

Mit dem Volkswagen auf die Rennstrecke: Von der Formel Vau in die Formel 1

von Frank Michael Orthey

Zur Ausstellung

Die Sonderausstellung „Mit dem Volkswagen auf die Rennstrecke: Von der Formel Vau in die Formel 1“ ist Teil des gleichnamigen Schwerpunktes der Historischen Formel Vau Europa e.V. für die Jahre 2007 und 2008. Nach den Veranstaltungen auf der Rennstrecke, in 2007 u.a. beim Jim Clark Revival in Hockenheim und beim Classic Grand Prix in Schleiz mit eigenen Läufen und legendären Formel 1 Fahrzeugen ehemaliger Formel Vau-Piloten als „Pace-Cars“, ist diese Ausstellung die Auftaktveranstaltung der Saison 2008.



Nächtliches Fahrerlageridyll: Historische Formel 1 und Formel Vau-Fahrzeuge unter einem Dach in Hockenheim 2007

Die Historische Formel Vau Europa e.V. verfolgt mit dieser Ausstellung das Ziel, die Entstehungsgeschichte und Historie der Formel Vau/Super Vau zur Pflege automobilhistorisch bedeutsamen Kulturgutes für ein breites Publikum ansprechend aufzubereiten und attraktiv darzustellen. Dabei soll die Entwicklungsgeschichte der Formel Vau und Super Vau und deren Bedeutung im Hinblick auf die Karrierewege von Rennfahrern bis in die Formel 1 anhand von Originalexponaten verdeutlicht werden.

Angesichts der Vielfalt von Formel Vau und Super Vau-Konstruktionen einen angemessenen Querschnitt der Entwicklungsgeschichte darzustellen, ist unter den gege-

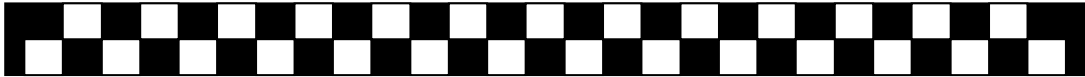
benen Rahmenbedingungen kaum möglich. Zu denken ist an die bahnbrechende Bedeutung der Konstruktionen von Heinz Fuchs aus Rutesheim, einem Clubmitglied der Historischen Formel Vau Europa. Leider war es nicht möglich den Fuchs Nr. 1, der sich im Besitz eines Clubmitglieds befindet, auszustellen: das Auto wird im Winter im Hinblick auf unser Wirken auf den Rennstrecken restauriert!

Nichtsdestoweniger solcher „Lücken“ folgt die Dramaturgie der Ausstellung der Chronologie der Entwicklung. So werden die Anfangszeiten der Formel Vau durch den „Beach“ markiert. Es handelt sich um eines der Fahrzeuge, die von Porsche Rennleiter Huschke von Hanstein 1965 nach Europa gebracht wurden. Es folgt der belgische „Apal“, der für das in den frühen Jahren typische Aufgreifen erfolgreicher amerikanischer Konstruktionen durch europäische „Hersteller“ steht. Für die starke und höchst erfolgreiche Formel Vau-Nation Österreich steht der „Austro Vau“ aus Salzburg und der „Kaimann“ aus Wien auf der „Rennstrecke“ der Ausstellung. Beide repräsentieren bereits deutliche Weiterentwicklungen des ursprünglichen Reglements. Ebenfalls dieser Ära der Formel Vau-Entwicklung zuzurechnen ist der „Olympic“, gebaut vom VW-Haus MAHAG in München.



Europameister 1969: Alfred Voglberger im Olympic der Firma MAHAG hier mit leicht ondulierter Frontpartie

Es handelt sich um das originale Europameisterschaftsauto von Alfred Voglberger aus



dem Jahr 1969, mit dem sporadisch auch Niki Lauda unterwegs war.

Einen technischen und leistungsmäßigen Entwicklungssprung der Formel Vau markiert der „Maco“. Er zeigt Zweivergasertechnik und viele andere Details, die eine Leistung von etwa 100 PS ermöglichte und die Formel Vaus deutlich schneller und „rennwagenmäßiger“ daherkommen ließen. Zudem steht dieses Exponat auch für eine weitere Besonderheit der Formel Vau: die seltsamen Geschichten von Fahrzeugen, die immer wieder umgebaut, hochgerüstet, dem veränderten Reglement entsprechend weiterentwickelt wurden – oder wie hier: vom Formel Super Vau zum Formel Vau wurden.

