

Pasini

Nieuw-Weerdinge, 25-8-2007

Ik was even bang dat er op deze plek geen column meer zou staan. De inspiratie was op. Dat kan gebeuren; ik ben ook eigenlijk met teveel dingen tegelijk bezig. Ik probeer mee te denken over de puzzels die Jan Thiel in de Apia-raceafdeling tegenkomt, de KNMV en de SOBW vragen van tijd tot tijd mijn aandacht, en ik denk ook al dertig jaar na over mijn eigen cilinderontwerp. Die cilinder is inmiddels wel zo ongeveer klaar. Hij moet alleen nog worden gemaakt. En gefinancierd...

Nu willen jullie natuurlijk weten wat het verschil is met een 'normale' tweetaktcilinder maar dat wil ik nog even voor me houden totdat-ie echt op de proefbank staat. Maar ik zal in de eerstvolgende column vertellen hoe het idee is ontstaan, dan mogen jullie zelf proberen de rest te bedenken. Wie weet, misschien komen jullie wel met een nog beter idee.

Verkeerd adres

Iedereen vraagt me hoe het motorblok van de nieuwe 125 cc Apia Grand Prix-racer in elkaar zit. Ik heb daar al een keer iets over verteld in de column die was bedoeld voor het programmaboekje van 17 maart 2007, maar daar hebben jullie weinig van gezien. Degene die de boekjes maakt, had een nieuw e-mailadres gekregen, maar dat wist ik niet, en toen de column eindelijk op het goede adres was gearriveerd, was het te laat; de boekjes waren al gedrukt. Daarom plaats ik hieronder nogmaals een stukje van die oude column (dan is deze column lekker gauw vol).

Achter de cilinder

"Eind vorig jaar, toen Bautista de 125 cc-wereldtitel al had binnengehaald, mocht hij even kennismaken met het Apia-model 2007. Officieel heet dat ding de 'RSA 125' maar ik noem hem in gedachten nog steeds Derbi.

Dat zit zo: Jan Thiel liep al heel lang rond met het idee om de roterende inlaatschijf niet meer opzij van de cilinder te zetten, maar er achter.

Bij Apia werd dat tegengehouden door Witteveen die toen directeur van de raceafdeling was. Die was heel voorzichtig aangelegd en als je hem ergens niet van kon overtuigen, dan gebeurde het gewoon niet.

De tweede man in de raceafdeling was Gigi Dall'Igna. Die voelde zich ook afgeremd door Witteveen, en toen hij een aanbod kreeg om over te stappen naar Derbi, deed hij dat. Maar hij was slim genoeg om ook de man die écht verstand van tweetakten had, mee te nemen naar Spanje. Zodoende begon Jan Thiel daar in 2005 aan zijn nieuwe motor.

Bijna failliet

Aan het eind van dat jaar was Apia bijna failliet. Ze hadden de Guzzi-fabriek te duur gekocht, veel te veel geld uitgegeven aan de viertaktracery (de tweetaktracers brengen juist geld óp), en bovendien werd in Italië de helmdraagplicht voor scooters ingevoerd, waardoor de scootermarkt in elkaar stortte. Piaggio, de grootste schuldeiser, was al eigenaar van Derbi en Gilera, en daar werd Apia nu aan toegevoegd. En vervolgens greep de boekhouder in. Een grote raceafdeling in Noale, een klein Gilera-raceafdelinkje, en ook nog een Derbi-raceafdeling in Spanje, dat zag hij niet zitten: als je racers wilde bouwen, dan deed je dat maar in Noale.

Witteveen was inmiddels vertrokken en Jan Thiel keerde terug naar Italië mét zijn nieuwe blok. Het hele seizoen 2006 stond dat blok op de proefbank, en nu zien we het in de GP's.

Brievenbus

De RSA is gemakkelijk herkenbaar: bij de oude Apia's zit de aanzuigopening van de airbox rechts in de stroomlijn, net onder het gashandle, maar de RSA heeft een 'brievenbus' midden in z'n neus, en als je 'm van achteren ziet, is hij herkenbaar aan de expansiepijp die niet boven de achterband zit, maar aan de rechter zijkant.

In Qatar vielen twee van de drie RSA's uit met carburatieproblemen. Bij de oude Apia's zit de carburateur netjes horizontaal tegen het rechter carterdeksel, maar bij de RSA staat-ie achter de cilinder, schuin voorover omdat-ie anders met z'n vlotterkamer de versnellingsbak raakt. En nu blijkt dat dit type carburateur daar niet tegen kan, tegen dat voorover staan. Er bestaan Japanse carburateurs die er wél tegen kunnen, maar Apia heeft een contract met de Italiaanse fabriek waar jÓuw carburateur waarschijnlijk ook vandaan komt...

Slechts één RSA, die van Hector Faubel, haalde in Qatar de finish na een mooi duel met zijn teamgenoot Talmacsi die zich nog met een oude Apia moest behelpen. Talmacsi kwam in de laatste ronde als eerste het rechte eind op, maar toen liet Faubel zien wat je kunt doen met twee pk extra. Volgende week is op het circuit van Jerez de herkansing. Eens kijken hoeveel RSA's dan de finish halen".

Vreugdedans?

Tot zover die oude column. Nu, in augustus 2007, weten jullie het antwoord op die vraag. Faubel en Gadea hebben niet al te veel problemen gehad, maar bij Pasini kon de ellende niet op. De score tot nu toe is: één keer een geknikte benzineslang (en daardoor een gigantische vastloper), drie keer een kapot tandwiel, drie keer een gebroken aandrijfjasje en een keer een los stekkertje. Daar word je als coureur niet vrolijk van. Iedereen die gezien heeft hoe Pasini op een gegeven moment de stroomlijn van zijn fiets in elkaar trapte, heeft wel begrepen dat dat geen vreugdedansje was.

Asje

Omdat de motor nu toch de fabriek uit is, kan ik jullie wel wat details geven over de schijfaandrijving. Bij de RSA ligt de balansas aan de voorkant van de motor, iets hoger dan de krukas. Dus niet zoals bij een gewone Aprilia schuin achter / onder de krukas, waar hij als een slagroomklopper door de versnellingsbakolie draait...

Een conisch tandwiel op het linker uiteinde van de balansas drijft een asje aan dat links van de cilinder, over de linker kruktaf heen, naar achteren loopt.

Op het achterste uiteinde van dat asje zit de inlaatschijf, die min of meer rechtop achter de cilinder staat, nét boven de versnellingsbak. Het inlaatkanaal zit vrijwel op dezelfde plaats als bij een membraanmotor.

In de Apia-tekenkamer was aan de hand van de carterdruk en de wrijving van de inlaatschijf berekend hoeveel vermogen er nodig is voor de aandrijving van de schijf, en hoe sterk de tandwielen en het asje dus moesten worden uitgevoerd.

Alleen hadden ze geen rekening gehouden met de enthousiaste manier waarop Pasini terugschakelt. Arme tandwielen, arm asje, arme Pasini...

Frits Overmars