

Hoe motor én coureur nóg harder gaan

Schaven aan seconden

Jankende motoren, knallende uitlaten en verbrand rubber. Op het motorcircuit moet je niet nadenken over het feit dat je 300 km/u rijdt, maar over de vraag: hoe kan ik nog sneller? Triv' volgde het spoor van de superbikes op de circuits van Valencia en Assen, en leerde alles over gummen, jagen en over de grens gaan.

Tekst Sander Koenen Foto's Paul Tolenaar en Sander Koenen

Op tv lijkt het zo eenvoudig: omhoog komen, terugschakelen, verzitten en aansnijden. Dat is hoe je als coureur een bocht neemt op het circuit. En dat is precies wat me vandaag voor geen meter lukt. Ik kom niet vooruit in de bochten. Moet dus angst-aan jagende snelheden rijden om de aansluiting niet te verliezen. 220, 230 kilometer per uur, dan vol in de ankers en alweer zo'n verrekte bocht waarna mijn voorganger in de verte verdwijnt. De boodschap is duidelijk: dit is mannenwerk en ik kom maar net om de hoek kijken.

Mijn eerste sessie op het TT circuit van Assen is een drama. Ge-

frustreerd zet ik na twintig minuten de geleende blauwgele Yamaha R6 in zijn klemmen. Met geen mogelijkheid kan ik deze machine bedwingen, terwijl het op tv toch zo eenvoudig lijkt...

"Je zit op die fiets alsof je een tourmotor rijdt," zegt Marcel van Nieuwenhuizen, voormalig Nederlands kampioen Superstock 600. Dat kan wel kloppen. Zelf rijdt ik een BMW 1150 RT. Dat is een slagschip, zelfs in de categorie tourmotoren. "Je moet met de bal van je voet op de voetsteunen staan. Niet als een baksteen in het midden blijven zitten, maar je steeds verplaatsen, de bocht in leunen." Was dat het? "Nee. De bocht ook van buiten naar binnen aansnijden en je kantelmoment veel later leggen. Je bent nu steeds te vroeg. Sneller optrekken uit de bocht, plat op je motor gaan liggen en vanaf nu alleen nog je voorrem gebruiken!"

GUMMEN EN JAGEN

Ik ben een tourrijder. Altijd geweest. Mijn allereerste kennismaking met de racerij is in maart dit jaar, in het Spaanse Valencia. Op

het circuit Ricardo Tormo trainen Europese Yamaha-rijders voor een dozijn competities die ik als leek maar moeilijk uit elkaar kan houden. Eenmaal opgenomen in de fascinerende wereld van de motorsport krijg ik het jargon snel

onder de knie. Coureurs willen gummen (rubber van hun banden op het circuit achterlaten), jagen (inlopen op hun voorganger) en zijn altijd op zoek naar de *ideale lijn*, de snelste route over het 4 kilometer lange circuit. "Het is heel simpel," zegt Marcel van Nieuwenhuizen, vlak nadat ik hem voor het eerst de hand heb geschud. "Niet nadenken over het feit dat je met bijna 300 km/u over het asfalt scheurt. Gewoon zo hard mogelijk rijden van start naar finish."

Marcel (19) rijdt samen met zijn broer Wesley (22) voor het Probikes racing team uit Nunspeet. Teambaas Chris Huffmeijer heeft de broers gecontracteerd voor het Open Nederlands Kampioenschap Superbikes, waarin ook mannen uitkomen als Arie Vos en

David Johnson. Het team is geboren uit hobbyisme en dat moet vooral zo blijven: "Andere teams kunnen coureurs heel erg *pushen*. Ik laat de jongens zelf uitvinden

wat ze wel en niet willen. Dan rijden ze tenminste omdat ze het leuk vinden." Ondanks of misschien juist dankzij deze strategie, willen de broers Van Nieuwen-

huizen alles uit zichzelf en hun motorfiets halen. Elke ronde sneller, elke bocht scherper en zo het liefst de concurrentie voorbij. De rijders gebruiken het Yamaha-

Omhoog komen, terugschakelen, verzitten en aansnijden: op tv ziet een bochtje nemen er vrij simpel uit. In de praktijk blijkt het vies tegen te vallen.

