



Hoewel het oorspronkelijk om een legermachine ging, koos Tom ervoor er een burgeruitvoering van te maken. Niet origineel? Ach, Harley-Davidson heeft het zelf ook gedaan en vele machines ondergingen het in de jaren vijftig en zestig hetzelfde lot.

**Tom Versteeg**

Versteeg (53, logistiek medewerker) uit Amersfoort heeft geen technische opleiding achter de rug. Hij heeft geen affiniteit met de Harley-cult, die rondom Harleys is ontstaan. Toch kan hij tot op het kleinste detail vertellen hoe een Liberator in elkaar zit. Vroeger, toen hij er alleen maar op reed, had hij er eigenlijk helemaal niets van. Wel wist hij dat zo'n Liberator de enige motor voor hem was die hij heeft namelijk vrijwel niets anders gereden.

Versteeg heeft in zijn kinderjaren ontsteld veel Harley's zien en horen rijden, want net na de oorlog was er niet zoveel anders dan achtergebleven Amerikaanse (en Engelse) oorlogsfietsen. Bovendien was zijn vader er ook eentje. De jaarlijkse toer naar de TT in Assen, achterop de Liberator, werd een terugkerend hoogtepunt in zijn leven. Op zijn veertiende jaar zag Tom een Liberator waarvan hij zeer onder de indruk was. Hij werd zijn aandacht steeds weer naar zijn zijklepper 750 getrokken en nog voor zijn rijbewijs had, kocht hij zijn eerste Liberator. Hij had er nog vele volgen, want die jaren in de vroege jaren zestig voor een Liberator te koop. Uiteraard moest er wel een prijs worden om de motor aan de gang te

# Oude liefde...



Versteeg heeft eens ingegrepen in de pech als gevolg van zuinigheid hem teveel werd (hij mocht opdraven als 'hulpdienst'). Die ging zelfs zover dat de banden werden als ze kaal waren; wist dit misschien bij een vrachtwagen niet bij een motorband. Hij kon twee buiten- en binnenbanden (weet u nog: één in het motor). Het was daarna inderdaad met de pech. Een scooter heeft het gehouden bij Versteeg. 'Dat was wel, daar was ik zeer snel op de, geef mij maar een WLC'. Tot

aan zijn trouwen bleef hij zijn zijkleppers trouw. Maar toen (dacht hij) was hij klaar met motorrijden.

### Opnieuw, maar nu écht

De kinderen gingen in 1992 de deur uit. Wat bleek: dat motorrijden was altijd blijven kriebelen en - wie herkent dit niet? - de keuze was ook al snel gemaakt... Het werd weer een Harley. Een enkele keer heeft Tom wel een moderne motor uitgeprobeerd; maar nee, dat was aan hem niet besteed. Er werden een paar zeer bewuste keuzes vooraf gemaakt. Om te beginnen moest het weer een WLC worden. Vervolgens ging Tom nu helemaal zelf uitvissen hoe

alles werkte en hoe het gerepareerd moest worden, met zomin mogelijk advies van specialisten. 'De lol is nu juist het zoveel mogelijk zelf uit te zoeken,' aldus Ton. Zoveel mogelijk bewerkingen zouden in eigen beheer gedaan worden. Niet eens zozeer vanwege het geld (of liever, het gebrek daaraan) zoals vroeger, maar meer omdat hij de hele motor nu echt helemaal wilde doorgronden. Tom wilde hem totaal gaan begrijpen. Wat dat geld betreft hanteerde Tom de overweging dat je vroeger Harley reed omdat het zo goedkoop was, maar nu zo'n motor best wat waard is, dus je niet zo snel te duur zult uitkomen. En zo ja, wat dan nog. Tom was niet uit op totaal origineel, nee, het moest

