Bjarne Højsgaard Christiansen

Restaurering – noe for deg ?

Man behøver slett ikke være mekaniker av yrke eller en mangeårig «mekker» for å gi seg i kast med et restaureringsprosjekt. Men vi må legge til grunn at du har lyst og anledning og at du i tillegg har en porsjon alminnelig praktisk sans og et greit håndlag med verktøy.

Men før du starter med ditt prosjekt er det lurt å tenke nøye saken…

Skal-skal ikke ?

Er du helt sikker på at den skal totalrestaureres?, eller bør den «bare» settes tilbake i skikkelig god teknisk, original stand. Dette henger så klart sammen med hvilken sykkel det er snakk om. Dette blir derfor en vurdering i det enkelte konkrete tilfellet. Men mange ganger kan det være vel så riktig å beholde den slitte lakken og gjøre minst mulig med selve utseendet. Aluminium og krom lar seg jo ganske greit polere opp til fordums glans, mens tidens tann samtidig sitter godt festet i diverse små riper og bulker. Dette har med smak og behag, hjerte og magefølelse å gjøre.

Av og til ser man over-restaurerte sykler som er mer «perfekte» enn de var den dagen de rullet ut fra fabrikken. Naturligvis er det flott og imponerende å se på, men etter hvert som du har sett flere titalls eller kanskje hundretalls av dem, da blir det etter hvert mer spennende med en skikkelig sliter som er i utmerket teknisk stand og som går like stille og fint som den skulle være ny. Gleden av å kjøre på en slik kan garantert være like stor som å sitte på et utstillingssmykke.

Men kanskje har du et slitent eksemplar som ikke lenger består av de originale delene. Den er i stedet kanskje samlet sammen med litt fra hvert prestegjeld. Da er valget ikke fullt så vanskelig.

Hva du faktisk har foran deg blir heller kanskje ikke helt klart før du har kommet et stykke på vei i demonteringa. Kanskje ikke før du begynner å demontere motoren. Da kan det komme for en dag at det ikke er helt det du trodde det var da du startet. Vær derfor forberedt på å kunne endre strategi underveis. Kanskje det du trodde var en tvers igjennom original sykkel slett ikke er det, og like godt kan både sandblåses og lakkes opp igjen helt på nytt.

Andre vil kanskje gå linja helt ut den andre veien og ta fram vinkelsliperen og begynne på en total ombygging, for eksempel til et cafe-racer-prosjekt. Men sannsynligvis er det også en godt veloverveid beslutning som tar hensyn til hvilken sykkel man faktisk begynner å skjære i. Neppe en god ide å starte med en sandcast-modell hvis den likevel skal forvandles totalt. Det å kaste seg ut i et ombyggingsprosjekt byr på overraskelser og er både kreativt og morsomt. Husk bare på at de kostnadene du legger inn i dette, kan vise seg å være vanskelige å hente inn igjen ved et evt. salg. Din personlige smak for en ombygging er sjeldent det samme som andres, - med mindre du har en utsøkt sans for hvordan ting kan være.

Andre ville uansett ikke funnet på å gjøre noe slik, og ville stå i fare for å pådra seg hjerteinfarkt hvis man ble tvunget til å se på. Igjen, dette handler om smak og behag. Men det fine er at det er plass til alle disse variantene i klubben vår. Sjøl ser jeg gjerne at det kommer flere ombygde klassikere, spesielt caferacere. Det vil, tror jeg, også bidra til å rekruttere enda flere yngre medlemmer til klubben. På den måten vil både klubben, men ikke minst interessen for gammel Honda leve videre.

Et lite tips om motoren også: Husk på at det er smart å tenke *de enkle tingene* først i stedet for å fortape seg helt i de verste bekymringer for hva som kan være galt. Selv om det kan høres ille ut er det ikke nødvendigvis påkrevd med å dele motoren i småbiter. Det kommer selvfølgelig an på hvor langt den har gått og hvor slitt den er. En kompresjonstest kan være lurt. En motor kan høres raklete ut, men med god justering av ventiler, tenning, reg.kjede-strammer, justering/synkronisering evt, overhaling og av forgasserne – ja så kan mye være gjort ! Sett så inn nye plugger, skift olje og luftfilter og sørg for nyinnkjøpt bensin. Hvordan går motoren nå? Kanskje ikke nødvendig å dele likevel?

Pengegaloppen

Har du som mål å bygge opp en tilnærmet strøken klassiker så er det sjelden noen god økonomisk disposisjon å velge et billig «vrak» som utgangspunkt. Jo billigere du får kjøpt prosjektet, desto mer er det sannsynligvis å gjøre. Selv om du setter din egen arbeidsinnsats til null vil du oppleve at du knapt nok får igjen de faktiske utleggene dine hvis du skulle velge å selge sykkelen etter at den er ferdig. Dette illustrerer at det sjelden er noe å spare på å restaurere opp en sykkel sammenliknet med å kjøpe en som er ferdig oppusset. Men her kommer naturligvis kunnskapen du har ervervet deg underveis inn. I tillegg til at det har gitt deg viktig kunnskap om tilstanden på akkurat din sykkel så vil du også enklere kunne stille diagnoser når noe senere ikke virker som det skal. Og du har kunnskapen til å gjøre reparasjonen sjøl. Det er mange penger spart målt opp mot å sette den på verksted.

Men uansett: å restaurere er altså ingen billig affære. Når du står ved starten og vurderer hva du skal gjøre med akkurat din sykkel, så vil du jo naturligvis gjøre noen viktige kalkulasjoner først og avgjøre hvor mange penger du syns du kan bruke på dette. Det setter jo standarden for hva og hvordan.

