

**Blaasbalg in bloedarmoedige 50 cc klasse**

# KVV KREIDLER

*'Kreidler Van Veen gaat er eens goed voor zitten'. Aan het woord is adjunct-directeur Peter van Beszelsen: 'We willen proberen de kleinste cilinderinhoudsklasse weer aan populariteit te laten winnen. Een bundeling van krachten moet daar voor gaan zorgen. André Gebben, Harry van Hout en Jan de Vries vormen samen het Supertrio. Eerder maakten die jongens alle drie hun eigen crosser en waren zodoende eigenlijk elkanders concurrent. Dat is nu afgelopen. We gaan uit van dezelfde KVV crosser en zodoende hebben we de prijs een heel stuk omlaag weten te brengen.'*

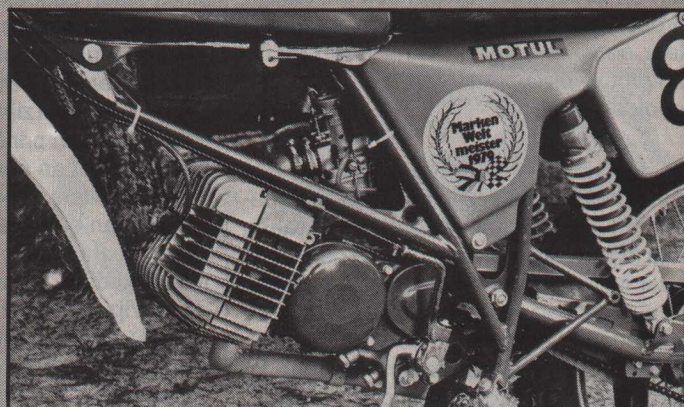
**Prijsbewaking**

De nieuwe Kreidler Van Veen crosser ziet er erg competitierijp uit. Aan de slanke functionele bouw is duidelijk te zien dat hier mensen met de nodige 'know-how' aan gewerkt hebben. Het oude vertrouwde Kreidler blok is nu standaard van een zesversnellingsbak voorzien, die aan de fabriek door Hurth geleverd wordt. Boring en slag van het blok bleven onveranderd (40 x 39,8 wat de cilinderinhoud net even onder de 50 cc houdt). Een nieuwe cilinderkop, cilinder, zuiger en uitlaat-combinatie brengt het vermogen van 13 tot 14,5 pk. 'Dat is afhankelijk van de wensen van de rijder' vertelt Jan de Vries. 'Het is gebleken dat de Gebben Kreidlers en de Van Hout Specials vaak het zelfde topvermogen leverden, maar toch duidelijk hun eigen karakter hadden. Standaardisering moet de prijs voor de koper aantrekkelijk maken. Daar zijn we aardig in geslaagd; de prijs ging zo'n duizend gulden naar beneden. Wel zullen we streven naar een 'Gebben karakter' en een type wat het beste bij de Van Hout Specials aansluit. Het is duidelijk bewezen dat Van Hout een fiets maakte die het beste bij de zware zuidelijke banen paste. Die van André weer beter bij de vlakkere noordelijke banen (speciaal op het gras) en daar zat ik net zo beetje tussen in. Al die wetenschap op een hoop geveegd is dus de KVV crosser geworden'.

