i>die HerausgeberInnen</i>) | 9 |
| Die ganze Geschichte: Jahr für Jahr Formel Vau (<i>Lothar Panten, Frank Orthey, Mitarbeit Thomas Keßler</i>) | 15 |
| Große Klasse in sieben Klassen: | |
| Wie sie heute fahren: Klassen, Gruppen und Formate (<i>Frank Orthey</i>) | 95 |
| Kennen Sie die? | |
| Ein Blick ins Vau-Wiki (<i>Frank Orthey</i>) | 103 |
| Vau-Persönlichkeiten im Rückspiegel | |
| Persönlichkeiten der Formel Vau: Frauen (<i>Johanna Adenacker</i>) | 113 |
| Die besondere Formel-Vau-Geschichte: Der Große Preis von Israel im November 1970 (<i>Markus Hotz</i>) | 122 |
| International am Start: Eine Formel erobert die Welt | |
| Australien (<i>Geoff Russell</i>) | 130 |
| Belgien (<i>Etienne Tinant</i>) | 134 |
| Brasilien (<i>Fernando Santos</i>) | 138 |
| Frankreich (<i>Marc Pierre, Mitarbeit Dominique Nussbaumer</i>) | 146 |
| Großbritannien (<i>Andy Storer und Mark Lawton</i>) | 153 |
| Mexiko (<i>Enrique Dueñas III und Yann Le Roux</i>) | 158 |
| Niederlande (<i>Mark Spanbroek</i>) | 163 |
| Schweden (<i>Lars-Göran Sjöberg</i>) | 173 |
| Südafrika (<i>Theodore Vermaak</i>) | 181 |
| 30 Jahre Historische Formel Vau Europa e.V. | |
| Warum ausgerechnet Formel Vau? (<i>Robert Waschak</i>) | 187 |
| Große Pläne – hohe Erwartungen – es grüßt die Realität (<i>Jo Pfanmüller</i>) | 190 |
| Warum machen die das heute? (<i>Frank Orthey</i>) | 193 |
| Wer liebt die Formel Vau? (<i>Lothar Panten</i>) | 203 |
| #FormelVau #Jugend: Geschichte, Geschichten und Bilder (<i>Frank Orthey</i>) | 212 |
| Frauen in der Historischen Formel Vau Europa (<i>Johanna Adenacker</i>) | 226 |
| Vau wie Verantwortung: Mit glorreicher Vergangenheit in eine nachhaltige Zukunft (<i>Frank Orthey</i>) | 230 |
| Anhang | |
| Meisterschaftstabellen (<i>Kenneth Schlienz</i>) | 238 |

VORWORT

Von Rainer Braun



Es ist mir Ehre und Vergnügen zugleich, das Vorwort für diese umfangreiche Formel-Vau- und Super-Vau-Dokumentation zu schreiben. Und ich muss auch nicht lange nach Worten suchen, denn wer wie ich das Glück hatte, diese wunderbar unbeschwerten Formel-Vau-Jahre als Fahrer, Journalist und Streckensprecher vom ersten Rennen in Deutschland an mitzerleben, behält diese Erinnerungen ein Leben lang im Herzen.



1965 beim Formel-Vau-Wanderzirkus

So ist mir natürlich auch das erste Juli-Wochenende 1965 am Nürnberger Norisring in bester Erinnerung. Dort fuhr die gerade aus den USA importierte Formel Vau ihr erstes Rennen auf deutschem Boden. Und ich mittendrin als „Gastfahrer“ mit Sakko, Krawatte, geliehenem Helm und einer hurtig ausgestellten Tageslizenz für 5 D-Mark.



Am Norisring 1965 in Schlips und Kragen

Beach und Formcar waren die ersten Chassis mit 1200-ccm-VW-Triebwerken, die schon durch professionelle Konstruktionen wie Austro Vau, Kaimann oder Fuchs und stärkere 1,3-Liter-VW-Motoren abgelöst wurden. 1971 stieß die Formel Super Vau mit 1,6 Liter Hubraum als größerer Bruder hinzu, für beide VW-Formel-Klassen gab es getrennte Landesmeisterschaften und ein Europa-Championat.

Was hat die Formel Vau für spätere Superstars hervorgebracht – alles gute Typen, denen das Wort Freundschaft und Kameradschaft selbst im harten Konkurrenzkampf damals noch etwas bedeutete. Und alle haben sie große Karriere gemacht, oft endete ihr Aufstieg in der Königsklasse Formel 1. Viele sind leider nicht mehr unter uns, aber die Namen bleiben für immer: Niki Lauda, Harald Ertl, Jo Gartner, Gunnar Nilsson, Tom Pryce, Helmut Koinigg oder Freddy Kottulinsky.

Glücklicherweise gibt es aber auch noch lebende, einst erfolgreiche Formel-Vau-Stars, deren wilde Rennschlachten in bester Erinnerung geblieben sind. Ich denke da vor allem an den Dr. Helmut Marko (81), Arie Luyendyk (70), Keke Rosberg (75), Erich Breinsberg (83) oder Günther Huber (82).

Mein Gott, was waren das für schöne Zeiten und Jahre. Neid, Missgunst, Intrigen und Proteste – das alles waren Fremdwörter für uns. Stattdessen gemeinsame Kneipenbesuche, Pokerrunden bis weit nach Mitternacht, zu fünft im Zweibettzimmer nächtigen – drei im Doppelbett, zwei am Boden. Alles heute im Rennsport undenkbar.



Im Renneinsatz

Umso dankbarer bin ich dafür, noch immer Kontakt zu einigen meiner alten Formel-Vau-Konkurrenten und -Freunde zu haben, wie zum Beispiel Erich Breinsberg, Helmut Marko, Keke Rosberg, Arie Luyendyk oder Günther Huber. Sie alle, ob lebend oder verstorben, haben für jene Faszination gesorgt, von der die Formel Vau noch immer zehrt und lebt.

Zwar haben die Österreicher uns seinerzeit alle besonders in den Anfangsjahren der Formel immer wieder gnadenlos rasiert, aber Spaß und gute Stimmung untereinander haben den Frust über reihenweise verlorene Rennen stets wettgemacht.

Und die „Historische Formel Vau Europa“, die zusammen mit dem Jubiläum „60 Jahre Formel Vau“ zeitgleich ihr 30-jähriges Bestehen als „kleines Jubiläum“ feiert, wird dafür Sorge tragen, dass all diese großartigen Erinnerungen nicht in Vergessenheit geraten und von Generation zu Generation weitergetragen werden.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen viel Vergnügen mit der Zeitreise durch 60 Jahre Formel Vau.

These good times will never come back.

Herzlichst

VORWORT

Von Arie Luyendyk



Für viele junge und ältere Menschen, die von Rennwagen träumten, waren die mit diesem Traum verbundenen Kosten eine große und oft nicht zu lösende Herausforderung. Dann kam die Formel Vau. Volkswagen hatte die Idee, ein günstiges Rennauto zu ermöglichen, in dem preiswerte VW-Teile Verwendung fanden, die direkt bei den VW-Händlern erworben werden konnten. Für noch kleineres Geld konnten die Teile auch vom Schrottplatz gekauft werden.

Die Idee für eine Formel-Vau-Serie mit freistehenden Rädern kam von Hubert Brundage. Sie ermöglichte es vielen aufstrebenden Rennfahrern, ihren Traum zu verwirklichen. In anderen Veröffentlichungen habe ich geschrieben, dass meine Karriere ohne die Formel Vau und später die Formel Super Vau früh zu Ende gewesen wäre. Auch die Langlebigkeit der Serie ebnete mir den Super-Vau-Weg nicht nur in Europa, sondern auch in den Vereinigten Staaten. Ein Weg, der mich letztlich zu einer erfolgreichen IndyCar-Karriere führte.



Sieg in Milwaukee 1984



Mein Vater Jaap im
4711-Irish-Moss-Karringer

Mein Vater Jaap fuhr in den 1960er und 1970er Jahren Formel Vau und gewann 1972 die Meisterschaft der westeuropäischen Zone. Es war das Jahr, in dem ich selbst begann, in der Formel Vau zu fahren.

