

Historische Formel Vau Europa e.V.

FV-Gp 2011

der Historischen Formel Vau Europa e.V.

Saisonzwischenbericht nach 6 von 12 Läufen



MAHAG



unterstützt



Dr. Frank Michael Orthey, Serienkoordinator FV-Gp, Vorsitzender des Vorstands
Tel.: 0049(0)89/42001281 Mail: Vorstand@formel-vau.eu
Mehr Informationen unter: www.formel-vau.eu

Inhalt

	Seite
1. Die FV-GP 2011	3
2. 1. und 2. Lauf am Red-Bull-Ring (A)	5
3. 3. und 4. Lauf am Hockenheimring (D)	12
4. 5. und 6. Lauf in Schleiz (D)	19
5. Aktueller Meisterschaftsstand	24
6. Weitere FV-Gp-Termine 2011	25
7. Das Jubiläum 2011	26
8. Der Verein	27



Gleichmäßig schnell in 7 Klassen: die Renner der *FV-Gp*.

Hier zwei Austro Vau von Porsche Salzburg: Vorne Johann Hass (Linz, A) und dahinter Robert Waschak (St. Gilgen, A) im Ex-Manfred Schurtti-Fahrzeug

1. Die FV-GP 2011

Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der Historischen Formel Vau Europa e.V. ist 2011 erstmalig in zwei offiziellen Clubsportserien als *FV-GP* (Formel Vau Gleichmäßigkeitsprüfung) vertreten: die österreichischen und holländischen Läufe werden unter Österreichischer OSK-Flagge gefahren, die deutschen unter dem Dach des Deutschen Motorsport Verbandes (DMV). Zwischen März und Oktober treffen sich die aktiven Formel-Vau- und Super-Vau-FahrerInnen an 6 Wochenenden auf namhaften europäischen Rennstrecken: am Red-Bull-Ring (A), in Hockenheim, am Schleizer Dreieck, in Zandvoort (NL), auf dem Salzburgring (A) und auf dem Nürburgring.

Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat ermöglicht es allen Aktiven, die Rennfahrzeuge ihrer Motivation, ihren Ambitionen und ihren Fähigkeiten angemessen zu bewegen. Nicht nur aus Deutschland und Österreich, den Hochburgen der Formel Vau kommen sie zusammen, sondern zudem aus Finnland, Belgien, den Niederlanden, aus der Schweiz, Frankreich und Spanien.

Auf der Rennstrecke begegnen die Formel-Vau-Frauen und -Männer sich in 7 unterschiedlichen Klassen beginnend ab Baujahr 1963. Die Fahrzeuge haben je nach Klasse eine Leistung zwischen 50 und knapp 200 PS, was bei geringem Gewicht für höchst respektable Fahrleistungen sorgt. Vor allem aber für viel Spaß!

AUTODYNAMICS FORMULA VEE

Klasse	Perioden-Spezifikation	Bezeichnung
Klasse 1	1963 – 1966	Formel Vau 1200 / 1300 (Frühe Einvergaser)
Klasse 2	1967 – 1972	Formel Vau 1300 (Späte Einvergaser)
Klasse 3	1973 – 1976	Formel Vau 1300 (Zweivergaser)
Klasse 4	1971 – 1977	Formel Super Vau 1600 (Luftgekühlte Super Vau)
Klasse 5	1978 – 1982	Formel Super Vau 1600 (Wassergekühlte Super Vau)
Klasse 6	ab 1977	Formel Vau 1300 (Luftgekühlte Formel Vau) (Gaststarter)
Klasse 7	ab 1990	Formel Vau 1300 (Moderne Formel Vau) (Gaststarter)

THE CLASS

Formula Vee is a positive approach to the goal of "poor man's racing". It should be successful where other classes have failed in that it controls cost through specifying stock readily available components and controls obsolescence by disallowing technological advances.

The interest in this class has been so enthusiastic that the SCCA has set specifications for Formula Vee racing in 1964. The number of serious inquiries we have received from all parts of the United States and Canada indicate that Formula Vee is not a local fad. We suggest you consider Formula Vee for 1964.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Laut Reglement setzen sich FahrerInnen eine Referenzzeit, entweder die zweite freie Runde des gestarteten Laufes oder eine (ihnen unbekannt) Sektorenzeit. Gemessen wird dann während des Laufs die Abweichung zu dieser gesetzten Zeit. Gewertet wird also nicht die sichtbare Reihenfolge im Ziel, sondern die geringste Abweichung der gefahrenen Zeiten. Das sorgt auch dafür, dass PilotInnen der ganz frühen Klassen mit relativ bescheidener Motorleistung um den Gesamtsieg fahren.



