

## Nieuwsbrief 10: Kerstuitgave.

21 december 2013.



Sinds de vorige nieuwsbrief is er wel hard gewerkt, maar de resultaten zijn wat minder zichtbaar. Laten we eens even kijken wat er allemaal gebeurd is:

### Veranderingen aan het frame.

Sinds de testrit weten we dat er nogal wat te verbeteren is aan de stuurcapaciteiten van onze recordmachine. Inmiddels is er ook een aanpassing in de reglementen welke de dikte van de buizen van de roll bar voorschrijft. De huidige recordhouder waarschuwde ons hier ook al voor. Zijn machine, de Budfab, zal door deze maatregel niet meer goedgekeurd worden voor een nieuwe recordpoging. Wij hebben nu nog goede mogelijkheden om een aanpassing te doen zodat we wel door de keuring komen. Wij hebben besloten om eerst nog allerlei andere verbeteringen aan de constructie door te voeren om de bestuurbaarheid te verbeteren. In januari 2014 moeten we zover zijn dat we de definitieve constructie kunnen gaan maken. Voorlopig wordt de haakse slijper nog veel gehanteerd.

### Stuurinrichting.

De verbeterpunten waren: aantal overbrengingspunten verminderen en verplaatsen zodat in- en uitstappen gemakkelijker gaat. Inmiddels is de positie van het stuur aangepast en is er meer ruimte voor Aalt beschikbaar om zich te kunnen bewegen.



### **Voorwiel.**

Tijdens de testen hebben we goed kunnen zien wat het effect is van het verdraaien van de as van de voornaaf, waarmee we voorloop en naloop kunnen simuleren. De voorvering was nog niet optimaal. We hebben de voorvork constructie aangepast en deze "hoger" in het frame geplaatst zodat het zwaartepunt lager werd. Ook zijn de veren nu iets schuiner gemonteerd. Bij het in-veren is er nu geen verdraaiing van de naaf meer. Alles is wat smaller geworden zodat de voetsteunen ook wat verder naar voren kunnen.

### **Achterwiel.**

Net als de voorvork is de achtervork constructie ook flink gewijzigd, dus ook "hoger" in het frame en aanpassing van de vering. Er is nu ook wat meer ruimte voor de elektronica en de airbox voor de carburateur

### **Kooiconstructie.**

Door een wijziging in de F.I.M. reglementen moeten we de roll bars helemaal opnieuw maken. Nu van nog dikkere buizen. Gelukkig is Python in Zuidwolde bereid om ons daarmee te helpen. Zij hebben een cnc-gestuurde buigmachine met een inwendige doorn, zodat de rondingen er perfect uit komen.



### Bandenkeuze.

Tot nu toe maakten wij gebruik van 125cc wegrace banden, maar het is erg twijfelachtig of deze in Bonneville door de technische keuring geaccepteerd zullen worden. We moeten daar geen risico's mee nemen dus we moeten een setje banden met de juiste speed rating. De vraag is ook nog of een speed rating van 250 km/u voldoende is. Beter zou zijn als we bandjes kunnen vinden met een speed rating van 270 km/u, maar dan kom je natuurlijk weer in een andere prijsklasse. In ieder geval blijft het 17 inch met een velg breedte van 2.50.

### Testbank.

Tot nu toe hebben we onze krachtbron alleen als los blokje of gemonteerd onder de oude Kreidler racer van Aalt kunnen testen. Het werd toch al snel veel te lastig om het blokje steeds weer in- en uit te bouwen, dus er moest een speciale eigen testbank komen waarop de lange sigaar gemakkelijk op gezet kan worden. Voordat je zo'n testbank helemaal naar eigen inzicht hebt ingericht ben je wel even een paar dagen verder. Inmiddels zijn de eerste testruns al gemaakt en heeft Aalt al enige vermogenswinst kunnen meten na het aanpassen van de uitlaat.

### Kleding.

In het FIM reglement staat dat pak, helm, nek-protector, handschoenen en laarzen moeten voldoen aan een bepaalde SFI-klasse. Eigenlijk maar 1 zin in het reglement, maar voordat je weet wat ze daar nou precies mee bedoelen, moet je er een dagenlange studie van maken. Gelukkig hebben we contact gekregen met Eva Hakansson. Zij woont in de VS en gaat heel hard met een elektrisch aangedreven streamliner met zijspan, zie [www.killacycleracing.com](http://www.killacycleracing.com) en [www.facebook.com/killacycle](http://www.facebook.com/killacycle). Haar vader was een Zweedse 50cc pionier en Eva kan er ook wat van. Zij construeerde haar racemonster zelf en brak in augustus van dit jaar het record in haar klasse met 341 kmu. Congratulations Eva!

Eva heeft ons precies uit de doeken gedaan wat er aangeschaft moet worden en, zoals te verwachten, er hangt nogal een fors prijskaartje aan.



### **Planning**

Op zaterdag 28 dec. Staan we met De Groene Tulp bij Salomons – Swierts Tweewielers, Pascalstraat 1, 7903 BJ Hoogeveen. Daar zal het weer een gezellige drukte zijn met veel liefhebbers van Kreidlers die hun brommer dan op de testbank mogen plaatsen. Een mooie gelegenheid om de recordmachine te zien.

In januari moeten starten met de definitieve constructie en ondertussen zullen nog een aantal runs op de testbank gemaakt worden. In het vroege voorjaar moeten we dan weer naar buiten kunnen om het sturen onder de knie te krijgen.

Voor eerst wensen wij al onze sponsors en supporters fijne kerstdagen en een voorspoedig 2014 met een fantastisch 50cc Wereldrecord!

Met vriendelijke groet van het team  
De Groene Tulp.

Website: [www.groene-tulp.nl](http://www.groene-tulp.nl)

e-mail: [info@groene-tulp.nl](mailto:info@groene-tulp.nl)

Green Tulip / Groene Tulp is een project van Classics Racing Zwolle (Cees Lubbers) [www.classics-racing.nl](http://www.classics-racing.nl)