

# Retro Biker

driemaandelijks tijdschrift voor liefhebbers van klassieke en retro-motoren

KANTOOR VAN AFGIFTE: LEUVEN MAIL P608461

nr 6, januari 2008



**Onderdelen:  
waar haal je ze?**



**BMW R80GS:  
de oer-GS**



**Andy Burger  
en zijn FN 250 M XII**



# De chauvinistische trek van Andy Burger: FN 250 M XIII

Andy Burger is de trotse eigenaar van een 250 cc FN-kopklepper uit 1951. Het kostte hem vier jaar om die in 'showroom'-conditie te brengen.

*D*olen 2007. Bij het retro-treffen ontwaarde RetroBiker-medewerker Patrick Janssens twee zeer fraaie FN's. Hij zette ze op de foto en in RetroBiker nummer 4 (juli 2007) stonden ze te pronken. 'Uw motor?' stond er als titel bij. Als snel na het verschijnen van het nummer kregen we door van wie die FN's waren: van Early Rider-rijder Andy Burger en zijn oom. Enige tijd later staan we voor de deur van garage Burger, Triumph-dealer in Deurne. In de werkplaats staat de FN M XIII 250 cc te blinken. Fraai in de lak. Een gepolijst carter. En brandschoon. Door een rugprobleem van Andy Burger kunnen we die dag in november helaas geen foto's maken van een rijdende FN.

Andy Burger is jong, 29. Je zou eerder

verwachten dat hij kiest voor snelle, hedendaagse motoren. Zijn oordeel over de motoren van nu? "Die dingen gaan loeihard. Ze rijden heel goed, maar zijn veel te snel. Alleen de klassieke reeks van Triumph (de Bonneville) is nog rijdbaar. De motor rijdt niet met jou, maar jij met de motor." Hij heeft vooral een zwak voor Spaanse en Italiaanse motoren, meer bepaald voor Bultaco en Moto Guzzi. "Bultaco was een kleine fabriek, een notendop, ten opzichte van de grote merken. Maar die heeft wel veel gewonnen: zeven keer het wereldkampioenschap trial, vijf keer een titel in het wegracen en drie keer in het motorcrossen. Inmiddels is de fabriek helaas failliet," zegt hij. En Guzzi? Dat was ook een kleine fabriek (tegenwoordig is het merk onderdeel van de Piaggio-groep). Maar

die bracht veel en mooie modellen uit. Burger haalt de 125 cc Stornello uit de jaren zeventig aan die toen een top haalde van 127 kilometer per uur. En de Lodola 175... "Als je ziet hoe die motor gemaakt is: zwaar maar wel mooi, een nokkenas op naaldlagers, slepers op de nokkenas op rollagers, een oliepomp met dubbele werking. Dat blok was ook bijna geluidloos."

Andy Burger mag dan wel lyrisch worden over die Spaanse en Italiaanse merken, toch heeft hij een FN van Belgische makelij. "In onze club 'Early Riders' zijn er veel Belgische motoren, al komen er nu ook Japanse exemplaren van de jaren zeventig bij. Enkele vrienden van me hebben Belgische motoren," zegt hij. En zo'n vijf jaar geleden liep hij op een beurs en dacht: "Waarom niet eens

chauvinistisch zijn en voor een Belgische motor kiezen." Hij viel voor een FN 250. "Dat motorblok met die rechtopstaande cilinder, de benzinetank die er als een traan bovenzit... de lijn van die motor is magnifiek." Hij koos ook voor FN omdat die nog betaalbaar waren. Een Saroléa of een Gillet vindt hij wel mooi, maar zeker de vooroorlogse modellen zijn duur. Te duur naar zijn zin.

