

# Rijwiefabriek JOCO

Rutger Murk



Spatbordplaatje en bal-  
hoofdplaatjes van JOCO

Bij liefhebbers van oudere lichtgewicht sport- en racefietsen is de naam JOCO nog steeds een begrip. JOCO staat gelijk aan stalen kwaliteitsframes, handgemaakt, met zorg afgewerkt en goed voor vele jaren rijplezier. Reden genoeg om de geschiedenis van de JOCO-fabriek eens nader onder de loep te nemen.

## M.A. de Jonge

De naam 'JOCO' (een samentrekking van De Jonge en Compagnon) was het handelsmerk van de door de firma M.A. de Jonge & Co geproduceerde fietsen. Matheus Antonius ('Toon') de Jonge was geboren op 25 augustus 1902 te Amsterdam en is overleden op 14 oktober 1990 te Tiel. Wie echter toentertijd De Jonge's compagnon was, is tot nu toe niet duidelijk geworden. Misschien was dat een zekere Van Oest die gedurende korte tijd gangmakermotoren van het merk WEVO liet bouwen bij de fietsenfabriek van De Jonge? Toon de Jonge was slechts 17 jaar oud toen hij als rijwielhandelaar begon op het adres Oude Looiersstraat 32-36 te Amsterdam. In 1924 begon hij tevens met het produceren van fietsen. Toon trouwde op 4 juni 1930 met Antonia Ridderbos, die toen 22 jaar oud was. Ze kregen drie kinderen, twee dochters (in 1938 en 1945) en één zoon (in 1947).

## Ontwikkeling racefietsen in de jaren '20

Van wie Toon het vak als producent van lichte sport- en racefietsen heeft geleerd is niet bekend. Feit is echter dat in de jaren na de Eerste Wereldoorlog (1914-1918) het wielrennen sterk aan populariteit won, met als grote impuls voor het baanrennen de bouw van de wielersbaan in het Olympisch Stadion te Amsterdam (1928). De racefietsen uit die tijd



Het pand van JOCO in Oude Looiersstraat, bron: Stadsarchief Amsterdam

waren in het algemeen zwaar en lomp, zodat er steeds meer vraag ontstond naar lichtere fietsen die bovendien goed 'liepen'. Er waren nog geen fabrieksteams; iedere wielrenner kocht zelf een fiets bij een fietsenzaak in de buurt. Fietsenmakers die snelle, lichtere fietsen op maat konden leveren waarmee wielrenners succes hadden, trokken uiteraard veel andere wielrenners als klant aan. Ook Toon de Jonge is waarschijnlijk om die reden raceframes op maat gaan produceren; hij had al de vakkennis als fietsenmaker, maar kon zijn eigen producten goed testen en promoten, want was hij ook een verdienstelijk wielrenner. Tijdgenoten van Toon de Jonge deden hetzelfde, bijvoorbeeld de gebroeders Joop en Willem Bustraan (van het al even fameuze merk RIH, dat overigens dit jaar 90 jaar bestaat). De gebroeders Bustraan waren van oorsprong bankwerkers/pijpfitters en in dienst bij de Amsterdamse gasfabriek. Ze wisten dus alles van pijpen en buizen, lassen en solderen; vanuit die kennis zijn ze lichte raceframes zijn gaan bouwen voor broer Willem, die in zijn vrije tijd tevens wielrenner was. Maar er waren meer kleine racefietsframe-

fabrikanten in die tijd, zoals onder andere Jan Nieuwenhof (J.N.A.) en de gebroeders Slesker (Locomotief). Al die wielersliefhebbers ontmoeten elkaar uiteraard bij wedstrijden, waarbij het fietsmateriaal uitgebreid besproken werd. Het materiaal van de winnaars kreeg natuurlijk de meeste aandacht. Kortom: er valt niet één leermeester aan te wijzen, maar in een dergelijk milieu waarin capabele wielrenners tezamen met vakkundige ambachtelijke framebouwers/mecaniciens intensief contact hadden, zal ongetwijfeld de nodige kruisbestuiving hebben plaatsgevonden. Die unieke ontwikkeling is overigens nog tot in de jaren '50 doorgegaan, met bekende namen als bijvoorbeeld Zielemans, Presto (Legrand), Berghs Sport, Burco en de eerder genoemde gebroeders Bustraan (RIH) en Slesker (Locomotief).