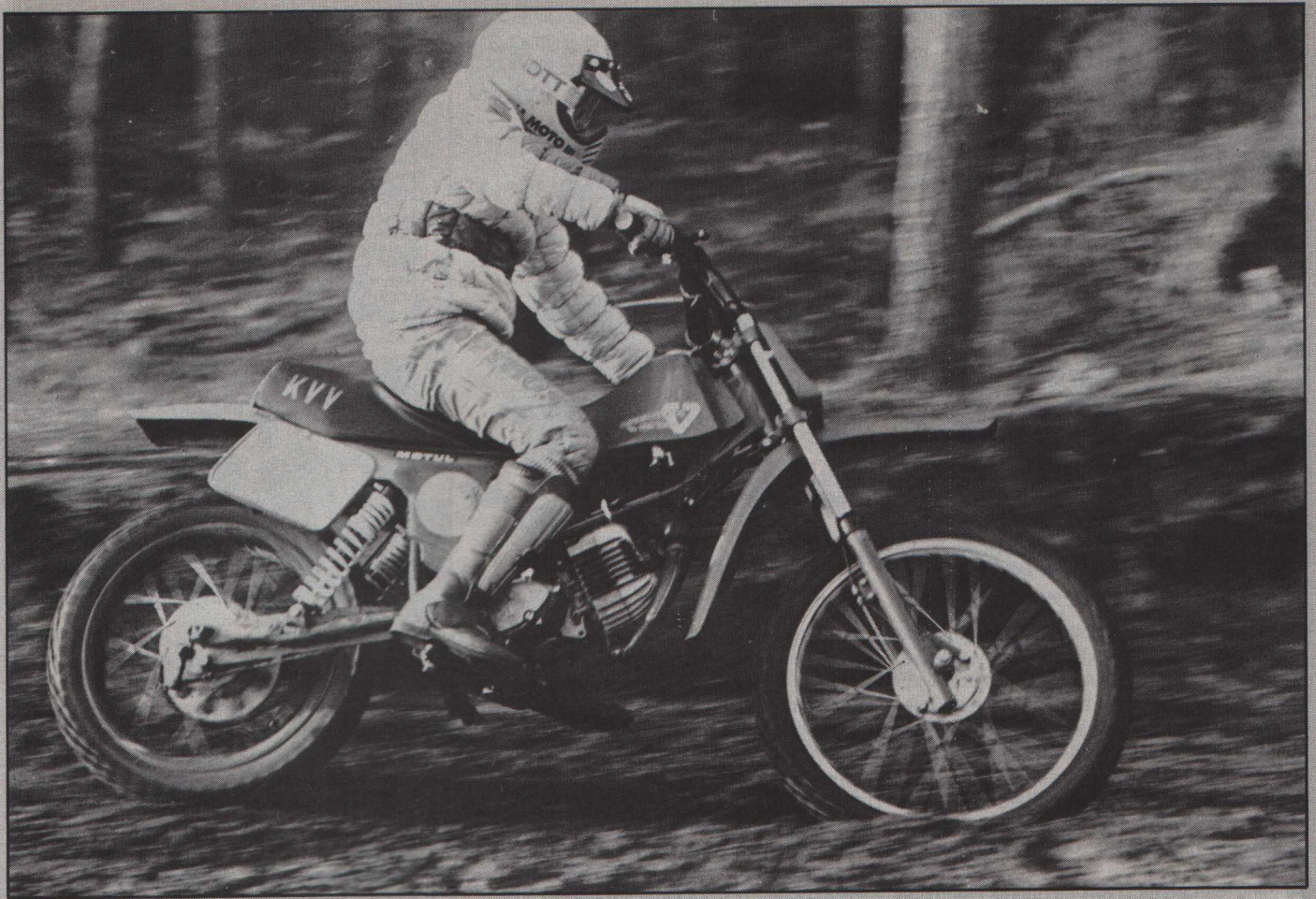
**Proefbank**

Een Kreidler blok op de proefbank bij Van Veen aan de Haarlemmerweg draait op volle toeren in de zesde versnelling. Het blokje maakt dan zo'n slordige 13000 omwentelingen per minuut levert 4 pk. Vol bewondering zetten we de 'oorwarmers' af en vragen dan hoe lang zo'n borrelglas-formaat zuiger dat uithoudt. 'Ongeveer vijf wedstrijden plus trainingen op vol vermogen, daarna

*Curiositeit: de GS 50, hier tijdens de rij-indruk door Toon van de Vliet.*







gaat hij nog wel vijf wedstrijden mee maar dat geeft aanzienlijke krachtverliezen', aldus Harry van Hout die ondanks zijn leeftijd (31 jaar bij de 50 cc in het zuiden nog een best partijtje meeblaast. De prijs van zo'n zuigertje is dan ook van 135 gulden gezakt naar 98 piek en bij die ene verlaging is het niet gebleven. Toch is zo'n kleine motor vaak groot in betrouwbaarheid. Carol Mulder, één van de gecontracteerde Van Veen rijdertjes, reed afgelopen jaar 22 manches zonder één keer uit te vallen!


#### Coureur-tjes

Van Veen heeft echte gecontracteerde rijdertjes in het sponsorpakket opgenomen. Vaak jongens die uit de Formule Kreidler tijd zijn voortgeko-

*Eerbeek 22/1-81*

*Steen*

*Hierbij stuur ik u de foto waar u om gevraagd heeft. Wij hebben 22 manches gereden en zijn nu één keer met motor pech uit gevallen. Dit was goed voor een tweede plaats in het klassement voor het nederlandse kampioenschap*



