

Tweede editie HARC 250 ruim anderhalf keer zo groot

Klassiekers met uithoudingsvermogen

Toen de HARC 250 de eerste keer meteen 27 deelnemers trok, eind 2018, zag de organisatie er genoeg potentie in. Een juiste inschatting, want de tweede editie op zondag 8 maart jongstleden bracht 43 young- en oldtimers met racepapieren op de been. Ze bleken uitstekend opgewassen tegen twee volle race-uren en bleven ook nog eens keurig uit de schades.

Tekst: Aart van der Haagen

Foto's: Thomas Bakker

“NA DIE EERSTE HARC 250, EEN DAG NA DE ZANDVOORT 500 IN NOVEMBER 2018, DURFDEN WIJ OP BASIS VAN DE positieve reacties wel te voorspellen dat er een nieuwe traditie geboren was en dat er qua aantal deelnemers nog veel meer in zat,” geeft Jan-Wim Stals aan, voorzitter van de Historische Auto Ren Club. “Als je iets nieuws organiseert, weet je dat sommige mensen liever even de kat uit de boom kijken. Natuurlijk vonden we het verheugend om nu 46 equipes te mogen begroeten, verdeeld over drie categorieën op grond van de leeftijd van de auto’s.” Ook het verloop van het evenement stemt bij het bestuur evenals de deelnemers tot vreugde, gezien het uitblijven van noemenswaardige schades. “Eén keer schoof een auto de grindbak in en één keer gold er even code 60, verder gebeurde er niets raars. Daar zijn we best trots op. Rijders en hun teams verwachten dat ook van de HARC; we hebben wat dat betreft een reputatie hoog te houden.” In een veld vol bolides met techniek uit een ander tijdperk zegt dat dus wel iets over de mentaliteit van de coureurs, die hun old- of youngtimer bovengemiddeld koesteren.

Voor één keer verplaatsen

De HARC 250 verwijst - dat kun je wel op je vingers

uittellen - naar 250 kilometer sturen en teruggerekend naar rondetijden zijn de deelnemers dan twee uur onder de pannen. “Dat leek ons de meest behapbare variant van een endurance,” licht Stals toe. “Vanuit de rijders en teams weten we dat ze het op prijs stellen wanneer het gehele evenement zich op één dag afspeelt, waarmee het makkelijker in hun agenda past. Zo hoeven ze geen overnachting te regelen en ook niet uren te wachten tussen de vrije training, de kwalificatie en de race. Het levert automatisch een mooi efficiënt programma op.” Vooralsnog blijft de HARC 250 een evenement dat jaarlijks eenmaal terugkeert, in principe in november. “Nu ging dat even niet, door de sluiting van het circuit, precies de dag na de Zandvoort 500 in november 2019. In overleg besloten we onze endurance daarom voor één keer te verplaatsen naar de dag na de Final 4. Het najaar heeft normaliter onze voorkeur, omdat young- en oldtimers in de winter nu eenmaal meer preparatie vergen dan recentere racewagens. Vast staat in ieder geval dat er in november 2020 weer een editie van de HARC 250 aan komt, toegankelijk voor alle competitieauto’s die aan de veiligheids- en technische eisen van ons reglement voldoen.” ■

Meer informatie: www.harc.nl



Jeroen Feijten

“Alsof ik in twee versnellingen tegelijk zat”



Een Simca 1000 Rallye 2, iets anders komt er niet in bij Jeroen Feijten, die twaalf jaar geleden begon met het racen in zo'n dapper doosje met motor en aandrijving achterin. Niet bepaald de geijkte keuze voor, destijds, een jonge twintiger. “Ik ben er zo ongeveer in geboren, want mijn vader knapte er in de jaren tachtig eentje op en later zagen we tijdens bezoeken aan Circuit Zolder regelmatig Duitsers in die dingen rondscheuren. Eén van die exemplaren bezit ik nu zelf, trouwens. Ik heb er twee en dat kwam voor de HARC 250 heel goed uit, want de spuiet kreeg het Simcaatje waarmee ik de wedstrijd wilde rijden niet tijdig af. Moest ik in twee weken tijd halsoverkop de andere 1000 van een rolkooi laten voorzien en motor en bak inbouwen, wat me tot de zaterdagmiddag voor de race bezighield. Testen ging dus niet meer. De kwalificatie verliep echter veelbelovend, met een zevende tijd overall, totdat de bak stukging. Het leek wel alsof ik in twee versnel-

