



## Opknappen van een oude motorfiets

*In de Classic Motorcycle van juli 1988 staat een lezenswaardig artikel over het opknappen van oude motorfietsen. Kritisch ook. Het zal niet iedere lezer blij maken. In Oldtimer-Praxis van mei 1996 wordt tot in detail een methode uit de doeken gedaan hoe je met waardering voor de oude lak toch een spatbord op kunt knappen.*

*Eerst zal ik u invoeren in de ideeënwereld van de Classic Motorcycle, dan de gedetailleerde uitleg van het Duitse blad. Tenslotte wil ik u mijn eigen ervaringen niet onthouden.*

*Dit artikel is eerder verschenen in Peu de Tout 40; maart 2002.*

De titel begint met het woord opknappen, in de praktijk verstaan motorhobbyisten daar, per persoon, wat anders onder.

De schrijver van de column in de Classic Motorcycle opent met een betoog over de werkwijze van musea in Groot-Brittannië, een wijze die niet veel af zal wijken van het gemiddelde Nederlandse museum. Voor veel geld wordt het cultureel erfgoed opgekocht, veel verdwijnt in de kelders van de musea, bij exposities wordt her en der wat tentoongesteld, niet zelden de woede opwekkend van de liefhebber die vindt dat de bijzondere kunstschaten altijd tentoongesteld zouden moeten zijn. De van uw geld aangeschafte bijzonderheden worden ook niet zelden van de hand gedaan tegen veel geld, of erger nog, per containerlading naar de andere kant van de Atlantische Oceaan gebracht. En wat gebeurt er als een museum een motorfiets wil exposeren? Je belt gewoon een motorfietsliefhebber en in de catalogus kun je waarschijnlijk vermelden dat de motor op eigen kracht de expositieruimte is binnen gereden, of dat in ieder geval had kunnen doen. Iets bijzonders?

Conservators van de musea vinden dit een griezelig idee, wij niet. Dit zijn we toch gewend? “De rijdende museumfunctie” zoals de Veteraan Motoren Club (VMC) dit noemt. Toch hebben de curators hier een punt volgens The Classic Motorcycle. Musea hebben de plicht om het waardevolle verleden en het waardevolle heden te bewaken. De kunst en het vakmanschap van objecten moet zijn “as made” (zoals destijds gemaakt). Het is duidelijk dat authenticiteit het belangrijkste is bij het conserveren. Conserveren heeft hier duidelijk de betekenis van goed houden, niet verder laten vergaan. Wij zijn allemaal conservators, of niet? Wat hebben we aan de idee van de onverbeterlijke musea-conservators?

Ik lees en vertaal verder.

Ons probleem wordt veroorzaakt door, alweer complementair, twee zaken. Een daarvan is de huidige obsessie van de “concour standards” de andere is de snelle toename van de restauratie-services en het gemak waarmee een machine kan worden gerestaureerd, in vergelijking met een conservering. We schrijven juli 1988, is er wat nieuws onder de zon? Let trouwens op dat laatste woord van de voorlaatste zin. In een museum zijn er geen restaurateurs, nee slechts conservators. Wat deze getalenteerde mensen doen is conserveren wat er is, precies zoals het is, ze geven het object geen finish (afwerking) naar het huidige idee van perfectie. Wat wij doen in de klassieke motorfiets-restauratie is meer restauratie, herbouw, re-finishing en herinterpretatie dan conservering. Tot de tweede wereldoorlog is er heel wat gerepareerd. Na de oorlog werd het verder geknutseld.

Wat is er gebeurd met de motoren uit het begin van de vorige eeuw? Alles is uitgewist, dat is niet te sterk uitgedrukt. Na de tweede wereldoorlog zijn we begonnen met restaureren. Alle originaliteit is effectief verwijderd en vervangen door een modern konterfeitsel (namaak) qua uitstraling naar verkeerde standaards. We hebben de tekens van gebruik, de originele Japanse lak, de moffellak, de autolak en vernis verwijderd. Het geheel kon daarna worden gelakt in twee

componenten epoxy, prachtige glans, compleet niet-authentiek. We hebben het saaie nikkel of koper-nikkel-chroomlaagje verwijderd en vervangen door glanzend nikkel of glans nikkel-chroom. We hebben de zandgegoten carterdelen gepolijst, geen producent die dit wilde of dit zich kon veroorloven, afgebouwd met glanzend roestvrij stalen bouten. Als we machines restaureren op deze destructieve manier, zeggen we dan eigenlijk niet tegen onze dode en nog levende voorouders dat hun standaards niet goed genoeg waren? Niet glanzend genoeg? Het logische vervolg is wat de Amerikanen “100 point exhibition vehicles” noemen. Deze voertuigen rijden meestal niet want dat zou de finishing touch teniet doen.

