

## Ruud Schuitemaker koppelt met webshop internet aan de Puchbrommertjes van jaren zestig

HOBBY VOOR DE NOZEMS VAN TOEN

**B**LOKKER - Verschroomde choppersturen, met een spikkeltje erop. De geur van tweetact en motorolie. Voor Ruud Schuitemaker (64) kent de wereld van de brommertjes van toen weinig geheimen. Zeker niet in technische zin: de Blokkerder weet veel van de Puchbrommers en van de Tomos, het Joegoslavische 'neefje'.

Voorop gesteld: Schuitemaker noemt dit in de eerste plaats een hobby. En hij mag dan wel een handel hebben in oude Puchbrommers en de onderdelen of de revisie doen; van een beroep is volgens hem geen sprake. „Ik heb net deze brommer grondig gerestaureerd”, vertelt hij in de opslagruimte. „Daar gaat voordat je het weet al snel zo'n honderd uur in zitten. Als je dat voor een gewoon uurloon betaald wil krijgen dan praat je over duizenden euro's.

En dat heeft niemand er voor over.”

Zeker niet omdat de beide brommermerken in de bloeitijd van het gemotoriseerd tweewielig vervoer nou niet bepaald bekend stonden als spotgoedkoop. „Dit waren brommertjes die evengoed nog ruim zeventienhonderd gulden deden, zo halverwege de jaren zestig”, weet Ruud. „Ik weet zelf ook nog heel goed dat dit een hele klap geld was. Maar hier in dit deel van Noord-Holland, dat was vooral het gebied voor de Duitse 'buikschuivers' als Zundapp of Kreidler. Die waren minstens twee keer zo duur.”

Als jongen van 16 tufte hij in zijn geboortestad Amsterdam rond op zijn Puch VS50. „Je maakte knetterend de blits met zo'n type. Toen kwam al snel het rijbewijs en had ik autootjes. Die brommer zag ik niet meer.” Ruud kreeg een keurige baan in de administratie, maar ergens in de jaren tachtig – lang na de verhuizing naar Blokker – sloeg de motorische nostalgie toe. „Ik zag op de Westfriese Beurs een Puch staan”, weet hij nog. „Maar dat was een type van na 1966, ik kende dat niet zo goed. En toch begon het te kriebelen. En ik ging op zoek naar die echte brommer die ik ooit zelf had gehad.” Die zoektocht bracht hem al snel op het spoor van vroegere rijwielherstellers, die sinds eind jaren zeventig de onderdelen nog op zolder hadden liggen.

„Dat was voor de grote heropleving”, vertelt hij. „Halverwege de jaren tachtig veranderde er plotseling iets. Iedereen had weer interesse voor deze brommertjes. Het op je gemak struinen voor onderdelen was er niet meer bij.” Hij houdt het erop dat er nu een nieuwe golf van Puch- en Tomossentiment door Nederland waait. „Die hele generatie babyboomers, die raakt zoetjesaan aan z'n pensioen”, klinkt het bedachtzaam. „Die hele generatie gunt zich nu misschien wel de tijd en de lol om gewoon weer lekker op zo'n karretje rond te rijden.” Want ja, de Puch... Dat was de brommer voor de jongens die hun eigen stijl kozen, terwijl de anderen nog op de gedegen brommers rond karden waarop hun vaders het begrip 'mobiliteit' voor het eerst verkenden. Dit waren types als VS50 Kikkerbek of later de MV 50.



Voor de laatste werd populair. Ze leken een beetje op de choppers, de grote stoere motoren uit de VS. Type easyriders met de soms uit hun proportie geraakte hoge sturen.

„Ze werden het eerst rond Den Haag populair”, weet Schuitemaker. „Daarna veroverden ze de rest van Nederland. Met wel typische verschillen: in het Westen reed je in het begin alleen de zwarte Puchs. In het oosten vonden ze de witte juist blits. In de werkplaats staan ze op een rijtje, allerlei soorten door elkaar. Zowel Puch als Tomos.



Ruud kreeg steeds vaker de hulpvraag van wanhopige brommerbezitters. „Haal je dit motorblok uit elkaar dan moet je er rekening mee houden dat de lagers niet vast zitten”, klinkt het vol ervaring. „Dus als je niet weet hoe het weer in elkaar moet, heb je in een paar minuten een winkelkarretje vol onderdelen. En kom daar maar eens uit.”

De Blokkerder heeft met zijn eigen website <http://www.rspp.nl/> voor al die liefhebbers de helpende hand uitgestoken. Niet alleen in de vorm van technisch advies, tot de werktekeningen aan toe. Nee,

ook door een voorraad onderdelen beschikbaar te maken. „Sommige kan je niet meer krijgen”, zegt hij. „In de jaren zeventig is alles weggegooid. Ook toen de fabriek werd overgenomen door de Italianen. Daarom laat ik sommige dingen nu in India of het Verre Oosten namaken. Zodat je toch de spullen hebt om je brommertje weer op te knappen. Kost wel wat moeite hoor, want ze snappen niet altijd meteen in Vietnam wat ik met een authentiek achterlicht bedoel. Liefst zou ik er zelf bij zijn.”

Ruud Schuitemaker heeft alle opgedane kennis met een muisklik bereikbaar gemaakt. Liefhebbers genoeg, zo blijkt nu. „Ze komen uit het hele land”, besluit hij trots. „Ik vind het heerlijk om er op deze manier mee bezig te zijn. Ik heb de mazzel dat ik er de tijd voor heb. En die andere liefhebbers, die gaan met al die onderdelen weer blij naar huis. Daar draait het om.”

De Puch komt als naam in 1899 naar voren als de Sloveen Johann Puch een fietsenfabriek begint in Oostenrijk. Het bedrijf maakt in de loop der jaren motoren, bromfietsen en auto's. Het bedrijf wordt onderdeel van wapenfabrikant Steyr en het industriecomplex van Daimler-Benz. Na de Tweede Wereldoorlog wordt Puch bekend door de brommers. De eerste komt in 1954 naar Nederland. De nozemgeneratie ontdekt halverwege de jaren zestig deze alternatieve brommer, met eigen attributen.

In die tijd worden in het toenmalige Joegoslavië in licentie dezelfde brommers gebouwd door de fabriek Tomos. Ondanks het concurrentieverbod worden ze toch geëxporteerd.

„Met Russische lagers”, weet Ruud Schuitemaker. „En dat hoor je als kenner direct.”

