TOP FUEL HARLEY

GERT-JAN LASEUR

By Gert-Jan Laseur (intro. Broz) – Photos: Gert-Jan Laseur, Broz, DR

Gert-Jan Laseur is one of the very good drivers of the FIM championship. I saw him several times in Germany at Hockenheim and in England at Santa Pod. Very busy with his Harley garage, which is always full, he works very hard to be able to participate in the various championships that can be registered on the European calendar. Not stingy at all in advice, in help to the other riders, he is very appreciated by the French when they move on the circuits outside France.

Gert-Jan Laseur est un des très bons pilotes du championnat FIM. Je l'ai vu à plusieurs reprises, que ce soit à Hockenheim en Allemagne ou en Angleterre à Santa Pod. Très occupé par son garage Harley qui ne désemplit pas, il travaille dur afin de pouvoir participer aux divers championnats inscrits au calendrier européen. Pas avare du tout en conseils, en aide aux autres pilotes, il est très apprécié des Français lorsque ces derniers se déplacent sur les circuits extérieurs à l'Hexagone.

My name is Gert-Jan Laseur. I was born in 1968. I was always interested in motorcycles, especially Harley-Davidsons. My father in law lived in the US, this is how I got my first two Harleys. I thought when I sell one, I have the other for less money. From two I went to five, and so on. In 1992, I opened my shop and specialized in Harleys. From then I never wrenched on a different brand.

I didn't really like selling, I was more like a grease monk and got more pleasure in wrenching. I liked building bikes, engines. The bigger, the more fun. Zodiac started in the 90s the Zodiac Horsepower Shootouts, which ment you had to prove how much horsepower your bike had. And there were big money prices. I had my own dyno and I was building engines. We won a couple of times or second and I kept building bigger and faster engines. First a 80 ci Evo with 100 HP on the wheel, then a Sputhe 1720 with 124 HP, and 1900 with over 180 HP.

I also started to go to the dragraces in the Netherlands, in 1996. The first race I entered, I won. I Was Club champion in 1997, 1998 and 1999. Meanwhile my dad and I built a new bike and till 2005 I won a lot on my bike. It was one of the first 9 second bike with a street tire in Europe and it gave me a lot of wins. I sold it in 2005. Now my bike is still dominant in the French competition. In 2006, I took some rest and bought an ex-Tom Bradford pro-stock bike with a 160 ci 45 degree engine. I drove my first European Top Gas championship in 2007 and became European Champion as a rookie. The bike went 8.1 all the time. Not the fastest at that moment, but very consistent. I sold the bike at the end of the season because I wanted to step up to a higher level, then Super Twin Top Gas. I've seen Pro Stock Bike in Hockenheim and I knew right away, those guys meant business and I wanted to compete there. From the money I got for the Top Gas bike and some sponsorship deals, I bought a brand new G2 Buell engine from S&S / Star Racing. A year later I ordered a Kosman chassis and built the bike. And it was fast. I went into the grass field with a 7.34 and it was so much faster !

AN ELEPHANT ON STEROIDS

In 2010 I started with the FIM European series and traveled through Europe to do the races. It was hard. I had to lose a lot of weight and had to learn to adjust the bike and make perfect passes. And the competition was very high. I went a couple a times to the US to learn. I learned lots from George Bryce and Starracing and every year I went a couple of hundreds faster. In 2010 I was 7th, 2011 10th, in 2012 and 2013 6th and 14th and 2015 I was second. Finally it all came together in 2016 and I became European Champion Pro Stock Bike with a career best of 7.067 with 302 km. In 2014 I was invited by Starracing and raced Angelle Sempey's bike in Pomona. That was also one of the highlights of my racing! I couldn't qualify but rode a 7.11 and missed the race on one spot. I sold the G2 Pro Stock Buell to Charly Abraham and bought myself a Supertwin on nitro. I always said I would not buy or build one but I couldn't resist. Riding a Top Fuel Harley is like sitting on an elephant on steroids. It has nothing to do with all I've done before and for me I found it very hard to drive. Technically we have it under control but the driving is another thing. Step by step it went better, but unfortunately Covid stopped my learning process – well, I know it can be a lot worse for people!! Me and my team we changed a lot to the chassis of the bike and have high expectations to go faster in the future. My best so far is a 6.723 with 321. And I promise it will get better !

