

KLASSIEKER
HULSMANN-MOTOREN



VERZAMELAAR PAUL ESSENS

‘HOE PRIMITIEVER, HOE MOOIER’

HIJ HEEFT EEN MODERNE MOTOR OM OP TE TOEREN. MAAR DAAR BLIJFT HET NIET BIJ. PAUL ESSENS VERZAMELT OOK GRAAG MOTORFIETSEN, VOORAL OUDE EN BIJZONDERE. Z'N HUIS STAAT AL AARDIG VOL. EN OF DAT NIET GENOEG IS: ANDEREN LAAT HIJ OP Z'N EIGEN SITE WWW.MOTORPAUL.NL MEEGENIETEN VAN Z'N MOTORPASSIE.

Met z'n moderne motor voldoet Paul Essens eigenlijk aardig aan het beeld van de 'gemiddelde' rijder. Want z'n rode Suzuki Bandit, een 1250 cc viercilinder, is zeker geen exoot. Hij past helemaal bij zijn rijstijl van sportief toeren. Da's ook aardig gemiddeld. 'Hiervoor had ik een Suzuki SV1000. Een uitdagend blok, maar mij net iets te sportief.' Z'n gebruiksdoel sluit ook aan bij het beeld van de motorrijder. Hij gebruikt z'n Suzuki als hobby, voor het maken van plezierritten. 'In totaal zo'n drie- tot vierduizend kilometer per jaar.' Ook dat is niet schokkend.

Maar als hij over z'n andere motorhobby's begint, verdwijnt elke vergelijking met andere 'gemiddelde' motorrijders. Dan zoekt Paul z'n eigen boeiende pad. Bijvoorbeeld met het verzamelen van klassiekers. Motoren uit de jaren vijftig, of nog ouder, de veteranen.

Hij nodigt uit zijn garage te bezoeken. Die is met flink wat vierkante meters uitgebouwd om de 'oudjes' te kunnen herbergen. De eerste motor waarmee z'n verzameling in 1999 begon is een EMW uit '54. EMW staat voor Eisenacher Motoren Werke, een Oost-Duitser dus, gebaseerd op de vooroorlogse BMW R35 maar wel gemoderniseerd met voetschakeling en plunjervering. Ooit aangeschaft met het doel om zelf eens een motor te restaureren.

De aankoop van z'n 250 cc Motobécane uit '31 is een wonderlijk verhaal. Paul bezoekt een Solex-race en ziet een als Donald Duck verklede man – een deelnemer aan de 'ludieke' race – bij een klassieke motor zitten. Tijdens een praatje ontdekt 'Donald' dat hij thuis een bijzondere Motobécane heeft staan. Er volgt een bezoek, gevolgd door de aanschaf. 'Maar hij bleek toch minder bijzonder te zijn. Er zat namelijk een zijklepblok in, in plaats van een kopklepper.' Zo'n blok heeft hij inmiddels wel aangeschaft, maar voor de montage moet de motor eerst worden opgeknapt. 'Na een val van de standaard heb ik 'm uit elkaar gehaald. Hij wacht nu op een restauratie.' Dat geldt ook voor z'n Koehler-Escoffier, een eencilinder 350 cc kopklepper uit '38. Een dubbelpoorts, dus met twee uitlaten. 'Hij is door een vorige eigenaar gerestaureerd, maar dat is matig gedaan. Zaken zijn vernikkeld in plaats van verchromd en het spuitwerk is slordig. Ik moet 'm nog een keer onder handen nemen.'

EEUW OUD

Rondt bijzonder is z'n Engelse Omega. Die 350 cc tweetakt-eencilinder is uit '23. Er hangt een eigen Omega-blok in en geen 'leenblok' van JAP of Villiers, wat gebruikelijk was. Ook hier geldt: het is een echt restauratieobject. De lak is matig en al het nikkel is grotendeels verdwenen. Wat werk is er ook nog aan z'n Victoria Swing. De lak is her en der gebladderd en ooit bijgespoten gedeeltes wijzen bepaald niet op vakmanschap. 'Maar hij is technisch in goede staat en

– dat is het allerbelangrijkste – ook helemaal compleet.' De motor is uit '56 en heeft voor zijn tijd bijzondere constructies. Zo zijn het carter, de versnellingsbak en de achtersvork samengesteld uit één gietstuk en is er sprake van elektrische schakeling. Dus niet draaien aan een hendel, maar het indrukken van knopjes volstaat om te schakelen.

