



Großaufmarsch der Historischen Formel Vau in Hockenheim!

- 1. Vorstart**
- 2. Race Facts**
- 3. Auf den Rängen**
- 4. Racing and more: Aus der Szene**
- 5. After Race**

1. Vorstart

Schon im Vorfeld war klar: ein solches Formel Vau-Feld wurde schon lange nicht mehr gesehen in Deutschland. Rekordverdächtige 40 Nennungen trudelten zügig ein. Und wenn einige "üblich Verdächtige", die verhindert waren und diejenigen, die es gerade mal nicht geschafft hatten, das Auto fertig zu stellen, zukünftig das Starterfeld der Historischen Formel Vau weiter bereichern, dann ist doch Optimismus angesagt - auch was die Sichtbarkeit des Aufwärtstrends auf den Strecken angeht.

Nicht antreten konnten von den Clubmitgliedern, die genannt hatten, Werner Mehlstäubl, dessen Premierenmotorschaden aus Melk noch in Arbeit war, Theo Lütkemöller, Andreas Kohler (Autos nicht fertig) und Dieter Franzke (kurzfristige Getriebeprobleme).

Wenig erstaunlich, dass es im Fahrerlager alsbald recht kuschelig zugeht. Ärgerlich, dass der uns zugesicherte Fahrerlagerbereich durch eine angrenzende Serie beschnitten wurde. Hier besteht fürs kommende Jahr Handlungsbedarf. Die schöne Präsentation beidseitig der Hauptzufahrt zeigte aber auch, dass wir für das zahlreich vorhandene Publikum was zu bieten haben. Mehr sicher als diejenigen, die in abgeschlossenen und abgesperrten Zelten unter hygienischen Bedingungen Unfallschäden zukünftiger Mächtigerne-Weltmeister reparieren.

Die drangvolle Enge im Fahrerlager wurde gewohnt kameradschaftlich aufgeteilt und so kamen irgendwie dann doch alle unter - wenn auch nicht zusammen. Als vermeintlich alle Aktiven ein Plätzchen gefunden hatten und die Fahrerlagergemütlich-

keit bereits recht fortgeschritten war, sorgte das Auftauchen unseres belgischen Freundes Martin Bourgondien für verschärfte Suchbewegungen eines geeigneten Platzes für Martins Zelt-Wohnhaus. Deutlich nach Mitternacht, versteht sich. Als ein Platz gefunden war, kam es zu eindrucksvollen Unterstützungsszenen einiger Clubmitglieder unter Zuhilfenahme von etwa 100 relativ ähnlichen Stahlrohren mit kryptischen Beschriftungen und diversen Zeltfetzen. Kommunikativ war das anspruchsvoll und durchaus unterhaltsam, zumal interkulturelle Besonderheiten immer wieder für Amusement sorgten, allen voran der schon legendäre „Buutfätztn“ (Simultanübersetzung: Putzlappen) von Robert Waschak. Als das Zelt dann doch irgendwann irgendwie stand, blieb Martin sogar auf dem angebotenen Bier für die Helfer sitzen ... (was wohl nicht als vergessen betrachtet werden darf).

Ganz besonders erfreulich, dass die Rennfamilie Puurunen aus Finnland (Anreise 38 Stunden!) sowie Erle Minhinnick and John Bowles (dessen Royal Super Vau auch nicht ganz fertig geworden war) erstmals unser Vereinsleben und das Feld bereicherten.

Erstmals dabei waren aus Thüringen Bernd Rohleder im Beach, Frank Göpfert im Ex-Manfred-Nord-Olympic, als Gastfahrer im Kehrer-Team Ralf Lehmann, Walter Dietrich beim ersten Rollout mit dem wunderschönen RSM-Tasco und als Ersatzfahrer für Albrecht Kussmaul-Ersatzfahrer Toni Seemeier (Sitzprobe nicht erfolgreich) Peter Hackner, Alfred Egger als Gastfahrer in Rudi Ramls Kaimann (Rudi musste Formel 1 fahren) und ebenfalls zum aller ersten Male auf der Strecke der sensationelle Ex-Niki-Lauda-Kaimann von Ralf Hartmann. Günther Huber schickte seinen Junior an den Formel Vau-Start und bewegte selbst beherzt den Ex-Jochen-Rindt Formel 2 Lotus 69 von Clubfreund Joe Willenpart bei der "race history on track".