Racetaal

Flying lap: ronde die de coureur ongehinderd door anderen voluit kan rijden.

Highsider: valpartij waarbij de motorfiets omklapt en de coureur er overheen duikt.

Curvestones: roodwitte platen die de bochten op het circuit markeren.

Superbikes: klasse waarin motorfietsen flink worden aangepast voor optimale prestatie.

Superstock: klasse waarin gereden wordt met licht aangepaste fabrieksmotoren.

Triv' verslaggever en motorliefhebber Sander Koenen verlegt op het TT circuit in Assen z'n grenzen. Zijn eerste sessie: "een drama".



Voor de start wordt er rustig gekeu-
veld, maar na de start telt elke
tiende van een seconde.

trainingsweekend om zichzelf en hun motor in topvorm te krijgen voor het raceseizoen. Anders dan bij de Superstock, waar de jongste van de broers vorig jaar in reed, mag je bij de Superbikes zoveel

aan je motor sleutelen als je wilt. De trukendoos gaat dus open. Softwarematig kun je bepalen hoe hard de motorfiets moet remmen als je het gas los laat. En met één commando op de laptop wordt de benzine-injectie in de motor rijker of armer, afhankelijk van het ingestelde toerental. De ont-

stekingstijd, de luchttoevoer naar de motor: alles is regelbaar. “Je bent een uur of tien bezig om één fiets te *finetunen*”, vertelt Huffmeijer. “Reken voor de hardware, zoals banden, vering en remmen rustig een aantal avonden en weekends. En net als je denkt dat het perfect is, kom je op

nieuwe ideeën. Zo ben je de motor eigenlijk het hele seizoen aan het verbeteren.”

PIRELLI'S OF CONTI'S

De grote en kleine aanpassingen worden gedaan vanuit Pitbox 25, voor drie dagen het thuis van Pro-bikes in Valencia. Hoog op de

‘De motor kan het, maar het poppetje niet altijd

CRT Assen

Speciaal voor motorrijders zonder racelicentie zijn er circuit rijvaardigheidsstrainingen (CRT) op het TT circuit van Assen. Op CRT-dagen kan iedereen met een motorrijbewijs terecht, van onervaren tot amateur-coureur. Om eens te kijken hoe groot het gat is met mannen als Valentino Rossi en Nicky Hayden uit de MotoGP. Of om de rijvaardigheid bij te schaven voor de zomermaanden.

Meer informatie: www.crtholland.nl

agenda staan dit weekend de banden. Blijven het Pirelli's, of stapt het team over op Conti's (Continental). Circuit op, rondes maken, circuit af, banden wisselen, en opnieuw proberen. Elke ronde wordt gelogd. De coureurs geven feedback. Waar Marcel de ene band aan gort rijdt, is de ander juist te hard. Het luistert heel nauw. Tussen de bedrijven door bouwt Huffmeijer de *quick shift* in, waardoor schakelen minder tijd kost. Weer een halve seconde van de rondetijd af. Een groter tandwiel voor: wéér een seconde.

De broers maken kilometers, Huffmeijer en gelegheidsmoniteur Jan de Wit klokken de rondetijden. Bij elke finish hangen ze

met een rondetijdenbord over de betonnen muur langs de pitstraat. En bijna elke ronde gaat er een seconde af. Totdat de sessie wordt afgevlagd en 1:44:04 op het bord van Marcel staat. Zijn broer Wesley moet het vooralsnog doen met 1:47:06. Nog twee seconden schaven, dan zit hij in de slipstream van zijn broertje. Nog twee eraf en hij is er voorbij.