Die FV-GP-Familie der Historischen Formel Vau Europa in Hockenheim 2011



2. 1. und 2. Lauf am Red-Bull-Ring (A)

am 16. und 17.04.2011



Wieder auf der Strecke: Historisches Formel Vau und Super Vau-Feld in der neuen FV-GP am Red-Bull-Ring in der Steiermark (A)

Toller Start der neuen FV-GP auf dem neu eröffneten Red-Bull-Ring in der Steiermark. Im Rahmen des Histo Cups Austria absolvierte die FV-GP das Premierenwochenende am neu aufgebauten Red-Bull-Ring. 26 FahrerInnen machten sich am Samstagmorgen erstmalig am Bullenring auf zum freien Training.



Jetzt geht's gleich los! Vorne Markus Huber im neuen Huber-Kaimann-Super Vau, dann Karl Holzinger im Werks-Kaimann von Kurt Bergmann und Daniel Kussmaul im beflügelten Kussmaul-Kaimann.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Zeitgemäß dominierten im Qualifying naturgemäß die Super Vaus der Klasse 4. Frank Orthey (Lola) verwies diesmal Routinier Fred Hoenle im Kaimann, der schon 1972 auf dem Österreichring startete, auf P 2. Sensationell stellte der Linzer Rudi Raml seinen neu erworbenen Kaimann-Zweivergaser der Klasse 3 auf Startplatz 3, inmitten der Super Vaus. Es folgten in den Top 10 Ecker (A, Fuchs), Holzinger (A, Kaimann), Egger (D, Kaimann), Hasler (CH, Fuchs), Liebminger (A, Austro Vau), Haas und Auer (beide A und Austro Vau).

Vorstartidyll in der Früh am Sonntag!



„Jetzt schicken wir die Jungs eine halbe Stunde zum Spielen raus und danach bekommen sie dann ein Butterbrot.“ Streckensprecher und FV-Gp Serienkoordinator Lothar Panten

Die 23 noch verbliebenen FahrerInnen machen sich als allererstes Feld zum 1. Wertungslauf der FV-GP 2011 bereit. Das Feld geht unter traumhaften Morgenbedingungen auf die Strecke. Klar, dass diese noch rutschig ist und nicht sonderlich schnell. Führen die Super Vaus aus der ersten Reihe im Training 1,56-er und 1.57-er Zeiten, so geht jetzt unter 2,00 min nichts. Innerhalb von zwei Runden rafft es die gesamte Spitzengruppe mit Kleindefekten dahin, Frank Orthey, Fredi Ecker, Rudi Raml und Kaimann-Werkspilot Karl Holzinger scheiden aus. Vorne dreht Fred Hoenle einsam seine Runden. Die Gesamtgleichmäßigkeitswertung machen die Fahrer der stark besetzten Klassen 2 und 3 unter sich aus.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Es gewinnt der Mann mit der weitesten Anreise (4 Tage!), Jukka Puurunen vom Veemax-Team Finland.



Spielgruppen: Ingolf Sieber und Jukka Puurunen (der sehr gleichmäßig spielte!) ...



Walter Grulich, Olaf Immler, Johann Haas



Sieger nach der längsten Anreise – Dienstagfrüh bis Freitagnachmittag: Jukka Puurunen und Tochter Anne Pasanen. Die Restschneehöhe in Finnland beträgt im April 2011 übrigens 2 Meter ...

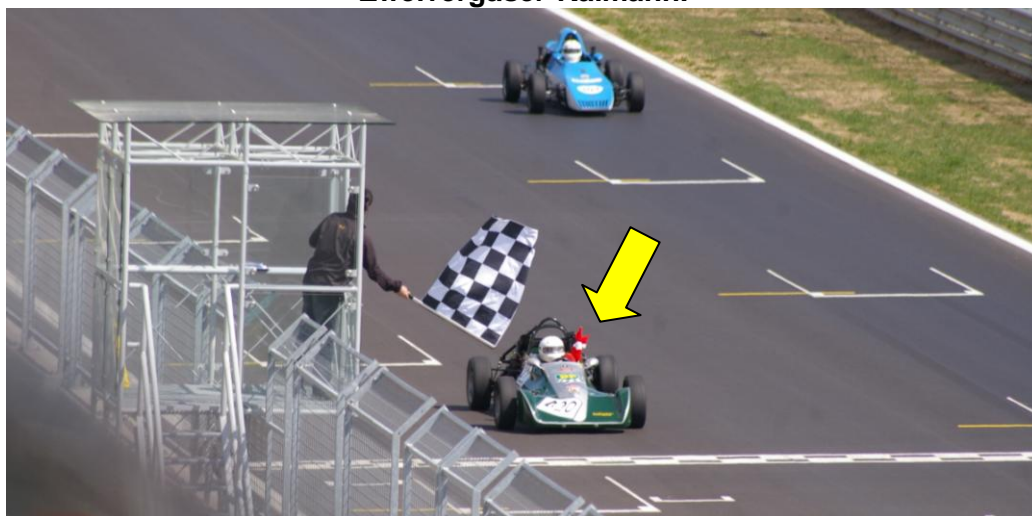
Historische Formel Vau Europa e.V.