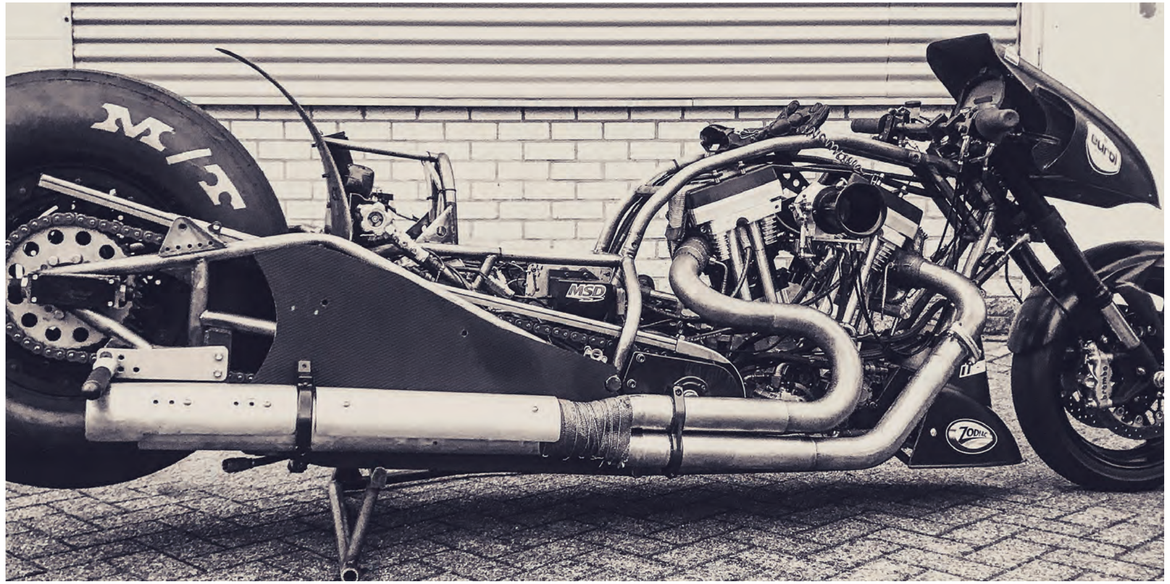
Mon nom est Gert-Jan Laseur. Je suis né en 1968. J'ai toujours été intéressé par les motos, surtout les Harley-Davidson. Mon beau-père vivait aux États-Unis, c'est ainsi que j'ai eu mes deux premières Harley. Je pensais que si je vendais l'une, j'aurais l'autre pour moins cher. De deux, je suis passé à cinq et ainsi de suite. En 1992, j'ai ouvert mon atelier et me suis spécialisé dans les Harley. Depuis je n'ai jamais travaillé sur une autre marque.

