Februar I 2024

HISTORISCHE FORMEL VAU EUROPA #9

HFVE FV m@gazine

DMV Formel Vau
Gleichmäßigkeits-Serie mit FIA-Prädikat

Vorschau
Termine 2024

Formel Vau History
Jubiläumsläufe 2011
Nürburgring und Hockenheim

Rückblick
Czech Truck Prix & NASCAR Euro Series – Most
Zolder Fun Festival – Zolder

Historische Formel Vau Europa e.V.

Die Historische Formel Vau Europa bedankt sich bei ihren Sponsoren

RAVENOL®

ravenol.de

Oldesloer

august-ernst.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
Czech Truck Prix & NASCAR Euro Series – Most	8
Zolder Fun Festival – Zolder	14
Nick Wittkuhn – Meister der DMV Formel Vau 2023	23
Endstand DMV Formel Vau 2023	25
Vorschau – Termine 2024	27
Heads – Manfred Benninger	28
Legenden im Rückspiegel – Leo Steenbergen	37
Jugendcorner – Leo Eder	40
Vau-Wiki – J.P.C. (F) – Elto (D) – (Ihwe) Ela Tropex (SA)	45
Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011	58

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:
Auf dem Weg zur Meisterschaft: Nick Wittkuhn im Schatten der Burg Hněvín in Most
Foto: Leo Eder

IMPRESSUM

Redaktion

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

Mitarbeit

Thomas Cramer, Leo Eder

Fotos

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V., Frank Böhr, Ulrike Brehmer, Leo Eder, Astrid Orthey

EDITORIAL

Jubel!

Was haben wir schon gejubelt in den vergangenen Formel-Vau-Jahrzehnten! Damit das mit den Jubiläen auf die Tagesordnung des Formel-Vau-Geschehens rutschte, musste dies erst mal historisch werden. Jedenfalls ist mir aus den aktuellen Zeiten der Formel Vau und Super Vau nichts derartiges bekannt, das medial groß angekündigt oder mit Sondervorhaben, Büchern oder Läufen anlässlich etwa 10 oder 20 Jahre Formel Vau oder Super Vau zelebriert worden wäre. Keine Zeit für Sentimentalitäten, es ging ja schließlich um was damals: für viele Fahrer um den Aufstieg, für gerade sich entwickelnde Marken oder „Hersteller“ ums Konstruieren und Realisieren und ums Geldverdienen, für die Serien um Wachstum und darum, sich in der Nachwuchsrennserien-Szene zu etablieren. Das hat dann ja auch alles geklappt. Viele FahrerInnen machten großartige Karrieren, neben vielen Nischenherstellern etablierten sich auch Marken, die über die Formel Vau hinaus bekannt wurden, wie z.B. die Schweizer HORAG oder LCR. Später strömten etablierte Hersteller wie Lola, March oder Chevron in die boomende Formel Super Vau, um etwas von deren Glanz und Geld abzubekommen. Insgesamt waren in den Gründerjahren Aufbruchs- und Wachstumsstimmung dominant. Und operativ gab es ja auch genug zu tun. Das heißt nicht, dass nicht gefeiert wurde. Legenden und Zeitzeugen von damals wissen oft beeindruckende Geschichten zu erzählen. Mit gelegentlich erschreckenden Folgen am nächsten Tag am Vorstart. Um dann später ob des gegen den noch stärker verkaterten Konkurrenten errungenen Sieges zu jubeln. Der zeitgenössische Jubel von damals bezog sich insbesondere auf sportliche Erfolge.

Als die Geschichte ihren Gang ging und die verbliebenen Formel Vaus ein Mauerblümchendasein fristeten, gab es wenig Grund für Jubel. Am ehesten noch für diejenigen, die sich gegen den Mainstream entschieden hatten, um die Formel Vau weiterleben zu lassen. Gemeint sind die Sportfreunde des Rennsportclub 77/Formel Vau Deutschland, die bis 2011 (mit dem letzten Meister Dirk Kornmeyer) Anlass zum Jubel gaben und hatten. Und die heutzutage zu Recht mitbejubelt werden sollen!

Anlassgemäß jubiliert wurde erst, als die Sache historisch wurde. Wobei das nicht ganz stimmt: Als ich beginnen durfte mitzujubeln, feierten wir auf Einladung unserer südafrikanischen Formula-Vee-Freunde 45 Jahre Formel Vau in Südafrika im Jahre 2010. Historisch war damals in Kyalami nur ein einziges Fahrzeug, der „Wilkie“, den Astrid fahren durfte. Alles andere dort: moderne Formula Vees mit wassergekühlten 1400ccm-Citi-Golf-Motoren. Auf die Frage, wer damit angefangen hat, die Formel Vau anlässlich von runden oder halbrunden Zahlen zu bejubeln, muss gerechterweise

Historische Formel Vau Europa e.V.

geantwortet werden: Es waren die Südafrikaner im Jahre 1995 anlässlich des 30-jährigen Bestehens. Die Formula Vee Association of South Africa wurde 1965 gegründet, das erste Rennen fand am 15. Mai 1965 in Kyalami statt – mit drei Fahrzeugen! Als erster offizieller Meister durfte 1966 Dave Charlton jubeln. 1995 war bereits die Formel Vau Deutschland/Rennsportclub 77 im Jubelmodus mit dabei. Das Modell mit den Jubiläen sprach sich herum in der nunmehr meist historischen Szene und es wurde weltweit weitergejubelt. Je nach Zählweise und Land gab es ja nahezu ununterbrochen irgendwas Rundes oder zumindest Halbrundes zu feiern. 1963 nehmen die Amerikaner als Start der Formula Vee, die Südafrikaner wie viele andere 1965, als die erste offizielle Serie startete. Andere nahmen und nehmen es nicht so genau – oder je nachdem: noch genauer. Sie wollen womöglich länger feiern. Also konkret: wir. 1964: erste Autos in Europa, 1965 erstes Präsentationsjahr mit 11 Läufen in Deutschland, 1966 erste Serie, auch in Österreich. Drei Jahre Jubel! Da geht noch mehr. Denn „eigentlich“ ging es ja 1963 los. Grund genug, mal was ganz Großes zu machen, dachten sich die damaligen Macher des Vereins. So kam es 2013 in Daytona zum 50th Anniversary of Formula Vee, einer Veranstaltung, die von uns und Volkswagen Motorsport (damals mit Jost Capito an der Spitze) organisiert wurde. Persönlicher Wermutstropfen: Nach monatelanger Organisation hatte ich es so geschickt hinbekommen, dass wir wegen eines nicht abwendbaren beruflichen Termins nicht mitreisen konnten. Aber der Jubel klang immer stärker werdend täglich über den Atlantik, als „unsere“ 12 europäischen Autos durch die Steilwände jubilierten, dass es den zuhause Gebliebenen die Tränen in die Augen trieb. Das war ein Glanzpunkt bisherigen Jubels. Den fingen wir auf in einer Jubiläumsserie (2014 – 2016), die wir, dem historischen Vorbild von Porsche Austria 1966 folgend, „Goldpokal“ nannten. Sieger wurde Günther Filthaut vor Axel Cordt. 2016 endeten wir mit Präsentationsläufen in Le Mans und dem Goldpokal-Finale in Zandvoort. Als damals für die Öffentlichkeitsarbeit Zuständiger fand ich es charmant, dass diese „runden“ Anlässe den etablierten Medien der Szene oft Anlass waren, etwas über uns zu machen. Dazu kamen die dadurch möglich und lebendig werdenden internationalen Kontakte. Am schönsten fand ich es aber, wenn wir unsere Legenden und Persönlichkeiten von damals bei uns an – und anfangs noch: auf! – der Strecke hatten und gemeinsam das Damals im Heute bejubelten und uns in bewegenden Momenten begegneten. Durch die Jubiläen kam viel in Bewegung. Neben Rennautos und Menschen waren das insbesondere Emotionen. Darüber ist zu schreiben, denn wer schreibt, bleibt, dachten wir wohl – oder so ähnlich. 2011 entstand ein Sonderdruck der damaligen „Powerslide“ anlässlich 45 Jahren Formel Vau und 2016 dann zum Abschluss der 50-jährigen Jubelfestivitäten unser großes Formel-Vau-Buch. Diese schriftlichen Formen des Jubels bescherten und bescheren immer wieder neue Erkenntnisse – und lösen damit den Vereinszweck ein. Die Formel Vau Europa (mit Sitz in München und dann in Hannover) ging bekanntlich in Volkswagen Motorsport über. Die 100-prozentige VW-Tochter ging 2020 sang- und klanglos von dannen, „um Kapazitäten für die Transformation in die Elektromobilität zu bündeln“. Na ja. Gut, dass es 1994 einige Enthusiasten um Siegfried Schlüter gab, die die Historische Formel Vau Europa e.V. gründeten und sie fortan zu neuer Blüte hochjubelten. Auch das

Historische Formel Vau Europa e.V.

wird heuer gefeiert: 30 Jahre Historische Formel Vau Europa e.V.. Das gibt das H-Kennzeichen!

Damit wir auch weiter in unserem Kerngeschäft, dem Fahren, auf den Strecken jubeln können, betreiben wir seit 2020 das Nachhaltigkeitsprojekt „Vau wie Verantwortung“, das es 2023 zum Finalisten des DMSB-Nachhaltigkeitspreises brachte. Hoffentlich ist das auch weiter Grund zum Jubeln. Anlässe dafür finden wir schon.

2024 steigen wir in einen dreijährigen Jubelzyklus 60/30 ein. Eine der Aktivitäten ist ein Sonderdruck, in der wir die Geschichte der Formel Vau diesmal etwas anders bejubeln. Zudem schauen wir in der Rubrik „Persönlichkeiten der Formel Vau“ insbesondere auf die Frauen, die in der Formel Vau fuhren und steuerten, wir richten die Blicke auf manches Exotische und Kuriose und natürlich auf die Clubgeschichte der Historischen Formel Vau Europa. Dazu kommen Beiträge unserer internationalen Freunde aus Brasilien, Südafrika, USA, Australien und Neuseeland. Derart eingestimmt kann es wieder mal losgehen. Mit einem kaum enden wollenden Jubel.

Vor euch und Ihnen liegt jetzt erst mal das aktuelle FV m@gazine, das es ab der vergangenen Ausgabe auch in einer englischen Version und künftig auch in einer französischen geben wird. Nach historischem Vorbild des Formel V-Express. Auch das ein nunmehr bald dreisprachiger Grund zum Jubeln.

Damit ich nicht falsch verstanden werde: Das mit dem Jubel soll kein ermüdendes Wortspiel sein, sondern es würdigt Menschen und Geschichte(n) der Formel Vau. So viele Gründe zum Jubeln haben nicht alle. Darauf können wir stolz sein.

Vor den werten LeserInnen liegt einstweilen in unserer neunten Ausgabe des FV m@gazines der zweite Teil des Saisonrückblicks 2023 mit Fokus auf den Läufen in Most und Zolder. Und mit einem Meister, dem allerhöchste Ehre gebührt: Nick Wittkuhn hat viel zu jubeln und die ganze Familien-Dynastie über drei Generationen stimmt ein – und viele andere, die die Performance des Youngsters, wie sie sich in den letzten Jahren entwickelt hat, umwerfend finden.

In unserer Rubrik „Heads“ widmet sich Kenneth Schlienz diesmal Manfred Benninger, der die Formel Vau über Jahrzehnte aktiv erlebt und mitgestaltet hat. Herzliche Glückwünsche und alles Gute zum 91sten Geburtstag, den Manfred am 7. Januar feierte.

In der Rubrik „Legenden im Rückspiegel“ würdigt Mark Spanbroek Leo Steenbergen, den westeuropäischen Formel-Vau-Meister des Jahres 1974 und mehrfachen Gewinner der niedeländischen Meisterschaft.

In der Jugendcorner unterwegs ist unser neues Redaktionsmitglied Johanna Adenacker. Herzlich willkommen! So schnell kanns gehen von der eigenen Vorstellung in der M@gazine-Jugendcorner (8. Ausgabe) zur verantwortlichen Redakteurin in der aktuellen neunten. Johanna interviewt Leo Eder, ständiger begleitender Formel-Vau-Fotograf und Clubmitglied des Jahres 2022. Wir freuen uns auf die Zusammenarbeit – und jubeln, dass wir nun eine Frau in der Redaktion haben!

Historische Formel Vau Europa e.V.

Ein Blick ins Vau-Wiki zeigt diesmal den einzigen und einzigartigen französischen J.P.C., den Elto unseres 2017 verstorbenen Clubmitglieds Dieter Frentzen und den (Ihwe) Ela Tropex (SA), von dem zwischen 1965 und 1970 vier Exemplare in Südafrika und Deutschland gebaut wurden. Lesen Sie die tolle Geschichte, die Horst Ihwe 2016 selbst für uns aufgeschrieben hat.

Und weil ich schon damit angefangen habe, gibt es auch in unserem History-Beitrag abschließend Grund zum Jubeln. Wir geben anhand der Originalberichte Einblicke in die Läufe am Nürburgring und in Hockenheim 2011.

Viel Freude bei der Lektüre und ein gutes Jahr 2024 mit bereichernden Begegnungen und vielen schönen Erfahrungen in der Formel Vau.

Und, das versteht sich jetzt wohl von selbst: mit viel Jubel.

„Vau wie Verantwortung“ Finalist beim DMSB-Nachhaltigkeitspreis

Das Nachhaltigkeitsprojekt „Vau wie Verantwortung“, das die Historische Formel Vau Europa seit 2020 betreibt, ist Finalist beim DMSB-Nachhaltigkeitspreis 2023. „Geschlagen“ wurde das Projekt nur vom Opel Electric Rallye Cup. Im ganzheitlichen Ansatz, dem das Projekt folgt, wurde 2023 in Spa „E-Fuels für alle“ realisiert, es wurde in Kooperation mit Ravenol ein Forschungsprojekt zu den Auswirkungen von E-Fuels auf Motorentechnik und Öle gestartet, die „Formel-Vau-Kreislaufwirtschaft“ wurde gestartet und im Teilprojekt „mit Sicherheit Formel Vau“ hospitierten in Zolder Aktive bei Sportwarten an der Strecke und in der Racecontrol. Das Catering wird seit 2020 müllvermeidend, regional und nachhaltig gestaltet, es gibt Ölauffangwannen und Schutzmatten unter allen Fahrzeugen und für den Fall der Fälle eine Umweltstation. Im November 2023 wurden nach 2022 nun bereits zum zweiten Mal 190 Setzlinge im Hockenheimer Stadtwald gepflanzt. All dies, um die Zukunft des Historischen Motorsports mit Formel-Vau-Fahrzeugen zu sichern. Startklar für die Zukunft!

SAISONBERICHT 2023 – Teil 2

Text: Thomas Cramer (Most), Tom Eder (Zolder)
Redaktion: Tom Eder
Foto: Thomas Cramer, Leo Eder

Historische Formel Vau begeistert 30.000 Zuschauer

7. und 8. Lauf – Most
August 2023 – Czech Truck Prix & NASCAR Euro Series

Was passiert, wenn an einem Wochenende die Fans der FIA Truck Europameisterschaft und die des europäischen Ablegers der berühmten US-Nascar-Serie zusammentreffen, konnten die Aktiven der Historischen Formel Vau Europa e.V. im tschechischen Most erleben.

Rund 30.000 Fans verfolgten die Rennen des Wochenendes. Und einige der Truck-Fans hatten sogar ihr Arbeitsgerät mitgebracht und durften ihre beeindruckenden LKWs auf einem Hügel neben der Start- und Zielgeraden abstellen. So brach bei jedem Auftritt des Lokalmatadors Adam Lacko ein lautstarkes Hupkonzert

DMV FORMEL VAU

der Trucker aus. Und wem das noch nicht genug war, der geriet bei Vorbeifahrt der V8-Nascar-Boliden ins Schwärmen. Mittendrin die Formel-Vau-Boliden, die ebenso ein tolles Echo bei den Zuschauern fanden. Das HFVE-Fahrerlager wurde rege von Jung und Alt durchströmt. Und die Aktiven hatten alle Hände voll zu tun, kundige Fragen der Besucher zu beantworten.

Auf die Strecke ging es für die HFVE-Aktiven zum ersten Mal am Freitagmittag zum freien Training. Bei traumhaftem Wetter genossen die Fahrer die ersten Meter auf der anspruchsvollen Strecke. Am besten kam Oswin Büchl mit dem winkeligen Kurs zurecht. Mit 1:49,356 setzte er die Bestmarke. Leider machte seinem schönen Lola T328 das heiße Wetter zu schaffen. So musste er den Super Vau vorzeitig abstellen.

