



## Nieuwe records worden niet altijd beloond met overwinningen

Rotterdam, oktober 2019 – Het dragrace-seizoen 2019 zit erop. Pro Dutch Racing kijkt niet alleen terug op een leerzaam jaar, ook werden er door Michel Tooren met de Pro Dutch Racing '71 Plymouth Barracuda op alle fronten nieuwe persoonlijke records op de klokken gezet. In de resultaten was dit echter niet altijd terug te zien. Diverse keren had Tooren de pech dat hij al vroeg in de eliminaties stuitte op de latere winnaar van het evenement, of speelden andere factoren de Pro Dutch Racing-piloot net op het verkeerde moment parten. Het Nederlandse Pro Modified team scoorde dan ook niet altijd de punten waarop op basis van de cijfers was gerekend. “Omdat we dit seizoen begonnen met vele technische aanpassingen aan de Cuda, hebben we heel veel geprobeerd, geëxperimenteerd en veel getest. Soms werkte dit uitstekend, maar soms ook niet, waardoor er niet altijd snelle tijden en mooie runs uit de bus rolden”, kijkt Tooren terug op 2019. Pro Dutch Racing weet dus waar in de aanloop naar het seizoen 2020 aan gewerkt moet worden.

Voor Pro Dutch Racing begon het seizoen 2019 met een op vele punten gemoderniseerde en verbeterde '71 Plymouth Barracuda. Belangrijkste wijziging was de overstap naar het nieuwe FuelTech-ontstekingsstelsel, maar daarnaast had de blower een update ondergaan, was de achteras aangepast en de auto op alle fronten een stuk lichter gemaakt. Bij de openingswedstrijd van het FIA Europees Kampioenschap op Santa Pod Raceway betaalde dat zich uit met drie runs in de 5,9 seconden en een nieuw persoonlijk record van 5,934 seconden als onbetwist hoogtepunt.





In het Finse Kauhava, de baan die dit jaar voor het eerst op de kalender stond, klokte Tooren in de kwalificatie de vierde tijd en werd in de eliminaties met een minimaal verschil geklopt door de latere winnaar van de race. Bij de NitrOlympX op Hockenheim, de wedstrijd waar traditiegetrouw weer vele partners en relaties van Pro Dutch Racing de verrichtingen van het team van nabij konden meebeleven, zette Tooren met 6,06 seconden een keurige tijd op de klokken, om vervolgens in de eerste eliminatieronde op reactietijd af te rekenen met Jean Dulamon. De wedstrijd in Tierp moest na een ongeval met een lid van de crew voortijdig worden gestaakt, waarna Tooren bij de afsluitende wedstrijd op Santa Pod in de eliminaties op meervoudig Europees kampioen Jimmy Ålund stuitte.



“Niet alleen met onze eindtijd van 5,934 seconden hebben we dit jaar onze snelste tijd ooit op de klokken gezet. Ook op de 60 voet, 100 meter en achtste mijl zijn we nog nooit zo snel geweest als dit jaar. Wat eindsnelheid betreft hebben we ook ons persoonlijk record verbeterd. In de wedstrijdresultaten zie je dat echter niet altijd terug. Na de vele wijzigingen in de aanloop naar dit seizoen, begonnen we wat set-up betreft eigenlijk weer helemaal opnieuw. Er zijn zoveel variabelen dat we heel veel hebben geprobeerd en getest om te kijken wat beter werkte. Hoewel het vaak werkte en dus goed ging, zit je er als je iets probeert ook wel eens naast en dat resulteert dan in een mislukte run en een mindere tijd. Daar leer je echter ook weer heel veel van omdat je dan weet welke kant je *niet* op moet. Helaas was dat net een paar keer in een run in de eliminaties, waardoor we de nodige punten hebben laten liggen. De top in de Pro Modified klasse zit echter zo dicht bij elkaar, dat je ook in de eliminaties naar verbeteringen moet zoeken, want iedere ronde dat je verder komt, moet je ook weer sneller. Als iets echt niet bleek te werken, zijn we na bestudering van alle data wel eens teruggegaan naar oude afstellingen. Soms had dat resultaat, maar ook niet altijd”, blikt Tooren op het voorbije seizoen terug. “In Hockenheim hebben we de daar aanwezige relaties laten meekijken in de data van de runs. Die stonden echt verbaasd over hoeveel je daaruit kunt aflezen, maar ook hoe moeilijk het is om tot een perfect werkende afstelling te komen”, aldus Tooren. Ook werd er veel geëxperimenteerd met de onderstelafstelling van de Cuda. Te vaak trok de auto kort na de start naar links, of tilde de voorwielen te hoog op. “Waarschijnlijk zijn we daarin iets teveel van het ene naar het andere uiterste gegaan en te grote stappen willen maken. Ook daar leer je dan weer van.”





Eigenlijk is in de week na afloop van de laatste wedstrijd van 2019, het seizoen 2020 voor Pro Dutch Racing alweer begonnen. “De hele auto gaan we nalopen en enkele verbeteringen doorvoeren. Met wat we dit seizoen geleerd hebben, moet het plaatje volgend jaar in elkaar vallen. Ook gaan we de tweede motor helemaal bedrijfsklaar maken zodat die er meteen in kan mocht dat nodig zijn. Gelukkig blijven de reglementen in tegenstelling tot vorig jaar nu gelijk, zodat we niet, zoals dit seizoen, weer met een blanco blad beginnen. We kunnen voortbouwen op de vergaarde informatie van dit jaar”, aldus een alweer naar het nieuwe seizoen uitkijkende Tooren.

Pro Dutch Racing wordt gesteund door: Arton USA Cars & Parts, Burger Ferry Agencies, Career Maker, Damen Marine Components Netherlands BV, Dockmarks Signs BV, Duraship BV, DW Pumps, Electric Marine Support BV, F.E.M.M. Rotterdam BV, Flanto Shipping BV, Gebr. de Jonge BV, Heatmasters, Heftronics, Helmacab Belgie B.V.B.A., Hoogendoorn maritieme betimmering en interieurbouw, Marine Power Drechtsteden BV, Maritiem Media, MST Shipping, Noordtrans Scheepvaartbedrijf, Oonincx Scheepsonderhoud BV, Petrostar AG, RBC Nederland BV, Rotyle Dakbedekking, RTR Barging, Scheepsservice Beljaars, Shipping Factory BV, Sinttruije Marine Service BV, Tribute Space BV, Tristan Shipping BV, Verhaar Omega, VKV Service BV en Vrooam Powersports Lubricants International BV.

