

50 CC WERELDSNELHEIDSRECORDS VOOR
AALT TOERSEN!



50 cc weer actueel

Meer dan een jaar geleden vertrouwde Aalt Toersen Wim Heeroma toe dat hij wel zin had het wereldsnelheidsrecord 50 cc te verbeteren. Bij Wims weten was dat nog steeds in handen van Jan Huberts: niet minder dan 224 en nog wat kilometers per uur werden er toen bij Lelystad geklokt. Aalt schudde zijn hoofd, nee, het stond op naam van Amerikanen met ruim 233 km/h en de geschiedenis stond op internet. Kijk maar eens bij Buddfab, zei Aalt. Dat record moest terug naar Nederland, want dat is toch een echt 50 cc land. Wat moet een Amerikaan daar nou mee en dan nog wel met een Italiaans motortje, een Minarelli. Aalt keek Wim doordringend aan en die wist dat deze oorlogsverklaring serieus was.

Aalt Toersen toont een vreemd motortje
Na de jaarvergadering van de Golden 50's in januari worden er altijd wat technische hoogstandjes voor het komende seizoen getoond en dit jaar was er naast de Honda 50 cc twin ook een soort stationaire motor, die je met een kickstarter tot leven kon roepen. Het blèrde behoorlijk en moest wel even lekker warm gestookt worden. Dit kon absoluut geen gazonmaaier zijn. Dat klopte: het was bedoeld voor de wereldrecordmachine. Het merk bleek KTM te zijn en men was al begonnen met bouwen.

Het chassis, een ingenieus buizenstelsel, heeft zijn vorm gekregen.



Het model van de wereldrecordmachine, nog in heldergeel.

Journalisten vragen altijd te veel, maar het kwam er op neer dat we graag wilden zien hoe ver men al was. Aalt gaf te kennen dat hij wel meewerkte maar niet de baas was, dat waren andere mensen. Dat moest toch even overlegd worden.

Een opwindend telefoontje

In februari, om één uur in de middag ging de telefoon. "Met Aalt", klonk het. "Je kan het project komen bekijken". Zoiets kan je nooit tot morgen uitstellen, want dan weet je dat je slecht gaat slapen de komende nacht. Dus meteen op weg, bestemming Zwolle. Aalt had al een foto gestuurd van de bouw en die toonde een sigaarvormig voertuig en er hing een bord boven met de woorden "Green Tulip".

Bij het betreffende adres aangekomen leek het zonder meer de juiste plek want binnen stond een aantal historische tweewielers, waaronder een Kreidler Amazone, in oogverblindende toestand. In de werkplaats stond het raamwerk van de Green Tulip en van tussen de buizen kwam een vriendelijke jongeman tevoorschijn, lasbrander nog in de aanslag, die zich voorstelde als Maarten Fijlstra, Chief Engineer ofwel de manager van het project. Er bleken nog twee jongens te werken in de voortreffelijk geoutilleerde werkplaats. Aalt stond, in weerwil van zijn al getoonde KTM blokje, te werken aan een Kreidler blok. Het was ook al zo vreemd dat Aalt aan zo'n modern blok had gewerkt, want hij is voor velen een Kreidler-dan wel Jamathi-man. Feitelijk is hij van alle markten thuis. Zo bouwt hij ook stilletjes door aan zijn Honda 250RR viercilinder. Maar hier was Aalt bezig met een bejaard en leeg Kreidler cartertje. De verklaring was dat zowel het KTM blok als het Kreidler blok moest passen. Dus moesten schetsplaten gemaakt worden voor een Kreidler blok zodat men ook dat blok, goed voor een eindje boven de 20 pk, er in kon hangen. Aalt vertelde dat men in april het rijwielgedeelte, de sigaar dus, klaar zou hebben om er profritten mee te maken, want hij moest wel bestuurbaar zijn. Of beter: berijdbaar, want van sturen komt niet zo veel. De recordpogingen zullen in augustus plaatsvinden op de beroemde zoutvlakte van Bonneville in Amerika. Ondertussen is in Gouda Jaap Voskamp, die veel kennis heeft van eerdere projecten, samen met Rob Kompier bezig hun belangrijke steen bij te dragen. Uiteraard zal Aalt de piloot zijn en dat is ook logisch; hij wilde het zelf maar brengt ook zijn recordervaringen van Elvington mee.