Am späten Freitagnachmittag folgte dann das Qualifying, auf dessen Basis die Reihenfolge der Startaufstellung beider Läufe des Wochenendes bestimmt wurde. Auch hier dominierten die Gruppe-C-Super-Vau mit den wassergekühlten 1600er-Motoren. Auf Oswin Büchl, der seine Bestzeit auf 1:48,720 verbessern konnte, folgten Markus von Haken (Lola T620, 1:50,204) und Thomas Cramer (ASS-Lola T326, 1:53,026). Schnellster Gruppe-A-Bolide war Eckardt Guhl (Burkhart, 2:13,640), in der Gruppe B setzte Nick Wittkuhn (Kaimann, 1:56,921) die schnellste Zeit.

DMV FORMEL VAU

So setzte sich das Feld dann am Samstag vor vollbesetzten Tribünen zum 1. Wertungslauf in Bewegung. Diszipliniert drehten die Aktiven ihre Runden. Kleine „Kampfgruppen“ verzückten die begeisterten Zuschauer mit schönen Überholmanövern. Polesetter Oswin Büchl musste leider schon nach einer Runde abstellen – Überhitzungsprobleme beim Lola T328. Auch für Kenneth Schlienz (Fuchs) war schon nach einer Runde Schluss.

Zum Sportlichen: In Gruppe A siegte Calvin Stauff (Autodynamics) vor Johanna Adenacker (RPB) und Robert Waschak (Austro Vau). In Gruppe B kürte sich Fredi Huwiler (Steck) vor Heinz Hartmann (Vogt) und Ingolf Sieber (Fuchs) zum Sieger. Die Gruppe C gewann Joe Welzel (DRM) vor Thomas Cramer (ASS-Lola) und Klaus Dober (DRM). Die klassenübergreifende Gesamtwertung des 1. Laufs: 1. Fredi Huwiler (Steck, Gruppe B), 2. Calvin Stauff (Autodynamics, Gruppe A), 3. Joe Welzel (DRM, Gruppe C).

DMV FORMEL VAU

Am Sonntagnachmittag folgte der zweite Lauf in Most. Oswin Büchl (Hitzeproblem) und Markus von Haken (Getriebe) konnten nicht mehr starten. Auch für Kenneth Schlienz hieß es vorzeitig einpacken. Das schwülwarme Wetter hielt dann – wie so oft in dieser Saison – eine Überraschung für die Aktiven bereit. Zwei Stunden vor Beginn des Laufs begann es zu regnen, immer wieder unterbrochen von kurzen sonnigen Phasen. Für die Klasse-A-Fahrzeuge, die mit Dunlop-Einheitsreifen antreten, kein Problem. Aber ab Klasse B ging der bange Blick zum Himmel. Slicks oder Regenreifen? Das war nun die Frage. Die meisten der Fahrer entschieden sich für ein Regen-Setup, nur Walter Müller, Thomas Cramer, Marco Wittkuhn und Bernhard Zimmermann entschieden sich für Slicks. Was nicht unbedingt die beste Entscheidung war, denn schon kurz nach dem Start fielen die ersten Tropfen und der Regen wurde von Runde zu Runde stärker… Jetzt schlug die Stunde der Regenspezialisten: Joe Welzel konnte sich sofort deutlich absetzen. Tom Eder, der vom sechsten Startplatz gestartet war, konnte wieder wie bei der Stunde der Formal Vau in Spa-Francorchamps seine Stärke bei schwierigen Bedingungen beweisen und fuhr mit seinem Tatuus bereits nach der ersten Rennrunde auf dem 2. Platz. Nach einer Safety-Car-Phase gelang ihm beim Restart fast noch, Joe Welzel zu übertölpeln, musste sich dann aber doch dem Routinier geschlagen geben.

DMV FORMEL VAU

Am Ende brachten aber alle Aktiven die historischen Renner sicher über die Zeit. Die Gruppenwertung zeigte folgendes Bild: Johanna Adenacker (RPB), gewann in der Gruppe A vor Eckardt Guhl (Burkhart) und Calvin Stauff (Autodynamics). In der Gruppe B sicherte sich Nick Wittkuhn (Kaimann) den Sieg vor Andreas Mundt (Killroy) und Heinrich Heuschele (Kaimann). Die Gruppe C konnte Joe Welzel (DRM) gewinnen, vor Christoph Wohn (Kogo) und Tom Eder (Tatuus).

In der Gesamtwertung des 2. Laufs lag Johanna Adenacker (RPB, Gruppe A) auf Platz 1 vor Joe Welzel (DRM, Gruppe C) und Nick Wittkuhn (Kaimann, Gruppe B).

Erstmals in dieser Saison wurde ein Gesamtsieger aus den beiden Wertungsläufen des Wochenendes ermittelt. Sieger wurde verdientermaßen Gruppe-A-Pilotin Johanna Adenacker vor den beiden Gruppe-C-Fahrern Joe Welzel und Christoph Wohn.

Nach 8 von 10 Läufen der DMV Formel Vau Meisterschaft liegt nun Nick Wittkuhn mit 348 Punkten in Führung. Ihm folgen Joe Welzel (325 Punkte) und Eckardt Guhl (319 Punkte). Noch ist also nichts entschieden. Weiter geht's beim Saisonfinale in Zolder am ersten Oktoberwochenende.

Siegerehrung Gesamtwertung 1. Lauf

DMV FORMEL VAU

Siegerehrung
Gesamtwertung 2. Lauf

Siegerehrung
Kombinationswertung Lauf 1 und 2

Gesamtwertung 1. Lauf:

1. Fredi Huwiler (Steck)
2. Calvin Stauff (Autodynamics)
3. Joe Welzel (DRM)

Gruppenwertung 1. Lauf:

Gruppe A:	1. Calvin Stauff (Autodynamics)
	2. Johanna Adenacker (RPB)
	3. Robert Waschak (Austro Vau)
Gruppe B:	1. Fredi Huwiler (Steck)
	2. Heinz Hartmann (Vogt)
	3. Ingolf Sieber (Fuchs)
Gruppe C:	1. Joe Welzel (DRM)
	2. Thomas Cramer (ASS-Lola)
	3. Klaus Dober (DRM)

Gesamtwertung 2. Lauf:

1. Johanna Adenacker (RPB)
2. Joe Welzel (DRM)
3. Nick Wittkuhn (Kaimann)

Gruppenwertung 2. Lauf:

Gruppe A:	1. Johanna Adenacker (RPB)
	2. Eckardt Guhl (Burkhart)
	3. Calvin Stauff (Autodynamics)
Gruppe B:	1. Nick Wittkuhn (Kaimann)
	2. Andreas Mundt (Killroy)
	3. Heinrich Heuschele (Kaimann)
Gruppe C :	1. Joe Welzel (DRM)
	2. Christoph Wohn (Kogo)
	3. Tom Eder (Tatuus)

Kombinationswertung 1. und 2. Lauf:

1. Johanna Adenacker	RPB	Gruppe A
2. Joe Welzel	DRM	Gruppe C
3. Christoph Wohn	Kogo	Gruppe C

DMV FORMEL VAU

Saisonabschluss in Zolder

9. und 10. Lauf – Zolder
Oktober 2023 – Zolder Fun Festival 2023

It's time to say goodbye

Persönliche Eindrücke von Tom Eder

Prolog

Um es gleich vorweg zu sagen: Ich liebe die Rennstrecke von Zolder. Zu Beginn meiner Rennsportlaufbahn war es eher eine Hassliebe, immerhin bescherte mir Zolder das kürzeste Rennwochenende meiner Karriere, als ich 1975 bei einem Lauf zur Meisterschaft meinen Motul im freien Training nach knapp einer Runde in der Schikane in die Leitplanke setzte und der Schaden in der Kürze der Zeit bis zum Rennen nicht zu beheben war. In den letzten Jahren habe ich die Strecke aber immer mehr zu schätzen gelernt. Einige meiner Rennkollegen finden sie langweilig, für mich gibt es aber faszinierende Passagen, wie beispielsweise die Abfolge von schnellen Kurven (1 bis 4) oder den Hügel nach der kleinen Schikane. Besonders prickelnd empfinde ich den Kurs, wenn er nass ist. Nirgendwo macht mir der Eiertanz mehr Spaß.

Der im Jahr 1963 eröffnete Circuit Zolder geht auf die Planung von Hans Hugenholtz zurück. Der Niederländer Hugenholtz war auch der Schöpfer der Strecke von Zandvoort – dort hatte er lange Zeit die Funktion des Renndirektors inne. Außerdem plante er die japanische Rennstrecke von Suzuka, das spanische Jarama, und er war 1966 der Architekt des Hockenheimer Motodroms, das einige von uns noch in der ursprünglichen Version mit den langen Waldgeraden und der anspruchsvollen Ostkurve in Erinnerung haben.

DMV FORMEL VAU

Im Gegensatz zu Zandvoort oder Hockenheim gab es in Zolder danach keine größeren Umbauten der Strecke, lediglich einige aus Sicherheitsgründen nötige Änderungen wurden ausgeführt, so zum Beispiel der Einbau der Villeneuve-Schikane an der schnellen Streckenpassage, in der Gilles Villeneuve 1982 tödlich verunglückte.

Nachdem 1966 erstmals der „ONS-Pokal für Fahrer auf Formel V Rennwagen“ ausgeschrieben wurde, war die Formel Vau in den folgenden Jahren regelmäßig mit Läufen zu dieser Serie in Zolder zu Gast. Schön, dass diese Tradition von der HFVE aufgegriffen wurde. Nachdem wir mit dem Rennleiter Laurent Voogt einen seit Jahren zuverlässigen Partner gefunden haben, wird der Circuit wohl auch in Zukunft von der Formel Vau besucht werden.

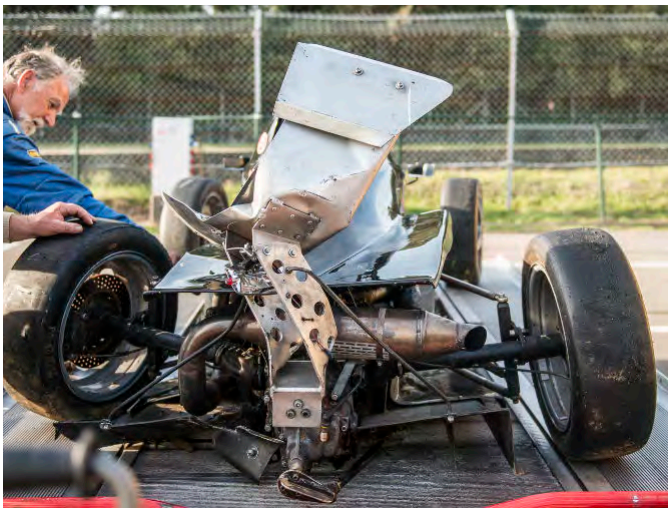
Startaufstellung ONS-Pokal-Lauf Zolder 1976

Rennwochenende

Laurent Voogt ist vermutlich ein passionierter Frühaufsteher. Anders ist nicht zu erklären, dass er kurz nach dem ersten Hahnenschrei am Freitagmorgen zum Frühappell – etwas beschönigend „Driver’s Briefing“ genannt – antreten lässt. So auch in diesem Jahr wieder. Nachdem wir die Fahrerbesprechung hinter uns gebracht hatten (wie immer mit dem ausdrücklichen Hinweis auf die Tracklimits, deren Nichtbeachtung Laurent als verbotenes Betreten seines Gartens empfindet), wurde das Feld der 34 historischen Formel-Vau-Rennwagen zum Freien Training auf die Strecke geschickt. Die Bedingungen waren zu meiner Enttäuschung optimal, keine Spur von Nässe, kein rutschiger Asphalt wie sonst im herbstlichen Zolder üblich. Insgeheim hoffte ich auf ein paar kleine Schauer wenigstens im Qualifying oder bei den Wertungsläufen, aber die Wetterprognose sollte sich bewahrheiten – es blieb bei dem sonnigen Wochenende.

DMV FORMEL VAU

War das Freie Training noch Business as usual, ging es beim Qualifying ordentlich zur Sache. Trauriger Höhepunkt war Klaus Dobers spektakulärer Crash nach der Terlamenbocht, ausgelöst durch einen Bruch der Hinterradaufhängung. Glücklicherweise hatte er den Einschlag in die Leitplanke körperlich einigermaßen unversehrt überstanden und durfte abends bereits wieder das Krankenhaus verlassen, in das er zum medizinischen Check gebracht worden war. Nachdem die Strecke geräumt war, konnte das Qualifying fortgesetzt werden und es blieb noch genügend Zeit für schnelle Qualifikationsrunden. Erwartungsgemäß wurden die Bestzeiten von zwei Klasse-5-Fahrern erzielt: Dirk Kornmeyer (March) holte sich die Pole mit 1:44,681 vor Lola-Pilot Markus von Haken (1:46,568). Die drittschnellste Zeit fuhr Robin Kluth (1:49,112) mit seinem endlich konkurrenzfähigen Klasse-4-Lola. Startplätze 4 bis 6 gingen an die Klasse-3-Kaimänner Nils Spanbroek, Nick Wittkuhn und Mark Spanbroek. Michael Knebel (Austro Vau) gelang es, sich als schnellster Gruppe-A-Fahrer für die sechste Startreihe zu qualifizieren.



Viel Arbeit in der Winterpause: Klaus Dobers ramponierter DRM

DMV FORMEL VAU

Zolder hat einige Besonderheiten zu bieten: Dass auf dem Albertkanaal Schiffe parallel zur Rennstrecke fahren, war schon immer ein Kuriosum. An den Anblick der riesigen Solarpanels im Fahrerlager und der stattlichen Windenergieanlagen hat man sich inzwischen gewöhnt. Dass jetzt aber auch noch unangenehme olfaktorische Reize in Form einer Mischung aus Küchendüften aus dem Cateringzelt und der offenbar in der Nähe der Strecke verteilten Gülle auftraten, war schon etwas ganz Besonderes. Dem konnte man sich nur entziehen, indem man die Zeit im „Wohnzelt“ verbrachte und sich von Moniques und Rolfs Delikatessen verwöhnen ließ – dort roch es wenigstens nur nach leckerem Essen.

Samstagmorgen war dann der erste Wertungslauf angesagt. Thomas Cramer hatte am Abend zuvor einen Ersatzmotor für seinen ASS-Lola aus Köln geholt, den er unter tatkräftiger Hilfe von Calvin Stauff in einer nächtlichen Aktion einbaute, um wenigstens an den Läufen teilnehmen zu können, wenn auch wegen des verpassten Qualifyings aus der letzten Startposition. Der Austausch des Motors war übrigens keine Nacht- und-*Nebel*-Aktion. Ich hatte bereits erwähnt, dass das Wetter in Zolder ungewöhnlich schön war.

DMV FORMEL VAU

Benzin- und andere Gespräche

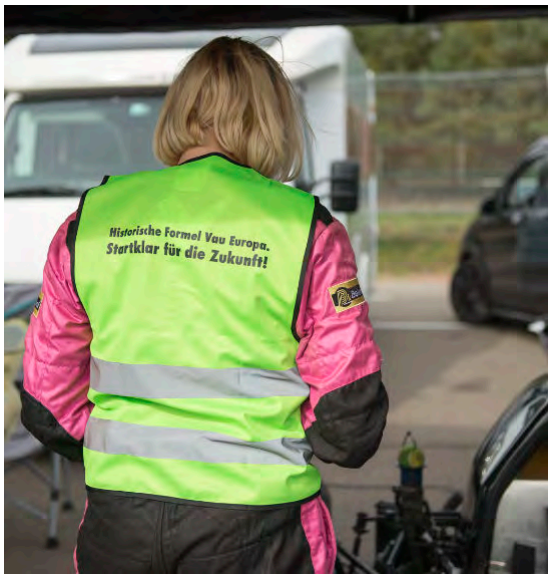
Der erste Wertungslauf verlief unspektakulär, alle Fahrer konnten den letzten Renntag der Saison genießen. Fast alle – Joe Welzel, Nils Spanbroek und Robin Kluth mussten ihre Fahrzeuge mit technischen Problemen abstellen. Die Gesamtwertung gewann Stephan Haas (Royale, 75,7 Punkte) vor Heinrich Heuschele (Kaimann, 115,2 Punkte). Ich durfte mich bei meinem vorletzten Rennen mit meiner Gina über den dritten Platz auf dem Podium freuen (126,4 Punkte). In der Gruppenwertung hießen die Gewinner Robert Waschak (Austro Vau, Gruppe A), Stephan Haas (Royale, Gruppe B) und Tom Eder (Tatuus, Gruppe C).

