



Winter-Newsletter der Historischen Formel Vau Europa: Saisonbericht 2008

1. Großer Auftakt: Münchner Sonderausstellung	S. 2
2. Großer Sturm: Melk	S. 4
3. Großer Auftritt: Hockenheim „JIM-CLARK-REVIVAL“	S. 6
4. Großer Regen: Salzburgring „Mozartpreis“	S. 9
5. Großer Reiz: Schleiz „Classic Grand Prix“	S. 13
6. Großer Börde-Preis: Oschersleben	S. 16
7. Großes Finale: Nürburgring „Eifelrennen“	S. 21
8. Racing and more: Aus der Szene	S. 34
9. After Race: Ausblick 2009	S. 37

Liebe Freunde der Historischen Formel Vau,

in diesem Newsletter informieren wir Sie auf über 35 Seiten in Wort und Bild über die Ereignisse der zurückliegenden Saison 2008.

Nach unserer erfolgreichen Winteraktivität mit der Sonderausstellung „Mit dem Volkswagen auf die Rennstrecke: Von der Formel Vau in die Formel 1“ im Verkehrszentrum des Deutschen Museums in München gab es im Laufe des Jahres sechs Stationen auf namhaften Rennstrecken.

Zudem gibt's Boxengeflüster „aus der Szene“ sowie Ein- und Ausblicke für 2009 – und darüber hinaus!

Viel Spaß beim Schmökern!

Frank Michael Orthey

1. Großer Auftakt: Münchner Sonderausstellung



Die Münchner Sonderausstellung „Mit dem Volkswagen auf die Rennstrecke: Von der Formel Vau in die Formel 1“ von Januar bis März im Verkehrszentrum des Deutschen Museums war Eröffnung und Höhepunkt im Jahr 2008: Gute Presseberichterstattung, begeisterte Besucher, Vereinsmitglieder und Formel Vau-Freunde.

Besonderes Highlight war die Matinee zur "großen Zeit der Formel Vau" mit folgenden Eckpunkten:

- über 120 Gäste (zusätzliche Stühle mussten bereitgestellt werden!),
- Ulf von Malberg, Freddy Kottulinsky, Kurt „Master“ Bergmann, Günther Huber, die Olympic-MAHAG-Rennteam-Säulen Haberhauer und Glattenbacher, Albrecht Kussmaul in einer fesselnden Talkrunde mit Siegfried Schlüter,
- die Münchner Formel Vau-Szene wohl nahezu komplett vertreten,
- vielen Clubmitgliedern und wieder einigen Neuzugängen,
- Gästen von Louis Christen (LCR, Schweiz) bis zu unseren neuen Clubmitgliedern Jukka und Anne Puurunen aus Finnland,



Historische Formel Vau Europa e.V.

- Gesprächen und Geschichten bis in den späten Nachmittag hinein
- einer tollen Stimmung allenthalben!



Hochkarätige Talkrunde bei der Matinee im Verkehrszentrum



Links: Geballte Kompetenz im Gespräch: Kussmaul, Hoenle, Huber, Bergmann
Rechts das MAHAG-Olympic Europameisterschaftsteam 1969 mit Alfred Voglberger
jun: Haberhauer, Glattenbacher, Janker

2. **Großer Sturm: Melk**

Am 12. und 13. April war es dann in Melk soweit: die Historische Formel Vau startete zum Saisonauftakt im Rahmen des erfolgreichen österreichischen "Histo-Cup" und der neu gegründeten "Formel Historic" auf der kleinen aber feinen Strecke in der Wachau. Dennoch blieb das Starterfeld übersichtlich - wohl eine Folge des frühen Zeitpunkts in der Saison und des nahenden Highlights am Hockenheimring beim JIM-CLARK-REVIVAL.

Am Start waren neben den Formel Ford- und Formel 3-Wagen folgende Piloten der Historischen Formel Vau Europa: Robert Waschak (Austro Vau), Rudi Raml (Kaimann), Markus Huber (Kaimann), Günther Huber jun. (Beach), Georg Leder im Kaimann sowie aus Deutschland Olaf Strauch mit seiner Premiere im Ex-Knappe MoTuL und Werner Mehlstäubl/Frank Orthey im Kaimann - letztere mit frühem Ausfall-Schicksal.

Die gut 1 km lange Strecke ist für unsere Wagen sehr gut geeignet und durchaus anspruchsvoll, zudem auch ziemlich anstrengend, weil es keinerlei lange Gerade zum "Ausruhen" gibt. Die Fahrzeuge wurden allesamt sauber und durchaus zügig bewegt, was aus der Sprecherkabine, wo auch der Berichterstatter verlegenheitshalber anzutreffen war, gut zu beurteilen ist ... Die schnellsten Rundenzeiten bewegten sich um die 37 sec (Robert Waschak im 1. Training als schnellster 0:36, 934, Durchschnitt 97,7 km/h) und waren angesichts der Streckencharakteristik nahezu auf dem Niveau der „schnelleren“ Formelautos.

**Bewährtes
Zweikampfduo:
Frank Orthey als
Gastfahrer im MoTuL
und Robert Waschak
im bekannt schnellen
Austro Vau**





Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Ergebnisse der beiden Wertungsläufe:

1. Wertungslauf:

1. Günther Huber jun. (Beach Car)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Olaf Strauch (Motul)

2. Wertungslauf

1. Robert Waschak (Austro Vau)
2. Georg Leder (Kaimann)
3. Olaf Strauch (Motul)

Kleines Schmankehl am Rande: Freitagnacht war's innerhalb einer Stunde vorbei mit der Fahrerlager-Zeltstadt, die fast vollständig von einem stürmischen Wind hinweggerafft wurde. Großer Sturm!



„Zelt-Weg“ in der Wachau!

3. Großer Auftritt: Hockenheim „JIM-CLARK-REVIVAL“

Schon im Vorfeld war klar: ein solches Formel Vau-Feld wurde schon lange nicht mehr gesehen in Deutschland. Rekordverdächtige 40 Nennungen trudelten zügig ein. Ganz besonders erfreulich, dass die Rennfamilie Puurunen aus Finnland (Anreise 38 Stunden!) sowie Erle Minhinnick and John Bowles aus England erstmals unser Feld bereicherten. In Hockenheim waren zudem 6 (!) Formel-Vau-Rennfamilien aus dem Club am Start – davon bot das Kehrer-Zeeb-Team aus Tübingen ungeschlagene drei Fahrzeuge auf.

Nach seinem Schlaganfall back in paddock: Albrecht Kussmaul. Das freute viele – und ihn selbst auch - sehr. Im Rahmen der freitäglichen Fahrerbesprechung im Briefingroom erhielt Albrecht den erstmals verliehenen „VEE-AWARD 2008“, der verdienten Clubmitgliedern verliehen wird, die besondere Herausforderungen gemeistert haben. Olaf Strauch hatte für die Premieren-Verleihung an Albrecht auf einem mehrschichtigen Holzsockel einen Megachrome-Formel 1 Kolben nebst Pleuel arrangiert.



