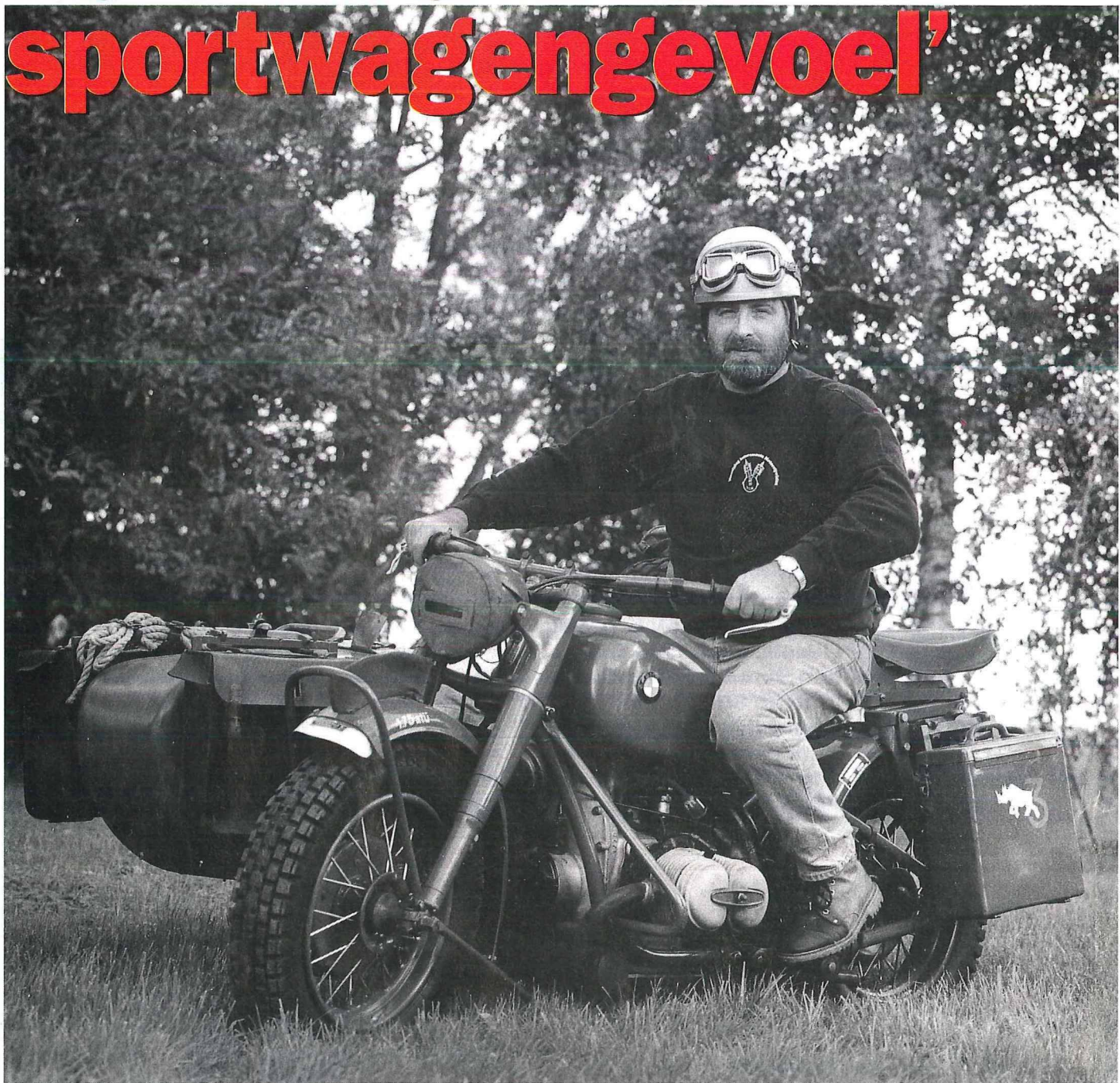


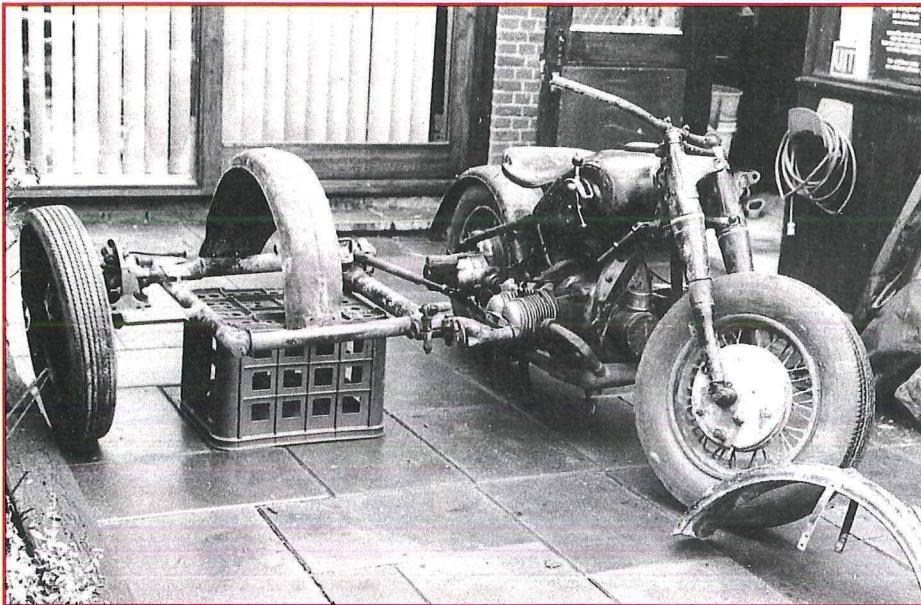
BMW- en DKW-verzamelaar Gerrit van Cutsem:

'Zijspanrijden geeft een sportwagengevoel'



Een stempel, een stigma. Er zijn motoren die zo'n onzichtbaar watermerk als het ware levensgroot op de tank met zich meedragen. Neem nu eens BMW. Bij velen staat het merk voor oerbetrouwbaar maar ook oersaai. Het toppunt van degelijkheid. Er valt op een BMW eigenlijk niets aan te merken, maar de motor kietelt niet. Je oortjes gaan er niet van gloeien. In één adem krijgt vaak ook de BMW-rijder het 'muisgrijze' imago toebedeeld. Het stereotype oordeel luidt dat zij sobere kilometerverters zijn. Degelijke groottoeders in onberispelijke motorkleding. Ideale schoonzonen die er niet over peinen om ook maar voor één keer de maximum snelheid aan hun kevlar-laars te lappen. Is hier sprake van fijnzinnige observaties of kunnen we deze aloude opvattingen als vooroordelen en klinkklare nonsens van de werkbank schuiven? Misschien moeten we een doorgewinterde BMW-rijder maar eens de Belstaff van het lijf vragen. Kan die mooi het BMW-imago bevestigen of definitief uit de wereld helpen...

