

ZOEK DE TIEN VERSCHILLEN... STERKTE D'R MEE.



Pionieren 3.0; oude Ten Kate-tijden herleven

(maar dan wel duurzaam)

Al jarenlang worden er managers van grote fabrieksteams gillend wakker als er weer eens een Ten Kate-racer hun droom naar nachtmerrie transformeert. Maar Motonext is de overtreffende trap, waarbij Ten Kate terugkeert naar wat ze zo verschrikkelijk groot heeft gemaakt: pionieren en anders durven doen. Waar zowel de overheid als de industrie zich volledig blindstaart op elektrificatie, wil Ten Kate met Motonext laten zien dat de verbrandingsmotor een langer leven kan krijgen. Omdat verduurzaming van de motor(sport)wereld wél kan!

In het jaar 2022 is de hele wegrace nog altijd druk bezig met van alles, behalve met duurzaamheid. Heel de wegrace? Nee! Een klein dorpje, bewoond door onverzettelijke Ten Kate's, biedt dapper weerstand tegen al die

'benzineverstokers'. Oké, oké, het is een beetje overdreven, maar ergens doet Ten Kate natuurlijk altijd denken aan Asterix & Obelix. Of David en Goliath, zo je wilt. En natuurlijk genieten wij met z'n allen enorm

van dat benzine- en rubberopstoken, alleen gaan we er een keertje mee in de problemen komen (als we dat al niet zijn). Problemen die het Motonext-project van Ten Kate op z'n minst flink hoopt te vertragen en misschien zelfs wel helemaal kan voorkomen. Aan het enthousiasme, passie en de inzet van Ten Kate Racing Yamaha-teammanager Kervin Bos kan het in ieder geval niet liggen, want bij elk woord dat hij spreekt, stuiteren deze drie typische Ten Kate-principes je letterlijk om de oren. Het Duitse Project 1 benaderde Ten Kate Racing ruim anderhalf jaar geleden voor een duurzaamheidsproject in de motorsport. Met kennis, ervaring en inspiratie opgedaan in de autosport bij Four Motors, is

vervolgens in Nieuwleusen Motonext opgezet. Een project dat fungeert als een rijdend laboratorium om innovatieve duurzaamheidsinitiatieven op hoog niveau te testen, van waaruit innovaties op grote schaal kunnen worden doorgevoerd. En dan niet alleen in de motorsport, maar zeker ook daarbuiten. De opgedane kennis kan door de industrie worden gebruikt, bijvoorbeeld voor het toepassen van andere brandstoffen of het gebruik van bio-vlas in wanden van campers of spatborden en spoilers van auto's. Tijdens het WorldSBK op Barcelona werd het ambitieuze Motonext-plan nog ambitieuzer gepresenteerd en reden 2021 (en bijna 2022) wereldkampioen Supersport Dominique Aegerter en zijn teamgenoot Leonardo Taccini voor het eerst met een nieuwe bio-vlas kuip. Bio-vlas inderdaad, dus geen carbon, maar vlas van een plant met bijna dezelfde eigenschappen als carbon. Met als grote verschil dat vlas een natuurproduct is, wat een CO₂-reductie betekent van meer dan negentig procent tijdens de productie. Deze kuip is alweer de tweede generatie, waarbij de hars nog wel steeds traditioneel is. De derde generatie is inmiddels in ontwikkeling, waarbij de gebruikte hars voor de helft van een natuurlijk basisproduct is. Het mag duidelijk zijn dat het niet

zomaar een projectje is en daarom is het ditmaal nog veel interessanter dan normaal om te spreken met Kervin.

Na de pole position met een baanrecord en de dubbel inclusief een ronderecord van Aegerter op Barcelona weten we één ding zeker; je wordt er niet langzamer van door te rijden met een bio-vlas kuip.