## wiel weer uit bij restauratie Harley-Davidson WLC Liberator

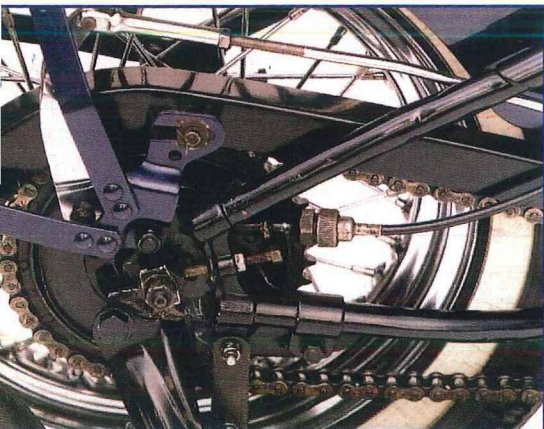


## ps op een rijtje

borstelhouders zitten met ruime passin-  
teerde. Bij een nieuwe collector maakt  
tje scheef monteren niet uit. Dat wordt  
j een kleinere loopbaan door slijtage. Dan  
verkeerd 'gerichte' koolborstel niet goed  
'rukt ook niet hard genoeg op de lamellen,  
in de verkeerde richting geleid wordt. De  
moeten dus goed op de kern van de col-  
ijn gericht. Ook moeten ze even inlopen.  
ele onderdelen die verchroomd worden,  
veren, moeten eerst worden vernikkeld.  
lat niet dan springt het chroom er geleide-  
lijskan weer af.

del in originele stijl kan worden nagemaakt  
leer, gewoon leer is te dun voor dit doel.  
leer nat te maken kan het in vorm worden  
'gekneed', een zwaar klusje.

bij storingen niet van uit dat vakkundige  
n, zo van 'dit of dat gaat nooit stuk', altijd  
Tom overkwam dat bij de oliepomp en de  
spanningsregelaar.



bevestiging achter heerst grote drukte.  
ten voor het spannen van de ketting zit-  
voorkant. De techniek is ook hier relatief  
ohn Soldaat (of in dit geval Ivan Soldaat)  
mers zelf in het veld storingen kunnen

en hecht het chroom niet goed, voor het  
en had eerst een nikkellaag moeten  
gebracht.



de Harley uit zijn jeugdromen worden. Zijn  
Harley!

## Russische import

De WLC van Tom is er eentje die in de oorlog in  
Rusland is achtergebleven. Er komt de laatste  
jaren heel veel uit het Oostblok deze kant op en  
dat was ook in 1992 al het geval. Natuurlijk was  
hij tot op de draad versleten, want achter het  
voormalige IJzeren Gordijn bleef alles in  
gebruik tot het spontaan uiteen viel. Zo waren  
de zuigers al van de achtste overmaat en  
inmiddels weer versleten.

Maar eerst even terug naar de aankoop. Geheel  
in lijn met de plannen werd een 'basket case'  
aangeschaft. Tom heeft het wel over 'redelijk  
compleet', maar de foto spreekt boekdelen. De  
kist met onderdelen die erbij was, rechtvaardigt  
het nog steeds niet om te spreken van een  
motorfiets. Het was niet meer dan een kaal fra-  
me met de gedeukte tanks en een aftands blok.  
Tom had merkwaardig genoeg niet het idee om  
al vooruit te kijken naar het te behalen resul-  
taat. Hij verdeelde alles onder in projectjes. Zo

was er het project 'assen',  
het project 'frame', enzo-  
voorts. Als hij met een pro-  
ject bezig was, dacht hij niet  
aan het volgende. Dat kwam  
pas in beeld als er weer iets  
klaar was. Dat hij voor de  
foto's wel steeds even alles  
los in elkaar zette, was dan  
ook alleen maar voor de  
foto's.

## Project 'blok'

Alle onderdelen werden  
naar het werkzoldertje  
boven het huis geslept. Het  
blok werd uiteraard geheel

gedemonteerd. Alles was versleten. Nu was het  
best makkelijk om alles gewoon te vervangen,  
want er zijn ontzettend veel onderdelen nieuw-  
imitatie te koop. Niet voor Tom, dus. Hij wilde  
zoveel mogelijk materiaal behouden. De cilin-  
ders werden nog een keer opgeboord met nieu-  
we zuigers. Het schijnt zo te zijn dat die eigen-  
lijk al vanaf de zesde overmaat 'verburst' had-  
den moeten worden. Daarbij wordt dan de  
gietijzeren cilinder uitgeboord en er komt een  
bus in, zodat er weer kleinere zuigers in kun-  
nen. Tom koos ervoor om dat, als het nodig  
mocht blijken te zijn, later nog eens te doen. De  
carters werden van nieuwe bronzen lagerbus-  
sen voorzien voor de nokkenassen en hoofdla-  
gers van de krukas. Dat gebeurde buitenshuis,  
omdat Tom de gereedschappen niet had. Die  
krukas was voor het big-end voorzien van over-  
maat rollen. Uitvoerig liet hij zich uitleggen hoe  
en waarom dat moest en welke materialen  
daarbij gebruikt werden. Hij moest en zou alles  
begrijpen. De verdere revisie is door *Willum's  
Hagly Sijklep Palijs (foor sijkleppers en nukkels) De  
Haag* - ja, waar anders, met zo'n naam - uitge-  
voerd. De rekening van 12-02-94: f 1.325,-,  
waarvan '300 piekûh agbijsloown'. Het

