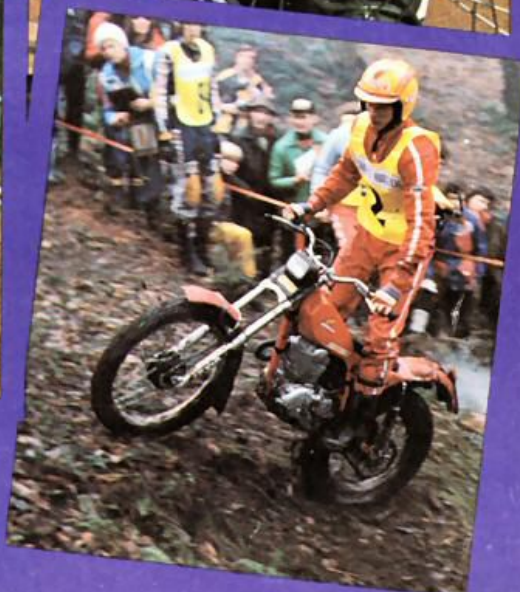


MOTO 73

MAGAZIN DE MOTORSPORT

Rondje RAI

50 cc wegrace historie



**Poster zijspancross
Test Moto Guzzi
V35 Imola**

50 cc RACEHISTORIE

(1)

50 cc races zie je overal, elke dag. Wanneer de scholen uitgaan, scheuren jonge enthousiastelingen op hun brommers door de bebouwde kom, alsof ze op het circuit van Assen zitten. En diegenen die nog enthousiaster zijn dan hun vriendjes, deinzen er niet voor terug om hun vervoermiddelen langs illegale weg op te voeren tot ver boven de „ingebouwde” maximum snelheid van 40 km per uur.



Een typerend beeld van de 50 cc GP-racerij in de jaren 60: Honda (Ralph Bryans) versus Suzuki (Hugh Andersson).



De winnende combinatie in de Asser TT van 1968: Paul Lodevijkx met de Jamathi.

Maar da's niet altijd zo geweest. Pas in 1955 wordt in Nederland een maximum snelheid voor bromfietsen ingevoerd. Daardoor komt een eind aan de populaire bromfietsraces, die tot dan toe gewoon op de openbare weg werden gehouden en waaraan iedereen zonder rijbewijs, zonder startbewijs en zonder grote onkosten had kunnen deelnemen.

Om de vele beoefenaars van de bromfietswedstrijden een alternatief te bieden creëert de Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging naast de overige wegraceklassen ook een categorie voor 50 cc machines. De belangstelling voor deze kleine klasse groeit gestaag en in 1959 wordt een mijlpaal bereikt, al beseft niemand op dat moment reeds de volle omvang ervan. In dat jaar gaat de Nederlandse Kreidler-importeur Van Veen namelijk met een eigen team deelnemen aan de Nederlandse kampioenschappen. Het succes laat niet op zich

wachten: de 50 cc seniortitel wordt behaald op een Van Veen Kreidler door een rijder die al vanaf het eerste uur bij de bromfiets- en 50 cc wedstrijden betrokken is geweest: de Rotterdammer Cees van Dongen.

In datzelfde jaar start tevens een 18-jarige jongeman uit Amsterdam op een zelf-opgevoerd tweevernellers HMW-brommertje. Zijn naam: Jan Thiel.

Wereldtitel voor Suzuki

Ook in de omringende landen groeit de belangstelling voor de 50 cc racerij. In Duitsland wordt op 26 april 1959 de eerste officiële 50 cc wedstrijd verreden op de Hockenheimring. Winnaar wordt Rudolf Kunz, een werknemer uit de ontwikkelingsafdeling van de Kreidler-fabriek. Kreidler stort zich geheel in deze wegraceklasse en ontwikkelt in 1960 een motortje met roterende inlaat, waarmee in 1961 de in-



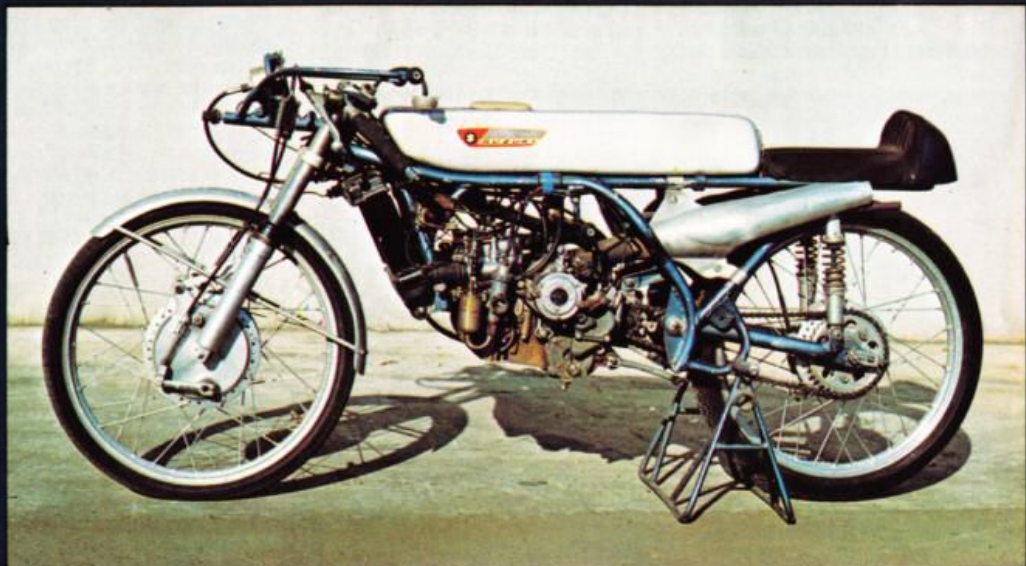
De Honda RC 114 uit 1965, waarmee Ralph Bryans de wereldtitel veroverde. De tweecilinder viertaktmotor leverde 14 pk bij 19.000 t/min.



Een beroemd moment uit de Dutch TT van 1968: Ansheidt op Suzuki op kop, maar Paul Lodewijx zou met zijn Jamathi op de streep winnen!



Close-up van de Suzuki RK-67: een watergekoelde 50 cc tweetakt-twin met 14 versnelingen; goed voor 17,5 pk bij 17.300 t/min.



De Suzuki RK-67 waarmee Ansheidt in 1967 en '68 wereldkampioen werd.

middels ingestelde FIM Europa-cup wordt veroverd.

In 1962 promoveert de FIM de 50 cc categorie tot een Grand Prix-klasse. Aan de strijd om het eerste 50 cc wereldkampioenschap wordt niet alleen deelgenomen door Kreidler, maar ook door de Japanse firma's Honda en Suzuki.

Aanvankelijk lijkt Kreidler de beste papieren te hebben, maar dan begint de Suzuki-racer ineens erg hard te lopen. De Oostduitse MZ-fabrieksrijder Ernst Degner is namelijk zijn land ontvlucht en wordt onmiddellijk gekontracteerd door Suzuki, waar hij zijn ervaringen uit de MZ race-afdeling in praktijk brengt. Degner wint achtereenvolgens de GP's op Man, Assen, Francorchamps en de Nür-

geeft het 60 kg wegende fietsje een topsnelheid van 140 km/uur.

Kreidlers versnellingen- orgel

Suzuki's grootste concurrent, de Kreidler, is eveneens een luchtgekoelde tweetakt éénpitter. Boring en slag zijn 40 x 39,7 mm en het motortje is voorzien van twee roterende inlaten, links en rechts van het carter. Ook qua aantal versnellingen is Kreidler in de meerderheid. Het motorblok bevat namelijk een vier-versnellingsbak met voetschakeling, terwijl op de uitgaande as van deze vierbak nog eens een drie-versnellingsbak met handschakeling is gemonteerd. Het schakelpatroon vanaf de start is 1-1, 1-2, 1-3, 2-1, 2-2, 2-3, 3-1, 3-2, 3-3, 4-1, 4-2, 4-3. In

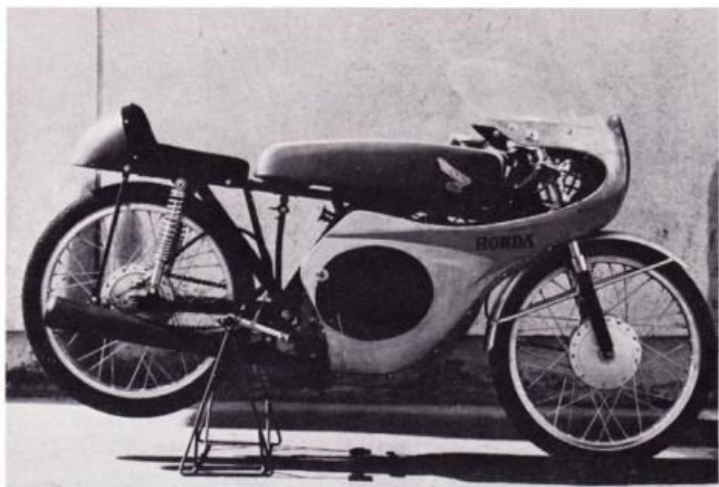


Zo begon de 50 cc racerij. De coureur in kwestie is ene Jan Thiel....

burging en daarmee wordt hij de eerste wereldkampioen in de gloednieuwe 50 cc Grand Prix-klasse.

