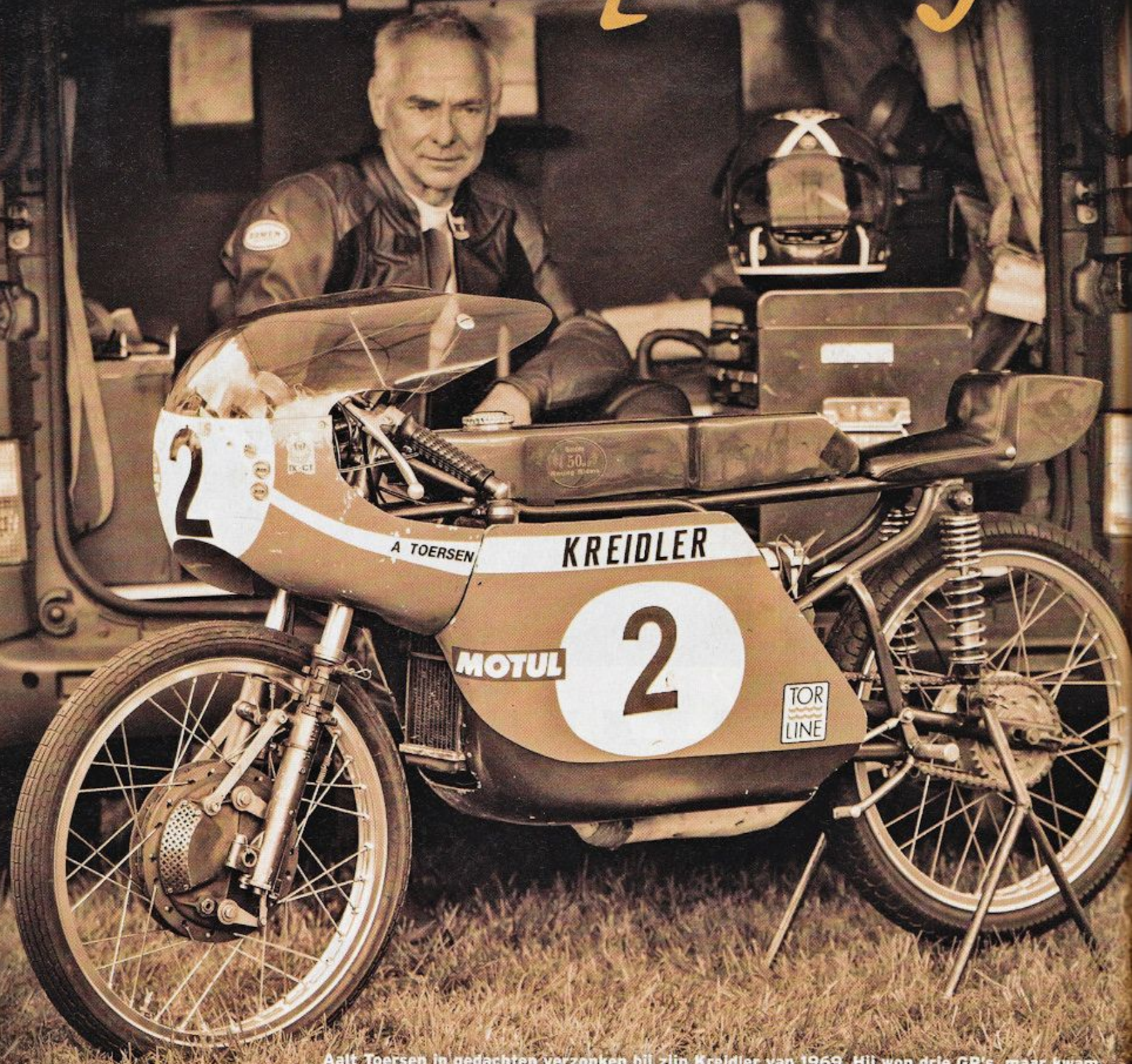


HET PUNTJE *van Opatija*



Aalt Toersen in gedachten verzonken bij zijn Kreidler van 1969. Hij won drie GP's, maar kwam één punt tekort om de eerste Nederlandse wegracewereldkampioen te worden.

