

Frame (her)lakken

Wil je een motorfiets grondig restaureren dan dien je werkelijk op alle vlakken tot op het bot te gaan. Bij een motor betekent dit dat je in veel gevallen oude laklagen dient te verwijderen om een grondig nazicht mogelijk te maken. Oude laklagen verbergen namelijk niet zelden gebreken die de veiligheid in belangrijke mate kunnen compromitteren. Bovendien lukt het zo goed als nooit om een puntgaaf resultaat te bereiken indien men de lak van een frame oplat in plaats van volledig te vernieuwen.

Zandstralen is een goede techniek om oude laklagen van metalen onderdelen te verwijderen. Eenmaal schoon en nagezien dienen die onderdelen natuurlijk terug een beschermende laag te krijgen. Gaat het om bijvoorbeeld een frame dan dient die afwerkinglaag van een zeer degelijke kwaliteit te zijn. Door steenslag, de heersende torsiekrachten en ook bij de montage van andere onderdelen krijgt die afwerkinglaag het namelijk zwaar te verduren.

Algemeen wordt aangenomen dat poederlakken in dit geval een zeer goede oplossing biedt. En dat is ook zo, maar een valabel alternatief voor deze toch niet echt zo goedkope techniek is eveneens bruikbaar. Restom, de specialist in restauratiematerialen, heeft namelijk een speciale epoxy verf ontwikkeld die je als amateur-restaurateur zelf kunt aanbrengen. Het gaat om een tweecomponentenlak die geschikt is om op stalen voorwerpen - al dan niet gegalvaniseerd - toegepast te worden. Ook op gietijzeren elementen en lichtmetalen oppervlakken kan de verf worden aangebracht op voorwaarde dat die nooit warmer kunnen worden dan maximaal tweehonderd graden Celsius.