Start zum 2. Wertungslauf. Vorne enteilt bald Frank Orthey im Lola T 252, dahinter etablieren sich die üblichen Kampfgruppen in den Klassen. In der Gesamtwertung dann ein rein österreichisches Stockerl: Johann Haas im Austro Vau (Klasse 2) siegt vor Rudi Raml im Kaimann (Klasse 3) und Robert Auer ebenfalls in einem Austro Vau (Klasse 2). Johann Haas holt sich auch die Gesamttrophäe des Wochenendes um den Albrecht-Kussmaul-Pokal.

Viel Freude am Fahren gibt es in der FV-Gp und das mit ausgeprägter sportlicher Um- und Rücksicht. Wie anspruchsvoll es ist, unter diesen Bedingungen gleichmäßig schnell zu sein, zeigen die Ergebnislisten. Selbst Favoriten auf dem Papier tun sich manchmal schwer. Zuallererst – und das ist der Geist des Formates – sollen alle Aktiven in ihren unterschiedlichen Motiven und Zugängen zu diesem Sport und den Fahrzeugen ihren Spaß haben können. Und das wirkte bei der FV-Gp-Premiere auf und neben der Strecke sehr vielversprechend.



Robert Auer vorne in der Austro Vau-Replika und dahinter Günther Huber jun. im Zweivergaser-Kaimann.



**Achtung: gleich winkt Fredi Ecker (Fuchs, A) zurück!
Mit der österreichischen Nationalflagge, die er gerade herauszieht!**

Historische Formel Vau Europa e.V.



Alle Sieger und Platzierten vom 1. Lauf, Gesamtsieger wurde Jukka Puurunen (FIN, zweiter stehend von rechts), geehrt wurde er von Freiherr von Aretin (Brauerei Aldersbach) – mit neuer FV-Gp-Jacke (zweiter von links)



Alle Sieger und Platzierten vom 2. Lauf! Gesamtsieger wurde Johann Haas (rotes Shirt).

Historische Formel Vau Europa e.V.

Anschließend an die Klassen- und Gesamtsiegerehrung übergab Elfriede Kussmaul den von ihr gestifteten Albrecht Kussmaul Pokal an den Gesamtsieger Johann Haas im Austro Vau!



Gesamtsieger Johann Haas (mit HÄNEL-Kapperl) mit Elfriede Kussmaul und den Serienkoordinatoren



Die Fahrer der FV-Gp 2011 am Red-Bull-Ring mit Österreichs erfolgreichstem Rennwagenkonstrukteur „Master“ Kurt Bergmann (Kaimann, untere Reihe, zweiter von links)

Die Ergebnisse der Gleichmäßigkeitswertung am Red-Bull-Ring

1. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Walter Grulich, D, Rion
2. Cordula Türk, D, Apal

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
2. Johann Haas, A, Austro Vau
3. Robert Auer, A, Austro Vau

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Christoph Hasler, CH, Fuchs
2. Andreas Kohler, D, Karringer HK
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

Klasse 4: Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

1. Fred Hoenle, D, Kaimann

Gesamtwertung 1. Lauf

1. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Johann Haas, A, Austro Vau

2. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Walter Grulich, D, Rion
2. Cordula Türk, D, Apal

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Johann Haas, A, Austro Vau
2. Robert Auer, A, Austro Vau
3. Wolfgang Rafflenbeul, D., Austro Vau

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Rudi Raml, A, Kaimann
2. Gerd Hinz, D, MoTuL
3. Wendelin Egger, D, Kaimann

Klasse 4: Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Karl Holzinger, A, Kaimann
3. Frank Orthey, D, Lola

