

CURBS

Magazin - Historischer Motorsport



I Rainer Braun erinnert sich: R5-Markenpokal

I Das war 1975

I Alfa Romeo GTA

I Jim Clark

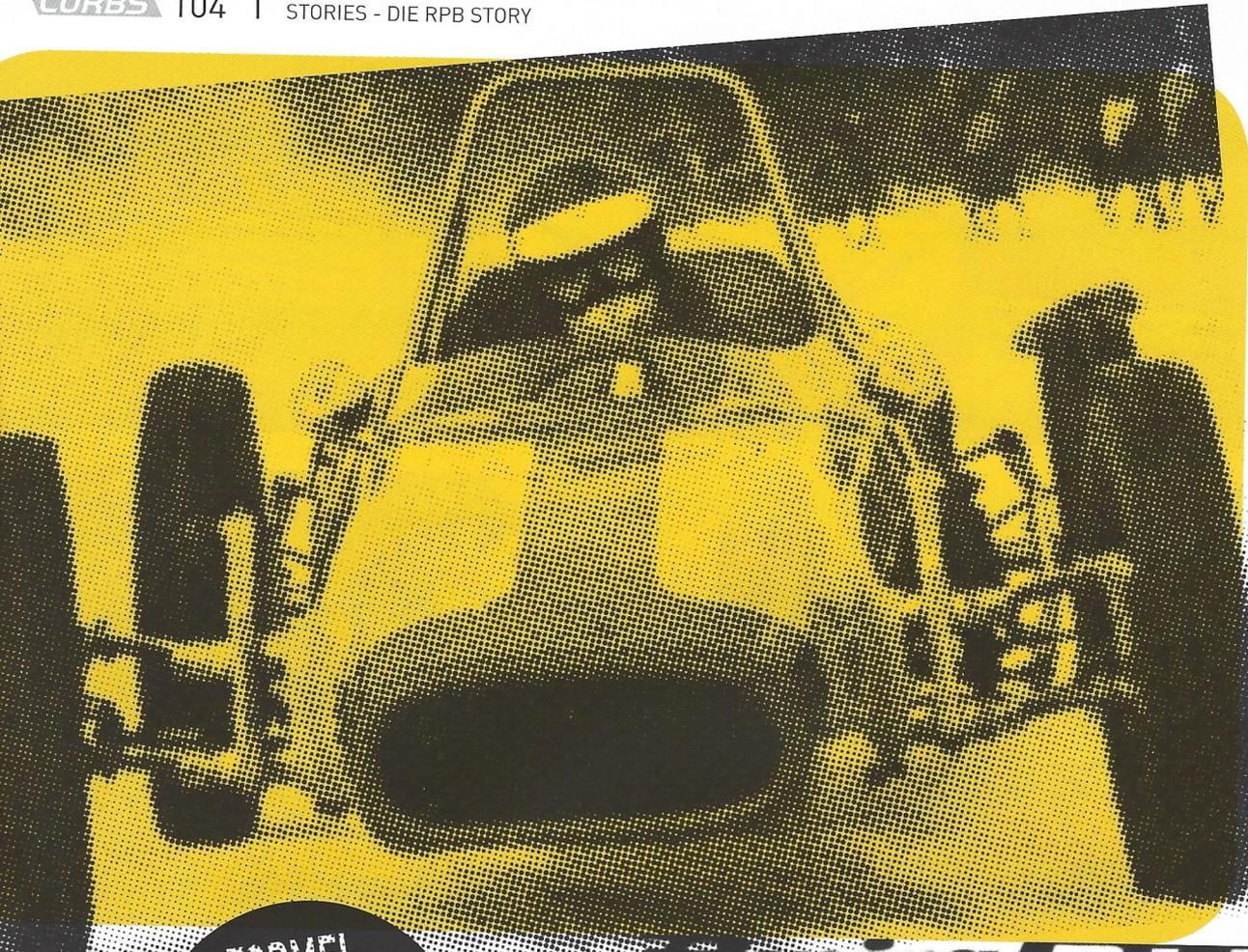
I Formel Vau

I BMW 530i Gr. 1b

I Rennberichte

Preis € 6,80

4 198781 006902 06



STORY

**FORMEL
VAU-
HERSTELLER
UNTER
DER LUPE**



PeO Boström im Wintercup, im Hintergrund eine Gruppe Reiter mit je ein PS. Füchsen und Kaimanen ist es hier zu kalt.