## Beurzen

Andy Burger ging de diverse beurzen af, zag FN's voor naar zijn zin te hoge prijzen. Tot hij tijdens Retro Wieze op een FN 250 cc uit 1951 stootte. De motor had tot in 1983 nog dagelijks dienst gedaan. In dat jaar ging de motor naar Frankrijk, kwam later weer terug in ons land om in de Oktoberhallen van Wieze te belanden. De FN kostte tegen 2000 euro. Burger: "Die prijs vergeet ik liefst snel. Ik zag die FN zaterdag op de beurs en vond die zo mooi. Ik kon er 's nachts niet van slapen. Ik kwam naar huis en zei dat ik de bank moest leeghalen. We hebben met alle bankkaarten in huis geld opgenomen en ik heb de motor gekocht." De FN liep. Dat toonde de toenmalige eigenaar nog even aan, al was het maar gedurende enkele seconden. Maar toen Burger de motor thuis startte, begon die allengs meer en meer mechanisch lawaai te geven. "Toen is de miserie begonnen," aldus Andy Burger. "Het prototype van de M XIII is uit 1946 en de motor is tot in de jaren zestig gebouwd. Er zijn er veel van gemaakt (zo'n 45.000) in 250 cc, 350 cc en 450 cc uitvoering. De mijne was een 250 cc kopklepper. Ik veronderstelde dat er voldoende onderdelen zouden zijn. Dat werd een grote teleurstelling. Van Guzzi en Bultaco kon ik wel onderdelen vinden, soms nog in de originele verpakking, maar van de FN niet veel. Wat je wel tegenkwam, was heel duur en in dezelfde staat als mijn motor verkeerde. Maar op den duur leer je mensen kennen. Je bent wel lid van een club, maar je weet eigenlijk niet welke onderdelen de leden hebben liggen. Tussen pot en pint hoor je dan 'ik heb dit nog liggen en dat...'. En effectief hebben ze die. Maar verkopen willen ze niet direct." Daarvoor moet er soms iets meer dan alleen geld aan te pas komen. De ervaring van Burger is dat als je de anderen verder kunt helpen met onderdelen die zij niet hebben maar die je wel weet te zitten. Dan zijn ze ook bereidwilliger. Zo kreeg hij een versnellingsbak bij elkaar, zo goed als nieuw. Kettingtand-



**IK ZAG DIE FN ZATERDAGS OP DE BEURSEN EN VOND DIE ZO MOOI. IK KON ER 'S NACHTS NIET VAN SLAPEN**

wielen had hij eveneens gevonden. Hij besloot de militaire versie ervan te nemen. "Die zijn wat breder. De militairen moesten er ook mee door het veld rijden en dus moesten die tandwielen steviger zijn. Ik vond een set voor- en achtertandwielen. Alleen de aandrijving van de kilometerteller zit op de kettingspanner en bij de militaire uitvoering was die weer wat anders." Uiteindelijk vond hij die ook.

