



Historische Formel Vau Europa e. V.

Back on track: Dieter Quester und Manfred Schurti brillieren am Salzburgring
Historische Formel Vau Europa mit großem Saisonabschluss im Rahmen der „40 Jahre Salzburgring“



Formel Vau-Getümmel am Salzburgring mit Schurti (200) und Qeuster (2)
(Foto: Mayrhofer)

30 StarterInnen aus 7 Ländern, die Formel Vau-Legenden Quester und Schurti zurück am Formel-Vau-Volant, spannende Duelle und ein strahlender Martin Bourgondien (B), der sich im Kaimann Super Vau die HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau-Fahrzeuge 2009 sicherte. Das ist die Bilanz des Saisonfinales der Historischen Formel Vau Europa, die im Rahmen der Jubiläumsveranstaltung „40 Jahre Salzburgring“ am 12. und 13. September mit dem 8. und 9. Lauf der diesjährigen Meisterschaft auf der schnellsten österreichischen Strecke im Salzburger Land gastierte.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die "Historische Formel Vau Europa e.V." kümmert sich um die Bewahrung und Fortführung der Erfolgsgeschichte der größten Nachwuchsrennserie aller Zeiten. Der von Siegfried Schlüter 1994 gegründete gemeinnützige Verein ist die Gemeinschaft der Formel Vau und Super Vau Fahrer in Europa. Die Rennfahrzeuge werden nach den zeitgenössischen Reglements in Verbindung mit dem Anhang K des Internationalen Sportgesetzes bei historischen Veranstaltungen eingesetzt und der Öffentlichkeit präsentiert.

Der Verein möchte die „goldenen Zeiten“ der Formel Vau und Super Vau wieder neu beleben. Dabei sollen diese schönen Rennfahrzeuge möglichst originalgetreu, lediglich versehen mit den modernen Sicherheitseinrichtungen nach dem aktuellen Sportgesetz auf die Rennstrecke zurückgebracht werden. Rund 100 Mitglieder verfügen aktuell über etwa 100 Formel Vau und Super Vau-Rennfahrzeuge. Tendenz steigend! Die Starterzahlen auf namhaften europäischen Rennstrecken liegen zwischen 20 und 40 Fahrzeugen. Weitere aktuelle Informationen unter www.formel-vau.eu

Wieder einmal sorgte ein starkes Starterfeld der „wildesten Rennserie aller Zeiten“, wie Formel-Vau-Urgestein und Journalist Rainer Braun die Formel Vau betitelt, bei Fahrerinnen und Fahrern, Veranstaltern und Zuschauer für Begeisterung. Diesmal wurde das zunehmend internationaler werdende Feld der ehemals größten Nachwuchsrennserie weltweit durch zwei Legenden bereichert: vom österreichischen Motorsport-Urgestein Dieter Quester, der schon beim Eröffnungsrennen neben Niki Lauda in der ersten Startreihe stand und dem Liechtensteiner Ex-Porsche-Werksfahrer Manfred Schurti, der 1970 beim kuriossten Zieleinlauf der Formel-Vau-Geschichte mit einer Mega-Kollision über die Ziellinie flog und das Rennen damals damit gewann - sein Unfallgegner Erich Breinsberg überschlug sich mehrfach und wurde als zweiter dann Europameister! Diese Anekdote gab am Salzburgring Kurt „Master“ Bergmann zum besten, der die legendären Kaimann-Renner in Wien konstruierte, auf denen unter anderem Quester, Dr. Helmut Marko, Niki Lauda, Keke Rosberg oder Helmut Koinigg ihre großen Karrieren starteten.



Hannerl und Kurt „Master“ Bergmann, Kaimann-Meister-Macher aus Wien

Bergmann, gerade mal 80 Jahre jung, ist mit seiner Frau Hannerl ein treuer und begeisterter Gast bei der Historischen Formel Vau, die sich heutzutage mit Gleichmäßigkeitsläufen präsentiert. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass alle Fahrerinnen und Fahrer das historische Material im Rahmen ihrer Fähigkeiten schnell und angemessen bewegen können. Manche nehmen die Gleichmäßigkeitswertung dabei sportlich ernst, andere fahren so schnell sie können oder wollen. Dass sich beides nicht ausschließt, zeigen immer wieder Spitzenplätze der ganz schnellen PilotInnen. Kurt Bergmann, der im April in Hockenheim selbst nochmals ins Cockpit schlüpfte, beobachtet dabei das Geschehen und gibt immer noch wichtige Hinweise – manchmal macht er auch gerne gehörte Komplimente. So am Salzburgring zu einer der drei startenden Damen im Wiener Dialekt: „Sie foahn scho wia a richtige Rennfahrerin. Aus Eanna wird no woas ...“

