

Historische Formel Vau Europa e.V.



2012

um die HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau Fahrzeuge



Die gesamte  
Formel Vau-Geschichte  
in einem Feld

Eine Serie des



unter dem Dach

der Fahrgemeinschaft

Historischer Rennsport



Saisonbericht 2012

Wir werden unterstützt von:



unterstützt



Kontakt: Dr. Frank Michael Orthey, Vorsitzender des Vorstands  
Tel.: 0049(0)89/42001281 Mail: [vorstand@formel-vau.eu](mailto:vorstand@formel-vau.eu)  
Mehr Informationen unter: [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)

**Inhalt**

	<b>Seite</b>
<b>1. Der Verein und die FV-Gp 2012</b>	<b>3</b>
<b>2. 1. und 2. Lauf am Red-Bull-Ring (A)</b>	<b>6</b>
<b>3. 3. und 4. Lauf in Zandvoort (NL)</b>	<b>10</b>
<b>4. 5. und 6. Lauf in Hockenheim (D)</b>	<b>19</b>
<b>5. 7. und 8. Lauf in Oschersleben (D)</b>	<b>24</b>
<b>6. 9. und 10. Lauf am Salzburgring (A)</b>	<b>32</b>
<b>7. 11. und 12. Lauf am Nürburgring (D)</b>	<b>39</b>
<b>8. Nach dem Finale am Nürburgring: die Meister der FV-Gp stehen fest!</b>	<b>42</b>



### **1. Der Verein und die FV-Gp 2012**

Die Historische Formel Vau Europa ist *die* Gemeinschaft der Formel Vau und Super Vau-FahrerInnen in Europa. Der gemeinnützige Verein mit aktuell ca. 210 Mitgliedern aus 11 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. Durchschnittlich starteten in der Saison 26 Formel Vau und Super Vau-Piloten bei den Läufen, insgesamt fuhren übers gesamte Jahr 61 FahrerInnen in die Punktwertung.

Das anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsformat der Historischen Formel Vau Europa e.V. war 2012 wieder 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 Zandvoort (NL), in Hockenheim, in Oschersleben, auf dem Salzburgring (A) und dem 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 1964. 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!

Laut Reglement setzen sich FahrerInnen eine Referenzzeit, entweder die zweite freie Runde des gestarteten Laufes, die schnellste Runde, die sie im jeweiligen Lauf fahren oder eine (ihnen unbekante) 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.





Aktive der FV-Gp 2012 in Hockenheim

Klassen in der 

Klasse	Perioden-Spezifikation	Bezeichnung
Klasse 1	1964 – 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)

**Gastklassen**

Klasse 6	1977 bis 1992	Formel Vau 1300 (Luftgekühlte Formel Vau)
Klasse 7	1990 bis 1992	Formel Vau 1300 (Moderne Formel Vau)

**Läufe zur Clubmeisterschaft um die FV-Gp 2012**

14. - 15.04.2012	1. und 2. Lauf: Red Bull Ring (OSK)
18. – 20.05.2012	3. und 4. Lauf: Zandvoort (OSK)
15. – 17.06.2012	5. und 6. Lauf: Hockenheim (DMV)
06. – 08.07.2012	7. und 8. Lauf: Oschersleben (DMV)
07. – 09.09.2012	9. und 10. Lauf: Salzburgring (OSK)
05. – 07.10.2012	11. und 12. Lauf: Nürburgring (DMV)



Mehr aktuelle Informationen unter: [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)



- eine Serie im Rahmen der





## **2. Saisonöffnung am Bullenring**

### **1. und 2. Lauf am 14. und 15.04.2012 am Red-Bull-Ring (A)**

Im unmittelbaren Vorfeld des diesjährigen Saisonauftaktes der Historischen Formel Vau Europa e.V. gab es einige überraschende und unerwartete sportrechtliche Turbulenzen, insbesondere um die Lizenzen der Aktiven. Letztlich konnten diese durch die sehr gute Unterstützung der OSK (oberste österreichische Sportbehörde in Wien) für dieses Mal problemlos ausgeräumt werden, begleiteten die junge Serie aber über die gesamte Saison hinweg.

Mitte April war es dann soweit: Die *FV-Gp* (Formel-Vau-Gleichmäßigkeitsprüfung) startete auf dem Red Bull-Ring in ihre neue Saison auf der Strecke. 27 FahrerInnen hatten genannt, 25 traten in den Klassen 1 – 4 der Serie an und konnten angesichts der Wettervorhersage anspruchsvolle Bedingungen erwarten. Der Wettergott schwenkte aber dann doch noch um und verschonte am Sonntag einen kleinen Fleck in der Steiermark vor den Regenmassen, die rundum niedergingen. Somit war alles geboten, was ein runder Saisonauftakt braucht: Regentraining, durchwachsenes Zeittraining und trockene Wertungsläufe. Somit konnten unter allen Wetterbedingungen wichtige Erfahrungen gesammelt werden.

Sportlich gilt es in der *FV-Gp*, die historischen Formel Vau und Super Vau-Rennfahrzeuge möglichst gleichmäßig zu bewegen. Gemessen einer Referenzrunde werden die jeweils geringsten Abweichungen der 3 besten Runden zur Wertung herangezogen. Da aus Sicherheitsgründen nach Trainingszeiten fliegend gestartet wird, fahren die verschiedenen Klassen auf der Strecke meist zusammen und die Aktiven haben gleichmäßig viel Spaß miteinander auf der Strecke.

Im Training waren erwartungsgemäß die luftgekühlten Super Vaus der Klasse 4 in der Zeitenliste vorne, allen voran der Wahlschweizer Georg Wöber vor Daniel Kussmaul und Fred Hoenle (alle Kaimann). Letzterer war bereits 1971 am damaligen Österreicherling mit dabei und macht Formel Vau seit 1969! Toll die drittbeste Zeit im Kaimann-Zweivergaser der Klasse 3 vom Linzer Rudi Raml und die fünfte Zeit im Einvergaser „Hick“ der Klasse 2 von Youngster Robin Kluth.



### **Volles FV-Gp-Feld am „Bullenring“**

Wenig Glück hatte beim Auftakt leider das Kaimann-Werksteam um Kurt „Master“ Bergmann und Karl Holzinger, die zunächst mit Benzinproblemen haderten und dann wegen Ölverlust aufgeben mussten. Tom Ernst, der aus Bad Oldesloe angereist war, hatte Motorschaden im Zeittraining. Nachts wurde dann der vom Finnen Jukka Puurunen zur Verfügung gestellte Ersatzmotor eingebaut und der Pechvogel aus dem hohen Norden startete zum 2. Wertungslauf, den er souverän in der Gleichmäßigkeitswertung anführte. Um dann kurz vor Schluss mit festgegangenem Motor zu kapitulieren. Damit zählte auch der edle Spender aus Finnland zu den Pechvögeln, zumal er selbst auch mit Motorenproblemen am Veemax aufgeben musste. Die Serienkoordinatoren entschieden, Tom Ernst (RPB) mit einem Pechvogelpokal zu trösten. Die Geschichte des Motorenwechsels zeigt, wie die Formel-Vau-Familie tickt: Das ist „Motorsport für Jedermann“, wo jedermann sportlich hilft!