Der erstmalig verliehene VEE-AWARD für Albrecht Kussmaul

Da wir in Hockenheim „Presentations“ führen, gab es weder Zeitmessung noch Wertung – außer derjenigen, dass alle, die unseren Auftritt sahen, begeistert waren. Die Presentation kann als sehr gelungen bezeichnet werden, denn wie Videoaufzeichnungen zeigen, wurde wirklich „dynamisch“ präsentiert. Insbesondere bei den Einvergäsern tauchten immer wieder Gruppen mit etwa gleichschnellen Fahrzeugen im



Historische Formel Vau Europa e.V.

Motodrom auf, die eindrucksvoll simulierten, wie das in aktiven Zeiten ausgesehen haben könnte.



Hier „präsentieren“ sich und ihre frühen Einvergaser mit viel Spaß im Motodrom:
Astrid Orthey im Autodynamics, dahinter Christian Hintz im Apal und Erle Minhinnick
(Apal)



Klassenübergreifend ein reges Treiben ausgangs der Sachskurve

Erstmals in Amt und Würden beim JIM-CLARK-REVIVAL: unsere neu eingerichtete „Technische Kommission“ mit Theo Cornelissen (NL), Günther Huber (A), Albrecht Kusmaul (D) und Olaf Immler (D). Diese Kommission beschäftigt sich mit aktuellen technischen Fragen und Reglementsangelegenheiten. Durch die Arbeit der Kommission soll der qualitative technische und historische Standard der Formel Vau und Super Vau weiter verbessert werden. Die Technische Kommission berät die Aktiven in allen technischen oder historischen Angelegenheiten.



Wann gab es zuletzt einen solchen Formel Vau parc ferme?

Mehr Fotos und Videos auf unserer Website www.formel-vau.eu



4. Großer Regen: Salzburgring „Mozartpreis“

Mit 15 genannten Fahrzeugen war die Formel Vau bei der Großveranstaltung des HistoCup beim „Mozartpreis“ am Salzburgring in den Nennlisten gut vertreten – auch angesichts der für einige nicht gerade günstigen örtlichen Anbindung. Ernüchterung machte sich dann im Fahrerlager breit, das im Formel-Bereich erhebliche Lücken aufwies. Die wurden auch durch einige fehlende Formel Vau-Fahrzeuge verursacht. So blieb die Formel Vau mit 8 Startern doch sehr diskret vertreten. Möglicherweise trugen der (Un-) Wetterbericht oder andere nachvollziehbare Gründe zu dieser quantitativ enttäuschenden Vorstellung bei, es bleibt aber ein Nachgeschmack beim Autor und dem engagierten Formel Historic-Initiator Martin Leitner.

Tatsächlich mit dabei waren in der Formel Vau und Super Vau auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, die im Laufe des Wochenendes noch reichlich bewässert werden sollte: Martin Märklen im Beach mit erneuertem Motor, Lokalmatador Robert Waschak im schnellen Austro Vau, ebenfalls im neu aufgebauten Austro Vau Robert Auer, Olaf Strauch im MoTuL. Rudi Raml im Kaimann, Wendelin Egger im Kaimann, der Autor im Maco sowie Tobias Aichele, der seit langen Jahren wieder mal Formel-Vau-Rennluft im Kussmaul'schen Lola T 252 Super Vau schnupperte.

Leider bahnte sich bereits beim ersten Training am Kussmaul-Lola von Tobias nach wenigen Runden ein Ventil seinen Weg ans Tageslicht. Nachdem es durch den Kolben (!) geflogen war, durchschlug es auf seinem weiteren Weg ungeniert das Motorgehäuse und wurde selig darauf schlummernd von Teamchef Albrecht Kussmaul aufgefunden. Vorzeitiges Ende des Comebacks des schnellen Journalisten!

Dominiert wurde der Wertungslauf am Nachmittag von Martin Märklen – im leistungsmäßig „schwächsten“ Auto des Feldes sammelte er nur 465 Strafpunkte und siegte unangefochten. Auf den Plätzen: der Autor, Wendelin Egger, gefolgt von Olaf Strauch, Robert Waschak und Rudi Raml. Letzterer drehte die schnellste FV-Runde mit 1:49,059 und einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 140,5 km/h, gefolgt von Robert Waschak im Einvergaser-Austro Vau (!), Frank Orthey und Wendelin Egger.

Am nächsten Morgen dann eine nasskalte Ernüchterung: Salzburger „Schnürlregen“ in seiner reinsten Form erfreute die einen und ließ die anderen von einem Start zum Trainingslauf Abstand nehmen. Von den gut 20 Fahrzeugen vom Vortag fuhren

gerade mal 9 das Regentraining. Aber, und das fand nicht nur der Berichterstatter wirklich klasse: *alle* Formel Vau-Piloten saßen in den nassen Cockpits. Und wer sie zurückkehren sah und den ersten heldenhaften Berichten lauschte, wusste, was er verpasst hatte.

Solche Verhältnisse bieten für jeden Piloten ein ungeheures Lernpotenzial über sich und sein Auto, denn beim Regen wird alles früher und besser spürbar als auf trockener Fahrbahn. Nun waren die Verhältnisse am Salzburgring schon „very wet“ an diesem Morgen – und so kam neben dem Lerneffekt noch eine gehörige Portion Spaß hinzu. Und vor allem gab’s den ohne Zwischenfall und Dreher!!! Auch damit kann man einen Veranstalter bezüglich der Qualitäten eines Starterfeldes überzeugen. Das Studium der Zeitenentwicklung in diesem Lauf zeigt sehr deutlich, wie umsichtig alle zu Werke gingen – und wie kontinuierlich sich alle bis zum Schluss steigerten. Ganz in seinem Element und ab sofort als Regenspezialist zu führen: Wendelin Egger, der die Formel Vau-Bestzeit mit 2:06,900 und einem Durchschnitt von 120,7 km/h setzte, vor Robert Waschak und dem Autor.



Frank Orthey, Maco und Rudi Raml, Kaimann beim Spielen im Wasser



Historische Formel Vau Europa e.V.

Etwas abgekühlt kuschelten sich die unverdrossenen Formel Vau-Piloten dann zum 2. Wertungslauf wieder in ihre feucht-fröhlichen Autos – nun zum Teil vom Gleichmäßigkeitssehrgreiz ergriffen, zum Teil mit Lust auf mehr Regenfahren und/oder, wie der Autor mit ausgeklügelten Plänen, beides zu kombinieren. Was sich nach der gesetzten zurückhaltenden Referenzrunde dann im Cockpit etwa so auswirkte: „Na ja, da vorne fahren der Wendelin und der Hans, die geben es sich ja klasse. Da wäre ich auch gerne dabei, aber ich will ja gleichmäßig fahren ... Blöd eigentlich, ist ja auch etwas langweilig, so bescheiden hier rumzufahren. Na ja, ich fahre einfach ab jetzt jede Runde nur *ein bisserl gleichmäßig schneller*, dann habe ich sie in drei Runden und dann haben wir alle gleichmäßigen Spaß miteinander.“ So entschied die innere Stimme. Die nicht ganz so gelungene Umsetzung zeigt die Zeitentabelle ... Was aber auf der Strecke erlebbar war, begeisterte nicht nur die Protagonisten aus der Cockpitperspektive. Und irgendwann kommt dann auch der innere Antreiber-Schelm und spricht: „Jetzt gib’ halt mal Gas, damit das Ranking wieder stimmt ... Fahr halt mal ne’ „Vorstandszeit“. Iss ja peinlich, dieses Rummgeeiere ...!“ Oder so ähnlich. Mit 2:01.910 auf nicht ganz so nasser Strecke wie am Vormittag (Schnitt 125,7 km/h) reichte das immerhin für die schnellste Formel Vau-Runde des Laufes. Ehre wiederhergestellt. Die Hoffnungen zum Erfolg der abenteuerlichen „langsam gleichmäßig-schneller-werden-Idee“ wurden jedoch alsbald von der mit der Ergebnisliste wedelnden Gattin des erwähnten Racers bitterlich enttäuscht: „Aaahhh, und Du ... Neunter bist Du ... „Gleichmäßigkeitsfahrer“ ... Ich pack’ es nicht!“ Groß jedoch die Begeisterung zwischen Wendel und mir. Das beste, was ich aus Cockpitperspektive (nicht nur) in diesem Jahr in der Formel Vau erlebt habe. Bei nassem Wetter in einem „Zweikampf“ mehrfach nebeneinander durch die Fahrerlagerkurve zu fahren, ist schon was eindeutig sehr Feines.