In diesem Jahr fuhren mein Vater und ich gegeneinander. Ein paar Mal lagen wir gemeinsam in Führung, was eine großartige Erinnerung ist. Wir fuhren identische Karringer, die von Horst Karr gebaut wurden. Unsere Autos waren in einem wunderschönen Grün lackiert und hatten dasselbe Sponsoring, nämlich 4711 Sir Irish Moss.



Mein Vater Jaap und ich mit dem Karringer

Ich besitze den Formel Vau meines Vaters immer noch und habe ihn restaurieren lassen. Nachdem er bei einem Brand schwer beschädigt wurde, wird er nun erneut restauriert. Die Formel Vau wird immer einen besonderen Platz in meinem Herzen haben. Während der vielen Jahre, in denen ich Super Vau fuhr, traf ich viele wunderbare Menschen, die für Volkswagen arbeiteten, und viele Fahrer und Mechaniker, die Freunde wurden und es bis heute sind. Die reiche und beeindruckende Geschichte der Formel Vau ist etwas, das es zu bewahren gilt. Es wurden auf der ganzen Welt so viele Rennen gefahren und so viele talentierte Fahrer hervorgebracht. Ich bin stolz, Teil dieser Geschichte zu sein.

Am Vorstart: Rennsport für die Welt

Von Johanna Adenacker, Thomas Eder, Frank Orthey, Lothar Panten und Kenneth Schlien

Am Vorstart machen sich Fahrerinnen und Fahrer bereit für die Geschehnisse und Geschichten, die gleich auf der Strecke in Ausführlichkeit folgen, sind freudig und gespannt erwartungsvoll – und gehen nochmals all das durch, was da nun auf sie zukommt. In dem Wissen, dass es immer auch anders kommen könnte.



Die Formel Vau am Vorstart in Hockenheim 2024 – danach gibt es wieder Rennsport für die Welt auf der Piste.

Formel Vau, oder je nachdem Formel V oder Formula Vee oder Formule Vé, das ist eine tolle Geschichte. Eine tolle Geschichte, gemeint als Idee, die wiederum Geschichte geschrieben hat – und dabei ungezählte Geschichten hervorzubereitete, die uns bei der Arbeit an diesem neuen Buchprojekt immer wieder begeistert – und ja: bezaubert – haben. Diese Geschichten waren und sind für uns „Rennsport für die Welt“.



Die Formula Vee in Nassau bei der Bahamas Speed Week – die vorher gestarteten Käfer sind bereits überrundet – prima Geschichte.

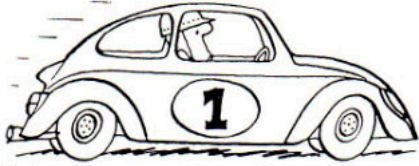
Diesen Titel rechtfertigt nicht zuletzt, dass wir von der wohl erfolgreichsten Nachwuchsrennserie aller Zeiten sprechen. Weltweit. Deren Geschichte reicht bis Ende der 1950er Jahre zurück, als in den USA der Nardi entstand – ein ambitionierter Formel-Vau-Vorläufer. Geleitet von dem Motto, „Motorsport für Jedermann“ zu ermöglichen, entstand in den USA 1963 die erste Serie.

Mit Porsche-Hilfe kam die Idee über den großen Teich und eroberte innerhalb von zwei Jahren Europa. Tolle Geschichte eben: 1964 kamen die ersten Fahrzeuge, 1965 wurden sie von Porsche auf Promotion-Tour geschickt. „Sollen wir schieben helfen?“ Das war und ist der eher ambivalente Klassiker der Vau-Berichterstattung. So jedenfalls sollen die Zuschauer beim ersten Auftritt des „Porsche-Wanderzirkus“ angesichts der klobig anmutenden Monoposti mit VW-Käfer-Technik beim Eberbacher Bergrennen im Mai 1965 gerufen haben. Marketingmäßig war das, wie vieles andere, was damals gemacht und veröffentlicht wurde, ziemlich klug. Und dass das, was sich die Amerikaner so ausgedacht hatten, so skurril wirkte, machte die Geschichte umso interessanter: Serienteile vom VW-Käfer in einem schlichten Gitterrohrrahmen verbunden und mit einer leichten Kunststoffkarosserie bedeckt. Fertig war der Volks-Rennwagen. Huschke von Hanstein und Ferry Porsche fanden das eine reizvolle Idee und nahmen sie nebst zwölf Fahrzeugen gleich mit nach Europa. Ben Pon folgte in den Niederlanden mit zehn Formel-Vau-Fahrzeugen.

Die spöttischen und skeptischen Stimmen verstummten bald. 1966 gab es die erste offizielle Serie in Deutschland. Insbesondere die Österreicher mit Kurt Bergmanns Kaimann in Wien und Porsche Salzburg mit dem „Austro Vau“ verhalfen der jungen Formel Vau zu einem deutlichen Qualitätssprung. Parallel starteten weltweit erste Serien, wie beispielsweise in Südafrika, wo die Formula Vee seit 1966 bis zum heutigen Tage eine aktuelle Rennserie bietet. Worüber hier zu berichten sein wird.

Angesichts des manchmal überambitionierten Treibens der jungen Wilden nannte Rainer Braun, selbst aktiver „Vau-Mann“ der allerersten Stunde, dem wir herzlich für sein Vorwort danken, die Formel Vau „die wildeste Rennserie aller

Zeichner René Schöni dachte nach und kam zum Schluss, die Formel-V-Rennwagen könnten noch auf viel einfachere Art und Weise hergestellt werden. Er hat sein Verfahren beim Patentamt angemeldet und verkauft auf Anfrage gerne Lizenzen.



Sie können so Rennen fahren (und verlieren)



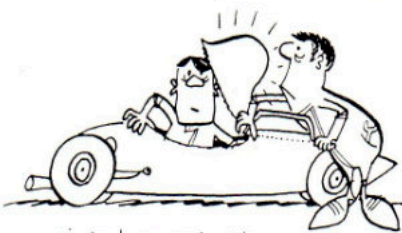
..... oder den Wagen abändern



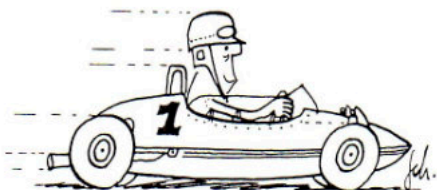
..... die restlichen 3 Sitze wegschmeissen



..... Blech oder Kunststoff drumwickeln



..... ein Loch rausschneiden

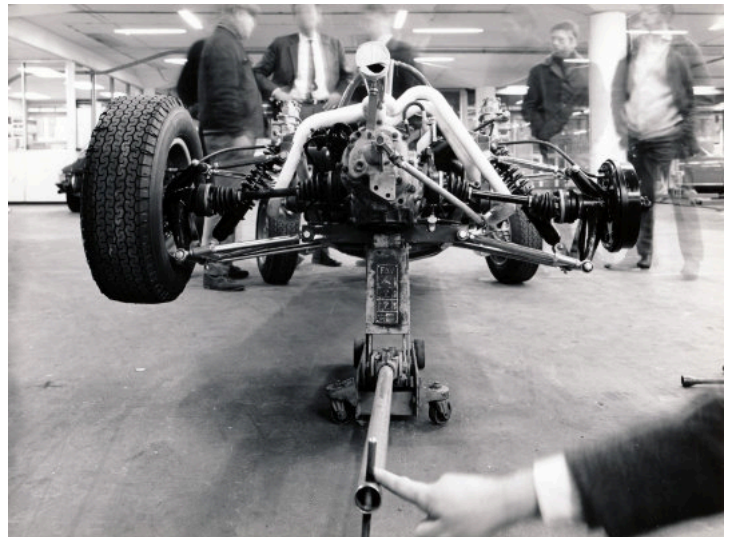


..... und so Rennen fahren (und gewinnen!?)

1965 in der „Powerslide“ – der Rennwagen für Jedermann

Zeiten“. Starterfelder von bis zu 70 Fahrzeugen stürzten sich in heftige Schlachten, bei denen erbittert und oft grenzwertig um höhere Weihen gerungen wurde. Einige erlangten diese. Die Formel-1-Weltmeister Niki Lauda und Keke Rosberg sind die meistgenannten der großen Motorsport-Geschichten, die die Formel Vau hervorbrachte. Arie Luyendyk wurde 1977 europäischer Super-Vau-Champion und 1984 in den USA SCCA-Super-Vee-Gold-Cup-Sieger. Es war sein Start in eine große IndyCar-Karriere mit zwei Siegen beim Indianapolis 500. Danke Arie für Dein Vorwort!

