

Hard gaan voor weinig geld!

Jan is een wegrace-enthousiast, zo enthousiast dat hij actief deelneemt aan races. Veel geld heeft hij echter niet, en dus beperkt hij zich tot de 50 cc klasse. Bovendien heeft hij twee rechterhanden, en heeft dus nagevoeg zijn hele motor zelf gebouwd. In het begin ging dat niet zo best, er mislukte nogal eens wat, waarvan een stapeltje mislukte cilinders en kapotte zuigers getuigenis afleggen. Maar na eindeloos veel uren en na alles bij elkaar nog tamelijk veel geld uitgegeven te hebben, is hij dan zover dat hij een leuk racertje heeft waarmee hij lekker kan meedraaien.

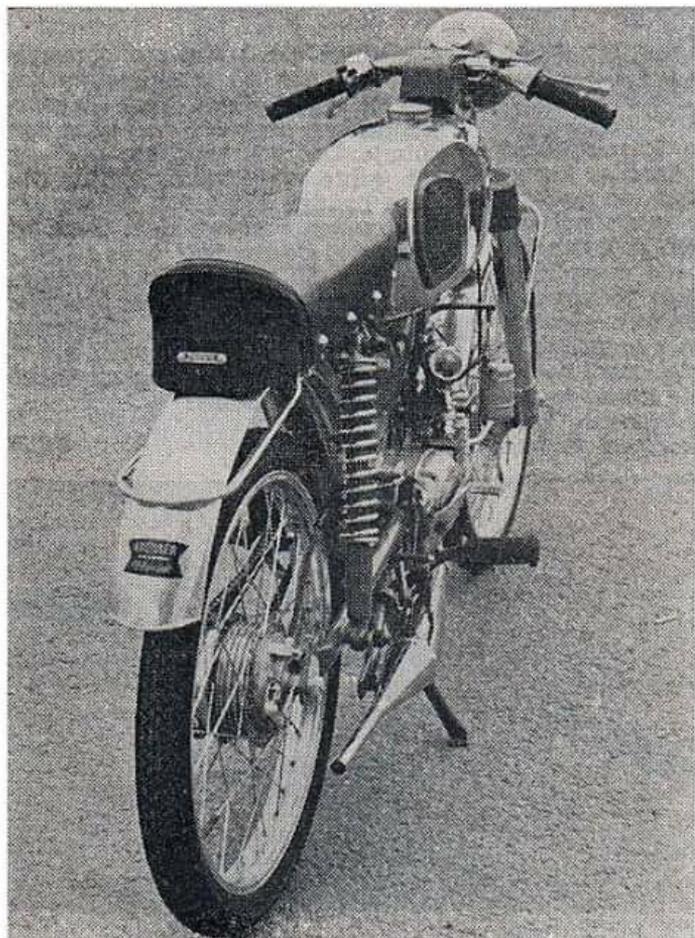
Natuurlijk heeft Jan ook vriendjes, en één daarvan — Karel — wordt door Jan besmet met de raceritis en wil het ook wel eens proberen. Karel heeft echter gezien wat voor moeilijkheden Jan allemaal heeft moeten overwinnen en bovendien heeft Karel heel weinig zin om avond aan avond te sleutelen, een hele winter (en misschien wel meerdere winters achter elkaar) lang. Dus koopt Karel voor ongeveer f 350,— de racekit van Kreidler en monteert het hele setje op zijn Kreidler RS (die hij toch al had om er mee van en naar zijn werk te rijden). En zie, bij de eerste trainingen verslaat Karel zijn vriend Jan! De volgende dag wordt het race-setje er weer afgesloopt en zorgvuldig opgeborgen. Karel rijdt weer vrolijk met zijn machientje door de stad. Enkele dagen voor de eerstvolgende race wordt de kit weer uit de kast gehaald en gemonteerd (na enkele ma-

len oefenen binnen één uur tijd), en dan blijkt dat Karel in de race zeer vooraan kan meedraaien. Als hij echt goed kan sturen op een bochtig circuitje dan zit het er zelfs in dat hij met de opgevoerde Kreidler kan winnen ook!