Zu „reinrassigen“ Rennwagen mutierte die „Volksformel“ mit den Super Vaus, von denen hier der Kaimann des Formel Super Vau Europameisters von 1974 und Formel 1 Weltmeisters von 1982 Keke Rosberg ausgestellt ist. Ein weiteres höchst erfolgreiches Fahrzeug aus der Rennwagenschmiede des legendären Wieners Kurt „Master“ Bergmann. „Super Vau“ – wieder aus den USA kommend – bedeutete: Verzicht auf Käfer-Serienteile und Verwendung von reinen Rennwagenteilen sowie des Motors vom VW 411/412 bzw. vom VW-Porsche 914, reduziert auf 1600 ccm.



Späte Jahre: Tibor Meray 1975 in Hockenheim

Nach der Kaimann-Ära folgte die Lola-Ära: eigentlich bereits ein Formel 3 mit einem VW Typ 4-Motor. Er markiert die Spitze der Entwicklung, die noch einige Jahre weiterging – und schließlich 1978 vom luftgekühlten Prinzip abwich. Mit der Verwendung wassergekühlter Motore aus der „Generation Golf“ wurde der Schwanengesang der Formel Super

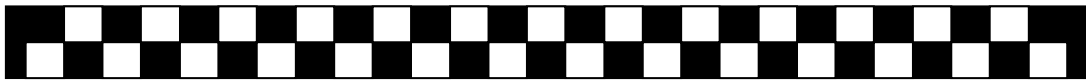
Vau eingeleitet. Zu nahe war sie an die populäre Formel 3 herangerückt.

Viele Formel Vau und Super Vau-Karrieren endeten in der Formel 1, der Königsklasse der Motorsports. Dies wird in der Ausstellung an zwei wunderschönen und legendären Formel 1-Fahrzeugen deutlich. Am zeitlos schönen Lotus 49R6 des Grazers Jochen Rindt, posthumer Weltmeister 1970, mit dem er 1969 seinen ersten Grand Prix gewann sowie sein vielleicht bestes Rennen in Monaco 1970. Jochen Rindt begann seine Karriere nicht in der Formel Vau, fuhr aber als Formel 1 Pilot 1967 und 1968 den Bahama Grand Prix im Austro Vau. Ein „Spätberufener“ der Formel Vau also. Das kann vom Finnen Keke Rosberg nicht gesagt werden. Er kann eine lupenreine Formel Vau Karriere aufweisen: Formel Vau und Super Vau-Europameister, Aufstieg über die Formel 2 in die Formel 1 – und 1982 im Williams mit nur einem Sieg Weltmeister. Gezeigt wird sein 1983-er Fahrzeug, der Williams FW 08C-09. Übrigens das Auto, mit dem der legendäre Brasilianer Ayrton Senna seine ersten Formel 1-Testfahrten im Juli 1983 in Donington absolvierte.

Gerahmt von den Formel Vau und Super Vau-Rennwagen, zeigen diese Rennfahrzeuge das Ende der Karriereleiter, das sich viele Formel Vau und Super Vau- Piloten erträumten. Und das einige auch erreichten. Ein Indiz für die hohe fahrerische Herausforderung und Qualität des „Motorsports für Jedermann“ und die unbezahlbaren Erfahrung des Fahrens im Pulk und im Zweikampf mit gleichwertigen und gleichermaßen siegeshungrigen Konkurrenten.

Zwei Motore deuten an, was zwischen Anfang und Ende der Formel Vau und Super Vau-Zeit an Entwicklung geschehen sein muss: ein früher „Einvergaser-Motor“ steht einem Formel Super Vau-Motor gegenüber, oder 40 Käfer-PS der hochgerüsteter Serientechnik mit 140 PS.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der möglichen Bereifung, die eine kleine „Reifen-Entwicklung“ vom frühen seriennahen Continental-Reifen auf der klassischen Käferfelge bis zum reinrassigen profillosen Rennslick darstellt. Auch die Sicherheitseinrichtung wuchs mit: Das wird an den ausgestellten Rennfahrzeugen deutlich, z.B. am „Olympic“,



Historische Formel Vau Europa e.V.

der den Zustand von 1969 repräsentiert und allen anderen Fahrzeugen, die heute im historischen Motorsport eingesetzt werden und über aktuelle Sicherheitseinrichtungen (Feuerlöschanlage, Gurte, Überrollbügel, Rücklichter) verfügen müssen.