DMV FORMEL VAU

Fahrerlager-Impressionen

Die spannende Frage vor dem zweiten Wertungslauf bei wunderschönem sonnigen Herbstwetter am frühen Samstagnachmittag war, ob es Nick Wittkuhn gelingen würde, seinen Vorsprung in der Meisterschaft zu behaupten, um Gesamtsieger der DMV Formel Vau 2023 zu werden. Es war wieder ein Lauf ohne nennenswerte Zwischenfälle. Offensichtlich ist rechtzeitig zum Saisonende allen Fahrern bewusst geworden, dass wir eine Gleichmäßigkeitsprüfung austragen – ganz im Sinne der Zielsetzung der HFVE. Mit Ausnahme der Ausfälle von Ruben van Hoorn, Robin Kluth und Fredi Huwiler erreichten alle gestarteten Fahrzeuge das Ziel. Korrektur: nicht alle! Aufgrund des Fehlers eines Stewards, der Wolfgang Rafflenbeul in der letzten Runde von der Strecke winkte, obwohl das Rennen noch nicht beendet war, wurde der Arme nicht gewertet. Keine Zieldurchfahrt bedeutet null Punkte für die Wertung, nicht mal der kleine, begehrte Fairnesspunkt wurde ihm gutgeschrieben.

DMV FORMEL VAU



Stephanie Hohls durfte bei den Streckenposten hospitieren

Es war nicht der einzige organisatorische Schwachpunkt der Veranstaltung. Auch die Zeitnahme leistete sich einen groben Schnitzer. Den Serienkoordinatoren war bereits nach dem Freien Training aufgefallen, dass die Gruppenwertung durch falsche Einteilung der Fahrzeuge chaotisch war. Nach Intervention bei der Rennleitung wurde uns mitgeteilt, dass der Fehler *natürlich* nur beim Freien Training aufgetreten sei und bis zu den Wertungsläufen behoben wäre. Von wegen… Die Zeitnahme lieferte völlig falsche Auswertungen für die Gruppenwertung der Läufe und die Herren Serienkoordinatoren durften dann die Ergebnislisten händisch korrigieren. Und so kam es dann doch noch mit etwas Verspätung zur Siegerehrung. Nick Wittkuhn war es nicht nur gelungen, den Vorsprung in der Jahreswertung zu behaupten. Mit dem zweiten Platz in der Gesamtwertung des letzten Laufes hinter Vater Marco setzte er ein großes Ausrufezeichen. Herzlichen

DMV FORMEL VAU

Glückwunsch von meiner Seite, Nick! Eine Würdigung des Meisters ist ab Seite 23 zu lesen. Den dritten Platz in der Gesamtwertung des zweiten Wertungslaufs belegte der Meister von 2021 und Vorjahreszweite Tim Renn. Gruppensieger wurden in der Gruppe A Tim Renn (Olympic), in Gruppe B Marco Wittkuhn (Royale) und in Gruppe C Stephanie Hohls (Scarab).

Epilog

Ich bin 2016 als Wiedereinsteiger in der HFVE an den Start gegangen. Aus den ursprünglich geplanten zwei bis drei Jahren im Motorsport sind nun acht schöne und faszinierende Jahre geworden, mit dem Gewinn der Meisterschaft 2019 als Highlight. Mit dem Rückzug des Welzel-Teams wurde mir klar, dass ich ohne die Unterstützung von Joe und meinen langjährigen Mechanikern Martin und Toni diesen Sport nicht mehr mit der gleichen Begeisterung ausüben kann wie bisher. Daher habe ich beschlossen, mich vom aktiven Motorsport zu verabschieden. Diese Entscheidung ist definitiv endgültig, vorläufig wenigstens.

Ach ja, zum Wetter: Den Regen mag ich nur als Fahrer auf der Strecke. Ich hasse es, nass zu werden, und ich mag auch keine durchnässten Klamotten. In diesem Sinne und mit einer kleinen Portion Egoismus, da ich natürlich in Zukunft viele Rennen besuchen möchte, wünsche ich euch für die nächsten Jahre wunderschönes Wetter, gern auch wieder in Zolder.

Ein Erinnerungsfoto zum Abschied

DMV FORMEL VAU

Gesamtwertung 1. Lauf:

1. Stephan Haas (Royale)
2. Heinrich Heuschele (Kaimann)
3. Tom Eder (Tatuus)

Gruppenwertung 1. Lauf:

Gruppe A:
1. Robert Waschak (Austro Vau)
2. Tim Renn (Olympic)
3. Eckardt Guhl (Burkhart)

Gruppe B:
1. Stephan Haas (Royale)
2. Heinrich Heuschele (Kaimann)
3. Markus Theuer (Lola)

Gruppe C:
1. Tom Eder (Tatuus)
2. Christoph Wohn (Kogo)
3. Dirk Kornmeyer (March)

Gesamtwertung 2. Lauf:

1. Marco Wittkuhn (Royale)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Tim Renn (Olympic)

Gruppenwertung 2. Lauf:

Gruppe A:
1. Tim Renn (Olympic)
2. Robert Waschak (Austro Vau)
3. Eckardt Guhl (Burkhart)

Gruppe B:
1. Marco Wittkuhn (Royale)
2. Nick Wittkuhn (Kaimann)
3. Mark Spanbroek (Kaimann)

Gruppe C :
1. Stephanie Hohls (Scarab)
2. Thomas Cramer (ASS-Lola)
3. Markus von Haken (Lola)

DMV FORMEL VAU

Nick Wittkuhn ist Gesamtsieger der DMV Formel Vau 2023

Ein ganz Junger hat es in diesem Jahr der alten Riege gezeigt: Der Essener Nick Wittkuhn gewinnt in diesem Jahr im Alter von 21 Jahren die Gesamtwertung der DMV Formel Vau. Und das auf überzeugende Weise…

Nick ist der jüngste Spross der „Wittkuhn-Dynastie“, einer Essener Familie, der Motorsport im Blut liegt. Schon Großvater Winfried, der noch heute – gemeinsam mit Nick – die Formel-Vau-Rennwagen der Familie aufbaut, hat sich auf den Rennstrecken der Welt einen Namen gemacht: Er fuhr mit seinen hochgetunten Käfern auf der Rundstrecke und bei Beschleunigungsrennen. Auch Vater Marco startete bei Beschleunigungsrennen, wechselte später dann zur historischen Rennszene, genauer: der Formel Vau. Damit war auch Nick schnell für die historischen Renner begeistert. Mit Kartrennen bereitete er sich auf die Formel-Renner vor. Und half Vater und Großvater im Fahrerlager der Historischen Formel Vau Europa. Schon mit 17 durfte er dann ans Steuer seines „Meisterautos“, einem wunderschönen Kaimann aus dem Jahre 1972. Und zeigte dabei schon früh einen perfekte Mischung aus Lernwillen, Konstanz und fahrerischem Können. Auch in puncto Speed steigerte er sich kontinuierlich. Heute gehört die Kombination Kaimann/Wittkuhn zu den schnellsten Zweivergasern im Feld. Dazu ist auch das Thema Technik Nick in Fleisch und Blut übergegangen. Als ausgebildeter Kfz-Mechatroniker bereitet er nicht nur das eigene Auto perfekt vor. Immer wieder hilft er auch „Konkurrenten“ im Fahrerlager bei Problemen mit den historischen Formel Vaus.

DMV FORMEL VAU

Bei den insgesamt 10 Läufen platzierte sich Nick Wittkuhn zuverlässig unter den Top Ten. Highlights waren ein zweiter Platz im 2. Lauf in Hockenheim, ein weiterer zweiter Platz beim 5. Meisterschaftslauf am Lausitzring sowie der Klassensieg in Most. Beim Saisonfinale in Zolder folgte noch einmal ein zweiter Platz in seiner Klasse. Damit sicherte sich Nick Wittkuhn mit 438 Punkten die Meisterschaft vor Eckardt Guhl (Burkhart, 392 Punkte) und Vater Marco Wittkuhn (Royale, 388 Punkte).

„Schön, dass sich unsere Jugendarbeit so auszahlt“, freut sich der Sprecher des Vorstands, Thomas Cramer, über den jungen Meister. „Es wächst eine neue Generation von Fahrern nach, die am historischen Kulturgut, das wir mit viel Liebe pflegen, Freude hat. Die Familie Wittkuhn zeigt, dass Benzin im Blut offensichtlich weiter vererbt wird.“

Text: Thomas Cramer
Foto: Ulrike Brehmer, Leo Eder

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2023

Gesamtwertung

Gesamtsieger

Nick Wittkuhn
Kaimann

Endergebnis nach 10 Läufen

1	301	Nick Wittkuhn	Kaimann	Gruppe B	438
2	203	Eckardt Guhl	Burkhart	Gruppe A	392
3	429	Marco Wittkuhn	Royale	Gruppe B	388
4	303	Heinz Hartmann	Vogt	Gruppe B	363
5	701	Joe Welzel	DRM	Gruppe C	325
6	200	Robert Waschak	Austro Vau	Gruppe A	322
7	310	Andreas Mundt	Killroy	Gruppe B	291
8	334	Ingolf Sieber	Fuchs	Gruppe B	286
9	249	Johanna Adenacker	RPB	Gruppe A	277
10	202	Tim Renn	Olympic	Gruppe A	263

DMV FORMEL VAU MEISTERSCHAFT 2023

Gruppenwertung

Gruppe A

1	203	Eckardt Guhl	Burkhart
2	200	Robert Waschak	Austro Vau
3	249	Johanna Adenacker	RPB
4	101	Calvin Stauff	Autodynamics
5	202	Tim Renn	Olympic
6	219	Michael Knebel	Austro Vau
7	226	Tom Ernst	RPB
8	236	Benjamin Havermans	Monaco

Gruppe B

1	301	Nick Wittkuhn	Kaimann
2	429	Marco Wittkuhn	Royale
3	303	Heinz Hartmann	Vogt
4	310	Andreas Mundt	Killroy
5	334	Ingolf Sieber	Fuchs
6	325	Heinrich Heuschele	Kaimann
7	333	Fredi Huwiler	Steck
8	309	Mark Spanbroek	Kaimann

Gruppe C

1	701	Joe Welzel	DRM
2	601	Stephanie Hohls	Scarab
3	705	Rhett Silver	Kogo
4	502	Thomas Cramer	ASS-Lola
5	726	Christoph Wohn	Kogo
6	702	Tom Eder	Tatuus
7	786	Klaus Dober	DRM
8	703	Kay Volk	DRM

DMV FORMEL VAU

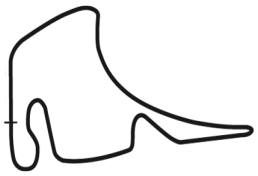
TERMINE 2024

VORSCHAU

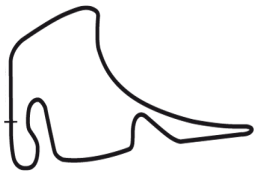
Die Gleichmäßigkeits-Serie der Historischen Formel Vau Europa e.V. wird auch 2024 wieder als internationale Serie mit FIA-Prädikat ausgetragen.

17.02.2024
Jahreshauptversammlung der HFVE
Nationales Automuseum in Dietzhölztal-Ewersbach

05.04.-07.04.2024
1. und 2. Lauf
Preis der Stadt Stuttgart
Hockenheim (DE)



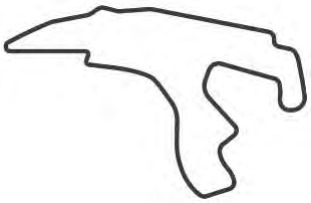
03.05.-05.05.2024
3. und 4. Lauf
ADAC Hockenheim Historic
Hockenheim (DE)



05.07.-06.07.2024
Stunde der Formel Vau
Hankook 25 Hours
Spa-Francorchamps (BE)

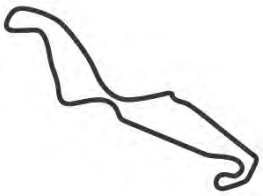
STUNDE DER FORMEL VAU

EUROPEAN FORMULA VEE FESTIVAL
SPA-FRANCORCHAMPS 2023

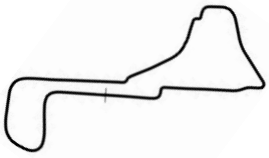


09.08.-11.08.2024
5. und 6. Lauf
Belmot-Oldtimer-Grand-Prix
Nürburgring (DE)

13.09.-15.09.2024
7. und 8. Lauf
Classic Grand Prix Assen
Assen (NL)



04.10.-06.10.2024
9. und 10. Lauf
Zolder Fun Festival
Zolder (BE)



Alle Termine sind vorläufig.

Formel Vau Heads

Ü90

Interview mit Manfred Benninger

Hallo Manfred! Schön, dass du dir heute Zeit für unser FV m@gazine genommen hast!

Hallo und danke auch, es ist mir eine Freude!

Die jüngeren Leser werden dich vor allen Dingen aus deiner Zeit in der Klasse 7 zuletzt kennen, wie lange bist du in dieser Klasse insgesamt gefahren?

Pass auf, das müsste von 2012 oder 2013 bis 2019 gewesen sein, also insgesamt sieben oder acht Jahre. 2014 war ich ja Clubmeister.

Viel Anlauf hast du seinerzeit also nicht gebraucht, um dich zum Meister zu küren…

Ich bin ja lange Zeit im alten Club 77 gefahren und seit der an die Historische Formel Vau angegliedert wurde, fahre ich hier mit. Ein paar Jahre waren es also doch.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Kart als Einstieg in den Motorsport: Eislingen 1978 (links), Reutlingen 1980 (oben)

Wollen wir vielleicht mal von vorne anfangen und deine Formel-Vau-Karriere chronologisch durchgehen?

Ja, richtig so. Meine Güte, ich habe mir damals ein Rennauto gekauft und bin zuvor noch nie eines gefahren. Mitte der Achtziger war ich im Kartsport aktiv, dann bin ich in den Formelsport gewechselt. Kurz danach hat der Club 77 Pleite gemacht, da war keine Mark mehr in der Kasse. Und da ich mit meinem Auto unbedingt Rennen fahren wollte, habe ich damals 500 D-Mark gespendet. Generell war der Club 77 nie besonders gut aufgestellt.

Finanziell oder von der Teilnehmerzahl?

Von beiden Aspekten, denn die Teilnehmer mussten ja den Verein finanzieren. Es gab zu meiner Zeit wenig Teilnehmer und die hatten Fahrzeuge, mit denen hätten sie technisch gesehen wahrscheinlich nie fahren dürfen. Es gab keinen bestimmten technischen Kommissar, aber wir haben die Autos immer durchgekriegt.

Welches Auto bist du in dieser Zeit gefahren?

Ich fing an mit einem Luftgekühlten, das war ein Zagk. Hatte aber nichts mit dem Herren Zakowski zu tun.

Manfred Benningers erster Formel Vau

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Stimmt, Zakspeed war nochmal etwas anderes. Von welchem Jahr sprechen wir da und wie lange hast du den Zagk bewegt?

Das war Ende der Achtziger, ging aber nicht besonders lang, weil die luftgekühlten Motoren sehr anfällig waren. Wenn du mal einen guten gehabt hast, dann hielt er nicht lange. Nach zwei oder drei Jahren kam mein Kumpel aus Neu-Ulm auf die Idee, wir könnten auch 1300-Wassergekühlt fahren.

Formel V Deutschland – T-Shirt-Sponsor: St. Pauli Nachrichten

Das war dein Wegbegleiter damals?

Ja, genau, ein sehr intensiver Wegbegleiter. Der hat das alles in die Wege geleitet. Der fing auch mit den Polo-Motoren an, wir haben später Heizungskörper vom Mercedes gehabt als Kühler. Die wassergekühlten Motoren sind wir als Nass-Sumpf gefahren. Die Pleuel aus dem Motor hielten genau vier Rennen, ein fünftes Rennen haben wir nie geschafft ohne Pleuelschaden.

Alles Mathematik, oder?

Nein, das war Erfahrung, keine Mathematik. Die lagen die halbe Nacht unter den Autos, die Motoren blieben im Chassis, es wurde nur die Ölwanne weggemacht und von dort wurden die Lagerschalen ausgetauscht. Zwei Motoren mit Pleuelschaden wurden dann zu einem funktionierenden gemacht, das muss in Most gewesen sein. Der Motor ging dann richtig gut und das Auto hat an dem Wochenende zwei Rennen gewonnen.

