

FV *m@gazine*

DMV Formel Vau
Gleichmäßigkeits-Serie mit FIA-Prädikat

Formel Vau History
Jennifer Nadin

Legenden im Rückspiegel
Niki Lauda
Alfred Voglberger



START
DELAYED

Vorschau
Saison 2021

Rückblick
Jahreshauptversammlung - Schwäbisch Gmünd
Preis der Stadt Stuttgart - Hockenheim
DNRT Super Race Weekend - Zandvoort

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Historische Formel Vau Europa bedankt sich bei ihren Sponsoren



ravenol.de



august-ernst.de



Neurochirurgisches
Wirbelsäulenzentrum
Dr. von Haken
Dr. Rommel und Partner
www.neuro-wz.de

neuro-wz.de



nissens.com

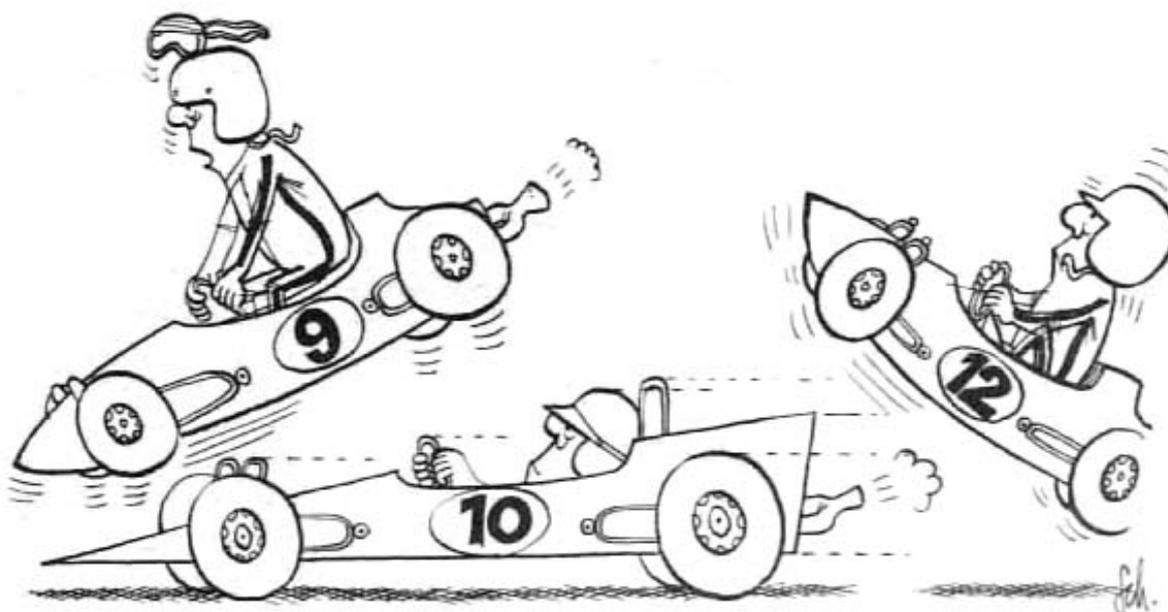


wittkuhn-tuning.de



hoosier-rennreifen.de

Medienpartnerschaft



Die neue modische Keilform hat mannigfaltige Vorteile, sie erleichtert das Vordringen in die vorderen Positionen während der Rennen

Rene Schöni, Formel V Sport, Juni 1969

Historische Formel Vau Europa e.V.

INHALT

	Inhaltsübersicht und Impressum	3
	Editorial	4
	Jahresrückblick	6
	DMV Formel Vau Meisterschaft Die Meister 2020	19
	Termine 2021	20
	Formel Vau History – Jenny Nadin	21
	Legenden im Rückspiegel	
	Niki Lauda	29
	Alfred Voglberger	37



IMPRESSUM

Historische Formel Vau Europa e.V.
www.formel-vau.eu

Redaktion

Dr. Thomas Eder, Wolfgang Götz
 Rüdiger Mager, Dr. Frank Michael Orthey

Mitarbeit

Fernando Santos (Brasilien)
 Thomas Cramer / Lothar Panten /
 Peter Kirchner / Kenneth Schlienz

Fotos:

Leo Eder

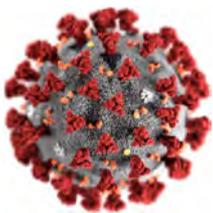
Titelbild:
 Start delayed – symptomatisch für
 die Saison 2020.
 Gemeinsames Warten an der Box
 in Zandvoort.



EDITORIAL

Ich war in diesem Jahr erstmalig seit vielen Jahren – ja seit wann eigentlich? – nicht an einer Rennstrecke. Aktiv mit der Formel Vau war ich die zurückliegenden 20 Jahren unterwegs. 2020 wäre also ein (rundes Jubiläums-) Jahr geworden. Wäre. Rund war da gar nichts. Ausgebremst.

Seit Mitte März 2020 gab es bei mir wie bei vielen anderen Mitgliedern der Historischen Formel Vau Europa e.V. Gewissheit, dass jetzt andere Prioritäten zu setzen sind. Es ging nicht darum, zu verbessern oder zu restaurieren, rumzuschrauben und schön zu machen und dann alle Vau-Läufe zu fahren, sondern es ging über das Gesundbleiben hinaus um Neuentwicklung von beruflichen Formaten, die existenzsichernd sein *mussten*. Und deshalb waren es bei vielen Formel-Vau-Freunden nicht nur die Lockdown-Situation und die Folgen der Pandemie im Motorsportumfeld, die solch traurige Abwesenheitsrekorde von Rennplätzen wie den meinen begründeten, sondern es waren berufliche und existenziell bedeutsame Gründe, die es zwingend erforderten, Anderem Vorrang zu geben. Viele waren betroffen von Kurzarbeit, in ihren Arbeitsstellen bedroht, ihre Märkte und Existenzgrundlagen waren infrage gestellt oder nicht mehr da. Zudem waren die meisten auch privat betroffen von neuen Anforderungen in den zwangsweisen familiären Co-Working-Spaces, hatten sich um Home-Schooling, distance-learning, die Unterhaltung von ungeduldigen Kindern und (wieder) pubertierenden Teenagern zu kümmern, mussten sich selbst in den sogenannten Home-Offices einrichten und sich in ständigen „Video-Calls“ rumtreiben. Und manch eine/r war zudem in Sorge um Eltern, Familienangehörige oder um sich selbst. Ich bin dann oft abends mit einem Getränk in die Werkstatt gegangen, habe die Autos angeschaut und ein bisschen hin und hergeschoben, Werkzeuge in die Hände genommen und dann meist wieder weggelegt, habe mich manchmal in ein Auto gesetzt. Um dann traurig zum nächsten Getränk zu wechseln. So gesehen war es emotional ein trauriges Jahr. Es fehlte etwas, das mich über Jahrzehnte geleitet hatte. Und ja, alles war natürlich erklärbar. Aber das hilft ja nun auch nichts. Emotional, meine ich.



Dass Vau für „Vielfalt“ steht – und dazu gehören neben ganz abwegigen und schrägen Zugängen auch viele witzige und berührende – das konnte in den Messengergruppen sehr eindrucksvoll miterlebt werden. Auch wenn das meiste heruntergefahren war oder werden musste, blitzte hier doch immer wieder der alle verbindende born to be Vee-Geist auf. Mich haben die Online-Kommunikationen, die Werkstatt-Fotos und Posts erinnert, oft zum Schmunzeln und gelegentlich zum Nachdenken gebracht. Dadurch habe ich mich verbunden gefühlt – auch wenn ich das schmerzlich vermisst habe, was uns sonst in der gemeinsamen Aktion auf den Rennstrecken verbunden hat.

Der Vorstand der Historischen Formel Vau Europa ist auf der herausfordernden Streckenführung dieses Jahres eine sehr beeindruckende Linie gefahren. Das war eher eine Art Regenlinie, die oft höchste Aufmerksamkeit und Anpassungsfähigkeit erforderte, weil sich die Streckenbedingungen ständig veränderten. Bis dann oft im letzten Moment doch die rote Flagge geschwenkt wurde von den Verantwortlichen und Ver-



Historische Formel Vau Europa e.V.



anstaltn. Insofern war es eine kurze, eine komprimierte und komplizierte Saison, von der in diesem neuen FV M@gazin zu berichten ist. Sie beginnt mit der Jahreshauptversammlung in Schwäbisch-Gmünd, wo wir alle noch in freudiger Erwartung auf eine tolle Saison zusammen sein konnten. Und dann kam etwas, das es so bisher noch nicht gegeben hatte. Als der Auftakt in Hockenheim abgesagt, verschoben und dann doch verspätet stattfand, keimte Hoffnung auf und als das mit vier Läufen prall gefüllte Zandvoort-Wochenende über die neue Dünenstrecke ging, schien sich so etwas abzuzeichnen wie eine späte, aber volle Saison. Und dann kamen sie, die Absagen, denen mit Alternativplanungen des Vorstands souverän begegnet wurde – welche dann doch alle den Absagen der Veranstalter zum Opfer fielen. Von dieser eigentümlichen Saison wird im Rückblick die Rede sein. Der Rückblick wird illustriert durch die eindrucksvollen Fotos von Leo Eder – und ergänzt durch die Meister – und den Ausblick auf 2021.

Dazu lassen wir einige Aktive in „Inside-Formel-Vau-Corona-Statements“ zu Wort kommen. Anschließend gibt es einen sehr lesenswerten redaktionellen Beitrag unseres brasilianischen Formel-Vau-Freundes Fernando Santos über Jenny Nadin, die 1967 das allererste Formel Vau-Rennen in England gewonnen hat. Unsere brasilianischen Formel-Vau-Freunde wären ebenso wie einige amerikanische und südafrikanische Fahrer zur Stunde der Formel-Vau in Hockenheim gekommen. Wären. Und werden es hoffentlich auch, wenn das denn wieder geht. Damit wir das weltweite Formel-Vau-Netzwerk weiter beleben. Und da das in 2020 auf den Rennstrecken nicht ging, gibt es im M@gazine ersatzweise etwas Internationales zum Lesen. Für die ruhigen Winterabende, an denen dann die Vorfriede auf die Saison 2021 gepflegt werden kann. Oder in den Werkstätten, aus denen dann vermutlich die besten Formel Vaus und Super Vaus ever herausgeschoben werden. Zeit war ja genug in der Zwangspause 2020.

In der Rubrik „Legenden im Rückspiegel“ erinnern wir diesmal an Niki Lauda und Alfred Voglberger und ihre eindrucksvollen Geschichten.



Liebe Ehemalige und Freunde der Historischen Formel Vau Europa, liebe Mitglieder, viel Spaß mit unserem M@gazine und einen guten Übergang in das neue Jahr mit Gesundheit, Zufriedenheit und aktiven Zeiten auf und an den Rennstrecken bei und mit der Historischen Formel Vau Europa.

Bleibt alle born to be Vee und gesund!

Ich freue mich auf das Wiedersehen.

Frank Orthey



Saisonrückblick ins verflixte Pandemiejahr 2020

Text: Thomas Cramer, Rüdiger Mager

Foto: Archiv HFVE, Leo Eder

Jahreshauptversammlung Schwäbisch Gmünd

„Saisonauftakt“ war am 17.02.2020 die Jahreshauptversammlung in Schwäbisch Gmünd. Da war die Welt noch in Ordnung.



Perfekt von Familie Renn und Kurator Stephan Gremler organisiert, konnte diese wichtige Veranstaltung im schönen und für uns passenden Ambiente „Manufaktur B26“ durchgeführt werden. Am Samstagvormittag startete das offizielle Programm mit einem von Robert Waschak organisierten Technikworkshop, verbunden mit den neuesten technischen Anforderungen durch unseren TK Knut Wartenberg. Frank Orthey konnte erste Ergebnisse der neu formierten Projektgruppe „V wie Verantwortung“ – einer Umweltinitiative von und für die Mitglieder – präsentieren.



Die turnusgemäßen Wahlen brachten nur eine Änderung: Dr. Tom Eder ersetzt Stephan Gremler im Amt des Kurators. Der Vorstand bleibt ansonsten unverändert; dies verspricht weiterhin gute Arbeit für die Mitglieder und den Verein. Der Kassenbericht und der finanzielle Ausblick durch Kassierer Wolfgang Rafflenbeul zeigt auf, dass wir zwar solide finanziert sind, die Herausforderungen für eine kostendeckende Saison aber immer schwerer zu realisieren werden. Hierbei soll die von Peter Kirchner beantragte – und von den Mitgliedern genehmigte – Erhöhung der Mitgliedsgebühren helfen.



oben: Ehrung verdienter Mitglieder

links: Meister der Formel Vau 2019 Tom Eder
und Vizemeister Robin Kluth

Nach dem offiziellen Teil folgte die Jahressiegerehrung 2019, Mitgliederehrungen, sowie der schon obligatorische „launische Jahresrückblick“ durch Frank Orthey.

Eigentlich war somit alles gerichtet, um in die Saison zu starten, der Lockdown Anfang März verhiess für unsere DMV-Formel Vau Serie jedoch nichts Gutes.



Es war schnell abzusehen, dass es – wenn überhaupt – eine sehr ungewöhnliche Saison werden wird. Terminabsagen, Ersatztermine, abgesagte Ersatztermine und somit sehr viel Arbeit für unsere Vorstandschaft prägte das Jahr. Es gab dann die ersten Lichtblicke:

Formel Vau-Fahrer halten sich bei Trackdays fit

Nachdem im April und Mai an historischen Rennsport in gewohnter Form nicht zu denken war, suchte der Verein nach Alternativen. Die erste Möglichkeit, das betagte Sportgerät mal wieder artgerecht zu bewegen, tat sich am 21. Mai im niederländischen Zandvoort auf, wo der Historische Auto Rennclub zum ersten Mal seit Beginn der Covid-19-Maßnahmen die Strecke zu einem „Vrij Rijden“-Tag öffnete.

