September I 2023

HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA #8

FV m@gazine

DMV Formel Vau

Gleichmäßigkeits-Serie mit FIA-Prädikat

FORMEL VAU FV INSIDE

Formel Vau History

Kyalami 2010

Rückblick

Jahreshauptversammlung – Speyer
Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim
Preis der Stadt Magdeburg – Oschersleben
P9 Challenge – Lausitzring
Stunde der Formel Vau – Spa-Francorchamps

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Historische Formel Vau Europa bedankt sich bei ihren Sponsoren

RAVENOL

ravenol.de

Neurochirurgisches Wirbelsäulenzentrum
Dr. von Haken
Dr. Rommel und Partner
www.neuro-wz.de

neuro-wz.de

LUBCON

lubcon.com

Wittkuhn Tuning RACING TEAM

wittkuhn-tuning.de

Hoosier RENNREIFEN

hoosier-rennreifen.de

Medienpartnerschaft

HISTORISCHER MOTORSPORT CURBS

Historische Formel V Europa e. V.

POWERED BY E-FUEL

RAVENOL

NORDOEL

Historische Formel Vau Europa e.V.

INHALT

Inhaltsübersicht und Impressum	3
Editorial	4
Jahreshauptversammlung in Speyer	8
Preis der Stadt Stuttgart – Hockenheim	14
Preis der Stadt Magdeburg – Oschersleben	22
P9 Challenge – Lausitzring	27
Stunde der Formel Vau – Spa-Francorchamps	31
Heads Nachrufe – Kurt Kehrer	38
Jugendcorner – Johanna Adenacker	43
Vau-Wiki - Balas (F) - Egger (A) - Elfin (AUS) - Fitti Vê (BR)	48
Formel Vau History – Kyalami 2010	57

Historische Formel V Europa e. V.

Historische Formel Vau Europa e.V.
www.formel-vau.eu

Magazin-Archiv

Alle bisher erschienenen Ausgaben des FV m@gazines sind auf der Website der Historischen Formel Vau Europa abrufbar:
FV m@gazine

Titelbild:
Heiße Action – Bernd Bretschneiders Feuertaufe in Oschersleben
Foto: Matthias Krüger

IMPRESSUM

Redaktion

Dr. Frank Michael Orthey, Dr. Thomas Eder, Kenneth Schlienz

Mitarbeit

Thomas Cramer, Leo Eder, Triantafillos Tsolakidis, Robert Waschak, Petra Zeeb

Fotos

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V., Ulrike Brehmer, Thomas Cramer, Leo Eder, Martina Eder, Kevin Jenkins, Matthias Krüger, Astrid Orthey

EDITORIAL

Startklar für die Zukunft?

Startklar für die Zukunft?

Das ist der Untertitel des Projektes „Vau wie Verantwortung“. Allerdings dort mit Ausrufungszeichen versehen. So als wären wir das bereits: „Startklar für die Zukunft!“

Ich möchte in diesem Editorial das beim Projektstart 2019 bewusst – und selbstbewusst – gesetzte Satzzeichen (!) durch ein Fragezeichen ersetzen. Sind wir als Verein und Serie tatsächlich startklar für die Zukunft?

Die folgenden Anmerkungen sind vor dem Hintergrund der Offenheit und Unvorhersagbarkeit der Zukunft formuliert, auch wenn es Zukunftsforscher und andere gibt, die das anders sehen wollen. Eher halte ich mich an die Aussage des antiken Staatsmannes Perikles: „Es kommt nicht darauf an, die Zukunft vorauszusagen, sondern darauf, auf die Zukunft vorbereitet zu sein.“ „Die Zukunft soll man nicht voraussehen wollen, sondern möglich machen.“ Ergänze ich mit dem gerne zitierten Schriftsteller und Piloten Antoine de Saint-Exupéry. Deshalb stelle ich auch diese Frage. Damit wir gut vorbereitet sind und uns eine für uns passende Zukunft ermöglichen können.

Trotzdem muss vorab gefragt werden: Welche Zukunft ist gemeint?

Nein, es ist nicht die Zukunft der Welt und auch nicht die Zukunft des Weltklimas gemeint. Die Flughöhe ist niedriger – und doch hoch genug. Es geht um die Zukunft unserer geteilten Leidenschaft im Historischen Motorsport mit Formel-Vau- und Super-Vau-Rennfahrzeugen. Damit wir das, was uns Freude bereitet, auch weiter machen können – und uns hoffentlich noch viele folgen, die das auch in vielen Jahren teilen können und wollen.

Also Scheinwerfer an für den „Startklar für die Zukunft“-Check:

E-Fuels-Leuchtturmprojekt. Super. Wir haben gezeigt, dass es möglich ist. Das hat nach unserer Kenntnis vorher in diesem Umfang niemand so hinbekommen im Historischen Motorsport. Damit, wie wir geschrieben haben, allerdings der durchgängige Betrieb der Serie mit E-Fuels realistisch möglich wird, braucht es noch viele Anstrengungen und vor allem: Geld. Wenn wir den Expertenmeinungen folgen und synthetische Kraftstoffe mittelfristig auf ähnlichem Preisniveau wie konventionelle

Historische Formel Vau Europa e.V.

verfügbar sein werden, stellt sich die Frage: Was ist mittelfristig? Auf Nachfrage kommt eher wenig Belastbares. Vielleicht in 3 bis 5 Jahren. Vielleicht. Und: Was machen wir bis dahin? 10.000 Euro Extra-Sponsorgeld pro Lauf akquirieren, um die Kosten für die Aktiven so wie in Spa gelungen auf Tankstellenniveau zu bringen? Notfalls genau das. Alles hat seinen Preis. Wir haben schon anderes möglich gemacht, was völlig unmöglich erschien und belächelt wurde. Glück kann dabei auch nicht schaden – und der richtige Moment. Wie einst bei einem ultrakurzen Gespräch mit dem damaligen Motorsportchef von Volkswagen Motorsport, Jost Capito, in der Autosammlung Wolfsburg. Danach war es möglich, 2013 mit 10 Autos nach Daytona zu reisen zum 50th Anniversary. Geld spielte dann keine Rolle mehr. Wir hatten einen starken, verlässlichen und begeisterten Partner. Natürlich können wir nicht wieder auf solche und ähnliche Glücksmomente bauen, aber wir können sie wahrscheinlicher machen, indem wir mit interessanten Menschen reden und uns mit ihnen vernetzen. Und indem wir weiter das gut machen, was wir machen. Und es medial und kommunikativ nach außen zeigen. Das ist anstrengend. Aber es sind Anstrengungen, die sich lohnen werden.

Noch so was mit dem prima Klima: Jährlich 250 **Stecklinge im Stadtwald Hockenheim pflanzen**, das hört sich auch gut an. Ist es auch. Kompensiert ist nach den Berechnungen von Lara-Luisa Link damit allerdings verhältnismäßig wenig: Wir produzieren 10 Tonnen CO_2-Ausstoß in einem Jahr nur durch Rennbetrieb. 250 Bäume binden in 20 Jahren rund 50 Tonnen CO_2 (pro Jahr 2,5 t). Das heißt: Eine Veranstaltung im Jahr wird etwa zur Hälfte kompensiert. Um in Hockenheim CO_2-neutral starten zu können, müsste mindestens die 4-fache Menge pro Jahr gepflanzt werden. Das entspricht 1000 Bäumen pro Jahr. Nehmen wir seriöserweise die Belastungen durch An- und Abreise dazu, stehen 27,2 Tonnen CO_2-Ausstoß in einem Jahr im Lastenheft. Oder die 11-fache Menge an Bäumen, also 2750 im Jahr.

Immerhin ist der gute Wille erkennbar. Das ist ja auch schon mal was, wird aber nicht ausreichend sein, um wirklich startklar für die Zukunft zu sein – gemeint im Sinne des formulierten Ziels: „Wir sorgen für einen Ausgleich der CO_2-Emissionen unseres Rennbetriebs sowie der An- und Abfahrten zu den Rennstrecken.“ Ehrgeizig. Hier braucht es also andere Lösungen. Präferiert wird die Unterstützung von Mooren in langfristigen Partnerschaften. Priorität hat als Zwischenschritt zunächst die Kompensation des „Rennbetriebs“ auf der Strecke. So wollen wir das machen: Schritt für Schritt. Aber das konsequent.

Künftig wollen wir dazu auch Mitglieder anregen, für sich und bei sich zu Hause „in den Wald zu gehen“. Denn der Wald hätte es vielerorts nötig, ist er doch in einem bedauernswerten Zustand. So könnten wir über die – ja ohnehin nicht unumstrittene – Kompensation hinaus wirklich etwas für die Umwelt tun. Individuell und lokal. Und mit nicht zu unterschätzenden Imagegewinnen für die von uns geteilte Formel-Vau-Leidenschaft.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Und vielleicht hat das, was wir für ein prima Klima tun, ja auch einen eigenen Wert. Wir haben uns jedenfalls für den **DMSB-Nachhaltigkeitspreis 2023** beworben.

Egal, ob wir den bekommen oder nicht. Es gilt, die Historische Formel Vau in der relevanten Szene in diesen Diskursen im Gespräch zu halten. Und dazu ist eine solche Bewerbung beim DMSB eine Intervention.

Jugendförderung: Daumen hoch für das Projekt, das seine Ursprünge vor vielen Jahren hatte und mit dem Test- und Familientag mit Fahrerlehrgang in Chambley 2016 Fahrt aufnahm. Wer sich die heutigen Fotos der Siegerehrungen anschaut, sieht: Da sind wir startklar für die Zukunft – angesichts des Blickes aufs Alter im wahrsten Sinne des Wortes. Junge Frauen und Männer bereichern unser Feld – und es geht weiter.

Format: Der Gleichmäßigkeitsmodus ist zu Beginn des aktiven Formel-Vau-Treibens entstanden, um möglichst viele Autos auf die Strecken zu bekommen. Das war 2006/2007. Es war zunächst eine Verlegenheitslösung, u.a. weil viele Autos keine Wagenpässe hatten. Der verlegenheitshalber eingeschlagene Weg hat sich in der Folge sehr bewährt. Das Gleichmäßigkeitsformat wurde durch viele Menschen in der Rolle der Serienkoordinatoren verfeinert, z.B. durch einfache, aber zentrale Fahrtregeln und insbesondere durch einen sportlichen Akzent, als die schnellste Runde zur Referenzrunde wurde. Das Format war anfangs heftig umstritten zwischen „Racern“ und „Gleichmäßigen“ (die einen unterstellten den anderen „Gleichgültigkeitsprüfungen“). Das ist heute weitgehend vergessen, weil sich zeigt, dass dieses Format einerseits allen die Möglichkeit gibt, unseren Sport ohne „Rennstress“ auszuüben, und es auch eine ernst genommene sportliche Facette gibt. Einmal haben wir zwischenzeitlich ein echtes Rennen gefahren, finanziert durch die Honorare aus unserem Buchprojekt. Auch das hat geklappt und der Spaß war groß. Vielleicht ist es eine Überlegung wert, das hin und wieder zu wiederholen. Die Serie ist international sportrechtlich ohnehin eine Rennserie. Die FIA kennt keine Gleichmäßigkeit. Also: Bezogen auf unser Format auf den Strecken sind wir gut aufgestellt – und mit weiteren Möglichkeiten startklar für die Zukunft.

Zusammengefasst: Wir sind unterwegs zu dem gesetzten Ziel, startklar für die Zukunft zu sein, und haben immer wieder wichtige Schritte gesetzt. Aber wir sind noch unterwegs. Und meist ist es ja so, dass ein anfangs optimistisch begonnener Weg sich dann unterwegs doch als anstrengender erweist als gedacht und befürchtet. Deshalb werden anfangs auch gerne Ausrufungszeichen gesetzt.

Das Fragezeichen ist aus meiner Sicht realistischer und ich bitte darum, es immer wieder neu zu setzen. Auch wenn es anstrengend und manchmal auch nervig ist. Aber es geht ja auch um viel. Nicht zu vergessen bei so viel Zukunftsmusik: „Die Zukunft war früher auch besser.“ (Karl Valentin)

Historische Formel Vau Europa e.V.

Blick in diese Ausgabe

Wir freuen uns, diese achte Ausgabe unseres FV-m@gazines vorlegen zu können. Die Gegenwart des gut gefüllten Sommerheftes richtet den Blick zunächst in die jüngere Vergangenheit, konkret auf das Geschehen auf den Rennstrecken in diesem Jahr. Und auch das macht angesichts der Entwicklung der Starterzahlen unter nach wie vor anspruchsvollen Bedingungen zuversichtlich, was die Zukunftsfähigkeit angeht. Vom fairen Vau-Treiben auf den Strecken ganz zu schweigen. Das ist klasse.

Verstorben ist unser langjähriges aktives Clubmitglied Kurt Kehrer. Unser Mitglied Triantafillos Tsolakidis stand ihm persönlich nahe und würdigt Kurt in seinem Nachruf zusammen mit seiner Tochter Petra Zeeb.

In der Rubrik Jugendcorner ist Kenneth Schlienz unterwegs. Diesmal im Interview mit Johanna Adenacker, die die Stunde der Formel Vau in Spa siegreich beenden konnte. Da gratuliert nicht nur die Redaktion.

Wer kennt unser Vau-Wiki (noch nicht)? In loser Folge wollen wir hier im m@gazine kleine Einblicke in ein Projekt gewähren, das sich vorgenommen hat, möglichst viele Formel-Vau- und Super-Vau-Hersteller weltweit zu dokumentieren. Momentaner Stand sind ca. 265 Einträge. Aber: Kennen Sie die? Ein Blick ins Vau-Wiki zeigt diesmal die Geschichten von Balas (F), Egger (A), Elfin (AUS) und Fitti Vê (BR).

Mittlerweile hat auch die Historische Formel Vau Europa selbst bereits Geschichte und Geschichten. 2024 sind es 30 geschichtsträchtige Jahre. Da ist vieles passiert, das für Menschen, die erst später hinzugekommen sind, interessant sein kann – und für andere, die es womöglich nicht mehr erinnern (wie der Autor ;-)), auch. Dazu öffnen wir an dieser Stelle unser Archiv mit einem original Reise- und Rennbericht aus dem Jahre 2010: Erfolg in Südafrika.

Auch deshalb können wir heute „startklar für die Zukunft“ sein. Ausrufungszeichen!

Viel Spaß bei der Lektüre unseres FV-Sommer-m@gazines.

Frank Orthey

BORN TO BE V

Jahreshauptversammlung Speyer

Text: Tom Eder
Foto: Thomas Cramer, Leo Eder

Im Mittelalter war die freie Reichsstadt Speyer eine der bedeutendsten Städte des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation. Vor fast 600 Jahren wurde dort ein Reichstag abgehalten, dem im Lauf der nächsten fünfzig Jahre vier weitere folgten. So war es längst überfällig, die Jahreshauptversammlung der Historischen Formel Vau Europa, diesmal federführend organisiert von Tom Eder, in dieser geschichtsträchtigen Stadt durchzuführen.

Tolle Location: Forum Technik Museum Speyer

Historische Formel Vau Europa e.V.

Nach zwei coronabedingt virtuellen Hauptversammlungen hatte man endlich wieder die Gelegenheit, einer Präsenzveranstaltung beizuwohnen und sich mit Fahrern, Mitgliedern und Freunden nach der Winterpause persönlich zu treffen.

Für die früh angereisten Teilnehmer gab es, nach einer optionalen Führung durch die Brauerei, am Freitagabend ein Get-together in der Hausbrauerei Domhof, unweit des Kaiserdoms zu Speyer. Dabei wurden die nötigen Betriebsstoffe zugeführt – in fester Form als klassisch-bayerische Brauhausschmankerln oder herzhaft-pfälzische Gerichte aus der Region, ergänzt durch Flüssigkeiten wie handwerklich gebraute, naturtrübe und unfiltrierte Biere aus eigener Produktion.

Am Samstagmittag erfolgte die Registrierung der Teilnehmer der Jahreshauptversammlung. Kontrolle der Teilnahmeberechtigung, Ausgabe der Teilnehmerbändchen, Stimmkarten, Give-aways (dieses Jahr gab es einen praktischen Formel-Vau-Rucksack), Tickets zur kostenlosen Ausfahrt – alles auf einmal hervorragend bewältigt von Wolfgang Rafflenbeul und seinen Helfern. Nach der Registrierung ging man ins Forum, einen wahrlich beeindruckenden Tagungsraum.

Nachdem der Sprecher des Vorstands, Thomas Cramer, die zahlreichen Teilnehmer begrüßt hatte, stellte Geschäftsführer Tom Ernst die Tagesordnung der Jahreshauptversammlung vor, der einstimmig zugestimmt wurde.

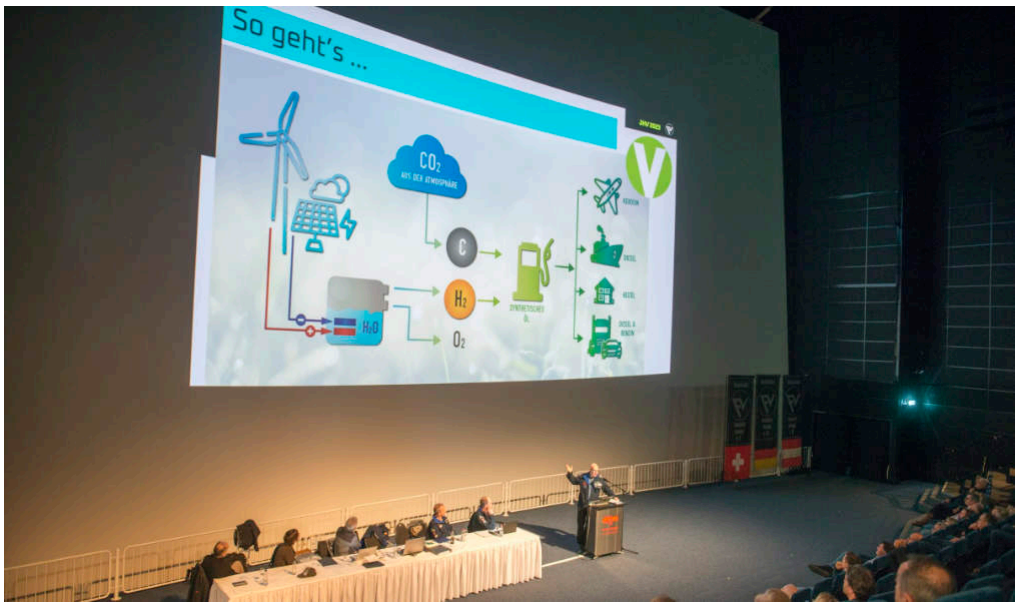
Danach erfolgte die Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder. Hierfür hatte man sich etwas ganz Besonderes einfallen lassen: In einem musikuntermalten emotionalen Film zogen die Bilder der Verstorbenen an uns vorbei.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Danach ging es wie üblich weiter: Jahresbericht des Vorstands (Thomas Cramer), Kassenbericht des Verwaltungsvorstands (Wolfgang Rafflenbeul) und Berichterstattung über Ziele und Planungen des Vorstands.