Interessant, von welchem Jahr sprechen wir ungefähr?

Wenn ich bloß ein besseres Gedächtnis hätte. Das müsste 1989 oder 1990 gewesen sein. Meine Frau meint gerade es war 1989, die hat ein besseres Gedächtnis.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Schön, wenn man sich auf die bessere Hälfte verlassen kann. In welchem Auto bist du den wassergekühlten Motor gefahren?

Auch im Zagk, mein Kumpel war ein guter Tüftler, der das alles angeregt und nachher auch technisch gelöst hat. Aber bis wir dann irgendwann zum Trockensumpf gekommen sind, das hat noch ein paar Jahre gedauert. In der Zwischenzeit hat es uns noch ein paar Blöcke verrissen, überall mussten wir unsere Erfahrung sammeln.

Ich denke, das ist ein Grundthema im Motorsport, oder?

Ja, wenn man so rumwühlt wie wir von luft- auf wassergekühlt... Ich bin den Wassergekühlten vielleicht zwei Jahre gefahren, dann habe ich einen Wagen gekauft, bei dem die Vorderachse verkehrt herum eingebaut war. Das war ein Schiesser.

Probleme mit dem Linksfahrgebot in Großbritannien

Okay, warum bist du dann überhaupt umgestiegen vom Zagk auf den Schiesser?

Komisch, das weiß ich nicht mehr. Vermutlich hat der Vorbesitzer damit gute Ergebnisse erzielt und ich dachte mir, den will ich haben.

Wie viele Autos hattest du insgesamt in deiner Formel-Vau-Laufbahn?

Insgesamt waren es vier.

War da einer dabei, der für dich herausgestochen ist, oder waren auf ihre Art alle etwas Besonderes?

Ich hatte einen Rizza aus Italien, mit dem bin ich mal in Hockenheim unter zwei Minuten gefahren. Aber nur einmal…

Immerhin einmal im Leben…

Ja, immerhin. Ich vermute sogar, dass sich da irgendjemand verstoppt hat. Das war im Training, als ich das Auto gerade neu hatte.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Hockenheim war Manfreds zweite Heimat

Nette Anekdote! Wie erfolgreich warst du denn im Club 77?

Einmal war ich kurz davor, Meister zu werden, das war um die Wende herum, als wir in Ostdeutschland gefahren sind. Ein Auto von dort hat sich knapp vor mir auf der Geraden gedreht und ich konnte nicht mehr ausweichen. Mein Auto war kaputt. Hätte ich das Rennen beendet, wäre ich Meister geworden.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

War dir also damals nicht vergönnt. Zumindest konntest du 2014 den Kreis schließen mit der Meisterschaft in der Formel Vau.

Ja, zu der Zeit war das alles noch ein bisschen anders mit der Technik aus dem Osten. Die haben russische Autos gefahren, was die für einen Motorenbau hatten… Das war eine Katastrophe, die sind teilweise ohne Zylinderkopfdichtung gefahren. In den Block waren Nuten eingefräst und dort waren dann Gummidichtungen drinnen. Wie das gegangen ist, das war mir ein Rätsel aber bei denen musste alles irgendwie möglich gemacht werden. Wir wurden auch immer für unsere Saitenwürstchen-Reifen bemitleidet, sind denen damit aber gegen ihre dicken Formel-3-Reifen durch die Felder dann um die Ohren gefahren.

Osten und Westen waren damals zwei verschiedene Welten. War das am Schleizer Dreieck?

Ja genau, das war in Schleiz! Wir waren die Allerersten, die nach der Wende in Ostdeutschland gefahren sind. Kaum war das Ding gefallen, durften wir bei denen mitfahren. Die haben die Rennen noch bei ganz anderen Bedingungen veranstaltet als bei uns. Es gab sogar Preisgelder.

Klingt verlockend, waren die Veranstaltungen lukrativ?

Ja und wie! Ich bin mit 800 D-Mark nach Hause gefahren damals. Wir haben Anfahrtsgeld und Startgeld bekommen. Das war aber nur zwei- oder dreimal so, danach hat sich das dem Westen angeglichen. Es gab auch ganz andere Gesundheits- und Belastungstests.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Wie ging es für dich dann weiter? Irgendwann bist du vom Club 77 in die heutige, Historische Formel Vau Europa gewechselt.

Wir wollten fahren und wussten, dass der 77er Club am Abschnappen ist. Unser Club-Chef hat dann Kontakt zur Formel Vau aufgenommen. Die Formel Vau wurde vom Club 77 jahrelang unterschätzt, irgendwann war der Wechsel aber alternativlos.

Lange ist es her, lass uns zurück in die jüngere Vergangenheit springen, in dein Meisterjahr 2014: Hat in diesem Jahr einfach alles funktioniert?

Ja, sonst wäre es nicht gegangen. Es fing schon damit an, dass ich einen Pokal gewonnen habe für die Kombination aus 700km Anfahrt nach Zandvoort und meinem hohen Alter von, ich meine 81 Jahren. In diesem Jahr habe ich alles gewonnen, Clubmeister, Goldpokal, …

Offenbar kam hier wirklich alles zusammen. Zuletzt Rennen gefahren bist du im Jahr 2019?

Ja und während Corona bin ich glaube ich nur noch einmal gefahren. Wegen meines Alters galt ich als besonders gefährdet und ich habe mich weniger unter die Leute getraut. Mit meiner Krankheit konnte ich beim Fahren immer umgehen, aber das Risiko des Virus war mir doch zu hoch. Vergangenes Jahr wollte ich dann noch einmal fahren, nur aus dem Grund, damit ich die 90 Jahre vollmachen hätte können. Die Genehmigung der Ärzte hatte ich, trainiert habe ich in Hockenheim auch, aber nach drei Runden merkte ich, dass es nicht mehr geht.

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Das heißt, dein Körper hat nicht mehr mitgemacht?

Ja, die Kräfte haben versagt. Für die Autos mit Slicks benötigt man eine gewisse Muskelkraft und die konnte ich an diesem Tag nicht mehr aufbringen.

Schade, es scheint aber definitiv eine vernünftige Entscheidung gewesen zu sein und du hast ja ohnehin ein Rennfahreralter erreicht, von dem die Allermeisten nicht im Entferntesten träumen können.

So ist es. Die Ärzte konnten mir vertrauen, denn als es nicht mehr ging, konnte ich es auch bleiben lassen.

Letzter Einsatz:
Stunde der Formel Vau 2022

Formel Vau Heads – Manfred Benninger

Hat sich das Gefühl im Auto über die Jahrzehnte generell verändert? Du bist schließlich bis weit in deine Achtziger hinein Rennen gefahren.

Nein, außer dass ich die Rennstrecken irgendwann auswendig gekannt habe, aber sonst nichts. Körperlich war es schon immer ein wenig anstrengender, aber wenn einer so gerne Rennen fährt wie ich, dann nimmt man dafür auch einiges in Kauf.

Die Leidenschaft brauchts immer, bei dir scheint sie ungebrochen zu sein. Gibt es einen Punkt, den du rückblickend aus deiner langen Zeit im Motorsport gelernt hast und den du mit uns teilen möchtest?

Das Leben zu genießen! In der Zeit und in dem Moment, wo man Rennen fährt. Ansonsten war man arbeiten, aber in dem Moment habe ich den Moment sozusagen gelebt. Ich habe ein Geschäft gehabt und musste ziemlich viel arbeiten. Es war recht anspruchsvoll und ich bin nie in den Urlaub gefahren, mein Urlaub waren die Renntage. Dann bin ich am Donnerstag aus dem Geschäft verschwunden und habe gesagt, ich will nichts hören aus dem Geschäft. Meine Frau musste mich dann vertreten, was sie auch gut gemacht hat.

Schöne Worte zum Schluss, Manfred! Vielen Dank für deine Zeit und die ausführlichen Schilderungen, wir freuen uns schon auf ein baldiges Wiedersehen, wenn auch vermutlich nur abseits der Rennstrecke.

Danke euch, hat mich gefreut!

*Das Gespräch führte **Kenneth Schlienz.**.*

Bilder

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.
Leo Eder
Privat

Legenden im Rückspiegel – Leo Steenbergen

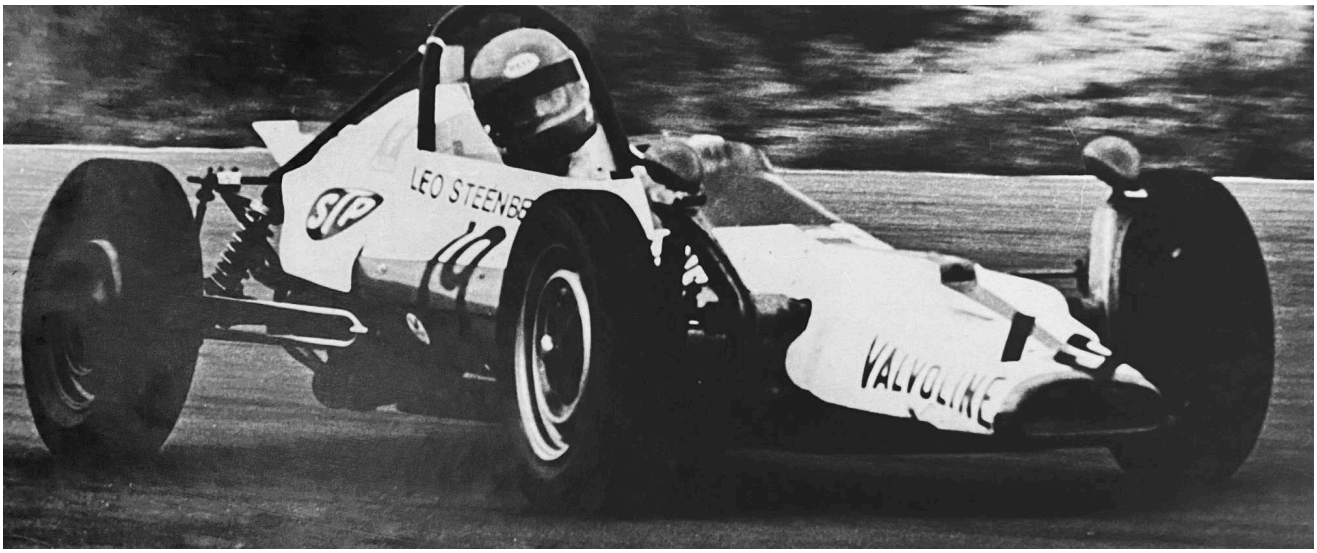
Leo Steenbergen

Mit Ruhe und Geduld zum Erfolg

Ein Nachruf von Mark Spanbroek

27. November 1942 - 26. Dezember2023

Leo Steenbergen, der am zweiten Weihnachtstag 2023 verstarb, begann nach einer kurzen Rad- und Rallye-Karriere Anfang der 1970er Jahre im Rennstall von Jaap Luyendijk mit Formel-Vau-Rennen. Die Formel Vau war eine bekannte Sprungbrettklasse in Richtung Formel 1. Viele bekannte Formel-1-Fahrer kamen damals direkt aus der Formel Vau. In seinem ersten Jahr fuhr Leo einen Olympic des Münchner VW-Händlers MAHAG.



Frühe Formel-Vau-Zeiten: Leo Steenbergen im Olympic

Legenden im Rückspiegel – Leo Steenbergen

Nachdem er in einem Karringer weitergemacht hatte, wechselte er 1973 auf einen Kaimann. Er kam mit Brut After Shave in Kontakt und schon bald wurde der Sponsorenvertrag mit Brut unterzeichnet, der letztendlich über vier Saisons laufen sollte. Mit den Wienk-Brüdern und einem Motor von Oscar Zöllner wurde das Brut-Team geboren und es stellte sich schon bald heraus, dass es ein goldenes Team war. Leo gewann viele Rennen in den Niederlanden und in ganz Europa. Die Verbindung Brut und Leo wurden mit Geschwindigkeit, Siegermentalität und dem Siegersein in Verbindung gebracht. Leo nahm außerhalb der Niederlande an Rennen in England, Schweden, Finnland, Deutschland, Belgien, Luxemburg, Frankreich und Österreich teil und wurde 1974 westeuropäischer Formel-Vau-Meister und später niederländischer Meister.

Legendär: Leo Steenbergen im Brut-Kaimann

Auf der Rennstrecke von Zolder feierten wir seinen jährlichen Sieg bei der Europameisterschaft 1974. 1977 wechselte er in die Formel Super Vau und fuhr außerdem einen Formel Ford. Nach einem beinahe tödlichen Unfall in seinem Super Vau in Zandvoort, bei dem die Räder mehrerer Autos am Ende der Geraden kollidierten und Leo hineingerissen wurde, lag er mehrere Tage im Koma. Ende 1977 beschloss er dann, sich vom Rennsport zurückzuziehen.

Als Rennfahrer war Leo etwas Besonderes. Als er beim Rahmenprogramm der Formel 1 auf dem Hockenheimring über das Fahren sprach, leuchteten seine Augen. Während des Rennens hörte er in jeder Runde in der Sachskurve den Jubel der Menge lauter als das Geräusch seines eigenen Motors. Das hat ihm wirklich Spaß gemacht.

Legenden im Rückspiegel – Leo Steenbergen

Leo Steenbergen 1977

Als klare und herausragende Charaktereigenschaften fielen Leos Ruhe und seine Geduld auf. Bei Regen wartete er so lange mit dem Reifenwechsel, dass die Konkurrenz nicht mehr wusste, was sie tun sollte: Leo fuhr auf Slicks aus der Box und eine Aufwärmrunde zum Start. Um dann zu gewinnen. Sehr bescheiden sagte er hinterher: „Das ist gut gelaufen."

Als Rennfahrer war Leo äußerst geduldig und hatte viel Ruhe in sich. Er konnte sehr gut beobachten und zuhören. Als aufmerksamer Zuhörer hörte er oft auch noch etwas anderes, die leisen Zwischentöne – und konnte dann genau den emotionalen Punkt treffen. Beobachtungsgabe und Geduld sind wichtige Eigenschaften für einen guten Fahrer und eben das hat ihn zu einem außergewöhnlich guten Fahrer gemacht. Unter einem Helm mit geschlossenem Visier sind Beobachtung und Ruhe von entscheidender Bedeutung. Er war ein großartiger Fahrer und seiner Zeit weit voraus. Ein Vorbild-Rennfahrer und Mentor für uns alle, damals und heute.

Nach seiner Rennkarriere wurde er ein erfolgreicher Markthändler. Seit 2013 war er mit der Historischen Formel Vau Europa unterwegs und genoss die schönen Autos, die Rennstrecken, die Gesellschaft des wieder auferstandenen Brut-Teams, aber auch alte Bekannte aus seiner aktiven Zeit.

Wir verlieren mit Leo Steenbergen einen wunderbaren Freund und ein großes Vorbild.

Letzter Besuch von Leo Steenbergen bei der Formel Vau in Zolder im Oktober 2023 – in dem Raum, in dem er 1974 seinen Pokal überreicht bekam.

Bilder
Mark Spanbroek

JUGENDCORNER

Multitasker und Medienminister

Interview mit Leo Eder

Hallo Leo, vielen Dank, dass du dir die Zeit für dieses Interview nimmst. Du bist Redakteur und schreibst normalerweise selber die Berichte. Wie ist es für dich, mal auf der anderen Seite zu sitzen?

Gar nicht so ungewohnt. Ich habe früher viel Musik gemacht und da hin und wieder schon Interviewfragen beantwortet. Aber das ist schon eine Weile her.

In einem Kurz-Portrait deines Arbeitgebers SWR3 steht über dich, dass du unter anderem der Seite National Geographic folgst. Ein Format, das für außergewöhnliche Fotografien und Videoaufnahmen bekannt ist. Was begeistert dich daran?

Die außergewöhnlichen Fotografien und Videoaufnahmen (lacht). Im Ernst: Mal abgesehen davon, dass die Bilder qualitativ sehr hochwertig sind, bekommt man Sachen zu sehen, bei denen man nicht mal im Traum daran denken würde, dass es sie so in echt gibt. So vieles in unserer Welt liegt im Verborgenen - und National Geographic kramt dann doch einiges davon hervor. Es ermöglicht neue Perspektiven. Und klar, für die würde ich auch gerne mal Fotos machen.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Apropos Fotos machen. Du bist ja selber Fotograf und im Fahrerlager gern gesehen. Wie bist du zur Formel Vau gekommen?

