



Historische Formel Vau Europa e.V.



der Historischen Formel Vau Europa e.V.

Ein Saisonbericht von Frank Orthey

Mit Fotos u.a. von Frank Böhr, Josef Mayrhofer, Jürgen Müller und Astrid Orthey



Eine Serie des



und der OSK

unter dem Dach

der Fahrgemeinschaft

Historischer Rennsport



Wir werden unterstützt von:



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. Der Verein und die FV-GP 2011 | 3 |
| 2. 1. und 2. Lauf am Red-Bull-Ring (A) | 6 |
| 3. 3. und 4. Lauf am Hockenheimring (D) | 13 |
| 4. 5. und 6. Lauf in Schleiz (D) | 20 |
| 5. 7. und 8. Lauf in Zandvoort (NL) | 25 |
| 6. 9. und 10. Lauf am Salzburgring | 33 |
| 7. 11. und 12. Lauf am Nürburgring | 38 |
| 8. Meisterschaftsendstand | 54 |



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

(Foto: Josef Mayrhofer)

1. Der Verein und die FV-GP 2011

Die Historische Formel Vau Europa ist *die* Gemeinschaft der Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen in Europa. Der gemeinnützige Verein mit ca. 170 Mitgliedern aus 9 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.

Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der Historischen Formel Vau Europa e.V. war 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.

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.



2011 feierte die Historische Formel Vau zwei Jubiläen: 45 Jahre Formel Vau und 40 Jahre Formel Super Vau. 1966 wurde in Deutschland erstmalig eine nationale ONS-Meisterschaft der Formel Vau ausgetragen, 1971 erstmalig eine Super Vau-Meisterschaft. Dies nahm 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 richtete das erste Wochenende vom 07. – 09.10.2011 in der Eifel aus, die Formel V Deutschland war am folgenden Wochenende, 14. – 16.10.2011 am Hockenheimring verantwortlich. Mit dabei waren viele Formel Vau- und Super Vau-Legenden, Fahrer und Teamchefs, zudem Sportfreunde aus Südafrika und 9 anderen Nationen. Sie alle feierten die ehemals größte Nachwuchsrennserie der Welt artgerecht auf der Rennstrecke.

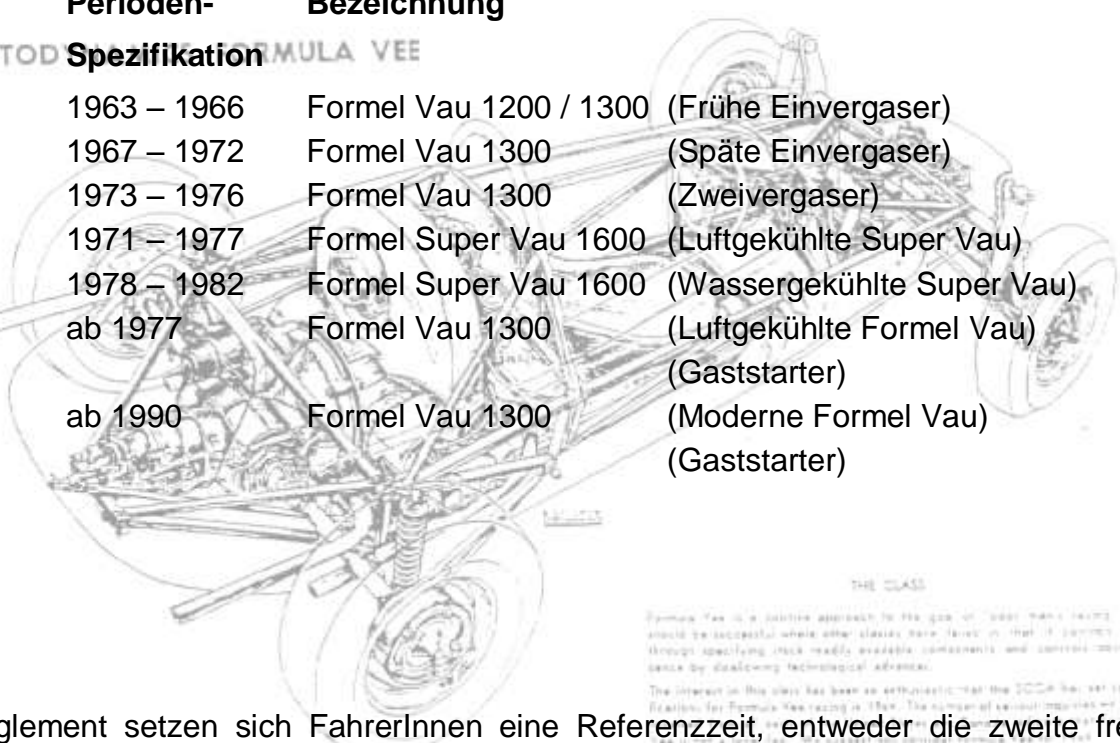


So fing es an: Formel Vau im alten Fahrerlager am Nürburgring!

Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der FV-Gp ermöglicht es allen Aktiven, die Rennfahrzeuge ihrer Motivation, ihren Ambitionen und ihren Fähigkeiten angemessen zu bewegen. 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!

Klassen

| 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) |



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 mitfahren.



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.

Zeitenmäßig 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.

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 ...

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!**



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).

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 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.

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 „einvernehmlich“ geregelt werden, was auch dem Reglement entspricht: Das langsamere Fahrzeug hält die Linie, der Überholende ist verantwortlich für den Überholvorgang, der „einvernehmlich“ erfolgt. Das funktioniert auch in einem Feld mit erheblichen Leistungsunterschieden (bis zu 150 PS Differenz) seit 6 Jahren völlig problemlos.



