



**RENT HELVETE.** Grovslipning med rondell jämnar ut svetskarvarna och rengör ytan före tennspackling. Gnistsprutet ser kanske effektivt ut men är knappast hälsosamt!

# T-GUL PÅ ROSTLAG

## Projektet höll plåtslagaren sysselsatt en hel vecka

**Tre dagar hade avsatts. Arbetet tog en dryg vecka!** Vår Volvo 244 Turbo var långt ifrån ett bra utgångsobjekt för projekt T-Gul. Dock är överraskningar av detta slag inte ovanliga. Tur för oss att en professionell plåtslagare kunde utföra och även slutföra jobbet!

### PROJEKT



### T-GUL

■■■ Efter att Trendab i Södertälje var klar med motorbygget, vilket beskrevs i förgående Bilspport, transporterades Projekt T-Gul ner till tidningens hemstad Karlskrona.

Härnäst på dagordningen stod rostlagning. Beräknad tid cirka tre dagar.

— Här har jag att göra, tyckte plåtslagaren på Bilex då T-Gul rullades in i hallen.

Efter nödvändig demontering gjorde han en grovbesiktning av chassi och kaross:

— Nedre del av bakparti måste bytas. Bägge reservhjulsbäljorna är



**PLÅTPUSSEL.** Här håller den nya tröskel-delen på vänster sida på att passas in. Tack och lov finns det figursydd ekonomiplåtar som underlättar skarvning mellan friska och rostiga partier!

slut. Vänster tröskel och halva golvet får vi ta. Likaså nedre bakkant på framskärmarna. Dessutom kan man se dagsljuset genom dom bakre hjulhusen. Och den var nybesiktigad sa ni?

Jodå. Enligt protokoll från an-

läggningen i Linköping, godkändes bilen den 6 mars -95 med en etta på position 1.3. Vilket omfattar stomme, punkten golv! Tack för det ASB!

Avsatt tid skulle knappast räcka. Det förstod vi. Tack och lov accep-





**UPPTAGEN!** Bilplåtslagaren på Bilex i Karlskrona fick lägga ner ett omsorgsfullt arbete. I två omgångar till och med!

# NING

terade verkställaren på Bilex att plåtslagaren fick ett par dagar till. Men max till fredag middag. Sen skulle bilen vidare till lackverkstaden på andra sidan gatan.

I detta läge var vi oerhört glada över att det finns ekonomiplåtar. Tänk om man skulle behövt handtillverka alla nya plåtytor som behövdes...

Måndag eftermiddag kom bilen till Autolack. Fram med Mora-kniven. Se där, två hål i bakluckan. Ett hål i bakruteramen. Dessutom verkar rutramen på vänster framdörr vara avrostad i bakkant...

Aj som satan. Tvärs över gatan och tillbaks till plåtslagaren igen.

— Mer rost? Ja, ni hade nog fått problem om ni skulle haft tag på ett sämre utgångsobjekt. Det här var det värsta jag stött på under mina 35 år i branschen, stönade plåtslagaren och tog på sig svetshjälmen igen.

Man kan ju undra vad som hade hänt med volvon om vi inte köpt den för Projekt T-Gul? □



**GRANSKA.** Christer börjar med att känna över ytorna så de är fria från fnoppor, svetsstänk och liknande. Elbakrutor kan vara jobbiga. Ibland händer det att någon värmetråd gått av och behöver repareras.



**RENGÖRA.** Efter skrapning med industrirakblad och gnuggning med stålull, tvättas ytorna med...Ja, just det. T-Gult vatten. Vad vore mer passande i detta sammanhang?

Mörka bilrutor är läckert. Men ganska svårt att få till så resultatet ser bra ut. Christer Jacobs på CJ Glastjänst i Teckomatorp fastnade för en amerikansk teknik i mitten av 80-talet. Han tonar glaset med färg. Och resultatet blir glänsande!

Av "Molle" Molin (text),  
Göran Svensson (foto)

## MÖRKARE RUTOR

**CJ Glastjänst tonar glaset med glans**

■ ■ ■ Tonade rutor var en självklarhet på Projekt T-Gul.

Men film? Nej, alla som försökt få filmen att forma sig över en välvd bakruta vet förmodligen hur svårt det är. För att inte tala om resultatet.

Istället vände vi våra blickar söder ut. I riktning mot Teckomatorp. Där huserar nämligen Christer Jacobs med sin firma CJ Glastjänst.

Christer har anammat en amerikansk metod som går ut på att flöda på färg genom ett munstycke.

— Metoden kallas "Flow on", berättar han. Jag började intressera mig för denna arbetsteknik under slutet av 80-talet. Man har ju klabbat en del med film i sina dar...

— Färgerna blandar jag själv, fortsätter han. Det går att få fram i stort sett vilken kulör som helst. Ljusgenomsläppet kan varieras från knappt märkbart till kolsvart.

För vår del var det viktigt att få fram en kulör som överensstämde med originaltoningen på Volvo 850 T 5-R. Efter ett antal telefonsamtal med Volvo i Göteborg fick vi beskedet att toningen går i en kopparbrun nyans.

Därefter var det dags att låta ett glasmästeri demontera samtliga rutor. (Detta skulle ju ändå göras innan bilen gick vidare till plåtslagare och lack).

