

Mein erstes Jahr in der Formel Vau!

Unterschätze nie die geheime Macht der Presse!



Ich habe im Laufe der letzten 30 Jahre, in denen ich mich für historische Automobile und Motorräder interessierte, sicher schon einiges über die Formel Vau in der einschlägigen Presse gelesen und an den Rennstrecken gesehen.

Besonders fasziniert hat mich dann aber die von Volkswagen Motorsport initiierte Aktion „50 Jahre Formel Vau in

Daytona, USA“ Anfang 2013. Für Volkswagen bedeutet diese Veranstaltung den Ursprung einer bis heute andauernden erfolgreichen Motorsport-Tradition. Tolle Berichte, tolle Fotos. Beneidenswert, wer dabei sein konnte. Aber für mich? Nee, danke. Zu teuer, zu kompliziert, zu weit, zu gefährlich. Da schraube ich lieber weiter an meinen Straßenautos.

Im Juli 2013 verkaufe ich recht spontan meinen wunderschönen Triumph GT6 und habe plötzlich



So sah der RPB im Sommer 2013 aus. Aus der Entfernung super, aber bis zum rennfertigen Formel Vau ein weiter Weg!

eine leere Garage. Ein Käfer soll es werden, am liebsten

ein Cabrio für entspannte Touren an sonnigen

Sonntagen. Die Suche beginnt: einschlägigen Portale werden durchsucht, Preise verglichen,

Besichtigungstermine gemacht. Zu blöde ist allerdings,

dass auf einer bekannten Versteigerungsplattform

immer wieder dieser Formel Vau auftaucht, immer

zwischen den Käfer Angeboten. Ein schwedischer RPB.

Woche für Woche wird das tolle Teil nicht versteigert

und weckt damit immer mehr mein Interesse. Der

Preis fällt, der Text des Anbieters ist blumig; ich lese

das Angebot bestimmt fünfzigmal und sehe mir die

professionellen Bilder an. Dann der Entschluss: Wenn der Preis auf mein persönliches Limit für

dieses Spielzeug sinkt, steige ich ein. Keine Vorabbesichtigung, kein Vorabtelefonat, keine weitere

Recherche! Hier die notwendige Warnung! Bitte nicht nachmachen, das geht bestimmt in die Hose.

Am Sonntag den 28.07.2013 um 14:28 Uhr während einer Formel 1 Übertragung haue ich mein Limit

ins Netz, eine Minute später bin ich der Höchstbietende. MIST! Am 29.07. wird Urlaub genommen,

ein Hänger geliehen und es geht auf die Reise zum Verkäufer. Dabei ist mein Sohn Jannis, der am

gleichen Tag Geburtstag hat. Die Beschreibungen aus dem Netz erweisen sich als „optimistisch“.

Dennoch, nichts was nicht zu bewältigen wäre. Ist doch nur VW Technik aus den 60igern. Und

eigentlich will ich ja nur spielen.

Plötzlich steht nun ein echter Rennwagen in der Garage. Der Plan: restaurieren, zum Laufen bringen

und dann jemanden suchen, der den Wagen kaufen will. Das sollte bis zum nächsten Frühjahr

funktionieren. Dann muss aber der Käfer her.

Im Laufe der folgenden Wochen und der vielen Stunden Recherche festigt sich allerdings der

Wunsch, doch mal den RPB auf einer Rennstrecke auszuprobieren. Nur so ein bisschen, nicht wirklich

ernsthaft. Die Seiten des „Historischen Formel Vau Europa e.V.“ helfen schon mal über die kommenden Herbsttage. Auf diesen Seiten sehe ich auch, dass es noch ein Rennen im Oktober in Hockenheim gibt. Beste Gelegenheit für Werksspionage, Kontakte knüpfen und allererste Eindrücke von wirklich fahrenden Formel Vau-Rennwagen. Auch ein anderer RPB soll dabei sein. Der Freitag muss reichen. Viele Bilder und Detailaufnahmen von Fahrzeugen machen und hier und da Fragen stellen. Schnell stellt sich heraus... ich hätte mich besser vorbereiten sollen. Mehr Fragen notieren, noch mehr Fragen stellen und die Fachgebiete abstecken. Jetzt ist der Virus allerdings inhaliert. Es dauert aber noch ein paar Wochen bis ich es merke.

Im November 2013 steht der Entschluss fest.

Mein persönliches Weihnachtsgeschenk ist eine Mitgliedschaft in dem

„Historische Formel Vau Europa e.V.“

Mit dem Zugang zum internen Bereich des Vereins erschließen sich weitere Informationsquellen und ganz wichtig... zu Ansprechpartnern. Lesen und Wissen ansammeln ist die Devise.

Nach ein paar oberflächlichen Untersuchungen am Fahrzeug in der heimischen Garage ist es soweit: Ich nehme die Kneifzange und befreie den Wagen von allen bunten Leitungen, Bastelarbeiten und unnützen Zubehör. Damit ist der evtl. aufkommende Gedanke von „kann man flicken“, ist noch zu retten, oder lassen wir so“ erledigt.

Die Zielrichtung für 2014: Außer Rahmen, Karosse und Motor/Getriebeeinheit wird ziemlich alles erneuert. Die Maxime: Bulletproof...kugelsicher!! Ich will nicht wegen eines abgefallenen Kabels oder einer gelösten Leitung auf der Rennstrecke stehenbleiben. Geplatzter Motor gut, zerbröseltes Getriebe Pech, aber abgefallene Leitung = dumm und peinlich, peinlich, peinlich! Colin Chapman hat anders herum gearbeitet und ist damit (mehr zufällig?) öfter mal Formel 1 Konstrukteurs-Weltmeister gewesen. Aber er hat ja auch immer junge und risikofreudige Kerle fahren lassen. Der passende Spruch dazu, siehe weiter unten bei „Hockenheim“. Ich bin aber weder jung noch risikofreudig, also BULLETPROOF! So gehen die nächsten Wochen dahin und ich verliere mich manchmal in winzigen Kleinigkeiten. Gut, dass es Termine gibt, sonst wäre kein Ende in Sicht.

Erster Termin im Februar 2014: Die Mitgliederversammlung.

Ich habe über die Mitgliederliste herausgefunden, dass direkt um die Ecke ein Mitglied wohnt. Axel! Also, Axel fragen, ob ich mal sein Auto ansehen kann: besagte Werksspionage und mal fragen, ob wir nicht gemeinsam die weite Reise unternehmen wollen. Die Werksspionage erweist sich als sinnlos, der Wagen ist grundsätzlich anders konstruiert. Da gibt es nichts zum abkupfern.