Die Reise nach Zandvoort war für unsere Fahrer ein Abenteuer mit vielen Unbekannten. Die Grenzen in die Niederlande waren selbst zu COVID-19-Hochzeiten nie geschlossen worden, aber Kontrollen in/aus den Niederlanden angekündigt, bei denen geprüft werden sollte, ob man eine Reise „aus wichtigem Grund“ antrete. Und wie sollte ein Trackday unter solch verschärften Hygiene-Bedingungen aussehen? Um es kurz zu machen: Das ganze Unterfangen erwies sich als höchst unkompliziert. Grenzüber tretungen erfolgten ohne jegliche Kontrolle, vor Ort hatte der Veranstalter HARC die strengen Regeln bestens umgesetzt und diese wurden von Orga-Team und den Teilnehmern völlig unaufgeregt befolgt. Zu den angereisten deutschen Fahrern gesellten sich dann auch noch einige Formel Vaus aus den Niederlanden. Die neue (Formel 1-) Strecke in Zandvoort begeisterte die Vauler ungemein. Toll sind die neue Kurve 4 (Hugenholzbocht) und die als „Steilkurve“ ausgelegte Arie-Luyendyk-Bocht vor Start und Ziel. Vier Sessions á 25 Minuten für Formel-Fahrzeuge lagen gut über den Tag verteilt. Und auch das Wetter spielte größtenteils mit. Nur die dritte Session geriet dann etwas feuchter. Das musste auch „Lokal-Matador“ Ruben van Hoorn feststellen, der mit seinem Beach bei leicht einsetzendem Nieselregen in einen Dreher geriet und unsanft in die Leitplanke einschlug. Außer leichten Kopfschmerzen und einem deutlich beschädigten Heck seines Einvergasers, den schon sein Großvater Jaap van Hoorn und auch Rubens Vater Robert schnell um die Strecke bewegten, ist zum Glück nichts passiert. So verlief dieser Tag in den Niederlanden fast problemlos. Es war toll, endlich wieder Vaus auf der Strecke zu sehen.

Beim vom FHR organisierten Testtag am Nürburgring konnten dann 13 Formel Vaus/Super Vaus wieder Streckenkilometer sammeln. Covid-19-bedingt war der Testtag mit einigen Restriktionen versehen, die vom Veranstalter vorbildlich vorbereitet und von den Teilnehmern mit großer Gelassenheit getragen wurden. Auf der Strecke ging es äußerst zivilisiert zu, obwohl hier auch einige bedeutend schnellere Formel-Fahrzeuge (Formel 2, Formel 3...) unterwegs waren. Es war deutlich zu sehen, wie sehr sich alle freuten, gemeinsam auf die Strecke zu gehen. Und natürlich – mit dem gebotenen Sicherheitsabstand – auch wieder die Freunde aus dem Verein zu treffen.



Auf der Strecke ging es höchst konzentriert zu. Einige verfolgten ein strenges Testprogramm, andere wollten einfach nur mal wieder fahren. Mit großem Respekt wurden auch knifflige Situationen – die Geschwindigkeitsunterschiede waren enorm – auf der Strecke gelöst.

Auch technische Probleme wurden, dem Vau-Geist folgend, gemeinsam behoben. So konnte Heiko Engelke nach Getriebeproblemen an seinem Lola T620 wieder auf die Strecke gehen, weil „Lola-Guru“ Oswin Büchl nicht nur das passende Ersatzteil dabei hatte, sondern es sich auch nicht nehmen ließ, das Lola-Getriebe zu zerlegen und im Handstreich instandzusetzen.

Nicht ganz so gut lief es für Thomas Renn, dessen wunderschöner Dahm-Car-Zweivergaser sich mit einem Motorschaden verabschiedete. Lola-Pilot Markus von Haken wiederum zeigte sich hochofreut über den im Winter revidierten Motor seines T 620. Problemlos drehte HFVE-Vorstand Wolfgang Rafflenbeul seine Runden im Austro Vau und auch der March 79V arbeitsbedingt lang vermisste Super Vau-Pilot Ulrich Sirp zeigte sich von der langen Standzeit unbeeindruckt.

Alles in allem waren es zwei gelungene Testtage, die die Hoffnung nährten, dass sich die Situation bald normalisiert und schon in baldiger Zukunft wieder „richtige“ Veranstaltungen möglich sind.

Endlich wieder Renn-Action – endlich wieder Formel Vau!

Juli 2020 - Preis der Stadt Stuttgart - Hockenheim

Nach Wochen und Monaten des Wartens durfte die Historische Formel Vau Europa endlich wieder mit ihren historischen Fahrzeugen auf die Strecke. Die sorgfältige Organisation des Veranstalters MSC machte es möglich, dass unsere Mitglieder ein „fast normales“ Rennwochenende Anfang Juli in Hockenheim verbrachten. Dass die Fahrer nichts verlernt hatten, konnte man auf der Strecke sehen; das ein oder andere Rennfahrzeug hingegen hatte den verlängerten Winterschlaf nicht so gut überstanden.



Mit einem lachenden und einem weinenden Auge reisten die rund 30 Fahrer an den Hockenheimring. Die Freude war natürlich riesengroß, endlich wieder auf dem Rundkurs zu fahren, andererseits vermisste die Fahrerschaft einen geschätzten Kollegen: Anselm Gröning war in der Vorwoche im Alter von 56 Jahren verstorben. Die Läufe in Hockenheim wurden deshalb „in Gedenken an Anselm Gröning“ geführt.

Eine Veranstaltung dieser Größenordnung in Corona-Zeiten ist eine besondere Herausforderung. Der veranstaltende MSC hatte für extra-viel Platz und damit gute Separation der verschiedenen Rennserien gesorgt. Innerhalb des Formel Vau-Fahrerlagers sorgte Verwaltungsvorstand Wolfgang Rafflenbeul für entsprechende Freiräume, das Catering wurde vom V-wie-Verantwortungs-Team Vorbildlich kontaktlos organisiert. Kaffee gab es zur Selbst-

bedienung im eigenen Free-Refill-Becher, die wohlschmeckenden „Vesper Weckle“ wurden in einer Kühlbox ebenfalls zur Selbstbedienung gereicht. Dazu gab es – selbstverständlich erst nach Feierabend – ein wohlverdientes V-laschenbier aus der Region. Auch Papierabnahme, Fahrerbesprechung und Siegerehrung verliefen hochdiszipliniert – mit respektvollem Abstand.



Mit einem kleinen Fahrerfeld – gemeldet waren 32 Fahrzeuge, von denen es 30 an den Hockenheimring schafften – geht es Freitag vormittag zum freien Training. Wie immer nach längerer rennfreier Zeit gibt es auch gleich ein paar technische Wehwehchen zu beklagen. Klasse-2-Pilot Kenneth Schlienz muss schon früh die Segel streichen; Lagerschaden an seinem schönen Fuchs Einvergaser. Bei March-Pilot Dirk Kornmeyer lassen sich die Gänge 3 und 4 nicht einlegen, keine guten Voraussetzungen für einen Hochgeschwindigkeitsstrecke wie Hockenheim... Klasse 4-Pilot Markus Theuer kämpft gleich mit mehreren Problemen. Die Zündung am Lola Super Vau hat Aussetzer, dazu hat sich über den Winter der Kupplungsgeberzylinder verabschiedet. Winfried Kornmeyer steigt derweil wegen Undichtigkeiten am Simmerring seines March auf sein Kogo-T-Car um.

Inside-Formel-Vau-Corona-Statement von Kenneth Schlienz

Samstag, 29. Februar 2020, 6:58 Uhr, mein Papa und ich befinden uns irgendwo auf der Autobahn 81 in Fahrtrichtung Singen. Wir sind beide noch etwas müde, die dunkle und eisig kalte Umgebung um uns herum tut ihr übriges. Dennoch sind wir gut gelaunt, denn heute soll der Fuchs wieder zum Leben erwachen. In meinem Kopf dreht sich jetzt alles um die Formel V. Nicht mal mehr ein Monat ist der Saisonstart in Hockenheim noch entfernt. In 27 Tagen werden dutzende VW befeuerte Monopostos durch das Motodrom donnern. Corona ist ein Ausdruck mexikanischer Braukunst und existiert sonst nur im Fernsehen. Dezember 2020. Aus 27 Tagen wurden vier Monate. Das letzte Festgurt im Formel V Cockpit liegt bereits fast ein halbes Jahr zurück und der saisonal bedingte FV-Entzug fühlt sich so lange an wie noch nie – ist er ja auch. Unsere Vereinsaktivitäten wurden trotz unermüdlicher Arbeit der Verantwortlichen, von den speziellen Begleitumständen dieses Jahres stark beeinflusst. Was bleibt ist ein hoffnungsvoller Blick in Richtung 2021: Denn es könnte nur noch gut 100 Tage dauern, bis wir uns im Motodrom wiederfinden und die Welt für uns alle wieder ein klein wenig normaler werden könnte.

Ein geplatzter Kühlerschlauch sorgt am ASS-Lola von Thomas Cramer für herben Wasserverlust und einen Schaden am Zylinderkopf. Normalerweise ein Grund zur Aufgabe, an der Rennstrecke kann der Zylinderkopf nicht so einfach repariert werden. Doch da kommt der vielbeschworene Formel Vau-Geist ins Spiel... Super-Vau-Spezialist Oswin Büchl ist an der Strecke. Für ihn als ehemaligen Auto-Cross-Fahrer ist Aufgeben keine

Option. So wird der Kopf im Handumdrehen demonstriert, ins Cramersche Auto gepackt und in die 200 km entfernte Büchl-Werkstatt transportiert. Dort wird der Kopf ganz fix geplant und nach weiteren 2 Stunden ist man schon wieder im Fahrerlager. Schnell wird das Auto wieder zusammengebaut. Punkt 22:00 Uhr läuft der Ex- Frank Lampe ASS-Lola wieder...





Das Qualifying in aller Kürze: Die erste Startreihe machen zwei Klasse-5-Fahrer unter sich aus. Dirk Kornmeyer (March) zeigt wieder einmal seine fahrerische Klasse. Mit 1:55.010 ist er 1,6 Sekunden schneller als Rüdiger Müller (March, 1:56:611). Dahinter folgen Heiko Engelke (Lola 1:59.866) und Joe Welzel (DRM, 2:00.477, Klasse 7). Schnellster Klasse 4-Pilot ist Markus Theuer (Lola, 2:16.685), in Klasse 3 zeigt Youngster Nick Wittkuhn seinen deutlich erfahreneren Kollegen mit 2:09:212 wo es langgeht. Die hartumgekämpfte Klasse 2 führt Tim Renn (Olympic, 2.18.589) an, Lokalmatador Manfred Nord setzt im Klasse 1-Beach seine Bestzeit bei 2:39.489.

Wer im Qualifying keine Zeit setzen kann, muss in der GLP von hinten starten, so stellen sich Marko Wittkuhn und Thomas Cramer in Wertungslauf 1 hinter dem Feld an. Auch hier ereilt das Feld dann doch das ein oder andere Problem, allen voran die Führungsriege: Dirk Kornmeyer und Heiko Engelke stoppen mit Temperaturproblemen. An Joe Welzels DRM löst sich derweil eine Befestigung der Karosserie. So kommt es gegen Laufende zu einer Überraschung: Weil auch der letzte im Feld verbliebene schnelle Super Vau von Rüdiger Müller wegen steigenden Temperaturen etwas langsamer machen muss, liegt der vom letzten Platz gestartete Thomas Cramer mit dem frisch reparierten ASS-Lola eine Runde vor Schluss unversehens in Führung.

Aber da es in der Historischen Formel Vau ja nicht darum geht, wer am Ende führt, sondern wer am gleichmäßigsten seine Runden dreht, können sich Andere über die Klassen- und Gesamtsiege freuen: Sieger der Klasse 1: Manfred Nord, in Klasse 2 gewinnt Newcomer Michael Adenacker vor Trian Tsolakidis und Tim Renn. Klasse 3 führt der Niederländer Mark Spanbroek vor Dieter Hofbeck und Heinz Hartmann an. Sieger der Klasse 4 wird Markus Theuer vor Marco Wittkuhn. In der Klasse 5 siegt Rüdiger Müller vor Thomas Cramer. Und die Klasse 7 gewinnt Peter Kirchner vor Klaus Dober und Joe Welzel.

Den Gesamtsieg des ersten Laufs sichert sich Mark Spanbroek mit unglaublichen 69 Strafpunkten, es folgen auf den weiteren Plätzen Michael Adenacker und Peter Kirchner.

Heiko Engelke ereilt im 1. Wertungslauf das gleiche Schicksal wie zuvor Thomas Cramer: Wasserverlust im Lola T620 und damit ein auf der Strecke irreparabler Schaden am Zylinderkopf. Aber auch dieses Mal hat der frustrierte Fahrer die Rechnung ohne den hochmotivierten Motorenbauer Oswin Büchl gemacht. Thomas Cramers Auto kennt den Weg vom Vortag, der Motor ist schnell zerlegt, schon geht es auf ins schöne Rottweil, wo die Werkzeuge ebenfalls noch vom Vortag eingerichtet sind. Knapp sieben Stunden und 400 km Fahrtweg später röhrt der gelbe Lola wieder wie gewohnt. Hut ab vor diesem Einsatz, Herr Büchl!



Zum zweiten Lauf am Sonntagmorgen haben die Fahrer eine schöne Geste abgesprochen. In der Einführungsrunde zeigen bei der Einfahrt ins Motodrom alle Fahrer mit dem Zeigefinger nach oben. Grüße an den verstorbenen Freund und Fahrerkollegen – Racing for Anselm.

