

# JAN PUT: GROOT IN HET KLEIN

Nederland kent een grote hoeveelheid oliemerken, naast die van de bekende grote merken hebben we echter ook echt eigen producten en een van de bekendste daarvan is wel Putoline. Een merk dat nu al weer 15 jaar actief is op de markt en onder meer daarop berokend en groot is geworden door de enorme bekendheid. Het is zijn die kleinverpakkingen geweest waarmee Putoline groot is geworden.

De naam Putoline is rechtstreeks afgeleid van die van Jan Put, de man achter de olie. Vooral in de racewereld is Jan een zo langzamerhand zeer bekende verschijning, ook al dankzij het feit dat hij een van de uitvinders van het subsponsoren is: véél rijders tegelijkertijd onder je hoede nemen, zodat de kans op publiciteit maximaal is. Natuurlijk is het niet altijd zo geweest. Van origine is Jan Put monteur, zo sleutelde hij voor Ducati racer Cas Swart waarbij hij links en rechts nog wat handelde ook. Dat bleek echter zo'n bevredigende bezigheid te zijn en hij vertrok om vertegenwoordiger in onderdelen te worden. Daar vandaan vertrok hij naar het oliemerk Orion dat weer overgenomen werd door Burmah Castrol. Inmiddels had Put prima contacten met de tweewielerwereld opgedaan, een kleine maar actieve markt die de grote merken naar zijn smaak te veel links lieten liggen. Toen al werd het idee van de 'speciale verpakkingen' geboren. Jan nam ontslag en begon te werken aan zijn eigen plannen, samen met Jan Dekker van de MAC Alkmaar werd de merknaam 'Putoline' bedacht en Put sloeg aan het bellen om zijn toen splinternieuwe merk te gaan verkopen.

## Gouden greep

De gemiddelde bromfietserijder heeft geen flauw benul, en dat kun je hem nauwelijks kwalijk

nemen, wat voor soort olie er in het versnellingsbakje van zijn voertuig moet zitten. Dat bracht Put op het idee om voor alle verschillende brommers eigen verpakkingen uit te brengen met een tekst als 'speciaal voor Saxonette' of, heel bekend, 'speciaal voor Puch'. Bij dat laatste bleek importeur ook olie speciaal voor Puch verkocht. De tekst bleek echter onaanvaardbaar, de merknaam mocht gebruikt worden net zoals dat voor andere onderdelen ook geldt. Voor albeeld een 'koppakking voor Puch' kan best, ook al heeft de Oostenrijkse fabriek er nooit iets mee van doen gehad. Daarnaast gaf Put de harde garantie dat ieder Puch blok dat met zijn olie door smeerproblemen kapot zou gaan volledig vervormd zou worden. Snel bleek er toen een enorme belangstelling te bestaan voor deze speciale verpakkingen. Eigenlijk kwamen daarmee ook de problemen, de techniek, inkoop en verkoop moesten allemaal tegelijkertijd gedaan worden en natuurlijk moesten ook al die flesjes gevuld worden. In een ruimte van nog geen zeven vierkante meter moest alles gebeuren. De olievaten lagen gewoon, in de achtertuin en spottend werd Put dan ook wel de 'achterkamervuller' genoemd. Dat ging overigens in het begin buitengewoon primitief. Met een fietspomp werd via een opgelaste nippel een vat onder druk gezet en met het handje werden vervolgens de flesjes een voor een gevuld. Zo ging dat...

Het werden echter wel heel erg lange dagen, vooral het rijden langs de grossiers nam zeer veel tijd in beslag en in 1976 werd dan ook contact gezocht met Tunit die de verkoop van Putoline olie aan de grossier overnam. De productenlijn bleef inmiddels gestadig groeien, het stadium van de bromfietserverpakkingen was al lang voorbij en Putoline was klaar voor het grotere werk.

Een goed voorbeeld daarvan is de motorolie die

onder de type-aanduiding 'DX-11' werd uitgebracht. Wie het snel uitsprekt hoort 'deekzelf' en dat is in dit geval ook volkomen waar. De DX-11 olie werd al snel gevolgd door de nog immer populaire Action Fluid voor luchtfilters, kettingsmeerproducten en talloze spuitbusverpakkingen. Vooral als sponsor deed Put van zich spreken, de eerste die die eer te beurt viel was Joh Aggenbach, een zijspanrijder die voornamelijk opviel omdat hij met een zeer grote regelmaat uitviel en dus vaak genoemd en opgemerkt werd. Op hem volgde tientallen en nog meer, maar ook hele grote talenten en vrijwel alle toprijders die het nu maken hebben wel een Putoline sticker gereken. Inmiddels had het achtertuingebeuren al plaats gemaakt voor meer riante omgeving. Op 5 juni 1980 ging echter de hele droom letterlijk in vlammen op. In een alles verzeggende brand ging werkelijk alles verloren.

