



Race Report van Gert-Jan Laseur

Europees kampioen Super Twin Top Gas 2007

Mijn motorfiets is een Pro-Stock Buell uit 2001 van NHRA rijder Tom Bradford. Ik heb deze in 2006 vierdehands gekocht in Amerika met een kapotte motor. Samen met Tom's monteur Rob Schopf hebben we het blok weer in elkaar gezet. Het motorblok is een 160 c.i. (2600 cc) S&S Pro-Stock Sportster blok met een 4,8" boring. De blokhoek is 45 graden. De nokken-assen zijn van S&S, net als de cilinders en cilinderkoppen. De hele kleppentrein komt uit een V8 racewagen en zijn van Jesel. De motor ademt door 2 S&S Super D carburateurs. Het S&S Pro-Stock carter is behoorlijk gemodificeerd en het versnellingsbak gedeelte (Sportster!) is er af gefreesd. De versnellingsbak is een 5-speed van Zippers/R&D. De koppeling is een Bandit met een Multi-stage lock-up. De onsteking is een Dyna 4000 pro en het frame is van Chroom Molybdeen en heeft een korte wielbasis. Voorvork en wielen zijn van PMFR. Al het plaatwerk is carbonfiber, met dank aan Bart Salentijn, die alles prachtig gerepareerd heeft.

In 2006 heb ik twee oefenwedstrijden gereden. Dit viel best tegen. Eerst ben ik naar Vandel in Zweden geweest. Vandel is een mooie brede baan en 400 meter lang. De beste tijd daar was een 8.90 en dit is niet echt goed. Ik had problemen met een slijpende koppeling en een kapotte versnellingsbak. Dit komt omdat je met dit type bak niet van het gas mag gaan en dit is wel gebeurd. Hetzelfde verhaal in Hockenheim, waar we maar twee runs konden rijden met als beste tijd weer een 8,90. Maar, let wel, de motor ging hard van zijn plek met een topsnelheid richting de 250 km/u. Afgelopen winter heb ik de versnellingsbak veranderd van een semi-automaat in een 'gewone' versnellingsbak. Ook de Bandit droge koppeling met 10 platen en MTC Multi-Stage Lock-up heb ik opnieuw afgesteld. Duidelijk is nu ook hoe belangrijk het

is om een datalogger te hebben. Deze meet het toerental van de koppeling en het achterwiel. Nu weet je dus de koppelingsslip, die de computer uitrekenet. Ook meet de computer de uitlaatgastemperatuur, de accuspanning, het aantal G waarmee hij vooruit gaat, enz. Wat je eigenlijk wilt is zoveel mogelijk G! De datalogger heeft veel tijd gekost, maar werkt bij het proefdraaien goed. Ook heeft Frans de Weerdt het saai blauw/wit van de body vervangen door prachtige vlammen.

Euroserie Super Twin Top Gas 2007

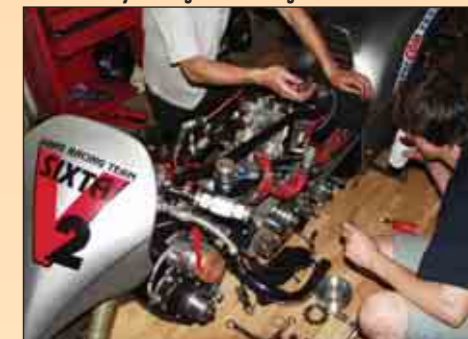
Bij het proefdraaien vlak voor de eerste wedstrijd in 2007 heb ik toch de nodige problemen met het motorblok gehad. De voorste cilinder had een kromme uitlaatklep en ook waren er ijzerdeeltjes door de motor gegaan. Ik heb de motor moeten demonteren en



Al jaren rijd ik alle wedstrijden af met Joram de Graaf, crewchief en monteur



'Good Old' Herman Jolink op zijn Ducatie Twin met meer dan 30 jaar dragrace ervaring



De Tjech Roman Sixta, blies dit jaar keer zijn geblazen Honda VTR op



Italiaan Gilliberto in actie. Momenteel recordhouder in de Top Gas Serie met een 7,89



Close-up van de indrukwekkende motor van Harrie van Schie, voorheen van Job Heeze



Voor het eerst op de ex-Bradford Buell in Hockenheim 2006 met een slijpende koppeling en een kapotte derde versnelling

schoongemaakt. Verder heb ik de klepveren moeten vervangen en uiteraard een nieuwe uitlaatklep. De kruk was nog mooi in lijn en ook de zuigers zagen er goed uit. Verder heb ik een nieuwe afdichting gemaakt voor de carbonfiber klepdeksels.

