

Jack Botermans en Wim van Grinsven

# MIJN BROER DIE HAD ER OOK ZO ÉÉN!

Brommers in de jaren vijftig en zestig



TERRA

©2008

Uitgeverij TERRA

Terra maakt deel uit van TerraLannoo bv

Postbus 97

3990 DB Houten, Nederland

info@terralannoo.nl

www.terralannoo.nl

Samenstelling, vormgeving en fotografie brommers en voorwerpen: Jack Botermans, Amsterdam  
Research: Jack Botermans en Wim van Grinsven  
Tekst: Wim van Grinsven, Vlodrop

Foto's: Pag. 8, 14, 20, 50, 68, 74, 90, voorzijde  
omslag: Spaarnestad photo, Haarlem  
Pag. 32: Maria Austria Instituut, Amsterdam  
Pag. 30, 31: Gemeentearchief Den Haag, Theo Meyer  
Pag. 96: informatie verzamelaars  
Advertenties: Wijnand Veenendaal,  
[www.grootmoederstijd.nl](http://www.grootmoederstijd.nl)

Vijfde druk, 2016

ISBN 978 90 8989 693 3

NUR 450, 370

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

#### OPMERKING

De auteurs, de medewerkers en de uitgevers aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid uit welke hoofde ook, voor enig gevolg dat direct of indirect voortvloeit uit de in deze uitgave vermelde gegevens.

De samenstellers hebben alles ondernomen om de rechthebbenden van de afbeeldingen te achterhalen. Zij die desondanks toch menen recht te kunnen laten gelden op een afbeelding kunnen contact opnemen met de uitgever.