afbouwûh, sorry, afbouwen, deed Tom zelf. Bij  
de klepgeleiders ging hij nog de mist in. Die  
dingen moet je in de koppen persen, maar je  
moet ze eerst op lengte controleren. Er bleek er  
een te lang. Na het nodige studeren en slijpen  
paste het toch nog perfect. De cilinderkoppen  
werden ook in stijl gerepareerd: afgebroken  
koelribben werden er weer aan gelast bij een  
beviend bedrijf. Aluminiumlassen is te moei-  
lijk. Eén kop is trouwens vervangen; die miste  
teveel ribben, en bovendien wilde hij zo'n  
onderdeel in zijn trofeeëndoos hebben. Met de  
oliepomp ging Tom juist tegen alle adviezen in.  
Hem was verteld dat er nog nooit een oliepomp  
gesignaleerd was, die te weinig olie gaf. Tom  
vertrouwde het niet en kocht een nieuwe toen  
hij er een tegenkwam die nog in de originele  
verpakking uit 1978 zat. Het bleek, dat de oude  
nog maar met horten en stoten olie gaf, terwijl  
de nieuwe echt een hele stroom smeermiddel  
op gang bracht. Het was dus een goede keus  
geweest, deze eigenwijsheid. De carburateur  
was een onderdeel dat heel snel klaar was: hij  
was niet alleen helemaal in orde, maar zelfs  
schoon, bleek bij inspectie.

## Project 'bak'

Ook voor de bak moest Tom buiten de deur  
winkelen: er moesten nieuwe tandwielen in en  
ook de lagering moest in orde gemaakt worden.  
De tandflanken waren ingelopen, hoewel je  
goed moest kijken om dat te zien. De nokken  
waarmee de tandwielen in elkaar haken om de  
versnelling in te schakelen waren er minder  
goed aan toe, er moesten dus toch wel nieuwe  
tandwielen in. Zelf slijpen en opnieuw harden  
was niet haalbaar. Voor f 1.119,50 was het bin-  
nenwerk van de bak weer perfect in orde. Het  
arbeidsloon kwam op 150 gulden. De koppeling  
werd door Tom zelf aangepakt. In de stalen pla-  
ten zit een kogeltje met een drukeveertje om de  
speling van de plaat in het koppelingshuis op  
te vangen. Dat kogeltje met veertje is te verge-  
lijken met wat er in een balpen zit, maar dan  
groter. Met laswerk en klinken heeft Versteeg  
alle platen weer op maat gemaakt en van nieu-  
we kogeltjes voorzien. Voor adviezen is Tom wel  
een keer op bezoek geweest bij Max Samwel,  
een echte Harley-man. De meeste adviezen  
komen van de overbuurman van prinses Julia-  
na, te weten Frank Potter van Midland Motors,  
gevestigd 500 meter tegenover Paleis Soestdijk.  
Hij kon Tom vertellen wat hij zelf niet kon uit-  
vinden.

## Over koolborstels en inlopen

Een mooi verhaal zit in de dynamo. Die is hele-  
maal tot op het laatste onderdeelje uit elkaar  
gemaakt. Natuurlijk zijn er nieuwe lagers in  
gegaan. De collector was al aardig onder zijn  
maat, maar volgens het werkplaatsboek moest  
het nog kunnen. Die dynamo bleek verder nog  
goed te zijn, dus hij werd weer in elkaar gezet,  
met nieuwe koolborstels. Bij het rijden later  
bleek de accu met ontstoken verlichting steeds  
leeg te raken. De spanning werd te laag afgere-  
geld; de regelaar werkte dus niet goed. Net als

## Merrie op zolder

ini 1994 klaar was, kon Tom de verleiding niet weerstaan. Hart worden. Maar: hij stond nog op het zoldertje. Overleg leeg leverde het volgende compromis op: Zij zou even weg het voor de buurt niet weten, dat manlief even 'stout' ging greep het wel). Vervolgens werd er een dunne aluminium spijp met een klem aan de uitlaat gemaakt, in plaats van atje in het dak voor een ophangbeugel, en de slang uit het ap om door te pompen. De tweede trap: niets. De derde al, weg slang. Dan maar even zo. De vierde trap: perfect end geraas in dat kleine zoldertje. Tom was in- en in-geluk het zoldertje helemaal vol uitlaatgassen, maar dat kon de De volgende dag geïnformeerd bij de bureu. Die hadden niets gemerkt...