Gesamtwertung 2. Lauf

1. Johann Haas, A, Austro Vau
2. Rudi Raml, A, Kaimann
3. Robert Auer, A, Austro Vau

Gesamtsieger um den Albrecht Kussmaul Pokal

Johann Haas, A, Austro Vau

Fairnesspunkte erhalten

Siegi Filthaut, Peter Ramann, Thomas Cramer, Daniel Kussmaul

Schnellste Runde

1:53,267 Frank Orthey, D, Lola

3. 3. und 4. Lauf am Hockenheimring (D)

vom 17. bis 19.06.2011 „um das Stuttgarter Rössle“

Ein starkes Starterfeld mit 32 Piloten präsentierte die FV-GP am Hockenheimring. Kleine Wetterkapriolen am Auftag konnten deren Freude am Fahren kaum trüben. Bei allen Trainings- und Wertungsläufen war es trocken – obschon am Sonntagmorgen bis zur letzten Minute offen schien, ob es ein „wet race“ geben würde. Eine Streckenbesichtigungsrunde von Serienkoordinator Frank Orthey im Pacecar gab dann Aufschluss über eine bereits gänzlich trockene Ideallinie. Rennleiter Heinz Weber ließ die Slicks bereiften Fahrzeuge auf die Strecke gehen – und der Himmel hielt bis zur Auslaufrunde die Schleusen dicht. Für Aktiven der FV-Gp konnten im Trockenen ihrer Lieblings-Morgenbeschäftigung nachgehen.



Getümmel im Motodrom: Formel Vau und Super-Vau der FV-Gp

Es gibt in der FV-Gp circa 60 aktive Pilotinnen und Piloten und bei den ersten beiden Veranstaltungen gab es gleich sieben erfolgreiche Premieren: Führen am Red Bull Ring Michael Liebming (A) und Ingolf Sieber (D) aufs Podium, so waren es in Hockenheim Thomas Keßler (A), Manfred Kluth (D), Andreas Dumm (D) und Jens Böhmig (D), die eine erste erfolgreiche Note in der FV-Gp setzten. Auch „Comebacker“ Sigi Filthaut (70), der bereits Ende der 60-er Jahre im Formel Vau saß und heute wie damals den Sport gemeinsam mit seinem Bruder Günter betreibt, fuhr im Autodynamics nach schnellen

Historische Formel Vau Europa e.V.

Trainingsfahrten in Hockenheim zweimal aufs Stockerl, nachdem er in Österreich aus technischen Gründen die Segel streichen musste. Herzlich Willkommen in der FV-Gp-Familie und weiter viel Spaß auf und an der Rennstrecke allen Debütanten!

Übrigens: Wenn Sigi Filthaut, früher leitender Mitarbeiter in der BMW-Rennabteilung nicht schraubt oder fährt, sorgt er ganz nebenbei gemeinsam mit Sieglinde, seiner Frau und Gerold Link für das leibliche Wohl der Aktiven. FV-Gp-Fahren im Rundum-Sorglos-Paket!

Auch die Gästedelegation des HFVE-Sponsors HÄNEL Büro- und Lagersysteme wurde vom eingespielten Catering-Team professionell mit echten Münchner Weißwürsten versorgt!



FV-GP-Catering-Crew: Gerold Link, Sieglinde und Sigi Filthaut

Derart verwöhnt starteten die Fahrerinnen und Fahrer zu den Trainingsläufen. Vorne verwies diesmal der starke Fred Hoenle (Kaimann) den Lola von Frank Orthey um 2 Zehntel auf P 2. Dahinter reihten sich Alfred Ecker im Fuchs, Mark Löffelsender im von seinem Vater gebauten Mo.Tu.L. (Motor Tuning Löffelsender), Martin Bourgondien (B, Celi) und als bester Zweivergaser Jens Böhmig bei seiner allerersten Fahrt im Formel Vau-Rennwagen ein. Die Top-Ten der Startaufstellung komplettierten Gerd Hast nach langer verletzungsbedingter Pause (MoTuL), Siegfried Fischer im Lola, Walter Dietrich im RSM-Tasco und Wendelin Egger im Kaimann.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Astrid Orthey saß in Hockenheim zum ersten Mal im Zweivergaser Maco (Klasse 3) statt im vertrauten Einvergaser Autodynamics (Klasse 1) und kam zunehmend gut in Fahrt, was später der Gleichmäßigkeit, die sie sehr gut „kann“, doch erheblichen Abbruch tun sollte. Die Vorfahrt zwischen den Ortheys konnte allerdings „eilvernehmlich“ geregelt werden, was auch dem Reglement entspricht: Das langsamere Fahrzeug hält die Linie, der Überholende ist verantwortlich für den Überholvorgang, der „eilvernehmlich“ erfolgt. Das funktioniert auch in einem Feld mit erheblichen Leistungsunterschieden (bis zu 150 PS Differenz) seit 6 Jahren völlig problemlos.



