

## 20 Jahre Formel 3 Geschichte

Zum Ende der Saison 1963 endete die Zeit der Formel Junior und am 1.1.1964 trat das neue Formel 3 Reglement in Kraft. Die Wagen mussten mindestens 400Kg wiegen und der Motor musste aus einem Serienwagen stammen. Maximal 4 Zylinder, 1000ccm Hubraum und ein Vergaser waren erlaubt. Durch die hohen Drehzahlen der 1000ccm Motoren wurden diese Fahrzeuge auch „Screamer“ genannt. Erfolgreiche Chassis Hersteller dieser Epoche waren: Chevron, Lola, Cooper, Brabham, Lotus und Tecno. Alle Chassis Hersteller vertrauten noch auf Gitterrohrrahmen, Frontkühler und eine Zigarrenform der Karosserie. Beim Motor setzte sich der Ford MAE durch, der von Tunern wie Cosworth, Holbay oder Novamotor bearbeitet wurde und zum Schluss Leistungen um 120PS erreichte.

Zum 1.1.1971 wurde das Reglement der Formel 3 überarbeitet. Der Hubraum der Fahrzeuge wurde auf 1600ccm erhöht. Um die Leistung zu reduzieren und die Haltbarkeit der Motoren zu erhöhen wurde der Einlass mit einem Restriktor auf 20mm begrenzt. Da die Formel 3 Fahrzeug mit 20mm Restriktor bei den Rundenzeiten langsamer waren als die Screamer, wurde zur Saison 1972 der Lufteinlass auf 21,5mm erhöht. Die Fahrzeuge wurden von der Form Aerodynamischer, bekamen Flügel und die Slickbereifung setzte sich auch durch. March und GRD führten in der Formel 3 1971 die Aluminium Monocoques ein. Da mit der Produktion von Formel 3 Fahrzeugen nur schwer Geld zu verdienen war und die etablierten Hersteller

mit der Formel 1 und Formel 2 sehr beschäftigt waren, stiegen neue Hersteller wie March, GRD und Ensign schnell auf, während sich Lotus, Brabham und Cooper aus der Formel 3 verabschiedeten. Der erfolgreichste Motor dieser Zeit war der Ford Kent Motor mit dem Aluminium-Doppelnockenkopf von Lotus, dem Lotus Twin Cam. Auch diese Motoren wurden von Holbay, Novamotor oder Vegatune modifiziert und erreichten so eine Leistung von ca. 120PS. Der einzelne Vergaser der Screamer wurde durch eine Kugel-Fischer Einspritzanlage ersetzt, die bis Mitte der 80er Jahre erfolgreich eingesetzt wurde.

Um die Fahrzeuge leistungsfähiger zu machen, kam schon zum 1.1.1974 erneut ein neues Reglement. Der Hubraum wuchs auf 2000ccm, der Lufteinlass wurde auf 24mm erhöht und das Gewicht wurde auf 440Kg festgelegt. Erfolgreiche Hersteller dieser Zeit waren: March, Ralt, Chevron, GRD, Modus und Martini. Mittlerweile sind alle Chassis als Aluminium Monocoques konstruiert. Nach ersten Versuchen mit BMW und Lotus Twin Cam Motoren, wurde zum Ende der Saison 1974 der Toyota Novamotor von den Pedrozzani Brüdern aus Italien vorgestellt. Dieser Motor sollte für die nächsten Jahre die Formel 3 dominieren und er gewann 1984 seine letzten Rennen. Die Formel 3 wurde immer Populärer und mit Einführung der Europameisterschaft 1976 wurde der Höhepunkt erreicht.

1979 zog auch der Ground-Effekt in die Formel 3 ein und die Fahrzeuge veränderten sich optisch stark. Nun wurde versucht möglichst viel Luft unter das Auto zu bekommen

und die Fahrzeuge wurden mit Seitenkästen und spitzen Nasen ausgerüstet. Die Federelemente wurden ins Wageninnere verlegt. Hersteller wie March, Lola und Chevron zogen sich zurück, Ralt und Martini waren die dominierenden Hersteller dieser Epoche. Kleinere Hersteller wie Anson oder Argo konnten nur einige Achtungserfolge erzielen. Auch der Toyota Nova-Motor erhielt starke Konkurrenz. Der von den Pedrozzi Brüdern entwickelte Alfa Aluminium-Doppelnocken Motor konnte schon sofort bei seinem ersten Einsatz 1979 ein Rennen gewinnen und auch Alain Prost konnte mit einem von Gordini getunten Renault Triebwerk erste Rennen gewinnen. Dies veranlasste VW dazu einen Formel 3 Motor bei Spiess in Auftrag zu geben. Spiess verwendete den Motor aus dem Golf GTI und trotz Nachteilen wie nur einer obenliegenden Nockenwelle und Querstrom Zylinderkopf war es am Ende des Jahres 1984 der VW Motor, der das Maß der Dinge in der Formel 3 war. Das Mindestgewicht der Fahrzeuge wurde auf 455Kg angehoben.

Im Laufe dieser 20 Jahre haben eine Menge Fahrer aus der Formel 3 den Sprung in die Formel 1 geschafft und konnten auch eine stattliche Anzahl an Weltmeistertiteln einfahren. Fahrer wie Alain Prost, Ayrton Senna, James Hunt, Nigel Mansell, Niki Lauda, Nelson Piquet oder Emerson Fittipaldi haben sich in der Formel 3 die ersten Sporen verdient.

Ab der Saison 1985 zogen die ersten Carbon Monocoques in die Formel 3 ein und neue Hersteller wie Reynard oder Dallara kämpften mit Ralt um die Vorherrschaft in der Formel 3.