

# KICKS



Mmmmm....  
**MOTORNIEUWS 2010**

**STURM UND DRANG!**  
BMW S 1000RR Superbikeracer

Vallen en opstaan  
Flat-Track les van de Grootmeester

Kort Amerikaans....  
MV Agusta Brutale 990R & 1090RR

VMax @ Triumph Rocket III Classic

De chrono liegt niet:  
KIJKTECHNIEK

De Geschiedenis  
JIMMIE GUTHRIE

De naam Chris Carr, zegt de gemiddelde Nederlandse motorsportliefhebber waarschijnlijk precies helemaal niets. Dat geldt waarschijnlijk niet alleen voor de gemiddelde Nederlandse motorsportliefhebber, maar ook voor de gemiddelde Europese. Aan de andere kant van de Atlantische Oceaan ligt dat echter totaal anders.

Daar is deze 'Number 4', een begrip en een levende legende in de motorsport. Chris Carr is zeven-(7!)-voudig AMA Grand National kampioen in de Flat-Track discipline. Daarbij is hij op dit moment ook nog eens "Worlds fastest man on two wheels", dankzij het ongelofelijke landsnelheidsrecord dat hij 24 september van dit jaar op de Bonneville zoutvlakte vestigde. Carr liet met zijn supergestroomlijnde tweewieler-sigaar een snelheid in de boeken schrijven van maar liefst 367,383 Amerikaanse miles, oftewel 591,119 Nederlandse kilometers per uur!!

Klein van postuur, dit Amerikaanse motorbeest, maar groot van hart en van talent, wat hij nogmaals bevestigde door tijdens zijn uitstapje naar de AMA Superbikes in 1995 meteen tot Rookie of the Year uitgeroepen te worden. Het moge duidelijk zijn: deze kleine Amerikaan is een hele grote!

Naast lezen (...?) golf (...!) en gezellig samen zijn met zijn vrouw Pamela en zijn beide zoons Cale en Cameron heeft Chris Carr gelukkig ook nog een 'hobby' die je ook echt wèl in het cv van zo'n man zou verwachten. Hij is mede-eigenaar van het American Supercamp, een hoog aangeschreven Flat-Track school. Begin oktober was de meester persoonlijk te gast in het Drentse dorpje Zuidbroek voor een aantal Flat Track lessen aan een select gezelschap van grasbaanracers, supermotardcoureurs, crossers, speedwayers en... een enkele wegrace-coureur...



Chris Carr laat een deel techniek zien. Zolang de motor stil staat is het allemaal goed te volgen wat hij bedoelt. Problematisch wordt het pas als je zijn verhaal daadwerkelijk op een door de bagger rondploegende eenpitter in de praktijk wil gaan brengen.

# DE LESSEN VAN MEESTER CARR

Zaterdag 3 oktober. Klokslag 9.00 u verzamelt de leer- en nieuwsgierige meute 'leerlingen' zich in het clubgebouw van de plaatselijke Flat Track vereniging en worden we voorgesteld aan de man waar het deze dag allemaal om zal draaien. Chris Carr blijft met zijn 1.57m duidelijk onder het Nederlands gemiddelde van zijn klas, maar, zo zullen we al snel merken 'size doesn't matter'. Of juist wel, maar dan met het nadeel voor de lengte, maar daar kom ik pas later weer achter.

## HERFST

Chris laat ons eerst op een stilstaande crossmotor een aantal verschillende zithoudingen en rijstijlen zien. Dat ziet er helemaal niet moeilijk uit en ik verheug me er al op om dit schijnbaar zo eenvoudige werk in de praktijk te gaan brengen. Carr houdt niet van al teveel theorie, maar zet het 15 man (helaas geen vrouwen in onze klas) tellende groepje waarbij ik ben ingedeeld, na een korte maar krachtige briefing snel aan de slag. Begin oktober, Zuidbroek... Veel meer uitnodiging om zich eens goed te laten gelden heeft de herfst niet nodig en we worden dan ook uitbundig getraakteerd op kil, nat en winderig herfstweer.