Robert Waschak erlitt ein ähnliches Schicksal: er war ganz auf Gleichmäßigkeit eingestellt und versammelte seine Wertung auch durch eine zu langsame Referenzrunde. Das hat Spezialist MM natürlich alles im Griff. Nur 219 Strafpunkte stehen für sich und für den zweiten Sieg an diesem Wochenende – übrigens auch in der Gesamtwertung der Formel Historic! Zweiter – auch in der Gesamtwertung – Olaf Strauch (330 Strafpunkte), der immer besser mit dem MoTuL zurecht kommt und mit

dessen Regeneigenschaften sehr zufrieden war. Dritter Rudi Raml im Kaimann. Auf den weiteren Plätzen: 4. (7. Gesamt) Wendelin Egger, 5. (9.) Frank Orthey, 6. (10) Robert Waschak.



Gleichmäßigkeits- und Regenspezialist Martin Märklen im Beach



**Die Tagesbesten Formel Vau'ler mit Mr. HistoCup Michael Steffny:
Rudi Raml, dritter, Sieger Martin Märklen und zweiter Olaf Strauch**



5. Großer Reiz: Schleiz „Classic Grand Prix“

Dass Schleiz seinen Reiz hat, bedarf für diejenigen, die dort schon gefahren sind, keiner Anmerkung mehr. Auch die verkürzte, rund 3,8 km lange Strecke, vermittelt noch das Flair des Traditionskurses, der ehemals 7,6 km maß. Auch die einzigartige Atmosphäre im Fahrerlager mitten in der Ortschaft Oberböhmersdorf hat viele Anhänger. Und die Formel Vau hat sie mittlerweile in Thüringen auch. Sie ist dort zu ihrer Blütezeit nie gestartet, denn die Naturrennstrecke war durch den „eisernen Vorhang“ nie gänzlich für West-Auto-Motorsportler zugänglich – Ausnahme: die wenigen Formel 3-Rennen, die mit internationaler Besetzung dort stattfanden. Umso erfreulicher, dass wir dort mittlerweile gerne gesehene Gäste sind.

Die Herzen der Schleizer Motorsportgemeinde hat dabei im vergangenen Jahr unser Mitglied Joe Willenpart gebrochen, als er den Ex-Jochen-Rindt-Lotus 49R6 Formel 1 sideways durch den Ort bewegte, der zu diesem Zwecke einen Straßenzulassung spendiert bekam ...

Auch in diesem Jahr konnten wir neben gut 20 Formel Vau und Super Vau-Rennern einen Formel 1 präsentieren und damit unseren Themenschwerpunkt „Von der Formel Vau in die Formel 1“ gebührend ausklingen lassen. Dass „wir“ das können, ermöglichte in diesem Jahr unser Clubfreund Rudi Raml aus Linz, der den Ex-James-Hunt/Ex-Keke Rosberg Wolf WR 8/9 aus dem Jahre 1979 an den Start brachte. Dank Rudi hatte Schleiz wieder seinen Formel eins. Das alles hatte seinen Reiz!



**So soll es sein: Rudi Raml im Wolf Formel 1 im Formel Vau-Sandwich
Vorne Jaap van Hoorn im Beach, hinten Lothar Panten im Tasco**

Vom „Renngeschehen“ her gesehen gibt es angesichts des Präsentationsformats aus Sicht des Chronisten, der sein Dasein in Schleiz als Streckensprecher verbummelte, keine großen Helden- und gottlob auch keine Greuelthaten zu berichten. Die Bilder, die die zahlreichen Zuschauer auf den Tribünen zu sehen bekamen, erinnerten sehr an das aktive Geschehen von einst. Schöne Mehrkämpfe um nicht zu vergebende Positionen waren am laufenden Band zu bestaunen und zu kommentieren.



Formel Vau-Perlenkette in den Wiesen von Schleiz

Die Fahrer hatten ihren Spaß auf dem Thüringer Traditions-Asphaltband. Auch diejenigen, die erstmalig dort starteten waren voll des respektvollen Lobes, z.B. unser finnischer Freund Jukka Puurunen mit Tochter Anna und Sportfreund Jaap van Horn, der auch wieder aktiv ins Geschehen eingriff. Auch Urgestein Hugo Sewing, erstmalig in Schleiz unterwegs, war angetan von der Berg- und Talbahn. Ehrensache, dass der Thüringer Bernd Rohleder in seinem Formel-Vau Premierenjahr beim Heim-Grand-Prix antrat und offensichtlich immer mehr Spaß an der Sache bekommt.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Aus der Perspektive der Streckensprecherkabine überzeugte besonders das sehr sportliche und disziplinierte Verhalten im Feld. Was zügige Fahrweise im Rahmen der eigenen Möglichkeiten nicht ausschloss, wie die sehr gleichmäßige und schnelle Fahrt der beiden Kaimann Super-Vau-Piloten Martin Bourgondien und Daniel Kussmaul zeigte, der erstmalig in diesem Jahr ins Volant griff. Erstmals „wirklich“ im eigenen Kaimann-Zweivergaser unterwegs war Werner Mehlstäubl, der, unterstützt von Bruder Franz, nach seiner Premiere im vergangenen Jahr in Schleiz in Astrid Ortheys Autodynamics nun den Kaimann ausführte, der bei der Melk-Premiere einen Motorschaden erlitten hatte, nun aber problemlos seinen Dienst verrichtete. Das breite Grinsen des Piloten sagte mehr als tausend Worte. Wenn es einmal zuge schlagen hat, das Virus ...



**Dynamik bei Start und Ziel: v.l. Kurt Kehrer, Gerd Hinz,
Frank Göpfert und Jack Verboom**

6. Großer Börde-Preis: Oschersleben

15 Piloten der Historischen Formel Vau Europa machten sich auf den meist langen Weg in die Börde nach Oschersleben: eine Steigerungsquote im Vergleich zu 2007 um über 100%! Obschon das attraktive zusätzliche Freitagstraining kurzfristig abgesagt wurde, wurde es ein tolles Wochenende mit nur kleinen Einschränkungen, von denen zu berichten sein wird. Wir starteten im Formelfeld der VfV-Autogruppe, das mit 35 Fahrzeugen voll und qualitativ hochwertig besetzt war.

