

Gebak

Lelystad, 7-7-2007

Sommige Italianen worden steeds dikker. Dat komt omdat ze Apia-racers bouwen. Het zit zo: als er 's zondags bij een Grand Prix twee klassen worden gewonnen op Apia-machines, dan is er 's maandags in de raceafdeling gebak bij de koffie.

Ja, we worden niet alleen verwend, we zijn tegenwoordig ook verwend. Als bijvoorbeeld in de 125 cc-klasse de eerste tien finishers allemaal Apia-rijders zijn, maar in de kwartliterklasse wint er eens een keer een Honda, dan heeft de banketbakker in Noale 's maandags een slechte dag: géén gebak voor de meccanici. Goed voor de lijn, sneu voor de middenstand. Kun je nagaan hoe zo'n bakker 's zondags voor de tv op z'n nagels zit te bijten. Ja, motorracen is spannend...

Over bakkers gesproken: KTM en Honda proberen wel voor Sonja Bakker te spelen, maar het helpt niet veel: de Apia-technici worden alsmar dikker. Als ze nou nog sherry dronken inplaats van chianti... Een sherrykuur werkt tenminste echt: binnen twee weken twaalf pond kwijt, en het rijbewijs. Maar daar zitten ze in Italië niet zo mee, geloof ik.

Afspraak

Bij KTM en Honda willen ze 's maandags óók graag gebak bij de koffie. KTM doet z'n best om snellere motoren te ontwikkelen dan de racetweetakten van Jan Thiel. Maar Honda probeert het op een andere manier: door de spelregels te veranderen. Dat hebben ze al eerder gedaan toen ze in 2001 gingen roepen: "Volgend jaar mogen er in de MotoGP ook viertakten meedoen". Gelul; de viertakten mochten altijd al meedoen, maar dan gewoon met dezelfde cilinderinhoud als de tweetakten. Als je de tweetakten niet kunt bijhouden, moet je een betere viertakt ontwikkelen, en niet gaan sjoemelen met de ruim honderd jaar oude afspraak over cilinderinhoud. Dat gebeurde ook niet toen na de Tweede Wereldoorlog de compressors werden verboden en de tweetakten ineens kansloos waren tegen de viertakten. En als je dan toch de regels wilt veranderen, had ik het veel beter gevonden om de tankinhoud drastisch te beperken. Daarmee kun je 'n tweetakt behoorlijk afknijpen, en je stimuleert er een technische ontwikkeling mee waar we allemaal iets aan hebben. Nu hebben we een farce meegemaakt waarbij de viertakten bijna tweemaal zoveel cilinderinhoud mochten hebben als de tweetakten. Dat ging toch wel erg hard, dus dit jaar moesten de viertakten terug van 990 cc naar 800 cc. Maar kun je daarmee nog wel winnen van een goed doorontwikkelde 500 cc tweetakt? "Weet je wat, we verbieden de tweetakten gewoon; dan hoeven we ons daar geen zorgen meer over te maken". Lekker jongens, die bobo's. En dat terwijl 's werelds meest succesvolle viertaktrijder, Valentino Rossi, nog steeds zegt dat hij het rijden met de tweetakt toch leuker vond.

Superbike-poen

Waarom worden de viertakten zo gepushed? "Dan voelen de gewone motorrijders die op een viertakt rijden, zich meer verbonden met de GP-coureurs", was de officiële reden.

De echte reden lag volgens mij iets anders. Het wereldkampioenschap Superbikes werd steeds populairder en daardoor werd er steeds meer televisiezendtijd en dus ook steeds meer reclamebudget aan de superbikes besteed. Dat vonden ze bij de GP's niet zo leuk, dus zeiden de hoge heren daar tegen elkaar: "We moeten die

superbikes de nek omdraaien. Als de tv-kijkers zo graag hun 'eigen' viertaktfietsen zien rijden, moeten wij ook overstappen op viertakten, maar dan beter en sneller". En duurder, maar dat zeiden ze er niet bij.

Nu zijn ze, voornamelijk op aandringen van Honda, klaar voor de volgende stap. De 125 cc tweetakten moeten worden vervangen door 250 cc éencilinder viertakten, en de 250 cc tweetakten moeten dan plaatsmaken voor 500 cc tweecilinder viertakten. We hebben in de huidige 125 en 250 cc GP's fantastische wedstrijden. Waarom zouden we die klassen véél duurder maken dan ze nu zijn? Om Honda een plezier te doen? Met viertakten moet je niet racen; als je een keer de verkeerde kant op schakelt, zijn ze al stuk...

Smog

De tweetakt is een bedreigde diersoort, en dat is de schuld van de politiek. Natuurlijk, alles is altijd de schuld van de politiek, maar ditmaal hoeven we voor de verandering eens een keer niet kwaad te zijn op de Nederlandse politici; ditmaal is het de schuld van de Amerikanen.

Daar zaten ze al met een smogprobleem toen bij ons het milieu nog niet eens was uitgevonden. Tja, als je steden aanlegt tussen bergruggen en je laat er daarna een heleboel auto's rijden, kun je verwachten dat de lucht er niet schoner op wordt.

Vooraf niet als je zulke slechte auto's bouwt dat ze één op vier lopen.

Wij hebben moderne zestienkleppers met een tamelijk schone verbranding. In de USA hebben ze ook zestienkleppers: gietijzeren V8-zuipschuiten met twee kleppen per cilinder en 0,04 pk per cc. En wat doen ze om de luchtkwaliteit te verbeteren? Ze gaan de tweetakten verbieden. "Want die stinken". Politiek stinkt erger.

Vicieuze cirkel

Bij de autofabrikanten is directe benzine-injectie in de mode. De benzinemotoren van BMW, Audi en Volkswagen zijn er zo'n tien procent zuiniger door geworden. Moet je eens kijken wat er gebeurt als je dat toepast bij een tweetakt. Die wordt er wel 25 procent zuiniger door, en tegelijk worden de uitlaatgassen een stuk schoner zonder dat je daar een handvol dure katalysators voor nodig hebt.

Waarom wordt dat dan niet gedaan? Omdat de tweetakt met uitroeiing wordt bedreigd. En als je hem toch niet meer mag verkopen, ga je ook geen cent meer investeren in ontwikkeling. Dat noemen ze nou een vicieuze cirkel.

Lucht

Het beperken van de brandstofvoorraad heeft voor- en nadelen. Als een viertakt aan het eind van z'n tankinhoud nog een stuk race over heeft, blijft-ie gewoon langs de baan staan. Bij tweetakten ligt dat gevoeliger: die kunnen vastlopen als ze te weinig benzine krijgen. Maar er is een uitweg. De optimale verhouding tussen benzine en lucht in een brandbaar mengsel is theoretisch 1 op 14,7, maar omdat in de praktijk de benzine nooit helemaal gelijkmatig met de lucht wordt vermengd, is het motor-vermogen optimaal bij ongeveer 1 op 13; dat is een tamelijk vaste waarde.

In plaats van de hoeveelheid benzine te beperken kunnen we daarom evengoed de hoeveelheid lucht afknijpen; dat komt op hetzelfde neer. Dus: de tankinhoud vrij laten zodat het risico van vastlopers wordt vermeden, en de luchtdoorlaat reglementair beperken. Héé, waar heb ik dat eerder gezien?

Frits Overmars