

Legendär: Die altehrwürdige «Eau Rouge» und die «Raidillon»-Bergauf-Passage in Spa



Trackday Spa-Francorchamps

Spa-Programm

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

Nicht nur wegen der legendären «Eau Rouge» ist die F1-Rennstrecke von Spa-Francorchamps ein Mythos. Beim Trackday auf der Ardennen-Achterbahn lernte MSa-Redakteur Michael Bräutigam die Rennstrecke kennen.

«Herzlich willkommen auf der besten Rennstrecke der Welt», begrüßt uns Ron Simons, dessen Firma Ron Simons Racing (RSR) den Trackday organisiert, zur Fahrerbesprechung. Die beste Rennstrecke der Welt? Ich muss an dieser Stelle zugeben: Ich selbst bin ein absoluter Nordschleifen-Fanatiker und zweifle ein bisschen an dieser Aussage. Ich habe ja (noch) keine Ahnung!

Trackdays – heute ist mein erster – an sich sind schon auf dem Papier eine schöne Sache.

Abseits von Tempolimits und Überholverbote einfach mal Vollgas geben. Die Grenzen des Autos und auch die eigenen kennenlernen. Unter Gleichgesinnten sein und «Benzin reden», wie es so schön heißt. Und irgendwie: Ja doch, Spa reizt. Ungeheuer sogar. Vor allem natürlich wegen dieser einen legendären Kurve, bei deren Namen Motorsportfans weltweit in Ehrfurcht erstarren und willenlos zu sabbern beginnen: «Eau Rouge».

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts

Eigentlich, so akademisch das jetzt klingen mag, ist es gar nicht die «Eau Rouge» selber, sondern die «Raidillon»-Kurve, die die wohl berühmteste Bergauf-Passage aller Rennstrecken auf diesem Planeten so besonders macht. Denn der Rechtschwung hinauf zur langen «Kimmel»-Geraden hat es in sich, wie uns bei der Strecken-

begehung klar wird. «Jetzt zeige ich Ihnen, was Sie nicht sehen können», leitet Simons kryptisch die Begehung der Kurvenpassage ein. Ups, man sieht ja wirklich nichts. Steht man unten, verläuft die Asphaltwand in den Himmel. Steht man oben und blickt entgegen der Fahrtrichtung, sieht man hinter dem Ausgangs-Kerb nur die Gerade von der «La Source» kommend.

Im Schweinsgalopp geht es über den Rest der Strecke. «Les Combes», «Bruxelles», «Rivage», «Pouhon». Auch Letztere, laut Simons die «zweitbeste Kurve der Welt», hat es in sich. Bergab ein kurzes, hartes Anbremsen und dann mit einem konstanten Lenkwinkel durch die Doppel-Links in Richtung «Fagnes».

«Stavelot», «Blanchimont», «Bus Stop», «La Source» – und schon ist die Runde vorbei. Dann mal los. Wer kein rennstreckentaugliches Straßenauto

sein Eigen nennt, kann bei RSR für einen Trackday eines von rund 100 Fahrzeugen anmieten. Ich darf heute für ein möglichst ganzheitliches Bild quer durch die Palette testen. Die ersten Runden ganz zahm mit einem Renault Mégane RS 265.

Nach der Einrollrunde erlebe ich meine «Eau Rouge»-Premiere. «Sie geht nicht voll, egal was eure Freunde euch sagen. Sie sind nicht eure Freunde», hatte Simons gewarnt. Und dann auch den entscheidenden Tipp gegeben. Fast die ganze Lenkarbeit geschieht am Punkt der stärksten Kompression. «Man muss ein kompletter Idiot sein, um dort Untersteuern zu bekommen», klingt es noch in meinen Ohren.

Mit gebremstem Schaum taste ich mich heran. Kompressionen kenne ich auch schon von der Nordschleife, aber was hier schon beim Rumrollen abgeht, ist Wahnsinn. Nach fünf Runden habe ich Vertrauen gefasst und

versuche es etwas forscher. Das Fahrwerk federt hart ein. Lenken. Am Kerb bleiben. Lenkung öffnen. Den Ausgang kann ich weiterhin nur erahnen.

Vom Beifahrersitz gibt mir Patrick Heinen einen Daumen hoch. «Das war super!» Patrick, ein Lotus-Kenner mit zwei Werkstätten für die britische Sportwagenmarke, ist mein Instruktor und feilt gemeinsam mit mir an der Ideallinie.