## **Restauratie**

Voor een totaal wrak is er geen andere weg te gaan dan complete restauratie.

Voor een motorfiets met voldoende originele details is de volgende behandeling aan te raden.

Maak de onderdelen eerst goed schoon met een veilig oplosmiddel, zie hiervoor ook de tips in peu 39 op bladzijde 15 en 27. De gelakte delen kunnen zorgvuldig behandeld worden met een staalborstel, eventueel op een machine. Schuur de roest goed af. Er zullen hier en daar glanzende kale plekken te voorschijn komen. Behandel de plekken met een kwast met grondverf.

Vervolgend laat je dit enige tijd drogen. Probeer aandacht te besteden aan de overgangen van oude naar nieuwe verf. Als het goed droog is, wat bijschuren en niet te zuinig nieuwe lagen lak van de passende kleur met een kwast erop zetten. Meerdere lagen zijn soms noodzakelijk. Als de laag op de gerestaureerde gedeelten dik genoeg is, enige maanden wegleggen en daarna poetsen totdat de glans op de oude en nieuwe lak goed is. Het resultaat is een tamelijk gevlekt onderdeel. Je ziet precies de oude en nieuw lakgedeelten.

Het is al met al best een moeilijke klus maar het is waardevol omdat de oude details voor een groot deel behouden zijn. Je zult er geen concours mee winnen. Voordeel is weer wel dat het geen dure methode is. Je kiest zo voor een moeilijke manier, trouwens net zo als de conservators, die kijken ook niet op een uurtje meer of minder.

## **Waardering voor het oude**

Zonde dat het schijnsel van de nieuwe lak zich over onbarmhartig over jaren legt. De veteraan, die een bewogen leven gehad heeft, wordt een fraai glanzend pronkstuk. Zonde om de littekens der tijd zo weg te werken. Oldtimer-Praxis vertelt ook hoe het anders kan.

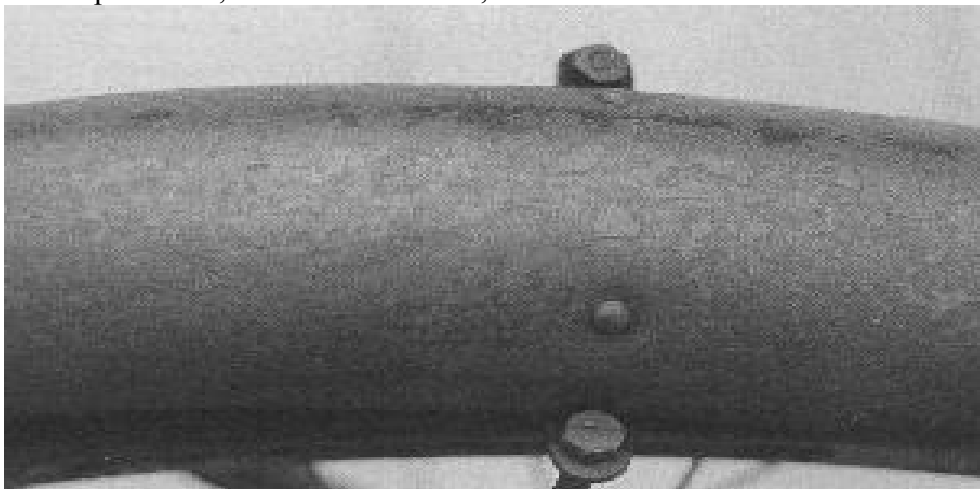
Het artikel begint met een beschrijving van een ontmoeting van een liefhebber van oude motoren, in oude motorstijl gekleed in het National Motorcycle Museum in Birmingham Engeland. Hij fotografeert daar een Norton type 18 uit de twintiger jaren. De man is zichtbaar ontevreden, hij fotografeert die dag meerdere modellen. Aan het einde van de dag wil de artikelschrijver de man zijn motor wel eens zien. Daar zag hij zijn opvatting van een gerestaureerde oude motorfiets. Geen hoogglanzende moderne lak, trouwens nergens glanslak, er was trouwens ook zo min mogelijk verchromd. Aan een 70 jaar oude motorfiets moet je de leeftijd aan kunnen zien. Het voertuig heeft recht op krassen en deuken.

