



De droom van heel wat schooljongens die op hun vrije woensdag- of zaterdagmiddag de plaatselijke vuilnisbelt onveilig maken met hun zelf in elkaar geknutselde crossbrommetjes. Het summum op motorcrossgebied voor wat betreft de borrelglasklasse? Dat moet welhaast de conclusie zijn als je bij een gemiddelde 50 cc cross aan

de start staat, want bestaat die rode jankende meute vaak niet voor meer dan 90 procent uit Gebben-Kreidlers? Motorsport toog voor U naar Staphorst om daar in de raceafdeling samen met de geestelijke vader Riëks van der Wal, de nieuwe 1979er Gebben Kreidler te bekijken en te berijden.

gebben

GESCHIEDENIS.

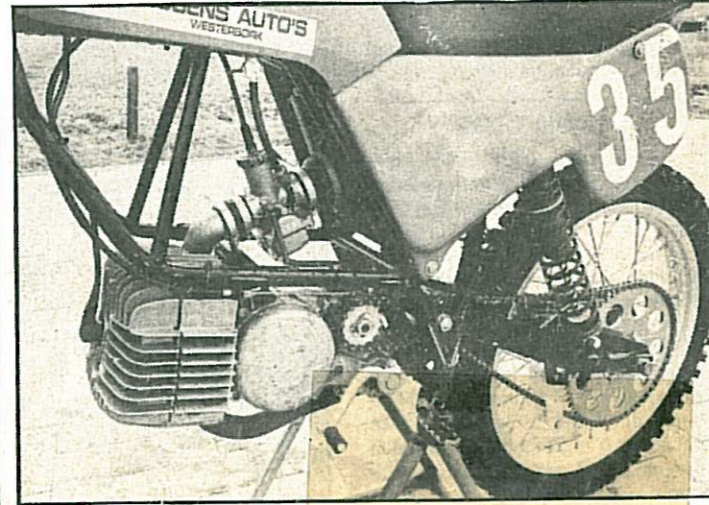
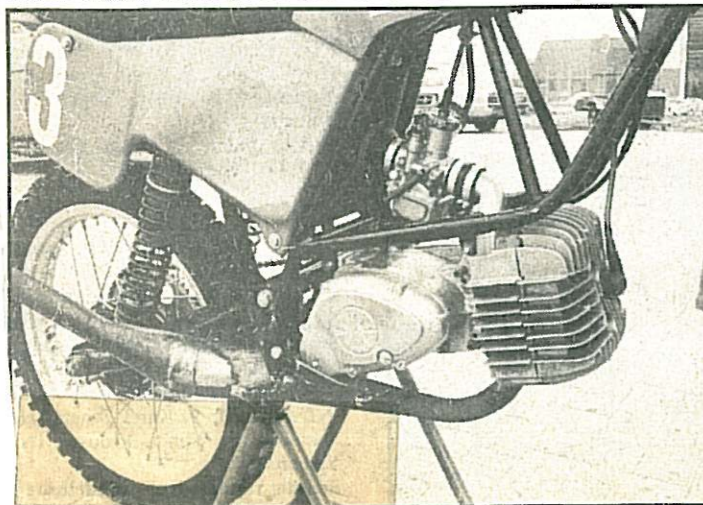
Wie er in die kraakheldere werkplaats likkebaardend om de professioneel ogende Gebben Kreidler heen draait beseft misschien niet meteen welk enorm brok ervaring hij voor zich heeft. Daar zijn zo'n kleine 10 jaar van ontwikkeling en steeds weer verbeteren aan voorafgegaan. Het begon allemaal zo tegen het eind van de zestiger jaren. André Gebben vierde al triomphen op de cross- en grasbanen. Alleen nog niet op een Gebben Kreidler. Die kwam er toen André in contact kwam met de toen nog schoolgaande tandartszoon Riëks van der Wal. Net als zijn vader was ook hij erg vakkundig met de boormachine met dit verschil dat hij de tanden en kiezen met rust liet en in plaats daarvan zijn lusten op cilinders en koppen botvierde. Zo ontstond de oer-