Neem nu eens Gerrit van Cutsem. Een 38-jarige Amsterdammer en al ruim twintig jaar BMW-fan in hart en nieren. Feitelijk zelfs een paar jaar langer, want al voor z'n achttiende verjaardag knutselt hij aan een pittig eenpitterje uit Zuid-Duitsland. Hoewel een hondstrouwe BMW-volgeling, ontbreekt bij Van Cutsem het blinde fanatisme. Het kost de werkleider bij een Sociale Werkplaats weinig moeite over 'zijn' merk een genuanceerd oordeel te geven: 'Waarom ik BMW waardeer? De motoren zijn betrouwbaar en je ziet aan alles dat er over elk detail grondig is nagedacht.' Als contrast maakt hij dadelijk een vergelijking met de klassieke Engelse motorfietsen. Die beschouwt de BMW-rijder als niet meer dan een verzameling losse elementen.



Linkerpagina: Gerrit van Cutsem op zijn BMW R75. Samen goed voor dik 500 kilo. De koplamp is voorzien van linnen verduisteringskap, een relikwie uit de Tweede Wereldoorlog.

De hoopvolle restanten van Van Cutsems eerste serieuze restauratie: de DKW RT uit 1955. Ruim tien jaar prijkt de opgeknapte tweetakt in de huiskamer. Met een R75 combinatie naast de kachel zou er wat weinig Lebensraum overblijven... (Foto: Gerrit van Cutsem)