**So schaut ein „einvernehmlicher“ 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.

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 Gaststartern – 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 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. 7. und 8. Lauf in Zandvoort (NL): Spannung in den Dünen

Die FV-Gp der Historischen Formel Vau Europa gastierte vom 05. bis 07. August auf dem niederländischen Dünenkurs. 19 Fahrer aus 6 Ländern traten zum 7. und 8. Lauf der anspruchsvollen Gleichmäßigkeitsrennserie auf der anspruchsvollen Strecke an. Urlaubszeit und weite Anreise führten dazu, dass das FV-Gp-Feld klein aber fein antrat. In den Niederlanden waren zwei Ex-Arie-Luyendieck-Lolas am Start, Mark Löffelsender trat mit dem von seinem Vater konstruierten MoTuL-Super Vau an, der von Walter Löffelsender (Europameister 1973) selbst betreut wurde und Robert Waschak brachte den Ex-Manfred Schurti Austro Vau aus dem Salzburgerland in die Dünen.



**Mark Löffelsender (vorne) im MoTuL (Motorentuning Löffelsender)
in der Hugenholtz-Bucht**



**Bunte Vielfalt der FV-Gp : Martin Bourgondien im beflügelten Celi Formel Super Vau
(Klasse 4) vor Rob van Hoorn im frühen Beachcar (Klasse 2)**

Im freien Training am frühen Freitagnachmittag ließen es die Piloten zunächst vorsichtig angehen, die Strecke in Zandvoort hat es schließlich in sich und braucht Respekt. An der Spitze die beiden Lyuendieck-Lolas von Frank Orthey und Jelle Erfmann, dahinter folgten die Super Vaus von Rüdiger Mager und Alfred Ecker. Sensationell auf Platz 5 der Zandvoort-Spezialist Jukka Puurunen aus Finnland im Veemax-Einvergaser der Klasse 2 mit immerhin rund 70 PS-Leistungsrückstand auf die Super Vaus! Als Gastfahrer kam Gregor Schulz, rennfahrender Redakteur der Oldtimer Markt von Anfang an gut zurecht. Robert Waschak, weit angereist aus dem österreichischen St. Gilgen musste bereits nach wenigen Runden mit Motorproblemen abstellen, die sich als so gravierend erwiesen, dass das Fahrzeug mit Kolben- und sich anbahnenden Lagerschaden nicht mehr vor Ort repariert werden konnte. Für solche Situationen sieht das Reglement der FV-Gp zwar Fairnesspunkte vor, aber über 2000 km Reise für drei Runden, sind dann doch eine bittere Pille.



Dynamik der Klasse 1: Gastfahrer Gregor Schulz im Apal von 1964

Im Zeittraining, in dem die Startaufstellung ausgefahren wurde, rückte die Spitze erwartungsgemäß dichter zusammen. Mark Löffelsender freute sich an dem erstmals problemlos laufenden MoTuL und kam bis auf dreieinhalb Zehntel an Frank Orthey (beide Klasse 4) heran. Er hätte diesen wohl noch von der „Pole“ verdrängen können, hätte er nicht mit Öldruckproblemen kurz vor Trainingsende abstellen müssen. Dahinter der einzige wassergekühlte Super Vau (Klasse 5) von Rüdiger Mager, gefolgt von Alfred Ecker, Jelle Erfmann und dem Belgier Martin Bourgondien (alle Klasse 4), der an diesem Wochenende mit dem neu aufgebauten Celi einen deutlichen Schritt nach vorne machte. Auf Platz sieben dann der fliegende Finne Jukka Puurunen (Klasse 2) noch vor dem ersten Zweivergaser-Fahrzeug vom Schweizer Christoph Hasler (Klasse 3). Die Top-Ten komplettierten Gerd Hast im MoTuL (Klasse 3) vor Lokalmatador Rob van Hoorn (Klasse 2) im Beach.



Jukka Puurunen (208, Klasse 2) im Veemax sticht vor Christoph Hasler (Klasse 3) im roten Fuchs in die Hugenholtz, beobachtet von Walter Grulich im seltenen Rion (Klasse 1)

Abends erkundeten dann die Piloten der FV-Gp zu Fuß die Rennstrecke und die Ideallinie – unter fachkundiger Anleitung von Günther Filthaut, früher selbst Formel Vau Aktiver und Zandvoort-Insider. Versprechen: „Wenn ihr das so macht, wie ich es euch zeige, seid ihr morgen alle 5 Sekunden schneller!“ Das erprobten die Aktiven dann am Samstag auf dem Weg zum nahen Strand oder nach Amsterdam, denn es fand ganztags ein Langstreckenrennen statt, sodass FV-Gp-Ruhetag angesagt war.



Auf der Suche nach der Ideallinie: FV-Gp-Piloten bei der Steckenbegehung

In den Wertungsläufen am Sonntag gelangen dann aber tatsächlich einigen Piloten Verbesserungen ihrer Rundenzeiten.

Nachdem es Samstagnacht wie aus Eimern geschüttet hatte, fand der 1. Wertungslauf wieder unter trockenen Bedingungen statt. Nun ging es um Gleichmäßigkeit. Die Fahrer setzen in der zweiten freien Runde nach dem fliegenden Start ihre Referenzzeit und die Abweichungen dazu werden für die Klassierung herangezogen: in Zandvoort wurden die drei Runden mit der geringsten Abweichung gewertet. Im 12 Runden-Gleichmäßigkeitsrennen setzte sich vorne die Super Vau-Meute ab. Frank Orthey konnte seinen 1. Startplatz nicht nutzen und wurde bis auf Platz 4 durchgereicht. Was für die Gleichmäßigkeitswertung allerdings ausreichte, um als Klassensieger einzulaufen! Waren es vorne Martin Bourgondien, Rüdiger Mager und Alfred Ecker, die für begeisternde Szenen sorgten, so waren es dahinter insbesondere Jukka Puurunen und Christoph Hasler, die für ein breites Grinsen auf den Rängen – und wohl auch unter ihren Helmen sorgten.