vader van de Gebben Kreidler. En zo kwam de dag dat André, nu eindelijk eens door die andere deur, bij de tandarts naar binnen stapte om eens te vragen of Riëks voor hem ook niet zo'n crosser kon bouwen. Dat gebeurde en binnen de kortst mogelijke keren bleek de combinatie André Gebben/Gebben Kreidler schier onverslaanbaar op de Nederlandse circuits. De gevolgen bleven niet uit en niet zelden stond de telefoon 's maandags roodgloeiend van mensen die meer wilden weten van dat supersnelle materiaal waarmee André zich verplaatste. Men besloot een kleine serie Gebben Kreidlers op te zetten. Dat was in 1970. De verkoop ging zo enorm goed dat men Riëks in vaste dienst nam, uitsluitend voor de ontwikkeling en productie van de crossers. Van dat eerste model zijn er tot '73 zo'n 250 verkocht en hoewel men dat eerste model

steeds verder verbeterd en aangepast had, werd er in '73 een drastisch nieuw model geïntroduceerd en ook nu bleef succes niet uit. Zo'n 300 exemplaren gingen over de toonbank tot en met '76. In de winter van '77 werd het derde model gepresenteerd en de '79er is daar weer een verder geperfectioneerde versie van.

VAN VEEN/ GEBBEN

Het had niet veel gescheeld of de merknaam Gebben/Kreidler was verdwenen. Of, beter gezegd, gewijzigd in Van Veen/Kreidler. In eerste instantie had men zo'n 100 crossers voor Van Veen gebouwd toen er vanuit Amsterdam het voorstel kwam om de gehele productielijn over te nemen. Men kwam tot overeenstemming en de machines zouden voortaan, volgens Gebben



Aan deze twee wakkere knapen heeft de Gebben Kreidler zijn grootste faam te danken; links technicus Riëks van der Wal en rechts André Gebben de man die een waarschijnlijk ontelbaar aantal overwinningen op "zijn" machine behaalde.

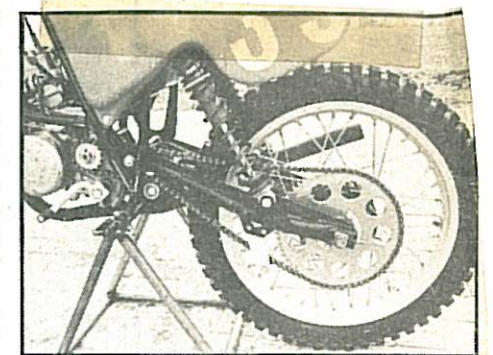
de cilinderkop. De Ø 28mm. Bing carburateur moest plaats maken voor een Japanse Keihin met gelijke doorlaat.

Van het blok zijn eigenlijk alleen het krukas/drijfstang mechanisme en de carter's origineel. De elektronische ontsteking werd door Motoplat (waarvan de firma Gebben overigens importeur is) speciaal op bestelling gemaakt. De primaire tandwieloverbrenging kreeg een andere verhouding en de standaard vijfversnellingsbak moest plaats maken voor een exemplaar met zes, klauwengeschakelde, tandwielparen. De versnellingsbak is een produkt van Dick de Jager. Door die extra versnelling was er trouwens geen plaats meer voor een kick-starter, maar die ontbrak ook op het standaard model al.

De Gebben/Kreidler is trouwens ook met een 5-bak te koop en is dan bovendien nog zo'n duizend gulden goedkoper. De laatste verbetering aan het blok vinden we bij de koppeling. Deze kreeg een plaat extra terwijl ook het huis verstevigd werd.

VOORVORK OP LUCHT

Het frame werd door een paar extra buizen, lopend vanaf de cilinder, schuin naar boven onder de tank, verstevigd. De achtervork kreeg een ander bevestigingspunt voor de schokbrekers en werd door twee opgelaste strips stijver. Zowel voor als achter werden de veerwegen vergroot. De voorvork staat nu op lucht en meet een nuttige veerweg van 180mm. De veer is afkomstig



De achtervork werd verstevigd.

Dat is nu verleden tijd, wat bleef is een uitstekend crossbaantje bijzonder geschikt voor onze testritten. We reden op de "fabrieksmachine" van de door Gebben gesteunde Theo Eggens. We hadden ook elke ander fiets kunnen pakken omdat ze zowel in- als uitwendig allemaal precies hetzelfde zijn. Het zal U dan ook niet verbazen dat we wat onze kritiek betreft niet veel verder kwamen dan een voor onze jeugdige testers iets te stug afgeveerde machine en dat mag zelfs nog niet eens als kritiek gelden want als er iets persoonlijk afgesteld moet worden dan is het de veringwiel. Tweedingen werden unaniem geroemd: de stuurbalk en het bijzonder grote vermogen. Zo groot dat men het gas niet constant open durfde te houden....

kreidler; de snelle...

specificaties, in Duitsland gebouwd worden. De machines voor de Nederlandse markt zouden door de firma Gebben verkocht gaan worden en er waren al speciale Gebben versies van de Van Veen te koop die o.a. verschilden door toepassing van een 6 - bak. Toen ook Duitsland de Kreidlers ging veranderen o.a. werd het blok schuin omhoog gezet, besloot Gebben om de samenwerking te beëindigen en voortaan weer zelf de productie ter hand te nemen. Dat het vertrouwen er niet minder om is geworden blijkt uit het feit dat er op het ogenblik al een wachtlijst van maar liefst 2 maanden is.