Hoogbejaard – 91 jaar oud – maar in prima conditie is de Cyclotracteur, van Franse makelij. Vóór op een forse herenfiets is het 104 cc viertaktblok

Z'n pronkstuk is de stokoude Automoto. Het is toch wel bijzonder om oog in oog te staan met een motorfiets van een eeuw oud. Een prachtige machine om te zien. 'Ik houd van bijzondere techniek. Hoe primitiever, hoe mooier', zegt Paul en dan is meteen duidelijk waarom hij de motorfiets een jaar geleden heeft gekocht. Van de voorgeschiedenis is bekend dat hij ooit in een Zwitsers museum heeft gestaan. Daar is hij ongetwijfeld vertoeteld want de hoogbejaarde Fransman ziet er onberispelijk uit. Een klein maar

'DAT HOUDT IN DAT IK BIJNA ALLE HULSMANN-MODELLEN BEZIT'

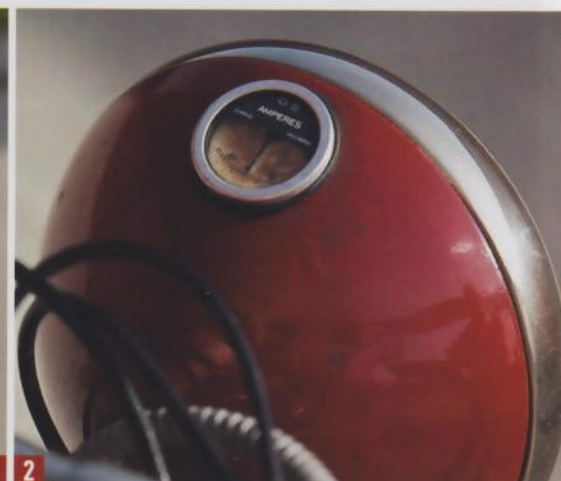
gemonteerd. Het is in staat 2.500 tpm te draaien. Snel is hij niet, met 30 km/u houdt het echt op. Cyclomoteur leverde het blok en een hulpvork. Die konden op iedere universele fiets gemonteerd worden. Met een slinger kun je de hoogte van het blok veranderen en daarmee dus ook de druk van de rolaandrijving op de band. Paul wijst er met zichtbaar plezier op dat er twee rollen voor de aandrijving mogelijk zijn. Een gietijzeren en één met een amaril-coating. 'Die laatste geeft meer grip en is bedoeld voor het rijden in de regen.'

fier ogend 300 cc eencilinderblokje. Een demper ontbreekt, de uitlaatbocht is wat samengeknepen om het geluid te smoren. Opvallend is de voorvering, heel ongebruikelijk in die tijd. Een lange, platte vernikkelde koperen tank, leren zadel met ingestempeld logo, carbidverlichting en een wijd uitlopend stuur met hoornen handvatten die in een punt uitlopen. Overdag zijn de bedieningsinstrumenten. Overal duiken manettes en hendels op. Voor de gebruikelijke handelingen, maar ook om het ontstekingstijdstip te regelen en de olie

1. Carbidverlichting. Welke moderne motorrijder krijgt daar de brand in?

2. Het instrumentarium van de Koehler-Escoffier is door de fabrikant 'sober' gehouden.

3. De Omega 350 cc tweetakt uit circa 1923. Oud-bezitters van een Puch-bromfiets herkennen het stuur. Let ook op de enorme poelie en V-snaar.





4 5

4. Terug in de tijd: zo trok motorrijdend Nederland er in 1951 op uit.

5. Een voorloper van de Hulsmann, met eigen frame en voorvork, maar een 74 cc Sachs-blokje.

door het blok te pompen. We spreken natuurlijk wel over een motorfiets uit 1910. Dat verklaart ook de afwezigheid van een koppeling en versnellingsbak. Wel aanwezig: trappers. Die zijn onmisbaar in de startprocedure: kleplichter in, fietsen, kleplichter los, de gasmanette een zwaai geven en... hopen dat 'ie start. Bij Paul heeft hij z'n hese klappen nog niet gegeven. 'Dat moment moet nog komen', klinkt het haast sacraal. Hij kocht de motor vanwege de fraaie techniek, maar ook met een specifiek doel. Als liefhebber bezocht hij al enkele malen de Horsepower Run, een evenement voor motoren van vóór 1914. Een rijdend museum. Paul nam zich voor ooit als deelnemer aan de start te staan en toen de Automoto op z'n pad kwam, was er geen moment van twijfel.

Zijn z'n veteranen gevarieerd naar merk en land, daar voegt hij met z'n Hulsmannen een thema-

collectie aan toe. Van het Nederlandse merk, fabrikant van lichte tweetakten, heeft hij bijna de hele 'familie'. De aanzet tot z'n verzameling is simpelweg de vestigingsplaats van Hulsmann. 'Op een evenement zag ik er een. Daar stond bij dat ze in Schiedam gemaakt werden en dat is mijn geboorteplaats. Dat boeide me en zo raakte ik geïnteresseerd in het merk. Eerst voorzichtig, maar inmiddels ben ik een van de grootste fanaten.'