Auf der Strecke wird dann zum gegenseitigen Spaß gefightet. Wie die Punkteabstände zeigen, sind die Abstände der gefahrenen Rundenzeiten meist sehr gering. Das spricht für eine hohe fahrerische Qualität in der FV-Gp der Historischen Formel Vau. Umso anspruchsvoller ist es, sich in der Wertung vorne zu platzieren.





### **Nächtlicher Motorenwechsel unter den wachsamen Augen von Serien TK Knut Wartenberg**

Diese Erfahrung musste auch der Klasse 1 Rückkehrer und Chronist Frank Orthey machen, der im vergangenen Jahr noch im Lola Super Vau unterwegs war. „Back to the roots“ hieß es für ihn 2012 im Autodynamics von 1965. Zwar gelang die Wiedereingewöhnung ganz gut, aber in der Gleichmäßigkeitswertung rangierte der einzige Starter der frühen Einvergaser dann doch eher im Mittelfeld. Auf der Strecke kam der Genuss beim „Spielen“ mit dem FV-Gp-Champ von 2011 Rob van Hoorn und den beiden Austro Vaus von Johann Haas und Wolfgang Rafflenbeul aber nicht zu kurz. Teamkollegin und Ehefrau Astrid Orthey haderte wie im Jahr zuvor mit Schaltproblemen und fuhr sich zudem auch noch einen Plattfuß ein. Erst im zweiten Wertungslauf zeigte die momentan einzige Frau im Feld mit einem dritten Platz in der Klasse ihre Gleichmäßigkeitsstärke.

Hoch her ging es in der stark besetzten „späten Einvergaserklasse“ (Klasse 2). Alleine 6 Austro Vau – ehemals von Porsche Salzburg gebaut - waren im Feld vertreten. Und wurden beherzt bewegt. Allen voran der Lokalmatador Michael Liebming, der es im Training gar auf Position 10 schaffte und den 2. Lauf in der Klasse für sich entscheiden konnte.



## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Wenig Fortune hatte der neue Technikvorstand der Historischen Formel Vau Robert Waschak, Clubmeister von 2010. Erst bremsten ihn technische Schwierigkeiten ein, dann kam der schnelle Mann aus St. Gilgen in keinen guten Rhythmus.

Peter Landmann (A, Austro Vau) und Thomas Schmidt (D, Fuchs) hießen diesmal die beiden Erststarter in der FV-Gp. Beide dürfen jetzt als nachhaltig infiziert angesehen werden – und Peter Landmann gelang in seinem 1. Wertungslauf auch gleich noch der Klassensieg!

Im Laufe der Saison werden noch zahlreiche neue Fahrzeuge und Fahrer in der aufstrebenden historischen Serie erwartet, die am Red-Bull-Ring einen runden Saisonauftakt hinlegte.



**Die FV-Gp-Siegetypen am Red-Bull-Ring**

### 3. Spielen im Sand mit Beschränkungen

Der 3. und 4. Lauf der FV-Gp 2012 in Zandvoort (18. – 20.05.2012) mussten als leise Paraden gefahren werden. Psssst!



**Gemischt war nicht nur das Wetter in den holländischen Dünen ...**





### Vorgeschichte

Nachdem unmittelbar vor dem Red-Bull-Ring klar geworden war, dass der DMSB in 2012 keine Auslandsfreigaben mehr erteilt, wurde für die ersten beiden Läufe der FV-Gp in der Steiermark mit ausgezeichneter Unterstützung der OSK in Wien eine pragmatische Lösung gefunden, die für die Aktiven ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand blieb. Parallel starteten die Bemühungen um eine Lösung des Lizenzthemas für Zandvoort. Einige Mailfluten und Telefonexzesse später war es dann soweit: letztlich wurde klar, dass es keine Möglichkeit für die Serienkoordinatoren gab, das FV-Gp Gleichmäßigkeitsformat in Zandvoort auszutragen. Es durften nur „Demonstrationen“ gefahren werden.



**Testen 2 x 30 Minuten am Freitag  
Linie lernen vom Lokalmatador  
Rob van Hoorn in der  
Hugenholtz Bucht**



**Neu im Feld: der Ex Bill-Scott-Royale von Wolfgang Rafflenbeul (links), rechts fährt Tom Ernst noch, hinten kündigt sich einstweilen der nächste Motorschaden an**



## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Premiere und zugleich Comeback feierte Günter Filthaut im wunderschönen Lola Super Vau und nach einige Eingewöhnungsrunden lief es für den Routinier immer besser. Das Pech ereilte allerdings wieder einmal Tom Ernst im RPB. Und wieder war es der dritte Zylinder, der den Dienst einstellte. Nach bisher rekordverdächtigen 3 Motorschäden in diesem Jahr, sah Tom von einem weiteren Reparaturversuch a la Red-Bull-Ring ab, packte zusammen und vertrat fortan die FV-Gp bei der Rennleitung im Turm.

### **Die Geschichte geht weiter**

Die Anwesenheit eines Serienvertreters bei der Rennleitung war eines der Ergebnisse einer Besprechung mit dem Rennleiter am Freitag, wo die schon beendet geglaubte unendliche Geschichte aus dem Vorfeld eine dramatische Fortsetzung und ihren vorläufigen Höhepunkt fand. Bitteres Ergebnis: es dürfen wegen neuer Auflagen der Sportbehörden nur „Paraden“ gefahren werden. Das hieß konkret: Überholverbot auf Start und Ziel einschließlich Tarzan Bucht, zwei Führungsfahrzeuge fahren im Feld mit usw. Mit einigen nachvollziehbaren verständnislosen Bemerkungen zum europäischen Gedanken im Motorsport und zur „Förderung des Club- und Breitensports“ nahmen die meisten Aktiven die Änderungen mit Gelassenheit zur Kenntnis. Und begaben sich bald darauf zum ersten „Paradieren“ auf die Strecke. Mit dabei jetzt auch Robert Waschak, der mit zwei kleinen Pausen die rund 1100 km vom Wolfgangsee unter die Räder gebracht hatte – und der inständig darauf hoffte, nicht wie im vergangenen Jahr nach wenigen Runden den Rückweg antreten zu dürfen. Robert schaffte es aber bereits in der ersten Parade, seine gefahrenen Runden von 2011 um mehrere 100 % zu toppen.



**Links: Robert Waschak (220) und Frank Orthey wie in alten Zeiten. Rechts Christoph Hasler im luftgekühlten Fuchs Super Vau (Klasse 4) vor Joe Welzel und dem ältesten Starter im Feld Manfred Benninger in ihren Klasse 7 Formel Vau 1300, dahinter Rüdiger Mager im völlig neu abgestimmten Lola T 620 der wassergekühlten Super Vau (Klasse 5).**

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Gewöhnungsbedürftig die mitfahrenden Führungsfahrzeuge, die sich Mühe gaben, ihrer Aufgabe umsichtig nachzukommen. Es bleibt aber das Risiko, dass zivile PKW von hinten nahende Formelautos oft in den Rückspiegeln nicht oder erst zu spät sehen können. Eingeschlossen harmloserer Absurditäten, die manchen uneingeweihten Zuschauer begeisterten oder je nachdem amüsierten oder verwunderten. „Toll, wie der das Safety Car versägt ...“ Eigentümlich. Ob diese wohlwollende „Lösung“ die Sache sicherer gemacht hat, ist aus Sicht des Chronisten und Serienkoordinators fragwürdig.

