

Histoire de la Formule Vé du point de vue HFVE (Europe continentale)

Source : <https://formel-vau.eu/geschichte-der-formel-vau/> - <https://formel-vau.eu/uber-uns/>

Genèse

Cela a commencé aux États-Unis: la rencontre fortuite de l'Allemand Josef Hoppen et de l'Américain Hubert L. Brundage en Floride en 1957 a conduit à l'original «Brundage Formula Junior» en 1959 avec le concept déjà reconnu de Formula Vee. Ce fut le début de la course VW en Amérique.

Enthousiaste à l'idée américaine, Ferry Porsche et le directeur de course Porsche de l'époque, Huschke von Hanstein ont emmené 10 véhicules de Formula Vee des États-Unis en Allemagne et les ont envoyés avec le soutien du chef de VW de l'époque, Dr. K. Hahn en tournée promotionnelle en 1965. Ces premiers véhicules des types "Beach" et "Formcar" avaient toujours le moteur 1200, faisaient environ 40 CV et atteignaient une vitesse de pointe d'environ 160 km / h. Soit dit en passant, il existe encore la Formule Vee actuelle avec 1200 moteurs aux États-Unis à ce jour !

La première présentation de ces «Volksrennwagen- VW de course » a eu lieu en mai 1965 dans le cadre de la course de côte d'Eberbach. Au début, beaucoup se moquaient des animaux rampants d'aspect étrange, mais le cri du public crie «Faut-il aider à pousser?» n'a pas pu arrêter la marche triomphale de la FV Monoplace.

De nouvelles constructions sont également rapidement apparues dans les pays germanophones : Heinz Fuchs de Rutesheim près de Stuttgart a construit la "Fuchs", MAHAG de Munich l'"Olympic", Porsche Salzburg la "Austro Vau", le Viennois Kurt Bergmann a construit la "Kaimann", mais aussi "Celi", "Apal" en Belgique et "Bora" en France. Le modèle à succès américain "Autodynamics" ont été construits sous licence en France (Balas à Grenoble), en Belgique et en Angleterre - pour n'en nommer que quelques-uns.

La Formule Vé s'est rapidement imposée comme une formule de course junior sérieuse.

Premier déploiement en Allemagne Mayence-Finthen 1965

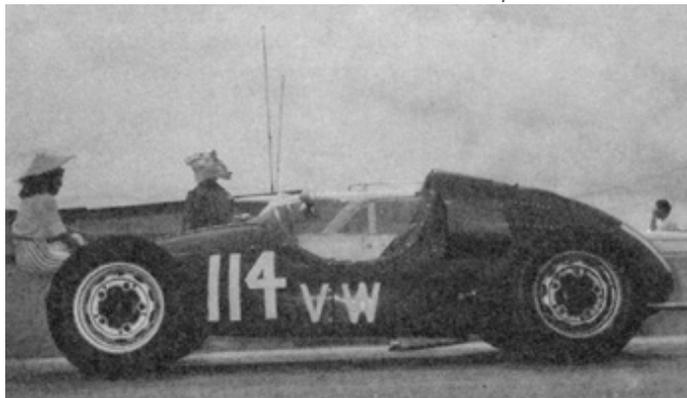
Inspirée de cette façon, la Formule Vé a rapidement roulé sur tous les circuits de course bien connus en Europe et est rapidement devenue le réservoir de talents du sport auto : des pilotes comme Jochen Rindt, Niki Lauda, Dr. Helmut Marko (qui travaille actuellement en Formule 1 chez Red Bull Racing), Dieter Quester, Harald Ertl et bien d'autres ont jeté les bases de leur carrière ici.

D'immenses grilles de départ avec jusqu'à 70 véhicules plongés dans des combats époustoufflants - avec les conséquences correspondantes, pas toujours légères. "Vivre sauvage et dangereux" - c'est ainsi que le journaliste Rainer Braun, lui-même pilote de Formule Vé depuis le début, appelle le slogan de cette "série de course la plus folle de tous les temps".

1959 Prototype Nardi



USA : Formula Junior avec Formula Vee Concept



Première course sur circuit en Allemagne Mayence



Le légendaire Jochen Rindt a également piloté la FV !



La Formule Vé était également en plein essor à l'international. Une course de haut niveau s'est déroulée aux Bahamas pendant quelques années. Par exemple, en 1967, la liste des engagés comprenait 96 partants avec toute l'élite européenne, de nombreux Américains dont le vétéran Indy AJ Foyt et les invités, stars de Formule 1 Jochen Rindt, Jacky Ickx et Jean Pierre Beltoise. Les Européens et les Américains ont également participé à la course internationale à Daytona Beach.

La Formule Vé 1300 est maintenant un succès.

Le règlement a été ouvert de plus en plus. Au début, il y avait en fait des moteurs 1300 VW Coccinelle légèrement modifiés avec des systèmes d'échappement ouverts et des carburateurs Solex standard, qui ont été portés à environ 70 CV (!). Cependant, la réglementation reste toujours «proche du scarabée».