Terwijl het Spaanse kamp rondom Angel Nieto luidruchtig de niet meer verwachte 50cc-wereldtitel vierde, duwde Toersen zijn stilgevallen Van Veen Kreidler terug naar het rennerskwartier. "Het was een hele lange weg terug", herinnert Aalt Toersen zich van die veertiende september van 1969 in het Joegoslavische Opatija. Hij miste het wereldkampioenschap op één punt.

| Tekst: Frank Weelink; Foto's: Guus van Goethem |

In een weide langs een smalle weg in Gramsbergen staan in een georganiseerde chaos tientallen busjes en oude racers. Ook de keurige maar onopvallende bus van Aalt Toersen staat er, zijn 50cc Kreidler uit 1969 staat naast een ruim twintig jaar oude 125cc Honda. "Zo'n ding wilde ik graag eens proberen." Dus kocht hij er een, glimlacht Toersen. Aalt Toersen was een liefhebber en is dat nog steeds. In november wordt hij 67, maar bestaat er iets nóg leukers dan nog regelmatig een zwarte leren overall aantrekken en hard over weggetjes sturen?

"Laten we maar voorin de bus gaan zitten", zegt de geboren Staphorster terwijl oude glorie door de Gramsbergse dreven ronkt. Het is alweer bijna 43 jaar geleden dat zijn eerste volledige Grand Prix-seizoen een bitter einde kende. Het liet een litteken achter op zijn ziel, maar Toersen was nuchter genoeg om te weten dat het leven daar, langs een niet ongevaarlijk circuit in Joegoslavië, niet stopte. Was hij dat jaar de beste, had hij Angel

Nieto kunnen verslaan? "De beste.... Het ging me goed af, ik wist wat ik deed. Nooit rare fratsen, weinig valpartijen. Maar we moesten het accepteren."

Als de 19-jarige grasbaanracer Toersen op advies van zijn moeder reageert op een krantenadvertentie waarin Van Veen Kreidler 'motorcoureurs' zoekt, wordt hij tot zijn grote verrassing uitgenodigd voor een test op Zandvoort. Gehuld in een geleende skai-leren overall en gympen verdient de tiener een contract bij Van Veen. Toersen verhuist naar Amsterdam en begint onderaan. "Wielen vlechten, frames richten, cilinders honen. Als we een motor klaar hadden, gingen we op woensdagmiddag regelmatig testen in Zandvoort."

De coureur Toersen is goed. Hij wordt in 1966 en 1967 Nederlands kampioen en is in 1969 klaar voor het grote internationale werk nadat hij het jaar ervoor met technaut Jan Smit met een 50cc-wereldsnelheidsrecord in het Britse Elvington voorbereidend werk heeft verricht. "Jan en ik vulden elkaar mooi aan. Het was pionierswerk. Ik vond het sleutelen net zo mooi als het racen zelf, ik moest er niet aan denken dat ik alleen maar mijn handschoenen aangereikt zou krijgen en alleen maar hoefde te zeggen wat er gedaan moest worden."

Fysiek is Toersen klaar voor de uitdaging die hem wacht. Bij een rugbyclub bouwt hij zijn conditie op en bij judokampioen Anton Geesink leert hij valbreken. "Allemaal na werktijd, natuurlijk."

Van Veen wil reclame maar vooral de wereldtitel. En die moet er in 1969 komen met een volledig nieuwe machine, omdat de FIM een herzien reglement introduceert, waarin de kleine 50cc-motoren slechts één cilinder en maximaal zes versnellingen mogen hebben. "Het luchtgekoelde blok van de sprinter van 1968 was de basis voor de nieuwe racer. De motor leverde 16,5 pk, maar als het warm was, verloor je op de testbank 1,2 pk. We kregen één stalen frame van de fabriek en bouwden er zelf drie bij."