Schon in der ersten freien Runde bemerkt Polesetter Dirk Kornmeyer ein Geräusch am March Super Vau, den Vater Winfried liebevoll für die Läufe vorbereitet. Er fährt sicherheitshalber



zur Box und stellt ab. Sehr zum Missfallen seines „Teamchefs“, der später keinen Schaden feststellt und mit einem Lächeln bemerkt: „Der soll doch ruhig weiterfahren... Wenn nichts kaputt geht, habe ich die nächsten Wochen doch gar nichts zu tun...“. Auch die restliche Riege der schnellen Super Vaus der Klasse 5 muss wegen Defekten nach und nach aufgeben. Heiko Engelke (Kühlerschlauch abgesprungen), Rüdiger Müller (Temperatursensor spielt verrückt) und auch der Autor (wieder Kühlerschlauch undicht) kommen nicht ins Ziel.

Inside-Formel-Vau-Corona-Statement von Thomas Cramer

Ein verrücktes Jahr 2020 geht zu Ende. Mit vielen traurigen Schicksalen und Entbehrungen. Nicht nur für uns als Verein, sondern natürlich auch für unsere Mitglieder. Einige bangten und bangen um Freunde und Verwandte. Nicht wenige sorgen sich um Ihre Anstellung, andere kämpfen als Unternehmer darum, dass die Firmen am Laufen bleiben und Arbeitnehmer ihr Gehalt bekommen.

Für uns als Vorstand hieß es in diesem Jahr immer wieder komplett neu denken, nach Alternativen suchen und diese nach dem nächsten Rückschlag zu verwerfen und eine neue Alternative zu finden. Am Ende können wir froh und stolz sein, dass wir als ehrenamtlich verwalteter Verein trotz aller Widrigkeiten sechs Läufe austragen konnten.

Was uns sicher allen fehlt, sind die Begegnungen mit den Freunden: Auf und neben der Rennstrecke. Diese machen unseren Verein doch aus – neben der Liebe zum Rennsport. Es gab aber natürlich auch schöne Erlebnisse: Zum Beispiel stampft die Gruppe „V – wie Verantwortung“ innerhalb weniger Wochen ein Konzept zur kontaktlosen Verpflegung der Aktiven aus dem Boden. Und das Konzept wird in Hockenheim perfekt von unseren Mitgliedern angenommen. Oder wenn Oswin Büchl in Zandvoort nicht nur seiner Kundschaft aus der Patsche hilft, sondern auch gemeinsam mit Joe Welzel an modernen Vaus schraubt.

Für das nächste Jahr wünsche ich mir eine (wenn auch nur schrittweise) Rückkehr zur Normalität. Auf das wir uns schon bald wieder auf den Rennstrecken dieser Welt treffen und unserer Leidenschaft frönen können.

Am Ende zählen neben dem Ankommen die gleichmäßigsten Runden. In Klasse 1 ist es wieder Manfred Nord, der den Siegerpokal entgegennehmen darf. Als einziger Starter dieser Klasse ist das nicht mehr ganz so schwer, aber wie sagt man so schön: „To finish first, first you have to finish“. In Klasse zwei gibt es tolle Positionskämpfe auf der Strecke. So schenken sich Tim Renn und Robin Kluth keinen Zentimeter. Windschatten-Duelle, extreme Drifts, ständig wechseln die Positionen. So





oder so ähnlich müssen die wilden Zeiten der Formel Vau ausgesehen haben... Am gleichmäßigsten kommt Trian Tsolakidis ins Ziel, gefolgt von Tim Renn und Wolfgang Rafflenbeul. In der Klasse 3 bringt es Mark Spanbroek fertig, sein Top-Ergebnis vom Vortag (69 Strafpunkte) noch einmal zu toppen. 62 Strafpunkte, seine „schlechteste“ Vergleichsrunde ist gerade einmal vier Zehntel langsamer als seine schnellste Referenzrunde. Ihm folgen Heinz Hartmann und Vau-Youngster Nick Wittkuhn. Das Klassement in Klasse 4 gewinnt diesmal Marco Wittkuhn vor Markus Theuer.

Klasse 5 kommt wie schon berichtet geschlossen nicht ins Ziel und Klasse 7 kann Frank Böning für sich entscheiden, gefolgt von Winfried Kornmeyer und dem ältesten Teilnehmer der Serie, Manfred Benninger.





Dünenhutz und Sommergefühle

August 2020 - DNRT Super Race Week - Zandvoort

Gleich zwei Weltpremierer erlebte die Historische Formel Vau Europa Anfang August auf dem Circuit Zandvoort in den Niederlanden: Die HFVE startete als erste FIA-Serie zu offiziellen Läufen auf dem neuen Formel-1-Kurs. Und - corona-bedingt – dazu gleich mit vier Wertungsläufen, auch das gab es noch nie in der Geschichte des Vereins.

Die Corona-Regeln sind in den Niederlanden dank geringer Fallzahlen deutlich weniger streng als in Deutschland. Sogar Zuschauer waren an der Strecke zugelassen.

So hatten viele der Fahrer neben den nötigen Teammitgliedern auch ihre Familien dabei. Wo sonst, als in Zandvoort findet man so tolle Bedingungen für „Mensch und Maschine“. Der Strand ist von der Strecke fußläufig erreichbar und sogar der Wettergott meinte es mehr als gut mit den Vaulern. Also beste Voraussetzungen für ein entspanntes Rennwochenende mit der Familie.

Inside-Formel-Vau-Corona-Statement von Peter Kirchner

Zandvoort: Welch ein Unterschied zum abgeriegelten Hockenheim, wo wir noch nicht mal mit den paar Menschen auf die Tribünen durften – sehr ärgerlich.

In Zandvoort war richtig was los – inklusive brasilianischem Flair durch die Tanz- und Trommlertruppe im Fahrerlager (Respekt Manfred Nord)! Der neue Kurs mit den Steilkurven ist einfach mega geil. So macht das Fahren in Zandvoort noch mehr Spaß – ist sowieso einer meiner Lieblingsstrecken. Dieses lockere Beach-Flair ... das überträgt sich ins Publikum bis hin zu den Fahrern. Ein absolutes Highlight in jeder Saison! Nach persönlicher Überprüfung des erfolgten Getriebeaustauschs (Ausfall der Gänge 3&4 in Hockenheim) durch Oswin Büchl persönlich – die dicken doppelten Beschleunigungsstreifen im Fahrerlager zeigten das positive Ergebnis – lief mein kleiner weißer Keil super und ohne Probleme durch alle 4 Läufe (den Doppelstint Modus sollten wir ruhig ab und zu mal einbauen). Und immer auf P1 oder P2 mit schnellen Rundenzeiten. Das war der Wahnsinn!

Zandvoort hat mich dann schließlich zum Führenden in der Clubmeisterschaft katapultiert – für mich überraschend und erstmalig.

Und „dank“ weiterer Corona-Absagen blieb es auch dabei: Clubmeister 2020!

Und nun die lange Durststrecke des Wartens ... wie sagte Steve McQueen so treffend: „Rennen ist Leben – alles davor und danach ist nur Warten“ - dem ist nichts hinzuzufügen.

Die Geschichte des freien Trainings am Freitag morgen ist (leider) schnell erzählt: Manfred Kluth hatte nach den Problemen mit dem Öldruck seines wunderschönen Lola T250 am Hockenheimring eine neue, deutlich stärkere Ölpumpe verbaut. Im Test lief das Auto damit ganz hervorragend. Aber Test ist Test und auf der Strecke ist eine ganz andere Situation. Als Manfred, nachdem das Öl auf Temperatur gebracht ist, das erste Mal Gas gibt, löst sich ein Ölschlauch (wohl durch den stärkeren Druck der Pumpe) aus seinem Fitting. Resultat: eine völlig eingölte Strecke, ein sichtlich geknickter Manfred Kluth – und ein Starterfeld, das nach bereits einer Runde freiem Training zurück ins Fahrerlager zurückkehrt.



DMV FORMEL VAU



Zum Qualifying am Freitag Nachmittag stehen dann wieder alle erwartungsvoll in der Startaufstellung. Am besten kommt mit den heißen Temperaturen Rüdiger Müller im Klasse 5-March zurecht: 1:52:16 sind eine Top-Zeit, hinter ihm platzieren sich Heiko Engelke (KI.5, Lola T620, 1:55:640) und Joe Welzel (KI.7, DRM, 1:57:087).



Schnellstes Klasse 4-Auto wird Marco Wittkuhn (2:06:875), in Klasse 3 stellt Mark Spanbroek aus den Niederlanden mit 2:01:187 seine hervorragende Streckenkenntnis unter Beweis. Klasse 2 führt Tim Renn mit 2:07:706 an und in Klasse 1 setzt Manfred Nord mit 2:33.945 seine beste Zeit. Nicht platzieren konnten sich wegen technischer Probleme Markus von Haken, Wolfgang Rafflenbeul und Tom Ernst.

Am Samstag startete dann mittags der erste der insgesamt vier Wertungsläufe. Die Historische Formel Vau Europa hatte es der Formel 1 nachgemacht und corona-bedingt zwei Veranstaltungen an einem Ort ausgetragen. Aber wieder zum 1. Lauf: Der von hinten startende Markus von Haken hat sich eine List ausgedacht, um möglichst schnell in die Spitzengruppe seiner Klasse 5-Kontrahenten zu gelangen. Er lässt sich nach dem fliegenden Start weit zurückfallen und wird so schon nach einer Runde von der Führungsgruppe eingeholt. Es beginnt eine wilde Hatz mit schönen Positionskämpfen der Klasse 5, die Führung wechselt ständig. Mal sind es die March von Dirk Kornmeyer und Rüdiger Müller, mal ist es der Lola T620 von Heiko Engelke, die vorn liegen. Am Ende kommt Dirk Kornmeyer als Erster ins Ziel. Was aber bei der HFVE ja nichts bedeutet, denn hier wird die Gleichmäßigkeit gewertet und da sind Positionskämpfe nicht unbedingt ein Vorteil.





Am Besten meistert im ersten Lauf Dieter Hofbeck die Gleichmäßigkeitsaufgabe. Er hatte sich im Team Welzel einen modernen DRM ausgeliehen. Nur 63 Strafpunkte bedeuten den Gesamtsieg und natürlich auch den Klassensieg in Klasse 7 bei seiner Jungfernfahrt. Nun wieder der Reihe nach: Klasse 1 sichert sich Manfred Nord, Klasse 2 gewinnt Trian Tsolakidis, der Sieg in Klasse 3 geht an Lokalmatador Mark Spanbroek (mit einer bemerkenswerten schnellsten Runde von 1:59:562). Klasse 4 gewinnt Marco Wittkuhn und in Klasse 5 hat Markus von Haken die richtige Taktik gewählt: in der Führungsgruppe Spaß gehabt, mit 1:49:725 die schnellste Runde hingelegt und dazu noch die Gleichmäßigkeitswertung gewonnen. Klasse 6 geht an Andreas Mundt.

Inside-Formel-Vau-Corona-Statement von Lothar Panten

Einen Rückblick zum Corona Formel Vau Jahr?

Hat da jemand etwas Positives zu sagen? Hoffentlich nicht das Gesundheitsamt anlässlich eines Coronatests.

Es fing eigentlich ganz schön an, mit der JHV in Schwäbisch Gmünd. Da konnte man sehen wie viele Leute sich engagieren. Der Vorstand sowieso, aber auch viele Mitglieder. Ging auch gar nicht so schlecht weiter, Trainingstag der FHR am Ring und immerhin fand die Veranstaltung am Hockenheimring statt. Der Nachwuchs bekommt ein eigenes Rennauto. Super. Ab März war aber klar: Das Jahr wird schwierig. Wer bremst verliert? Wir hätten wohl mehr verloren, wenn wir nicht gebremst hätten.

Es gibt wieder Super Vau Felgen! Das freut den SV-Fahrer natürlich. Der neue Motor wird fertig, auch das ist schön. Aber sonst? Rennsportfreunde zu Besuch machen schöne Tage.

Für unsere finanzielle Lage im Verein war das alles gar nicht gut. Für unser RennfahrerInnen-Herz ebenfalls nicht. Ich habe die Menschen und die Maschinen vermisst, die mehr oder weniger intelligenten Sprüche, ausbleibende Heldentaten auf der Strecke, Diskussion derselben im Clubzelt, ja sogar die siebte Leberkäsemmel. Mir fehlte was und ich hoffe euch auch. Nützt aber alles nichts, setzen wir auf 2021! Das Coronavirus werden wir vielleicht durch Impfung besiegen, hoffentlich wirkt der Impfstoff nicht auch gegen den Rennvirus. Den werden wir brauchen in 2021, egal ob als Aktive, Ehemalige oder Engagierte für unsere Formel-Vau Welt.

Rennen fahren ist Leben, lasst aber die Zeit dazwischen in Gottes Namen mehr sein als nur Warten. Irgendjemand fertig geworden in der Werkstatt?

Und es ging am Samstag gleich spannend weiter. Nach erneuten Defekt im Kühlsystem seines Klasse 5 ASS-Lola geht Thomas Cramer auf Nummer sicher: Das T-Car, ein ATS-Lola aus dem Jahre 1973 basiert auf dem luftgekühlten Typ-4-Motor aus Porsche 914 und VW Typ 3. Wasseraustritte waren also nicht zu erwarten... Auch Winfried Kornmeyer setzte auf Bewährtes und tauschte seinen Klasse 5-March gegen einen modernen Kogo PV1, den er Anfang 2000 selbst entwickelte, um in der damals noch aktiven Zeit der Formel Vau mit seinen Söhnen um die Meisterschaft zu fahren. Auch hier das gewohnte Bild: Die leistungsstarken wassergekühlten Klasse 5-Autos duellieren sich im vorderen Teil des Feldes, ergänzt um Klasse 7-Fahrer Joe Welzel, der Leistungsunterschiede durch persönlichen Einsatz wettmacht. Dahinter sehenswerte Positionskämpfe insbesondere in den Klassen 2 und 3. Die Bestzeiten purzeln, so kann Markus von Haken in Runde 9 erneut die schnellste Runde des Wertungslaufs drehen: bei schnellen 1:48:125 stoppt die Uhr.

