

Met 800 KM/ U over het zout

TUSSEN DE COUREURS VAN DE BONNEVILLE SPEED WEEK



De ingrediënten: een enorme, afgelegen zoutvlakte, een flinke hoeveelheid gepimpte voertuigen en een groot aantal fanatieke snelheidsmaniakken. Het resultaat: de jaarlijkse Bonneville Speed Week. KIJK was bij de editie van 2013.

TEKST EN FOTO'S: SANDER KOENEN

Drie rijen dik staan de adrenalinejunkies en de recordjagers geparkeerd langs de 4 kilometer lange pitstraat op de zoutvlakte ten westen van Salt Lake City. De één met blitse logo's, een vrachtwagen en vijf technuten, de ander solo, met vier steeksleutels op een blauw zeiltje onder een grote parasol. Nieuw-Zeelander Steve Davies, 'Kiwi Steve', rijdt er met zijn pick-uptruck langs. "Het begint met zoutkoorts, maar als je hier een paar keer hebt gereden, wordt het een levensstijl", zegt hij. "Kalenders in deze regio lopen letterlijk van augustus tot augustus. De Bonneville Speed Week, daar leven de mensen voor." Zelf kreeg hij zoutkoorts in 1997, toen hij zich afvroeg hoe hard zijn zelfgebouwde roadster zou kunnen rijden. Hij haalde 274 kilometer per uur. "Het geeft een enorme kick. Jij, je wagen, het zout en verder niets. Ik heb nooit parachute gesprongen, maar ik kan me voorstellen dat dit ongeveer hetzelfde voelt."

Yi-haaa!

Lane speed racing bestaat al duizenden jaren. Kwestie van twee ego's en een flinke dosis testosteron. De strijdwagens in Rome, wie is het snelst? Twee cowboys in het Wilde Westen, yi-haaa! "Onze menselijke natuur is voorgeprogrammeerd om de competitie aan te gaan", gelooft Kiwi Steve. "Er is geen instinct basaler dan het beste uit jezelf willen halen en nét iets sneller te willen zijn dan alle anderen."



Bonneville ligt op ruim 2100 meter hoogte. Voordeel: de dunne lucht zorgt voor minder weerstand. Nadeel: je moet de motor voorzien van een turbo om het verlies aan pk's te compenseren.

Omdat in Bonneville duizelingwekkend hoge snelheden worden gehaald, rijden coureurs niet tegen elkaar, maar tegen de klok. De wedstrijdbaan is 30 meter breed en 15 kilometer lang, met om de mijl een setje rode vlaggen en tijdmeting. Wie in zijn klasse over twee runs gemiddeld het snelste rijdt, mag zich recordhouder noemen. Duizenden records zijn te vergeven, van brommers en dieseltrucks tot zelfgebouwde *lakesters*, elektrische voertuigen en vintage motoren. Toch blijven de belangrijkste records de absoluut snelste vierwielers in twee categorieën: turbine aangedreven (Turbinator, 688,53 kilometer per uur) en zuigermotor aangedreven (Speed-O-Motive, 659,81 kilometer per uur).

Serious badness

Hoe anders was het in de jaren vijftig, toen de wedstrijd bestond uit auto's in drie categorieën, met voor elke categorie een handvol variaties om recht te doen aan het verschil in cilinderinhoud. "In die tijd paste het regelboek nog op een A4-tje", zegt Skip Hedrich, de 78-jarige Bonneville-veteraan die hier al sinds 1951 komt. "Ik was zestien en bouwde zelf een *roadster* met geld van mijn krantenwijk. De body kwam uit 1929, het chassis was drie jaar jonger en de rest van de onderdelen schooide ik bij elkaar op de autosloop in Pasadena. Dat eerste jaar reed ik 212 kilometer per uur." Dit jaar hoopt Hedrich met *streamliner* The American Eagle ruim 643 kilometer per uur te

rijden, bijna 100 kilometer harder dan zijn persoonlijk record. Angst kent hij niet, zelfs niet na een akkefietje met de remparachute een paar jaar geleden: "Ik reed 508 kilometer per uur toen de *chute* niet uitklapte. Aan het eind van de baan sloegen opstaande zoutranden kapot tegen mijn wagen. *Serious badness* was het; ik kwam met een rokende cockpit op de 11 mijlmarkering tot stilstand in de modder. Dit jaar gaat het anders, dat weet ik zeker. Maar het blijft opletten als je elke 2 seconden drie voetbalvelden aflegt en maximaal 6 graden kunt bijsturen."