Wie „richtige“ Rennfahrer Formel Vau fahren, zeigten Quester und Schurti: Beide saßen heuer in Austro Vau-Fahrzeugen, Schurti in seinem Original-Hilti-Werkswagen, den ihm der St. Gilgener Robert Waschak zur Verfügung stellte, Quester im Fahrzeug von Hans Haas aus Linz. Beide zeigten, dass sie nichts

verlernt haben: Quester (70) markierte im Training die schnellste Einvergaserzeit im Feld, Schurti (67) gewann in seiner Klasse den ersten Lauf! Dass es beiden Spaß gemacht hat, zeigte nicht nur ein breites Dauergrinsen.



Legenden: Karl Böhlinger (li) und Dieter Quester (re) waren schon beim Eröffnungsrennen am Salzburgring 1969 dabei, Manfred Schurti (im Auto) sorgte 1970 für einen fliegenden Zieleinlauf!



Schurti (22, Austro Vau) kurz vor dem Ziel-Einflug 1970, rechts Erich Breinsberg (1, Kaimann), der als Europameister Sekunden später gleich mal Salto übte (Foto: Archiv Rainer Braun)

Qualifying-Ergebnisse Salzburgring:

Pos	Startnummer	Name	Nation	Fahrzeug	Schnellste Runde	Differenz
1	504	Sirp, Ulrich	D	March 79V	1:41.423	
2	408	Hoenle, Fred	D	Kaimann	1:43.727	+ 2.304
3	409	Willenpart, Joe	A	Kaimann	1:44.803	+ 3.380
4	401	Bourgondien, Martin	B	Kaimann	1:45.129	+ 3.706
5	405	Orthey, Frank Michael	D	Lola T252	1:48.343	+ 6.920
6	399	Ecker, Alfred	A	Fuchs	1:48.716	+ 7.293
7	398	Waschak, Robert	A	Maco	1:48.742	+ 7.319
8	321	Raml, Rudi	A	Kaimann	1:49.249	+ 7.826
9	2	Quester, Dieter	A	Austro Vau	1:52.325	+ 10.902
10	317	Hast, Gerhard	D	Motul	1:53.777	+ 12.354
11	318	Egger, Wendelin	D	Kaimann	1:54.025	+ 12.602
12	200	Schurti, Manfred	FL	Austro Vau	1:56.818	+ 15.395
13	208	Puurunen, Jukka	FIN	Veemax MK4-B	1:57.085	+ 15.662
14	3	Höfner, Martin	A	Formel Vau Motul 1300	1:57.314	+ 15.891
15	402	Panten, Lothar	D	Lola T320	1:59.778	+ 18.355
16	301	Hinz, Gerd	D	Motul M02	2:02.001	+ 20.578
17	213	Auer, Robert	A	Austro Vau	2:02.931	+ 21.508
18	205	Zeeb, Martin	D	Kaimann	2:04.898	+ 23.475
19	207	Kehrer, Kurt	D	Kaimann	2:05.536	+ 24.113
20	107	Van Hoorn, Robert	NL	Beach MK5-B	2:08.499	+ 27.076
21	102	Orthey, Astrid	D	Autodynamics MK1	2:11.484	+ 30.061
22	111	Wöber, Georg	A	Apal	2:13.096	+ 31.673
23	305	Mehlstäubl, Werner	D	Kaimann	2:18.084	+ 36.661
24	108	Zeeb, Petra	D	Olympic	2:27.026	+ 45.603
25	112	Gries, Bernhard	A	Beach	2:29.014	+ 47.591
26	106	Türk, Cordula	D	Apal	2:29.533	+ 48.110

Erwartungsgemäß, aber nichtsdestoweniger eindrucksvoll führt Ulrich Sirp im wassergekühlten March Super Vau die Zeitenliste des Qualifyings an, Routinier Fred Hoenle zeigte es allen anderen luftgekühlten Super Vau-Fahrern (400-er Startnummern) und Alfred Ecker verwies Robert Waschak, der diesmal den Orthey'schen Maco fuhr, auf den zweiten Platz bei den Zweivergasern (300-er Startnummern). Die späten Einvergaser (2 und 200-er Startnummern) wurden durch

Quester (1.) und Schurti (2.) angeführt, die damit munter einige wesentlich stärkeren Fahrzeuge aufmischten. In der frühen Einvergaserklasse (100-er Startnummern) fuhr Rob van Hoorn die Bestzeit, gefolgt von Astrid Orthey als schnellster der Formel-Vau-Frauen.