Degners Suzuki, de RM-62, is een luchtgekoelde ééncilinder tweetakt met een boring en slag van 40 x 39,5 mm, een roterende inlaat en een 22 mm carburateur. Het maximum vermogen van 10 pk bij 12.000 t/min wordt via 8 versnellingen naar het achterwiel getransporteerd en

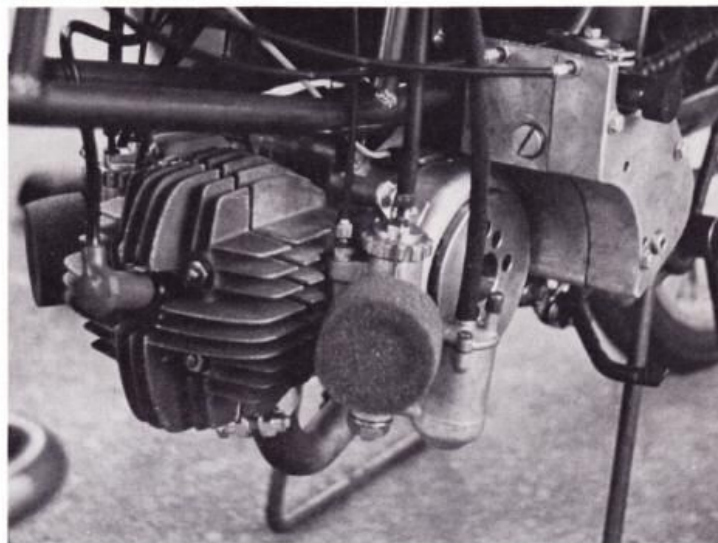
totaal zijn er dus 12 versnellingskombinaties mogelijk en de rijders bespelen de beide versnellingsbakken als organisten, met handen en voeten. Gemakkelijk rijden is het niet en vooral tijdens het terugschakelen is het een heel probleem om de tel niet kwijt te raken. De beide Kreidler-fabrieksrijders zijn Hans-Georg Ansheidt en de Nederlander Jan Huberts die de GP's van Frankrijk en Oost-Duitsland op zijn



Honda's eerste 50 cc racer, de RC 110 uit 1962. De luchtgekoelde éénpitter mocht 18.000 toeren draaien, maar was met 9,5 pk niet opgewassen tegen de tweetaktconcurrentie.



De Kreidler fabrieks racer die in 1962 bijna wereldkampioen werd. Let op de voorvork.



De Kreidler krachtbron met zowel links als rechts een roterende inlaat plus carburateur, en een handgeschakelde drie-versnellingsbak op de uitgaande as van de normale ingebouwde vierbak.

naam weet te brengen en in de Asser TT de tweede plaats. Wat vermogen en topsnelheid betreft, ligt de Kreidler op hetzelfde niveau als de Suzuki.

Honda: toerentallenkam- pioen

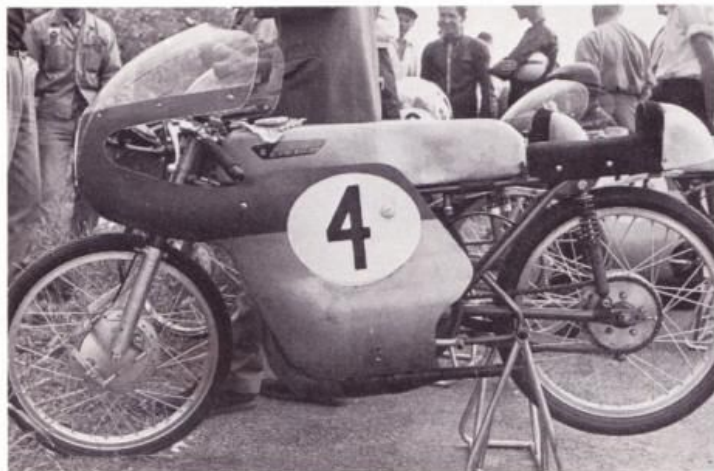
Honda komt uiteraard met een viertakt voor de dag. Het machientje heeft boring- en slagmaten van 40 x 39 mm en het maximum vermogen van 9,5 pk wordt geleverd bij 14.000 t/min, terwijl het motortje desnoods mag worden doorgetrokken tot 18.000 toeren. Het luchtgekoelde éénpittertje weegt 57 kg, heeft 5 versnellingen en een topsnelheid van 130 km/uur. Hiermee ligt de Honda, typeaanduiding RC 110, duidelijk onder het tweetaktniveau en pas aan het eind van het seizoen, in Finland, wordt een GP-overwinning behaald. Het aantal versnellingen is dan uitgebreid tot 9, nadat reeds 6-, 8- en 10-bakken zijn geprobeerd.

In Japan beseft men drommels goed dat er sneller materiaal zal moeten komen, en wanneer in het najaar van 1962 de openingsrace van het nieuwe Japanse Suzuka-circuit plaatsvindt, verschijnt Honda met een 50 cc tweecilinder, de RC 112. Boring en slag van dit mechaniek,

waarmee Tommy Robb de 50 cc race op het Suzuka-circuit wint, bedragen 33x29 mm. Het maximum vermogen bedraagt 11 pk bij 17.500 t/min, en het maximum toelaatbare toerental ligt bij 20.000! De RC 112 heeft 9 versnellingen, twee door tandwielen aangedreven bovenliggende nokkenassen en vier kleppen per cilinder.

In 1963 speelt de strijd om het 50 cc wereldkampioenschap zich nog slechts af tussen Suzuki en Kreidler, die beide met verbeterde versie van hun '62er modellen voor de dag komen. Kreidler gebruikt nog steeds het 12-versnellingen orgel, terwijl Suzuki uitkomt met de RM-63 die nu 9 versnellingen heeft, plus een vermogen van 11 pk bij 13.000 toeren. De cilinder is omgedraaid, zodat de uitlaatpoort nu aan de achterkant zit. De fabriek geeft een topsnelheid op van 150 km/uur. Kreidler geeft geen top op, maar op het circuit van Francorchamps wordt de Kreidler van Ansheidt geklokt op een fabelachtige 177 km/uur. Desondanks is de wereldtitel opnieuw voor Suzuki, ditmaal met de Nieuwzeelander Hugh Anderson in het zadel.

Honda doet dit seizoen niet mee aan de Grands Prix; pas in november 1963 komt de fabriek uit



De eerste 50 cc wereldkampioen: Suzuki's luchtgekoelde RM-62 ééncilinder, door berijder Ernst Degner opgevoerd tot 10 pk bij 12.000 t/min.



Suzuki's eerste 50 cc twinnetje, de RK-65: 14,5 pk bij 16.500 toeren.

met een verbeterde tweecilinder, de RC 113, waarmee de Zwitser Luigi Taveri de 50 cc klasse van de Japanse Grand Prix wint.

De RC 113 wordt ook in 1964 ingezet. Het motortje mag nog steeds maximaal 20.000 toeren draaien, maar het maximum vermogen dat is opgeschroefd tot 13 pk, wordt „al" bij 18.500 t/min geproduceerd. De RC 113 heeft twee bovenliggende nokkenassen en vier klepjes per cilin-

der, de ontsteking is voor het eerst getransistoriseerd en de vonken worden gevormd in 8 mm bougies. Opmerkelijk zijn de remmen, want de RC 113 heeft zowel voor als achter een velgrem, net als een racefiets. Het doel hiervan is gewichtsbesparing en dat mag ook wel, want het gewicht is met 62 kg een uitschieter in de lichtste klasse.

De tweecilinder Honda wordt bestuurd door de Ierse coureur



De eerste complete eigenbouw machine van Jan Thiel en Martin Mijwaart, de „Tansini" uit 1964, die later zou worden omgedoopt tot Jamathi.



Honda's tweecilinder toerenmirakel van 1963, de RC 113. „Knijpremen" op de velgen

Ralph Bryans, die in de tweede helft van het GP-seizoen achter elkaar drie GP's wint. De aan het begin van het seizoen opgelopen achterstand op Anderson kan echter niet meer worden weggevoerd en Suzuki wordt voor de derde achtereenvolgende keer wereldkampioen.

De winnende machine, de Suzuki RM-64, is nog steeds een luchtgekoeld éénpittertje met 9 versnellingen.

De machine heeft intussen een 24 mm carburateur gekregen, terwijl de slag is ingekort tot 36,8 mm, wat samen met een boring van 41,5 mm een cilinderinhoud oplevert van 49,8 cc. Het vermogen bedraagt 12,5 pk bij 14.000 t/min. en de topsnelheid bedraagt 160 km/uur. Het versnellingspakhuis van Kreidler levert precies evenveel vermogen bij precies hetzelfde toerenal.

De Nederlandse lijstaanvoerders: Van Veen en Jamathi

De Honda-overheersing in de tweede helft van het GP-seizoen 1964 blijft echter niet zonder gevolgen. Bij Suzuki beseft men dat er een geheel nieuwe motor moet komen. Het wordt de RK-65, een watergekoelde tweecilinder tweetaktmotor met roterende inlaten. Boring en slag bedragen 32,5 x 30 mm en bij 16.500 toeren produceert het twinnetje 14,5 pk. De topsnelheid is 165 km/uur en de inhoud van de versnellingsbak wordt uitgebreid tot 12 versnellingen.