Damit hatte man den ersten, eher trockenen Teil der Jahreshauptversammlung hinter sich gebracht. Bevor die Teilnehmer in die Pause entlassen wurden, sorgte ein witziger, gut beobachteter und mit hervorragenden Bildern versehener Filmrückblick von Leo Eder über die zurückliegende Saison für Unterhaltung und Entspannung. Großes Kino auf der riesigen Leinwand des Forums. Hier ist der Film auf unserem YouTube-Kanal zu sehen.

Nach der Pause wurde die Jahreshauptversammlung mit der Vorstellung des Projekts „Vau wie Verantwortung“ fortgesetzt. Frank Orthey, Lothar Panten, Andreas Mundt und Christian Heuschele informierten über den Stand der Dinge, ein Schwerpunkt war dabei das Thema E-Fuels, nachdem man in Zolder erste Testfahrten mit diesem innovativen Kraftstoff durchgeführt hatte.



Historische Formel Vau Europa e.V.

Anschließend informierten Robert Waschak und TK Hans Dichtl über den Bereich Technik mit nützlichen Hinweisen. Dabei wurden im Besonderen sicherheitsrelevante Themen angesprochen.

Nach der einstimmigen Entlastung des Vorstandes wurden die turnusmäßigen Neuwahlen durchgeführt (jeweils ohne Gegenstimmen) und über zwei zur Diskussion gestellte Anträge abgestimmt, wobei ein Antrag bereits nach der Erörterung zurückgezogen wurde.

Damit war die offizielle Jahreshauptversammlung beendet und die Teilnehmer wechselten vom Schauplatz Forum zur Abendveranstaltung.

Im zum Technik Museum gehörenden idyllischen Pfälzer Weindorf traf man sich zunächst zu einem üppigen und leckeren Menü, das von der Catering-Mannschaft sehr professionell präsentiert wurde. Im Anschluss daran wurden die Meisterschaftsgewinner der DMV Formel Vau 2022 geehrt.

Historische Formel Vau Europa e.V.

Meister der DMV Formel Vau 2022: Robert Waschak (rechts), links daneben die punktgleichen Vizemeister Tim Renn und Eckardt Guhl

Später überraschten Robert Waschak und Martin Märklen unseren Ehrenvorsitzenden Frank Orthey mit einem Präsent für seine Initiative „Vau wie Verantwortung“ und seinen hervorragenden Einsatz in diesem und für dieses Projekt. Auch Astrid Orthey wurde als Anerkennung ihres langjährigen, unermüdlichen Engagements in der Historischen Formel Vau Europa ein Geschenk überreicht.

Eine Auszeichnung für die Initiative „Vau wie Verantwortung“ erhielt Initiator Dr. Frank Orthey

Astrid Orthey wurde für ihr unermüdliches Engagement in der HFVE geehrt

Historische Formel Vau Europa e.V.

Als krönender Abschluss der Auszeichnungen folgte die Ehrung des Clubmitglieds des Jahres 2022. Der Preis ging an… Leo Eder. Völlig überrascht, aber sichtlich erfreut, nahm er den Pokal aus den Händen von Thomas Cramer entgegen. Leo wurde in den letzten Jahren durch seine fotografische Berichterstattung mit außergewöhnlichen Bildern zum festen Bestandteil der Formel-Vau-Szene.

Clubmitglied des Jahres 2022: Leo Eder

Damit war eine großartige Veranstaltung zu Ende gegangen, die allen Teilnehmern sicher lange in Erinnerung bleiben wird. Speyer – wir sehen uns bestimmt irgendwann wieder. Der zeitliche Abstand zwischen den Reichstagen in Speyer im 16. Jahrhundert betrug im Schnitt etwa zehn Jahre. Das könnten wir auch schaffen.

DMV FORMEL VAU

SAISONBERICHT 2023 – Teil 1

Text: Robert Waschak (Hockenheim), Thomas Cramer (Oschersleben, Lausitzring, Spa-Francorchamps)
Redaktion: Tom Eder
Foto: Thomas Cramer, Leo Eder, Ulrike Brehmer, Matthias Krüger

Holpriger Saisonstart unter anspruchsvollen Bedingungen

1. und 2. Lauf – Hockenheim
April 2023 – Preis der Stadt Stuttgart

Persönliche Eindrücke von Robert Waschak

Der lange Winter war noch nicht wirklich vorüber, als wir das Fahrerlager in Hockenheim für unsere Saisonbeginn-Veranstaltung am letzten Märzwochenende bezogen.

Gleich zur Einstimmung: Die bildliche Untermalung hat unser Clubmitglied des Jahres 2022 – Leo Eder – wieder brillant eingefangen. Meiner Meinung nach gewaltige Aufnahmen mit Farbkontrasten, für die es ein sehr talentiertes Auge braucht – Szenen, die die Stimmung ganz lebendig einfangen.

Hier nun zu einer Zusammenfassung des Geschehens.

Trotz der winterlichen Temperaturen mit überwiegender Wasserkühlung freuten sich (fast) alle Anwesenden auf den Beginn der neuen Saison. Fast alle deshalb, weil leider nicht alle, die eine Nennung abgegeben hatten, auch auf die Strecke gehen konnten.

Bei unserem Schweizer Fahrer Fredi Huwiler war es ein Bändereinriss, den er sich ein paar Tage zuvor zugezogen hatte. Nach langer Anreise wurden die Schmerzen über Nacht nicht weniger, sondern so stark, dass er sich am Freitagmorgen entschloss, wieder zusammenzupacken und von einem Start abzusehen. Frank Böning musste passen, weil sich bereits zuhause in der Werkstatt ein Bremsproblem nicht mehr rechtzeitig beheben ließ.

DMV FORMEL VAU

Vorfreude – endlich wieder auf der Strecke

Eigentlich hatte ich nach den Erfahrungen der Vorjahre erwartet, dass wir in Hockenheim ein volles Fahrerfeld vorfinden. Leider war dem nicht so. Möglicherweise war das Fehlen einiger Fahrer durch die Terminnähe zu Ostern bedingt, vielleicht lag es aber auch an nicht rechtzeitig fertig gewordenen Fahrzeugen oder an dem zu erwartenden schlechten Wetter.

Als Technischer Kommissar fungierte diesmal Wolfgang Anzenhofer., der sich sehr schnell mit dem Reglement unserer Serie vertraut gemacht hatte. Die Abnahme der Fahrzeuge und die Kontrolle der Ausstattung funktionierte vorzüglich.

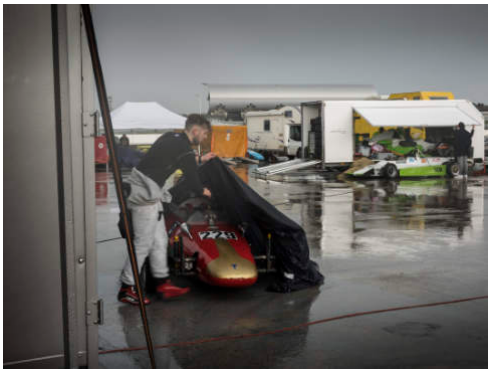
Das Auge des Gesetzes wacht –
Wolfgang Anzenhofer bei der Arbeit

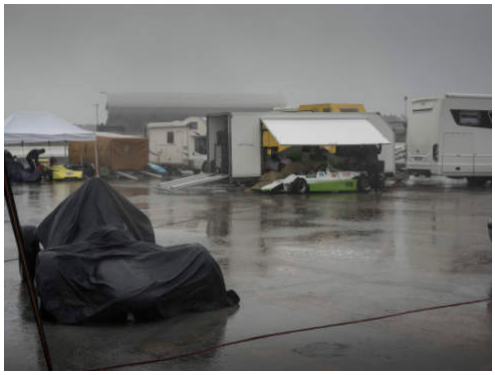
DMV FORMEL VAU

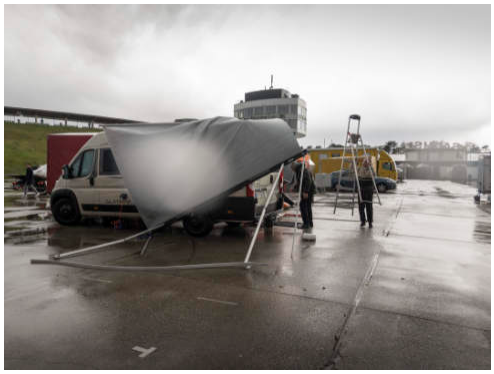
Unser Stammfotograf Leo Eder tauschte vorübergehend sein Equipment gegen das Cockpit des Klasse-7-Tatuus seines Vaters und konnte in einem freien Training einige nasse Runden absolvieren.

Im Nachhinein gesehen waren die anwesenden Formel-Vau-Piloten richtige Glückspilze im Vergleich zu allen anderen Serien, denn sie fanden bei ihren Läufen eine zwar durchweg feuchte Fahrbahn, aber kaum direkten Regen vor.

Anders war die Wetterlage im Fahrerlager: Zwischen den „Ausfahrten“ prasselte und pfiff eine unglaubliche Mischung aus heftiger Wasser- und Luftkühlung vom Himmel auf die Aktiven nieder, was an so manchen Stellen mehr als Spuren hinterließ. So musste Dirk Kornmeyer von seinem Fahrerkollegen Dr. Markus von Haken ärztlich erstversorgt werden, nachdem nach einer Sturmbö die Seitenklappe des Kornmeyer-Rennanhängers einen tiefen Cut in Dirks Augenbraue hinterlassen hatte, während Dieter Hofbeck nach einer Windattacke den Verlust der Markise seines Wohnmobils beklagte.







Glücklicherweise hatte Christoph Wohn in der rennfreien Zeit seinen tollen Kogo einsatzbereit gemacht und in neuer Lackierung stimmig zum Renntruck präsentiert. Mit seinem orangen Renner stand auch das große „Wohn“-Zelt des Renntrucks zur Verfügung, das tagsüber und bis in den späteren Abend als Unterschlupf und

DMV FORMEL VAU

Treffpunkt zur Verfügung stand. So konnte Wolfgang auch die administrative Abnahme im Trockenen durchführen. Danke Christoph!

Ein weiteres Highlight im Truckzelt und ideal gegen die Kälte: Am Freitag und Samstag verköstigten Monique und Rolf die Aktiven mit einem von Gerold Link flugs angebauten Küchenzelt mit köstlichem Gulasch.

Wieder zum Hauptschauplatz, nämlich der Strecke:

Wie beim ersten Veranstaltungswochenende in jeder neuen Saison üblich, gingen die Teilnehmer gut gelaunt und mitunter auch ein wenig übermotiviert zur Sache. Nach dem Freien Training und Qualifying taten sich da und dort schon kleinere Baustellen auf, die im Winter bei der Revision wohl nicht erkannt wurden.

Das Qualifying zeigte die gewohnte Reihung und damit ging man in den ersten Wertungslauf. Gestartet wurde trotz des nassen Asphalts doch unter recht passablen Bedingungen. Trotzdem kam es in diesem Lauf bei manchen Teilnehmern zu Blessuren oder Defekten an ihren Fahrzeugen.

In der Gesamtwertung sicherte sich in Lauf 1 Ingolf Sieber (Fuchs) den 1. Platz vor Eckardt Guhl (Burkhart) und Marco Wittkuhn (Royale).

Benzingespräche:
Joe Welzel und Dirk Kornmeyer

DMV FORMEL VAU

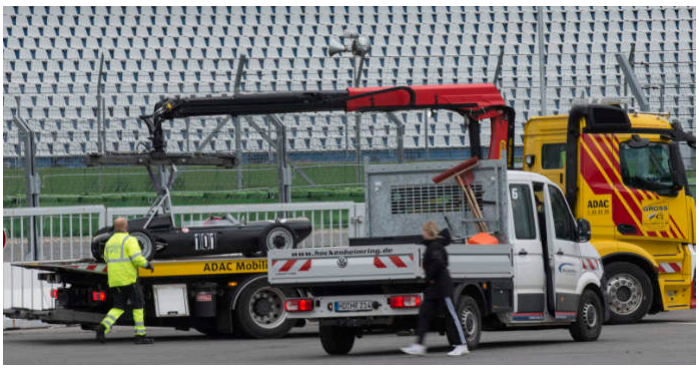
Vau wie Verantwortung in der Praxis: Dieter Hofbeck demonstriert den Nutzen der neuen Ölauffangwannen

Den zweiten Lauf konnte auch ich, wegen eines Schadens an der Druckplatten-Anlaufscheibe, nicht in Angriff nehmen und durfte von der Tribüne aus zusehen, was ich so überaus liebe (Achtung: Satire!). Dafür konnte ich aber die bunte Mischung aus frühen, schnellen und modernen Formel Vaus genießen – das, was unsere Serie so auszeichnet – „die ganze Geschichte der Formel Vau zu zeigen“ (Anmerkung: das fällt sogar Teilnehmern des österreichischen HistoCups auf, die kürzlich am Pannoniaring zu mir anerkennend sagten: „Ihr fahrt ja alle zusammen in einem Feld“). Und ich meine, das sollten wir uns unbedingt erhalten – mit der Vielfalt punkten wir für uns selbst, bei den Zuschauern, wie auch bei Veranstaltern. Damit dieses Format funktioniert, erfordert es allerdings auch eine Rücksichtnahme untereinander.

Wie gut das bei uns funktioniert, kann man auf den folgenden Fotos erkennen:

DMV FORMEL VAU

Im zweiten Lauf gab es einen Schreckmoment in der Nordkurve nach Start und Ziel. Dort erwischte es Calvin Stauff im Klasse-1-Autodynamics. Er kam nach einem Bremsdefekt von der Strecke ab, rutschte über die hohen Curbs und schlug an der Innenmauer der Nordkurve ein. Das Ergebnis war ein stark ondulierter Autodynamics und ein geschockter Fahrer. Ob der Geschwindigkeit des Aufpralls wurde Calvin als Vorsichtsmaßnahme im Krankenhaus untersucht. Er konnte aber am nächsten Tag wieder – von starken Prellungen und einem steifen Nacken abgesehen – als „gesund“ entlassen werden.

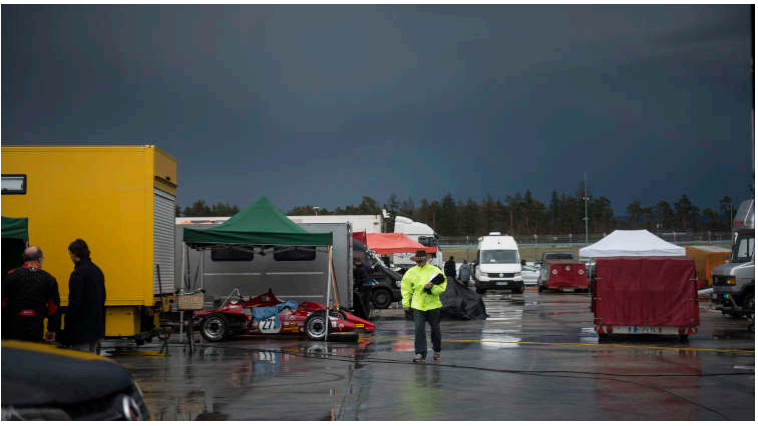


Auf der Jahreshauptversammlung wurde von den Mitgliedern ein neuer Wertungssmodus für die Meisterschaftsläufe beschlossen. Die bisherigen sieben Klassen wurden auf nunmehr drei Gruppen reduziert. Dadurch versprach man sich mehr Spannung und sportlichen Mehrwert. So konnte sich Stephanie Hohls im zweiten Lauf beweisen. Durch die Wertungsgruppe C bekommt ihre Leistung mit dem Klasse-6-Auto mehr Gewicht, denn nach früherer Zählung wäre sie in Klasse 6 alleine gegen sich selbst ums Podium gefahren.

In der Gruppe B ergab sich durch die „Durchmischung“ aus den Klassen 3 und 4 ein schönes Familienpodium: Vater Marco und Sohn Nick Wittkuhn konnten sich über die Plätze 1 und 2 freuen. Tom Ernst (RPB) holte sich den ersten Platz in der Gruppe A. Kenneth Schlienz (Fuchs) konnte seine Defektserie der letzten Saison hinter sich lassen und platzierte sich im zweiten Lauf gleich auf dem 3. Platz der Gruppe A. Die Gesamtwertung des 2. Laufs gewinnt Marco Wittkuhn (Royale) vor Tom Ernst (RPB) und Eckardt Guhl (Burkhart).

DMV FORMEL VAU

Hier noch einige Impressionen von dem Wochenende in Hockenheim:



Das war Hockenheim 2023 – auf bald mit motorsportlichen Grüßen

Robert vom Salzkammergut

DMV FORMEL VAU

Gesamtwertung 1. Lauf:

1 Ingolf Sieber (Fuchs)
2. Eckardt Guhl (Burkhart)
3. Marco Wittkuhn (Royale)

Gesamtwertung 2. Lauf:

1. Marco Wittkuhn (Royale)
2. Tom Ernst (RPB)
3. Eckardt Guhl (Burkhart)

Gruppenwertung 1. Lauf:

Gruppe A:
1. Eckardt Guhl (Burkhart)
2. Calvin Stauff (Autodynamics)
3. Robert Waschak (Austro Vau)

Gruppe B:
1. Ingolf Sieber (Fuchs)
2. Marco Wittkuhn (Royale)
3. Andreas Mundt (Killroy)

Gruppe C:
1. Dieter Hofbeck (DRM)
2. Kay Volk (DRM)
3. Dirk Kornmeyer (March)
3. Joe Welzel (DRM)

Gruppenwertung 2. Lauf:

Gruppe A:
1. Tom Ernst (RPB)
2. Eckardt Guhl (Burkhart)
3. Kenneth Schlienz (Fuchs)

Gruppe B:
1. Marco Wittkuhn (Royale)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Heinz Hartmann (Vogt)

Gruppe C :
1. Stephanie Hohls (Scarab)
2. Joe Welzel (DRM)
3. Kay Volk (DRM)

DMV FORMEL VAU

Heiße Rennaction in Oschersleben

3. und 4. Lauf – Oschersleben
Mai 2023 – Preis der Stadt Magdeburg

Für die einen war die Strecke absolutes Neuland, andere „erfahrene“ Hasen freuten sich auf ein Wiedersehen. Für alle gleich: Die Strecke in Oschersleben steckt voller Herausforderungen. Und dass diese Herausforderung sogar eine heiße sein kann, musste einer der Aktiven erleben.

Aber der Reihe nach… Die Motorsportarena Oschersleben war durch einige (terminliche) Umstände schon seit einigen Jahren nicht mehr im Programm der Formel Vau, obschon sie insbesondere für Ein- und Zweivergaser-Vaus aus den frühen Baujahren bestens geeignet ist, denn hier kommt es weniger auf Motorleistung, sondern auf den Fahrer an. Die meisten Teams reisten am Donnerstagabend an. Nicht wenige waren überrascht, wie nah der „wilde Osten“ doch liegt.