Met manager Johan Leferink, Jan Smit en collega-coureur Jan de Vries reist Toersen ('De afspraak was dat ik de eerste coureur was') begin mei naar het Spaanse Jarama. Toersen is in grootse vorm en wint vanaf pole position op de natte baan overtuigend voor Angel Nieto. De Vries wordt keurig derde. "Verwacht? Nou... nee. We wisten wel dat we

voorin konden zitten, maar dat we in het hol van de leeuw konden winnen? Die jongens van Derbi hebben heel wat geprobeerd om ons dwars te zitten. Ze protesteerden tegen de brandstof, maar dat werd afgewezen. Nieto was zó boos dat hij niet naar het podium wilde komen", lacht Toersen. "Wij hadden feest, zij zaten in een dip. Wij wisten gelijk: we zijn favoriet voor de titel. Nieto was een gifkikker, die wilde alleen maar winnen. Dat hij het in Jarama niet bij kon houden, lag niet aan hem. Ik had in de training al gezien hoe goed hij was toen ik even op hem gewacht had. Dat gebeurde andersom trouwens ook."

Een week later wordt de zegereeks in Hockenheim voortgezet. De Vries geeft als tweede man 'twintig tot dertig seconden' toe. "Ik was helemaal los! Als je vertrouwen hebt in de motor, ga je harder. Hoewel een 50cc-tje altijd vol verrassingen zit. De ene dag loopt hij als een speer, de volgende dag kan het afgelopen zijn." Omdat Nieto uitvalt, bouwt Toersen een mooie voorsprong op, een voorsprong die bij de derde race in Le Mans alleen nog maar groter wordt. "Ik had kopstart en reed de hele race aan de leiding. Nieto volgde op gepaste afstand, maar het verschil was toen al niet zo groot meer", aldus Toersen. "Vanaf die race kwam Derbi met een watergekoelde machine."

Met drie overwinningen

uit drie races begint het Van Veen/Kreidler Team vol vertrouwen aan de Dutch TT. De teamleiding neemt dan een opmerkelijk, bijna hooghartig besluit. "Leferink wilde Jan de kans geven om te winnen en Van Veen was het daar mee eens. Ik niet, maar ik ging akkoord, want er was immers geen vultje aan de lucht. Jan zou op mijn motor rijden. Maar de ene motor is de andere niet..." De trainingsresultaten voorspellen spanning als de beste drie rijders binnen één seconde rondgaan. "Er werd niet over tactiek gesproken. Als we dat wel gedaan hadden...." Na de verpletterende resultaten van de eerste drie Grands Prix blijft voor eigen publiek een overwinning echter uit. De Vries en Toersen worden, in die volgorde, verslagen door Derbi-coureur Barry Smith. Omdat Nieto andermaal niet finisht, is er weinig reden tot paniek. Toersen en de Kreidler-crew zien echter dat Derbi het offensief heeft ingezet. "Zij hadden de uitlaat niet meer onder de buddy, zoals eerder. Dat viel op, omdat het eruitzag als bij de 125cc-Suzuki." En dat wekt argwaan. Eerder is het Kreidler-team benaderd door iemand die de technische geheimen van de Suzuki 125cc-twin kan onthullen. In Nederland is een Suzuki-racer ontvreemd en Van Veen en zijn mensen stellen de eigenaar op de hoogte. "Wij hoefden de gegevens niet. Of Derbi wel betaald heeft? Die man vertelde ons dat hij een hele mooie vakantie had gehad."

In Francorchamps is Toersen - weer op zijn eigen racer - kansloos tegen de Derbi's van Smith en Santiago Herrero. "Toen zijn wij ook bezig gegaan met de ontwikkeling van >



Foto: Target Press

Sinds zijn entree bij Van Veen/Kreidler was Toersen zowel monteur als coureur. "Ik vond het sleutelen net zo mooi als het racen."

Een schoonheid van 43 jaar. Detail: de uitlaat werd voorzien van witte hittebestendige verf. Ging hij kapot, dan was dat meteen te zien. "Ideetje van Van Veen."



een watergekoeld blok. Maar halverwege het seizoen was dat heel moeilijk. Tijdens een test op Zandvoort kregen we te maken met vastlopers. Als zo'n fietsje onverklaarbaar vastloopt, wordt het vertrouwen minder, ga je slechter rijden en word je onzekerder. Die onzekerheid sloop ook in het team."