## Geometrie

De geometrie van de Nederlandse sport- en racefietsen was voor de Tweede Wereldoorlog al uniek. De vrij grote naloop van de voorvork bijvoorbeeld zorgde voor een soepele gang over de vele vaak slecht onderhouden klinkerwegen in

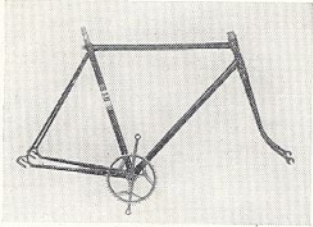


Wielerswedstrijd Vondelpark, bron: Tijdschrift Prins 1923

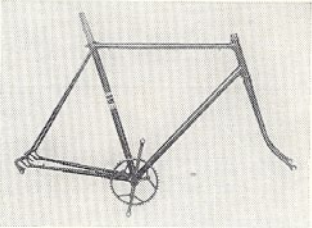


binnen- en buitenland. Tot in de jaren '60 werd een dergelijke vork nog toegepast bij wedstrijden als Parijs/Roubaix waarbij veel over de kas-seien moest worden gereden. Overigens: wie een moderne, korte racefiets met steile voorvork gewend is, zal waarschijnlijk de nodige moeite hebben om het rijden met een ouderwetse 'schepvork' nu nog te waarderen.


De verschillende modellen  
JOCO raceframes



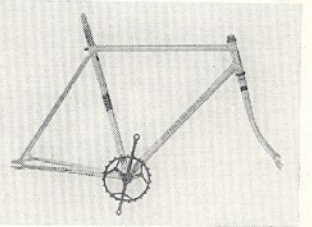
No. 5 Type: RACE-POPULAIR  
uitvoering: holle bracketas, 3-poot kettingwiel, chroom kartel-balhoofdstel en zadelpen. Prijs f 89,50



No. 6 Type: COURSE  
vervaardigd uit chroom Molybdeen stalen buis, voorgemonteerd met holle bracketas en 3-poot kettingwiel, chroom kartel-balhoofdstel en zadelpen, achternerven met speciale derailleur-pattes. Prijs f 99,50



No. 7 Type: SUPER COURSE  
JOCO „Ronde van Europa”  
vervaardigd uit Reynolds 531 hoogmagnesium staal, kroon en voorvorkeinden verchromd, holle bracketas en 3-poot kettingwiel, super balhoofdstel, Reynolds aluminium zadelpen, derailleur-pattes. Prijs f 119,50. Met verchromde lugs en achternerven f 133,—.



No. 8 SUPER BAANFRAME  
vervaardigd uit Reynolds hoogmagnesium staal, uitgevoerd m. holle bracketas, super balhoofdstel, Reynolds aluminium zadelpen. Prijs zonder kettingwiel f 103,50  
Uitgevoerd met chroom Molybdeen buis f 89,50.

Onze hoog magnesium Baan- en Wegframes „Ronde van Europa” worden met extra versterkte Reynolds achternerven gemaakt, speciaal voor de demarrage, de Baanframes zijn daardoor bij uitstek geschikt voor kleine wielervanen met korte bochten.  
Al deze modellen zijn leverbaar in: geel-, oranje-, rood-, violet-, blauw- en groen-transparant, wit, crème en vele nieuwe kleuren. Zij kunnen in elke gewenste maat besteld worden.

