

Kleine Lola Formel-Super-Vau Historie:

Die Klasse „Super Vau 1600 ccm“ wurde zur Saison 1971 zusätzlich zur bereits etablierten Formel Vau 1300 eingeführt. Von VW mussten folgende Teile stammen: Motor vom 411er/914er Porsche (reduziert auf 1600 ccm), Getriebe, Achsteile und Bremsen. Die Motoren konnten mit 2 Doppelvergasern ausgerüstet werden und leisteten bis zu 145 PS.

Von Lola wurde das Modell T250 ins Rennen geschickt. Noch mit Gitterrohrrahmen aber ohne Spoiler:



Greger Kronegard (S) konnte 1971 die Vizemeisterschaft für die Ecurie Bonnier hinter Erich Breinsberg (Kaimann) im VW Super Vau Gold Pokal erringen. Die Kaimänner von Kurt Bergmann waren noch das Mass der Dinge damals. Von den T250/252 wurden in den Jahren 1971 und 72 insgesamt 59 Stk. gebaut, diese gingen vorwiegend nach Amerika.

1973 debütierte die T320-Reihe. Jetzt mit einem brandneuen Alu-Monocoque, aber immer noch ohne Spoiler:



„Graf“ Freddie Kottulinsky (S) wurde 1973 Gesamtdritter hinter Kennerth Persson (S) und Helmut Koinigg (A) (jeweils Kaimann) in der Castrol GTX Championship. 1974 gewann Freddie vor Persson und Keke Rosberg den VW Gold Pokal und wurde mit der Lola Dritter in der parallel ausgetragenen Castrol GTX Championship.

1975 wurden dann Front- und Heckflügel erlaubt; ATS baute für die T324 gleich einen ganzen Bodykit. Hier die wunderschöne und top-restaurierte ATS-Lola von Lothar Panten:



Der Finne Miko Kozarowitzky konnte mit seiner ATS-Lola 1975 den Gold Pokal einfahren. Hier ein historisches Bild:



Um die Leistungsfähigkeit ungefähr darzustellen, nehmen wir einmal die schnellste Runde von Sieger Manfred Schurti 1975 (Lola T324) auf der Nordschleife: (natürlich noch ohne Grand-Prix Kurs – den gab's da noch nicht.) 8:12,2 min – Schnitt 167 km/h.

1977 war dann das erfolgreichste Lolajahr in der Formel Super Vau. Arie Luyendijk (NL) gewinnt vor Axel Plankenhorn (D) den Castrol GTX Europapokal.

Die Preisgelder damals waren sehr interessant; der Sieger eines Rennens bekam DM 2.500,00, dem Gesamtsieger winkten zusätzlich DM 20.000. Da zumeist alles Privatfahrer waren, konnten die Spitzenleute durchaus auf ihre Kosten kommen.

Die Fahrzeuge schafften auf schnellen Strecken – wie damals noch Hockenheim - eine Top speed von ca. 235 km/h. Gar nicht schlecht für 145 PS und ein vorgeschriebenes 4-Gang Getriebe, das ohne Sperre auskommen musste. Das Mindestgewicht ohne Fahrer musste 400 kg betragen.

The way it was: Im Warsteiner-Lola der Spaichinger Axel Plankenhorn:



Axel Plankenhorn (Lola) - Kees Frouw (Lola)



1977 in Zandvoort: In Führung liegend dreht sich Plankenhorn, Luyendijk kann einen Crash grade noch verhindern. Mit der 39 unser Duscholux-ASS-Lola mit Fahrer Frank Lampe:



Siamo a Zandvoort, sede delle più combattute gare del campionato olandese ed europeo delle più diffuse formule promozionali di monoposto. Sopra, sono appena partite le SuperVau che Plankenhorn, che era in pole position, si gira, frenando (sotto) Luyendijk, entrambi su Lola (foto V. D. PUTTEN)



Geharrewa bij het uithome van de Teraanbocht wanneer Plankenhorn sprint. Arie kan hem nog niet ontlopen (1)
Kees Frouw moet het gras op (2) terwijl de anderen hem nog kunnen vervolgen ; 14: Herzegoods 39: Frank Lampe
19: Van der Rest 33: Hollamsby 4: Van Zwam met maakt hem Ronnie Grant.

Autosprint 17-23/8/77

Die 320er Baureihe war sehr erfolgreich für Lola; über die Jahre wurden ca. 90 Chassis gebaut. Ein Chassis mit Hewlandgetriebe kostete 1977 DM 26.000, den Motor durfte man beim Tuner seiner Wahl dazukaufen. Bekannte Motorenbauer damals waren Schrick, Spiess, Heidegger oder auch der Schwede Jaktlund.

Ab 1978 wurde das Reglement geändert: Es durften die wassergekühlten VW 1600er Motoren eingesetzt werden. Mit mech.Einspritzung, Trockensumpfschmierung und entsprechender Kopfbearbeitung leisteten diese bis zu 185 PS!

Die T328 von 1977 war ein Übergangsmodell, basierend auf der T326, jedoch mit geändertem Heck zur Aufnahme des länger bauenden Motors. Hier die T328 von Martin de Haart (NL):



Von Lola wurde 1978 die T620 ins Rennen geschickt. Das Aluchassis wurde komplett überarbeitet. Der Wasserkühler wandert in den Frontspoiler, es wurden zusätzliche Verstrebungen zur Steifigkeit verbaut.

Jo Gartner wurde mit einem T620 Dritter in der Europameisterschaft hinter dem March von Helmut Henzler und Kennerth Persson im Ralt RT1.



Hier Jo Gartner (A) 1978 in Zolder.

Gebaut wurden 26 T620, wobei unsere Nr.21 die (momentan) einzig bekannte in Europa ist.

Zum Vergleich: Wassergekühlte T620 vs. luftgekühlte T324 (849) von Siegfried Fischer (D) in Hockenheim 2010:



Diese Chassis konnten mit der entsprechenden Motorisierung 1:1 in der Formel 3 eingesetzt werden. Vorbei war die Zeit, wo die Formel Vau noch einen günstigen Einstieg in die Formel-Rennerei geboten hat. Das waren jetzt reinrassige Rennboliden, die kaum noch Serienteile verbaut hatten.

Aufgrund der zwischenzeitlichen Dominanz der March und Ralt Modelle, sowie der Ähnlichkeit mit der Formel 3 wurde die separate Entwicklung für ein Formel Super Vau Chassis von Lola 1980 eingestellt. Die geplante T720 wurde nie gebaut.

Der Rückzug von VW 1982 bedeutete dann das Aus der Formel Super Vau.

Auch hier noch eine Nordschleifenzeit: Kennerth Persson (S) fuhr 1979 eine 7:56 – Respekt!!

Am (alten) Hockenheimring konnte Persson 1981 eine 2:08,60 (Schnitt über 190 km/h) realisieren, während der Formel3-Sieger Franz Konrad mit seinem March-Toyota „nur“ eine 2:13,89 schaffte. Spitzengeschwindigkeiten bis 250 km/h waren möglich. Je nach Strecke waren die Super Vaus schneller als die damalige Formel 3.