Die Aktiven machten das Beste aus den Bedingungen und gingen auf der Strecke wie üblich umsichtig und mit großem Respekt und sehr diszipliniert miteinander um. Ganz neu dabei in der FV-Gp: Manfred Benninger, Formel Vau-Urgestein in der Gastklasse 7 und mit 79 der älteste Aktive, Joe Welzel, ebenfalls in der Klasse 7 der modernen Formel Vau unterwegs, Comebacker Günter Filthaut mit dem Lola Super Vau (Klasse 4), Marco Wittkuhn als Gastfahrer im Apal von Walter Hintz (Klasse 1) sowie Jan Tjassing im Kaimann Zweivergaser und später als Gaststarter Bart Kuipers (Klasse 3).

Hätte auch so schön sein können ... Nach genau 13 Minuten war's dann vorbei mit dem ohnehin eingeschränkten Spaß. Entgegen der Verabredung von Freitag mit dem Rennleiter wurde den zu lauten Fahrzeugen (92 dbA) nicht wie üblich die schwarze Flagge gezeigt, sondern der Lauf wurde wegen insgesamt überschrittenem Geräuschemissionslimit abgebrochen. Das machte berechtigterweise bei einigen Aktiven Unmut – und bei Projektleiter und Vorstand auch. Trotz Intervention bei Rennleitung und Veranstalter sollte auch dies noch nicht das Ende der Zumutungsfahnenstange sein.



**Blieben gelassen angesichts der Umstände: die FV-Gp-ler am Vorstart in Zandvoort.**

**Rechts Ehrenmitglied Walter Löffelsender mit seinem MoTuL-„Werksfahrer“ Mark,  
Samstag dann Geburtstagskind**



## Historische Formel Vau Europa e.V.

---

Da es sportlich erzwungenermaßen nichts zu gewinnen gab, lobte die Historische Formel Vau Europa zwei mal 3 Ehrenpreise aus, die von einer strengen Jury vergeben wurden: Ruben van Hoorn, Astrid Orthey und Wolfgang Götz prämierten die „Schönste Präsentation“ (Fahrstil, Fahrzeug, Fahrerlagerauftritt) sowie „Engagement“ (Formel: Anreise-Km mal Lebensalter dividiert durch Gewicht). Leicht war's nicht, aber Spaß hat's ihnen dann doch gemacht ...

### Fahrerlagerauftritte



Auch im zweiten Lauf wurde wieder Fahrtzeit abgeknappst – diesmal wegen einer Verzögerung in einem anderen Rennen. Nun schwoll doch dem ein oder anderen der Kamm etwas stärker an. Abends gab's dann die fällige Aufarbeitung ...



### Gelassenheit siegt! Zandvoort-Projektleder Rob van Hoorn und FV-Gp-Zandvoort-Sponsor Jaap van Hoorn



Als kleine Entschädigung hatte irgendjemand für Sonntagmorgen die Schleusen geöffnet und aus den Sandspielen wurden für einmal Wasserspiele. Das erfreute nicht alle, aber diejenigen, die fuhren, hatten viel Spaß.

Wie anderen Ortes, z.B. am Salzburgring üblich – und übrigens vom Veranstalter dort empfohlen – rollten die meisten Piloten mit Regenjacke zum Vorstart. Und trafen dort erstmals auf die Offiziellen, die es sonst übrigens bei Paraden nicht geben darf (und auch nicht gab). Für einmal waren sie da und als sie wieder weg waren, hatte die Helfer am Vorstart 10 Regenjacken und die Fahrer keine mehr an. Auch das sollte - Ab- und Anschnallhektik mal ausgenommen - keine bleibende Spaßbremse sein, steigerte aber das keimende Unverständnis über die Organisation und die Maßnahmen von Veranstalter und Rennleiter weiter. Auf der Strecke war das vergessen und ein sensibler Gasfuß durfte tatsächlich fast 20 Minuten (statt der 25 im Vertrag zugesicherten) tätig werden. Das gelang auch meist gut, nur Thomas Cramer touchierte nach einem harmlosen Dreher leicht einen Reifenstapel – und sorgte damit dafür, dass im Anschluss, gehämmert, gebogen und geschraubt werden durfte. Rechtzeitig bis zum nächsten Lauf, versteht sich. Einschließlich perfekter Spureinstellung durch Joe Welzel.

### Wasserspiele in den Dünen ...



... und die Folgen



Derart begossen und nun auch mit einer ziemlich coolen Regenerfahrung in Zandvoort erstversorgt, wurde geschraubt und die abschließende Parade vorbereitet. Der Himmel riss auf, tolle Bedingungen für einen nun hoffentlich krönenden Abschluss. Pünktlich und diszipliniert wie immer standen alle 21 Fahrer um 12.50 Uhr am Vorstart. Und standen ... und standen ... und standen ... Von der Rennleitung keine Information. Nicht besetzt. Die Marschalls wussten von nix – Auskunft des Veranstalters später: bei Paraden gibt es keine Marschalls am Vorstart und auch keine Information der Serien über Verzögerung (weil es gibt die Serie ja eigentlich gar nicht ...). Wie bitte???

Den Chronisten zerriss es einstweilen im Auto – schnell wurde noch Astrid Orthey gebrieft, die sich nach dem Vorstart in den Rennleitungsturm begeben sollte, um gemeinsam mit Tom Ernst sicherzustellen, dass trotz des um 30 Minuten verzögerten Starts zumindest diesmal die bezahlte Fahrzeit zur Verfügung stand. Was sie dann auch ziemlich resolut tat.

Das, was gefahren werden durfte, hat jedenfalls meistens Spaß gemacht. Der Rest war eher eine Spaßbremse mit zunehmender Servounterstützung und immer besserer Wirkung. Nachsorge mit Veranstaltern und Sportbehörden werden sicherstellen, dass es dies in dieser Weise sicherlich in der FV-Gp nicht mehr vorkommen wird.





**Ruben van Hoorn (rechts)  
bei der Pokalübergabe  
der ausgelobten Ehrenpreise**

**Die Ehrenpreise für die „schönste Präsentation“ gingen an:**

1. Thomas Cramer, Javado (Klasse 3)
2. Mark Löffelsender, MoTuL (Klasse 4)
3. Thomas Schmidt, Fuchs (Klasse 2)



**Sie schönsten „Präsentatoren“ Thomas Schmidt (3.), Thomas Cramer (1.)  
und Mark Löffelsender (2.) mit Juror Ruben van Hoorn und Vorstandsmitgliedern**



## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Die Ehrenpreise für besonderes „Engagement“ gingen an:

1. Anke und Rob van Hoorn, Esther und Bart Kuipers
2. Jukka Puurunen (1160,6 Punkte)
3. Manfred Benninger (854,05 Punkte)



### 4. Volles Feld und tolle Gleichmäßigkeits-Action

### 5. und 6 Lauf „in Memoriam Heinz Fuchs“ vom 15. – 17.06.2012 auf dem Hockenheimring

Die *FV-Gp* startete den deutschen Teil der Serie mit dem 5. und 6. Lauf auf dem Hockenheimring „in Memoriam Heinz Fuchs“. Damit ehrten die Aktiven ihr im März verstorbenes Gründungs- und Ehrenmitglied.

42 FahrerInnen hatten genannt und 40 gingen Freitagabend ins freie Training. Die gesamte Betonplatte des Hockheimer-Fahrerlagers war Vau-Land, die Front der aufgefädelten Fahrzeuge beeindruckend.





## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Mit diesem Starterfeld in der FV-Gp wird die gesamte Entwicklung der Formel Vau von den Anfangszeiten bis heute auf der Rennstrecke deutlich: vom frühen Beach-Car mit 1200 ccm aus dem Baujahr 1964 bis zum aktuellen Formel Vau-Renner war durch die neue Gastklasse 7 alles in einem Feld vereint.



**Thomas Keßler im Beach der Klasse 1 (103) und Winfried Kornmeyer im KOGO aus dem Baujahr 2009. Bei den Baujahren der Fahrer ist es andersherum: Keßler ist 31, Kornmeyer 69.**

In den Trainings teilten sich die schnellen Super-Vau-Piloten die ersten Startreihen mit den Fahrern der modernen Gastklassen. Routinier Fred Hoenle, der bereits 1970 am Hockenheimring fuhr, musste allerdings zurückstecken. Rätselhafte Öl- und Leistungseinbußen bremsten den Augsburger Architekten ein, der sonst in Hockenheim Startplatz 1 gepachtet hat. Gerne sprang da Mark Löffelsender ein, der das von Vater und HFVE-Ehrenmitglied Walter Löffelsender, selbst Formel Vau Meister 1973, gebaute und betreute Familienfahrzeug ganz nach vorne brachte. Dahinter auf dem 2. Platz der erste Starter der Klasse 7, Joe Welzel vor Hoenle im blauen Kaimann. Es folgten Sohn und Vater Kornmeyer vor dem erstmalig eingesetzten Kaimann Super Vau des Linzers Rudi Raml. Es handelt sich um das Ex-Keke-Rosberg Auto vom damaligen „Uwes Mode Racing-Team“, eine Werkswagen, der heute auch wieder von Kurt „Master“ Bergmann betreut wird. Das Werksteam um das „Genie aus der Vorstadt“ hatte allerdings wieder Pech. Schien es anfangs im Training noch gut anzulaufen, so war nach dem 1. Wertungslauf Schluss und das von Bergmann in höchster Perfektion vorbereitete wunderschöne Auto von Karl Holzinger musste wegen rätselhaften Ölverlustes in den Trailer verladen werden. Das Ausfallschicksal teilen musste auch Wolfgang Götz, der diesmal dran war, den neu aufgebauten schnellen Lola T 620 der Klasse 5 zu fahren. Mitbesitzer Rüdiger Mager musste aber mit erleben und – erleiden, wie sich nach



wenigen Runden im Zeittraining ein Loch im Motorblock auftat. In der Folge waren die beiden ob des ausbleibenden Rennplatzstresses relativ tiefenentspannt ...



**Oben Rudi Raml bei seiner problemlosen Premiere im Ex-Rosberg-Kaimann, unten Karl Holzinger mit rätselhaftem Ölverlust am Werks-Kaimann**



Obschon es in allen Klassen neue Fahrzeuge zu erwarten gibt, steigt die luftgekühlte Super-Vau in der Beliebtheit besonders stark. Auf die Strecke gebracht werden neue, authentisch und makellos restaurierte Fahrzeuge, wofür auch der Lola T 324 von Comebacker Günter Filthaut steht, der in den 70-er Jahren erfolgreich in der Formel Vau unterwegs war. Aber auch in der Klasse 2 gab es neuen Zuwachs mit dem MoTuL von Olaf Strauch, der allerdings mit Motorproblemen haderte. In der Klasse 3 brachte Jan Tjassing seinen schnellen gelben Kaimann an den Start, der die Vergaser zentral montiert hat. Einer der damals üblichen zahlreichen kreativen Tricks, im Rahmen des Reglements Leistung zu finden.

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Schade, dass Walter Grulich im äußerst raren Rion nach dem Training die Segel streichen musste. Damit blieb es Thomas Keßler und dem Autor überlassen, die Fahne der ganz frühen Fahrzeuge der Klasse 1 hoch zu halten.



### **Der seltene Rion-Formel Vau - von Walter Grulich herzhafte bewegt**

In den Wertungsläufen wurde wie üblich innerhalb der Klassen und auch klassenübergreifend ambitioniert gefahren. Diesmal erstmalig nach einer speziellen Wertungsvariante des FV-Gp-Reglements: es wurde nicht eine festgelegte Runde als Referenzrunde genutzt, sondern die schnellste vom jeweiligen Fahrer gefahrene. Die davon am geringsten abweichenden 3 Runden wurden zur Wertung herangezogen.



### **Historischer Motorsport macht und hält jung: Manfred Benninger (79)**

Herzhafte Zweikämpfe gab es in den Wertungsläufen, dessen zweiter noch mit den Hinterlassenschaften eines nächtlichen Gewitters gesegnet war, zwischen dem Champion der FV-Gp 2011 Rob van Hoorn im Beach, Newcomer Marco Wittkuhn, diesmal in der schnellen „Emma“ von Urgestein Hugo Sewing unterwegs und dem Chronisten. Insbesondere auf rutschiger Fahrbahn war es nicht nur den Akteuren eine Freude. Wie ein Blick in die Ergebnislisten zeigt, fördert solch sportliches Engagement regelmäßig die Gleichmäßigkeit.





**Breites Grinsen unter den Helmen von Rob van Hoorn (Beach, 200), Frank Orthey (Autodynamics, 128) und Marco Wittkuhn (Kaimann, 207)**

Für die Aktiven war es ein rundum gelungenes Wochenende. Auch wenn der vergleichsweise hohe Ölverlust einiger Fahrzeuge, der auch die Streckenverhältnisse einschränkte sowie die relativ hohe Ausfallquote kleine Wermutstropfen bilden. Dass es Spaß gemacht hat, liegt auch der einzigartigen freundschaftlichen Gemeinschaft in der Historischen Formel Vau. Die profitiert natürlich auch von einem Ambiente jenseits der Rennstrecke, das in diesem Jahr wechselweise von Clubmitgliedern gestaltet wird. Diesmal gab es im Clubcateringbereich schwäbische Maultaschen und Rollbraten aus der Rhön. Da finden auch die Ausgefallenen Trost und Stärkung!



