



Schöne und spannende Meisterschaft

BRAVO organisierte im letzten Jahr sieben Rennen, die für die "VAS Historische Omloop"-Meisterschaft gewertet wurden. Vier Rennen fanden in Zolder statt, drei auf der "schönsten Rennstrecke der Welt" - Spa Francorchamps. Insgesamt waren 54 verschiedene Fahrzeuge am Start, durchschnittlich 35 bis 40 historische Rennwagen pro Rennen. Wer die Rennserie in der letzten Saison aus nächster Nähe verfolgt hat, wird sicher bestätigen, dass es die qualitativ beste Saison überhaupt war. Quantitativ hätte das Fahrerfeld grösser sein können, aber die Kämpfe auf der Piste waren hervorragend. Die drei verschiedenen Klassen, nämlich der Historische Cup, der Classic Cup und der Young Timer Cup, die wiederum nach Hubraumgröße in Gruppen aufgeteilt wurden, brachten schöne und spannende Rennen mit heldenhaften Kämpfen, über die noch lange gesprochen werden wird.

2008 war auch die erste Saison, in der es keine allgemeine Meisterschaft, sondern drei Sieger in den verschiedenen Klassen gab. Auf der Rennstrecke war davon jedoch nichts zu merken, die Teilnehmer wollten unabhängig von Klasse oder Gruppe für sich die höchste Punktzahl erreichen.

Wie zu erwarten, war der Porsche von Jan Van Elderen wieder das Auto, das es zu schlagen galt. Ein Spaziergang war es allerdings nicht für den belgischen Niederländer. Durch Pech im ersten Rennen in Francorchamps sah sich Van Elderen über drei Viertel der Saison in der Verfolgerrolle. Letztendlich gewann er vier der sieben Rennen, in den übrigen drei Rennen musste er Guy François (Lotus Elan), Ike Wellhaus (Lister Jaguar) und Luc Moortgat (Porsche 911) den Vortritt lassen. Bemerkenswert war insbesondere, dass Luc Moortgat durch konsequente Weiterentwicklung den Abstand zu Van Elderen etwas verkleinern konnte und das die Lotus Elan den Kampf mit dem Porsche aufnehmen konnten.

2009 hofft Luc Moortgat als Meister des Young Timer Cup ebenso schnell zu werden wie Jan Van Elderen, den amtierenden Meister im Classic-Cup. Die Lotus waren in der abgelaufenen Saison sehr schnell. Francois Guy wurde Meister im Historic-Cup, hatte aber starke Konkurrenz in Form seiner Markengenossen Lebeau und Govaerts. Der Kampf um die Pole war ebenfalls äusserst spannend. Vier Pole Positions standen für Van Elderen zu Buche, dreimal musste er anderen Fahrern den Vortritt lassen: dem Briten Wellhaus (Lister Jaguar), Lebeau (Lotus Elan) und Van Sprundel. Letztgenannter Van Sprundel wurde in seinem wunderschönen Ford Escort MK1 aufgrund seines tollkühnen Fahrstils zum Publikumsliebbling. In jedem Rennen war er zusammen mit seinem Freund Jan Schippers (Chevrolet Camaro) vorn zu finden. Beide fuhren immer am Limit ihrer Fahrzeuge bzw. gingen im Kampf um einen Platz im allgemeinen Top-5-Klassement teilweise sogar darüber hinaus. Auch im Mittelfeld wurde immer wieder hart um jeden Platz in der jeweiligen Klasse bzw. Gruppe gefightet, dabei führten die Fahrer dem Publikum jeweils ein Spektakel auf höchstem Niveau vor.

Historisches Rennen erhält nationalen Status

Im Jahr 2009 beginnt die siebte BRAVO-Saison. Nach fünf Jahren unter der Schirmherrschaft des Circuit Zolder, davon drei Jahre unter dem Namen Belcar Umbrella, ging die VAS Historische Meisterschaft 2008 erstmals einen eigenen Weg. Dieser kam allerdings mehr aus der Not als aus der Tugend zustande, denn bedingt durch die Neuorganisation des Circuit Zolder kam nach dem Aus der Belcar Original-Serie und des Belcar-Endurance-Cup im Jahr 2007 auch das Aus für den Belcar-Sprint-Cup und den Belcar-Historic-Sprint-Cup.

In der abgelaufenen Saison startete der Historic-Sprint-Cup an zwei Wochenenden im Vorprogramm der 24-Stunden bzw. 10-Stunden-Rennen von Zolder.