Eine tolle Überraschung war die „Rundum“-Betreuung durch das neue Catering-Dream-Team um Gerold Link und Monique und Rolf Plate, die sich mächtig ins Zeug legten. Dazu noch die wunderbare Möglichkeit, in Christoph Wohns Truckzelt das Clubleben zu feiern. So traf man sich zu allen Uhrzeiten im „Wohnzelt“, genoss feinste Leckereien vom Kochteam, konnte – so es die Renntermine zuließen – ein kühles (mitunter alkoholisches) Getränk zu sich nehmen und tiefgründige Benzingespräche führen. Und davon gab es einige, denn die Geschehnisse auf und neben der Strecke waren durchaus erzählenswert.

DMV FORMEL VAU

Zum ersten Mal auf die Strecke ging es am Freitagnachmittag. Schnellster war Joe Welzel im DRM PRT, der aus dem Stand weg Bestzeiten in allen Sektoren zeigte. Kein Wunder, Joe ist in Oschersleben schon öfter unterwegs gewesen und fahrerisch gerade auf winkeligen Kursen immer vorn dabei.

Für zwei Mitglieder des Vereinsvorstands war die wilde Sause auf der anspruchsvollen Strecke allerdings schnell zu Ende. Tom Ernst und Wolfgang Rafflenbeul mussten mit Motorproblemen abstellen.

Am Samstagmittag stand das Qualifying auf dem Programm. Bei schönsten Bedingungen – angenehme Temperaturen und Sonnenschein, die übrigens das ganze Wochenende die Fahrerherzen erfreuten – ging es auf die Strecke.

Auch hier bewies Joe Welzel einmal mehr, dass mit ihm zu rechnen ist. Im Klasse-7-DRM setzte er mit 1:43.647 die Bestzeit, vor Rüdiger Müller im March (Klasse 5) und Thomas Cramer. Dahinter schon das Vater-Sohn-Duo Mark und Niels Spanbroek, die ihre Zweivergaser-Kaimann am absoluten Limit bewegten. Schnellster Klasse-4-Super-Vau wurde Stephan Haas. Benjamin Havermans, der in dieser Saison endlich wieder aktiv ins Renngeschehen eingreift, holte sich die Bestzeit bei den Klasse-2-Einvergasern.

Für Kay Volk war nach der Quali leider schon Schluss. Er kämpfte mit Bremsproblemen, die sich an der Strecke nicht abstellen ließen. Weitermachen konnten dank tatkräftiger Unterstützung aus dem Fahrerlager aber Kenneth Schlienz und Benjamin Havermans. Kenneths Kupplung war den Belastungen der anspruchsvollen Strecke zum Opfer gefallen. Es fand sich nach längerer Recherche bei verschiedenen Vau-Teams aber eine passende Kupplung und auch die passende Druckplatte. Etwas weiter laufen musste Benjamin Havermans: An seinem wunderschönen Monaco war ein Dreieckslenker ausgebrochen. Die passende Buchse um den frisch bei Fahrerkollegen Joe Welzel geschweißten Dreieckslenker zu fixieren, fand er am anderen Ende des Fahrerlagers bei Triumph-Fahrern, die das englische Maß in ihrem Ersatzteillager führten. Nebenbei hat dann Benjamin auch noch das gebrochene Schaltgestänge von Klaus Dober geschweißt… Die Kameradschaft im Fahrerlager stimmte mal wieder.

Der Samstagabend wurde – wie oben schon erwähnt – zur Wiederzuführung von Kalorien und zur Verhinderung von Dehydration verwendet. Die Küchencrew servierte unglaublich leckere Schnitzel mit Jägersauce und Nudelsalat. Alles selbstgemacht… Zum Nachtisch gab es deliziöse Palatschinken mit selbst gemachten Marmeladen und Mirabellenlikör. Alle waren sich einig: So lässt es sich aushalten im Fahrerlager.

DMV FORMEL VAU

Sonntagmittag stand dann der erste Wertungslauf auf dem Plan. Dank des Streckenlayouts gibt es im Hauptfeld nur kleine Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Klassen 2, 3 und 4, was zu sehenswerten klassenübergreifenden Duellen führte. Von hinten rollte Nick Wittkuhn das Feld auf, er musste Training und Quali auslassen und damit ganz von hinten starten. Begeistert schaute Opa Wilfried auf die Stoppuhr, denn der perfekt aufgebaut und bestens eingestellte Kaimann brennt eine Bestzeit nach der anderen aufs Parkett. Bei der DMV Formel Vau geht es allerdings nicht um Bestzeiten, sondern um Gleichmäßigkeit. Am besten gelang diese Präzisionsarbeit in Lauf 1 „Lokalmatador“ Ingolf Sieber (Fuchs), gefolgt von Vorjahresmeister Robert Waschak (Austro Vau), wiederum gefolgt von Tim Renn (Olympic).

Die Gruppensieger hießen Robert Waschak (Gruppe A), Ingolf Sieber (Gruppe B) und Joe Welzel (Gruppe C). Spektakuläres Ende dieser Session: Bernd Bretschneiders Eigenbau Merlin BR wird plötzlich langsamer, es raucht aus dem Heck. Ruhig und besonnen hält der Fahrer bei einem Streckenposten an. Als er stoppt, schlagen meterhohe Flammen aus dem Motorraum. Trotzdem behält Bernd die Nerven, steigt in aller Seelenruhe aus, betätigt die Feuerlöschanlage und ruft einen Streckenposten herbei, der kurze Zeit später dem Feuer auch mit dem eiligst herbeigebrachten Feuerlöscher den Garaus macht. Hier zeigt sich, warum die Serie auf FIA-Standards besteht: Feuerfeste Fahrerausstattung und das aktuelle Löschsystem sorgten mit dafür, dass dem Fahrer nichts passiert ist.

DMV FORMEL VAU

Der zweite Lauf war dann zum Glück etwas weniger erlebnisreich. Vorneweg fahren Joe Welzel und Rüdiger Müller, die von der Gleichmäßigkeitswertung offensichtlich nichts wissen. Dahinter Thomas Cramer. Im „Midfield“ schöne Überholmanöver der Klasse-2-Boliden um Michael Knebel, Tim Renn und Benjamin Havermans. Die Auswertung sorgt vor allem bei Rüdiger Müller für große Freude. Mit seinem gerade von ihm selbst komplett neu aufgebauten Motor sorgte er nicht nur für schnelle Rundenzeiten, auch die Gleichmäßigkeit stimmte. Platz 1 in der Gruppe C ließ den Krefelder jubeln. Die weiteren Gruppensieger: Eckardt Guhl (Klasse A) und Heinz Hartmann (Klasse B). Die Gesamtwertung las sich wie eine Gruppenwertung der Klasse B: Hartmann (Vogt) sicherte sich mit einem Top-Ergebnis von nur 26 Strafpunkten Platz 1 vor Nick Wittkuhn (Kaimann) und Fredi Huwiler (Steck).

DMV FORMEL VAU

Gesamtwertung 1. Lauf:

1 Ingolf Sieber (Fuchs)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Tim Renn (Olympic)

Gesamtwertung 2. Lauf:

1. Heinz Hartmann (Vogt)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Fredi Huwiler (Steck)

Gruppenwertung 1. Lauf:

Gruppe A:
1. Robert Waschak (Austro Vau)
2. Tim Renn (Olympic)
3. Ruben van Hoorn (Beach)

Gruppe B:
1. Ingolf Sieber (Fuchs)
2. Marco Wittkuhn (Royale)
3. Mark Spanbroek (Kaimann)

Gruppe C:
1. Joe Welzel (DRM)
2. Thomas Cramer (ASS-Lola)
3. Peter Kirchner (DRM Merlin)

Gruppenwertung 2. Lauf:

Gruppe A:
1. Eckardt Guhl (Burkhart)
2. Benjamin Havermans (Monaco)
3. Michael Knebel (Austro Vau)

Gruppe B:
1. Heinz Hartmann (Vogt)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Fredi Huwiler (Steck)

Gruppe C :
1. Rüdiger Müller (March)
2. Peter Kirchner (DRM Merlin)
3. Rhett Silver (Kogo)

DMV FORMEL VAU

Spannende Läufe am Lausitzring

5. und 6. Lauf – Lausitzring
Juni 2023 – P9 Challenge

Die Strecke im Osten Deutschlands hatte die sche Formel Vau zuletzt 2015 im Rennkalender. Umso mehr freuten sich die Aktiven auf die interessante neue Strecke. Im Rahmen der P9 Challenge war der Lausitzring für das Wochenende Heimat von diversen Renn-Porsches, Ferraris, Lamborghinis und sogar von niederländischen Renntrucks.

Schon am Freitagmorgen ging es zum freien Training auf die Strecke und es zeigte sich, dass diese es durchaus in sich hatte. Das Oval wird nur auf zwei Abschnitten gefahren, ansonsten geht es in ein kniffliges Infield, das bei der leicht feuchten Strecke vor allen Dingen den Autos der „kleineren“ Klassen besonders schmeckte. Schnellster des freien Trainings war Joe Welzel (DRM) vor Thomas Cramer (ASS-Lola) und Mark Spanbroek (Kaimann). Das Thema „leicht feuchte Strecke“ zog sich durch das ganze Wochenende. Auch das Qualifying am Freitagnachmittag wurde durch einen leichten Regenschauer inmitten der Session beeinflusst. Auch hier überzeugte Joe Welzel mit seinem

DMV FORMEL VAU

Klasse-7-DRM (2:10:245), der dem Autor dieser Zeilen berichtete, dass er in seiner Formel-Vau-Karriere gar nicht so häufig die Poleposition innehatte, wie man anhand seiner Erfahrung und Rennspeeds vermuten sollte. Schnellstes Klasse-1-Auto war Calvin Stauff (Autodynamics, 2:42.896), in Klasse 2 setzte Tim Renn (Olympic, 2:18.734) die beste Zeit. Unglaublich gut kam Klasse-3-Pilot Mark Spanbroek (Kaimann, 2:14.275) mit der Strecke zurecht, damit stellte er seinen Zweivergaser auf Startplatz 2. Marco Wittkuhn setzte im wunderschönen Royale RP 9 mit 2:17.796 die beste Zeit der Klasse 4, schnellster Klasse-5-Bolide war der ASS-Lola von Thomas Cramer. In der Klasse 6 freute sich Stephanie Hohls (Scarab) mit 2:32.484 über eine gute Startplatzierung. Keine Zeit setzen konnten Nils Spanbroek (Getriebe-) und Jürgen Gebhardt (Motorprobleme).

Am Freitagabend war dann endlich Zeit für Benzingespräche. Das mittlerweile gewohnt deliziöse Catering von Monique und Rolf sorgte allerorts für Entzücken, das kühle Bier aus einer lokalen Brauerei kühlte die Aktiven bestens. Eine schöne Randgeschichte, die wieder einmal die tolle Kameradschaft im Fahrerlager zeigt: Der junge Niederländer Nils Spanbroek musste seinen Kaimann im Training abstellen, weil dessen Getriebe streikte. Er selbst ist ein hervorragender Fahrer, aber kein wirklicher Schrauber. Schnell war „Klassen-Konkurrent“ Nick Wittkuhn zur Stelle und nahm sich der Sache an. Nach kurzer Zerlegung des Getriebes ließen sich die Gänge wieder einlegen…

DMV FORMEL VAU

Der Samstag begann wieder mit wechselhaftem Wetter, es nieselte leicht, die ersten Runden mussten zumindest die slickbereiften Klasse-4- und -5-Autos es ein wenig langsamer angehen lassen. Was einigen Ein- und Zweivergaser-Autos zu beherzten Überholmanövern von deutlich PS-stärkeren Super-Vaus verhalf. Der Autor dieser Zeilen konnte im Laufe des Laufs dann nach vorne aufschließen und sogar den führenden Klasse 7 von Joe Welzel überholen. Nur um eine Runde später nach Besuch eines Kiesbetts wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt zu werden. „Sudden loss of talent“ nennt das der Engländer. Da die Fronthaube des ASS-Lola sich gelöst hatte, musste Thomas Cramer schließlich sogar in die Box fahren. Nicht ins Ziel kamen auch Robert Waschak, Thomas Mayer und Michael Adenacker. Alle Fahrer waren sich einig, dass die Strecke eine tolle Herausforderung darstellte.

Die Gesamtwertung in Lauf 1 gewann Heinz Hartmann (Vogt) vor Heike Volk (Hick) und Dieter Hofbeck (DRM).

Im zweiten Lauf zog während der Startaufstellung ein gewaltiges Gewitter auf. Der Himmel verdunkelte sich und so manch ein Fahrer eines slickbereiften Vaus sah sich gedanklich schon nach der Einführungsrunde zum Reifenwechsel fahren. Da bei der vorher startenden P9 Challenge aber ein Porsche-Fahrer mit einem heftigen Abflug mit Überschlag sein Fahrzeug deutlich deformierte (Fahrer wohlauf), verzögerte sich der Start der HFVE um fast 30 Minuten. Und just nachdem die Startformation freigegeben wurde, verzog sich das Gewitter und bei den heißen Temperaturen trocknete die Strecke von Runde zu Runde besser ab. Trotzdem war höchste Vorsicht geboten, aber die Fahrer zeigten ihr vollstes Können – und hatten einen Riesenspaß… Nicht ins Ziel kamen Nils Spanbroek (Getriebeschaden), Heike Volk (Motorprobleme) und Klaus Dober (Gaszug).

DMV FORMEL VAU

Gesamtwertung 1. Lauf:

1. Heinz Hartmann (Vogt)
2. Heike Volk (Hick)
3. Dieter Hofbeck (DRM)

Gruppenwertung 1. Lauf:

Gruppe A:	1. Heike Volk (Hick)
	2. Tom Ernst (RPB)
	3. Eckardt Guhl (Burkhart)
Gruppe B:	1. Heinz Hartmann (Vogt)
	2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
	3. Fredi Huwiler (Steck)
Gruppe C:	1. Dieter Hofbeck (DRM)
	2. Klaus Dober (DRM)
	3. Rhett Silver (Kogo)

Gesamtwertung 2. Lauf:

1. Nick Wittkuhn (Kaimann)
2. Tom Ernst (RPB)
3. Kay Volk (DRM)

Gruppenwertung 2. Lauf:

Gruppe A:	1. Tom Ernst (RPB)
	2. Calvin Stauff (Autodynamics)
	3. Ulli Degel (Olympic)
Gruppe B:	1. Nick Wittkuhn (Kaimann)
	2. Andreas Mundt (Killroy)
	3. Heinz Hartmann (Vogt)
Gruppe C :	1. Kay Volk (DRM)
	2. Rhett Silver (Kogo)
	3. Stephanie Hohls (Scarab)

DMV FORMEL VAU

Zukunftsweisende Stunde der Formel Vau in Spa

Spa-Francorchamps
Juli 2023 – Stunde der Formel Vau

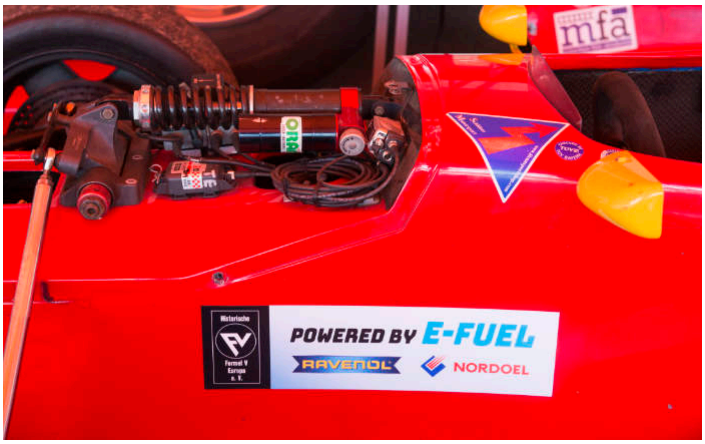
Text: Thomas Cramer

Foto: Martina Eder, Thomas Cramer

Gleich in mehrerer Hinsicht war die diesjährige Ausgabe der „Stunde der Formel Vau“ in Spa-Francorchamps zukunftsweisend. Zum einen ist es der HFVE gelungen, diese Sonderveranstaltung als europäisches Formel Vau Festival zu etablieren. Starter aus Deutschland, Österreich, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien und sogar aus Schweden boten ein buntes Starterfeld mit insgesamt 56 Fahrzeugen. Zum anderen konnte ein lang geplantes Projekt endlich in die Tat umgesetzt werden: Denn rund die Hälfte der Fahrzeuge nutzte dank der Mithilfe des Serien-Sponsors Ravenol einen synthetischen Kraftstoff. Damit setzte die HFVE ein deutliches Zeichen im Historischen Motorsport.

Ausfahrt aus der Boxengasse

DMV FORMEL VAU



E-Fuels waren omnipräsent

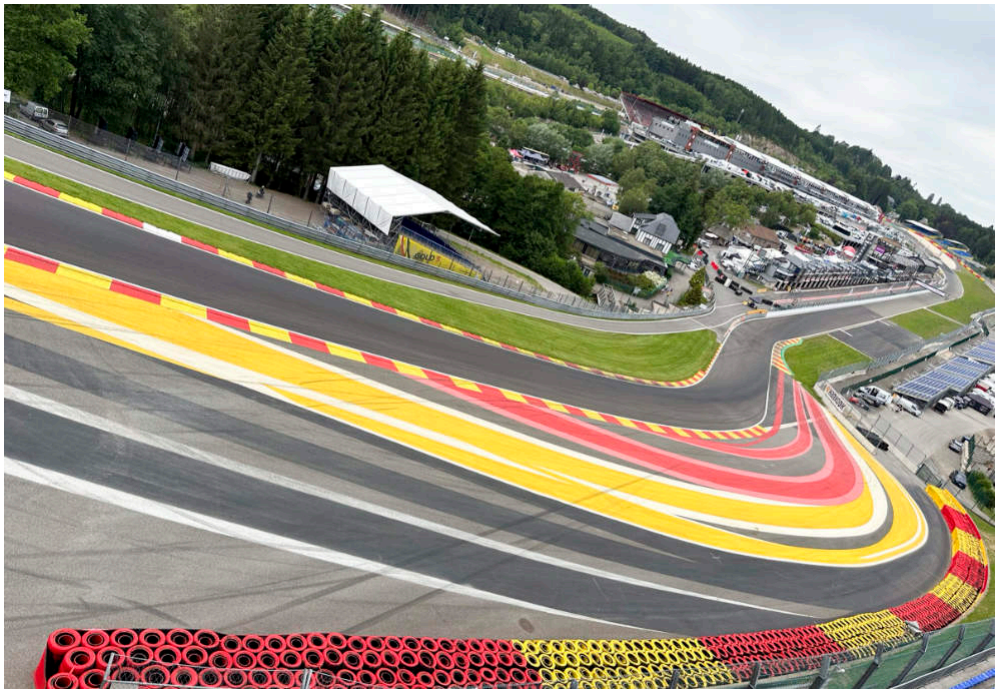
Den Kraftstoff stellte Nordoel bereit. Die Herstellung des E-Fuels erfolgt mit entsalztem Meerwasser, welches mittels Elektrolyse durch erneuerbare Energien wie Photovoltaik-, Wind- und Wasserenergie gespalten wird. Der daraus resultierende Wasserstoff wird mit aus der Umweltluft gefiltertem Kohlenstoffdioxid durch das Fischer-Tropsch-Verfahren bzw. durch die CO_2-Hydrierung zu Methan angereichert.

