

## Zolder 2010

Die legendäre Rennstrecke in Belgien, mir aus den späten 60er und 70er Jahren bekannt, rufen Erinnerungen wach. Die Prominenz der Formel-, Sport- und Tourenwagen-Szene gaben sich in den umliegenden Hotels, Motels und Bars die Klinke in die Hand. Die Gastronomie, französisch angehaucht, hatte einiges zu bieten. Ein Drei-Gänge-Menü vom allerfeinsten inklusiven 4 cm dicken Rinderfilet für umgerechnet ca. 11 DM war nicht ungewöhnlich. Man konnte allerdings auch das 10-fache Geld loswerden. Bei „Van Dyck“ einem Nobelrestaurant ganz in der Nähe der Rennstrecke. Wir sind mal aus Versehen dort gelandet. Die Luxuskarossen auf dem Parkplatz hätten warnen sollen einzukehren. Die gesamte Wochenendkasse ging flöten.

Die Rennstrecke, heute durch zwei weitere Schikanen langsamer geworden, hat ihren Reiz nicht verloren. Apropos Schikanen: die der Start- und Zielgeraden gegenüberliegende am Fahrerlager wurde nie umgebaut. Aber die Straße, welche dahinter verlief, musste ihren Verlauf ändern. Zahlreiche übermotivierte Rennfahrer schlugen dort in die Leitplanken und schoben die Werbetafel samt Sicherheitszaun bis auf diese dicht dahinter verlaufende Straße. Der Rennleitung blieb oft keine andere Wahl als Rennabbruch. 1972 mit einem 1300 NSU TT Gruppe 2 unterwegs, machte ich auch diese Erfahrung.

Das dritte Rennwochenende 9.-11. Juli um den Graf Berghe von Trips Pokal, ausgeschrieben vom ADAC, gehört schon zur Vergangenheit, aber kein Grund nicht darüber zu berichten. Die HRA war diesmal zu Gast bei unseren holländischen Sportsfreunden von der HMR.

Das Wetter in Zolder ungewöhnlich heiß, knapp an die 40°C im Schatten, für Mensch und Maschine eine Herausforderung. Bei dem einen oder anderen wanderte der Kreislauf in den Keller, dafür die Wassertemperatur in den roten Bereich.

Es gab am Samstag ein Zeittraining und ein Rennlauf, jeweils unterteilt in Autos mit und ohne Flügel. Das Zeittraining konnte schnell abgehakt werden, soweit ich weiß ohne besondere Vorkommnisse.

Im Rennen der Flügelfahrzeuge dominierten in der GO 3 die schon fast modernen Formel Ford 2000 aus der Mitte der 80er Jahre. 1. Platz Stefan Scho, Reynard SF 86, GER,. 2. Platz Mark Jackson, Reynard SF 84 aus GB. 3. Platz Felix Haas, 4. Platz James Ledamun,

5. Platz Bernhard Hübel, 6. Platz Walter Rapp. Der letztgenannte hatte seine Getriebeübersetzung noch nicht im Griff. Philip Daniels und Jogo Marques, FF2000, fielen aus.

Die GO 2 konnte Bruno Huber mit seinem ARGO JM1 F3 2000 für sich entscheiden. Das schwarz-weiß karierte Tuch sah auch endlich mal wieder Axel Pilz, Ralt RT1 F3 2000 Platz 2. Falk Künstler mit dem neu aufgebauten GRD stellte sein F3 2000 vorsichtshalber ab. Die Restaurierung kostete doch so manchen Euro. Das Kühlsystem ins Schwitzen gekommen drückte Wasser ab, natürlich in Richtung der Zündkerzen.

Die Formal 3, 1600 ccm, konnte Peter Prause auf Ensign für sich entscheiden. Nachträglich noch Glückwunsch zum dritten Platz in Monaco. Der ebenfalls in der GO 4 startende James Kelly, auch mit einem Ensign unterwegs, überstand die erste Runde nicht. Bereits im Training Probleme mit der Kraftstoffzufuhr. Sein Schrauber unermüdlich bemüht hatte Erfolg. Die Schaumeinlagen in den 2 Tanks fein zerbröseln, mussten in einer zeitraubenden Arbeit entfernt werden, nicht ungefährlich. Mein lieber James was fährst du für eine Suppe die alles zersetzt?

Frank Grooz fuhr auf einem March SV79 den Gesamtsieg ein.

15.20 Uhr, die Hitze unerträglich, keine Wolke am Himmel. Startaufstellung der Formelfahrzeuge ohne Flügel. Hier möchte ich ein Lob an den Veranstalter loswerden. Rucki zucki befanden wir uns auf der Einführungsrunde und ab ging die Post.

Für mich mit defekter Bremse. Komisch im Training war noch alles o.k. Müssen sich anschließend Dampfblasen in der Leitung gebildet haben. Harald Schmeyer, GO 7, mit seinem Sports March SC von Platz 1 und Hexenschuss gestartet, bestimmte die Pace.