RPB

DIE

TEXT:
Stephan Gremler

FOTOS:
Archiv Formel V
Europa

» In Jahr 1965 schwappte die Euphorie-Welle der neuen Formel Vau über Europa: Eine tolle Nachwuchsförderung und günstiger Motorsport für den interessierten Privatfahrer. Auch in Schweden hatte man schon feststellen müssen, dass die vorhandenen Formel-Klassen, wie auch der Tourenwagen-Sport immer teurer wurden. Da kam das Angebot von Leif Hansen, Rennleiter und PR-Mann von Scania Vabis SE, dem damaligen Generalimporteur von Volkswagen und Porsche, gerade recht. SV hatte einige Formel Vau Rennwagen über die Niederlande aus den USA nach Schweden importiert. Die allerersten Veranstaltungen fanden noch auf Eis und Schnee und „nur so zum Spaß“ statt. Die motorsportbegeisterten Schweden waren sich einig: muss man kaufen, damit muss man Rennen fahren. Leider war das Angebot an Fahrzeugen sehr knapp und die Lieferzeiten der Fahrzeuge aus den USA extrem lang. Am 12. September 1965 fand das erste offizielle Formel Vau Rennen in Schweden statt. Ein Länderkampf Niederlande – Schweden. Nun wollten

viele skandinavische Rennfahrer einen eigenen Formel Vau-Renner.

Kjell Lindskog und Geschäftspartner Rune Levander wurden von dem örtlichen Rennhelden PeO Boström angesprochen, ob sie nicht ein paar Karosserien und Rahmen bauen könnten, um der großen Nachfrage gerecht zu werden. Rune Levander arbeitete schon seit ein paar Jahren mit dem neuartigen Fiberglasmaterial. Die beiden Partner erkannten schnell, wenn man vorhandenes Material auf schwedische Bedürfnisse abänderte und gleichzeitig den Preis pro Fahrzeug günstiger gestalten konnte, sollte ein großer Markt vorhanden sein. Außerdem entfielen ja die Transportkosten und die nicht unerheblichen Einfuhrsteuern. Das musste eigentlich ein Geschäft werden!

Mit schwedischer Gelassenheit machte man sich schnell ans Werk, nahm einfach an den importierten Beach-Fahrzeugen Maß, vereinfachte den Rahmen und baute die eigene Fiberglas-Karosserie. Dass diese zufällig einem Beach

Formel Vau aus dem Jahre 1964-1965 ähnlich sah, ist wahrscheinlich Zufall. Das Fahrzeug erhielt den Namen „Broke“. Eine Scheune in Skellefteå, 750 km entfernt von Stockholm in Richtung Norden, wurde zum Zentrum der schwedischen „Formel Vau-Industrie“. In diesen ersten Stunden der Formel Vau-Euphorie in Schweden konstruiert Willy Dollinger, ein Porsche Mechaniker, seinen ersten Formel Vau-Renner. Besonders auffällig war hier schon der sehr tiefe Schwerpunkt des Fahrzeu-

Schotterpisten mit Sprunghügeln, auf Flugplätzen und auf Rennstrecken fahren können. Und es mussten natürlich der hagere, ausgezehnte, kleine Rennfahrer, wie auch der nordische Naturbursche in das Auto passen, schließlich ging es ums Geschäft! Die Karosserie war inspiriert durch Bilder der Motorsportpresse von damals aktuellen Formel 1 Rennwagen. Sehr gefällig, aus fast fingerdicker Glasfaser und mit einem stilisierten Lufteinlass an der Front. Die Entwicklung, wie sie bereits in Deutsch-

tungsfähige Motoren, Getriebe und Achsen. Hier kam dann Bror Jaktlund ins Spiel. Er wurde als „Mädchen für alles“ angestellt. Rahmen schweißen, Motoren frisieren, Achsen einbauen und vermessen. Er wurde der eigentliche technische Treiber der RPB. Ein Talent als Fahrer und Techniker. Gleichzeitig mussten Levander und Lindskog zusehen, den Vertrieb der Fahrzeuge in Gang zu halten und die Bestellungen zu kanalisieren. Man vergab also für Schweden und Norwegen Reprä-



