



# 8 UUR VAN SPA

...MET EEN DERBI 125

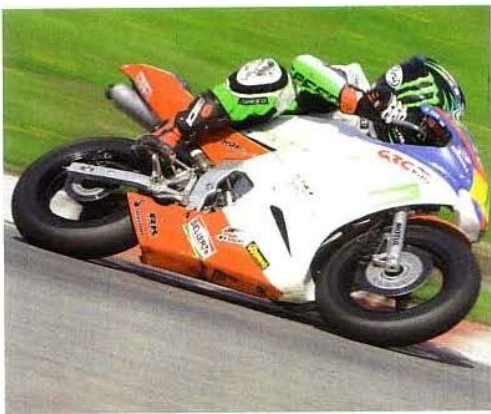


Een PR-manager die mij om sponsoring vraagt, is de omgekeerde wereld. Normaal zeur ik de marketingmannen de oren van het hoofd voor van alles en nog wat. Dit keer krijg ik de bloedernstige vraag of ik het officiële team van Derbi wil sponsoren. Het Derbi-team zou willen deelnemen aan een 8uurs uithoudingsrace op het kartcircuit van Francorchamps. Dat ze daarbij doelstellingen en betrachtingen hebben, is nogal duidelijk. Ik luister eigenlijk al niet meer omdat ik angstvallig wacht op de vraag van zes miljoen, en dus de billen al samenknijp. Ik wil uiteraard de goede relatie niet verstoren, maar weiger eveneens grof geld op tafel te leggen, laat staan dat ik een artikel zou schrijven. Over een opgefokte brommer, godbetert.

Geschreven door Stefaan 'Commerceman' Buyze Foto's Jonathan Godin







Verdomme, die dikkerd op zijn Derbi lost niet!



Eens gestart is hij iets sneller, maar niet veel.



Bont allegaartje!



Luister hé vriend, als je nog één keer in m'n weg rijdt...





**D**e sponsorvraag is drie sets Motorrijder kneesliders. Ik schiet in de lach en zeg ze toe. Het leven kan toch mooi en simpel zijn. Ik stuur de kneesliders richting

Derbi en sluit de 125cc folder van Yamaha in. Het jennen van een marketingverantwoordelijke behoort nu eenmaal tot mijn taken... Weken later bel ik nog eens, nieuwsgierig naar de voorbereidingen. De heren hebben nog niet veel gedaan maar passie, racegoesting en panache zijn de 'energy drink' om het project te doen slagen. Dan komt plots de onnozele vraag of ik geen zin heb om mee te doen. Natuurlijk heb ik daar zin in, uiteraard na goedkeuring van de hoofdredacteur. De aangewezen tactiek is zeggen dat je het dolgraag wil doen, maar dat hij, als hoofdredacteur, natuurlijk de eerste keuze heeft om aan het evenement deel te nemen. Geheid gaat de hoofdredacteur dan door de knieën en zodoende bevestig ik mijn deelname aan de 8 uur van Francorchamps. Een boodschappenlijst wordt doorgemaild, de taken evenwichtig verdeeld. Het officiële Derbi Fabrieksteam schrijft zich in als Team Sumo met nummer 25. De teamnaam is Japans, de motor is een Derbi GPR 125 van Spaanse makelij. En 'sumo' heeft iets te maken met veel te dikke mannen die tegen elkaar botsen in een veel te kleine onderbroek. Een motor met een gewicht van 135 kg kan je daar bezwaarlijk mee vergelijken. Ik weet bij God niet wie die naam heeft gekozen, maar net als het ganse project is de teamnaam compleet van de pot gerukt en net daardoor bijzonder aantrekkelijk.

De organisatie is in handen van 2race, opgericht door bezielers Katrien De Groof, Gigi Sacchet en meervoudig Belgisch kampioen Alain Kempener. Zij organiseren allerhande sprintwedstrijden voor motoren met een kleine cilinderinhoud. Zo is er een klasse voor scooters tot 70cc met een carburator met een maximale opening van 19 mm. De topteams hebben scooters waarvoor al snel € 4.500,00 voor de preparatie van het blok en € 3.000,00 voor het rijwielgedeelte wordt neergeteld. Zotjes! Maar het afschrijven van tweedehandssites en enige huisvuil kunnen ervoor zorgen dat een team gesteld is voor een pak minder duiten. Een andere klasse is die van de Pitbikes, mini-