Framebouw

Voor zover bekend heeft Toon de Jonge zich altijd beperkt tot het produceren van frames, die vervolgens elders werden verchromd en afgelakt en daarna in eigen beheer werden afgemonteerd met onderdelen van bekende fabrikanten. Daarbij ging het niet uitsluitend om de bekende JOCO race- en sportfietsen, maar ook om gewone huis-, tuin- en keukenfietsen. JOCO gebruikte voor de bouw van lichte race- en sportfietsframes Reynolds buizen, die aanvankelijk in JOCO brochures werden omschreven als 'hoogmagnesium'; pas later kwam het vermelden van de merk-aanduiding Reynolds 531 in zwang. Als verbindingsstukken ('lugs') werden veelal de fraaie vormgegeven producten van Nervex gebruikt, die ook in een verchromde uitvoering konden worden toegepast. De framebuizen werden middels koper-solderen in de lugs vastgezet. Het verchromen van lugs en vorkeinden gebeurde aanvankelijk waarschijnlijk bij buurman Eureka in de Oude Looiersstraat; later bij Brandsma Chroom, die ook naar Hilversum was 'uitgeweken'. Het spuiten en biezen van de frames gebeurde ook bij de Fa. Centrix in de Bellamystraat, die ook voor andere Amsterdamse framebouwers werkte. Een JOCO raceframe uit de jaren '50 van Reynolds 531 buizen met Nervex lugs weegt in kale staat ongeveer 1,9 kg; een voorvork ca. 0,7 kg; totaal ca. 2,6 kg, hetgeen een zeer acceptabele waarde is, zeker voor die tijd. Bij de afmontage was het aanvankelijk lastig om eveneens lichte en toch sterke onderdelen te vinden. Een stalen driepoot crankstel met dubbel blad plus een stalen trapas waren 'gewichtige' onderdelen, evenals pignons met 4 of 5 tandwielen. De latere introductie van bijvoorbeeld lichtmetalen crankstellen gaf dan ook een hele verbetering. Alle wielervliefhebbers waren continu op zoek naar lichtere en/of betere materialen. Bij iedere



Gestraald JOCO frame met  
mooi uitgewerkte lugs (foto  
en fiets van de auteur)

innovatie werden veel racefietsen direct aangepast, met als bijkomend gevolg dat oudere JOCO racefietsen nu nog maar zelden in originele staat worden aangetroffen.

Jaren '30-'40

Kennelijk gaan de zaken goed, want JOCO opent in de tweede helft van de jaren '30 tevens een winkel aan de Marnixstraat 372 te Amsterdam, waar het gezin De Jonge de bovenwoning betrok. Het bedrijfspand aan de Oude Looiersstraat 32-36 blijft echter ook nog in gebruik en staat zelfs op een JOCO-brochure uit 1950 nog vermeld als het hoofd adres. Uit een JOCO brochure uit 1936 blijkt dat JOCO zich presenteert als een 'rijwielsporthuis', met een groot assortiment aan wielrenners benodigheden en zelfs met hometrainers voor 1 en 2 personen. Ook drieversnellingsapparaten kunnen al worden geleverd, van de merken Vittoria Cambio, Super Champion en L'Izoard.

Jaren '50

Over de oorlogsjaren is niets bekend, maar in 1950 gaat het kennelijk heel goed met JOCO. De baan-ploeg van JOCO wordt tweede in de Ronde van Nederland in het Olympisch Stadion met de renners Piet Evers, Cees Pellenaars, Gerard van Beek, Bouk Schellingerhoudt, Arie Vooren, Cor Bakker en K. Grift. In dat jaar looft JOCO een ereprijs uit voor de renner die in 1950 de beste prestatie levert op een JOCO- rijwiel, bestaande uit een beker van bijna één meter hoog. Renners dienden ook in die tijd nog steeds zelf voor een fiets te zorgen. JOCO- shirts kregen ze te leen voor de wedstrijd; na afloop moesten die worden teruggegeven. Ook op de weg gaat het goed in dat jaar: de JOCO-ploeg won drie etappes in de Ronde van Nederland en was de eerste Nederlandse ploeg in het eindklassement met renners Gerrie Loos, Harm Smits, Cor Bakker, Frans Vos, Wim van Est, Jacques de Groot, Harry van de Kamp en Henk Faanhof. JOCO lifte mee op het succes en wijzigde in die jaren de type-aanduidingen van zijn racefietsmodellen 'Course' en 'Super Course' in 'Ronde van





Reclame voor  
JOCO rijwielen  
met bekende  
Nederlandse  
wielrenners uit  
de succesvolle  
jaren '50



Nederland' en 'Ronde van Europa'. Coureur Jan Plantaz wordt als JOCO-coureur genoemd in de 1954- folders, alsmede Noppi Koch. Het top-model van JOCO de 'Ronde van Europa' met 2 x 4 versnellingen en verchromde lugs, voor- en achtervorkeinden kostte fl. 331.- en dat was geen gering bedrag in die tijd. Beide fietstypen werden behalve als racefiets, ook als sportfiets geleverd. De frames bleven dan vrijwel gelijk aan dat van de racefietsen, maar de achtervork werd 2 cm langer, zodat spatborden konden worden toegepast en dikkere banden, in de maat 28 x 1 5/8 x 1 3/8.