Frühe Jahre:
Karlheinz Meub im Autodynamics 1966



Salzburgring 2007: Astrid Orthey im Autodynamics

Auch das Fahrergewand hat sich mit entwickelt. Fuhr Rainer Braun 1965 noch „in Schlips und Kragen“ und mit geliehenem Helm, so muten manche historischen Racer heute wie Formel 1 Piloten an: sie müssen nach den gleichen Standards ausgerüstet sein (Helm, Fahreranzüge usw.). Die Ausstellung zeigt dies im Gegenüber von Piloten damals und heute.

Die Fotos im Hintergrund der Fahrzeuge in der Ausstellung zeigen Rennszenen aus der Blütezeit der Formel Vau und Super Vau.

Die gezeigten Poster geben einen Einblick in Geschichte und Technik, in den Themenschwerpunkt „Von der Formel Vau in die Formel 1“ sowie die aktuelle Situation in der „Historischen Formel Vau Europa e.V.“.

Zeitgenössisches Ambiente versprühen die Exponate in den Vitrinen: von der frühen Ausgabe des damaligen Zentralorgans „Formel Vau Express“ über Schrift- und Bildgut bis hin zu technischen Zeichnungen und –modellen ist vieles vertreten, was einen kleinen Eindruck dessen zu vermitteln vermag, was es ehemals bedeutete, Formel Vau-Rennsport zu betreiben. Vor allem aber sollen junge und ältere BesucherInnen angeregt werden, zu schauen, zu reden, zu staunen – und darüber gemeinsam Freude zu entwickeln an der „wildesten Rennserie aller Zeiten“.



Wilde Meute: Formel Vau-Piloten beim Flugplatzrennen in Mainz-Finthen 1967



Fahrzeuge und Exponate

Einer der ersten

Beach Car (USA)



Baujahr: 1964
 Konstrukteur: Beach (USA)
 Besitzer: Martin Märklen, Heilbronn

Luftgekühlter, leicht modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1200 ccm. Ein zentraler Solex Vergaser aus dem VW-Käfer. Ca. 45 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 165 km/h
 VW-Käfer Getriebe
 Vorderachse vom VW-Käfer
 Gitterrohrrahmen
 Gewicht: 375 Kg
 15 Zoll Käferfelgen mit zeitgenössischen Continental-Rennreifen

Dieses Fahrzeug ist einer der ersten 10 Formel Vau-Rennwagen in Europa. Ferry Porsche und sein damaliger Rennleiter Huschke von Hanstein brachten diese „Volksrennwagen“ aus dem Vereinigten Staaten mit und setzten mit ihnen 1965 die Formel Vau-Bewegung in Deutschland in Gang. Form und Konstruktionsweise des amerikanischen Beach diente den europäischen Herstellern (u.a. Fuchs, Apal, Austro Vau) als Vorbild.

Nachdem das ausgestellte Fahrzeug bis Ende der 60-er Jahre bei Rennen eingesetzt wurde, diente es zeitweise der Jugendabteilung eines Motorsportvereins als Übungsobjekt bis es ziemlich verbastelt und vor sich hinrostend in einem Garten endete.

1992 bis 1994 wurde es in den Urzustand zurückrestauriert und wird seither erfolgreich im historischen Motorsport eingesetzt.

Formel Vau aus der Kit Car Schmiede

Apal (B)

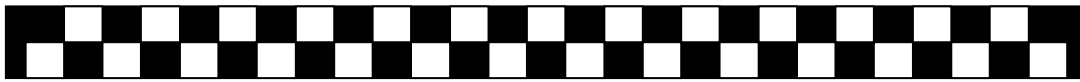


Baujahr: 1964
 Konstrukteur: Apal (Belgien)
 Besitzer: Manfred Nord, Speyer

Luftgekühlter, leicht modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1300 ccm. Ein zentraler Solex Vergaser aus dem VW-Käfer. Ca. 65 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 180 km/h
 VW-Käfer Getriebe
 Vorderachse vom VW-Käfer
 Gitterrohrrahmen
 Gewicht: 375 Kg
 15 Zoll Käferfelgen mit zeitgenössischen Dunlop-Rennreifen