Dieter Quester (hinten, 2) jagt die Formel-Vau-Meute mit Gastfahrer Greis (vorne), Raml (verdeckt), Gerd Hast (317), Fredi Ecker (399) und Kurt Kehrer (207)
(Foto: Mayrhofer)

Die beiden Wertungsläufe am Sonntag fanden unter gemischten Witterungsbedingungen statt. Das Wochenende bescherte neben dem berüchtigten Salzburger Schnürlregen auch den ein oder anderen Sonnenstrahl. Und das im unkalkulierbaren Wechsel. Das sorgte für spannende klassenübergreifende Action, die die zahlreichen Zuschauer begeistert verfolgten und beklatschten. Neben wenigen Drehern und einem verlorenen Rad gab es lediglich technische Schwierigkeiten, die größtenteils vor Ort durch die für die Formel-Vau-Szene typische gegenseitige Hilfe und im Ernstfall durch das „Boxershop“-Team von Toni Seemeier behoben werden konnten.

Die Ergebnislisten der fünf Klassen spiegeln die Entwicklung der Formel Vau und Super Vau von Mitte der 1960-er bis Anfang der 1980-er Jahre wider. Das Spektrum

reicht dabei von den frühen, klassischen „Einvergaserfahrzeugen“ (FV 1300 1964 – 1966 und 1967 – 1972), die größtenteils weitgehend original belassene VW-Käfer-Teile verwenden ca. (45 – 70 PS), über die stärker modifizierte „2-Vergaser-Klasse“ (FV 1300, 1973 – 1976, ca. 80 – 100 PS) bis hin zu den „Super-Vau“ Rennwagen (FSV 1971 – 1977 und 1977 – 1982, ca. 125 – 180 PS), die quasi Formel 3-Fahrzeuge mit VW-Motor darstellen.

8. Lauf um die Hänel-Trophy für Historische Formel Vau Fahrzeuge		9. Lauf um die Hänel-Trophy für Historische Formel Vau Fahrzeuge
Formel Vau 1300 (1964 - 1966) 1. Georg Wöber, A, Apal 2. Robert van Hoorn, NL, Beach 3. Astrid Orthey, D, Autodynamics	 <p>Diesmal zu schnell, um gleichmäßig zu sein: Astrid Orthey im frühen amerikanischen Autodynamics</p>	Formel Vau 1300 (1964 - 1966) 1. Georg Wöber, A, Apal 2. Petra Zeeb, D, Olympic 3. Bernhard Gries, A, Beach
Formel Vau 1300 (1967 - 1972) 1. Manfred Schurti, FL, Austro Vau 2. Kurt Kehrer, D, Kaimann 3. Robert Auer, A, Austro Vau	 <p>Sieg beim ersten Start: der Österreicher Robert Auer auf Austro Vau</p>	Formel Vau 1300 (1967 - 1972) 1. Robert Auer, A, Austro Vau 2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax 3. Martin Höfner, A, MoTuL
Formel Vau 1300 (1973 - 1976) 1. Gerd Hinz, D, MoTuL 2. Gerd Hast, D, MoTuL 3. Alfred Egger, A, Fuchs	 <p>Gleichmäßigkeitspezialist Gerd Hinz im MoTuL war nicht zu schlagen bei den Zweivergasern</p>	Formel Vau 1300 (1973 - 1976) 1. Gerd Hinz, D, MoTuL 2. Alfred Ecker, A, Fuchs 3. Wendelin Egger, D, Kaimann

<p>Formel Super Vau (1971 - 1977) 1. Fred Hoenle, D, Kaimann 2. Martin Bourgondien, B, Kaimann 3. Lothar Panten, D, Lola</p>	 <p>Sortiert nach Kinderkrankheiten aus: Lothar Panten im frisch restaurierten ATS-Lola</p>	<p>Formel Super Vau (1971 - 1977) 1. Fred Hoenle, D, Kaimann 2. Martin Bourgondien, B, Kaimann 3. Daniel Kussmaul, D, Kaimann</p>
<p>Formel Super Vau (1977 - 1982) 1. Ulrich Sirp, D, March</p>	 <p>Schnellster Mann im Feld: Ulrich Sirp im wassergekühltem March von 1979</p>	<p>Formel Super Vau (1977 - 1982) 1. Ulrich Sirp, D</p>

Die HÄNEL-Trophy für Historische Formel-Vau-Fahrzeuge 2009 errang Martin Bourgondien aus Belgien im Kaimann Super-Vau. Er bekam den Riesenpott von Herrn Cloppenburg von der Firma HÄNEL überreicht und ist damit Gesamtsieger der Saison 2009. Die Klassensieger werden bei der Jahreshauptversammlung im Rahmen der Sonderausstellung im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim am 09. Januar 2010 gekürt. Da das Wertungssystem mit Streichergebnissen komplex ist, darf anstrengt gerechnet werden, wer die glücklichen Sieger sein werden!