lingen tegelijk zat. Mijn teammaatjes zagen er niets in om hem te repareren, maar ik had al die voorbereidingen natuurlijk niet voor niets getroffen. Met een uur hing er een andere transmissie onder en kon ik nog aanhaken bij de wedstrijd, al viel ik door mijn start een halfuur na de rest wel buiten de puntentelling. De auto hield zich verder prima. Mijn teammaatje Fred Winkel moest wennen aan dit exemplaar; er zat een seconde of twintig verschil tussen onze rondetijden. De kunst is - vanwege al dat gewicht achterin - om hard de bocht in te gaan en het gas erop te houden, want zo'n 1000 gedraagt zich staartlastig.” Niet zo raar, met 140 pk's in de kont en een massa van 734 kilogram. Een felle donderstraal, die kleine Simca.

Ad van der Kroft

“Niet lekker op slicks”

“Deze afwijking heb ik ooit opgelopen en ik zal er wel nooit meer vanaf komen,” beschrijft Ad van der Kroft zijn toewijding aan het merk Morgan. Tijdens de HARC 250 trad hij samen met de Belg Marc Devis aan in zijn vertrouwde Plus 8 uit 1969. “Eentje van de eerste serie, de zogenoemde ‘Moss Box’, met nog een transmissie zonder synchronisatie op één en twee. Niet dat je dat tijdens een race merkt, want door het enorme koppel van de V8 en de lage massa gebruik je die laagste twee versnellingen niet meer na de start. Daar win ik trouwens meestal al een aantal plekken, want de auto schiet direct volle kracht vooruit. Nu schoof ik - na een matige kwalificatie - meteen al vier plaatsen op en na twintig ronden lag ik aan kop in de wedstrijd. Die positie hoefden we alleen bij de rijderswissel even af te geven, maar Marc voerde drie ronden later alweer het veld aan en stuurde ons naar de overwinning.” Toch knap voor zo'n archaisch voertuig met volgens de eigenaar trommelremmetjes achter, kleine SU-carburateurs die het vermogen beperken, een veel smallere body dan latere Plus 8's, een weinig ideale gewichtsverdeling en profielbanden. “Slicks mogen wel, maar dan gaat de auto zich erg hoekig gedragen en zwaar sturen. Maak met die lichte achterkant vooral niet de fout dat je te hard een bocht in duikt, want dan schuift hij gewoon rechtdoor. Dat heb ik in de Tarzan weleens meegemaakt, met het stuur helemaal verdraaid, oncontroleerbaar.” Als dit niet meer het echte, pure racen is...





David Koh

“Na veertig keer wist ik het nog niet”



In 2020 begroet het NK 82-90 van de HARC een kleine invasie aan Mazda's MX-5, type NA, de eerste generatie. David Koh nam daar samen met Theo Plichta alvast een voorschot op door de koppelrace te rijden. “Elk met onze eigen auto, dat vonden we eigenlijk wel zo'n lekker idee om het circuit te leren kennen. Een pracht van een baan, hoor. Iedereen praat vooral over de Arie Luyendykbocht, maar daar rol je soepel doorheen met het gaspedaal op de bodem. Nee, dan de Hugenholtz. Nadat ik die veertig keer genomen had, wist ik nog steeds niet hoe ik hem het beste kon pakken. Zelfs Jaap van Lagen zei dat hij het best een dingetje vond om daar de ideale lijn te vinden. Ik ben nog maar even niet op de absolute limieten van mijn kunnen te gaan zitten, al eindigden we toch mooi als derde in de koppelrace, wat ons heel blij stemde. De wedstrijd zelf verliep geheel probleemloos, in tegenstelling tot ons vorige avontuur bij de HARC 250, toen mijn

differentieel sneuvelde. Dankzij het concept van de koppelrace kon ik toen verder met de MX-5 van Theo, maar door een rekenfoutje met de brandstofvoorraad haalde ik net de laatste ronde niet meer. Sowieso wel een kwaaltje van deze auto's, het sperdifferentieel, dat bij mij hooguit twee seizoenen heel blijft. Vorig jaar op Zolder lekte het olie op de uitlaat en sloegen de vlammen eraf. Kon ik dat ook weer van mijn bucket list af strepen, een keer in een brandende auto zitten.” Toch niet onfeilbaar, die Japanse kwaliteitsproducten.