



# FORMEL-FEST AM SALZBURGRING

## HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA E.V.

12.-13. September 2009

Text: Dr. F. M. Orthey / Foto: Mayrhofer

Diesmal zu schnell, um gleichmäßig zu sein: Astrid Orthey im frühen amerikanischen Autodynamics

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

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

Wieder einmal sorgte ein starkes Starterfeld der „wildesten Rennserie aller Zeiten“, wie Formel-Vau-Urgestein und Journalist Rainer Braun die Formel Vau betitelt, bei Fahrerinnen und Fahrern, Veranstaltern und Zuschauern für Begeisterung. Diesmal wurde das zunehmend internationaler werdende Feld der ehemaligen größten Nachwuchsrennserie weltweit durch zwei Legenden bereichert: vom österreichischen Motorsport-Urgestein Dieter Quester, der

schon beim Eröffnungsrennen neben Niki Lauda in der ersten Startreihe stand und dem Liechtensteiner Ex-Porsche-Werksfahrer Manfred Schurti, der 1970 beim kuriosen Zieleinlauf der Formel-Vau-Geschichte mit einer Mega-Kollision über die Ziellinie flog und das Rennen damals damit gewann - sein Unfallgegner Erich Breinsberg überschlug sich mehrfach und wurde als zweiter dann Europameister! Diese Anekdote gab am Salzburgring Kurt „Master“ Bergmann zum besten, der die legendären Kaimann-Renner in Wien konstruierte, auf denen unter anderem Quester, Dr. Helmut Marko, Niki Lauda, Keke Rosberg oder Helmut Koinigg ihre großen Karrieren starteten.

Bergmann, gerade mal 80 Jahre jung, ist mit seiner Frau Hannerl ein treuer und begeisterter Gast bei der Historischen Formel Vau, die sich heutzutage mit Gleichmäßigkeitsläufen präsentiert. Diese zeichnen sich dadurch aus, dass alle Fahrerinnen und Fahrer das historische Material im Rahmen ihrer Fähigkeiten schnell und angemessen bewegen können. Manche nehmen die Gleichmäßigkeitswertung dabei sportlich ernst, andere fahren so schnell sie können oder wollen. Dass sich beides nicht ausschließt, zeigen immer wieder Spitzenplätze der ganz schnellen PilotInnen. Kurt Bergmann,

der im April in Hockenheim selbst nochmals ins Cockpit schlüpfte, beobachtet dabei das Geschehen und gibt immer noch wichtige Hinweise – manchmal macht er auch gerne gehörte Komplimente. So am Salzburgring zu einer der drei startenden Damen im Wiener Dialekt: „Sie foahn scho wie a richtige Rennfahrerin. Aus Eanna wird no woas ...“

Wie „richtige“ Rennfahrer Formel Vau fahren, zeigten Quester und Schurti: Beide saßen heuer in Austro Vau-Fahrzeugen, Schurti in seinem Original-Hilti-Werkswagen, den ihm der St. Gilgener Robert Waschak zur Verfügung stellte, Quester im Fahrzeug von Hans Haas aus Linz. Beide zeigten, dass sie nichts verlernt haben: Quester (70) markierte im Training die schnellste Einvergaserzeit im Feld, Schurti (67) gewann in seiner Klasse den ersten Lauf! Dass es beiden Spaß gemacht hat, zeigte nicht nur ein breites Dauergrinsen.