Kreidler kiest een eenvoudiger oplossing. De fabriek trekt zich aan het eind van het seizoen 1964 terug uit de wedstrijd sport en stelt de 12-versnellings fabrieksracers beschikbaar aan Van Veen. De machines worden in Amsterdam verder ontwikkeld en Van Veen zoekt via een „talentjacht" op het circuit van Zandvoort twee geschikte coureurs. De keus valt op twee Friese jongelui die weliswaar ervaring bezitten op het gebied van de grasbaansport, maar die nog nooit in het zadel van een wegracer hebben gezeten. Hun namen zijn Aalt Toersen en Jan de Vries. Aalt en Jan worden met deze machines ombeurten kampioen van Nederland.



Honda's laatste 50 cc twin, de RC 116 uit 1966. Let op de hooggeplaatste megafontjes.

Er wordt in Nederland nog meer gesleuteld. De al eerder ter sprake gekomen Jan Thiel ontmoet in 1962 een junior-coureur, Martin Mijwaart genaamd. Aan het eind van dat seizoen besluiten Jan en Martin te gaan samenwerken. Die samenwerking leidt tot goede resultaten: Martin Mijwaart wordt in 1963 nationaal kampioen.

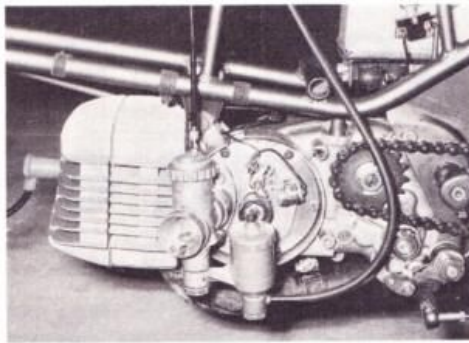
Jan en Martin beginnen in de winter van '63-'64 aan een omvangrijk project: de bouw van een geheel eigen 50 cc race-motor. De eigenbouwproducten verschijnen in 1964 onder de merknaam Tansini op de Nederlandse circuits, omdat de Italiaanse Tansini-fabriek financiële steun heeft toegezegd. De fabriek gaat echter failliet en er moet een andere naam worden bedacht. Het wordt Jamathi, een samenstelling van de namen van de konstruktoren.

De Jamathi's debuteert in 1965. Het zijn luchtgekoelde ééncilinder tweetakten met 9 versnellingen en de uitlaat aan de achterzijde van de cilinder, evenals de Suzuki-racers. Het vermogen bedraagt 11 pk bij 13.800 t/min. Tegelijk met het merk Jamathi debuteert ook een jonge coureur. Het is Paul Lodewijkx, de helper van Jan en Martin, die zelf óók wel eens wil racen.

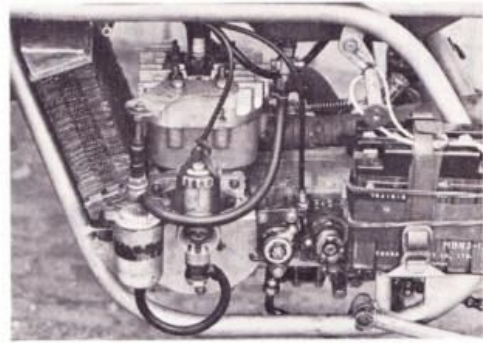
Paul en Martin boeken dat jaar



Wereldkampioen 1969: Derbi.



Bijna-wereldkampioen 1969: Kreidler.



Bijna-wereldkampioen 1969: Jamathi.

diverse successen en Jan Thiel besluit aan het eind van het seizoen 1965 te stoppen met racen om zich geheel te concentreren op het tunen van de Jamathiracers.

Titels voor Bryans en Ansheidt

Op internationaal niveau breekt Honda door. Met Bryans aan het stuur wordt in 1965 de eerste 50 cc wereldtitel in de wacht gesleept. Bryans komt aanvankelijk voor de dag met de RC 114, die 14 pk aan boord heeft bij 19.000 t/min. Later in het seizoen krijgt Bryans een nog snellere fiets, de RC 115, opnieuw een twee-cilinder viertakt, maar nu met een boring en slag van 34 x 27,4 mm. Het maximum vermogen bedraagt 15 pk bij 20.000 t/min. en er mag desnoods worden doorgetrokken tot 23.500 t/min. Suzuki is voorlopig afgebluft... Weliswaar zijn de Suzuki-twins in 1965 snel genoeg wanneer ze goed lopen, maar door diverse kinderziektes komen ze daar meestal niet aan toe.

Voor 1966 worden de tweetaaktwins nogmaals grondig onder handen genomen en Ansheidt, die na het terugtrekken van de Kreidler-fabrieksploeg is overgestapt naar Suzuki, krijgt de beschikking over de RK-66 die bij 17.000 t/min 16,5 pk op de baan brengt. De topsnelheid bedraagt 172 km/uur en dat is voldoende om de wereldtitel te heroveren op Bryans, wiens Honda RC 116 bij 21.500 toeren 16 pk ontwikkelt, terwijl het veilige maximum toerental bij de astronomische waarde van 25.000 t/min ligt.

Honda trekt zich aan het eind van het seizoen '66 terug uit de 50 cc klasse, zodat er voor Suzuki geen enkele serieuze concurrentie meer overblijft. Desondanks wordt voor 1967 een nieuw model uitgebracht, de RK-67 die bij 17.300 t/min niet minder dan 17,5 pk op de baan brengt. Er zijn 14 versnellingen nodig om het motortje „aan de kook” te houden. De complete machine weegt 58 kg en heeft een topsnelheid van 176 km/uur, waarmee Ansheidt spelenderwijs opnieuw wereldkampioen wordt.

Driepitters in het museum

In Japan doen geruchten de ronde over een driecilinder 50 cc racer, waarmee Honda een comeback wil maken. Hoewel de fabriek deze geruchten nooit heeft willen bevestigen, heeft de Hon-

da 50 cc driepitter waarschijnlijk werkelijk bestaan. Suzuki besluit het zekere voor het onzekere te nemen en bouwt in de winter van '67-'68 eveneens een driepitter, de RP-68. Dit kleine wonder heeft een boring en slag van 28 x 26,5 mm en produceert 19 pk bij 20.000 toeren. Het aantal versnellingen bedraagt weer 14 en de topsnelheid ligt rond de 200 km/uur. Maar wanneer Honda zich eind 1967 definitief uit alle Grand Prix-classes terugtrekt, besluit Suzuki dit voorbeeld te volgen en de RP-68 verdwijnt vanuit de ontwikkelingsafdeling regelrecht in het fabrieksmuseum.

Hans Georg Ansheidt krijgt als dank voor bewezen diensten een RK-67 cadeau en is daarmee ook in 1968 als privérijder onverslaanbaar.... Tot de TT van Assen.

De TT van Lodewijkx

In Nederland heeft men op 50 cc gebied niet stilgezeten. Jan Thiel heeft zich zoals gezegd toegelegd op het tunen, terwijl Martin Mijwaart en Paul Lodewijkx op de circuits de kwaliteiten van de Jamathi's bewijzen. Meestal doen ze dat in duels met de Kreidler-coureurs Jan de Vries, Aalt Toersen en Cees van Dongen. Bij Van Veen heeft men inmiddels de 12-versnellings fabrieksmachines aan de kant gezet en vervangen door zelf ontwikkelde racers met één roterende inlaat en, heel bescheiden in vergelijking met hun voorgangers, vijf versnellingen. Jamathi zet in 1966 zijn eerste schreden op het Grand Prix-pad. Martin Mijwaart krijgt een start in de TT van Assen, maar als het licht op groen springt, weigert Martins machientje aan te slaan. Pas als de hele meute al vertrokken is, begint de Jamathi te pruttelen. Desondanks weet Martin zich op te werken naar een negende plaats aan de finish, waarmee hij zich klasseert als beste Nederlander.

In 1967 komt ook Paul Lodewijkx voor een TT-start in aanmerking. Hij finisht vlak achter Aalt Toersen op de zesde plaats, terwijl Martin als zevende eindigt. Een week later eindigen Aalt en Paul op precies dezelfde plaatsen in de Belgische GP.

Voor 1968 construeert Jan Thiel een watergekoelde cilinder, waarmee Martin deelneemt aan de eerste GP van het seizoen, op de Nürburgring. Hij beslist een duel met een oude bekende, Ru-

dolf Kunz, in zijn voordeel en bezet achter wereldkampioen Ansheidt de tweede plaats, totdat de zuiger breekt. Jammer, maar ook veelbelovend.

Jan en Martin besluiten, behalve die nieuwe cilinder ook een nieuw motorblok plus rijwielgedeelte te konstrueren. Het blok krijgt een horizontaal gedeeld carter, 9 versnellingen, een droge koppeling, een roterende inlaat met een 26 mm carburateur aan de linkerzijde en een mechanische waterpomp. Het vermogen bedraagt plusminus 14 pk bij 14.000 t/min.

