

Henk van Veen: EEN GROOT MAN ACHTER KL

Henk van Veen (37), directeur van Van Veen Import N.V., is niet iemand die graag in de publiciteit treedt. Toch is hij de grote stimulator achter het Van Veen Racing Team, dat dit jaar in een alles of niets poging het 50 cc wereldkampioenschap der constructeurs veroverde, terwijl eerste coureur Jan de Vries de individuele 50 cc wereldtitel op zijn naam schreef. Een dubbel succes, dat ook dubbeldik verdiend is.

Wereldkampioen! Het woord rolt zo makkelijk over de lippen dat men er de betekenis nauwelijks van proeft. Zelfs Jan de Vries en importeur Van Veen lijken in de eerste minuten, ja uren, van dit unieke gebeuren nauwelijks de betekenis van het woord wereldkampioen te beseffen. Wereldkampioen: nou, èn?

Pas dagen later, als Dr. Rodenburg tijdens de feestelijke receptie namens de K.N.M.V. de zilveren legpenning uitreikt aan de grote man achter de tengere wereldkampioen lijkt Henk van Veen te beseffen, wat zijn team het afgelopen jaar waar gemaakt heeft. Pas dan breken de emoties zich baan en kristalliseert het dubbele wereldkampioenschap tot zijn volle betekenis: de beste 50 cc constructeurs ter wereld, de beste 50 cc coureur ter wereld!

Henk van Veen ervaart dit 50 cc wereldkampioenschap als een soort gerechtigheid. Toen eind 1969 het team uiteen viel bleef hij achter met Jos Schurgers en de in Friesland wonende en werkende Jan de Vries.

Op een moment, dat ieder ander er wellicht het bijltje bij neergegoot zou hebben, besloot Henk van Veen echter keihard door te gaan. Na deze teleurstellende ervaring — „trouw aan een firma vind ik een uitermate belangrijke karaktereigenschap. Als je samen iets opbouwt, als je samen iets bereikt, dan laat ik zo iemand nooit en te nimmer vallen! Anderzijds verwacht ik natuurlijk ook van anderen, dat zij karakter tonen” — beleefde het team een zeer moeilijk seizoen in 1970, waarin Henk van Veen talloze uren, avonden en vrije week-ends doorbracht te midden van zijn team in de experimentele afdeling. Uit zakelijk oogpunt gezien zelf te veel uren!

Wie is Henk van Veen? Wie is de man, die in drie seizoenen zijn raceteam naar een dubbel wereld-

kampioenschap stuwde? Wie is de man, die een perfectionist is in alles wat hij aanpakt en dat ook eist van zijn personeel?

De geschiedenis van Van Veen Import N.V. is nog jong. Sedert Henk van Veen in 1962 startte met de import van Kreidler bromfietsen — „het eerste jaar verkochten wij al 1000 exemplaren van dit kwaliteitsprodukt, maar het hadden er 3000 of 4000 kunnen zijn als de fabriek maar had kunnen leveren!” — heeft hij zijn zaak uitgebouwd tot de grote en dynamische onderneming van nu.

Hoewel de thans 37-jarige Van Veen na zijn middelbare opleiding liever door was gegaan in de techniek, koos hij vanwege commerciële contacten met Hercules, Victoria en Zündapp — „daar leerde ik de praktische kant van het vak” — toch voor het bedrijfsleven. Met een koffer vol ervaring keerde hij als 22-jarige uit Duitsland terug. In de zaak van zijn vader in Amsterdam, zijn commerciële gids in de aanvang, behartigde hij enkele jaren de import van Hercules.

Het contact met Kreidler kwam tot stand door zijn technische ambitie, waardoor hij zeer geïnteresseerd raakte in de race-ontwikkeling bij Kreidler. In 1959 bezat deze fabriek reeds een op standaard onderdelen gebaseerde 3-versnellings racer, die goed was voor 130 km-uur en waarmee nagenoeg elke race in Duitsland gewonnen werd.



Jurg Möller, op wiens schouders komend seizoen de taak rust het team naar een nieuw wereldkampioenschap te leiden.

Zegt Van Veen over die periode: „Mijn grote belangstelling voor de technische ontwikkeling was bekend bij Kreidler. Ik volgde de ontwikkeling van de 12-versnellingsmachine, de twee carburateursopstelling, op de voet. Voor die tijd (1962, 1963, 1964) ongelooflijk mooi! Dat was horlogemakerswerk, ook al leverde de machines destijds niet meer dan 11-12 pk. Uit commercieel oogpunt zorgde ik ervoor, dat Jan Huberts in 1962 in het fabrieksteam opgenomen werd, die o.a. de Grand Prix van Frankrijk en Oost-Duitsland op zijn naam schreef. Hoewel de opzet bij Kreidler groots was, bracht Annscheidt het nooit verder dan tweemaal de titel van vice-wereldkampioen. De perfect lopende organisatie met compleet ingeschakelde tekenkamer en modellenmakerij, kostte destijds zeker het 10-voudige van wat het ons kost, maar het grootste probleem van Kreidler was, dat het standaardprodukt van de fabriek achter bleef bij de concurrentie. De ontwikkelingsafdeling werkte namelijk uitsluitend aan de racers, waardoor de standaardontwikkeling in de verdrinking raakte. Kreidler draaide in 1964 de kraan terecht dicht. Enfin, de verdere ontwikkeling is bekend. Op mijn verzoek werden de 12-versnellings machines ter beschikking gesteld aan de importeurs in diverse landen. Wij kregen zelfs twee van deze technische juweeltjes, waarvoor in 1965 in samenwerking met MOTOR op het circuit van Zandvoort een talentenjacht georganiseerd werd”.

Teamwork belangrijke voorwaarde

Tijdens de feestelijke receptie in Amsterdam ter ere van wereldkampioen Jan de Vries onderstreept Van Veen nadrukkelijk de waarde van een hecht en kundig team. „Er wordt zo gauw gezegd: als je maar geld hebt is het geen kunst. Natuurlijk, geld is belangrijk, maar belangrijker is de kennis en de spirit, waarmee men zich als team inzet voor het bereiken van een bepaald resultaat”.

Ook zijn verknochtheid aan het merk Kreidler komt naar voren: „De racerij is voor mij een technische hobby. Ik wil bewijzen, dat ik een kwaliteitsprodukt verkoop, want tenslotte zijn de G.P.-racers gebaseerd op het standaardprodukt. Ik wil ook op de circuits laten zien waartoe deze machines in staat zijn!”

Bij al deze dingen blijft Henk van

INE MACHINES

Veen liever de man op de achtergrond. Zijn bescheidenheid gaat zelfs zo ver, dat het ons grote moeite kost hem alléén op de foto te krijgen, staande achter zijn produkten. Hij vergeet echter niet tijdens de receptie, de taakverdeling in het raceteam en de functiewaardering duidelijk naar voren te brengen. Wij moeten er de volgende dag nadrukkelijk naar vragen voor hij iets over zijn rol in het raceteam wil vertellen.

„Hoewel ik de race-afdeling vanaf 1965 aan bepaalde mensen overgelaten heb, ben ik de technische ontwikkeling toch steeds van nabij blijven volgen, uiteraard vanwege mijn technische interesse. Ik gaf leiding aan de ontwikkeling, bepaalde steeds de volgende stap. Ik gaf niet alleen leiding, maar wilde ook weten waarom een motor een bepaald vermogen leverde. Dat heeft mij gewoon een brok zelfstudie en verschrikkelijk veel vrije tijd gekost. Het alleen maar experimenteren met af en toe een toevalstreffer heeft mij nooit kunnen bevredigen.