De oorzaak was waarschijnlijk statische electriciteit die veroorzaakt werd door het vegen met een nylon bezem over een betonnen vloer. In de daarop volgende explosie werd broer Herman tegen de grond geslagen en liep ernstige brandwonden op die hem drie maanden in Beverwijk hielden. Al op 1 juli werd een ander pand in Alkmaar betrokken, in de nacht van 18 op 19 september werd Jan Put weer uit zijn bed gebeld. De zaak was aangestoken, een zaak die nooit opgelost is, en weer ging alles in vlammen op. Wat niet verbrandde was door water en rookschade onbruikbaar geworden. Nu kon Jan de zaak voor de derde keer van de grond af aan opbouwen. En weer lukte het. Dit keer in het Brabants Bladel waar een fraai fabriekspand

Onder: Jan kan tevreden lachen voor zijn moderne hal, rechts ziet u hoe het allemaal is begonnen, gewoon de vaten in de achtertuin...



Fotografie Wout Meppelink



werd overgenomen waar eert een tegelhandel in had gezeten. De hele productie, met uitzondering van het vullen van spuitbussen, gebeurt nu in Bladel waar in totaal zes man werkzaam zijn en waarbij binnenkort zoon Mike (22) als vertegenwoordiger komt te werken.

## Motorrijder

Niet veel mensen zullen weten dat Jan Put zelf een kundig motorrijder is. Hij rijdt veel kilometer met zijn Yamaha Venture, terwijl voor het off the road werk nog eens drie noppemachines klaar staan. Maar wie weet nog dat Jan in 1967 betrouwbaarheidsrittenkampioen is geweest op Zündapp 50 cc, 250 cc senior crosser is geweest en destijds in dienst in Suriname wegraces gereden heeft op de wielerveen in Paramaribo? Dat wedstrijdrijden gebeurde met dezelfde hardnekkigheid als waarmee hij zich vastbeet in zijn oliehandel. In beide gevallen met ontegenzeggelijk succes, want anno 1985 exporteert Putoline naar maar liefst vier landen waarbij in volgorde van belangrijkheid eerst Engeland en vervolgens Frankrijk en dan België en Duitsland komen. Er is in die vijftien jaar dus wel het een en ander veranderd; van 'achterkamervuller' tot Putoline Oil, een begrip in de motorwereld.

## DE ASOM REUZERIT

Met Pinksteren dit jaar organiseert MC Asom een nieuw evenement: de Reuze Rit. Na tien keer een Batavierenritten vonden we het de hoogste tijd dat er op het gebied van het toerbeuren in Nederland eens iets nieuws opgezet moest worden. Nu heeft MC Asom al jaren als clubvenement een toeristische weekendrit met opdrachten en controleposten onderweg en de Reuze Rit is hiervan afgeleid. Om een indruk te geven van wat je met de Reuze Rit kunt verwachten, volgt hieronder een verhaal over onze Batavierenritten van vorig jaar. Het is beslist geen snelheidswedstrijd; het gaat om het hoogste aantal punten, die je d.m.v. opdrachten onderweg kunt behalen.

We vertrokken op vrijdagavond richting kampeerboerderij. Dit keer was dat in het oosten van het land, te Ootmarsum. Zoals elk jaar was de bestemming tot het laatst toe geheim gehouden. Daar aangekomen met onze R80/7, bleek dat de meeste deelnemers al aanwezig waren en dat de stemming er goed inzat. Na zo'n eind rijden en een gezellige avond is het goed rusten, ware het niet dat het rusten moest geschieden in twee grote slaapzalen. Gelukkig is bij de Reuze Rit een kampeerterrain gelegen, waar iedereen zijn eigen tentje op kan zetten, zodat je een goede nachtrust helemaal zelf in de hand hebt. Op de zaterdagmorgen werd er, na het gezamenlijke ontbijt, in groepjes gestart voor een rit van ± 250 km aan de hand van een routebeschrijving. Daarbij hoorden ook vragen, die onderweg beantwoord moesten worden. Zo kwamen we b.v. over een zandweg langs een heel oude boom. Of we maar even wilden noteren hoe oud die boom (de Kroezeboom) was. Iedereen uit de buurt wist wel hoe oud die boom ongeveer was en de schattingen liepen uiteen van 150 tot 3000 jaar. Gelukkig hielp het VVV-personeel ons uit de brand (Hij is ± 1000 jaar oud.) Onderweg kwamen we nog langs verschillende controleposten en bij elke post hadden ze iets anders bedacht om je bezig te houden c.q. dwars te zitten. (Eén ding is mij duidelijk geworden in dit weekend en wel dat de organisatie