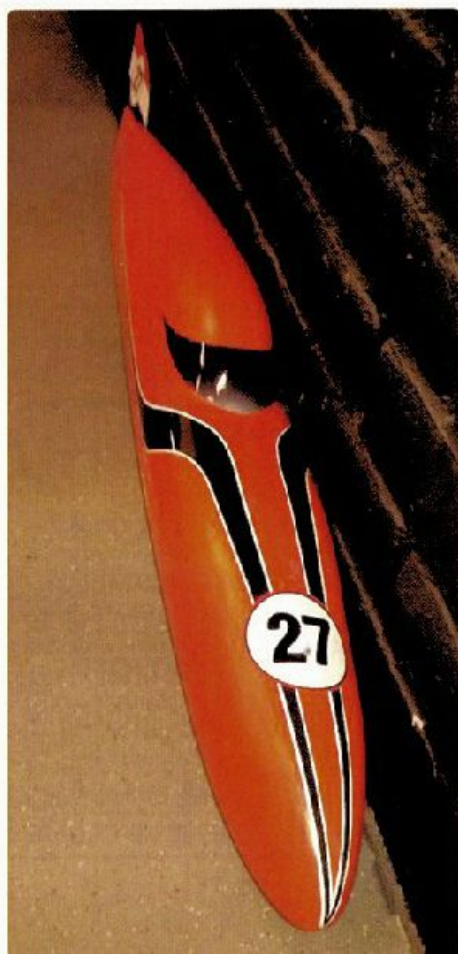




Het gewijzigde KTM blokje. Ook een Kreidler blok wordt voor de recordpoging geprepareerd.

Rijden op de zoutvlakte van Bonneville
In de daar heersende hitte zal je het zeker warm krijgen in de cockpit. Het zout glinstert je tegemoet en lijkt oneindig, maar in de verte doemt een bergwand op. Daar gaat het gebeuren. De zoutvlakte kan strak en glad zijn of wat hobbelig, al naar gelang hoe droog de grond is. De records worden in augustus gevestigd omdat de baan dan optimaal hard is. Er kunnen sporen in zitten, want records brengen heel wat gerij met zich mee in een paar weken tijd. Sturen, ach, je moet gewoon rechttuit. Bakens om de kwart mijl markeren aan beide zijden waar je tussendoor moet blijven rijden. Het gewicht van de sigaar is feitelijk niet het belangrijkste omdat je mijlen te gaan hebt om op topsnelheid te komen, Pas na een mijl of vier, als je nog niet in de zesde versnelling zit, begint het

De wereldrecordmachine in zijn definitieve kleuren.



er wat op te lijken. Dan komt het moment dat de snelheid gemeten gaat worden over de 1000 meter. Maar dan moet je ook weer terug en bijna aan het eind van het traject zijn er weer meetpunten. Het gemiddelde van beide ritten is dan de snelheid die telt voor het wereldrecord. De stroomlijn is uiterst belangrijk. Hij moet zodanig van vorm zijn dat de machine tegen de grond gedrukt blijft. De ervaringen van de laatste jaren hebben uitgewezen dat een staartvin noodzakelijk is om niet door een windvlaag uit de koers gedrukt te worden. Aalt en het team denken dat het goed mogelijk is het Buddfab record van 233,4 km/h te verhogen tot boven 250 km/h. Daar zijn gegronde redenen voor. De tweetaktechniek is sinds de jaren '80 enorm vooruitgegaan en ook van ontstekingen weet men dat er door middel van computerafstellingen meer vermogen uit te halen is. Bovendien bestaat het team uit toptuners die in staat zijn meer vermogen op te roepen dan bij de records destijds uit de Minarelli is gekomen. Om bij zulke snelheden te remmen is een remparachute (verplicht) aanwezig, maar je hebt natuurlijk voor en achter ook schijfremmen. Inmiddels is ook Cees Lubbers gearriveerd, groot in taxaties en veilingen en tevens ook liefhebber van oude voertuigen, in wiens ruimte gewerkt kan worden door mensen die bij hem in dienst zijn en waar men de beschikking heeft over apparatuur waarmee in principe alles mogelijk is. Maar het zou te gek zijn als hij de enige zou blijven die er geld in steekt. De sigaar is globaal zo'n vier meter lang en daar kan dus heel wat reclame op. Bedrijven die geïnteresseerd zijn kunnen zich melden bij Cees Lubbers, tel.nr. 06-5060 7045, dan wel bij Aalt Toersen, tel.nr. 06-4001 3991. Er is een aantal miniatuur modellen van de machine gemaakt voor de sponsors. Wij gaan het project verder volgen zodat u in de volgende nummers van HMR mee kunt leven.