Die Mitgliederversammlung läuft wie erhofft: Alles unglaublich sympathische „Spinner“, „Bastler“, „Rennfahrer“, „Schrauber“ und „Alleskönner“. Hier findest Du alles! Und Leute, die das Ganze schon 50 Jahren machen. Verdammt, da kommt Respekt auf. Bin ich da richtig?

Mit Knut Wartenberg, unserem technischen Kommissar, kann ich noch ein paar offene Punkte besprechen, wieder ein bisschen mehr Sicherheit. Hier noch ein paar Vereinsartikel kaufen, der Veranstaltung folgen und erstmal Klappe halten! Die Zusammenfassung:

Da muss ich noch ein „bisschen“ lernen!



Ein Teil der „Wilden Horde“ im April 2014 zum ersten und zweiten Lauf in Hockenheim, Foto: Astrid Orthey

Dann plötzlich im Mailpostfach die Nennunterlagen für Hockenheim im April. Es wird eng mit der Fertigstellung. Trotzdem fülle ich die Nennung aus, überweise das Geld, sage allen Freunden und Bekannten, wann es losgeht. Der Druck steigt damit ungemein. Es müssen noch die Sicherheitsgurte eingeschweißt, die Feuerlöschanlage montiert und noch tausend andere Kleinigkeiten erledigt werden. Geschweige denn, dass der Motor mal eine Viertelstunde gelaufen wäre. Nun ist es an der Zeit, auch mal eine Arbeitsliste zu erstellen. Bisher war das ja eher eine „Lust und Laune“-Operation. Bei jetzt nur noch vier Wochen Zeit muss jetzt alles genau koordiniert und geplant werden. Bis zum Sonntag vor dem Rennen wird geschraubt und eingestellt. Abends um 20 Uhr ist es dann soweit: Der RPB mit der Startnummer 248 wird gewaschen, poliert und unter reger Anteilnahme der Nachbarschaft werden Startnummern und weitere Aufkleber angebracht.

Startklar!

Die nächsten zwei Abende verbringe ich damit zu überlegen, welche Werkzeuge und Ersatzteile ich mitnehmen muss und welche unvorhergesehene Reparatur anstehen könnte. Immerhin bin ich bis jetzt ja noch nicht einmal 10 Meter gefahren.

Bosch Hockenheim Historic 11.04.2014 bis 13.04.2014 FV-Gp-D 2014 Lauf 1 und 2

Ein guter Rennwagen kommt als erster ins Ziel und fällt dann auseinander! Colin Chapman, Lotus

Donnerstag, 10.04.2014. Alles was ich so zusammengetragen habe, wird in mein Zugfahrzeug geladen. Der Renner kommt auf den geliehenen Anhänger, noch und nochmal laufe ich in die Garage um unnötiges Zeug, welches doch noch ganz wichtig sein könnte, einzuladen. Reine Übersprunghandlung. Die Nacht endet frühmorgens um 04:30 Uhr. Ich habe aus beruflichen Gründen noch einen Termin in Bad Kreuznach eingeschoben. So werde ich dann zur Mittagszeit in Hockenheim eintreffen. In Bad Kreuznach lasse ich noch beim örtlichen Volkswagen Partner die Kronenmutter an der Hinterachse nachziehen. Ich habe noch keine 36iger-Nuss in Verbindung mit einem riesigem Drehmomentschlüssel...noch nicht!! Natürlich werden die Sicherungsstifte falsch montiert, sehe ich doch sofort. Das gefällt dem Knut Wartenberg nicht! Also wird das vom Volkswagen Partner noch mal korrigiert.

Ziele für Hockenheim habe ich mir auch schon vorformuliert:

Niemanden auf der Strecke im Weg stehen, umsichtig fahren, Rückspiegel, Linie halten, berechenbar sein, keine gefährlichen Situationen heraufbeschwören, keine Dreher und niemanden auf den Geist gehen. Im ersten Training nur Funktionstest, im Zeittraining dito. Und wenn ich im Rennen noch dabei sein sollte, ANKOMMEN. Aber das wäre für mich schon mehr als der Sieger erreichen kann.

Freitag, 11.04.2014 gegen Mittag. Ich treffe in Hockenheim ein. Die innere Anspannung steigt sichtbar. Jetzt versuchen locker zu bleiben und einen Schritt nach dem andern machen. Zu meiner Verwunderung herrscht kein übliches Chaos und Durcheinander. Jeder im Verein findet schnell und zuverlässig einen Platz, alle rücken bei Bedarf zusammen. Die Begrüßung ist familiär und locker. Jeder hilft und hat Zeit für ein paar Fragen. Auf die Frage eines Clubkameraden, wo ich denn übernachten werde, habe ich nur eine Antwort: „Ich fahre heute Abend wieder nach Hause...“ 250 km zurück nach Bornheim ins Rheinland. Ich bin davon ausgegangen, dass ich eh etwas vergessen habe oder das erste Training nicht überstehen werde. Außerdem beruhigt Autofahren die Nerven, meine jedenfalls. Und morgen kommt die Familie mit, wenn ich dann noch dabei bin.

Fahrerbesprechung um 14:00 Uhr. Der Vorstandsvorsitzende des Vereins Frank Orthey hält die obligatorische Fahrerbesprechung ab. Ihm und den Kollegen ist anzumerken, dass die letzten Tage vor der Veranstaltung nicht so reibungslos wie gedacht verlaufen sind. Dennoch werden wir neuen Fahrer offiziell in der Runde begrüßt, es folgen die notwendigen, mahnenden Worte, die wichtigen, organisatorischen Informationen und die immer wieder erforderlichen Erinnerungen. Das macht schon mal einen sehr positiven Eindruck auf mich, gut organisiert, professionell abgewickelt. So darf es weiterlaufen.

Um 15:30 Uhr kommt Knut Wartenberg zur technischen Abnahme. Außerdem muss noch ein Wagenpass beantragt werden. Ich bin bestens vorbereitet, habe alle notwendigen Unterlagen, neueste Fahrerklamotten und ein frisch gewaschenes Auto. Dennoch, Knut hat zwei, drei Punkte, die ich bis zur nächsten Veranstaltung erledigen muss. Keine Diskussion, er hat Recht!

Die Bremsleitungen müssen nochmal anders befestigt werden, die Sicherheitsgurte sind nicht optimal angebracht und die Benzinpumpe muss abgedeckt werden. Lösbare Aufgaben.

16:00 Uhr: Das erste freie Training soll beginnen. Also rein in die Kiste, Motor an und endlich mal ein paar Meter bis zur Bockengasse fahren. Tatsächlich springt der Motor wie in den Monaten zuvor an, der erste Gang kann eingelegt werden. Es geht los!