Die bessere Coaching-Strecke

Ausgangs «Les Combes» und «Bruxelles» lasse ich mich noch nicht weit genug herausragen. Wird schon noch. Vielleicht mit dem nächsten Auto? Die Zylinderzahl verdoppelt sich auf acht: BMW M3. Der E92 ist schon eine andere Hausnummer. In die «Pouhon» bremse ich einmal nicht genug runter, und schon drängt das entlastete Heck zur Außenseite, während der V8 die Vorderachse



Der Spa-Spezialist erklärt: RSR-Chef Ron Simons in der «Eau Rouge»



Großes Trackday-Feld: Viele Teilnehmer mit ihren unterschiedlichen Autos bei der Streckenbegehung



Feilte mit MSA-Mann Brütigam an der perfekten Spa-Linie: RSR-Instruktor Patrick Heinen (l.)



Herausfordernd: Anfahrt zur schwierigen «Pouhon»-Doppel-Links

stür auf den Asphalt presst. Kurzes Gegenlenken, auch die Elektronik hilft, und weiter.

Mir wird schlagartig klar, warum Spa «besser» ist als die Nordschleife: Es gibt Auslaufzonen! Und sie sind asphaltiert. Selbst wenn man in dieser Situation die Kontrolle verlieren würde, es wäre genug Platz vorhanden. Auf der Nordschleife, die weniger selektiv und durch ihre Streckenlänge für Trackdays und speziell Coachings – die RSR auch anbietet – weniger gut geeignet ist, faltet man da doch deutlich schneller mal die Leitplanke.

Die nächste Steigerung: Porsche 911 GT3. Die aktuelle Generation des Zuffenhauseners ist zwar nur noch mit Automatik zu haben, aber über die Schaltwippen hat man immer noch genug Kontrolle. Was auffällt: Mit dem Mégane ging die schnelle Links vor der «Blanchimont» noch ohne Nachden-

ken voll. Mit dem Elfer überlegt man es sich zumindest kurz, ob der rechte Fuß nicht mal eben zucken sollte. Merke: Eine Rennstrecke ändert sich auch mit dem Auto!

Zum Abschluss geht es noch mal für drei Runden mit einem Nissan GT-R über das sieben Kilometer lange Asphaltband. «Eau Rouge» sitzt, und das hohe Gewicht des «Godzilla» sorgt für ordentlich Bewegung in der Bude, als der GT-R nach der Kompression wieder aufsendert. Nach insgesamt 18 Runden merke ich auch auf dem Rest der Strecke schon riesige Fortschritte bei der Linienwahl.

Zusammengefasst: Spa ist nicht nur eine Alternative zur vor allem in Deutschland heißgeliebten Nordschleife, sondern für Trackdays und Coachings vielleicht sogar wirklich die bessere Rennstrecke. Das muss auch ich als Ring-Verfechter neidlos anerkennen. ♦

NACHGEHAKT BEI Ron Simons

(54/NL) Der Ex-Rennfahrer und Organisator von Trackdays, der die Szene seit Jahren kennt, über die typischen Trackday-Kunden, die aktuellen Trends und die Rate der Wiederholungstäter.



Von MICHAEL BRÄUTIGAM

? Für wen sind Trackdays interessant? Für jeden. Man braucht kein schnelles Auto, um Spaß zu haben. Eigentlich braucht man gar kein Auto, da wir die Autos stellen können. Wir organisieren Trackdays, die für jedes Fahrerniveau und jede Geldbörse offen sind.

? Was ist denn die typische Kundschaft? Was die Leute beruflich machen, weiß ich nicht. Aber ein Durchschnittsauto wäre ein BMW M3. Es sind Leute, die nicht auf der letzten Rille und vielleicht auch nicht einen ganzen Tag

fahren, weil sie ihr Material selber bezahlen müssen. Ganz oben sind die Leute mit McLaren oder Ferrari, aber auf der anderen Seite auch Leute mit einem Renault Clio oder Toyota GT86. Bei uns soll jeder Spaß haben und auch jeder wohl fühlen.

? Woher kommt der Trend zu immer mehr Trackdays? Mit den ganzen Track-Versionen der Straßenautos sind heute mehr Fahrzeuge für Trackdays verfügbar als früher. Dazu ist man heute mit fast jedem Auto im 2. Gang auf illegaler Geschwindigkeit im Straßenverkehr. Außerdem

ist das Leben ist viel zu sicher geworden. Alles ist geregelt – aber auf der Strecke fühlt man, dass man lebt.

? Wie viele «Wiederholungstäter» gibt es? Das hängt stark davon ab, wo sie herkommen. 20 Prozent kommen aus Australien und Neuseeland, 20 bis 25 Prozent aus Nord- und Südamerika. Die meisten von denen kommen einmal oder einmal im Jahr. Aber die Leute aus Deutschland, Belgien, Frankreich – wenn die einmal die Strecke und unsere Organisation gesehen haben, dann kommen sie immer wieder.