Race 1 Malmö, Zweden 18-20 mei

De eerste wedstrijd in de Euroserie Super Twin Top Gas was op Malmö Zweden. De baan in Malmö is echt

prachtig (200 m). Vrijdagavond mochten we rijden tot 21.00. Na een half jaartje niet gereden te hebben en ruim 800 km achter de rug, wel effe heftig, zo'n eerste run... Deze verliep niet helemaal zoals het zou moeten, maar de tweede run reed ik een 5.490, wat een nieuw persoonlijk record voor me was en goed voor de derde trainingsplaats! Zaterdag regende het, maar gelukkig klaarde het in de loop van de dag op. De start was echt indrukwekkend snel

en mijn tijd ook. Een 5,3, dus wéér een nieuw persoonlijk record! Om 22.30 nog even kleppen stellen en toen ik de voorste cilinder checkte was de uitlaatklep krom en een stuk van de klepgeleider afgebroken. Bovendien was er weer slijpsel door de kromme klep, dus er was werk aan de winkel. Op zondag reed ik de eerste run tegen een V-Rod Destroyer en het werd een 5,222. Yes, wat een feest, de hele nacht doorsleutelen en dan gelijk

wéér een nieuw persoonlijk record. Ook reed ik een 1,19 60 ft en dat is erg goed! Dit is pas racen, het gevoel afgeschoten te worden. Tegen Gustavsson was mijn 60 Ft een fractie sneller en ik reed een 1.17 60 Ft.! Ook reed ik voor het eerst 3,2 seconden op de eerste 100 meter en dit was nooit eerder gelukt. Helaas maakte ik daarna wat schakelfouten en liet daardoor tijd liggen. Wel geweldig om zo te verliezen, allebei een 5,1 run. Weer een nieuw persoonlijk record van



■ Een zeer verbrande koppeling in zowel Vandel als Hockenheim in 2006

5,139 op de 1/8 mile! Tijdens de wedstrijd reed ik de hoogste eindsnelheid, wat goed is voor 25 extra punten. Toen we naar huis gingen stond ik op een tweede plaats vlak achter Sixta, de kampioen van vorig jaar.

Race 2 Hoskovicce, Tsjechië 16-17 juni

Voor Hoskovicce heb ik weer veel tijd besteed aan de datalogger. Hij werkte voor geen meter, maar na het vervangen van kleine schakelaars en zo deed hij het weer. Na controle van de klepgeometrie bleek dat geen enkele klep goed onder de tuimelaars stond en worden dus scheef weggedrukt. Bij Jan Roelofs hebben we iets dikkere geleiders gemaakt en de kleppen een halve graad verzet. Ook het vlak waar de klepveer op staat moest gecorrigeerd worden, net als de klepzittingen. Hopelijk is het probleem nu verholpen.

Hoskovicce was een prachtige wedstrijd op een betonbaan met heel veel grip. Zoveel grip, dat de meeste motorfietsen gewoon dood vielen bij de start of



■ Bernd Niessen met zijn DHL Buell eindigde op een vijfde plaats

zelfs tijdens de burn-out. De wedstrijd verliep voor mij heel voorspoedig. Ik was de snelste qualifier met een 8,3 run en in de wedstrijd reed ik de eerste run een 8,19, daarna een 8,15 met als gevolg dat ik in de finale kwam, samen met Herman Joling. De finale kon ik ook in mijn voordeel beslissen en de eerste plaats in een wedstrijd van de Euroserie Super Twin Top Gas was een feit! Ik heb een nieuw persoonlijk record gereden van 8,15 met 255 km/uur wat heel fijn is. We zaten 1200 meter hoog, het was snikheet en er was weinig zuurstof. Het was ook even zoeken naar de goede afstelling. Sixta gooide tijdens de training zijn krukas over de baan en had dus geen wedstrijd punten. Momenteel sta ik als Rookie ook op de eerste plaats in het kampioenschap. Spannend! O ja, de datalogger en shift light deden het dus na de eerste burn-out alweer niet!

Race 3 Luckau, Duitsland 29 juni - 1 juli

Voor de race in Luckau hebben we de cilinderkoppen goed bekeken en het

verzetten van de geleiders door Jan was een goede zet. De kleppen zijn nog steeds mooi recht en konden zo weer mee naar Duitsland. Verder hebben we weer veel geprobeerd met de datalogger. Het afstellen van de motor en de koppeling is dus tot nu toe een gevoels kwestie, en dit gaat niet altijd goed...

In Luckau ging er van alles mis, de motor wilde niet goed lopen en ik had moeite om mij te kwalificeren. Ik heb toch de finale gehaald met al het geluk van de wereld. In de eerste run trok Harrie van Schie rood en in de tweede ronde had Brain Gleassner problemen met zijn motor en zette hem uit. Mijn motor viel in beide gevallen dood na een meter of twee, en waarom wist ik niet. Het lijkt een elektrisch probleem dus dat wordt zoeken. In de finale reed ik een 5,5 met veel gehaper en gestotter en verloor van Cord Alders, die een 5,3 reed. Wel weer een goed resultaat met als gevolg dat ik nog steeds aan de leiding sta in de Euroserie Super Twin Top Gas.