'Ze beginnen met een blok en plakken er vervolgens een versnellingsbak aan. Dan pas komt het in hen op dat ook de ontsteking en de dynamo nog een plaatsje moeten hebben. Bij BMW zul je een dergelijke aanpak niet aantreffen. Die gaan uit van een overwogen concept.' Als gevolg van die planmatige Duitse werkwijze levert BMW volgens de Amsterdammer al sinds de jaren twintig technisch verantwoorde en betrouwbare motorfietsen. En mocht er toch onverhoopt eens iets stuk gaan, dan ontpopt een BMW zich als een sleutelvriendelijke fiets. 'Je kunt alles direct en zonder omwegen demonteren. Bij een Engelsman ben je genoodzaakt eerst zes onnodige handelingen te verrichten.' Voor Van Cutsem staat een BMW echter voor meer dan alleen een betrouwbare en sleutelvriendelijke alleskunner. Hij roemt eveneens de onberispelijke, redelijk geprijsde onderdelenpositie en is bovendien nogal gecharmeerd van de waardevastheid bij inruil of verkoop. Maar naast deze technische en zakelijke motieven speelt in zijn voorkeur ook wel degelijk het gevoelselement mee. 'Sinds m'n eerste BMW-eenpitterje te kom ik al bij Rudy Ottenhoff van Scuderia, de BMW-dealer in de hoofdstedelijke Schimmelstraat. Een zaak met een bruine kroeg-uitstraling. Er is in ruim twintig jaar gewoon een goede relatie ontstaan. Kiezen voor een ander merk komt dan na verloop van tijd niet eens meer in je op. Dat wordt beschouwd als vreemdgaan.' Toch kijkt motorliefhebber Van Cutsem wel

degelijk naar andere 'vrouwen'. Niets menselijks is hem vreemd. Hij kan zich ook moeiteloos voorstellen dat lang niet iedereen voor een BMW valt. 'Andere merken zijn inderdaad vaak sjeuïger. Zien er flitsender en fleuriger uit en spreken daardoor meer tot de verbeelding. Een BMW is saai, ook om op te rijden. Zelfs bij klassiekers zie je dat terug. Met een oude BMW rij je zó weg, maar op een Indian of een Franse eenpitter moet je nog echt werken. Dan ben je net een machinist.'

Ruim anderhalve ton

En hoe zit het met Van Cutsems rijgedrag? Voldoet hij aan het beeld van de doorgewinterde BMW-kilometerveelvraat? Is hij een 'Duitse doorzetter' die zich niet gauw door een buitje laat ontmoedigen? Om dit te illustreren toont de Amsterdammer z'n R80/7. De spierwitte 800 twin ziet er stoffig en beslijkt uit. Een grondige poetsbeurt is geen overbodige luxe. 'Ik heb 'm in 1979 nieuw gekocht. Op 25 mei om precies te zijn. Sindsdien heb ik er ruim 162.000 kilometer mee gereden. Op vakanties naar Spanje, Griekenland en Joegoslavië, maar vooral voor het woon-werkverkeer. Korte stukjes naar Diemen, het hele jaar door. Dus ook als het stormt en regent of als de pekelauto net voor je uit rijdt.' In die ruim anderhalve ton heeft z'n fiets ruimschoots laten zien uit het betrouwbare hout te zijn gesneden. Op een kapotte spanningsregelaar in de garantieperiode en een onwillige tankdop na heeft Van Cutsem alleen met de normale slijtage-

Incompleet, vervaloos en onder de roest. Het kost Van Cutsem zeven jaar om de R75 op te knappen. Nu laat hij de 26 pk weer geregeld op de noppenbanden los. En het schakelen? Met in totaal tien (!) versnellingen, blijf je bezig... (Foto: Gerrit van Cutsem)

perikelen te maken gehad: 'Wel wil een krachteloze accu me nog wel eens parten spelen. Dat komt volgens mij door al die korte dagelijkse stukjes van nog geen vijftien kilometer.' Van Cutsems langjarige ervaringen met z'n R80 bevestigen de spreekwoordelijke onverzettelijkheid van een BMW. Dat pleit voor het merk, al meent hij dat ook z'n rijstijl er veel mee te maken heeft. 'Volgens motorkennissen is die nogal lullig. Het liefst toer ik met een gangetje van 110. Aan scheuren heb ik geen enkele behoefte. In die zeventien jaar is de gashendel ook nog nooit helemaal opgeschroefd.'

Opmerkelijk is trouwens dat z'n R80 al twee keer een kleurspoeling heeft gehad. Nog voor de koop verzocht hij de dealer de Havana-bruin lak te vervangen door een laag diepglanzend zwart. Nu is de machine echter geblondeerd. 'Eens viel hij van z'n jiffy op een biels, met als gevolg een verminkte tank. Ik kocht toen een spierwitte tank. Eigenlijk best wel mooi en daarom heb ik er ook maar spatborden in dezelfde kleur bijgenomen.'