Mit dem rasanten Wachstum der Vau-Bewegung ging auch die technische Entwicklung einher: Das Reglement wurde geöffnet, das Kühlgebläse verschwand und es wuchsen seitlich Zweivergaseranlagen aus den hochgezüchteten Käfermotoren. Als diese an ihre Grenzen gerieten, kam der Impuls zur Innovation wieder aus den USA. Der wunderschöne US-Formel-Super-Vau-Beach-Prototyp wurde ausführlich durch den Formel-Vau-Europameister von 1967, Günther Huber aus St. Pölten, getestet, der hierzulande als Entwicklungsfahrer beauftragt war. Erste Fotos des Fahrzeuges entstanden damals in der MAHAG-Tiefgarage in der Schleibingerstraße in München.



Der erste Beach-Super-Vau, wie er aus den USA kam – quasi am europäischen Vorstart in der MAHAG-Tiefgarage in München.

Nach den Huber-Tests setzten die Europäer auf 1600er-Typ-4-Motoren statt auf die ursprünglich angedachten, wenig standfesten Typ-3-Aggregate. Nach der ausführlichen Testerei folgte auch diesmal eine Promotion-Tour, geleitet mit einem feinen Händchen für großes Marketing-Geschick. Als der damalige Kronprinz und spätere König Carl Gustaf öffentlichkeitswirksam in den Volant griff, machte Huschke von Hanstein selbst die Einweisung. Die neue Serie boomte mit hochkarätigen Startern und Konstruktionen. Als später auf wassergekühlte Golf-Motoren umgerüstet wurde, war sie schneller als die Formel 3. Das Niveau war ebenso wie die Kosten hoch. Zu hoch. Walter Lechner sen. war 1982 der letzte Europameister. Dann war Schluss. Und doch nicht. Unverzagte machten im „Rennsportclub 77“, der „Formel V Deutschland“ weiter. Letzte neue Fahrzeuge entstanden 2010. Im Kapitel „Die ganze Geschichte“ bringen wir diese hier angedeutete Story Jahr für Jahr auf einem Zeitstrahl zur Sprache, der 1964 beginnt und 2024 (vorläufig in diesem Buch, aber sicher nicht wirklich) endet. 60 Jahre Formel Vau!

Heute ist diese ganze Geschichte der Formel Vau in der Historischen Formel Vau Europa vereint. Der gemeinnützige europäische Verein bringt Formel-Vau- und Super-Vau-Fahrzeuge zwischen 1964 und 2010 in sieben Klassen

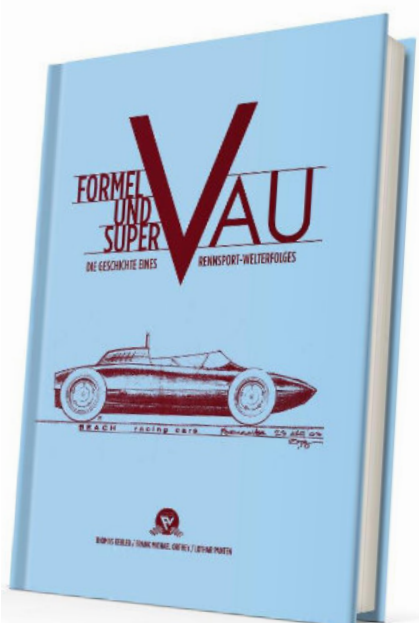


Die Formel Vau war und ist eine Klasse für sich – hier in einem zeitgenössischen Titel.

auf die Strecken. Denen gilt das Kapitel „Wie sie heute fahren: Klassen, Gruppen und Formate. Große Klasse in sieben Klassen!“

Die Formel Vau hat Geschichte geschrieben – und sie hat Geschichten produziert, denen sich die Historische Formel Vau Europa e.V. verbunden und verpflichtet fühlt. Im großen Formel-Vau-Buch, das 2017 den „Auto-Bild“-Buchpreis für das beste Motorsportbuch erhielt, haben wir dazu auf rund 400 Seiten ausführlich geschrieben (Keßler/Panten/Orthey 2017).

Das als bestes Motorsportbuch 2017 ausgezeichnete Vorgänger-Buch



Seither ist das Archiv weiter angewachsen – und es kommen immer noch neue, alte Geschichten unserer „Heads“ zum Vorschein, die erzählt gehören. Wir greifen im Kapitel zu Formel-Vau-Persönlichkeiten die Frauen heraus und beleuchten ihre Leistungen in der Formel-Vau-Geschichte. Einschließlich der Schattenseiten.

Eine ganz besondere Vau-Geschichte erzählt der Schweizer Markus Hotz (HORAG). Sie führt uns im November 1970 nach Israel. Die besondere Geschichte, die uns der Teilnehmer der europäischen Abordnung von damals über den Großen Preis von Israel 1970 erzählt, hatte auch die Folge, dass sich die Reise in der Namensfindung und -gebung für den sich ankündigenden Familienzuwachs niederschlug. Der trägt seither den Namen David. Eine eindrucksvolle Geschichte!



Werbeanzeige für den Grand Prix von Israel

Zudem hat die Vau-Forschungsabteilung mittlerweile im Online-Vau-Wiki Informationen zu mehr als 490 „Marken“ weltweit zusammengetragen – seit 2022 kamen über 250 neue (alte!) hinzu. Und ständig tauchen neue alte Namen auf. Wir haben ihnen einen Platz in diesem Buch gewidmet. Schauen Sie mal, wen Sie kennen und wer uns noch fehlt. Einige von ihnen stellen wir vor – hoffentlich macht das Lust auf mehr.



Vau-Wiki – hinter diesem Button auf der Website der Historischen Formel Vau Europa verbergen sich weltweit derzeit fast 500 Formel-Vau-Hersteller

Und ja: Die ganze Geschichte wurde, war und ist international. Mithilfe unserer internationalen Gastautoren, die auch unsere Vau-Freunde sind, richten wir ausgewählte geschichtsträchtige Blicke nach Australien, Belgien, Brasilien, Frankreich, Großbritannien, Mexiko, die Niederlande, Schweden und Südafrika.

>> RENNSPORT FÜR DIE WELT – VORSTART

Für die Pflege der Historie der Formel Vau zeichnet in Nachfolge der „Formel Vau Europa“, aus der später Volkswagen Motorsport hervorging, seit 1994 die Historische Formel Vau Europa verantwortlich. Rund 300 Mitglieder aus 15 Ländern mit über 200 rennbereiten Fahrzeugen bringen die Geschichte seit nunmehr 30 Jahren aktiv auf die europäischen Rennstrecken. Auch das gehört gefeiert – und auch diese Geschichten würdigen wir in diesem Band in einem Kapitel mit Beiträgen der Mitbegründer und der Frage, warum die das machen – und wer das denn ist, der- oder diejenige, die Formel Vau liebt. Mit Blick in die Runde unserer Mitglieder zeigt sich Vielfalt, auch bei den Frauen in der Historischen Formel Vau Europa: Pro Diversity.

Und ja, gebraucht wird die Jugend, die es seit einigen Jahren zunehmend aktiv gibt. Und das Ganze soll möglichst nachhaltigen Bestand haben: „Vau wie Verantwortung“ heißt die Idee und das Projekt der Historischen Formel Vau Europa für die zukünftige Geschichte, damit das so weitergehen kann mit dem „Rennsport für die Welt“.

In dieser Welt gab es bisher ungezählte Meisterschaften. Wir haben ein Forschungsprojekt gestartet, um zu erheben, welche es weltweit gegeben hat und gibt – und mit welchen Ergebnissen. Diese vorläufigen Meisterschaftstabellen gibt es im Anhang. Wir forschen weiter.

Zu alledem haben wir einiges selbst geschrieben, bei anderem haben wir auf kompetente Gastautoren aus unserem weltweiten Netzwerk zurückgegriffen. Danke für Eure Mitwirkung und Eure Geschichten.