DE HULSMANN-FAMILIE

Z'n oudste is uit '32 en is feitelijk een voorloper van de Hulsmann-motoren. Het is een herenfiets met een Hulsmann-frame en -voorvork en een 74 cc Sachs-blokje. Eveneens vooroorlogs zijn z'n beide Hulsmannen met Villiers 3A-blok. Uit '39, het jaar waarin Hulsmann met motoren begon. Van na de oorlog is z'n 125 cc uit '50. De motor

heeft een bijzondere voorvork. De vorkpoten glijden niet door koperen bussen maar langs vier kogellageretjes. 'Een zeldzame motor, de fabriek paste die constructie maar kort toe want er zaten kwetsbare kanten aan.' Daarnaast heeft hij een groene 125 cc uit '51. 'Die verkeert in fraaie, nog originele staat. Dat is een zeldzaamheid.' Z'n zwaarste Hulsmann is een beige 200 cc uit '54, het laatste model van de fabriek. 'Dat houdt in dat ik bijna alle modellen bezit. Alleen geen naoorlogse 125 cc met plaatstalen bagagerek en spatbordsteunen en rubberen zadel. Dat is een goedkopere variant, een soort van "tweede generatie".'

Hulsmann was in zijn tijd een klein merk. De groep van Hulsmann-verzamelaars is daarom niet groot. Er zijn nu nog zo'n 75 motoren van het merk bekend en een deel daarvan zit bij enkele grootverzamelaars. 'Een stuk of vier. Eén van hen

HULSMANN

Rijwielabriek J.D. Hulsmann uit Schiedam dateert van het begin van de vorige eeuw. In 1939 krijgen de fietsen gezelschap van een motorfiets. Een 125 cc Villiers-tweetaktblok in een zelf ontworpen frame met parallellogram-voorvork. Het is echter een ongelukkig moment om met de productie van motoren te beginnen: de Tweede Wereldoorlog dient zich al snel aan. Pas in 1950 hervat Hulsmann de productie van motorfietsen. Weer met een 125 cc met Villiers-

blok. Het rijwielgedeelte is eigen ontwerp. Een opmerkelijke constructie want de uitlaatgassen gaan door de twee dikke onderste framebuizen. Ook heeft de motorfiets verstelbare voetsteunen en stuur, en een voorvork waarbij de vorkpoten niet in koperen bussen, maar langs vier kogellageretjes glijden. In 1951 verschijnt het luxemodel van de 125 cc: nu ook in rood, groen of beige verkrijgbaar en met onder andere verchromde velgen en naven en dubbele ketting-

bescherming. Begin 1953 gooit Hulsmann met een 197 cc Villiers-blok meer cc's in de strijd. De motor is verkrijgbaar in diverse kleuren. De middenjaren vijftig zijn een lastige tijd voor Nederlandse fabrikanten van motorfietsen. Klanten laten het afweten en de buitenlandse concurrentie krijgt vaak meer waardering. In '55 valt dan ook het doek voor Hulsmann als fabrikant van motorfietsen. Informatie: www.hulsmannmotor.nl.

KLASSIEKER HULSMANN-MOTOREN

MFN

De Vereniging Motor Filatelisten Nederland bestaat sinds 1987 en heeft zo'n 85 leden. Daaronder ook zo'n vijftien verzamelaars uit het buitenland. De verklaring daarvoor is simpel: er zijn wereldwijd maar enkele van dergelijke clubs. In Engeland is er één en in Duitsland bestaat de meer algemene vereniging Motivgruppe Kraftfahrzeuge.

Tweemaal per jaar komen de leden bijeen om bij te praten, te ruilen en bij de veiling nieuwe zegels te bemachtigen. De MFN geeft vier keer per jaar een nieuwsbrief uit met daarin een overzicht van nieuwe uitgaven en uiteenlopende informatie over de motorfilatelie.

Informatie: www.mfnl.nl.



1

is Piet Dam. Hij houdt een register bij en heeft ook een interessante site over het merk: www.hulsmannmotor.nl.

JOEY DUNLOP OP PAPIER

Behalve tastbare motoren verzamelt Paul al sinds '92 postzegels met motormotieven. Drie jaar later werd hij lid van de Motor Filatelisten Nederland (MFN). De inspiratie voor die hobby komt van z'n vrouw. 'Zij spaart postzegels en op beurzen kocht ik dan wel eens een zegel met een motor daarop. Geleidelijk aan groeide zo m'n interesse en m'n verzameling.' Inmiddels bestaat die uit een lange rij albums. Paul richt zich met name op postzegels, niet op briefkaarten of stempels. 'Ik ben een echte plaatjesverzamelaar.'