In de training voor de Dutch TT draait Paul Lodewijkx de snelste tijd; 2 volle seconden sneller dan Ansheidt op zijn tweecilinder fabrieks-Suzuki RK-67.

Bij de start duikt Paul dadelijk in Ansheidts slijpstream, terwijl op enige afstand Jan de Vries, Aalt Toersen, Barry Smith en Martin Mijwaart volgen. Martin ruikt op tot de vierde plaats, maar valt dan met machinepech uit. Paul Lodewijkx maakt die pech echter meer dan goed door in de laatste meters voor de finish Ansheidt te verslaan! Het is de eerste keer in 20 jaar dat een Nederlander de TT wint. Aalt Toersen eindigt achter Ansheidt op de derde plaats.

Een week later, op het supersnelle circuit van Francorchamps, is Ansheidt oppermachtig. Lodewijkx pakt de tweede plaats na een fel gevecht met een fanatieke jonge Spanjaard op een Derbi. De naam van dit heetgebakerde Spanjaardje: Angel Nieto. Ansheidt wordt dat jaar voor de derde maal wereldkampioen, maar Lodewijkx eindigt als tweede in de WK-eindstand.

Suzuki buitenspel

Nu alle Japanse fabrieken zich hebben teruggetrokken uit de GP's, maakt de FIM van de gelegenheid gebruik om een nieuw technisch reglement op te stellen. Met ingang van 1969 mag een 50 cc racemotor nog maar één cilinder en maximaal 6 versnellingen hebben, terwijl het minimum gewicht wordt vastgesteld op 60 kg; later wordt deze waarde teruggebracht tot 55 kg. Door dit reglement komt Ansheidts Suzuki buitenspel te staan en is Jamathi de grootste favoriet voor de wereldtitel. Maar ook de Spaanse Derbi-fabriek, die al vanaf 1962 tevergeefs tegen de Japanse overmacht heeft opgebokst, ruikt een kans. En ook Van Veen komt in 1969

met nieuw ontwikkeld materiaal aan de start om voor het eerst een volledig GP-seizoen te rijden. De Van Veen Kreidler heeft 14,5 pk aan boord en Aalt Toersen wint achter elkaar de eerste drie GP's van '69.

Maar dan komt Jamathi terug. Door carburatie-experimenten weet Jan Thiel het maximum toerental op te schroeven en Paul Lodewijkx rijdt de concurrentie volkomen zoek tijdens de GP van Tsjechoslowakije.

Ook in de GP van Ulster is Paul de snelste, totdat een niets ontziende Nieto hem ondersteboven rijdt. Nieto krabbelt hierna razendsnel overeind en wint de wedstrijd. Paul wint weliswaar nog de Italiaanse en de Joegoslavische GP's, maar Nieto wordt wereldkampioen.

Aalt Toersen, die halverwege het seizoen de beschikking heeft gekregen over een nieuw fabrieks-motorblok uit Duitsland met een droge koppeling, een zesversnellingsbak en een watergekoelde cilinder die goed is voor 14,7 pk, wordt met één punt verschil tweede in de WK-eindstand.

Paul Lodewijkx ziet zich door de „stunt” die Nieto in Ulster uithaalde, het wereldkampioenschap ontgaan, maar wel heeft hij bewezen dat de Jamathi met een vermogen van 15 pk bij 15.000 t/min de snelste 50 cc racer van dat moment is.

Het eind van de jaren zestig brengt echter niet alleen spanning op de circuits, maar ook achter de schermen. Het Van Veen-team valt door interne moeilijkheden uiteen en het Jamathi-team wordt door een zware slag getroffen, wanneer Paul Lodewijkx in het najaar van 1969 bij een verkeersongeval hersenletsel oploopt. Jan en Martin proberen Aalt Toersen in het zadel van de Jamathi te krijgen, maar door een clause in het kontrakt met zijn vorige werkgever, Van Veen, mag Aalt geen 50 cc races rijden.

Wordt vervolgd.

50 cc RACEHISTORIE

(SLOT)

In de vorige aflevering hebben we gezien, dat de Japanse merken Suzuki en Honda in de zestiger jaren de 50 cc Grand Prix-racerij volkomen overheersen. De enige Europese fabriek die aanvankelijk nog iets tegen dit geweld weet in te brengen, is Kreidler. Maar eind 1964 besluit Kreidler dat het niet langer verantwoord is om te blijven knokken tegen de verschrikkelijk kostbare tweecilinders uit Japan. De Kreidler-fabrieksracers worden afgestaan aan Van Veen, die hierop voortborduurt en later zelf racemotoren gaat ontwikkelen.

Het tweede Nederlandse merk dat een rol van betekenis speelt, is Jamathi, een produkt van Jan Thiel en Martin Mijwaart. Nadat in 1966 en '67 al werd deelgenomen aan de Asser TT en de Belgische GP, stort Jamathi zich in 1968 voor het eerst in een volledig GP-seizoen met als hoogtepunt de TT-overwinning van Paul Lodewijckx in Assen.

Een jaar later, in '69, begint ook het Van Veen-team aan z'n eerste volledige GP-seizoen. De Japanners hebben zich inmiddels teruggetrokken en de strijd om de wereldtitel speelt zich af tussen Jamathi, Van Veen en de Spaanse Derbi-fabriek. Derbi-coureur Nieto kaapt met één punt verschil de wereldtitel weg voor de neus van Van Veen-rijder Aalt Toersen, nadat hij eerder al Paul Lodewijckx letterlijk en figuurlijk heeft uitgeschakeld. De zestiger jaren eindigen verre

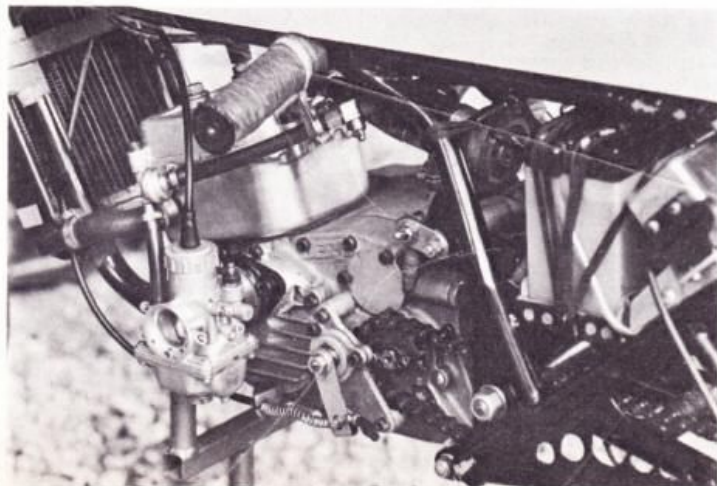
van rooskleurig. Jamathi-coureur Lodewijckx raakt bij een verkeersongeval zwaar gewond en het Van Veen-team valt door interne moeilijkheden uiteen. Pogingen om Aalt Toersen in het zadel van de Jamathi te krijgen lijden aanvankelijk schipbreuk omdat een clause in het kontrakt tussen Aalt en zijn vorige werkgever, Van Veen, dat verbiedt. Maar in het voorjaar van 1970 geeft Van Veen toe en Aalt wordt een rechtstreekse konkurrent van zijn vroegere teamgenoot Jan de Vries, die bij Van Veen is gebleven. Jan hoeft overigens niet in zijn eentje te rijden, want hij krijgt een nieuwe teamgenoot: Jos Schurgers.

Door de problemen in de beide Nederlandse renstallen blijven ook de resultaten aanvankelijk beneden de verwachtingen. Nieto wint de eerste GP moeiteloos. Maar dan komen de Van Veen- en Jamathi-jongens weer „op toeren“: Aalt wordt in Frankrijk tweede achter Angel en Jan de Vries pakt in Assen de tweede plaats, opnieuw achter de rug van Nieto.

Op het supersnelle circuit van Francorchamps komen de onderlinge krachtverhoudingen tussen de machines voor het eerst duidelijk tot uiting. Aalt Toersen brengt zijn Jamathi met een ruime voorsprong als eerste over de finish; een week later klopt hij Nieto opnieuw door de GP van Oost-Duitsland afgetekend te winnen.



De krachtbron van drievoudig wereldkampioen Derbi.



De Derbi, waarmee Nieto in 1969, '70 en '72 wereldkampioen werd.

PK-fokker Möller

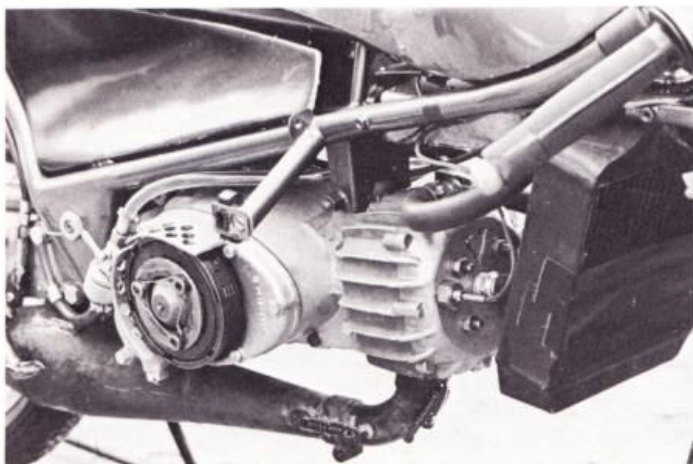
Maar intussen zijn ook de Derbi's sneller geworden en Nieto komt sterk terug. Wanneer Aalt Toersen tijdens de Italiaanse GP in Monza valt, is de laatste dreiging voor Nieto verdwenen en hij wordt opnieuw wereldkampioen. Angel wint overigens niet in Monza: Jan de Vries gaat als eerste over de finish.