Met de afstelling van de motor gaat het goed. Nu de coureurs nog. Marcel zet zichzelf op scherp. “Uiteindelijk komt het toch aan op de rijder,” zegt hij. “De motor kan het wel, maar het poppetje niet altijd. Ook daar moet je dus aan sleutelen.” Punt voor punt ontleeft de nog jonge coureur het Spaanse circuit, op zoek naar verbeterpunten. Later remmen, de ene bocht harder doorlopen en na de andere sneller op het gas. “Sinds dit jaar rijd ik op de Yamaha R1, een 1000 cc motor. Die moet je sneller rechtop zetten dan een 600 cc, zodat je vlot kunt optrekken. Gebruik je het vermogen te veel als je nog in de bocht bent, dan schuif je onderuit. Ik moet dus oppassen dat ik niet te veel 600-stijl rijd.”

De geur van warm rubber maakt plaats voor die van schroeïend vlees. Huffmeijers vriendin Tania de Beuker is mee voor wat ze in



De slechtvalk haalt in duikvlucht 220 kilometer per uur, en dat zonder uitgekend benzine-injectiesysteem!

de racerij *hospitality* noemen. Ook wel de *entourage*, het natje en droogje zeg maar. Nooit een moment zonder koek en koffie, of in dit geval een barbecue met hamburgers en saté in de tent naast de teamtruck. Even gaan tactiek en motoronderdelen in de vriezer. Het doet bijna vakantieachtig aan...

GEKLETER IN DE GRINDBAK

Na een regenachtige eerste dag en een matige tweede, schijnt de zon volop tijdens de derde trainingsdag in Valencia. Dit is het typisch Spaanse weer waarvoor coureurs uit heel Europa hier naartoe komen. De Probikes-coureurs rijden elke minuut die ze kunnen. Een half uur in de baan en daarna – terwijl de 600 cc klasse traint – sleutelen aan de motor. In volle

vaart laat een van de luchtinlaten van Marcells motor los. Snel de pits in, vastzetten met *duct tape* en weer verder. Twee sessies later gaat een stuk van zijn kuip eraan. Andere kuip erop en weer vol gas verder. “Hiervoor zijn trainingsweekends bedoeld,” zegt teambaas Huffmeijer, terwijl links en rechts de Yamaha's jammeren in de pitboxen. “Op Assen krijgen

Vlagsignalen

Groene vlag: alles veilig

Gele vlag: algemeen gevaar, niet inhalen

Roodgele vlag: olie op de baan

Zwarte vlag: coureur moet het circuit verlaten

Rode vlag: einde wedstrijd, iedereen naar de pitstraat

Nog sneller? Tips voor de fijnproever

Een motor sneller maken kan op 1001 manieren. Van aanpassingen aan het motorblok en de luchtinlaat, tot betere uitlaten en een andere tandwielverhouding. Er zijn ook minder bekende aanpassingen.



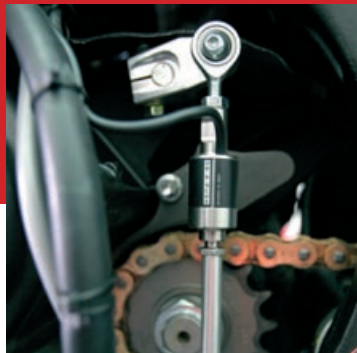
1. TRANSPONDER

Zonder transponder geen rondetijd. Dit kastje geeft een signaal af, dat wordt opgevangen door een ontvanger aan de rand van de pitstraat bij de finish. Elke rondetijd wordt gelogd.



2. BANDENWARMERS

Voor de race worden de banden ingepakt in bandenwarmers. Zo komen ze voor het rijden al op temperatuur. Zonder bandenwarmers kan het twee circuitronden duren voordat de banden de juiste temperatuur hebben bereikt.



3. QUICK SHIFT

Deze schakelaar is gemonteerd aan de voetversnellingspook van de motor. Als je de motor in een hogere versnelling zet, geeft het cilindertje een signaal door aan het elektrisch systeem. Een fractie van een seconde neemt de motor gas terug, zodat je kunt opschakelen zonder de gashendel dicht te draaien.

4. STUURDEMPER

Voor optimale grip op een circuit moet het stuur minder flexibel zijn. Daarvoor zorgt de stuurdemper. Coureurs sturen door hun lichaam te verplaatsen en de motor schuin te leggen. Bij een gewone wegmotor moet het stuur soepeler draaien voor meer wendbaarheid bij lagere snelheden.