crossmotoren met kleine wielletjes die aangedreven worden door een Chinese kopie van het Honda Dax liggend viertakt één cilinder-tje. Deze snelle kleinoden mogen een longinhoud hebben tot 160cc, twee kleppen per cilinder en een carburator van maximaal 22 mm. In de Pitbike Pro-klasse mag de carbu tot 28 mm meten. Die dingen hebben verdomd veel koppel en volgens Alain Kempener zitten de toppers met een gigantische 18 à 19 achterwiel-pk. Wanneer ik in de paddock rondwandelaar, zie ik geen enkele Pitbike die niet uitgerust is met vooral Japanse aftermarket onderdelen van hoge kwaliteit. Omdat zo'n Pitbike doorgaans van Chinese makelij is, blijkt bijkomende tuning geen overbodige luxe.

Het meest onder de indruk ben ik van de Honda NSF100-rijders. Een zeer eenvoudig motortje en concept, wat wil zeggen dat je enkel kan deelnemen met een standaard Honda NSF100. De NSF100 heeft 8,4 pk en

## “Team Sumo. Net als het ganse project is de teamnaam compleet van de pot gerukt en net daardoor bijzonder aantrekkelijk.”

een koppel van 7,4 Nm. De man, of liever het jongetje dat deze klasse domineert, is Livio Loi. Ondertussen staan bij dit supertalent de bekere van Europees en Nederlands kampioen op de schouw, naast een top drie-notering in de einduitslag van het Italiaanse Honda NSF100 Cup kampioenschap. Tenslotte is er nog de RR-klasse, waarin de cilinderinhoud ook 160cc mag bedragen, maar wel in combinatie met 4 kleppen en een carburator van 28 mm. Onze Derbi GPR 125 met 15 pk en een drooggewicht van 135 kg zal in deze klasse meestrijden.

### GEZELSCHAPSSPEL

De leeftijd van de deelnemers varieert van 8 tot 88 jaar, wat betekent dat ik met mijn krappe 40 mooi in de middenmoot zit. Het ganse evenement doet trouwens denken aan een gezelschapsspel. Mannen en jongens die beenthard rijden met opgefokte Pitbikes, NSF100's met CRF250-blokken en ex EK-piloten die racen op blèrende scooters.

De gesprekken in de pitlane gaan over het vermogen, dat varieert van 17 pk tot 23 pk. De pk's lijken wel Monopolygeld, terwijl wij normaal lallen over cijfers met een nulletje meer. Maar vergis je niet: dit Monopolyspel wordt op de baan gespeeld met dezelfde 'sérieux' als een race met grote motoren. Onze Derbi GPR 125cc lijkt competitief met zijn 15 pk, maar is het niet. Koppel lijkt hij niet te kennen. In de supersmalle powerband zoek ik naar een voorwaartse beweging. Uiteraard doet mijn atletisch gebouwde lichaam geen goed aan de acceleratiemogelijkheden van de Derbi. De GPR werd voor de gelegenheid uitgerust met echte slicks. Deze zijn moeilijk te vinden voor de bandenmaat 120/600-17 achter en 90/580-17 voor, maar Bridgestone biedt in deze bandenmaat de Racing Battlax Soft aan. Voor de achterband betaal je 234,74 euro, een voorband kost € 185,13. Deze rubbers moeten de ploeg het nodige vertrouwen geven om de snelheid

maximaal te houden.

Overall. Altijd. Maar met het vermogen, of liever het totale gebrek eraan, krijg ik geen gevoel in de banden. Het is alsof ze als elfjes over het asfalt zweven. Er is onvoldoende trekkracht aan de smalle ketting om de band in het asfalt te laten bijten. Hard remmen mag ik ook niet, want dan ben ik mijn bochtensnelheid kwijt en elke kilometer per uur is

goud waard. Teveel remmen en te traag door de bocht gaan, zorgt bij het verlaten van de apex voor het gevoel dat ik eerder achteruit rijd dan vooruit. Ik heb er dus het raden naar wanneer de banden echt op temperatuur zijn. Blindelings vertrouwen dan maar. Team Sumo bestaat uit vier piloten. Kevin kent het parcours als z'n broekzak en mag zich kampioen van 2010 noemen in dit sympathieke kampioenschap. Thomas is jong, snel en supermotardpilot. Die is het dus gewend om op kleine baantjes te racen. De andere Thomas is de bedachtzame piloot met de minste race-ervaring, maar dat compenseert hij met een gigantisch enthousiasme. Ik stel voor dat ik als laatste rijd, waar niemand iets op tegen lijkt te hebben. Het plan is eenvoudig: iedereen rijdt twee keer één uur. Het verbruik berekenen tijdens de training was wel nattevingerwerk, maar met een volle tank zou één uur racen mogelijk moeten zijn. Althans, dat denken we. >>



Babyfaces, maar eens het vizier dichtgeklapt zijn ze genadeloos en bloedsnel.