## "EN NU JULLIE..."

De herfst had ook in de voorgaande dagen zo succesvol toegeslagen dat de 500 m sintelbaan te zompig en te modderig was om er op te gaan rijden. Na enig topeverleg tussen Chris en de plaatselijke notabelen wordt besloten de baan met rust te laten in de hoop dat die in de loop van de dag voldoende zal opdrogen. In de tussentijd wordt uitgeweken naar een stuk grasland, waar Chris demonstreert dat hij helemaal geen sintelbaan nodig heeft om spectaculair dwars over de huid van Moeder Aarde te vegen. De lesfietsen waarop de leerlingen mogen proberen het voorbeeld van de meester te volgen zijn 22 pk sterke Chinese Orion crossertjes. Licht en lief en met een nieuwprijs van 1000 euro perfect als Flat track lesfiets, want met die prijs blijft de pijn in de portemonnee bij de onvermijdelijke schuivertjes die de klas zal gaan maken, aangenaam beperkt. Nu heb ik in mijn jaren als coureur toch al redelijk wat ervaring op twee wielen opgebouwd, maar dat is dan wel allemaal op het asfalt bij elkaar gesprokkeld. Weg van dat vertrouwde vlakke en lekker stroeve spul heb je aan al die ervaring dus ineens niet zoveel meer.



De motor rondjes laten draaien om je linkerbeen.  
Hoe moeilijk kan dat nou zijn...?  
Nou... Ga het eerst maar eens zelf doen!

Okee... Zo doe je dat dus.

Het eerste kunstje dat Chris ons voordoet is met zijn linkerbeen op de grond de motor met een minimaal toerental superplat rondjes om hem heen te laten draaien. Het stuur raakt bijna de grond, zó waanzinnig plat legt Carr het motortje, dat een perfecte cirkel om hem heen draait. "Zo... En nu jullie..."

## VROUWENBORST

Het zag er zo eenvoudig uit toen Chris Carr het deed... De motor leek als vanzelf alleen maar van die mooi strakke rondjes te willen draaien. Hij hoefde ook nauwelijks gas te geven en ik had niet eens gek opgekeken als de motor gewoon was doorgedaan met rondjes draaien, als Chris beide handen van het stuur had genomen. Maar hoe anders gedraagt het motortje zich als ik probeer ditzelfde rondje te draaien. Het achterwiel wil in het gras happen, het voorwiel wil naar buiten of naar binnen, maar in ieder geval niet daar waar ik het naartoe wil hebben. Chris ziet het waarschijnlijk allemaal niet voor het eerst en zeker ook niet voor het laatst. Hij roept en wijst: "Je hellingshoek is te klein, teveel gas, kijk in die bocht..." Gewoon even de motor een aantal rondjes laten draaien met je linkervoet als as; doe het maar. Vergeten is de kille herfstwind die eerder probeerde me de oren van het hoofd te bijten. Het zweet loopt in zacht kabbelende beekjes langs mijn rug en ik hoor mezelf hijgen, want al dat gesleur aan de motor kost erg veel kracht. Chris last even een kleine (adem-) pauze in en komt met een bijzonder aansprekende analogie: "Behandel het gashandle als een vrouwenborst", zegt hij. "Wees zacht en teder en je zult zien dat de motor doet wat je wilt. Maar als je grof en onbesuisd aan dat gas zit te lurken, dan moet de motor niks van je hebben en zal ze je alleen maar tegenwerken. Net zoals een vrouw dat zal doen!" Duidelijk verhaal (toch...?) en ik neem me voor deze oefening niet te staken alvorens ik ook echt deze truc onder de knie heb. Met het gevoel dat mijn hoofd op exploderen staat, een hartslag die aanvoelt als 200+ en een licht opkomend gevoel van misselijkheid door al die rondjes achter elkaar wordt het doorbijten geblazen, maar... Maar uiteindelijk heb ik het dan toch te pakken en lukt het me soepeltjes mooi kleine rondjes te draaien met het crossertje.