**So schaut ein „eilvernehmlicher“ Überholvorgang in der Familie aus:
Astrid (links) und Frank Orthey. Wenn's familiär immer so zugeht ...!**

Diese Berechenbarkeit und sportliche Rücksicht schätzen auch die neu hinzukommenden Fahrer. Kollisionen gibt es in der FV-Gp deshalb so gut wie keine – und auch die Benzingespräche nach den Läufen fallen sportlich kameradschaftlich aus. Gilt es doch von den wahren Heldentaten auf der Strecke zu berichten!



Stilvoll original: Thomas Keßler im ganz frühen Beach, gefolgt von Walter Dietrich im RSM-Tasco



Schneller Debütant: Jens Böhmig im Kaimann vor Fredi Ecker im Fuchs der sich gemeinsam mit Wolfgang Rafflenbeul (außen im Austro Vau) wundert!



Typischer Körperausdruck nach der Premiere: Andreas Dumm im MoTuL

Für Vielfahrer und „racer“ gab es auch in Hockenheim wieder die Möglichkeit eines Doppelstarts in der Formel Historic im Rahmen des HistoCup Austria, unterstützt von der Sponsoringinitiative „taste the race“ von Mitglied Georg Woeber (CH/A).

Gleichmäßigkeits- und Vielfahrer hatten in den Trainingsläufen jedenfalls viel Spaß und kleinere technische Probleme konnten zwischen den Trainingssitzungen meist erfolgreich aussortiert werden. Auch Dank der Unterstützung von „Boxershop“ Anton „Toni“ Seemeier, der für alle eine helfende Hand übrig hatte. Für Thomas Cramer hieß es allerdings zum zweiten Male in diesem Jahr vorzeitig nach Hause fahren. Aber auch da gilt: that's racing. Nach dem Lauf ist vor dem Lauf! Denn: auch Schleiz hat seinen Reiz! Und da sollte es für Thomas dann perfekt laufen!

Walter Grulich im seltenen Rion konnte erst gar nicht starten. Bereits beim Warmlaufenlassen kam erst gar kein Öldruck auf – und die spätere Diagnose in der heimischen Werkstatt ergab einen defekten Ölpumpenantrieb. Andreas Kohler musste nach dem 1. Lauf leider zusammenpacken und auch Georg Woeber hat schon problemfreiere Wochenenden erlebt: Mit abgerissenen Stabigelenken nach Überfahren der materialmordenden Curbs lag der Kaimann doch eher „suboptimal“, was sich für den erfolgsverwöhnten Wahlschweizer in der Startaufstellung mit P 11 auswirkte.



Vorstart in Hockenheim

Der Ablauf in den Wertungsläufen ist in der FV-Gp im Reglement festgelegt und immer gleich. Die Vorstartaufstellung erfolgt nach den gefahrenen Trainingszeiten. Es folgt eine Runde hinter dem Pace Car, an dessen Ende das Feld sich formiert und im fliegenden Start auf die Reise geschickt wird. Bis einschließlich erste Kurve gilt Überholverbot (gelbe Flaggen). Die folgende zweite „freie“ Runde ist in der Regel die Referenzrunde – es sei denn es werden „geheime“ Sektoren als Referenz für die Gleichmäßigkeit herangezogen. Der Wertungslauf endet mit dem Überfahren der Ziellinie nach der festgelegten Zeit (meist 25 Minuten) oder der festgelegten Anzahl der zu fahrenden Runden. Gewertet werden dann - je nach Möglichkeiten der Zeitnahme und der Anzahl der Runden, die die langsamsten Fahrzeuge zurücklegen – die 5 oder die 3 Runden mit der geringsten Abweichung zur Referenzzeit. Wer die geringste Abweichung hat, ist Sieger. Jegliche elektronischen Hilfsmittel sind verboten. Die Fahrer haben unterschiedliche Herangehensweisen: einige versuchen mit immer gleichen Schalt- und Bremspunkten zu operieren, andere vertreten die Auffassung, dass nur „gleichmäßig schnell“ zu zuverlässig guten Ergebnissen führt.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Erschwert wird das gleichmäßige Fahren für alle durch die zahlreichen Überhol- und Überrundungsmanöver, die jegliche Strategie auf eine ernste Probe stellen. Unter diesen Bedingungen erfolgreich gleichmäßig zu fahren ist eine sportliche Herausforderung für die Aktiven, die vor allem eines haben wollen: Spaß auf der Rennstrecke mit Gleichgesinnten in ihren liebevoll und original restaurierten historischen Formel Vau und Super Vau-Rennfahrzeugen.