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

### LINKS

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

### OBEN RECHTS OBEN

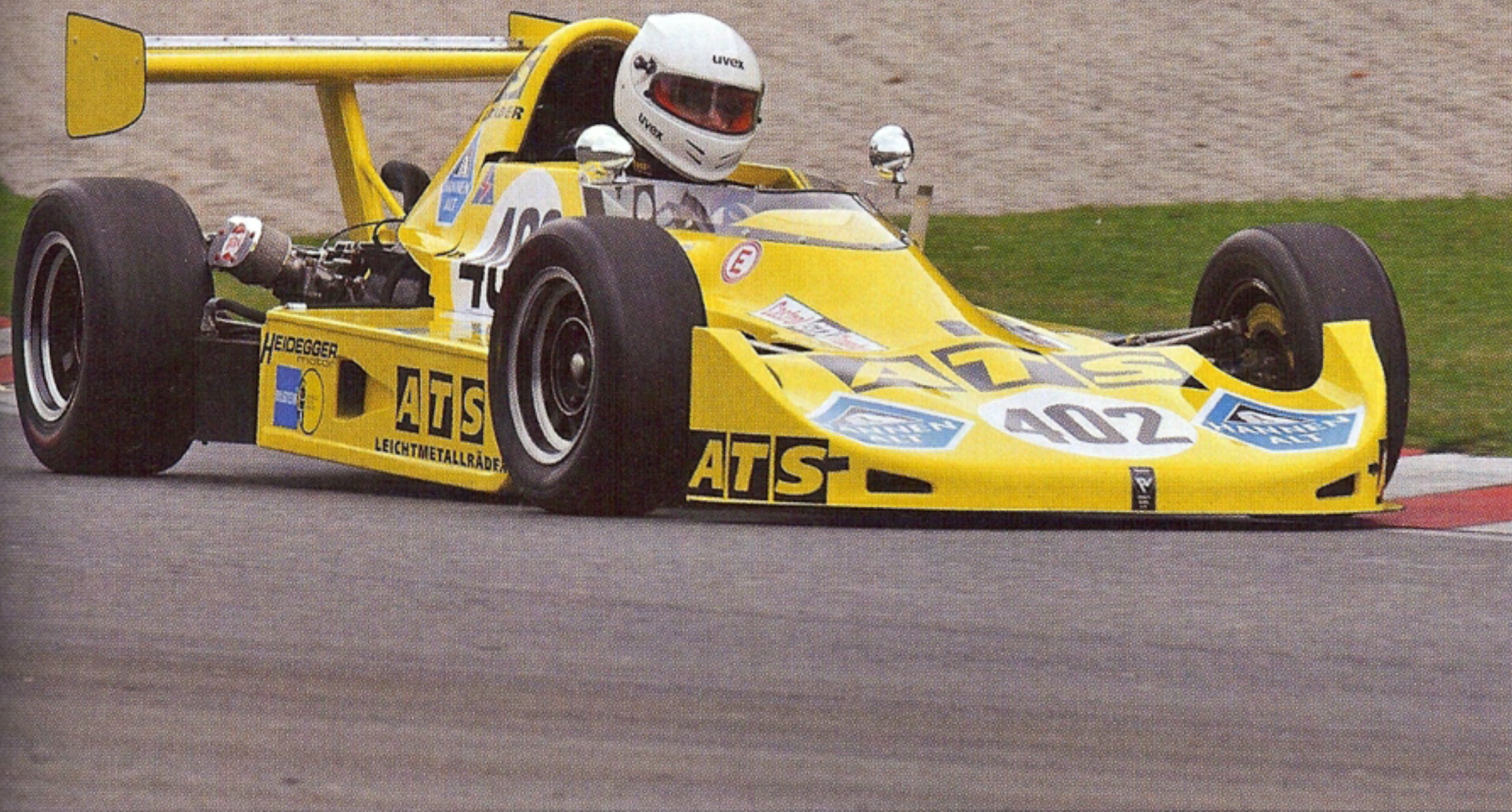
Schurti (22, Austro Vau) kurz vor dem Ziel-Einflug 1970, rechts Erich Breinsberg (1, Kaimann), der als Europameister Sekunden später gleich mal Salto übte

### RECHTS UNTEN

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







Sortiert noch Kinderkrankheiten aus: Lothar Panten im frisch restaurierten ATS-Lola

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

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

Die Ergebnislisten der fünf Klassen spiegeln die Entwicklung der Formel Vau und Super Vau von Mitte der 1960-er bis Anfang der 1980-er Jahre wider. Das Spektrum reicht dabei von den frühen, klassischen „Einvergaserfahrzeugen“ (FV 1300 1964 – 1966 und 1967 – 1972), die größtenteils weitgehend original belassene VW-Käfer-Teile verwenden (ca. 45 – 70 PS), über die stärker modifizierte „2-Vergaser-Klasse“ (FV 1300, 1973 – 1976, ca. 80 – 100 PS) bis hin zu den „Super-Vau“ Rennwagen (FSV 1971 – 1977 und 1977 – 1982, ca. 125 – 180 PS), die quasi Formel 3-Fahrzeuge mit VW-Motor darstellen. Die HÄNEL-Trophy für Historische Formel-Vau-Fahrzeuge 2009 errang Martin Bourgondien

**LINKS OBEN**

Günther Huber: Europameister 1967!

**UNTEN LINKS**

Formel Vau bereits 1965 in der alten Powerslide

**RECHTS**

Fährt erfolgreichen Zeiten entgegen: Historische Formel Vau und Super Vau

aus Belgien im Kaimann Super-Vau. Er bekam den Riesenspott von Herrn Cloppenburg von der Firma HÄNEL überreicht und ist damit Gesamtsieger der Saison 2009. Die Klassensieger werden bei der Jahreshauptversammlung im Rahmen der Sonderausstellung im Auto- und Technikmuseum in Sinsheim am 09. Januar 2010 gekürt.

Da das Wertungssystem mit Streichergebnissen komplex ist, darf anstrengt gerechnet werden, wer die glücklichen Sieger sein werden! Damit beschloss die Historische Formel Vau eine sehr erfolgreiche Saison 2009, bei der sie in Melk (A), Hockenheim, am Lausitzring, in Spa (B), Colmar-Berg (Lux) und Salzburgring gastierte und bis zu 44 Fahrzeuge auf die Strecke brachte. Eine sympathische Szene im Aufwind, die heute noch zeigt, wie günstig „Motorsport für Jedermann“ sein kann und wie viel Spaß für die ganze Familie damit verbunden ist. ■



Gruppenbild mit Damen: Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen



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



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



Gleichmäßigkeitspezialist Gerd Hinz im MoTuL war nicht zu schlagen bei den Zweivergasern