Wehrmacht

Omdat de R80 meer behoefte heeft aan poetslappen dan aan gereedschap, zoekt Van Cutsem voor z'n sleutel- en restauratiedrift al lang naar andere wegen. Uiteraard kiest hij dan wel voor BMW's. Inmiddels heeft hij er vier. Een aantal dat hij verre van bijzonder vindt. 'Het is m'n hobby en ik heb de ruimte. Voor je het weet, heb je er dan een paar staan. Maar vier is toch niet zo veel? De vroegere dealer Neutkens bezit er meen ik een kleine tachtig. Dan pas kan je echt van een collectie spreken.'

Van Cutsems paradepaardje is een indrukwekkende en zeldzame R75-combinatie, een Wehrmacht-motor met forse bak uit begin 1942. De 'schrik van de geallieerden' staat er nu schitterend en opgetuigd bij maar dat heeft wel zeven jaar bloed, zweet en tranen gekost. Van Cutsem kocht het span voor f 4.500,- in 1987 bij Jan Keessen in Woubrugge. Een moment dat hij niet gauw zal vergeten. 'Om 'm te financieren moest ik m'n gerestaureerde R69/S en een ooit gekregen R60-combinatie verkopen. En wat kreeg ik er voor terug? Een hoop vervaloos en roestig schroot. M'n vrouw vond het zonde van het geld en Keessen vroeg bezorgd of ik wel beseftte waar ik aan begon. Maar ik vond het zo'n interessante en bijzondere motor. Een miniatuur modelletje had ik al jaren in huis.'

Bij de aankoop biedt de massieve BMW inderdaad een droevige aanblik. De motor is verregaand compleet. Het carter vertoont een gapend gat, de cardan is kapot en her en der heeft een lasapparaat robuuste bemiddelingspogingen gedaan. De restauratie kost Van Cutsem zeven jaar. Intensief werkend bouwt hij de oorlogsmachine stukje bij beetje weer op. De meeste werkzaamheden verricht hij zelf. Alleen voor

draaiwerk, stralen en verchromen worden derden ingeschakeld. Eindeloos veel uurtjes steekt hij in het project én uiteraard ook de nodige lappen van honderd. 'Ik weet echter niet hoeveel. Af en toe koop je wat, dus dat merk je niet zo. Dat zijn makkelijke uitgaven uit het huishoudpotje.' In 1994 is Van Cutsem klaar met het ingrijpende herstel. Hoewel klaar, is een restauratie ooit af? Om te beginnen bevat de carburatie hem voor geen meter. De twee 24 mm Graetzins laten zich niet lekker afstellen. Hij lost het probleem op met de aanschaf van twee 'Chinezen'. 'Exacte kopieën van de Graetzin. Die zitten standaard op de Chang Jiang. Hij loopt er mooier mee, maar nu rommel ik nog met de sproeiermaten. Hij wordt nog altijd te heet naar m'n zin.' Onlangs heeft hij weer een verdere vervolmaking aangebracht. Een nieuwgemaakte bak, kant en klaar gekocht bij Eddy in 't Veld in Oldenzaal. 'Het frame was al origineel, maar de bak was gewoon een wildgelaste zelfbouw. Als handgreep zat er zelfs een verzaagd fietsstuur aangebakken.'

Een handvol versnellingen

Vol opgetuigd is de grijze 750 cc zware kopklepper een bijzondere verschijning. Want welke combinatie weegt 420 kilo en heeft kloke 4,5 x 16 inch noppenbanden, een trekhaak, hydraulische remmen, sperddifferentieel en een aangedreven zijspanwiel? Om over de vier hoge en lage gangwissels en de twee achteruitversnellingen nog maar te zwijgen. En dan zijn er natuurlijk nog de ongebruikelijke accessoires als verduistering voor de koplamp, jerrycans, leren tassen en bossen touw. 'Aardig is ook de hoge torpedovormige uitlaat. Die maakt het mogelijk door watermassa's te waden.' Met z'n massieve oorlogscombinatie gaat Van Cutsem als hobbyist de weg op. Voor zo maar een ritje achter z'n neus aan of een toertochtje van de Vereniging van Interessante Motorrijwielen of de Klassieke Zijspan Club. Opmerkelijk genoeg is hij echter geen lid van een BMW-club. 'Daar zijn er geloof ik wel een paar honderd van. Maar ja, je kunt niet alles. Wel wil ik me nog eens aansluiten bij Keep Them Rolling. Die organiseren geregeld tochten over ongebaande wegen. Het lijkt me leuk met die zware noppenbanden van die "grijze" door het zand te ploegen.'

