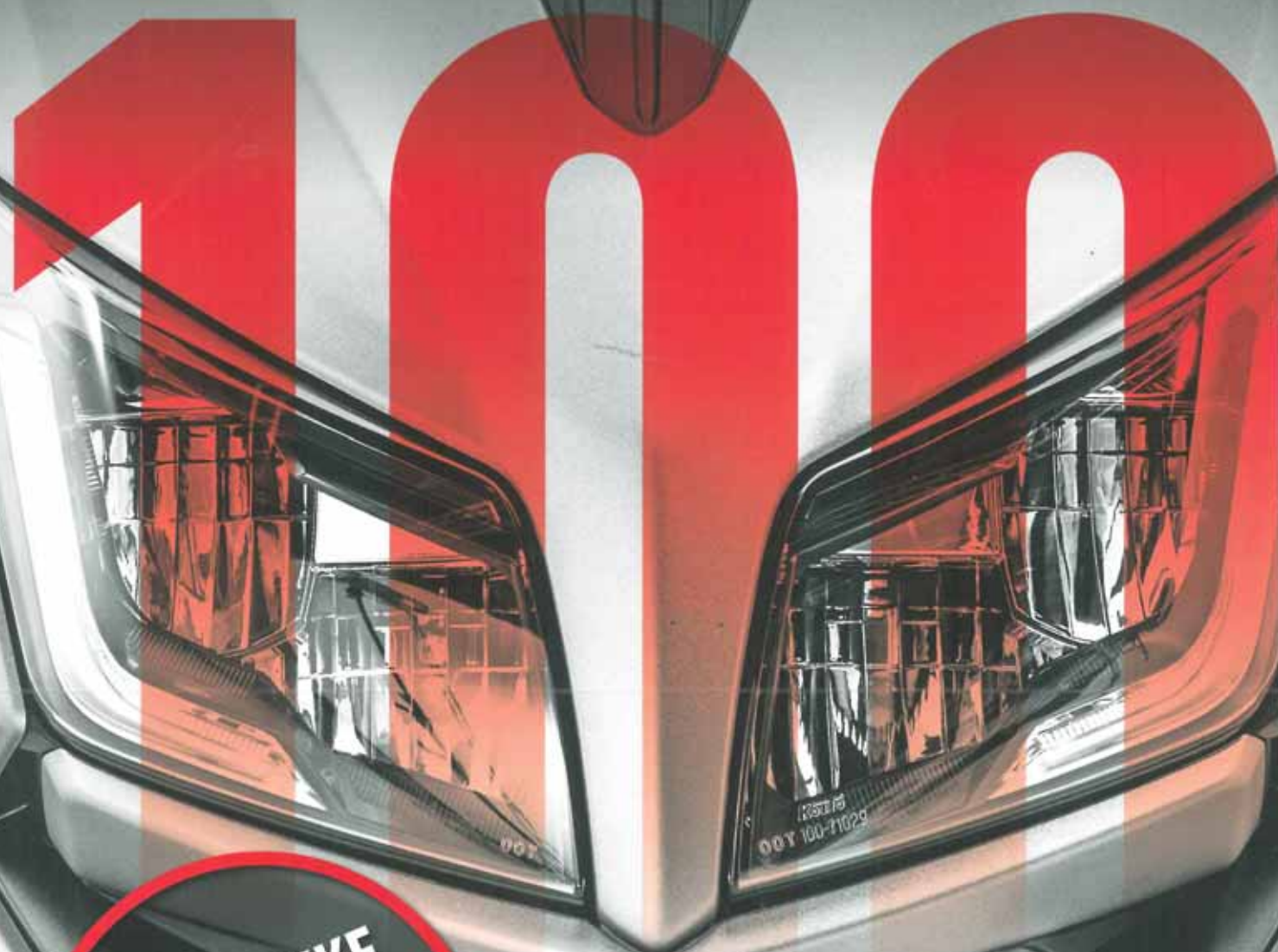


Extra dikke jubileum uitgave met 116 pagina's!

