

Motorfietsen als industriële archeologie

Rood ijzer

Motorblok Dong Hai 750, begin jaren '70.
foto's: Jeroen Busschers

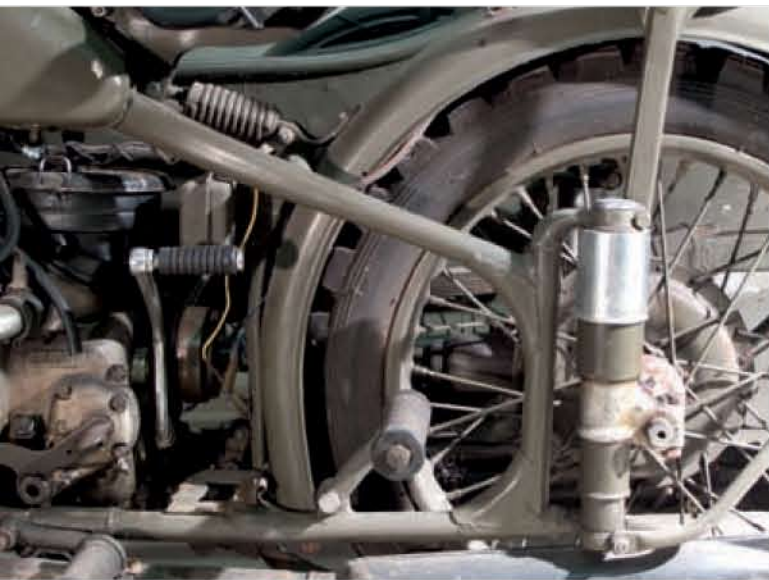
Acteur Frans de Wit koestert zijn motoren uit het voormalig Oostblok. De Urals en Dneprs uit de Sovjet Unie en de Chang Jangs uit Communistisch China zijn kopieën van lang verroeste, vooral Duitse modellen: ronkende industriële archeologie. Het verhaal van een verzamelaar.

Toen ik 18 werd viel ik als een blok voor de klassieke, vloeiende lijnen van een oude BMW-motor, een R25-3 ééncilinder, drie jaar ouder dan ikzelf. Ik zag hem op een feestje op een boerderij in Duiven, Gelderland, en kocht hem van de boer voor 450 gulden. Omdat hij stroef reed, kocht ik van een buurjongen een BMW R26 uit 1956 en die reed prima. Een Harley-rijdende collega had nog een zijspan over – een Steib. Dat vond ik wel stoer, dus ik heb motor en zijspan bij elkaar gebracht en zo heb ik vijf jaar rondgereden, tot ik me realiseerde dat het toch wat onverantwoordelijk was zonder rijbewijs. Voordat ik dat gehaald had, kwam er van alles tussen, en verkocht ik m'n BMW's. Maar ik was er toch meer aan verknocht geraakt dan ik dacht, dus toen ik een Ural M66 tegenkwam, kocht ik hem. Die Ural was een Sovjetrussische kopie van een nog oudere BMW dan die ik had. Vooroorlogse mechanische eenvoud zonder fratsen. Het werd het begin van een levenslange fascinatie.

Die was deels politiek geïnspireerd. Midden jaren zeventig verdiepte ik me een aantal jaren in het China van Mao. Mij leek toen het Chinese socialistische model het best te werken. Dat bleek tegen te vallen, maar net als veel voormalige katholieken heb ik nog steeds een zwak voor de aanhangende symboliek; wapperende vaandels en sociaal-realistische beelden. Ik ben geen fan van totalitaire regimes, maar houd wel van de keiharde voortbrengselen van die grauwe arbeidersparadijzen: stoere machines, betaalbaar en met begrijpelijke techniek. Er bleken meer liefhebbers van dit oude communistische jatgoed te zijn, die zich hadden verenigd in de Ural Dnepr Club Nederland, genoemd naar de bekendste rode BMW-klonen. Maar ze zijn niet eenkennig, dus toen ik in het clubblad las dat er Chinese Chang Jiang zijklepmotoren, directe

kopieën van de vooroorlogse BMW R71, naar Nederland kwamen heb ik er meteen eentje besteld. Een splinternieuwe motor uit 1938. Niet lang daarna vond ik een originele Ural M72, de papa van mijn Chinees – ik rijd er intussen al vijftien jaar op. Hoe je verzamelaar wordt, weet ik eigenlijk niet, maar op een gegeven moment ben je het. Ik heb er nu twaalf, waarvan acht met zijspan. Die Russen en Chinezen hebben zo hun beperkingen; techniek uit 1938, dus matige remmen en een topsnelheid van 80. Maar ze zijn goedkoop en onpretentius. De M72 met zijspan kun je overal parkeren, want hij past tussen de Amsterdammertjes door. En er gaan acht kratten bier in. Met een originele, echt oude BMW doe je dat niet zo snel. Hun waarde, al gauw 4500 tot 7000 euro, daalt al snel als ze er niet als om door een ringetje te halen uitzien. Een Ural M72, de Sovjetversie van de R71 kun je al vanaf 1200 euro op de kop tikken, en die hoeft dan ook niet gepoetst te zijn. Poetsen is niet zo mijn forte, wat ik deel met de meeste van mijn Russenmotorvrienden.