In Hockenheim waren 6 (!) Formel-Vau-Rennfamilien aus dem Club am Start – davon bot das Kehrer-Zeeb-Team aus Tübingen ungeschlagene drei Fahrzeuge auf.



Historische Formel Vau Europa e.V.

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. Von dieser Fahrerbesprechung gemeinsam mit Rennleiter Heinz Weber war der Streckensprecher so angetan, dass er unmittelbar darauf hörbar begeistert über Streckenlautsprecher den Sportsgeist unserer Truppe hervorhob.



2. Race Facts

Da wir in Hockenheim „Presentations“ fuhren, 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 Motodrom auf, die eindrucksvoll simulierten, wie das in aktiven Zeiten ausgesehen haben könnte.



Wir fuhren Donnerstagabend 15 Minuten, Freitagabend 15 Minuten, Samstagmorgen und Samstagabend je 15 Minuten und am Sonntag abschließend einen 20-minütigen Lauf. Genannt waren 40 Fahrzeuge, von denen insgesamt 36 antraten. Im Laufe des Wochenendes schieden 9 Fahrer aus. Damit ist die Ausfallquote relativ hoch, womöglich auch ob des frühen Zeitpunkts in der Saison bzw. angesichts von Premieren neuaufgebauter Fahrzeuge. Leider hatten wir am Samstagvormittag auch einen Unfall mit zwei Ausfällen zu beklagen. Aufgrund eines zu optimistisch gewählten



Historische Formel Vau Europa e.V.

Bremspunktes von Johann Haas im Austro Vau kam es in der Formel 1 Spitzkehre am Ende der Parabolika zu dessen Kollision mit Ralf Lehmann, Gastfahrer im Kehrer-Team, der keine Chance hatte. Beide Autos wurden dabei nicht unbeträchtlich onduliert, die Fahrer kamen mit einem Schrecken und Prellungen davon. Dass solche Vorkommnisse nicht zum Geist einer Presentation passen, wurde dabei allen auch ohne Worte klar – und entsprechend diszipliniert und rücksichtsvoll wurde auf der Strecke agiert: The cars are the stars!

Um unser Fahrerfeld an die Routinen auf den Rennstrecken heranzuführen, wurde auch bei den Presentations ein Ablauf ähnlich einem Rennformat verwirklicht: Vorstartaufstellung, Einführungsrunde hinter Pace-Car, freies Fahren (Überholverbot einschließlich erste Kurve), Ausleitung, Parc Ferme. Im Großen und Ganzen klappte das ganz gut, abgesehen von einigen Gelbsünden oder Überholvorgängen während der Einführungsrunde.

Eine Konsequenz aus den Erfahrungen in Hockenheim wird sein, dass wir zukünftig die Teilnahme an der Fahrerbesprechung über Unterschriften bestätigen lassen werden.



Das Starterfeld im Überblick:

Reihe	Startnummer – Name Fahrzeug - Baujahr	Startnummer – Name Fahrzeug - Baujahr
1	414 – Kalmbach, Fritz Kaimann FSV 1974	432 - Hartmann, Heinz Lola FSV 1975
2	402 – Bourgondien, Martin Kaimann FSV 1974	401 – Hackner, Peter Kaimann FSV 1974
3	413 – Marx, Alexander Lola FSV 1972	412 – Panten, Lothar Tasco FSV 1972
4	411 – Schlüter Siegfried MoTul FSV 1972	410 – Franzke, Dieter (Nichtstarter) Veemax FSV 1972
5	320 – Knorrenschild, Dieter Kaimann FV 1975	319 – Lauterbach, Gerd Kaimann FV 1976
6	303 - Immler, Olaf MoTul Orion FV 1975	302 – Dr. Orthey, Frank Maco FV 1975
7	318 – Kappler, Gerd Fuchs 1974	317 – Kohler, Andreas (Nichtstarter) Horst Karr FV 1974
8	316 – Dietrich, Walter RSM Tasco FV 1974	315 – Huber, Günther Kaimann FV 1973
9	314 – Wahl, Eberhard Tasco RS 1973	313 – Mehstäubl, Werner (Nichtstarter) Kaimann FV 1973
10	312 – Heinemann, Udo MoTul FV 1973	311 – Alfred Egger Kaimann FV 1973
11	310 – Egger, Wendelin Austro-Kaimann FV 1973	301 – Hinz, Gerd MoTuL FV 1973
12	269 – Strauch, Olaf MoTul FV 1971	202 – Nord, Manfred Fuchs FV 1972
13	219 – Puurunen, Juka Veemax FV 1970	216 – Zeeb, Martin Kaimann FV 1970
14	215 – Sewing, Hugo Kaimann FV 1970	214- Hartmann, Ralf Fuchs FV 1969
15	213 - Göpfert, Frank Olympic FV 1969	212 – Haas, Johann Austro Vau FV 1969
16	211 – Kult, Gottfried Kaimann FV 1969	210 – Kehrer, Kurt Kaimann FV 1968
17	201 – Waschak, Robert Austro Vau FV 1968	217 – Lütkemöller, Theo (Nichtstarter) Autodynamics FV 1967