Das Ergebnis ist nicht nur klimaneutral, sondern auch völlig unproblematisch im Einsatz. Denn E-Fuel besitzt exakt die gleichen Eigenschaften wie herkömmliche Kraftstoffe, die man heute an der Tankstelle bekommen kann. Um genau zu sein, erfüllt es die Norm EN ISO 228, die auch das Tankstellenbenzin erreichen muss.

Die HFVE hatte schon im vergangenen Jahr in Zolder ein Pilotprojekt mit drei Fahrzeugen gestartet – mit durchweg positiven Ergebnissen. So wurde bei der Stunde der Formel Vau in Spa-Francorchamps der Test auf über 25 Fahrzeuge ausgeweitet.

Für den Historischen Motorsport bietet diese Lösung eine einmalige Möglichkeit, das historische Kulturgut auch in Zukunft weiterhin zu betreiben.

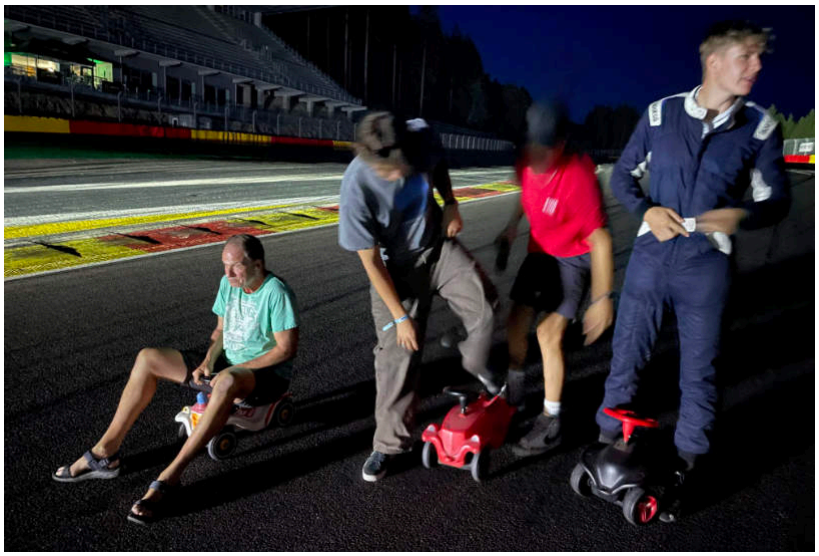
DMV FORMEL VAU



In dieser etwas ungewöhnlichen Perspektive wird deutlich, weshalb der Circuit de Spa-Francorchamps den Beinamen „Ardennen-Achterbahn“ trägt

Zum Sportlichen: Am Freitagmorgen ging es für die 56 Aktiven zum ersten Mal auf die „Ardennen-Achterbahn“, eine der berühmtesten Rennstrecken der Welt. Die schnellste Rundenzeit setzte dabei Dirk Kornmeyer im March-Super-Vau (2:49.635) vor Heiko Engelke (Lola, 2:52.132) und Nils Spanbroek (2:58.636), der aus seinem Kaimann-Zweivergaser das Letzte herausquetschte. Insbesondere die Gäste aus Schweden waren mehr als begeistert vom schnellen Kurs – und von der Kameradschaft auf und neben der Strecke. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke forderte aber auch erste Opfer: Zum Qualifying konnten Ruben van Hoorn (Motul, Getriebeprobleme), das Team Büchl (Lola, Motorproblem), Rangel/van Dongen (Beach, Ölverlust), Ulli Degel (Olympic, Motorproblem), Frank Böning (Mega, Zylinderkopfdefekt) und Klaus Dober (DRM, Motorproblem) nicht antreten.

Schnellster im Qualifying war wieder Dirk Kornmeyer, dessen von Vater Winfried hervorragend eingestellter March-Super-Vau (2:49.917) das Maß der Dinge war. Es folgten mit Markus von Haken (2:51.794) und Heiko Engelke (2:53.116) zwei Lola-Piloten. Schnellster Klasse-7-Pilot war Joe Welzel im DRM (2:55.111), die Klasse 4 führte Robin Kluth im Lola (3:02.018) an, knapp gefolgt vom schnellsten Klasse-3-Fahrer, Nils Spanbroek (Kaimann, 3:02.294). In der hochkarätig besetzten Klasse 2 setzte Benjamin Havermans (Monaco, 3:14.632) die Bestzeit, Lars Ohlsson zeigte im Klasse-1-Austro-Vau mit 3:17.620, dass auch die Schweden in der Historischen Formel Vau schnell fahren können.



Nächtlicher Zeitvertreib: Bobby-Car-Rennen im 18-Prozent-Gefälle Richtung Eau Rouge – natürlich gegen die Fahrtrichtung

DMV FORMEL VAU

Dass das Wetter in der Wallonie unberechenbar ist, musste 2021 ja schon die Formel 1 feststellen. Und auch die Fahrer der Stunde der Formel Vau blickten eine Stunde vor Beginn des Laufs sorgenvoll in den Himmel. Denn der öffnete am Samstagmorgen seine Schleusen und sorgte für einen stark befeuchteten Untergrund. Kurz vor Rennbeginn erhellte sich der Himmel, aber immer noch regnete es stellenweise. So ging es dann mit gemischten Gefühlen zur „besten Sendezeit" um 12:05 Uhr auf die einstündige Gleichmäßigkeitsprüfung. Inklusive Pflichtboxenstopp, bei dem nachgetankt werden konnte und auch Fahrerwechsel möglich waren. Einige der Fahrer hatten auf Slicks gesetzt, was zumindest in der Startphase nicht die allerbeste Wahl war. Einige Stellen des Asphalts trockneten zwar schon ab, an anderen Passagen der rund sieben Kilometer langen Strecke regnete es aber immer wieder. Zum Glück ließen es die erfahrenen Piloten ruhig angehen und das Feld kam gut über die ersten Runden.

Leider nach den Defekten im Training nur Zaungäste: Robert Waschak und Frank Böning

Warten auf den Fahrerwechsel an der Box: Alexander Kirchner

DMV FORMEL VAU

Klar im Vorteil waren diejenigen, die auf Intermediates gesetzt hatten. Trotzdem machte es allen einen Riesenspaß. Die Eau Rouge im (fast) vollen Beritt hinauf zu brausen ist ein unbeschreibliches Gefühl. Die Boxenstopps, die vom Team genauestens getimt werden mussten, sorgten für ein weiteres Spannungsmoment. Bei den allermeisten klappte es reibungslos, die Autos wurden pünktlich in die Box beordert, mit frischem Sprit versorgt, bei einigen Teams die Fahrer gewechselt – und schließlich die Fahrzeuge zum richtigen Zeitpunkt auf die Strecke zurückgeschickt.

Bei der Siegerehrung gab es Give-aways für die weit gereisten schwedischen Gäste

Zur großen Freude der Organisatoren zeigte auch die Siegerehrung ein dem europäischen Gedanken der Veranstaltung ebenbürtiges Bild. Sieger der Gruppe A wurde Johanna Adenacker (D, RPB) vor Heike Volk (D, Hick) und Calvin Stauff (D, Autodynamics). In Gruppe B siegte das belgische Team Alexandre Laurent / Michael Bouvier (Agnessens) vor Nick Wittkuhn (D, Kaimann) und Fredi Huwiler (Steck) aus der Schweiz. Und in der Gruppe C konnte sich Tom Eder (D, Tatuus) den obersten Platz auf dem Treppchen sichern, vor Norbert Gschneidinger (D, DRM) und Christoph Wohn (D, Kogo).

Das Gesamtklassement gewann Johanna Adenacker (D, RPB) vor Tom Eder (D, Tatuus) und dem Team Alexandre Laurent / Michael Bouvier (B, Agnessens).

Alles in allem ein äußerst gelungenes Wochenende für die Historische Formel Vau Europa. Der europäische Gedanke lebt und mit dem erfolgreichen Einsatz des klimaneutralen E-Fuels wurde ein neues Kapitel aufgeschlagen, das die Zukunft der Serie nachhaltig sichern kann.

DMV FORMEL VAU

Gesamtwertung Stunde der Formel Vau:

1. Johanna Adenacker (RPB)
2. Tom Eder (Tatuus)
3. Alexandre Laurent / Michael Bouvier (Agnessens)

Gruppenwertung:

Gruppe A:
1. Johanna Adenacker (RPB)
2. Heike Volk (Hick)
3. Calvin Stauff (Autoynamics)

Gruppe B:
1. Alexandre Laurent / Michael Bouvier (Agnessens)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Fredi Huwiler (Steck)

Gruppe C:
1. Tom Eder (Tatuus)
2. Norbert Gschneidinger (DRM)
3. Christoph Wohn (Kogo)

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2023

Zwischenstand nach 6 Läufen

Gesamtwertung:

1	301	Nick Wittkuhn	Kaimann	286
2	420	Marco Wittkuhn	Royale	261
3	203	Eckardt Guhl	Burkhart	254
4	303	Heinz Hartmann	Vogt	249
5	334	Ingolf Sieber	Fuchs	241
6	226	Tom Ernst	RPB	219
7	701	Joe Welzel	DRM	213
8	705	Rhett Silver	Kogo	188
9	601	Stephanie Hohls	Scarab	161
9	703	Kay Volk	DRM	161

Gruppenwertung:

Gruppe A

1	203	Eckardt Guhl	Burkhart	213
2	226	Tom Ernst	RPB	176
3	102	Johanna Adenacker	RPB	167
4	103	Joachim Pfannmüller	Fuchs	149
5	277	Heike Volk	Hick	147

Gruppe B

1	301	Nick Wittkuhn	Kaimann	232
2	393	Heinz Hartmann	Vogt	231
3	334	Ingolf Sieber	Fuchs	219
4	439	Marco Wittkuhn	Royale	171
5	310	Andreas Mundt	Killroy	153

Gruppe C

1	701	Joe Welzel	DRM	234
2	705	Rhett Silver	Kogo	209
3	601	Stephanie Hohls	Scarab	205
4	703	Kay Volk	DRM	160
5	502	Thomas Cramer	ASS-Lola	158

Kurt Kehrer

„Ein leidenschaftlicher Schrauber und Familienmensch“

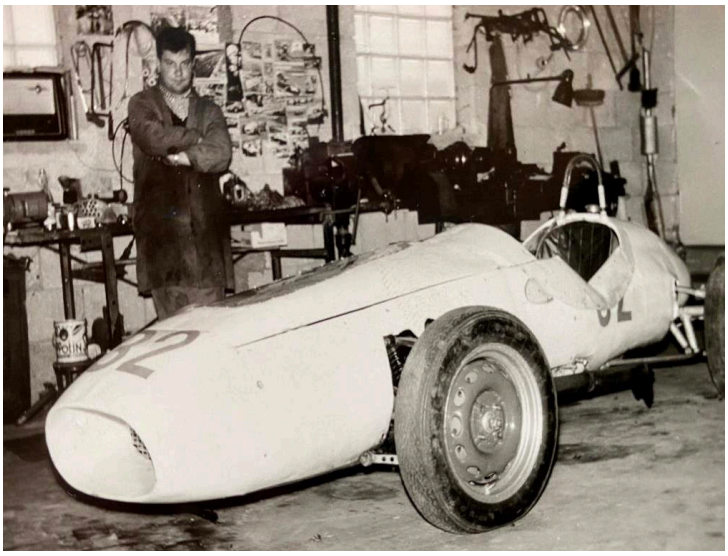
Ein Nachruf von Triantafillos Tsolakidis und Petra Zeeb

18. Februar 1943 - 24. Juni 2023

Kurt Kehrer ist in Tübingen geboren und aufgewachsen, als Sohn eines Fuhrunternehmers (der letzte mit Pferdegespann in Tübingen).

Historische Formel Vau Europa e.V. – Heads Nachrufe

Nach seiner Ausbildung zum Kfz-Mechaniker im Opel-Autohaus Breitmaier machte er 1976 den Meister und übte das Handwerk seiner Leidenschaft in der eigenen Feierabend-Werkstatt aus, da er hauptberuflich den Fuhrbetrieb seines Vaters führte.



Dem Motorsport ist er seit 1965 aktiv verfallen, zuerst am Berg mit einem BMW 700 und Gespannen.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Heads Nachrufe

Nach der Geburt der beiden Töchter (1973 und 1982), dem Hausumbau und der eigenen Werkstatt folgte eine längere Pause. Trotzdem war er immer auf den Rennstrecken der Welt zu Besuch und konnte einige Geschichten davon erzählen. Eine davon war, dass er in Monaco in der Ferrari-Box den Mechanikern von Niki Lauda beim „Schrauben“ geholfen hat.

Den Kaimann-Formel-Vau, mit dem er in der Historischen Formel Vau Europa aktiv war, erwarb er Ende der Neunzigerjahre in Einzelteilen aus einem Schuppen und baute ihn liebevoll neu auf. 2004 hat er den Kaimann beim Bergrennen „Einsiedel“ das erste Mal wieder bewegt.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Heads Nachrufe

Kurt war ein Familienmensch. Das spiegelte sich auch im Fahrerlager wider.

2009 in Hockenheim mit Enkelin Lisa

Schleiz 2007

Historische Formel Vau Europa e.V. – Heads Nachrufe

Trian: „Meine Bekanntschaft zu Kurt begann 2016. Ich war auf der Suche nach einem Fahrzeug und er verkaufte den Olympic seiner Tochter Petra.“

„Die Chemie zwischen uns passte ab der ersten Sekunde. Von da an stand er mir mit all seinem Wissen zur Seite. Beim Aufbau meines aktuellen Olympic besuchten wir Werner Haberhauer (ehemals MAHAG-Olympic) zu Hause. Bei diesem Besuch stellte sich heraus, dass sich die beiden schon über 50 Jahre kennen. Ich war nur noch Statist, während die beiden in Erinnerungen schwelgten.“

„Wenn wir uns mal nicht einig waren, nannte er mich beim Schrauben manchmal liebevoll ‚Seggl‘(schwäbisch für Dummkopf). Bis zur letzten Stunde war er mit Herzblut bei der Sache und hat mir bei meinem Rennwagen geholfen.

Für mich war Kurt ein echter Freund, der mir viel beigebracht hat und den ich in vielen Situationen als Vorbild nehme.

Kurt wird mir sehr fehlen.“

Bilder

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.

Privatbilder der Familie Kehrer

Privatbilder Triantafillos Tsolakidis

JUGENDCORNER

Einfach nur Spaß

Interview mit Johanna Adenacker

Hallo Johanna, schön, dass wir dich zum Interview begrüßen dürfen!

Hallo Kenneth, vielen Dank für die Einladung, ich freue mich auf das Interview!

Fangen wir mal von vorne an, wie kamst du zur Formel Vau?

Mein Vater hatte eigentlich nur zum Spaß mal im Internet nach Formelfahrzeugen geschaut und ist dann auf den RPB gestoßen, der zu verkaufen war. Der RPB stand nur etwa eine Stunde von dem Wohnort meiner Eltern entfernt. Mein Vater war sehr schnell sehr begeistert von dem Auto und hat mich dann gefragt, ob ich nicht Lust hätte, mit ihm an den Veranstaltungen der Formel Vau teilzunehmen. Da ich mich sowieso für Motorsport und insbesondere für die Formel 1 begeistern kann, war ich natürlich direkt sehr angetan von der Idee! 2020 ist mein Vater dann allein gefahren, da ich aufgrund meines Studiums leider bei den meisten Veranstaltungen nicht dabei sein konnte, aber seit 2021 darf ich selbst fahren.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Eingespieltes Team: Johanna Adenacker und Vater Michael

Also klassisch vom Papa infiziert worden, was macht dir am meisten Freude am Hobby?

Am meisten Freude habe ich natürlich beim Fahren! Wenn man aus der Boxengasse auf die Strecke fährt und ich mich 30 Minuten einfach nur auf das Fahren fokussieren kann. Im Allgemeinen freue ich mich auf jede Veranstaltung. Im Fahrerlager herrscht eine sehr herzliche und offene Atmosphäre und es wird immer viel gelacht. Ich kann bei jeder Veranstaltung sehr viel lernen, sei es auf oder neben der Rennstrecke, und mich hierbei weiterzuentwickeln, bereitet mir Freude. Und natürlich freut es mich, ein cooles Hobby mit meinem Vater zusammen zu haben. Ich denke, wir sind ein ganz gutes Team!

Da kann ich dir in jedem Punkt beipflichten, deine Ansicht trifft sich mit meinen eigenen Erfahrungen. Welche weiteren Hobbies hast du eigentlich neben dem Motorsport?

Ich spiele in Aachen Volleyball in einer Damenmannschaft. Die Saison beim Volleyball geht zum Glück über den Winter, sodass ich mich hier in der Regel nicht zwischen den beiden Hobbies entscheiden muss.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Zum Glück, aktuell wäre es besonders schade, denn du liegst in der Meisterschaft aussichtsreich auf Platz 7, in der Gruppenwertung sogar auf Platz 2. Wie zufrieden bist du mit deiner bisherigen Saison?

Ich bin mit dieser Saison recht zufrieden. Mir ist es aber eigentlich aktuell wichtiger, meine eigenen Rundenzeiten zu verbessern, als eine gute Wertung zu erhalten. Dass ich aber jetzt aktuell Zweite in der Gruppenwertung bin, freut mich natürlich auch! Mal schauen, ob ich den Platz in Zolder beibehalten kann.

Wir drücken dir die Daumen! Setzt du dir eigentlich vor einer Saison sportliche Ziele?

Mein Ziel ist es, mal nicht die Langsamste zu sein (lacht). Nein, so ein richtiges Ziel habe ich mir nicht gesetzt. Ich versuche meine Zeiten zu verbessern, es gibt ja jetzt ein paar Strecken, bei denen ich Vergleichszeiten aus den Vorjahren habe. Die möchte ich verbessern. Ansonsten habe ich einfach Spaß!

Das ist eine gesunde Einstellung, gerade in einem Hobby ist Spaß wohl das Allerwichtigste. Welche ist denn deine größte Stärke und wo würdest du dich gerne noch verbessern?

Ich glaube eine Stärke von mir ist, dass ich mir neue Strecken sehr schnell einprägen kann. Allerdings hilft das nicht, wenn man immer viel zu früh auf der Bremse steht….

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Wenn die Entwicklungsfelder einmal ausgemacht sind, dann steht der Umsetzung nichts mehr im Weg. Die nächste Frage bezieht sich auf ein ganz anderes Thema, blicken wir dafür zurück ins Jahr 2021. Eure Werkstatt im Ahrtal stand damals komplett unter Wasser. Was ging euch beim Anblick durch den Kopf? Wie sahen die ersten Schritte danach aus?

Ich selbst habe nur das Chaos am nächsten Tag gesehen. Wir wollten ja eigentlich am nächsten Morgen nach Zandvoort zum Rennen und ich bin auf dem Weg zu meinen Eltern dann erstmal auf der Autobahn gestrandet. Und obwohl man die ganze Katastrophe hautnah miterlebt hat, ist das immer noch kaum zu glauben, dass so etwas überhaupt passieren kann.