## GLIBBEREN EN GLIDEN

Hah! Dat betekent dat zelfs een asfaltridder als ik, hier in deze baggerbende progressie maakt.



Gas en proberen te voelen hoeveel grip je nog hebt.

Het blijkt veel makkelijker om te voelen hoeveel grip je NIET hebt!



Maar de aanhouder wint.  
Paul laat zich niet kennen en begint de basisprincipes onder de knie te krijgen.

Flat-tracking is iets wat je alleen maar kunt leren met vallen en opstaan...

Dat biedt perspectief voor de volgende oefening. Achtjes rijden om een stel pionnen. 'De motor het werk laten doen'. Dit is duidelijk iets wat mij veel beter ligt en op souplesse is het makkelijk om in zijn twee een aantal mooie achtjes te draaien. Soepel rijden is aan mij wel besteed en ik heb het ineens erg goed naar mijn zin op het lichte crossertje. Kunst is om toch goed te blijven focussen op wat je doet en daarmee ook steeds de grens ietsjes te verleggen. De motor gaat dan ook steeds wat schuiner en zowaar lukt het al om op het gas van de een naar de andere pion te driften. Hoewel... Het voelt wel zo aan, maar het is nog maar de vraag of het al 'driften' genoemd mag worden. Het is glibberen en glijden over het gras en ik zoek driftig naar de grens tussen wel en geen controle. Die grens is gemakkelijk gevonden en voor ik het weet proef ik een klassieke Drentse cocktail van nat gras en modder. De snelheid waarmee we deze oefeningen doen is laag, dus het is opstaan, opstappen en doorgaan. In deel twee van deze oefening worden we door Chris geacht beide voeten op de steuntjes te houden. "Sturen met de heupen en altijd goed de bochten in blijven kijken" is daarbij het devies. De kunst is niet teveel met je stuur te gaan doen. Zoals gezegd, een beetje gevoel voor souplesse in het omspringen met een motor heb ik wel en deze oefening gaat me zowaar redelijk goed af. Mr. Carr himself vindt het, na mijn duik iets eerder, goed genoeg voor een complimentje. Hij ziet in mij wel een potentieel Flat track coureur, zegt hij. Hmm... Zeg niet dat die Amerikaanse Flat trackers geen gevoel voor humor hebben...

### **"ENJOY YOURSELVES!"**

De sintelbaan blijkt ondertussen behoorlijk opgedroogd en nadat een tractor met een zware wals de bodem nog eens extra stevig heeft aangedrukt, gaat het sein op groen voor een eerste optreden van de klas over 500 meter. Voordat het zover is krijgt het klasje





emming van de meester om een robbertje  
an grascrossen op het veldje waarop we de  
ningen hebben gedaan. Nu dacht ik me  
ook aan te wagen, maar nadat ik zag met  
een vuur de heren 'echte' crossers en  
aners meteen in de rondte vlogen, leek  
e, als asfaltridder, toch maar beter die  
wspel van een afstandje te bekijken in  
i van er middenin verzeild te raken.  
el, ik kwam hier om iets te leren en de pijn  
ebroken botten is iets dat ik niet meer  
te leren. Die ken ik maar al te goed. De  
aan blijkt redelijk oké te zijn en als de  
voudig AMA kampioen terug komt van  
roefrondje weet hij, met een enorme smile  
n gezicht, zelfs te melden dat hij nog nooit  
el grip op een baan had meegemaakt als  
n Zuidbroek! "Wees voorzichtig", drukt hij  
erlingen op het hart. "Hou vooral de  
iek in het oog, daar gaat het om en ...  
yourselves!"