Wenig überraschend, über meinen Vater (Tom Eder). Er ist ja schon in den 70ern gefahren. Ich erinnere mich daran, dass ich als Kind immer mal wieder seinen alten Rennanzug anprobiert habe, in der Hoffnung, dass er mir irgendwann passen würde. Ich glaube, davon, auch den Helm anzuziehen, haben mich meine Eltern abgehalten, weil da schon der Schaumstoff herausbröckelte (lacht). Übrigens verdankt mein Vater ein bisschen auch mir sein Comeback in der Formel Vau: Ich habe ihn 2014 auf die Formel Vau beim Jim Clark Revival auf dem Hockenheimring aufmerksam gemacht. Mit freiem Eintritt. Das hat ihn wohl überzeugt (lacht).

Nachdem er sich dann den Tatuus gekauft hatte, bin ich als „Medienminister" mit zu seinen Rennen und war vor allem für das An- und Ausschalten der GoPro zuständig. Und habe eben auch ein bisschen Fotos von seinem Wiedereinstieg gemacht. Und vom Fahrerlager…. Und dann auch von der Strecke…… Und den anderen Fahrern. Irgendwann einfach von allem, was mir vor die Linse kam. Vor allem, als Astrid Orthey – die in meinen Anfängen noch überall mit der Kamera herumlief – nicht mehr immer dabei war, war man, glaube ich, froh, dass irgendjemand Fotos machte. Dabei bin ich geblieben. Und irgendwann wurde meine Mutter für die GoPro zuständig. Vor der Formel Vau habe ich übrigens noch nie Motorsport fotografiert. Ich bin hier absolut mit meinen Aufgaben gewachsen.

Mit der Formel Vau wird jedes Jahr auf den unterschiedlichsten Rennstrecken gefahren. Welches ist deine favorisierte Rennstrecke? Wo lassen sich die besten Bilder schießen?

Hockenheim ist vermutlich mein Favorit – einfach dadurch, dass ich dort schon am häufigsten war, die Strecke gut kenne und weiß, wo man verlässlich gute Bilder machen kann. Außerdem ist es dort nie ein Problem, eine Fotoweste zu bekommen, die ich ja brauche, um nah an der Strecke sein zu können. In Zandvoort stellen sie sich da z.B. in letzter Zeit etwas an, von den Streckenmotiven her mag ich es dort aber auch.

In Most war ich 2023 zum ersten Mal, da gab es ein paar gute Perspektiven. Zolder ist schwierig, weil da quasi überall Zaun ist. Spa hat mir Spaß gemacht – und man erkennt dank der Curbs auch immer sofort, wo es ist. Allerdings ist es auch ganz schön anstrengend, in dieser Hügellandschaft mit der schweren Fototasche herumzurennen (lacht).

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

„Das ist vor allem sehr viel Multitasking und dabei immer noch Augen und Ohren offenhalten für alles, was reinkommt", so beschreibst du deine Arbeit bei SWR3. Bei den Veranstaltungen entstehen so neben den bewusst gewählten Portraits von Fahrern oder Fahrzeugen auch immer wieder unterhaltsame Schnappschüsse aus dem Fahrerlageralltag. Welche drei oder vier Bilder würdest du wählen, wenn du die Atmosphäre im Fahrerlager darstellen müsstest?

Sehr schwierig, da eine Auswahl zu treffen. Ich wühle mich nach jedem Rennwochenende durch Hunderte, eher Tausende Bilder… Aber gut, ich entscheide mich für den Moment mal für diese vier:

Ich möchte noch anmerken: Ich habe gerade am Anfang oder auch jetzt noch bei Leuten, die mich noch nicht so kennen, eine gewisse Skepsis bemerkt. Nach dem Motto „Was macht der Bursche mit der Kamera da? Etwa kompromittierende Bilder von mir?" Inzwischen kennen mich glücklicherweise die meisten und haben hoffentlich auch gesehen, dass ich niemandem was Böses will. Was ich nach wie vor schwierig finde: Wenn jemand crasht oder nach einem Ausfall verärgert ist, halte ich in meiner Dokumentationswut drauf – auch wenn mir natürlich klar ist, dass man in so einem Moment vielleicht nicht unbedingt abgelichtet werden möchte. Aber ich glaube (hoffe!), dass man sich am Ende doch darüber freut, sich das nochmal anschauen zu können. Und im Nachhinein kann man vielleicht auch über sich selbst lachen.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

…zum Beispiel beim Saisonrückblick-Video! Es gibt von dir ja nicht nur Fotos von den Rennwochenenden, sondern auch jedes Jahr ein Video. Wie kriegst du es hin, als eine einzelne Person beides gleichzeitig abzudecken?

Vor Ort jongliere ich mit beiden Kameras und bin oft selbst verblüfft, dass ich irgendwie Fotos UND Videos parallel hinkriege. Manchmal muss ich aber abwägen, z.B. bei der Siegerehrung. Da gibt es meistens leider nur Fotos. Und während ich vor Ort ständig Puls habe, um möglichst alles irgendwie einzufangen, beginnt die mühsame Arbeit dann zu Hause: Fotos aussortieren, verschlagworten (wäre schön, wenn das eine KI für mich übernehmen könnte, die Fahrernummern auf den einzelnen Fotos zu erkennen und einzutragen – das mache ich nämlich bei jedem Foto von Hand), bewerten, nachbearbeiten, exportieren… An das Saisonrückblick-Video setze ich mich dagegen ganz gemütlich nach Silvester, damit es zur Jahreshauptversammlung fertig ist. Da ich es nie zu allen Rennen schaffe, ist es kein vollständiger Saisonrückblick. Aber es kommt ja auch so genug Material zusammen.

...und dieses Jahr sogar ein Foto von dir im Rennanzug! In Hockenheim 2023 hast du deine Kamera gegen den Tatuus-Klasse-7 deines Vaters getauscht. Wie war die Erfahrung für dich?

Sehr aufregend, haha. Ich hatte davor zu Hause mit Lenkrad und Pedalen am Computer geübt – und war da echt schnell! In echt leider nicht so. Aber ist halt auch nochmal was ganz anderes, zum allerersten Mal in einem Formel-Fahrzeug zu fahren. Zudem regnete es am Anfang meiner Runden. Und gerade, als ich mich sicherer fühlte und mich traute, Gas zu geben, war dann ewig Code 60. Na danke! Und dann starb leider auch noch das Auto in einer Kurve in der Finalrunde. Damit hatte ich übrigens nichts zu tun! Meine erste Formel-Vau-Fahrt endete also am Haken bzw. die letzten Meter zu Fuß. Bis das Problem gefunden wurde, fiel mein Vater auch noch ein paar Mal aus.

Historische Formel Vau Europa e.V. – Jugendcorner

Dein Vater hat seine erfolgreiche Karriere in der letzten Saison vorerst beendet. Wäre das nicht für dich ein idealer Einstieg in die Formel Vau? Dann wäre dein Vater für die GoPro zuständig!

Da bist du nicht die Erste, die mir das versucht nahezulegen (lacht). Aber wer macht dann Fotos und Videos für die Formel Vau? Okay, die Antwort war vorhersehbar. Spaß beiseite, also ich würde schon gerne nochmal irgendwann fahren. Allein schon, um auch mal das berühmte „schwarz-weiß karierte Tuch" aus Fahrerperspektive zu sehen. Aber so richtig einsteigen, wie Papa gefahren ist, werde ich eher nicht.

Ein passender Rennanzug wäre ja vorhanden! Eine wichtige Anmerkung noch zum Schluss. Clubmitglied des Jahres 2022! Wir hoffen, du bleibst uns auch weiterhin als Fotograf mit deinen außergewöhnlichen Bildern erhalten!

Danke! Ich werde weiterhin zu allen Rennen kommen, die mir möglich sind. Und weiterhin Bilder von euch machen, wenn ihr denkt, ihr wärt gerade unbeobachtet, haha.

Das klingt gut! Vielen Dank für das Interview. Ich bin gespannt auf deine nächsten Fotos!

*Das Gespräch führte **Johanna Adenacker**.*

Bilder

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V., Leo Eder, privat

Kennen Sie die?

Ein Blick ins Vau-Wiki

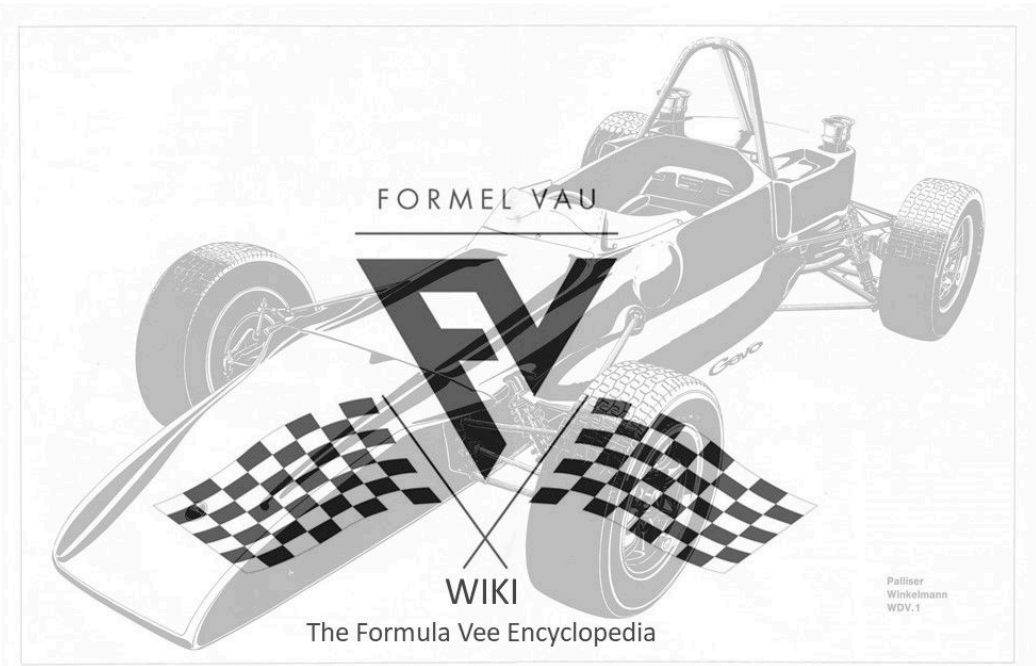
Von Frank Orthey

In unserem Vau-Wiki sammeln wir Informationen zu Formel-Vau-Herstellern und -Fahrzeugen aus der ganzen Welt. Aktuell umfasst die Sammlung 275 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.

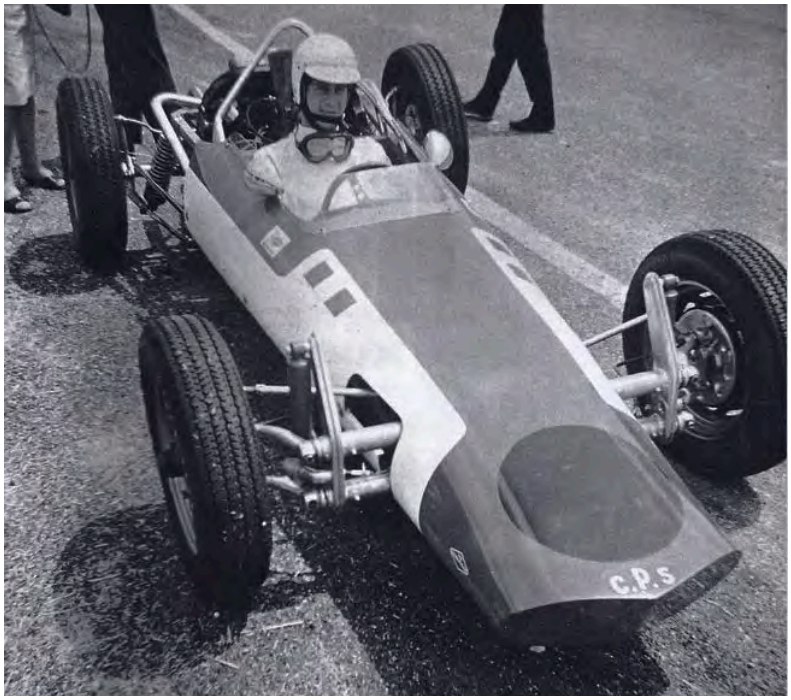


In dieser losen Reihe im m@gazine stellen wir einige der eher unbekannten Hersteller vor.

Diesmal: J.P.C (F), Elto (D), (Ihwe) Ela Tropex (SA)

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

J.P.C. (F)



Geschichte

Basisbeitrag und Fotos von Dominique Nussbaumer

1967 erschien ein Artikel etwa folgenden Wortlauts in der Ortszeitung von Limoges, angepasst von Dominique Nussbaumer und Frank Orthey.

Drei junge Menschen haben etwas Unmögliches geschafft: Sie bauen einen Formule-Vé-Monoposto, bei dem erstmalig Qualität, Eleganz und Finish auf hohem Niveau verwirklicht sind. Im Jahr 1967 beschließen drei junge Leute aus Limoges, Jean-Pierre Chatenay, von Beruf Tischler, sein Bruder Georges, Kesselbauer, und Georges Soularue, einer ihrer Freunde und seines Zeichens technischer Zeichner, ein Rennfahrzeug zu bauen, um ihrer gemeinsamen Leidenschaft für Automobile Ausdruck zu verleihen. Ihre Wahl fällt auf einen Einsitzer. Die erste Idee, einen „Formule France“ zu bauen, können sie nicht verwirklichen, weil es nicht gelingt, ein offizielles Reglement dieser neuen Formel zu finden. Deshalb beschlossen die drei, einen Formule Vé zu bauen.

Weil die jungen Leute keine Erfahrungen im Automobilbau hatten, entwarfen sie die Pläne für ihr Auto anhand von Artikeln, die hier und da in Zeitschriften zu finden waren. Hauptsächlich orientierten sie sich an den Formule-Vé-Regularien, die im offiziellen Journal der F.F.S.A. (Fédération Française du Sport Automobile) veröffentlicht waren.

Da sie ein qualitativ hochwertiges Auto bauen wollten, besuchten sie ihren „Vorgänger“, die Bora-Fabrikation, um sich einen der Einsitzer genauer anzuschauen.

Sie machten keinerlei Skizzen oder Fotos, sondern sammelten nur einige technischen Lösungen, die ihnen beim Bau ihres eigenen Autos hilfreich sein konnten. Als sie nach Limoges zurückkehrten, machten sie sich

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

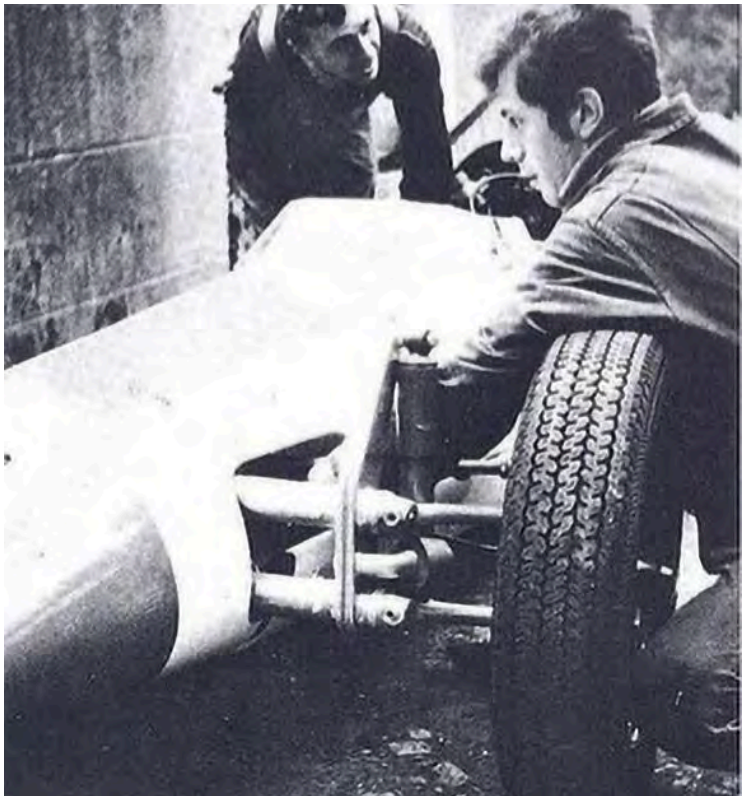
an die Arbeit, nachdem sie die Aufgaben verteilt hatten: Georges Soularue war für die Zeichnungen des Autos verantwortlich, Jean-Pierre Chatenay baute ein Holz-Mastermodell im Maßstab 1:1 und Georges Chatenay kümmerte sich um die Schweißarbeiten am Chassis und seinen Teilen. Nach mehreren Monaten Arbeit mussten sie noch das Motorproblem lösen. Da für die Formule Vé ein 1300-ccm-Volkswagenmotor vorgeschrieben war, versprach diese Phase des Baus einfach zu werden. Obwohl es kaum zu glauben war, fanden die Freunde in Limoges und Umgebung keinen Unfallwagen. Schließlich mussten sie nach Paris fahren, um zwei Autos zu kaufen: einen 1300er-Käfer mit Motor und einen 1200er ohne Motor. Der für den eigenen Monoposto vorgesehene 1300-ccm-Motor wurde von einem Mechanikerfreund nach den geltenden Vorschriften überarbeitet (Erleichtern, Auswuchten, Polieren usw.).