Spannende Szenen lieferten Frank Orthey (Lola, 403, Klasse 4), Rüdiger Mager (Lola, 505, Klasse 4) und Martin Bourgondien (Celi, Klasse 4) in Lauf 2

Im 2. Lauf ein ähnliches Bild, nun aber vorne mit einem Dreikampf zwischen Rüdiger Mager, Frank Orthey und Martin Bourgondien. Während Frank Orthey (Klasse 4) an der Spitze kurz vor dem Ende des Laufs noch von Rüdiger Mager im wassergekühlten Lola (Klasse 5) abgefangen wurde, dem dabei auch noch die schnellste Runde des Wochenendes gelang, drehte Fredi Ecker auf Platz 4 die gleichmäßigsten Runden der Klasse 4 – und wie sich herausstellen sollte auch mit großem Abstand die gleichmäßigsten insgesamt in diesem Lauf. Viele interessante Manöver begeisterten Zuschauer und Aktive, die an diesem Tag merkten, dass sie da wirklichen körperlichen Sport betreiben. Der wunderschöne Dünenkurs geht an die Kondition der Aktiven. Durchschwitzt und mit sichtbarer Freude im Gesicht war für alle Fahrer das Resümee klar: Zandvoort ist immer einer Reise wert!



Spiele im Sand: Piloten der FV-GP in Zandvoort



Gute Idee vom veranstaltenden DNRT (Dutch National Racing Team) um Huub Vermeulen und Ria Waterreus: Pokale einmal anders!

Beste Stimmung insofern bei der Siegerehrung. Die Vorstandsmitglieder Frank Orthey (Vorsitzender und Serienkoordinator) und Wolfgang Rafflenbeul (Verwaltungsvorstand) ehrten Sieger und Platzierte und bedankten sich insbesondere bei der Familie van Hoorn für die Vorbereitung vor Ort und die beste Versorgung mit holländischen Fischspezialitäten. Blumen für die weitesten Anreisen gingen an die Schweizer und österreichischen Sportfreunde!



Gesamtsieger: Alfred Ecker (A, Fuchs, 2. Lauf, links) und Christoph Hasler (CH, Fuchs) 1. Lauf, rechts)

Bei der nächsten Station der FV-Gp wird dann der Anreisespieß umgekehrt. Am Salzburgring geht es vom 09. bis 11. September um weitere Punkte um die noch völlig offene FV-Gp 2011. Finale dann bei den Jubiläumsläufen im Oktober am Nürburgring. Gemeinsam mit der Formel V Deutschland feiert der Verein dort 45 Jahre Formel Vau und 40 Jahre Formel Super Vau. Erwartet werden viele Gaststarter u.a. aus Südafrika und England. Vom 07. bis 09. Oktober wird in der Eifel das größte FV-Gp-Starterfeld in diesem Jahr erwartet.

Die Ergebnisse der Gleichmäßigkeitswertung in Zandvoort

1. Lauf (7. Lauf zur FV-Gp 2011)

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

1. Walter Grulich, D, Rion
2. Frans Parfant, NL, Apal
3. Gregor Schulz, D, Apal

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

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

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Christoph Hasler, CH, Fuchs

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

1. Frank Orthey, D, Lola
2. Alfred Ecker, A, Fuchs
3. Martin Bourgondien, B, Celi

Klasse 5: Formel Super Vau (1978 – 1982)

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Gesamtsieger 1. Lauf

Christoph Hasler, CH, Fuchs

2. Lauf (8. Lauf zur FV-Gp 2011)

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

1. Gregor Schulz, D, Apal
2. Frans Parfant, NL, Apal
3. Walter Grulich, D, Rion

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Rob van Hoorn, NL, Beach
2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
3. Rob den Ottelander, NL, Apal

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Andreas Dumm, D, MoTuL
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Martin Märklen, D, Fuchs

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

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Martin Bourgondien, B, Celi
3. Frank Orthey, D, Lola

Klasse 5: Formel Super Vau (1978 – 1982)

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Gesamtsieger 2. Lauf

Alfred Ecker, A, Fuchs

Fairnesspunkte erhalten
Robert Waschak, A, Austro Vau
Jelle Erfmann, NL, Lola
Mark Löffelsender, D, MoTuL

Schnellste Runde

2:02.072, gefahren von Rüdiger Mager, Lola (Klasse 5)



Formel Vau-Nachwuchs bei der Strecken- und Düneninspektion in Zandvoort

6. 9. und 10. Lauf beim 2. Jochen-Rindt-Revival am Salzburgring: Spannung bei Kaiserwetter

Nachdem sich die beim Fahrerlageraufbau noch reichlich vorhandenen Wolken einschließlich kräftiger Güsse vom berüchtigten Salzburger Schnürlregen verzogen hatten, zeigte sich beim 2. Jochen Rindt Revival am Salzburgring die Sonne. Pünktlich zum freien Training am Samstag dann „Kaiserwetter“, das sich bis Sonntag zu einer schweißtreibenden Spätsommerhitze entwickeln sollte. Die 22 Fahrer der FV-Gp, die am Salzburgring zum 9. und 10 Lauf der FV-Gp um den MAHAG Classic Pokal antraten, genossen es indes sichtlich, dass sie nicht rudern mussten.



22 Fahrer in 5 Klassen am Salzburgring 2011

In den Trainings sortierte sich das Feld erwartungsgemäß in den Klassen, vorne die schnellen Super Vaus. Routinier Fred Hoenle im Kaimann, der seit nunmehr 41 Jahren in der Formel Vau und Super Vau aktiv ist und Georg Wöber (CH) wechselten sich an der Spitze ab. Letztlich hatte der Wahlschweizer die Nase vorn. Dahinter dann im wassergekühlten Lola Wolfgang Götz, vierter Frank Orthey im Lola T 252, diesmal nicht zufrieden mit der Performance, gefolgt von Alfred Ecker (A) im Fuchs.

Sensationell im Maco schnellster Zweivergaser der „Rookie“ Florian Braun bei seinem allerersten Einsatz in der Historischen Formel Vau auf dem insgesamt achten Platz der Zeitenliste. Im Austro Vau Einvergaser wie immer beim Heimrennen schnell, landete Robert Auer auf Platz 10. In der Klasse 1, den frühen Einvergasern und zugleich den ältesten Fahrzeugen im Feld, hatte Siegfried Filthaut in seiner Comebacksaison im

Autodynamics die Nase vorn vor Thomas Kessler im Beach und Walter Grulich im Rion.



