

Doe maar

Arkel, 27-5-2006

"Een column in het SOBW-programmaboekje, zou dat wat zijn?", vroeg ik. Voorzitter Cees zei: "Ja, doe maar". Dus nu moet ik wel...

Even voorstellen dan maar: Frits Overmars, bouwjaar 1948, bereikbaar via fos@hetnet.nl, en gewoon mondeling, als je me ziet lopen in het rennerskwartier. Historie: 500 cc wegrace (met een zelfgebouwde tweetakt, dus ik heb verstand van vastlopers); daarna technisch redacteur / testrijder van Moto 73; tegenwoordig technisch adviseur van de KNMV en de SOBW en van een Italiaans bedrijfje waar je misschien wel eens van hebt gehoord: Aprilia.

Hobbies: tweetakten proberen te begrijpen, buiten de deur eten met een raceteam, en andere liefhebberijen die ik nu niet ga noemen omdat dit blaadje ook door minderjarigen wordt gelezen.

Over het eten hebben we het een andere keer misschien nog wel; ik denk dat jullie nu meer geïnteresseerd zijn in tweetakten.

In Moto 73 heb ik ongeveer honderd jaar geleden een serie verhalen geschreven over membranen, cilinders, uitlaatpijpen, enzovoort. Ik ga die artikelen nu niet allemaal herhalen, daar heb ik hier niet genoeg ruimte voor. Maar als je belangstelling hebt: Googlen naar Frits Overmars, dan vind je ze wel.

Aanslag

Wat is er zo leuk aan een tweetakt? Ik hou van puzzelen en een mooiere puzzel dan een tweetakt vind je nergens. Het is net een cijferslot met tien cijfers. Als je negen van de tien cijfers goed hebt, wéét je niet eens dat je er negen goed hebt, want dat merk je nergens aan. Pas als je ze alle tien goed hebt, is het feest: buiten de deur eten met het team, mét champagne.

Het vinden van de goede combinatie is ook niet alleen maar een kwestie van even een blok op de testbank zetten en dan cilinders, koppen, pijpen en sproeiers wisselen tot-ie het doet.

Neem nou een uitlaatpijp. Mijn vriend Jan Thiel, die nu al weer twaalf jaar bij Aprilia de GP-motoren ontwikkelt, heeft gemerkt dat een pijp pas stabiel is na een week testen. Het dunne laagje koolaanslag dat op den duur de binnenkant van de pijp bedekt, beïnvloedt de afkoeling van het uitlaatgas.

Nou zijn de Aprilia pijpen van titanium dat van zichzelf al slecht warmte geleidt, en een goede 125 geeft ruim 52 pk (gemeten aan de uitgaande as van de versnellingsbak). Zo'n pijp wordt dus gloeiend heet waardoor de koolaanslag bijna geen kans krijgt om een laagje te vormen.

Bij een 50 cctje hoeft het geen week te duren voordat de pijp stabiel is, maar zo'n acht liter benzine moet er toch wel doorheen worden gejaagd voordat je echt weet waar je aan toe bent. Als je toch een nieuwe pijp monteert (af en toe moet je wel), hou er dan rekening mee dat het maximum toerental in het begin lager is dan je gewend bent, en dat er pas toeren bij komen naarmate de koollaag in de pijp groeit. Bovendien moet je bij een schone pijp de motor rijker zetten als je 'm heel wilt houden, en dat kost óók al toeren.

Ik heb ooit een pijp berekend voor ene Harm die in 2003 standaardscooterkampioen werd (met een Malaguti nog wel, hoe is het mogelijk..). Harm liet die pijp maken bij

ene Piet die niet moeilijk deed als anderen ook graag zo'n zelfde pijp wilden. Zodoende waren er in 2004 meerdere kopieën in omloop. Maar bij de eerste tests vielen de resultaten tegen (en je begrijpt nu waarom). Harm kon daarna heel voordelig zo-goed-als-nieuwe pijpen overnemen van degenen die bij Piet een kopie hadden gekocht...

Thomscooterklasse

Diezelfde Harm ging vorig jaar sleutelen voor ene Rik en dat hebben ze geweten in de topscooterklasse. Als je elf van de veertien races wint, is het voor de concurrentie niet leuk meer. Gelukkig kreeg Rik binnen het team concurrentie van ene Kervin die me in 2005 nog deed denken aan Juan Pablo Montoya: af en toe zo gek als een cent. Maar Kerv is serieus geworden. Acht dagen per week aan z'n scooter werken en er niet meer af vallen, dat moest het recept worden om Rik te verslaan.

Rik is volgens mij nog steeds de beste in zijn klasse, maar hij krijgt het niet meer cadeau. De eerste drie overwinningen dit jaar werden verdeeld tussen Rik en Kerv. Dat was echter niet zo best voor de topscooterklasse: in Berghem kwamen er nog maar acht doorzetters aan de start. En die maakten er een feest van! Ik kan me niet herinneren dat ik ooit een mooiere race heb gezien.

Kervin viel voor de eerste keer dit jaar (trainingen niet meegeteld), Rik voor de tweede keer. Kerv wilde bewijzen dat je na één val best nog kunt winnen, maar een tweede bodemonderzoek gooide roet in het eten en zand in de vario, en Daniël reed bekeken naar de zege. Ik heb Daniël en zijn tuner persoonlijk bedankt voor het redden van de topscooterklasse.

Bougie

Als uitsmijter nog een bespaartip: een bougie die in een detonerende motor heeft gezeten, moet je niet opnieuw gebruiken, anders loop je het risico dat de massa-electrode of een stukje van het porselein afbreekt en in de motor valt. En een zuiger plus cilinder plus kop vervangen kost heel wat meer dan een bougie vervangen. Van het verschil kun je leuk buiten de deur eten...

Frits Overmars