Das erste von Racing Plast gebaute Auto, ein „Broke“, hier die Nummer 1

ges. Außerdem nutzte er bereits Bleche zur Rahmenverstärkung, um so schwere Rohre zu vermeiden. Die Herren Levander und Lindskog produzierten auch dieses Fahrzeug für Dollinger. Es stellte sich aber heraus, dass der kommerzielle Erfolg bei Broke und Dollinger nicht recht eintreten wollte. Der Broke war technisch schon fast überholt, Dollinger sehr komplex und zeitaufwändig in der Herstellung des Rahmens. So entschied man sich, für die Saison 1967, einen eigenen Formel Vau-Rennwagen zu bauen. Damit einher ging der Umzug nach Burträsk, ca. 40 km von Skellefteå. Und so war auch schnell der neue Firmenname gefunden: RPB, das steht für Racing Plast Burträsk.

Es gab ein typisch schwedisches Lastenheft, um einen finanziell und stückzahlmäßig erfolgreichen Formel Vau-Rennwagen zu bauen. Einfache Konstruktion mit Vierkantstahl (überall zu kaufen), gerade Stücke und unkompliziert zu schweißende Verbindungen, großer Fahrerausschnitt, möglichst simpel zu richten oder zu reparieren. Geringstes Gewicht stand am Anfang noch nicht an oberster Stelle. Schwedische Formel Vau-Autos mussten auf Eis-Seen, auf

land und Österreich eingesetzt hatte, war noch nicht bis ins tiefe Schweden vorgedrungen. Im Übrigen hätten mitteleuropäische Konstruktionen sowieso keine Saison in Schweden durchgehalten. Viel zu dünnwandig, filigran und natürlich zu tief! Ein Formel Vau Basisauto durfte 1967 375 kg wiegen, der RPB Jahrgang 67 lag leicht darüber. Das war aber nicht entscheidend, wenn man sehr gute Motoren und zuverlässige Technik, gute Fahrwerke gepaart mit unbedingtem fahrerischen Einsatz und Talent verbinden konnte.

Die ursprüngliche Idee, nur reine Basiskits zu verkaufen, wurde mit den ersten negativen Erfahrungen fallen gelassen. Die Grundidee, nur einzelne, ungeschweißte Rohre und die Karosserie zu verkaufen, stellte den Kunden dann doch vor allzu große Herausforderungen. Hier wollte man sich eigentlich an der seit 1956 bekannten IKEA-Idee orientieren. Also entschloss man sich, hauptsächlich fertige Rahmen und Karosserien anzubieten. Um einen rennfertigen RPB zu bauen, fehlten allerdings noch einige Komponenten, die mittlerweile nach dem neuen Reglement für 1967 wichtig waren. Leis-

sentenzen, über die die Kunden Fahrzeuge nach Wunsch bestellen konnten. So auch z.B. über den Redakteur der schwedischen Auto Sport Zeitschrift Per Cerwien. Ein Förderer und Fan der beginnenden schwedischen Formel Vau-Szene. Er wurde auch Eigentümer des ersten gebauten RPB, 67-01. Bald lagen viele Aufträge vor, obwohl noch kein RPB auf einer Rennstrecke unterwegs war. Die Saison 1967 begann sowieso später als in anderen Ländern. Genaue Daten über verkaufte Kits, halbfertige Fahrzeuge und rennfertige RPB fehlen leider. Die ersten Erfolge auf den Rennstrecken, hauptsächlich in Skandinavien, stellten sich schnell ein. PeO Boström wurde im Jahr 1967 Formel Vau-Meister auf der Rundstrecke. Speerspitze der RPB Armada in Skandinavien waren eben besagter PeO Boström, Bertil Ross und Bror Jaktlund. Eine besondere Spezialität der Skandinavier ist und waren die Eisrennen. Gegen die RPB und die anderen Formel Vau-Fahrzeuge hatte keine andere Fahrzeugklasse eine Chance. Viele der RPB wurden in diesem Zusammenhang „verstümmelt“. Auf den Seen in Eis und Schnee stellte sich heraus, dass die Front ein bisschen zu üppig für dieses