### DROES DIESEL

De pitstopprocedure in de piepkleine pitlane is streng. Als je van de baan komt, leg je de motor stil. Vervolgens moet je te voet je tweewieler tot aan je milieumat duwen. Daar mag je tanken en van piloot wisselen. De tweede piloot loopt met de motor aan de hand tot aan de pitlane exit, waar hij op de motor springt en het circuit op rijdt. Er is ook de mogelijkheid om met meerdere motoren deel te nemen, dan wissel je enkel van transponder en daarmee is de kous af. Ik moet constant plassen van de spanning. Mijn teamgenoten vervormen hun uur rijtijd perfect. Daar wil ik niet voor onderdoen en vooral: de Derbi moet en zal de finish halen. Daar wil ik garant voor staan. De wissel gebeurt vlot en zoals steeds vloeit er diesel door mijn aders: zoals gewoonlijk kom ik verschrikkelijk traag op gang. Het duurt 10 ronden voor ik warmgelopen ben om er dan voor te gaan zitten, daarbij het gekreun van de achterveer onder mijn gecentraliseerde massa volledig negerend. Ik probeer zoveel mogelijk lijnen en rempunten te stelen van snellere piloten. In de Bridgestone slicks heb ik geen gevoel. Hoe gera- ken die banden in godsnaam op temperatuur als er zo goed als geen krachten op inwerken? Deze vraag spookt lange tijd door mijn hoofd. Ze wordt snel beantwoord wanneer ik het pitbord zie met mijn rondetijd. Een rondetijd die doet denken aan de ondraaglijke traagheid van het bestaan. Of was het lichtheid. Het feit dat ik hierover kan nadenken, zegt genoeg over mijn tempo. De

banden laat ik voor wat ze zijn, koud, lauw of heet: ik moet en zal de Derbi sneller rond het kartcircuit krijgen. Ik gooi de GPR de bocht in zonder enige feedback, maar het zal me worst wezen. Ondertussen stuiven ex-BK-, EK-, Endurance4Fun- en andere snelle piloten mij voorbij. Ik zoek mijn pitbord, maar zowel vrouw als bord zijn verdwenen. De opgeplooidde zitpositie begint zich stilaan te wreken op mijn mentale toestand. Ik wil eraf, ik ben het zat, maar uitsluitend over mijn eigen lijk rijd ik vroeger de pitlane binnen. Mijn teamgenoten beginnen zenuwachtig te worden, want ik besef blijkbaar niet dat ik binnen moet komen. Mijn vrouw moet bijna haar borsten ontbloten om mijn aandacht te trekken, waarna ik gedwee de pitlane opzoek voor de wissel. Niemand had mijn team geïnformeerd dat ik steevast met het pitbord van de motor gemept moet worden alvorens ik doorheb dat mijn stint er op zit.

Kevin neemt gezwind het stuur over. Zijn temperament heeft meer weg van een tweetakt, wat maakt dat hij instant snelle tijden laat noteren. Daarnaast heeft hij weinig lichaams- gewicht mee te sleuren. Zijn stijl op de Derbi 125 is mooi. Hij zit ontspannen op de motor en dat lijkt hem wel vleugels te geven. Na een uur komt hij binnen. De tankstops blijven verlopen in peis en vree, met een open kante- tje, een vod en veel gemors. Thomas Supermoto kruipt in het zadel en zet ook meteen snelle tijden op de klok- ken. Zijn stijl is speeler en bijwijlen agressiever. Plaats 'agres- sive rijstijl' wel in het kader >>



## HET WAPEN DE DERBI GPR 125

De Derbi GPR 125 waarmee Team Sumo aantrad, is een standaard exemplaar. Met het oog op de endurance werd het blokje voorzien van Motul 5100 motorolie, en ook de remleidingen kregen vers Motul RBF 600 bloed terwijl de remklauwen gevuld werden met Carbone Lorraine remblokjes. Het voorlicht werd verwijderd, net als de zijstaander. Om de velgen werden Bridgestone Racing Battlax slicks gelegd.

