

## Het nut van beschermfolie

Eind augustus struinde ik wat rond op internet om eens te kijken wat een geschikte occasion 1300 uit 2004 zou moeten kosten. Mijn fiets heeft al bijna 110.000 km gelopen en is een van de eerste 1300's uit 2002. Niet dat ik persé een andere moest hebben, maar gewoon om me een beetje te oriënteren. Mijn grijze olifant deed het nog prima, geen last van wobble en in het overzetten van al mijn modificaties en accessoires had ik ook niet bepaald zin.

Al snel had ik er een gevonden die €14.350,- moest kosten en zo'n 46.000 km op de teller had staan. De kleur was het nieuwe zilver, goed zichtbaar en mijn favoriet.

Even bellen of hij er nog stond en een uurtje later stond ik in de motorzaak. Toch wel een beetje spannend, want wat zou ik doen als ik genoeg terugkreeg voor mijn trouwe tweewieler?

Ik zag hem bij binnenkomst al staan, bovenaan de trap naar de showroom op de eerste etage. Het hart een tandje hoger, of zou dat door het beklimmen van de trap zijn gekomen, zag ik de achterkant het eerst van dichtbij. Niks mis mee, op het eerste oog zat de motor nog goed in de lak. Zou dit hem dan toch worden? Inderdaad, een mooie kleur dat zilver.

Ik vind dat je altijd een beetje verliefd moet worden op een motor, zonder overigens in de valkuil van 'liefde maakt blind' te trappen. Zodra de emoties de overhand krijgen kun je domme dingen gaan doen... Op naar de voorkant dan maar, kijken of het smoel me kon bekoren. Oei, OEI! Het hele smoel droeg forse sporen van meeëters leek het wel. Dichterbij gekomen bleken het allemaal kleine putjes in de lak te zijn, veroorzaakt door steenslag. De zwarte onderlaag werd daardoor zichtbaar, en zilver op zwart is op zich een opvallende combinatie, dat dan weer wél. Het putjesfenomeen strekte zich uit van onder de ruit tot beide voorkanten van de onderkuip en de veerpoten. Het maakte de fiets meteen 10 jaar ouder!

De ontluikende verliefdheid was op slag over, ik kon het al en had geen oude fiets meer nodig om het te leren. Nadere inspectie leerde dat ook de voorkanten van de koffers onder de putjes zaten en dat er flinke slijtsporen op het frame ter hoogte van de stepjes van de bestuurder zaten. Zelfs de koplamp van lexaan zat onder de putjes, terwijl dat nu juist zo'n harde kunststof is. Dat verklaarde meteen de lage prijs van deze motor. Het kon ook al niet waar zijn!

De, inmiddels opgedoemde, verkoper vertelde dat de vorige eigenaar veel op vakantie was geweest in landen met slechte wegen (voormalige oostbloklanden, voormalig Yoegoslavië, Griekenland, Turkije), maar dat de motor technisch gezien in prima staat was. Dat was dan misschien wel zo, echter het oog wil ook wat. Overspuiten van de beschadigde delen kon wel zo'n €1000,- gaan kosten maar daarmee was de fiets toch al veel minder interessant geprijsd, los van het werk en de tijd die het zou gaan kosten om alles te demonteren, te plamuren, schuren en naar de spuitser brengen en halen.

In dit geval had de vorige eigenaar er niet slecht aan gedaan om te investeren in beschermfolie. Er is speciale folie verkrijgbaar ter bescherming van de kuipdelen en koffers die in de gevarenzone zitten. Daarmee had heel wat schade beperkt kunnen worden! Bij verkoop haal je de folie er weer af en de lak is weer bijna als nieuw. Ook de door mij geteste Headlampcover van Bike Quip had hier de schade aan de koplamp kunnen voorkomen. In mijn testartikel vroeg ik mij destijds af wanneer je eigenlijk zo'n voorzetscherm nodig had met een koplamp van lexaan. Nou, hier dus!

Voor mensen die vaak op slechte wegen rijden met veel split en steenslag is beschermfolie en evt. een Headlampcover een goede investering om bij inruil normale prijzen te bedingen.

Intussen werd er een ander interessant aanbod geopperd, een occasion uit mei 2006 die was gebruikt voor het 'Plan je Pan' project, met 9000 km op de teller. Alleen was de kleur zwart iets waar ik aan zou moeten wennen..... Na een paar dagen bedenktijd heb ik toch maar een proefrit gemaakt en de knoop doorgemaakt. Dit ging 'm worden! De verliefdheid begint te komen, hoewel het in eerste instantie een verstandshuwelijk was. Het kán dus wél!

Over 2 weken mag ik hem een weekend samen met mijn olifant hebben om alles van de oude naar de nieuwe over te zetten, daarna is hij pas echt van mij! Ik kan er maar niet op wachten....

Even nog wat feiten uit het verstandshuwelijk op een rijtje:

Prijs Acnéfiets 2004 €14.350,-, inruil Olifant 2002 €9.000,-, bijbetalen €5.350,-

Afgeschreven, in 2 jaar (2006-2004) €5.350,-, plus verschil Acné met nieuw €20.000 - €14.350 = €5.650.

Samen €11.000, per jaar €11.000/4 = €2.750,-.

Prijs Gloednieuw 2006 €20.000,-, inruil Olifant 2002 €11.000,- (meer marge, dus hogere inruil), bijbetalen €9.000,-. Afschreven in 4 jaar (2006-2002) €9.000,-, per jaar  $\frac{€9.000}{4} = €2.250,-$ .  
Prijs 'Plan je Pan' 2006 €17.000,-, inruil Olifant 2002 €10.000,- (tussen beide vorige bedragen in), bijbetalen €7.000,-. Afschreven in 4 jaar (2006-2002) €7.000,-, per jaar  $\frac{€7.000}{4} = €1.750,-$ .

Gebruik dus je verstand bij het kopen van een motor, de verliefdheid komt dan vanzelf.....

Roger Leppers, voorzitter techniekcommissie