De motoren hebben in het museum hun karakter en persoonlijkheid ingeleverd. Er is in Duitsland de laatste jaren ook een ontwikkeling op gang gekomen om over te gaan op conservering in plaats van totaalrestauratie. Daarom wordt er hieronder uitgebreid ingegaan op de laktechniek.

Tot heden was ik een groot voorstander van totaalrestauratie. Dat zou eraan kunnen liggen dat ik geen veteraan tegengekomen ben dat een goede basis bezat dat een conservering acceptabel zou zijn geweest.

Nodig: in de handel in gebruik zijnde sproei\_olie, wasbenzine, verdunner, staal\_ en messingborstels, penseel, eventueel uitdeukgereedschap (en voor dat doel ook een plaat hardschuim), werkhandschoenen, lak van de gewenste kleur.

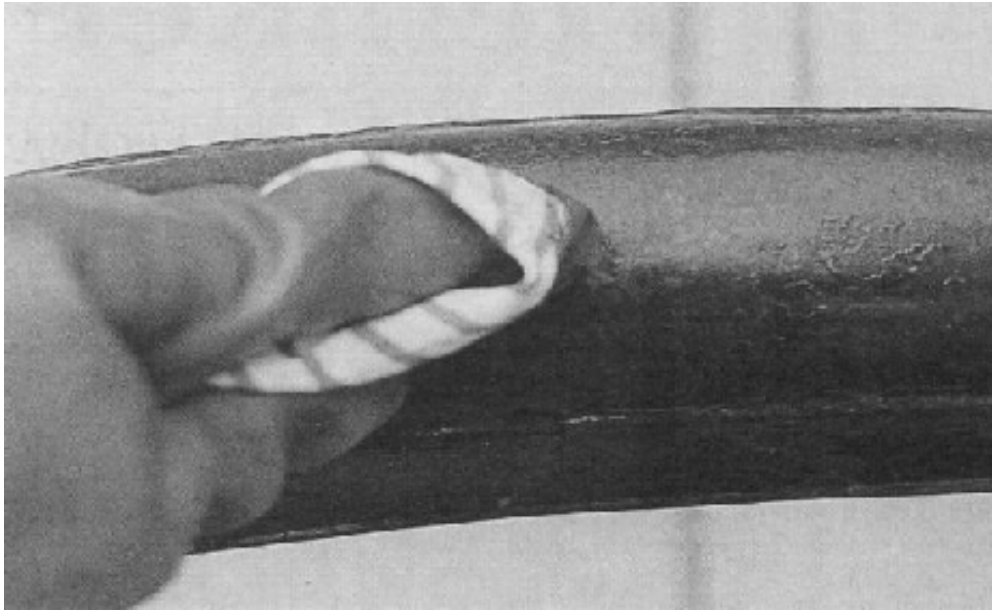
Werkwijze: de onderdelen worden gedemonteerd en nat gemaakt met de sproei\_olie, Dit wordt in de loop van de week meerdere malen herhaald. Het doel van deze voorbereiding is dat de roest, de oude vuiligheid, verhard vet enz. losgeweekt worden. Tevens dringt de olie dan door in de haarscheurtjes van de stokoude lak. Dat voorkomt het verder roesten en de lak weer wat soepeler wordt. De man van de Norton sprak over "Soak the laquer", wat betekent dat de lak doordrenkt moet worden met olie. Bij uitdeukwerkzaamheden springt de lak er nu ook niet meer zo makkelijk af. In het artikel wordt het conserveren van de twee spatborden besproken. Eerst worden de binnenkanten van de spatborden gereinigd met een staalborstel. Na de inweekprocedure, ruim een week later, wordt het