Das ist natürlich nur eine Seite der Medaille, am Ende zählen die gleichmäßigsten Runden. Hier die Sieger der Klassenwertungen: Klasse 1: Manfred Nord, Klasse 2: Tim Renn, Klasse 3: Henrik Schiller, Klasse 4: Marco Wittkuhn, Klasse 5: Heiko Engelke, Klasse 6: Andreas Mundt, Klasse 7: Joe Welzel.



Einen Teil des Spaßes macht natürlich auch das Arbeiten an den historischen Rennern aus. Und das ist bei der HFVE nicht nur Team-Sache, sondern Clubsache. Klasse 5-Spezialist Oswin Büchl schraubt gleich an mehreren Super Vaus, hilft nebenbei beim luftgekühlten Klasse 4-Auto von Thomas Cramer bei der Fehleranalyse, der wiederum erhält Rat von Klasse 7-Teamchef Joe Welzel zu Vergaserproblemen. Ersatzteile wandern durchs Fahrerlager von einem Team zum anderen, bis die Autos wieder laufen. Und am Ende des Tages genießt man gemeinsam das wohlverdiente Feierabendbier. Der Geist der historischen Formel Vau lebt ...



Am Sonntagmorgen überrascht Andreas Mundt seinen österreichischen Fahrerkollegen Robert Waschak mit einer tollen Geste. Robert war unter schwierigen Bedingungen von Salzburg nach Zandvoort gereist: Unter anderem hatte sein Anhänger gleich zwei Reifenschäden. So dauerte die Anreise mehr als 12 Stunden. Und in Lauf 2 hatte dann noch der Motor von Roberts Austro-Vau aufgegeben. Für Andreas war klar: Hier muss geholfen werden. Kurzerhand wurde der Klasse 6-Scarab für Robert eingestellt und dieser fand sich unversehens im Startfeld wieder.

Bei etwas kühleren Bedingungen ging es am Sonntag mittag dann wieder auf die Strecke.

Vom Start weg ging es, nicht nur in der Führungsgruppe, sehenswert engagiert zur Sache.

Vorne zeigte mal wieder Markus von Haken, dass er seinen Lola T620 immer besser versteht. Seine schnellste Runde: 1:47:815. Dirk Kornmeyer wiederum übernahm das väterliche T-Car, den Kogo PV1, und zeigte gleich, dass er auch im Klasse 7-Auto nichts verlernt hat. 1:52:196 war am Ende seine Bestzeit. Und auch die ande-

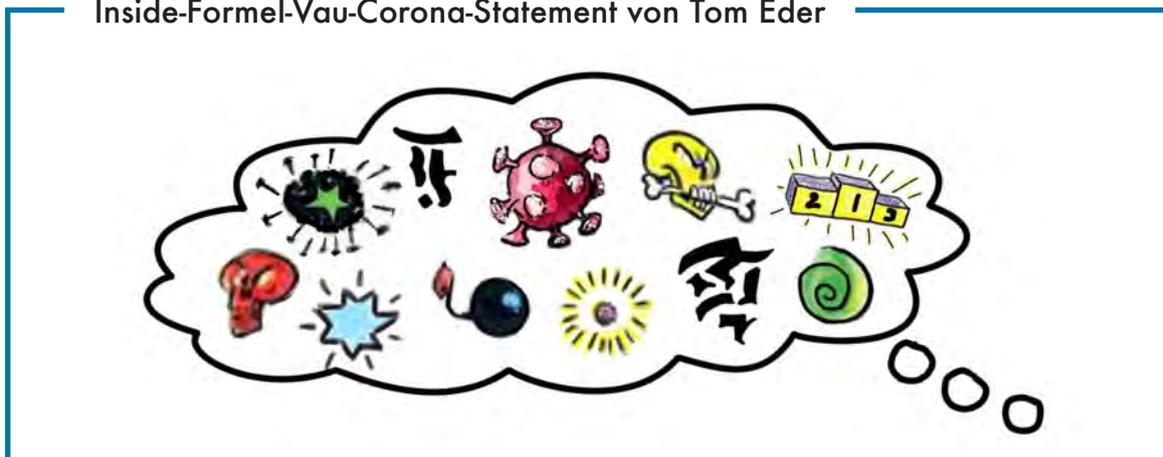


ren Fahrer steigerten sich kontinuierlich. Übung macht die Meister...

Zur Wertung: Klasse 1: Manfred Nord, Klasse 2: Bastian Müller, Klasse 3: Nick Wittkuhn, Klasse 4: Markus Theuer, Klasse 5: Rüdiger Müller, Klasse 7: Joe Welzel.

Zum letzten Mal an diesem ereignisreichen Wochenende sollte es dann am Sonntag nachmittag auf die Strecke gehen. Schöne Überraschung, die einem wohl nur in den Niederlanden passieren kann: Eine offensichtlich spontan angereiste Samba-Truppe nebst Tänzerinnen „sabotierte“ das Prozedere in der Startaufstellung. Alt-Vauler Manfred Nord sprang aus dem Auto und tanzte zur Freude der Anwesenden mit. Auf der Strecke das gewohnte Bild: Hochkonzentriert und schnell bewegten die Fahrer ihre historischen Fahrzeuge. Am gleichmäßigsten gelang dies Marco Wittkuhn (Royale, Klasse 4), er siegte mit nur 68 Strafpunkten in der Gesamtwertung. Die Klassenwertungen: Klasse 1: Manfred Nord, Klasse 2: Trian Tsolakidis, Klasse 3: Andreas Franz, Klasse 4: Marco Wittkuhn, Klasse 5: Markus von Haken, Klasse 6: Andreas Mundt, Klasse 7: Peter Kirchner.

Inside-Formel-Vau-Corona-Statement von Tom Eder



Nach nunmehr 6 Meisterschaftsläufen ergab sich folgendes Bild in der DMV Formel Vau 2020: Peter Kirchner (Merlin, Klasse 7) führt vor Joe Welzel (DRM, ebenfalls Klasse 7), gefolgt von Marco Wittkuhn (Royale, Klasse 4).

Zu diesem Zeitpunkt wußte noch niemand, daß die Saison damit beendet war. Die angedachten Wertungsläufe auf dem Nürburgring fielen dem eingeschobenen Formel 1 Termin in der Eifel zum Opfer, die geplanten Veranstaltungen am Salzburgring und auf dem Hockenheimring wurden abgesagt.

Immerhin reichte die Anzahl der Läufe, um eine Meisterschaftswertung zu erstellen.

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2020

Gesamtsieger

Peter Kirchner
DRM

**Endergebnis nach 6 Läufen**

1	750	Peter Kirchner	DRM	293
2	303	Mark Spanbroek	Kaimann	242
3	702	Joe Welzel	DRM	241
4	402	Marco Wittkuhn	Royale	228
5	707	Frank Böning	Mega	214
6	209	Triantafillos Tsolakidis	Fuchs	210
6	211	Tim Renn	Olympic	210
8	337	Andreas Franz	Motul	196
9	332 / 722	Dieter Hofbeck	Fuchs / DRM	192
10	319	Nick Wittkuhn	Kaimann	186

Klassensieger

Klasse 1	1	102	Manfred Nord	Beach
Klasse 2	1	209	TriantafillosTsolakidis	Fuchs
	2	211	Tim Renn	Olympic
	3	218	Wolfgang Rafflenbeul	Austro Vau
Klasse 3	1	303	Mark Spanbroek	Kaimann
	2	319	Nick Wittkuhn	Kaimann
	3	337	Andreas Franz	Motul
Klasse 4	1	407	Markus Theuer	Lola
	2	402	Marco Wittkuhn	Royale
	3	427	Thomas Cramer	Lola
Klasse 5	1	555	Rüdiger Müller	March
	2	501	Markus von Haken	Lola
	3	503	Heiko Engelke	Lola
Klasse 6	1	601	Andreas Mundt	Scarab
	2	607	Robert Waschak	Scarab
Klasse 7	1	750	Peter Kirchner	DRM
	2	702	Joe Welzel	DRM
	3	707	Frank Böning	Mega





TERMINE 2021

VORSCHAU

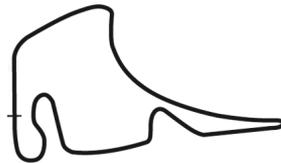
Die Gleichmäßigkeitsserie der Historischen Formel Vau Europa e.V. wird auch 2021 wieder als internationale Serie mit FIA-Prädikat ausgetragen.

20.02.2021

Jahreshauptversammlung
virtuell

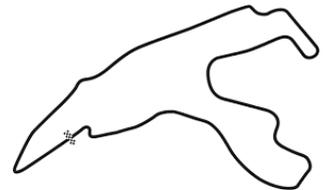
16.04.-18.04.2021

1. und 2. Lauf
Preis der Stadt Stuttgart
Hockenheim (D)



07.05.-09.05.2021

3. und 4. Lauf
Franco Fun Festival
Spa-Francorchamps (B)



18.06.-20.06.2021

5. und 6. Lauf
OMV MaxxMotion NASCAR Show
Most (CZ)



30.07.-01.8.2021

7. und 8. Lauf
ADAC Racing Weekend
Nürburgring (D)



01.10.-03.10.2021

9. und 10. Lauf
RBG Saisonfinale
Nürburgring (D)

Oktober 2021

Stunde der Formel Vau
European Formula Vee Festival
Hockenheim (D)



Alle Termine sind vorläufig.

Die Veranstaltungen der European Vee Tour werden noch bekanntgegeben.

Formel Vau History - Jenny Nadin

JENNY NADIN

Eine Frau, die in der englischen Formel Vau Geschichte schrieb

von Fernando Santos, Formula Vee Brazil (Mai 2020)



Jennifer Nadin gewann 1967 das erste Formel-V-Rennen in England, allerdings immer begleitet von der Spekulation, dass der Einsatz einer Frau als Fahrerin nur eine Marketingstrategie gewesen sei.

1967 hatte Jennifer Nadin das allererste Formel Vau-Rennen in England gewonnen. Dieser Sieg in Silverstone gilt als weltweit erster Sieg einer Frau in einem Formelauto. Der Sieg dieser hübschen, blonden Frau, die immer lächelte, wurde jedoch von vielen als VW-Marketingstrategie angesehen. Unterstellt wurde eine clevere Taktik, um die Aufmerksamkeit der Medien auf die neue Formula Vee-Rennkategorie zu lenken, die gerade in England angekommen war. Fernando Santos, brasilianischer Formula Vee-Freund, interviewte Jenny Nadin im Mai 2020. Sie ist heute 77 Jahre alt und wohnt in Northamptonshire, etwa 70 Meilen von London entfernt. Die regelmäßige Kirchgängerin lebt dort mit ihrem Mann und ihrem Hund, arbeitet gern im Garten und trinkt, während sie ein gutes Buch liest, gerne ein Glas Weißwein.

Wenn sie heute, ein halbes Jahrhundert später, zurückblickt, hat sie eine andere Sichtweise auf den historischen Moment dieses ersten Sieges einer Frau im Formelsport: Sie sei wohl damals in Bezug auf die offensichtliche Marketingstrategie „naiv“ gewesen. Jennifer glaubt zudem, dass Frauen im Motorsport, einem Sport, den sie als „sexistisch“ ansieht, mit Demütigungen leben müssen. „Männer hassen es, von einer Frau besiegt zu werden“, sagte sie im Interview.

Formel Vau History - Jenny Nadin



Jennifer und ihr Ehemann Tony Ornstien an Weihnachten 2019 in Neuseeland, wo sie beide während der COVID-19-Pandemie unter Quarantäne stehen.

Einige Zeitungsartikel und Bilder aus Jenny Nadins Archiv

Jennifer ist derzeit in einer kleinen Stadt in Neuseeland, aus der ihr Ehemann Tony Ornstien stammt. Sie waren bereits letztes Jahr in der Gegend am Rotorua-See, um dem britischen Winter zu entfliehen, und befinden sich während der COVID-19-Pandemie dort in Quarantäne. Das Ehepaar wartet darauf, nach England zurückkehren zu können.

Im Interview sprach Jenny auch darüber, wie sie den brasilianischen Fahrer Emerson Fittipaldi kennenlernte – und über ihre Freundschaft mit einer anderen Engländerin, die es in die Formel 1 schaffte. Jennifer gab zudem auch einige Empfehlungen für junge Fahrer.



Liebe zu Autos und Pferden

Unabhängig davon, ob es sich bei ihrem Silverstone-Sieg nach Nick Brittons Dreher in der letzten Runde tatsächlich um den Teil einer Marketingstrategie gehandelt hat oder nicht: Jenny Nadin hatte Benzin im Blut. Jenny wurde in Leeds geboren und mit zwölf Jahren zum Autofahren ermutigt. Ihr Vater, ein ehemaliger Rennfahrer, der in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg Bugatti fuhr, schenkte ihr einen MG Midget.

Die junge Jenny interessierte sich aber nicht nur für Autos, sondern mochte auch Pferde, eine Vorliebe, die letztlich ihre Entscheidung beeinflusste, mit Autorennen zu beginnen. Denn sie wurde Pat Moss vorgestellt, ebenfalls Reiterin und eine der berühmtesten Rallyefahrerinnen in der englischen Geschichte, deren Bruder der berühmte Formel 1-Fahrer Stirling Moss war, der dieses Jahr im April verstorben ist.