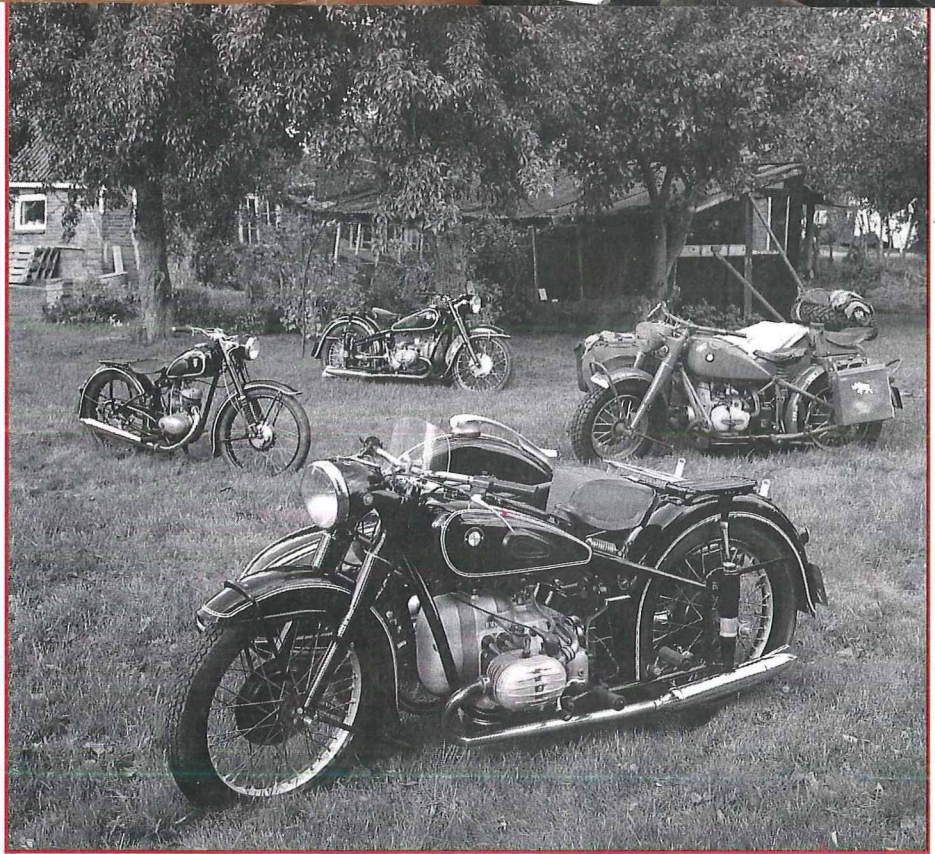
Van Cutsem is ook een trouwe deelnemer aan de jaarlijkse Kadijker Run in Purmerend. Een rit van motorcombinaties voor geestelijk gehandicapte kinderen. Bij die gelegenheid kan hij kiezen uit twee mogelijkheden. Want behalve de grijze Wehrmacht-combinatie heeft de Amsterdammer nóg een driewieler: een R51/3 uit 1951. Die BMW bezit hij al een kleine tien jaar. 'Hij stond ergens drie hoog in een kantoorpand. Met de lift hebben we hem op de begane grond gekregen. Hij zag er redelijk uit en was ook nog eens aardig compleet.'

In de restauratie van de R51/3 steekt Van Cutsem een jaar. Over het resultaat is hij niet ontevreden.

Clubs

Klassieke Zijspan Club
Cor Hulkenberg (voorzitter)
023 - 533 07 16

Vereniging Interessante Motorrijwielen (VIM)
Corrie Leering
0224 - 54 21 49



Het motorpark van Van Cutsem: op de voorgrond de R51-combinatie, daarachter de DKW (links) en de R75-combinatie. Geheel achteraan staat zijn 'gewone' motor, de R80/7.