Siegfried Filthaut (70, vorne 109) war im Autodynamics schnellster der Klasse 1, Florian Braun (jüngster Fahrer im Feld im Maco mit der Startnummer 348) hatte viel Spaß beim FV-Gp-Debüt!

In den Wertungsläufen der FV-Gp wird gleichmäßig gefahren. Die zweite freie Runde ist die Referenzrunde für alle weiteren. Aus den geringsten Abweichungen ergibt sich die Wertung. Das ermöglicht es auch Fahrern der schwächeren Fahrzeuge um den Gesamtsieg mitzufahren. War es im 1. Lauf noch Routinier Wendelin Egger im bildschönen Zweivergaser Zöllner-Schrägstromvergaser-Kaimann, der als Gesamtsieger ganz nach oben durfte, so siegte im 2. Lauf Thomas Keßler im Beach der Klasse 1 – im formvollendeten klassischen Fahreroutfit in einem der ältesten und schönsten Autos im Feld. Dass es in einem so unterschiedlichen Feld mit Leistungen zwischen 50 und 200 PS nicht immer ganz leicht ist gleichmäßig zu fahren, wissen die Aktiven genau. Akademische Zugänge über die immer gleichen Brems- und Schaltpunkte haben so ihre Tücken, wenn das Überrundungsgeschehen einsetzt. Denn es gilt die Regel, dass das langsamere Fahrzeug die Linie hält, der Überholende die Verantwortung für das Vorbeifahren trägt und der Überholvorgang im Einvernehmen erfolgt. Sportlich rücksichtsvoll ausgetragen führt das zu einem fairen und für die Zuschauer sehr dynamischen Geschehen auf der Strecke. Immer wieder zeigt sich, dass „gleichmäßig“ meistens „gleichmäßig schnell“ heißt.

Damit bietet die FV-Gp ein innovatives Format, bei dem jeder im Rahmen seiner Möglichkeiten die historischen Formel Vau-Fahrzeuge bewegen kann. Es gilt uneingeschränkt: „The cars are the stars!“



Super Vau-Stars: Lola (401) von Siegfried Fischer, Kaimann aus dem „Werksteam“ von Karl Holzinger (415) und Celi (427) von Martin Bourgondien aus Belgien.

Erstmalig gab es für einige Gäste der Historischen Formel Vau die Möglichkeit, im Käfer-Renntaxi von Boxershop-Boss Toni Seemeier Motorsportluft aus der ersten Reihe zu schnuppen. Als erster im Schalensitz des schnellen Rennkäfers: Kaimann-Teamchef Kurt Bergmann, der sich zuallererst darüber wunderte, dass ein Rennauto ein Handschuhfach hat ...



Kurt „Master“ Bergmann im BoxerShop-Rennkäfer mit Toni Seemeier



**Die Gleichmäßigkeitssieger am Salzburgring
Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)**

1. Lauf:

1. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics
2. Walter Grulich, D, Rion
3. Thomas Keßler, D, Beach

2. Lauf:

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

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Lauf:

1. Robert Auer, A, Austro Vau
2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
3. Rob van Hoorn, NL, Beach

2. Lauf:

1. Wolfgang Rafflenbeul, D, Austro Vau
2. Rob van Hoorn, NL, Beach
3. Robert Waschak, A, Austro Vau

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Lauf:

1. Wendelin Egger, D, Kaimann-Zöllner
2. Gerd Hinz, D, MoTuL
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

2. Lauf:

1. Gerd Hinz, D, MoTuL
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Wendelin Egger, D, Kaimann-Zöllner

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

1. Lauf:

1. Fred Hoenle, D, Kaimann
2. Karl Holzinger, A, Kaimann
3. Siegfried Fischer, D, Lola

2. Lauf:

1. Georg Woeber, CH, Kaimann
2. Martin Bourgondien, B, Celi

Klasse 5: Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

1. Lauf

1. Wolfgang Götz, D, Lola

2. Lauf:

1. Wolfgang Götz, D, Lola

Gesamtsieger

Lauf 1

Wendelin Egger (Kaimann, Klasse 3)

Lauf 2

Thomas Keßler (Beach, Klasse 1)

Der **MAHAG-Classic-Pokal 2011** für den Gesamtbesten FV-Gp-Fahrer am Salzburgring ging an: Gerd Hinz, D, MoTuL



Gerd Hinz (MoTuL 301) gewinnt den MAHAG Classic Pokal am Salzburgring

Die **Gesamtwertung um die HÄNEL-Trophy 2011** führt nach dem Lauf am Salzburgring Gerd Hinz im MoTuL mit 296 Punkten, vor Jukka Puurunen aus Finnland mit 243 Punkten und Rob van Hoorn (NL) mit 242 Punkten.

7. 11. und 12. Lauf am Nürburgring: Jubiläums-Finale bei typischem Eifelwetter Vor-Start

Bei der Anreise mochte es Formel Vau-Mann und –Frau nicht glauben. Mit Kurzarm-T-Shirt bekleidet ging es am Donnerstag der Eifel entgegen, unterstrichen von wüsten Wettervorhersagen für das Wochenende. Entgegen der aktuellen Temperaturwahrnehmung wurde auf dem Hinweg noch schnell ein zusätzliches Heizgerät für das FV-Gp-Verpflegungszelt geordert. In der recht sicheren Annahme, dass das wohl doch nicht nötig sein werde.

Weit gefehlt ...

Bereits bei der Ankunft ist es alles andere als „heimelig“. Positiv formuliert liegt recht wechselhaftes Wetter an. Garniert mit heftigsten Schauern. Jedoch nicht solange das Boxershop-Zelt von Christoph Wohn an seinen Truck gebastelt wird. Es wird uns am Wochenende nicht zu ersetzende Dienste leisten. Da noch keine Heizmöglichkeit vorhanden ist, flüchtet sich der Aufbautrupp in die vergleichsweise mollige Box.