#### Type aanduidingen

Naast de bovengenoemde type-aanduidingen 'Course' en 'Super Course', resp. 'Ronde van Nederland' en 'Ronde van Europa', wordt voor gewone rijwielen de aanduiding 'Standing' gebruikt en later de aanduiding 'Elegant Sport'.

Maar ook sport- en gewone fietsen met de enkele aanduiding 'JOCO' komen geregeld voor.

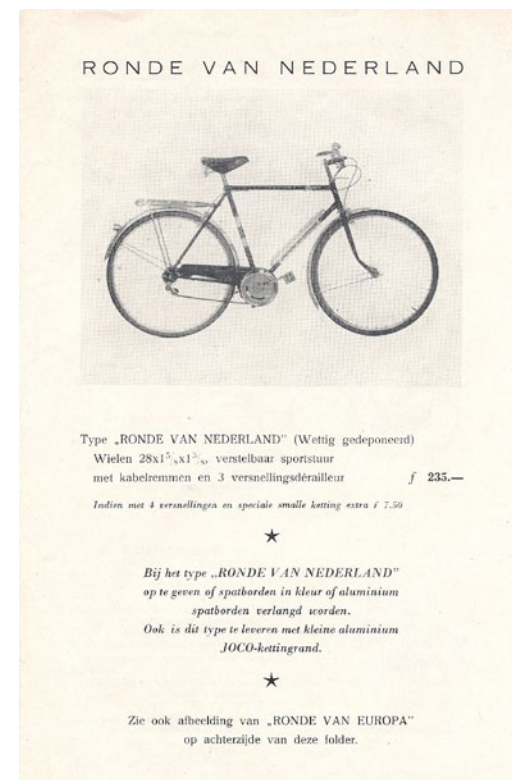
#### Jaren '60-'70 en '80

De Amsterdamse binnenstad werd na de Tweede Wereldoorlog snel te klein als gevolg van de economische heropleving en de opkomst van het moderne verkeer. Verhuizing naar 'buiten' werd noodzakelijk, hetgeen in die tijd ook bij veel andere Amsterdamse bedrijven aan de orde was. In 1961 verhuisde het gezin De Jonge naar een woning de Kerklaan 20 te Hilversum; de JOCO-fietsenfabriek was kort daarvoor reeds verhuisd van de Oude Looiersstraat naar een tweetal ruime panden aan het Achterom 150-152 te Hilversum. De winkel aan de Marnixstraat 372 te Amsterdam werd nog wel enige jaren aangehouden.

In de jaren '60 verwerft Toon de Jonge tevens het importeurschap van het Franse fietsmerk Mercier. In de jaren '70 gaan de zaken langzamerhand steeds verder achteruit. Waarschijnlijk verkoopt hij in die tijd meer Mercier fietsen dan JOCO's. Medio jaren '80 verkoopt Toon de inboedel en worden de panden aan het Achterom afgestoten. Deze zijn daarna gerenoveerd en in gebruik genomen als kantoorruimte, hetgeen tot op de dag van vandaag het geval is.

#### Framenummers

Helaas is het nog niet mogelijk gebleken om de systematiek van de door JOCO toegepaste framenummering terug te vinden. Ook is het niet duidelijk of er verschillende reeksen waren voor enerzijds sport- en racefietsen en anderzijds gewone huis-, tuin- en keukenfietsen. De nummering lijkt chronologisch, maar er zitten grote sprongen in. Race- en sportframes uit het eind van de jaren '40 tot begin jaren '50 hebben 5 cijferige nummers tussen globaal 35- en 55.000. Frames uit de jaren '60 en '70 lopen globaal van



JOCO Ronde van  
Nederland uit de prijscou-  
rant van ca. 1960

60- tot bijna 100.000.