**FV-Gp-Aktive am Hockenheimring**

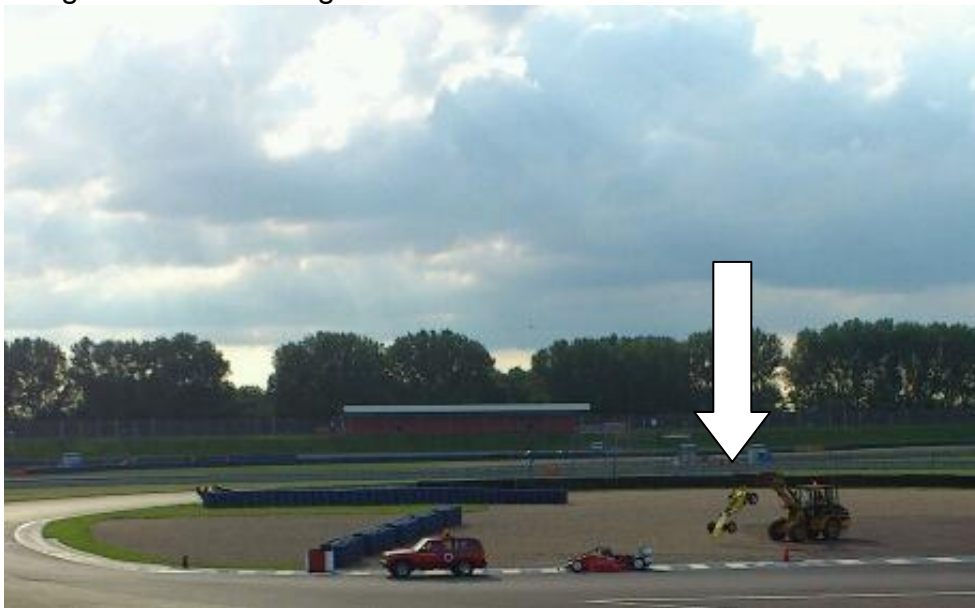


## **5. Wetter- und Wertungskapriolen in der Börde**

### **7. und 8. Lauf im Motopark Oschersleben**

#### **Vor-Start**

Nach dem starken Starterfeld in Hockenheim (43 Nennungen) hatten 21 aktive Piloten der FV-Gp den Weg in die Magdeburger Börde gefunden. Der enge Zeitplan und die Kassensituation des Vereins führten dazu, dass Serienkoordinator und Veranstalter sich im Vorfeld auf ein gemeinsames Training mit einer anderen Formelklasse verständigten. Und so gingen dann am Freitagabend über 40 Formelfahrzeuge auf die Strecke. Bereits in der ersten Kurve der ersten Runde erwischte es den Finnen Jukka Puurunen. Der wurde schlichtweg abgeschossen und durfte zur Belohnung bei der Bergung noch minutenlang am Haken in ungewohnter Stellung im Auto sitzen.



**Hier hängt Jukka Puurunen am Haken. Der Fahrer wurde selbstverständlich (???) im Auto behalten und dann minutenlang in der Schwebe ...**

Die folgende Gelbphase wurde von einigen Fahrern der anderen Serie für konsequente Überholmanöver auf der gut sichtbar gelb beflaggten Start- und Zielgeraden genutzt. Trotz eindringlicher Erwähnung bei der Fahrerbesprechung! Die FV-Aktiven empörten sich mit Recht über dieses gefährliche Verhalten.

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Die meisten Formel-Vau-Aktiven waren froh, die Autos heil zurück ins Fahrerlager gebracht zu haben. Das galt nicht für Jukka Puurunen, den man zudem noch zirka eine Stunde auf der „Insel“ im Infield hatte sitzen lassen. Not amused kehrte der Mann aus Vantaa in Finnland ins Fahrerlager zurück und dann endlich auch der hinten links erheblich beschädigte Veemax, der aber mit vereinten Kräften innerhalb weniger Stunden wieder einsatzbereit gemacht werden konnte.

### **Zeittraining**



#### **Morgenrunde – wieder unter uns!**

Das Zeittraining fand dann wieder „unter uns“ statt. Und das am Samstagmorgen um 08.00 Uhr. Wie kann ein Tag besser anfangen?

Nachdem sich der Gaszug am wunderschönen Lola Super Vau von Günter Filthaut bereits nach zwei Kurven verabschiedet hatte, währte der Genuss beim Autor leider auch nur eine Runde. Kaum hatte sich der in diesem Jahr unzertrennliche Beach-Autodynamics-Doppelpack (ein Remake klassischer Zweikämpfe der 60-er) von Rob van Hoorn und dem Schreiberling gefunden, war's eingangs Start-und-Ziel nach kurzer Vorankündigung und nachfolgendem Schlag mit sehr unschönen Folgegeräuschen geschehen. Leicht rauchend rollte der Autodynamics aus. Rauchen am frühen Morgen ist eben doch ungesund!



### **Rechts raucht Frank Orthey, die Meute macht sich auf die Socken!**

Schnellster war einmal mehr Rüdiger Mager im wassergekühlten Lola T620 Super Vau der Klasse 5 vor den „modernen“ Vaus der Gastklasse 7 von Joe Welzel, Manfred Benninger und Winfried Kornmeyer. Als schnellster luftgekühlter Super Vau folgte der Belgier Martin Bourgondien im Celi auf P 5. Auf Platz 7 dann als schnellster Zweivergaser (Klasse 3) der Eidgenosse Christoph Hasler. Gut dabei auch Youngster Florian Braun bei seinem erst zweiten Einsatz auf Platz 9 im Maco-Zweivergaser. Schnellster Einvergaser dann auf Platz 10 der Finne Jukka Puurunen im offenbar perfekt reparierten Veemax vor dem Österreicher Robert Waschak und dem Champion 2011 Rob van Hoorn aus den Niederlanden (alle Klasse 2).

### **Samstag: Wasserspiele im 1. Wertungslauf**

Der Autor sah sich nach dem finalen Motorschaden am Autodynamics alsbald mit einem Angebot von Winfried Kornmeyer konfrontiert, doch dessen Ersatz-KOGO für die Wertungsläufe zu fahren. Nach einer Sitzprobe gab's deshalb nicht mehr lange was zu überlegen, um das tolle Angebot anzunehmen. Dass dann am Nachmittag der Himmel nicht so recht wusste, was er wollte, machte die Sache noch interessanter: bei nassen Bedingungen in einem völlig fremden Auto von der Klasse 1 im Autodynamics von 1965, einem der ersten Formel Vaus aus den USA in den KOGO-Formel-Vau, eine moderne Konstruktion aus dem Jahre 2007. Dazwischen ist quasi alles, was die Formel Vau und Super Vau hervorgebracht haben.





**Ungewohntes Bild: Frank Orthey wechselt nach dem Angebot von Winfried Kornmeyer für einmal von der Klasse 1 in die Klasse 7**

Anekdotisch gesehen näherte sich das frühzeitig am Vorstart versammelte FV-Gp-Starterfeld dann dem Höhepunkt des Wochenendes. Nachdem die Rennleitung nichts zum Status des Laufes verlauten ließ und es irgendwo am Himmel dann doch etwas heller aussah, standen einige auf Slicks am Vorstart

Und so begab es sich, dass angesichts sich öffnender Schleusen zwei schnelle Piloten ganz vorne – Joe Welzel und Rüdiger Mager – sich tief in die Augen schauten und nonverbale Signale austauschten, die Motoren anließen und sich dann vom Acker machten. Die nachfolgenden Fahrer dachten: „Oh, geht ja früh los heute, toll, werd' ich nicht so nass beim Warten ...“ und eilten hinterher. Nicht wissend, dass die beiden Frontmänner sich zu einem späten Reifenwechsel verabschiedet hatten. Das FV-Gp-Ordnungspersonal versuchte zu verhindern, was nicht zu verhindern war und so begab sich das FV-Gp-Feld auf eine mehrere Runden währende Fahrerlager-Rundfahrt.