'Natuurlijk hebben we vooraf goed getest, want de sportieve belangen zijn heel groot met de tweede wereldtitel in het verschiet voor Dominique Aegerter en opnieuw een wereldtitel voor Ten Kate als team. De kuip is sterk, de basis is erg goed en voor de opvallende looks hebben we veel complimenten gekregen. Dat de kuip snel is, belooft bovendien veel voor de nieuwe generatie kuipen die we inmiddels in productie hebben.'

Misschien zelfs wel sneller als je kijkt naar Taccini, die volgens mij voor het eerst liet zien waarom jullie hem ooit een contract aanboden.

'Haha, winnen went nooit en we zijn ongelofelijk blij en trots met de dubbele overtuigende overwinning, maar waardoor we echt explodeerden in de box was de top-10-klassering van Leo. Wat een strijder en wat een enorme

stap voorwaarts. Ik ben na de finish dan ook eerst naar hem gegaan, voordat ik naar de huldiging ging van Aegerter.'

Jullie hebben uiteraard naar de data gekeken van vorig jaar op Barcelona, al was Aegerter er toen niet bij vanwege MotoE-verplichtingen. Desondanks grote verschillen ontdekt?

'Ja en nee. Dominique deed vorig jaar inderdaad niet mee, dus die data was er niet. Maar wat we wel al hadden, was de data van de twee testdagen die we eerder dit seizoen in Barcelona hebben gehad. En die data was de basis voor de race op Barcelona, waar we direct vanaf het begin goed presteerden, getuige ook het ronderecord.'

Hoe zit het eigenlijk met het gewicht?

'Het gewicht van de kuipdelen is nu nog vergelijkbaar met de polyester kuipen, misschien iets lichter. De volgende generatie kuipen, waar we druk doende mee zijn, moet veel lichter worden. Vergelijkbaar met carbon.'

En de kosten?

'Die zijn nu torenhoog. Het ontwikkelen, het testen, het opnieuw samenstellen, het zoeken



Voor wie dacht dat bio-vlas iets suffigs is...
Wat een prachtspul!



naar de juiste mix van hars en vlas, het zoeken naar de juiste samenstellingen om ook de hars van natuurlijke materialen te maken; het is allemaal erg kostbaar. Ook omdat de eerste-generatiekuip, die we in Barcelona presenteerden, volledig met de hand moest worden gemaakt. Zodra we dit doorontwikkeld hebben en de kuipen machinaal gemaakt kunnen worden, zakken de kosten naar een niveau dat vergelijkbaar of misschien net iets duurder is dan de kuipen die we jarenlang gebruikt hebben.'

Het uiteindelijk doel van Motonext is duurzaamheid en racen bij elkaar te brengen. Ondanks je mooie verhaal tot nu toe, blijft dat klinken als het ultieme water en vuur.

'We zien gewoon dat als we zo doorgaan het niet goed gaat komen met de motorsport. Tien, vijftien jaar geleden werd er in de racerij enorm veel ontwikkeld, denk aan ABS en traction control, maar doordat de reglementen steeds strenger worden, is die ruimte er haast niet meer en staat er een flinke handrem op de echte hardcore ontwikkeling. We ontwikkelen nog wel, maar dat is meer doorontwikkeling en dat wringt bij ons pioniers.'

Het is van pionieren dus naar optimaliseren gegaan?

'Ja, precies, en juist dat pionieren is iets dat perfect past bij Ten Kate. Onze sterke punten zijn ontwikkelen en innoveren. Tijdens een hele simpele brainstormsessie kwamen Peter Schorer van Project 1 en ik vervolgens op het Motonext-idee.'

Hoewel Ronald en Gerrit ten Kate ook niet zonder pionieren kunnen, denk ik niet dat ze direct enthousiast waren

over dit project...

'Haha, dat klopt. Ze zagen mij alwéér aankomen met alwéér een nieuw idee... Maar omdat ik er echt in geloofde – en geloof –, gaven ze mij wel de kans, want zo zijn Ronald en Gerrit. Je krijgt echt de ruimte van ze en zo is Motonext ontstaan en zijn we niet alleen leidend op het gebied van tuning, maar ook van duurzaamheid.'