Und ja: Vollständigkeit geht anders. Das haben wir sehenden Auges in Kauf genommen. Obwohl sich mit dem 400-Seiten-Wälzer von 2016/2017 und dem vorliegenden Bild schon eine schöne Vau-Forschungslandschaft abzeichnet, ist klar, dass auch dies nur ein nächster Schritt ist, um die faszinierenden Geschichten zu suchen, zu recherchieren, sie zu finden und sie dann weiterzugeben. In kleinen Schritten verfolgen wir diesen Forschungsprozess auch im online erscheinenden FV m@gazine, das wir zweimal im Jahr herausbringen.

Viel Spaß bei der Lektüre der Geschichten, die wir hier für Sie und Euch zusammengetragen haben. Die Überschrift all dieser Geschichten heißt: Rennsport für die Welt.

Born to be V!

Die HerausgeberInnen

Nachsatz: Ach ja, da ist noch die Sache mit „V“ oder „Vau“. So oder so? Wir haben das 2016 ausgiebig beforscht. Ergebnis: Es ist unterschiedlich. So bleibt es auch. Denn diese Unterschiedlichkeit steht für Lebendigkeit, die sich in der Sprache spiegelt. So halten wir es auch mit den feinen Unterschieden beim Gendern ;-)



HerausgeberInnen



Johanna Adenacker

Geboren 1998 und Mitglied des Vereins seit 2020. Mit ihrem RPB fährt sie seit 2021 aktiv in der Formel V. Beruflich beschäftigt sie sich mit dem Laserstrahlschweißen im Vakuum.



Dr. Thomas Eder

Jahrgang 1952, aktiv in der Formel Vau von 1972 bis 1976 und ab 2016 in der Historischen Formel Vau Europa. In der Zeit dazwischen arbeitete er als Pharmazeut in seiner eigenen Apotheke. Funktionen in der HFVE: Serienkoordinator und Kurator.



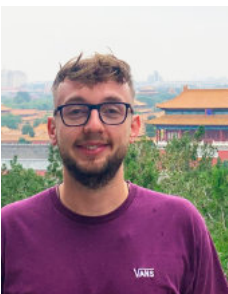
Dr. Frank Michael Orthey

Geboren 1961, arbeitet beruflich als Berater, Coach und Autor, Vereinsmitglied der Historischen Formel Vau Europa e.V. seit 1997, aktiv auf den Strecken von 2000 bis 2019. Ehrenvorsitzender des Vereins, den er von 2007 bis 2017 leitete. Arbeitsschwerpunkte im Verein: Öffentlichkeitsarbeit, Projekt „Vau wie Verantwortung“.



Lothar Panten

1958 geboren, selbständiger Dipl.-Psych. für Personal- und Organisationsentwicklung, langjähriger Geschäftsführer des Vereins, Co-Autor des Buches „Formel Vau und Super Vau“.



Kenneth Schlienz

Erblickte 1996 das Licht der Welt und ist Vereinsmitglied seit 2015. Hauptberuflich im weltweiten Logistikgeschäft tätig, debütierte er 2017 auf der Rennstrecke und wenig später auch in der vereinseigenen Presseabteilung.

Die ganze Geschichte

Jahr für Jahr Formel Vau

Von Lothar Panten und Frank Orthey, Mitarbeit Thomas Keßler

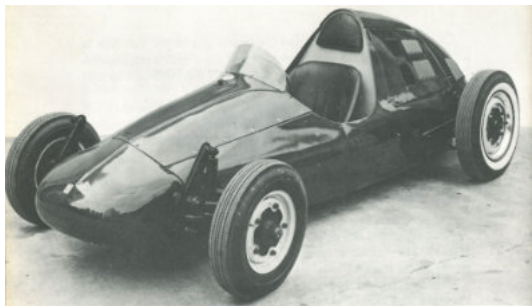
60 Jahre Formelsport übersichtlich darstellen ist kein leichtes Unterfangen. Vollständigkeit? Unmöglich!

Was also hier gelesen und hoffentlich genossen werden kann, ist ein Überblick mit Eckpunkten und Ereignissplintern. Bis heute wird Formelsport mit diesen Rennwagen aktiv betrieben.

Einen erheblichen Anteil hat zwischenzeitlich, national und international, der historische Rennsport, der weltweit fröhliche FV-Urständ feierte. Wir beschreiben daher die Geschichte in ebendieser Kontinuität. Also eine hoffentlich noch lange andauernde, kontinuierliche Bewegung, die sich immer wieder neu erfindet, nachdem sie im Jahrhundert des Verbrennungsmotors ihre ganz große Zeit hatte.

Die erste Marken-Formelserie der Welt geht auf die Idee eines gewissen Hubert Brundage zurück, Gründer des heute noch in den USA weithin bekannten „Brumos Porsche“-Rennstalls. Dieser Mensch hatte schon Anfang der 50er Jahre sog. „Specials“ auf Basis des VW Typ 1 bei großen Rennen an den Start gebracht – etwa bei den 12 Stunden von Sebring.

Die seit 1958 bestehende Formel Junior wurde innerhalb kürzester Zeit von den in der Formel 1 tätigen britischen Rennställen „in Beschlag“ genommen. Das Ziel einer bezahlbaren Nachwuchsklasse im Formelsport war damit hinfällig. Brundage meinte, man müsse die ganze Sache anders aufziehen – technische Basis solle die serienmäßige (!) Technik des VW Käfer sein. Der



Der Vau-Vorläufer Nardi zur Entstehungszeit

bei Enrico Nardi in Italien gebaute Prototyp war dann der Auftakt für einen rasanten Siegeszug dieser nur vermeintlich primitiven Rennformel.

In den USA ging es 1962 mit einzelnen Rennen los, man musste noch in gemischten Felder starten. Ab 1963 durch die Aufnahme bei der international hoch geachteten „Bahamas Speed Week“ quasi geadelt, hatte auch der Sports Car Club of America (SCCA) ein Einsehen und die Formel Vau war nun offiziell eine eigene Rennwagenklasse mit nationaler Meisterschaft. Erste professionelle Hersteller mit großen Stückzahlen waren Formcar und Beach. Aber auch Eigenbauten ambitionierter Hobby-piloten gab es von Anfang an.



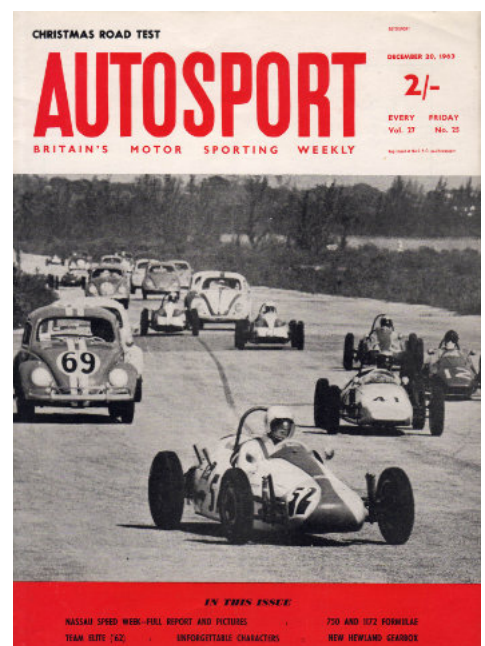
Nardi beim 50th Anniversary in Daytona 2013

Lange vor Dingen wie Internet und Smartphone machte diese Entwicklung weltweit von sich reden und lockte u.a. Besuch aus Deutschland an ...



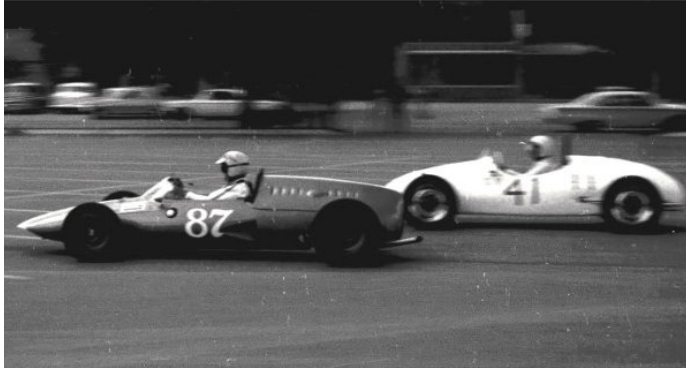
Formcar 1962

Die Formula Vees haben es auf den Titel der Dezemberausgabe der Autosport 1963 geschafft. Damals noch mit Käfern.