De toegenomen spanning is duidelijk voelbaar als de fabriek met 'adviezen en tips' komt - en met mankracht. "Ons clubje werd een team van tien man! Dat was ik niet gewend. Ik hoefde alleen nog maar te rijden. Daar voelde ik me niet prettig bij."

Het debuut van de watergekoelde Kreidler op de lange Sachsenring in Oost-Duitsland lijkt echter hoopgevend als Toersen als derde wordt afgevlagd; wel achter Nieto - die zijn eerste GP van het jaar wint - en Herrero. Toersen weet beter. "We lagen achter met het vermogen, ook al had de watergekoelde motor ongeveer 17 pk. Hij had een andere powerband en hij was moeilijker te rijden. Maar we moesten vooruit, teruggaan naar wat we hadden was geen optie."

Dat Jamathi-coureur Paul Lodewijx in

Tsjecho-Slowakije Smith en Nieto klopt, is welkom. Maar de vierde plaats van Toersen betekent zijn eerste finish naast het podium. De situatie wordt nog precairder als hij in de Ulster Grand Prix tijdens de race twee keer moet stoppen. Polyester vezels van een nieuwe tank slibben de benzineleiding dicht en Toersen moet ter plekke het slangetje doorblazen. "Als het goed was gegaan, had ik zeker een derde plaats gepakt." Ook Nieto kent een bizarre race. Hij crasht met Lodewijx, maar kan zijn weg vervolgen en wint zowaar voor De Vries. Over tactische hulp van De Vries aan Toersen wordt niet gesproken. Met een derde plaats achter Lodewijx en Smith in Imola is Toersen niet tevreden. Zijn laatste overwinning dateert alweer van zes races geleden en een gevoel van onbehagen bekruipde de WK-leider. Niet in het minst omdat zijn technische inbreng is teruggebracht door de komst van de fabrieksmonteurs. "In Imola moest kort voor de start de kuip er nog af, omdat een sproeier moest worden verwisseld. Dat was niet bevorderlijk voor mijn concentratie en ik was gewoon nerveus." Na de race - waarin Nieto uitvalt met een kapot big-end - komt de twijfel. "Toen kwam het gevoel dat het weleens mis kon gaan."

De rekensom is voor de finale op het Joegoslavische stratencircuit van Opatija snel gemaakt. Hoewel de 50cc-coueurs tien Grands Prix rijden, tellen niet meer dan zes resultaten. Toersen staat met zijn beste zes meegetelde races op 75 punten, Nieto

scoreert met slechts vijf finishes 64 punten: hij mag, als Toersen achter hem finisht, niet hoger eindigen dan de derde plaats die tien punten oplevert.

Na de trainingen demonteren de Kreidler-monteurs de cilinder en controleren het big-end. Voor de zekerheid. Toersen is duidelijk langzamer dan polesitter Lodewijx en ook Nieto is de WK-favoriet te snel af. Rustig blijven, prent Toersen zichzelf in, pas in de race hoeft het te gebeuren.

Op zondag 14 september hebben de heldere hemel en de brandende zon plaatsgemaakt voor donkere wolken. Is het een voorteken? De 50cc-race opent het dagprogramma en als tientallen tweetakten gillend de stilte doorbreken, is Nieto beter weg dan Toersen. Geen nood, het hoeft nog niet; de wedstrijd is twaalf ronden lang. Maar niet voor Toersen. Al in de tweede ronde staakt het blokje onder hem: Toersen laat het machientje uitrollen in de hairpin na de start. Hij zet zijn helm af en gaat op een muurtje zitten langs de baan. Alles schiet nog eens door zijn hoofd. De drie prachtige overwinningen. De woensdagmiddagtesten op Zandvoort. De TT op de machine van Jan de Vries ook. Die verdomde polyestervezels in de tank... Was het onervarenheid, misschien? Was het team echt professioneel genoeg met elk te behalen WK-punt omgegaan?