Hoe kwamen die Sovjets, laat staan de Chinezen, aan Duitse motorfietsen? Volgens de officiële lezing, die tot zeer recent nog door de Uralfabriek in Irbit werd aangehangen, hadden de Sovjets kort voor de oorlog via Zweden illegaal 6 BMW R71 motoren aangekocht, gedemonteerd en tot op het laatste schroefje gekopieerd – een meesterzet voor het moederland aan de vooravond van de Grote Patriottische Oorlog. Dit verhaal is twijfelachtig: het namaken van een complex apparaat als een motorfiets is geen sinecure. Wie niet de exacte legering van bijvoorbeeld de zuigers kan achterhalen, loopt het risico dat ze bij gebruik door de hitte teveel uitzetten, vastlopen, en het hele motorblok vernielen. Bovendien was de R71 geen bijzonder groot



Dnepr MT9, 1973
Ural M72, 1954
Chang Jiang M1M, 1995

De M72 met zijspan kun je overal parkeren, want hij past tussen de Amsterdammertjes door. En er gaan acht kratten bier in.

succes bij BMW, er zijn slechts enkele duizenden van geproduceerd voor de civiele markt en erg goed verkochten ze niet. Waarom zouden de Sovjets dan een achterhaald motorconcept stelen en namaken? Waarschijnlijker is het dat de Ural een gevolg is geweest van het Molotov–Ribbentropact van augustus 1939. Dat staat voornamelijk bekend als een niet-aanvalsverdrag tussen beide landen, maar er was ook een handelsverdrag aan gekoppeld: de Sovjet-Unie zou grondstoffen leveren en de Duitsers zouden in ruil vooral techniek leveren voor tractoren, locomotieven – en motorfietsen. Het heeft er alle schijn van dat het ‘Zwedenverhaal’ na de oorlog is verzonnen om te verhullen dat de Grote Leider Stalin had geritseld met Adolf Hitler. Motorfiets techniek stelen was heroïsch dan ruilen voor olie en graan.

Als er in oorlogsfilms Duitsers op volkseigen motoren lijken te rijden kun je er vergif op innemen dat dat Sovjetmachines zijn.

De deal had nog een navrant gevolg: als er in oorlogsfilms Duitsers op *volkseigen* motoren lijken te rijden kun je er vergif op innemen dat dat Sovjetmachines zijn. Gebaseerd op vooroorlogse techniek, zijn ze na de oorlog in grote aantallen gefabriceerd en steeds stukken goedkoper dan de originele BMW's of Zündapps. Bovendien mogen ze kapot, want onderdelen zijn er nog plenty. In Armeegravenspuiten, het Cyril-



Dnepr MT9, 1973

lische logo eraf, en klaar is Kees. Kijk naar *Oorlogswinter*: Dneprs. Tom Hanks zit aan het eind van *Saving Private Ryan* tegen een Ural geleund. Sean Connery en Harrison Ford crossen in *Indiana Jones and the Last Crusade* op een Dnepr met zijspan door de woestijn.

Na 1945 kwam een deel van het voormalige Deutsche Reich onder Sovjetbestuur te staan, en alle industrie, en dus ook de motorindustrie, kwam onder verantwoordelijkheid van het Rode Leger te vallen. De DKW fabriek in Oost-Duitsland werd omgedoopt tot MZ, Motorradwerk Zschopau, en begon productie van de RT125 en BK350, vooroorlogse DKW modellen. De RT125 werd ook in Minsk, Wit-Rusland als M1A, en in de ZiDfabriek in Kovrov onder de naam K55 nagebouwd. Tot eind jaren zestig blijven die in wezen vooroorlogse motoren ongewijzigd in productie, op wat uiterlijke facelifts na. De BMW-fabrieken in Eisenach, ook in Oost-Duitsland, werden door het Opperbevel van de Sovjet-Zone verplicht tot levering van 3000 BMW R35's per jaar. BMW protesteerde er tegen dat deze motoren onder hun naam werden verkocht, maar pas in 1951 werd, na een rechtszaak, de naam gewijzigd in EMW, Eisenacher Motoren Werk. Het blauw-witte BMW-logo veranderde in rood-wit.