*Gloof me! Lende.  
Bep Costerkamp en Carol Mulder.*

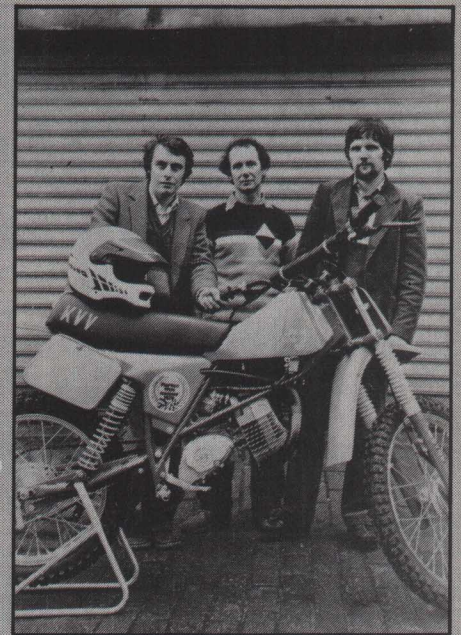
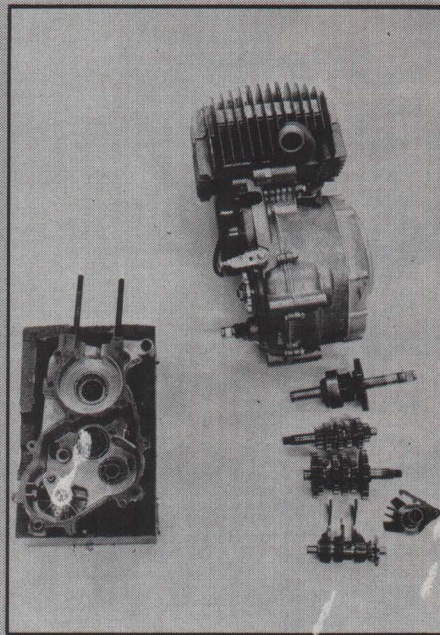
men. Die formule heeft dus inderdaad gewerkt! In 1977 kwam Van Veen met die formule gedachte. Uitgaande van een standaard vijfversnellingsblok kwamen toen dicht bij de bromfiets staande crossertjes op de markt voor een toepasselijke prijs van f 1977,-. Uit die klasse zijn de beide KNMV rijders Carol Mulder en Roel Dolfing afkomstig. Beide rijders gooiden het afgelopen jaar hoge ogen in de kleinste klasse en staan ook voor 1981 weer onder contract. Henk Hoekstra, die het afgelopen jaar grasbaan kampioen werd, is ook voor dit seizoen weer van de partij. Bij de MON doet Harry van Hout het zelf wel even. Een dubbelrol dus, tuner en coureur! Dat doet hij trouwens al jaren en met PTT-precisie (hij werkt overdag bij de telefoondienst). Met

de jonge Dave Strijbos zijn onderhandelingen gaande wat betreft de vertegenwoordiging bij de NMB.

#### Testrit

In Lierop werd door Carol Mulder en Dave Strijbos een KVV aan de tand gevoeld. Onvoorstelbaar zoals die jongens met zo'n ding over de zware Brabantse zandbaan raceden. De machine die Carol gebruikte maakte een duidelijk frissere indruk als het demonstratie model waar het jonge Strijbosje mee moest stoeien. Dave's gezicht kluarde zichtbaar op toen er van crosser geruild werd. Die van Carol Mulder trok zichtbaar harder en was ook beter afgeveerd. Aan de voorkant werd een nieuwe White Power vork gebruikt





(met van buitenaf verstelbare demping), wat de beide rijders erg goed beviel. Achter maakte Jan de Vries gebruik van Betor dempers met witte veren. Harry van Hout was meer te spreken over Hulco shocks en dat is iets waarin Van Veen de tuners onderling volkomen vrij laat. Buiten de voorvork (Betor) en de achterdemper (ook Betor) benut men voor de KVV Spaanse wielen, Akront velgen en Nagesti naven. De ontsteking komt ook uit dit zuidelijke zonnige land en is van Motoplat.

De Bing carburateur van de meest gebruikte machine werd nog even iets scherper gezet (naald omlaag) en het vermogen kwam er toen iets beter 'in'. Het bleef echter behelpen en ook Carol was niet echt tevreden over deze Kreidler, die zichtbaar een jas had uitgedaan. De voorvork haalde veel meer dan de normale 200 mm slag en een van de vorkpoten bleek lek te zijn. De testrijders liepen echter 'weg' met de 'versere' Kreidler en gingen tussen de trainende volwassen crossers echt hard en zonder moeite in de rondte. Dave Strijbos toonde zich tevreden en we mo-