Die später für ihre „Kitcars“ (Bausatzautos), insbesondere den „Apal-Buggy“ und „Apal-Speedster“ bekannt gewordene Firma Apal (Application Polyester Armé de Liège aus Blegny, Belgien) produzierte 1964/1965 diesen Formel Vau, der sich in den Anfangsjahren der Formel Vau recht großer Beliebtheit erfreute und einige Erfolge einfuhr. Die Form ist noch von den frühen amerikanischen Formel Vau Wagen beeinflusst, die eher dickbäuchig daher kamen und deshalb heute einen für Rennwagen außergewöhnlichen Platzkomfort bieten.

Das ausgestellte Fahrzeug stammt aus zweiter Hand und wurde nur für drei Rennen gefahren. 16 Jahre seines Lebens verbrachte das Auto in einem Museum in der Nähe des Nürburgrings. Es wird 2008 wieder auf die Rennstrecken zurückkehren.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Der Austro-Star

Austro Vau (A)



Baujahr: 1969
Konstrukteur: Porsche Salzburg,
Austro Vau (A)
Besitzer: Johann Haas, Linz (A)

Luftgekühlter, modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1300 ccm. Ein zentraler Solex 30 PICT-2 aus dem VW-Käfer. ca. 75 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 185 km/h
VW-Käfer Getriebe
Vorderachse vom VW-Käfer
Gitterrohrrahmen
Gewicht: 375 Kg
15 Zoll Käferfelgen mit posthistorischen Dunlop-Racing-Rennreifen

Dieses Auto wurde als erfolgreiches österreichisches Rennfahrzeug bei Porsche Salzburg als 37. von 85. hergestellten gebaut. Seine Geschichte ist lückenlos dokumentiert: zunächst gehörte es Fritz Basler, dann wurde es 1971 von Josef Kaufmann (heute Formel 3 Teamchef) eingesetzt – der entdeckte „sein“ Auto 2007 nach 37 in Hockenheim wieder. Von 1972 bis 1995 gehörte das Fahrzeug dem Holländer Jaap Luyendijk (Europameister 1972). 1995 wurde es nach dem Reglement von 1969 in Verbindung mit dem Anhang K des aktuellen Sportgesetzes (Sicherheitsausrüstung) restauriert und bis 2005 vom Dürener Frank Böhr erfolgreich im historischen Motorsport eingesetzt. 2005 kehrte es nach einer langen Reise wieder nach Österreich zurück.

Ein Wiener „Master“

Kaimann (A)

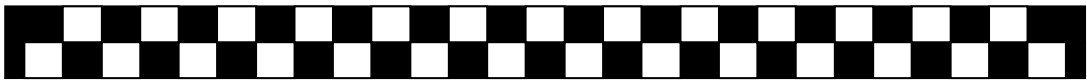


Baujahr: 1969
Konstrukteur: Kurt Bergmann,
Wien (A)
Besitzer: Joe Willenpart, Scheibbs (A)

Luftgekühlter modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1300 ccm. Ein zentraler Solex 30 PICT-2 aus dem VW-Käfer. Ca. 70 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 180 km/h
VW-Käfer Getriebe
Vorderachse vom VW-Käfer
Gitterrohrrahmen
Gewicht: 375 Kg
15 Zoll Käferfelgen mit Originalbereifung

Der Wiener Kurt Bergmann stieg 1965 in die Formel Vau ein, wo er seine sprühenden Ideen als "durch und durch" - Praktiker höchst erfolgreich umsetzte. Die Marke "Kaimann" wurde geschaffen und dominierte die 60er und 70 Jahre mit vielen Erfolgen: 3 Europapokalsiege in der Formel Vau stehen zu Buche und auch der letzte im Jahre 1975 ging mit Kalle Jonsson an die Wiener. Für seinen Rennstall scharte „Master“ Bergmann mit Fritz Indra und Heinz Lippitsch ein Technikerteam um sich, dem die Entwicklung eines extrem verwindungsfesten Rohrrahmens gelang. Insgesamt fuhren ca. 350 "Kaimanns" weltweit Siege für das Haus Bergmann ein.

