



# DE MAN ACHTER DE RACE- SUCCESEN VAN DE VAN VEEN KREIDLERS

Drie jaar geleden studeerde Jörg Möller, de nu zo succesvolle ontwikkelingsingenieur bij Van Veen Kreidler, nog aan de Ingenieursschule te Essen. Zojuist had hij zijn afstudeeropdracht met succes afgesloten en zijn sollicitatie bij Van Veen in Amsterdam, die middels een advertentie in het Duitse blad „Das Motorrad” een ontwikkelingsingenieur zocht voor zijn raceafdeling, leverde een betrekking in Amsterdam op voor de toen vijftientwintjarige Duitser uit Rheinland-Westfalen.

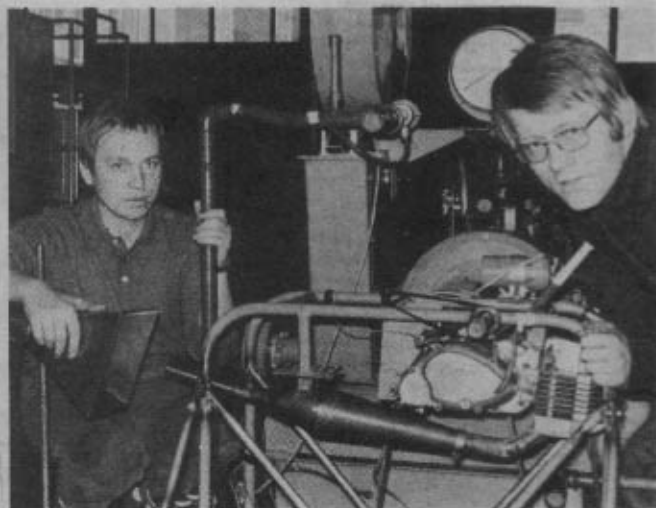
Directe aanbeveling voor het aantrekken van Jörg Möller voor deze verantwoordelijke taak was het feit, dat zijn eindstudie bestond uit het tunen van een 50 cc Kreidler blok. De officiële opdracht luidde: „Konstruktive Gestaltung und versuchsmässige Entwicklung eines 50 ccm Zweitakt-Hochleistungsverbrennungsmotors.” Niet direct een eenvoudige opgave, vooral gezien de vrij beperkte tijd die over het algemeen voor dergelijke opdrachten uitgetrokken worden. Met een kleine tijdsverschijding lukte het Jörg Möller en studiegenoot Frank Dziobek om een zeer bevredigend eindresultaat te behalen. Niet onbelangrijk voor het behalen van een dergelijk goed resultaat is het feit, dat Jörg Möller in de tijd, die binnen de studie voor praktisch is gereserveerd kans zag het diploma machinebankwerker te behalen. We laten Jörg Möller even zelf aan het woord over zijn eindstudie: „Uitgaande van het ideale Kreidler blok, dat we op primitieve wijze voorzien hadden van druksmering, kwamen we al gauw op een vermogen van 10,5 à 11 pk, maar we ondervonden veel moeilijkheden voordat we deze grens konden overschrijden. De fout, die we maakten zat in het uitlaatsysteem en toen we dat eenmaal opgelost hadden gingen we met grote sprongen op het uiteindelijk behaalde vermogen van 14,85 pk bij 15.200 tpm af.”

Met deze kennis en met meer ideeën omtrent verdere verbetering ervan kwam Möller in de zomer van 1970 naar Nederland. De eerste periode tot het begin van 1971 gebruikte hij om zich te oriënteren op zijn nieuwe taak en om het vermogen van de Van Veen Kreidler op een niveau van zo'n 17,5 pk bij 16.000 tpm. te brengen. Het eerste belangrijke raceseizoen was voor Jörg Möller begonnen. Het begin van de serie Grands Prix was voor de Van Veen Kreidlers, maar daarna sloeg Derbi met Nieto aan het stuur terug. Dit noodzaakte Möller om de tijd, die beschikbaar was tussen de Grand Prix van Zweden en die van Italië te gebruiken om nog net iets meer

vermogen ter beschikking van Jan de Vries te stellen. De Van Veen Kreidler had nu 18,5 pk bij 16.000 tpm. en hiermee zag Jan kans om op het snelle circuit van Monza de overwinning te behalen. Veertien dagen later zou op het Jarama Circuit bij Madrid de beslissing in de strijd om het wereldkampioenschap vallen. U begrijpt wat het voor de constructeur Möller moet hebben betekend om direct het eerste volledige raceseizoen met een wereldkampioenschap af te kunnen sluiten. Hier leverde het altijd door Jörg Möller nagestreefde brede toerengebied, waarover vermogen aanwezig is, zijn voordeel op. De acceleratie van de Kreidler was beduidend beter dan van de Derbi en Nieto moest reeds na één ronde op het bochtige circuit proberen in de laatste bocht voor het rechte eind de daardoor opgelopen achterstand in te lopen. Het ging iets te geforceerd en zoals bekend viel