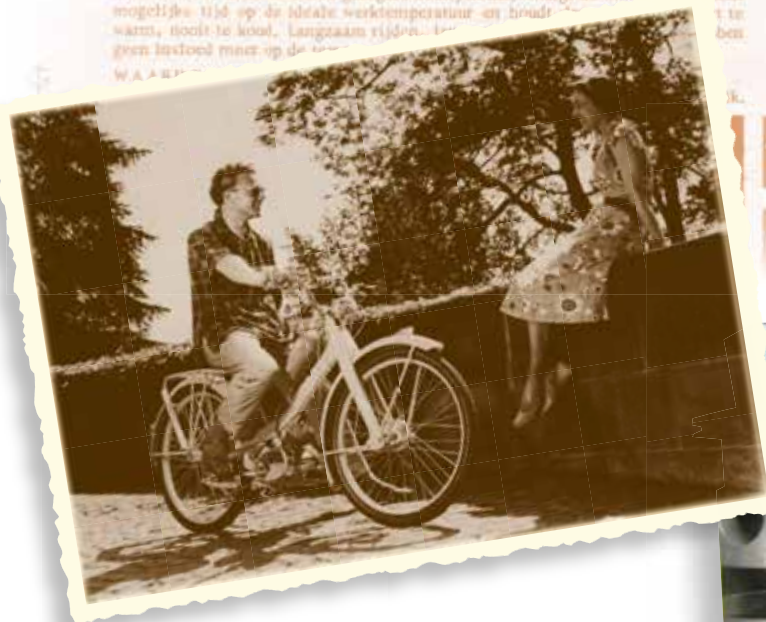


Berini Euromaster v.o. 877.-

**méer dan  
5.000.000.000 km  
ervaring**

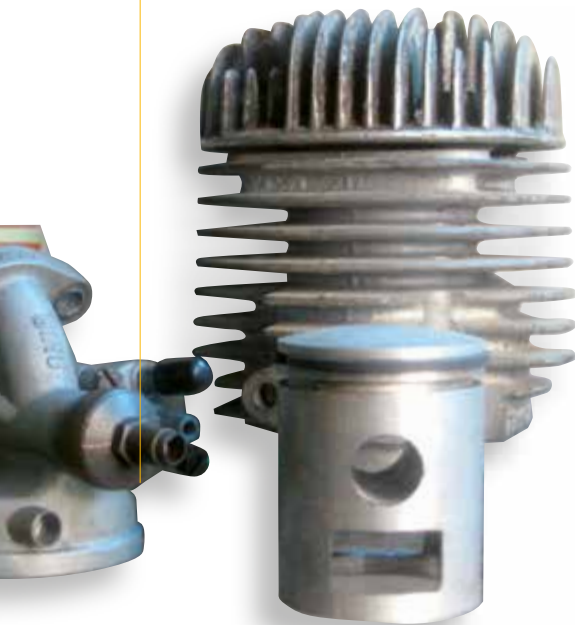
#### UNIEK: alleen BERINI heeft THERMOMAT

Automatisch, thermostatisch geregeld koelsysteem, brengt de motor in de kortst mogelijke tijd op de ideale werkteemperatuur en houdt hem daar, nooit te koud, langzaam rijden heeft geen invloed met op de...



# Inhoud

Mijn broer die had er óók zo een!	6	NSU Quickly	40	Mengsmering, graag!	69
De fiets wordt gemotoriseerd	9	NSU Quickly TT	43	Malaguti Sport 1966	71
Kaptein Mobylette EEG	10	Lage instap	45	Flandria	72
Eysink Renata tandem	12	Füchs Foxinette	45	Flandria Kingline 1968	72
HMW Fietsmotor	13	Fongers Saxonette 1964	45	Flandria Record Super 1968	73
Ieder een eigen brommer	15	Fongers Saxonette 1962	46	Flandria Record 1968	73
Solex	16	Union Sport-o-Matic 1964	47	Hoge hakken, echte brommers	75
De aard van het beestje	21	Sparta MA 50	48	Honda C 310 1963	76
Royal Nord Grand tourisme, 1967	21	Sparta Tour 1969	49	Typhoon Super Sport 1964	77
Kreidler Florett	22	Berini	51	Agrati Garelli Record 1970	77
Batavus Whippet	24	Batavus Rotary 1960	52	Door weer en wind	79
Gazelle	26	Batavus Mot 'O Mat 1970	52	Batavus	80
Legnano	27	Pech onderweg	55	Batavus Super Sport 1961	80
Langharig en kort door de bocht	29	Cyrus	57	Batavus Super Sport 1965	81
Puch of Tomos	31	Cyrus Super Sport 1961	57	Batavus Conforte 1962	81
Naar je werk	33	Cyrus Speciaal Sport 1964	57	Batavus Super Sport 1966	82
Simson Star 1966	33	DKW Hummel	58	Batavus TS 40 1970	82
RAP	34	DKW Hummel 1956	58	Magneet	83
Amstel	37	DKW RT 50 1966	58	Magneet Globemaster 1961	83
Aan het merk	39	DKW 1966 Hummel de Luxe	59	Magneet Cheetah 1962	83
Miele K52-sport	39	DKW Type 115	60	Alle begin is moeilijk	85
		Victoria 115 1961	60	Sparta	86
		Victoria Vicky	62	Sparta GF50 Sport 1962	86
		Kleon Victoria 1950	62	Sparta GD 50 Sport dubbelzit 1960	87
		Victoria express Carino 1962	62	Sparta GI 50 Sport 1965	87
		Victoria Vicky super Luxus 1960	63	Sparta Sport 1966	88
		Zündapp	64	Bij de fietsenmaker	91
		Zündapp Combimot KM 48/5	64	Sachs motoren	92
		Zündapp SuperCombinette 1966	65	Sparta Sport 3V 1969	93
		Zündapp SuperCombinette de Luxe 1963	65	Pimpen	95
		Zündapp SuperCombinette de Luxe 1968	66	Bedankt, beste mensen	96





# Mijn broer die had er óók zo een!

'Fantastisch... de fiets die vanzelf gaat.' Deze Mobylette-slagzin gaf zo ongeveer het sentiment weer onder de bevolking toen de fiets met hulpmotor werd geïntroduceerd. We waren een land van fietsers en vatbaar voor verbeteringen. Die eerste brommertjes maakten het ons gemakkelijker en dat konden we na de oorlog goed gebruiken. In ons vlakke land van arbeiders en ambtenaren was het niet de snelheid waarop bromfietsen werden beoordeeld, maar de robuustheid, betrouwbaarheid en veiligheid.