Für die weiteste Anreise bekam Clubfreund Jukka Puurunen – in „Fahrgemeinschaft“ mit Jaap van Horn unterwegs – gleich bei der Fahrerbesprechung einen Pokal von Klaus Löppert von der VfV-Autogruppe, bei der wir zu Gast waren, überreicht. Angesichts des Insiderwissens, dass Jukka seinen Sommerstandort in Amsterdam errichtet hat, wäre dieser Pokal vermutlich berechtigterweise an „Robert aus St. Gilgen“ gegangen, der aber nicht nur die weite Anreise zum Anlass für eine fulminante Vorstellung bei seiner Premiere auf der Börde-Strecke nahm. Nichtsdestoweniger hat es den Chronisten sehr gefreut, dass der VfV die internationale Erweiterung des Starterfeldes durch die HFVEeV derart würdigt.



Jukka im Veemax – mit finnischem Helfer



Historische Formel Vau Europa e.V.

Im Vergleich zum vergangenen Jahr, das uns mit Wetterkapriolen erfrischte, blieb es in diesem Jahr abgesehen von einem ergiebigen Schauer und bedrohlichen Wolken ohne Auswirkung trocken. Ideale Bedingungen!

Das dachte sich auch Ingo Knappe, um nach einem Zwischenspiel bei der Abarth Coppa Mille seinen neu aufgebauten superseltenen LCR aus der Feder vom Schweizer Gespann-Guru Louis Christen erstmalig auszuführen. Obschon das eigenwillige Monocoque-Fahrzeug im Detail noch nicht ganz fertig war, brachte Ingo es an den Start. Natürlich nicht bevor es ordentlich getauft war ... Aber ich sach' noch: „Pass auf mit dem Alkohol, nich', dass der dem Kleinen nicht bekommt ...“ Ob's nun an dem Schluck Taufsekt lag, den der LCR nicht vertragen hatte, bleibt vermutlich ungeklärt, aber nach zwei Kurven war Schluss mit der linken Antriebswelle.



Taufzermonie mit Bärbel, Ingo und dem trunkenen LCR



Andere hatten offenbar auch Grund, sich vor ihren Fahrzeugen zu verbeugen ...

Das erste Training am Freitagabend war durch zahlreiche Ausfälle im Formelfeld gekennzeichnet. Leider erwischte es auch den ein oder anderen Formel Vau-Piloten.



Unverkennbare Anzeichen an Olaf Immlers MoTuL-Orion

Der Blick in die Startaufstellung lies einige zum wiederholten Male in diesem Jahr stutzen. Robert Waschak hatte sich im Einvergaser wieder mal zwischen Martin Bourgondiens Super Vau und den Maco-Zweivergaser des Autors geschmuggelt. Letzterer, auch nicht eben als Nasenbohrer verschrienen, musste den Abend mit eingehenden Analysen im Hinblick auf die Wertungsläufe verbringen, um die Reihenfolge richtig zu stellen.

Dazu hatte er und alle anderen bereits um 08.00 Uhr am Sonntag erstmalig Gelegenheit. Man hätte eigentlich auch gleich im Auto sitzen bleiben können ...

Aber es gibt eindeutig schlimmere Varianten, um den Tag zu beginnen. Trotz recht langsamer Strecke kann Freude auf. Insbesondere zwischen Robert W. und Frank O., die wie so oft auch in der Früh viel Spaß miteinander hatten.



Verkehrte Welt?

Robert Waschak jagt einen Lotus 61 durch die erste „Ecke“, dahinter Martin Bourgonien im Kaimann Super Vau und der Autor im Zweivergaser-Maco

Nach nur sehr kurzer Pause ging's nach dem 1. Wertungslauf, der viel zu schnell vorbei war, weiter. Die Zeiten wurden merklich schneller und der Spaß größer, da der Lauf nun über volle 20 Minuten lief, weil der Veranstalter einen Vorsprung im Zeitplan herausgearbeitet hatte.

Dass Vau-Piloten im Vergleich besser gleichmäßig schnell fahren, zeigt der Blick in die Tabellen: Im ersten Wertungslauf waren vier Vau-Piloten in den Top Ten, im zweiten waren es dann fünf. In der Gesamtwertung wiederum vier.

Gesamtergebnis Oschersleben Formel Vau und Super Vau über alle Klassen

Position		Strafpunkte
1.	Gerd Hinz, Pettstadt (D), MoTul	11,10 Punkte
2.	Olaf Strauch, Untersiemau (D), MoTuL	14,74 Punkte
3.	Hugo Sewing, Gelsenkirchen (D), Kaimann	18,96 Punkte
4.	Frank Orthey, München (D), Maco	19,01 Punkte
5.	Jukka Puurunen, (FIN), Veemax	26,86 Punkte
6.	Olaf Immler, Rödenthal (D), MoTul-Orion	27,60 Punkte

7.	Bernd Rohleder, Berga/Elster (D), Beach	36,41 Punkte
8.	Martin Bourgondien, (B), Kaimann	36,73 Punkte
9.	Robert Waschak, (A), Austro Vau	38,83 Punkte
10.	Jaap van Horn, (NL), Beach	65,04 Punkte
11.	Christian Hintz, Recklinghausen (D), Apal	71,68 Punkte

„Auf der Strecke“ lautet der **Zieleinlauf** in beiden Läufen: Bourgondien, Orthey, Waschak.

Hier noch die jeweils **schnellsten Zeiten** aus den Wertungsläufen:

Fahrer	Fahrzeug	Schnellste Runde
1. Martin Bourgondien	Kaimann Formel Super Vau	1.54,02
2. Robert Waschak	Austro Vau Einvergaser	1.56,77
3. Frank Orthey	Maco Zweivergaser	1.56,97
4. Jukka Puurunen	Veemax Einvergaser	2.00,23
5. Olaf Immler	MoTul-Orion Zweivergaser	2.00,38
6. Christian Hintz	Apal Einvergaser	2.06,77
7. Hugo Sewing	Kaimann Einvergaser	2.08,02
8. Olaf Strauch	MoTul Einvergaser	2.09,53
9. Gerd Hinz	MoTul Einvergaser	2.11.07
10. Jaap van Horn	Beach Einvergaser	2.14.14
11. Bernd Rohleder	Beach Einvergaser (1200)	2.33.60
Ingo Knappe	LCR Formel Super Vau	Ausfall
Manfred Nord	Lola Formel Super Vau	Ausfall
Jack Verboom	Kaimann Zweivergaser	Ausfall



Historische Formel Vau Europa e.V.

7. Großes Finale: Nürburgring „Eifelrennen“



22 Piloten der Historischen Formel Vau Europa machten sich auf den Weg in die Eifel. Und wurden überraschenderweise von der Sonne empfangen und nicht vom gefürchteten schlechten Eifelwetter, das um diese Zeit schon mal ersten Schnee bringen kann.