Remmen met een parachute

Een van Hedrichs concurrenten jankt over de langste wedstrijd-baan voorbij. Aan de start klonk Speed Demon nog vriendelijk, maar bij de derde mijl produceert het futuristisch ogende voertuig een oorverdovend geknetter dat zijn naam waardig is. Twee F-16-vliegers van de Amerikaanse luchtmacht zijn 'toevallig' voor een



De Bonneville Speed Week is een georganiseerde chaos. Vijfhonderd coureurs, een paar duizend man crew en honderden toeschouwers verzamelen zich op de zoutvlakte. Niemand laat iets achter; wat blijft zijn het zout en de records.

oefening in de buurt. Ze vliegen aan weerskanten met het rood-witte gevaarte mee en schieten aan het eind van de baan recht omhoog de hemel in. Speed Demon lanceert zijn remparachute. Remmen op de motor

'We smokkelden de brommeronderdelen in acht tassen het land in. Hier zetten we hem in elkaar'

maakt het uitlezen van gegevens lastig, dus dat doen de teams liever niet. Gewoon remmen is verboden, omdat het de gladde zoutbaan binnen *no time* zou beschadigen. In de toren tussen wedstrijd-baan 1 en 2 noteert chef tijdmeting Ruth Maclean, achttien jaar jong en zelf ook coureur, een snelheid van 701,674 kilometer per uur over de vijfde mijl van de baan. Maar de topsnelheid bij het laatste meetpunt was 720,986. Met ande-



Remmen is verboden op Bonneville. De weerstand die dat met zich meebrengt zou het zout binnen *no time* kapot scheuren. Elke auto heeft daarom een remparachute.

HARD, HARDER, HARDST

Als *rookie* coureur in Bonneville (spreek uit: bon-nuh-vil) moet je volgens instructeur Nathan Stewart één ding goed in je oren knopen: het 248 pagina's tellende boekje met regels en records. Want de baan mag dan lang en breed zijn, met alleen een paar vlaggen als referentie ligt een ongeluk altijd op de loer. Stewart: "Coureurs worden getoetst. Waar zit de dodemansknop? Hoe werkt een noodontsnapping? En aan welke kant verlaat je de baan? Links betekent: alles oké, rechts: ik heb een probleem." Naast het regelboekje zijn er verschillende rijbewijzen die je als *rookie* moet halen. Ze lopen van het C-rijbewijs (150-175 mijl per uur) tot AA (250-300 mijl per uur) en uiteindelijk de *unlimited* categorie voor voertuigen sneller dan 300 mijl per uur. Wie het schopt tot het A-rijbewijs wordt automatisch lid van de '200 Mile Per Hour Club', een elitegroep die werd opgericht in 1954 en nu 757 leden telt.

re woorden: er is ruimte voor verbetering. Team Speed Demon is de rest van de dag in de provisorische pitbox te vinden om de motorafstelling nog verder te verfijnen. Morgenochtend wordt de tweede run gereden en het gemiddelde telt.

allereerste. Frank Figuls: "We verdeelden de onderdelen van een brommer als smokkelwaar over acht tassen en checkten die in op het vliegveld. Anders dan die tassen en een tandenborstel konden we niets meenemen. Hier hebben we de brommer in drie uur in elkaar gezet. Dat vinden wij de geest van Bonneville: vroeger kwamen mensen aanrijden uit hun werk, plakten de koplamp af en demonteerden de knipperlichten. Daarna waren ze klaar om te starten." Ze beschouwen zichzelf niet als *underdog*, zegt Gilles Pujol: "Onderling hebben de teams veel respect voor elkaar. Die eerste keer kwamen mensen met een wagen van miljoenen dollars die 720 kilometer per uur ging naar ons toe om te vragen hoe wij 112 kilometer per uur konden rijden met een 50cc-brommer. Zij wisten dat beide prestaties even moeilijk te behalen zijn." ▶



