

## VERLAG:

Motor-Presse (Schweiz) AG  
Industriestrasse 28  
8604 Volketswil  
Telefon 044 806 55 55  
Telefax 044 806 55 00  
E-Mail: verlag@motorpresse.ch

## ABONNEMENTBETREUUNG:

Telefon 044 806 55 04  
E-Mail: abo-service@motorpresse.ch

## GESCHÄFTSFÜHRER:

Dr. Michael Kleinjohann, August Hug  
OBJEKTLEITUNG: Gernot Schaefer

## REDAKTION:

MOTORSPORT aktuell,  
Postfach,  
8604 Volketswil  
Telefon 044 806 55 66  
Telefax 044 806 55 11  
E-Mail: msa@motorpresse.ch

## CHEFREDAKTOR: Leopold Wieland

STELLV. CHEFREDAKTOR: Peter Haab

## CHEFREPORTER:

Christian Eichenberger  
REDAKTION: Katrin Wolff (Ltg. Automobil),  
Imre Paulovits (Ltg. Motorrad),  
Werner J. Haller, Peter Voncken

## CHEFKOLUMNIST: Rainer Braun

KOLUMNISTEN: Simona de Silvestro,  
Marcel Fässler, Sébastien Loeb, Alain Menu,  
Armin Schwarz, Alexander Wurz

## SONDERKORRESPONDENTEN:

Reiner Kuhn, Gregor Messer, Johannes Orasche  
FREIE MITARBEITER: Australien: Colin Young  
Belgien: Christian Fischer, David Limage  
Dänemark: Peter Nygaard

Deutschland: Martin Berrang, Thomas Bubel,  
Georg Dobes, Andreas Göhring, Martin Gruhler,  
Michael Heimrich, Niels Juhlke, Annette Laqua,  
Eddi Laumanns, Wolfgang Monsehr, Robert  
Pairan, Thomas Schiffner, Achim Schlang, Markus  
Schocker, Ulf Simon, Stefanie Szlapka, Arno  
Wester, Anke Wiczorek, Michael Wolf

England: Mark Cole, John Elwin, Alex Hodgkinson,  
Gordon Ritchie, Joe Saward, David Tremayne  
Italien: Paolo Gozzi,  
Stefano Saragoni, Paolo Scalerà

Japan: Shigeo Kibiki  
Niederlande: Jan Boer,  
René de Boer, Willem Staat

Österreich: Robert Höpolseder, Peter Preissler,  
Werner Schneider, Wolfgang Vlasaty

Schweiz: Jürg Kaufmann

Spanien: Manuel Pecino

Tschechien: Martin Straka

USA: Mary Bignotti Mendez, Sarah Bohan  
FOTOGRAFEN: Zsna, Bernd Barth, Sybille Ber-  
rang, BR-Foto/Dirk Reiter, Sascha Dörrenbächer,  
dpa/picture alliance, Daniel Fessl, Jean-Pierre  
Froidaveaux, Claus Hermann, Burkhard Kasan, Jürg  
Kaufmann, Johnny Loix, Gaby und Henning Müller,  
Pan Images, Fabrizio Porrozi, Daniel Reinhard,  
Nico Schneider, Sutton Motorsport Images, Ralf  
Trömer, Jörg Ullmann, Thomas Urner, Friedrich  
Weisse, Jörg Wiessmann

## GRAFIK, PRODUKTION &amp; LEKTORAT:

Design & Desktop Team AG  
Philipp Bommeli  
Max Fischer  
Siglinde Kern  
Marco Müller  
Nicole Wegmann  
Jasmin Zarrantonello  
Branko Zidov

## ANZEIGEN:

Matthias Lopian  
Telefon 044 806 55 55,  
Telefax 044 806 55 00  
Anzeigenpreisliste Nr. 36,  
gültig ab 1.1.2010

## DRUCK:

Ringier Print,  
6043 Adligenswil  
MOTORSPORT aktuell erscheint wöchentlich, dienst-  
tags. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der  
Lieferungspflicht.

Alle Rechte vorbehalten  
© by Motor-Presse (Schweiz) AG,  
CH-8604 Volketswil

## BEZUGSPREISE:

Einzelpreis Fr. 3.50;  
Jahresabonnement über 50 Ausgaben  
frei Haus: Fr. 149.-



Erste Ausfahrt Hockenheim:  
Der Autor im Austro Formel V  
von Johann Haas

## Historische Formel V / Hintergrund

# Formel Reiz

Von PETER VONCKEN

**Die wilden Zeiten der Formel V der 1960er- und 70er-Jahre sind Legende: Unzählige Anekdoten und grosse Namen verbinden sich mit der bis heute preisgünstigsten und reizvollsten Rennwagen-Einsteigerklasse.**

Im Grunde ist alles noch wie damals: niedrige Kosten, einfache Technik und jede Menge Fahrspass. Dazu gibt es gratis eine familiäre Atmosphäre im Fahrerlager, eine ausgeprägte Hilfsbereitschaft und ein Zusammengehörigkeitsgefühl, das im modernen Motorsport meist abhanden gekommen ist.