Einige Sportkameraden waren (nachvollziehbarer Weise!) der Versuchung erlegen, die Einstellfahrten auf der Nordschleife zu buchen. Nachdem man sie - wie im vergangenen Jahr übrigens auch - hatte wissen lassen, die Rennfahrzeuge seien auf dem Hänger (der natürlich ordnungsgemäß fernab abgestellt war) zur Nordschleifenzufahrt zu schaffen, dachte mancher noch an einen gut gemachten Running-Gag. Als das ersatzweise angekündigte Führungsfahrzeug, das die Formelautomeute zur Nordschleifenzufahrt eskortieren sollte – die Zufahrt führt über öffentliche Straßen – nicht kam, wurden die Jungs langsam aufgeregt. Und ergriffen beherzt selbst die Initiative. Walters VW Golf wurde mit Kanistern zum Nachtanken beladen und wie in den Jahren zuvor als selbstorganisiertes „Führungsfahrzeug“ verwendet. Das war praktisch und ermöglichte den unschlagbaren Erlebnischarakter dieser Fahrt, die sonst trotz gezahltem Nenngeld durch Organisationsmängel nicht möglich gewesen wäre. Die ortsansässige Polizei – eigentlich an derlei Pragmatik gewöhnt – fand das

aber diesmal nicht so witzig und notierte beflissen Kennzeichen und Startnummern der Formel Vau-Delinquenten. Ausgang ungewiss – und nicht wirklich lustig. Das alles, bevor es „eigentlich“ losging ...



Auch wenn es sich um die „Premiere“ des durch den ADAC wiedererweckten „Eifelrennens“ handelte, so erstaunt es doch, dass das Verbesserungspotenzial in der Organisation so deutlich ausfiel ...

Übrigens: es war wirklich ein tolles Wochenende!

Nicht nur wegen der Organisationsmängel oder wegen des sonnigen Eifelwetters und der wirklich beeindruckenden Starterfelder von Vorkriegsautos bis zu historischen Formel 1, sondern insbesondere wegen des Spaßes, den wir zusammen hatten: auf der Strecke aber natürlich auch abends und bei den langen Wartezeiten auf unsere Läufe. Am ersten Abend in der Box sagte mir Martin Märklen, eines der „erfahrenen“ Clubmitglieder: „ ...schau's Dir an - das macht uns einfach aus!“ Und meinte die tolle Stimmung mit viel Freude, reichlich Benzin- aber auch ernsten Gesprächen. Alle sind da – und wer auch noch vorbei kommt, wird gerne aufgenommen.



Abendliche Boxenromantik in der Eifel



Historische Formel Vau Europa e.V.

Das machen wir jedenfalls so weiter – auch im nächsten Jahr!

Und dafür stehen wir ja jetzt gewissermaßen bereits am „Vorstart“



Am Start waren aus den Clubreihen 22 Fahrzeuge, dazu noch 3 weitere Formel Vau und Super Vau-Piloten:

- ❖ Martin Bourgondien (Antwerpen) im Kaimann Super Vau als einer der fleißigsten Starter in diesem Jahr und einer der schnellsten - und das heißt in den allermeisten Fällen: der schnellste!
- ❖ Manfred Nord, der wieder im immer besser laufenden Lola Super Vau startete, diesmal mit einigen Kinderkrankheiten weniger, dennoch immer noch mit Zuverlässigkeitsproblemen. Wenn es läuft, kommt Manfred mit dem Auto super zurecht.
- ❖ Lothar Panten, der es nicht ganz schaffte, den neu aufgebauten ATS-Lola auszuführen und deshalb einmal mehr im bewährten Tasco Super Vau Platz nahm. Versehen mit neuem Lebensalter-Status: 50!
- ❖ Udo Heinemann führte mit dem Ex-Löffelsender-Meisterschafts-MoTuL Zweivergaser die Ruhrpottfraktion an – und betrieb eifrig Nachwuchswerbung bei Sohn und dessen mitangereisten Freund.
- ❖ Der Autor – im Maco-Zweivergaser sowie im Training für einmal zurück im Autodynamics von Astrid Orthey, mit viel Spaß an dieser ursprünglichen Form des Formel-Vau-Fahrens.

- ❖ Unser schneller österreichischer Freund Robert Waschak im schnellen Austro Vau-Einvergaser - eine Kombination, die in diesem Jahr mit Blick in die Zeitenlisten auch bei den Fahrern der Zweivergaser- und Super-Vau-Klasse so manches mal für hochgezogene Augenbrauen sorgte.
- ❖ Jukka Puruunen aus Vantaa in Finnland bei seinem 4. Start in diesem Jahr – begleitet von Anna, seiner Tochter, die ein weiteres Mal die Flugzeuge, an denen sie sonst als Mechanikerin schraubt, mit Jukes schnellem gelben Veemax-Einvergaser tauschte.
- ❖ Jack Verboom aus Holland im Kaimann-Zweivergaser mit der eigentümlichen zentralen Vergaseranordnung hatte es in diesem Jahr mit Ölthemen in allen Variationen zu tun – was in der Eifel nicht anders sein sollte.
- ❖ Olaf Immler, dienstältestes und schnellstes Mitglied der Franken-Fraktion, im seltenen MoTul-Orion-Zweivergaser wie immer beherzt, aber technisch nicht ganz zufrieden.
- ❖ Ralf Hartmann, unterstützt durch Vater Heinz, diesmal wieder im wunderschön restaurierten Ex-Niki-Lauda-Kaimann am Start.
- ❖ Hugo Sewing in seiner „Emma“, dem bekannten roten Kaimann, der momentan das am meisten abgebildete Clubfahrzeug in der Fachpresse sein dürfte (Gute Fahrt, Käfer Revue, Motor Klassik).



- ❖ „Heimkehrer“ Franz Parfant, der nach langer Zeit wieder seinen Apal-Einvergaser bei uns an den Start zurückbrachte und die holländische Fraktion verstärkte.
- ❖ Christian und Walter Hintz, die sich wieder den bekannt zuverlässigen Apal teilten und dabei einmal mehr tolles Filmmaterial produzierten (Nordschleifenmitfahrt und „Spielfilm“ mit „Emma“ und Hugo als Hauptdarstellern).
- ❖ Olaf Strauch, der neben Robert Waschak zuverlässigste Starter der Saison kurz vor der Clubmeisterschaft, beim vermutlich letzten Einsatz im MoTul-Einvergaser, der zum Verkauf steht, weil Olaf bereist am Folgeprojekt arbeitet.
- ❖ Gerd Hinz als fränkischer Gleichmäßigkeitspezialist im MoTul mit den besten Chancen auf die Zweivergaser-Meisterschaft.
- ❖ Kurt Kehrer, jetzt im „Opa-Status“ mit Enkelin Lisa Sophie geziert, im Kaimann-Zweivergaser gar nicht wie Opa wirkend. In der Eifel auch als Teamchef und Chef-Schrauber des Kehrer-Teams ausgelastet.



Historische Formel Vau Europa e.V.