***Zo moet het spatbord zijn na de reiniging. Duidelijk zijn nog de resten van de oude lak te zien.***

uitdeuken met behulp van de uitdeukset en de hardschuimen plaat ter hand genomen. Dan wordt een met door wasbenzine doordrenkte doek de olie, de vet\_ en vuilresten afgeveegd. Nu kunnen de roestige plekken geschuurd worden met een kleine messing borstel en wat olie. De borstel beweeg je roterend over het oppervlak van de roestplek, vergelijk met maar met tanden poetsen. Al na korte tijd ontstaat er een bruine brei van roest en olie. Deze moet met een doek verwijderd worden. De oude delen met lak moeten daarbij zo min mogelijk aangeraakt worden om ervoor te zorgen dat de lak niet beschadigd wordt of er helemaal afspringt. Deze procedure is lastig, moeizaam en tijdrovend maar . . . het werkt. Grotere roestplekken kunnen ook met een mes afgeschrapt worden. Maar op de overgang van roest naar lak altijd de messingborstel gebruiken op de hierboven beschreven wijze.

Dan de kleur van de verf: hoewel door de reinigingsprocedure de kleur te voorschijn komt, kunt u waarschijnlijk beter de juiste kleur van de lak vinden op beschutte plaatsen, misschien onder de bevestigingspunten van de spatbordbeugels, onder het zadel of onder het achterlicht. Onder de tank is ook altijd een kansrijke plaats om sporen van onverkleurde lak terug te vinden. De velg van het achterwiel biedt ook nog



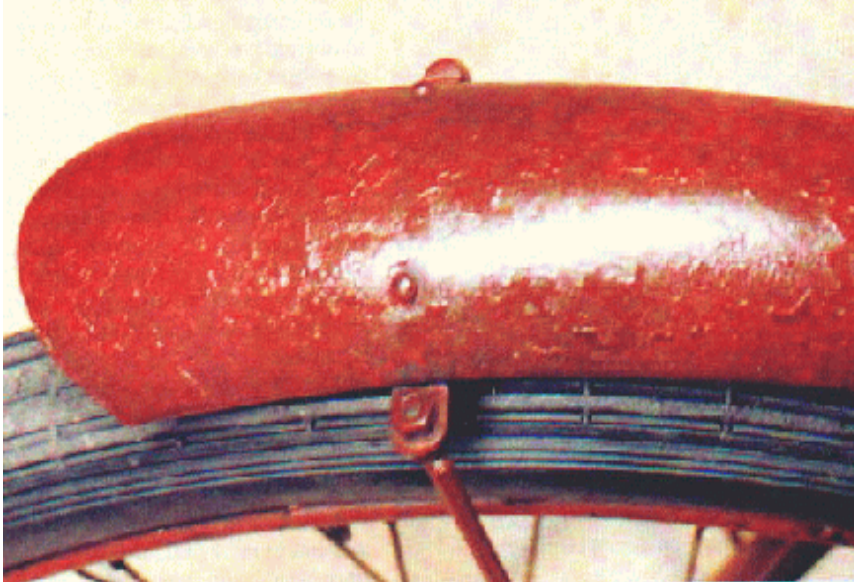
***Dit gaat makkelijk: ingedikte lak, een oud katoenen hemd en dan cirkelvormig inmasseren van de lak***

kans, zeker als er vet of olie van de ketting(en) is afgesprongen en zo het wiel onbedoeld tegen weersinvloeden heeft beschermd. De lak mag niet te dun zijn. Om het zo dik als bijenhoning te krijgen wordt door de schrijver van Oldtimer\_Praxis aangeraden om een deel van de verf in een open bak enkele dagen in de laten dampen. Op deze manier wordt de lak steeds dikker tot de gewenste dikte. Uiteraard is niet precies aan te geven hoe lang dit moet zijn. Verdamping hangt van diverse factoren af, waaronder temperatuur en ventilatie.