(Erfreuliche) Überraschungen gab es dann nach recht bewegten Läufen mit viel Action und – natürlich! - Spaß bei der Siegerehrung: Bei seiner FV-Gp-Premiere räumte Thomas Keßler im Beach Car, einem der ältesten und urigsten Fahrzeuge im Feld, den Gesamtsieg ab und gab Gleichmäßigkeitspezialisten wie Siegfried Fischer, Gerd Hinz, Jukka Puurunen oder Martin Märklen das Nachsehen. Im zweiten Lauf begab es sich, dass Serienkoordinator Frank Orthey mit einem nur noch bis 5.600 U/min drehenden Motor haderte und schon ans Aufhören dachte (was angesichts von später gesehenen sieben gebrochenen Ventildedern auch nicht völlig falsch gewesen wäre ...). Hat er aber nicht gemacht. Hat sich aufschnupfen lassen und ist seine Runden weiter gefahren. Hat deshalb zum allerersten Male den Gleichmäßigkeitsgesamtsieg im 2. Lauf gekriegt. Kleine Peinlichkeit bei der Siegerehrung ... Wie überreiche ich mir selbst möglichst unauffällig so einen großen Pokal?



Ergebnisse (Sieger und Platzierte) im Überblick auf den folgenden Seiten

Ergebnisse FV-Gp beim „Stuttgarter Rössle“

1. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Thomas Keßler, D, Beach
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
2. Rob van Hoorn, NL, Beach
3. Tom Ernst, D, RPB

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Martin Märklen, D, Fuchs
2. Gerd Hinz, D, MoTuL
3. Jens Böhmig, D, Kaimann

Klasse 4: Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

1. Siegfried Fischer, Lola
2. Alfred Ecker, A, Fuchs
3. Mark Löffelsender, D, MoTuL

Klasse 7: Moderne Formel Super Vau

1. Karl-Eugen Maag, D, MEGA

Gesamtwertung 1. Lauf

1. Thomas Keßler, D, Beach
2. Siegfried Fischer, D, Lola
3. Alfred Ecker, A, Fuchs

2. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Thomas Keßler, D, Beach
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Manfred Kluth, D, Hick
2. Rob van Hoorn, NL, Beach
3. Wolfgang Rafflenbeul, D, Austro V

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Gerd Hinz, D, MoTuL
2. Martin Märklen, D, Fuchs
3. Andreas Dumm, D, MoTuL

Klasse 4: Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

1. Frank Orthey, D, Lola
2. Fred Hoenle, D, Kaimann
3. Siegfried Fischer, D, Lola

Klasse 7: Moderne Formel Super Vau

1. Karl-Eugen Maag, D, MEGA

Gesamtwertung 2. Lauf

1. Frank Orthey, D, Lola
2. Gerd Hinz, D, MoTuL
3. Thomas Keßler, D, Beach

Fairnesspunkte erhalten:

Walter Grulich, Robert Waschak, Thomas Cramer, Andreas Kohler, Ralf Hartmann, Olaf Immler,
Wendelin Egger, Andreas Dumm, Jelle Erfmann, Frank Orthey, Mark Löffelsender

Schnellste Runde

2:00.988 Fred Hoenle, D, Kaimann

4. 5. und 6. Lauf in Schleiz (D)

vom 08. bis 10.07.2011 „6. Sparkassen Classic Grand Prix“

Erstmals nach mehreren Jahren Pausen kehrte die Historische Formel Vau wieder auf das Schleizer Dreieck zurück – der ältesten deutschen Rennstrecke!

Nachdem die zuletzt 6,8 km lange Naturrennstrecke, die über öffentliche Straßen führte, wegen zu hohen Gefahrenpotenzials nicht mehr gefahren werden konnte, bauten die rührigen Schleizer 2004 eine Kurzanbindung, was heute zu einer rund 3,8 km langen Strecke führt, die öffentliche Straßen und permanente Pisten integriert. Die Strecke wird als eine der wenigen Rennstrecken entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren. Wer sie kennt, schwärmt davon und kommt in der Regel wieder. Denn es gilt in der Kreisen der Historischen Formel Vau: Schleiz hat seinen Reiz!

Das beginnt mit der einzigartigen Fahrerlageratmosphäre mitten im Dorf – die FV-Gp hatte sich dieses Mal auf der alten Start- und Zielgeraden gemütlich eingerichtet.