Deelname aan de Speed Week kost 450 dollar. Je mag zo vaak rijden als je wilt en kunt. Recordpogingen worden 's ochtends verreden. Het zout is dan nog een beetje vochtig van de nacht.



De motoren van de l' Ecole de la performance uit Nogaro, Frankrijk zijn bijna zo oud als de Speed Week zelf. In 1912 werd voor het eerst op de zoutvlakte geracet. De Bonneville Speed Week bestaat nu 65 jaar.

Tandwielen van cirkelzagen

De geest van Bonneville, zoals Figuls het noemt, is te zien in de filmbiografie *The World's Fastest Indian* (2005) over het leven van de Nieuw-Zeelander Burt Munro. Teamchef Doug Macmillan, zelf ook een 'Kiwi' en de derde generatie van een ware racefamilie - vind de film een beetje geromantiseerd, maar het karakter van Munro, gespeeld door Anthony Hopkins, heel nauwkeurig neergezet. "Hij maakte zijn eigen zuigers in een schuurtje achter het huis. Zo doen wij dat allemaal in Nieuw-Zeeland. Ik kon geen koppeling vinden die voldeed aan de eisen van mijn auto, dus heb ik verschillende maten cirkelzagen gekocht bij de

bouwmarkt en die bijgeslepen om er tandwielen van te maken. Dat is Bonneville: uitzonderlijke dingen doen met doodgewone spullen." Op dit moment bouwt team Macmillan een streamliner die de magische grens van 500 mijl per uur (804,672 kilometer per uur) moet doorbreken. Maar de eerste deelname was met een doodnormaal Honda CRX 'boodschappenkarretje' uit 1990. Met een beetje geduld en veel slimmigheid wist Macmillan uit een twee liter motor 750 pk en ruim 392 kilometer per uur te persen.

Infrarood lichtstraal

Wie de zelfbouw echt tot hoge kunst wil verheffen, moet volgens James Rice uit Zuid-Californië



Van vintage en belly tank lakester tot turbine aangedreven streamliner. Wat je kunt verzinnen met je fantasie, zie je racen op Bonneville. De auto's rijden op van alles, maar de snelle jongens gebruiken alcohol of lachgas (nitrox).

meedoen in de categorie *belly tank lakester*. Auto's in deze klasse hebben als basis de brandstoftank van vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog, zoals de P51 Mustang of P38 Lightning. De tanks hebben een groot voordeel: ze zijn zo aerodynamisch als maar kan, want in de vliegtuigindustrie draait alles om de stroomlijn.

Rice zette met zijn *belly tank* vorig jaar een persoonlijk record van 328,306 kilometer per uur, waarmee hij kon toetreden tot de fameuze 200 MPH club (zie 'Hard, harder, hardst', pagina 89). Dit jaar rijdt hij niet, omdat hij verantwoordelijk is voor de apparatuur waarmee de tijd wordt gemeten. Bij elke mijlmarkering staat een zender langs de baan die een infrarood lichtstraal naar een ontvanger aan de overkant stuurt. De straal is gepulseerd, zodat hij makkelijk te onderscheiden is van zonlicht. Zodra een coureur tussen de paaltjes door rijdt, wordt de lichtstraal onderbroken en registreert de computer dat er een voertuig voor-

bijschiet. Afstand en tijd tussen twee markeringen leiden tot een gemiddelde snelheid en mogelijk een nieuw record.