Der Belgier Martin Bourgondien (Mitte Nummer 401) zeigte in diesem Jahr allen, wo es lang ging. Unangefochten Gesamtsieger der HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau-Fahrzeuge 2009 (Foto: Mayrhofer)

Damit beschloss die Historische Formel Vau eine sehr erfolgreiche Saison 2009, bei der sie in Melk (A), Hockenheim, am Lausitzring, in Spa (B), Colmar-Berg (Lux) und Salzburgring gastierte und bis zu 44 Fahrzeuge auf die Strecke brahcte. Eine sympathische Szene im Aufwind, die heute noch zeigt, wie günstig „Motorsport für Jedermann“ sein kann und wie viel Spaß für die ganze Familie damit verbunden ist.



Fährt erfolgreichen Zeiten entgegen: Formel Vau und Super Vau (Foto: Mayrhofer)



Gruppenbild mit Damen: Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen

Ergänzendes Material:

„Persönlichkeiten der Formel Vau“

Motto 2009/2010 der Historische Formel Vau Europa

Die Formel Vau hat in ihrer Blütezeit nicht nur bedeutende Rennfahrer hervorgebracht, die in anderen „großen Motorsportserien“ beachtliche Erfolge bis hin zu Formel 1-Weltmeisterschaften erzielten. Berühmt und gelegentlich auch berüchtigt war vor allem die starke Österreich-Fraktion u.a. mit Günther Huber, Peter Peter, Werner Riedl, Dr. Helmut Marko, Erich Breinsberg, Dieter Quester, Niki Lauda, Harald Ertl und Helmut Koinigg, die nicht immer nur für einen Spaß, sondern auch für die ein oder andere grenzwertige Aktion auf der Rennstrecke zu haben waren.

Aber auch über die Fahrer hinaus hat die Formel Vau Menschen angezogen und geformt, die in und durch die Formel Vau Beachtliches und Außerordentliches zu leisten in der Lage waren.

So brachte die Formel Vau viele erfolgreiche Konstrukteure hervor, wie den legendären Wiener „Master“ Kurt Bergmann (Kaimann), den Rutesheimer Heinz Fuchs (Fuchs), Erich Hitschfell (RSM), Joos Tollenaar (Tasco), den Finnen Max Johanson (Veemax), Walter Löffelsender (MoTuL) u.v.m.

Die großen Teams von Kaimann, Porsche Salzburg, der MAHAG aus München wurden von geschickten und einfallsreichen Profis geleitet: Werner Haberhauer, Franz Janker und Walter Glattenbacher formten beispielsweise in München das Olympic-Team um den 1969-er Europameister Alfred Voglberger und die Rennamazone Hannelore Werner. Dieses Team feiert nun übrigens eine Wiederauferstehung: 2010 kehrt der Europameisterschafts-Olympic, betreut von den Persönlichkeiten von damals, unter MAHAG-Flagge auf die Strecke zurück!

Auch kleine „Hersteller“ sorgten für Furore, und das nicht nur auf den Strecken, sondern auch in Mythen und Legenden – so z.B. das feine McNamara Team aus dem oberbayerischen Lengries um den Ex-GI Francis McNamara, zeitweise gemanagt von Dr. Helmut Marko. McNamara, der außer den höchst erfolgreichen und formschönen Formel Vaus auch Formel 3 Wagen und sogar ein Indy-Fahrzeug für Mario Andretti baute, verschwand nach dem mysteriösen Tod seiner Frau auf Nimmerwiedersehen.

Dann gab es die wortgewandten und auch gerne mal eilig im Formel Vau aktiven Journalisten wie Rainer Braun, Ulf von Malberg oder Manfred Jantke.

„Funktionäre“ wie Hans Herrmann, Ulf von Malberg und Anton Konrad brachten die Formel Vau Europa zum Erblühen.

So könnte die Aufzählung von eindrucksvollen Persönlichkeiten der Formel Vau noch lange weiter fortgesetzt werden. Die Historische Formel Vau Europa e.V. möchte sich diesen Menschen widmen, denen sie das zu verdanken hat, was heutzutage noch viele zu begeistern vermag. Die Jahre 2009 und 2010 stehen insofern unter dem Motto „Persönlichkeiten der Formel Vau“.