De gode hjelperne

Hvis du ikke er mer enn et lite universalgeni så vil du raskt oppdage at du trenger hjelp fra folk som kan. Dette bør du også planlegge i god tid. De gode hjelperne er gjerne fritidsmekanikere akkurat som deg. De har gjerne både sine egne sykler .. i tillegg til noen ekstra de har lovet å hjelpe ut av knipa før sesongen starter. De dyktige har gjerne nok å gjøre. Derfor står de ikke klare til å kaste seg over akkurat ditt prosjekt idet du slår på tråden. Er du som meg så blir du i tillegg gjerne litt forsinket med din egen framdrift og kan risikere å havne lenger bak i køen igjen. Er du riktig uheldig mister du hele sesongen.

Ha derfor respekt for de som er villige til å hjelpe deg med sin ekspertise og arbeidstimer. Om du blir frustrert over din egen manglende framdrift får så være, men unngå å frustrere andre. Gjør derfor

avtaler i god tid, og hold skjemaet! Da vil du i tillegg kanskje bygge nye og trivelige vennskap som vil vare livet ut ☺

Et sted å være

Ikke alle, heller ikke jeg, har noen verkstedhall eller flisbelagt utstillingshall å jobbe i. Det har de færreste, men det er lov å drømme! De fleste av oss vil imidlertid prise oss lykkelig hvis vi har et sted som er frostfritt om vinteren. Men uansett når du skal jobbe så bør du ha en plass hvor du slipper å rydde vekk etter deg hver gang du har brukt et par-tre timer. I tillegg bør du så klart ha tilgang på strøm og nødvendig verktøy. Nok om disse selvfølgelighetene.

System

Har du alt, men mangler systematikk og orden, så ligger du tynt an. Da vil du garantert oppleve å måtte gjøre ting om på nytt både en og to ganger. Det er ikke til å unngå at det blir ineffektiv jobbing og ganske sikkert forsinkelser i prosjektet. Kanskje rekker du ikke avtalene du har gjort heller. Alt dette vil i stedet gi deg frustrasjoner og prosjektet blir slett ikke den positive opplevelsen den skal være.

En systematisk jobb starter i det du bestemmer deg for å starte opp prosjektet.

Dette kan være:

- Tidsplan med viktige frister du må forholde deg til
- Sørg for å ha verkstedbok og delekatalog tilgjengelig (her kan for eksempel splitt-skissene som ligger på hjemmesiden til cms.nl også være kjekke å bruke)
- Skaff deg et par stykker som du kan ringe til når du er i tvil. Kanskje har du dem like i nærheten. Dessuten: modellkontaktene i klubben er til for slikt ☺
- Noter på ei liste fortløpende etter hvert som du demonterer – hvilken tilstand er delene i ? (trenger de å repareres eller må de byttes ut med nye?)
- Rent og ryddig der du jobber.
- Rengjør delene før du lagrer. Det kan avdekke tilstanden i god tid.
- Bruk merkelapper/fargekoder der det er nødvendig
- Godt med esker/bokser som kan merkes når deler skal lagres
- Ha *ett* sted hvor delene lagres – ikke litt her og der….
- PC for lagring av mailer, bilder, notater, oversikter og info av ulik art
- Lag deg evt også en perm med diverse kopier og utskrifter, viktige opplysninger, notater, ++
- Digitalkamera for omfattende dokumentasjon underveis (lag en katalog med undermapper på pc-en slik at du enkelt kan finne tilbake til det du trenger)

Det siste punktet er kanskje det viktigste. Oversiktsbilder kan være fint, men i denne sammenhengen er det nok detaljene som blir viktig. Gode og skarpe nærbilder av kabelføringer, elektriske komponenter og koplinger, slanger, braketter og muttere …. Det er nesten ikke den «selvfølgelighet» du ikke vil bli glad for å finne igjen på et bilde når du står der etter 6 mndr og skal gjøre alt i omvendt rekkefølge …. Sørg for å ta mer enn nok bilder. De vil også bli morsomme å ha senere, men først og

fremst vil de være nyttige ved monteringen. Ta nærbildene fra litt ulike vinkler slik at du ikke mister noe av syne.

Vær likevel oppmerksom på at det slett ikke er sikkert at den monteringen som er på din sykkel er den rette. Noen kan jo ha vært både kreative og litt «kjappe» før du fikk hånd om sykkelen. Sjekk derfor opp mot verkstedboka og ikke minst delekatalogen når delene skal monteres igjen.

Framdrift

Forholdet til De gode hjelperne er alt nevnt.

Framdrift handler kanskje mest av alt om motivasjon og anledning. Dersom dette er på topp er det ikke noe som bør kunne hindre framdriften av prosjektet ditt. Framdrift skaper igjen ny motivasjon. Kommer du i den positive sirkelen så er det bare stas og glede.

Men du kjenner sikkert også til «dørstokk-mila». Det er som å kjøre i ulent terreng, - det gjelder å holde farten oppe. Stopper du kommer du f…. ikke derfra igjen. Å jobbe med et prosjekt er rene terapien når du først har kommet i flytsonen. Da er det viktig å holde den ved like. Sett deg et mål om hvor mange timer du skal jobbe med det pr uke. Hold deg til planen. Det er lettere sagt enn gjort. Det vet vi alle som lever i tidsklemma hver dag. Derfor er det viktig at det er enkelt å komme i gang. Du må sørge for at du ikke kan skaffe deg for mange unnskyldninger for at det ikke passer så godt «akkurat i kveld»…

Så er du klar!

Hvis du nå har det meste av dette avklart så er du godt rustet til et vellykket prosjekt som skal gi deg masse glede både underveis og etterpå!