Mot Teckomatorp!

Väl på plats besiktigade först Christer ytorna på samtliga sidorutor och bakrutan. Framrutan låg i sopcontainern hemma i Karlskrona. Orsak: Repor! En ny beställdes direkt med kopparbrun toning i ovankant. Ska det vara så ska det!

Däremot bad vi Christer att han skulle hålla sig till så mycket toning som lagen tillåter. Vad som gäller är 75 procents ljusgenomsläpp på framrutan. 70 procent på främre sidorutor, men inga begränsningar bakåt.

— En helt klar ruta har ett ljusgenomsläpp på cirka 85 procent. Därför får man vara försiktig med

blandningen. För ni vill väl inte ha främre dörrrutorna ljusare än de bakre va?

Vi valde en enhetlig nyans. Lagom är bäst säger man ju som nutida svensk.

Till sist lite om vad en sådan här behandling kostar.

— En elbakruta kostar cirka 500 kronor. Normala hissrutor och dörrrutor tar vi 250 kronor styck för. Större sidobakrutor, typ Volvo 245 blir en hundralapp dyrare. Smårutor liknande ventilation och bakre bakrutor på Volvo 244 kostar 150 kronor styck.

Christer kan även bistå med demonteringen av rutorna ur bilen. De flesta europeiska modeller är lättjobbade. Dock kräver japanska bilar både försiktighet och tålmod.

Men med rätt metod kan även de mörkaste stunder förvandlas till ett glänsande resultat! □



**LACKA.** Den amerikanska specialfärgen för glas-toning flödas på rutans insida med ett rörmunstycke och får sedan rinna lodrätt till ett jämntjockt lager.



**Förarbetet är det viktigaste och mest tidskrävande momentet vid en lackering. Färgen har samma funktion som ett förstöringsglas. Missar man något så syns det direkt. När vi började slipa karosstyrtorna dök ytterligare ett färglager upp. Sedan ett till. Och ett till. Och ett till...**

Av "Molle" Molin (text & foto)

■ ■ ■ Några dagar försenad kunde äntligen Projekt T-Gul rullas in på Autolack i Karlskrona. Nu stundade de arbetsuppgifter som är viktigast för ett bra slutresultat.

Slipning, spackling och lack!

Då rostlagningen hade spräckt den ursprungliga tidsplanen, koncentrerade sig Autolacks personal på dagpasset medan Bilsports medarbetare fick ta nattpasset.

Första momentet blev att tvätta bilen ren från smuts och fett. Både ut och invändigt. Därefter maskera in alla fyra dörröppningarna, rutramarna. Samt koffert och motorrum.

Tack och lov är firmen utrustad med lyftar i golvet så man kan höja upp karossen till bekväm arbetshöjd. Redan i inledningsskedet beslöt vi att sprutspackla alla plåtytor som hade reparats. Då blir det lättare att slipa ut ojämnheter mellan ren plåt och gammal lack.

Slipmaskinen laddades med grovt papper. P80. Därefter mask på och igång med dammsugaren. För att eliminera synliga sjunkningar i ytskiktet bör man slipa ut så pass mycket att det blir tre till fem cm mellan varje färglager.

Vi slipade och räknade. 1-2-3-4-5-6-7-8-9... Vad fan? Hur många lager finns det på denna bil egentligen?

Det visade sig att karossen har varit omlackerad FYRA gånger tidigare. Grundfärg, bas och klarlack. Lager på lager. Hej och hå! Är det någon som har en almanacka?

Att lackeringsarbetet skulle innebära mycket jobb insåg vi redan från början. Men den här överraskningen fanns knappast med i beräkningarna...

Inte går det att ge upp heller. Projektet måste fullföljas. Lärsarna väntar och vill se det färdiga resultatet!

Tja, man har ju jobbat dygnet runt förr. Så det är väl bara att bita ihop.

Jobbiga perioder går faktiskt lättare att ta sig igenom om man har ett mål att kämpa för.

I detta fall fick lackboxen fungera som mål. Med dörrarna öppnade såg boxen nästan ut som ett fotbollsmål... Klockan i ovankant verkade hänskratta. Hihi. Nu har jag roterat en timme till!

Känner någon igen sig? Tack för medlidandet i så fall. Om 14 dagar kanske vi också kan skratta! □

# SLIPNING & SPACKLING ÄR BARA FÖRNAMNET



**SPRUTSPACKEL.** Efter att ha slipat upp 12 lager material, sprutspacklade vi karossen över så stora ytor som möjligt. Därefter fortsatte de mödosamma arbetet med utslipning.



**MASKA FRÅN JOBBET.** Visst kan det vara stimulerande med omväxling från journalistrycket. Lite skit under naglarna skadar inte. Maskera en bil är lika roligt som att slå in en present till någon man tycker om.



**BAKVIINGEN.** I nuläget har vi inte kommit underfund med hur monteringen ska lösas. Vår ambition är att Projekt T-Gul ska efterlikna originalet så bra som möjligt.



**ÄNTLIGEN!** Målet är nått. Klockan är ett på natten då karossen skjuts in i lackboxen. Under förutsättning att inga fler otrevliga överraskningar händer, hoppas vi kunna visa Projekt T-Gul i färdigt skick i nästa nummer av BilSport!