## Moelijk

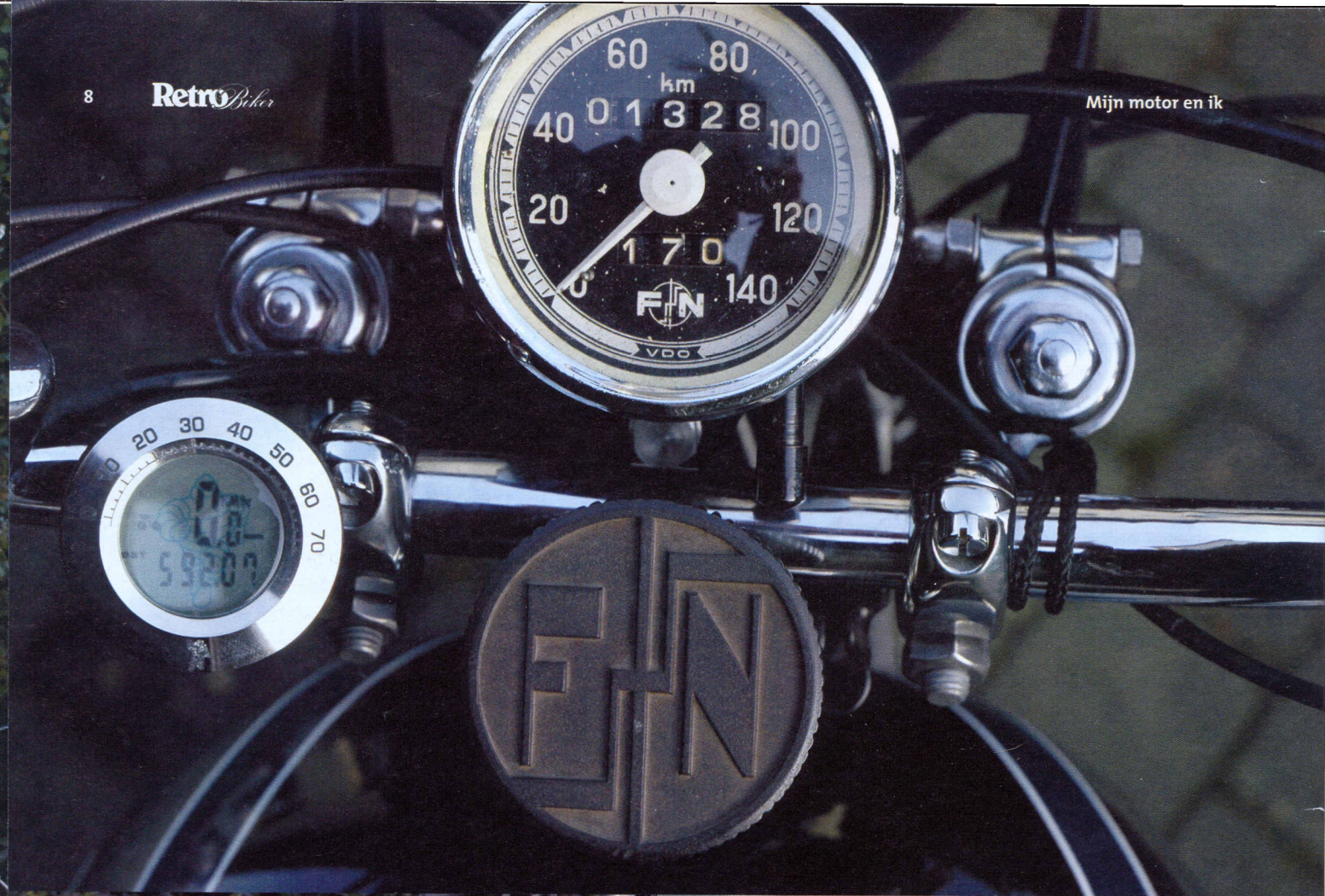
Het inwendige van de motor nam hij eveneens onder handen. In Duitsland liet hij een nieuwe Mahle-zuiger maken. De cilinder liet hij boren en de cilinderkop liet hij reviseren. Maar toen bleek ook dat de kleppen niet horizontaal maar verticaal en heel diep in de compressiekamer zaten. Hij kon er moeilijk aan komen. De oplossing kwam via zijn vader die in Italië een aantal mensen kende die dergelijke problemen aankonden. De cilinderkop werd dus naar Italië gestuurd. Die kwam terug met fraaie bronzen kleppgeleiders. De drijfstang van de FN vormde een ander probleem. Hij dacht dat die beschikbaar zou zijn, maar het bleek dat juist van de kwartliter kopklepper-versie de kleinste hoeveelheid was geproduceerd. De oplossing was de oude drijfstang renoveren. Burger wijst erop dat de krukas op bronzen bussen loopt, niet op rollagers. Dat was, weet hij, om de productieprij te drukken. "Het is makkelijker om een serie bussen te laten

draaien dan lagers te maken. En als de krukastaps versleten waren, haalde je ze eruit, perste er nieuwe in en dan was je weer vertrokken voor ettelijke duizenden kilometers. Maar de krukas moet dan wel perfect in lijn staan én je moet goede olie hebben." Dat was in die tijd niet zo'n probleem. Het instructieboekje raadde aan om om de 1500 kilometer de olie te verversen.

