



AALT TOERSEN TUNING: DE KLANT IS KONING!

Om een goed belegde boterham te hebben met het runnen van een tuningsbedrijf voor wedstrijd-motoren moet aan een aantal voorwaarden voldaan zijn. In de eerste plaats moet er een markt zijn voor de geleverde arbeidsprestatie. Net zo belangrijk is dat die arbeidsprestatie zo goed is dat het voor de gemiddelde wedstrijddrijver onmogelijk, niet lonend of niet interessant is om het werk zelf te doen. Maar zelfs als aan deze voorwaarden voldaan is, dan is het nog lang niet zeker dat een tuningsbedrijf kans van slagen heeft. Een derde, belangrijke voorwaarde is de bekendheid of misschien wel beroemdheid van de man die het moet „maken”. De klant moet gewoon weten, dat hij waar voor zijn geld krijgt, en hij moet natuurlijk ook weten waar hij

met zijn opdrachten naar toe moet.

De nu 25-jarige Aalt Toersen (6-11-'45) voldoet aan deze voorwaarden en omdat hij de tijd meeheeft kan zijn voorlopig éénmans tuningsbedrijf rendabel draaien. Hoewel hij nog geen twee maanden voor zich zelf bezig is „stikt” hij nu al in het werk. Vooral de crossers en grasbaanrijders lopen bij hem de deur plat. Door de enorme ervaring in het tunen van Kreidler motoren die hij bij zijn vroegere werkgever v. Veen Import NV heeft opgedaan (en die hij nu dank zij een gunstig besluit van de heer v. Veen vrijelijk ten nutte mag aanwenden; contractueel zou dat pas over enige tijd zijn toegestaan) kan Aalt Toersen elke Kreidler snel, en daardoor relatief goedkoop, van de gewenste tuning voorzien.

Er zijn in totaal in ons land vele honderden wedstrijddrijders die 50 cc Kreidler motoren gebruiken; in de cross, bij wegrace en grasbaan (alleen al in deze laatste groep omstreeks 200). Velen maken hun machines zelf klaar, of laten dat doen door een vriendje, maar er zijn er maar heel weinig die wat het mechanische gedeelte betreft aan de top zitten. Het is niet zo gemakkelijk om bijvoorbeeld 13 à 14 pk uit een wegraceblokje te peuteren, en dat vermogen heb je toch wel nodig. Aalt levert op bestelling een compleet, kant en klaar blok, met een watergekoelde DRM cilinder, voorzien van carburateur en afgestemde expansie-uitlaat, met een gegarandeerd vermogen van 14,5 pk, voor de prijs van f 1500,—. Dat lijkt hoog, maar de nieuwigheid die het zelf probeert is uiteindelijk beslist meer kwijt, zo hij ooit aan dit vermogen komt! En gezien het vele werk, en de prijs die ook Aalt voor de noodzakelijke onderdelen moet betalen (zo'n DRM cilindertje kost niet niks) is dat zeker niet duur.

Maar van deze complete karweitjes moet hij het niet hebben. Het zijn vooral de cross- en grasbaanjongens die hun cilinder sneller willen laten maken, of een al bewerkte cilinder kopen. En wegrenners komen bijvoorbeeld om een carter met roterende inlaat omdat dit zo'n typisch klusje is dat door de meesten niet gedaan kan worden. Er moet voor gegoten worden, en er is veel draaiwerk aan; ga er maar aan staan in het schuurtje achter het huis.

Als Aalt een door hem bewerkte cilinder verkoopt, en er een bepaald vermogen voor claimt, dan is dat natuurlijk in combinatie met een bepaalde uitlaat die hij er bij kan leveren. Wil de klant een andere uitlaat, ook goed: „de klant is ko-



ning!" Het is echter ook weer niet zo dat de klant alles kan kopen. Zo bijvoorbeeld het pasgebouwde frame (links onderaan), speciaal bedoeld voor grasbaanwerk. Voordat dit frame in productie komt wil Aalt het eerst zelf in wedstrijden testen! De grasbaanrijders vragen er nu al om, maar ze krijgen het niet.