Seit 1994 arbeitet der Verein «Historische Formel V Europa» ([www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)) am Bewahren und Fortführen der Erfolgsgeschichte der grössten Nachwuchsserie aller Zeiten. Diese Geschichte dauerte von 1965, als der damalige Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein die ersten VW-Käfermo-

tor-getriebenen Rennautos aus den USA nach Deutschland mitbrachte, bis 1982, als die technisch schon sehr weit vom Ursprung fortentwickelte Formel Super V ihre letzte Saison fuhr. In diesen 17 Jahren wurden über 3000 Rennwagen mit VW-Motoren und -Achsen gebaut. Alles andere war dem Geschick und der Genialität der Konstrukteure überlassen, und so entstanden hässliche und verwegene, bildhübsche und skurrile Rennwagen in einer bunten Vielfalt und von zahlreichen Marken und Machern.

## 130 Mitglieder, 100 Rennautos

Und weil man Rennwagen nicht wegwirft, sondern repariert und pflegt, besitzen die 130 Mitglieder des historischen Formel-V-Vereins noch rund 100 fertige Exemplare. Damit ist die Formel V die grösste historische Monoposto-Serie Europas. Und die Nachfrage steigt, wie Vereinsvorsitzender Dr. Frank Orthey aus München erfreut registriert.

Bei den Voraussetzungen kein Wunder: Der Verein verfügt über hohe technische Kompetenz, ein erstklassiges Archiv und steht Neu- und Wiedereinsteigern mit Rat und Tat zur Seite. Und wie vor 45 Jahren gilt auch heute: In keiner Kategorie kann man mit so wenig Geld echten Motorsport betreiben.

Wobei sich das «echt» vor allem auf das Fahrgefühl und die Freude am schnellen, präzisen Fahren auf einer Rennstrecke bezieht: Nicht zuletzt auch aus Kostengründen (Fahrerlizenz, Wagenpapiere) werden bei den sechs diesjährigen Veranstaltungen in Hockenheim (zweimal), in Oschersleben, in Zandvoort, auf dem Salzburgring und dem Nürburgring keine Rennen, sondern Gleichmässigkeitsläufe gefahren; bei denen der gewinnt, der die Runden in einer möglichst identischen Zeit absolviert. «Die meisten unserer Mitglieder wollen das so haben», verrät Orthey, «denen geht es mehr um den Spass als um den Wettbewerb.»

Schliesslich sind das keine hungrigen Nachwuchspiloten, die gross rauskommen wollen: Die meisten sind über 50 Jahre alt, Petra Kehler ist die Jüngste mit 28, Heinz Hartmann der älteste Fahrer mit 76 Jahren.

## Eine Saison unter 5000 Euro

«Man muss immer das machen, was man kann,» bekennt in aller Bescheidenheit der 55-jährige Johann Haas aus Altenberg bei Linz in Österreich. Der gelernte Maschinenbauer, der heute Maschinen zur Möbelerstellung vertreibt, hat sich vor fünf Jahren einen Austro-Formel V (1,3 Liter/75PS/375 kg) zum runden Geburtstag geschenkt. Es ist eines jener 85 Exemplare, die 1969 bei Porsche Salzburg entstanden sind. «Den kann ich selbst vorbereiten, da geht so gut wie nichts kaputt und für unter 5000 Euro kann ich die ganze Saison mit zehn Läufen bestreiten.»

Darin liegt der Reiz dieser Formel: günstiger Motorport mit hohem Spasspotential. ♦



Hobbyracer: Johann Haas



Bunte Vielfalt: Rund 50 Formel V im Hockenheimer Fahrerlager

## KOSTEN HISTORISCHE FORMEL V

### Schätzpreise für eine Saison in Euro

Fahrzeug:	6000 bis 20 000
Betrieb:	1450
Spesen:	1600
Ausrüstung:	250
Teilnahme:	1320
<b>Gesamt:</b>	<b>4620</b>
Ersatzteile:	500
Reifen (4 pro Saison):	600
Benzin/Öl (150 l/4 l):	350
Betrieb Zugfahrzeug:	1000
Unterhalt Anhänger:	300
Rennbekleidung (alle 5 Jahre neu):	250
Verpflegung	300