Da sie den Auspuff nicht selbst bauen konnten, bestellten sie einen bei Bora. Sie waren gespannt, ob dieser in den Eigenbaurahmen passen würde. Zu ihrer großen Erleichterung ging es zwar um Millimeter, aber letztlich passte der Auspuff.

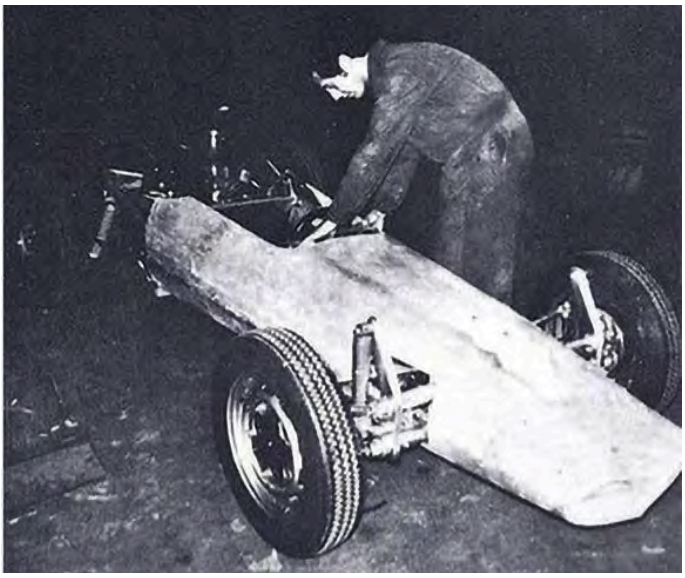
Wir müssen den Mut dieser jungen Leute bewundern, die in ihrem ersten Versuch ein Auto bauten, das anderen bereits existierenden zwar ähnelte, die sich dabei aber nie auf die einfache Möglichkeit einließen, für ihren Einsitzer am Markt erhältliche Teile zu kaufen. Alles wurde selbst gebaut, sogar die Sitzschale des Formule Vé.

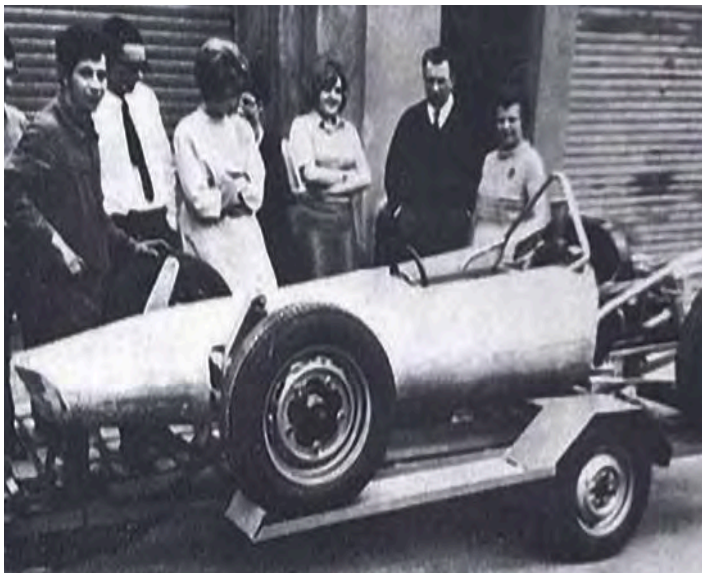
Letztlich werden sie für ihre Bemühungen reichlich belohnt, denn für Amateure erreichten sie ein seltenes Niveau von Qualität. Angesichts der Eleganz des Fahrzeugs konnten andere Hersteller blass werden. Trotz ihrer Unerfahrenheit gelang es den dreien, Ernsthaftigkeit, Effizienz und Schönheit zu vereinen.

Georges und Jean-Pierre Chatenay haben gemeinsam mit Georges Soularue bereits den Bau eines neuen Autos in Angriff genommen. Diesmal wird es ein Prototyp. Wir haben schon die Zeichnungen gesehen. Wenn es ihnen gelingt, dieses Auto wieder mit so viel Sorgfalt und Einfallsreichtum wie den Formule-Vé-Monoposto zu bauen, werden die drei jungen Leute als Vorbild für alle dienen, die beabsichtigen, selbst ein Auto zu bauen.



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





Bauzeit/Baujahre

1967

Typen und Technik

Radstand: 2120 mm

Spurweite vorne: 1320 mm (vom VW 1200)

Spurweite hinten: 1380 mm

Gewicht: 400 kg

Chassis: 30 mm Vierkantrohre

Verkleidung: Polyester

Stoßdämpfer: Koni, einstellbar

Bremsen: Trommelbremsen an allen 4 Rädern

Motor: VW 1300 ccm gemäß Formule-Vé-Reglement

Konstrukteur(e)

Georges und Jean-Pierre Chatenay, Georges Soularue

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge

1

Firmensitz- und Adresse (historisch, aktuell)

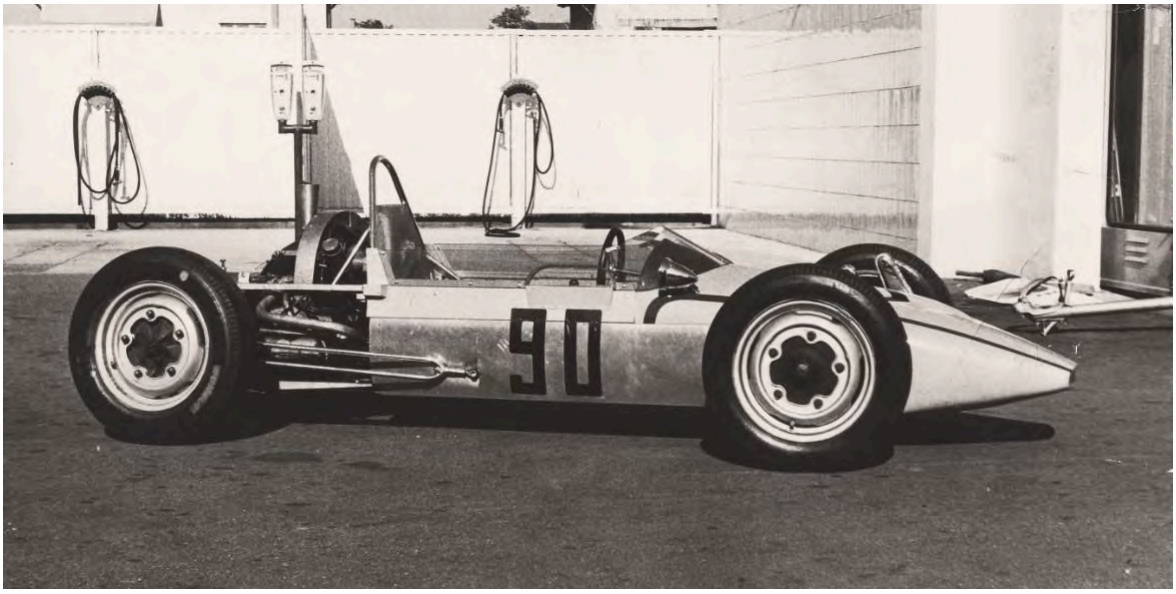
Limoges

Experten und Ansprechpartner

Dominique Nussbaumer

Elto (D)

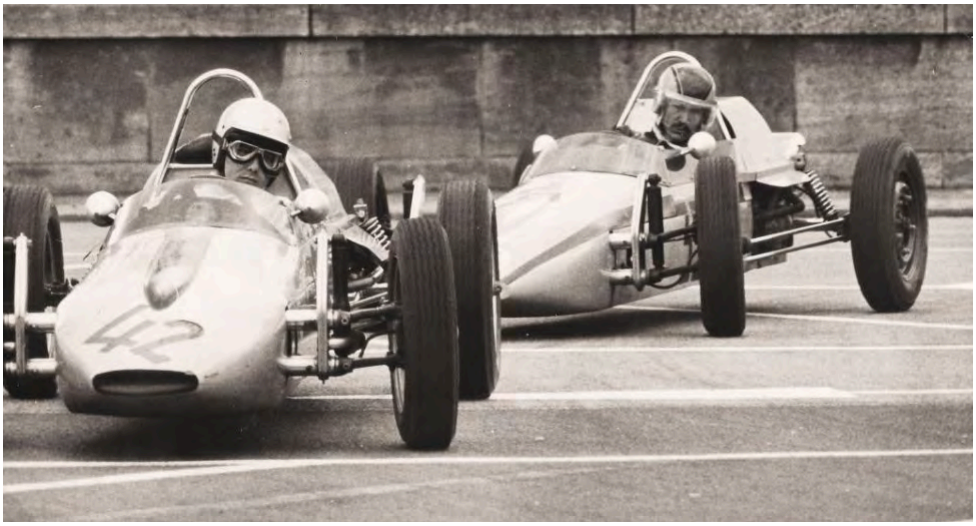
Basisbeitrag zusammengestellt von Frank Orthey



Geschichte

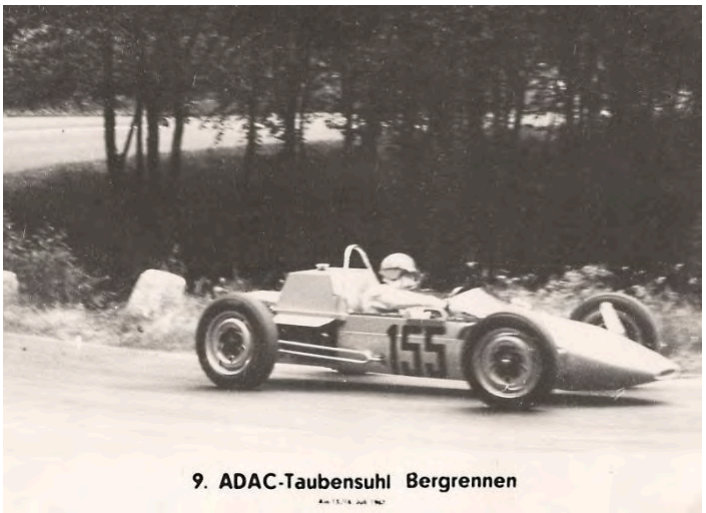
Nach Angaben des heutigen (?) Besitzers konstruierte und baute Dieter Frentzen (verstorben am 24.03.2017) in der Schlosserei von Gerhardt Müller in Steinheim-Höpfigheim (bei Ludwigsburg) einen Eigenbau Formel Vau und nannte ihn „Elto-V“. Die Eigenentwicklung wurde – unter anderem im Rahmen der internationalen Sport- und Rennwagenausstellung im November 1968 in Essen – als Bausatz angeboten und in einer kleinen Serie produziert. Leider lässt sich nicht mehr nachvollziehen, wie viele „Elto-V“ gebaut wurden. Es sollen aber mindestens drei Fahrzeuge verkauft und im Rennsport eingesetzt worden sein. Eingesetzt wurden Eltos u.a. von Dieter Frentzen und „Herrn Wahl“, der zu Saisonbeginn einen Elto gekauft hatte, 1967 am Norisring, 1967 von Hans Elsemann aus Nürnberg in Hockenheim und von Peter Hertlein aus Herzogenaurach 1973 beim Bergrennen Taubensuhl.

Dieter Frentzen fuhr in der Saison 1967 und 1968 selbst seinen „Elto-V“ bei verschiedenen Veranstaltungen.



Wahl und Frentzen am Norisring 1967

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



Dieter Frentzen beim Taubensuhl-Bergrennen 1967

Dieter Frentzen im Elto 1968 in Hockenheim

Bauzeit/Baujahre

1966/1967

Konstrukteur(e)

Dieter Frentzen

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge

Mindestens 3 Fahrzeuge wurden gebaut. Einer wurde von Frentzen gefahren, einer von Wahl, der dritte von Hertlein.

Quellen, Bücher, Websites

Archiv Historische Formel Vau Europa e.V.

Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. View-Verlag, 2. Auflage Bonn 2017

(Ihwe) Ela Tropex (SA)

Basisbeitrag von Frank Orthey und Horst Ihwe

Geschichte

Die ungewöhnliche born-to-be-Vee-Geschichte von Horst Ihwe

Kevin Jenkins berichtet in seinem 2017 erschienenen Buch „Formula Vee: Many years of memory“ über die Entwicklung der Formula Vee in Südafrika von Horst Ihwes Fahrzeugen als „Ela Tropex“: „The Ela Tropex was, in fact, the first Formula Vee car to be completed in this country.“ (Jenkins 2017, S. 7) Auf einigen Fotos tragen die Fahrzeuge auch den Ela-Tropex-Schriftzug.

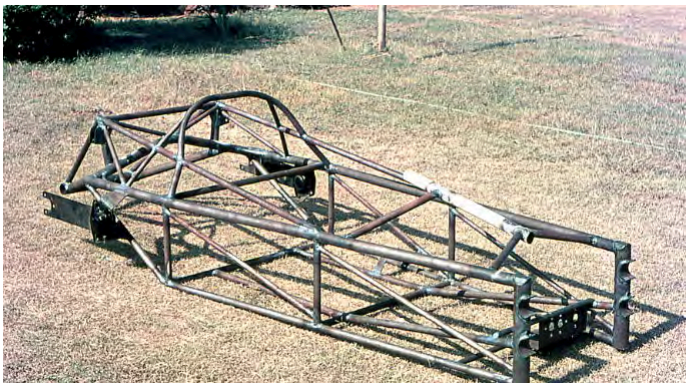
Bei einem Zusammentreffen von einigen Motorsportenthusiasten im Jahre 1965 wurde die „Formula Vee Association of South Africa“ gegründet. Die erste Clubveranstaltung mit drei Formel-Vau-Fahrzeugen am 15. Mai 1965 fand in Kyalami statt, sechs Wochen später dann an gleicher Stelle die Austragung des ersten Formel-Vau-Rennens in Südafrika. In ihrer ersten Saison der dort genannten „Formula Vees“ waren noch die 1200-ccm-VW-Käfer-Motoren vorgeschrieben. Ein Jahr später wurde die Meisterschaft als Transvaal Championship ausgefahren und vom späteren Formel-1-Fahrer Dave Charlton im von Volkswagen Südafrika unterstützten Peco Vee gewonnen. Um Südafrika in Übersee zu repräsentieren, nahm Charlton ebenso an einem Rennen am Nürburgring teil, verunfallte aber schon früh. 1967 wurden 1300-ccm-Motoren in einer separaten Klasse zugelassen, ein Jahr später änderte sich der Status in eine Nationale Meisterschaft.

Allererster Auftritt der Formula Vee in Südafrika mit 3 Fahrzeugen

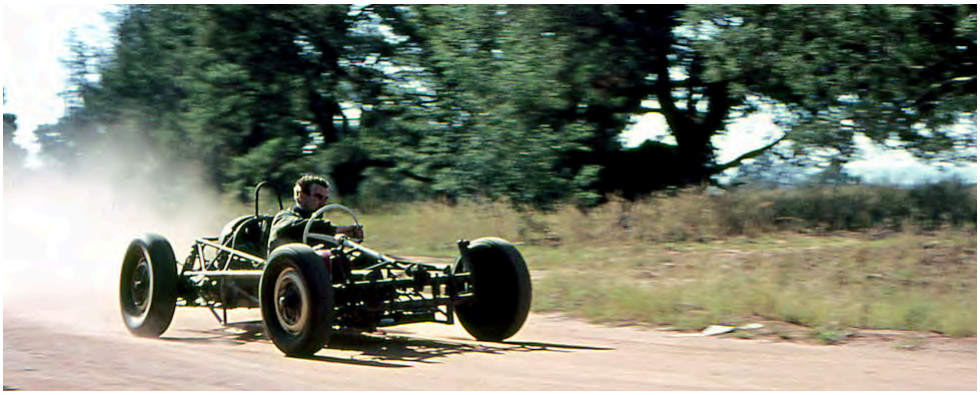
Historische Formel Vau Europa e.V. – Vau-Wiki

Horst Ihwe war 1958 von Kiel nach Südafrika gekommen, hatte als Kfz-Mechaniker gearbeitet und war als VW-Mann begeistert von der Formula-Vee-Idee. Schnell war der allererste südafrikanische Formel-Vau-Rennwagen gebaut. Er berichtet: „Während der Fertigungszeit nahm ich an einem Fahrerkurs für Nachwuchsfahrer auf Kyalami teil. Beim ersten Outing der Vees konnte ich leider nicht selbst am Steuer sitzen, da ein ‚OK' für eine Lizenz seitens der ONS in Deutschland zu lange auf sich warten ließ. Es gab ja noch kein Mail oder Fax. So bat ich Andre Kriechel, einen Ex-Arbeitskollegen, meinen noch ungetesteten Vee zu fahren. Er fuhr dann als einziger der drei damals bereits fertiggestellten südafrikanischen Vees vor einigen Saloncars den Lauf überhaupt zu Ende. Dieses erste Rennen fand laut Kevin Jenkins am 15. Mai 1965 statt.