Luchtspiegeling

Miriam Macmillan, de vrouw van Doug en voorzitter van raceorganisatie Bonneville Nationals Inc.,

bijschiet. Afstand en tijd tussen twee markeringen leiden tot een gemiddelde snelheid en mogelijk een nieuw record. Derde versnelling, nu gaat ze het zeker halen", zegt Macmillan lachend. "Madeline wordt gecoacht door de besten en gaat hier over een paar jaar heel, heel hard rijden." Vijf mijl verderop draait de jonge coureur linksaf van de baan, het teken dat met haar en de auto alles goed is. Op de klok-

'De zoutvlakte van Bonneville is zo plat dat je zelfs de kromming van de aarde kunt zien'

staat haaks op de startlijn, ogen geknepen, oren gespist. Ze luistert of Madeline Carlson, net twee weken zestien jaar en nu al volwaardig lid van de Bonneville-familie, haar auto in de volgende versnelling krijgt. De toerenteller moet diep in het rood zitten, want de motor krijst het uit. Met een knal zakt de toon een paar octaven. "Het is haar gelukt!

ken prijkt 252,667 kilometer per uur. Daarmee heeft ze haar C-rijbewijs voor *rookies* gehaald. Achter de startlijn staat een man op een vintage motorfiets in de brandende zon te wachten tot Ruth Maclean de baan vrijgeeft vanuit de verkeerstoren. Achter hem een motor met zijspan, daarachter een gepimpte Volkswagen Golf, een knalrode *hot rod* en een

RED HET ZOUT!

'Save The Salt' staat op het kraampje van Bonneville-veteraan Larry Volk. Hij is geboren en getogen in de regio, heeft het zout in zijn bloed en maakt zich grote zorgen: "Toen ik hier kwam in de zestiger jaren was het zout meer dan een halve meter dik en waren de racebanen geen 9 maar 14 mijl lang. Nu komt de modder er op veel plaatsen doorheen." De laatste decennia verandert de zoutvlakte van een keiharde en spiegelgladde ondergrond in een kwetsbaar gebied dat hooguit nog vijftig jaar mee kan. De oorzaak is een fabriek een paar kilometer verderop die potas uit het veld haalt voor de productie van bommen, kunstmest en stroozout. Nee, een nationaal park moet de overheid van Bonneville niet maken, vindt Volk: "Dan krijg je van die weirdo's die een krekeltje willen beschermen waardoor wij niet meer kunnen racen." Maar het terugpompen van pekkel naar de vlakke zou volgens hem een wettelijke verplichting moeten worden. "Pekel is voor de fabriek een bijproduct. Als je daar maar genoeg van terugpompt in het meer langs de zoutvlakte, doet moeder natuur de rest en blijft onze racebaan behouden."

streamliner, hongerig naar een record. Allemaal rijden ze straks kaarsrecht richting Floating Island, de berg aan het eind van de zoutvlakte die lijkt te zweven door een luchtspiegeling. "Bonneville is zo plat dat je de kromming van de aarde kunt zien wanneer voertuigen achter de horizon verdwijnen", zegt Kiwi Steve, terwijl hij een stapje achteruit doet en Turbinator II alle ruimte geeft. Net als de familie Macmillan heeft het gevaarte als doel om 500 mijl per uur te rijden, maar dan aangedreven door een helikopterturbine. Veteraan Skip Hedrich weet ongeveer hoe de coureur zich nu voelt: "Als de cockpitkap dichtgaat, verandert de wereld. Op dat moment komt het allemaal aan op jezelf. De official geeft het startsein, je haren gaan recht overeind. Het is moeilijk in woorden te beschrijven. Het is... alsof je heel even in de hemel bent." ◀

Een filmpje van de Speed Week en links naar meer informatie vind je op www.kijkmagazine.nl/artikel/speedweek

Sander Koenen is wetenschapsjournalist en fotograaf. Voor dit artikel bezocht hij de 65ste editie van de Bonneville Speed Week en sprak daar onder andere met coureurs Steve Davies, Frank Figuls, Skip Hedrich, Doug en Miriam Macmillan en Gilles Pujol.