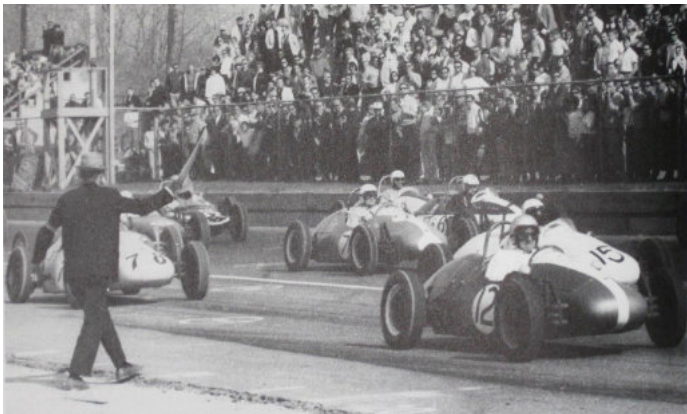


1964 >> DIE IDEE IST GEBOREN

Amerika spielte eine große Rolle im VW-Konzern. Als Absatzmarkt und als Ideenquelle für eine Nachwuchsformelserie. Die Verknüpfung mit Porsche war eng. Genauer findet sich im Buch „Formel Vau und Super Vau - Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolges“.



De Tomaso Formula Libre Isis 87 gejagt von einem Formula-Vee-Formcar 1964



Vineland Speedway 1994



Bruce McLaren 1964 beim Start ganz vorne in Nassau

Zwei Autos von Beach und Formcar wurden geordert, so ganz sicher war man sich noch nicht, ob diese tolle Idee wirklich als



Vee-Track-Action

solche zu betrachten war. Nach von Trips' Tod in Monza und dem Ausstieg von Mercedes nach der Katastrophe in Le Mans aus dem Motorsport war es ruhig geworden im deutschen Fahrerlager. Gleichzeitig sahen die Verantwortlichen die Chance und die Sinnhaftigkeit einer gezielten Fahrernachwuchsförderung.



Am Start – Greenwood Roadway 1964

Zwei Autos gekauft, mit VW-Komponenten aus dem Werk versehen, bei Porsche zusammengebaut. Der Anfang ist gemacht! Versuchsfahrten inklusive. Ferry Porsche, Carl H. Hahn (zu der Zeit Chef von VW of America), Huschke von Hanstein sind Namen, die die nächsten Jahre bestimmen. Sie kaufen weitere Autos nach, bringen die Sache in Gang und auch in Holland wird VW-Importeur Ben Pon schon aktiv.

In Amerika läuft bereits die nationale Meisterschaft des SCCA und man kann von einem ersten Boom dort sprechen. Die landesweite „Formula Vee Association“ bündelt schon die Interessen der Fahrer und Fahrerinnen und vertritt diese gegenüber den Motorsportbehörden und Rennveranstaltern – sehr professionell für diese frühe Phase der Entwicklung! Sprachrohr der Szene ist die monatlich erscheinende „Vee Line“.

Ray Caldwell, der zunächst die Autodynamics baute, später auch unter seinem eigenen Namen Rennwagen anderer Klassen (z.B. Formel Ford), holte sich den ersten Meistertitel der Formel-Vau-Geschichte.

1965 >> EIN WANDERZIRKUS IM RENNSPORT

1965 war das „Probejahr“ der Formel Vau in Europa. Weithin bekannt ist mittlerweile, dass weitere zehn Autos (Beach und Formcar) in den USA zugekauft und auf Transportern zum Bergrennen Eberbach an den Start gebracht wurden. Dazu kamen die beiden Wagen aus dem Jahr 1964.



Der Porsche-Wanderzirkus in einem Fahrerlager



Klassisches Foto des Wanderzirkus

Obwohl noch nicht völlig klar ist, wer eigentlich welche Ziele verfolgte (warum engagierte sich z.B. Porsche?), ging man die Sache professionell und mit Perspektive an. Es war der Start für ein 13-jähriges Engagement von VW im Nachwuchsformelrennsport und führte zur erfolgreichsten Lancierung einer Markenformelserie, die es gibt. Erfunden haben es die Amerikaner, toll fand es die ganze Rennsportwelt.



Die MAHAG holt einen Formel-Vau-Renner beim Hersteller Alzmetall ab.



Werner Müller in Aktion beim Flugplatzrennen in Wien-Aspern



Klassiker von H-P Seufert am Nürburgring 1965

Die Meisterschaft startete erst 1966. Aber es gab schon einige Rennbeteiligungen. Parallel wurde für 1965 an den ONS-Bestimmungen für die Formel Vau als eigenständige Rennwagenklasse gestrickt. Elf Präsentationstermine auf Berg- und Rundstrecke ließen kaum Luft zum Atmen. In Holland fuhr man auch schon, Ben Pon hatte ebenfalls zehn Fahrzeuge bestellt. In Belgien begann Edmond Pery die Apal-Wagen zu bauen – in Deutschland vertrieben durch den bekannten VW-Tuner Oettinger. Als bedeutender deutscher Formel-Vau-Konstrukteur muss hier unbedingt Heinz Fuchs genannt werden, der als Mitarbeiter bei Porsche in Stuttgart die Anfänge hautnah miterlebte und sich bald ganz der Formel Vau verschrieb. Auch in Europa fuhren noch 1200-ccm-Fahrzeuge, was sich schon 1966 für die Meisterschaften änderte.

Man war nicht nur begeistert nach Eberbach. Es klang auch deutliche Skepsis durch. Zu wenig PS, zu wenig Schub, kein gutes Fahrwerk. Das Urteil zur Premiere fiel gemischt aus. Gerhard Mitter, also einer der besten Rennfahrer Deutschlands zu dieser Zeit, war nicht begeistert: „Straßenlage wie eine Kuh“.

1966 >> FORMEL-FRÜHLING IN EUROPA



Elke Sommer posiert mit Formel Vau am Nürburgring.

Weniger bekannt: Am Eberbacher Berg infizierte sich Jochen Mass mit dem Rennsportvirus. Eine Bekannte war als Streckenposten engagiert, Jochen begleitete sie und fortan interessierte er sich auch für den Rennsport. Jahre später, 1971, als erfolgreicher Super-Vau-Fahrer im Team von Eberhard Winkler, wurde er wohl nur deshalb nicht Meister, weil es mit der Karriere schon weiter aufwärts ging Richtung Formel 1 und er nicht genügend Rennen bestreiten konnte.

In den Staaten nehmen immer mehr Hersteller ihre Arbeit auf, oft auch nur in kleinen Stückzahlen. Sie stellen den künftigen Vau-Piloten nun vor die Qual der Wahl. Genannt seien hier Ed Zink, John Zeitler oder Gerald Mong mit seinen „Bobsy“.

Inoffizieller Meister wird Dan Fowler auf Beach, als Sieger des großen Saisonfinales beim „American Road Race of Champions“. Offizielle Meisterschaftsehren erhalten parallel die Gewinner der sechs regionalen SCCA-Divisionen.



US-Renntransporter von Warren Stephens 1965



Hanno Schmitz-Le Hanne im Formcar der AvD-Sportfahrschule des Crefelder Automobilclubs, der er als Instruktor angehörte

VW Deutschland, im Jahr 2024 leider ohne Motorsportabteilung, sorgte für organisatorische Professionalität. VW Amerika beginnt aufzutauen und legt die Reserviertheit gegenüber dem Motorsport langsam ab – Händlern wird empfohlen die Aufmerksamkeit durch Vau-Wagen im Ausstellungsraum zu erhöhen! „Shocking!“



Werner Müller im Fuchs mit jungem Publikum

Auf der technischen Seite war es gelegentlich amateurhafter. Das sollte es sein, aber Leute wie Fuchs, Dubler, Bergmann, Huber und viele andere wollten mehr und machten bald mehr.