Dieses Fahrzeug verbrachte den Großteil seiner Rennkarriere in den Niederlanden. Der Motor wurde von Jaap Luyendijk präpariert, Vater des Super Vau Champions und späteren Indianapolis Siegers Arie Luyendijk.



Meisterauto aus München

Olympic (D)



Baujahr: 1969
 Konstrukteur: MAHAG, München
 Besitzer: MAHAG, München

Luftgekühlter modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1300 ccm. Ein zentraler Solex 30 PICT-2 aus dem VW-Käfer. Ca. 80 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 190 km/h
 VW-Käfer Getriebe
 Vorderachse vom VW-Käfer
 Gitterrohrrahmen
 Gewicht: 375 Kg
 15 Zoll Käferfelgen mit Originalbereifung

Beim Münchner VW-Haus MAHAG genossen Motorsport und Tuning in den 60-er und 70-er Jahren einen hohen Stellenwert. Beim „Formel Vau-Stützpunkt“ wurden die Bausätze unterschiedlicher Hersteller vertrieben und bald wurde auch ein eigenes Fahrzeug gebaut, das schnell zur Spitzengruppe in der Formel Vau gehörte: der Olympic. Es wurden insgesamt 72 Olympic gebaut.

Dies ist das originale Europameisterschaftsauto von Alfred Voglberger 1969. Ein baugleiches Fahrzeug fuhr sehr erfolgreich die Rennamazone Hannelore Werner im MAHAG-Team. Auch der spätere Formel 1-Star Niki Lauda war sporadisch in diesem Fahrzeug aktiv.

Eine ungewöhnliche Geschichte

Maco (D)

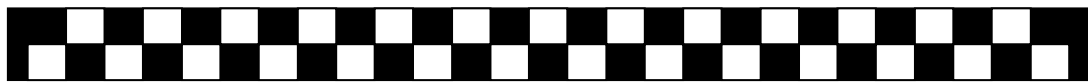


Baujahr: 1971/1975
 Konstrukteur: Ernst Maring,
 Maco, Braunschweig
 Besitzer: Dr. Frank Michael Orthey,
 München

Luftgekühlter modifizierter VW-Käfer-Motor mit 1285 ccm. 2 Vergaser Solex 34 PCI. Ca. 95 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 200 km/h
 VW-Käfer Getriebe
 Modifizierte Vorderachse vom VW-Käfer
 Aluminium Monocoque
 Gewicht: 375 Kg
 15 Zoll ATS-Formel Vau-Felgen mit Dunlop Racing-Bereifung

Das Auto wurde 1971 von Ernst Maring (Maco) gebaut, der vor allem Formel 3 Fahrzeuge konstruierte. Bei der Chassisnummer 006 handelte es sich ursprünglich um einen von ganz wenigen Maco-Formel-Super-Vau-Rennwagen. Als Maring sich fortan auf die Formel 3 konzentrierte, stand 006 in seiner Werkstatt zum Verkauf. 1974 wurde das Aluminium Monocoque von Klaus Dober aus Salzgitter gekauft und unter Verwendung der VW-Serierteile sowie von Maco-Formel 3 Karosserieteilen zum Formel Vau 1300 umgebaut. Dober setzte das eigentümliche Fahrzeug ab 1975 ein.

Nach einer recht unklaren Renngeschichte taucht das Auto 1992 wieder auf. Dann verlieren sich wieder die Spuren. 2004 wird der Maco 006 in stark verbautem Zustand in einem Internet-Auktionshaus angeboten. Anschließend wird er 2004/2005 in den jetzigen Zustand (zurück-) restauriert.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Fliegender Finne

Kaimann (A)



Baujahr: 1974
Konstrukteur: Kurt Bergmann,
Kaimann, Wien
Besitzer: Max Braumnühl, Abendsberg

Luftgekühlter modifizierter VW-Typ-4-Motor mit 1600 ccm (aus VW 411). 2 Solex Doppelvergaser. Ca. 130 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 220 km/h
Hewland-Renn-Getriebe (mit wechselbaren Gangradpaaren)
Rennwagen-Aufhängungen nach Formel 3 Standard
Gitterrohrahmen
Gewicht: 400 Kg
13 Zoll Formel Super-Vau-Felgen mit Slick-Bereifung

1971 wurde in Europa die Formel Super Vau mit den luftgekühlten 4-Zylinder-Boxer-Motoren des VW Typ 4 (411/412) mit 1600 ccm eingeführt. Die Leistung dieser Triebwerke ließ sich auf bis zu ca. 110 kW (150 PS) steigern.