n dat niet' volgens ingewij- ana veranderen van de rege- anning tot ruim 6 volt. ccu toch nog leeg met licht ijlk dat haast de slechte eest. De koolborstelhouders ruime passingen gemon- n een verse collector hebt, cheef monteren niet uit. Dat e loopbaan kleiner is gewor- erkeerd 'gerichte' koolborstel d aan, maar hij drukt ook p de lamellen, omdat hij in ng geleid wordt. Je moet er houden dat je de koolbor- de kern van de collector n de tijd geven om in te het in ieder geval nooit

**Eigen handwerk uit tuigleer. Het kostte veel kracht en moeite en Tom is er met recht trots op.**

**Een blik op een van de twee tankhelften en de karakteristieke tankschakeling.**



sief het leerproces. Hmm, niet zo gek voor een beginnertje. Nog steeds zit Tom tijdens het rijden te genieten van de mooie rechte wielen, vooral op glad asfalt, wanneer je het goed kan zien. Ze draaien trouwens op overmaat kogella- gers, want die zijn mooi stofdicht te krijgen. Dat ging niet met de originele lagers met de dikke naalden. De vernieuwde tandkrans voor de achterketting is met 21 klinknagels weer aan de oude trommel geklonken, zodat die behouden kon blijven.

Het originele zadel was in een verregaande staat van ontbinding. Een leuk detail hierbij was dat de echt originele vulling nog aanwezig was: paardenhaar! Een zitpan van, wat Tom

**Het werkpakket bij aanschaf. De grote spatborden waren noodzakelijk in verband met de Ural-wielen die er in hadden gezeten.**

vermoedt een Moto Guzzi V 850 GT (laat Teo Lamers het niet horen), is verbouwd en op maat gemaakt. De vulling is vervangen door het tegenwoordig veelal gebruikelijke schuim. Bij een leerlooierij kocht hij een stuk zwaar tuigleer om een echt stevig zadel te kunnen maken. Moeizaam werd er een stuk op maat geknipt. Om het in vorm te boetseren moest er met veel handkracht een van te voren gemaakte mal om het natgemaakte leer geklemd worden. Ronde vormen zijn bij dat dunne leer zo te maken, maar dit 3 millimeter dikke spul laat zich niet zomaar vervormen. Het zal met verloop van tijd wel een prachtige kleur en een 'doorleefde' structuur krijgen, Tom verheugt zich al op het verouderingsproces van het tuigleer. Ook het stikken deed hij met de hand. Elk gaatje was een lijdensweg en het is ook niet helemaal strak geworden. Zie het maar als een teken van echt origineel handwerk.

## Project rijwielgedeelte

Het is gemakkelijk versleten onderdelen weg te gooien, maar vaak zijn ze nog best te redden als je er tijd in steekt. Omdat het de bedoeling was zoveel mogelijk te behouden, zijn de versleten treeplanken weer helemaal op maat gelast, waarbij het lasmateriaal als een soort

wielen in de motor, dat n, net zoals hij al lang wist ' spatborden in zouden rger'. Die zaten al zo lang in oij wijze van spreken dan. ocht zaten er 19 inch wielen die niet naar zijn zin waren. hommelarmen opgelast imte te geven. Die armen



## Russische modificaties

90.000 Liberators die er gebouwd zijn, veel exemplaren achter in Rusland. Aan het einde van de oorlog, toen er nog sprake was van een gezamenlijk pact tegen de Duitsers, zijn er vele ladingen officieel door de Amerikanen. Tijdens de Koude Oorlog werden er geen motoren geleverd, maar de Russen wilden toch de motoren aan het lopen houden. Zo zijn er Russische Harley's soms Lada-zuigers. Omdat er wel aan Ural-wielen te komen die ook wel in Harley's terug te vinden. Een Ural heeft 19 inch wielen en die passen voor de voorvork van een Harley (de originele wiel is 18 inch). Dus werd er, en vaak ook nog op de zijze, een stuk aan de voorste poot van de voorvork gelast, zodat er meer ruimte ontstond en het Ural wiel nu wel kon draaien en veren.