Wärmende Enge in den Boxen der Historischen Formel Vau

Der erste Teil der Jubelveranstaltungen anlässlich „45 Jahre Formel Vau und 40 Jahre Formel Super Vau“ findet nach mehrmonatigen Vorbereitungen am Nürburgring statt. Erstmals werden Fahrer aus 9 Nationen in der FV-Gp am Start sein! Besonders freuen sich die veranstaltenden Vereine, die Formel V Deutschland und die Historische Formel Vau Europa darüber, dass 7 südafrikanische Sportfreunde mit ihren Familien dabei sein werden. Sie werden bei den zwei Jubiläumsveranstaltungen innerhalb einer Woche auf

beiden deutschen Grand-Prix-Strecken fahren können: am Nürburgring mit der Historischen Formel Vau Europa und in Hockenheim mit der Formel V Deutschland. Und dazwischen Deutschland und Österreich bereisen.

Eine realistische Einschätzung des deutschen Wetters um diese Jahreszeit ist den Gästen indes nicht allen gelungen. Am Freitagmorgen kommt Henk Swanepoel mit Familie – und alle freuen sich sehr. Und sie tragen alle Shorts – und haben auch ausnahmslos solche dabei! Nachdem vor dem Heizgerät in unserem Zelt eine erste Linderung des Kälteschocks spürbar wird, ist erst mal eine Einkaufstour zum Erwerb witterungsbeständiger Bekleidung für die ganze Familie angesagt.

Für die südafrikanischen Gäste hat uns Volkswagen Classic drei Tourans zur Verfügung gestellt, die die Umsetzung des Programms bei und zwischen den Rennveranstaltungen erst möglich machen.



Toller Support von Volkswagen: drei Fahrzeuge für das Jubiläum

An und auf der Strecke

Die größtenteils am Freitag eintrudelnden Aktiven erwartet zunächst eine umfangreiche Papierabnahme – wie üblich bei Astrid Orthey und Frank Mergenmeier. Da die FV-Gp eine „closed-to-Club“-Serie ist, sind von den Gast- und Erststartern Mitgliedsanträge auszufüllen und viele Unterschriften auf Nennformularen und allerlei Enthftungserklärungen zu leisten. Erfreulicher Weise gibt's zum Jubeln das Veranstaltungssweatshirt für alle Aktiven gratis (und am gesamten Wochenende gerne getragen) dazu, eine Flasche Jubelbier (Spezialabfüllung unseres Sponsors Aldersbacher) sowie eine Ausgabe des tollen Jubiläumssonderheftes unseres Medienpartners Powerslide. Und für den Verzehr „Jubelkarten“ – zum Verjubeln mit Speis und Trank bei Sigi Filthaut und seinem Team!



Tolles Formel-Vau-Sonderheft unseres Medienpartners „powerslide“



Gerne getragen – nicht nur auf dem Podium: Wärmendes „Jubelshirt“!

Die Jubiläumsläufe werden gemeinsam mit der Formel V Deutschland ausgetragen. Daraus ergibt sich ein buntes und faszinierendes Formel Vau-Feld. Vom frühen Formcar, den Mark Waring aus England auf einem bis ins Detail originalgetreu nachgebauten T 1-Renntransporter zum Nürburgring bringt bis zum aktuellen Formel Vau mit Kohlefaser Monocoque. Und dazwischen die gesamte 45 bzw. 40jährige Entwicklung der Formel Vau und Super Vau!



Stimmiges Ensemble: Einer der ersten Formcars zusammen mit dem von Mark Waring (GB) original restaurierten T 1-Renntransporter



So schaut Perfektion aus made by Mark Waring

Das imposante Vau-Feld beginnt nach der obligatorischen Technischen Abnahme am Freitagnachmittag das 1. Training unter für die Fahrer sehr schwierigen Bedingungen. Die Strecke ist extrem rutschig, was zu vielen folgenlosen Drehern und einem fürs Fahrzeug folgenreichen Einschlag von Arno Sommer führt. Vorne auf den Zeitenlisten die modernen Formel Vau-Renner der Formel V Deutschland – allen voran Hendrik Still im RMS Jet 2 - gefolgt von den enttäuschten „historischen“ Super Vau-Piloten, die sich wie auf Eiern oder noch schlimmer fühlten. Besonders ins Auge stechend auf den Ergebnislisten ist die fulminante Leistung von Axel Madsen im Einvergaser-BMWee aus Schweden, der auf Platz 11 kommt und damit sogar einige Super Vaus hinter sich lässt. Die einzige Pilotin im

Feld, Astrid Orthey, hadert mit ihrem Getriebe, das fortan mit aller Konsequenz an diesem Wochenende nur noch den dritten Gang zur Verfügung stellen wollte. Astrid fuhr fortan „Automatik-Formel-Vau“ und hatte dann auch die sich mehr oder weniger diskret einstellenden Frauenwitze zu ertragen ... Erstmals im Feld auch ein Formel Vau mit Straßenzulassung: Joe Welzel war an den Nummernschildern, dem eingeschalteten Licht (was durchaus Sinn machte angesichts des Wetters) und zuverlässig funktionierenden Bremslichtern leicht erkennbar und abgesehen davon auch schnell unterwegs: zweiter im 1. Training.



**Neues Highlight im historischen Feld: der perfekt restaurierte
McNamara von Wendelin Egger**

Für beide Vereine waren die ersten gemeinsamen FV-Gp-Läufe ein Experiment, zu dem es im Vorfeld durchaus geteilte Meinungen gab. Im Dezember 2010 trafen sich die beiden Vorstandsvorsitzenden anlässlich des 45th Anniversary of Formula Vee in Südafrika und heckten dort den gemeinsamen Plan aus, der jetzt zur Umsetzung kam. Bisher waren die beiden Vereine getrennte Wege gegangen – anlässlich des Jubiläums kam es zu einer ersten gemeinsamen Veranstaltung von „modernen“ und „historischen“. Der sichtbare Ertrag war ein einmaliges Feld der Formel Vau-Entwicklung und ein erstes rücksichtsvolles, interessiertes und sportliches Beschnuppern, verbunden mit der deutlichen Reduzierung von Vorbehalten.