Historische Formel Vau Europa e.V.

18	112 – Lehmann, Ralf Olympic FV 1966	111 – Minhinneck, Erle Apal FV 1965
19	103 – Orthey, Astrid Autodynamics FV 1965	102 – Märklen, Martin Beach Car FV 1965
20	110 – Rohleder, Bernd Beach FV 1964	101 – Hintz, Walter/Hintz, Christian Apal FV 1963



3. Auf den Rängen

Dass die historische Formel Vau derzeit wie ein Magnet wirkt, zeigte wieder einmal das Interesse im Fahrerlager und auf den Rängen. Neben den vielen Laufgästen, die gewohnt freundlich Antworten und Geschichten gratis bekamen, „auf den Rängen“ unter anderem: Clubmitglied Tobias Aichele, der, wenn er nicht gerade an seinem neuen Porsche-Buch arbeitet, mit einer Rückkehr ins Formel Super Vau-Cockpit liebäugelt – und dies bereits am Salzburgring probenhalber testen wird. Seit der Münchner-Ausstellung uns eng verbunden die Säulen des ehemaligen MAHAG-Olympic-Teams mit Werner Haberhauer und Franz Janker, deren Planungen, als

Pensionistenteam zurückzukehren, immer mehr Formen annimmt. Ebenfalls aus dem MAHAG-Stall Bernd Seybold mit seinem revolutionären Spurmessgerät, RSM-Tasco-Macher Erich Hitchfel, Motorenguru Zöllner, Clubmitglied Theo Cornelissen, der als Betreuer von Ehrenpräsident Siegfried Schlüters MoTUL und Angehöriger der Technischen Kommission des Vereins vor Ort war. Aktiv mit im Geschehen auch die aktuellen Motorenausrüster: Toni Seemeier, der die Kussmaul-Autos betreute, Wilfried Wittkuhn mit den von ihm ausgerüsteten Fahrzeuge unserer „Ruhrpottjangos“ Udo Heinemann, Walter Hintz und Hugo Sewing - sowie Theo Lütkemöller.

Zudem gesehen: das Team um Mitglied Uli Höppel, der für einen Fernsehbericht über uns drehte, dessen Ausstrahlung am Samstag, den 24.05., 08.30 Uhr (Wiederholungen während der Woche) im Oldtimermagazin „Klassik Mobil“ in n-tv geplant ist.





4. Racing and more: Aus der Szene

Erstmals in Amt und Würden beim JIM-CLARK-REVIVAL: unsere neu eingerichtete „Technische Kommission“ mit Theo Cornelissen (NL), Günther Huber (A), Albrecht Kussmaul (D) und Olaf Immler (D), die am Samstagnachmittag ihre konstituierende Sitzung hatten. Diese Kommission beschäftigt sich aus eigener Initiative oder auf Vorschlag des Vorstands mit aktuellen technischen Fragen und Reglementsangelegenheiten und macht dem Vorstand entscheidungsreife Vorschläge. Im Rahmen bestehender Entscheidungen und Vorgaben (Reglements, Anhang K, Ausschreibungen etc.) ist das Gremium autorisiert, eigenständig zu entscheiden und handeln.