Het is de enige GP-overwinning die Van Veen dat jaar behaalt. Maar op een ander terrein worden wél enorme successen geboekt: in de race-afdeling aan de Haarlemmerweg in Amsterdam rollen de pk's achter elkaar uit de Kreidler-blokjes. Degene die al deze extra paardekrachten weet

op te sporen, is een jonge Duitse ingenieur, die na het verlaten van de Technische Hogeschool bij Van Veen in dienst is getreden. Hij heet Jörg Möller.

Jaap Voskamp ontwikkelt voor de Van Veen racers een nieuw, superlaag frame en Jos Schurgers ontwerpt een revolutionaire stroomlijnomhulling. Begin 1971 leveren de Van Veen Kreidlers 17,5 pk bij 16.000 toeren en dat blijkt duidelijk te veel te zijn voor de Derbi van Nieto. Jan de Vries slaat al in de eerste GP's van het seizoen genadeloos toe. Nieto kan dit geweld niet bijbenen en ook de Jamathi-boys blijven in de pk-race achter.

Pas in de week voor de Asser

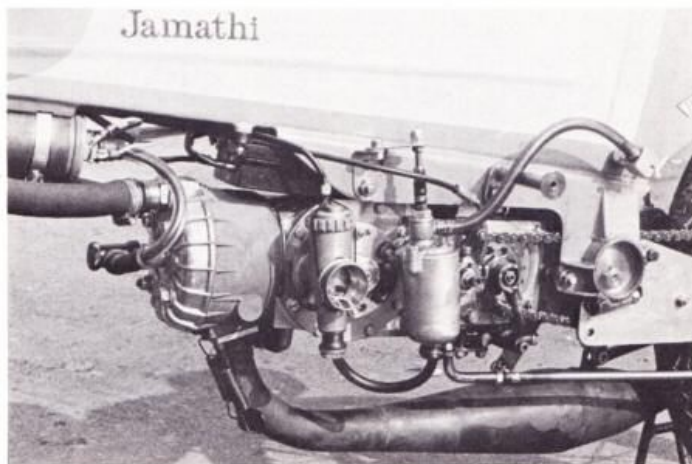


De Kreidler-motor die door Möller propvol pk's werd gestopt.



Met de presentatie van deze superlage, smalle GP-racer zorgde Van Veen in 1971 voor opzien.

De start van het 50 cc seizoen 1971 op de Salzburgring: 53 Jan de Vries, 54 Jos Schurgers, 50 Nieto, 58 Rudolf Kunz, 52 Frederico v.d. Hoeven, 56 Aalt Toersen, 59 Gilberto Parlotti.



De Jamathi-machines werden vanaf 1972 uitgerust met een monocoque-frame.

TT wordt de '71er Jamathi voltooid. Het is de eerste keer dat een fiets van dit merk een open frame en een elektronische ontsteking heeft. Het maximum vermogen bedraagt 17 pk bij 16.000 t/min en het is de moeite van het vermelden waard, dat dit het hoogste toerental is, waarop Jan Thiel ooit een motor heeft afgestemd. Zelfs de Bultaco's die in de komende jaren goed zullen blijken voor drie wereldtitels, en waarop we straks nog uitvoerig terugkomen, draaien niet zulke hoge toerentallen.

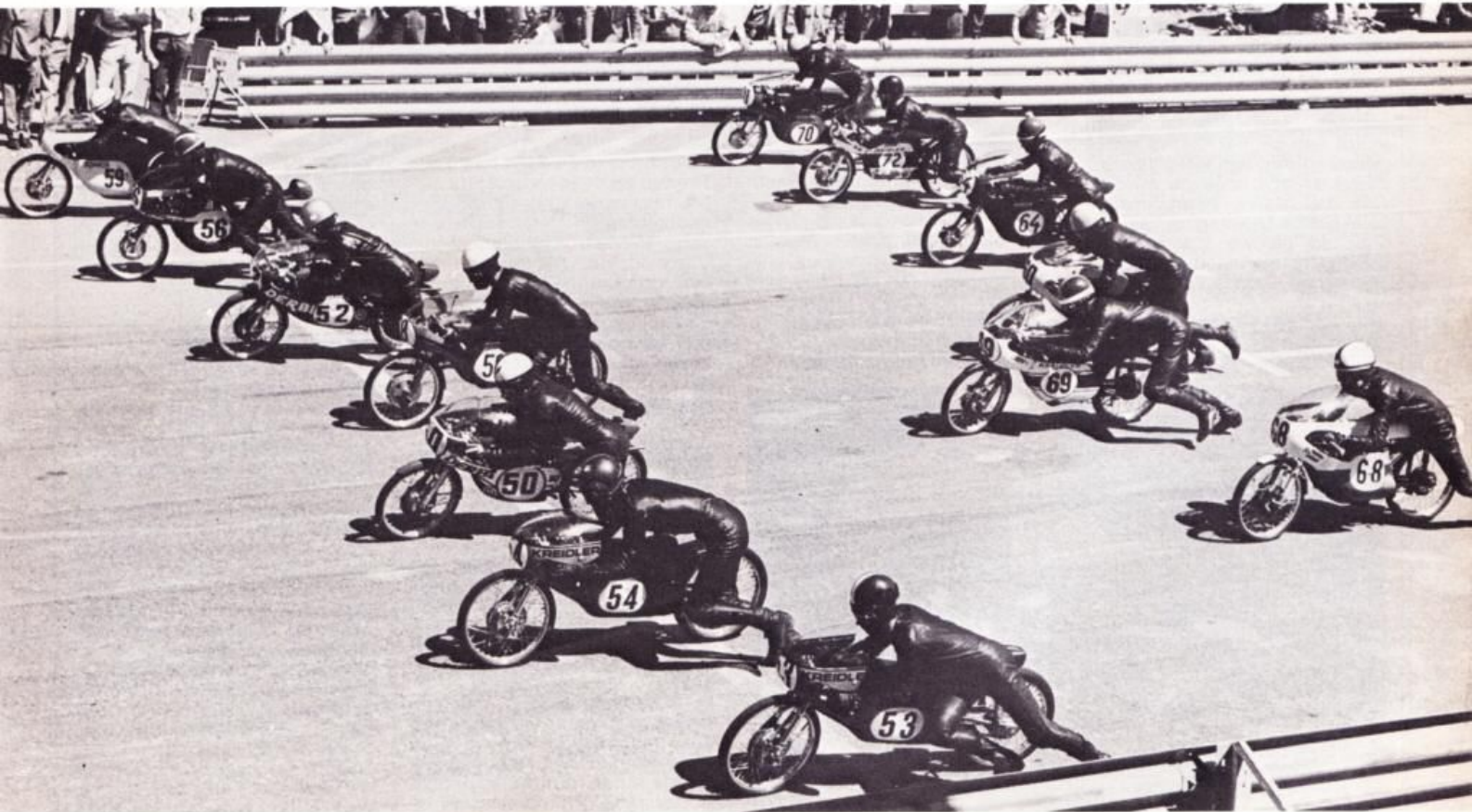
Jan de Vries wereldkampioen

Terwijl Jan de Vries en Jos Schurgers op de Kreidlers met de regelmaat van de klok hun rondjes draaien, wordt er bij Jamathi niet alleen geëxperi-

menteerd met de motoren, maar ook de berijders volgen elkaar snel op. Naast Aalt Toersen wordt eerst Leo Commu aange-trokken; later neemt Herman Meijer diens plaats in en ook Cees van Dongen fungeert enkele malen als „gastrijder”. Pas in Tsjechoslowakije begint het er weer een beetje op te lijken. Herman Meijer wordt twee-) de achter een Van Veen Kreidler, die voor de verandering óók wordt bestuurd door een „gastrijder”: ene Barry Sheene...

De Kreidlers zijn in de loop van het seizoen zelfs nog sterker geworden dan ze aan het begin ervan al waren; ze produceren nu 18,5 pk bij 16.000 t/min.

Jan de Vries bezorgt Nieto een gevoelige knauw, wanneer hij uitgerend op het circuit van Madrid zijn zoveelste overwinning boekt en de felle Spanjaard





De eerste Nederlandse wereldkampioen: Jan de Vries.

diens wereldtitel ontzetselt. Jan wordt hiermee de eerste Nederlandse wereldkampioen in de geschiedenis van de motorsport. Herman Meijer, die zijn Jamathi in Madrid achter Nieto als derde over de finish brengt, eindigt dat jaar als vierde in de WK-eindstand.

Voor 1972 worden bij Van Veen nogmaals de handen uit de mouwen gestoken. Möller perst op de proefbank niet minder dan 20,5 pk uit de Kreidlers, maar in verband met de betrouwbaarheid krijgen de GP-machines „slechts” 19,7 pk mee.