Bunte Mischung: Formel Vau-Rennwagen der Baujahre 1964 bis 2010 erstmalig in einem GleichmäÙigkeitsfeld der FV-Gp verbunden

Am Freitagabend wärmte man sich gemeinsam im Verpflegungszelt der Historischen Formel Vau Europa und kam sich so auch jenseits der Strecke näher. Auch die südafrikanischen Sportfreunde waren nun langsam aufgetaut und genossen die bodenständige Atmosphäre sichtlich.



Nachdem Henk Swanepoel (vorne gemeinsam mit Gregg Wilson) auf lange Hosen umgerüstet hatte, schmeckte ihm auch das Aldersbacher Weißbier im Clubzelt der Historischen Formel Vau Europa!

Beim Wertungslauf am Samstagnachmittag verwachten dann viele, die die Wahl hatten mit den gewählten Regenreifen auf abtrocknender Strecke, was zu einer deutlichen Annäherung der modernen Formel V 1300 und der historischen Super Vaus führte. Und zu einer offensichtlichen Erhöhung des Spaßfaktors auf der Strecke. Wie üblich hatten kleine Grüppchen viel sportlichen Spaß miteinander.



Klassenübergreifende Action: Vorne Wolfgang Rafflenbeul (218, Austro Vau) mit Mark Löffelsender im MoTuL-Super Vau (416), hinten Arno Sommer (786) im nach Trainingscrash wieder aufgebauten modernen PRT DRM der „modernen“ Klasse 7. Gleichmäßigkeitssieger wurde Siegfried Fischer im Lola Super Vau vor Martin Bourgondien im Celi Super Vau. Als dritter lief Bernd Bretschneider auf einem modernen Merlin BR ein. Die Klassensiege gingen an Mark Waring im sensationellsten und ältesten Auto des Feldes (Klasse 1), an Rob van Hoorn im Beach (Klasse 2), Thomas Cramer im Javado (Klasse 3), Siegfried Fischer (Klasse 4), Rüdiger Mager (Klasse 5), beide Lola und Bernd Bretschneider in der Gaststarterklasse 7 im Merlin.

Astrid Orthey freute sich über einen nur im dritten Gang zusammengefahrenen 2. Klassenrang – und hatte es wieder mit Automatik-Witzen zu tun. Gerd Hinz, seines Zeichens Gleichmäßigkeitsspezialist wunderte sich über sein Abschneiden und begann ernsthaft – und wie sich zeigen sollte: berechtigter Weise - um die Titelverteidigung zu bangen.

Nach dem Lauf trafen sich die Aktiven in den prall gefüllten Boxen des Nürburgrings mit den Gästen. Unter anderem waren die Urgesteine Anton Konrad (ehemaliger Geschäftsführer der Formel V Europa und später VW-Vorstand), Rainer Braun (Vau-Mann der ersten Stunde mit „Schlips und Kragen“ am Norisring im Cockpit) und Manfred Trint gekommen und genossen es sichtlich, mal wieder über die alten Zeiten zu plauschen. Dabei ergab sich die für Mark Waring neue und sensationelle Erkenntnis, dass sein Formcar das Ex-Rainer Braun-Fahrzeug ist. Die sogleich angegangene Zusammenführung von Mensch und Maschine mündete in angeregten Gesprächen. Nur die Sitzprobe scheiterte am Rücken des Probanden – wie zuvor auch im tollen neu restaurierten McNamara von Wendelin Egger. Auch einen solchen war Braun früher gefahren.



**Zog die Steh- der Sitzprobe vor:
Reporter- und Formel Vau-Legende Rainer Braun**

Beim anschließenden „Meet and Talk“ im Zelt wurden zunächst Anneliese und Walter Löffelsender als Ehrenmitglieder in der Historischen Formel Vau Europa willkommen geheißen. Gewürdigt wurde damit der besondere und eindrucksvolle Beitrag der Familie Löffelsender zur Historie der Formel Vau. In dritter Generation wird nun Formel Vau-Sport betrieben, begründet durch Walter Löffelsender sen., dem früh verstorbenen Ehemann von Anneliese.



Hatten einige Geschichten der Formel Vau auf Lager: die Ehrenmitglieder Anneliese Löffelsender, Walter Löffelsender, Anton Konrad, Moderator Lothar Panten und Rainer Braun (von links)

Moderator und HFVE-Geschäftsführer Lothar Panten entlockte dann der geehrten Anneliese Löffelsender und ihrem Sohn Walter, selbst 1973 Doppelmeister der Formel Vau viele interessante Anekdoten. Als dann Rainer Braun und Anton Konrad die Talkrunde erweiterten, waren sie schnell wieder da: die wilden Geschichten, die die Formel V geschrieben hat und die die heutigen Aktiven immer wieder in fasziniertes Staunen versetzen. Diesmal ging es allerdings besonders auffällig um Frauen in den Stories der Legenden ... Eine bisher eher zurückhaltend geäußerte Seite der „wildesten Rennserie aller Zeiten“. Wir haben verstanden ...



Andächtig staunende Zuhörerschaft bei den Geschichten der Formel Vau

Dieser hochinteressante und unterhaltsame Teil ging nahtlos in den letzten Clubabend der Saison über, der angesichts der sportlichen Trainingszeit am Sonntagmorgen gegen Mitternacht sein Ende fand.

Schade blieb am Samstag nur, dass durch die kurzfristige Absage des Veranstalters die geplante Nordschließen-Demorunde abgesagt wurde. Aber: wir kommen wieder!