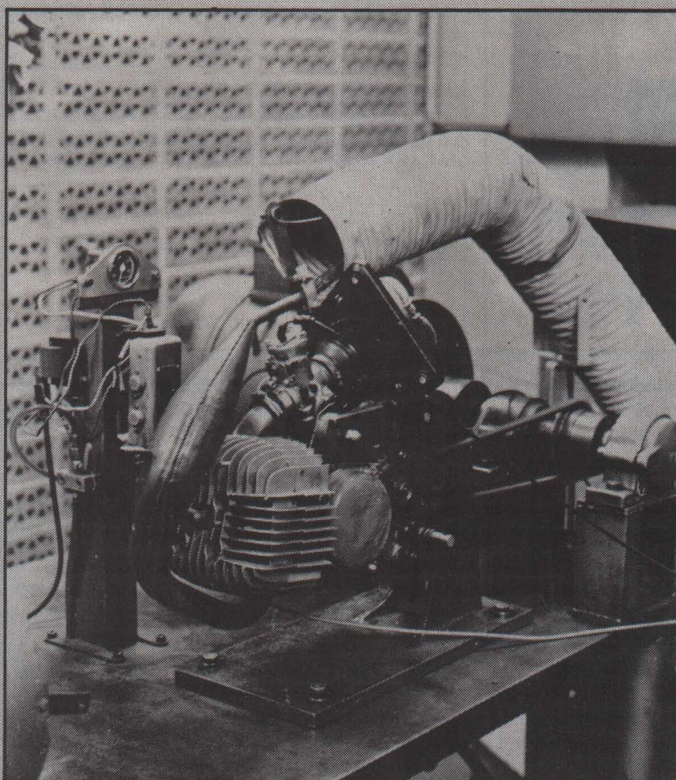
gen aan nemen dat hij het contract door zijn vader zal laten ondertekenen.

#### Kreidler GS

Van Veen heeft meer uit curiositeit een 50 cc enduro uit de Duitse fabriek gehaald, dan om verkooptechnische redenen. Een 50 cc klasse in de Nederlandse enduro's is er niet. Dit fietsje is in eerste instantie voor de Duitse thuismarkt gemaakt. De GS valt gewoon in de Mockick klasse, kickstarter en voetsteunen zijn dus aan boord. Geschikt dus voor de Duitse 'halbstarke' van 16-18 jaar. Blonde 'Gretchen' kan achterop want de mogelijkheid om duovoetsteunen te monteren is aanwezig. We reden zelf ook met de GS en waanden ons weer jong. De tijd van Georg Anscheidt was weer terug en het bekende Florett gevoel stond weer duidelijk voor ogen. Alleen het gesuis van de geforceerde koeling is verdwenen. Het 'bos op' ging prima, ook al wegen we anderhalf maal zo zwaar als het Kreidlertje. Op tijd een 'tikkie' terug bracht altijd uitkomst. Om maar te zwijgen van de handelbaarheid, echt

De drie mannen achter het KVV projekt. André Gebben, Jan de Vries en Harry van Hout.

gooi en smijt werk en je word er niet moe van ook. Alleen als die helling erg hoog en mul is. Afstappen en duwen dat is nooit mijn sterkste kant geweest! Tijdig terug schakelen en flink toeren er op bracht uitkomst en de 'vijftig' volbracht het zonder af te laten. Op verzoek is hier ook een zesbak voor te krijgen maar de machine die bereden werd had er slechts vijf. De topsnelheid met de semi-terrein gearing lag rond de 75 km per uur wat alleszins acceptabel is voor zo'n klein machientje. Over de uitrusting kunnen we kort zijn: alles zit erop en aan. Een middenbok, kettingrand (verplicht) en keurige verlichting. Een kilometer teller en snelheidsmeter. Nette Metzeler bandjes en Grimeca naven. De framebouw geeft een goede zitpositie en als de klasse 50 cc enduro nog bestond dan was zo'n ding niet verkeerd! De GS is in Nederland met kenteken leverbaar en de prijs hangt af van het aantal versnellingen, maar zal zo rond de f 4500,— liggen.



	Nieuw	Oud
Frame met voetsteun, voetrem		
Type Van Veen	f 499,—	f 999,—
Type Gebben	f 499,—	f 999,—
Achtereervork	f 125,—	
Voorwiel met band	f 245,—	
Achterwiel met band	f 265,—	f 345,—
Voorband Bridgestone	f 25,—	f 98,—
Achterband Bridgestone	f 25,—	f 98,—
Carburateur Bing ø 28 mm	f 99,—	f 157,50
Voorvork Betor	f 385,—	f 485,—
Plastic set bestaande uit:		
tank, zijschilden, spatborden, luchtfilterkast, nummerplaat voor	f 821,—	
1 Set schokbrekers Betor	f 225,—	f 400,—
Motorblok 6-versnellingen	f 2295,—	f 3295,—
Motoplat ontsteking	f 245,—	
Stuur compleet met hendels	f 89,—	
Zuiger	f 98,—	f 135,—
Zuiger en cilinder	f 599,—	
Carterhelft	f 999,—	f 1450,—