De aanstekelijkheid van wereldrecords

Er zijn wereldrecords in alle soorten en maten. Als we het bij de 50 cc houden dan zijn er records gereden vanaf 1951, toen een 38 cc Victoria Vicky 79 km/h haalde. Records werden gevestigd op snelwegen en op circuits als Monza, Monthl  ry, Elvington en de N  rburgring. Maar meest aansprekend waren toch wel de records op de Amerikaanse zoutvlakten. Ze werden en worden gemeten op kilometers en mijlen, met staande of vliegende start en als duurrecords van   n tot wel 48 uur en die varieteit maakt het ondoenlijk ze met elkaar te vergelijken. Wel is te zeggen dat vanaf 1951 vrijwel elk jaar door heel wat merken records werden gevestigd. Logisch, want het werd gebruikt in de advertentiecampaagnes. We noemen Victoria, Ducati, NSU, Alpino, Motom, Remondini, Demm, Sterzi, Vap (Sachs), Garelli, Kreidler, Z  ndapp, Minarelli en Huvo Casal. Dit tijdperk strekte zich uit tot de jaren '80. In 1983 werd de



Aalt Toersen maakt schetsplaten voor het Kreidler blokje.

50 cc raceklasse de doodsteek toegebracht door de toen ingevoerde, maar nooit echt populair geworden, 80 cc klasse. De fabrikanten verloor hun belangstelling voor de records, totdat in 2008 het tot dan toe onaantastbare record van Jan Huberts uit 1981 door Amerikanen werd gebroken. Ja, logisch ook, de techniek was verder ontwikkeld dus het was een prooi die klaar lag. Maar hopelijk slaagt Aalt er in het record naar Nederland terug te halen. En de naam Green Tulip? De tulp is natuurlijk een symbool van Nederland. En het is groen omdat bruin niet lekker klinkt en rood ook weer politieke associaties heeft. Ja, hij had nog Yellow kunnen heten, want de modelkleur is in elk geval hartstikke geel, maar dat was geen bewuste keuze. Voor het model was het pigment oranje niet voorradig, want dat is natuurlijk de kleur die de machine gaat krijgen. Op internet kun je kijken op www.groene-tulp.nl. Wie meer over de records wil weten kan ook op internet kijken; zoek maar op "wereldsnelheidsrecords 50 cc". Maarten's Kreidler Club en record bikes van Elsberg-Tuning geven praktisch alle informatie en verder is er natuurlijk ook Burt "Indian" Munro en kun je meerijden in zo'n vliegende sigaar. Warm aanbevolen.

Tekst en foto's: Wim Heeroma, Aalt Toersen

Maarten Fijlstra bewerkt het mechanisme van de hulpwielen.



Test 50 cc Wereldrecord-machine



Eigenlijk kun je bij dit recordproject spreken van een tijdmachine. In die zin dat in deze machine enorm veel tijd is gaan zitten. Al een jaar lang wordt er in Zwolle gewerkt aan deze recordmotor, die qua vormgeving op een bestaand model is gebaseerd, maar waarvan de technische invulling vele mogelijkheden openlaat. En juist daar gaat zoveel tijd inzitten. Zo heeft lange tijd de keuze van een motorblok opengestaan. Wat er nu in zit lijkt op een Kreidler, maar is dat niet. Het is een in Engeland door Ron Ponti gegoten blok dat in veel opzichten afwijkt van het Kreidlerblok, want de krachten die er op uitgeoefend zullen worden zijn groter dan die bij een brommertje. Het huidige record staat op circa 230 km/h, dus dat moet sneller kunnen. De vormgeving, de sigaar, is al oud. NSU was de eerste die er meer dan een halve eeuw geleden al wereldrecords mee reed. In Nederland reden Henk van Kessel en Jan Huberts wereldrecords in de sigaarvormige machines van Piet Plompen.

Motorblok

Aalt Toersen wordt de piloot van het nieuwe snelheidsmonster, dus zijn de binnenmaten op hem gebaseerd. Om te blijven passen in dit maatpak mag hij dus niet verslaafd raken aan slagroomtaarten. Het bouwen van de machine is één ding, vervolgens krijg je te maken met

een strakke planning, want er kan alleen maar in augustus op de zoutvlakte van Bonneville gereden worden en je moet je tijdig melden. Dat is nog geen garantie dat er gereden kan worden. Dit jaar was het zoutmeer te weinig ingedroogd en kon er dus door niemand gereden worden. Alles schuift dan een jaar op.