Alles wirkt noch völlig ungewohnt und hölzern. Die Pedale sind noch nicht da, wo sie hingehören und im Cockpit ist doch weniger Platz als gedacht. Nach dreihundert Metern endet schon die erste gemeinsame Reise. Die Startvoraufstellung ist erreicht, nun heißt es vielleicht noch 5 Minuten warten. Dann kommt das Zeichen, dass der Start zum ersten freien Training um mindestens 30 Minuten verschoben werden muss. Toll, noch mehr Zeit, um sich Sorgen zu machen, ob auch alle Schrauben fest sind, der Luftdruck passt oder ob man evtl. noch mal ein nervöses Pinkeln bekommen könnte. Aber auch Zeit für Smalltalk mit den Kollegen, das beruhigt wieder. Dann das Zeichen, dass es losgeht. Helm auf zum Gebet, ab in den RPB, anschnallen, Starter drücken, warm laufen lassen und durch die Boxengasse auf die Strecke. Jetzt bin ich schon zum zweiten Mal im zweiten Gang, der Dritte wird am Ende der Boxengasse eingelegt und auf dem Weg zur allerersten Kurve habe ich schon Gang vier drin. Die erste Kurve kommt, nun bin ich mal gespannt, was die Bremsen machen. Geht es nach links, geht es nach rechts oder ziehen die Dinger wie sie sollen. Zu meiner Verwunderung bremst die Kiste ganz ordentlich, der dritte Gang flutscht rein und es geht ab auf die Parabolika. Schön links bleiben und langsam beschleunigen. Auweiauwei, eine Zigarrenkiste mit ca. 120

Stundenkilometern im lockeren Einrollmodus. Was für ein Gefühl! In der gleichen Sekunde wird mir bewusst, dass da noch andere Teilnehmer unterwegs sind. Die Jungs knallen an mir vorbei als ob es kein Morgen gibt, so sieht es jedenfalls aus. Eigentlich rollen die auch nur locker ein, aber eben mit zig Jahren Erfahrung. Weiterrollen, Funktionstest, Lenkung, Instrumente, Motor, Getriebe. Irgendwie immer noch alles sehr hölzern. Klar, die Dämpfer haben sicher 15 Jahre nicht mehr gedämpft, die Kupplung wahrscheinlich eben solange nicht mehr gekuppelt und die Radlager waren sicher auch bisher nie so schnell in Drehung. Leider endet das erste Training schon nach drei Runden. Wie wir später erfahren, hat es im Training der Triumph Competition einen tragischen, tödlichen Unfall gegeben. Der Veranstalter stoppt verständlicher Weise alle weiteren Trainings. Eine Absage des Wochenendes liegt in der Luft. Die ersten Erkenntnisse und die Gefühle in den ersten Runden treten in den Hintergrund. Zeit an einen Rennkameraden zu denken, der sein Leben auf der Rennstrecke lassen musste. Zusammenpacken und Abfahrt nach Hause.

Auf dem Weg nach Hause überlege ich, wie ich das nun meiner Frau erklären soll. Wir werden sehen.

Samstag, 11.04.2014. 5:00 Uhr. Es geht mit meiner Frau Heide und Jannis nach Hockenheim. Der Plan für den Tag steht. So ziemlich alles am Fahrzeug checken, auftanken und Zeittraining sowie erstes Rennen absolvieren. Heute Morgen ist alles etwas ruhiger als sonst auf einer Rennstrecke, die Stimmung ist noch gedrückt. Dennoch erwartet uns ein sehr sonniger Tag bei knapp 30 Grad; auch wenn es anfangs schwer fällt, aber das Leben geht weiter. So ist es halt! Beim Schreiben musste ich jetzt mal ziemlich heftig schlucken.



Sieht doch so aus als wenn ich vorweg fahre! Prima, aber die Meute will nur am Hindernis vorbei. Foto: Astrid Orthey

Nach vollständiger Kontrolle des RPB wird noch ein wenig poliert. Jannis bringt noch ein paar Aufkleber an, zum bestimmt fünften Mal wird der Luftdruck geprüft. Das Zeittraining rückt näher. Hier noch ein bisschen diskutieren, da noch ein paar Autos bestaunen, die Legende Kurt Bergmann (Kaiman Racing, Wien) bewundern und mit Ehrfurcht und Vergnügen betrachten, wie er die Fahrer „seiner“ Kaimane kommandiert. Keine Widersprüche dulndend, gibt er hier Anweisungen und da Ratschläge; so muss es wohl vor 45 Jahren gewesen sein.

Klasse! Im Zeittraining traue ich mir schon ein bisschen mehr zu und muss leider feststellen, dass in der ersten schnell gefahrenen Rechtskurve der Öldruck auf Null geht. Alle Warnlampen an! Motor aus, auf die Wiese. Schei..., was ist da auseinander geflogen? Nochmal starten, der Öldruck ist wieder da, zurück auf die Strecke, mit Vorsicht die Gänge durchschalten. Der Öldruck ist voll da, der Motor klingt gut. Dennoch, im Motodrom geht die Nadel bedenklich „auf Block“, immer in den Rechtskurven. Gut, wenn das das einzige Problem bleiben soll... hoffentlich lösbar. Das Training ist vorbei. Ich sammle Eindrücke und versuche mir zu merken, was noch verändert und verbessert werden muss. Erste Erkenntnis: Die minimale Ölfüllung reicht nicht, also auffüllen bis zum obersten Strich. Der Luftdruck, den mir Tom Ernst (RPB Startnummer 226) gegeben hat, ist eine prima Basis. Und ich meine, dass die Kupplung nicht wirklich einwandfrei arbeitet. Vielleicht erledigt sich mit einer anderen Einstellung dann auch das Schaltproblem. Auf jeden Fall ist die Bremse gut und kann sicher noch viel mehr.

