

AMERICAN DREAM

In Eenrum stond half augustus tijdens de grasbaanwedstrijd ook de relatief onbekende Flattrack-klasse aan de start. Drijvende kracht achter deze bijzondere wedstrijden is de in Zwitserland woonachtige Nederlander Jan-Willem Jansen, tevens eigenaar van een schitterende XR1000 volbloed-flattrackracer.

WAT IS FLATTRACK?

Flat-track (ook wel Dirt track genoemd) is een vorm van motorsport die vooral in de Verenigde Staten populair is. De meest simpele omschrijving is dat het een Amerikaanse variant van speedway is, waarbij wordt gereden op ovale gravel, zand- en kleibanen. Hierin onderscheidt men miles, half miles en shorttracks. Alles onder 1.750 feet (534 meter) baanlengte is een shorttrack. Verder wordt er ook op banen met zowel linker als rechterbochten en kleine sprongen gereden, dat noemt men een TT-track (inderdaad, van Tourist Trophy). Op de grote banen (de miles) wordt bijna exclusief met de legendarische Harley-Davidson XR750 tweecilinders gereden, op de shorttracks en TT-tracks wordt met zogenaamde framers (dit zijn meestal Rotax-eencilinderblokken in speciale frames) of met omgebouwde crossmotoren gereden.

Er wordt gereden zonder voorrem (vandaar dat Jan-Willems fraaie radiale voorremklauw voor de echte wedstrijden gedemonteerd wordt), met banden die maximaal zes millimeter profieldiepte hebben. Dat is nauwelijks meer dan gewone wegbanden, zodat het glijden in de bochten gegarandeerd is. En juist de kunst van het glijden bepaald of je slaagt in deze tak van motorsport. En dit gegeven levert erg spectaculaire wedstrijden op, zeker als er tussen de 12 en 20 rijders op een bocht komen aanstormen, centimeters bij elkaar vandaan. Amerikaanse wegracekampioenen als Kenny Roberts en ook Nicky Hayden hebben hun stuurmanskunsten ook in de flattrack-races geleerd. In Europa is men nu dus sinds enkele jaren bezig met een eigen competitie, waarvan de wedstrijd in Eenrum er eenje was. Informatie hierover vind je op: www.dutch-brothers.com

Na een jeugd vol trial- en crossmotoren begon Jan-Willem Jansen te werken in de autosportwereld. Dat werk bracht hem onder meer in Engeland en Duitsland, maar na diverse omzwervingen kwam hij terecht in Zwitserland, waar hij werkzaam is als Mechanical Design Engineer bij een Formule 1-team. "Welke? Dat ligt voor de hand, want zoveel Zwitserse F1-teams zijn er niet. Laat dat maar achterwege, ik hou dat het liefste gescheiden. In de Formule 1 weten ze ook niet dat Flattrackers mijn grote hobby zijn!" Eenmaal gesetteld in het Zwitserse Adetswil

begon Jansens motorbloed weer te kriebelen en ontstond de belangstelling voor de Amerikaanse Dirtbike. "Ik herinnerde me dat er ooit eens een Harley XR1000 gebouwd was. Zo'n dirttracker met licht erop. Kijk, dat zou natuurlijk wel stoer zijn, tussen al die supermotos hier in de bergen. Dus ging ik op zoek naar zo'n semi-klasseker en die vond ik in... Amersfoort. Daar stond er een te koop die al helemaal in de echte dirttrack-look was omgebouwd. Een weekindje Nederland was dus snel gepland, maar ik was ondertussen al zo in m'n dromenwereld verwaald dat ik de werkelijkheid niet

meer helemaal zag. En dat bleek dus toen ik er mijn eerste toer mee maakte. Het ding was hartstikke lang en zwaar. En boven de 100 ging hij zo zweven, dat je het gas snel weer dicht deed. Of dat niet genoeg was, had'ie ook nog nauwelijks grondspeling. Bij een eerste echte technische inspectie bleek ook dat de voorvork met remklauwen niet goed uitgericht was en helemaal onder spanning stond. De klauwen liepen ook flink aan, kortom de ombouw was een troep. Bovendien stond hij achter veel te laag. Daarmee werd het dus een totaal ombouwproject," aldus Jan-Willem.