Wir hatten zum Glück sehr viel Hilfe von Freunden, die uns direkt am nächsten Morgen unterstützt haben, alles vom Schlamm zu säubern und das Chaos zu beseitigen. Der Javado stand zum Glück auf einer Hebebühne und konnte unbeschadet aus der Werkstatt geholt werden. Aber der RPB stand leider bis zum Überrollbügel unter Wasser. Aber auch hier hatten wir sehr große Hilfe und viel Unterstützung von einem guten Freund! Der RPB war extrem schnell wieder fahrbereit, sodass ich tatsächlich beim Saisonabschluss in Zolder wieder fahren konnte! Darüber habe ich mich sehr gefreut!

Die Werkstatt war dann nach ein paar Wochen wieder einsatzbereit. Im September letzten Jahres dann leider ein neuer Dämpfer. Ich bekam auf der Arbeit einen Anruf von meinem Vater…. „Das Haus brennt.“ Leider war auch hier die komplette Werkstatt betroffen, der RPB nicht mehr einsatzfähig. Und wieder hatten wir unglaublich viel Unterstützung durch Freunde! Dass der RPB aber tatsächlich zum Saisonstart 2023 wieder fahrbereit ist, habe ich meinem Vater und Josef Dormagen zu verdanken. Ohne euch wäre das nicht möglich gewesen! Vielen Dank!

Da könnt ihr auf eine bewegte Zeit zurückblicken, wir wünschen euch in der Hinsicht jedenfalls erstmal Langeweile die nächsten Jahre. Wir springen weiter zum nächsten Thema: Du bist eine der wenigen Pilotinnen im Grid, wie fühlt sich das für dich an?

Eigentlich denke ich darüber gar nicht nach. Ich habe einfach Spaß am Fahren, mit netten Vereinskollegen zu quatschen und darüber zu diskutieren, bei welcher Kurve ich am meisten Zeit verschenke (lacht). Über den Rest mache ich mir keine Gedanken!

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Gesamtsieg bei der Stunde der Formel Vau 2023 in Spa-Francorchamps

Dann hast du hier abschließend noch die Chance, einen Wunsch an die die Formel Vau als Verein abzugeben.

Mein Wunsch ist, dass wir noch lange als Verein zusammen auf Veranstaltungen fahren und die Strecken genießen können. Das wir es schaffen, auch weiterhin die tolle Atmosphäre im Fahrerlager und besonders bei den Abenden im Zelt zu erhalten. Es macht Spaß, dabei zu sein, und ich freue mich schon auf den Saisonabschluss in Zolder!

Hier schließen wir uns an. Danke vielmals für deine Zeit, wir sehen uns in Zolder!

Sehr gerne! Ich freue mich schon auf das nächste Rennen!

Das Gespräch führte Kenneth Schlienz.

Bilder

Leo und Martina Eder

Kennen Sie die?

Ein Blick ins Vau-Wiki

Von Frank Orthey

In unserem Vau-Wiki sammeln wir Informationen zu Formel-Vau-Herstellern und -Fahrzeugen aus der ganzen Welt. Aktuell umfasst die Sammlung 265 Hersteller weltweit mit unterschiedlichen Bearbeitungsständen: vom bloßen Eintrag bis zur bereits ausrecherchierten Geschichte.

Wer Hersteller und ihre Geschichten kennt, ist herzlich eingeladen, ihr/sein Wissen hier einzubringen und zu teilen. Bitte eure Beiträge, Ergänzungen und Änderungen ggf. mit Fotos per Mail/Cloud an mich (Frank Orthey) schicken: wiki@formel-vau.eu

Lothar Panten oder ich pflegen sie dann ein.

Danke und viel Spaß bei und an den Herstellergeschichten im Vau-Wiki.

In dieser losen Reihe im m@gazine stellen wir einige der eher unbekannten Hersteller vor.

Diesmal: Balas (F), Egger (A), Elfin (AUS) und Fitti Vê (BR)

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Balas (F)

Geschichte

(Basisbeitrag, zusammengestellt von Frank Orthey mit Bezug auf Materialien von Marc Pierre)

Henri Balas war ein französischer Hersteller von etwa 50 Formula Vé auf Basis von Autodynamics-Kits, die 1966 nach Frankreich importiert wurden. Ets Balas in Grenoble war der wichtigste VW-Händler in Frankreich und bekam von Volkswagen France die Anfrage, die Formel Vé in Frankreich einzuführen. Henri Balas war Teilnehmer der Formel Vé in Frankreich 1966, 1967, 1968 – und Gewinner der „Challenge Maurice Trintignant“ in den Jahren 1967 und 1968. Nach drei Wettbewerbsjahren in der Formel Vé trat Henri Balas auf Porsche u.a. bei französischen Rundstrecken- und Bergrennen an. Er startet auch bei den 24 Heures du Mans.

Bauzeit/Baujahre
1966

Typen und Technik
Kits von Autodynamics

Konstrukteur(e)
K.A.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge
ca. 50?

Firmensitz- und Adresse (historisch, aktuell)
Grenoble

Quellen, Bücher, Websites

Experten und Ansprechpartner
Marc Pierre

Egger (A)

Der Egger Formel Vau am Sonntagsberg 1966, Foto: Archiv Historische Formel Vau Europa

Geschichte

Günther Egger war ein HTL-Absolvent für Maschinenbau und beruflich in einem Schlosserbetrieb engagiert. Er fuhr mit seinem Käfer mit 90-PS-Porsche-Motor Rennen und konnte mit einem MGB einen Klassensieg beim letzten Wiener Höhenstraßenrennen erringen. Ein selbstkonstruierter Rahmen wurde mit selbst gefertigter Aluminiumkarosserie versehen und mit den üblichen VW-Komponenten komplettiert – und fertig war der Eigenbau. In der Saison 1966 wurde das Fahrzeug bei Bergrennen (z.B. Reinischkogel, Sonntagsberg), aber auch beim Großen Preis von Wien in Aspern eingesetzt. Ein Jahr später bekam Egger von Porsche Salzburg einen verunfallten Beach geschenkt, der wieder aufgebaut wurde und mit dem heißen Motor aus seinem Eigenbau ausgestattet wurde. Mit dem Beach fand die Formel-Vau-Phase bald ihr Ende. Der Eigenbau hatte 320 kg gewogen, der Beach kam auf 550 kg – auf diese Art war kein Fortschritt zu verzeichnen. (Quelle Austro Classic, Special 3, S. 92)

Bauzeit/Baujahre
1965/1966

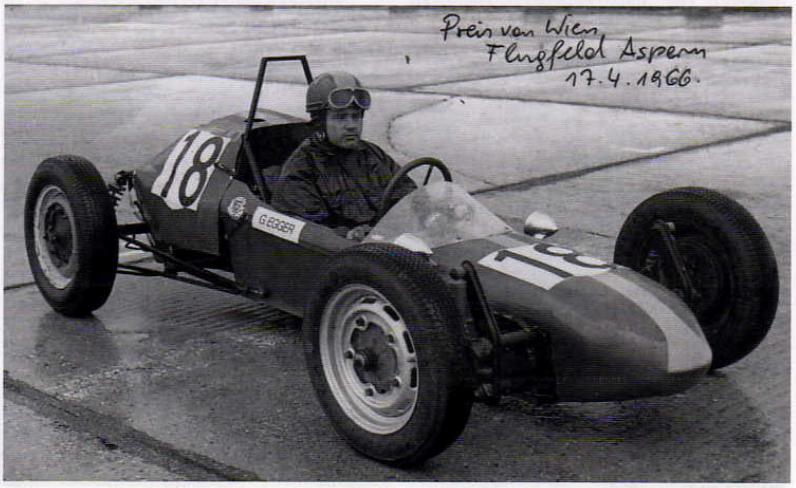
Typen und Technik

Konstrukteur(e)
Günther Egger

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

EGGER FORMEL V

Was machte Mitte der 60er ein junger, motorsportbegeisterter HTL-Absolvent, dem die finanziellen Mittel zum Ankauf eines Rennwagen fehlten? Ganz einfach, er baute sich seinen eigenen Rennwagen.
Günther Egger, Absolvent einer HTL für Maschinenbau und beruflich in einem Schlossereibetrieb engagiert fuhr mit einem Käfer (mit 90 PS Porsche-Motor) Rennen und Rallyes und konnte mit einem frisierten MGB einen Klassensieg beim letzten Wiener Höhenstraßenrennen erringen.
Ein selbstkonstruierter Rahmen, eine selbstgefertigte Aluminium-Karosserie und die üblichen Teile aus dem VW-Regal - fertig war der Eigenbau-Formel V.
In der Saison 1966 wurde der Wagen bei Bergrennen (z. B. Reinischkogel, Sonntagsberg) aber auch beim Großen Preis von Wien in Aspern eingesetzt.
Ein Jahr später bekam Egger von Porsche Salzburg einen verunfallten Beach Car geschenkt, der wieder aufgebaut wurde und mit dem heißen Motor aus dem Eigenbau ausgestattet wurde. Mit dem Beach fand die Formel V Phase bald ihr Ende. Der Eigenbau hatte 320 kg gewogen, der Beach kam auf 550 kg - auf diese Art war kein Fortschritt zu verzeichnen.
Aber, wie im Kapitel „Sonstige Rennwagen" nachzulesen, damit war die Karriere als Rennwagenbauer für Günther Egger noch nicht zu Ende.



Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge
1

Firmensitz- und Adresse (historisch, aktuell)
K.A.

Quellen, Bücher, Websites
Austro Classic, Special 3

Experten und Ansprechpartner
K.A.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Elfin (AUS)

Basisbeitrag zusammengestellt von Frank Orthey

Früher Elfin Formula Vee von 1968

Elfin Franklin, gebaut von Ian Franklin in Südaustralien 1981. Foto: Greg Beacham

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Geschichte

Auf der Seite elfin.com heißt es zur Geschichte von Elfin Sport Cars: „Seit fast 50 Jahren produziert die Elfin Sports Car Company einige der wettbewerbsfähigsten Sport- und Open-Wheeler-Rennwagen ihrer Zeit, vom Streamliner von 1959 über die Formel V bis hin zu den „Big Banger"-Sportwagen und dem MR9 Formula 5000 aus den 1980ern.

Elfin hat nicht weniger als 29 Meisterschaften und bedeutende Titel gewonnen, darunter zwei australische Fahrer-Meisterschaften, fünf australische Sportwagen-Meisterschaften, vier australische Tourist Trophies und drei Formel-Ford-Titel. Formel-1-Weltmeister James Hunt fuhr einen Elfin, ebenso wie der brillante französische Formel-1-Fahrer Didier Pironi.

Elfin gewann auch den Großen Preis von Singapur, gewann zweimal den Großen Preis von Malaysia und gewann 1972 mit Larry Perkins in einem Elfin 600B auch die australische Formel-2-Meisterschaft. Der ursprüngliche Elfin Clubman wurde 1961 entworfen und 14 Fahrzeuge wurden hergestellt. Geben Sie für das neue Jahrtausend die Modelle ‚New Generation' Elfin Clubman Type 3 und MS8 Clubman und Streamliner ein."

Der erste Formula Vee wurde von Dezember 1965 - März 1968 gebaut. 1976 - 1983 wurde der NG Formula V gebaut.

Die Historie ist umfassend in einem Buch und einem Museum, dem „Elfin Heritage Centre" in Melbourne dokumentiert.

Bauzeit/Baujahre
1965 - 1968 und 1976 - 1983

Typen und Technik
K.A.

Konstrukteur(e)
K.A.

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge
1965 - 1968: 21, 1976 - 1983: 29

Firmensitz- und Adresse (historisch, aktuell)
K.A.

Quellen, Bücher, Websites
https://www.elfin.com.au/home/
https://www.elfinheritage.com.au/
https://elfinspiritofspeed.com.au/

Experten und Ansprechpartner
K.A.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Fitti Vê (BR)

Geschichte

Auf der sehr aufschlussreichen Seite http://www.vedome.com.br/formulave/050-01-Fitti.htm (auch Foto) wird der „Fitti Vê“ wie folgt vorgestellt: „Der ‚Fitti-Vê‘ war das Auto mit der höchsten Teilnahmequote an der brasilianischen ‚Formel-Vê‘ – und auch das mit den besten Ergebnissen. Zusammen mit dem ‚Aranae‘ (auch Sprint bzw. BVR) waren sie die Autos mit der höchsten Stückzahl produzierter Fahrzeuge. Ursprünglich auf der Auto Show 1966 vorgestellt, hatte das Fahrzeug ein anderes ‚Design‘, war niedriger und mit einer schmaleren Verkleidung als die anderen Autos, die von den Brüdern Wilson und Emerson Fittipaldi hergestellt wurden. Das Fahrzeug erfuhr während seiner Herstellung einige geringfügige Änderungen, zusätzlich zu geringfügigen Modifikationen, die von den Besitzern gemacht wurden. Ursprünglich war der Kraftstofftank hinter dem Sitz, dann hatte das Auto zwei schmale Kraftstofftanks an den Seiten. Von den Autos mit Seitentanks hatten einige zwei Einfüllstutzen vor der Verkleidung, was das Entfernen der oberen Verkleidung zum Betanken erforderte, andere hatten nur einen Stutzen vor der Windschutzscheibe, der das Betanken ermöglichte, ohne die Verkleidung zu entfernen.
(…)

Bei der ‚4. Etappe der Brasilianischen Meisterschaft 1967‘ in Rio de Janeiro am 17. Dezember 1967 verwendete Emerson Fittipaldi einige Modifikationen am Auto, wie die offene Nase und die Änderung des Winkels der Federn in der Hinterradaufhängung.

Der Autohersteller ‚Fittipaldi‘ brachte 1968 ein zweites Modell auf den Markt, den ‚Fitti Vee M2‘, das sich deutlich von den ersten Autos (Fitti-Vê M2) unterschied.

Es wird geschätzt, dass etwa 50 ‚Fitti-Vê‘-Autos hergestellt wurden. Im Bericht über die Einführung des ‚Fitti-Vê M2‘ im Februar/1967 (Fitti-Vê M2) wird erwähnt, dass etwa 30 Autos hergestellt wurden.

Emerson und Wilson Fittipaldi sowie Carlos Pace waren Fitti-Vê-Piloten, die es in die Formel 1 schafften.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

O NÔVO FITTI-VÊ

MAIOR ESTABILIDADE

Prospekt des neuen Modells. Foto: http://www.vedome.com.br/formulave/050-02-Fitti-M2.htm

Nach dem Erfolg des ‚Fitti Vee' wurde dieser etwas verbessert und entwickelte sich zum ‚Fitti Vee M2'. Beim ‚Grande Prêmio de Campinas'-Rennen am 18. Februar 1968 startete Wilson Fittipaldi mit dem ersten ‚Fitti Vê M2'-Modell. Das Auto hatte ein anderes ‚Design' und war aerodynamischer. Die Linien folgten denen des vorherigen ‚Fitti-Vê', aber die Mechanik war völlig anders.

Ein neues, leichteres Fahrgestell mit einer einfacheren Struktur, bei dem die Motor-/Getriebebaugruppe extrem einfach von oben entfernt werden konnte, von ‚Fittipaldi' hergestellte Hinterachshülsen und eine Reihe weiterer Modifikationen. Einige dieser Autos wurden für die spätere ‚Formula Brasil' umgebaut, die Leichtmetallräder, breitere Reifen und VW-1.600-cm³-Mechaniken verwendete."

Bauzeit/Baujahre
K.A.

Typen und Technik
K.A.

Konstrukteur(e)
K.A.

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge
Ca. 50

Firmensitz- und Adresse (historisch, aktuell)
K.A.

Quellen, Bücher, Websites
http://www.vedome.com.br/formulave/050-01-Fitti.htm
https://www.fvee.com.br/index.php/a-categoria/noticias/348-emerson-fittipaldi-mostra-como-foi-o-seu-primeiro-e-acidentado-treino-na-formula-vee
http://www.lexicarbrasil.com.br/fittipaldi/

Experten und Ansprechpartner
Fernando Santos (BR)

Erfolg in Südafrika

Ein (Renn-)Bericht von Frank Orthey

Foto: Astrid Orthey, Kevin Jenkins

Die Europäer beim 45th Anniversary

01.12.2010

Nach langer Anreise mit Verspätung aufgrund eines technischen Defekts (nur am Flugzeug!) landen wir in Südafrika auf dem Flughafen von Johannesburg, der durch die Fußball-Weltmeisterschaft aufgefrischt mit ähnlich weiten Wegen überzeugen kann wie der Münchner auch. Ja, wo sind sie denn? Da, o.k., Kevin und Ben. How are you? Fine, but a little tired. Kevin hat die aktuelle Ausgabe der südafrikanischen Variante der „Motorsport aktuell“, der Motorsport World, mitgebracht, wo groß über das 45th Anniversary und uns – Astrid mit Race-Action-Foto und „Girl Power“! – berichtet wird. Wir sind beeindruckt, rauchen erst mal,

Formel Vau History – Kyalami 2010

28 • 19 November 2010 • Motorsport World

Advertising Tel: 031 765 7314

FORMULA VEE

Celebrating 45 Years In South Africa

Overseas Competitors Coming

THE Formula Vee Association of South Africa is to celebrate its 45th Anniversary with two sprint races and a Two Hour Endurance race at the Execuline 9 Hour Retro race meeting at Kyalami on the 4th and 5th December 2010.

Two nine lap sprint races are provisionally scheduled for 11:15 and 14:15, on the Saturday with the Two Hour race, provisionally scheduled to start at 10:30, on the Sunday morning.

Once again, the event has attracted Formula Vee competitors from overseas with German Formel V Association Chairman and two times German Champion Joachim Lutz who will be competing in his fourth South African anniversary event.

The only man to win the German Formel V Championship, in a South African designed and built chassis, Lutz will be accompanied by another six German Formula Vee drivers. For the first time South Africa will also be hosting competitors from the European Historic Formula Vee Association - who may choose to compete in historic South African air-cooled Formula Vees, at Kyalami.

The European Historic Formula Vee Championship caters for cars from various eras of Formula

depending on year of manufacture and specification. The Classes are 1964 to 1966 and 1967 to 1972, all with 1300cc single carburetor Volkswagen Beetle motors and 1973 to 1976 with 1300cc twin carburetor Volkswagen Beetle motors.

There are also two classes for Super Vees, these being from 1971 to 1977 and 1978 to 1982 running the 1600cc VW 411 or Porsche 914 motor. The various classes run together with up to forty five cars per race meeting.

Lutz will again partner Symm Grobler (Auto Mecca Rhema 2), while the other drivers in the German Formel V contingent are Dirk Kornmeyer, Winfried Kornmeyer, Thomas Domin and Stefan Elgen, along with Arno Sommer and Harry Ohs who were also here for our 40th Anniversary, in 2005.

Reigning German Champion Dirk Kornmeyer will more than likely partner with four times SA National Formula Vee Champion, Alan Holm (Lasersprint Office Direct Rhema 2), with Winfried partnering Ben Pienaar in the BJ Pro Welding Rhema 2.

Donin and Sommer will probably compete in the Renexcon Construction Rhema 2s, alongside Henk Swanepoel and reigning SA

GIRL POWER: Astrid Orthey from Germany will be one of the European Historic Formula Vee drivers at Kyalami.

