

Testdag op Raceway Venray

## Fijnslijperij

In aanloop tot de Paasraces, die ten tijde van het verschijnen van deze Start '84-editie net achter ons liggen, organiseerde Raceway Venray zaterdag 24 maart een testdag. Vooral debuterende dan wel overstappende coureurs en teams met een nieuwe of grondig verbeterde auto grepen deze gelegenheid aan om proefondervindelijk vast te stellen waar zij stonden.

Tekst: Aart van der Haagen

Foto's: PR

Meer informatie: [www.racewayvenray.com](http://www.racewayvenray.com)

Eddy Peters

### "Alles moet je veranderen"



Met een beetje pech eindigt je testdag voortijdig, zoals in het geval van Eddy Peters, die in 2018 met de oude auto van Roy Maessen in de Stockcar F1 aantreedt. "Na vier of vijf sessies lag de drukgroep van de koppeling eruit. Druklager kapot." Misschien niet helemaal verbazingwekkend, als je weet wat voor oerkrachten het door Hermkes Revisietechniek gebouwde big block op de transmissie loslaat. Het betreft een 9,4-liter Merlin-motor met 725 pk en vooral wagonladingen koppel. Peters huisde hem over vanuit zijn oude frame, omdat hij dit type krachtbron prefereert boven een small block. "Het is wat zwaarder, maar ook betrouwbaarder en wanneer je na een duwtje op de baan even stilvalt, kom je makkelijker weer weg. Dan kun je de bak gewoon in de tweede versnelling laten staan, waar je bij een small blok in zo'n situatie vaak moet terugschakelen naar één." Montage van de nieuwe, grotere krachtbron betekende behoorlijk wat wijzigingen doorvoeren. "Stuurpomp, radiator, spruitstukken; alles moet je veranderen, want niks past meer." Ter compensatie van het zwaardere big block schraapte Peters op verantwoorde plaatsen wat kilo's van het frame af en zette de auto op de weegschalen, om op basis daarvan een eerste afstelling te bepalen en die als uitgangspunt voor de trainingsdag te gebruiken. "Jammer dat we nu met het testen nog niet zo heel ver kwamen. Sowieso lukt het niet in één dag om de ideale settings te vinden, dat kost altijd meer tijd, zeker als je met een totaal ander frame rijdt dan eerst. Ik heb wel kunnen vaststellen dat de auto beter reageert bij het aanremmen van de bochten, dus daar ligt alvast een eerste winst."

ten staan, waar je bij een small blok in zo'n situatie vaak moet terugschakelen naar één." Montage van de nieuwe, grotere krachtbron betekende behoorlijk wat wijzigingen doorvoeren. "Stuurpomp, radiator, spruitstukken; alles moet je veranderen, want niks past meer." Ter compensatie van het zwaardere big block schraapte Peters op verantwoorde plaatsen wat kilo's van het frame af en zette de auto op de weegschalen, om op basis daarvan een eerste afstelling te bepalen en die als uitgangspunt voor de trainingsdag te gebruiken. "Jammer dat we nu met het testen nog niet zo heel ver kwamen. Sowieso lukt het niet in één dag om de ideale settings te vinden, dat kost altijd meer tijd, zeker als je met een totaal ander frame rijdt dan eerst. Ik heb wel kunnen vaststellen dat de auto beter reageert bij het aanremmen van de bochten, dus daar ligt alvast een eerste winst."



Roy Maessen

### "Klinkt tegenstrijdig"

WorldCup 2017-kampioen Ryan Harrison bouwde in de afgelopen tijd drie nieuwe frames, waarvan er eentje naar Roy Maessen ging. "Ik wilde weer een stukje sneller," licht de Limburger toe. "Qua wielophanging en achteras steekt het allemaal net even anders in elkaar, bovendien valt de gewichtsverdeling gunstiger uit. Niet zozeer qua verhouding voor/achter of binnen/buitengewicht, want daarin zaten we al op het randje. Nee, het zwaartepunt ligt lager dan bij mijn oude stockcar. Het klinkt misschien tegenstrijdig, maar dat is gerealiseerd door de motor juist wat hoger te plaatsen, waardoor je een groot deel van het zwaardere frame eronder kunt houden. Alles bij elkaar scheelde het een flink pak werk, zo'n auto grotendeels door iemand anders laten bouwen. Het kost wat meer, maar als je alle uren telt, valt het verschil juist weer aardig mee. Je koopt alle onderdelen zo in de Verenigde Staten, tegen acceptabele prijzen. Dan hoef je alleen nog maar alles aan elkaar te lassen, waar we vroeger op zoek moesten naar bestelbusjes en dergelijke voor spullen. Bij mijn vorige stockcar kwam de achteras van een Ford Transit." Maessen besloot wel de motor te hergebruiken. "Drie jaar terug hebben we die nieuw laten maken en ik wist zeker dat hij goed is." Bij de eerste test in Lelystad staken nog wat kinderziekten de kop op, die gelukkig grotendeels achterwege bleven toen de bolide zijn maagdelijke meters mocht maken op Raceway Venray. "Wel even wennen. Ik moet hem veel agressiever berijden dan mijn oude stockcar, om voldoende temperatuur in de banden te krijgen. Dat betekent later remmen en eerder op het gas gaan, wat gelukkig prima kan, doordat deze auto veel meer grip biedt. De vorige slipte eerder."