Trouwens, veiligheid is iets wat in het artikel niet zo duidelijk naar voren komt. Een werknemer in een laboratorium zou aan nogal wat procedures moeten voldoen om deze klus aan te kunnen vatten. Moraal van deze zin: buiten aan het werk, geen of zo min mogelijk contact met de chemicaliën, dus geen contact met de huid (huid is poreus en sporen oplosmiddel komen "zeker en vast" in het bloed terecht, bij inademing is dat al helemaal duidelijk. Vuur en vonkvorming vermijden. Het gaat meestal goed, dus komt het nogal vreemd over om te redeneren dat het altijd goed gaat. . . .

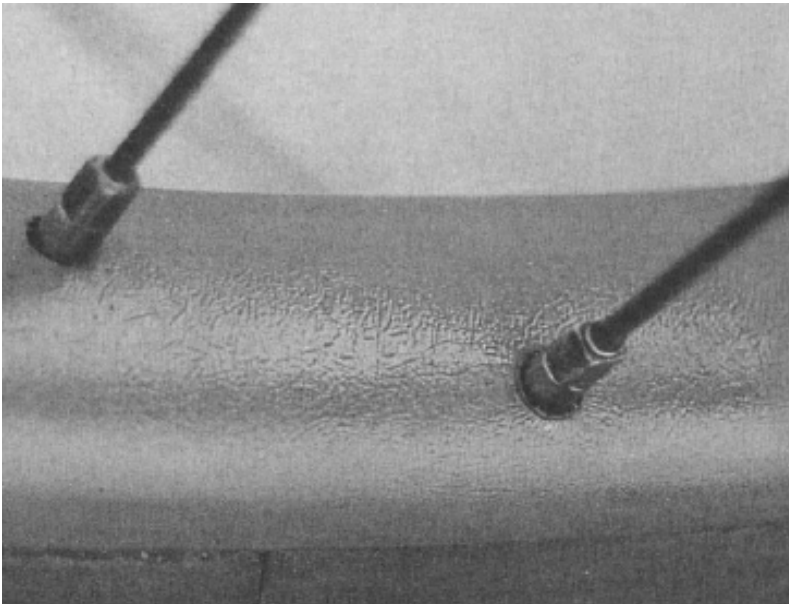
Met de veiligheidsaantekening in gedachten gaat u nu het spatbord voor de tweede keer schoon maken met wasbenzine, weer met een kletsnatte doek. Dan, als de lak op de gewenste dikte is gekomen, nog een keer reinigen, dit keer met de verdunner van de lak. Gebruik hierbij een pluisvrije doek.

Neem dan een nieuwe doek, het beste is een afgedankt overhemd (knopen eraf halen), doop die voorzichtig in de verf en wrijf deze met cirkelvormige bewegingen met lichte druk op het oppervlak. Eerlijk is eerlijk, laat de schrijver ons weten, ik vroeg me de eerste keer af of de hele voorbereiding wel de moeite waard was. De klassieke procedure, demonteren, uitdeuken, zandstralen, vullen, grondlaag aanbrengen en aflakken duurt niet langer en je hebt dan gegarandeerd een onderdeel in showroomconditie. Maar de resultaten overtuigden me uiteindelijk toch.



***Zo moet het worden: de historische resten van de eerste verflaag bewaren, de sporen van het verleden worden niet uitgewist. Vind u dit mooier dan “nieuw”?***

behandeling zoals in de vorige alinea is beschreven. Deze methode is zeker ongeschikt als de motor dag in dag uit zomer en winter gereden gaat worden. Deze methode is het beste geschikt voor de zeldzame motoren waarvoor een volle restauratie niet noodzakelijk is, oftewel een motor waarbij volledig nieuwe lak meer wegneemt dan het terug geeft. De conservering is een methode die je kunt doen zonder bijzondere materialen en het kost ook niet veel (geld).



***Een intensieve schoonmaak, niet gezandstraald. Het patine is behouden en past bij de andere onderdelen van de motor.***

Als ik na twee dagen de opgedroogde onderdelen weer in de hand heb, ze kritisch in het zonlicht bekijk, overspoelt mij een gevoel van uiterste tevredenheid. Onder de gelijkmatige bovenste rode

kleurlaag, met zijn zachte zijdezachte glans, zijn duidelijk de contouren van de oude originele lak terug te vinden.

Geen deuken. Lasnaden, krassen en eerbiedwaardige sporen blijven behouden. En opeens wordt het mij duidelijk wat Clive twee jaar ervoor met “karakter” en het “behouden van de persoonlijkheid waard” van een veteraan bedoelde.