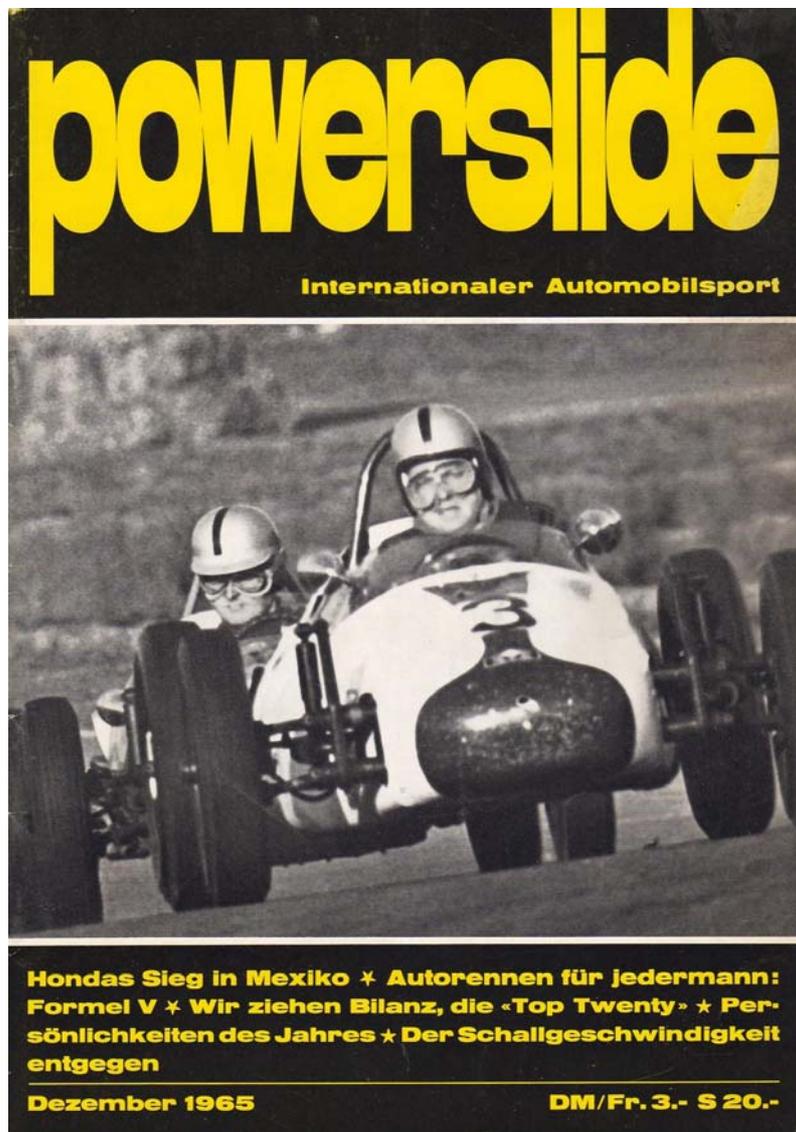
Lebendige Traditionspflege: Günther Huber, Europameister der Formel Vau 1967 fährt heute immer noch, Rennlegende Hans Herrmann (Mitte) war lange Zeit Formel-Vau-Vorstand, Huber junior (rechts) ist ein Beispiel dafür, dass Formel Vau ein beliebter Familiensport ist.



Günther Huber: Europameister 1967!

Zeitgenössische Formel Vau Fahrleistungen

Niki Lauda bewegte bei einem Vergleichstest mit einem VW-Käfer 1969 einen Kaimann in 1:20,6 um den kleinen Kurs in Hockenheim, der Käfer brauchte dafür knapp eine halbe Minute länger. Gerne zitiert wird auch der vom Österreicher Günter Huber 1966 gefahrene Nordschleifen-Schnitt von 120,2 km/h im Formel Vau. Jack Brabham siegte im gleichen Jahr im Formel 1 mit einem Schnitt von 139,6 km/h auf der legendären Eifel-Piste. 400-Formel 1-PS gegen 50 Formel Vau-PS sprachen für das Potenzial der kleinen Flitzer. Dem Finnen Keke Rosberg gelang es 1973 auf der Nürburgring Nordschleife erstmals unter 9 Minuten zu bleiben: 8:56,2 Minuten und ein Schnitt von 153,3 km/h standen zu Buche! Im Formel Vau!



Zeitdokument: Formel Vau bereits 1965 in der Powerslide