# TOER- EN REFFEN NIEUWS

door Rob Mulder en Frank Maniel

toch een enigszins sadistische inslag moet hebben, anders kunnen ze onmogelijk al deze zaken uitdenken.) Neem nu b.v. controlepost 'trim en spel': daar laten ze je rustig aan een touw, in Tarzan uitmonstering met kreet en aap, zo ver mogelijk slingeren. Hoe hard daarbij gelachen werd, kun je je ongetwijfeld wel voorstellen, vooral als daar iemand anders hangt. Ook moesten we hier nog water halen, ring gooien en spijkerslaan. Bij een andere post werden een aantal technische vragen gesteld en niet alleen over motoren. Dat een krukas 30 tanden heeft als de nokkenas er 60 heeft, wist ik nog wel, maar dat je een teveel aan zout (in eten) kunt neutraliseren door er een aardappel bij te doen, was mij onbekend. Bij een van de deelnemende dames trouwens ook, want die vond een spons wel een goede oplossing. Ik kan je verzekeren dat ze hieraan herinnerd zal worden tot in lengte van jaren.

Het liep zo langzamerhand tegen de avond en nadat we onze laatste opdracht onderweg hadden uitgevoerd (drie prachtige watermolens met de naam bij de juiste mee gekregen foto's zetten, de zgn. fotovragen) reden we weer richting kampeerboerderij. Als je zo een hele dag op de motor hebt gezeten (9.00 uur vertrokken en 17.00 uur weer binnen met flink doorrijden), dan voel je dat wel, maar het was een heerlijke dag geweest langs de mooiste weggetjes van Twente, wat wil je als motorrijder nog meer? Natuurlijk is de dag niet om zonder een etentje met z'n allen en daarna werden onder het genot van een pilsje de avonturen uitgewisseld. De meeste mensen gingen vroeg naar bed, want de volgende dag moesten we weer ± 150 km rijden. Na een vrij onrustige nacht maakten we ons gereed voor

de tocht van zondag. Deze route voerde ons door Duitsland, waar ook de eerste controlepost zat. Hier konden we laten zien hoe behendig we zijn met de motor. Er was een parcours in vrij moeilijk begaanbaar terrein uitgezet. De tijd en het aantal voetjes werden opgenomen. Ook het onderdeel slow-bike zat er weer in: je moet dan over een bepaalde afstand zo langzaam mogelijk rijden.

Van hier ging het door naar de volgende post, uiteraard weer via een mooie route. Memory heette het spel dat hier klaar lag; 100.000 dingen onder een doek, 10 seconden kijken en schrijf dan nog maar eens op wat je gezien hebt! Er lag van alles, van sperti (aambeienzalf) tot uitlaatklep en alles wat daar tussen zit. De laatste controlepost konden we niet zo vlot vinden. Nadat we een paar keer op en neer hadden gereeden en de routebeschrijving nogmaals goed hadden bestudeerd, kwamen we uiteindelijk toch nog goed terecht. Dit was de post met de algemene vragen, zoals: Waar ligt de Mont Blanc, de hoeveelste TT werd er dit jaar verreden en welk deel van het menselijk lichaam kan zich zevenmaal vergroten? Eén persoon, die niet wist dat dit de pupil was, had de euvele moed om op te schrijven dat dit iets héél anders was. Ik moet zeggen dat de jury dit probleem heel netjes heeft opgelost door de persoon in kwestie in staat te stellen de volle punten binnen te halen, als hij ter plaatse een demonstratie zou geven. Helaas heeft hij de punten niet toegekend gekregen.

Al met al is het een fijn weekend geweest, waarin we veel op de motor hebben gezeten, veel plekken hebben getoerd en waarbij we veel plezier hebben beleefd op de controleposten. Het is de bedoeling dat de Asom Reuze Rit eenzelfde strekking zal hebben als in bovenstaand verhaal. Natuurlijk zul je op de controleposten andere dingen tegen komen als hier beschreven staat, maar we hopen dat de goede sfeer wel dezelfde zal zijn. De Reuzerit vindt plaats op 24, 25 en 26 mei, de kosten bedragen f 32,50 (passagier f 27,50) inclusief gratis kamperen, ontbijten, diner, twee toertochten, twee gezellige avonden plus een excursie. Inlichtingen: H. van Essen, Begijnslag 7, 6931 XA Westervoort.

Piet Nibbelink