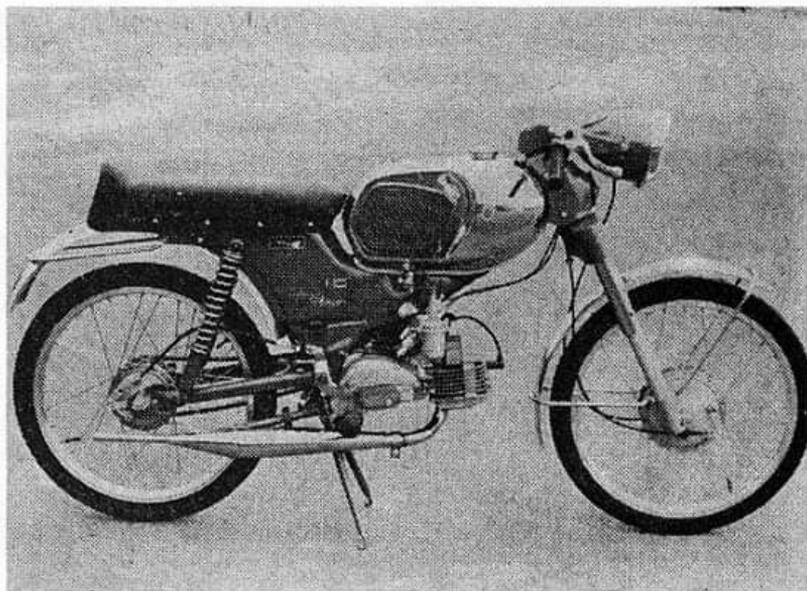
Bestaat niet zegt u?! Bestaat wel degelijk zeggen wij! Nee, het is nog niet gebeurd, maar zoals boven geschreven zou het kunnen zijn en zal het binnenkort worden ook! Dat Karel 's zondagsavonds zijn racertje zal terugbouwen tot standaardmotor is natuurlijk onwaarschijnlijk, maar het kan wel! Dat is mogelijk door het uitgekende setje dat de fabriek ontwikkeld heeft om aankomende wegrenners voor weinig geld op het paard (de racemotor) te helpen. Inderdaad helpen, want de prijs is zodanig dat elke gedachte aan winst meteen de kop ingedrukt wordt (alleen de dienst Invoerrecht en Accijnzen zal er een schnabbetje aan hebben!). Voor het luttele bedrag van f 350,— krijgt men: getunede cilinder, cilinderkop, gesmede Mahle zuiger, inlaatspruitstuk, Ø 25 mm Dell'Orto racecarburateur met losse vlotterkamer, een mooi verchromde expansieuitlaat, twee kettingwielen, pakkingen, kabels, sproeiers, bougie, boutjes, moertjes en dichtringetjes. Daarbij een zeer uitgebreide handleiding compleet met vermogensgrafiek en diverse, gemakkelijk afleesbare en handige grafieken voor de juiste keuze van de kettingwielen. De prijs van f 350,— is waarlijk een habbekrats, vooral als men zich eens realiseert wat alleen al zo'n Dell'Orto kost!

Hoe hard loopt het dingetje nu als al deze onderdelen gemonteerd zijn? Wel, dat is natuurlijk sterk afhankelijk van de berijder en de juiste overbrengingsverhouding. Volgens de tabellen van Kreidler (die exact zijn!) loopt de topsnelheid uiteen van 110 km/uur voor een grote rijder tot een kleine 130 km/uur voor een kleine man. Aangezien iemand met het postuur van Anton Geesink het wel uit zijn hoofd zal laten om te gaan racen met een 50 cecetje kunnen we dus stellen dat de topsnelheid meer dan 120 km/uur is! Zonder stroomlijn wel te verstaan! Nu is een stroomlijn alles bij een 50 cc racer. De top wordt er met zo'n 10 % door verhoogd.

Wij hebben zo de indruk dat de meeste lezers nog niet helemaal overtuigd zijn van de prestatiemogelijkheden van dit machientje. Zij denken natuurlijk dat 120 km/uur wel mooi is voor een 50 cc-tje, maar dat er heel wat meer nodig is om ook in de nationale klasse mee te kun-



De testmachine was met uitzondering van de wielen — nu bandenmaat 2,00 x 19.—, de spatborden en de buddyseat geheel standaard. De stuureigenschappen waren voortreffelijk (dat was ook de mening van Aalt Toersen). Door de ver naar voren staande voetrusten was het moeilijk om plat te gaan liggen, wat toch wel belangrijk is bij een 50 cc motor!



Racekit voor Kreidler RS

nen komen. Tot voor enkele dagen dachten wij dat ook, maar nu zijn we van het tegendeel overtuigd. Bij importeur: Van Veen had men een normale RS met de racekit uitgerust en die machine mochten we op Zandvoort proefrijden. Onze snelste rondetijd was 2.30 min, dat is een gemiddelde van 100,6 km/uur. Aalt Toersen stapte ook even op de machine en draaide uiteraard sneller; hij presteerde het om constant rondjes van 2.25 min te draaien! (gemiddeld 104 km/uur). Als we deze tijden eens vergelijken met die, welke de renners maakten tijdens de eerste KNMV training van dit jaar, dan zien we dat dit lang niet gek is. Van de 56 rijders waarvan de tijd werd opgenomen, slaagden er maar 14 in om sneller dan 2.30 min. rond te komen. De ervaring heeft geleerd dat de montage van een stroomlijn nog eens 5 seconden winst geeft op Zandvoort, en dan zit men dus echt voorraan in de nationale klasse!

Deze korte test heeft dus al meteen bewezen dat het gebodene zijn geld meer dan waard is. Een beginnende rijder kan voor weinig pegulanten beschikken over materiaal dat zo goed is dat hij daarmee vrijwel alle zelfsteltelaars de baas is. Hij krijgt zomaar ruim 9,5 pk ter beschikking, en dat is dan nog maar het begin! Als het begin er eenmaal is kan er natuurlijk verder gewerkt worden. Het belangrijkste is dan een lichter, lager en smaller frame. Wielen met 19" racebandjes zijn ook zeer aan te bevelen (de testmachine had die al!). Vervolgens een stroomlijn — geeft meteen veel winst! Tegen die tijd zal het wel prettig zijn om een close-ratio bak te monteren; geen probleem, voor 275 piek is men de man. Men kan dan nog overgaan op accu ontsteking (geeft iets vermogenswinst) en de montage van platina contactpunten. Kortom, een uitgebreide range van mogelijkheden staat de enthousiast ter beschikking. Het grote voordeel van dit alles is dat men niet meteen voor erg grote onkosten komt te staan, alles kan geleidelijk-aan aangeschaft worden.