Gemeinsam starteten Jenny und Pat bei Autorallyes mit Autos wie Ford und Lotus Cortina. Sie hatten wäh-

Formel Vau History - Jenny Nadin

rend ihrer Karriere einige Höhen und Tiefen, wie den Sieg des „Coupe des Dames“, aber auch einen Unfall bei der Spa-Sofia-Liege-Rally. Zu diesem Zeitpunkt schlug Pats Ehemann, der erfolgreiche Rallyepilot Eric Carlsson, Jennifer vor, selbst mit dem Rennfahren zu beginnen, anstatt mit Pat nur als Co-Pilotin zu fahren. Jenny nahm seinen Rat an und kaufte 1964 einen 1275er Mini Cooper S, um an der British Motoring News Championship teilzunehmen. Sie war die einzige Frau, die eine Runde gewann, und so bekam sie die Aufmerksamkeit der Medien, von Unternehmen wie Volkswagen und die des Journalisten und ehemaligen Rennfahrers Nick Brittan.



Links: Jennifer Nadin (#71), Nick Brittan (#64) und Mike Haysey (#72) während des Formel-Vau-Rennens 1967 in Silverstone. Rechts: Jennifer Nadin und Mike Haysey am Start

Ihre Erfolge führten dazu, dass Jennifer von Nick Brittan und Volkswagen eingeladen wurde, um in Brands Hatch ein Fahrzeug der neuen Formula Vee zu testen, die gerade in England angekommen war. Jennifer berichtet: „Nick hat Stunden damit verbracht, mir Rennlinien usw. beizubringen. Er war auch mein Manager. Seltsam, dass ich bis dahin nicht daran gedacht hatte, Rennfahrerin zu werden.“

Der umstrittene Sieg

Die von Hubert L. Brundage Ende der 1950er Jahre in den USA entwickelte Formel Vee kam 1965 erstmals nach Europa und hatte ihr erstes Rennen in Deutschland. Volkswagen begann daraufhin, eigene Autos zu importieren, was die Kategorie in Europa wachsen ließ und die Aufmerksamkeit vieler Unternehmen in England auf sich zog.

In der Zwischenzeit war auch die Formel Ford in England gegründet worden, deren erstes Rennen nur zwei Wochen vor dem der Formel Vau stattfand. Das schuf in England eine erhebliche Konkurrenzsituation. Jennifer Nadin war in diesem Ford-versus-Volkswagen-Szenario gefangen und wurde von Nick Brittan geschickt gesteuert, der sein Bestes tat, um mit ihr als Rennfahrerin die Aufmerksamkeit der Medien zu erlangen. Jenny war nicht nur eine gute Fahrerin, sondern zeichnete sich auch durch ihr attraktives Äußeres und ihr freundliches Lächeln aus – eben all das, was die Medien gerne zeigen.

Das Formula Vee Center (www.veecentre.com) beschreibt das Premierennen in England so: „Das erste Rennen in Silverstone wurde von Jenny Nadin gewonnen, obwohl der bekannte Journalist Nick Brittan bis zu seinem Dreher in der letzten Runde in Führung lag. Es wird gemunkelt, dass dies von VW so inszeniert wurde. Zwar waren beide Werksfahrer, aber mehr Werbung versprach man sich von einer Gewinnerin. Nick Brittan

Formel Vau History - Jenny Nadin

gewann die FV-Meisterschaft und vertrat Großbritannien häufig in der Westeuropäischen Meisterschaft – VWs Weg, einen Vau-Weltmeister zu finden.“

Laut Formula Vee Center hatte Nick Brittan für jedes europäische Rennen Flugtickets und ein VW-Wohnmobil zur Verfügung. So vertrat er Großbritannien auch beim Grand Prix-Rennen in Monaco im Jahr 1967, bei dem er in der ersten Kurve jenen legendären „Flugunfall“ hatte, in dem er mit seinem Formel Vau im wahrsten Sinne des Wortes durch die Straßen von Monaco flog.



**Nick Brittans „Flug“-Unfall
in Monaco im Jahr 1967**

Nick Brittan spielte eine wichtige Rolle in dem Wettbewerbsszenario zwischen Ford und Volkswagen, da er, wie er in seinem 1977 veröffentlichten Buch „The Formula Ford Book“ erzählt, einerseits Teil des Teams war, das die Formel Ford in England gründete. Andererseits war er für Volkswagen engagiert und in der Formel Vau aktiv. Später wurde Brittan durch die Organisation von Langstreckenrallyes wie „London – Sidney“ und als Manager des französischen F1-Piloten Patrick Depailler bekannt. Nick Brittan starb 2006 in Australien unter unbekanntenen Umständen. Selbstmord wird nicht ausgeschlossen.



**Jenny Nadin erholt sich nach ihrem
Unfall 1968 in Thruxton**

Formel Vau History - Jenny Nadin

Die VW-Manipulation

Es gibt einen Fahrer, der an einen in Szene gesetzten Sieg von Jenny Nadin glaubt: Mike Haysey. Er, Jennifer und Brittan bildeten in diesem Jahr das „Team VW Great Britain“. Gegenüber Formula Vee Brasilien sagte Haysey: „Das allererste Rennen in Silverstone war eine Überraschung für mich und die anderen Teilnehmer mit einem unerwarteten Ergebnis. Niemandem im Team wurde vor oder nach dem Rennen mitgeteilt, dass dieses Ergebnis geplant war. Meine persönliche Meinung ist, dass beide Motoren von Nick und Jenny mit entsprechender Unterstützung von Top-Ingenieuren aus Deutschland vorbereitet waren, weil ich während des Qualifyings wirklich überrascht war, wie schnell die beiden auf den Geraden waren. Fred Matthews, der Teammanager, und Nick müssen sich darauf geeinigt haben, Jenny vorzulassen, um Werbung zu machen und das hat funktioniert.“ Mike Haysey wurde dritter in dieser ersten englischen FV-Meisterschaft. Später machte er Karriere im Tourenwagensport und in der Formel 3, wo er durch ungewöhnliche Sponsoren wie einem Striptease-Club und einem Männer-Magazin Aufmerksamkeit erregte. In den letzten Jahren arbeitete er mit dem Kart-Team MHA Motorsports seines Sohnes zusammen.



Mike Haysey mit dem Team VW Great Britain bei einem FV-Rennen

Eine neue Sichtweise

War es doch eine Marketingstrategie? Die damals 24-jährige Jenny Nadin beschrieb den historischen Sieg in Silverstone: „Das erste FV-Rennen in Silverstone war nervenaufreibend. Ich habe mein Auto auf die Pole gestellt, hatte aber noch nie einen Rennstart mit anderen Autos neben mir gemacht. Deshalb war ich nur langsam gestartet. Dann riss ich mich zusammen und kam bis zur zweiten Position nach vorne. Ich sah dann, wie sich Nick in der letzten Runde drehte. Ich konnte nicht glauben, dass ich gewonnen hatte ... Ich war fassungslos.“

50 Jahre später, mit viel mehr Erfahrung im Motorsport, sieht Jennifer Nadin das etwas anders: „Dass ich von VW instrumentalisiert wurde – ich war damals vielleicht sehr naiv – ist mir nie in den Sinn gekommen. Ja, heute, reflektiv betrachtet, ist klar: Hersteller benutzen Mädchen und Frauen für Werbezwecke. Ich finde das erniedrigend, aber es war schon immer so!“

Formel Vau History - Jenny Nadin

Rückblickend erinnert sich Jennifer Nadin daran, wie diskriminierend ihre Teilnahme an diesem historischen FV-Event in England war: „Ja, meiner Meinung nach war und ist Motorsport ein extrem sexistischer Sport.



**Die letzte Meisterschaft der Formel-V-Saison 1967:
Jenny Nadin (2. Platz), Nick Brittan (Champion, sitzend im Auto) und
Mike Haysey (3. Platz)**

Ich bin mir sicher, dass Nick, nachdem er meine FV-Nase mit roten Lippen bemalt hatte, mir dadurch im ersten Jahr bei meinen Überholmanövern geholfen hat.“ Und weiter: „Männer hassen es, von einer Frau besiegt zu werden! Stuart Turner-Chef von Ford UK sagte mir, dass er es wegen des Medieninteresses vorziehen würde, Miss World in Brands Hatch an den Start zu bringen, die anschließend in der ersten Runde in der Paddock-Hill-Kurve rausfliegt, als mir einen Escort für die Britische Tourenwagenmeisterschaft auszuleihen. Selbst wenn ich da ein Rennen gewinnen würde, wäre im Vergleich die Aufmerksamkeit der Medien deutlich geringer!“

Nach Jennifer Nadins Einschätzung verstärkt sich das sexistische Szenario gegenüber Frauen im Motorsport seit dieser Zeit. Ähnliches widerfuhr schon der italienischen Rennfahrerin Maria Teresa de Filippis, der ersten Frau, die 1958 in der Formel 1 aktiv war. Nach drei Runden wurde sie von Toto Roche, dem Direktor des



**Daytona Beach 1969
Jenny Nadin (GB), Hannelore Werner (D) und Kay Rathmann (USA)**

Formel Vau History - Jenny Nadin

französischen Grand Prix gestoppt, der erklärte: „Eine so hübsche Frau sollte keine Helme tragen, außer denjenigen, die ihr Haar trocknen.“ De Filippis erklärte später, dass dies der traurigste Moment in ihrer Karriere gewesen sei und dass sie große Lust gehabt hatte, dem französischen Offiziellen „eine reinzuhauen“.

Freundschaft mit Emerson Fittipaldi

England galt immer als das Zentrum des Motorsports weltweit - das war auch in den 1960er Jahren nicht anders. Jennifer Nadin begegnete nach ihren Rennerfolgen und der Begeisterung um ihren historischen Sieg in der Formula Vee einem der größten brasilianischen Fahrer: „Ich traf Emerson Fittipaldi 1969 und war mit ihm und Maria Helena (seiner ersten Frau) befreundet. Damals war ich mit Graham Birrell verheiratet, der wie Emerson in der Formel 2 fuhr. Viele Fahrer aus dieser Epoche kamen aus der Formel Vau und ich fühle mich privilegiert, unter ihnen gewesen zu sein. Es ist kaum zu glauben, wie lange es her ist!“

Auch Fittipaldi startete seine Rennkarriere in der Formel Vau, die erstmals 1967 in Brasilien ausgetragen wurde und in der er mit einem von seinem Bruder Wilsinho Fittipaldi gebauten „Fitti-Vê“ fuhr. Emerson gewann die erste nationale Formula Vee-Meisterschaft und zog dann nach Europa, wo er es in die Formel 1 schaffte und dort zweimaliger Weltmeister wurde.

Viele Jahre nach dem Treffen mit der Familie Fittipaldi traf Jennifer Nadin einen anderen brasilianischen Piloten: „Ich habe zwei Jahre für Honda in der Honda CRX-Rennserie gearbeitet und Roberto Moreno bewundert, der 1988 mit dem schlecht vorbereiteten Celebrity-Auto ein Rennen in Zandvoort (Holland) gewann.“

Das Leben nach der FV

Insgesamt aber war Jennifers Liaison mit der Formel Vau nicht so erfolgreich, wie man es nach ihrem Sieg in Silverstone vorhersagt hätte. Nach dem ersten Rennen hatte sie einen Unfall, von dem sie immer noch ein Foto, das von einer englischen Zeitung aufgenommen wurde, in ihrem Büro in ihrem Haus in England aufbewahrt. Obwohl sie in der Formel Vau Geschichte geschrieben hat, gab sie zu, dass sie nie vor hatte, Karriere im Formel-Rennsport zu machen, geschweige denn in die Formel 1 zu kommen. „Ich wusste nicht, dass ich die erste Frau bin, die ein Einsitzer-Rennen gewinnt, kann das also auch nicht kommentieren. Ob ich für einige eine Inspiration war, müssen andere beurteilen. Jedenfalls hatte ich keine Ambitionen, in die Formel 1 zu gehen.“

Jenny erinnert sich auch, kurz davor gestanden zu haben, eine Karriere in einer Serie zu beginnen, die heute als amerikanische NASCAR bekannt ist: „Bill France bot mir 1969 an, in Daytona sechs Wochen lang ein Stock-Car zu testen. Ich bedauere noch heute zutiefst, dass ich abgelehnt habe. Ich habe damals auf Stimmen gehört, die mich darauf hinwiesen, wie gefährlich diese Serie wäre. Im Nachhinein denke ich, ich hätte die Taktik und die Gradlinigkeit der Serie genossen!“

Nachdem Jennifer Nadin die Formel Vau verlassen hatte, kehrte sie zum Rallyesport zurück und gewann in vielen verschiedenen Kategorien. Ihr letztes Rennen fuhr sie 1991 in Bogota, Kolumbien, zusammen mit Davina Galica, die sie als „noch heute deutlich unterschätzte wettbewerbsfähige Fahrerin“ bezeichnet. Ende der 1970er Jahre (1976 und 1978) trainierte die britische Fahrerin Galica für die Formel 1, konnte sich jedoch nie für ein Rennen qualifizieren.