An den übrigen fünf Wochenenden musste BRAVO von anderen Veranstaltern Rennzeit kaufen – im Gegensatz zu den vergangenen Saisons, als die Organisation in den Händen der Verantwortlichen des Zolder-Circuit lag.

"2008 ist ein Übergangsjahr" - so BRAVO-Präsident Filip Mahieu vor genau einem Jahr. Und das ist wortwörtlich zu nehmen. Trotz einer sehr schönen sportlichen Saison blieb die BRAVO auf einem finanziellen Fiasko sitzen. Und das trotz der Tatsache, dass unter den Fahrern einige Sponsoren gefunden wurden. Unter allen Beteiligten wurde daraufhin nach einer Lösung zur Kostensenkung sowie zur gleichzeitigen Attraktivitätssteigerung gesucht.

Die Lösung fand BRAVO beim RACB: Man trennte sich von VAS und startet jetzt beim RACB unter nationaler Flagge – der Belgian-Historic-Cup ist somit eine belgische nationale Meisterschaft. "Diese Option hat nur Vorteile. Wir haben mit mehreren anderen Organisationen gesprochen, für uns ist es die beste Lösung" so Filip Mahieu weiter. "Wir können unsere Preise für die Fahrer beibehalten und sind nicht mehr gezwungen, andere Organisationen zu bitten, ausnahmsweise sonntags mit anderen nationalen Meisterschaften fahren zu dürfen. Das ist für uns sehr wichtig, da einige unserer Fahrer selbständig sind und ihren Betrieb auch samstags öffnen müssen.

Wir können jetzt ohne Probleme an grossen historischen Rennwochenenden wie der Sommer Classic Spa oder den sechs Stunden von Spa teilnehmen ohne jegliche Einschränkung oder Zulassung von RACB. Durch die Tatsache, dass wir jetzt im Rahmen einer belgischen Serie starten, können wir mehr ausländische Fahrer zulassen – die sich bisher zum Teil nur widerwillig eingeschrieben haben, da es sich lediglich um eine regionale Meisterschaft handelte. Die Nachfrage aus dem Ausland ist sehr groß, gleichzeitig wird unser Schritt zu einer nationalen Meisterschaft von allen begeistert aufgenommen.

Viele ausländische Fahrer – insbesondere aus Großbritannien – äussern ihr Interesse am belgischen Historic-Cup. Gleichzeitig weckt der belgische Historic-Cup das Interesse der in- und ausländischen Presse. Das ist andererseits sehr wichtig bei der Suche nach potentiellen Sponsoren. In Zusammenarbeit mit der RACB kann BRAVO diese Meisterschaft auf ein höheres Niveau anheben.

Die sportlichen und technischen Vorschriften bleiben praktisch unverändert. Es gibt nach wie vor drei unterschiedliche Klassen, ebenso wie die Gruppen je nach Kapazität pro Klasse.

Klasse 1 oder Historic-Cup: Fahrzeuge Baujahr bis Ende 1981, vollständig original oder mit Anpassung an die FIA-Homologation.

Klasse 2 oder Classic-Cup: Fahrzeuge Baujahr bis Ende 1981. Diese Klasse verfügt über viele Freiheiten – allerdings müssen die technischen Änderungen vor 1982 durchgeführt worden sein!

Klasse 3 oder Youngtimer-Cup: Fahrzeuge Baujahr bis Ende 1988. Diese Klasse verfügt über viele Freiheiten. Turbos sind in den oben genannten Klassen nach wie vor nicht zugelassen!

Außerdem wird es noch eine **Klasse 4 für Gastfahrer** geben – diese Fahrzeuge müssen den Sicherheitsregeln, aber nicht den gültigen technischen Anforderungen für die jeweiligen Klassen entsprechen!

Obwohl Turbomotoren im aktuellen Reglement verboten sind, besteht die Chance, dass man derart ausgerüstete Fahrzeuge in der Zukunft im Rahmen der Meisterschaft bewundern kann: die Grenze wird auf das Baujahr 1988 beschränkt – die „Glanzzeit“ von Fahrzeugen wie z.B. dem Ford Sierra Cosworth, dem Volvo 240 Turbo oder dem Renault 5 Turbo. Allerdings werden die Fahrzeuge dieser Klasse keine Punkte für die Meisterschaft erhalten!

Mehr Infos auf www.bravo-racing.be