Auf Initiative von Geschäftsführer Lothar Panten hatten wir Samstag ein Gespräch mit einem Vertreter von ATS – Thema: Nachfertigung der Super-Vau-Felgen. Weitere Kontakte werden in dieser Angelegenheit folgen. Auch mit Volkswagen Motorsport haben wir einen Kontakt aufgebaut, der in einem ersten Gespräch von Lothar Panten mit Kris Nissen beim DTM-Auftakt mündete. Auch diesen für uns zentralen Kontakt werden wir weiter ausbauen.

„Back on track“: Hugo Sewing mit seiner schnellen Emma nach einer sorgfältigen Restauration und unser Ehrenpräsident Siegfried Schlüter in seinem schönen MoTuL Super Vau. Beide, wie viele andere auch, mit einem breiten Grinsen angesichts der gelungenen Veranstaltung und der tollen Erlebnisse inmitten eines solch gigantischen Formel Vau- und Super Vau-Feldes. Dem konnten selbst kleine Wiedereinstiegspannen („Watt ich gestern zuviel hatte, hatte e Emma zu wenig heute“ – so Hugo angesichts des Spritmangels), Schaltprobleme oder deutlich betagte Reifen (Sieg) keinen Abbruch tun.

Klar, dass sich das bekannt gute Klima im Fahrerlager angesichts der zugenommenen Anzahl von Aktiven mehr in kleinen Grüppchen abspielte als in gemeinsamer vollständiger Runde. Nichtsdestoweniger gab es viele Querbezüge zwischen finnischen, belgischen, holländischen, englischen, österreichischen und deutschen Zel-

ten, u.a. mit dem Austausch von Gesprächen und Getränken (die u.a. auch finnische Herkunft waren – Danke Juke!!!).

Das passte so für die meisten, andere hätten sich eine gemeinsame Abend-Veranstaltung gewünscht. Dies war ebenso wie ein Ehemaligentreffen in der Vorbereitung vorgesehen, scheiterte aber an den Ressourcen des Autors. Es ist eben nicht immer alles gleichzeitig möglich. Es besteht für alle die Einladung, solche Teile nach Abstimmung mit dem Vorstand zu organisieren.

Ausgezeichnet wird unser Zusammensein aber eben auch dadurch, dass sich vieles zwanglos selbstorganisiert. So verschönerte Johann Haas die Fahrerlager-Romantik nicht nur mit seinem gewohnt gediegenen Auftritt oder den bekannt bekömmlichen österreichischen Weinen sondern auch mit einem Fasserl Bier für die Runde!

Unschöne Szene am Rande: eine der Clubfahnen wurde Opfer der einnehmenden Ideallinien von Mitnutzern im Fahrerlager und wurde unter abgeknicktem Fahnenmast völlig mit Fett versaut vorgefunden. Statt mit nie zu klärenden Ursachen zu hadern, restaurierte ein gemischtes deutsch-österreichisches Team unter Federführung von Martin Märklen – angesichts seines frühen Ausfalls relativ wenig gefordert am Wochenende – Fahne und Fahnenmast. Diese nahm nunmehr etwas patiniert ihren Dienst alsbald wieder auf.

Im Laufe des Wochenendes wurden eine Reihe von Onboard-Aufnahmen gemacht – zusätzlich zu denjenigen für den n-tv-Beitrag. Im „Ruhrpott-Kino“ konnte ich Sonntagabend die eindrucksvollen Aufnahmen von Dieter Knorrenschild genießen. Christian Hinz wird diese mit seinem eigenen Videomaterial kombinieren und dann auf unserer Website veröffentlichen. Für lange Winterabende und der Vorfreude auf das JIM-CLARK-REVIVAL 2009.



Historische Formel Vau Europa e.V.



5. After Race

Wir haben den Prozess der Datenerhebung für das Fahrzeug-Register begonnen. Das Formular wird alsbald auch online gestellt, sodass wir das Formel Vau-Register für Europa noch in diesem Jahr auf ein hohes Niveau bringen können.

Kommendes Wochenende geht die Saison am Salzburgring beim Mozartpreis bereits in die 3. Runde: Wir starten bei der „Formel Historic“ im Rahmen des Histo Cups zur nächsten Gleichmäßigkeitswertung.

Wir sehen uns an und auf der Strecke!

Frank Orthey