Toen we thuis

kwamen was het probleem van een haperende motor snel gevonden. Het accupakket had nog maar 3,5 Volt op maandagavond. Ik heb dus het oude accupakket vervangen door een nieuwe. Ook heb ik de draadboom vernieuwd en de datalogger er af gehaald. Wat heb je er aan als het toch steeds niet goed werkt.

Race 4 Wittstock, Duitsland 13-15 juli

In Wittstock kon Joram, mijn vaste crewmember en monteur helaas wegens vakantie niet mee. Federico ging dus mee als rookie starter/crewmember. Zelf was ik zo ziek als een hond op zaterdag. Helaas zat er weinig grip in de baan en was er niet echt een goede snelle start te maken. Ik heb zaterdag twee maal getraind, wat goed was voor de tweede snelste trainingstijd. In de halve finale sloeg mijn motor over bij de start en het leek erop dat er een schakelaar was overleden, dus een vierde plek. Op zich niet slecht, maar er zat veel meer in. Volgende week beter hoop ik... Wel sta ik nog steeds aan de leiding in de



■ Laseur versus Jolink in Turtmann, Zwitserland

Euroserie. De finale ging tussen Brian Gleassner en Cord Alders. Beide rijden nu zeer snelle tijden. Brian trok rood en Cord nam de winst met een 8,4 run. Cord Alders wint nu twee wedstrijden achter elkaar en loopt aardig in met de punten. Herman Joling reed een goede derde plaats en staat nu steeds op een tweede plaats met zijn Ducati.

Race 5 Turtmann, Zwitserland 20-22 juli

Turtmann is echt een geweldige locatie. In Zwitserland ga je bij Kandersteg dwars door een enorme berg op een pikdonker schommelreintje en als je er na een half uur bovenaan de berg weer uit komt, zie je in het dal de baan zo liggen. Voor ons was Turtmann extra spannend. Als ik deze wedstrijd voor Herman Joling op zijn Ducati wist te eindigen, dan ben ik Europees kampioen. Ik sta behoorlijk voor met punten en dan ben ik dus niet meer in te halen. Afgelopen week dus veel tijd gestoken in de racemotor en in Almere ging het lampje 's avonds laat of helemaal niet uit.

Op zaterdag reed ik tijdens de kwalificaties de eerste run rond de 8,6 seconden met veel wielspin. De motor liep lekker, maar door de hoogte leek ie wat rijk. Voor de tweede kwalificatie heb ik er veel koppeling uit gehaald en ik reed een 8,2 nog wat met 256 en een slechte 60 Ft. tijd. Er zat niet veel grip in de baan. Er werden nog twee rondes gereden, maar niemand kwam onder mijn tijd.

Zondag was het prachtig weer en de eerste run reed ik tegen Chris met een V-Rod Destroyer. Mijn motor dipte en ik reed uiteindelijk een 9,6 en Chris een 9,9. Door naar de halve finale, tegen Joling. Win ik deze, dan ben ik dus Europees kampioen! De andere twee waren Bernd Niessen en Sixta. Sixta startte niet dus Niessen door en ik dipte weer op de start, alleen minder, dus een 8,6 tegen een 8,9 van Joling. Officieel ben ik nu kampioen Euroserie Super Twin Top Gas en dat is natuurlijk echt vet als debutant! Er was weer meer grip in de baan en voor de finale tegen Bernd had ik een totaal andere afstelling van koppeling en carburateurs gedaan.

De finale tegen Bernd Niessen ging perfect. Een goede reactie tijd van 0,090 en als eerste weg, en een mooie 8,22 met 256 km/u, zonder dip. Bernd reed een 8,5, dus verloor. De 60 Ft. is nog steeds slecht, dus dat belooft meer op een goede baan. Wat een mooie wedstrijd, met alle emoties die je maar kunt bedenken. Na de kwalificaties de beste kaarten, maar bijna

eruit in de eerste ronde, en dan toch nog winnen met een goede, snelle run, en... Europees kampioen!

Race 6 Nitrolympics Hockenheim 17-19 aug.