Entgegen dem sonst üblichen Format der FV-Gp wurde Sonntagfrüh zum zweiten Mal für den zweiten Wertungslauf der FV-Gp trainiert. Hintergrund: die südafrikanischen Gastfahrer waren erst dann zum Training verfügbar, weil sie unterschiedliche Anreisezeiten hatten. Besonders eindrucksvoll der junge Michael Taylor, der am Samstag noch zwei Läufe zur südafrikanischen FV-Meisterschaft gewonnen hatte (einschließlich Pole Position und schnellster Rennrunde, versteht sich), anschließend in Johannesburg ins Flugzeug sprang, Sonntag um 06.00 Uhr in Frankfurt ankam und um 09.00 Uhr erstmalig in einem modernen Formel Vau saß. 20 Minuten später stand er nach seinem Landsmann Alan Holm auf Platz 2 der Zeitenliste, dicht gefolgt vom ersten „historischen“ Super Vau von Mark Löffelsender, der in dritter Generation den Formel Vau Sport betreibt! Die Zeitenliste versöhnte die „Historischen“ und bestätigt, dass moderne und historische Vau-Fahrzeuge auch vom Potenzial der Fahrzeuge gut zusammen harmonisieren können. Dies ermöglichten auch die Fahrer durch ihre sportliche Rücksichtnahme, die für die FV-Gp so bezeichnend ist. Hier sollen alle im Rahmen ihrer Möglichkeiten ihren Spaß haben können.

Vor dem 2. Wertungslauf war dann ein interessanter Fototermin angesagt. In Anlehnung an das zeitgenössische Foto von 1965 sollte das 37 Fahrzeuge starke Feld im Alten Fahrerlager fotografiert werden. Was auch reibungslos so klappte und ziemlich eindrucksvoll war.



Damals und ...

... heute!



Anschließend wurde dann ein weiteres Foto nur mit den Einvergäsern produziert, was (ausgenommen der modernen Fahrerbekleidung) eine deutlich „historische“ Atmosphäre versprüht. Auch Dank kleiner Aufräumarbeiten im alten Fahrerlager (im Nachhinein am PC ...).



Der zweite Wertungslauf bildete den tatsächlichen Abschluss der Läufe des RGB-Saisonfinales am Nürburgring. Um 16.00 Uhr ging es zum Finallauf der diesjährigen FV-Gp auf die trockene (!) Eifelrennstrecke!



Eindrucksvolles Formel Vau-Feld in der Einführungsrunde

Bei diesen Bedingungen kam bald das bekannte FV-Gp-Feeling auf und es boten sich bunt gemischte Formel Vau-Bilder der verschiedenen Klassen.



Spannendes Treiben der Einvergaser-Meute mit Tom Ernst (202, RPB), Peter Ramann (228, RPB), Christian Hintz (104, Apal) und Wendelin Egger (213, McNamara)

Auch der Autor dieser Zeilen war mittendrin statt nur dabei und voll ausgelastet mit einem interessanten Ringen mit Christoph Hasler (CH) im Fuchs Super Vau. Nach einem Dreher von Christoph gingen beide getrennte Wege und der nun unverstellte forschende Blick in den Rückspiegel ließ eine aerodynamisch gewöhnungsbedürftige Modifikation am Heckflügel des Lola erkennen. Grund genug sofort aufzugeben, um niemanden zu gefährden. Letztlich bedeutete das – der ehrgeizigen Teampartnerin zum Leidwesen – den Verlust einer guten Platzierung in der erstmals ausgefahrenen Teamwertung. Denn: gemäß FV-Gp-Reglement müssen alle Fahrer die Zielflagge sehen.



**Nein, ein verstellbarer Heckflügel war im Super Vau-Reglement
nie vorgesehen ... (und Flügel erst seit 1975)**

Auch der Gesamtsieger saß in einem Lola T 252, der erstmals wirklich richtig gut funktionierte nach vielen kleinen Anfangsschwierigkeiten in dieser Saison. Jelle Erfmann (NL) war dabei auch gleichmäßig und sahnte den Gesamtsieg vor Daniel Kussmaul im Kaimann und Michael Taylor im modernen RMS Jet ab! Die Klassen gewannen im 2. Lauf Mark Waring (GB) trotz einer unglücklichen Kollision, Robert Waschak (A) im Austro Vau, Wiederholungstäter Thomas Cramer im Javado, Jelle Erfmann, Rüdiger Mager (beide Lola) und der beeindruckende Youngster Michael Taylor aus Südafrika, der am nächsten Wochenende bei der Kart WM im italienischen Lonato am Start sein sollte. Mikey gewann natürlich auch die Teamwertung der Klasse 7 gemeinsam mit Joachim Lutz!



Youngster in der Formel Vau: Michael Taylor (SA) auf dem Stockerl ganz oben mit Teampartner Joachim Lutz machte gewaltig Eindruck!

Nach der Zieldurchfahrt waren sich alle einige, dass dieser erste Teil der Formel Vau-Jubelfeiern ein voller Erfolg war: auf und bei den vielen eindrucksvollen Begegnungen jenseits der Strecke.

Bei der nachfolgenden Siegerehrung wurden alle Sieger und Platzierten geehrt. Draußen Eifelwetter, drinnen die schöne und ansteckende FV-Gp-Stimmung. Mit der südafrikanischen Nationalhymne zu Ehren der 7 Gaststarter aus Südafrika fand das Wochenende einen berührenden Abschluss.

Ein tolles Jubiläum einer tollen Idee machte anschließend einen kurzen Boxenstopp – denn eine Woche später sollte es nach einem Besuchsprogramm mit den Gästen aus Südafrika am Hockenheimring weitergehen!

Aber das ist eine andere – schöne – Geschichte.