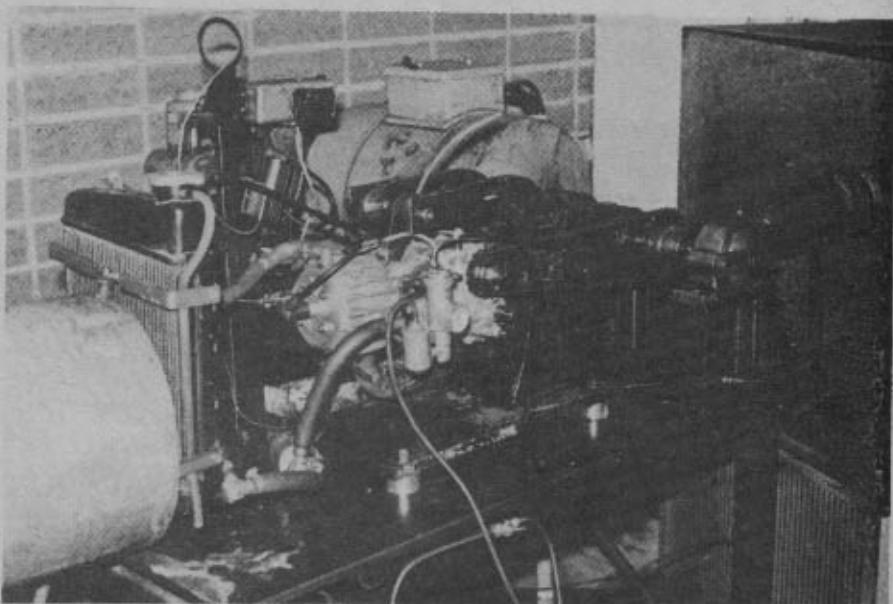
## JÖRG M

Kopfoto: Ontwikkelingsingenieur Jörg Möller met Kreidler importeur Van Veen. Onder: Möller samen met studiegenoot Dziobek.





**VAN VEEN  
KREIDLER**



Nieto en dat leverde Jan de Vries een overwinning en de wereldtitel op. Ook het merkenkampioenschap ging hierdoor naar Van Veen Kreidler, wat een tweede bekroning op het werk van Jörg Möller betekende.

Ondanks de fraaie resultaten van 1971, liep Jörg in de komende tijd met een zorgelijk gezicht rond. De Van Veen Kreidler was in zijn huidige vorm nauwelijks sneller te maken en Möller was er dan ook van overtuigd dat er nieuwe wegen ingeslagen moesten worden om een nog snellere 50 cc racer op de circuits te kunnen brengen. Een moedige beslissing was het om het vertrouwde stramien te verlaten en opnieuw van voren af aan te gaan experimenteren met totaal andere poort-timing en dan voorheen. Toch was het noodzakelijk omdat de concurrentie, in casu Derbi, ook met sneller materiaal voor de dag zou komen om het kampioenschap te

heroveren. Begin 1972 had Möller de zaak rond en met ongeveer één pk meer dan het vorig jaar werd de strijd aangeboden met het Spaanse merk. Dit keer werd wel met behulp van Jan Bruins door zijn overwinning in Joegoslavië het wereldkampioenschap voor merken veroverd, maar een prolongatie van de wereldtitel van de Vries werd door Nieto voorkomen.

Onvermoeid toog Jörg Möller, geholpen door Jaap Voskamp en Jan de Vries aan het werk om de zaken voor 1973 andermaal in het voordeel van de Amsterdamse Kreidler importeur te doen doorslaan. Möller slaagde erin de fiets nog sneller te maken en de snelste versie levert nu 20,5 pk, maar gezien de minder zware tegenstand vond hij het verstandiger om terwille van de betrouwbaarheid hier iets onder te blijven.

Hoeveel materiaal wordt er nu in de winterperiode klaargemaakt voor het nieuwe seizoen? Bij de aanvang van het raceseizoen heeft de raceafdeling de beschikking over vier complete blokken en nog eens zes à zeven cilinders, die ongeveer allemaal op hetzelfde vermogen getuned zijn. Het lijkt allemaal wat overdadig maar een klein rekensommetje leert, dat voor twee coureurs met ieder een topmachine dit zonder meer noodzakelijk is. Denkt u alleen maar eens aan de zich snel opeenvolgende Grands Prix, waarbij dan vaak ook nog veel tijd met reizen verloren gaat. Voor een redelijke kans op succes is dit beslist het minimum. Deze zorgvuldige voorbereiding heeft ook dit jaar weer geresulteerd in een nieuw wereldkampioenschap en het ziet er naar uit dat het Jan de Vries ook zal lukken om nu het Nederlands kampioenschap weer in zijn bezit te krijgen.

Op onze vraag hoe Jörg Möller het opvoeren nu aanpakt zegt hij: „Heel veel van de constructie van een racer kan men natuurlijk berekenen, maar op een gegeven moment komt het aan op het „Fingerspitzengefühl“, dat iedere goede tuner nu eenmaal moet bezitten.” Kort samengevat komt het hier op neer, dat het werktuigbouwkundige stuk van de motor berekend wordt en de rest empirisch bepaald wordt.

Als Duitser bevalt het de goed Nederlands sprekende Möller bijzonder goed in Amsterdam. Vooral de levensstijl, die nogal verschilt van die van zijn streekgenoten vindt hij erg fijn.

Samen kijken we nog even in de toekomst en technisch vindt Möller de grotere inhoudsklassen een grote uitdaging. Een belangstelling, die Jos Schurgers al snelle cilinders voor zijn Bridgestone bezorgde. Jörg Möller gelooft nu eenmaal rotsvast in de tweetaktmotor en vanzelfsprekend geeft hij die ook als hobbyobject op!

JAAP DE VISSER

# MÖLLER

Rechtsboven: Op de proefbank in de raceafdeling meet men het vermogen aan het kettingsandwiel. Onder: Het succesvolle 1973 Van Veen Kreidler blok.