Terug naar de R71 van BMW, gekopieerd als Ural M72. Omdat de Moskovskii Mototsikletnyi Zavod (Moskouse Motorfietsen Fabriek) bij een Duitse inval binnen het bereik van Duitse bommenwerpers kon komen, was voor de oorlog besloten de hele fabriek te verplaatsen naar Irbit. Dat is een stadje achter het Oeralgebergte, waar een oude bierbrouwerij werd omgebouwd tot de IMZ, Irbitskii Mototsikletnyi Zavod. Een fabriek heette naar zijn standplaats, en daarom heten vrijwel alle Russische motorfabrieken XMZ, met de x als letter van de plaats van fabricage. Eenvoudig en doeltreffend. De M72 werd tot in de jaren zestig in Irbit gebouwd – een 750cc zijklepper, 22PK, 80 km/u met zijspan, vanaf midden jaren vijftig ook voor de civiele markt. Nu kon ook de ‘gewone’ Sovjetburger een gemotoriseerd werkpaard aanschaffen onder de merknaam Ural. Begin jaren zestig werd overgestapt op een 650cc kopklepmodel met 28 PK, alweer naar BMW-voorbeeld, en werd de achtervering gemoderniseerd: van plunjervering naar een geveerde achterbrug. Daarna blijft de motor min of meer hetzelfde. Intussen was in 1951 een deel van de fabricage van

Het namaken van een complex apparaat als een motorfiets is geen sinecure.



Chang Jiang M1M, 1995
EMW R35, 1955
Ural M63, 1974

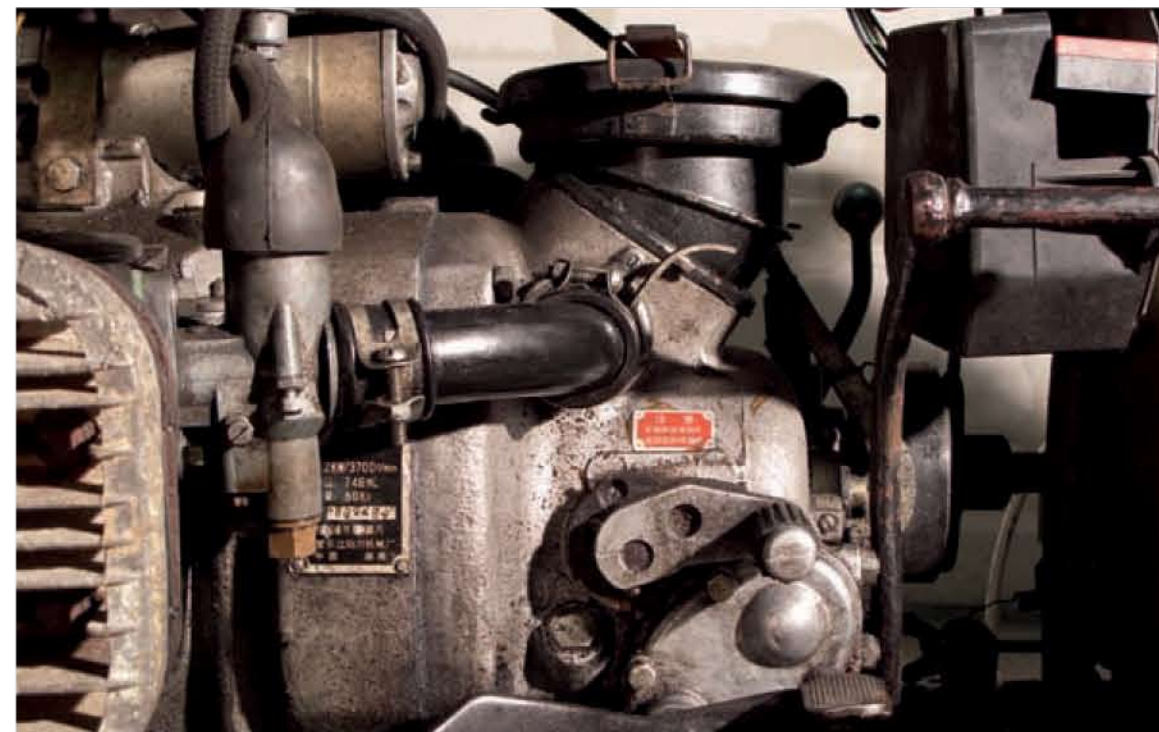


de M72 uitbesteed naar Kiev, hoofdstad van de Oekraïne. De KMZ fabriek (Kievskii Mototsikletnii Zavod dus) was als onderdeel van de herstelbetalingen uit Schönau bij Chemnitz naar Kiev overgeplaatst. Hier gaat de Ural M72 Dnepr K750 heten en krijgt hij de karakteristieke ronde spatborden. De versie voor het leger heet MB750 en de fabriek groeit: 14 assemblagelijnen voor slechts twee modellen! Hoewel van oorsprong dezelfde BMW-kopie, groeien de Ural en Dnepr modellen uit elkaar. Dnepr laat bijvoorbeeld zijn achterbrugvering binnen het frame lopen, en Ural daarbuiten. Ook ontwikkelt Dnepr een halfautomatische koppeling die, net als het aangedreven zijspanwiel, niet door Ural wordt overgenomen. De kopklepper doet pas in 1971 zijn intrede en daarmee zijn de innovaties ook hier zo'n beetje ten einde.

