

DER FLIEGENDE HOLLÄNDER

Neben guten Kenntnissen in Mechanik und Elektronik ist für den Bau eines straßentauglichen 500 PS Dragsters vor allem eines erforderlich: ein klaffender Riß in der Kopfdichtung



„Zuerst hielt ich Drag Racing für einen ziemlich dämlichen Sport“, meint Jeroen van den Belt, der Mann mit der schnellsten Yamaha XJR Europas – vielleicht sogar der Welt. Und irgendwie kann ich das, was er sagt, nachvollziehen: Zwölf Jahre fuhr der Niederländer Super Moto-Rennen, acht davon in der Europäischen Meisterschaft. Daß jemand mit diesem Background einen Motorsport, bei dem es „lediglich“ 400 Meter geradeaus geht, als ziemlich tumb empfinden muß, liegt in der Natur der Sache. Doch: „Eines Tages fuhr ich mit meiner XJR-Turbo zum Drag Race nach Drachten. Einfach nur als Zuschauer. Dort hat sich mir eine neue Welt eröffnet. Allesamt wahnsinnig nette Leute mit der gleichen Oktanzahl im Blut wie ich.“

Nachdem die Erleuchtung nun über Jeroen gekommen war, gab er dem, was er ohnehin sein gesamtes, selbstständiges Leben gemacht hat – Motorräder bauen und darauf Rennen fahren – eine neue Richtung. Also nahm er seine für den Straßenbetrieb aufgepumpte XJR und fing an, sie für die Viertelmeile zu konditionieren. Aha. Laut überlege ich, welchen Vorteil dieses luftgekühlte Eisenschwein wohl fürs Sprinten bringt. „Keinen, es ist wohl die schlechteste Basis, die man sich vorstellen kann. Wahrscheinlich bin ich deshalb auch der Einzige in Europa, der ein solches Ding über den Track prügelt. Aber eine Hayabusa zu nehmen, wie allen anderen auch, entspricht nicht meinem Stil. Ich will meinen eigenen Weg gehen, und das ist meist nicht der einfachste.“

Tiefer, härter, breiter

Also packte Jeroen seine neue Herausforderung an: Als erstes stand die Tieferlegung im Leistungsheft. Statt die Gabel aber einfach nur durchzustechen, verkürzte er die Cartridges. Auch die Stereodämpfer erfuhren eine Kürzung, außerdem lassen sie sich für ein härteres Setting im Renntrimm aufpumpen. Das macht Sinn, weil die dicke Yamaha ihres Straßendienstes nach wie vor nicht enthoben wurde. Zwar fährt Jeroen seit der Eröffnung seine Tuningschmiede VDB Works vor zweieinhalb Jahren fast nur noch auf dem Strip, doch: „Meine Freundin nutzt das Motorrad öfter zum Brötchenholen.“