scooter

& bike**x**press



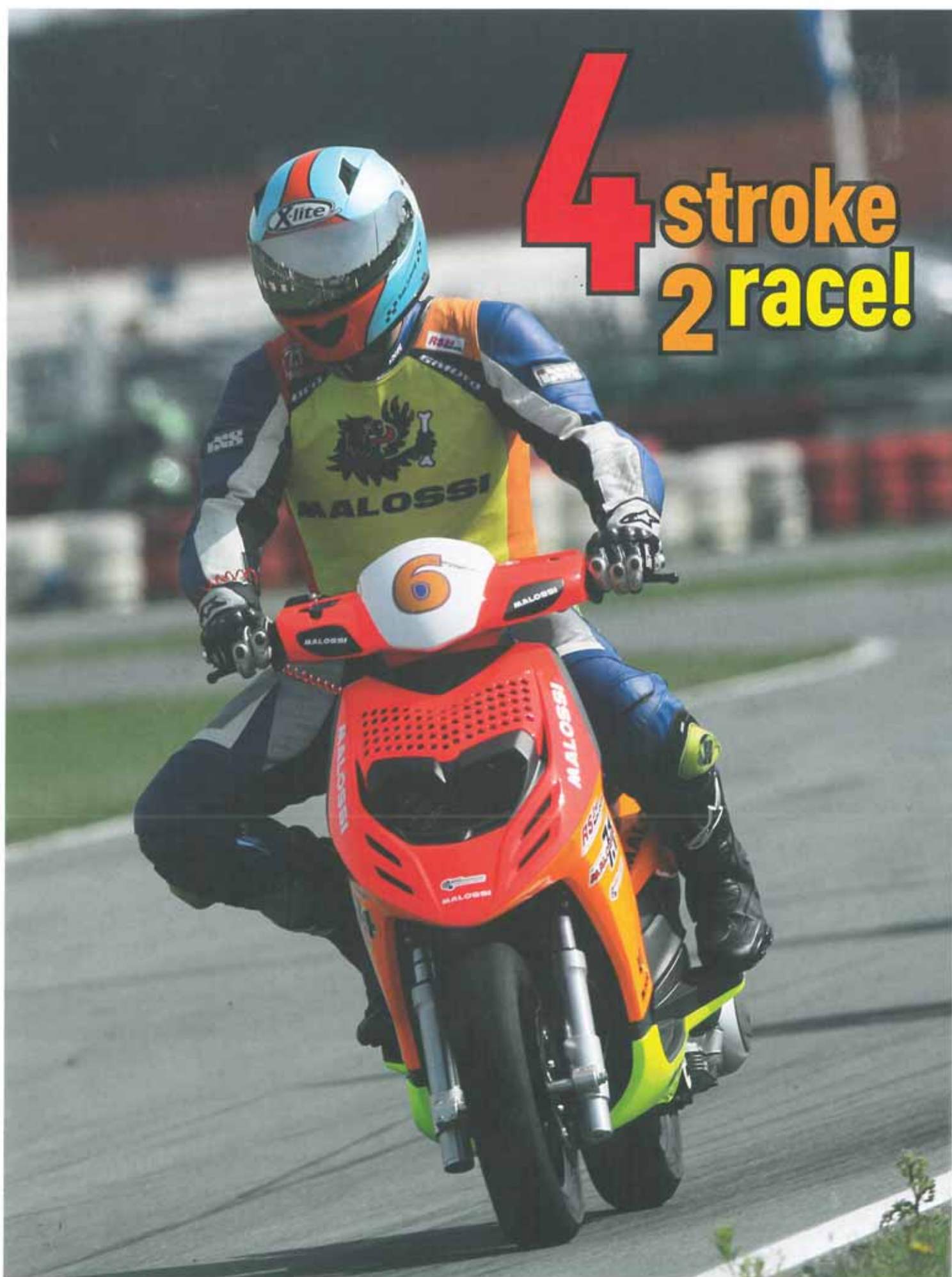
**EXTRA DIKKE
JUBILEUM
UITGAVE!**

september 2015 #100 €4,99



116
pagina's!

AP 8 710206 246011



We hoefden niet lang te twijfelen toen de SOBW ons uitnodigde om tijdens de Gamma racing days in Assen een wedstrijddag mee te rijden. Op zaterdag 1 augustus reisden we dan ook af richting Drenthe voor een uitgebreide rijervaring op de Piaggio Typhoon, voorzien van een Malossi 4-takt krachtbron!



MALOSSİ

Helemaal uit het niets kwam de uitnodiging van de organisatie die al sinds jaar en dag brom- en scooterraces verzorgt niet. Vorig jaar tijdens het Malossi test event in Adria (Italië) werd het één en ander al officieel bekend gemaakt om het scooterracen betaalbaarder te maken. Zo tekende de Nederlandse organisatie van brom- en scooterraces het contract met Malossi voor de zogeheten 'Scootermatic Replica Cup'. In 2015 is men officieel begonnen en zien we ook al de eerste rijders die zich in deze klasse hebben ingeschreven. Het komt er op neer dat je een kant en klaar pakket kunt kopen voor je 'racescooter' welke zeer gunstig is geprijsd. Nu is men dit jaar, in samenwerking met PePe Parts en Malossi, bezig met een heuse 4-takt racescooter. Het project is geheel in handen van Harm van Gaalen van HVG-Engineering. Harm heeft jarenlang - en niet onverdienstelijk - zelf geracet bij de SOBW, maar is zich de laatste jaren met zijn eigen bedrijf meer gaan toeleggen op het prepareren van veel motorcross motoren en heeft ook onder meer de Yamaha's van de Gamma R125 Cup onder zijn hoede. Zeker met laatstgenoemde kunnen we wel een verband leggen met de dit jaar in ontwikkeling zijnde Piaggio Typhoon met het Malossi 4-takt blok.