Die Gleichmäßigkeitssieger am Nürburgring



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

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

1. Lauf:

1. Mark Waring, GB, Formcar
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics

2. Lauf:

1. Mark Waring, GB, Formcar
2. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics
3. Christian Hintz, D, Apal

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Lauf:

1. Rob van Hoorn, NL, Beach
2. Wolfgang Rafflenbeul, D, Austro Vau
3. Axel Madsen, SWE, BMVee

2. Lauf:

1. Robert Waschak, A, Austro Vau
2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax
3. Rob van Hoorn, NL, Beach

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Lauf:

1. Thomas Cramer, D, Javado
2. Astrid Orthey, D, Maco
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

2. Lauf:

1. Thomas Cramer, D, Javado
2. Gerd Hast, D, MoTuL
3. Ingolf Sieber, D, Fuchs

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

1. Lauf:

1. Siegfried Fischer, D, Lola
2. Martin Bourgondien, B, Celi
3. Frank Orthey, D, Lola

2. Lauf:

1. Jelle Erfmann, NL, Lola
2. Daniel Kussmaul, D, Kaimann
2. Martin Bourgondien, B, Celi

Klasse 5: Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

1. Lauf

1. Rüdiger Mager, D, Lola

2. Lauf:

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Klasse 7: Formel Vau 1300 (ab 1990, moderne Formel Vau, Gaststarter)

1. Lauf

1. Bernd Bretschneider, D, Merlin BR
2. Winfried Kornmeyer, D, KOGO PV 1
3. Joachim Lutz, D, RMS Jet 2

2. Lauf:

1. Michael Taylor, SA, RMS Jet 2
2. Ben Pienaar, SA, KOGO PV 1
3. Symm Grobler, SA, RMS Jet 2

Gesamtsieger

Lauf 1

Siegfried Fischer, D, Lola

Lauf 2

Jelle Erfmann, NL, Lola

Teamwertung Klasse 7

1. Scuderia Vino Rosso: Michael Taylor, SA und Joachim Lutz, D, RMS Jet 2
2. Team 13: Alan Holm, SA und Dirk Kornmeyer, D, KOGO PV 2
3. Team Krombacher: Henk Swanepoel, SA und Arno Sommer, D, PRT DRM

Teamwertung gesamt:

1. Team GerMar: Gerd Hast Gerd, D, MoTuL und Martin Bourgondien (B), Celi
2. Team Klammer-Russi : Christoph Hasler, CH, Fuchs und Alfred Ecker, A, Fuchs
3. Scuderia Vino Rosso: Michael Taylor, SA und Joachim Lutz, D, RMS Jet 2

Den **Bilstein-Pokal** für den gesamtbesten FV-Gp-Fahrer gewann:

Martin Bourgondien, B, Celi



8. Endstand der FV-Gp 2011 um die HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau-Fahrzeuge

Klassenwertung

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

| | |
|--|------------|
| 1. Siegfried Filthaut, D, Autodynamics | 163 Punkte |
| 2. Walter Grulich, D, Rion | 141 Punkte |
| 3. Thomas Kessler, D, Beach | 111 Punkte |

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

| | |
|--|------------|
| 1. Rob van Hoorn, NL, Beach | 227 Punkte |
| 2. Jukka Puurunen, FIN, Veemax | 225 Punkte |
| 3. Wolfgang Rafflenbeul, D, Austro Vau | 221 Punkte |

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

| | |
|-------------------------------|------------|
| 1. Gerd Hinz, D, MoTuL | 239 Punkte |
| 2. Martin Märklen, D, Fuchs | 223 Punkte |
| 3. Christoph Hasler, D, Fuchs | 211 Punkte |

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

| | |
|--------------------------------|------------|
| 1. Frank Orthey, D, Lola | 206 Punkte |
| 2. Siegfried Fischer, D, Lola | 204 Punkte |
| 3. Martin Bourgondien, B, Celi | 201 Punkte |

Klasse 5: Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

| | |
|---------------------------|------------|
| 1. Wolfgang Götz, D, Lola | 108 Punkte |
| 2. Rüdiger Mager, D, Lola | 96 Punkte |

Klasse 7: Formel Vau 1300 (ab 1990, moderne Formel Vau, Gaststarter)

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 1. Bernd Bretschneider, D, Merlin BR | 53 Punkte |
| 2. Kornmeyer, Winfried, D, KOGO PV 1 | 49 Punkte |
| 3. Maag, Karl Eugen, D, MEGA LCR | 48 Punkte |

Gesamtwertung der FV-Gp 2011

| | |
|--------------------------------|------------|
| 1. Rob van Hoorn; NL, Beach | 309 Punkte |
| 2. Gerd Hinz, D, MoTuL | 296 Punkte |
| 3. Jukka Puurunen, FIN, Veemax | 295 Punkte |

Damenwertung

| | |
|---------------------------|------------|
| 1. Astrid Orthey, D, Maco | 155 Punkte |
| 2. Coco Türk, D, Apal | 26 Punkte |



In der Mitte der Neuauflage des Historischen Fotos von 1965 im Alten Fahrerlager im Oktober 2011 mit der Startnummer 216 im Beach Car der Clubmeister um die HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau-Fahrzeuge in der FV-Gp 2011:

Rob van Hoorn aus den Niederlanden!



Zeigte 2011, dass es auch in einem der frühen Einvergaser Fahrzeuge gleichmäßig schnell nach ganz vorne geht:

Rob van Hoorn (216, NL) im Beachcar (hier in Schleiz, Foto: Müller)



Familienbande – immer mit dabei: Das holländische Formel Vau-Urgestein Jaap van Hoorn (Vater von Rob) und Robs Sohn Ruben



Rob van Hoorn in Siegerlaune im Juni in Hockenheim

*Allen Siegern und Platzierten herzliche Glückwünsche!
Den aktiven Fahrerinnen und Fahrer herzlichen Dank für die schöne
Premiersaison der Fv-Gp 2011!*

Die große Siegerehrung findet im Rahmen der Mitgliederversammlung am 11.02.2012 in Aldersbach statt.



Frank Orthey

Mehr Informationen unter: www.formel-vau.eu

Eine Serie des



und der OSK

Unter dem Dach der Fahrgemeinschaft Historischer Rennsport



Wir werden unterstützt von:



unterstützt