La Formule Vé était solidement implantée, mais atteignait de plus en plus ses limites, déterminées par la technologie de la VW Coccinelle.

Et encore une fois, de nouvelles impulsions sont venues d'Amérique.

En utilisant le moteur dit "Type 4" réduit à 1600 cc, comme utilisé dans les VW 411/412, les VW Porsche 914 ou les bus VW, la Formula Super Vee a été créée - initialement avec une puissance d'environ 120 ch, plus tard avec environ 140 CV. Cela a permis une vitesse de pointe d'environ 230 km / h. Les essieux avant de la et autres pièces de VW Coccinelle devaient céder la place aux pièces de course pures. Avec ces «vraies» voitures de course, les champions du monde Emerson Fittipaldi, Nelson Piquet et Keke Rosberg, Jochen Maas, «Graf» Freddy Kottulinsky, Bertram Schäfer, Manfred Trint, Manfred Schurti, la dernière gagnante de l'Indy 500 Arie Luyendijk et d'autres se sont recommandés pour des tâches plus importantes.

En 1973, il y avait environ 3000 véhicules Formula Vee et Super Vee dans le monde, un nombre jamais atteint par une formule jeune.

En 1978, le principe du refroidissement par air a été abandonné et dès lors, des moteurs refroidis par eau de la "VW Golf" ont été utilisés. Le chant du cygne de la Formule Super Vau a ainsi été initié. Elle s'était rapprochée trop de la populaire Formule 3.

L'année 1982 marque la fin de cette grande série.

Mais l'histoire pourra se poursuivre en Europe continentale avec la création d'HFVE en 1994 (Historiche Formel Vau Europa en Allemand ou Historic Formula Vee Europe en Anglais)...

Européens et les Américains lors de la course internationale à Daytona Beach.



La première Formula Super Vau - à l'époque encore "Formula Vau 1600" - à Munich chez MAHAG



Renaissance

HFVE «Historique Formel Vau Europa - Historic Formula Vee Europe » veille à la préservation et à la poursuite de la success story de la plus grande série de courses de jeunes de tous les temps.

L'association à but non lucratif est la communauté des pilotes de Formule Vau et Super Vau en Europe (continentale).

Les voitures de course sont utilisées conformément à la réglementation contemporaine en lien avec l'annexe K de la loi sur le sport international lors d'événements historiques et présentées au public.

L'association souhaite aujourd'hui relancer l'«l'âge d'or» de la Formule V et du Super V. L'objectif est de ramener sur le circuit ces belles voitures de course aussi fidèles que possible à l'original, uniquement pourvues des dispositifs de sécurité modernes selon la loi sportive en vigueur, et de conserver leur histoire.

Environ 260 membres de 12 pays européens disposent actuellement d'environ 120 véhicules de course Formule V et Super V prêts à l'emploi. La tendance augmente! Les numéros de départ de la «Formule V» sur des circuits européens bien connus se situent entre 30 et 55 véhicules. «Toute l'histoire de la Formule Vé » est présentée en 7 classes (illustrées ci-contre). Les noms des circuits sonnent déjà comme avant : ces dernières années, nous avons couru à Hockenheim, au Nürburgring, à Oschersleben, à Schleiz, à Zandvoort, au Red Bull Ring et au Salzburgring.

Bien sûr, nous étions à Daytona en 2013 pour le 50e anniversaire de la Formula Vee avec Volkswagen Motorsport et 11 véhicules, où la Formula Vee a commencé en 1963 et où les grandes batailles comparatives transatlantiques ont eu lieu plus tard.

Dans le cadre des célébrations des 50 ans, d'autres circuits en rapport avec l'histoire de la Formule V seront redécouverts par les acteurs d'HFVE : en 2015, c'était le Norisring, où la toute première course de Formule V en Europe a eu lieu en 1965 et la légendaire Nürburgring Nordschleife, où nous avons pu faire des tours de démonstration.

NDRL : en 2016, 15 membres d'HFVE étaient présents lors du Super VW fest#3 sur le circuit Bugatti au Mans pour encourager les français à faire renaître l'esprit FVé.

La beauté de la Formule V est, en plus de l'histoire impressionnante en tant que plus grande série de courses de jeunes de tous les temps, la technologie restée proche de la Coccinelle et la sensation de conduite gigantesque avec - à cause des pneus de course - des vitesses de virage très remarquables, l'esprit sportif et le sentiment d'unité.

Bien qu'il y ait parfois des combats sur la piste, le paddock est très familier et tout le monde aide tout le monde avec les problèmes occasionnels.

La famille FV est liée par la devise : «Né pour être Vé»!



«Toute l'histoire de la Formule Vé » présentée en 7 classes HFVE ».

FV Classe 1 (1964 – 1966)



FV Classe 2 (1967 – 1972)



Classe 3 (1973 – 1976)



FSV Aircooled Classe 4 (1971 – 1977)



FSV Watercooled Classe 5 (1978 – 1982)



FV Moderne Classes 6 et 7 (1977 -)
- FVM Aircooled Classe 6



- FVM Watercooled Classe 7