4-TAKT RACESCOOTER

Zo bestaat de succesvolle Yamaha R125 Cup uit identieke motorfietsen die door strikte reglementen en verzegelde motorblokken nagenoeg identiek zijn. Dit betekent niet alleen close racing maar door het in de praktijk bewezen onverwoestbare 4-takt motorblok ook lagere kosten tijdens het seizoen. Hoe anders is dat dan ook aan de top van het veld van de topscooterklasse. In deze klasse rijdt men sinds jaar en dag met 70cc 2-takt krachtbronnen. Met

vermogens van ruim boven de 20pk en zeer hoge toerentallen zijn ze erg spectaculair maar ook onderhoudsgevoelig. Binnen deze klasse waar veelal technisch kundige rijders rondrijden geen probleem maar de SOBW kijkt ook verder. Zo is het idee achter de 4-takt racescooter om ook een andere doelgroep aan te gaan spreken. Een doelgroep die zich volgens de organisatie iets minder associeert met het 'jonge honden imago' maar een goedkoper alternatief zoekt voor het racen op een motorfiets. Ook het feit dat de 4-takt scooter met de grotere 218cc cilinderinhoud en

een gelijkwaardig vermogen als de 70cc 2-takt scooters in theorie een stuk onderhoudsvriendelijker zou moeten zijn kan een pré zijn bij een nieuw aan te boren doelgroep. Nu komt de theorie lang niet altijd overeen met de praktijk, vandaar dat de SOBW in samenwerking met PePe parts en Malossi dit seizoen een testscooter in zet.

TYPHOON

Op het Junior Track circuit, net voor het TT circuit in Assen, mogen wij ons zaterdagochtend melden. Uitgebreid laat Harm alle aanpassingen

en knopjes zien van de scooter die nog niet zo lang geleden als een Piaggio Typhoon ter wereld kwam. Officieel is het motorblok voorzien van een 125cc luchtgekoelde cilinder, welke is vervangen door een 218cc exemplaar van Malossi. Doordat deze vloeistof gekoeld is zien we op de plek waar normaliter de koplampunit is gemonteerd een dikke radiator. Met diverse ronde gaten in het polyester plaatwerk geboord moet het motorblok ook de korte bochtige baan in Assen zich koel genoeg weten te houden. Afgezien van het feit dat al het 'onnodige' van de scooter is



geschroefd en we een andere voor-
vork en achtervering tegenkomen,
is het rijwielgedeelte niet heel veel
anders als van het origineel. De
semi-slick banden zijn van het merk
Mitas, voor velen nog beter bekend
onder de naam Sava.

Nadat de scooter door de technische
keuring is gekomen en we van de
wedstrijdleiding een transponder
hebben gekregen, waarmee de ron-
detijden worden geregistreerd, komt
de eerste vrije training erg dichtbij.
Hoog tijd om mij in m'n oude race-
overall te hijsen, waarvan ik blij was
dat ik de rits nog vrij gemakkelijk
dicht kreeg. Tijd voor een eerste
ervaring met deze scooter, waarbij
ik bewust als één van de laatsten
de baan op rijd. Eerst rustig die baan
en scooter leren kennen. Het eerste
wat opvalt is in ieder geval het geluid.
Het schelle hoogtoerige geluid van
de vele Zip SP's wordt geflankeerd
door een donkere doffe brom van de
4-takt Typhoon. Ook valt op dat de
Typhoon erg gemakkelijk te rijden
is. De scooter voelt door zijn grotere
wielen erg stabiel en geeft je al snel
veel vertrouwen. Vertrouwen wat bij
ondergetekende niet snel zal lijden
tot ultrasnelle rondetijden maar het
is leuk bij jezelf op te merken dat het
wel steeds ietsjes beter gaat. Tijdens
het rijden probeer ik me vast te
klampen aan een rijder die naar
mijn idee net even iets sneller is,
iets wat lijkt te lukken want aan
het eind van diezelfde training kan
ik diezelfde rijder aardig volgen. Met
het adrenaline nog vol door m'n lijf
sluit ik de eerste training die ongeveer
een kwartier in beslag neemt af in de
achterhoede. Wel verbaas ik mij over
de jongens die vooraan rijden en op
de korte baan van slechts een kilo-
meter zomaar tien seconden sneller
rijden in vergelijking met de jongens
achteraan. Jongens als een Jos
Koelewijn en Sarik Roufs komen
me meermaals voorbij zetten alsof
ik stil lijkt te staan. Best frustrerend,
zeker omdat de Typhoon in rechte
lijn niet veel onderdoet voor de
scooters die voorin het veld iets