- ❖ Schwiegersohn Martin Zeeb, der, unterstützt durch die stolze Mama Petra (diese nichtsdestoweniger auch mit einem weinenden Auge mit Blick auf ihr eigenes verwaistes Cockpit), seinen Kaimann-Zweivergaser an den Start brachte. Auch hier eine steigende Zuverlässigkeitskurve.
- ❖ Astrid Orthey beim zweiten Start der Saison im Autodynamics-Einvergaser mit einem wachsamem Auge auf den Damenpokal.
- ❖ Werner Mehlstäubl beim insgesamt dritten Einsatz im „englischen“ Kaimann-Zweivergaser auf der für ihn neuen Eifel-Strecke.
- ❖ Gleichmäßigkeitsspezialist Martin Märklen beim letzten Einsatz im Beach-Einvergaser (1200 ccm) – im nächsten Jahr steht ein Klassenwechsel zu den Zweivergasern an.



- ❖ Frank Göpfert im grünen Olympic-Einvergaser problemlos beim letzten Einsatz seiner Premiersaison – nur den Fahrer plagten unangenehme Magen-/Darmkrämpfe.
- ❖ Bernd Rohleder, die „Stimme aus Thüringen“, frisch verheiratet im Beach-Einvergaser (1200 ccm) – er ebenfalls beim letzten Lauf seiner ersten vollen Saison.



Bewährtes Zweivergaser-Duo: Frank Orthey im Maco vor Olaf Immler im MoTuL Orion

Nachfolgend die jeweils **schnellsten FV-Zeiten** aus dem **Qualifying am Samstag**:

Fahrer	Fahrzeug	Schnellste Runde
1. Martin Bourgondien	Kaimann Formel Super Vau	2.10,500
2. Manfred Nord	Lola Super Vau	2.16,616
3. Frank Orthey	Maco Zweivergaser	2.18,209
4. Dieter Ludwig	Kaimann Jehro Zweivergaser 1600 ccm	2.18.707
5. Udo Heinemann	MoTuL Zweivergaser	2.20,730
6. Lothar Panten	Tasco Super Vau	2.20,804
7. Robert Waschak	Austro Vau Einvergaser	2.21,697
8. Jukka Puurunen	Veemax Einvergaser	2.23,226
9. Jack Verboom	Kaimann Zweivergaser	2.24,734
10. Olaf Immler	MoTul-Orion Zweivergaser	2.25,343
11. Ralf Hartmann	Kaimann Einvergaser	2.25,552
12. Hugo Sewing	Kaimann Einvergaser	2.27,183
13. Franz Parfant	Apal Einvergaser	2.32,140
14. Christian Hintz	Apal Einvergaser	2.33,699
15. Olaf Strauch	MoTul Einvergaser	2.34,794
16. Gerd Hinz	MoTul Zweivergaser	2.35,736
17. Leif Schlenker	Beach Einvergaser	2.36,163
18. Kurt Kehrer	Kaimann Zweivergaser	2.36,268
19. Martin Zeeb	Kaimann Zweivergaser	2.37,453
20. Astrid Orthey	Autodynamics Einvergaser	2.42,327
21. Werner Mehlstäubl	Kaimann Zweivergaser	2.46,507



Historische Formel Vau Europa e.V.

22. Martin Märklen	Beach Einvergaser 1200 ccm	2.47,960
23. Frank Göpfert	Olympic Einvergaser	2.48,977
24. Bernd Rohleder	Beach Einvergaser 1200 ccm	2.55,061



Nach der Trainings-Einstimmung ins Saisonfinale, bei dem es ja noch in zwei Klassen um die Clubmeisterschaft ging, startete der Wertungslauf am Sonntagabend bei untergehender Sonne. Tatsächlich bestand erheblich Blendwirkung, was einige Piloten zu manuellem Blendschutz veranlasste ...



... na, wo fahren sie denn???

Auf der Strecke wurde eine saubere Performance mit nur einem Ausfall und wenigen Drehern geboten. Das starke Starterfeld sorgte bei nahezu allen für überrundungs- und überholbedingte „Verzögerungen“. Spaß miteinander hatten viele in ambitionierten Kleingruppen. Zahlreiche Überholmanöver sorgten für Kurzweil beim Saisonende.



Wer bremst später?

Ralf Hartmann (vorne im Kaimann), Gerd Hinz (Mitte im MoTuL), Astrid Orthey (hinten im Autodynamics) beim Anbremsen nach Start und Ziel

Und so hörten sich die Berichte beim letzten „De-Briefing“ 2008 dann gar nicht so sehr nach „Gleichmäßigkeit“ an. Astrid O. wurde von Jukka gefragt, ob Sie manchmal in die Rückspiegel schaue ... Und antwortete wahrheitsgemäß mit „manchmal ...“. Hatte aber mit Blick nach vorne – ganz großer Ehrgeiz - den anfangs verschwundenen Martin Märklen jedenfalls wieder eingeholt.



**Beweisfoto von Frank Böhr: sie hat in den Rückspiegel geschaut!
Aber wo ist Jukka???**



Historische Formel Vau Europa e.V.

Und während man und frau sich noch von diesen und anderen Heldentaten unterrichtete, gab's das überraschende offizielle Ergebnis ...



„De-briefing“ oder: Das war klasse ...

Die **Formel Vau-Platzierungen in der Gleichmäßigkeitwertung** des Formelfeldes („Autoklasse D“) im einzelnen:

Platzierung gesamt Autoklasse D	Platzierung Formel Vau gesamt	Platzierung Formel Vau nach Klassen*	Platzierung Formel Vau für Clubmeis- terschaft nach Klassen*	Fahrer/in
1.	1.	1.	1.	Astrid Orthey
2.	2.	1.	1.	Gerd Hintz
3.	3.	2.	2.	Martin Märklen
6.	4.	1.	1.	Olaf Strauch
7.	5.	2.	-	Ralf Hartmann
8.	6.	3.	-	Jukka Puurunen

9.	7.	2.	2.	Udo Heinemann
10.	8.	3.	-	Franz Parfant
13.	9.	3.		Jack Verboom
14.	10.	4.	-	Bernd Rohleder
15.	11.	1.	1.	Martin Bourgiendien
16.	12.	5.	-	Kurt Kehrer
18.	13.	6.	-	Martin Zeeb
21.	14.	7.	3.	Frank Orthey
23.	15.	8.	4.	Olaf Immler
24.	16.	5.	-	Leif Schlenker
25.	17.	6.	-	Christian Hintz
26.	18.	4.	2.	Robert Waschak
27.	19.	5.	3.	Hugo Sewing
28.	20.	-	-	Dieter Ludwig
31.	21.	6.	-	Frank Göpfert
32.	22.	9.	5.	Werner Mehlstäubl
Nicht gewertet		-		Manfred Nord
Nicht gewertet		-		Lothar Panten

* Klasseneinteilung der Historischen Formel Vau Europa e.V. – vgl. die Tabelle der Clubmeisterschaft unten. Ergebnisse ohne Gewähr. Maßgeblich sind die offiziellen Ergebnislisten.