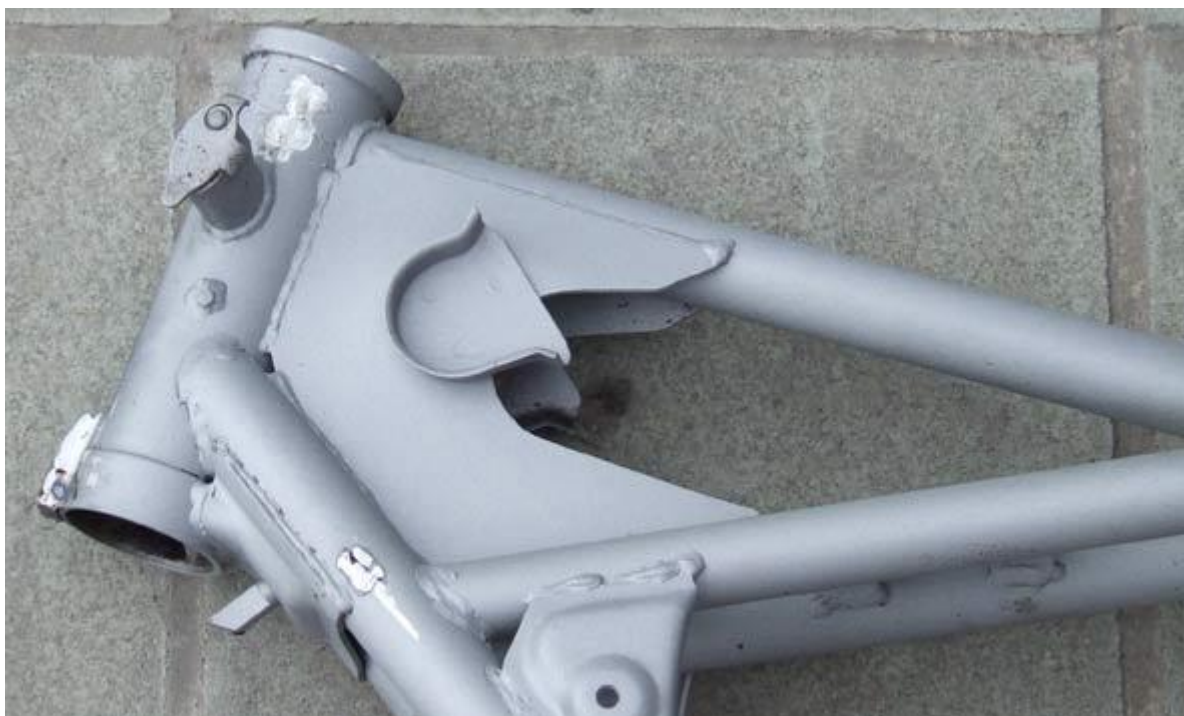


De lak kan zowel met het spuitpistool als met de kwast opgebracht worden. Een primer gebruiken is niet nodig want de lak hecht zeer goed op droge, nette ondergronden. Die mogen maar hoeven zelfs niet gezandstraald te zijn; chemisch - door middel van afbijtmiddelen - kan oude lak ook verwijderd worden en door schuren kan men ook een degelijk voorbereide ondergrond bekomen. Omdat het om een tweecomponenten verf gaat - de naam zegt het al - dient men twee bestanddelen samen te voegen vooraleer de gebruiksklare verf ontstaat. De lak wordt dan ook geleverd met de benodigde speciale verharder als één kit. De mengverhouding is vier op één, je neemt dus vier delen verf voor één deel verharder. Maak steeds slechts zoveel verf klaar als je denkt nodig te hebben; hou daarbij ook rekening met "de open tijd" van de verf. Bij een omgevingstemperatuur van twintig graden Celsius heb je plusminus vier uur de tijd om de verf te

verwerken.

Bij een omgevingstemperatuur van vijf graden is de lak stofdroog na drie uren. Werk je in een omgeving die vijftientig graden warm is dan is na amper één uur dat stadium reeds bereikt. Geheel uitgehard is de laklaag na één week indien je ze bij vijftientig graden laat betijen. Moet het sneller gaan dan kan dat door de temperatuur op te drijven tot vijftig à zestig graden. In dat geval is de uitharding compleet na amper één dag. Eenmaal de lak compleet uitgehard is die bestand tegen brandstoffen, motorolie, remolie en koelvloeistof. En dat is beslist geen overbodige luxe. Het zou de eerste motor niet zijn die na zijn restauratie terug uit elkaar moet omdat er een verf is gebruikt die niet bestand blijkt tegen die middelen...

Zelf uitproberen; 't is de enige manier om erachter te komen of een product of een techniek al dan niet aan te raden is. We lieten dus een frame en een middenbok van een klassieker zandstralen. Daarna keken we beide onderdelen na, verhielpen enkele kleine anomalieën en gingen op een zomerse morgen in alle vroegte - wegens de voorspelde warmte - aan het werk om het aanbrengen van de lak uit te proberen. We kozen er bewust voor de lak met een borstel aan te brengen omdat de meeste zelfbouwers ook niet meteen over een spuitinstallatie en een degelijke lakcabine kunnen beschikken.



Wie goed oplet, valt soms dingen op die bij nader inzien heel handig zijn. In de handleiding van de lak staat bijvoorbeeld de mengverhouding aangegeven in gewichten in plaats van volumes. Een goede verstaander heeft in zo'n geval maar één woord nodig; de keukenweegschaal kwam eraan te pas om 100 gram goed opgeroerde verf af te wegen en er 25 gram verharder aan toe te voegen. Een gemakkelijker manier om heel strikt een mengverhouding te kunnen naleven zal je niet snel vinden; 't maakt meteen duidelijk dat men bij Restom - ook vanuit de praktijk - maar al te goed weet waarmee men bezig is.

Goed mengen in een glazen bokaal met een propere mengstaaf; zo krijg je in een wip de mix van de twee componenten bruiksklaar. Er ontstaat een vlot aan te brengen verf die net de goede dikte heeft om met de borstel aan te brengen. Ons proefkonijn, een frame van een Yamaha RD350 uit 1973, stond te trappelen om een nieuw lakkleedje te mogen ontvangen en wij hadden er zin in dus duurde het echt niet lang vooraleer de metamorfose een feit was.

Daarbij kwam naar boven dat de verf zich niet alleen gemakkelijk liet aanbrengen maar ook nauwelijks aanleg vertoonde om te gaan aflopen én bovendien slechts een geringe geur verspreidde. Die laatste was zo goed te harden dat de verf ook in minder grote en verluchte ruimtes kan aangebracht worden. Scheelt een slok op een borrel voor een niet meteen groot behuisde doe-het-zelver...



Wie schetst er onze verbazing toen bovendien bleek dat we met in totaal 125 gram product in staat waren om zowel het frame als de middenbok netjes geheel en al in de verf te zetten en nog genoeg product over hadden om ook de achterbrug van een nieuwe afwerklaag te voorzien. Wie zich de kit - die in totaal (verf en harder samen) 1.000 gram product bevat - aanschafft, heeft dus beslist ruim voldoende lak in huis om minstens het chassis en de bijbehorende rotzooi van twee motorfietsen in een nieuwe verflaag te zetten. En dat - als het moet en mag natuurlijk - gewoon aan de keukentafel, in alle rust, op het moment dat het je zelf zint... Geef toe; voor de prijs die deze kit kost, namelijk 47,50 euro, kan je heel wat minder goede investeringen doen!