Kaimann dominierte nach der Formel Vau nun auch die Formel Super Vau. Wohl klingende Namen wie Niki Lauda, Keke Rosberg, Jochen Mass sowie Dieter Quester, Jo Gartner, Dr. Helmut Marko und Helmut Koinigg starteten im Bergmann-Team durch. Dem fliegenden Finnen Keke Rosberg – 1982 Formel 1 Weltmeister im Williams – gelang der Europameistertitel 1974.

Dieses Fahrzeug – Fahrgestellnummer 74/01 – besitzt einen originalen Wagenpass mit dem Erstbesitzer Keke Rosberg.

Der große Kaimann Rivale

Lola T 252 (GB)

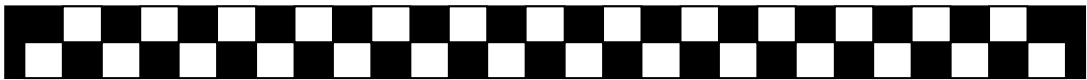


Baujahr: 1972
Konstrukteur: Derek Ongaro, Lola Cars,
Huntington, GB
Besitzer: Albrecht Kussmaul, Burgthann

Luftgekühlter modifizierter VW-Typ-4-Motor mit 1600 ccm (aus VW 411). 2 Solex Doppelvergaser. Ca. 130 PS, Höchstgeschwindigkeit etwa 220 km/h
Hewland-Renn-Getriebe (mit wechselbaren Gangradpaaren)
Rennwagen-Aufhängungen nach Formel 3 Standard
Gitterrohrahmen
Gewicht: 400 Kg
13 Zoll Formel Super-Vau-Felgen mit Slick-Bereifung

Auch die über Jahrzehnte hinweg höchst erfolgreiche britische Rennwagenschmiede Lola hat sich in den 70er Jahren mit dem Bau von Formel Super Vau Rennwagen beschäftigt und dabei auf reiche Erfahrung aus der Formel 3 zurückgegriffen. Vom hier ausgestellten Typ T 252 wurden 59 Fahrzeuge gebaut! Er war ein sehr erfolgreiches Fahrzeug – auch in den USA.

Besonders erfolgreiche Piloten auf diesen Fahrzeugen waren in frühen 70-er Jahren: Freddy Kottulinsky, Manfred Trint, Gerhard Schüler, Bertram Schäfer und der Holländer Arie Luyendijk, später Sieger des 500 Meilen-Rennens in Indianapolis (USA).



Legendäres Jochen Rindt Siegerauto

Lotus 49 R6 (GB)



Baujahr: 1968
Konstrukteur: Maurice Phillippe, Colin Chapman, Lotus Cars, GB
Besitzer: Joe Willenpart, Scheibbs (A)

3 Liter Ford Cosworth V 8 Motor.
Ca. 440 PS,
Höchstgeschwindigkeit 290 km/h
Hewland-Renn-Getriebe (mit wechselbaren Gangradpaaren)
Aluminium Monocoque
Gewicht: 540 Kg
Vorne 13 Zoll, hinten 18 Zoll, Firestone-Renn-Bereifung

Zunächst wurde dieses zeitlos schöne Fahrzeug 1968 von Graham Hill gefahren. Er gewann damit den Grand Prix von Mexico und damit die Weltmeisterschaft. 1969 fuhr er ebenfalls dieses Auto. Nach dem schweren Unfall aufgrund des kollabierten riesigen Heckflügels in Barcelona übernahm der Österreicher Jochen Rindt (geboren in Mainz) das reparierte Chassis und errang damit seinen hochverdienten ersten Formel 1-Sieg in Watkins Glen.

Auch im Jahre 1970 konnte Jochen Rindt, der bald darauf in Monza mit dem Nachfolgemodell Lotus 72 tödlich verunglückte und posthum Formel 1-Weltmeister wurde, mit dem wendigen 49-er in Monaco siegen. Einige Berichterstatter halten dieses Rennen am 10. Mai im Fürstentum für Rindts bestes.