Tot zover het relaas van Jürgen Nöll.

## **Mijn ervaringen**

Een kleine Terrot, samen met Hans van der Grefth aangeschaft, was te goed om helemaal te stralen en te spuiten. We hebben nota bene nog een logo van het gereedschapskistje ter beschikking gesteld aan Jos Pelders om te kopiëren om het ontbrekende item in zijn collectie op te kunnen nemen.

Je kunt niet half restaureren. Dat is geen gezicht. Ik heb zelf inmiddels ontdekt dat er diverse methoden zijn om onderdelen bij te werken. Het ontroesten kan op meerdere manieren plaats vinden. Alle technische trucs zijn wat mij betreft toegestaan, als het de snelheid ten goede komt en het de authentieke delen van het object volledig met rust laat. Ik heb voor wat grotere delen toch fijn straalgrit gebruikt bij lage druk, maximaal 6 bar, de randen met de borstel of soms met schuurpapier geschuurd. De grote delen afgedekt, zodat daar geen beschadiging plaats kan vinden.

Met het aanbrengen van de lak is ook geëxperimenteerd. Met een zeer kleine spuitstraal en een doekje kun je bij lage druk hele kleine gedeelten van een mooi laagje grondlak of eindlak voorzien. Als u denkt dat spuitlak altijd stuift, moet u eens een fijn spuitje uitproberen, nozzle (spuitkop) van 0,5 mm, met 1,5 à 2,0 bar. De lak moet melkdun zijn. Een spuitbus werkt niet, ik zou in ieder geval niet weten hoe.

Op deze manier werken is leuk maar het kost vreselijk veel tijd en is weer niet geschikt voor grote conserveringen. De methode die Jürgen Nöll gebruikte, spreekt me enorm aan. Vooral door de dikke verf krijg je minder hoogteverschillen. Bovendien is de conserverende olie in de haarscheurtjes perfect. De methoden van mij en Jürgen zijn niet te vergelijken.

Wat wel te vergelijken valt is de benodigde tijd. Ik heb al vele avonden in huis gezeten met een onderdeel op de kamertafel. Je gebruikt zo weinig lak dat de huisgenoten er nauwelijks last van hebben. Op een zomerse dag buiten is natuurlijk ook niet verkeerd.

Ik ga de methode uit Oldtimer-Praxis zelf proberen en ik zal er verslag van doen. Ik daag anderen uit om ook eens de proef op de som te nemen (al is het maar op een oefenonderdeel). Laten we de tips en kennis met elkaar delen zodat we over enkele jaren een richtlijn kunnen schrijven over conservering. Doet u mee?

Als er aardige resultaten zijn, dan is het een goed idee om die mee te nemen naar de Sleuteldag in 2003.

## **Verkeerde beslissing?**

Dit artikel zal velen van u ongerust maken. Doe ik het dan helemaal verkeerd? Dat gevoel heb ik zelf in ieder geval wel gekregen, en dat terwijl ik al zo leuk aan het knutselen was.

Verder moet u echt bedenken dat veel motoren, waarschijnlijk de meeste, niet in aanmerking komen voor conservering. Er is onvoldoende uiterlijke kwaliteit aanwezig. Als u ziet dat uw aanwinst nog originele belijning en originele logo's heeft, de kleur nog goed herkenbaar is en meer dan 50% van de lak aanwezig is, dan moet bij u na dit artikel de alarmbel gaan rinkelen. In

ieder geval is restaureren het weggooien van alle authenticiteit. Misschien moet u aan de conservering. Een hele teleurstelling? U bepaalt uiteindelijk alleen zelf waar u gelukkig mee bent. Neem in ieder geval de tijd. Probeer open te staan voor afwegingen en laat anderen er eens over meedenken. U beslist toch zelf! En smaken verschillen. Dit artikel zal de discussie -restaureren of conserveren- flink stimuleren. En dat moet ook, want het is zonde als door onkunde verkeerde beslissingen worden genomen.

Wat is een verkeerde beslissing? Een verkeerde beslissing is, mild geformuleerd, een beslissing die uit onwetendheid is genomen. Van mij krijgt u geen advies. <>