Dat project begon bij de basis. De gekochte XR had nog een gewoon frame met twee schokbrekers achter, terwijl de echte Amerikaanse dirttrackers zijn uitgerust met een Penske monoschokbreker achter. In eerste instantie stelde Penske UK twee hele mooie custom-schokbrekers samen voor de Nederlandse Zwitser, maar die bleken niet echt te werken, zodat er toch rigouzeuzer te werk moest worden gegaan. "Dus maar eens uitgevist wie die raceframes maakte. Voor 2200 dollar kan je toch niet zonder, wel? Het frame was echter wel ontworpen voor een

kleiner XR750-blok, dus moest ik het hier en daar wel wat aanpassen om het XR1000-blok te kunnen monteren. De rest van de onderdelen kon ik echter gewoon overzetten dus dat viel allemaal wel mee. En gaandeweg werd een andere voornaaf m'n volgende project. Die Harley-spullen zijn allemaal zo log en zwaar. >

Jan-Willem Jansen woont in Zwitserland, werkt in de Formule 1 en heeft zijn hart verpand aan Amerikaanse Flattrack-machines.



Jansens machine is gebaseerd op een getuned XR1000-blok, dat in een speciaal Flattrack-frame is gebouwd.



En van engineering hebben ze ook geen kaas gegeten. Het verkrijgbare aftermarket spul was ook niet naar mijn zin, toen een collega me vroeg waarom ik er zelf niet eentje tekende en dan zou laten maken. Ik dacht eerst dat het veel te duur zou zijn, maar dat bleek toch mee te vallen. Het resultaat was een naaf met tangentiële spaken en geïntegreerde remschijfdrager voor een zwevende 320 mm remschijf!

Maar ja, toen had ik weer een probleem: die mooie voornaaf stak opeens erg af bij de rest. En een mooie radiale remklauw ontbrak ook nog. Maar die past natuurlijk niet zomaar. En nieuwe onderdelen laten frezen voor die oude vork was ook weer zonde van het geld en de moeite. Dus maar eens bij WP Suspension nagevraagd of zij een vork voor mij hadden. Die WP's worden ook in de USA volop gebruikt. En dat hadden ze, al moest ik daar wel zelf een paar mooie kroonplaten bij maken. Daar kwam nog wel het nodige rekenwerk aan te pas, maar aangezien dat ondertussen mijn vak was geworden was dat ook geen onoverkomelijk probleem. Dus eerst uitgerekend wat voor naloop ik nodig zou hebben en vervolgens bekeken waar het geheel wat lichter te maken is. Wat me opviel is dat vrijwel iedereen kroonplaten van onderen lichter maakt, maar daar zitten juist de grote spanningen en krachten. En van boven dunner maken is ook niks, dan blijft alle troep er in liggen. Idee: als ik hem nou van voren en van achter uitrees, dan moet 3 mm wanddikte voldoende zijn om de klappen op te kunnen vangen. Dan ga je toch weer twijfelen:

als ik dit nu kan bedenken, waarom doen die anderen dat dan niet? Dus voor de zekerheid maar even een collega gevraagd wat hij ervan dacht. Hij heeft het ook doorgerekend en kon geen fout ontdekken, zodat de kroonplaten dus gefabriceerd konden worden!"

Nadat de voorpartij op orde was, werd ook het achterwiel doorgeelicht. Want die moest natuurlijk ook up-to-date worden. Het grootste probleem daarbij vormde de transmissiedemper in de achternaaf, die werd ingebouwd om ketting en tandwielen te sparen. Jansen: "Dat vormde weer een nieuwe uitdaging. Ducati heeft dat heel mooi gedaan met kleine rubber busjes en op die voet ben ik ook verder gegaan, met als basis rubberen machinevoetjes. Er gingen wel een paar prototypes overheen, maar het was heel interessant werk. Zo vond ik uiteindelijk de juiste veerconstante en de juiste constructie van het tandwiel met een eigen lager en titanium meenemertjes. En ach, toen ik toch met dat titanium bezig was, kon ik ook mooi de boutjes voor de kroonplaten uit titanium laten maken. Plus natuurlijk een mooie achternaaf, die net als voor een geïntegreerde remschijf-meenemer en tangentiële spaakvestiging kreeg. Ja, heel leuk allemaal, maar mijn Amerikaanse droom kostte ondertussen wel handenvol geld!"