Das erstes Rennen: Prima, ich bin fast ganz hinten. Wenn sich andere darüber ärgern würden, ich bin froh. Gibt es mir doch die Gelegenheit, weit aus dem Getümmel heraus das Feld von hinten zu betrachten und ganz, ganz locker meine Runden zu drehen. Ziel: Stück für Stück schneller werden, nicht um eine Wertung scheren und ANKOMMEN. Jannis ist mit in der Startaufstellung, lockere Stimmung, es werden noch ein paar Bilder gemacht. Viel von der Anspannung der ersten Trainings ist verschwunden. Trotzdem bleibt immer als erster Gedanke auf der Strecke: „Was mache ich hier eigentlich?“ ...Bis zur ersten Kurve, dann kommen die Konzentration und ein gutes Gefühl. Im Rennen stelle ich fest, dass sich mein Blick Kurve um Kurve weitet, der Blick in den Rückspiegel gelingt immer zuverlässiger, Überholmanöver durch schnellere Fahrzeuge gehen locker und geschmeidig. Nur die blöde Kupplung ist eigentlich Schrott. Im vierten Gang rutscht das Ding ohne Ende durch. So komme ich nur mit deutlicher Verzögerung auf Geschwindigkeit. Auf der Parabolika ist es besonders schlimm. Gas weg, packen lassen, langsam Fahrt aufnehmen. Noch zu stramm ...muss ich prüfen. Blöde Seilzug-(Eigen-)Konstruktion. Schneller als gedacht ist Rennen eins vorbei ... ach, und ich bin ja angekommen. Unfassbar! Der restliche Nachmittag wird mit Stolz geprüft, nochmal geprüft und wieder geprüft. Ich habe mittlerweile eine Checkliste und diese wird akribisch und nacheinander abgearbeitet. Dadurch erübrigen sich wiederholte Luftdruckprüfereien und ständig Ölkontrollen. Ich glaube an diesem Wochenende verbrauche ich mehr Öl beim Abwischen des Messstabs, als der Motor verbrennen kann. Der letzte Teil des Abends wird im Kreise der Kameraden im Zelt der HFVE verbracht. Ein paar Bier, ein bisschen essen, Benzingspräche. Schön, aber Mission noch nicht erfüllt. Ach, und das Öldruckproblem ist weg. Die Kiste muss halt voll sein, meine jedenfalls.

Sonntag, 12.04.2014. Sonne, Sonne, Sonne. Langsam wird es Routine, RPB auseinander- und wieder zusammenbauen, putzen, warten. Es wird pathetisch. Steve McQueen hat mal gesagt: „Die Zeit zwischen zwei Rennen ist WARTEN“. Ganz so ist es in der HFVE dann doch nicht. Eigentlich ist es lachen, helfen, quatschen, prüfen, schauen und ganz, ganz viel zufrieden, stolz und glücklich sein. Jedenfalls dann, wenn nichts kaputt gegangen ist. Dann ist es vorbei mit lachen und quatschen, dann muss angepackt und geschraubt werden, dann läuft die Zeit, rennt, rast. Ich habe das an diesem Wochenende nicht, mich überkommt der Kontrollzwang. Das letzte Rennen des Wochenendes muss funktionieren. Das wäre ein grandioser Erfolg!

Und wieder habe ich Gelegenheit, am Ende des Feldes das Rennen in Ruhe und Würde aufzunehmen.

Du glaubst es nicht, da ist doch tatsächlich ein Fahrzeug aus der Klasse 1, welches mir im Nacken sitzt, an mir vorbei will, und vor mir will einer aus der Klasse 2 sich nicht einfach überholen lassen. Gibt es doch gar nicht! Plötzlich und ganz unvermutet bin ich im Getümmel. Bin ich plötzlich schneller oder sind das nur nette Kerle, die mich mal auf der Strecke besuchen wollen? Eh, der Bremspunkt in Kurve eins geht doch deutlich später und ich bin vorbei, leider meldet sich die Kupplung und der Kollege nutzt die Gunst der Sekunde. Am Ende der Parabolika habe ich ihn wieder auf der Bremse, zu doof nach jeder Kurve kommt das „Rausbeschleunigen“. Da muss ich wieder zurückstecken. Noch später bremsen, noch weicher beschleunigen. Hoppala nur nicht übermütig werden, in den Spiegel schauen, da kommen ein paar Jungs aus Klasse 3,4,5,6 und 7. Vielleicht im Windschatten an dem Widersacher vorbei? Nee, klappt nicht, der hat auch viel Spaß und will sich nicht geschlagen geben. Wir überholen gemeinsam ein paar Unglückliche, deren Motoren qualmen oder die andere



Letzte Fotos vor dem Start: Jannis, der RPB und ich! Die feuchten Finger sind nicht zu sehen.

technische Probleme haben. Meine Kupplung habe ich als gegeben angenommen. Es reicht für viel, viel Spaß. Auf den Geraden kommen mir Gedanken zum Film Grand Prix mit James Gardner. Der Blick aus dem Cockpit ist ähnlich, das Auto vibriert wie im Film und der Motor brüllt zufrieden. Ein Traum!! Plötzlich, im allergrößten Spaß, ist alles vorbei. Auf Start und Ziel zeigt die Uhr 0:00 und die Zielflagge kommt raus. In dieser Sekunde merke ich wie sich alle Anspannung der letzten Wochen löst, die Auslaufrunde wird unvergesslich. Ich heule erstmal bis zu Kurve zwei, dann Freudenschreie in Kurve drei, dann wieder heulen auf der Geraden. Die Einfahrt ins Motodrom ist großartig, überwältigend. Eigentlich sehe ich gar nichts mehr, aber das Gefühl die letzten Tage überstanden zu haben, ist überwältigend. Der Rest ist eine rosa Wolke, Siegerehrung für die Besten des Wochenendes. Applaus für die Gewinner. Meine Gedanken: So ein dritter Platz wäre mal super, irgendwann, vielleicht im nächsten Jahr. Ehhh, nun mal nicht großwahnsinnig werden! Zusammenpacken, nach Hause, alles wieder einräumen und die Zeitenliste analysieren. Alle Einstellungen und Erkenntnisse notieren. Im Oktober muss ne 2:31 her, wie auch immer. Das Auto muss auseinander, die Auflagen von Knut Wartenberg bearbeitet werden, Teile bestellen... und nach der Kupplung schauen. Auf jeden Fall wird das Ding auf Hydraulik umgebaut. Das Rutschen liegt bestimmt an der Seilzugführung. In sechs Wochen ist Heimat GP. Das muss laufen!

In memoriam Dr. Albert Flemming , †10.04.2014, Triumph Competition

Historic Trophy Nürburgring, 30.05.2014 bis 1.06.2014, FV-Gp-D 2014 Lauf 3 und 4

If you want to finish first, first you have to finish, Ron Dennis McLaren

Im Zuge der diversen Prüfarbeiten stelle ich fest, dass aus der Hinterachse rechts an der Bremsankerplatte eine Flüssigkeit herausläuft. Mittlerweile habe ich 36iger-Nuss und einen riesigen Drehmomentschlüssel. Also Rad runter, Trommel runter, komisch, ich hätte jetzt einen defekten Bremszylinder vermutet. Der sieht aber weiterhin ziemlich gut aus. Die Suppe läuft am Dichtring raus. Also alles auseinander. Schmierige Soße ... weiter. Die Schadenaufnahme ergibt, dass das rechte Lager von irgendeinem „Bastler“ irgendwie zusammengestummt wurde. Da passt gar nichts, weder Lager (zu klein), noch Dichtungen, noch Dichtring. Glücklicherweise hat das alles über das Hockenheim-Wochenende gehalten. Schon eine Sensation, was das alte Material aushält. Also neue Lager links und rechts, Dichtungen, Dichtringe, alles eben. Eine Kupplungshydraulik wird verbaut, der Gaszug neu verlegt, die Zündung auf Kontaktlose umgebaut. Die Bremsleitungen alle erneuert. Knut hat gesagt: „befestigen“, aber ich will das ein für alle Mal richtig machen. Weg mit Gummi, her mit Stahlflex. Richtig befestigen und die Gurtbefestigungen neu bauen. Ich will einen zufriedenen Technischen Kommissar.