Tijdens zijn zoektochten naar onderdelen bleek ook dat Burger een FN met een speciale voorvork had. FN heeft motoren gemaakt met de rekkervoor en -achtervering en met een Lion Rapide voorvork en rekkerachtervering. De schommelarm met rekker in het voorwiel ging terug op het kruiwagenprincipe: het is gemakkelijker die door een put te trekken dan te duwen. Nadeel was wel dat er weinig demping was. Verschillende mensen bij wie hij zocht naar onderdelen zeiden hem dat de voorvering van zijn FN weinig waard was en dat ze die wel wilden ruilen voor een rekkervoorvork. "Bij de derde voelde ik nattigheid. Het bleek dat mijn FN een Zwitserse voorvork had, een volledig gedraaid exemplaar. Dat is duur en daarom zijn er maar weinig zulke FN's gemaakt. 'Iedereen' wilde die voorvork en wilde mij daarvoor in de plaats een minderwaardig alternatief geven. Ik heb me laten wijsmaken dat er maar een 60-tal met die specifieke voorvork bestaan. En effectief, op elke bijeenkomst zie je FN's met een rekkervoorvering of een Lion Rapide-voorvork

## Zonder papieren

Toen Andy Burger de FN kocht in 2002, zaten er geen papieren bij. "Ik heb heel veel geluk gehad. De man die hem verkocht had ergens nog kopieën van de Franse originelen. Daarmee ben ik naar de politie en naar het Franse consulaat in België geweest om de nodige stempels voor 'echt verklaring' te krijgen. Daarmee ben ik naar het DIV gegaan en heb nieuwe inschrijvingspapieren gekregen. Ik ben daar een maand mee bezig geweest." Een motor zonder papieren is in principe waardeloos. Die kun je eigenlijk alleen voor de onderdelen gebruiken.



## Polijsten

Burger heeft het blok en vooral de carter flink gepolijst. Meer dan ze oorspronkelijk ooit bewerkt geweest zijn door de fabriek. Waar nodig heeft hij ook verbeteringen aangebracht. De ontsteking (oorspronkelijk een Miller-exemplaar) verving hij door een CDI-exemplaar. Met de originele condensator branden de contactpunten in. De contactpunten van Miller zijn overigens nauwelijks nog te vinden.

De uitlaatbocht en de knalpot waren in slechte staat. Van een 350 cc- of 450 cc exemplaar zijn die nog te vinden, van een 250 cc'er niet. Daarom liet hij die opnieuw maken. Er staat op het fraai verchromde exemplaar wel een krasje. Van de kickstarter. "Het bleek dat er drie

## EEN RUW GEGOTEN BLOK KAN IK NIET ZIEN. DAT MOET MOOI GLAD ZIJN

verschillende versies hebben bestaan: een rechte en twee gebogen kickstarters. Bij mij stond er een rechte op, maar dat bleek de verkeerde. Ik moest een gebogen hebben. De vorige eigenaar had gewoon een bluts in de demper geklopt zodat hij de kickstarter kon gebruiken. In een nieuwe uitlaat ging ik geen deuk slaan. De kick die ik nodig had, bleek redelijk uniek, maar via een clubgenoot heb ik die toch te pakken gekregen."

Toen de motor eenmaal in elkaar stak en er benzine in de tank zat, waren twee trappen op de kick genoeg om de FN te laten draaien. "Ik was er heel tevreden mee," zegt hij. Dat moet wel na vier jaar werken. Waarom zo lang? "Ik had het geld niet. Ik had de motor in één jaar af kunnen krijgen, maar dan had ik veel moeten laten doen en dat zou me veel meer geld gekost hebben. Een deel van het plezier was ook op zoek te gaan naar de onderdelen én die te vinden."

In 2006 reed hij met de FN naar zijn eerste evenement, de bijeenkomst in Olen. "Dat was om in te rijden," aldus Andy Burger. "Daarna heb ik er de 'Negen Provinciën' mee gereden." De FN blonk en blinkt, maar voor sommigen was dat iets te veel van het goede. Burger: "Ik restaureer een motor naar mijn goesting. Ik vind die mooi zo, maar er zijn mensen die het daar niet mee eens zijn. Bij de Negen Provinciën komt er een oudere man aan. Hij wist niet dat de motor van

mij was. Hij begon te zeggen dat die FN oorspronkelijk nooit zo eruit gezien had, dat die nooit zo gepolijerd was en dat die overgerestaureerd was.... Maar als ik die dag voor elke foto die er van mijn FN gemaakt werd, een euro had gekregen, zou ik duizend euro gehad hebben." Over het 'overrestaureren' zegt Burger: "Je bent ervoor of ertegen. Die motor ligt me aan het hart en ik wil dat die tot in de puntjes perfect is. Een ruw gegoten blok kan ik niet zien. Dat moet mooi glad zijn."