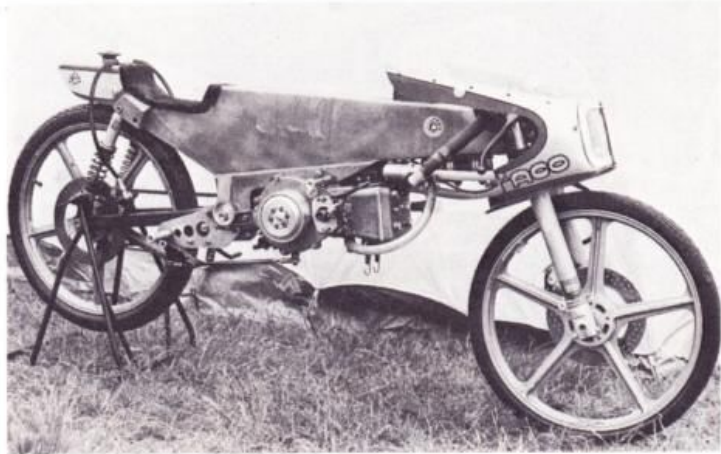
Monocoque-Jamathi

Ook bij Jamathi wordt dag en nacht doorgewerkt. Coen Verburg, dan nog redakteur van het weekblad Motor, nu hoofdredakteur van MOTO 73, start een landelijke actie onder de slagzin „een tank benzine voor Jamathi”. Duizenden motorsportliefhebbers brengen een bedrag van f 35.000,— bijeen om het noodlijdende Jamathi-team te steunen. Met deze middelen wordt een geheel nieuwe motor gebouwd met een watergekoeld carter en een liggende cilinder. Ook het frame baart opzien, want Martin Mijwaart vervaardigt voor de nieuwe machine een plaatstalen monocoque-frame. Het eerste succes komt in Bel-

De Van Veen fabrieks racer die in 1977, '78 en '79 werd bemand door Lazzarini, en die het komende seizoen door Tormo zal worden bestuurd: uiterlijk gelijk aan de Van Veen produktieracers.

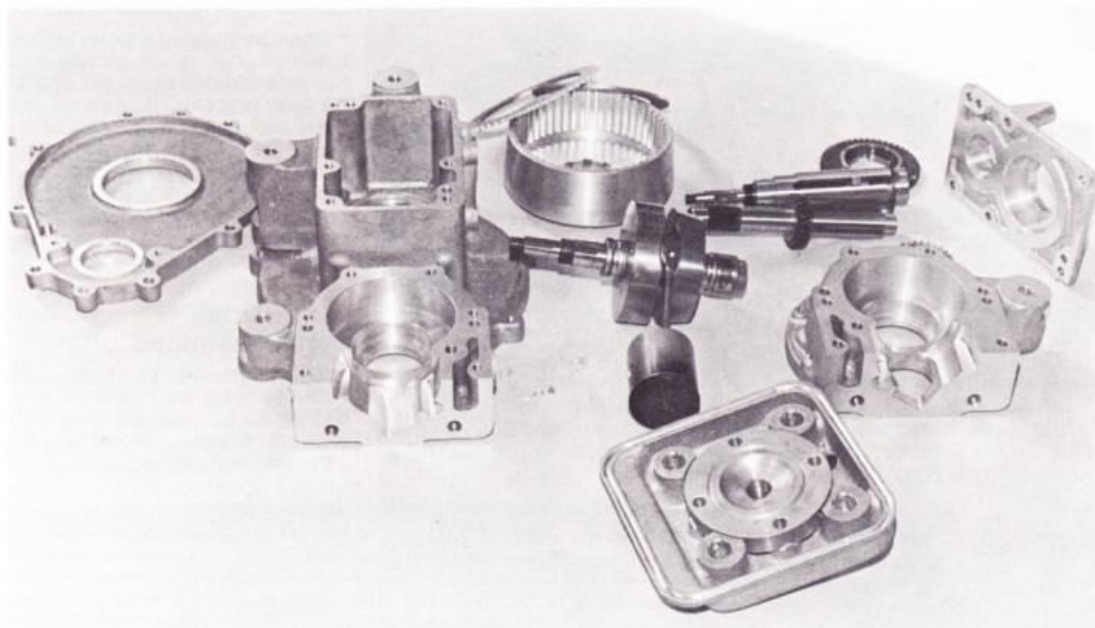


Konstrukteur Jan Thiel met zijn troetelkind, het 50 cc Piovaticci-blok dat naderhand in vrijwel ongewijzigde vorm onder de naam Bultaco drie wereldtitels zou opleveren.



De rechtlijnig gebouwde Bultaco-racer waarop Nieto en Tormo in 1976, '77 en '78 wereldkampioen werden.

De vitale onderdelen (met uitzondering van de cilinder die niet op de foto mocht) van de 50 cc Bultaco motor.



gië waar de nieuwe Jamathirijder Theo Timmer achter Nieto en De Vries derde wordt. Nadat zowel Nieto als De Vries zijn uitgevallen, boekt Theo in Oost-Duitsland zijn eerste GP-overwinning. Jan de Vries wint

vervolgens in Zweden met Theo Timmer op de tweede plaats.

De beslissing omtrent de wereldtitel valt in 1972 opnieuw in Spanje. Nieto wint ditmaal zijn thuiswedstrijd en herover zijn titel op Jan de Vries die als tweede wordt afgevlagd. Theo Timmer moet genoegen nemen met de 6e plaats, maar eindigt in zijn eerste GP-seizoen wel als derde in de WK-eindstand.

Het seizoen 1973 begint voor Jamathi zoals gewoonlijk niet zo daverend. In de training voor de eerste GP van dat jaar, op de Hockenheimring, loopt de '73-er Jamathi om de haverklap vast. Tijdens de trainingdagen wordt nog driftig heen en weer naar Nederland gejakkerd om nieuwe spullen te maken, zodat alsnog kan worden gestart. Niet om de punten, want daarop is kennelijk geen schijn van kans, maar om het broodnodige startgeld.

In de wedstrijd loopt de machine echter tot stomme verbazing van alle betrokkenen niet vast en Theo Timmer gaat als tweede de laatste ronde in met een minuut achterstand op kopman Jan de

Vries. Jan krijgt echter in die laatste ronde wél een vastloper en Theo begint het seizoen met een volkomen onverwachte GP-zege. De tweede plaats is eveneens voor een Nederlander: Henk van Kessel.

Opnieuw De Vries

De pechduivel zorgt voor evenwicht, wanneer Theo Timmer in Joegoslavië met een afgebroken carburateur blijft steken, terwijl Jan de Vries op een manke Kreidler winnend over de streep gaat. In Assen valt Jan echter weer uit en finisht Theo als tweede achter Bruno Kneubühler die inmiddels de plaats van Jos Schurgers in het Van Veen-team heeft ingenomen.

Hoe snel de Van Veen-machines zijn, blijkt een week later wanneer Jan de Vries op het circuit van Francorchamps een topsnelheid van 204 km/uur laat noteren. Jan wint hier en herhaalt deze prestatie in Zweden. Theo wordt tweemaal derde. Door zijn overwinning in de Zweedse GP wordt Jan de Vries voor de tweede keer wereld-

kampioen 50 cc. Theo Timmer wordt opnieuw derde in de WK-eindstand.

Van Veen besluit aan het eind van het seizoen 1973 te stoppen met de racerij, omdat alle beschikbare mankracht nodig is voor het ontwikkelingswerk aan de OCR 1000 wankelmotor. Maar toch verschijnt er ook in 1974 een Van Veen Kreidler op de Grand Prix-circuits. Henk van Kessel, Nederlands 50 cc kampioen van 1973, krijgt namelijk een GP-racer in bruikleen en neemt daarmee deel aan alle wedstrijden om het wereldkampioenschap.

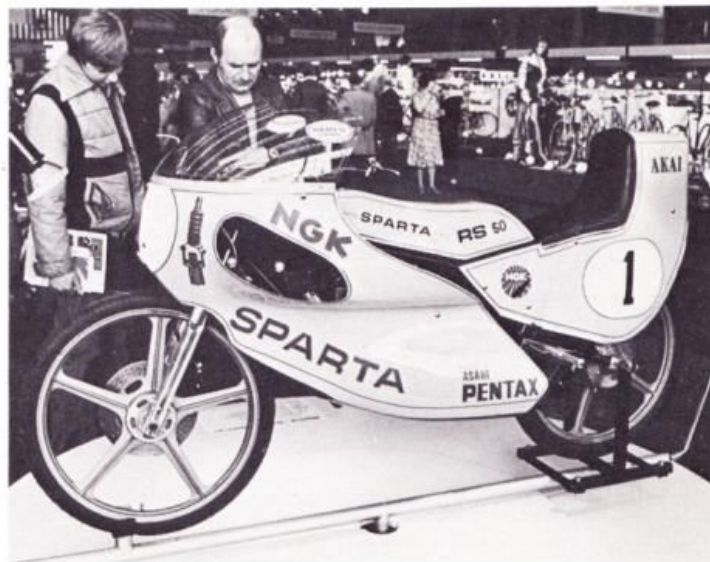
Ook bij Jamathi lijkt het er eind 1973 op, dat er gestopt zal moeten worden. De reden: geldgebrek, zoals vanouds. Maar ook nu wordt op het nippertje een oplossing gevonden en er wordt een nieuwe fiets gebouwd. Niet voor Theo Timmer, want die heeft zich inmiddels terugge-

Jamathi op de proefbank gezet en er blijkt dan maar liefst 21,4 pk bij 15.800 t/min. aan boord te zijn.