Dabei gibt's natürlich diejenigen, die es – wie immer – nicht so ernst und genau nehmen mit der Gleichmäßigkeit, es gibt diejenigen, die sich dazu noch in herrlichen Zweikämpfen verstricken, diejenigen, die einfach „Pech hatten“ beim Übereunden/Überholen und darüber lamentieren, diejenigen, die mit der Wertung des Veranstalters hadern (die nichtsdestoweniger alle gleichermaßen „traf“), diejenigen, die sich darüber ärgern – und diejenigen, die es Ernst nehmen und entsprechend weit vorne zu finden sind. Die üblich Verdächtigen eben. Und diejenige, die „einfach nur fährt, weil es mir Spaß macht“ und sich darüber freut, dass sie mittlerweile schon überholt („sogar den Martin!“). Und sich dann ganz oben sieht in der Ergebnisliste. Was nicht alle nur wundert. Insider wissen, wie leicht, besonnen und lässig genau Astrid Orthey mittlerweile fährt. Und Noch-mehr-Insider wissen, dass Astrid jahrelang



Historische Formel Vau Europa e.V.

die allerbeste „Franserin“ bei Gleichmäßigkeitsrallyes im nicht ganz unerfolgreichen VW-Porsche 914 von Orthey/Orthey gewesen ist ... Vielleicht war's eben doch nicht nur „Zufall“, wie sie gerne sagt.

Aus Sicht der Öffentlichkeitsarbeit ist das eh ziemlich egal. Prima Schlagzeilen kann man damit sowieso gestalten. „Erste Frau“ und so.

Dem Schreiber der Zeilen gefällt's jedenfalls.



So freuen sich Siegerfrauen und –männer ...

Aus der Gleichmäßigkeitswertung ergibt sich der folgende **Endstand der Clubmeisterschaft**.

Endstand der Clubmeisterschaft 2008

Formel Vau 1964 – 1966

- | | | |
|----|--|-----------|
| 1. | Martin Märklen, Flein (D), Beachcar | 31 Punkte |
| 2. | Astrid Orthey, München (D), Autodynamics | 16 Punkte |

Formel Vau 1967 – 1972

- | | | |
|----|--|-----------|
| 1. | Olaf Strauch, Untersiemau (D), MoTuL | 46 Punkte |
| 2. | Robert Waschak, St. Gilgen (A), Austro Vau | 44 Punkte |

3. Hugo Sewing, Gelsenkirchen (D), Kaimann 32 Punkte

Formel Vau 1972 – 1977

1. Gerd Hinz, Pettstadt (D), MoTul 32 Punkte
 2. Frank Orthey, München (D), Maco 29 Punkte
 3. Udo Heinemann, Schwerte (D), MoTuL 23 Punkte
 4. Olaf Immler, Rödenthal (D), MoTul-Orion 19 Punkte
 5. Werner Mehlstäubl, München (D), Kaimann 12 Punkte
 6. Walter Dietrich, Viernheim (D), Tasco 8 Punkte

Super Vau

1. Martin Bourgondien, Antwerpen (B), Kaimann 32 Punkte
 Lothar Panten, Fladungen (D), Tasco 16 Punkte
 Manfred Nord, Speyer (D), Lola 16 Punkte
 4. Daniel Kussmaul, Aschaffenburg (D), Kaimann 8 Punkte
 5. Ingo Knappe, Gräpel (D), LCR 0 Punkte

Den Clubmeistern wurde vor Ort in einer kleinen Ehrung bereits ein Zusatzpreis verliehen. Sie erhielten vom Verein je ein 3 x 6-Meter-Faltzelt, damit die wundervollen Vau-Renner es auch künftig in den Fahrerlagern gut und trocken haben können.



Zeltverleih(er):

Handlich sind die ja nicht gerade ... Nicht die Jungs, die Zelt-Pakete im Hintergrund!



Historische Formel Vau Europa e.V.

Einen kleinen Geldsegen gab es für diejenigen vier Clubfreunde, die gemäß Ausschreibung vom JIM-CLARK-REVIVAL in Hockenheim, am Salzburgring und in Schleiz gefahren sind. Sie erhielten 100,- Euro zurückerstattet. Zudem erhielten 20 Clubmitglieder eine anteilige Aufwandsentschädigung für die An- und Abreise zu den Clubläufen 2008 in einer Höhe von 150,- Euro ausgezahlt.

Alle Aktiven gilt ein herzlicher Dank für ihr außergewöhnliches Engagement. Vorbehaltlich einer statistischen Auswertung war es eine sehr erfolgreiche historische Formel Vau-Saison, die sehr viel Spaß gemacht hat. Auf und neben der Strecke!

Motivation genug, den eingefahrenen Vorsprung unserer „Historischen Formel Vau Europa e.V.“ weiter auszubauen im nächsten Jahr!

Um ganz nach vorne zu kommen im Historischen Motorsport in Europa, versteht sich

...



8. Racing and more: Aus der Szene

Und was es sonst noch gab und gibt in der stetig wachsenden Szene: der Verein hat aktuell seine **höchste Mitgliederzahl** seit der Gründung 1994, derzeit **89 Mitglieder aus 6 europäischen Ländern**.

Die **öffentliche Wahrnehmung** hat sich im zurückliegenden Jahr weiter positiv entwickelt.

Dies spiegelt sich u.a. in folgenden **Veröffentlichungen**:

- ❖ **Süddeutsche Zeitung**, Teil "Mobiles Leben", S. 3 Bericht „Lebe wild und gefährlich“ über die Formel Vau und unsere Sonderausstellung im Verkehrszentrum des Deutschen Museums München.
Online unter: <http://www.sueddeutsche.de/automobil/artikel/104/156689/>
- ❖ Großer Formel Vau-Bericht in der **OldtimerMarkt** 4/2008.
- ❖ Weitere Berichte in der **Classic Motors** (April), der **Käfer-Revue** 01/08, S. 24ff., in **Gute Fahrt** 09/2008, S. 88ff, Clubvorstellung in **Oldtimer Inserat** (10/11 2008, S. 28/29).
- ❖ Regelmäßige Kurzberichte auf der **FHR-Seite der Motor Klassik**
- ❖ **n-tv-Filmbericht im Magazin "Klassik Mobil"**: "Low-Budget-Rennsport: Die Formel V-Monoposti mit Käfertechnik" im Juni 2008, Hauptrollen: Dieter Knorrenschild, Eberhard Wahl, Robert Waschak und die "Rennamazone" Astrid Orthey.
- ❖ **Präsenz im ZDF-Fernsehgarten** mit Manfred Nord und seinem Lola-Super Vau u.v.m. u.a. im Schnaufertl, Motorsport aktuell, ...

Ein gehrgeiziges und wichtiges Projekt: Wir bauen derzeit unser **historisches Archiv** auf und aus, indem wir die uns vorliegenden und uns immer häufiger auch übereigneten Originalunterlagen, Artikel und andere zeitgenössische Materialien digitalisieren und in eine Datenbank einpflegen. Mit einer ersten Version wollen wir noch in diesem Winter online gehen. Für weiteres Material sind wir immer dankbar!

Gleiches gilt für das entstehende **Fahrzeugregister**. Wir beabsichtigen ein in Europa einzigartiges Register der bekannten Formel Vau und Super Vau-Rennfahrzeuge aufzubauen. Die Einpflegearbeiten der ersten vorliegenden Registrierungen laufen und werden Anfang des Jahres 2009 in den öffentlichen Bereich der Website wandern.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Bitte an alle Leser dieses Newsletters, die einen Formel Vau/Super Vau besitzen, den **Aufbau des Registers zu unterstützen** und den auf der Website vorhandenen Registrierungsbogen auszufüllen und an uns zurückzusenden! Danke!