Bij het openslaan van de albums ontvouwt zich een boeiende wereld. De historie van de motorfiets komt in beeld, maar dan in het klein. Afbeeldingen van modellen van historische merken, maar ook postbezorgers op motoren en portretten en actiefoto's van coureurs, vooral weg-racers. Met name het eiland Man is actief met het uitgeven van postzegels met motormotieven. Niet verwonderlijk, gezien de wereldwijde bekendheid van de TT van Man. Joey Dunlop – 26 maal winnaar op Man – is op menige zegel te zien. 'Vrijwel zeker de meest afgebeelde coureur.' En het meest afgebeelde motormerk? Het legendarische MV Agusta misschien of Honda, het meest verkochte merk? 'Nee, dat is met grote voorsprong Harley-Davidson.'

Bij de postzegels met motormotieven is bijna sprake van een tweedeling. Er zijn – meestal kleine, handzame – zegels die voor daadwerkelijk



2



3

gebruik worden uitgegeven, maar ook exemplaren die eigenlijk uitsluitend bedoeld zijn voor de verzamelaar. Kleurrijke zegels, vaak met een fors formaat, uitgegeven door landen als Antigua en Barbuda, Sierra Leone en Paraguay.

De laatste jaren is het mogelijk om bij TNT een eigen officiële postzegel te laten maken. Uiteraard in beperkte oplage, maar hij mag wel op brieven geplakt worden. 'Niet iedereen bij de

hem zuiver een hobby. Hij streeft er geen bekendheid mee na en gaat ook zeker niet prat op bezoekersaantallen. 'Het gaat me om de reacties. Aantallen en statistieken interesseren mij niet.'

HULSMANN-PROTOTYPE

Ook al is zijn beschikbare ruimte al aardig volgestouwd, een verzamelaar houdt altijd wensen.

HET MEEST AFGEBEELDE MOTORMERK? 'MET VOORSPRONG HARLEY-DAVIDSON'

MFN verzamelt die privézegels. Ze vinden ze door de beperkte verkrijgbaarheid eigenlijk niet officieel genoeg.' Paul bladert door een album en daar verschijnen enkele vellen met Nederlandse postzegels – waarde 44 eurocent – met de afbeelding van een Hulsmann-motorfiets. Hij lacht: 'Da's mijn eigen postzegel, met m'n groene 125 cc.'

EIGEN SITE

Sinds 2004 heeft Paul ook z'n eigen website, waarin hij zijn verzameling, moderne motoren en de motorfilatelie toelicht. Hij begon ermee nadat hij voor de MFN de site had gemaakt. Paul vindt het leuk om interessante informatie aan te bieden waar anderen wat aan hebben. Maar ook leidt de site tot boeiende correspondentie. Mailtjes van belangstellenden die hem vragen over z'n motoren stellen of die eenzelfde motor hebben en naar ontbrekende informatie zoeken. De site is voor

Bij Paul zijn dat nog bijvoorbeeld de Duitse Imme, een Scott-tweetakt-tweecilinder en de Duitse Megola met stermotor in het voorwiel. Maar hij is realistisch en beseft dat het zeldzame motoren zijn. 'Ik weet vrijwel zeker dat ik die nooit zal bezitten.' Een andere wens slaat op z'n Hulsmann-hobby. Graag zou hij de 225 cc Hulsmann willen bezitten. Het probleem is echter dat die alleen als prototype is verschenen. 'Het gerucht gaat dat hij ergens bij iemand staat, maar elk bewijs daarvoor ontbreekt. Ik heb er wel foto's van, dus ik zou kunnen beginnen.' Een intensief en tijdrovend project, realiseert hij zich. 'Laat ik eerst maar eens wat afronden. Ik heb al veel motoren hier naartoe gesleept, maar nog maar weinig afgemaakt.'

TEKST MARCUS ROGGEVEEN
FOTOGRAFIE HENNY B. STERN

1. De Koehler-Escotter, een 350 cc kopklepper uit '38 van het model SA. Dat staat voor 'suspension arrière', dus met achtervering.

2. De Automoto heeft versnellingsbak noch koppeling. De aandrijving loopt via een V-snaar direct van de krukas naar het achterwiel. Het trapstel is om 'm aan te fietsen.

3. Een fraaie vondst van Hulsmann: de uitlaten lopen door de framebuizen.

NAAR DE SITE

Heb je zin om Pauls motorleven op je beeldscherm te zien? Uit interesse in zijn bezigheden of om inspiratie op te doen om zelf een site over je eigen motorhobby te bouwen? Veel plezier op www.motorpaul.nl.