## Historische Formel Vau Europa e.V.

---

Was sich im Anschluss an das amüsante Fahrerlagerballett bei der Rundfahrt auf der Strecke abspielte, begeisterte. Das FV-Gp-Feld blieb fehlerfrei und ohne Zwischenfälle. Besonders eindrucksvoll Günther Filthaut, der es nicht mehr auf Regenreifen schaffte und in seinem Lola mit Slicks durchfuhr



**Mussten beide von ganz hinten losfahren, da ohne Trainingszeit: Günther Filthaut (406) und Frank Orthey (721). Günther wagte das auf Slicks! Er hatte im Zeittraining in der 1. Runde einen Schaden am Gaszug. Frank Orthey war nur unwesentlich weiter gekommen. Beide durften trotzdem über Los gehen, aber aus den letzten Positionen.**

Die Streckenbedingungen waren zunächst extrem, dann trocknete es leicht ab. Der Autor hatte das Vergnügen, fast das ganze Formel Vau-Feld von hinten zu durchfahren. Was nicht nur ein optischer, sondern auch ein fahrerischer Genuss war im äußerst gutmütigen und wohlwollenden Kornmeyer-KOGO. Die beiden kamen gut miteinander aus und als die ungewohnte Fahrer-Fahrzeug-Kombination Rüdiger Mager im Lola erreicht hatte, der etwas alleine gelassen vor sich hin gondelte, war es leider schon vorbei. Schade, da wär' noch was gegangen.



**Da war die Zeit leider um: Orthey links im KOGO und Mager rechts im Lola kurz vor der Ziellinie. Es reichte zu ganz brauchbaren Rundenzeiten. Und gleichmäßig war's auch.**

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Bemerkenswert: Alle FV-Gp-Piloten schaffen es ohne Dreher und Blessuren über die nassen Runden des 1. Wertungslaufes.



**Martin Bourgondien im Celi und Rüdiger Mager im Lola zeigen, wie's gehen kann. Ohne in der Nase zu bohren oder sich über die Nase zu fahren, rücksichtsvoll und sportlich.**



**So wird's gemacht. Auch die Einvergaser-Meute zeigt, wie's geht.**

**Unter schwierigen Bedingungen.**

Nur ausgerechnet Jukka (ja er, der Finne) haderte mit den conditions, die nicht die Seinen seien. Er strahlte dann am nächsten Tag im Trockenen umso mehr. Die FV-Gp-Veranstalter geben sich schon Mühe, damit für alle Wettervorlieben was dabei ist ... Hat in 2012 auch immer geklappt bisher.



Eindrucksvoll auch die Performance von Florian „Flo“ Braun, der den Maco von Astrid Orthey fuhr. Fehlerfrei drehte er bei seinem zweiten Einsatz nach dem Salzburgring 2011 als Rookie seine Runden – und durfte tags darauf sogar Gesamtsiegerehren ernten!



### **Sonntag: 2. Wertungslauf und Wertungschaos**

Am Sonntag ging Lauf 2 unter trockenen Bedingungen kurz nach 15.00 Uhr sehr diszipliniert und sportlich von statten – und alles schien gut. War aber nicht so.

Die Überprüfung der Ergebnislisten ergab auffallende Unstimmigkeiten. Die FV-Gp fuhr in Oschersleben – wie zuvor in Hockenheim - nach der im Reglement vorgesehenen Variante, dass die schnellste Runde als Referenzrunde herangezogen wird. Hatte in Hockenheim auch gut geklappt und macht die FV-Gp anspruchsgemäß „anspruchsvoll“.

Ein kurzer Vergleich der Referenzrunden mit den schnellsten Runden aus der Sektoren- und Rundentabelle ergab jedoch auffällige Unterschiede. Zurück in den Zeitnahmeturm. Ergebnis nach langer Prüfung: Alles falsch! Softwarefehler.

Notlösung: eine manuell errechnete Lösung durch die offizielle Zeitnahme. Endlich: Siegerehrung mit nerviger Verzögerung und (vermeintlich) den richtigen Ergebnissen. Applaus, Siegerfotos und große Freude ob der Pokalfluten.

Montag dann die bittere Kunde des Clubmeisterschaftsreferenten, dem die Wertung keine Ruhe gelassen hatte. Deshalb rechnete Wolfgang Götz nach. Mit deprimierenden Ergebnis. Wieder alles falsch!

Das beschert den FV-Gp-Aktiven eine zweite Siegerehrung mit neuen Trophäen am Salzburgring.

## ***Historische Formel Vau Europa e.V.***

---

Nach der vielen Rechnerei wurde der Autor Gesamtsieger im 1. Wertungslauf im KOGO-Formel Vau der Klasse 7 vor Joe Welzel (ebenfalls Klasse 7) und dem Österreicher Robert Waschak im Austro Vau (Klasse 2). Den zweiten Lauf gewann Youngster Flo Braun im Maco (Klasse 3) vor dem amtierenden Champion Rob van Hoorn im Beach (Klasse 2) und Joe Welzel im DRM PRT (Klasse 7).

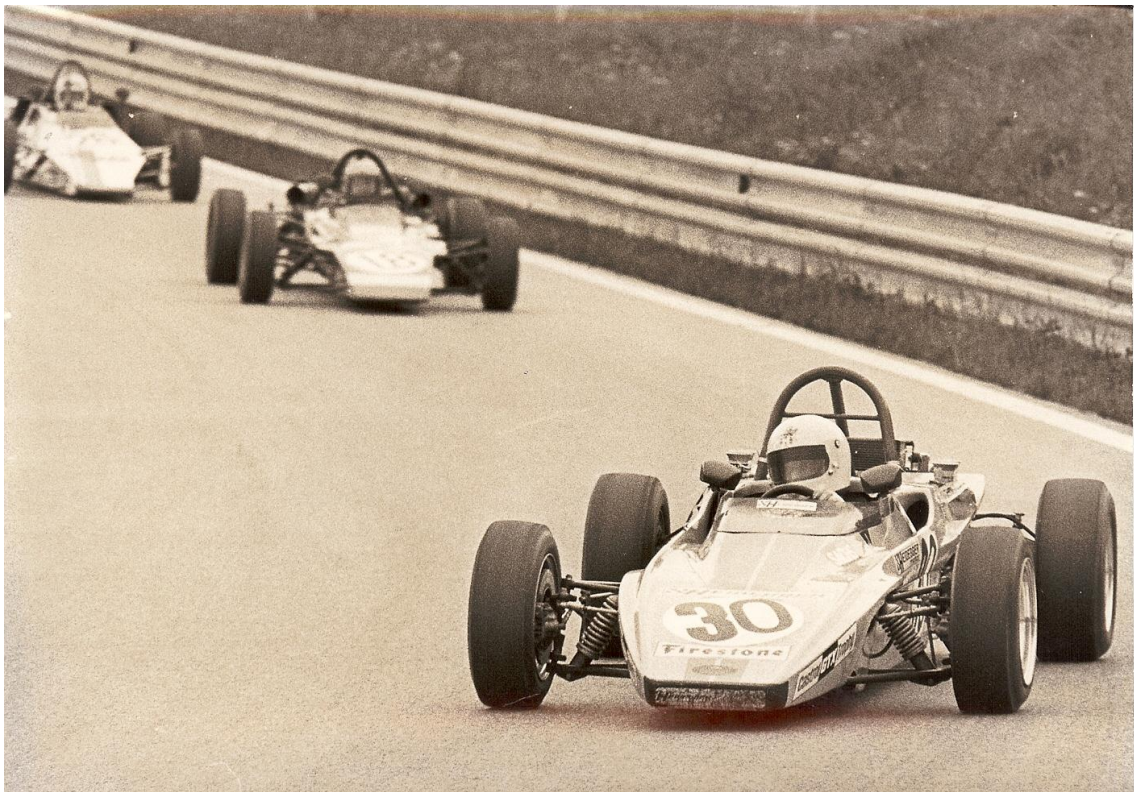
Damit führte nach 8 von 12 Läufen in der Gesamtwertung zur FV-Gp 2012 der Historischen Formel Vau Europa der Titelverteidiger Rob van Hoorn im Beach (318 Punkte) vor Frank Orthey (272 Punkte) und Joe Welzel (260 Punkte).