Formel Vau History - Jenny Nadin

Nach Beendigung ihrer Karriere als Rennfahrerin managte Nadin Rennaktivitäten für Unternehmen wie General Motors und Honda. Auch nachdem sie mit dem Rennfahren aufgehört hatte, verlor die britische Formel Vau-Pionierin nicht ihren Abenteuergeist, sondern fand eine neue Sportart: das Skifahren. Ihre Freundin Divina Galica, die selbst an vier Olympischen Winterspielen teilnahm, führte sie an diesen Sport heran. „Das Skifahren vermittelte mir – sobald ich es gelernt hatte – ein noch stärkeres Gefühl von Geschwindigkeit, auch deshalb, weil man es auf seinen eigenen zwei Beinen stehend erlebt.“

Empfehlungen für junge Fahrer

Heute pendelt Jennifer Nadin zwischen zwei kleinen Städten in England und Neuseeland. Im Sommer fährt sie normalerweise mit ihrem Mann durch Europa, zeigt ihre Fähigkeiten als Fahrerin und bewahrt sich all ihre guten Erinnerungen an eine Karriere voller Siege. Trotz ihrer kontroversen Geschichte glaubt Jennifer immer noch, dass die Formel Vau Potenzial für junge Fahrer hat – und sie hat einige Tipps für diejenigen, die ihre Karriere beginnen möchten:

„Wählen Sie sorgfältig aus, nachdem Sie vielleicht zwei Jahre in der Formel Vau gelernt haben. Geld ist nicht alles, aber man braucht Sponsoren, die leider oft nicht sehr gut behandelt werden. Machen Sie Ihre Hausaufgaben, um den Hintergrund ihres ausgewählten Unternehmens in Erfahrung zu bringen und wer der Eigentümer ist. Nach meiner Erfahrung sind Marketingabteilungen nicht der Ausgangspunkt. Denken Sie daran, dass diese der Geschäftsführung Ideen bringen sollen und dafür ihr Gehalt bekommen. Erregen Sie Aufmerksamkeit, indem Sie Demut und Charme mit einer professionellen Präsentation verbinden, denn viel beschäftigte Männer und Frauen haben nur eine kurze Aufmerksamkeitsspanne. Und Sie brauchen viel Glück und Entschlossenheit, um erfolgreich zu sein.“

Bildnachweise:

Archiv Jennifer Nadin (2)

Formula Vee UK (4)

The Chicane (1)

Motorsportfriends.com (2)

Archiv HFVE (1)

Übersetzung: Wolfgang Rafflenbeul

Im Original veröffentlicht unter: <https://www.fvee.com.br/index.php/a-categoria/noticias/344-the-woman-who-made-history-in-the-fvee-uk>

Die M@gazine-Redaktion dankt Fernando Santos für die Genehmigung, diesen Beitrag übersetzen und veröffentlichen zu dürfen.

NIKI LAUDA

von Dr. Frank Michael Orthey

„Aus Dir kann was werden“

Kurt Bergmann zu Niki Lauda in Hockenheim 1969

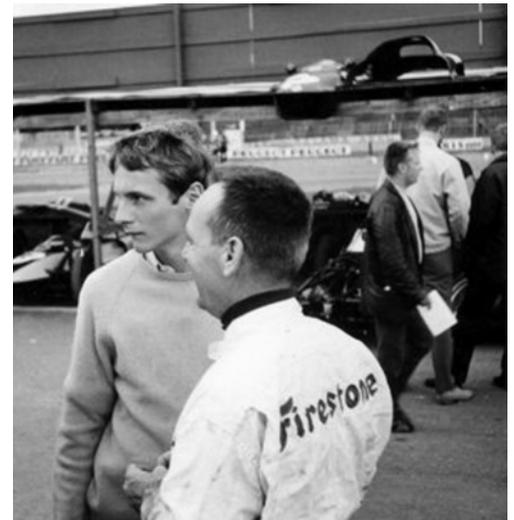


Andreas Nikolaus Lauda, geboren am 12.02.1949 in Wien – gestorben am 20.05.2019 in Zürich

Es war beim 80sten Geburtstagsfest am 28. Februar 2009 von Kurt Bergmann. Alle waren gekommen: Breinsberg, Marko, Quester, Huber, Peter, Braun und natürlich auch Niki Lauda. Ich durfte damals als Vorsitzender der wieder aufstrebenden Formel Vau auch den „Master“ mitfeiern. Und ich wollte Niki, der kurz zuvor seinen 60sten Geburtstag gefeiert hatte, gerne ansprechen, ihn als Legende der Formel Vau gewinnen und zu unseren Läufen und Vorhaben einladen. Als er eilig dem Ausgang entgegenstrebte, fasste ich mir ein Herz, kam aber über ein „Herr Lauda ...“ nicht hinaus. Mit einem entschiedenen, im netten Ton formulierten „tut mir leid, ich muss zum Flughafen ...“ war er weg. So wie er zuvor da war – und wie er auch war. Unaufdringlich, nahezu bescheiden, präsent und zugleich von großer Klarheit und Entschlossenheit. Wenn’s zum Flughafen geht, dann geht’s eben zum Flughafen. Punkt.

Bei der 80-er-Feier in der Eßlinger Hauptstraße 13, der legendären Kaimann-Adresse in Wien, stand die Vorstellung des Breinsberg-Buches „Der Niki, der Keke und das Genie aus der Vorstadt“ im Mittelpunkt. In der Einladung von damals ist Kurt Bergmanns bekannt gewordener Satz aus Hockenheim 1969 an den jungen Niki Lauda abgedruckt: „Aus Dir kann was werden.“ Und so wurde es denn auch. Und wie! In der Formel Vau nahm Nikis Karriere so richtig Fahrt auf.

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel



Kurt Bergmann und Niki Lauda 2009 in Wien – und 50 Jahre zuvor

Bereits als Jugendlicher war er geleitet von seiner „Affenliebe für Autos“ (Lauda 1975, S. 22), fuhr mit dem selbst erworbenen 1949-er VW-Cabrio im Hof auf und ab, lackierte ihn selbst, zerlegte den Motor, hetzte ihn über Privatstraßen und ließ ihn über Sprungschancen fliegen. Und weil das alles Geld – mehr als das Taschengeld – kostete, verdiente er sich in den Ferien als LKW-Beifahrer etwas dazu. Ein Weg, der weg vom wohlbehüteten „Seicherl“ (Wiener Ausdruck für Weichling, Lauda 1975, S. 22) führte, bahnte sich an. 1968 machte er mit dem Einstieg in den Motorsport im Mini-Cooper des österreichischen Tourenwagenmeisters Fritz Baumgartner auf sich aufmerksam. Das erste Rennen war wohl das Bergrennen in Bad Mühlacken, der erste Sieg der am Dobratsch bei Villach. Es folgten Tourenwagenrennen im Porsche mit mehreren Siegen und dem fünften Platz in der österreichischen Staatsmeisterschaft der OSK mit 57 Punkten.

Nun musste der Weg weitergehen: es stand ein Wechsel in die aufstrebende Formel Vau an. Dr. Heinz Lauda, Onkel von Niki und Vorstandsdirektor bei den Veitscher Magnesitwerken erschien mit dem jungen Nachwuchsmann im Schlepptau. Der Onkel kannte Kurt Bergmann von vielen Kartschlachten. „Niki war sehr jung und sah noch jünger aus.“ So schreibt Erich Breinsberg (2009, S. 63). Auch der Master blieb erst mal skeptisch – und ersann einen Deal mit Win-Win-Charakter: Der Fahrer des Kaimann-Renntransporters hatte Urlaubspläne, Niki eine Affinität zu LKWs und es stand ein Einladungsrennen in Finnland auf dem Programm. Letztlich musste der junge Nachwuchsfahrer wohl selbst das Zugfahrzeug für den Rennanhänger organisieren (das aber bereits in Linz den Geist aufgab und durch einen schwächlichen Peugeot ersetzt werden musste), das zweite Gespann wurde dem Konvoi in Hannover bei Continental angegliedert. Mit unzähligen Defekten und Herausforderungen wurde der Trip zu „Nikis Ochsentour“. Aber er durfte im Gegenzug den dritten Kaimann fahren! Im hohen Norden raufte er sich beim Rennen am 08.09.1968 in Keimola erfolgreich mit den routinierten Skandinavien, landete auf dem Stockerl hinter den etablierten Österreichern Günther Huber (St. Pölten) und Helmut Marko, brachte das Auto heil zurück und bewältigte die ewige Rückreise trotz Problemen mit dem Anhängergespann. Lohn der Mühen war ein Werkswagen für das Rennen in Wien-Aspern, dem Heim-Grand-Prix für Kaimann. Der Formel-Einstieg in Österreich war spektakulär: Abflug mit Überschlag, Wagen auf dem Überrollbügel liegend, tropfendes Benzin, Niki herauskrabbelnd. Nikis Erinnerung: „Ich war verrückt, geil aufs Fahren, zu geil, und hab überhaupt nicht nachgedacht. Ich wollte überholen, wo man nicht überholen kann, wie der Andretti, und hab mich gleich überschlagen.“ (Lauda 1977, S. 242) Der Master baute ihm auf sein Bitten hin das Auto wieder auf und er wurde trotz überhitzenden Motors fünfter

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

- noch vor Starfahrer Peter Peter. Obschon der Herr Papa – vorsichtig ausgedrückt – „not amused“ war von Ambitionen und den Überschlagbildern im Fernsehen, ging Niki seinen Weg unbeirrt weiter. Das war und blieb eines seiner überzeugendsten Merkmale auf all seinen Wegen: unbeirrt und mit Selbstbewusstsein den eigenen Weg, das eigene Ziel verfolgen. Und das hieß damals mit zarten 20 Jahren ganz klar: erfolgreicher Profirennfahrer werden. Und wenn es 40 Jahre später zum Flughafen gehen sollte, dann war er ebenso: unbeirrt, selbstbewusst, klar, höflich und bestimmt. Niki Lauda zeigte zu Beginn seiner Motorsportkarriere das, was ihn zeitlebens auf allen Lebens- und Karrierepfaden auszeichnen sollte. Hätte er das damals nicht gehabt und genutzt, dann wäre aus dem „Bürscherl“ kein Weltmeister, keine Motorsport- und Unternehmerlegende, kein erfolgreicher Motorsportmanager in der Formel 1 und kein Medienstar geworden. Und auch nicht der Familienmensch, der er auf der anderen Seite der Öffentlichkeit auch wohl war.



**Eröffnungsrennen Österreichring 1969:
Niki Lauda im Kaimann**

Zu den genannten Qualitäten kam eine bereits damals erkennbare Cleverness hinzu, die ihm auch sein Teamkollege Erich Breinsberg bei seiner Herangehensweise an die Rennen attestiert. Er erinnert sich an das Hockenheimrennen 1969, das der Kaimann-Express mit ihm vor Lauda anführte. Niki attackierte nicht, startete keine Angriffe. „Das hätte nur Zeit gekostet und den Gegnern wieder Anschlussmöglichkeiten geboten“, so Erich Breinsberg (2009, S. 76). Lauda griff erst in der letzten Runde in der Sachskurve kurz vor dem Ziel an – mit aller Konsequenz. „Niki bremst mich aus, geht in Führung. Ich hielt dagegen. Wir fuhrten Seite an Seite durch die Sachskurve, irgendwann ging uns die Straße aus, die Autos berührten sich. Ganz unschuldig war ich daran nicht, der Schubs war etwas zu heftig.“ Nachdem Breinsberg eher zurück auf die Strecke kam, wurde Lauda zweiter. „So ein Rozbua, was sich der einbildet“ soll Breinsberg nach der Erinnerung des Teamchefs kommentiert haben (Lauda 1977, S. 242). Kurt Bergmann scherten die Forderungen des Nummer-1-Piloten Breinsberg nach einer „Stallorder“ wenig, vielmehr freute er sich über ein neues Supertalent im Team. Und er sprach erstmals den Satz aus, der diesem Beitrag den Titel gegeben hat: „Aus Dir kann was werden.“ Es folgten weiter zweite Plätze durch kluges Abwarten und auch durch eigene Fehler, wie beim Dreher kurz vorm Ziel in Belgrad. Aber es war klar, wer da heranreifte – und dass der erste Sieg nur eine Frage der Zeit sein würde. In Sopron in Ungarn am 06. Juli klappte es dann. Niki blieb ohne Fehler, Breinsberg wartete vergeblich auf seine Chance und der erste Sieg im Formelrennwagen war perfekt. Hier zeigt sich eine besondere Ausprägung von Laudas Cleverness: er konnte beharrlich warten, dabei Erfahrungen und Erkenntnisse sammeln, Details und Zusammenhänge analysieren, lernen - und dann im entscheidenden Moment alles zusammenbringen für den fälligen Erfolg. Diese Kombination zeichnete auch

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

den Geschäftsmann und Menschen Lauda aus, auch in der Krise, wie bei der Ursachenforschung nach dem Absturz der Lauda-Air-Boeing 767 am 26. Mai 1991 in der Nähe von Bangkok. Nach 8 Monaten beharrlicher Arbeit des damaligen Airline-Chefs war klar, dass es sich um einen Konstruktionsfehler des Herstellers handelte. „Ich wollte einfach wissen, was da los ist“ so Niki Lauda später. Aufgefallen war ihm schon an der Absturzstelle, dass die Schubumkehr eines der Triebwerke ausgefahren war. Diese Detailwahrnehmung führt letztlich zur Aufklärung des Konstruktionsfehlers im Bereich des Schubumkehrsystems. Klar auch, dass Niki die entstandene Situation im Simulator selbst durchspielte. Niki Lauda war einer, der es – mit akribischem Blick aufs Detail und aufs Ganze - ganz genau wissen wollte. Ausgestattet mit einem anfangs überschaubaren Maß an technischem Wissen, allerdings mit viel technischem Interesse und hoher Aneignungsfähigkeit versehen, diskutierte er auch mal stundenlang mit den Mechanikern. Zeitgenosse und Formel Vau-Mann der ersten Stunde, Reporterlegende Rainer Braun, hatte den Unterschied bemerkt zwischen denjenigen, die „einfach an der Box saßen und losfuhren“ und Niki, der sich akribisch vorbereitete. Der Techniker Fritz Indra hat diese Stärke Laudas einige Jahre später (1973) formuliert: „Er wirkte motivierend für das ganze Team. Wie er die Mechaniker behandelte, wie er sich um die Vorbereitung des Wagens kümmerte, das elektrisierte alle Beteiligten.“ (Indra in Lauda 1977, S. 254)

Erich Breinsberg resümiert das karriereentscheidende Jahr 1969, das er gemeinsam mit Niki Lauda im Kai-mann-Team verbrachte: „Das Jahr mit Niki war sicher das ungezwungenste. Es gab immer irgendeine Hetz. (...) Obwohl Niki konsequent sein Ziel, Profirennfahrer zu werden, verfolgte, war er erfrischend unverkrampft.“ (Breinsberg 2009, S. 90)