Modellbau



Rahmenbau



Testfahrten

Ela Tropex MK 1

Bald waren diverse Vees fertig und ich saß beim ersten Fullrace nun selbst am Lenkrad. Und fast wäre es schon wieder gleich alles vorbei gewesen. Bei einem Crash mit Frank Rundel war es wirklich knapp. Wir fuhren derzeit ja noch ohne Gurt. Es gab seinerzeit zwei Firmen in Pretoria, nämlich die VW-Vertretung ‚Capital Motors' und ‚Peco', eine Firma für Ersatz- und Tuningteile. Beide bauten nun Formula Vees und setzten natürlich die bekanntesten Formel-Fahrer Südafrikas ein, auch die südafrikanischen Formel-1-Fahrer. (Südafrika hatte zu der Zeit noch eine eigene Formel-1-Meisterschaft mit Vorjahreswagen aus der

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

Horst Ihwe war von Anfang an mit dabei. Auch bei einem der ersten Crashs, der aber zum Glück glimpflich ausging.

Weltmeisterschaft und Eigenbauten). Da habe ich mir natürlich zum Teil meine ersten Ideen abgeguckt. Neulinge und Anfänger traten gegen Profis an, die Kommerzialisierung hatte Einzug gehalten. Und schon war der Grundgedanke aus Amerika kaputt. Aber niemand war böse, die Stimmung war immer prächtig und wir hatten zusammen immer sehr viel Spaß, auch im Ausland, in Rhodesien, jetzt Simbabwe, oder Lorenzo Marques, jetzt Maputo. Jeder war für jeden da, wenn nötig. Weihnachten 1965 gab es dann ein erstes Erfolgserlebnis für mich in Pietermaritzburg. In Abwesenheit der Profis konnte ich beide Läufe gewinnen.

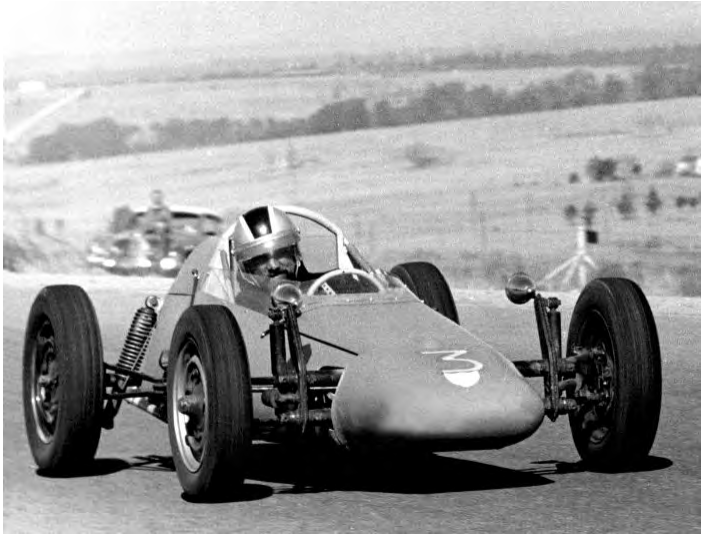
Pole-Position und Sieg in Pietermaritzburg 1965

Bergrennen

Vorstart in Südafrika

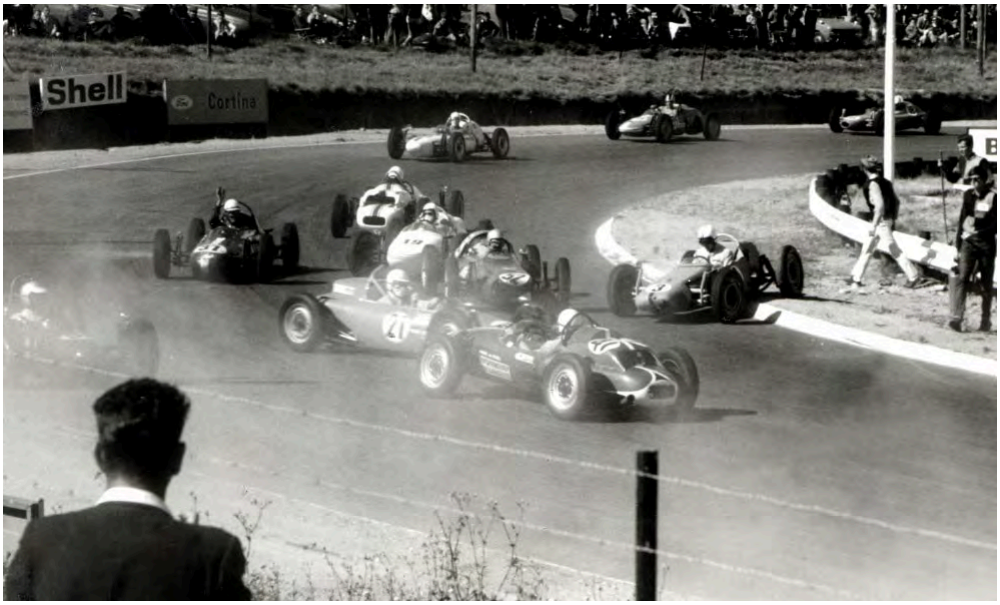
Die Erkenntnis: Mein erster Vee hatte wohl doch etwas Übergewicht. Auf kurzen, engen Rundkursen konnte ich das fahrerisch etwas ausgleichen, aber optimal war das nicht. Also musste ein neuer Vee her.

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



Der neue Ela Tropex MK 2

‚Acker', so nannte man den Freund meines Partners mit der Schlosserei, gab mir einen Werkstattschlüssel und ich konnte nach Feierabend werkeln bis in die Puppen. Er bestellte, gegen Bezahlung natürlich, das erforderliche Material. Die Verkleidung des neuen Vee war aus 0,6 mm Stahlblech, teilweise mit den leichteren Rohren vernietet. Ich nannte diese Bauweise einfach ‚mittragend'. Die VW-Teile wurden dem ersten Vee entnommen und der Rest verschrottet und entsorgt. Eine Beziehung ging durch die viele und lange Bastelei in die Brüche. Damit ich mir den Sport auch weiterhin leisten konnte, wohnte ich längere Zeit preiswert im Anbau eines Farmhauses. Mit dem MK2 wurde ich nun auch aus meiner Sicht etwas erfolgreicher. Alle hatten ja inzwischen dazugelernt und die Formel-1-Fahrer waren jetzt nicht mehr dabei. Ich war nun meistens unter den ersten sechs bis acht Platzierten zu finden.



Formula-Vee-Richtungsstreit

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

Das war 1967, das Jahr, als Toni Jeffries in Nassau (Bahamas) bei der inoffiziellen Weltmeisterschaft Dieter Quester, Jochen Rindt und Helmut Marko hinter sich ließ und sensationell siegte. Nach Rückkehr des Capitel-Teams sagte Wilfried Egger (technischer Leiter und ehemaliger Arbeitskollege bei VW-Joburg) zu mir: ‚Du Horst, war ein guter Tipp, den Messingschwimmer aus dem alten Vergaser statt Plastik zu verwenden. Dadurch hing er sich in schnellen Rechtskurven durch die Fliehkraft nicht auf.' Ausflüge nach Bulawayo oder Lorenzo Marques waren wir ja gewohnt, aber nun folgte eine Einladung für die Vees nach Kapstadt. Schlappe 1.500 km hin und wieder zurück in unseren Privatwagen über ein langes Wochenende. Dave Clapham hatte für die Vees einen Autotransporter organisiert. Ich fuhr zu der Zeit einen Käfer mit frisiertem 1500er-Motor. Die hintere Rückenlehne war ausgebaut und der Raum mittels Steppdecke ausgelegt. So konnte immer einer (mit dem Helm auf!) bequem schlafen, während der andere fuhr.

Also Freitag nach Feierabend los, hin in zwölf Stunden. Der Transporter war erst mittags da und wir mussten die Vees in der Stadt entladen. Mit Polizeieskorte ging es dann zum Track, um ein bisschen zu trainieren. Abends dann lange Begrüßungsparty. Die Veranstaltung am Sonntag war zumindest für mich erfolgreich: Den ersten Lauf konnte ich gewinnen, im zweiten und insgesamt wurde ich Zweiter. Abends dann lange Party und am Montag wieder zurück. Diesmal 14 Stunden. Das Hotel hatte mich nur drei bis vier Stunden gesehen. Nach circa einem Jahr juckte es schon wieder in den Fingern und MK 3 wurde gebastelt. MK 2 wurde verkauft und weiterhin erfolgreich gefahren. Nur die traditionelle Nr. 3 war weg und ich bekam fortan die Nr. 52. Klar wurde das neue Auto wieder etwas leichter und schnittiger.

Ihwe Ela Tropex MK 3

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

Aber nun folgte erstmal ein Heimaturlaub, den ich unter anderem für die Kfz-Meisterprüfung in Heide (Holstein) nutzte. Habe ich aber nie gebraucht, denn später kam noch die Schlossermeisterprüfung hinzu, wie eingangs schon gesagt, die ideale Berufskombination. Anfang 1970 kehrte ich nochmal nach SA zurück, aber statt wieder KD-Berater oder Werkstattleiter bei VW zu spielen, machte ich als Schlosser bei ‚Acker' in seinem Engineershop weiter. Sein Salär war einfach besser und ich war wieder in meiner Bastelwerkstatt. Vee Nr. 52 wurde zurückgekauft, die Nummer war als 1300er jetzt rot und obwohl ich einige Veranstaltungen versäumt hatte, wurde es mein erfolgreichstes Jahr. Nebenbei entstand Vee MK 4, schon im Hinblick darauf, dass ich ihn nach Deutschland mitnehmen würde.

Horst Ihwes Ela Tropex MK 4 in Deutschland (Avus, Berlin)

In Schachtholm bei Rendsburg sollte eine Rennstrecke gebaut werden – und dann meine Hausbahn werden. Ende 1970 kehrte ich endgültig nach Deutschland zurück, hauptsächlich um die väterliche Schlosserei zu übernehmen. Den teilfertigen Vee hatte ich gen Hamburg verschifft. Natürlich ohne nachzufragen, ob

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

besagte Rennstrecke, meine neue Haus- und Teststrecke, überhaupt fertig sei. War sie nicht, weil sie bedingt durch Umweltschützer-Proteste nie gebaut wurde. Da stand ich nun mit einem halbfertigen Formel Vau mit schöner Alukarosse in Keilform – und statt sofort aufzuhören, baute ich ihn auch noch fertig. Nun ohne qualifizierte Freunde, Helfer und Schrauber, sondern ganz alleine. Im Formel-Vau-Magazin entdeckte ich einen Herrn Fuchs aus Rutesheim, der wohl eine Serie von Vaus anfertigte und vertrieb. Ich nahm Kontakt mit ihm auf. Er war sehr nett, hilfsbereit und gab mir auch einige Tipps. Ich habe ihn aber nie persönlich kennengelernt. Im Gegensatz zu Südafrika wurde in Deutschland ganz unamerikanisch und teilweise nach ganz anderen Regularien gefahren und ich musste mich völlig umstellen. So durften beispielsweise Rennreifen statt Gürtelreifen verwendet werden usw. In meiner Ex-Lehrfirma kannte sich ein ehemaliger Lehrkollege mit der noch vorhandenen Schenk-Wasserbremse aus. Ein Testlauf ergab 83 PS aus dem 1300er und Fuchs fand das sehr gut. Ich wurde wieder etwas mutiger. Nach kurzem Geplänkel in Bad Oldesloe und Höxter meldete ich mich zur Wiedereinweihung der Avus an. So kam ich mit einem unausgetesteten Vau und ohne längere Fahrpraxis nach Berlin. Das musste ja in die Hose gehen. Im freien Training fuhr ich ganz gut mit. Dann passierte es: Beim Runterbremsen vor der Haarnadelkurve flog mir der Keilriemen runter. Ich bekam es nicht schnell genug mit, die Kiste überhitzte und später im Fahrerlager konnte ich nur noch die Späne der Ventilführungen zählen. Feierabend. Es folgte noch ein kurzes Gastspiel in Veyle (DK), immerhin mit einem zweiten Platz nach 30 Runden bei strömendem Regen und ein Start in Zolder in Belgien. Dann wurden die Regularien fürs Folgejahr bekannt: Zwei-Vergaser, Halon-Feuerlöschanlagen und vieles mehr. Das war zu viel für mich – und damit endete meine Formula-Vee-Geschichte."

Horst Ihwe hat diese Geschichte Anfang 2016 für uns aufgeschrieben.

Bauzeit/Baujahre

1965 - 1970

Typen und Technik

MK 1, MK 2 (weiterentwickelter MK 1), MK 3, MK 4

Konstrukteur(e)

Horst Ihwe

Anzahl der gebauten FV- und Super-Vau-Fahrzeuge

4

Quellen, Bücher, Websites

Kevin Jenkins: Formula Vee: Many years of good memories. Kevin William Jenkins Boksburg 2017

Thomas Keßler/Frank Michael Orthey/Lothar Panten: Formel Vau und Super Vau. Die Geschichte eines Rennsport-Welterfolgs. View-Verlag, 2. Auflage Bonn 2017, S. 388ff

Experten und Ansprechpartner

Frank Orthey

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Wir veröffentlichen in dieser Rubrik Beiträge aus der Geschichte der Historischen Formel Vau Europa. Nach dem Blick nach Südafrika 2010 in der letzten Ausgabe folgt diesmal ein Bericht über die 45-Jahre-Formel-Vau-Jubiläumsläufe 2011 am Nürburg- und Hockenheimring.

Text: Frank Orthey
Foto: Frank Böhr, Astrid Orthey

Jubiläumsläufe 2011 am Nürburgring und in Hockenheim

Nürburgring: Jubiläums-Finale bei typischem Eifelwetter

Vor-Start

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

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

Wärmende Enge in den Boxen der Historischen Formel Vau

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Der erste Teil der Jubelveranstaltungen anlässlich „45 Jahre Formel Vau und 40 Jahre Formel Super Vau“ findet nach mehrmonatigen Vorbereitungen am Nürburgring statt. Erstmals werden Fahrer aus 9 Nationen in der FV-Gp am Start sein (Anmerkung 2023: FV-Gp hieß damals die Serie: „Formel-Vau-Gleichmäßigkeitsprüfung“)! Besonders freuen sich die veranstaltenden Vereine, die Formel V Deutschland und die Historische Formel Vau Europa, darüber, dass sieben südafrikanische Sportfreunde mit ihren Familien dabei sein werden. Sie werden bei den zwei Jubiläumsveranstaltungen innerhalb einer Woche auf beiden deutschen Grand-Prix-Strecken fahren können: am Nürburgring mit der Historischen Formel Vau Europa und in Hockenheim mit der Formel V Deutschland. Und dazwischen Deutschland und Österreich bereisen.

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

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

Toller Support von Volkswagen: drei Fahrzeuge für das Jubiläum

An und auf der Strecke

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Tolles Formel-Vau-Sonderheft unseres Medienpartners „powerslide"

Gerne getragen – nicht nur auf dem Podium: wärmendes „Jubelshirt"!