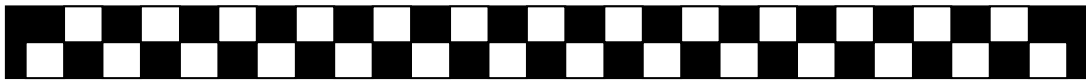
Das Chassis R6 war 24 mal im Renneinsatz und gewann drei Grand Prix. Nachdem das Auto in englischen, französischen und amerikanischen Privatsammlungen stand, wurde es vom damals in den USA lebenden Österreicher Joe Willenpart, ein ehemaliger Formel Super Vau-Pilot, erworben und in Anwesenheit von Nina Rindt in Watkins Glen im Gedächtnis an Jochen Rindts ersten Sieg vor 35 Jahren ausgestellt.



Seither zurück auf den Rennstrecken bei historischen Veranstaltungen: in 2007 mit der Historischen Formel Vau in Melk, in Hockenheim und in Schleiz.



2007 auf der Rennstrecke in Schleiz



“The Senna Car”: Weltmeisterauto

Williams FW 08C-09 (GB)



Baujahr: 1983
Konstrukteur: Frank Dernie,
Patrick Head GB
Besitzer: Joe Willenpart, Scheibbs (A)

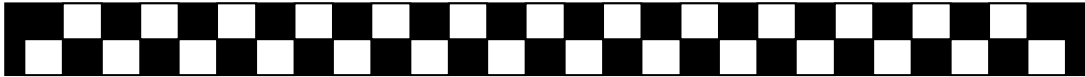
3 Liter Ford Cosworth DFV V 8 Motor,
Langhuber.
Ca. 500 PS,
Höchstgeschwindigkeit ca. 315 km/h
Hewland-Renn-Getriebe (mit wechselbaren
Gangradpaaren)
Aluminium Monocoque
Gewicht: 540 Kg
Vorne 14 Zoll, hinten 20 Zoll Formel 1 Slick-
bzw. Regen-Bereifung

Der Formel Vau (1973) und Super Vau Cham-
pion (1974) Keke Rosberg wurde 1982 auf
Williams mit nur einem Sieg Formel 1-
Weltmeister. Dies ist sein 83-er Auto und trägt
daher die Nummer 1 des amtierenden Welt-
meisters.

Keke Rosberg gewann mit diesem Saugmotor-
Fahrzeug, das den damals dominierenden
neuen Turbos leistungsmäßig unterlegen war,
das Rennen in Monaco. Das hier ausgestellte
Chassis diente ihm als Ersatzfahrzeug und
wurde von ihm im Grand Prix in Brands Hatch
gefahren.



Dieses Fahrzeug wird in der historischen
Motorsportszene oft als „The Senna Car“
bezeichnet, weil es das Formel 1-Fahrzeug ist,
mit dem der legendäre Brasilianer Ayrton
Senna seine ersten Formel 1-Testfahrten im
Juli 1983 in Donington absolviert. 1994
verunglückte Senna in Imola tödlich – eben-
falls in einem Williams.



Motor Formel Vau

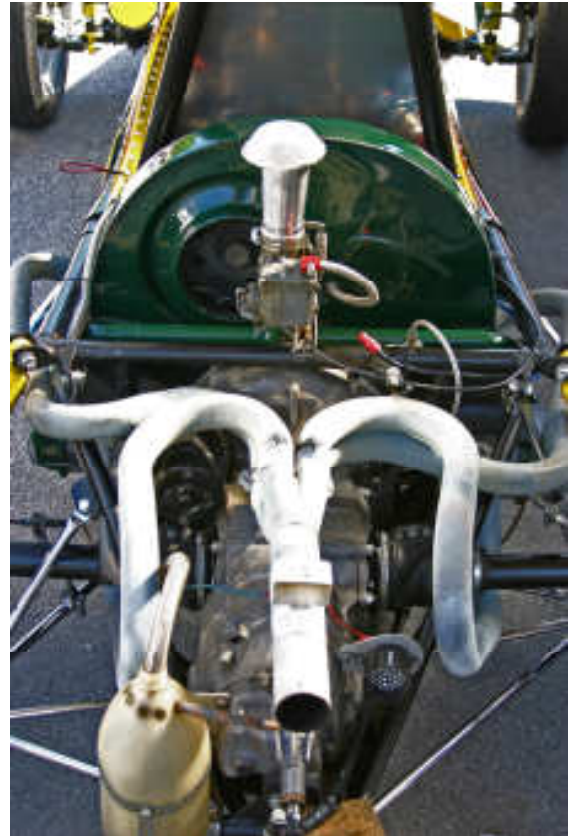
Motorenbau: BoxerShop Anton Seemeier, Hilpoltstein