### BLIJ DAT IK GLIJ?

We rijden met Maxxis DTR-1 niet-radiale banden. Dit, omdat met radiale banden de bochtsnelheid blijkbaar te hoog zou worden. De bandenspanning is een superlage 1,2 bar. Ik neem me voor de lichte Orion als een echte Flat trackracer te gaan behandelen en de oefeningen op het gras nu op de baan werkelijk in praktijk te brengen. Bedoel... Hoeveel moeilijker kan het zijn..? Nou, héél véél moeilijker dus. De twee bochten die er op deze oval te beleven zijn, blijken van dichtbij toch heel anders van aard te zijn dan ik had verwacht. De tractor met de wals zal ongetwijfeld goed werk verricht hebben, maar om nou te zeggen dat hij de baan werkelijk vlak gekregen heeft. Nou nee... De motor stuitert alle kanten op onder me en ik hobbel over plaggen en kuilen zonder me ook maar een seconde echt op mijn gemak te voelen. Met mijn leren raceoverall glij ik ook alle kanten op, over het gladde zadel. Alle kanten, behalve de goede dus! Merk nu ook pas hoe hard de vering van het motortje is en kan mezelf alleen op de rechte stukken even wijsmaken dat ik wat te vertellen heb aan boord. Dat glijden over het zadel is trouwens wel een bekend verschijnsel; Chris rijdt op kleine banen met een katoenen overall waarmee hij meer feeling met de motor kan houden. Op de angstaanjagend snelle 1000 meter ovals steekt hij zich echter wel in een goed leren pak, want bij de snelheden die de heren daarop uithalen wil je niet in een katoenen overalletje afstappen.

### VERTAALSLAG

De andere leerlingen in mijn klas zijn vooral crossers en flat trackers; Zij hebben duidelijk aanzienlijk minder moeite om zich te amuseren op deze oval. De mannen glijden en stuiteren me voorbij alsof ik achteruit rij! Het kan dus wel op deze baan. Probleem is dat mijn hersenen het niet willen geloven aan de hand van de informatie die ze via mijn ogen binnenkrijgen. Mijn ogen zien namelijk natte bagger en banden die zo vol met de prut zitten dat er geen spoor van profiel meer op te ontdekken is. Het is bagger op bagger en ik kan me niet voorstellen wat daar aan grip tussen te halen zou kunnen zijn. Zesvoudig Nederlands Grasbaankampioen Raymon Woortman kan dat wel. Hij komt me knalhard voorbij stuiven in deze onpeilbare arena. Raymon vertelt me later dat hij al vanaf zijn zesde op de Noordelijke grasbanen rijdt. Hij heeft dus al vanaf zijn prille jeugd zijn hersenen kunnen programmeren op

Controle, beheersing, balans en dan toch ook dat geweld wat onvermijdelijk is om zo met een machine door de bochten te vegen. Het is een genot om Chris Carr aan het werk te zien.



tekst Paul Mooijman  
foto's Henry Stern

Chris Carr. Klein van postuur, maar vergist u niet... Dit is een hele grote!

Maar op de baan dat alles in praktijk brengen is toch weer een heel ander verhaal. Het is moeilijk. Ik zit niet goed op de motor en druk de stuurhelften niet voldoende naar de binnenkant van de bocht, omdat ik geen controle heb. Ik rij zomaar wat lijnen en vergeet de apex van de bocht op te zoeken en mijn gewicht naar voren te brengen om met meer snelheid de bocht uit te kunnen accelereren. Het kost me in dit geval erg weinig moeite om me weer een totale beginneling te voelen en ik moet mezelf af en toe ook echt weer even eraan herinneren dat ik dit doe omdat het zo leuk is... Een interessante bijkomstigheid is dat deze motoren geen voorrem hebben en je dus alleen maar kan vertragen met behulp van het blok en de achterrem. Tel uit je winst! Mijn respect en bewondering voor de Flat trackcoureurs groeit hier op deze baan per strekkende meter, dat begrijpt u!