### **6. Kaiserwetter am Salzburgring**

#### **9. und 10. Lauf im Salzburger Land**

Beim 9. und 10. Lauf um die FV-Gp 2012 der Historischen Formel Vau Europa formierten sich 37 Starter in 6 Klassen zu einem eindrucksvollen Starterfeld am Salzburgring. Der ist nicht nur seit einigen Jahren fixer Bestandteil im Kalender der Historischen Formel Vau, sondern auch traditionsreiches „Geläuf“. Immerhin ist die Formel Vau schon seit dem Eröffnungsrennen 1969 hier zuhause. Gastgeber war wieder der HistoCup Austria. Die Mannschaft um Michael Steffy bietet professionelle fahrerfreundliche Organisation und schaffte es mal wieder, das Fahrerlager vollständig zu füllen. Und das alles bei Kaiserwetter statt Schnürlregen. Das tat der Stimmung gut und dem Geschehen auf der Strecke offenbar auch. Trotz vieler Unterbrechungen dominierte sonnige Stimmung das V-Treiben.



**Lange Geschichte: 1970 siegt Manfred Schurti am Salzburgring im Super Vau  
Rennen im Royale (vorne)**

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Als Zugabe waren im Hinblick auf eine für 2013 geplante Käfer-Gleichmäßigkeitsserie, die Boxerpokal-Gp, erstmals rund 20 Rennkäfer zu Gast bei der Historischen Formel Vau Europa. Wie einst zu Beginn der glorreichen Formel Vau-Zeiten auf den Bahamas sollten sie am Salzburgring zum „Boxerpokal-Warm-Up“ auf die Strecke gehen.



**Einst in Nassau auf den Bahamas**



**Und 2012 am Salzburgring: vorne die Krabbeltiere hinten die Formel Vau**





### **Zügige Demonstration: Rennkäfer im Salzburger Land**

Das FV-Gp-Feld hatte wieder 4 neue Fahrer zu verzeichnen – Anzeichen für einen stetigen Aufwärtstrend der Volksformel. Erstmals mit dabei: Josef Brandstetter, Franz Kapeller (beide A und beide Olympic), Leo Sommer im top restaurierten Tasco Super Vau, Manfred Kluth (Hick), der für Sohn Robin als Ersatzfahrer einsprang sowie Robert Tomitzi von SKY-Motorvision TV als rennfahrender Journalist, unterwegs im Austro Vau „Anita“ von Wolfgang Rafflenbeul für einen Motorvision TV-Beitrag.

Mit Zeiten um 1:38 dominierten die schnellen Fahrzeuge der Klassen 4 (luftgekühlte Super Vau), 5 (wassergekühlte Super Vau) und 7 (moderne Formel Vau) das Training und damit die ersten Reihen der Startaufstellung. Schnellster war einmal mehr Wolfgang Götz im Lola T 620 (Klasse 5). Nicht weniger beherzt gingen die Fahrer der frühen Formel Vau-Klassen auf die Piste.

Schnellster Zweivergaser war Wendelin Egger im Kaimann auf Position 16. Sensationell wie üblich am heimischen Salzburgring die Vorstellung von Robert Auer, der es im Austro Vau auf Platz 18 schaffte. Nicht weniger beeindruckend beim ersten Einsatz im Rennauto ohne Dach der SKY-Motorvision TV-Journalist Robert Tomitzi: Position 20 - und hinter Auer und Jukka Puurunen (FIN, Veemax) dritter der Klasse 2 noch vor Champion Rob van Hoorn und dem schnellen Austro Vau von Hans Haas aus Linz. Astrid Orthey folgte als zweitschnellster Zweivergaser mit deutlichem Abstand auf Wendelin Egger aber auch mit deutlichem Vorsprung auf ihre Verfolger in der Klasse 3 Ingolf Sieber (Fuchs) und Andi Türk (Steck).





**Schikanen-Action in der Klasse 3 der Zweivergaser: Astrid Orthey (328, Maco) vor  
Andreas Türk (333, Steck)**



**Kaimann-Teamchef Kurt „Master“ Bergmann sorgt sich auch darum, dass die  
Konkurrenz ordentlich angezogen ist. Hier mit Fredi Ecker**

Leider hatte jeder Run seinen Abbruch. Besonders tragisch, dass einer von Leo Sommer ausgelöst wurde, der den wunderschön neu aufgebauten Tasco Super Vau beim allerersten Einsatz an den Reifenstapeln der Schikane erheblich verformte. Gut dass der Winter zum Wiederaufbau so nahe ist. Leo ist schon dran!



### **Prachtvolles Bild vor toller Kulisse: Start zum Wertungslauf**

Auch die beiden Wertungsläufe waren durch Unterbrechungen wegen technischer Defekte gekennzeichnet. Die Aktiven blieben gelassen und behielten auch angesichts der hochsommerlichen Temperaturen den Überblick. Auch wenn das im zweiten Lauf anspruchsvoll und richtig anstrengend wurde, als das Feld weit über 30 Minuten in der Boxengasse stehen musste. Die Ölspur, die der kapitale und plötzliche Motorenplatzer am Lola von Wolfgang Götz auf der Start- und Zielgeraden hinterließ, machte umfangreiche Reinigungsarbeiten notwendig.

Unterbrechung mit rot war die Folge und ein Restart, der tadellos funktionierte, auch wenn die Reihenfolge etwas durcheinandergewürfelt war. Dass die FV-Gp-Aktiven den zweiten Lauf dann nochmals von vorne beginnen durften, hatten einige Fahrer nachvollziehbarerweise beim Tanken nicht bedacht ...





**Restart in veränderter Reihenfolge, vorne Wolfgang Rafflenbeul im Royale der Klasse 5 (Wassergekühlte Super Vau)**

Gesamtsieger im 1. Lauf wurde der schnelle Lokalmatador Robert Auer im Austro Vau (Klasse 2) vor dem Finnen Jukka Puurunen und dem Linzer Fredi Ecker im Fuchs (Klasse 4).



**Lokalmatador Robert Auer freut sich über seinen Laufsieg. Der Pokal wurde überreicht von Jochen Kloppenborg vom Seriensponsor HÄNEL Büro- und Lagersysteme aus Bad Friederichshall**



## ***Historische Formel Vau Europa e.V.***

---

Den zweiten Lauf gewann Joe Welzel (DRM PRT, Klasse 7) vor dem FV-Gp-Champion 2011 Rob van Hoorn (NL) im Beach (Klasse 2) und Rudi Raml (A) im Ex-Keke-Rosberg Kaimann (Klasse 4).

Die Gesamtwertung der FV-Gp wurde vor den letzten beiden Läufen am Nürburgring angeführt vom Holländer Rob van Hoorn (448 Punkte), der kurz vor einer erfolgreichen Titelverteidigung zu stehen schien. Zweiter Joe Welzel (387 Punkte) vor dem Schweizer Christoph Hasler (303 Punkte). Beste Frau im Feld war Astrid Orthey, die in der Klasse 3 (Zweivergaser) im Maco knapp hinter Routinier Wendelin Egger (Kaimann) auf Platz 2 lag und sich noch Klassentitel-Chancen ausrechnete.