Der Motor stammt aus dem berühmten Käfer mit 1300ccm. Um das Aggregat möglichst preisgünstig zu halten, dürfen nur sehr geringe Änderungen vorgenommen werden. Das kommt natürlich auch der Lebenserwartung zugute. So dürfen z.B. alle zu verwendenden Serienteile ausgewuchtet, nicht jedoch erleichtert werden. Lediglich beim Schwungrad ist eine Gewichtsreduzierung statthaft. Zunächst muss die Serien-Nockenwelle beibehalten werden, später wird ihre Bearbeitung freigestellt.

Alle seinerzeit in der Serie verwendeten Vergaser dürfen verwendet werden, der Maximaldurchmesser ist auf 30 mm beschränkt, die Bedüsung ist freigestellt.

Das Kühlgebläse muss beibehalten werden. Der Ölkühler muss zunächst, wie beim Serien-Pendant im Gebläse montiert werden, später darf er außerhalb des Gebläses montiert werden.

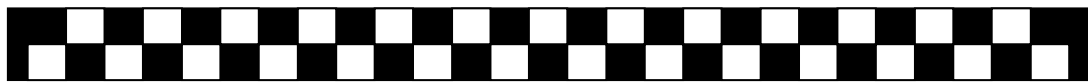


Penibel aufgebaute Motoren können bis zu 80 PS bei Drehzahlen von 6500 U/min entwickeln.

Ab 1973 ist eine Doppelvergaser Anlage, maximaler Durchlass 34 mm zulässig. Ebenfalls ab diesem Zeitpunkt zulässig ist das Weglassen des Gebläses und eine Trockensumpf Schmierung.

Diese stellt eine größere Ölmenge bereit, bietet bessere Motorkühlung und einen stabileren Öldruck auch in lang gezogenen Kurven.

Dank dieser Maßnahmen erhöht sich die Leistung auf ca. 100 PS. Drehzahlen bis knapp unter 7000 U/min sind möglich.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Motor Formel Super Vau

Motorenbau: BoxerShop Anton Seemeier, Hilpoltstein



Dieser Formel Super Vau-Motor wurde mit Serienteilen aus dem VW Typ 4, der im VW 411, im VW-Bus oder im VW-Porsche 914 Verwendung fand, aufgebaut. Der Hubraum ist auf 1600ccm begrenzt.

Alle rotierenden und oszillierenden Teile sind erleichtert und ausgewuchtet.

Der Motor verfügt über speziell für die Super Vau gefertigte Mahle Kolben sowie eine Schleicher Nockenwelle mit 324°.

Die Verdichtung wurde auf ca. 12 : 1 angehoben, die Einlassventile messen 41 mm, die Auslassventile 35 mm. Es kommen verstärkte Ventildfedern zum Einsatz.

Die beiden Doppelvergaser SOLEX 40 PII 4, die hauptsächlich im Porsche 356 und Porsche 912 verwendet wurden, haben einen Nenn-durchmesser von 40 mm.

Der Ölkreislauf ist als sogenannte „Trocken-sumpf-Schmierung“ ausgebildet. Dies ergibt eine größere Ölmenge, effizientere Kühlung und stabilen Öldruck auch bei lang gezogener Kurvenfahrt. Die Kupplung ist serienmäßig.



Bei Super Vaus ab 1973 durfte laut Reglement auf das Gebläse verzichtet werden. Der Motor wird ausschließlich durch den Fahrtwind über Luftkanäle gekühlt – siehe die hier ausgestelltten Super Vau-Rennwagen.

Derart bearbeitet entwickelt das Triebwerk ca. 135 – 140 PS bei Drehzahlen von maximal 7500 U/min.