Achteraf, maar ja, achteraf... Lodewijx verdringt Jan de Vries van de leiding en gaat met Nieto de strijd aan. De Vries kan het duo niet volgen; en juist dat



Geen plek voor mensen met angst voor kleine ruimtes. De clip-ons zijn bijna met elkaar verbonden.



Gedurende het seizoen 1969 werd het watergekoelde 50cc-blokje met een vermogen van 17 pk ontwikkeld. Van de fabriek kreeg het team één frame, Toersen en co. bouwden er zelf drie.

is nu Toersens enige hoop. In de laatste ronde realiseert Nieto dat een tweede plaats genoeg is: hij komt op 76 punten, één punt in de plus. Dat Toersen bruto, alle resultaten bij elkaar, wel de meeste punten verzamelt, tja... Niks is dat waard.

De finishvlag valt: Lodewijx wint zijn derde GP van het jaar, met de uitzinnige nieuwe wereldkampioen Angel Nieto in zijn slipstream. Als het Wilhelmus gedraaid wordt, pakt Toersen zijn helm en duwt zijn Kreidler de lange weg terug naar het rennerskwartier. "Ik heb wel even gejangt. Dan sta je daar langs de kant, te hopen dat hij derde wordt. Het was een heel eenzaam moment, het beroerdste moment van het jaar. Eigenlijk van mijn hele leven. Iedereen was er bij,

we zouden zo wereldkampioen worden..."

Terug in het rennerskwartier analyseren de monteurs de schade: het was het big-end - dat big-end dat op zaterdag nog was gecontroleerd.

"Volgend jaar beter", zegt iemand.

Maar zonder hem, besluit Toersen na een moeizaam gesprek met Henk van Veen in de Amsterdamse werkplaats. Hij trekt zijn jas aan en sluit de deur achter zich. Voor de laatste keer. "Als er genoeg waardering is, ga je niet weg", zegt Toersen over zijn ingrijpende besluit. "Het was een moeilijke beslissing, want ik kon het erg goed vinden met Jan Smit en Jan de Vries. Je bent met topsport bezig, je past je hele leven aan en in een ander land verdient een collega een ton... Achteraf zei

Van Veen dat hij het anders aan had moeten pakken. Dat doet me wel goed."

Lang laat hij zijn leven niet beheersen door de teleurstelling. Toersen prepareert een eigen Kreidler voor het nieuwe seizoen. Hij zal echter nooit met de machine rijden. Paul Lodewijx, de topcoureur van Jamathi, raakt door een ernstig ongeval uitgeschakeld. Jan Thiel en Martin Mijwaart zoeken snel contact met de vice-wereldkampioen van 1969. Maar in diens contract met Van Veen staat dat hij de eerste twee jaren na vertrek niet voor een concurrerend merk mag rijden. Onder druk van de pers, die 'de snelste coureur van Nederland op de snelste machine' wil zien, en Henk Viscaal, de sponsor van Toersen die dreigt met een kort geding, gaat Van Veen overstag. Toersen wordt Jamathi-rijder, wint drie Grands Prix en staat nog twee keer op het podium - maar Nieto prolongeert zijn titel, met meer marge dan het jaar ervoor. Thuis herbouwde Toersen uit onderdelen zijn 1969-Kreidler, de originele 1970-Jamathi heeft hij ook in zijn bezit.

Door de luidspreekers klinkt de oproep voor de rijders voor de demonstratie tijdens de Gramsbergen Classic TT. Toersen stapt uit zijn bus, ritst zijn pak dicht, grijpt zijn helm en duwt zijn Kreidler door het gras naar het smalle asfaltstrookje. "En daar is Aalt Toersen, dames en heren, vice-wereldkampioen in de 50cc-klasse in 1969 en 1970 met zijn prachtige Van Veen/Kreidler."

Toersen steekt zijn hand op en lacht. <



Het blijft leuk om de Kreidler geregeld te laten gillen, vindt Toersen ook 43 jaar na zijn tweede plaats in het WK nog.