

SPA SIX HOURS 2010

Na een paar races met de Healey toe aan het echte werk ! Besloten ons vooral niet te laten afschrikken door alle 'heftige' verhalen over de Spa Six Hours race en gewoon mee te gaan doen. We zouden wel zien hoe het zou gaan lopen..... Uiteindelijk besloten om met 2 Healey's mee te gaan doen. De alom bekende ' Orange Bastard' – met al ruime Six Hours race-ervaring – en met onze (blauwe) Healey die nog niet echt ingericht was voor het endurance racen. De nodige voorbereidingen getroffen door en bij L.B. Racing (Mark Schmidt), om auto's tijdig klaar te hebben. Spanning begon natuurlijk al aardig op te lopen in de aanloop naar vertrek komt auto op tijd af, niets vergeten, hoe tactisch te gaan rijden, welke rijdervolgorde etc, etc maar uiteindelijk redelijk probleemloos klaar voor vertrek.

Besloten om op donderdag richting Spa af te reizen, om vast het nodige mee te krijgen van de sfeer van dit fantastische evenement. Dat zou ook nog wat tijd geven om de laatste kleinigheden in orde te brengen. Het vertrek was een hele karavaan op zich, vrachtwagen met Healey en de nodige spullen erin, auto met trailer met de 2^e Healey, camper en nog een auto met caravan. Die donderdag fantastisch weer, en redelijk relaxed aankomen. Eerst even zien dat auto een mooi plaatsje in de pitbox kreeg, en overig materiaal een keurig plekje in de paddock. Vervolgens eerst maar eens lunch en een drankje.

In de pitbox werd al behoorlijk gesleuteld met name aan van die (dachten we toch) onverwoestbare Amerikaanse V8 motoren. Daar waren er namelijk 3 van geploft tijdens het testen. En dat terwijl de Healey's er eigenlijk raceklaar bijstonden. Hoe dan ook, wel al erg gezellig in pitbox en vast veel van de sfeer kunnen proeven. Dag erna zou het echte werk beginnen, vrijdagmiddag laat start van de kwalificatie met een uitloop richting het donker. Die vrijdag al de hele regenachtig weer, en dus de hele dag al hopen dat het bij kwalificatie toch enigszins droog zou zijn. En zowaar, het weer viel mee tegen de tijd van de start van de kwalificatie. Maar tijdens de kwalificatie werd direct duidelijk dat er van alles kan gebeuren met zoveel auto's (bijna 110 deelnemende auto's aan Six Hours race !) op de baan. Een paar auto's van de baan af, met hier en daar wat schade, en ook met als gevolg drie keer een rode vlag situatie tijdens de kwalificatie. Daarbij nog de rijderwissels, een keer banden en remblokken wisselen om voor de race ingereden reservebanden en blokken te hebben, zien zo nauwkeurig mogelijk benzineverbruik te bepalen, en het zal duidelijk zijn dat de kwalificatie wat 'onrustig' was.

Orange Bastard, met als rijders Mark (Schmidt), Esper (van Heesewijk) en Dennis (Bron) zonder problemen tijdens de kwalificatie, en – naast de ervaren 'rotten' Mark en Esper gelegenheid voor Dennis om aan de Healey te wennen. Blauwe Healey, met als rijders Bas (Jansen), Mark (Schmidt) en ondergetekende, iets minder fortuinlijk, want al snel werd duidelijk dat de overdrive het niet (meer) deed. En natuurlijk hoor je dan, geen probleem, kan ook gewoon volgas in 4, maar voor materiaal toch beter als overdrive zou werken. Niet te vergeten ook beter voor het gevoel, het rijdt nogal onwennig als je gewend bent de overdrive – zeker op de lange stukken die Spa kent – redelijk veel te gebruiken en dat opeens niet gaat. Maar goed, niet getreurd, eerst maar eens een biertje na de kwalificatie om te proosten op de eerste Six Hours ervaring. Resultaat, Orange Bastard op startplaats nr. 68 en blauwe Healey op startplaats nr 86 gekwalificeerd.