Er is nog één wedstrijd in de Euroserie en dat is niet de minste, de 'Nitrolympics' in Hockenheim. Hockenheim is een goede baan met heel veel bezoekers en een zeer sterk veld. Voor Hockenheim heb ik nogal wat veranderd aan mijn motor. Allereerst de nokkenassen, die volgens de vorige eigenaar nog sneller waren dan degene die we reden. Ook heb ik het 15" achterwiel vervangen door een 16" en heb ik een Racepack van Zodiac gemonteerd. Dit is een zeer hoogwaardig Datalog systeem wat tijdens de run alle data opslaat en staat bekend als zeer betrouwbaar en accuraat. Pa, Joram en ik hebben erg hard moeten werken om dit alles voor elkaar te krijgen. Na wat startproblemen liep de motor pas om 23.00 op woensdagavond. Inpakken dus en donderdachtend vroeg op weg naar Hockenheim!

Vrijdag hadden we twee runs om te trainen en helaas liep de motor niet zo lekker als vanouds. We trainden 8,4 runs wat goed was voor een vierde tijd. Het nieuwe wiel en de band gripte erg goed en de datalogger deed ook alles goed, behalve de koppelingsslip, omdat de pick-up tijdens de eerste burn-out dwars door de koppeling ging. Vrijdagavond werf tot heel laat gewerkt en de oude nokkenassen maar weer terug gezet. Toen we om 02.00 de ontsteking checkte bleek ook de achterste cilinder 10 graden te laat te staan, wat zeer zeker de oorzaak is van minder vermogen en het erge trillen. Uiteraard reden Gilliberto en Ulf tijdens de training op zaterdag weer hoge zevens en bij ons ging het de eerste run ook beter en ik reed een 8,243 met 231 km/uur. De tweede run had ik wat meer koppeling erin gedaan en de motor wat armer gezet. Het resultaat was dat de motor twee keer sprong bij de start, wat niet goed is en dat ik behoorlijk moest trekken aan de fiets om hem recht over de baan te jagen. Ik reed een 1,210 op de 60 Ft., een 5,127 op de 200 meter met slechts 209 km/uur maar wel een 8,129 met 257 wat weer een nieuw persoonlijk record was.

Zaterdagavond reden we de eerste wedstrijdronde in een 16 veld. Bij Gilliberto ging zijn startkar stuk, dus kon hij niet starten. Ik heb hem de mijne gegeven. Hij was net op tijd en kon zijn run af maken. Opvallend was



■ Het Laseur Motoren Team. Links Joram, midden Gert Jan Laseur en rechts Max

dat Jolink, ondanks een veel snellere start, werd ingehaald door Harry van Schie die dus door ging. Nu ik, startkar erop en kleng, startkar kapot en ik eruit. M'n eerste gedachte was dat de startkar kapot was gegaan op de motor van Gilliberto. De meeste racers vonden al dat ik gek was om Gilliberto te starten, maar daar denk ik heel anders over.

Gilliberto heeft al 7 jaar het record en heeft het hele weekend alleen maar zeven seconden runs gereden, dat verdient respect! Zaterdag avond behoorlijk dronken geworden en 's nachts om 01.30 nog mijn startkar gelast met Barney. Op zondag vijf minuten voor de start kreeg ik van de organisatie te horen dat ik, vanwege Fair Play, nog een testrun mocht maken. Nadat iedereen was geweest gingen we de baan op, maar de motor wilde niet starten. Sterker nog, hij zat zo vast als een huis. Normaal loop je alles na, maar aangezien we er toch uitlaggen hadden we niks bekeken. Na demontage van de koppen bleek de motor na de overtoeren tijdens de laatste twee runs behoorlijk stuk te zijn. Twee gebroken kleppen en een gat in de zuiger als gevolg. Mijn startkar was dus niet gebroken op de fiets van Gilliberto, maar gewoon op mijn eigen motor. De

wedstrijd op zondag werd bepaald door Gilliberto die elke run een 7 reed. Pittig detail was dat Ögge eigenlijk de snelste was, maar rood trok tegen Brain Gleassner. We zijn dan wel Europees kampioen maar (nog) niet de snelste...

De toekomst

De Euroserie Super Twin Top Gas is een heel gezellige en sportieve serie. De vraag is wat nu? Het hoogst haalbare, Europees Kampioen, is gehaald en nog wel als Rookie. Eigenlijk wil ik meer professioneel gaan rijden en ga met ondersteuning van Zodiac en SETS rijden met één van de nieuwste G2 race motoren van SETS. Naast hoofdsponsor Zodiac ben ik nog op zoek twee grote sponsors, die het niet erg vinden met hun bedrijfslogo op mijn motor te staan. Het Laseur racing team werd gesteund in 2007 door: Zodiac, Robarcko Startmotoren Almere, Climax Motorcycles, the Jekill and Hyde Company, GST-Nederland, Lucas Oil, Best of Brands, Music Pub de Karseboom, Daanen Installatietechniek, Polijsterij Torsing- Jansen, Parkon B.V., Beerpoot Technische groothandel Hilversum, Taxatiebureau IDEX, Bigtwin Magazine, Frans de Weerd Special Paint en Hagon Shocks.