### TECHNISCHE FICHE

<b>Motor:</b>	124,2cc, 4 kl./cil., vloeistofgekoelde éencil.
<b>Boring x slag:</b>	58x47 mm
<b>Compressieverhouding:</b>	12:1
<b>Max. vermogen:</b>	15 pk / 9.250 o.p.m.
<b>Max. koppel:</b>	n.b.
<b>Brandstofvoorziening:</b>	carburator
<b>Transmissie:</b>	zesbak, ketting
<b>Frame:</b>	aluminium perimeterframe
<b>Voorvering:</b>	41 mm UPSD niet instelbaar, veerweg 110 mm
<b>Achtervering:</b>	monoshock, niet instelbaar, veerweg 135 mm
<b>Voorrem:</b>	enkele 300 mm schijf met Zzuigerremklauw
<b>Achterrem:</b>	220 mm schijf met enkelzuigerremklauw
<b>Banden voor/achter:</b>	90/580-17 / 120/600-17
<b>Wielbasis:</b>	1.355 mm
<b>Balhoofdhoek/naloop:</b>	25°/n.b.
<b>Drooggewicht:</b>	135 kg
<b>Zithoogte:</b>	810 mm
<b>Tankinhoud:</b>	13 l.
<b>Topsnelheid:</b>	n.b.
<b>Kleuren:</b>	zwart/rood, wit/rood
<b>Prijs België:</b>	€ 4.399,00
<b>Prijs Nederland:</b>	€ 4.999,00
<b>Invoerder België:</b>	www.derbi-motors.be
<b>Invoerder Nederland:</b>	www.derbi.nl





Yo, Yo, Yo! Drees represent boyeee!

van 15 pk. Fysiek begint het opgeplooid rijden op het veel te kleine motortje zijn tol te eisen. Iedereen krijgt hier en daar krampen. Doch getrouw vervolmaken de leden van het Sumo team hun uurtje endurance. De andere Thomas gaat er ook tegenaan en houdt het winkeltje mooi rechtop. De tijd verstrijkt en de race-uren stapelen zich op, maar de Derbi laat het niet aan zijn hart komen. We worden door geen enkel technisch of mechanisch euvel geremd in onze race naar de heldenstatus. De spanning van de ketting baart technische man Thomas zorgen. Ik denk bij mezelf dat als dat het enige is waar we ons zorgen over moeten maken, we zeker niet kunnen klagen. De stints verlopen voor iedereen vlot en eindi-

**“Wat nog steeds blijft nazinderen, zijn de veel te snelle jochies op veel te kleine motoren.”**

gen steevast met een brede glimlach. Als laatste heb ik dan ook de eer om zeven uur succesvol afgelegde racetijd te vergallen, dan wel te verzilveren. Ik houd de eer hoog en stuur de GPR 125 langs start/finish in een 8uurs race waarin ik nooit eerder zoveel ben gedubbeld. Team Sumo eindigt op een 17de plek algemeen op 57 ronden van de winnaars, en 4de in de RR-klasse. Wat nog steeds blijft nazinderen, zijn de camaraderie die we beleefden met het team en de veel te snelle jochies op veel te kleine motoren. Maar eerlijk is eerlijk: alle eer gaat naar de organisatie, die als enige in België een platform biedt om jonge kereltjes te laten racen met betaalbare tweewielertjes. Aan alle mama's en papa's: slacht dat spaarvarken en ga racen met uw jongste telg. ■

## KALENDER 2011

Ook in 2011 gaat 2Race vrolijk door met het kampioenschap en wordt er bovendien een nieuwe klasse toegevoegd: de AMX MiniGP Trophy. Peter van deze Trophy is niemand minder dan Xavier Siméon, die op negenjarige leeftijd overigens al te spotten was bij de pocketbikeraces van 2Race.

- > 10 APRIL ..... Berghem (NL)
- > 23 - 24 - 25 APRIL ..... Juvaincourt (FR)
- > 14 - 15 MEI ..... Francorchamps
- > 29 MEI ..... Veldhoven (NL)
- > 11 - 12 - 13 JUNI ..... Juvaincourt (FR)
- > 25 - 26 JUNI ..... Francorchamps
- > 13 - 14 AUGUSTUS ..... Clastres (FR)
- > 28 AUGUSTUS ..... Marche en Famenne
- > 18 SEPTEMBER ..... Berghem (NL)
- > 1 - 2 OKTOBER ..... Francorchamps
- > 9 - 10 JULI ..... 12 uur van Juvaincourt (FR)
- > 3 - 4 SEPTEMBER ..... 8 uur van Francorchamps

INFO & REGLEMENT : [WWW.POCKETBIKE.BE](http://WWW.POCKETBIKE.BE)