Das war ein weiteres Merkmal dieses eindrucksvollen Sportlers und Menschen: Er war in all seiner Konsequenz unverkrampft. Das drückte sich in seiner Kleidung und auch in seiner Sprache aus. Unverkrampft wie er dachte, konnte er es auch zugleich locker und pointiert formulieren und auf den Punkt bringen. Das machte ihn später zum geschätzten Experten im Rahmen der RTL-Grand-Prix-Berichterstattungen. Ausgestattet mit tiefer Systemkenntnis der Formel 1 erklärte der Mann mit dem Kapperl dem TV-Publikum 22 Jahre lang Sport, Strecken, Technik und Leute. Für jede/n verständlich und klar – und manchmal auch garniert mit einer Brise, im Wienerischen vorgetragenen, markigen Humor. „Wir sprechen die gleiche Sprache - Deutsch und Österreichisch. Und das funktioniert.“



**Erste Erfolge in frühen Jahren:
hier beim Start in Budapest 1969 –
im Ziel zweiter.**

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

Nach der Schlüsselsaison in der Formel Vau 1969 ging es 1970 mit McNamara in die hochgefährliche Formel 3 mit all den Wahnsinnsglühern und vier Unfällen („Man muss verrückt sein, um in dieser Formel zu fahren. Und ich war verrückt.“ Lauda 1975, S. 15), parallel Tourenwagensport. 1971 dann in Zeltweg die Formel 1-Premiere im March - und natürlich Tourenwagen, u.a. wurde er am 11.07.1971 gemeinsam mit dem Formel-Vau-Europameister von 1967 Günther Huber beim 6 Stunden Tourenwagenrennen am Nürburgring mit dem ALPINA-BMW 2800 CS zweiter im Gesamtklassement. 1972 dann die kreditfinanzierte Saison (Raiffeisenbank) im unterlegenen March Formel 1, erfolgreich in der Formel 2 mit March, Tourenwagenrennen auf BMW, 1973 der BRM-Formel 1-Deal und Tourenwagen im BMW und Ford Capri. Und dann die Ferrari-Jahre 1974 bis 1977 mit den WM-Titeln 1975 und 1977, die Jahre mit Brabham (1978/1979), Rücktritt am 28.09.1979 in Montreal, 1982 Formel 1-Comeback auf McLaren-Ford, 1984 dritter WM Titel auf McLaren TAG Turbo, 1985 endgültiger Rücktritt in Adelaide. Das macht 296 Rennen in 18 Jahren (Lauda 1985, S. 262ff), 171 Formel-1-Grand Prix, 3 WM-Titel, 24 Polepositions, 25 schnellste Runden, 420,5 WM-Punkte, 1620 Runden – 7188 km in Führung (Prüller 2003, S. 141). Das sind die eindrucksvollen Fakten des Rennfahrers Lauda, an die sich leicht ebenso eindrucksvolle unternehmerische Leistungen und die Erfolge im Motorsportmanagement bei Ferrari, Jaguar und Mercedes anschließen lassen. Vielleicht würde Niki Lauda diese oder so manche andere eindrucksvolle heutige Aufzählung mit einem verschmitzten Unterton kommentieren: „Es ist nicht einfach, perfekt zu sein, aber irgendeiner muss es sein.“



Fotofahrt 1975 am Österreichring: Lauda im Ferrari Formel 1, Kurt Bergmann hinter dem Kaimann-Super-Vau-Filmfahrzeug

Erstmalig habe ich Niki Lauda bei meinem ersten Besuch eines Formel 1 Rennens am Nürburgring 1975 im alten Fahrerlager gesehen. Damals, als wir die gesamte Familie mit einer einzigen Karte, die durch den Maschendrahtzaun hinausgereicht wurde zur Mehrfachbenutzung, ins alte Fahrerlager brachten, war Niki

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

bereits Ferrari-Star und fuhr um die Weltmeisterschaft. Er fuhr vor allem gegen Emerson Fittipaldi, Carlos Reutemann, seinen Teamkollegen Clay Regazzoni – und gegen James Hunt. Es bahnte sich das Duell Lauda – Hunt an, das uns Jahrzehnte später einen tollen Film über die beiden Rivalen beschert hat („Rush – Alles für den Sieg.“ Spielfilm, Regie: Ron Howard, Drehbuch: Peter Morgan). Ich fand damals – 1975 – James Hunt toll – und das sah man mir auch äußerlich an. Lauda war für mich das Sinnbild für Perfektionismus, Hunt das für Genussfreudigkeit und Lässigkeit. Die bessere Balance hatte „in Wahrheit“ – so pflegte Niki Lauda übrigens oft seine Einsichten zu bestärken – „in Wahrheit“ also, vermutlich der legendäre Österreicher. So schrieb Niki Lauda Geschichte – und Geschichten, die zuhauf erzählt und geschrieben werden. Es sind Geschichten über ein Multitalent, einen vielseitigen und vielfältigen Menschen, der sich und anderen kaum etwas ersparte. Fritz Indra: „Bemerkenswert war, wie clever er seine Höchstleistung „einteilen“ konnte. Er ließ sich oft Reserven, beispielsweise im Training, und wartete auf den günstigsten Zeitpunkt, um dann wirklich absolut voll zu fahren. Er hat überhaupt mehr nachgedacht als die anderen, er hat sich auch in der Vorbereitung das Hirn zerbrochen. Er war ernster als die meisten seiner Gegner (...).“ (Indra in Lauda 1977, S. 255)

Lauda ist Österreichs bekanntestes Gesicht gewesen. Und das liegt nicht an der Kombination des roten Kapperls mit dem von den Unfallfolgen 1976 gezeichneten Gesicht. Es liegt an den Geschichten, die wir damit verbinden. Sei es die hier ausschnittsweise erzählte Formel-Vau-Geschichte, die Geschichte der Finanzierung seines Aufstiegs in die Formel 1 mit – na ja – gewagten finanziellen Konstruktionen, sei es die Geschichte seines Feuerunfalls, die meist gekoppelt daherkommt mit seiner „Auferstehung“ in Monza nach nur sieben Wochen. Dass er seinem Nürburgring-Retter Arturo Merzario damals zu danken vergaß, wird heute manchmal sehr kritisch moniert, steht aber für die Fokussierung Laudas. Und die war in Monza klar: Comeback, zurück im Rennauto mit dem Ziel, wieder erfolgreich zu sein. Die Haltung, die dahintersteht, drückt dieser Niki Lauda zugeschriebene Satz aus: „Die Zukunft ist heute und nicht gestern.“ Lauda war zukunftsorientiert, die Vergangenheit war – in Grenzen – nur analytisch interessant. Und er konnte die Emotionen, die da waren, gezielt ausblenden - um des jeweiligen Ziels willen. Auch wenn es um Angst ging. Der Journalist Herbert Völker fragte 1974: „Aber das kann ein Mensch doch nicht selbst steuern, ob er nun Angst hat oder nicht.“ Lauda: „Das ist reine Willenssache. Man muss einen starken Willen haben und eine gewisse Sturheit entwickeln.“ (Lauda 1975, S. 12) Und später dann (1985 in „Meine Story“) fragt Völker: „Das klingt nach Standardrezept: Sei gut, sei positiv! Kann man sich den Umgang mit Emotionen wirklich so simpel vorstellen?“ Laudas Antwort: „Es muss nicht simpel sein, oft ist es sogar recht kompliziert. Es beginnt mit Selbstbeobachtung. Du musst ganz offen zu Dir selber sein, darfst Dir nichts vormachen. Sobald ich etwas Negatives geortet habe, nehme ich mir Zeit, darüber nachzudenken und diesem Gefühl auf den Grund zu gehen. Sobald ich mir über die Ursachen des Zustandes klargeworden bin, ändere ich entweder die äußeren Umstände oder versuche beispielsweise meinem Innenleben zu erklären, dass es sich unnötige Sorgen macht.“ (Lauda 1985, S. 208 und 217) Diese Fähigkeit, sich selbst beobachten und deuten, reflektieren zu können, ist ein zentrales Merkmal dessen, was wir heute gerne „Professionalität“ nennen. Bei Lauda war es Haltung geworden und hatte eine Pragmatik, damit das „System Lauda“ gut funktionieren konnte. Sicher ist diese Haltung entscheidend für die vielen Erfolgsgeschichten von Niki Lauda, der auf Völkers Frage, ob er sich für gescheit halte, damals antwortet: „Im Sinn von bauernschlau. Mit Hausverstand.“ (Lauda 1986, S. 217)

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

**Wilde Zeiten, wilde Geschichten:
Niki Lauda (9) und Lothar Schörg sind
sich in Innsbruck nicht ganz einig.**



Eine Geschichte, die manchmal untergeht in all den Geschichten, ist die seiner späten Aussprache und Entschuldigung mit Arturo Merzario, seinem Retter am Nürburgring. Wohl aber hatte Lauda sich – entgegen der üblichen Geschichten – doch bei Retter Merzario in Salzburg bedankt, eine Woche nach dem Monza-Rennen, wo er mit einem Turban unterm Helm Vierter wurde. Er nahm die Rolex, die er in Monte Carlo für seine Pole Position gekriegt hatte vom Arm und schenkte sie ihm. Den Kontakt hatten sie danach nicht verloren – Arturo flog gerne mit Lauda-Air und Niki als Kapitän. In Havanna 1997, wo Arturo nach dem Lauda-Transfer mit 250 Italienern an Bord ein Rennen fährt, teilt Niki den Umstehenden mit: „Das ist der Mann, der mein Leben gerettet hat.“ Und dann – so Arturo – gab es im Tropicana-Nachtclub Fidel-Castro-Zigarren (Quelle: Bild am Sonntag vom 15.09.2012). 2012 dann die längere, ernstere Aussprache, 36 Jahre nach dem Unfall. Auch das konnte er und es machte ihn aus: zu eigenen Entscheidungen und Fehlern stehen, auf die Betroffenen zugehen, sprechen, sich erklären. Das ist Geschichte. Untergegangen sind oft Geschichten von Nikis Engagement für die Sicherheit im Motorsport, die oft undifferenziert an seiner Kritik an der Nürburgring-Nordschleife angedockt und mit dem Unfall mit leichter, manchmal nur wenig unterdrückter Häme verbunden wurde. In Fachkreisen ist sein Verdienst für die Motorsport-Sicherheit unbestritten.

Immer eine Geschichte wert ist der Geschäftssinn des erfolgreichen Geschäftsmannes. Herbert Völker fragte im einleitenden Kapitel des ersten Lauda-Buches „Formel 1. Theorie und Praxis des Grand Prix Sports“ (mein Weihnachtsgeschenk von meinen Eltern 1975): „Deine Forderung für eine Autogrammschreibung entspricht dem Monatsgehalt eines kleineren Direktors. Warum verlangst Du so viel, beim Autogrammschreiben hast Du ja kein Risiko?“ Lauda: „Das sind doch primitive Regeln des Geschäftslebens, dass man den Marktwert berücksichtigt. Die Leute würden mir ja nicht soviel zahlen, wenn ich es ihnen nicht wert wäre. Und von meinem Standpunkt ist es sicherlich gescheiter, ich mache eine Stunde um X Schilling, als fünf Stunden um je ein Fünftel von X.“ (Lauda 1975, S. 12) Seine Haltung war geschäftlich vernünftig, klar, konsequent und eben auch sehr erfolgreich. Da kannst das Kapperl ziehen. Ziel erreicht. Bereits früh entwickelt hatte Niki Lauda die Fähigkeit, sich abzugrenzen, wenn er bemerkte, dass er überdreht war. Auf die Frage, was er dagegen tue, antwortete er: „Das wichtigste ist, solche Situationen klar zu erkennen. Früher konnte ich das nicht. Anstatt mich nach dem Rennen auszuruhen, hetzte ich gleich weiter von einem Termin zum anderen, bis ich vor Erschöpfung umfiel. Heute überblicke

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

ich mich und verhalte mich dementsprechend.“ (Lauda 1975, S. 13) Niki Lauda war – im heutigen Wording formuliert – „gut balanciert“, in Stimmigkeit und Übereinkunft mit sich selbst. Und wenn er merkte, dass es nicht mehr passte, stieg er aus. Wie 1977 in Kanada („Warum soll ich wie ein Trottel mit den anderen im Kreis fahren?“) oder bei seinem Rückzug als RTL-Experte vor laufenden Kameras 2017.

Und wie dachte Niki Lauda über den Ausstieg aus dem Leben mit dem Tod? „Ich denke dann darüber nach, wenn es wirklich so weit ist. Selbst nach dem Unfall, als mir ein Priester in der Klinik die letzte Ölung gab, hab' ich gewusst, dass ich weiterlebe. Weil ich es wollte.“ (Bild am Sonntag vom 15.09.2012). Am 20. Mai 2019 wollte Niki Lauda es nicht mehr.

Aus Dir ist was geworden!

Wir werden das nie vergessen.

Die internationale DMV Formel Vau fuhr vom
24. bis 26. Mai 2019 in Spa mit diesen Aufklebern
„im Gedenken an Niki Lauda“.



Literatur

Braun, Rainer: Hallo Fahrerlager. 3 Bände. Kräling Motorsport-Bild-Verlag, Adrenalin Verlag, Speedpool Multimedia Service, 2008, 2008 und 2009

Breinsberg, Erich: Der Niki, der Keke und das Genie aus der Vorstadt. Egoth-Verlag, Wien 2009

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

Prüller, Heinz: Unsere Champions. Alles über Österreichs Jahrhundert-Rennfahrer. NP-Buchverlag, St. Pölten, Wien, Linz 2003

Lauda, Niki: Formel 1- Technik und Praxis des Grand-Prix-Sports. Verlag Orac, Wien 1975

Lauda, Niki: Protokoll. Meine Jahre mit Ferrari. Verlag Orac, Wien 1977

Lauda, Niki: Meine Story. Verlag Orac, Wien 1985

Fotos

mbpassion

Archiv Historische Formel Vau Europa

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

ALFRED VOGLBERGER

von Dr. Thomas Eder



8. Mai 1947 - 24. Februar 2020

Es war eine vergleichsweise kurze Motorsportkarriere, in die der junge Rennfahrer aus dem bayerischen Markt Schwaben Mitte der sechziger Jahre startete, aber sie war intensiv und von herausragenden Erfolgen gekrönt.