NEBEN DEN FORMEL VAU-FAHRZEUGEN VERSUCHTE MAN SICH AUCH AN STRASSENFAHRZEUGEN. ES ENTSTAND 1968 AUF KÄFER-BASIS DER SEHR GEFÄLLIGE PIRAYA MIT FLÜGELTÜREN UND IM FOLGEJAHR DER PIRAYA GT MIT KLASSENSICH ANGESCHLAGEN TÜREN. AUCH DIESES DESIGN ERINNERT STARK AN DIE DAMALIGEN LE MANS-SIEGER AUS DER SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT. NOCH VOR DER FERTIGSTELLUNG DES ERSTEN FAHRFERTIGEN FAHRZEUGES WAREN SCHON KATALOGE GEDRUCKT. HIER WAR BEREITS EIN FAHRZEUG AUF DER RENNSTRECKE ZU SEHEN, DER FAHRER WAR ANSCHEINEND SEHR SCHNELL UNTERWEGS UND TRUG DESWEGEN AUCH EINEN HELM. IN WAHRHEIT WURDE DER PIRAYA VON EINEM ANDEREN FAHRZEUG AN EINEM SEIL GEZOGEN. FÜR 1970 WOLLTE SCHWEDEN NEUE BESTIMMUNGEN FÜR CRASH-TEST EINFÜHREN. DIESE KONNTE RPB SCHNELL ALLERDINGS NICHT ERFÜLLEN. DAHER SAH MAN SICH NACH ANDEREN ABSATZLÄNDERN WIE FINNLAND UND NORWEGEN UM. EIN WIRTSCHAFTLICHER ERFOLG WURDE LEIDER AUCH DER PIRAYA NICHT.



Der Rahmen wurde um den Motor herum verstärkt, die Gesamtkonstruktion mit ein, zwei zusätzlichen Rohren versteift und eine neue Hinterachsaufhängung konstruiert. Auch hier wieder mit dem rein nordländischen Augenmerk auf Zuverlässigkeit und Breitband-Einsatz. Für eine bessere Abgasführung, die sich Jaktlund wünschte, um die Leistungsfähigkeit der Motoren zu erhöhen, musste die hintere Karosserie leicht angehoben werden und die Front wurde leicht abgesenkt. Der Preis pro Fahrzeug wurde aufgrund der guten Nachfrage angehoben. Auch das Jahr 1968 endet mit einer absoluten Überlegenheit in den skandinavischen Ländern.

liefen vorne schmaler zu. Weiterhin wurde die Front umgestaltet und es entstanden 2 Kiemen auf der Haube, die den Fahrtwind aus der Frontmaske nicht mehr nach unten, sondern nach oben ableiteten. Die Firma entwickelte sich im Eiltempo von der Schlosserei zur Rennwagenfabrikation. Tatsächlich unternahm Bror Jaktlund auch Versuche mit Heckflügeln, die den Anpressdruck deutlich verbesserten. Dies wurde aber durch das vorliegende Reglement gestoppt. Dennoch zeige es sich, dass die Gestaltung der Karosserie einen großen Einfluss auf das Fahrverhalten und die Kurvenlage hatte.

Terrain geraten war. Daher wurde der nordische Fuchsschwanz angesetzt und einfach das vorderen Teilstück abgeschnitten. Fertig war der Eisflitzer! Harte Jungs bei mindestens 20 Grad Minus ohne Heizung im Fahrzeug, aber einem großen Vorteil: Luft gefriert nicht! Auch hier konnte PeO Boström 1967 die Meisterschaft mit seinem PRB erringen.

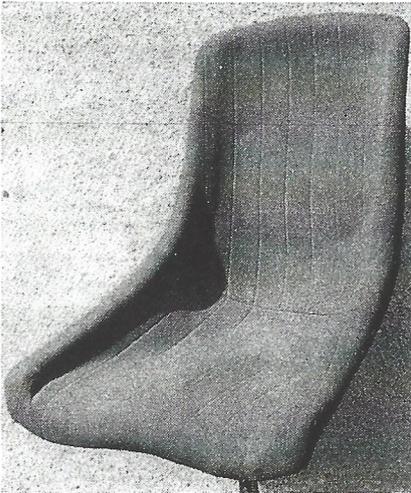
1968: Sehr schnell war man zur festen Größe im skandinavischen Formel Vau-Sport geworden und RPB wurde schneller kopiert als es den Herren in Burträsk lieb war. Genauso wie man selbst bei den Beach Cars vorgegangen war, hatten heimischen Garagisten keine Bange ebenfalls abzukupfern. Darpilen war einer der Bekanntesten. Mit der Anzahl Wettbewerber stieg natürlich auch die unbedingte Notwendigkeit weiterzuentwickeln. Für das Modelljahr 68 musste also nachgeschärft werden.