Tonnie Hendriks

## “Voelt zo lekker, na drie rampjaren”



De Peugeot 206 waarmee Tonnie Hendriks in de National Hotrod-klasse uitkomt staat er weer patent bij, met een vernieuwde body. “Motorkap, voorschermen, bumpers, dorpels. Die spullen bestel je allemaal zo in Groot-Brittannië, alleen moet je dan iets regelen voor het transport, want de Engelsen willen ze niet opsturen. Meestal neemt John van den Bosch de onderdelen voor me mee, maar in dit geval lukte dat niet, dus moesten we zelf op en neer.” Hoewel Hendriks zijn 206 pas drie jaar bezit, kent hij de auto al veel langer, doordat hij er voor de vorige eigenaren al volop aan sleutelde. Zijn verstandhouding met de Peugeot bleek tot medio 2017 geen gelukkige. “Toen begon ik het een beetje zat te worden, na constant problemen met de motor. Die moesten we bijna na iedere wedstrijd in- en uitbouwen. De ene keer te weinig oliedruk, de andere keer de temperatuur te hoog. Ik zat elke ronde drie keer op de meters te kijken. Je hebt mensen die weten hoe ze motoren moeten bouwen en mensen die dat niet kunnen. Een vriend van mij heeft er on-

dertussen heel veel aan gedaan en mede dankzij de hulp van Gerard Emming wisten we uiteindelijk de problemen boven water te krijgen en op te lossen. Sindsdien loopt het blok helemaal goed. Dat voelt zo lekker, na die drie rampjaren, waarin we overigens heus wel een hoop mooie momenten mochten beleven.” Tot de recente, winterse wijzigingen behoorde niet alleen een opgefriste body, maar ook een rijtje onderhuidse aanpassingen. “Allereerst een nieuw stuurhuis; het vorige brak afgelopen jaar twee keer. Door het wijzigen van de schokdemperpositie vóór moet de auto nu scherper sturen, maar tijdens het testen op Raceway Venray was ik daar nog niet helemaal tevreden over. Wel merk ik de positieve effecten van de verbeterde achterwielophanging, die meer rust in het weggedrag geeft.”



Darragh Adriaenssens rijdt met de veelgeziene Chevrolet Camaro-body

Jentsen Adriaenssens

## “In de derde versnelling nog steeds wielspin”

Op je 19e respectievelijk 21e zo vanuit de karting in een LMV8 springen, dat vergt lef, maar de Belgische broers Darragh en Jentsen Adriaenssens doen het gewoon. “Zoveel kracht, dat verwacht je niet, wanneer je er geen ervaring mee hebt,” zegt laatstgenoemde, de oudste van de twee. “Als je in de derde versnelling flink op het gas gaat staan, treedt nog steeds wielspin op. Het koppel van de V8 blijft maar komen.” Acht jaar lang manifesteerden de jonge coureurs zich in diverse nationale kartkampioenschappen, zowel op eigen bodem als in Nederland. Op de kartbaan van Raceway Venray gaven ze les en zo leerden ze Harry Maessen kennen. “Hij stelde ons voor om eens aan de LMV8 Rookietest mee te doen, begin maart,” vertelt Jentsen Adriaenssens. “Nou, dat beviel ons erg goed. Eigenlijk wilden we voor dit seizoen samen één auto huren, maar onze vader besloot dat we er gewoon twee moesten nemen.



Ford Mustang-stijl voor Jentsen Adriaenssens

Hij regelt ontzettend veel voor ons, zoals sponsors. Echt geweldig.” Goed bestede inspanningen, zo lijkt het, want tijdens de testdag verbaasden de twee onervaren autoracers zichzelf. “Mijn snelste tijd lag maar twee tienden vandaan bij die van de LMV8-kampioen van afgelopen jaar,” meldt Jentsen Adriaenssens met gepaste trots. “Ook mijn broer deed het uitstekend. Hij kende een korte terugval, nadat hij de controle over zijn auto verloor op het vuil aan de buitenkant van de baan, waardoor hij een muur raakte. Gelukkig leverde dat geen noemenswaardige schade op, maar de schrik zat er even in. Na enkele sessies en wat met elkaar praten herpakte hij zich en aan het eind van de dag kwam hij aan dezelfde rondetijden als ik.” Twee broers in de LMV8, wat mogen we dan verwachten? “Dat we goed gaan samenwerken, net als in onze kartingtijd, met als doel dat altijd minimaal één van ons tweeën op het podium belandt. Het liefst allebei, uiteraard. Wij tegen de rest van het veld, haha!”