Alleen de kleur bevat hem niet zo. 'Ik heb 'm zelf gespoten, maar het is helaas niet dat mooie, diepe zwart geworden. Als je goed kijkt, oogt hij een beetje grijs.' In 1988 bemachtigt hij een passend zijspan. Een Steib S 500 Luxus, waarop de vorige eigenaar schokbrekers ter vervanging van de rubberen banden heeft aangebracht. Oogt het bakje aardig, na de straalbeurt leidt hij alleen nog maar tot zorgelijke denkrimpels. 'Het bleek gewoon een gatenkaas. Van blik heb ik er toen een nieuwe bodem en achterkant ingeklopt. En netjes mag ik wel zeggen, al zal een plaatwerker het misschien beter doen.' Intensief gebruiken doet Van Cutsem de R51-combinatie niet. Hoewel het zijspanrijden een onvervalst sportwagengevoel in hem losmaakt, kan hij zich ook moeiteloos met een 'uurtje genieten' tevreden stellen. 'Gewoon even de schuur in. Alleen maar even kijken en voelen.' Hoewel weinig bereden, moet de R51 toch de komende winter 'met z'n bek open'. Gepland staat een demontage van het blok. 'Bij de restauratie ging het krukaslager bij het vlieg wiel er mij te gemakkelijk in. Dat wil ik nu vervangen en dan hoeft hij wat mij betreft de eerste honderd jaar niet meer open.'

Zonder bak maar verder vrijwel een kopie van de R51/3 is Van Cutsem's fraaie R51/2 uit 1950. Het model is de eerste 500 cc-motor van BMW van na de oorlog. Tot 1949 mocht de fabriek namelijk alleen maar machines tot 350 cc produceren. Die restrictie was het bedrijf na afloop van de oorlog opgelegd. 'De R51/2 was een jaar in productie en er zijn er 5000 van gemaakt. Het model is nog gebaseerd op de vooroorlogse techniek. Op het oog lijken de verschillen met z'n opvolger, de R51/3, minimaal, maar de schijn bedriegt. De modernere R51/3 heeft een ander blok, een 17 in plaats van 14 liter tank, voorspatbord met losse beugel, wielen met dikkere spaken en voorvork zonder asmoer, om maar eens wat te noemen.'

Van Cutsem bezit de R51/2 al twaalf jaar. Hij kocht 'm, en een forse achterbank vol onderdelen, voor 600 gulden. Was het toen een regelrecht, nu staat de BMW er met z'n kenmerkende helm spatborden en diepe zweefzadel weer als nieuw bij. Het resultaat van twee jaar driftig en nauwgezet knutselen.

Een DKW'tje

Is het dus BMW dat bij Van Cutsem de klok slaat, toch prijkt er één 'vreemde' in zijn verzameling. En wel een onberispelijke DKW RT uit 1955. De 125 cc'er is al sinds 1981 in zijn bezit en is feitelijk z'n eerste serieuze restauratie. 'Daarvoor heb ik ook nog wat met een BMW-eenpittertje en een Lilac gerommeld. Het DKW'tje kocht ik om op te knappen, niet om op te rijden. Dat barreltje stond ergens onder een werkbank en moest 75 gulden kosten. Zo'n tweetakt is lekker om mee te beginnen. Het is maar een klein dingetje en er zit niet zo veel aan.' De Amsterdammer heeft inderdaad maar nauwelijks op z'n Duitse tweetakt rondgetuft. Niet meer dan een enkel proefrondje. Na een langdurige logeerpartij in de garage van pa belandt de DKW zelfs ruim tien jaar in de huiskamer. Nu vergezelt hij in de schuur z'n dikke landgenoten. Maar voor hoelang nog? 'Misschien plaats ik binnenkort wel een advertentie. Aan de andere kant, het is wel m'n eersteling en bovendien een leuk fietsje. Hij hoeft dus eigenlijk niet zonnig weg. Tenslotte eet hij geen brood.'

Heel misschien maakt de kleine Duitse tweetakt dus wel plaats voor een andere motorfiets. Welke dat is? Van Cutsem wil nog graag eens een Zündapp KS 750, het zusje van de BMW R75, onder handen nemen. Ook is hij zeer gecharmeerd van een BMW R4, een 400 cc grote eencilinder uit de jaren dertig. 'Een BSA G14 of G13 vind ik ook schitterend, maar die zie ik nog niet zo gauw in m'n schuur terecht komen. Die Engelsen staan eigenlijk te ver van m'n bed. De sprong vanaf BMW is me toch net even te groot.' ▲

Tekst: Marcus Roggeveen
Fotografie: Wilfried Overwater