Mit dem Modelljahr 1969 war es dann aber mit dem Breitbandeinsatz fast vorbei. Das Gewicht musste weiter runter, mit gleichzeitig höherer Verwindungssteifigkeit. Somit musste von Vierkant- auf Präzisionsrundstahlrohre umgestellt werden. Nichts mehr für Garagenbastler. Exaktes Zusammenfügen des Rahmens auf einer Präzisionslehre war Voraussetzung. Hinzu kam noch die genaue Vermessung von Vorder- und Hinterachse. Zu Lasten der bisher verwendeten Bundbolzenachse wurde nun die neue Kugelgelenk-Vorderachse verbaut. Dies gab mehr Freiheiten in der Fahrwerksauslegung. Der Rahmen und die Karosserie

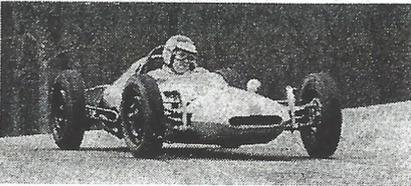
Im Laufe des Jahres kamen die ersten Informationen zum neuen Reglement für 1970, die weitergehende Freiheiten für Innenmaß, Radstand und Karosserieform ermöglichen sollten. Daher wurde bereits sehr früh im Jahr die Produktion des 69iger Modells gestoppt und an einem konkurrenzfähigen Auto für die Saison 1970 gearbeitet. Bei diesem Fahrzeug konnte und musste man nun das gesammelte Wissen und die Erfahrungen der letzten Jahre einbringen. Ein reines Rundstreckenauto wurde konstruiert und gebaut. Nun hatte der Fahrer an das Auto anzupassen und nicht mehr umgekehrt. Keine Kompromisse! Das 70iger Modell war

HEUTE BEKANNTE FAHRZEUGE, DURCH RACING PLAST BURTRÄSK PRODUZIERT, JEDOCH OHNE BROKE UND DOLLINGER. NICHT ALLE FAHRZEUGE EXISTIEREN NOCH ODER WERDEN TATSÄCHLICH AUF RENNSTRECKEN GEFAHREN. DIESE FAHRZEUGE VERUNGLÜCKTEN NOCH ZUR BLÜTEZEIT DER FORMEL VAU, VERSCHWANDEN IN SCHEUNEN ODER AUF SCHROTTPLÄTZEN ODER ENDETEN ALS DEKORATION AN WÄNDEN VON ENTHUSIASTEN:
 MODELLJAHR 1967: 22 FAHRZEUGE
 MODELLJAHR 1968: 12 FAHRZEUGE
 MODELLJAHR 1969: 6 FAHRZEUGE
 MODELLJAHR 1970 UND FOLGENDE: 17 FAHRZEUGE

PRISET!!!!!!!



Klädd GT-stol, sittriktig samtidigt som den gör er körning säkrare.
Pris 115:—



Dolling F-V, en svenskkonstruerad F-V-racer, i särklass lägst och kurvsnabbast.

Pris 2.800:—, för ram o. kaross



Broke F-V, en F-V för er som inte vill lägga ned mycket pengar, men som ändå vill vara med i leken.

Pris 1.800:—, för ram o. kaross



Släpvagnar för F-V och andra tävlingsbilar. Olika utförande. Släpet på bilden . . .

Pris 1.500:—

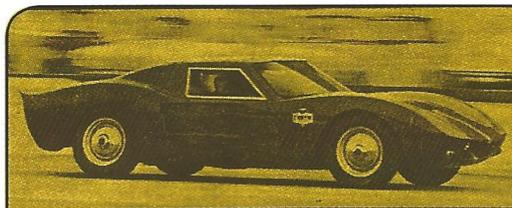
Racing PLAST
TEL. 0910/52532 SKELLEFTÅ

Beställningar göres till: Racingplast, Försälj.-avd., Stockholm, Attundavägen 50, Bromma. Tel. 08/87 58 06 e. kl. 13.

deutlich schmaler und 25 cm länger als noch das 69iger Modell. Dadurch konnte die Karosserie weiter nach vorne gezogen werden. Keine Evolution, sondern Revolution. Durch die Abkehr vom „klassischen“ Design hin zur aerodynamischen Keilform verbesserten sich die Abtriebsverhältnisse am Fahrzeug dramatisch. Bereits in den ersten Rennen des Jahres zeigte sich, dass der RPB 70 ein Meisterwerk war. Die Nachfrage war weiter gut und man beschloss auch für die folgenden Jahre keine wesentlichen Änderungen an Rahmen und Karosserie vorzunehmen. Nun sollten wieder Stückzahlen produziert werden. Die Technik stand weiter im Fokus. Gleichzeitig bemühte man

det. Man nutzte Stahlblech, das man auch Punktschweißen konnte. Das vorgegebene Mindestgewicht konnte trotzdem deutlich unterschritten werden.