Er zijn er nu rubber treeplankmatten op de vloer. Omdat ze zichzelf alles tot dusverre met succes hebben gedaan, was dat ook het geval bij het maken van de tanks (ja inderdaad, meerde spatborden: 'Ze zullen wel gelaten worden, zo slecht was het achteraf'). Tom dacht dat ik het aardig gedaan had, maar de spuiters bij Pon of ze de zaken wilden. Ze hadden daar allang van de voorvork gehoord. Men lachte wel, maar loste het probleem op door de tanks alsmaar strak te maken en keurig in de blauwe lak (ook een lang gekoesterde lak van Tom) te spuiten. De nieuwe spatborden werden wel' volgens de vaklui, en ook die zijn nu mooie laklaag.

## Trap

In augustus 1994, zo'n twee jaar na de koop van de motor klaar. Hij had zelfs al eerder zijn trap gemaakt, nog op zolder, want hij had er een (zie kader). Om daar te komen was er een trap met een bocht op naar de zolder dan via een Vlizotrap (staat dat is voor 'vliering-zolder?') naar het zolder. De hindernis-rijke weg moest de trap ook weer naar beneden. Het blok van het frame, maar het stuur moest er ook, eigenlijk moest bijna de hele motor er uit elkaar. Met vier man werd de trap uiteindelijk gemaakt van de trappen. Het was één man had met sjobanden een trap veiligheidskoord gemaakt, dat langzaam werd bij het afdalen van de trap. De trap kwam in de serre te staan, waar hij nu



Een vliering is geen ideale werkruimte, maar wat moet je als je geen echte werkplaats hebt...

voor de tweede keer werd opgebouwd. Inmiddels was er ook het nodige chroomwerk gedaan. Hier klonk weer het in kringen van restaurateurs bekende verhaal van het kwijtraken van onderdelen en lang wachten. Duizend gulden verder was het resultaat niet slecht, maar het kon wel beter. Over de hele kleine putjes valt Tom niet; je mag kunnen zien dat de motor oud is. Wel is het jammer dat het chroom van de veren van de voorvork afspringt. Dat had eigenlijk eerst vernikkeld moeten worden, vervolgens verkoperd en dan verchroomd, weet Versteeg nu, 'maar waar doen ze dat nog?

## Respect

Tom heeft zich vaak afgevraagd waar hij in godsnaam aan begonnen was. Juist omdat hij het zelf allemaal voor elkaar heeft gekregen, heeft hij nu zoveel respect voor (andere) klas-siekers en hun 'redders'. Want, met al zijn voorliefde voor de Liberator, hoef je Tom toch niet uit te leggen dat er meer is in de wereld. Hij weet het: wat het ook is, als je zo'n project helemaal naar wens voor elkaar hebt gekregen, verdien je zijn respect. In de drie jaar dat de Liberator klaar is, heeft Tom Versteeg er zo'n 8.000 kilometer mee gereden. Dat rijden is een echt genoeg, het is niet zo dat de werkelijkheid de dromen inhaalde bij Tom. Gelukkig maar. Een doosje met onderdeeljes die vervangen zijn, is de stille getuige van de geslaagde opzet van de restauratie van deze Harley. We

## WLC versus WLA

Een van de verschillen tussen de WLA- en de WLC-versie van de Liberator zit in de wielen. De WLA heeft naven uit één stuk, dus de spaken zijn in de trommel en de flens geregen. De trommelspaken zijn korter dan die aan de flens kant. Bij de WLC zijn de trommels met vijf imbusbouten (en vijf extra geleidepennen voor de stevigheid) aan de losse naaf geschroefd. De spaken bij een WLC zijn dus allemaal even lang, omdat ze niet aan de trommel vast zitten, maar aan beide kanten van het wiel in de flens. De reden van deze constructie is dat bij de WLC de wielen zo onderling verwisselbaar zijn. Vandaar dat er bij de WLC steekassen toegepast zijn, alsmede naaldlagers, terwijl een WLA vaste assen heeft met (zoals Tom het noemt) 'fietswielen', ofwel lagers met cups en conussen. Bij een WLA kunnen de wielen niet van plaats wisselen. Tom is helemaal gefascineerd van de WLC wielen. Ook de na-oorlogse burgeruitvoeringen (door de fabriek omgebouwde oorlogsvoorraad) zijn op de WLC gebaseerd.

hebben het inderdaad slechts over een doosje. Af en toe vraagt Tom zich wel eens af of hij er 'nog eentje zal doen'. Voorlopig is het antwoord nog 'neen', ook al in verband met de opslagproblemen, maar toch, wie weet komt het er nog wel weer eens van. ■