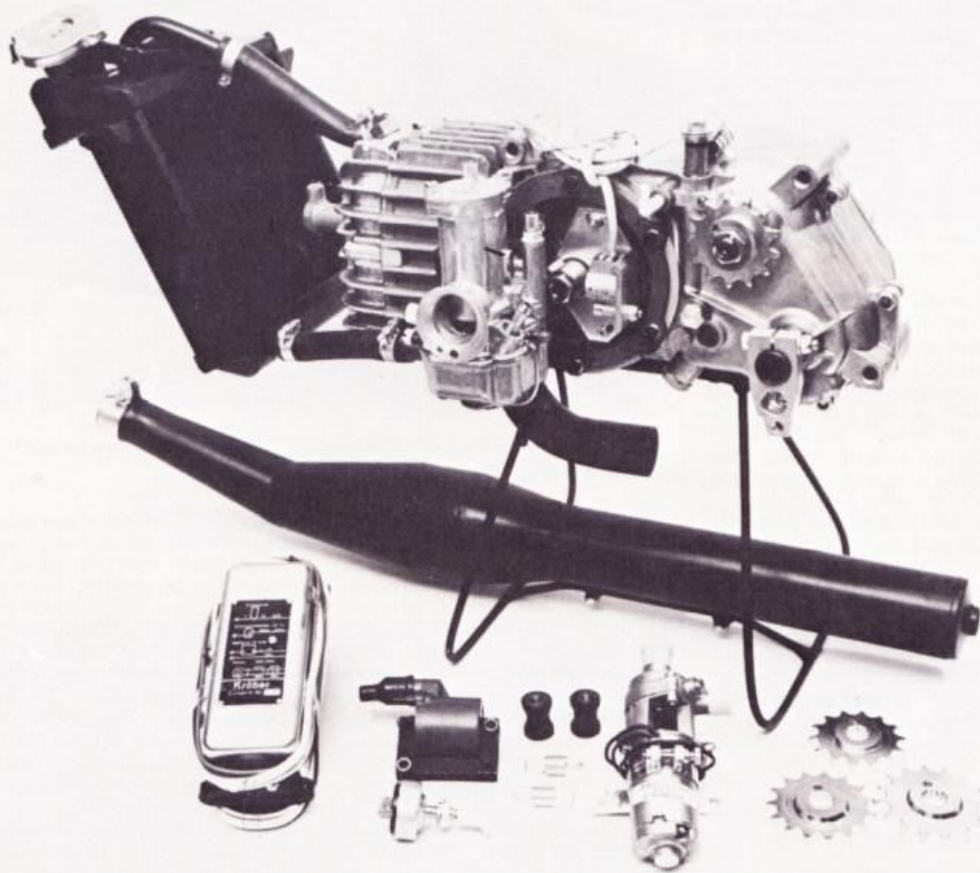
Piovatucci

Het merk Jamathi houdt eind 1974 op te bestaan. Jan Thiel en Martin Mijwaart hebben namelijk uit Italië een aanbod gekregen om te komen werken voor het merk Piovatucci. Meneer Piovatucci is een buurman van meneer Morbidelli, een rijke fabrikant die niemand minder dan Jörg Möller heeft gekontrakteerd voor het bouwen van snelle racemotoren. Piovatucci voelt ook wel iets voor een dergelijke hobby en hij kontrakteert het Jamathi-duo om voor Eugenio Lazzarini een 50 (en ook een 125) cc racer te bouwen.

Jan en Martin zijn dus eindelijk uit de zorgen. Maar voor Henk van Kessel ziet de toekomst er



De Nederlandse Sparta GP-machine uit 1978.



Het motorblok waarop 90 procent van alle 50 cc machines is gebaseerd: de Kreidler race-kit.

trokken uit het team, maar voor de Deventer garagehouder Jan Bruins.

De Jamathi heeft nu een nikasilcilinder gekregen en is daarmee goed voor een vermogen van 20 pk. Helaas komt dat niet uit de verf, want terwijl Henk van Kessel in 1974 op de Kreidler de ene GP-overwinning na de andere boekt, raakt Jan Bruins door valpartijen en mechanische tegenslagen ver achter in de WK-stand. Op nationaal niveau gaat het niet veel beter, tot aan het eind van het seizoen de kanseren en Jan in Hengelo wint met een straatlengte voorsprong. Na deze zege wordt de

minder rooskleurig uit dan je zou verwachten. Henk wordt weliswaar in 1974 wereldkampioen maar moet desondanks de Van Veen Kreidler teruggeven. In 1975 wordt deze machine namelijk beschikbaar gesteld aan degene die tot op dat moment de grootste Kreidler-killer is geweest: Angel Nieto. Met het overstapje van Nieto komt tevens een eind aan de hoofdrol die Derbi in de GP-racerij heeft gespeeld. Zodoende blijven er slechts twee serieuze titelkandidaten over: Nieto op de Van Veen-machine en Lazzarini op de Piovatucci.

Bultaco

Nieto veroverd in '75 achter elkaar vier eerste plaatsen en wordt dan nog 'n keer tweede, waardoor hij zijn vierde 50 cc wereldtitel veilig stelt. Lazzarini is weliswaar telkens de snelste in de trainingen en verbetert ook een aantal ronderekords, maar door diverse tegenslagen komen de Piovatucci-kapaciteiten niet uit de verf. Aan het eind van het seizoen blijken bovendien de centen op, zodat Thiel en Mijwaart een andere baas moeten zoeken.

Daarbij krijgen ze steun uit een onverwachte hoek. Angel Nieto,

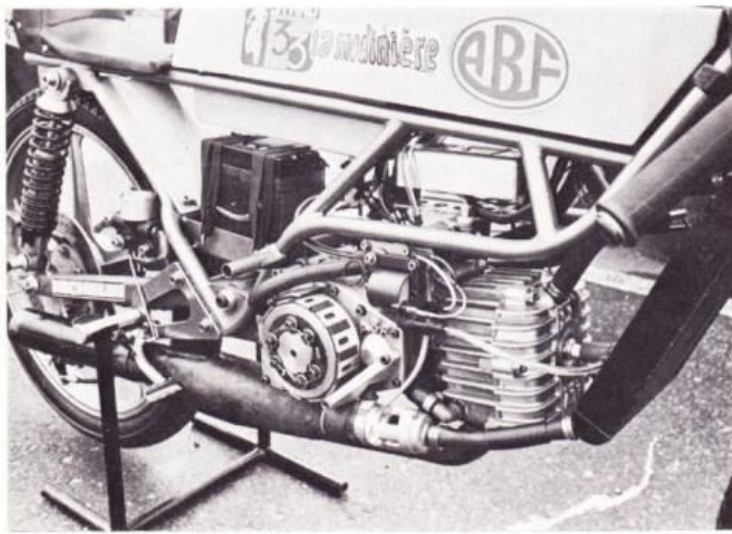
die terdege onder de indruk is gekomen van de snelheid die Jan en Martin uit een 50 cc motor weten te persen, zorgt ervoor dat de Spaanse Bultaco-fabriek de nieuwe werkgever wordt van het Nederlandse tunersduo.

Van Veen, die officieel al eind 1973 met de GP-deelname is gestopt, besluit dat in 1976 ook geen machines meer beschikbaar gesteld zullen worden aan uitverkoren coureurs en daarmee valt de strijd in de 50 cc klasse voorlopig weg. Nieto is immers de beste rijder en de Bultaco is de enige fabrieksmotor in deze klasse. Van Veen haalt zijn machines alleen ter gelegenheid van de Asser TT nog een keer van stal, maar in de training draaien de beide Van Veen Kreidlers, bemand door Nico Polane en Herbert Rittberger, in de soep omdat men vergeten is koelwater in de radiateurs te gieten....

Nieto wordt dat jaar moeiteloos voor de vijfde maal wereldkampioen in de 50 cc klasse. Vervolgens verklaart hij dat hij zijn buik vol heeft van de „brommers”, en dat hij in het vervolg alleen nog op zwaardere machines zal stappen. Hij is vooral gebrand op de 125 cc wereldtitel. Maar omdat de 50 cc titel kennelijk voor het grijpen ligt, besluit hij bij nader inzien toch maar een jaar de kleinste klasse „erbij” te doen. Bultaco zoekt en vindt alvast een opvolger voor Angel; het is Ricardo Tormo.

Maar helemaal zo van een leien dakje als de Bultaco-direktie verwacht, zal het behalen van de titel ditmaal toch niet gaan. Van Veen doet namelijk in 1977 óók weer mee; als berijder is de kleine Lazzarini aangetrokken. De Van Veen Kreidlers, die na het vertrek van Möller door ex-wereldkampioen Jan de Vries en Jaap Voskamp zijn verder ontwikkeld, blijken opnieuw razendsnel, maar de combinatie Nieto-Bultaco is ook in '77 onverslaanbaar en Nieto kan zijn zesde 50 cc-titel afdrukken.