Im Mai 1971 geschah dann die Katastrophe, die Werkhalle und die Nebengebäude wurden ein Raub der Flammen. Alle Konstruktionszeichnungen, Rahmenlehren, Karosserie-Urformen, buchhalterischen Unterlagen und halbfertigen Fahrzeuge verbrannten. Nichts war mehr zu verwenden. Man stand buchstäblich vor dem Nichts. Daher ist es auch heute nicht mehr feststellbar, wie viele Fahrzeuge in den einzelnen Jahren produziert und verkauft wurden. Thomas Lundström, Kontakt über



RPB Piraya. En verklig nyhet. En helt svensktillverkad GT-kaross i fiberplast för VW-chassin. På mindre än 100 timmar bygger Ni RPB Piraya utan specialverktyg, 300 kg lättare än en vanlig VW och blir utan trimning 15 % snabbare.

PIRAYA

RPB Formel V, mästare —67 ännu bättre 1968. Nu med en ny vridstyv ramkonstruktion och ny bakhjulsupphängning har väghållningen på RPB Formel V blivit ännu bättre. Dessutom ett flertal mindre förbättringar som borgar för fortsatt succé! Fråga den svenska F-V-eliten — dom vet vad RPB går för!



FORMEL*V

sich, schon für die kommende Saison einen Formel Super Vau-Prototypen zu bauen. Der Prototyp wurde direkt in der aufkommenden Monocoque Struktur konstruiert. Dies ging aber bei weitem über die Fähigkeiten der Macher aus Burträsk hinaus. Also musste ein guter Freund ans Werk. Staffan Lindberg war Designer und konnte die hochkomplizierten Zusammenhänge eines Monocoque auch berechnen. Entgegen dem Trend wurde kein Aluminium verwen-

det. Man nutzte Stahlblech, das man auch Punktschweißen konnte. Das vorgegebene Mindestgewicht konnte trotzdem deutlich unterschritten werden.

http://users.burtrask.com/rpb/, selbst RPB Formel Vau-Besitzer und auch Aktiver in der Schwedischen Rennszene, bemüht sich seit Jahren, die ihm bekannt werdenden Fahrzeuge zu katalogisieren und aufzulisten. Somit erhält er die Geschichte der Racing Plast Burträsk weiter am Leben.

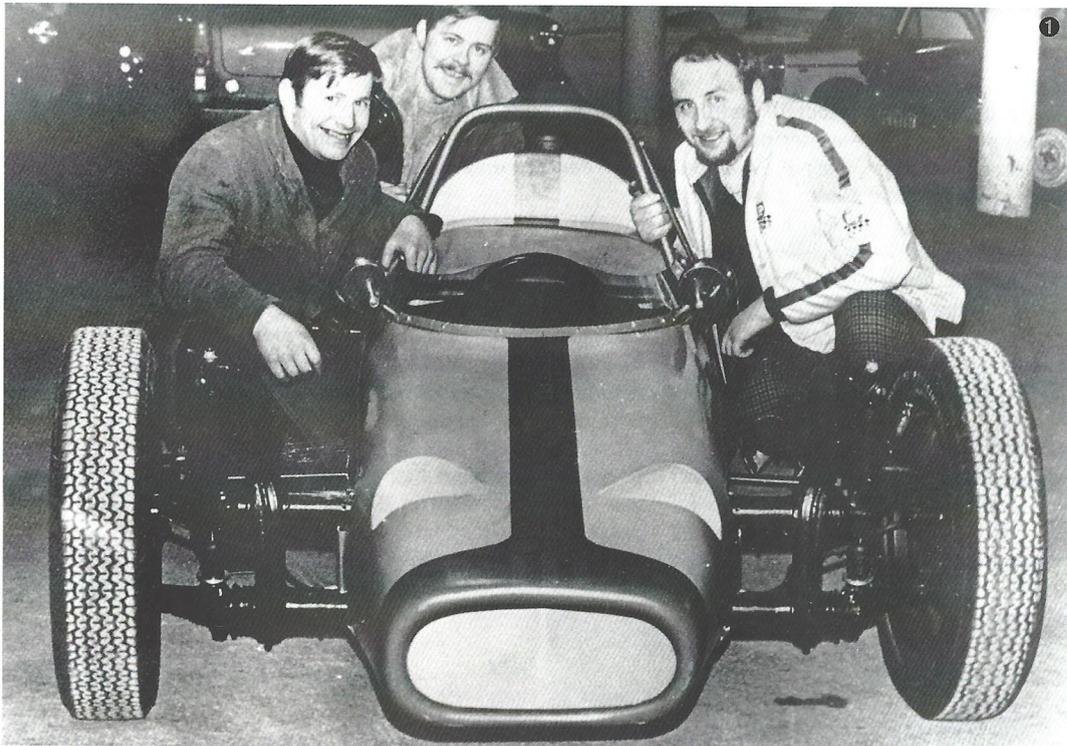
Aber niemals geht man so ganz. Die Herren Lindskog und Levander versuchten noch eine Produktion an einem