Aufgereiht in Schleiz:

Rennfahrzeuge der FV-Gp auf der alten Start- und Zielgeraden

Die – einschließlich vier Gaststärtern – insgesamt 29 Starter genossen aber insbesondere die Reize der Strecke, die als Berg- und Talbahn als Miniaturausgabe von Nordschleife und Spa durchgeht. Die Strecke stellt hohe fahrerische Herausforderungen, zumal der Belag auf einigen Passagen uneben ist und die Rennfahrzeuge an manchen Stellen erstaunlich „leicht“ werden. Deshalb braucht die Naturrennstrecke mehr Respekt als eine permanente Grand Prix-Strecke mit Formel-1-tauglichen Sicherheitseinrichtungen. Denn

Historische Formel Vau Europa e.V.

die gibt es in Schleiz in diesem Maße nicht. Einige wenige Kiesbetten und Streckenbegrenzungen vor allem im neuen Teil der Strecke wechseln sich mit Feld, Wald und Wiesen ab. Ausritte sind in der Regel in Schleiz nicht lustig, weil die Fahrzeuge sich einhaken und überschlagen können. Die Strecke hat eine Freigabe für Motorrad- und Seitenwagenrennen, nicht jedoch für Automobile. Daher fuhren die Fahrerinnen und Fahrer der FV-Gp wie alle anderen Autoklassen in Schleiz auch „Paraden“ ohne jegliche Zeitnahme. Die Piloten der Formel Vau durften sich zum Abschluss über das Lob von Veranstalter Wolfgang Grimm freuen, blieben sie doch im Gegensatz zu anderen Autoklassen ohne ernstere Zwischenfälle und Unfälle. Spaß hatten sie dabei alle – das machte das breite Grinsen deutlich, das sich sogar beim Abnehmen der Helme als hinderlich erwies ...



Gemeinsam freuen sich hier Sigi Filthaut und Jukka Puurunen

Jeden Tag – Freitag, Samstag und Sonntag - wurde eine 25-minütige Parade gefahren. Für den Fall, dass keine Gleichmäßigkeitswertung möglich ist, sieht das Reglement der FV-Gp gleiche Punkte für alle Starter, die ins Ziel kommen vor. Zudem werden – wie immer – Fairnesspunkte für diejenigen vergeben, die ausfallen oder ihr Auto zur Strecke bringen und nicht starten können. In Schleiz erhielten alle Starter im Ziel in den Klassen jeweils 30 Punkte und für die Gesamtwertung jeweils 20 Punkte.



Auf geht's! Formel Vau auf dem Schleizer Dreieck

Besonders eindrucksvoll sind in Schleiz auch die vollen Tribünen und das bunte Treiben rund um die Strecke mit zahlreichen Angeboten. Über 12.000 Zuschauer waren nach Veranstalterangaben am Wochenende an der Strecke. Da lohnte es sich schon mal zu winken bei der „cool-down-lap“ nach der Zielflagge! Machen wir bei so viel Begeisterung doch gerne!





Impressionen von der reizvollen Naturrennstrecke



Wir kommen sicher wieder!

Denn: Schleiz hat seinen Reiz!



Statt Pokalen gab es in Schleiz den Rennkalender 2012 vom Veranstalter und einen Siegersekt für alle Aktiven!

5. Aktueller Meisterschaftsstand

Nach 6 von 12 Läufen bietet sich das folgende Bild. Die Spannung bleibt erhalten, denn aufgrund des Wertungsmodus (Punktevergabe abhängig von der Starteranzahl) ist noch alles offen in der FV-Gp 2011!

Klassenwertung

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

1. Filthaut, Sigi (D), Autodynamics 1965	108 Punkte
2. Grulich, Walter (D), Rion 1965	76 Punkte
3. Hintz, Walter (D), APAL 1963	60 Punkte

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Puurunen, Jukka (FIN), VEEMAX 1970	197 Punkte
2. Rafflenbeul, Wolfgang (D), Austro Vau 1969	189 Punkte
3. Van Horn, Rob (NL), Beach 1965 (1970)	187 Punkte

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Hinz, Gerd (D), MOTUL 1972 (1974)	229 Punkte
2. Hasler, Christoph (CH), Fuchs 1972 (1973)	188 Punkte
3. Immler, Olaf (D), ORION 1975	165 Punkte

Klasse 4: Formel Super Vau 1600, luftgekühlt (1971 – 1977)

1. Ecker, Alfred (A), Fuchs 1972	176 Punkte
2. Orthey, Frank Michael (D), Lola 1972	153 Punkte
3. Hoenle, Fred (D), Kaimann 1972	133 Punkte

Klasse 5: Formel Super Vau 1600, wassergekühlt (1978 – 1982)

1. Götz, Wolfgang (D), Lola 1978	60 Punkte
----------------------------------	-----------

Klasse 7: Moderne Formel Vau 1300, luftgekühlt (1977 – 1989)

1. Maag, Karl Eugen (D), Mega LCR 1986	48 Punkte
--	-----------

Gesamtwertung

1. Hinz, Gerd (D), MOTUL 1972	224 Punkte
2. Puurunen, Jukka (FIN), VEEMAX 1970	201 Punkte
3. Van Horn, Rob (NL), Beach 1965	183 Punkte

Alle Ergebnisse auf www.formel-vau.eu unter:

http://www.formel-vau.eu/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=96

6. Weitere FV-Gp-Termine 2011

Weiter geht's mit der FV-Gp 2011 in den Dünen von Zandvoort im August, es folgt der österreichische Salzburgring im September und zum Saisonabschluss geht's im Oktober zum großen Finale und Jubiläum auf die Grand Prix-Strecke des Nürburgrings.