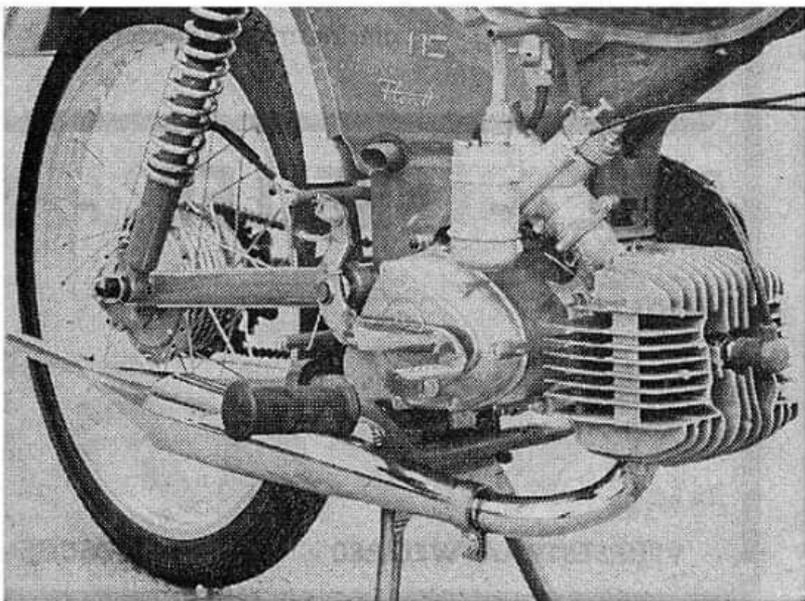
Het is een genot om met zo'n lief dingetje als deze opgevoerde RS op Zandvoort rond te snerpen. Alles gaat volgas, behalve de Tarzanbocht en de bocht onderaan de Hunserug waarvoor even teruggeschakeld moet worden en de Gerlachbocht (tussen bovengenoemde twee in) waarvoor even afgesloten wordt om onmiddellijk daarna weer open te draaien. Omdat de voetrusten nog op de normale plaats zaten was het nogal lastig om plat te



gaan liggen, maar na enig zoeken lukte dat toch. De machine was optimaal geared voor Aalt Toersen en dus iets (1 of 2 tandjes achter) te hoog voor ons. Merkwaardig was (in vergelijking met snellere machines tenminste) dat de top niet op het rechte eind, maar juist aan de achterkant van het circuit bereikt werd. Op het rechte eind hadden we een flink briesje tegen en moesten we dan ook in vier blijven rijden. Aalt kon net in vijf komen, maar kwam dan toch ook niet aan het maximum toerental. De vijf seconden winst die Aalt op ons behaalde verdiende hij op diverse punten. Uiteraard in de twee langzame bochten, op de top en door wat vaker te schakelen, zoals bleek toen we er achteraf nog eens over praatten. Voor het heuveltje dat vooraf gaat aan het Scheivlak schakelde Aalt bijvoorbeeld terug naar vier, maar wij waren dan nog helemaal niet aan de vijfde toer geweest. Pas bij het ingaan van het Scheivlak zetten wij de motor in vijf en bleven dan in die versnelling (alles volgas) tot bij het uitkomen van het bos waar we door de wind gedwongen terug moesten naar vier. Hoewel de versnellingsbak volkomen standaard was, sloten de versnellingen toch nog vrij goed aan omdat de motor een bruikbaar toerengebied heeft van ongeveer 9000 tot 13000 omw./min. Dat is behoorlijk veel voor zo'n hoog opgevoerde motor, en juist deze brede powerband maakt de motor zo geschikt voor de meeste in Nederland te houden races. Immers, slechts af en toe wordt er op Zandvoort gestart, meestal is het een strancircuit met korte, haakse hoeken en dan is een brede powerband zeer belangrijk.

Met dit setje zal de fabriek velen een groot plezier doen. Negen en een half pk is niet iets dat iedereen uit een 50 cc potje weet te toveren! Het setje is echter niet zonder meer te koop, want om moeilijkheden met de politie te vermijden is besloten dat de onderdelen alleen geleverd worden aan startbewijshouders en aspirantstartbewijshouders. Over twee weken kan de levering beginnen. Succes verzekerd!

G. v. d. B.



Boven: Aalt Toersen volgas op het rechte eind. Rondetijd 2.25 wat gemiddeld 104 km/u is! Hiernaast: uiterlijk is er niets bijzonders te zien aan cilinder en kop. Wel aan de carburateur die maar liefst een doorlaat heeft van 25 mm Ø