SPECIAL.

Wat maakt zo'n Gebben/kreidler nu zo aantrekkelijk dat er zo'n lange wachtlijst kan ontstaan? Zeker niet de prijs die met F 6750,- zelfs zo'n 2 mille hoger ligt dan het standaard Van Veen model, en welhaast drie duizend boven andere 50 cc produktiecrossers. Het antwoord zit waarschijnlijk opgesloten in het laatste woord van de vorige zin. De Gebben/Kreidler is eigenlijk een special op basis van een produktiecrosser. Een van de eerste geheimen vinden we terug in de cilinder. Uitgaande van de standaard super breiwand nikasil cilinder tuned Riëks van der Wal elke cilinder persoonlijk volgens de beproefde methode. Het resultaat is niet alleen anderhalve p.k. meer dan het standaard produkt maar bovendien een veel makkelijkere te berijden machine met een veel bredere powerband. Al vanaf zo'n 6000 tpm. is er voldoende vermogen aanwezig en dat gaat dan door tot 10.500 tpm. De standaarduitvoering levert haar topvermogen pas bij 13.000 omwentelingen en dat gaat natuurlijk altijd enigszins ten koste van de betrouwbaarheid. De gesmede Mahle zuiger is standaard evenals

van White Power. Achterin staan een paar Koni gasschokbrekers met losse reservoirs die speciaal voor de Gebben/Kreidlers zijn ontwikkeld. Voor dit jaar nam de veerweg met 30mm. toe tot 240mm. De door Speed 7 vervaardigde zij-schildjes zijn zo veranderd dat de plaats voor de nummers naar achteren verhuisde, terwijl de benzinetank geheel volgens de laatste mode het model "Dromedaris" kreeg. De wielen bleven ongewijzigd, dat wil zeggen D.I.D. velgen met voor een Bridgestone en achter een Metzeler band. Het complete rijklaar gewicht bedraagt 62 kg.

VLOERZANDGAT

Ons crosscircuit voor die middag lag zo'n drie kilometer ten noorden van Staphorst. In een kleine zandafgraving, het gemeenschappelijk eigendom van een aantal Staphorster boeren. Vroeger haalde men hier het fijne gele zand vandaan dat gebruikt werd om over de vloer te strooien.

Deze hoogvlieger heet Theo Eggens. Een aardig voorbeeld dat bewijst dat zo'n vijftiger op sommige circuits slechts weinig of niets voor veel zwaardere fietsen onderdoet.



En dat op een vijftiger. Enfin, één ding hebben we in ieder geval afgeleerd daar in het Staphorster zand. En dat is om ons te verbazen als er weer eens een enorme vloot Gebben/Kreidlers aan de start staan. Want het is gewoon een verschrikkelijk fijn ding.

HK

TECHNISCHE GEGEVENS GEBBEN/KREIDLER.

Motor	Kreidler 1 cil., 50 cc t.t.
Boring x slag	40 x 39,7 mm.
Vermogen	13,5 pk/10.500 pm.
Compr. verh.	1 : 13
Ontsteking	Elektr. Motoplat
Carburateur	Keihin Ø 28 mm.
Brandstof	Mengsmering 1 : 25
Koppeling	6 natte platen.
Versnellingsbak	6 versn. Klauwengesch.
Frame	Dubbel ruggegr. frame met in silentblocks gelagerde achtervork
Voorvork	Ceriani op lucht met White Power veren. 180 mm veerweg
Achtervering	Koni gasschokbrekers 240 mm veerweg.
Voorwiel	Randloze alu DID velg met Grimeca rem.
Achterwiel	2.75 x 21" Bridgestone band Randloze alu DID velg met Grimeca rem. 3.25 x 18" Metzeler band.
Fabrikant	Gebben Staphorst
Prijs	F 6750,- geheel compleet.