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Stimmiges Ensemble: Einer der ersten Formcars zusammen mit dem von Mark Waring (GB) original restaurierten T1-Renntransporter

So schaut Perfektion aus made by Mark Waring

Die Jubiläumsläufe werden gemeinsam mit der Formel V Deutschland ausgetragen. Daraus ergibt sich ein buntes und faszinierendes Formel-Vau-Feld. Vom frühen Formcar, den Mark Waring aus England auf einem bis ins Detail originalgetreu nachgebauten T1-Renntransporter zum Nürburgring bring, bis zum aktuellen Formel Vau mit Kohlefaser-Monocoque. Und dazwischen die gesamte 45- bzw. 40-jährige Entwicklung der Formel Vau und Super Vau!

Das imposante Vau-Feld beginnt nach der obligatorischen Technischen Abnahme am Freitagnachmittag das 1. Training unter für die Fahrer sehr schwierigen Bedingungen. Die Strecke ist extrem rutschig, was zu vielen folgenlosen Drehern und einem, fürs Fahrzeug folgenreichen, Einschlag von Arno Sommer führt. Vorne auf den Zeitenlisten die modernen Formel-Vau-Renner der Formel V Deutschland – allen voran Hendrik Still im RMS Jet 2 – gefolgt von den enttäuschten „historischen“ Super-Vau-Piloten, die sich wie auf Eiern oder noch schlimmer fühlten. Besonders ins Auge stechend auf den Ergebnislisten ist die fulminante Leistung von Axel Madsen im Einvergaser-BMVee aus Schweden, der auf Platz 11 kommt und damit sogar einige Super Vaus hinter sich lässt. Die einzige Pilotin im Feld, Astrid Orthey, hadert mit ihrem Getriebe, das fortan mit aller Konsequenz an diesem Wochenende nur noch den dritten Gang zur Verfügung stellen wollte. Astrid fuhr fortan „Automatik-Formel-Vau“ und hatte dann auch die sich mehr oder weniger diskret einstellenden Frauenwitze zu ertragen ... Erstmals im Feld auch ein Formel Vau mit Straßenzulassung: Joe Welzel war an

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

den Nummernschildern, dem eingeschalteten Licht (was durchaus Sinn machte angesichts des Wetters) und zuverlässig funktionierenden Bremslichtern leicht erkennbar und abgesehen davon auch schnell unterwegs: Zweiter im 1. Training.

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

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

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

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

Klassenübergreifende Action: Vorne Wolfgang Rafflenbeul (218, Austro Vau) mit Mark Löffelsender im MoTuL-Super-Vau (416), hinten Arno Sommer (786) im nach Trainingscrash wieder aufgebauten modernen PRT DRM der „modernen“ Klasse 7.

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Gleichmäßigkeitssieger wurde Siegfried Fischer im Lola-Super-Vau vor Martin Bourgondien im Celi-Super-Vau. Als Dritter lief Bernd Bretschneider auf einem modernen Merlin BR ein. Die Klassensiege gingen an Mark Waring im sensationellsten und ältesten Auto des Feldes (Klasse 1), an Rob van Hoorn im Beach (Klasse 2), Thomas Cramer im Javado (Klasse 3), Siegfried Fischer (Klasse 4), Rüdiger Mager (Klasse 5), beide Lola, und Bernd Bretschneider in der Gaststarterklasse 7 im Merlin.

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

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

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

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

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

Andächtig staunende Zuhörerschaft bei den Geschichten der Formel Vau

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

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

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

Damals und ...

... heute!

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

Der zweite Wertungslauf bildete den tatsächlichen Abschluss der Läufe des RGB-Saisonfinales am Nürburgring. Um 16.00 Uhr ging es zum Finallauf der diesjährigen FV-Gp auf die trockene (!) Eifelrennstrecke. Bei diesen Bedingungen kam bald das bekannte FV-Gp-Feeling auf und es boten sich bunt gemischte Formel-Vau-Bilder der verschiedenen Klassen.

Eindrucksvolles Formel-Vau-Feld in der Einführungsrunde

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

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

Auch der Gesamtsieger saß in einem Lola T252, der erstmals wirklich richtig gut funktionierte nach vielen kleinen Anfangsschwierigkeiten in dieser Saison. Jelle Erfmann (NL) war dabei auch gleichmäßig und sahnte den Gesamtsieg vor Daniel Kussmaul im Kaimann und Michael Taylor im modernen RMS Jet ab! Die Klassen gewannen im 2. Lauf Mark Waring (GB) trotz einer unglücklichen Kollision, Robert Waschak (A) im Austro Vau, Wiederholungstäter Thomas Cramer im Javado, Jelle Erfmann, Rüdiger Mager (beide Lola) und der beeindruckende Youngster Michael Taylor aus Südafrika, der am nächsten Wochenende bei der Kart-WM im italienischen Lonato am Start sein sollte. Mikey gewann natürlich auch die Teamwertung der Klasse 7 gemeinsam mit Joachim Lutz!

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

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

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

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

Aber das ist eine andere – schöne – Geschichte.

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Die Gleichmäßigkeitssieger am Nürburgring

Gesamtwertung Lauf 1:

Siegfried Fischer, D, Lola

Klassensieger Lauf 1:

Klasse 1:

Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

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

Klasse 2:

Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

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

Klasse 3:

Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

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

Klasse 4:

Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

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

Klasse 5:

Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Klasse 7:

Formel Vau 1300 (ab 1990, moderne Formel Vau, Gaststarter)

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

Gesamtwertung Lauf 2:

Jelle Erfmann, NL, Lola

Klassensieger Lauf 2:

Klasse 1:

Formel Vau 1200 und 1300 (1963 – 1966)

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

Klasse 2:

Formel Vau 1300 (1967 – 1972)

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

Klasse 3:

Formel Vau 1300 (1973 – 1976)

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

Klasse 4:

Formel Super Vau 1600 (1971 – 1977)

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

Klasse 5:

Formel Super Vau 1600 (1978 - 1982)

1. Rüdiger Mager, D, Lola

Klasse 7:

Formel Vau 1300 (ab 1990, moderne Formel Vau, Gaststarter)

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

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Teamwertung Klasse 7:

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

Teamwertung gesamt:

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

Bilstein-Pokal für den gesamtbesten FV-Gp-Fahrer

Martin Bourgondien, B, Celi

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Außer Konkurrenz: Sonniger Zusatzlauf in Hockenheim!

Sonderlauf der FV-Gp mit der Formel V Deutschland in Hockenheim am 14. und 15.10.2011

Statt der ins Haus stehenden Wetterkapriolen vor dem Nürburgring waren die Aussichten für die Sonderläufe mit der Formel V Deutschland in Hockenheim sonnig. Und so war's – und blieb es! – denn auch. Tolles Herbstwetter sorgte für einen angenehm temperierten Saisonabschluss. Obschon die FV-Gp 2011 bereits entschieden war, fanden sich 13 „Historische" zum zweiten Teil der Jubelfeiern im badischen Motodrom ein. Gefahren wurde nach FV-Gp-Reglement – in einem starken 30-Wagen-Feld mit den modernen Vau-Rennern des Rennsportclubs 77/Formel V Deutschland, der seit dem Aussteigen von VW 1976 die Meisterschaft ausrichtet, sowie mit einigen Startern aus England, die das eindrucksvolle Feld bereicherten.

Gemeinsam unterwegs in Deutschland und Österreich mit den südafrikanischen Freunden

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Von Sigi Filthaut organisierte Sonderführung in den heiligen Hallen von BMW

Nach dem Besuchsprogramm mit unseren südafrikanischen Gästen – auf der Nürburgring-Nordschleife, in Oberbayern, in Österreich und München – ging es entspannt ins Badische. Die Vau-Männer und -Frauen richteten sich gemütlich in den Boxen ein und freuten sich auf einen Saisonabschluss ohne Wettbewerbsstress unter der Leitung des Rheintal-Motorsportclubs e.V. mit Rennleiter Ralf Hartmann, selbst langjähriger und begeisterter Aktiver in der Historischen Formel Vau Europa.

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Neu am Start diesmal: Freund Peter Hills aus Südafrika, der erst nach dem Nürburgringlauf anreisen konnte und mit dem der Autor im Dezember 2010 in Kyalami beim 90-minütigen Endurance Race der südafrikanischen Formula Vee bei deren 45-jährigem Jubiläum auf Platz 3 einlief. Peter nahm nun im 2. Lauf des Wochenendes im Gegenzug in meinem Lola T252 Platz. Außerdem feierte Christoph Wohn nicht nur Geburtstag, sondern auch in der Klasse 1 Formel-Vau-Premiere im Autodynamics.

Formel-Vau-Premiere am 24. Geburtstag: Christoph Wohn (Baujahr 1987) im Autodynamics (Baujahr 1965)

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Wieder mit am Start das Formel-Vau-Urgestein Fred Hoenle im Kaimann-Super-Vau. Er war bei dieser Veranstaltung bereits 30 Mal (!) dabei – und der Kaimann nach dem diesjährigen Crash am Salzburgring wieder in Top-Verfassung. In den Boxen dominierte entspannte Stimmung – und bei einer abendlichen Pizzarunde stimmten Vau-Frau und -Mann sich auf den finalen Saisonabschluss 2011 ein.

Im ersten Training zeigte ein weiterer Erststarter in der FV-Gp sein Können: Oswin Büchl kümmert sich üblicherweise um die Motoren des Lola T620 von Rüdiger Mager und Wolfgang Götz. Und weil das so gut geklappt hatte 2011, durfte er nun auch mal ins Cockpit! Dachten sich die Stammpiloten großzügig – und vergaßen wohl Oswins höchst erfolgreiche Autocross-Vergangenheit. Wie angekündigt kam er im 1. Training nach 3 Runden rein und ließ Rüdiger den Stabi aushängen. Wie bitte? Danach sah der Lola aus Zuschauer- und Mitfahrerperspektive gelinde gesagt verwegen aus in der Eigenbewegung des Fahrwerks – die Zeiten waren und blieben aber ausnahmslos die besten ... Die Stammfahrer begannen nun ob ihrer Idee – und wohl auch ihrer Fahrkünste – leicht zu grübeln ... Oswin war am gesamten Wochenende Schnellster des Feldes!

Oswin Büchl freut sich beim Schrauben am Hewland-Getriebe … und offenbar auch beim Fahren!

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Bereits im 1. Training ließ Oswin Fred Hoenle mit 1:57,972 um knapp zweieinhalb Sekunden hinter sich. Da staunte nicht nur Fred, sondern auch die modernen Formel-Vau-Renner. Fred Hoenle auf P 2, die „modernen“ Vaus von Hendrik Still, Joe Welzel und Dirk Kornmeyer vor dem Lola T252 des Autors, der mit Abstimmung und Bremsbalance (und sich selbst) haderte, die Kornmeyers, Vater Winfried und Thorsten auf 7 und 8, gefolgt von Steven Ough (GB) und Thomas Domin komplettierten die Top Ten.

Im zweiten Qualifying – nun mit den südafrikanischen Fahrern am Volant – vorne unverändert der schnelle Büchl-Lola vor dem Hoenle-Kaimann, gefolgt von Alan Holm (SA), Joe Welzel, Thorsten Kornmeyer, dem Briten Steven Ough und dem Südafrika-Trio Ben Pienaar, Symm Grobler und Gregg Wilson. Nicht glücklich Peter Hills und Frank Orthey, weil Peter der 3. Gang stecken blieb und er nur wenige Runden im Lola drehen konnte: Startplatz 13 war für den Champ aus Südafrika enttäuschend. Bei den „Historischen“ überraschte in der Klasse 2 der späten Einvergaser (1967 – 1972) der junge Robin Kluth im Hick (einer österreichischen Konstruktion, ähnlich dem Austro Vau), der sich vor allen Zweivergasern platzieren konnte!

Peter Hills, mehrfacher südafrikanischer Formula-Vee-Champion, fuhr den Lola T252 von Frank Orthey

Abends dann die große Parade – mit Wimpeln der vertretenen Länder!

Der Autor hatte das Vergnügen, den Boxershop-VW-Bus als Fotofahrzeug vorneweg zu bewegen. Hinten drin sorgte Dani Seemeier erfolgreich dafür, dass Fotografin Tanja nicht aus der geöffneten Heckklappe herauskugelte ... Immerhin reichte es für gefühlte 600 Fotos! Ein buntes Flaggenmeer begeisterte die (wenigen) anwesenden Zuschauer – insbesondere aber diejenigen, die mit dabei waren. Abgesehen davon, dass der ein oder die andere an die Grenzen der Winkefähigkeiten geriet, als das Führungsfahrzeug spontan eine zweite Runde unter die Räder nahm: Es war einfach zu schön im Rückspiegel!

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Eindrucksvolle Parade der Formel Vau!

**Hört gar nicht mehr auf zu winken – und auch nicht auf, schnell Formel Vau zu fahren!
Fred Hoenle, seit 1969 in der Formel Vau aktiv, in seinem Kaimann-Super-Vau, den er seit 1972 fährt!
Natürlich mit Bayernfahne unterwegs gewesen!**

Derart abgewunken geht's am nächsten Tag in die Wertungsläufe. Für den Autor endet's alsbald mit völliger Antriebslosigkeit. Bereits in der ersten Kurve bricht das Schaltgestänge – und es geht nicht mehr vorwärts. Günstig die Gelegenheit, einen kompletten Formel-Vau-Lauf aus Streckenpostenperspektive anzuschauen. Eindrucksvoll! Da die Rückbringung an die Box erst nach einer guten Stunde erfolgreich gelingt, wird's fast hektisch. Der Start von Peter Hills im 2. Lauf ist nur dadurch möglich, dass der Kussmaul-Kaimann, der ohne Pilot in der Box steht, sein Schaltgestänge ausleiht ... Boxershop-Toni Seemeier schraubt's dran. Danke von Peter and Frank!

Das für die anderen Aktiven kurzweilige und abwechslungsreiche Geschehen auf der Strecke endet mit dem Gleichmäßigkeits-Gesamtsieg von John Bowles (GB), in den Klassen siegen Christoph Wohn (Klasse 1), Axel Madsen (SWE, Klasse 2), Andreas Dumm (Klasse 3), Fred Hoenle (Klasse 4), Oswin Büchl (Klasse 5), John Bowles (GB, Klasse 6) und Dirk Kornmeyer (Klasse 7).

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Mit eindrucksvoller Dynamik in der Hinterachse: der schnelle Büchl-Lola T620

Christoph Wohn (129) und Astrid Orthey (328) in der Sachskurve

Der 2. Lauf startet mit den südafrikanischen Sportfreunden. Highlight aus Tribünenperspektive zweifellos der Run von Peter Hills, der mit dem nun erstmalig einigermaßen funktionierenden Lola, mit dem er nur 5 Runden trainieren konnte, eine tolle Vorstellung bot und sich von Startplatz 13 auf Platz 3 auf der Strecke vorarbeitete! Besonders bemerkenswert, dass Peter als einziger Pilot hinter Oswin Büchl unter 2 Minuten blieb: 1:59,725 zeigten die Stoppuhren. Gratulation!

Fuhr von Startplatz 13 auf Platz 3 vor: Peter Hills im Lola T252 (403)

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Thomas Cramer (327), Andreas Dumm (337) und Christoph Hasler (413) im Motodrom

Gleichmäßigkeits-Gesamtsieger wurde Joe Welzel vor Astrid Orthey und Oswin Büchl. Die Klassen gewannen Christoph Wohn, Frank Göpfert, Astrid Orthey, Christoph Hasler, Oswin Büchl, John Bowles und Joe Welzel.

Abends dann – organisiert von der Formel V Deutschland – stilvoller Abschluss im Hotel Motodrom mit vielen Pokalen und guten Gesprächen!

Freuten sich über den Teamgesamtsieg: Arno Sommer und Henk Swanepoel mit Formel-V-Deutschland-Vorstand Joachim Lutz und Astrid Orthey

Formel Vau History – Jubiläumsläufe 2011

Besonders freuten sich Henk Swanepoel und Arno Sommer über ihren Teamgesamtsieg. Bis spät in die Nacht klang die Festwoche stimmungsvoll aus, es gab viele Gastgeschenke – und natürlich neue Pläne. So z.B. denjenigen, 2013 mit den eigenen Rennautos nach Kyalami, Südafrika zu kommen und dort zu fahren ...

Abwegig?

Keineswegs, entstand doch der Plan für die diesjährigen Jubelfeiern auch in einem vergleichbaren Rahmen: Bei einem „Braai“ (der südafrikanischen Variante des Grillens) und anregenden Rotweinen planten Joachim und Frank.

Und jetzt haben wir’s gemacht!

Schön war‘s!

Marietje und Ben Pienaar

Andreas und Christina Dumm

Konnten vom Winken gar nicht genug bekommen: die Jungs von HEMA-Racing