'JE KUNT ECHT WEL GROEN BEZIG ZIJN, TERWIJL JE OP HET HOOGSTE RACENIVEAU PRESTEERT.'



Valt er eigenlijk nog wel wat te winnen bij tuning?

'We hopen in december groot nieuws te kunnen brengen op gebied van tuning van de R6. Dat zal een heel sterk antwoord zijn op je vraag, want dan staat de motorracewereld alweer op z'n kop.'

December duurt nog lang, kun je er al iets over zeggen?

'Nee, daar ga ik nu nog niets over zeggen.'

Helder, terug naar de duurzaamheid, want daarvoor zijn we hier. Met Motonext willen jullie het leven van de ver-

brandingsmotor verlengen. Dan denk ik meteen aan brandstof.

'Iedereen weet diep van binnen wel dat elektrische voertuigen bepaald niet milieuvriendelijk zijn, neem alleen al de accu. Dus ja, brandstof speelt een grote rol. Maar niet de enige. We willen ook carbon en polyester uitbannen met bio-vlas kuipwerk, waarmee we dus op Barcelona gereden hebben. In samenwerking met Putoline hebben we verder een systeem ontwikkeld dat alle schadelijke deeltjes uit gebruikte olie kan filteren, waardoor de olie een tweede leven krijgt. Je kunt dus één liter olie twee keer gebruiken en als het goed is, gaan we dat ook daadwerkelijk doen in 2023, waarbij we dan ook nog eens rijden met olie gemaakt van bio-componenten. Er rijden op dit moment zelfs al een aantal motoren rond op circuit die deze olie gebruiken. Nee, ik ga nog niet zeggen welke. Samen met SBS-remmen zijn we trouwens ook druk bezig om het koper en ijzer uit remblokken te halen. Dat zijn precies de schadelijke stoffen die je juist niet wilt gebruiken. Wat SBS wel gebruikt, willen ze niet zeggen, maar we hebben er nu een paar keer mee getest en het werkt hartstikke goed. En, om terug te komen op je vraag, daarnaast werken we inderdaad samen met ETS aan een biobrandstof.'

Kom je dan niet in problemen met Panta, dat dit jaar de officiële brandstofleverancier is van het WorldSSP?

'Jawel, en dat is zonde, want we werken met ETS al een jaar aan deze speciale biobrandstof, maar dat project staat even op een laag pitje, omdat we het niet mogen gebruiken.'

Ondanks deze brandstof-uitdaging, lijkt mij dat het sneeuwbaaleffect van dit project enorm moet zijn.



Kervin Bos, ooit heel handig met een motorfets, nu (ook) met een microfoon.

'Ja, en dat is ook precies wat we hoopten. Dit project gaan we namelijk niet voor onszelf houden, maar delen met iedereen.'

Dat is compleet anders dan jullie altijd gedaan hebben.

'Dat klopt helemaal, omdat we hiermee echt een maatschappelijk effect willen bereiken. Wij willen laten zien dat je echt wel groen bezig kunt zijn, terwijl je op het hoogste wegraceniveau presteert. Ik ben er echt van overtuigd dat de impact enorm gaat zijn van dit project.'

Hoe zijn de reacties op dit moment?

'Wisselend, zoals altijd. Sommigen zijn enorm enthousiast, sommigen denken dat we alleen maar bezig zijn om subsidiepotten leeg te halen. Als we uitleggen wat het doel is en waarom het zo enorm van belang is, worden de meeste mensen en organisaties direct hartstikke enthousiast. Jorge Viegas, de FIM-president werd getipt door Martin de Graaff, toen president van FIM Europe. Martin zag het belang direct. Na een gesprek en het presenteren van de plannen, zijn we zelfs als officieel FIM Innovatie-project benoemd! Hetzelfde geldt voor de Innovatieprijs van het Ministerie van VWS. Daar hebben we wat

EN ZO GAAT HET VERDER

Na de presentatie in Barcelona is het tijd voor fase 2. In die fase wordt een concreet begin gemaakt met:

- remblokken van natuurlijke materialen (minder fijnstof en CO₂)
- gerecyclede banden waarvoor geen bandenwarmers meer noodzakelijk zijn (het stroomgebruik is momenteel 7,2 kWh per motor per racedag)
- geluidsreductie door (verder) ontwikkelen van geluiddemping, zonder dat de prestaties van de motor substantieel verminderen.

