



Historische Formel Vau Europa e.V.



2012

um die HÄNEL-Trophy für Historische Formel Vau Fahrzeuge



Eine Serie des



unter dem Dach

der Fahrgemeinschaft
Historischer Rennsport



Saisonhalbzeitbericht 2012

Mit den Läufen am Red-Bull-Ring, in Zandvoort und in Hockenheim

Wir werden unterstützt von:



unterstützt



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

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)

Termine der FV-GP 2012

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

Mehr aktuelle Informationen unter: www.formel-vau.eu



- eine Serie im Rahmen der





2012

Tolle Gleichmäßigkeitsaction und volle Starterfelder

Saison-Halbzeitbericht 2012

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

Die FV-Gp, die anspruchsvolle Gleichmäßigkeitsserie der Historischen Formel Vau-Europa startete im April in der Steiermark am Red-Bull-Ring in die neue Saison. 25 FahrerInnen 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 überall im Umland niedergingen. Somit war alles geboten, was ein runder Saisonauftakt braucht: Regentraining, durchwachsenes Zeittraining und trockene Wertungsläufe. Zum Saisonstart konnten also 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 an einer Referenzrunde bzw. einem Referenzsektor werden die jeweils geringsten Abweichungen der 3 besten Runden zur Wertung herangezogen.

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 Österreichring 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.

Wenig Glück hatte leider das Kaimann-Werksteam um Kurt „Master“ Bergmann und Karl Holzinger, die zunächst mit Benzinproblemen haderten und dann wegen Ölverlust aufgeben mussten. Wie die Historische Formel-Vau-Szene tickt, zeigt das Pech von Tom Ernst. Der Mann aus dem hohen Norden hatte Motorschaden im Zeittraining. Nachts wurde dann der vom Finnen Jukka Puurunen zur Verfügung gestellte Ersatzmotor eingebaut und der Pechvogel startete zum 2. Wertungslauf, den er souverän in der Gleichmäßigkeitswertung anführte. Um dann kurz vor Schluss mit festgegangenem Motor

kapitulieren zu müssen. Damit zählte auch der edle Spender aus Finnland zu den Pechvögeln, zumal er selbst auch mit Motorenproblemen am Veemax aufgegeben musste.



Nächtlicher Motorenwechsel unter den wachenden Augen des Technischen Kommissars der Serie, Knut Wartenberg (links)

Hoch her ging es in der stark besetzten „späten Einvergaserklasse“ (Klasse 2). Alleine 6 Austro Vaus – ehemals von Porsche Salzburg gebaut - waren im Feld vertreten. Und wurden beherzt bewegt. Allen voran der Lokalmatador Michael Liebminger, der es im Training gar auf P 10 schaffte und den 2. Lauf in der Klasse für sich entscheiden konnte. 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 Laufgesamtsiege gingen an den Austro-Schweizer Georg Woeber im Kaimann Super Vau und an den Linzer Alfred „Fredi“ Ecker im Fuchs, der zugleich auch den Gesamtsieg erringen konnte.



Die FV-Gp-Siegertypen am Red-Bull-Ring

Die Ergebnisse

1. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1964 – 1966)

1. Frank Orthey, D, Autodynamics

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Peter Landmann, A, Austro Vau
2. Ralf Hartmann, D, Kaimann
3. Rob van Hoorn, NL, Beach

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Ingolf Sieber, D, Fuchs
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Wendelin Egger, D, Kaimann

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

1. Georg Wöber, CH, Kaimann
2. Fred Hoenle, D, Kaimann
3. Siegfried Fischer, D, Lola

Gesamtwertung 1. Lauf

1. Georg Wöber, CH, Kaimann
2. Peter Landmann, A, Austro Vau
3. Fred Hoenle, D, Kaimann

2. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1964 – 1966)

1. Frank Orthey, D, Autodynamics

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Michael Liebming, A, Austro Vau
2. Rob van Hoorn, NL, Beach
3. Johann Haas, A, Austro Vau

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Wendelin Egger, D, Kaimann
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Astrid Orthey, D, Maco

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

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Daniel Kussmaul, D, Kaimann
3. Markus Huber, A, Kaimann

Gesamtwertung 2. Lauf

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Daniel Kussmaul, D, Kaimann
3. Michael Liebming, A, Austro Vau

Gesamtsieger

Alfred Ecker, A, Fuchs

3. und 4. Lauf vom 18. bis 20.05.2012 in Zandvoort (NL)

Spiele im Sand mit Beschränkungen

3. und 4. Lauf der FV-Gp 2012 mussten als leise Paraden gefahren werden. Psssst!