### DOLLE STIER

De baansessie met de Orion is bedoeld om een gevoel met de baan te krijgen. Kan niet zeggen dat dit me echt overtuigend gelukt is, maar dat neemt niet weg dat ik voor de volgende sessie mag overstappen op een echte Flat track racemachine. Het is de 55 pk sterke 600 cc eencilinder Rotax van de Dutch Brothers uit Zwitserland. Door middel van een startmotor direct op de krukas komt de Rotax tot leven en de vullingen rammelen acuut uit mijn kiezen! Met zes man tegelijk gaan we de baan weer op en ik stuif als een dolle stier weg. Wauw, wat een power zit er in deze Rotax. Het blok is voorzien van een zwaardere krukas voor meer koppelkracht en die ingreep mist zijn effect blijkbaar niet! Met het hoge stuur bijna fijngeknepen in mijn handen dender ik naar de eerste bocht. De acceleratie is erg indrukwekkend, dit gevoel wordt ook versterkt door de oneffenheden van de baan. Door de knetterharde vering en het lage gewicht van de motor (alles wat er niet persé aan hoeft te zitten is eraf gehaald) heb ik weinig tot geen controle over het geheel met mijn 1.91m. De rechte stukken zijn leuk en ik ben wel meer paarden gewend achter een gashandle, maar dan komen die verdomde kuilenbochten weer. Hadden ze die niet even echt glad kunnen strijken voor me, dan had ik wellicht veel meer plezier hier aan boord van deze dolle stier gehad.



### CHRIS CARR

Het is me ondertussen wel duidelijk dat er in mij geen groot grasbaan, dan wel flat track talent schuil gaat. De die-hards knallen de motor gewoon op een oor de bocht in en die zie ik vervolgens nooit meer terug. Alsof ze gewoon op asfalt rijden met een beetje zand erop, niet normaal meer zo schofterig hard als die mannen hier over de baan kunnen vegen. Knap hoor. De lichaamsbouw van deze die-hards is in het algemeen groot, breed en sterk en dat is nou net niet waar ik het met mijn slanke postuur van moet hebben. Nu begrijp ik ook dat er aan het begin van deze dag gezegd werd dat de lengte er niet toe doet. Lengte werkt zelfs in je nadeel. Chris Carr had me nog zo gezegd dat ik op de apex moest letten en 'niet te hard de bocht in maar hard eruit'. Daar valt de winst te halen. Maar voor mij als amateur is er helemaal geen apex te bekennen op deze modder-oval. Met mijn snelheid wordt het één lange apex en ik ben vooral bezig de motor op en in de baan te houden! Aan het einde van de dag wordt de stoomcleaner opgezocht voor man en machine. Het is tijd om moegestreden, een aantal illusies armer, maar een geweldige ervaring rijker weer op huis aan te rijden.

De naam Chris Carr, zegt de gemiddelde Nederlandse motorsportliefhebber waarschijnlijk precies helemaal niets. Daar zal nu wel wat verandering in komen, maar ik ga die naam in ieder geval nooit van mijn leven meer vergeten! ●

aal wel en niet kan met een motor  
gelijke gladde sintelbaan. Hij  
rt dat er heel veel kan, maar ook als  
ngen het registreren weigeren mijn  
t te geloven. Het is een vertaalslag  
als wegracecoureur een tamelijk  
lijkt. Moet eerlijk toegeven dat ik  
eerste optreden op de sintelbaan  
d voorgesteld. Als je de mannen  
en aan het werk ziet, lijkt het te  
ar ga d'r maar aan staan. Ga het zelf  
dan wordt het toch plotseling een  
ikkelder!

### GT EN VANDERING

an Chris heb ik goed in me  
Zijn verhalen tijdens de  
ijn ook niet mijn andere oor  
ik heb ook best wel het gevoel dat  
it hij zegt en wat de bedoeling is.

Paul op de rug van de dolle stier.  
genadig rake klappen uit het Rotaxblok en de  
vering van deze Flat-Trackracer maken indruk