Oben:
RPB Piraya, spiegelverkehrt
Bild am Abschleppseil...merkt doch keiner!

Unten:
Der Brand im Mai 1971 zerstört alles.



Brandskada i plastrummet.



1. von links: Bror Jaktlund, Rune Levander und Kyell Lindskog, die Macher von RPB präsentieren den PRB 1969

2. RPB 1968 heute im Besitz von Thomas Kessler

3. Knapp 2.300 km von zu Hause entfernt: Die Tribünen im Hintergrund hat man schon gesehen

4. Rahmen von 1967 (links) und der neue Rahmen 1968 fotografiert von Per Cerwien, dem Motorsportredakteur und Förderer der Formel Vau in Skandinavien



ren Unterboden Ansätze der späteren Wingcars hatte. Es entwickelte also einen sogenannten Groundeffekt, den er am Modell 2 nicht reproduzieren konnte. Die technische Entwicklung in der Formel Super Vau raste mittlerweile und Jaktlund musste das Projekt einstellen. In Stockholm gründete er eine neue Firma und befasste sich sehr erfolgreich mit dem Motorenbau für den Rennsport. Auch in den Jahren 1971 bis 1973 konnten RPB weitere Siege einfahren. 1972 wurde besagter Bror Jaktlund selbst nur knapp im Europacup der Formel Vau geschlagen und landete in der Endabrechnung auf dem dritten Platz. 1973 konnte dann aber Bertil Ross den Europacup auf einem RPB erringen.