uitvechten. In de periode tot de
kwalificatietraining kunnen we alles
nog eens extra laten bezinken en laten
we de scooter verder ongemoeid. Om
11:15u is het echter zover en maak
ik me op voor de kwalificatie. Met
een iets agressievere rijstijl en iets
meer lef lijkt het voor het gevoel al
een stuk beter te gaan. Ik weet een
aantal rijders ook te passeren en
besef dat ik bij de startopstelling
waarschijnlijk niet de rode lantaarn
hoef vast te gaan houden. Iets wat
ook blijkt bij de uitslag. Met een ver-
betering van tijd van ongeveer een
seconde is de 59.028 genoeg voor
een zestiende tijd met nog zes rijders
achter me. Tevreden hebben we even een paar
uur pauze, ook maken we de beslis-

sing om de extra zachte achterband
door het warme weer te vervangen
voor een iets harder exemplaar.

SCHUIVER

Nadat we ons in de tussenliggende
tijd hebben vermaakt met zowel de
actie op de Junior Track baan als op het
grote TT circuit is het om 13:30u tijd
voor de eerste race. Na een opwarm-
ronde waarbij iedereen zoveel moge-
lijk warmte in de banden probeert
te brengen gaat door middel van een
staande start de race echt van start.
Met een zeer slechte start waarbij
er direct al twee of drie voor me
langs schieten wil ik zo snel mogelijk
proberen de slechte start ongedaan
zien te maken. Het duurt dan ook
niet lang voor ik de eerste rijder heb
teruggepakkt, het is echter Jasper van
Rutten met nummer 41 welke me
het 'bijna' de complete race lastig
maakt. Jasper is met de lichtere Zip
in de bochten duidelijk net even iets
sneller maar eenmaal uit de bocht
lijk ik alleen al 'op koppel' de scooter
van Jasper vrij gemakkelijk bij te
kunnen houden. Toch duurt het bijna
een complete wedstrijd dat ik in het
achterwiel van nummer 41 lijkt te
prikken. Met de nadruk van bijna,
want in al mijn enthousiasme en mis-
schien ook wel frustratie gebeurt vijf
ronden voor het einde hetgeen wat
je absoluut niet wilt als 'gastrijder'...
een schuiver! Net voor start finish komt
het achterwiel langszij en beland uw
redacteur met een gekrenkt ego samen
met de tot dan toe ongevende
Piaggio scooter naast de baan. Dat
doet even zeer! Erger vind ik persoon-
lijk de schuifschade aan de race-
scooter. Met een schuldgevoel over-
handig ik de scooter na afloop van
de race weer aan Harm, welke het

gelukkig sportief oppakt. Erg jammer
want ik had sterk het idee dat ik als
veertiende had kunnen eindigen, een
plekje voor Jasper dus. Iets wat we
helaas nooit echt zeker zullen weten.
Na afloop kwam Jasper nog even
netjes vragen waar ik plotseling was
want het typerende 4-takt geluid was
toch ineens weg...
Met een zere knie als gevolg van de
val neem ik de beslissing om race
twee als toeschouwer te bekijken.
Een race die opnieuw een prooi is
voor Sarik Roufs.

EEN VERVOLG IN 2016?

Een dagje meerijden op de Junior
Track in Assen bij de SOBW is voor
ondergetekende erg goed bevallen.
Met hopelijk genoeg animo in 2016
voor een nieuw op te zetten race-
klasse zijn we er van overtuigd dat
het opnieuw een positieve impuls kan
geven aan de brommer en scooter-
races in Nederland. Aan de scooter
zal het niet liggen, deze is betrouw-
baar en nog altijd uitdagend genoeg
voor ook de meer ervaren rijders. Bij
deze willen we in het bijzonder Harm
van Gaalen van HVG Engineering
voor de uitstekende begeleiding als
ook de SOBW organisatie. Hopelijk
zien en horen we snel een vervolg
van een nieuwe Malossi 4-takt Cup
voor 2016!

Meer weten over de SOBW? Bezoek
ook eens de website www.sobw.nl

Met dank aan:

SOBW
Malossi
PePe parts
Mitas