Und plötzlich stehe ich im Historischen Fahrerlager des Nürburgrings mit meinem eigenen Formel Fahrzeug. Wunderbar! 19 Jahre vorher haben Heide und ich übrigens unsere Flitterwochen hier verbracht. Im Wohnmobil im „Historischen Fahrerlager“ zum 500 km-Rennen. Fast der gleiche Stellplatz. Zufälle gibt es. Das Wochenende am Nürburgring soll nun möglichst so wie Hockenheim verlaufen. Funktionstest der neuen Teile und möglichst kein Ausfall. Es steht die technische Überprüfung an und wenn alles gut ist, dann werde ich auch den Wagenpass für meinen RPB 1967-06 erhalten. Knut besichtigt den Wagen, wir sprechen über die technischen Änderungen. Er ist zufrieden, ich auch. Der Wagenpass wird feierlich ausgestellt und übergeben. Ich bin mal wieder glücklich. Jetzt habe ich einen Formel Vau mit regulärem Wagenpass und in technisch einwandfreiem Zustand. Super!

Die Gleichmäßigkeitsprüfung ist mir noch völlig egal, ich muss erst mal fahren. Und natürlich die guten Vorsätze beachten: Niemanden auf der Strecke im Weg stehen, umsichtig fahren, Rückspiegel, Linie halten, berechenbar sein, keine gefährlichen Situationen heraufbeschwören, keine Dreher und niemanden auf den Geist gehen. Als Teammitglieder sind diesmal mein Sohn Jannis und unser 10 jähriger Nachbarsohn Max dabei. Wie in Hockenheim werden wir abends nach Hause fahren. Wer weiß, was man noch an Teilen braucht. Das Schöne an diesen HVFE-



Heimat Gp: Jetzt noch eine Kupplung, die im Scheitelpunkt auch wirklich packt...

Wochenenden ist, dass Du immer wieder neben anderen Clubkameraden dein Lager aufschlägst und so immer wieder neue Kontakte knüpfen kannst. Ich erfahre was zur Bearbeitung von Makrolon und noch 10 andere „Kleinigkeiten“ die man mal in der heimischen Garage ausprobieren kann. Die Makrolon-Geschichte führt dann zu einer neuen Frontscheibe für das nächste Rennen ...selbst gebaut, ich bin schon wieder stolz. Das erste freie Training verläuft ereignislos, bis auf die Tatsache, dass ich mich damit auseinandersetzen muss, dass doch Kupplung und Getriebe überholbedürftig sind. Die Kupplung rutscht und es macht gar keinen Spaß nach dem Dunlop-Bogen die Eiger-Nordwand hinaufzufahren. Ist halt so, muss man eben das Wochenende überstehen. Die Devise: fahren, fahren, fahren. Ich lasse mir im Fahrerlager schon mal vorsorglich erzählen, welche Kupplung, welcher Belag, wer Getriebe überholt und und und. Ich muss allerdings feststellen, dass verbale Hilfestellungen im Ausbau von Motor und Getriebe nicht sehr hilfreich sind. Leider kann man nur Hinweise über die Drehrichtung der Schrauben und Mutter nutzen, aber die kenne ich ja schon seit ein „paar Jahren“. Jedes Auto ist dann doch sehr unterschiedlich aufgebaut und letztlich zeigt sich alles in der Garage. Auch das Zeittraining verläuft wie erwartet. Zeitverbesserungen sind aufgrund der Kupplung nicht mehr möglich. Es folgen die obligatorischen Tipps zu Kupplung und Cola. Dem will ich aber widerstehen ...so ne Sauerei, wenn man das dann wieder sauber machen muss. Also nach dem festgelegten Plan nach dem Training das Auto zerlegen, tanken und überprüfen und hoffen, dass die beiden Rennen glatt durchlaufen. So ist es dann auch; ziemlich vom Schluss des Feldes das Rennen in Ruhe aufgenommen, überhole ich dann doch den einen oder anderen Mitbewerber. Eine ganze Reihe von Fahrzeugen stehen schon nach ein paar Runden am Rand. Es wird bei Gelb überholt, dass es eine Pracht ist und es folgt natürlich im Nachgang die sehr, sehr ernst gemeinte Ansprache des Vorstandes. Wie geplant und fest vorgenommen, bei mir keine besonderen Vorkommnisse. Zwei Trainings, zwei Rennen und ohne weitere Probleme angekommen. Die Siegerehrung im Zelt würdigt die verdienten Sieger. „Es wäre wirklich Klasse, mal so auf einem der Treppchen zu stehen...“. Einpacken, ab jetzt 6 Wochen für Getriebe, Kupplung, sonstiges und Jahresurlaub.

Super Race Weekend, 15.08. bis 17.08.2014, Zandvoort FV-Gp-D 2014 Lauf 5 und 6
Zolder oder Spa, Hauptsache holländische Küste

Bis jetzt war es eigentlich nur Spaß! Das Getriebe ist professionell überholt, die alte Kupplung, die völlig versteinert und der ein paar wichtige Einzelteile fehlten, mittlerweile erneuert. Aus- und Einbau waren zwar ziemlich umfangreich, es ging aber entgegen meiner ersten Vermutungen auch als One-Man-Show. Ich hatte natürlich schon in weiser Voraussicht zwei Freunde um Hilfe gebeten.

Bevor diese aber Zeit hatte, hatte meine Neugierde schon gesiegt. Zum vierten Mal innerhalb von Wochen muss das Bremssystem entlüftet werden, was mir noch in der Folge ein Problem bescheren wird.

Mittlerweile liegt die aktuelle Punktetabelle vor und das macht Laune, aber auch Druck. Ich bin tatsächlich und ganz, ganz unerwartet Dritter in der Klassenwertung.

Eben eine Gleichmäßigkeitsprüfung! Schlüssel dazu, vier Rennen abgeschlossen, vier Rennen Punkte kassiert, während die Wettbewerber den einen oder anderen Ausfall verzeichnen mussten. Eigentlich Mist, das ist eine Position, von der man ja nicht mehr runter will. Mann, was wäre das für ein Erfolg. Jetzt dreht sich im Urlaub eigentlich alles um die Frage, wie bleibt man Dritter. Das Ergebnis vieler Diskussionen und Gespräche: Weitermachen wie bisher, dem großen Plan folgen und keinen Ausfall hinlegen. UND, wenn die Technik wie gewünscht funktioniert, mal ein bisschen auf das Thema Gleichmäßigkeit achten. Eigentlich klappt das schon ganz gut.