Das Feld dahinter wechselte wild die Positionen. Vor mir Axel Pilz, diesmal auf Cooper F1 von 1964. Einzelstarter in der GO1 genau wie ich mit Merlyn F3 1000 ccm in GO4. Marcus Hahne kann ich ein bisschen weiter vorne ausmachen. Sein Formel Ford 1600 von Diemen RF 84 ragt aus dem Feld durch die hohe Motorabdeckung heraus. Wir fahren auf die Jacky Ickx Schikane zu. Alles ging in die Eisen. Ich auch, es tat sich nicht viel. Pumpen. Jetzt griff die Bremse. Aber zu spät. Mit stehenden Rädern in die Boxengasse, Rückwärtsgang rein, das Ende des Feldes hatte die Schikane bereits passiert. Volle Drehzahl. In meinem Fall über 9000 U/min, dem Feld hinterher. Jürgen Meyer mit seinem roten Sports winkte mich vorbei. Offensichtlich hatte er ein Problem. Außer ein paar Plätze nach vorne kam mein Motor an seine thermische Grenze. Erleichtert sah ich die Zielflagge. Die Zeiger für Wasser- und Öltemperatur wanderten aus dem roten Bereich. Hoffentlich hat das Motörchen keinen

Schaden erlitten. Harald Schmeyer konnte einen Gesamt- und Klassensieg für sich verbuchen. Axel Pilz musste sein Fahrzeug mit Überhitzung an der Boxe abstellen.

Marcus Hahne, der einzige Vertreter der HRA in GO5, konnte gegen starker internationaler Konkurrenz den 6. Rang im Gesamt und Platz 1 in seiner Klasse belegen. Die GO5 war doch mal die stärkste Truppe in der HRA. Wo sind die Formel Ford Treter geblieben?

Im Fahrerlager trat Stille ein. Gegen 22.30 Uhr Gewitter, Blitz, Donner, dann der ersehnte Regen. Mein „Wohnmobil“ kühlte angenehm ab. Der Schlaf war gesichert.

Sonntag, der 11. Juli 2010. Sonnenstrahlen weckten mich auf.

In der frühen Nachmittagshitze Start der Formelrennwagen mit Flügel. Die Rennergebnisse fast wie am Samstag. Stefan Scho baute seinen Punktestand um den Graf Berghe von Trips Pokal und HRA Meisterschaft deutlich aus. Auch Bruno Huber aus dem Schweizerland schob sich in seiner Klasse F3 2000 ccm auf den 1. Platz. Axel Pilz trat mit defekter Zylinderkopfdichtung nicht an. Falk Küster stellte das Fahrzeug in der 5. Runde ab.

Die Formel 3 1600 ccm konnte bei diesem Rennen James Kelly für sich entscheiden. Der Motor lief nun sauber nach erfolgreicher Reparatur. Peter Prause, der Pechvogel, kam bei einem Ausweichmanöver aufs Gras, drehte in die Botanik, riss bei diesem Ausritt beide Spoiler ab. Den Gesamtsieg errang, wie schon am Samstag, Frank Grooz der auch bei beiden Rennen Bestzeit fuhr.

.  
16.30 Uhr. Es war immer noch sehr, sehr heiß. Das Fahrerlager sah schon leergeräumt aus als die Formalfahrzeuge ohne Flügel an den Start gingen. Reibungslos lief auch hier wieder alles über die Bühne. Harald Schmeyer, der die Pool verteidigte, musste Probleme haben und fiel zurück. Jürgen Mayer hingegen, ohne dergleichen, von Startplatz 12 ins Rennen gegangen, rückte vor. Markus Hahne bog nach der 3. Runde in die Boxengasse. Lothar Peters, also meine Wenigkeit, konnte in den ersten Runden den Anschluss an der Spitze halten, musste aber volle Drehzahl geben. Mein Motor signalisierte: „so nicht mein lieber Freund“. 500 Umdrehungen weniger reichten nicht ihn kühler zu stimmen. Nochmals 500 Umdrehungen nach unten. Das Feld vor mir entschwand meinen Augen. 9. Runde: in der lang gezogenen Rechtskurve vor der Gegengeraden Qualm rechts im Cockpit oder nur Einbildung? Dann ging es sehr schnell. Meine Nase quittierte was ich nicht mehr sah. So muss es im Hexenkessel vor sich gehen. Raus aus dem Auto so schnell wie möglich. Die Luft wurde knapp. Nächster Gedanke: Feuerlöscher ziehen? Bei der Geschwindigkeit nicht ungefährlich. Dann die Lösung. Mir fiel die Ausfahrt ein an der wir nach dem Rennen von der

Strecke gelassen werden. Voll in die Bremse. Die beiden Streckposten waren sehr überrascht, hatten wahrscheinlich noch nie so schnell jemanden aus dem Auto springen sehen. Dann sah ich die Bescherung. Der Kühlerdeckel hat den Druck nicht mehr halten können. Der größte Teil der Kühlflüssigkeit, ca. 120°, ergoss sich über mich. Ich musste mich erst mal setzen.

Zwei Damen bauten mich mit kühlem Wasser wieder auf. Nur wie komme ich hier wieder weg, ganzes Stück zu schieben bis zum Standort im Fahrerlager. Ob der Anlasser noch mal seinen Dienst verrichtet? Er tat mir den Gefallen.

Den Gesamtsieg und die schnellste Runde fuhr Paul McMorran (IRL). Jürgen Mayer belegte bei den Sports 2000 Platz 1, Harald Schmeyer Platz 2. Auch Marcus Hahne genau wie ich jeweils in unserer Klasse als Einzelfahrer unterwegs kamen mit weniger gefahrenen Runden auf Platz 1 in Wertung.

So jetzt nur noch einpacken, aufladen und ab nach Hause in das kühle Nass einer Badewanne. Und Tschüss!

Lothar Peters