De val van de Muur luidde een nieuw tijdperk in met dramatische gevolgen voor de Ural en Dnepr fabrieken. Onder Breznev was de kwaliteitscontrole al grotendeels afgeschaft, en dat zette zich door in het chaotische interregnum na 1989. Uiteindelijk nam een deel van het personeel in de jaren negentig de Uralfabriek in Irbit over om de productie van de kopkleppers in kleinere aantallen in een deel van de oude fabriek voort te zetten. De kwaliteit verbeterde, er werden contracten afgesloten met buitenlandse onderdelenleveranciers en Amerikanen staken miljoenen in de fabriek. Of die het gaat redden is de vraag. Al een tijdje doen geruchten de ronde dat de Amerikanen de fabriek naar hun land willen overplaatsen. Na 1989 wordt ook de Oekraïne zelfstandig en als land te klein om met de Dnepr een eigen motorfietsindustrie op poten te houden. Bovendien zakt de binnenlandse vraag in; men wil een auto, en auto's komen steeds meer ter beschikking. De Dneprfabriek redt het niet. De productie wordt gestaakt, met de onderdelen die nog op de plank liggen worden de laatste motoren in elkaar gemept en naar het buitenland verscheept voor harde valuta. De assemblagelijnen worden verschrompt. Einde van een tijdperk.

Toch niet helemaal! In de jaren vijftig was er een assemblagelijns van Ural zijkleppers als 'ontwikkelingshulp' weggegeven aan China. Daar werd in de Nanchang Vliegtuigfabriek de Chang Jiang (Grote Rivier) motor gefabriceerd. Eerst alleen geassembleerd uit Sovjetonderdelen, maar al snel uit meer en meer

Chinese onderdelen. Net als in de Sovjet-Unie was ook dit een motor met zijspan voor het leger, waarvan later ook een civiele versie werd gemaakt. In Nanchang worden er wel enkele verbeteringen doorgevoerd: er wordt standaard een elektrische startmotor gemonteerd. Daarvoor moet de traditionele plek voor de contactpunten voorop het motorblok wijken, en de Chinezen plaatsen de punten daarom – heel handig bij het afstellen – op de zijkant van het motorblok, vlak boven de linkercilinder. Verder komt er standaard een achteruitversnelling, die bij de Dnepr en Uralmodellen alleen als optie beschikbaar is. Waar de Sovjets op rubberblokken zijn overgestapt voor de vering van de zadels en zijspanbakken, houden de Chinezen het bij de aloude trek- en bladveren, die progressief dempen, en geen plots eindpunt van hun vering hebben. Veel beter voor de rug! Ook in China lijkt het einde nu nabij. De Chinese politie en het leger stappen over op lichtere, meest Japanse motoren. De fabriek in Nanchang staat stil. Soms wordt er nog voor speciale orders opgestart, maar serieproductie is er niet meer. Wel ontsproot er



motorblok
Chang Jiang
M1M, 1995



Frans de Wit
op zijn
Ural M72

een nijvere huisindustrie, waar een grote diversiteit aan onderdelen wordt gefabriceerd. De kwaliteit wil nog wel eens ondermaats zijn, maar dat zijn de prijzen ook. Verder zijn er nog voorraden bij het Chinese Volksleger te vinden, die mondjesmaat tevoorschijn komen. Er moeten miljoenen van die motoren zijn gemaakt, maar ze zijn moeilijk te vinden. Een aantal grote steden zoals Sjanghai en Beijing verplicht eigenaars motorvoertuigen ouder dan acht jaar te laten pletten of anderszins vernietigen.

Dat alles bij elkaar is de basis van mijn 'verzameling'. Naast de M72 en M66 van Ural en de Chang Jiang M1M, is er een 6 volt Chinees – een Chang Jiang M1 – en een Dong Hai 750, een 750cc staande twin, zeg maar een Triumph kopie, die in China intussen al vrij zeldzaam is. Ik heb er twee van. Dan nog een Dnepr MT9, een Izh Planeta Sport en een Izh Jupiter 3, 350cc tweetakten. En uit de voormalige DDR een EMW R35. Motorgeschiedenis die begon in 1938, en die ons zeventig jaar later via de ter ziele gegane communistische regimes van Rusland en China is overgeleverd. ♦

Frans de Wit is behalve verzamelaar ook acteur. Hij speelde bij diverse toneelgezelschappen en was te zien in films en televisieproducties.