5. DASHBOARD

Alle overbodige onderdelen worden van een racemotor verwijderd. Het contactslot bijvoorbeeld. En... de snelheidsmeter! Hoe hard je gaat is niet van belang, de rondetijd is wat telt. In plaats van de snelheid – die leidt alleen maar af – wordt de motortemperatuur aangegeven.

we bijna geen trainingstijd vanwege de geluidsnormen. Hier kunnen we in een paar dagen zeker vier à vijf uur racen.”

Op het scherpst wordt niet gereden. Toch komen twee coureurs tijdens het trainingsweekend ten val. Het geluid van de motoren die over het wegdek schrapen, gevolgd door gekletter in de grindbak, werken bij mij ont-nuchterend. Maar het team kijkt er niet van op. Valpartijen horen er nu eenmaal bij. Marcel: “Om te weten waar je grenzen liggen, moet je er eerst een paar keer overheen.” Zijn teambaas ziet het iets genuanceerder. Van de vier Europese wedstrijden die Marcel reed, vloog hij er bij drie van de baan. Bij een duurrit zelfs in de eerste ronde: “Dat is niet verstandig. Je kunt ook je grenzen verkennen zonder er overheen te gaan. Door ze elke keer een stukje op te rekken. Dan ga je een paar keer bijna van de baan in plaats van de grindbak in.”

DANSENDE MOTOR

Ik sta met een geleende Yamaha R6 aan het begin van de pitstraat in Assen. Heel even denk ik terug aan die kletterende grindbak in Spanje. Dan trek ik de gashendel open. De toerenteller schiet *split second* naar 12.000 toeren. Brute kracht onder mijn kont en een circuit van ruim 4,5 kilometer onder mijn voeten. Na de eerste sessie – baksteenstijl – zin ik op wraak voor de volgende. Ik wil niet nóg eens door het spreekwoordelijke stof, terwijl de andere recreatierijders me links en rechts voorbij schieten – ongetwijfeld lachend van achter hun vizier.

De groene vlag: we zijn weg. De tips van Marcel maken me sneller.

Eén commando op de laptop en de benzine-injectie wordt aangepast



Ik beweeg op mijn fiets en hang in de bochten, knietje bijna aan de grond. Alle handelingen – omhoog komen, remmen, terugschakelen – vóór de bocht afgerond. Dan de Haarbocht in kantelen, aansnijden en.. genieten maar! Veel meer grip, veel meer snelheid. Het voelt alsof de motor onder mij door danst, terwijl ik er losjes boven blijf hangen. Ik sluit aan bij de groep. Nu niet overmoedig worden. Mijn rondjes zijn scherper, maar ik maak nog veel stuur- en schakelfouten. Te laat remmen, terugschakelen naar zijn één in plaats van twee. Het achterwiel geeft een siddering voor de Madijkbocht. Voordat ik al die kleine foutjes heb bijgeschaafd, ben ik minstens veertien circuitdagen verder. Vanuit mijn ooghoek zie ik een marshall met de rode vlag wapperen. Op driekwart is de sessie plotseling voorbij. Twee tellen

Zo moet het: plat op de motor liggen en flink in de bocht hangen.

Een motor is nooit ‘af’. “Reken voor de hardware, zoals banden, vering en remmen rustig een aantal avonden en weekends,” zegt teambaas Chris Huffmeijer.



later weet ik waarom. Voor mij, halverwege de lange linkse Strubbenbocht, ligt een coureur op het asfalt. Dertig meter verderop

steekt zijn Suzuki Hayabusa, volgens het Guinness recordboek de snelste productiemotor ter wereld, half uit de grindbak. Nu niet overmoedig worden...



VOL OP DE VEENSLANG

Drie dagen na mijn eerste rondjes op het asfalt van Assen zijn de échte coureurs aan de beurt. Veertig mannen staan aan de start van de ONK

Andy Green en de Thrust-SSC: de snelste auto ter wereld.