Gilus IT SAP Rhema 2, with Nico Blignaut.

Drives, still have to be allocated to Elfgen and the European Historic Formula Vee Association competitors - Dr Frank Orthey, who is also the chairman of their Association, and his wife Astrid Orthey, from Germany, along with Robert Waschak, from Austria.

Current German Formula Vees run with wings and slicks so their

particularly when we still ran skimmed road tyres. To them our cars seemed almost un-drivable on those tyres!

Then in 2005 they experienced our cars on the semi slick racing tyre for the first time and although Lutz felt they where a vast improvement over the road tyres, he still found our cars very difficult to drive – that is when compared to the German cars and again they will be a challenge for the visiting

Rhema 1) will be relegated to the roll of spectator after breaking her wrist in an accident driving the Proton Bakkie at the Midvaal Super Saloons event.

It is hoped however that others, who have not competed regularly in recent years but still possess a Vee, will also compete in the event and that some competitors racing Formula Vee cars, in Formula Libre in Cape Town, will also join the fun at Kyalami.

Astrid Girl-Power

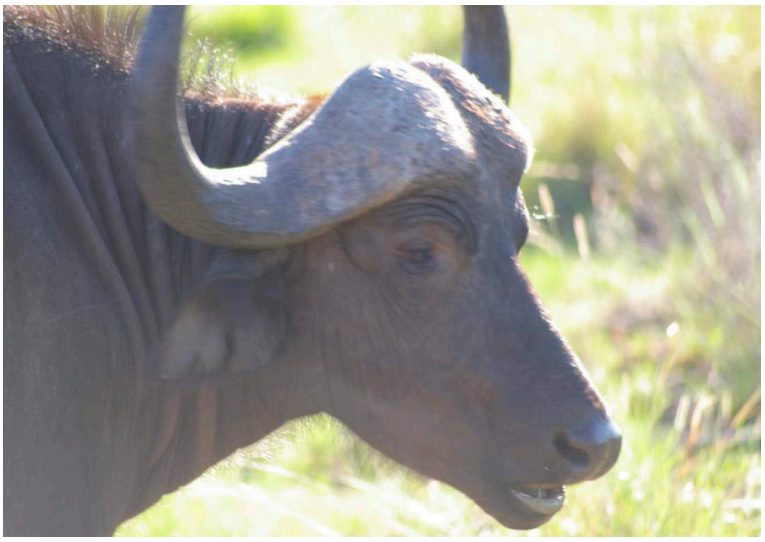
Ben kümmert sich ums Gepäck und den Mietwagen und dann fahren wir geleitet von Ben zu dessen Haus, erstmalig im Linksverkehr, ohne Probleme, o.k., Scheibenwischer statt Blinker, aber da wissen wir auch mal, wo der ist. Kleine Garagenbesichtigung in Bens nicht ganz unbescheidener Unterkunft, umpacken, der Mietwagen bleibt stehen, alle in Bens Vito und ab geht's Richtung Mabula, was auch immer das sein mag, ca. 1, 5 Stunden nördlich von Johannesburg. Nach mehreren Versuchen bekommen wir bei einer Bank auch „den Rand voll", stoppen noch kurz bei Bens neuer Hausbaustelle in einem gut gesicherten ländlichen Areal zwischen Pferden und Seen und einer gefühlten Wohnfläche von ca. 700 qm. So lässt es sich wohl leben. Zahlreiche Garagen eingeschlossen. Weiter auf den gut ausgebauten Straßen mit ausgezeichneter Versorgung mit ortsüblichen Spezialitäten und dem reichhaltigen Inhalt der Kühlbox. An Pretoria vorbei immer weiter unendlich immer geradeaus. Links abbiegen, durch Bela Bela, hallo Elefanten, wir sind da, ja, gibt's denn so was, ach ja, wir sind in Afrika, hinein in den privaten Wildpark Mabula. Über verschlungene Sandwege erreichen wir eine Lodge und werden herzlichst durch die schon anwesenden deutschen und südafrikanischen Formel-Vau-Sportfreunde begrüßt. Ein Bier? Die Lodge wie im Afrika-Bildband. Ach ja, in einer Stunde machen wir eine Fahrt in den Park, ca. 3 - 4 Stunden mit unseren Rangers und morgen um 05.00 Uhr dann noch eine zu den Löwen. Wir fahren zu unserer Lodge, glauben es nicht ... Schöner Wohnen in Afrika.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Wir beziehen unsere „Hütte“ und sitzen wenig später mit Cazzi, „unserem“ Ranger, im offenen Toyota-Geländewagen.

Formel-V-Deutschland-Safari.

Erzählungen der anderen, was schon alles gesehen wurde, und da, oh da, Wildschweine, und da, Gudus, oh und da der erste der „Big Five“ von Afrika, die Büffel, eine große Herde.



Schaut eigentlich ganz harmlos aus, es ist aber der gefährlichste der „Big Five“!

Formel Vau History – Kyalami 2010

Gefühlte 150 Fotos später dann weiter hinein in die untergehende Sonne durch die afrikanische Ebene, da bewegt sich etwas, aber was? Elefanten beim Baden, Essen, Spielen? Der große ist schon ziemlich groß und laut Cazzi auch ein bisschen ärgerlich. Macht sich auch nebst weiblichen Begleitungen alsbald auf den Weg. Die können bis 40 km/h schnell werden, schafft das unser Jeep auch im Rückwärtsgang?

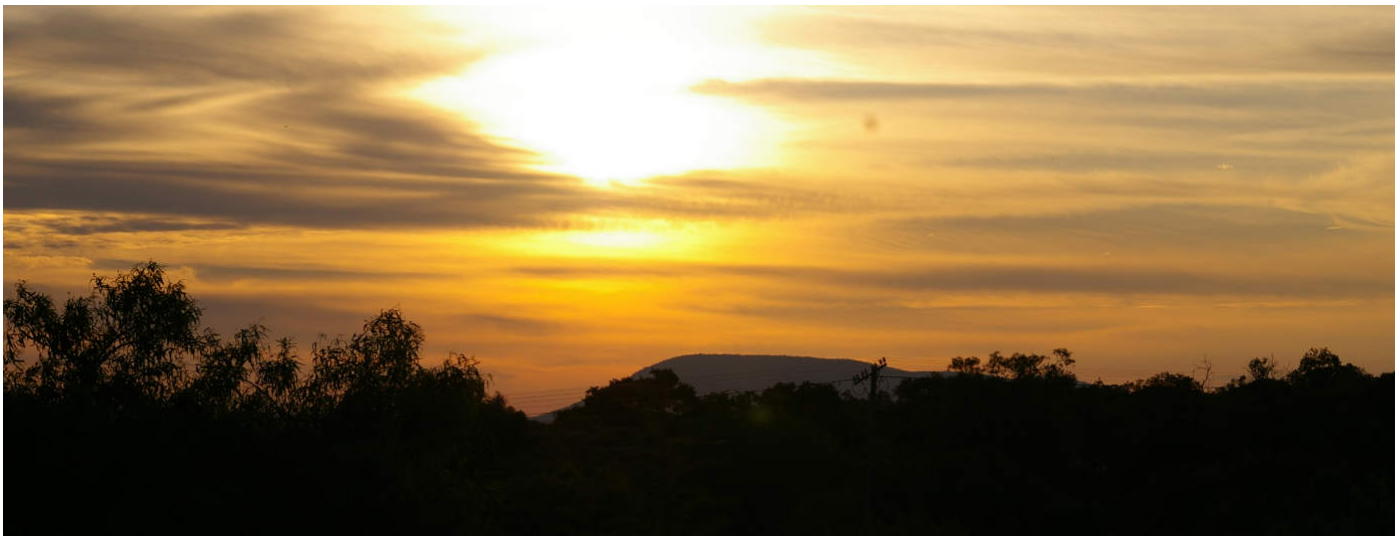
Schon wieder einer der „Big Five“ ... Der schaut schon gefährlicher aus und soll auch einen guten Antritt haben und bis zu 40 km/h schnell rennen können.

Wir wenden – und als die drei Chefelefanten sich hinter uns auf die Socken machen, springt der Motor dankenswerterweise auch an und wir haben nach wenigen Stunden Afrika eine Elefantenherde auf 10 Meter gesehen. Wir fahren jetzt noch zum Sonnenuntergang auf den Berg dort, falls der Jeep es bis nach oben schafft. Er schafft es, wir genießen Bildbandblicke, die jedes Afrika-Klischee übertreffen. Ein Bier? Ein Wein? Da kommen die anderen ja auch schon. Tisch aufbauen, noch ein Bier, Wein, Benzingespräche mitten in Afrika, da sind Nashörner, zwei zwischen den Bäumen da unten, und da, ja da sind zwei Giraffen.

Noch ein Bier?! Also Spa finde ich langweilig, Nürburgring, na ja, wollt ihr nicht mit uns zusammen fahren nächstes Jahr, die Sonne geht unter, noch’n Bier, die Giraffen sind noch immer da.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Safari-Romantik beim Sundowner mit Benzin- und anderen Gesprächen



Wir fahren dann mal zurück. Rüttelrüttel 45 Minuten durch das dunkle Afrika auf Sandwegen. Applaus für Cazzi, neuer Streckenrekord vom Sundowner zurück zur Lodge... Hemd anziehen, wir treffen uns gleich zum Essen in der Main Lodge von Mabula, einem Game-Drive-Park, den wir wohl sonst nie zu Gesicht bekommen hätten, wenn Ben und Anthony da nicht besondere Verbindungen hätten. Das 12.000 ha große Anwesen gehört u.a. dem Teambesitzer von Force India Formula One ... Wir essen wunderbar, was ist denn das, und das? Keine Ahnung, schmeckt super. Ooooh, scharf. Noch'n Wein. Mehr Benzin- und Wildtiergespräche. Soll Astrid in Kyalami fahren oder nicht? Überzeugungsversuche. Das holprige Englisch wird langsam besser – oder scheint's nur so. Der Wein ist ausgezeichnet, die Atmosphäre wunderbar. Der Name des Weins kontrastiert das Erlebte, der südafrikanische Spitzenwein heißt „Allesverloren" ...

Wie lange haben wir nicht mehr geschlafen? Morgen um fünf treffen wir uns, wir haben nur 12 Plätze, sind 13 Leute. Ich finde, Kevin, für den nicht gebucht ist und der für Astrid, Robert und mich im Vorfeld alles organisiert hat, soll mit, ich kann dableiben. Wir sehen das morgen. Wir fallen erst mal ins Bett und nach spätestens einer Sekunde sind wir weg und um Viertel vor fünf wieder auf.

Formel Vau History – Kyalami 2010

02.12.2010

Instantkaffee, Treffen an der Main-Lodge, heute haben die Ranger überraschenderweise doch Gewehre dabei. Es geht zu den Löwen. Ich winke und fahre im südafrikanischen VW-Bulli T 3 mit 2,6i-Maschine in mehreren Anläufen und mit diversen Orientierungsproblemen auf Sandpisten und streng im Linksverkehr – Frank alleine in Afrika – zur Lodge zurück. Kaffee, Zigarillo, Terrasse, Afrika hier bin ich. Das schreib ich jetzt auf. Netbook angeworfen und los geht's. Mehr geht nicht, besser können Löwen auch nicht sein. Ich schreibe, trinke meinen Kaffee, hinter mir Schritte, oh ist Cazzi, unser Ranger, schon auf?! Ich schreibe den Satz noch fertig, ich drehe mich um: „Good morn ... Ja, wer bist jetzt Du? Du Schwein!? Hast aber große Hörner da vorne, schaust aber nett aus. Und dass Du mich besuchst so früh. Iss erst mal was. Musst auch nicht vor mir auf die Knie fallen."

So sah das aus, mit dem Schwein. Nur viel näher. Ich hatte keinen Fotoapparat.
(Dies ist natürlich ein kleiner Bruder, den wir am nächsten Tag getroffen haben.)

Aber zum Essen ist die Technik nicht ungeschickt! Bist Du gefährlich, oder so lieb, wie Du ausschaust? Na, ich bringe erst mal die Elektronik rein. Die sagen, man soll die Türen immer zumachen. Besser wär' das. Ja, da ist wohl was dran. Besonders die Affen hinterlassen gerne einen renovierungsbedürftigen Affenstall. Aber so'n Schwein in der Lodge ist ja sicher auch ganz nett. Ich schreibe – und kann es noch immer nicht glauben. Gestern, oder wohl doch vorgestern im Münchner Flughafenchaos im festen Winter und jetzt um halb sieben mitten in Afrika mit allem, was dazugehört – und meinem eigenen Schwein, oder jedenfalls so was in der Richtung, ich muss meine Tierkunde verbessern. Ich glaub' es nicht. Dass ich das erleben darf. Hoffentlich sieht die Astrid ein paar nette Löwen.

Ich schau jetzt mal nach meinem Schwein. Irgendwas ist da draußen ... Kein Schwein (mehr)!

Also mache ich den Abholdienst für die Pirschgänger, mit dem Bulli, jetzt schon sicherer zur Main-Lodge zurück. Da kommen sie auch schon, wirken verstaubt und offenbar auch leicht enttäuscht. Löwen nur von Ferne gesehen, na ja, erst mal gemeinsam frühstücken in der „Hauptlodge" und dann einen ausführlichen Vormittagsschlaf, denn um vier Uhr geht's auf die nächste Pirschfahrt. Die ist dann aber ein Traum. Kaum losgefahren, schon geraten wir an zwei Giraffenmännchen, die um den Vorherrschaftsstatus kämpfen. Eindrucksvolle 30 Minuten.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Wer beobachtet hier wen???

Weiter geht's, die nächste Giraffe, heute ist wohl Giraffentag, dann noch eine, viele kleine Tiere, auf der weiten Ebene Antilopen, Zebras, Nashörner, und nach dem nächsten Wegeknick steht vor uns eine Büffelherde. Dann 9 Elefanten, wieder Büffel und vieles mehr, was Afrikas Tierreich zu bieten hat.

Wieder Büffel, Nashörner – und dann Ausklang der Fahrt auf einer Plattform oberhalb eines Wasserlochs. Büffel kommen zum Trinken, wir trinken kühles Bier aus der Kühlbox, und da große Ereignisse auf der Rennstrecke bevorstehen, werden erste Streckenskizzen des Kyalami-Grand-Prix-Circuit mit den entsprechenden, zu fahrenden Gängen angefertigt. Wir sind ja schließlich zum Rennfahren da!

Formel Vau History – Kyalami 2010

Stefan fertigt unter Harrys strengen Streckenkenner-Augen eine Streckenskizze für mich an, damit auch ich weiß, wo's ab morgen langgeht.

Gruppenfoto, noch ein Bier, traumhafter Sonnenuntergang, interessante Gespräche mit Cazzi, unserem Ranger, und dann in der Dunkelheit zurück in die Lodge, umziehen, Fahrt in unserem VW-Bus zur Hauptlodge und gemeinsames Grillen mit grandiosem Rindfleisch.

Dazu gibt's ... noch'n Bier oder zwei oder drei. Die Lodge wurde tagsüber, während die Hauptlodge-Bewohner aus unserer Gruppe vor sich hindösten, von einem eingedrungenen Affen aufgeräumt. Der war bereits beim Verzehren der Brotvorräte, als er entdeckt und vertrieben wurde. Wir fahren zurück zu „unserer" Lodge und eröffnen die Bar mit Tanz, Rotwein and more.

Formel Vau History – Kyalami 2010

„Unsere“ Lodge-Crew: „Doktor-Frank“, Katja, „Inder-Frank“, Stefan, Harry, Astrid (hinter der Linse), Kevin (schon wieder in Johannesburg)

Da die Abfahrt für 07.00 Uhr angekündigt ist, gehen wir – erfüllt von afrikanischen Eindrücken – um halb eins zu Bett.

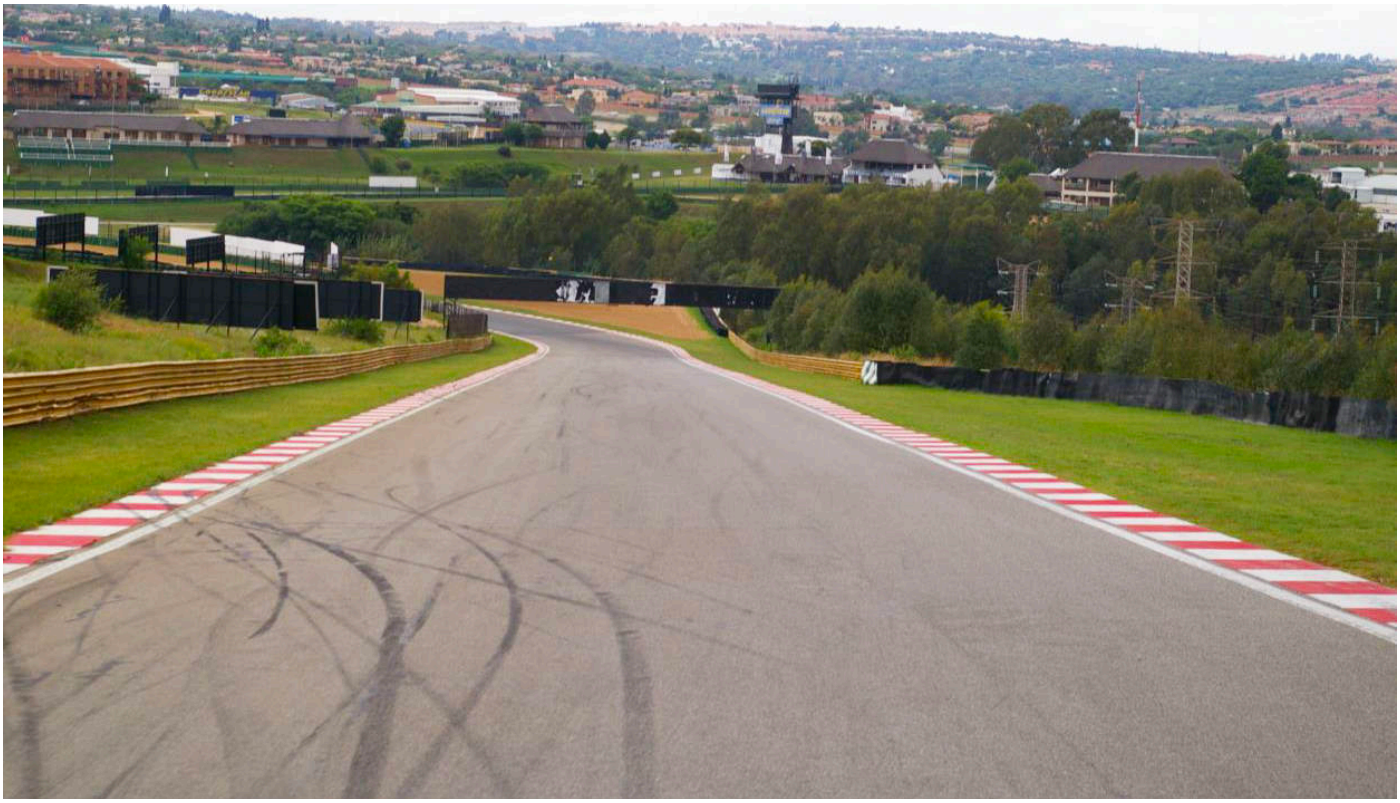
03.12.2010

Kaffee und Toast in der Früh, dann Abschied von Cazzi und Fahrt im vollgepackten VW-Bus nach Kyalami. Zum Abschied steht eine Giraffe für uns bereit! Pünktlich um 10.00 Uhr sind wir nach einer Fahrt im Regen auf der Traditionsrennstrecke nahe Johannesburg und treffen die langsam eintrudelnden südafrikanischen Formel-Vau-Freunde. Gemeinsame Fahrt aller Driver zum MSA (Motorsport South Africa) und die Lizenzfragen, die im Vorfeld die nationalen Sportbehörden in Frankfurt, Wien und Johannesburg in eine unübersichtliche Auseinandersetzung hatten geraten lassen, die für einige einen Start unmöglich gemacht hätte, lösen sich mit zwei Unterschriften und der Angabe eines Wohnsitzes in Südafrika auf ... Bürokratie auf Südafrikanisch?