Hij heeft tevens bewezen de meest veelzijdige 50 cc rijder ter wereld te zijn. Immers: hij behaalt zijn eerste twee wereld-



De Franse ABF zal het komende seizoen onder de naam Peugeot een aanval doen op de Van Veen Kreidlers.

titels op een Derbi terwijl zijn concurrenten Kreidlers en Jamathi's berijden. Vervolgens klopt hij op een Kreidler nogmaals de Jamathi (al draagt die op dat moment de naam Piovaticci) en tenslotte stapt hij over op een Jamathi (inmiddels omgedoopt tot Bultaco) en verslaat daarmee het merk Kreidler.

Tormo heeft het laatste woord

In 1978 maakt Nieto zijn bewering van het jaar tevoren waar: hij stapt niet meer op een 50 cc machine. Tormo zal het voortaan alleen moeten uitvechten met Lazzarini, die inmiddels ruggesteun heeft gekregen van Stefan Dörflinger. Stefan heeft de plaats ingenomen van Herbert Rittberger die in '77 nog de tweede van Van Veen Kreidler bemande, maar die nu in de sportmotorenfabriek van Van Veen in Duderstadt aan de ontwikkeling van de GP-machines gaat werken.

Herbert doet het niet slecht: Lazzarini wint de eerste GP van 1978, nota bene in Madrid. Tormo wordt tweede, maar wint vervolgens de GP van Italië. In Assen zit Lazzarini weer op kop, terwijl Tormo in België oppermachtig is. Ook in de volgende GP's is Tormo de snelste en na een overwinning in Brno is Ricardo de nieuwe 50 cc wereldkampioen.

Het jaar daarop worden de rollen echter omgedraaid, want hoewel de Bultaco snel genoeg is, komt Tormo in 1979 door allerlei tegenslagen nauwelijks aan de finish, terwijl Lazzarini de ene zege na de andere in de wacht sleept. De kleine Italiaan mag zich aan het eind van het achter ons liggende seizoen wereldkampioen noemen, maar daar schiet hij weinig mee op. De Bultaco-fabriek is namelijk inmiddels failliet gegaan en Tormo, die zonder machines voor 1980 is komen te zitten, wordt door de welgestelde Spaanse motorsportbond „ingekocht” bij Van Veen. Lazzarini moet dus het veld ruimen voor de man die hij in 1979 ten behoeve van Van Veen heeft verslagen...

ABF wordt Peugeot

Zoals in de zestiger jaren tal van andere merken in de schaduw van Suzuki en Honda deelnamen aan de 50 cc racerij, zo zijn er ook in de zeventiger jaren diverse machinemerken te vinden achter de koplopers Van Veen en Jamathi/Piovaticci/Bultaco. We zullen de vele eigenbouwconstructies met Kreidler-blokken maar buiten beschouwing laten, met één uitzondering: de Franse ABF-machine, bereiden door Patrick Plisson.

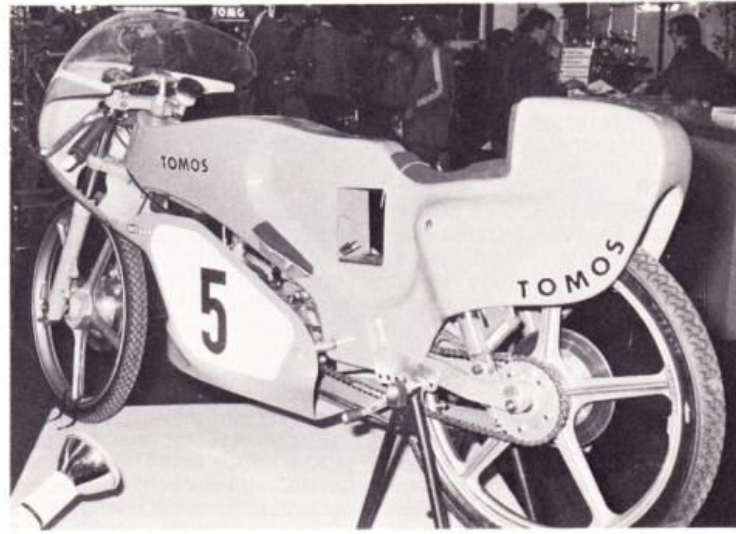
Ook de ABF is aanvankelijk opgebouwd rond een Kreidlerblok, maar in de loop der jaren worden steeds meer onderdelen zelf gemaakt, zodat er tenslotte toch een geheel eigen machine ontstaat. De ABF behoort al jaren tot de subtop; het niveau van Bultaco en Van Veen is bijna, maar nooit helemaal bereikt.

Daarin kan echter het komende seizoen verbetering komen want de geldzorgen, die altijd de grootste belemmering vormen voor het ontwikkelingswerk, zijn voorbij omdat de Peugeot-fabriek zich over het ABF-team heeft ontfermd. Dat houdt echter tevens in, dat we de naam ABF in 1980 niet meer in de programaboekjes tegen zullen komen...

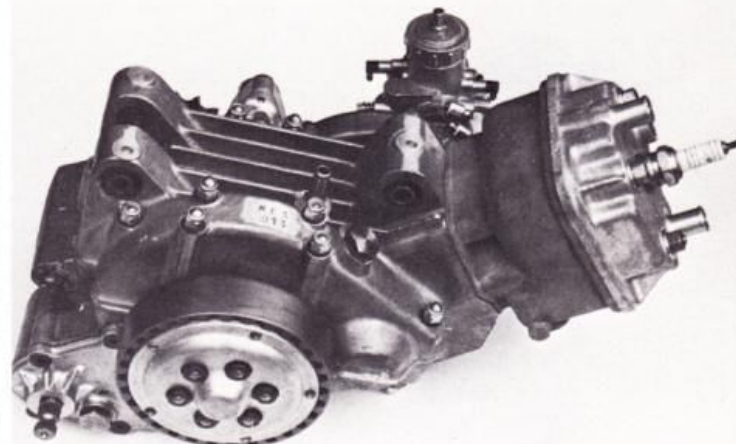
Pee-Pee-NGK-Sparta-X 16

Het tweede subtop-merk in de 50 cc racerij stamt uit Nederland en ook dit merk werd geboren uit een Kreidler-krachtbron. De Rotterdamse 50 cc-specialist Piet Plompen ontwikkelde de naar zijn initialen genoemde Pee-Pee Kreidlers waarop een groot aantal Nederlandse coureurs in de loop der jaren heeft gereden. Met de komst van een grote sponsor verandert de naam in NGK-Kreidler.

In het najaar van '77 komt Plompen in contact met de Apeldoornse rijwiel- en bromfietsfabriek Sparta en de besprekingen hebben succes: Nederland krijgt weer een eigen motormerk; Sparta stort zich op de bouw van een Grand Prix-racer, hoewel de eerlijkheid gebiedt te zeg-



Niet snel, wel interessant; de Joegoslavische Tomos, voorzien van een polyester monocoque-frame.



Wordt dit de snelste motor van 1980? De 50 cc UFO, „gekieteld” door Jörg Möller.

gen dat die bouw grotendeels in Rotterdam plaatsvindt, en niet in Apeldoorn....

Niet alleen het rijwielgedeelte, maar ook het motorblok wordt in eigen huis vervaardigd. De resultaten blijven echter uit en van lieverlee grijpt Piet Plompen terug op zijn beproefde Kreidler krachtbronnen. Eind 1978 begint er gang in de knalgele Sparta te komen en „fabrieksrijder” Henk van Kessel pakt in de Tsjechische GP verrassend de derde plaats. Ondanks dit succes besluiten Plompen en Sparta aan het eind van dat jaar uiteen te gaan en dezelfde machine die in '78 nog de naam Sparta droeg, heet vanaf 1979 „X 16”.

Outsider UFO

Nu Bultaco zich heeft teruggetrokken, lijkt Tormo op de Van Veen Kreidler het rijk alleen te hebben. Maar hoewel Tormo zonder twijfel de beste 50 cc coureur van dit moment is, zouden de Van Veen-machines in 1980 wel eens een harde dobber kunnen krijgen aan een merk dat tot dusverre weinig van zich heeft laten horen: UFO. Dit Italiaanse machientje werd ontworpen door Jörg Möller, de man die destijds ook de Kreidlers zo snel maakte.

Jörg heeft zich nooit erg bekommerd om dit 50 cc fietsje dat hij in opdracht van Giancarlo Morbidelli konstrueerde; hij concentreerde zijn energie liever op de 125 cc klasse. Maar enkele weken geleden heeft Möller tijdens een bezoek aan Nederland toch even een deskundige blik geworpen in de UFO die het komende seizoen door Engelbert Kip zal worden bereiden. Engelbert rijdt namelijk voor de firma Huvo en er zijn vergevorderde plannen voor een compagnonschap tussen Möller en Huvo; vandaar. Zal Möllers laatste 50 cc motor sneller zijn dan de Van Veen Kreidlers? Die vraag zal de komende maanden worden beantwoord.