Der Wetterbericht für Zandvoort ist erschütternd. Waren Hockenheim und Nürburgring traumhafte Sommerwochenenden, wird es wohl in Zandvoort stürmisch und vielleicht gibt es auch ein bisschen Regen, die Temperaturen werden wohl knapp an 20 Grad liegen. Anreise am Donnerstag, leider ist das versprochene Zelt nicht da, wäre schön gewesen bei dem Wetter. Egal, machen wir das Beste daraus. Wieder neue Nachbarn, wieder viele nette Gespräche und Eindrücke. Diesmal ist das Team etwas größer, Zandvoort-Strand und Fischbuden locken doch. Heide, Jannis und unsere Freunde Hermann, Doris und Niels sind dabei. Tolle Fan-Truppe und, wenn nötig, Helfer in schwierigen Situationen.

Freitag, 15.08.2014. Es hat über Nacht geregnet und der Tag beginnt damit, dass das Rennmaterial erst einmal trocken gelegt werden muss. Dabei fällt Jannis eine komische Flüssigkeit auf, die vorne in Nähe der Bremsleitungen nach unten tropft. Ist nur Wasser, ist meine Meinung. Nachdem alles trockengelegt ist und das eine oder andere Schwätzchen sich ergeben hat, wird die technische Durchsicht nach Plan durchgeführt. Dabei habe ich doch alles schon in der Garage gecheckt... doppelt hält besser und es beruhigt die Nerven, denn ich habe mir ja ein neues Ziel für dieses Wochenende gesetzt. Ich will Dritter bleiben!

Bei der Prüfung der Bremsanlage fällt auf, dass fast keine Bremsflüssigkeit mehr im Behälter ist. Kann doch nicht sein! Nach intensivem Check ist klar, ich habe den Hauptbremszylinder beim ständigen Entlüften kaputt gemacht. Anfängerfehler. Habe ich doch auch ein superneues Entlüftungssystem gekauft. War mir aber irgendwie zu kompliziert und blablabla. Es gibt für jeden Mist eine Entschuldigung. Jetzt ist aber keine Zeit zu jammern, jetzt muss ein neuer Hauptbremszylinder für einen „Käfer 1302 und früher“ her. Am Freitag um 11:00 Uhr in Zandvoort... na prima. Nachfragen im Fahrerlager ergeben, dass wohl einige Dutzend irgendwo in den Garagen rumliegen, aber niemand so ein gesuchtes Teil dabei hat. Zweite Idee; der örtliche Volkswagen Händler, nicht ganz zwei Kilometer von der Rennstrecke entfernt. 11:30 Uhr der Teiledienst wird aufgesucht, 11:35 Uhr verlassen wir den Händler. Natürlich hat er das Teil nicht vorrätig, kann ihn aber innerhalb von 14 Tagen besorgen. Leider, genau 14 Tage zu spät. Ich brauche das Teil bis 15:00 Uhr, zur Not auch bis Samstagmorgen. Dann eben ohne freies Training. Der Teiledienstmitarbeiter hat mir allerdings eine Adresse in Harlem gegeben, ungefähr 10 km von hier. Ein Hydraulik-Großhändler, mal sehen was der kann. Weitere Alternative wären Teile-Händler in Deutschland. Gut, dass es Handys und Internet gibt. 12:00 Uhr beim Händler in Harlem. Wir betreten das Geschäft, meine erste Gedanke: „Wenn wir hier das Teil nicht bekommen, dann sicher in ganz Holland nicht“. Ein riesiger Laden. Der freundliche Angestellte hört sich meine Wünsche an, besichtigt den als Muster mitgebrachten Bremszylinder und sucht im Computer, danach werden dann noch Kataloge gesucht und intensiv studiert. Es dauert, dann plötzlich wirft er den Katalog auf den Tresen und zeigt mir ein Bild, genau das ist der gesuchte

Bremszylinder. Den will ihn haben. „Den muss ich bestellen“ lautet die schlechte Nachricht, die Gute: „Ist um 14:00 Uhr da“. „Heute 14:00 Uhr? JA, sicher.“ Unfassbar!

Tatsächlich ist der Bremszylinder um 14:00 Uhr vor Ort, um 15:00 Uhr fest im Wagen montiert, die Bremse entlüftet und der RPB gecheckt. Jannis und ich haben aber leider die Fritten am Strand verpasst. Egal! Dafür haben wir den südafrikanischen Gaststartern (echt nette Kerle) mal gezeigt, was German Engineering ist. Bremse entlüften mit Stahlbus Entlüfternippeln, tja hat nicht jeder. Braucht auch nicht jeder! Nur die, die so doof sind, den Hauptbremszylinder nicht rechtzeitig zu wechseln. Das erste freie Training am Freitag kann wie geplant für mich stattfinden. Zeit, die Strecke kennenzulernen. Den alten Teil kenne ich, allerdings ist das mal locker 15 Jahre her, der neue Teil ist mir völlig unbekannt. Das Training verläuft gut, das überholte Getriebe gibt sich noch ein bisschen zäh, die Bremse ist klasse und die Strecke wirklich schön zu fahren. Also nach dem Training ist vor dem Zeittraining (am Samstag) und damit muss noch mal alles nachgesehen und geprüft werden. Nur hier kein Ausfall, nur fahren und ankommen und den dritten Platz sichern. Es ergeben sich keine weiteren Baustellen, also zusammenpacken und das „Nachtleben“ von Zandvoort genießen. Das ist natürlich völlig übertrieben, denn nach dem Abendessen und ein, zwei Bier gehen dann doch die Lampen aus. Liegt bestimmt an der Seeluft. Um 7:00 Uhr schellt der Wecker, um 8:00 Uhr geht es schon wieder an die Rennstrecke. In der Nacht hat es ziemlich gestürmt und geregnet. Also wieder Auto trockenlegen, kurzer Funktionscheck und ein bisschen mit den Nachbarn quatschen. Sehr interessante Geschichten tun sich da auf; einer, der auch erst seit kurzem dabei ist und schon ein echtes Flugzeug um die Rennstrecke bewegt, einer, der schon fast 20 Jahre dabei ist und sich regelmäßig durch die Klassen hoch gearbeitet hat. Es gibt so viele Geschichten zu hören. Das Zeittraining läuft gut und gibt letzte Aufschlüsse, wie Kupplung und Getriebeeinstellungen noch verfeinert werden könnten. Gefühlsmäßig eigentlich schon fast zu gut. Seit nunmehr 9 x 20 Minuten läuft der Motor ohne Probleme, die Elektrik funktioniert unauffällig, Getriebe und Kupplung sind ebenfalls gut. Zeit sich Sorgen zu machen? Nee, Zeit holländische Fritten essen zu gehen. Wir kommen allerdings nur bis zur Bude im Fahrerlager. Da sitzen viele der Kollegen und fachsimpeln, also dazu setzen und zuhören. Und den Möwen bei ihrem cleveren Spiel um ganze Mittagsportionen zuzusehen. Diesmal bin ich der „Loser“, eine Möwe bemächtigt sich in einem unvorsichtigen Moment meines ganzen riesigen Hamburgers. Egal, reduziert das Leistungsgewicht, was ich nicht esse, wiegt auch nichts.