Wel nog een en ander te doen die vrijdagavond, zoals lampen stellen voor rijden in het donker etc, maar zou allemaal wel komen. Tevens overdrive 'in positie' zo goed en zo kwaad als het kan schoongemaakt, en we zouden later op de avond nog proberen te testen of hij het nou wel deed. Wederom dus het nodige sleutelwerk in de pitbox, en wederom erg gezellig (mede dankzij verzorgde catering voor 'NLse deelnemers' door Ton van Helden, zodat prima in hapjes en drankjes was voorzien). Inmiddels begon het natuurlijk toch wel laat te worden, maar onmogelijk om de pitbox uit te kunnen door de vele auto's. Maar goed, na het nodige wachten totdat ook anderen ruimte hadden gemaakt (door vanuit de pitbox in de pitstraat te gaan staan om verlichting af te stellen) om een uurtje of 12 's nachts ook voor de Healey's ruimte om naar buiten te kunnen en te gaan afstellen. Verlichting verder niet zo'n probleem, maar toen. testen van de overdrive van de blauwe Healey 's nachts in de pitstraat – met open uitlaten – zodat spektakel gegarandeerd was maar f.....ck, overdrive deed het nog niet. Alles weer naar binnen, en eerst maar een biertje want het was toch niet anders.....

Toch een wat onrustig gevoel, en na even nadenken, afstemmen etc. besloten de ochtend erop toch een andere overdrive te monteren. Allereerst 's nachts nog even iemand uit zijn bed bellen of die de volgende ochtend een overdrive kon meenemen – Bart (den Hartog) , alsnog dank – en daar leek het bij te blijven. Tot het moment dat Peter (Smets) – gelukkig – alsnog wat onrustig werd, nog geen zin had om te gaan slapen, en ondanks het late tijdstip – onder het genot van een drankje – werd besloten de versnellingsbak met overdrive er toch maar meteen nog onderuit te halen. En zo geschiedde. Zo werd er in de pitbox die nacht toch ook gezorgd voor het nodige 'Engels sleutelwerk' (om de pijn van al die V8-sleutelaars een beetje te verzachten). Volgende ochtend andere overdrive met versnellingsbak er weer in, en alles ruimschoots klaar voor start van de race. En het moet gezegd, met veel dank aan iedereen die (technische) assistentie heeft verleend !!

Omdat het zonder alle ondersteuning welhaast onmogelijk lijkt om een 6-uurs race als deze te volbrengen, mogen naast de reeds genoemde namen ook zeker Marvin (van Hout), Eef (de Jong), Romé (Schmidt), Midas (Nelissen) en Roberto (Boon) niet onvermeld blijven en dan maar hopen dat ik niemand vergeten ben... dank aan allen !

Later in de middag de race, en zowaar, de zaterdag was best een mooie dag. Dus 'droog' van start. Tactiek voor beide Healey's zou compleet verschillend gaan worden. Orange Bastard op 'fuel diet' en zou gaan pogen slechts één keer te gaan tanken (120 liter tank). Blauwe Healey veilig ingepland op 3 tankstops en een paar rijderwissels, zodat Mark niet in de knoop zou komen in rijderschema (hij zou immers in beide Healey's gaan rijden) en wij als andere rijders beide eens in het donker zouden kunnen rijden om ervaring op te doen. Circa half uur te late start van de race gaf direct aanleiding tot denkwerk en de oorspronkelijke ingeplande 3 tankstops voor de blauwe Healey werden teruggebracht tot 2. Na eerste tankstop zou verbruik duidelijk moeten zijn en bekend worden of dat uiteindelijk ook daadwerkelijk haalbaar zou lijken.....

Start natuurlijk erg druk met zoveel auto's, maar verliep eigenlijk allemaal voorspoedig. Enigszins rustig aan begonnen, want met oog op uitrijden van zo'n lange race heeft het natuurlijk geen zin om de auto ergens (onnodig) buiten de baan te zetten. Voor de blauwe Healey als eerste eens rijderwissel na een klein uurtje, en verliep allemaal ok. Iets later ook rijderwissel in andere Healey, en tot op dat moment niets bijzonders tot dat een paar ronden later alleen de blauwe Healey nog langskwam. Kijken, vragen,

bellen ... 'wat is er aan de hand?' en om de hectiek wat te vergroten net op het moment dat voor de nog rijdende Healey een rijderwissel en tankstop gepland stond.

Vrij snel werd duidelijk dat techniek de oorzaak van uitvallen was, en dat het ook 'definitief uitvallen' zou betekenen. Differentieel had het – net na Eau Rouge – gebeven, en – hebben we van horen zeggen – pogingen om met de marshals af te stemmen dat er toch echt 'bij toeval' een reservedifferentieel achterin lag en dat ter plekke naast de baan nog wel te vervangen zou zijn hebben er uiteindelijk niet toe kunnen leiden dat er weer gereden kon worden. Sneu voor Dennis die tot dan toe prachtige rondetijden liet zien.