## Kosten

Hoeveel heeft de restauratie hem gekost? "Dat wil ik niet weten," zegt hij. "Als ik iets echt nodig heb, dan wil ik het hebben. Dat kost soms veel en dat doet pijn. Maar als ik het onderdeel eenmaal heb, vergeet ik was het gekost heeft." Tijdens de vier jaar dat hij aan de motor gewerkt heeft, heeft hij wel eens de pijp aan Maarten willen geven. "Ik had nooit gedacht dat het zo moeilijk zou zijn om onderdelen te vinden. Toch ben ik ermee doorgeslagen. Het is en blijft immers een mooie motor. Ik heb ook folders ervan gekocht en die thuis opgehangen. Ik koop alleen motoren die ik mooi vind. Ik schaf ze niet aan omdat ze later geld op kunnen brengen. Veel kopen een oude motor als geldbelegging. Die zijn, vind ik, verkeerd bezig. Ze zijn dan niet met hun hart maar met hun portefeuille bezig. In deze motor zit mijn hart en ziel.

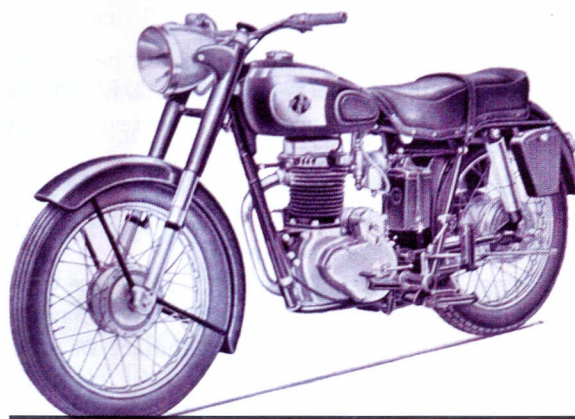
Overall waar ik kom, zeggen de mensen dat het een mooie motor is en dat ik met mijn 29 jaar wel rijk moet zijn om die te kunnen hebben. Dat is niet zo. Je moet er gewoon je tijd in steken."

Burger zegt ook nauwelijks op reis te gaan. Een week naar het buitenland op vakantie is misschien wel leuk, meent hij, maar na drie maanden is dat nog maar een vage herinnering. "Ik steek mijn geld dan liever in een motor. Die blijft. Daar kan ik elke dag naar kijken. En bij mooi weer kan ik ermee rijden." Hij krijgt regelmatig een bod op de FN. Het gaat om fameuze bedragen, zegt hij. "Als ik mijn uren zou rekenen, is die motor niet te verkopen. Maar ik doe 'm niet weg. Die FN is 'mijn kind'."

Ad van Poppel

### Technische fiche FN XIII 250

Norton Dominator 99 High Performance  
**motor** 249 cc ééncilinder kopklepper  
**boring x slag** 63 x 80  
**olie in carter** 1,5 liter  
**max. voortsteking** 36° v.bdp (9 mm)  
**Amal carburateur** (22,2 mm doorsnede, schuif 5/4, hoofdsproeier 110, naald in middelste positie)  
**compressieverhouding** 6:1  
**overbrenging** 14/38  
**dynamo** Miller 6V/50W  
**gewicht** +/- 140 kilo  
**verbruik** 3,5 liter per 100 km  
**tankinhoud** 15 liter  
**kleur** Dove Grey



250 ccm OBENGESTEURT

## Korte geschiedenis van FN

FN startte in 1901 met de productie van motorfietsen, een motorblokje in een fietsframe. De eerste echte motorfiets van FN kwam in 1904 van de band, een 133 cc ééncilinder. In 1903 begon men met de ontwikkeling van een viercilinder in lijn, die in 1905 beschikbaar kwam. In 1945 kwam de XIII-serie op de markt. Die bleven tot in 1958 in productie. FN stopte in 1965 met de productie van motorfietsen. Momenteel is FN vooral bekend om de wapenproductie.