Das erste Rennen des Wochenendes startet. In der Startaufstellung bete ich noch mal alle NEUEN guten Vorsätze runter: Keinem im Weg stehen, in Sichtweite meiner direkten Wettbewerber bleiben, gleichmäßig und locker fahren, Rückspiegel beachten und an eine Besonderheit in Zandvoort denken: „Code 60“. Das hat uns Frank Orthey noch mal bei der Fahrerbesprechung deutlichst eingeschärft. Hier gibt es kein Safety Car, außerdem ist relativ wenig Platz neben der Strecke und damit sind die Holländer auf eine nette Idee gekommen. In Situationen, in denen ein Fahrzeug nicht direkt von der Strecke kommen kann, verlangsamen die Veranstalter das Rennen über „Code 60“. Jeder Streckenposten hängt eine lila Flagge mit einer „60“ raus. Ab diesem Moment ist absolutes Überholverbot und max. Geschwindigkeit 60 km/h. Dumm für einen Neuling. Woher weiß ich, wie schnell ich genau bin? Welcher Posten ist besetzt? Wo stehen die alle? Die Lösung wird sich dann im Rennen zeigen. Einfach das machen, was die Kollegen vormachen, Tempo deutlich reduzieren und aufpassen. Hoffentlich brauchen wir keinen „Code 60“-Flagge. Und der entscheidende Punkt: Ankommen und ein paar Punkte sammeln, um in der Wertung auf dem dritten Platz zu bleiben. Der Start ist spannend, das Feld liegt sehr eng zusammen, bis nach der ersten Kurve, der Tarzan-Bocht, ist Überholverbot. Dann geht die schnelle Reise los. Trotz der vielen Fahrzeuge macht die Strecke einen Heiden-Spaß. Es wird überholt und zurücküberholt, dass es eine wahre Freude ist. Dann plötzlich, die

erste „Code 60“-Flagge. Viel früher als erwartet und gerade noch so gesehen. Junge, Jung, diese „Code 60“-Flagge ist dann im Rennwagen unter Wettbewerbsbedingungen ein wirklich kleiner,



**Mittlerweile haben wir auch Kamera an Board.
Zandvoort Start/Ziel**

unscheinbarer Fetzen Stoff. Nach kurzer Zeit ist der Fetzen wieder eingeholt und das Rennen nimmt sein Lauf. Leider hat sich das Feld doch sehr auseinander gezogen. Anscheinend hat doch jeder eine andere Vorstellung von 60 Km/h. Egal, fahre ich eben mein eigenes Ding. Möglichst gleiche Brems- und Schaltpunkte und flott fahren. Läuft prima, dennoch habe ich keinerlei Vorstellungen von der jeweiligen Rundenzeit. Ach, ist doch egal, Hauptsache viel Spaß. Und den habe ich, wie schon in den

vorherigen Rennen. Mittlerweile ist es auch wirklich eine Freude, sich von den Jungs aus den großen Klassen überholen zu lassen. Mann, das macht echt Spaß, diese tollen Autos von der Seite oder von hinten in die nächste Kurve einbiegen zu sehen. Besonders schön auch, dass man sich darüber überhaupt nicht ärgern muss. Es bleibt einfach immer wieder ein schöner Augenblick! Und inmitten dieser Freude ist das plötzlich schon wieder vorbei. Schade! Zusammenfassend, ein schönes Rennen ohne Ahnung wie die Rundenzeiten waren. Die gibt es dann erst morgen nach dem zweiten Lauf. Also jetzt Auto checken, umziehen und ein paar Benzingespräche führen. Dann essen gehen und ab ins Bett. Der arme Jannis muss im Zelt an der Strecke schlafen. Für die Nacht ist schon wieder Sturm und Regen angesagt.

Der Sonntag beginnt feucht, es regnet zwar nicht mehr, aber alles ist klamm. Der Veranstalter hat uns ein Extra-Warm-Up spendiert. Muss man nutzen, denke ich mir und es folgen wiederum vergnügliche 20 Minuten. Am Ausgang der letzten Kurve merkt man schon, dass es stürmischer wird. Bei Vollgas versetzt das Auto durch die einfallenden Windböen merklich. Fürs Rennen sollte man da ein bisschen vorsichtiger sein, besonders wenn man von schnelleren Fahrzeugen überholt wird. Es folgt der obligatorische Fahrzeugcheck und die Hoffnung, dass es bei dem mittlerweile heftigen Winden nicht regnen wird. Jeder der Clubkollegen hat übrigens hierzu seine eigene Weisheit und gibt sie in den kleinen Runden zum Besten. Wind von Ost, West, Süd oder Nord... kann keinen Regen bringen, der Regen verzieht sich schnell in Zandvoort, mittags sowieso nicht und überhaupt hat es an Sonntagen hier noch nie geregnet, besonders nicht bei Sturm. Wenn die Sonne rauskommt, regnet es übrigens auch nicht und Sturm mit Sonnen sind sichere Anzeichen für besseres Wetter. Wie auch Regenwolken, die langsam heranziehen, ein sicheres Zeichen für bessere Bedingungen sein werden. Auch ich habe eine Theorie, die genauso falsch ist, wie alle anderen. Zum Start des zweiten Rennens wird es richtig dunkel und trotz Sturm und Sonne am Horizont beginnt es zu tröpfeln. Die Jungs mit Slickbereifung tun mir Leid, wechseln, nicht wechseln, Pokern?