Wat zijn werkplaats betreft is Aalt met zijn neus in de boter gevallen dank zij de Staphorster tandarts H. v. d. Wal die zo enthousiast is voor de motorsport dat hij zijn nu 16-jarige zoon Rieks al van de meest noodzakelijke gemakken voorzien had voor het knutselen aan motoren, zodat deze al een aardig werkplaatsje tot zijn beschikking had. Aalt Toersen kwam daar vaak sleutelen en toen de heer v. d. Wal op een gegeven ogenblik zei: „Joh, je moet voor je-zelf beginnen”, en hem het gebruik van de werkplaats aanbod, kon hij dat mooie aanbod niet laten lopen. En zeker niet toen er nog een flink stuk aangebouwd werd, en het gereedschap- en machine-arsenaal nog werd uitgebreid zodat nu alle noodzakelijk apparatuur — draaibank, lasapparaten e.d. — aanwezig was. Rieks, de zoon waarnaar de zaak is genoemd (RIWA), heeft nog jaren studie voor de boeg, maar zit al z'n vrije uurtjes in de werkplaats en heeft, zeker gezien zijn jeugdige leeftijd,

al heel wat fraaie werkstukken geleverd.

De eerstkomende jaren wil Aalt in ieder geval nog blijven racen, „maar”, zegt hij, „er moet ook geld verdiend worden. En zeker nu ik 3 maart ga trouwen moet ik meer aan de toekomst gaan denken. Racen is heel leuk, maar je kunt er beslist niet van leven. Als je jong en vrijgezel bent offer je er alles voor op, maar op een gegeven moment kan dat niet meer”. Wat het racen betreft heeft Aalt het zeker niet slecht. Hij heeft twee sponsors die hem machines verstrekken; Jamathi zorgt voor de 50 cc (dit jaar is hij de enige Jamathi rijder op Grand Prix niveau) en de heer Wilbrink van het Sterglas racingteam staat borg voor alle onkosten aan de Maico.

Met de Maico mag Aalt doen en laten wat hij wil; hij is aan geen enkel contract gebonden (enige voorwaarde: STERGLAS op de Kuip). Op het ogenblik neemt hij de machine onderhanden. Harrie de Boer, de maker van de gretig aftrek vindende DRM cilinders, heeft een

nieuwe mal gemaakt voor een 125 cc cilinder, en zo'n watergekoelde cilinder komt op de Maico. De motor, die in de produktie-uitvoering 25 pk bij 11.000 tpm levert (en de machine van Aalt is al een speciale met zes versnellingen) kan best nog wat hoger opgevoerd worden.

Dit jaar kunnen trouwens ook de verdiensten bij het wegracen beter worden nu de Grand Prix Riders Association, waar Aalt natuurlijk een voorstander van is, beter georganiseerd wordt en goed van de grond schijnt te komen. Het is de bedoeling dat alle rijders van elk startgeld 4 pond (35 gulden) afstaan. Dat geld wordt in een soort stakingskas gestort waaruit in noodgeval de rijders betaald kunnen worden. Zo staat de organisatie veel sterker in haar eisen om een beter startgeld. En dat is nodig; vooral voor de broodrijders. Ruimere financiële mogelijkheden betekenen ook dat de rijders beter materiaal kunnen kopen en/of het beter kunnen verzorgen. Het kan de wegracesport alleen maar ten goede komen, want exorbitant zijn de eisen beslist niet. Voor het geval dat alles minder gunstig zal aflopen heeft Aalt Toersen een uitwijkmogelijkheid in zijn tuningsbedrijf dat hij in de toekomst hoopt uit te bouwen tot een bedrijf met ook normale handel in standaardmotoren.

GUUS VAN DE BEEK