**Auf dem Weg aus dem Salzburger Land in die Eifel: FV-Gp-Piloten**

### **7. Kontrastprogramm am Nürburgring: Eifel- statt Kaiserwetter**

#### **11. und 12. Lauf**

Letzte Station des FV-Gp-Trosses war wie in den vergangenen beiden Jahren das RGB-Saisonfinale am Nürburgring. Der machte von Anfang an mit dem Wetter auf sich aufmerksam. Jedoch nicht mit Kaiserwetter wie zuvor der Salzburgring, sondern mit typischem Eifelwetter. „Durchwachsen“ – das kann als Kompliment an die Witterungsbedingungen gelten. Die Formel Vau und Super-Vau-Piloten nahmen auch das gelassen und richteten sich in den Boxen und im Cateringbereich heimisch und beheizt ein. Passenderweise ernährten sich die V-Männer und Frauen in der Eifel von mitgebrachten deftigen Eintöpfen. Immerhin 31 Starter waren aber nicht vorzugsweise aus kulinarischen Erwägungen angereist. Auch am Nürburgring waren wieder drei Ersttäter im Formel Vau zu Gange: Patrick Havermans aus Luxemburg im neu restaurierten Celi (Klasse 2), Kees van Koersveld (NL) im Sheane (Klasse 6) und Carsten Vilz im Kogo (Klasse 7).



**Konzentration in der Box: Gleich geht es los zum 1. Training**

## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Gleich im ersten freien Training machte das Eifelwetter, was es wollte und einige Piloten kreiselten auf der ungunstigen Mischung aus Nässe und Öl ins Aus. Mit Thorsten Kornmeyer, Joe Welzel und Dirk Kornmeyer dominierten drei moderne Formel Vau (Klasse 7) die Zeitenlisten, gefolgt von den beiden Fuchs Super Vaus (Klasse 4) von Christoph Hasler aus der Schweiz und Fredi Ecker aus Österreich. Schnellster Zweivergaser im MoTuL Gerd Hast auf Platz 9. Sensationell inmitten der schnellen Super Vaus auf Platz 13 Youngster Robin Kluth im Einvergaser-Hick (Klasse 2), einer seltenen österreichischen Konstruktion.



### **Tasten sich vorsichtig an die Rutschgrenze heran: FV-Gp-Piloten in der Schikane**

Aus dieser Startaufstellung ging es wie üblich hinter dem FV-Gp-Pacecar, dem Boxershop-Rennkäfer von Toni Seemeier in die beiden Wertungsläufe. Der erste wurde am Samstag bei wiederum schlüpfrigen Bedingungen ausgefahren, der zweite am Sonntagnachmittag bei trockenen und sonnigen Bedingungen. Gesamtsieger im ersten Lauf wurde Peter Ramann im absolut originalen Fuchs Einvergaser (Klasse 2) vor Heimkehrer Ulrich Sirp im Mach 79V (Klasse 5) und dem nicht nur schnellen, sondern auch sehr gleichmäßigen Robin Kluth (Hick, Klasse 2). Im zweiten Lauf siegte Rob van Hoorn (NL) im Beach (Klasse 2) und machte damals alles klar: alter und neuer FV-Gp-Champion. Zweiter wurde der Linzer Fredi Ecker (Fuchs, Klasse 4) vor Dirk Kornmeyer im Kogo (Klasse 7).



## **Historische Formel Vau Europa e.V.**

---

Astrid Orthey, die kurz vor Schluss beim Überholen des Gatten noch kurz mit blockierenden Vorderrädern ins Aus musste, reichte die Zielankunft für die Klassenmeisterschaft in der stark besetzten Zweivergaserklasse (3).



**Die gesamte Formel Vau-Geschichte in einem Feld: von 1965 bis 2009 reicht das Spektrum der Volksrenner!**

Außer am Salzburgring hatten es die FV-Gp Piloten in diesem Jahr immer mindestens einmal mit nasser Strecke zu tun und schlugen sich wacker und nahezu fehlerfrei. Deshalb blieben auch in der Eifel die wenigen Ausrutscher harmlos. Immerhin waren ja alle im guten Training unter „wet conditions“, die im anspruchsvollen FV-Gp-Gleichmäßigkeitsformat eine besondere Herausforderung für die Piloten darstellen. Die Souveränität, mit der die Aktiven diese Herausforderung in 2012 bewältigten, spricht wohl eine deutliche Sprache bezüglich der fahrerischen und sportlichen Qualität in der Serie.

Damit ging eine erfolgreiche, wenn auch zum Teil etwas harzige Saison zu Ende: unverständliche Probleme mit den Sportbehörden und ein rätselhaftes Zeitnahmechaos bei zwei Läufen trübten die Stimmung zeitweise, konnten den anhaltenden Erfolg aber nicht bremsen. Zu eingeschworen und stabil ist die Gemeinschaft der FV-Gp-Piloten. Mit durchschnittlich 26 Startern/Lauf und insgesamt 61 FahrerInnen in den Punkten ist die Historische Formel Vau weiter auf dem Weg nach vorn in der europäischen historischen Monoposto-Szene.

## **8. Nach dem Finale am Nürburgring: die Meister der FV-Gp stehen fest!**

Nach dem 11. und 12. Lauf beim Saisonfinale stehen auch alle Meister fest. Die Clubmeisterschaft der Historischen Formel Vau Europa errechnet sich aus den je drei Läufen des österreichischen (OSK) und des deutschen Clubsportprädikats (DMV).

Alter und neuer Champion der Historischen Formel Vau Europa ist **Rob van Hoorn (NL) im Beach** vor Joe Welzel (D) im DRM und Alfred Ecker (A) aus Linz.



**Alter und neuer FV-Gp-Champion: Rob van Hoorn im Beach**

In den Klassen freuen sich über die Clubmeisterschaften

- Klasse 1 („Frühe Einvergaser“): **Frank Orthey (D, Autodynamics)** vor Thomas Keßler (D, Beach) und Marco Wittkuhn (D, Apal)
- Klasse 2 („Späte Einvergaser“): **Rob van Hoorn (NL, Beach)** vor Jukka Puurunen (FIN, Veemax) und Tom Ernst (D, RPB)

- Klasse 3 („Zweivergaser“): **Astrid Orthey (D, Maco)** vor Wendelin Egger (D, Kaimann) und Gerd Hast (D, MoTuL)
- Klasse 4 („Luftgekühlte Super Vau“): **Alfred Ecker (A, Fuchs)** vor Günther Filthaut (D, Lola) und Siegfried Fischer (D, Lola)
- Klasse 5 („Wassergekühlte Super Vau“): **Wolfgang Rafflenbeul (D, Royale)** vor Rüdiger Mager (Lola) und Ulrich Sirp (March)
- Klasse 6 (Gastklasse: „Formel Vau luftgekühlt nach 1976“): **Kees van Koesveld (NL, Sheane)**
- Klasse 7 (Gastklasse: „Moderne Formel Vau“): **Joe Welzel (D, DRM)** vor Winfried Kornmeyer (D, Kogo) und Manfred Benninger (D, Mega)

Nach einer erfolgreichen Saison allen Siegern und Platzierten herzliche Glückwünsche und ein großes Danke an alle Aktiven für die außerordentliche Fairness und Sportlichkeit.

Alle Ergebnisse und Punktestände sowie Aktuelles unter [www.formel-vau.eu](http://www.formel-vau.eu)