Je n'aimais pas la vente, j'étais bien plus intéressé par la mécanique, surtout des moteurs performants. Plus c'est gros, plus c'est amusant. Dans les années 90, Zodiac a commencé à organiser les Zodiac Horse Power Shootouts où vous deviez prouver la puissance annoncée de votre moto. Les récompenses étaient substantielles. J'avais mon propre banc d'essai et je construisais des moteurs. On a gagné plusieurs fois ou terminé deuxième et j'ai continué à construire des moteurs plus puissants. D'abord un 1340 Evo avec 100 ch à la roue, puis un Sputhe 1720 avec 124 ch, et 1900 avec plus de 180 ch. En 1996 j'ai commencé à participer à des courses de dragster aux Pays-Bas. J'ai gagné la première à laquelle j'ai participé. J'ai été champion du club en 1997, 1998 et 1999. Pendant ce temps, mon père et moi avons construit une nouvelle moto avec laquelle j'ai gagné beaucoup de courses jusqu'en 2005. C'était l'une des premières dans les 9 secondes avec un pneu de route en Europe. Je l'ai vendue en 2005. Maintenant, elle domine toujours dans les compétitions françaises, aux mains de Jo Dalla Vecchia. En 2006 j'ai acheté l'ancien pro-stock de Tom Bradford équipé d'un moteur 160 ci à 45 degrés, ma première moto avec wheely bar. J'ai participé à mon premier championnat européen Top Gas en 2007 et je suis devenu champion d'Europe en tant que rookie. La moto tournait à 8.1 tout le temps. Ce n'était pas la plus rapide à ce moment-là, mais elle était très régulière. J'ai vendu la moto à la fin de la saison parce que je voulais passer au niveau supérieur, les Super Twin Top Gas. J'ai vu les Pro-Stock Bike à Hockenheim et j'ai tout de suite su que je voulais y participer. Avec l'argent de la moto Top Gas et quelques contrats de sponsoring, j'ai acheté un moteur Buell G2 de S&S/Starracing. Un an plus tard, j'ai commandé un châssis Kosman et j'ai construit la moto. Et elle était rapide. J'ai fini hors piste avec un 7.34 et c'était tellement plus rapide !

UN ÉLÉPHANT SOUS STÉROÏDES

En 2010, j'ai commencé la série européenne FIM et j'ai voyagé dans toute l'Europe pour courir. C'était difficile. J'ai dû perdre beaucoup de poids, apprendre à régler la moto et à faire des passes parfaites. La concurrence était très forte. Je suis allé plusieurs fois aux États-Unis pour apprendre avec George Bryce et Starracing et chaque année, j'ai progressé de quelques centièmes. En 2010, je finis 7e, en 2011, 10e, en 2012 et 2013, 6e et 14e, et en 2015 j'étais 2e. Finalement, en 2016 je suis devenu champion d'Europe Pro-Stock Bike avec un record de 7,067 avec 302 km. En 2014, j'ai été invité par Starracing et j'ai couru sur la moto d'Angelle Sempey à Pomona. Ce fut également l'un des moments forts de ma course! Je n'ai pas pu me qualifier mais j'ai roulé en 7,11. J'ai manqué la course d'un point. J'ai vendu la Buell G2 Pro-Stock à Charly Abraham et je me suis acheté un Supertwin fonctionnant à la nitro. J'ai toujours dit que je n'en achèterais ou n'en construirais pas, mais je n'ai pas pu résister.

Conduire une Harley Top Fuel, c'est comme s'asseoir sur un éléphant sous stéroïdes. Ça n'a rien à voir avec tout ce que j'ai piloté avant. La technique est sous contrôle mais la conduite est vraiment dure. Petit à petit, ça s'est amélioré mais malheureusement, le Covid a tout stoppé. Ce n'est que partie remise car cette pandémie est pire pour les gens qui peuvent être touchés ! Moi et mon équipe avons beaucoup changé le châssis de la moto et nous avons de grandes espoirs d'aller plus vite à l'avenir. Mon meilleur résultat jusqu'à présent est un 6.723 avec 321 km/h. Et je promets que ça va s'améliorer !



SPECIFICATIONS

V-twin 196 ci
Power rating: approx. 1 000 hp
Bore x stroke: 5" x 5"
2 speed gearbox
Fuel nitromethane (usual values: about 90% nitro and 10% methanol)

Bicylindres en V 196 ci
(un peu plus de 3 200 cm³)
Puissance: environ 1 000 ch
Alésage x course: 5" x 5"
Boîte 2 vitesses
Carburant: nitrométhane (valeurs habituelles: environ 90% de nitro et 10% de méthanol)