Rasch bildete sich eine sehr professionelle Gruppe „oben“ und eine breite Amateurbasis „unten“, was sich später über die verschiedenen Meisterschaften und Prädikate systematisierte. Die einen sahen eine Geschäftschance, die anderen ein bezahlbares Hobby, oder sie hatten den Traum einer großen Rennsportkarriere.



Start der Formel Vau 1966 beim Großen Preis von Deutschland – ins Bild gesetzt von Benno Müller.

Wen soll man nennen? Heinz Fuchs, Markus Hotz, Günther Huber, MAHAG München? Es ging rasant und namhafte Protagonisten der folgenden Jahre betraten mit den Rennern die Szene. Porsche Salzburg baut in Kooperation mit der MAHAG die ersten Austro Vau und trumpft am Ende des Jahres gleich ganz groß auf, als es zur Weihnachtszeit in die Karibik geht. Die erste ONS-Meisterschaft holt sich Walter Wünstel auf Beach und Austro Vau.



Frühe Rennszene von H.P. Seufert

Erste international ausgeschriebene Meisterschaft war der „Goldene Pokal der Firma Porsche Konstruktionen K.G.“ – ein Vorläufer des Europapokals. Michael Walleczek war der erste Sieger. Es handelte sich um ein Prädikat des österreichischen ASN. Im Grunde interessierten die Nationalitäten aber vor allen Dingen sportrechtlich. Rennmäßig ging es immer international zu.



Lässige Fahrerlageratmosphäre – Keimola 1966

Meister in den Staaten wurde Bill Campbell auf Zink. Bei der Bahamas Speed Week griffen diesmal ein paar Top-Stars der Rennsportwelt ins Vau-Lenkrad: Mario Andretti, Pedro Rodriguez und Peter Revson! Abräumer des Rennens waren aber drei Österreicher in ihren Austro Vau: Jochen Rindt, Günther Huber und Michael Walleczek belegen die ersten Plätze im Endlauf. Die US-Boys sind geschockt und vermuten Betrug. Die Motoren der Austro Vau werden unter Aufsicht der Amerikaner zerlegt und für absolut reglementkonform befunden.

Aus heutiger Sicht skurril und damals sicher auch schon: In Nassau fand das erste reine „Ladies Race“ der Formel Vau statt. Geführt hatte bis kurz vor Schluss Chuck Dietrich. Leider hat dann doch noch jemand gemerkt, dass der gar keine Frau ist, und ihm prompt die schwarze Flagge gezeigt. So kam Lokalmatadorin Patsy Kennedy zu ihrer verdienten Ehre.

Auf der Rennwagenausstellung in Wiesbaden, solche Ausstellungen waren damals recht beliebt, stellt Heinz Fuchs aus, auch Fiberfab ist dabei. Ebenso Hubert Hahne mit TECNO.

Beim zweiten Heilbronner Bergpreis im Juni 1966 sind acht Starter gemeldet. 19 sind es beim Bergpreis Schwäbische Alb im Oktober. Auf den Bahamas ging es rund mit Formel-Vau-Fahrzeugen und die Sektion Österreich formierte sich. In Brasilien gibt es den Fitti Vê, der Gebrüder Fittipaldi. Seitdem geht es auch dort rund, bis heute. Man bedenke: Die Sache war noch keine fünf Jahre alt!



1967 >> VOLL IN FAHRT

DAS Ereignis war der Start der Formel Vau in Monaco als Auftakt zum Europapokal. Damit ist die Historische Formel Vau Europa heute eine Option des Veranstalters für den Historic Grand Prix im Fürstentum, bei dem ja nur Serien zugelassen werden, die dort auch historisch starteten. Es ist allerdings nicht ausgemacht, ob die Bedingungen seitens des dortigen Automobilclubs für die heutige Serie ausreichend attraktiv gestaltet werden können, so dass man einen erneuten Start in Erwägung ziehen könnte. Immerhin wurde



Start in Monaco 1967

man nur 1967 berücksichtigt, dann nicht mehr. Da kann man sich noch ein bisschen nachtragend zeigen. Das hatte aber möglicherweise auch etwas mit fleghaftem Benehmen und ungebremstem Ehrgeiz auf der Strecke zu tun.



Legendärer und einziger Auftritt der Formel Vau in Monaco

Günther Huber gehörte selbstverständlich nicht zu den Flegeln, war aber der Mann der Saison. Hatte er in Monaco noch verloren, wegen eines technischen Defekts an der Bremse seines Rennfahrzeugs, war er danach nicht mehr zu stoppen, dominierte die Saison und wurde Europameister. Bis heute ist er aktiv in der Formel Vau. Der Günther ist immer seinen Weg gegangen, nicht den eines anderen, und er hat sich stets unabhängig gehalten, mit allen Vor- und Nachteilen, die gekonnte Individualität nun einmal mit sich bringt. Die johlende Fröhlichkeit manch anderer Herren war nicht sein Ding, kein Hallodri, ein Perfektionist.



Die Formel Vau in Aspern 1967

Mittlerweile gab es viele nationale und internationale Meisterschaften und Prädikate. Wer wollte, konnte auf der ganzen Welt Formel-Vau-Rennen fahren. Allein in Europa gab es mehr als 70 Rennen.



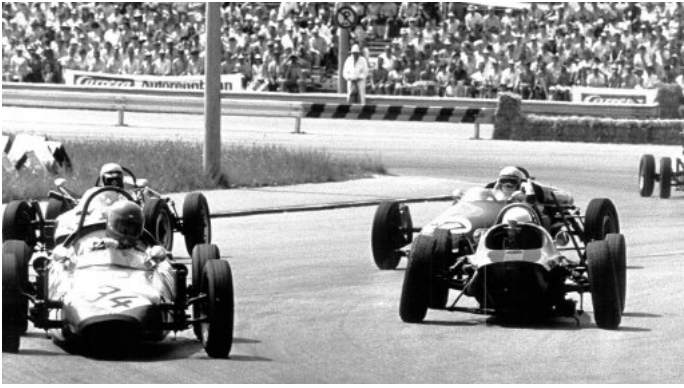
Startaufstellung beim Eifelrennen 1967



Die FüÙe hoch!

Skiaas Toni Sailer am Nürburgring 1967





Dreher mit Aufhängungsbruch

Noch ein paar beeindruckende Zahlen gefällig? Der Formel-Vau-Verband in den USA hat über 500 Mitglieder. Etwa 10 Prozent aller Rennstarts bei nationalen Veranstaltungen dort geht auf das Konto der Formel Vau und eine Umfrage unter den Aktiven ergibt landesweit einen Bestand von ca. 1300 Fahrzeugen! Bei der Speed Week in Nassau erreichen die Preisgelder ungeahnte Höhen. Insgesamt werden mehr als 10.000 \$ ausgeschüttet – damals über 40.000 DM! Wohlge-merkt für die Läufe einer Amateurrennsrie.



FV-Doppelstockanhänger in Wien-Aspern 1967

Bill Campbell wiederholte seinen Erfolg vom Vorjahr, wurde „SCCA National Champion“ und blieb auch den Fahrzeugen von Ed Zink treu.

Apropos Amateur: Dies war stets einer der ganz wesentlichen Unterschiede zwischen USA und Europa. In der neuen Welt wollte niemand eine Klasse schaffen, um Nachwuchs für den professionellen Rennsport zu generieren. Im Gegenteil waren Kontinuität und Kostenstabilität für den Freizeit-Rennfahrer oberstes Gebot. Dies war auch ein Grund, warum der Versuch fehlschlug, den neu im Käfer eingeführten 1500er-Motor zu übernehmen. Die meisten im Laufe der Jahre vorgeschlagenen technischen Änderungen wurden von den Mitgliedern der Formula Vee Association abgelehnt, insbesondere wenn diese zu einer Erhöhung der Kosten geführt hätten. Noch heute wird in der SCCA-Meisterschaft mit der Technik des VW 1200 gefahren ...!

1968 >> DIE SACHE IST IN VOLLEM GANGE

Franz Janker, Werner Haberhauer und Chef Sven von Schröter stellen mit dem Olympic der MAHAG eine eigene Formel-Vau-Konstruktion vor. Als von Schröter 1968 Präsident der FV Europa wird, leitet Walter Glattenbacher das Team. Mit Alfred Voglberger als Fahrer schafft man 1969 die Europameisterschaft, Balsam auf die deutsche Formel-Vau-Seele. Die bayerische Truppe hatte das Wissen, die Mittel, den Ehrgeiz und die Fähigkeit zu diesen Leistungen. Janker Fahrwerk, Haberhauer Motoren ... Ein paar Leute der Spitzenklasse reichten.