Nun gut, ich muss fahren, außerdem bin ich mit dem RPB noch nie auf nasser Strecke unterwegs gewesen. Der eine oder andere Altvordere verzichtet auf einen Start und meint, dass man das nicht mehr haben muss. Ich aber muss ...will ich doch den dritten Platz sichern. In der Startaufstellung regnet es nur leicht, stürmt dafür aber stark, ich rufe mir die Weisheiten über das Wetter ins Gedächtnis und bin entspannt. Nach der Einführungsrunde sieht es aber ganz anders aus. Der Sturm hat nochmals zugelegt und die Regenwolken hängen schwarz und tief über der Strecke. Und plötzlich bricht die Hölle los. Es regnet nicht aus Eimern, nicht aus Kübeln, es ist eine einzige Sintflut, dazu kommt der Sturm, der die Angelegenheit auch nicht einfacher macht. Also schön viel Platz lassen,

weiche Lenkbewegungen und Runden drehen. Ist wie Motorboot fahren. Im Auto ist es relativ trocken, aber das Wasser läuft über das Visier in den Helm, Sicht null, dazu beschlägt das Visier. Also die Klappe auf. Tolle Idee, das ist noch schlimmer, Deckel wieder zu. So schnell wie der Regen gekommen ist, ist er auch wieder weg. Die Bedingungen sind aber leider nicht besser, sondern nur anders schlecht. Von den Rändern der Strecke laufen Bäche quer über die Straße, die noch gefährlicher sind als Wasser überall auf der Strecke. Aquaplaning im Renntempo. Also Vorsicht und keinesfalls abfliegen. Das Rennen muss ich auf jeden Fall zu Ende bringen. Irgendjemand wird aber der Erste sein, der die Bedingungen unterschätzt und einen Fehler macht. So ist es dann auch. In der Tarzan-Bocht steht kurz vor Rennende ein Auto. Der Arme hat dazu noch ein paar wichtige Karosserieteile verloren. Da ist sie wieder die Feststellung: Autorennen können gefährlich sein!



Zandvoort im Regen, sieht harmlos aus, ist es aber nicht!
Foto: Astrid Orthey

Gottseidank ist niemanden etwas passiert, nur ein paar Plastikteile auf der Strecke, „Code 60“ und noch eine Runde bis Ende. Das ist zu schaffen. Auf jeden Fall haben heute alle Starter was zu erzählen, das ist mal sicher! Und ich habe sowas wie die Äquatortaufe in der Formel Vau hinter mich gebracht. Im Fahrerlager angekommen zwischen Rennende und Siegerehrung muss noch schnell alles verpackt und aufgeladen werden. Hoffentlich hat es mit

ein paar guten Zeiten zum dritten Platz in der Gesamtwertung gereicht. Ach, und vielleicht, aber nur vielleicht kann ich mal irgendwie aufs Treppchen ... einmal, am Rand, das wäre schon ein wirklich tolles Jahr gewesen, denn mit Zandvoort endet in diesem Jahr die Wertung in Deutschland. Die österreichischen Veranstaltungen habe ich mal sicherheitshalber außen vor gelassen. Warum sollte der Anfänger dort hinreisen? Ja, ich weiß, tolles Wetter, tolle Strecken, tolle Atmosphäre und die österreichischen Kollegen tun auch viel, damit es uns da gut geht ...ja, ja, ja, aber echt, der Stress im ersten Jahr reicht völlig!

Die Siegerehrung: Frank und Wolfgang haben eine Menge kleiner Rennfahrer aufgebaut. Das sind die Pokal für diese Veranstaltung, sehen nett aus und nehmen nicht so viel Platz weg. Zumindest bei denen, die hier was abgreifen werden. Das Treppchen fehlt! Wäre auch in dem kleinen Raum der Rennleitung mit deutlich beschränkter Deckenhöhe suboptimal. Ich werde mich auf den verdienten Applaus beschränken und hoffen, dass es für den dritten Platz in der Gesamtwertung gereicht hat. Machen wir es kurz, sonst könnte ich über die folgenden 30 Minuten noch weitere drei Stunden schreiben.

Rennen 1: Klassensieg und Gesamtsieg

Rennen 2: Klassensieg und Zweiter im Rennen

Der Abräumer des Wochenendes, wird es später von Frank Orthey im Rennbericht heißen. Was für ein Tag, der Stolz über dieses Wochenende platzt aus allen Poren, unfassbar. Ich muss mir die Rundenzeiten und alles andere noch mal genau ansehen und analysieren. Vier von den kleinen Männchen abgeräumt. Jetzt ist der Moment, im Spielcasino alles auf die 26 zu setzen. Das ist ein Wochenende zum Genießen und es einfach nur in absoluter Freude und Zufriedenheit ausklingen zu lassen. Fotos am Auto müssen noch gemacht werden. Fotos mit den mitgereisten Freunden, Fotos von den Pokalen, Fotos, Fotos, Fotos ...noch mal schnell allen Tschüss sagen, bei Vorstand für das

perfekt organisierte Wochenende danken und ab an die Strandbar ...was essen! Auf der Heimfahrt fällt mir ein, dass damit ja eigentlich ganz sicher der dritte Platz gesichert sein dürfte.

Wieder zu Hause:

Ein paar bange Tage vergehen, bis die Endwertung im Netz ist. Tja, hätte ich mir mal die Punktevergabe genauer angesehen, wüsste ich schon, was kommt. Egal, warten macht auch Spaß... die Tabelle kommt ja irgendwann. Wann denn nun genau? Könnte doch schon da sein, warten macht keinen Spaß, ich sitze auf heißen Kohlen. Na ja, die Jungs müssen ja auch erstmal ihr Zeug in die Garage bringen und ein bisschen Ordnung schaffen, aber nun könnte das verbindliche Endergebnis doch kommen... lange Stunden und Tage später ist es dann soweit.



Die Ausbeute aus Zandvoort und ein weiter intaktes Auto!

Ich suche direkt die Klasse 2... nennt sich genau:

Formel Vau Gp Clubmeisterschaft D (DMV) Klasse zwei, späte Einvergaser.

Mit 226 Punkten und damit 27 Punkten vor dem Zweiten. Platz 1!! Der Moment durchzudrehen und den Überblick zu verlieren. Sagenhaft! Ich muss in die Garage und es dem RPB erzählen. Außerdem muss noch geschraubt werden, der Goldpokal in Hockenheim steht an, und da kann man sich ja wieder was vornehmen. Aber das ist dann schon wieder einen ganz andere Geschichte!

In memoriam Ralf Hartmann, † 7.11.2014, Kaimann Formel Vau, Startnummer 210

Danke Ralf für deine aufmunternden Worte in Hockenheim und Zandvoort!

Und weil ich nicht alle namentlich aufzählen kann, bei denen ich mich für diese erste Formel Vau Saison bedanken möchte, versuche ich es kurz zu halten ohne das mir jemand evtl. böse ist.

Dank an: Vorstand und Geschäftsführung des „Historischen Formel Vau Europa e.V.“ allen Clubkameraden und Kameradinnen, den Freunden und Helfern der Formel Vau an den Rennstrecken und im Hintergrund für tolle Aufnahme, Unterstützung und Verständnis!

Besonderer Dank an meine Familie: Heide, Vanessa und Jannis, die mir so wunderbar geholfen haben, bei den Rennen immer moralische Unterstützung lieferten und großes Verständnis für all die Stunden in der Garage aufbringen.

Stephan Gremler, RPB Startnummer 248