Blauwe Healey daarentegen zonder noemenswaardige problemen nog op de baan. Even later het moment waarop het donker begint te worden, en dus even hart vasthouden. Op dat moment Bas achter het stuur, en toch even afwachten hoe zoiets is/gaat in het donker. Maar liep allemaal goed. Erg gaaf dat in het donker racen ! Daarna (weer) rijderwissel en tanken. Verliep allemaal voorspoedig, en ook 'geen pech' bij de pomp als er een paar auto's voor je zijn kan het even duren voordat je daar weer weg bent, en er is geen alternatief, want verplicht tanken bij de benzinepomp op de paddock. Ondergetekende achter het stuur, eveneens voor het eerst in het donker, en even ritme vinden. In het donker toch even zoeken naar rempunten, instuurpunten etc, maar leek eigenlijk wel mee te vallen, en als fantastisch ervaren dat racen in het donker. Maar toen

Viel de regen opeens met bakken uit de lucht. Meteen ook mistflarden, met name achterop het circuit. En dat alles op de 'droogweer' Dunlop L-etjes die al een uurtje of vier racen achter de rug hadden. Even rijden als op eieren, als je al zag waar je heen moest..... heel even was het zelfs zo erg dat de enige mogelijkheid was zo dicht mogelijk langs de zijkant te rijden om te zien hoe het circuit liep, voor je niets te zien, een vlaag van 'donker, regen en mist' en dan nog verblind door achteropkomend 'verkeer' met uiteraard volop groot licht en schijnwerpers aan !! Sfeer werd nog wat opgeluisterd doordat er links en rechts auto's van de baan vlogen, nodige gele vlaggen/lampen en zwaailichten van de takeldienst inderdaad, rustig aan en proberen te blijven rijden. Kortom, gekkenwerk, maar wel een hele ervaring ! Tussendoor ook nog wel een paar keer overwogen om te gaan wisselen naar Avon banden, die iets geschikter zijn voor in de regen, maar besloten niet te doen. Achteraf misschien minder handig, maar goed, als je net onderweg bent en ook niet echt weet hoelang – en hoe heftig – de regen aan gaat houden ook zo frustrerend om direct weer stil te staan en een minuutje of zes te verliezen voordeel van al die regen was wel dat het benzineverbruik terugliep en de race inderdaad uitgereden zou kunnen worden met 2 keer tanken in plaats van de oorspronkelijk ingeplande 3 tankstops.

Met name Marvin (van Hout) en Mark (Duffhuis) die de hele race door de pitborden buiten de pitmuur hebben gehouden zullen de heftige regen wel vervloekt hebben, maar hebben het toch volgehouden. Geweldig ! En de pitbord verlichting goed voor elkaar, zodat de noodoplossing om het 'pizza-bord' met opvallende neon verlichting buiten hangen om de Healey – bij eventueel niet zien van het pitbord – binnen te halen niet nodig bleek.

Laatste half uurtje door Bas in de regen. Toen, in combinatie met rijderwissel, wel direct Avon (regen!) banden eronder. En tempo zat er vervolgens goed in. Er werden in het

laatste stuk nog de nodige deelnemers ingehaald, en snelle tijden neergezet ! Helemaal goed, en spanning liep natuurlijk op, want nog steeds regen en de race finishen begon nu toch wel echt in zicht te komen, als er nu maar niets meer fout zou gaan. Maar met snelle laatste rondetijden de finish gehaald !! Helemaal goed, iedereen op en over de pitmuur, en alleen maar aanmoedigingen voor alle deelnemers. Wat een sfeer, top !! Uiteindelijk bleek de prestatie ook nog aardig, als 35^e over de streep tussen al het Six Hours geweld !

Dat natuurlijk tot in de late uurtjes gevierd. In de tussentijd werd ook de andere Healey weer keurig achterop de sleepwagen afgeleverd in de pitstraat. Afgezien van de teleurstelling van het uitvallen (maar dat dit zo nu en dan gebeurd lijkt onvermijdelijk in een slijtageslag als de Six Hours) toch weer blij dat al het materiaal weer 'thuis' was.

Ochtend erna was voor merendeel uitslapen, en vervolgens getrakteerd worden op eieren met spek van de 'skotelbraai' met dank aan Eric, Mark en Joris (Duffhuis), helemaal goed. Daarna natuurlijk nog van de sfeer van zondag proeven op het evenement, want naast de hoofdrace nog vele andere races er omheen. We hoorden in totaal ca 650 deelnemende auto's aanwezig op het evenement, ongelooflijk.

Ook niet te vergeten natuurlijk, dank aan iedereen die erbij was voor alle verleende 'mentale' ondersteuning ten tijde van de voorbereiding, de kwalificatie, de race en (het afkicken) 'the day after'.

Samengevat: helemaal goed, zijn er volgend jaar zeker weer bij !

Nykle Meijer