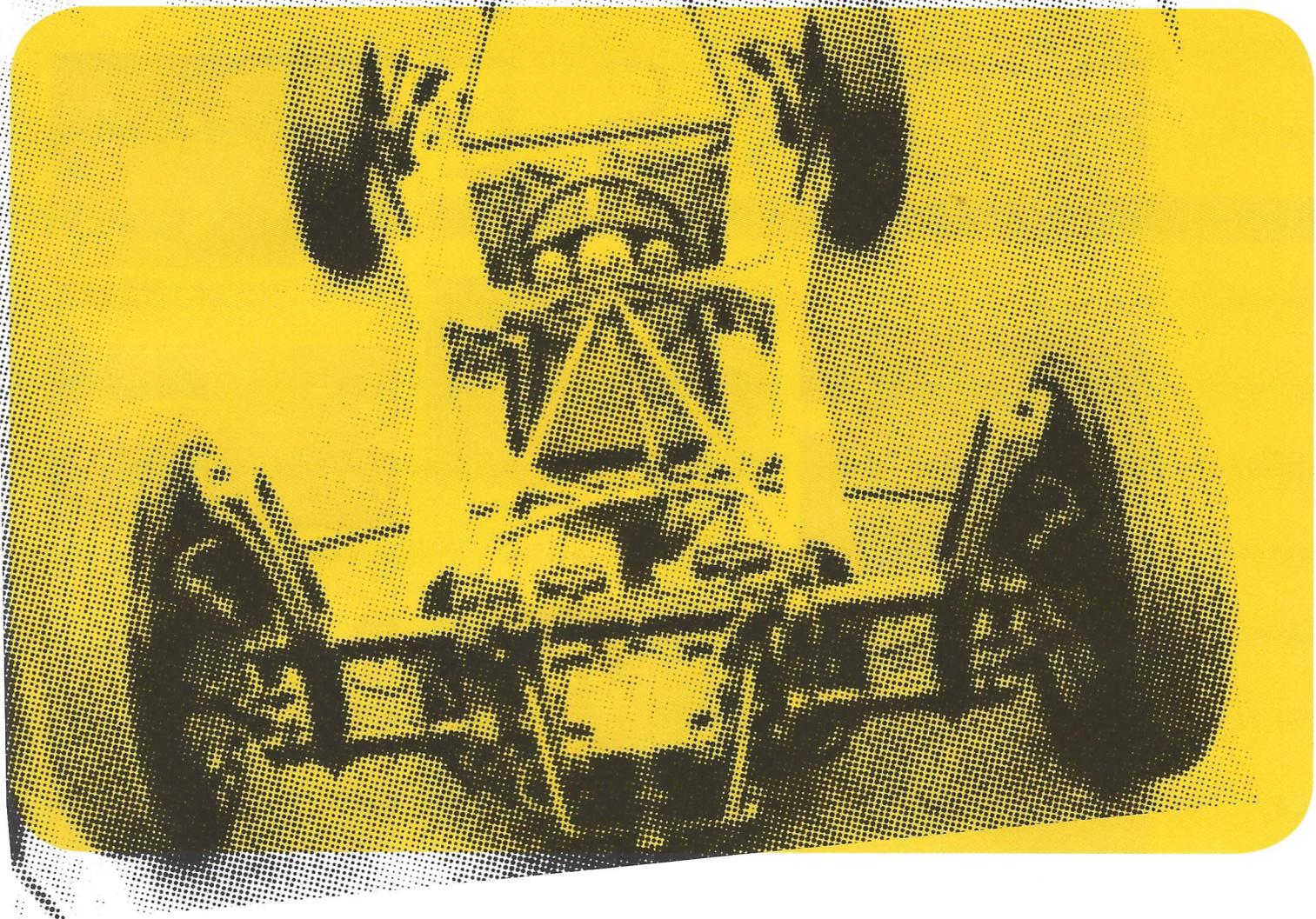


In der „Historischen Formel Vau Europa“ sind heute insgesamt 4 RPB registriert. HFVE-FV-1967-043 gehört Tom Ernst und ist das Fahrzeug Nr. 8 der Produktion 1967. Damals wurde das Fahrzeug an PeO Boström ausgeliefert. HFVE-FV-1967-068 – RPB wird regelmäßig von Hendrik Schiller gefahren. Diesem Fahrzeug ist die Nutzung auch für die Eisrennen anzusehen. HFVE-FV-1967-093 – RPB gehört Stephan Gremler und ist das Fahrzeug Nr. 6 aus der Produktion 1967. Nach bewegter Vergangenheit und vielen Jahren als Ausstellungsstück wird der RPB seit 2014 wieder auf der Rennstrecke bewegt. HFVE-FV-1968-052 ist mittlerweile im Besitz von Thomas Kessler. Es ist das Fahrzeug Nr. 6 aus 1968 und an der für die Abgasführung geänderten Karosserie zu erkennen. Das Fahrzeug soll in 2015 wieder auf der Rennstrecke eingesetzt werden. ☺

anderen Standort aufzubauen, allerdings kam ein Großauftrag des schwedischen Militärs dazwischen. Fortan produzierte man Sitzschalen, Businterieur, Karosserien für Motorschlitten und übrige Dinge, die mit dem Wissen um Kunststoff zu erstellen waren.

Einer gab aber nicht auf: Bror Jaktlund. Nach den vergangenen Jahren nun vollständig vom Formel Vau Virus befallen,

arbeitet er weiter an einigen geretteten Fahrzeugen und an einem neuen Formel Super Vau-Prototypen. Allerdings stellte sich schnell heraus, dass das Modell 2 deutlich schlechter lag als Modell 1, obwohl er aus den Erinnerungen eigentlich ein fast gleiches Fahrzeug gebaut hatte. Später, nach einigen Versuchsreihen mit dem in Mode gekommen Spoilern und Flügel bemerkte er, dass Modell 1 durch einen leicht ande-



Oben: das Modell 1969 ohne Karosse, schmaler, leichter mit der neuen VW Vorderachse

Unten: Der legendäre Renntransport Opel Blitz, hier nur mit zwei RPB