In der Anfangszeit der Formel Vau hatte sich eine erdrückende Dominanz der österreichischen Fahrer und Rennfahrzeuge herauskristallisiert. Fritz Haberl, Geschäftsführer der Münchener MAHAG, beschloss dem ein Ende zu bereiten und machte die Entwicklung eines deutschen – eigentlich eher bayerischen – Formel-Vaus zur Chefsache. Besonderes Geschick bewies man mit der Verpflichtung des Ausnahmetalents Alfred Voglberger. Der junge Kraftfahrzeugmechaniker hatte sein Rennsportdebüt 1967 in der britischen FV-Meisterschaft

Kunde	Rahmen	Karosserie	Motor	Arb. Beginn	Termin	Reserviert	Bemerkung
Ma h ag Prototyp	o Nr 54 ✓	X gold ✓	Ex Mot 1000			✓	Ausstellung
Ma h ag	o Nr 55	X blau ✓	FR 000 M10 (US)			✓	Tschiermaus Verkauf
Ma h ag	o Nr 56 ✓	X weiß ✓	FR 000 M12 (US)			✓	
Ma h amars	o Nr 57 ✓	X grund. ✓	—	—	14.68 ✓	✓	Kit
Voglberger	o Nr 58 ✓	X grund. ✓	—	—	—	✓	Kit
Wiese	o Nr 59 ✓	X grund. ✓	—	—	9.4.68 ✓	✓	Kit
Rehrand	o Nr 60 ✓	X grund. ✓	—	—	16.4.68 ✓	✓	Kit
Schmid Mannheim	K —	X grund. ✓	—	26.3.68	27.3.68 ✓	✓	nur Karosserie
Savana Film	o Nr 61 ✓	X orange/gelb ✓	X 7467	23.4.68	12.5.68 ✓	✓	Complette Ein
Schmid Mannheim	o Nr 62 ✓	X grund. ✓	X 7467	22.4.68	9.5.68 ✓	✓	

MAHAG Olympic Chassis Nr. 58: Reserviert für Werksfahrer Alfred Voglberger

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel

gegeben, der dritte Platz in der Gesamtwertung war eine Empfehlung par excellence. Im Jahr 1968 lag er sowohl in der Wertung des ONS-Junioren-Pokals als auch bei dem hochdotierten Bernd-Rosemeyer-Pokal in der Spitzengruppe, gab aber beide deutsche Nachwuchsserien zugunsten einer internationalen Lizenzierung auf.



Team MAHAG:
VW-Verkaufsleiter Ivo Walter, Werner Haberhauer,
Alfred Voglberger, Walter Glattenbacher und Franz
Janker (von links)

Die Saison 1969 bescherte Voglberger im MAHAG Olympic den Gewinn des Alpenpokals, der in vier Läufen (am deutschen Roßfeld, im österreichischen Gargellen, sowie den beiden Schweizer Bergrennen Les Rangiers und Marchairuz) als inoffizielle Formel-V-Europabergmeisterschaft ausgetragen wurde. Mit diesem Pokalgewinn als Rückenwind qualifizierte sich der Markt Schwabener über die Vorläufe für die beiden Finalrennen des Europa-Pokals in dem schwedischen Mantorp Park und auf dem Nürburgring. Um die Bedeutung des von dem Verband der Formel V Europa ausgeschriebenen Pokals einschätzen zu können, muss man bedenken, dass die Finalteilnehmer der Extrakt von 520 Fahrern aus 12 Nationen waren, die in vier europäische Zonen aufgeteilt, ihre Vorläufe absolviert und sich dabei unter den jeweils ersten sechs platziert hatten. Nach einem dritten Platz im ersten Finallauf in Mantorp Park, bei dem die mitfavorisierten Österreicher eine überraschende Niederlage kassierten, befand sich Alfred Voglberger in der Favoritenrolle, da man den skandinavischen Fahrern wegen mangelnder Streckenkenntnis der anspruchsvollen Nürburgring-Südschleife keine Spitzenplätze zutraute. So genügte dem 22-Jährigen



Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel



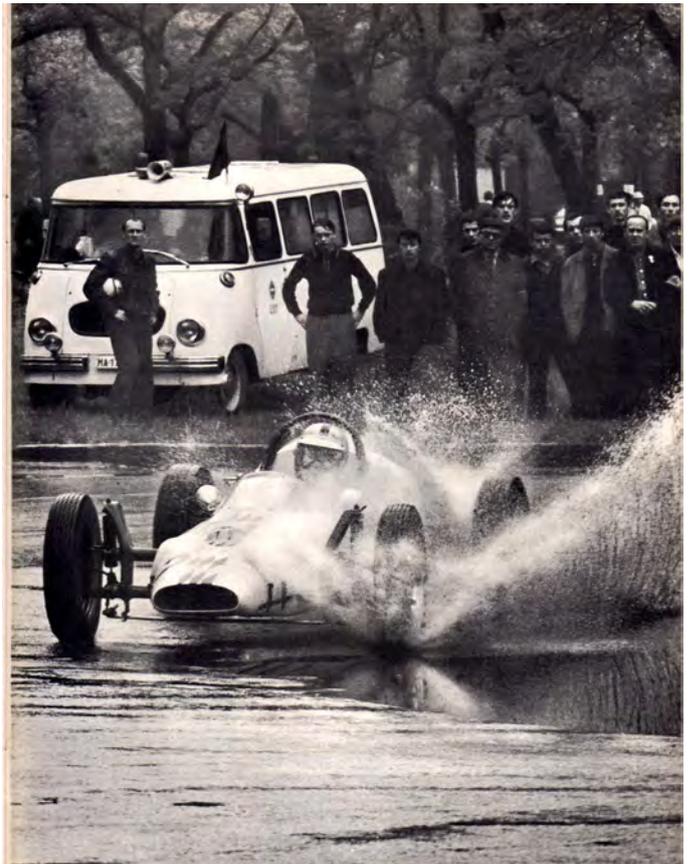
Alfred Voglberger neben Manfred Schurti am Start beim Flugplatzrennen in Neubiberg bei München

Wie sehr Alfred Voglberger „Born to be Vee“ war und lebte, wird besonders deutlich, wenn man sich vor Augen hält, dass zwischen seinem Hatrick (Hochzeit mit seiner Ehefrau Beate – Gewinn des Alpenpokals – Europameisterschaft) gerade mal drei Wochen lagen. Praktischerweise hatte er seine Hochzeitsreise mit dem Finale des Alpenpokals verbunden.

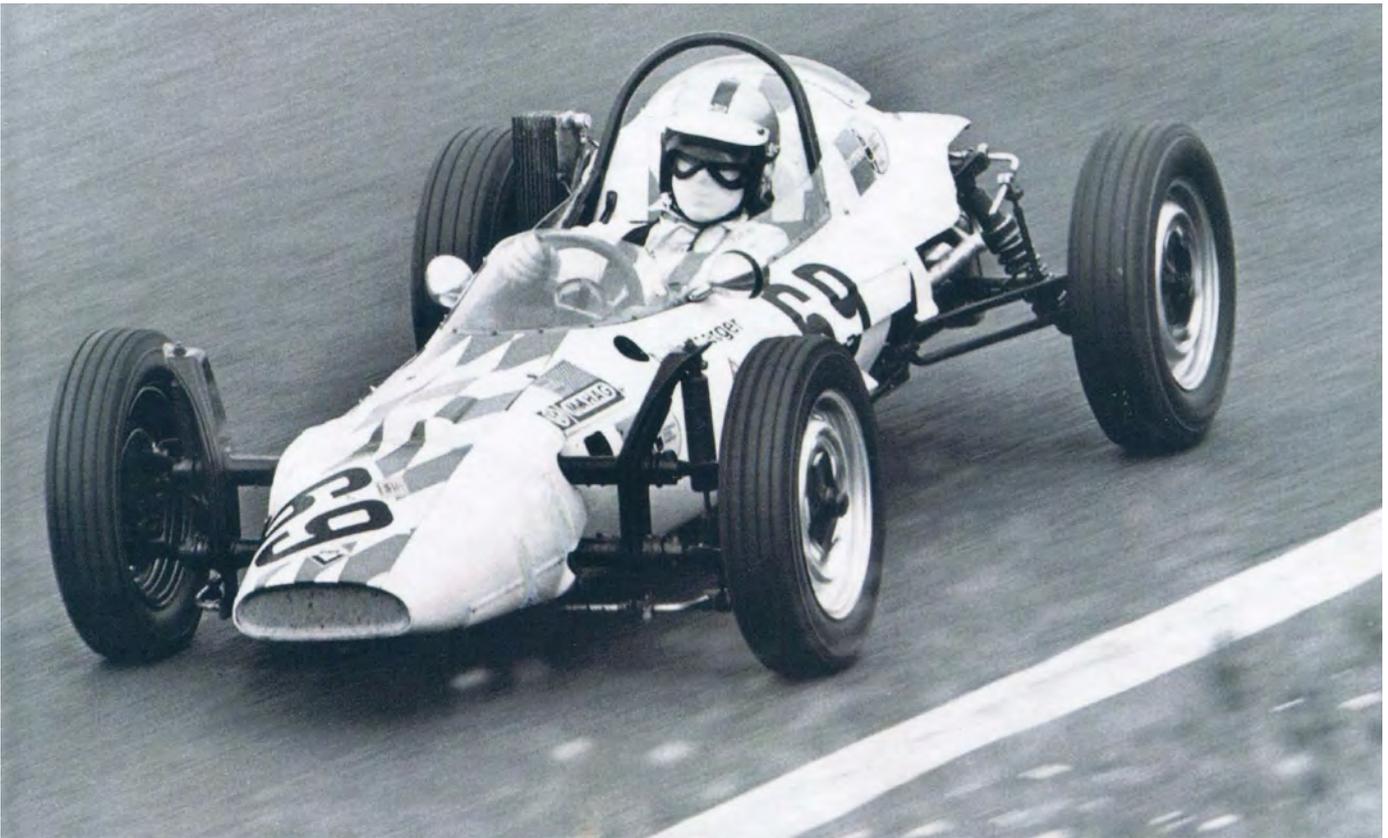
Bei der Recherche zu meinem Bericht über die Geschichte des MAHAG Olympic durfte ich vor einigen Jahren bei einem ausführlichen Telefon-Interview Alfred Voglberger kennenlernen. Es war beeindruckend, seinen Schilderungen zu folgen. Auch die immer noch gelebte Freundschaft zu seinen Technikern Werner Haberhauer und Franz Janker und seinem ehemaligen MAHAG-Rennleiter Walter Glattenbacher, die ihn damals bei seinem Weg zur Meisterschaft begleiteten, wurde thematisiert. Und wir fanden heraus, dass wir beide der gleichen Initialzündung für die Liebe zum Motorsport ausgesetzt waren: Es war im Jahr 1966 der legendäre Film „Grand Prix“ von John Frankenheimer, dessen England-Premiere er in London besuchte.

1970 gewann Alfred Voglberger erneut den Alpenpokal, als Vorjahressieger durfte er beim Europapokal nicht mehr antreten. Neben familiären Gründen beendete die Einberufung zur Bundeswehr schließlich seine Karriere.

in einem taktisch ausgeprägten aber dennoch spannenden Rennen ein zweiter Platz hinter Peter Peter auf Austro-Vau zum Pokalsieg und Höhepunkt seiner Rennsportkarriere. Er war damit der erste und auch einzige Deutsche, der die Europameisterschaft der Formel-Vau-1300 gewinnen konnte.



Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel



In den siebziger Jahren übernahm er den väterlichen KFZ-Betrieb, später verlegte er seinen Lebensmittelpunkt in sein Haus in der italienischen Toskana. Dort erlitt er einen schweren Schlaganfall, der ihn zur Rückkehr nach Deutschland zwang und unter dessen Folgen er bis zu seinem Lebensende leiden musste.



Präsentation des Beach Super Vau bei MAHAG in München
Alfred Voglberger (im Fahrzeug),
links vorne Günther Huber

Historische Formel Vau Europa e.V. - Legenden im Rückspiegel



München im Februar 2019
(von links): Franz Janker, Werner Haberhauer, Alfred Voglberger, Günther Huber (Formel V-Europameister 1967) und Rainer Braun erzählen unglaubliche Geschichten bei der Jahreshauptversammlung der Historischen Formel Vau Europa e.V.

50 Jahre nachdem er Rennsportgeschichte geschrieben hatte, ließ er im Februar 2019 die Teilnehmer der Jahreshauptversammlung der Historischen Formel Vau Europa im Hofbräukeller in München noch einmal mit Begeisterung an seinen Erfolgen teilhaben. Mit bewegter Stimme begleitete er Reporterlegende Rainer Braun bei seinem Streifzug durch die fröhlichsten Jahre der Formel Vau. Es waren emotionale Momente und ein nachhaltiges Erlebnis für die Formel-Vau-Gemeinschaft.

Alfred Voglberger verstarb in der Nacht zum 24. Januar 2020 im Alter von 72 Jahren.

Wir werden ihn nicht vergessen.

Zum Nachlesen

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

Die MAHAG Olympic Story in CURBS, Magazin historischer Motorsport, #10, Dezember 2015

Zum Anschauen

Rainer Braun: Ein Streifzug durch die fröhlichsten Jahre der Formel V und ihre Akteure.

youtu.be/wj9A2yhmHQE

Fotos

MAHAG, Archiv Historische Formel Vau Europa, Alexandre Laurent