Een complicerende factor bij de hedendaagse identificatie van een JOCO-fiets is het feit dat eigenaren vroeger hun JOCO bij de fabriek konden laten renoveren. Je kreeg dan je fiets terug met nieuwe lak, nieuwe decoratie en een moderne afbouw, maar met behoud van het

Envelop Joco fabriek met  
afbeelding van Poulidor uit  
1972, verzameling auteur





JOCO raceframe, gestraald,  
gespoten en gedecoreerd  
(verzameling auteur)



JOCO folder voor de  
Utrechtse jaarbeurs uit ca.  
1950 met daarop een land-  
kaart met afstanden



oorspronkelijke vroege framenummer. Kortom: het uiterlijk van de fiets past dan niet bij het vroegere framenummer. De framenummers werden aan de onderzijde van de bracketpot ingeslagen en wel aan de voorzijde daarvan, dus vlak bij de plaats waar de schuine onderbuis in de lug gaat.

**Huidig aanbod**

JOCO-race- en sportfietsen uit de naoorlogse tijd zijn niet makkelijk te vinden, maar ze worden toch af en toe nog wel op Marktplaats aangeboden. Voor exemplaren in fraaie, originele staat worden echter hoge prijzen gevraagd. Vooroorlogse JOCO's zijn vrijwel onvindbaar. Voor zover ze nog bestaan zullen ze ongetwijfeld worden gekoesterd door hun eigenaren. JOCO's uit de jaren'80 zijn niet bekend. Soms is het mogelijk om een los JOCO-frame in matige staat op de kop te tikken; ze zijn dan bijvoorbeeld meestal krom, roestig en/of overgespoten.

**Restauratie**

Richten, stralen en spuiten van een oud JOCO-frame is meestal nog goed te doen, maar de juiste transfers vinden is vrijwel onmogelijk. Die zijn overigens in principe wel te reproduceren, maar dat is een kostbare zaak. Hetzelfde geldt voor het biezen. JOCO's hebben van huis uit een fraai, maar gecompliceerd bieswerk, hetgeen erg duur is om door een vakman te laten doen en vaak (te) lastig om het zelf te doen. Bovendien is het vaak heel lastig om de oorspronkelijke onderdelen terug te vinden, zoals bijvoorbeeld een verchroomd stalen crankstel of een kabelloze voorderaillleur (met 'pookje') zoals de Simplex Competition. In de brochures van JOCO is echter wel een exacte omschrijving te vinden met welke materialen/onderdelen de diverse typen fietsen konden worden afgebouwd. Overigens verschilt de afbouw van JOCO race-

en sportfietsen niet wezenlijk met die van andere Nederlandse racefietsen uit die tijd, zodat de brochures van bijvoorbeeld Magneet of Locomotief ook als indicatie kunnen dienen. Op de jaarlijkse racefietsbeurs 'Stalen Ros' in Neerkant kun je meestal wel enkele fraaie JOCO's aantreffen, die als inspiratiebron kunnen dienen.

**Erfgoed**

JOCO race- en sportfietsen kunnen zonder meer als Nederlands Erfgoed worden beschouwd. De combinatie van ambachtelijk vakmanschap met de liefde voor de sport hebben tot een serie unieke kwaliteitsfietsen geleid, die hun tijd ver vooruit waren en die een grote rol hebben gespeeld bij de ontwikkeling van de wielersport in Nederland.

**Slot**

Ondanks het aflopen van zijn zakelijke activiteiten, is Toon de Jonge altijd een fanatiek racefietser gebleven en inwoners van Het Gooi konden hem nog jarenlang meerdere malen per week op zijn favoriete rondje tegenkomen: vanuit Hilversum richting Baarn en dan na Paleis Soestdijk rechtsaf richting Bilthoven en weer terug naar Hilversum. Toon de Jonge overleed op 88-jarige leeftijd als gevolg van een val tijdens een wielervedstrijd in Tiel op 14 oktober 1990. Toeval bestaat niet.



JOCO Ronde van  
Nederland uit de jaren  
'50, voorbeeld van een  
originele door de fabriek in  
de jaren '60 gerenoveerde  
fiets. Eigendom auteur.



Emaille reclamebord van  
JOCO (verzameling Fred  
Vos)