

HRA Bericht Spa Francorchamps

Mitte Juli steht eins der Highlights auf dem Programm: das HRA Rennen in Spa Francorchamps. Dies ist eines von 6 Veranstaltungen in der Saison neben dem Nürburgring, Hockenheim, Zandvoort und Dijon.

Die HRA ist eine Zusammenkunft von historischen Monoposto von Mitte der 60er bis Mitte der 80er Jahre. Dabei fahren ca. 30 Fahrer mit ihren Einbäumen sowie den Sports 2000, Sportwagen mit 2 Liter Ford Motoren in der German Open. Diese Rennserie ist eine der ältesten in Deutschland und das Pendant zur Formel Vau. Den Kern bilden Fahrzeuge der Formel Ford, die mit 1600ern und 2 Liter Motoren unterwegs sind. Daneben haben aber auch Formel 2 und 3 Fahrzeuge hier eine Heimat.

Michael Rasper fährt seit 2 Jahren mit und hat damit seinen Status vom Zuschauer zum Akteur geändert. 2009 einen Formel Ford 1600, MERLYN Mk 11A Baujahr 1969 in England gekauft und seitdem eingesetzt.

An dem Wochenende vom 20-22. Juli ging es zusammen mit ca 50 anderen Fahrern nach Belgien. Die Ardennen-Achterbahn hat viel mit der Nordschleifen gemeinsam: sie stammt ursprünglich aus den 20er Jahren, sie liegt auch auf einer Höhe von ca. 500 m, hat auch ihre Wetterkapriolen, geht ebenfalls rauf und runter, eine Strecke in altem Stil, wenn auch das Layout in den 70er Jahren verändert und auf die Hälfte verkürzt wurde. Dennoch ist sie heute mit etwas über 7 km deutlich länger als alle anderen Strecken in Europa.

Die Frage für Michael Rasper in Spa war: hält der Motor diesmal oder nicht? In den letzten beiden Rennen hatte sich der Spruch bewahrheitet: „Wer schraubt, wird langsam“ Erst hat sich das Schwungrad gelöst, dann sprangen die Oelschläuche von den Anschlüssen.

Im ersten Qualifying war für die ersten beiden Kandidaten der HRA das Wochenende schon in der ersten Runde zu Ende. In der Kurve Double Gauche, einer schnellen Doppel-Links kegelt sich selbst ein TIGA SC82, Sports 2000 und dabei einen REYNARD SF88, ein Formel Ford 2000 raus. Leider waren beide Autos in der Box nicht mehr zu reparieren. Auch bei Michael Rasper hat die Fahrt nach nur 3 Runden ein Ende. Nachdem sich ein Getöse von hinten meldet und er nicht weiß, ob sich so ein Lagerschaden anhört, steuert er einen Streckenposten an und wird nach Ende des Trainings an die Box geschleppt. Es stellt sich raus, dass sich nur ein Krümmer gelöst hat und die Gase sich einen anderen Weg gesucht haben.

Das zweite Training läuft besser, aber auch hier sieht er die Zielflagge nicht: das Schaltgestänge hat sich gelöst und die Gänge lassen sich nicht mehr einlegen. Thomas Grassinger und Stefan Krämer liefern sich dagegen mit ihren LOLA T640 (1984) und VAN DIEMEN 83 (1983) wie immer einen heißen Kampf um die Pole Position in ihrer Klasse.

Am Ende sind alle wieder heil in der Box und froh, noch vor dem Regen am Nachmittag wieder drin zu sein.

In der Klasse Formel 3 mit ihren 2 Liter Toyota Nova Motoren bildet das Urgestein Bruno Huber aus der Schweiz wieder die Spitze. Er kaufte seinen ARGO JM1 1977 selbst beim Hersteller in England und setzte den Wagen bis 1987 in der damaligen Formel 3 Serie ein. An diesem Wochenende ist Bruno Huber wieder als Doppelstarter unterwegs, das heißt er fährt insgesamt 8 Stints, und dass im heutigen Alter von 70 Jahren.

Daneben hat Axel Pilz wieder 3 Autos mitgebracht, von denen er selbst den Brabham BT21 aus dem Jahr 1967 fährt. Den March 733 teilt er sich diesmal mit Peter Hug, der mit dem Wagen in der Klasse Formel 3 1600 mühelos Bestzeit fuhr. Seinen Formel Vau Hicks aus dem Jahr 1969 fährt wieder Jens Burmester. Im verregneten Training der HMR konnte er den Altmeister Frans Parfant aus den Niederlanden knapp schlagen.

Am Samstag Nachmittag startet das erste Rennen. Für Michael Rasper geht es vielversprechend los: Schnell ist ein Startplatz gut gemacht. In der 4. Runde allerdings dreht der Motor nicht mehr aus. Wie sich später herausstellt, ist wieder eine Kerze verbrannt. Dazu kommt noch, dass sich der Anlasserkranz gelöst hat, was sich in der Box bis zum nächsten Morgen nicht so ohne weiteres reparieren lässt.

Gesamt-Sieger im ersten wie auch im 2. Rennen wird Simon Jackson aus England mit seinem schönen Chevron B43 in der Fabelzeit von 2:39,013. Bei den Sports 2000 spielt Harald Schmeyer seine Erfahrung aus. Er gewinnt mit der Lola T492 seine Klasse in einer Zeit von 2:55.520.

Bei den Formel 3 mit den TwinCam 1600 Motoren siegt in beiden Läufen Povl Barfod aus Dänemark mit einem GRD F3 aus dem Jahr 1973. In der Klasse Formel Ford 2000 steht Wilfried Steck mit einem Reynard SF86 aus dem Jahr 1986 auf dem 1. Platz. In der kleinen Klasse Formel Ford 1600 gewinnt Thomas Grassinger vor Stefan Krämer.

Damit ist die Halbzeit der Saison erreicht. Mitte August geht es nach Zandvoort, danach nach Dijon-Prenois und zum Saisonfinale im Oktober zum sonnigen Hockenheimring. Sollte jemand Lust bekommen haben: Besucher in der Box sind immer gerne willkommen.