Zurück auf der Strecke dann gemeinsam auf den Pick-up und Streckenführung mit Alan, der uns sehr detailliert die Passagen der tollen Berg-und-Tal-Bahn erklärt. Aber ob das wirklich alles im vierten Gang voll geht, was er uns da sagt, bleibt zweifelhaft.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Streckenführung mit Alan



Die Strecke hat ein bisschen was von Spa und der Nordschleife ... Jedenfalls geht's ziemlich steil bergauf und dann wieder ziemlich steil bergab. Und die links unten geht wirklich voll. Versprochen und erprobt.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Jetzt kommt auch Freund Robert Waschak aus St. Gilgen an, abgeholt von Kevin am Airport, und damit sind tatsächlich alle Europäer da.

Robert Waschak: vom Flugzeug gleich ins Cockpit des Rhema 1

Mein Auto ist allerdings noch nicht da, Peter Hills, der südafrikanische Meister des Jahres 2010 steckt im Stau fest. Kommt gerade noch rechtzeitig für Tanken, Sitzprobe, dann geht's auch schon hinaus.

Peter Hills, der Champion 2010, schnallt mich im Meisterauto an – und schon geht's raus.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Vorstart der ca. 30 Autos zum ersten und einzigen Training, vorne Robert Waschak

Ich komme bis zum Vorstart, wo der Stewart meinen Teamkollegen Arno und mich gleich wieder zurückschickt wegen fehlender technischer Abnahme und nicht vorhandenem Transponder. Drei Runden um das Boxengebäude später haben wir alles und gehen auf die Strecke, die wirklich eindrucksvoll ist.

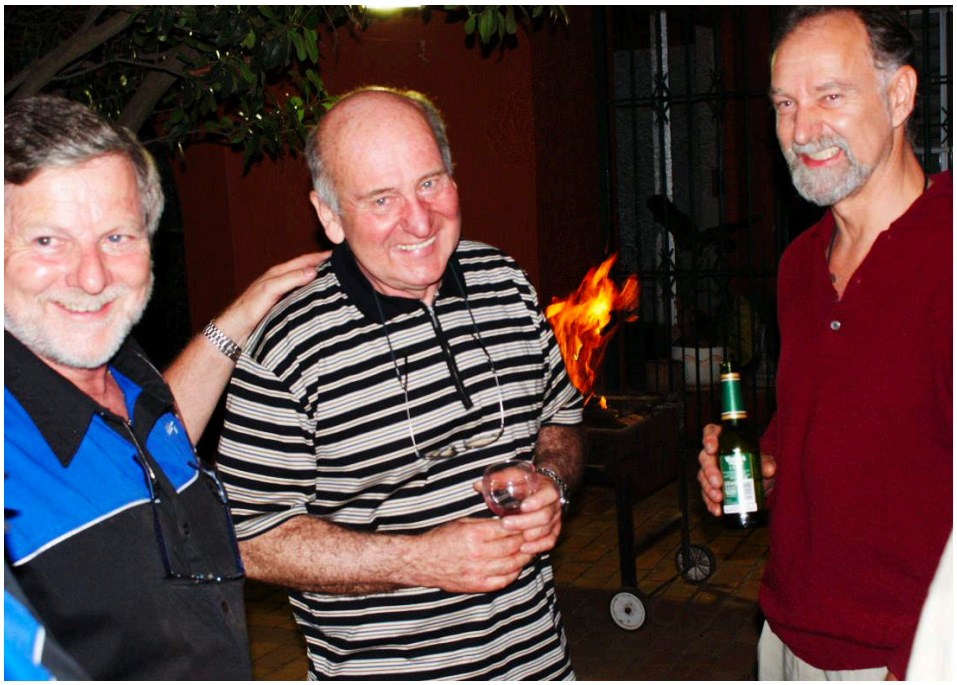
Erste Gehversuche ...

Formel Vau History – Kyalami 2010

Ich lasse es vorsichtig angehen, ich bin dieses Auto noch nie gefahren und die Strecke auch nicht. Ab der zweiten Runde brennt mein Unterschenkel fürchterlich. Muss Benzin sein. Ich beiße die Zähne zusammen, dann kommt eine rote Flagge, wir fahren in die Box, ich lasse Astrid mal „fühlen“, alles trocken. Ich fahre wieder raus, es brennt weiter. Beim Aussteigen merke ich, dass der Tankdeckel zwischen meinen Beinen nicht richtig zu war. Es war halt ein bisschen hektisch in der kurzen Vorbereitung ... Immerhin reicht es mir zum 14. Startplatz, womit ich mein Ziel erreicht habe, mich unter den ersten 15 im Feld der etwa 30 Autos zu positionieren! Die Zeit ist noch recht bescheiden, aber morgen ist ja auch noch ein Tag. Deshalb gibt’s jetzt erst mal ein Bier!

Na, wie haben wir das gemacht? War doch nicht ganz schlecht für den Anfang?!

Dann geht’s zu einer Party, die für uns arrangiert ist, zu Steve, der gemeinsam mit seinem Sohn ein Team betreibt und der nächstjährige Chairman des Vereins ist. Uns fallen – mal wieder – die Augen raus angesichts des Arrangements und des Aufwands, der hier für uns betrieben wird … Es gibt erst mal ... ein Bier, und dann besten südafrikanischen Wein. Und noch einen – nur das dringend nötige Essen lässt noch auf sich warten. Das ist typisch für „Braai“, wie Grillen hier heißt, aber Braai ist ganz speziell in Südafrika und hat einen sehr hohen Stellen-



Steve, unser Gastgeber (links), Winfried Kornmeyer und Robert Waschak

Formel Vau History – Kyalami 2010

wert, es gibt sogar einen eigenen Feiertag dafür. Und: Sag niemals Barbecue zu einem echten Braai, das ist ein ganz großer Fettnapf ...

Alle sind da, Benzingespräche am Pool, und dann gibt's die überzeugenden Ergebnisse des Braai-Masters (südafrikanischer Grillmeister) auf den Teller und dann – endlich! – in den Bauch!

Das tut gut und gibt Anlass für mehr Genuss mittels Zufuhr des besten Rotweins aus Steves eindrucksvollem Weinkeller. Dazwischen möchte er uns mit Oktoberfestmusik erfreuen, was nicht in allen überlieferten Fällen gelingt.

Alles andere umso besser. Es ist unglaublich. Insbesondere die Gastfreundschaft und Freundschaft, die uns entgegengebracht wird.

Historische-Formel-Vau-Europa- und Formel-V-Deutschland-Vorstände treffen sich beim Braai in Südafrika!

Formel Vau History – Kyalami 2010

Angesichts der frühen Abholzeit – Viertel nach sechs in der Früh, denn das erste Rennen wird um Viertel nach acht gestartet – bringen uns Ben und Mariitje in unser Hotel, wo wir bis Dienstag bleiben. Wir fallen sofort in einen tiefen Schlaf. Schnarch, träum von SA ...

Kevin Jenkins (links), einer der großen Ermöglicher des 45th Anniversary und unseres Besuchs mit Joachim Lutz von der Formel V Deutschland

04.12.2010

Renntag! Sportlich frühes Aufstehen, Mini-Frühstück und schon kommt Ben und wir brausen im schwarzen Mercedes Vito gen Kyalami. Ben hat einen Freund mitgebracht und regt sich über die geänderte Verkehrsführung an der Autobahnauffahrt auf. Entscheidet sich für ein Wendemanöver quer über die vierspurige Straße, Robert schreit „Achtung“. Ben bremst und der schnelle Kleinwagen trifft den Vito heftig vorne rechts. Gott sei Dank nicht in der Seite, Roberts „Achtung“ sei dank. Ben flucht. Telefoniert, begibt sich zum Unfallgegner, während wir viel Plastik vom Vito abreißen und nach 10 Minuten geht für uns die Fahrt weiter. Der Mercedes-Stabilität sei Dank! Der Unfallgegner bleibt zurück. Nach diesem Aufreger am Morgen sind wir ausreichend wach und pünktlich um acht Uhr rollen wir auf die Strecke, zwei Einführungsrunden, auf der Start- und Zielgeraden nochmals ein Startversuch – ich bin schon seit ewigen Zeiten nicht mehr stehend gestartet – und dann auf den Startplatz.

Und schon springt die Ampel um auf Grün, der Start passt, ich halte mich aus allem raus in dem wilden Getümmel in den ersten drei sehr schnellen Kurven, werde von einigen überholt, die das Rennen in der ersten Kurve gewinnen wollen, da steht auch schon der erste im Kies. Langsam rüttelt sich das Feld

Formel Vau History – Kyalami 2010

Arno Sommer (links) und ich im Team von Peter Hills vor Race 1

auseinander, ich fahre meinen Stiefel, finde einen guten Rhythmus, bin in einer schnellen Vierergruppe – und kann gut mit den Spezialisten mithalten. Super anstrengend, weil die Lenkung schwer geht.

Das Auto ist sensationell gut, durch nichts aus der Ruhe zu bringen, die Semi-Slick-Reifen, die alle fahren müssen, sind richtig gut. Ich beginne mich wohl zu fühlen, meine Runden werden besser. Dann in der letzten Runde Gelb, nix zu sehen, aber dann steht plötzlich ein Auto quer in der nächsten Kurve, ich komme gerade noch so vorbei. Und dann überholt mich mein Gegner unter Gelb. Sauerei. Ich erkenne das nachher auf einem Foto, verpasse aber die Protestfrist. Die Ergebnisse sind schon offiziell. O.k., mein Fehler ... Ich fahre die letzte Runde und komme auf Position 12 ins Ziel, bin zufrieden.

Noch zufriedener werde ich, als ich später sehe, dass mir eine 1:59,313 gelungen ist. Und in Kyalami unter 2 Minuten zu fahren, das ist dann schon fast gut. Aber auch Pflicht ... Später erkenne ich mit Blick in die Zeitenliste, dass ich schnellster Europäer bin mit dieser Rundenzeit. Unser Auto ist aber auch richtig gut –

Formel Vau History – Kyalami 2010

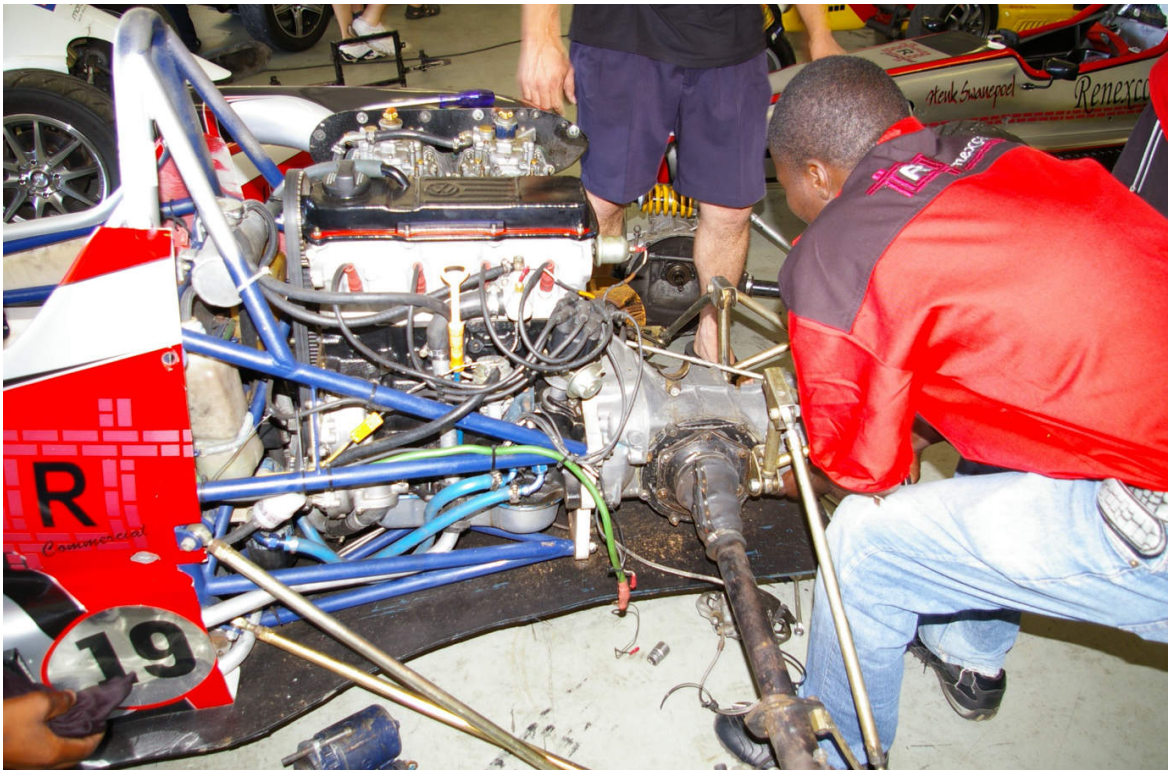
Die Szene mit der gelben Flagge: Links dreht sich Tony Beecher, rechts hat Astrid festgehalten, wie der weiße Konkurrent an mir vorbeigeht ...

Im Rennen immer besser in Fahrt

umso wichtiger, dass ich auch eineinhalb Zehntel Vorsprung auf meinen Teamkollegen habe – der ist aber dafür vor mir im Ziel ... Bester Europäer ist Dirk Kornmeyer auf P 7, dann kommt Joachim Lutz auf 8, Arno Sommer auf 10, Frank Orthey auf 12 und Robert Waschak (A) auf 15, Winfried Kornmeyer auf 16. Harry Ohs und Stefan Elfgen fallen leider aus. Ich bin körperlich fix und fertig, die Lenkung geht richtig schwer, ich sitze etwas zu weit weg vom Lenkrad und Hände und Unterarme sind völlig verkrampft. Im Parc Ferme hört sich das Auto seltsam an. Peter sagt, es sei die Kupplung und ruckzuck steht eine komplette Hinterachse da. Zu dritt wird das Auto komplett zerrupft, alles muss ab und die Hinterachse kommt raus.

Noch 40 Minuten bis zum Start von Rennen zwei, das Peter fahren wird. Die Jungs schrauben sich die Seele aus dem Leib, Peter ist ein super Mechaniker. Auf die Sekunde genau geht sich das aus. Die anderen rollen schon durch die Boxengasse, jetzt sitzt auch Peter im „Rhema 2“, so heißt das Auto, wir schnallen ihn an, Motor an. Gang rein. Geht nicht. Peter springt raus, an die Werkzeugkiste, stellt die Kupplung nach. Wieder

Formel Vau History – Kyalami 2010



Schraub-schraub. Übrigens hat Peter Hills auf seinem Pick-Up eine komplette Hinterachse in einem Hilfsrahmen dabei. Und natürlich einen einbaufertigen Motor ...

rein, angeschnallt und tatsächlich funktioniert alles, Peter rollt hinaus, das Geräusch ist aber immer noch da ... Die Boxengasse ist bereits zu, Peter muss also als letzter dem Feld hinterher. Bei der ersten Vorbeifahrt hat er bereits 6 Autos überholt, bald ist er unter den Top 10, dann Fünfter. Peter ist ein richtiges Renntier. Er lässt es mit 1:55er-Zeiten krachen, das ist sensationell, und wenn das so weitergeht, wird Peter ganz sicher gewinnen. Rote Flagge. Was ist passiert? Peters Sohn hat in seinem ersten Rennen einen Salto ins Kiesbett geschlagen. Peter lässt das kalt, er ärgert sich nur darüber, dass das Rennen nicht mehr freigegeben wird. Er ist sich sicher, dass er es geschafft hätte. Aber Fünfter von ganz hinten in sieben Runden bei über 30 Startern ist auch nicht so schlecht. Und die Jungs haben gezeigt, wie gut sie aufgestellt sind in dieser Meisterschaft. Und das Geräusch ist auch weg ...

Robert ist das zweite Rennen auch gefahren, er hat keinen Teamkollegen, fährt alles alleine, hat aber nicht so gutes Material. Astrid hatte entschieden, nur die Parade zu fahren. Dazu bewegt sie das älteste und einzige luftgekühlte – und damit auch das einzig „historische“ – Auto. Es hat eine sehr futuristische Formgebung ist quietschegelb und trägt unsere Glückszahl 22 als Startnummer. Tony Beecher, der Besitzer, ist auch ein sehr netter Sportfreund. Alles passt, nur rauskommen ist fast unmöglich. Wir staunen abends über einige eindrucksvolle blaue Flecken an Astrids Oberschenkel.

Nun geht alles drunter und drüber. 40 Minuten vor dem Start gemäß Zeitplan rollen die Autos auf die Strecke, warum auch immer. Eigentlich ist doch jetzt die Parade? Astrid wird festgeschnallt und rausgeschickt, kommt brav rein nach der Paraderunde, die keine ist, wird wieder herausgeschickt und steht dann plötzlich in der Startaufstellung fürs Rennen.

Startet Astrid eben mit und kommt nach der ersten Runde herein. Tony ist später happy, denn er kann deshalb auch Fahrpraxis sammeln und geht selbst nochmals raus.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Immer besser unterwegs nach Ausfall im Training: Robert Waschak (links)

Peter Hills ließ es richtig fliegen. Meisterhaft!

Peter und ich haben einen Siegeswillen entwickelt. Wir sprechen ab, dass er den Start fährt, er wird das Auto nach vorne bringen. Ich fahre einen zweiten Stint von 10 - 11 Runden und er dann den dritten und einen kurzen letzten. Vorgeschrieben sind 3 Boxenstopps à 3 Minuten, die wir – im Gegensatz zu anderen – auch einhalten. Astrid stoppt die Zeit. Alles andere wirkt hinreichend gewagt, um das mal vorsichtig auszudrücken.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Irgendwann steht ein Haufen heiße Autos vor der Box und überall wird mit abenteuerlichen Benzingebinden und Füllmethoden operiert. Manchmal rutscht halt mal ein Schlauch ab und das Cockpit wird eingenässt ... Das verflüchtigt sich aber schnell angesichts der Hitze ... Ich gehe etwas benzinvernebelt raus und finde

Diese Phase der Veranstaltung wirkte recht unübersichtlich. Alle waren irritiert, weil keiner wusste, dass der Veranstalter zwei vorhergehende Rennen zusammengelegt hatte und die geplante Parade und das Endurance-Race vorverlegt wurden. So fuhren dann alle irgendwie hektisch mal los ...