Toen het rijwielgedeelte op orde was, kon het motorblok natuurlijk niet achterblijven. Dat werd toen dus ook maar stevig onder handen

genomen. "Er zijn wat scherpere nokkenassen van Sundance uit Japan gemonteerd en ook die mooie Keihin FCR Flat Slide-race-carburateurs komen daar vandaan. En ach, toen was ik toch bezig, dus heb ik ook maar nieuwe cilinders laten maken. Deze aluminium cilinders schelen zo'n zeven kilo ten opzichte van de originele bonken gietijzer. Verder werd er een aantal wijzigingen doorgevoerd in de loop van de olieleidingen. Ook werd de dynamo verplaatst, zodat het blok beter in het XR750-frame paste. De machine kreeg verder prachtige Supertrapp-racedempers, terwijl de lucht erg lawaaiig door open K&N-filters naar binnen wordt geslobberd."

Gaandeweg naderde de speciale XR1000-Flattracker van Jan-Willem Jansen zijn voltooiing, toen hij zich steeds meer begon af te vragen of hij er wellicht ook wedstrijden mee zou kunnen gaan rijden: "Met de ombouw van mijn eigen machine zat ik natuurlijk heel regelmatig via internet in Amerika rond te neuzen en legde ik contacten met de Amerikaanse dirtrackscene. En hoe meer contacten ik kreeg in die wereld, hoe meer ik me afvroeg of er in Europa ook niet zoiets gaande was. Ik heb daarop nog contact gezocht met Kenny Roberts, die bij Barcelona een trainings-ranch had opgezet om wegracecoureurs te

trainen. Maar dat spoor liep helaas een beetje dood. Toen ik echter de speciale dirtrackbanden in Amerika bestelde, kreeg ik te horen dat bij datzelfde bedrijf ook regelmatig banden werden besteld door één of andere Italiaan. Ik kreeg zijn adres via die bandenleverancier en een paar dagen later kreeg ik al een enthousiast mailtje retour uit Italië. Wanneer ik een keer op de shorttrack in Casteletto kwam rijden? Netjes teruggestreven dat ik een Harley aan het bouwen was, waarmee ik eigenlijk de weg op wilde. En dat ik nog nooit dirtrack had gereden. Dat was echter geen probleem, de goeie man had nog wel een fiets en wilde mij de fijne kneepjes wel leren! Dus het plan overlegd met m'n vriend Tom, hier bij een lokale motorzaak een KTM en een Husaberg Supermoto gehuurd omdat we niet helemaal onvoorbereid op pad wilden gaan en met het busje 'van de zaak' reisden we samen af voor een weekendje dirtracken in Italië." Daar in Italië begon het dus Europese flattrack-avontuur dus eigenlijk, want het weekendje werd een succes en Jan-Willem had zijn nieuwe sport gevonden. "Ja daar liep ik het nieuwe virus op en samen met mijn broer uit Utrecht hebben we de schouders eronder gezet. De Europese flattrack-scene komt nu leuk van de grond en sinds 2006 organiseren we een wedstrijdserie met races in onder meer Duitsland, Engeland, Tsjechië en Italië. En enkele keren per jaar komen we naar Nederland, zoals bij de grasbaanrace in Eenrum. De straat komt mijn XR1000 door deze wedstrijden nooit meer op, maar wat is mooier dan zo lekker dwars de bocht door te glijden?" <

In de Flattrack wordt gereden met banden met maximaal 6 mm profiel, zodat de machines makkelijk driften. Onder de linkervoet hebben de eridjers een speciale ijzeren glij-slof.



Dringen in de bocht. De machines variëren van omgebouwde ééncilinder-crossers tot vette V-twins.



De heerlijke FCR flatslide-carburateurs steken ver naar buiten. Ze zijn voorzien van K&N-luchtfilters.



Een pedaal met een groot belang, aangezien er enkel en alleen maar een achterrem aan boord is.



Aluminium in plaats van gietijzeren cilinders scheelde zeven kilo. De uitlaten komen van Supertrapp.