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



Nachdem unmittelbar vor dem Saisonstart am Red-Bull-Ring klar geworden war, dass der DMSB keine Auslandsfreigaben mehr erteilt, wurde für die ersten beiden Läufe der FV-Gp in der Steiermark mit ausgezeichnete Unterstützung der OSK in Wien eine pragmatische Lösung gefunden, die für die Aktiven ohne zusätzlichen finanziellen Aufwand blieb. Parallel starteten die Bemühungen, um auch für Zandvoort eine Lösung zu finden. Dies war aber letztlich trotz umfassender Anstrengungen der Serienkoordinatoren der FV-Gp nicht möglich. Deshalb mussten die Aktiven der FV-Gp in den Dünen „Paraden“ fahren. Böse Zungen in Fahrerkreisen sprachen davon, da sei der Serie wohl jemand in zweifelhafter Absicht „in die Parade gefahren“.



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

Obwohl sich berechtigter Weise viele Fragen u.a. zur Zuständigkeit der intervenierenden Sport-Behörden stellten, konnte vor Ort nur mehr das Beste aus den einschränkenden Bedingungen gemacht werden. Mit einigen nachvollziehbaren verständnislosen Bemerkungen zum europäischen Gedanken im Motorsport und zur „Förderung des Club- und Breitensports“ nahmen die meisten Aktiven die Änderungen mit relativer Gelassenheit zur Kenntnis. Und begaben sich bald darauf zum ersten „Paradieren“ auf die Strecke. Mit dabei 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. Da waren ihm sogar die Einschränkungen der Paraden „völlig wurscht“. Der schnelle Technikvorstand der Historischen Formel Vau aus St. Gilgen am Wolfgangsee schaffte es aber bereits in der ersten Parade, seine gefahrenen Runden von 2011 um mehrere 100 % zu toppen.

Gewöhnungsbedürftig für die Aktiven die mitfahrenden Führungsfahrzeuge, die sich Mühe gaben, ihrer Aufgabe umsichtig nachzukommen. Eingeschlossen harmloserer Absurditäten, die manchen uneingeweihten Zuschauer begeisterten oder je nachdem amüsierten oder verwunderten. „Toll, wie der das Safety Car versägt ...“ Ob diese wohlwollende „Lösung“ die Sache sicherer gemacht hat, ist aus Sicht des Chronisten und Serienkoordinators fragwürdig.

Die Aktiven sahen das Geschehen einstweilen sportlich und gingen auf der Strecke wie üblich umsichtig und mit großem Respekt und 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).

Nach den entgangenen Gleichmäßigkeitsfreuden wurde der Geduldshaushalt der Aktiven durch raffinierte Entscheidungen der Rennleitung weiter beansprucht. Nach genau 13 Minuten war's in der ersten Parade vorbei mit dem ohnehin eingeschränkten Spaß. Entgegen einer getroffenen Verabredung und der sonst gängigen Praxis 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.



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

Rechts Ehrenmitglied Walter Löffelsender mit seinem MoTuL-„Werksfahrer“ Mark

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).

Auch beim zweiten Lauf wurden die vereinbarten Zeiten ohne Rücksprache gekürzt. Als kleine Entschädigung hatte dann irgendjemand für Sonntagmorgen die Schleusen geöffnet und aus den Sandspielen wurden für einmal Wasserspiele. Das erfreute nicht alle, aber diejenigen, die rausgingen auf die Strecke hatten viel Spaß. Gut 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 Marshalls wussten von nichts. Auskunft des Veranstalters später: bei Paraden gibt es keine Marshalls am Vorstart und auch keine Information der Serien über Verzögerung (weil es gibt die Serie ja eigentlich gar nicht ...). Wie bitte???

Nach einer halben Stunde Wartezeit ging's dann los. Da war manch einem für dieses Wochenende bereits endgültig der Spaß vergangen.

Bei der Siegerehrung war die Temperatur im Clubzelt (Saunazelt!) hoch und die Stimmung wieder gut. Durch die Erfahrungen im Umfeld dieses Laufs sind allerdings viele durch die Serienkoordinatoren zu klärende Fragen aufgeworfen. Die Aktiven warten auf Antworten darauf, denn für sie ist es nicht einsichtig, wie mit der aufstrebenden Serie, die immerhin das größte historische Formel-Fahrzeugpotential in Europa aufweist, sportpolitisch und veranstalterseitig umgegangen wurde.