H.P. Seufert fotografiert ein starkes Gedränge bei den Ausweisfahrern am Norisring 1968

1968 wurde der Austragungsmodus des Europapokals verändert. Man musste sich in einer von vier europäischen Zonen qualifizieren. Das Endergebnis wird dann in zwei Finalläufen ausgefahren. Europameister wurde Werner Riedel. Die Österreicher waren mit ihren Austro Vau immer noch nicht zu schlagen. Auch auf der Insel, die sich ja gern als eigentliches Epizentrum des Motorsports sieht, gab es eine Formel-Vau-Serie. Meister hier: Gerry Birell. Welches Fabrikat? Austro Vau! In Südafrika: Pat Farell. Es gab also eine Vielzahl von Meistern, Meisterschaften, Serien und Rennen, all around the world, international und auf allen Kontinenten. Das ist bis heute so.

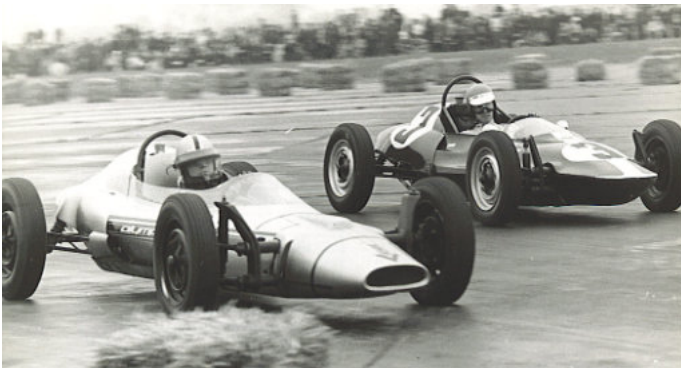


Apal mit kurzer und langer Nase in Zolder 1968



Bill Scott im Renneinsatz – ins Bild gesetzt von H.P. Seufert

1968 wurde auch das einzige Formel-Vau-Rennen auf dem Westfalenring in Lüdinghausen ausgetragen. 18.000 Zuschauer, – in Worten: achtzehntausend Zuschauer – verfolgten das Spektakel! Es handelte sich um ein Grasbahnrennen! Ein Himmelfahrtskommando am Himmelfahrtstag 1968.



Flugplatzrennen in Wien-Aspern im Oktober 1968 mit Hannelore Werner und Fritz Böhler

Die Formel-Vau-Gemeinde schreckte vor rein gar nichts zurück, jeder einigermaßen ambitionierte junge Mann konnte zu einem Formel-Fahrer werden. Die Frauen hatten es noch deutlich schwerer damals und wohl auch in der Breite nicht das Interesse, hinter dem Lenkrad tätig zu werden. Ausnahmen gab es aber viele und ihnen ist ein eigenes Kapitel gewidmet.

Im Geburtsland der Formel Vau wird nochmal einen Gang höher geschaltet – VW of America wird offizieller Seriensponsor! Was wenige Jahre zuvor noch als unmöglich galt – Zitat Heinrich Nordhoff: „Es gibt keinen besseren Weg, Geld zum Fenster hinauszuerwerfen, als ein Motor-

sportprogramm.“ – wird nun zumindest im Land der unbegrenzten Möglichkeiten doch noch wahr. Praktische Auswirkungen hat das z.B. im internationalen Austausch. Die drei Erstplatzierten der US-Meisterschaft werden nach Europa verfrachtet und nehmen an zwei Läufen zum Europapokal teil. Unter den Glücklichen befindet sich auch Bill Scott, einer der erfolgreichsten Piloten im Vau und später auch Super Vau jenseits des großen Teichs.



Mike Spence begutachtet den Brems-Flügel von Dieter Quester. H.P. Seufert drückte ab.



Wie werde ich Formel-Vau-Rennfahrer? Anleitung im Magazin „Hobby“ im April 1968



International am Start: Eine Formel erobert die Welt.

In diesem Kapitel geben wir einen kleinen Einblick in die Welt der Formel Vau. Das ist einerseits eine willkürliche Auswahl, weil die HerausgeberInnen ihre internationalen Vau-Freunde angesprochen haben und sich diejenigen, die hier zu Wort kommen, mit interessanten Texten zurückgemeldet haben. Andererseits geben die Beiträge aus Australien, Belgien, Brasilien, England, Frankreich, Mexiko, den Niederlanden, Schweden und Südafrika einen Einblick in das Spektrum der Geschichten, die in aller Unterschiedlichkeit geschrieben wurden. Sie reichen von Kurzkarrieren mit Langzeitnachwirkungen – wie hier am Beispiel Frankreich gezeigt – bis zur aktuellen Neuauflage der Formula Vee Brazil mit weitgehend baugleichen Fahrzeugen. Wir haben dazu im großen Formel-Vau-Buch (Keßler, Panten, Orthey 2017) viel geforscht und geschrieben in den ersten drei Kapiteln. Die folgenden Einblicke in die internationalen Entwicklungen ergänzen diese Grundlagenforschung.

Hoffentlich zum Vergnügen.

Viel Spaß beim Lesen!



AUSTRALIEN

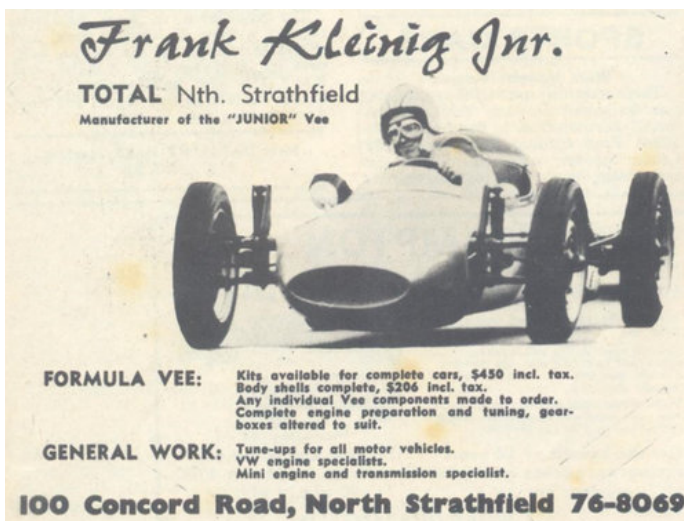
Von Geoff Russell

Formula Vee Racing hat in Australien eine lange Geschichte. Seit der Einführung der neuen Formel im Jahr 1965 wurden hunderte von Autos gebaut. In Zusammenarbeit mit Volkswagen Australien stellte Greg Cusack dem australischen Motorsportpublikum den importierten Formcar (Chassis 63-109) vor. Cusack fuhr dieses Auto von 1963 bis 1965. Das Fahrzeug existiert noch immer in Australien.



Historisches Formula-Vee-Feld in Australien

Der erste nachweislich erfolgreiche Formel-Vau-Rennsieger war Frank Kleinig in Warwick Farm, einer bekannten Rennstrecke in den Außenbezirken von Sydney, New South Wales. Frank hatte als Promotor der Formula Vee einen bedeutenden Einfluss und war nicht nur ein erfolgreicher Fahrer, sondern auch ein begnadeter Designer und Konstrukteur.



Zeitgenössische Werbung von Frank Kleinig



Der Kleinig-Vee 1965

Das Interesse an der Formula Vee nahm Mitte der 1960er Jahre stark zu. Mit der Anerkennung durch die Confederation of Australian Motor Sport (CAMS) erhielt die neue Formel auch ihre offizielle Legitimation. Zu diesem Zeitpunkt wuchs die Serie rasant und die Starterfelder waren mit über vierzig Autos bestens besetzt – ein Wachstum, das andere Kategorien weit übertraf.

