

Achterscherm van Mart Starmans' Austin-Healey 3000 Mk II lijkt sterk op...

... een gaten kaas

Dat komt omdat de auto in het verleden een schade heeft gehad dat op typisch Amerikaanse wijze is gerepareerd. Met een dikke laag plamuur! Om ervoor te zorgen dat die vullaag niet van het achterscherm af zou vallen, is er met een priem een grote hoeveel kleine gaatjes in het plaatdeel gejest. De plamuurlaag is als het ware in die gaatjes gedrukt en aan de oppervlakte gladgestreken. Aan Norbert nu om alle gaatjes dicht te krijgen.



1 Nee, die gaatjes zijn er niet om gewicht te besparen of ter verbetering van de waterafvoer, maar voor de houvast van een dikke laag plamuur op het flink gedeukte achterscherm. Een typisch Amerikaanse manier om een beschadigd plaatdeel te 'herstellen'...



2 Naast het uitdeuken van het spatbord gaat Norbert ook alle gaatjes dichtmaken. Ter voorbereiding op zijn werk, slaat hij met een houten hamer eerst het deukige metaal weer enigszins in fatsoen.



3 Het naar binnen gekrulde staal rond de gaatjes moet terug of platgeslagen worden, anders blijft de roterende borstel bij het blankmaken van de plaat erachter hangen. En daardoor zou de dunne plaat kunnen scheuren. Willen we niet...



4 De binnenkant van het spatbord blankmaken is een karweitje dat Norbert welwillend overlaat aan zijn leergierige assistent Mart Starmans, die tevens eigenaar is van de Austin-Healey 3000 Mk II waar het scherm van afkomstig is.



5 Voordat de gaatjes in het scherm dichtgelast kunnen worden, wordt het omliggende staal eerst zo vlak mogelijk geklopt. Hiervoor gebruikt Norbert een plaatwerkhamer met een vlakke kop (de kop moet dus goed plat op het metaal terechtkomen!) en een tasje dat aan de onderkant van het scherm de klappen opvangt.



7 Heel voorzichtig gaat Norbert ieder gaatje met de lasvlam te lijf. Hij gebruikt een kleine lastoorts en een zo laag mogelijke gasdruk, om niet te veel hitte in het staal te brengen. Door een te hete lasvlam zou het dunne staal namelijk te veel smelten.



9 Meteen na het 'in elkaar slaan' van het materiaal, dat al een stuk is afgekoeld, wordt met koud water de laatste hitte eruit gehaald. Dit ritueel herhaalt zich bij ieder gaatje in het scherm: vullen, materiaal krimpen en afkoelen met water.

Voor vragen en cursussen

Meer algemene informatie over lassen, plaatwerken of andere klussen met auto- of motormetaal kunt u vinden op Norbert Wennink's eigen website: surf naar www.mobylas.nl. Hierop vindt u ook een aantal eerder verschenen artikelen uit deze rubriek van Klassiek & Techniek. Op de website van Norbert Wennink kunt u zich tevens aanmelden voor een cursus lassen en/of plaatwerken, zowel voor beginners als voor gevorderden. Norbert Wennink geeft onder meer een cursus waarin speciaal aandacht gegeven wordt aan het vertinnen van plaatdelen. Speciale wensen zijn bespreekbaar. Meer weten? Stuur dan een e-mail naar info@mobylas.nl. Bellen kan natuurlijk ook: 0629-508 723 of 0049 1609 4906 786 (Dld.).

6 Voor het dichtlassen van de gaatjes heeft Norbert gekozen voor de autogene lasmethode. Het materiaal dat wordt toegevoegd blijft relatief zacht en gemakkelijk na te bewerken. Het spatbord is op sommige plaatsen flinterdun. Met CO2-lassen is het toevoegmateriaal veel harder, waardoor het scherm tijdens de nabewerking te veel voor zijn kiezen zou krijgen.

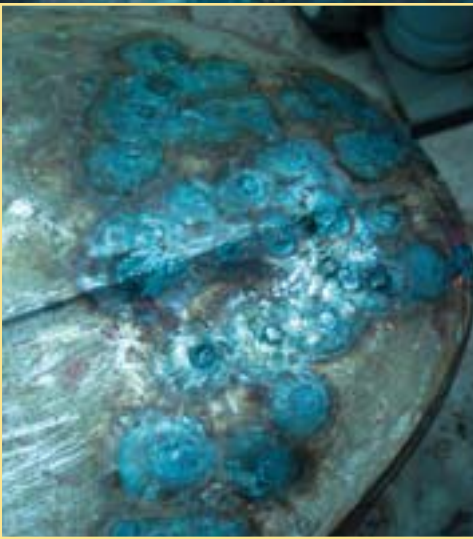


8 Als het gaatje helemaal gevuld is, moet het materiaal hier meteen gekrompen worden. Op het roodgloeiende staal wordt krachtig met een plaatwerkhamer geklopt, met eronder een tas. Nu worden de metaaldeeltjes als het ware in elkaar geslagen; de deeltjes nemen na deze bewerking minder volume in.





10 Naarmate er meer gaatjes gevuld worden, komen er in het scherm meer van dit soort blauwe vullingen te zitten.



12 Zo ziet het achterscherm eruit als Norbert alle perforaties heeft opgevuld. Het materiaal waarmee de gaatjes vlakbij de vouw in het scherm zijn gevuld, viel wat moeilijker te krimpen dan elders. Het viel soms niet mee om de tas goed erachter, in de rand van de vouw te krijgen.



11 Een flinke kloof die overbrugd moet worden. Even is de verleiding groot om met het CO2-lasapparaat materiaal in de scheur te leggen, maar "een echte kerel werkt met de autogene lasvlam", aldus een lachende Norbert. Het CO2-lasapparaat bleef dus in de kast.



13 Daar waar het toegevoegde materiaal te hoog ligt, kan dit met een elektrische vijl voorzichtig worden weggehaald.



14 Na het vullen van alle gaatjes kan met een plaathamer en een tasje het achterscherm verder worden uitgedeukt. Dit is een klus dat best wat geduld vraagt.



15 Om te kunnen beoordelen of de plaat overal even hoog ligt, een handige tip. BENEVEL het spatbord ter plekke met zwarte lak, rol een flexibel latje in schuurpapier en veeg daarmee de gedroogde lak van het metaal af. Overal waar zwarte lak zichtbaar blijft, ligt het metaal nog te laag. Hier moet de plaat verder naar buiten worden geklopt. Als het achterscherm helemaal goed uitgedeukt is, zijn we waarschijnlijk wel twee dagen verder...