Mocht dit allemaal slagen, gaat de focus naar fase 3 en dat is racen op WK-niveau met een groene motor. Vooraan uiteraard, want het blijft natuurlijk wel een project van Ten Kate.

meer tijd in moeten steken, maar een erkenning van onze plannen was en is belangrijk om de buitenwereld te laten zien dat het hier gaat om een serieus en goed onderbouwd project.'

Krijgen jullie wel subsidie?

'Jawel, maar daar moet je je allemaal niet teveel van voorstellen en het is zeker niet kostendekkend. Ook is het zo dat je bij subsidie enorm gecontroleerd wordt, dus we kunnen het echt niet zomaar in het race team stoppen voor nog meer pk's. Ook al denken sommigen dat wel... Bovendien krijg je niet direct subsidie, dus in eerste instantie kwam het volledige budget vanuit Ten Kate. Of beter gezegd: bij Gerrit vandaan. Dat is uiteraard niet vol te houden en dus zijn we met succes op zoek gegaan naar partners. Een aantal heb ik er al van genoemd, maar ik wil ook zeker Yamaha, Pirelli, Dorna en de Universiteit Twente niet vergeten te melden. Ook zijn de eerste contacten gelegd met de Universiteit Eindhoven. Het grote voordeel is wel dat we iets hebben staan dat we op eigen kracht opgebouwd hebben en dat maakt je veel minder afhankelijk.'

Kort samengevat zijn jullie wakker geworden, terwijl de rest heeft lopen slapen. Zijn jullie alleen op tijd wakker geworden?

'Ja, want wij hebben dit idee nu geclaimd. Iedereen die na ons komt, is dus te laat.'

Ondanks jullie mooie plannen, zet Dorna nu vol in op MotoE. Jullie hebben met de regerend MotoE-kampioen bovendien een best snelle spion in dienst. Was MotoE daardoor niet veel logischer geweest?

'Dat is nu de vraag, want niemand weet wat de toekomst gaat brengen. Daarom past Motonext hier perfect in, want dat gaat een brug slaan naar de toekomst, hoe die er ook uit gaat zien. Met Regina werken we bijvoorbeeld aan een ketting die geen smering meer nodig heeft, daar heb je altijd wat aan, welke aandrijving je ook gebruikt. We verwachten dat er nog veel meer partijen aan gaan kloppen om samen op te gaan. En dat geldt ook voor buiten de wegrace, want zelfs bedrijven uit de bouw en een aanhangers specialist hebben al interesse getoond, omdat die nog heel veel polyester gebruiken.'

Jullie zijn ongetwijfeld ook met de cross bezig.

'Ook daar, en wellicht nog meer, speelt inderdaad dezelfde problematiek. Crossbanen staan steeds meer onder druk van milieuclubs en omwonenden. Geluid speelt daarbij altijd de hoofdrol, maar er zijn andere moge-

lijkheden om de cross uit het "verdomhoekje" te halen. Door duurzaamheidsprojecten als biofuel, milieustraten en ook recyclebare plastic kappensets. We hopen dus ook voor de motorcross een bijdrage te mogen leveren om de ons zo geliefde verbrandingsmotor een langer leven te geven.'

Waar droom je op dit moment van als je denkt aan Motonext?

'Als we de FIM Innovatie Award kunnen we winnen, zo dat echt de max zijn. Dan staan we ineens wereldwijd op de kaart. Daarnaast zitten we bij de laatste honderd van de meest innovatieve bedrijven bij de Kamer van Koophandel. Als we die winnen, gaan we helemaal los!'