*Gutbürgerlich*, zeg maar.

Toen wij jong waren hebben we dat beeld veranderd. Wij wilden graag wat harder dan de sinds 1956 toegestane 40 km per uur. Daarom zaten we vaak met rouwrandjes onder onze nagels van het sleutelen in schuurtjes en op binnenplaatsjes in de klas, graag in groepsverband om de geveerde technieken uit te wisselen. Het luisterde nauw, dat uitvijlen, opboren, afzagen en afstellen.

Niet alleen de prestaties, ook voorkomen en geluid telden. Zeg me welke brommer je rijdt... De brommercultuur

onder de jeugd was opgebouwd uit subculturen die uiteindelijk zelfs per stadswijk gedefinieerd werden. En binnen zo'n wijk kwamen die groepen elkaar dan weer tegen.

Nee, natuurlijk krijg je je jeugd niet terug als je precies het oude model Kreidler Florett terugvindt dat je vierdehands op je zestiende verjaardag had gekocht van je met lange uren van hard vakantiewerk verdiende guldens.





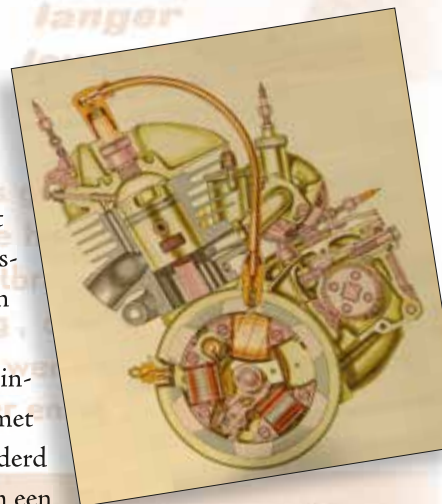
Dat wilde, onbevangene, dat naar de kermis drie dorpen verderop scheuren, meisjes versieren, door het bos crossen, vrienden imponeren, over de dijk toeren en grenzen verkennen, alles zonder helm, dat komt niet terug als je zo'n brommer met liefde restaureert en tot leven wekt. Maar met gelijkgezinde generatiegenoten toeren met klassieke modellen komt er voor een groeiend aantal enthousiastelingen toch aardig dicht in de buurt.

Ook de brommers in dit boek roepen allerlei verloren gewaande herinneringen op. Het is verre van compleet – hoe zou dat ooit kunnen met meer dan tweehonderdvijftig merken en meer dan eenentwintighonderd modellen. Wij hebben niet meer dan een kleine honderd pagina's om een beeld te geven van de evolutie van de fiets met hulpmotor van net na de oorlog, tot de gestroomlijnde rakkers van begin jaren zeventig. Misschien zeg je niet: 'Mijn broer die had er ook zo één' maar herken je wel de sfeer van je jeugd in de glorie tijd van de bromfiets.

De modellen in dit boek zijn niet allemaal puntgaaf gerestaureerd, ze zijn gefotografeerd bij liefhebbers die zich over hun lot hebben onfermd en zo een belangrijk erfgoed helpen te behouden.

De volgorde waarin we ze presenteren is meer die van het kijkplezier, dan van hechte chronologie.