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 Ruben van Hoorn und Vorstandsmitgliedern

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)



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 Hockenheimer-Fahrerlagers war Vau-Land, die Front der aufgefädelten Fahrzeuge beeindruckend.



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 in den Trailer verladen werden.



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. 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.

Schade, dass Walter Grulich im äußerst seltenen 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 herzhaft 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. Erstaunlicherweise waren im 2. Lauf ausschließlich Fahrzeuge der Gastklasse 7, als „moderne Formel Vau“ auf dem Podium der Lauf-Gesamtwertung vertreten. Da Manfred Benninger im Mega bereits im 1. Wertungslauf auf dem zweiten Platz insgesamt eingelangt war, wurde er auch Gesamtsieger um die als Wanderpokal verliehene Heinz Fuchs Trophäe. Benninger ist ebenfalls ein Newcomer der Serie – und mit 79 Jahren aktuell der älteste Aktive. Dass er's kann und wie er es noch kann, das zeigt die außerordentlichen Wirkungen des historischen Motorsports!



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!

Und freuen sich auf die Fortsetzung der Saison in Oschersleben, am Salzburgring und am Nürburgring!

Die weiteren Termine der FV-Gp 2012

06. – 08.07.2012

07. – 09.09.2012

05. – 07.10.2012

7. und 8. Lauf: Oschersleben

9. und 10. Lauf: Salzburgring

11. und 12. Lauf: Nürburgring

www.formel-vau.eu





FV-Gp-Aktive am Hockenheimring

Die Ergebnisse

1. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1964 – 1966)

1. Thomas Keßler, D, Beach
2. Frank Orthey, D, Autodynamics

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Ralf Hartmann, D, Kaimann
2. Johann Haas, A, Austro Vau
3. Rob van Hoorn, NL, Beach

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Martin Märklen, D, Fuchs
2. Wendelin Egger, D, Kaimann
3. Gerd Hast, D, MoTuL

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

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Günter Filthaut, D, Lola

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

1. Wolfgang Rafflenbeul, D, Royale

Klasse 7: Formel Vau 1300 (Moderne Formel Vau)

1. Manfred Benninger, D, Mega V 3
2. Joe Welzel, D, DRM PRT
3. Thorsten Kornmeyer, D, Kogo

Gesamtwertung 1. Lauf

1. Martin Märklen, D, Fuchs
2. Manfred Benninger, D, Mega V 3
3. Thomas Keßler, D, Beach

2. Lauf

Klasse 1: Formel Vau 1200 und 1300 (1964 – 1966)

1. Frank Orthey, D, Autodynamics
2. Thomas Keßler, D, Beach

Klasse 2: Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

1. Johann Haas, A, Austro Vau
2. Rob van Hoorn, NL, Beach
3. Thomas Schmidt, D, Fuchs

Klasse 3: Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

1. Wendelin Egger, D, Kaimann
2. Astrid Orthey, D, Maco
3. Gerd Hast, D, MoTuL

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

1. Alfred Ecker, A, Fuchs
2. Christoph Hasler, CH, Fuchs
3. Siegfried Fischer, D, Lola

Klasse 7: Formel Vau 1300 (Moderne Formel Vau)

1. Winfried Kornmeyer, D, Kogo
2. Joe Welzel, D, DRM PRT
3. Manfred Benninger, D, Mega V 3

Gesamtwertung 2. Lauf

1. Winfried Kornmeyer, D, Kogo
2. Joe Welzel, D, DRM PRT
3. Manfred Benninger, D, Mega V 3

Gesamtsieger um die Heinz-Fuchs-Trophäe

Manfred Benninger, D, Mega V 3



Die Historische Formel Vau Europa wird unterstützt von "Hänel" Büro-und Lagersysteme, Bad Friedrichshall - "MAHAG München" - "BoxerShopRacing" Anton Seemeier, Hilpoltstein - "Wittkuhn-Tuning", Essen - Brauerei Aldersbach – „Oldesloer“, Bad Oldesloe *unterstützt* Don't drink and drive – „Ravenol“, Ravensberger Schmierstoffvertrieb GmbH

Mehr aktuelle Informationen unter: www.formel-vau.eu



eine Serie
im Rahmen der