Eine Schlüsselfigur bei der Etablierung der Formula Vee war Donald Kingsley, der die neue Formel bei der Gründung einer von der CAMS anerkannten nationalen Serie unterstützte. Die Formula Vee Association wurde 1966 gegründet. Damit wurde die australische Serie auf Grundlage der Regeln der SCCA (Sports Car Club of America) auch international anerkannt. Weitere wichtige Personen bei der Entwicklung der Formula Vee in Australien sind Aub Revell, John Moon, Damon Beck und Geoff Sykes, die in den frühen Tagen der australischen Formel Vau wichtige Beiträge für Management, Technik und Wettbewerb leisteten.

1968 vertrat der australische Fahrer George Reynolds in einem Elfin-Vee Australien beim international besetzten Lauf auf dem Nürburgring in Deutschland. Er erhielt als einziger Fahrer ein Sponsoring von Volkswagen Australia. Einige der ersten in Australien produzierten Autos, die Cee-Bee-Vees, wurden von Greg Cusack gebaut und basierten auf dem Formcar. Zur selben Zeit wurde vom australischen Porsche-Händler Alan Hamilton auch ein Beach-Vee importiert. Dessen grundlegende Designmerkmale beeinflussten den Bau der Geneer- und Taipan-Vees. Bei den Formula-Vee-Chassisbauern gab es ein schnelles Wachstum. Während einige Fahrzeuge in kommerziellen Stückzahlen gebaut wurden, wie die bekannten Elfin-Renner von Garrie Cooper

und die von Bob Britton entworfenen und gebauten Rennmax-Rennwagen, kamen viele „Hersteller“ nur auf geringe Stückzahlen oder blieben Einzelstücke. In den späten 1960er Jahren waren Marken wie Geneer, Lamco, Mako, Malmark, Nimbus, Stag, Taipan und Venom regelmäßig auf australischen Rennstrecken zu sehen.



Rennmax-Formula-Vee – eine Konstruktion von Bob Britton

Aufgrund der Stabilität der Vorschriften war die Formula Vee in Australien über viele Jahre erfolgreich. Um den historischen Teil der Serie mit Fahrzeugen mit einer Renngeschichte bis 1985 kümmert sich heute die Historic Formula Vee Association of Australia, die 2006 gegründet wurde. Um die solide Grundlage der Formel Vau zu unterstreichen, tritt Bill Roberts immer noch in seinem Elfin 500 an, dem ersten Formula Vee, der 1965 von Elfin-Designer Garrie Cooper gebaut wurde.



Elfin von 1968 – gebaut von Garrie Cooper

Viele der australischen Spitzenfahrer begannen ihre Karrieren in der Formula Vee. Einige bemerkenswerte Namen sind:

- > Jason Bargwanna, ein ausgezeichnete Open-Wheeler- und Tourenwagenpilot.
- > Colin Bond, ein erfolgreicher Fahrer in Formelfahrzeugen, Tourenwagen und bei Rallyes.
- > John Bowe, hoch angesehen für seine Erfolge in Open-Wheelern, Sportwagen und Tourenwagen.
- > Cameron McConville, ein sehr versierter Tourenwagenfahrer.
- > Bob Muir, ein Fahrer, der auch in Kategorien wie der internationalen Formel 2 und in Sportwagenrennen antrat.

- > Larry Perkins baute seinen eigenen Formula-Vee-Rennwagen und arbeitete sich durch die Open-Wheeler-Kategorien, um schließlich in der Formel 1, im Tourenwagen- und Sportwagenbereich zu fahren, darunter auch in Le Mans.
- > John Smith, der sich durch alle australischen Open-Wheeler-Kategorien arbeitete und mehrere Titel gewann.

Ian Hill war im Jahr 1969 der erste nationale Formula-Vee-Champion. Fahrer wie Bernie Haehnle, Bob Prendergast, Paul Bernasconi, Ralph Schofield, Dave Turnbull, Dick Bailey, Doug Angus, Doug Pearce und Paul White rundeten die ersten zehn Jahre als Champions ab. Was das Chassis-Design angeht, waren die Autos in Gitterrohrrahmen-Bauweise gefertigt. Die CMS-Chassis waren in Leiterrahmenbauweise konstruiert, während die meisten anderen Marken traditionelle Chassis verwendeten. Eine bemerkenswerte Designvariante kam 1982, als Greg McCombie seine Autos der Marke „Concept-Vees“ vorstellte. Bei diesen Fahrzeugen saß der Fahrer weiter vorne im Chassis als üblich und sie erwiesen sich im Rennen als recht erfolgreich, insbesondere auf nassen Rennstrecken.



Concept-Vee GS83

Bemerkenswerte Marken der australischen Formula Vee sind Elfin, Rennmax, Nota, Nimbus, Concept, Stag, GAS, Kestrel, Taipan, Standfast, Spectre, Mako, Moxon, Geneer, Venom, Kingfisher und Commando.



GAS-Formula-Vee in Aktion



Mako vor zwei Spectre beim historischen Lauf



Elfin von 1985



Commando-Formula-Vee



Einer der erfolgreichen Spectre-Vees



Stag-Formula-Vee



CMS-Vee im historischen Feld



Moderne australische Formula Vee

Seit 2004 lassen in der „modernen“ Formula Vee Änderungen des Reglements die Nutzung des 1600-ccm-Volkswagenmotors, verbesserte Komponenten für die Aufhängung und ein modernes Getriebe zu. In der modernen Formula Vee gibt es in Australien zwei Klassen: 1600 ccm und 1200 ccm. Bei vielen Veranstaltungen sind aber auch historische Formel-Vau-Fahrzeuge teilnahmeberechtigt. Es gibt zudem mehrere historische Veranstaltungen, an denen eine große Anzahl historischer Vau-Fahrzeuge teilnimmt und die Erfolgsgeschichte der Formel Vau feiert. Die Formel-Vau-Fahrzeuge der aktuellen Spezifikation haben immer noch Gitterrohrrahmen, verwenden Volkswagen-Aufhängungskomponenten und Scheibenbremsen an allen vier Rädern. Bei den Motoren gelten spezielle Nockenwellenspezifikationen. In der modernen 1200-ccm-Klasse gibt es ein speziell entwickeltes und zugelassenes Ansaugkrümmerrohr, das laut Reglement verwendet werden muss. Die 1600-ccm-Fahrzeuge verwenden einen standardmäßigen Ansaugkrümmer mit zwei Kanälen. Ein weiteres Merkmal, das die Fahrzeuge auszeichnet, die seit 2003 gebaut und zugelassen wurden, ist ein optimiertes Sicherheitsniveau mit verbessertem Überschlagschutz und Seitenaufprallschutz. Zu den regelmäßig gesehenen Marken gehören die äußerst erfolgreichen Fahrzeuge Jacer, Stinger und Sabre. Der Leistungsunterschied zwischen der modernen und der historischen Kategorie der Formula Vee in Australien beträgt hinsichtlich der Rundenzeiten ungefähr zehn Prozent.



Historisches Getümmel in der australischen Formula Vee Association



Fahrerlagerszene in Australien u.a. mit Elfin (77)

Die Formula Vee ist in Australien weiterhin eine beliebte und wettbewerbsfähige Kategorie. Sie bietet die Möglichkeit, auf berühmten Rennstrecken wie Phillip Island, Sandown und Sydney Motorsport Park sowie auf vielen regionalen Rennstrecken zu fahren. Die historische Bewegung ist weiterhin sehr stark und die Formula Vee ist bei vielen historischen Festivals eines der stärksten Starterfelder.



Bob Britton (sitzend) und Phil Lewis bei der diesjährigen Sydney Classic. Bob ist der Designer der Rennmax-FVs.



Autor

Geoff Russell ist Sekretär der Historic Formula Vee Association of Australia und seit seiner Jugend begeisterter Motorsportler. Er fuhr Kart-Rennen und hat auch Erfahrung als Rallye-Beifahrer. Nachdem er sich nach einer Karriere in der Luftfahrtindustrie zurückgezogen hat, ist er weiterhin mit seinen historischen Rennwagen beschäftigt, darunter ein Formel-2-Elfin-600B von 1971 und vier historische australische Formel-Vau-Fahrzeuge – ein Elfin NG, ein Concept GS82, ein Daveric Mk4 und ein Ranger Vee. Geoff ist verheiratet und hat zwei erwachsene Söhne, die beide im Motorsport aktiv sind.