5 Snelheidsrecords

- 1 De snelste man op aarde is Asafa Powell. De Jamaicaan liep op 14 juni 2005 honderd meter in 9,77 seconden.
- 2 Het snelste voertuig is de ruimtesonde Ulysses, gelanceerd in 1990. Het vliegt rond de aarde met 46 kilometer per seconde.
- 3 De X43A is het snelste vliegtuig ter wereld. Het haalt 8000 kilometer per uur.
- 4 De snelste vlieger zonder motoren is de slechtvalk. De roofvogel haalt in duikvlucht 220 kilometer per uur.
- 5 De Brit Andy Green heeft het snelheidsrecord op land in handen. Hij reed in 1997 met 1128 km/u door de woestijn van Nevada.

Bron: www.planet.nl/planet/show/id=74127/contentid=146290/sc=650954

“Geld is belangrijker dan talent”

In 2005 werd hij Nederlands Kampioen in de Superstock 600. Na een teleurstellend Europees avontuur in 2006 rijdt Marcel van Nieuwenhuizen dit jaar samen met zijn broer Wesley voor het Probikes Racing Team in de ONK Superbikes.

Hoe verbeter jij je prestaties op het circuit?

“Gewoon veel naar anderen kijken. Bijvoorbeeld naar drievoudig Nederlands Kampioen Jan Hanson. Kijken waar zijn rempunt zit. Eén, twee, drie keer schoot ik rechtdoor, maar de vierde keer had ik hem. Weet je wat het is? Als hun motor veel harder gaat, dan moet mijn motor dat ook kunnen. Ga ik langzamer, dan ligt het dus aan mij.”

Wat heb je nodig voor succes in de racerij: talent of geld?

“Je kunt pas iets met talent als je geld hebt. Geld is belangrijker, want met geld kun je veel trainen. Zo’n jongen als David Johnson rijdt het seizoen in Nederland en vliegt dan naar Australië om daar verder te gaan. Dan heb je het hele jaar training.”

Je bent negentien jaar. Hoe reageert je omgeving op je racepassie?

“Veel mensen gunnen het je niet. Heb je hem ook weer, zeggen ze, als je in de krant staat of een wedstrijd wint. De motorclub in ons dorp Hierden doet er niets aan. Ik heb wel een club van vijftig. Dat zijn fans die vijftig euro inleggen als sponsoring voor onkosten.”

Waar zien we jou rijden over een jaar of vijf?

“Voorlopig moet ik het eerst waarmaken in de ONK Superbikes. Daarna wil ik heel graag door naar de Superstock 1000 FIM Cup, waarin Johnson een directe concurrent zou zijn. De FIM is een opstapklasse naar het WK Superbikes of Supersport. Maar zover vooruit wil ik eigenlijk nog niet kijken. Eerst een goed resultaat neerzetten op het ONK.”



Paul Tolenaar

Superbike openingswedstrijd. Marcel en Wesley starten respectievelijk als 28e en 18e: ze reden een teleurstellende kwalificatie. De wedstrijd is er niet minder om. Marcel jaagt steeds dichterbij zijn broer toe, tot er nog één coureur tussen zit. Veel feller dan tijdens de training scheren de rijders door de lange rechte Ossenbroeken, langzaam door de haarspeld van Strubben om dan het gas vol open te trekken op de Veenslang, het lange rechte stuk van het circuit in Assen. De hele race gaat het goed, tot de laatste ronde. Terwijl Wesley als 17e over de finish komt, verschakelt Marcel zich

over de rechts-links-rechts combinatie die Geert Timmer heet. Samen met een andere coureur vliegt hij de grindbak in. De laatste ronde, de laatste bocht. Toch het geluid van kletterend grind. Tja, als je nooit over je grenzen gaat, leer je ze ook niet kennen...

De rode vlag. Einde wedstrijd, dus allemaal naar de pitsstraat.

Meer info

www.probikes.nl/index.php?id=29
Site van het Probikes racing team.

www.racesport.nl
Dé site voor raceminnend Nederland.

www.rtimotorsport.nl
Voor het laatste motornieuws.