Gelukkig maar, want de machine was niet tijdig klaar geweest en getest en bovendien moet hij een paar maanden van te voren verscheept worden. Men wil nu in juni 2014 vertrekken. Ook kan de organisatie constructie-eisen wijzigen, wat gebeurde met de buisdiameters, en testritten moeten uitwijzen of het frame wel optimaal geconstrueerd is. Dat is de opgave voor de mannen die er vier dagen per week mee bezig zijn. Inmiddels is het motorblok klaar en gemonteerd geweest in de



Stiekeme blik in de keuken: nee, dat is géén Kreidler-blok....



De machine is als een maatpak voor Aalt Toersen gemaakt, maar is wel aan de krappe kant.

Kreidler racer van Aalt Toersen, die er tijdens de demoraces in Frohburg mee reed. Alleen insiders wisten welk blok in zijn machine hing. Deze test verliep bevredigend.

Rijtest

Met de motor in de sigaar zonder beplating is al een paar maal, zonder pottenkijkers, gereden. De snelheden bleven zeer beperkt, want er is in Nederland geen afgezet stuk weg te bedenken van voldoende breedte en lengte (ja, een vliegveld natuurlijk... maar dat komt wellicht later aan de orde). Het bleek erg moeilijk om in het spoor te blijven. De huidige recordhouder in Amerika, met wie men contact heeft, adviseerde dan ook veel proef te rijden en te leren 'sturen'. Daar is men dus mee bezig. Op een geheime plek werd op een mooie septemberdag de machine uit de aanhangwagen getrokken en een kort stuk weg afgezet voor



Het instappen in de recordmachine is geen gemakkelijke klus.

overig verkeer. Veiligheid voor alles. En geen aandacht trekken, wat menig coureur die zijn machine even wil uitproberen kan beamen. Het is en blijft rijden op de openbare weg en je moet geen politie op je dak krijgen. Weliswaar is het wereldrecord terugbrengen naar Nederland een nobel doel, maar toch.... De Green Tulip equipe bestaat uit Aalt en Dik Toersen, Maarten Fijlstra en een helper. Dan komt het

Laatste inspectie en gereedmaken: links Aalt Toersen, rechts Dik Toersen en voor bij de machine Maarten Fijlstra, de grote technische man.



Aalt vertrekt voor een van de testritten.

moment dat Aalt, zonder leren pak, maar met helm en handschoenen, in moet stappen. Nou ja, dat hij de sigaar moet aantrekken. Dat instappen is niet eenvoudig, er moet een en ander gedemonteerd worden voor hij onderuit kan zakken. Daarna worden onder andere het dashboard en bedieningsorganen weer voor zijn borst vastgezet. Aalt wordt zelf ook vastgezet met gordels. Op het ongeveer 300 meter lange stuk wordt heen en terug gereden, te kort om in de derde versnelling (er zijn er zes) te komen. Aan het einde wordt Aalt opgevangen, de sigaar gekeerd en weer teruggezonden.

Steeds iets beter

De omstandigheden blijken moeilijk. Bij de recordpoging zijn er alleen kleine steunwieltjes binnen de kuip die naar beneden kunnen zakken, maar nu zitten er, net als bij een kinderfietsje, nog hulpwieltjes aan. Het wegdek is bol en dat betekent dat de beide hulpwielen voortdurend de grond raken. Een straffe zijwind helpt natuurlijk ook niet. De positie van de hulpwielen wordt verhoogd, maar het lukt niet om beide wielen langdurig los van de grond te krijgen. De snelheid van de machine is er wellicht ook te laag voor; later tijdens de heen-en-

weertesten wordt de baan nog iets verlengd om meer snelheid te kunnen krijgen en ook in de derde versnelling te komen. Bij elke rit gaat het wat beter en sneller, maar het is duidelijk dat er nog een lange weg te gaan is. Ook is duidelijk dat het een ontzettend kostbaar project is, dus sponsors, groot of klein, zijn ontzettend welkom. Meldten bij atoersen@hotmail.com alstublieft, de bedrijfsnaam komt natuurlijk straks op de kuip. Kijk ook op www.groene-tulp.nl.

Tekst en foto's: Wim Heeroma

Het bleek bij de testritten moeilijk de steunwielen van de grond te houden.