Termine FV-Gp 2011

15. – 17.04.2011	1. und 2. Lauf FV-Gp: Red Bull-Ring
17. – 19.06.2011	3. und 4. Lauf FV-Gp: Stuttgarter Rössle, Hockenheim
08. – 10.07.2011	5. und 6. Lauf FV-Gp: Classic Grand Prix in Schleiz
05. – 07.08.2011	7. und 8. Lauf FV-Gp: Zandvoort
09. – 11.09.2011	9. und 10. Lauf FV-Gp: Salzburgring
07. – 09.10.2011	45. Jahre Formel Vau/40 Jahre Formel Super Vau 11. und 12. Lauf FV-Gp: Nürburgring

Mehr Informationen unter: www.formel-vau.eu

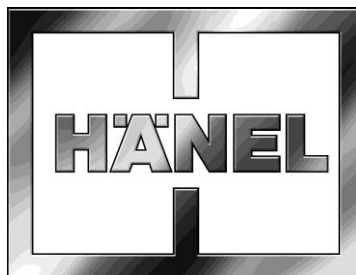
Eine Serie des



Unter dem Dach der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport



Wir werden unterstützt von:



MAHAG



unterstützt



7. Das Jubiläum 2011

1966 wurde in Deutschland erstmalig eine nationale ONS-Meisterschaft der Formel Vau ausgetragen, 1971 erstmalig eine Super Vau-Meisterschaft. Dies nimmt die Historische Formel Vau Europa e.V. und die Formel V Deutschland zum Anlass, die Jubiläen auf zwei Grand Prix-Strecken innerhalb von zwei Wochen zu begehen: Die HFVE richtet das erste Wochenende vom 07. – 09.10.2011 in der Eifel aus, die Formel V Deutschland ist am folgenden Wochenende, 14. – 16.10.2011 am Hockenheimring verantwortlich.

Erwartet werden viele Formel Vau- und Super Vau-Legenden, Fahrer und Teamchefs, zudem Sportfreunde aus Südafrika, den USA und England. Sie alle feiern die größte Nachwuchsrennserie der Welt auf der Rennstrecke: neben Jubiläumsläufen sind auch Demonstrationsrunden auf der legendären Nürburgring-Nordschleife geplant!



So fing es an: Formel Vau im alten Fahrerlager am Nürburgring!

8. Der Verein

Die Historische Formel Vau Europa ist *die* Gemeinschaft der Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen in Europa. Der gemeinnützige Verein mit ca. 160 Mitgliedern aus 8 europäischen Ländern pflegt und bewahrt Geschichte und Technik dieser Erfolgsstory. Die Starterzahlen liegen zwischen 20 und 50 Fahrzeugen. Insgesamt befinden sich aktuell ca. 100 rennfertige Fahrzeuge im Besitz der Clubmitglieder. Die sind Handwerker, Angestellte, Akademiker, junge Mutter, Selbstständige, Rentner, Familien in mehreren Generationen. Die Leidenschaft für Technik und Motorsport mit Formel Vau und Super Vau-Rennfahrzeugen verbindet sie. Gemeinsam mit den Aktiven, Konstrukteuren und Teamchefs von treffen sie sich zwischen März und Oktober auf europäischen Rennstrecken zur „FV-Gp.

Es ist aber nicht ausschließlich das turbulente Geschehen auf den Strecken, das die Aktiven und ihre Familien begeistert, sondern besonders auch das freundschaftliche Miteinander. Die Historische Formel Vau-Familie ist bekannt für ihre Gastfreundschaft und die ansteckende Geselligkeit.

Das Geschehen auf den Rennstrecken bedarf natürlich einer eingehenden Aufarbeitung! Generationen und Nationen übergreifend! In heimeliger Boxenatmosphäre, wie hier am Red-Bull-Ring!





**Fahrerinnen und Fahrer der Historischen Formel Vau Europa 2009 am Hockenheimring
„Die wildeste Rennserie aller Zeiten“ (Rainer Braun)?**

Machen Sie sich selbst ein Bild und besuchen Sie uns auf der Rennstrecke!

**Mail: Vorstand@formel-vau.eu
Mehr Informationen unter: www.formel-vau.eu**

Wir sehen uns an der Strecke!



Herzlichst
Frank Orthey