Derzeit stellen wir unsere **Website** (www.formel-vau.eu) auf ein content management system um, sodass wir im Jahr 2009 für Mitglieder und Interessierte noch ansprechender und vor allem schneller und aktueller sein können.

Da das alles auch immer mehr Arbeit macht, habe wir zusätzlich zu den vier Vorstandsbereichen **spezielle Aufgabenbereiche** eingeführt. Daraus ergibt sich folgende Gliederung des Vereins:

1. Vorstand mit Funktionsbereichen:

1. Vorsitzender: Frank Orthey

Gesamtkoordination und –leitung, Öffentlichkeitsarbeit

2. Vorsitzender: Albrecht Kussmaul

Technik, Mitgliedersupport, Fahrerobmann

Geschäftsführer: Lothar Panten

Veranstalterkontakte, Organisation und Management

Kassierer: Frank Böhr/N.N. (Neuwahl in der nächsten Mitgliederversammlung)

Kassenführung, Mitglieder- und Adressdateien

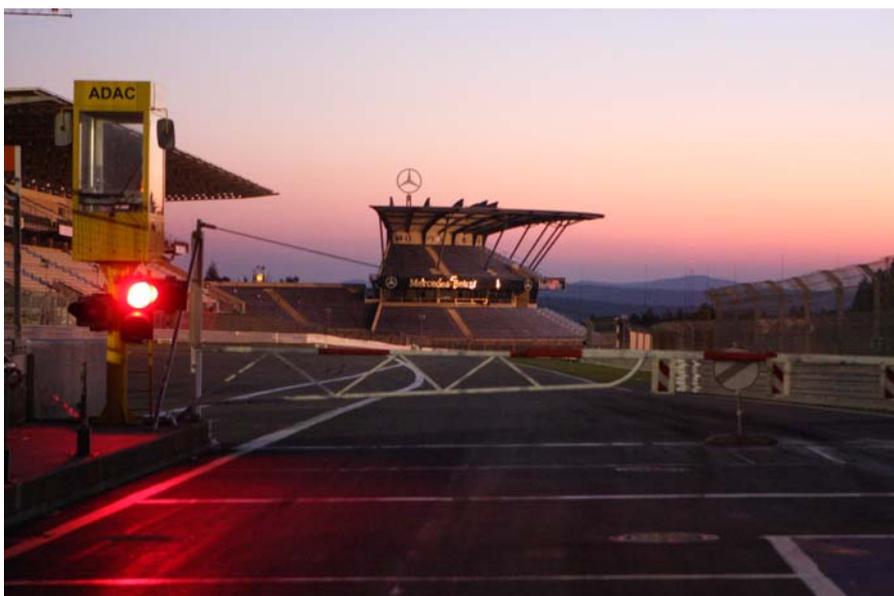
2. Spezielle Aufgabenbereiche im Verein

- ❖ **Technische Kommission:** Theo Cornelissen, Günther Huber, Albrecht Kussmaul, Olaf Immler
- ❖ **Internationale Kontakte:** Albrecht Kussmaul und Joe Willenpart
- ❖ **Clubarchiv:** Walter Hintz
- ❖ **Neumitgliederbetreuung:** Olaf Strauch
- ❖ **Jährliche Jury „Mitglied des Jahres“:** Martin Märklen, Robert Waschak, Aggi Panten
- ❖ **Nennbüro:** Frank Böhr

- ❖ **Clubmeisterschaft:** Gerd Hinz
- ❖ **„Formel-Vau-Couture“ - Ausstattung des Vereins:** Astrid Orthey
- ❖ **Ehemaligenarbeit:** Siegfried Schlüter
- ❖ **Historie:** Siegfried Schlüter
- ❖ **Website und FV-Register:** Werner Mehlstäubl
- ❖ **Streckensprecher/Moderation:** Siegfried Schlüter/Frank Orthey/Lothar Panten
- ❖ **Übersetzungen Deutsch – Englisch:** Albrecht Kussmaul/Martin Bourgondien
- ❖ **Sowie Verantwortliche für Veranstaltungen, z.B. Läufe zur Clubmeisterschaft**

Wir hatten im Kreise unserer aktiven Clubmitglieder in 2008 auch ernsthafte **Erkrankungen** zu beklagen. Schön war es zu sehen, wie die motorsportliche Verbundenheit auch im privaten Bereich wirkte: viel Anteilnahme, Unterstützung und Ermutigungen wurden sicht- und spürbar. Die optimistische Grundhaltung und die beeindruckenden Energieleistungen der Betroffenen führen dazu, dass wir sie in 2009 wieder in den Cockpits ihrer Rennwagen zurückerwarten dürfen.

Tja – und last but not least gab's eine reine **Formel-Vau-Hochzeit** und nun gibt's konsequenterweise auch ein **Formel Vau-Baby**, das beim Eifelrennen erstmalig Boxenluft schnupperte!



Aber jetzt ist die Boxengasse endgültig geschlossen für 2008!



9. After Race: Ausblick 2009

Aktuell beschäftigen wir uns mit der Planung für 2009. Neben der Präsenz bei einschlägigen Messen sind Läufe in Melk, Hockenheim, am Salzburgring, Oschersleben, Nürburgring und in Spa in der konkreten Planung. Nähere Infos dazu folgen, wenn der Kalender fix ist. **Bereits jetzt fest einmerken: JIM-CLARK-REVIVAL mit großem Formel Vau-Feld 14. – 17.05.2009**

Zudem planen wir ein **Familienwochenende** am Rande des Hauenstein-Bergrennens, ein **Jugendcamp** im Rahmen eines Rennwochenendes sowie ein interessantes Projekt in der Öffentlichkeitsarbeit ... Mehr dazu auf diesem Wege.

Und eine wichtige Information noch zu einem runden Geburtstag eines ganz Großen der Formel Vau Szene: **Kurt „Master“ Bergmann**, Macher der legendären und höchst erfolgreichen Kaimann-Fahrzeuge feiert am **15. Januar 2009 seinen 80.sten Geburtstag**. Wer in welcher Art und Weise auch immer daran mitwirken oder gratulieren möchte, wende sich bitte an unser Mitglied Günther Huber, den Formel Vau Europameister von 1967, der die Aktivitäten koordiniert: autohuber@kstp.at

Und auch das kann fest vorgemerkt werden – als **perspektivenreicher Ausblick: 2013 findet zum 50-jährigen-Bestehen der Formel Vau in den USA** ein Sonderlauf statt.

Klar ist: wir sind dabei!

Herzliche motorsportliche Grüße
und eine schöne Advents- und
Weihnachtszeit!

Frank Michael Orthey



P.S.: Wenn Sie die schöne Sache „Historische Formel Vau Europa“ unterstützen möchten bieten wir die Möglichkeit einer Fördermitgliedschaft an. Für Spenden können wir als gemeinnütziger Verein steuerlich absetzbare Zuwendungsbelege ausstellen.