Veel kijk- en leesplezier wensen je  
*Jack Botermans en Wim van Grinsven*





**Gedeelde vreugd...**



...is dubbele vreugd

## De fiets wordt gemotoriseerd

'Dat een bromfiets qua krachtbron én qua framebouw zeker niet het aangewezen vervoermiddel is voor twee personen, hebben we al regelmatig betoogd', schrijft de redactie van *De Fietsmotor*, maandblad voor berijders van rijwielen met hulpmotor in 1953. Lang niet iedereen was het daarmee eens.

De fiets was decennialang ons nationale vervoermiddel, maar trappen, daar wilden we toch wel vanaf als het even kon. Zo verschenen al lang voor de oorlog de eerste rijwielen met hulpmotor op de openbare weg. Omdat die hulpmotor meestal achter of opzij van het achterwiel was gemonteerd, ging hij veelal als 'biefstukwarmer' door het leven. Echt vorm nam het gemotoriseerde fietsen pas na de Tweede Wereldoorlog aan, nadat in 1946 op de Parijse *Salon de Vélo* Solex werd gepresenteerd door de Franse Solexfabriek. In Nederland reden in die tijd ruim vier miljoen fietsen rond, dus ook hier was de tijd rijp voor de introductie van een lichte tweewieler waarbij op 'alleszins bevredigende' wijze een poging tot motorisering werd gedaan.

Het Rijwiel Solex – 'de Nederlandse wielrijder aan het lijf gebouwd' – kreeg in 1948 een warm onthaal. Eindelijk konden we ons verplaatsen op 'een veilig, betrouwbaar en economisch vervoermiddel voor alle dag'. Het brommertijdperk was definitief aangebroken.

Gemonteerd met  
**VREDESTEIN** buisbanden  
en potdicht-binnenshanden

wegrijden zonder trappen, fietsen zonder trappen, zonder iets te bedienen, zonder schokken en sloten, zonder lawaai, ook door tegenwind, ook tegen hellingen op - dát is fietsen op de fiets-o-matic

### HOE WERKT DIT WONDER?

Onderaan zit het wereldberoemde Mabylette-motorje (7½ miljoen van gemaakt, goed voor tienduizenden kilometer). De kracht van dit motorje wordt door een drievoud overgebracht op 't achterwiel. De koppeling is dubbelstroomricht door draaiing van het rechter handvat. De werking is schokloos en geruisloos.



een Mabylette product



U kunt het genot van geloven - het genot van het fietsen

Vraag uw handelaar. Of schrijf even naar  
N.V. KAPTEIN, Westrijweg 136, Amster-  
dam - dan krijgt u een folder waar alles in  
meer detail staat. Ook de Solex O-Matic



**Zuinig, veilig...**



***mobylette**  
het zuinige  
veilige rijwiel  
met hulpmotor*

*reeds meer  
dan een  
**HALF**  
**MILLIOEN**  
**MOBYLETTES**  
in gebruik*



***Mobylette***

*is'n BETROUWBAAR  
BROMFIETS*



## Kaptein Mobylette EEG

Van eveneens Franse oorsprong was de Mobylette. De door Willem Kaptein sinds 1950 in Nederland in licentie (van Motobécane) gebouwde gemotoriseerde fiets ontwikkelde zich allengs tot een verkoophit. In 1964 culmineerde dat in de Kaptein Mobylette EEG. Met zijn lage instap en karakteristieke grijze kleur werd hij het favoriete vervoermiddel van de Nederlandse huisvrouw, waarop ook zoon, dochter en manlief heel wat kilometers aflegden. En nog behoorlijk snel ook. Het mandje dat vaak voorop was gemonteerd, moest er dan natuurlijk wel even af. Al vlug werd het Neerlands best verkochte brommer ooit. Schakelen was niet vereist, dus iedereen reed er moeiteloos op weg.



*In elk jaartje  
Kaptein Mobylette*

NEERLAND'S MODERNSTE  
RIJWIEL MET HULPMOTOR

15,- model met versnellingen

model met versnellingen





Kaptein

...en betrouwbaar