Startaufstellung zum 90-minütigen Endurance-Rennen: vorne Robert Waschak, hinten Astrid Orthey

Formel Vau History – Kyalami 2010

Aussteigen will gelernt sein beim einzigen historischen und einzigen luftgekühlten Fahrzeug, dem „Wilkie“. Der steht auf Straßenreifen übrigens ... Bis vor wenigen Jahren auf Semislicks umgestellt wurde, fuhren die südafrikanischen Formula Vees alle Straßenreifen. Dreherfreundliche Kombination!

Nachtanken in der gewagten Variante

schnell einen guten Rhythmus, ich überhole einige, oder sind es Überrundungen? Werde jedenfalls nicht überholt. Erfülle meine Vorgabe. Wo wir liegen, weiß man nicht, einer sagt auf P 1, der andere auf 5. Die nächsten Stopps klappen ganz gut. Die Helfer sind plötzlich weg, tanken meinen Teamkollegen, der auf der Strecke stehen geblieben ist ohne Sprit ... Peter ist sauer, im Auto wird er dann zum Renntier. Er will das gewinnen. Beim letzten Stopp entfernen wir die Motorabdeckung, langsam wird’s doch etwas heiß. Die letzten Runden ziehen sich, dann die Flagge. Peter kommt rein, erst mal ein Bier ... Und eins gibt das andere, da wir noch nichts gegessen haben, ist das sportlich.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Robert, Ben, Harry, Arno: Prost erst mal!

Das Lokalfernsehen schickt uns Kai Übel für Interviews, die Peter und ich medienkompetent souverän und mit gegenseitigem Lob meistern ...

Interviews mit dem Lokalfernsehen

Als die Stimmung weiter steigt, steigt auch unsere Müdigkeit und Ben arrangiert, dass wir ins Hotel gebracht werden. Diesmal ohne Unfall ...

Dritter sind wir geworden, aber Peter meint, das kann nicht stimmen, wir haben gewonnen. Aber es soll noch schlimmer kommen. Übermorgen ... Offiziell bleibt es bei P 3, was mich sehr freut. Bestes gemischtes Team, schnellste Rennrunde (von Peter, versteht sich), alles noch heile, gute Performance, viel Spaß und großer Stolz!

Formel Vau History – Kyalami 2010

Als ich diesen Rennbericht schreibe, kurz vor Weihnachten, schreibt mir Peter in einer Mail: „About the 90 min, I cannot believe we did not win this race, I am sure the time keepers got it all wrong!!!!!!! Anyway we had a good time." Und das ist ja zuallererst wichtig. Deshalb ist eine Wiederholungstat auch wahrscheinlich. Die südafrikanischen Freunde machen jedes Jahr ein Zwei-Stunden-Rennen und Peter hat mir angeboten, dass wir das im nächsten Jahr wieder zusammen fahren.

„Doktor Fränk" and Peter

Den größten Respekt habe ich für dieses Jahr vor Robert, der alles alleine gefahren ist, also heute zwei Sprintrennen sowie das 90-Minuten-Rennen – und in der Kombinationswertung sehr guter Zehnter geworden ist. Das passt zu Robert, aber „an Durscht" hat er dann schon ...

Nach einem Abendessen und dem ein oder anderen Bier fallen wir ins Bett, morgen ist Ausschlafen angesagt, dann ab 12.00 Uhr die große Feier in unserem Hotel.

Glücklich: Mit Robert Waschak und Kevin Jenkins nach dem Endurance-Race

Formel Vau History – Kyalami 2010

Sorted on Laps

line Springbok Series R1 - Kyalami — Kyalami 4.260 Km

ıline Formula Vee — 2010/12/04 12:00 PM

n Endurance

(1:30:00 and 0 Laps) started at 11:35:08

No.	MSA Lic	First Name	Class	Laps	Total Tm	Best Tm	In Lap	2nd Best	Diff	Make	Sponsor
64	465	Jannie Geyser Snr	Vee	41	1:31:13.803	1:58.939	29	1:58.942		Vision	Jannie Geyser
38	2175/TBA	Alan & Peter Kernick	Vee	41	1:31:53.025	2:02.419	24	2:02.576	39.222	Tasman	Alan Kernick
19	100129	Peter Hills/Dr Frank Orthe	Vee	41	1:31:56.401	1:55.375	7	1:55.474	42.598	Rhema 2	Renexon
55	11961	Mariaan Brits/Susan Cock	Vee	40	1:32:08.908	2:03.407	7	2:03.519	1 Lap	Rhema 1	Rotary Racing
7		Symm Grobler/Joachim Lc	Vee	40	1:32:09.339	1:56.625	25	1:57.033	1 Lap	Rhema 2	Symm Grobler
71	TBA	Michael Mastnak	Vee	40	1:32:37.834	1:57.704	7	1:58.699	1 Lap	Rhema 2	Reflex Solutions (Pty) Ltd
96	TBA	Eddie Piner	Vee	40	1:32:54.854	2:04.633	23	2:04.894	1 Lap	Tasman	Eddie Piner
88	101901/0	Dewald & Deon Brummei	Vee	39	1:31:35.863	1:55.956	33	1:56.023	2 Laps	Sting	Horne SA
1	68	Alan Holm/Dirk Kornmeye	Vee	39	1:31:38.216	1:56.472	19	1:56.659	2 Laps	Rhema 2	Laserprint Office Direct
50	102059	SJ v d Spuy/Revel Crossla	Vee	39	1:31:44.724	2:03.120	37	2:03.276	2 Laps	Formula Vee	SJ van der Spuy
14	33012/TE	Nicholas Tennant	Vee	39	1:32:10.695	1:57.015	8	1:57.210	2 Laps	Rhema 2	Execuline Tennant Racing
86	39859/TE	Mile Stewart/Johan vd Me	Vee	39	1:32:59.943	1:56.301	33	1:56.628	2 Laps	Rhema 2	Mile Stewart
11	TBA/TBA	Winfried Kornmeyer/Ben I	Vee	39	1:33:06.076	1:59.262	36	1:59.533	2 Laps	Rhema 2	B J Pro Welding
15	18219	Nico Blignaut/Harry Ohs	Vee	38	1:31:17.409	1:57.594	9	1:57.770	3 Laps	Rhema 2	Gilus IT SAP
186	TBA	Robert Maschak	Vee	36	1:32:17.420	2:03.942	14	2:04.085	5 Laps	Rhema 1	Mark Stewart
27	TBA/3411	Johan Gouws Snr & Jnr	Vee	36	1:32:47.283	2:01.936	11	2:02.116	5 Laps	Mantis	E-CAR
22	40943	Tasj van Dyk	Vee	35	1:31:20.274	2:12.374	30	2:13.219	6 Laps	Omega	Tasj van Dyk
4	•	Jaco Schriks	Vee	34	1:25:35.989	1:56.851	6	1:57.108	7 Laps	Rhema 2	Laser Sprint
28		Arno Sommer/Henk Swan	Vee	34	1:31:17.305	1:58.692	8	1:58.793	7 Laps	Rhema 2	Renexon
45		Hugo Wallendorf/Brendon	Vee	31	1:19:44.398	2:07.105	26	2:07.147	10 Laps	Lantis	B J Pro Welding
16	100077	Alan Eustice/Ronald Gall	Vee	28	1:06:13.450	1:59.199	9	2:00.164	13 Laps	Rhema 2	Execuline Motor Insurance
n Finishers (66% = 27 Laps)											
30	14393	Greg Wilson	Vee	15	38:18.293	1:58.835	11	1:59.489	26 Laps	Rhema 2	Reflex Solutions (Pty) Ltd
9	25297	Gareth Jackson	Vee	12	31:03.984	1:57.083	4	1:57.365	29 Laps	Rhema 2	Laser Sprint
122	17373	Tony Beecher	Vee	10	1:32:47.909	2:18.035	10	2:20.047	31 Laps	Wilkie	Tony Beecher
42	2038	Paul Venter/Stefan Elfgen	Vee	3	6:13.570	2:00.104	2	2:00.450	38 Laps	Rhema	Paul Venter

Ergebnisse

Südafrikanisch-deutsch-österreichische Formel-Vau-Bande

Formel Vau History – Kyalami 2010

05.12.2010

Wir schlafen aus. Treffen uns um halb zehn zum Frühstück im Hotel. Streng gesichert, wie alles hier, wo Weiße wohnen. Der soziale Brennstoff hierzulande ist uns bei unseren intensiven Erlebnissen deutlich geworden. Aber auch ein über alle Unterschiedlichkeiten hinwegreichender Kitt, viel Energie und ein von einer ansteckenden Leichtigkeit geprägtes Lebensgefühl. Wir reden viel darüber. Auch am Ruhetag, der nach einem opulenten Frühstück und der Vorbereitung meiner kleinen Rede – schwitz – alsbald in einem traumhaften Ambiente mündet. Fein hergerichtet von den schwarzen Bediensteten. Ein offener Bereich mit großem Grill, festlich gedeckten Tischen, einem hervorragenden Sänger, Raubvogelschau und einem Geparden hinter Gittern.

Man trinkt ein, zwei Bier, bespricht die heldenhaften Rennszenen – aber auch anderes. Wir kommen uns weiter näher, verstehen vielleicht ein wenig mehr. Vielleicht. Sind jedenfalls begeistert und gerührt von dem Aufwand, der da für uns getrieben wird. Es ist perfekt, unglaublich. Vor allem aber die Freundlichkeit und Freundschaft, die uns entgegengebracht wird, berührt uns und tut uns gut. Peter Hills ist sehr ruhig. Erst tags darauf wird uns klar, warum ...

Der offizielle Teil versieht ihn mit dem Meisterpokal für das Jahr 2010. Es ist noch immer derjenige, den Dave Charlton, eine südafrikanische Motorsportlegende, 1966 bekam. Alle sind auf dem großen Pott eingraviert, Peter nach 1999 zum zweiten Male. Er ist zu Tränen gerührt.

Formel Vau History – Kyalami 2010

Ich darf auch einen Schluck aus dem großen Traditionspokal nehmen!

Formel Vau History – Kyalami 2010

Weitere Pokale folgen, es ist die Abschlusszeremonie des laufenden Jahres. Alle deutschen TeilnehmerInnen bekommen einen sehr schönen Erinnerungspokal, eine Flasche Formula-Vee-Rotwein sowie ein ledernes Weihnachtsgeschenk.

Die Gäste mit Pokalen

Der Chronist, Frank O. aus M., hält seine erste offizielle Rede auf Englisch, die Menschen sind bewegt, teilweise – zu Tränen? – gerührt. So schlecht ist mein Englisch aber doch auch nicht?!?

Formel Vau History – Kyalami 2010

Wir geben unserer Freude Ausdruck und Astrid und Robert überreichen unsere Gastgeschenke an Kevin, der das alles für uns organisiert hat, Ben, den Tausendsassa, der uns alles gezeigt hat, einschließlich eines südafrikanischen Verkehrsunfalls, sowie den Leihgebern Peter Hills und Mark Stuart. Joachim Lutz von der Formel V Deutschland und ich haben uns am Rande des bisherigen Geschehens darauf geeinigt, dass wir die südafrikanischen Freunde im kommenden Jahr einladen: „45 Jahre Formel Vau in Deutschland“ und wir feiern gleich noch „40 Jahre Formel Super Vau“. Wir laden zu unserem Lauf am Nürburgring Anfang Oktober ein und die Formel V Deutschland eine Woche später nach Hockenheim. Fahren jeweils auch zusammen dort. Die Südafrikaner – wenn sie wollen – wie wir mit Swap- oder Pay-Drives. Zwei Grand-Prix-Strecken in einer Woche, das ist schon was. Drumherum ein kleines Besuchsprogramm quer durch die Republik. Übrigens mussten die beiden Formel-Vau-Vereine wohl erst nach Südafrika fahren, um so was erstmalig gemeinsam zu machen ...

Die Siegerehrung des 45th Anniversary findet überraschenderweise nicht statt. Sie war wohl gestern Abend in Kyalami, als alle schon weg waren. Man beklagt sich über die suboptimale Performance des Veranstalters an der Strecke. Halb so wild, es gibt die offizielle Liste, wir bleiben Dritter!

Dann gibt’s gar Köstliches zum Essen und zum Trinken sowieso natürlich immer weiter. Aber kein open end. Um 16.00 Uhr beginnt Aufbruchstimmung und die Runde löst sich mit sehr persönlichen herzlichen Abschieden auf. Den verbleibenden harten Kern ausgeschlossen – wir gehören dazu –, der es am Pool ausklingen lässt.

Als alle weg sind, essen wir zu Abend und freuen uns nun auf einen wirklichen Ruhetag!

Ab ins Bett und morgen chillen wir endlich mal!

Formel Vau History – Kyalami 2010

06.12.2010

Nikolausi, aber irgendwie wirken die Weihnachtsbäume bei den hochsommerlich angenehmen Temperaturen doch fremd. Nach einem ausführlichen Frühstück schmeißen wir uns an den Pool, respektive den Computer. Ich aktualisiere unsere Website mit Bildern aus Kyalami. Will einen Link setzen auf die Ergebnislisten. Schaue sie mir an, finde Peter und mich nicht mehr unter Position drei, sondern ganz unten als „DQ“ – disqualifiziert???!!!

Ich bin ratlos, irritiert, verstehe das nicht, maile Kevin an, von dem ich alsbald Antwort erhalte. Nachdem wir weg waren am Samstag, hat Peter Hills seine beiden Rennwagen verladen. Da die Boxen nur eine boxenseitige Ein- und Ausfahrt haben, fuhr Peter durch die Boxengasse zu seinem Anhänger, der hinter der Boxenanlage stand. Allerdings: entgegen der Fahrtrichtung und mit seinem kleinen Enkelsohn im Auto. Gleichzeitig lief aber das 3-Stunden-Rennen. Die stewards of the meeting verhängten daraufhin die sofortige Disqualifikation des Teams Hills / Dr. Frank Orthey und sperrten Peter für die ersten drei Rennen der kommenden Saison. Puuuhhhh ... Das ist sehr hart, aber bei laufendem Rennen mit einem Kleinkind in einem offenen Formelauto in falscher Richtung durch die Boxengasse fahren, ist natürlich auch schon so’ne Sache. Peter hat protestiert mit dem Tenor, ein ausländischer Starter dürfe nicht für etwas bestraft werden, was er selbst alleine nach dem Rennen begangen habe. Die Offiziellen folgen diesem Protest, wir werden wieder in die Wertung genommen und Peter wird für das erste Rennen 2011 gesperrt. Aufreger am Morgen. Mit einigermaßen einem Happy End – aber auch der Klarheit, warum Peter gestern so auffällig still war.

Und weil das alles so aufregend war – Astrid und Robert ruhten, planschten und chillten einstweilen – finden wir es am frühen Nachmittag mal so richtig schick mit unserem bisher ungenutzten Leihwagen mal den ortsüblichen Linksverkehr auf Trab zu bringen. Wir fahren zum Flughafen, dann wissen wir morgen, wo es langgeht, essen was, überfallen eine „Rand-volle“ Bank und sind dann bald wieder zurück für mehr Entspannung. Eine Karte nehmen wir am besten erst gar nicht mit, das ist ja wirklich völlig unspannend. Und, was ich im Nachhinein einem Reiseführer entnehmen darf, das, was man in Johannesburg auf gar keinen Fall machen sollte: ohne Ortskenntnis und Karte losdüsen ... Es klappt dann auch genauso, wie wir uns das vorgestellt haben. Hinweg nach zweimal Umdrehen ohne weitere Orientierungsschwierigkeiten, Gewöhnung an den Linksverkehr nach drei Tagen Absenz vom Straßenverkehr ohne größere Überraschungen für die anderen Verkehrsteilnehmer, Erkunden der Örtlichkeiten am Flughafen, damit das morgen auch alles gut klappen kann mit Mietwagenrückgabe usw.. Kleiner Snack, Geld holen und dann back to the hotel. Wir sind uns nicht ganz sicher mit der richtigen Autobahnausfahrt – und es ist auch nicht die richtige. Umkehren, die dann gewählte ist auch nicht richtig, aber mittlerweile hat der Feierabendverkehr eingesetzt und wir irren mehr oder weniger planvoll eine Stunde umher. Um dann doch noch unser Hotel wieder zu entdecken. Wir trinken daraufhin erst mal ein Bier. Verdientermaßen. Und dann einen der immer guten Weine. Kevin kommt, bringt eine CD mit den Rennfotos, wir reden, essen, es ist wieder ganz schön. Kevin muss gehen, morgen früh will er mir um Viertel nach acht meinen Pokal zum Flughafen

Formel Vau History – Kyalami 2010

bringen, den er zuvor noch bei Anthony abholen will. Toll! Wir verlassen die Bar, gehen in unser Appartement und trinken erst mal die von gestern noch übrig gebliebene halbe Flasche Rotwein aus. Das kann so nicht bleiben und aus Gewichtsgründen öffnen wir noch eine der Formula-Vee-Rotweine. Wir haben alle ziemliches Übergepäck, ich am meisten, das kann kosten. Trinken bringt da mehr. Astrid verlässt uns ins Bett und Robert und ich versuchen, uns noch eine Weile die Welt zu erklären und sie zu verbessern. Und weil das nicht klappen will, trinken wir eine zweite Flasche Rotwein leer. Druckbetankung quasi. Die dritte verschonen wir, da morgen um Viertel nach sechs die Nacht zu Ende ist. Na denn Prost.

Schön war's!

07.12.2010

Reisetag. Aufstehen klappt leidlich. Kaffeetrinken gut. Angeblich sehe ich alt aus. Bin ja auch der Fahrer. Wir brechen pünktlich auf und erreichen den Flughafen unversehrt. Geben den unbeschädigten Mietwagen ab, warten auf Kevin, der kommt alsbald – ohne Pokal. Es gibt für das 90-Minuten-Endurance-Rennen nur einen Siegerpokal. Komisch, aber im wahrsten Sinne des Wortes entlastend.

Jetzt ist es erst mal aus mit Racing.

Wir haben uns einen Traum erfüllt. Und uns ist es wie im Traum.

Deshalb gehen wir jetzt mal nach den Tieren gucken. Aber das ist eine andere Geschichte

07.08.2023

Aus den Begegnungen im Jahr 2010 sind viele schöne Freundschaften und gemeinsame Veranstaltungen in Südafrika (2011, 2013, 2016, Kyalami, Phakisa, Swartkoops), Deutschland (2011, 2016, Nürburgring, Hockenheimring), Holland (2013, 2016, Zandvoort) und Frankreich (2016, Le Mans) entstanden.

Und dann kam – in der Planung der nächsten Veranstaltung im Rahmen der Stunde der Formel Vau – Corona.

Unser Freund Ben Pienaar erkrankte und verstarb am 13.07.2021. Kevin Jenkins starb einen Tag später.

Ich gedenke meiner Freunde in inniger Verbundenheit.