

# De koetswerkrestauratie van een Alfa Romeo type 105/115 (part 1)

By Yvon Duvivier

Dit artikel zal u langs de verschillende stadia van een koetswerkrestauratie van een Alfa Romeo type 105/115 leiden, voor de andere modellen van Alfa Romeo en zelfs voor andere automerken gelden dezelfde regels.

Naargelang de belangrijkheid van de restauratie hangt de prijs en het tijdsbestek af van het te leveren werk. Men maakt een werkschema op :

- analyse van de schade
- demonteren van de beschadigde stukken
- afschuren en reinigen
- rechtekken op de bank
- plaatwerk
- schilderen
- afwerking en montage

## Analyse van de schade:

Het algemene aanzicht van de wagen wordt bekeken, om problemen te vermijden moeten we een aantal punten nakijken die van belang zijn:

- Controle van de vloer door de tapijten op te tillen of te verwijderen, de schade hier is zichtbaar langs de binnenkant en kan weggemoffeld worden door polyester, bitumen, plaaster, etc. zeker aan de krikophangpunten kan er één en ander schelen.

- Je kan een lichte magneet op het koetswerk plaatsen om na te gaan of de ondergrond goed is, houdt de magneet is het ok, zo niet werden eerdere herstellingen slecht uitgevoerd met onder andere plamuursel, kijk ook of er scheurtjes zijn die de roest kunnen verstoppen.



Voorbeelden van roest onder de verlaag



doorborende roest



Voorbeeld van scheurtjes door plamuursel



voorbeeld van slechte herstelling

Doorborende roest: deze ontstaat van binnenuit gaat door de staalplaat en heft de verflaag op. Dit onheil kan op zware schade wijzen.

- Kijk na of de deuren, de motorkap en het kofferdeksel strak staan. De dag (spleet tussen beweeglijke delen en vaste delen zoals deuren, motorkap) moet overal homogeen zijn, ze moet identiek zijn. Dit nazicht zal de bevestiging geven of de wagen al dan ongeval vrij is of hij correct is herstelt. Iedere plooi in de motorkap, het kofferdeksel kan wijzen op een slechte restauratie. In dit geval is het belangrijk om de afmetingen van de wagen te nemen.

- Het is best een wagen in zijn originele staat te kopen, dit wil zeggen een die nog niet herschilderd is geweest want dit kan wijzen op slechte herstellingen om de wagen zo mooi mogelijk aan te bieden, goed zou zijn moest de wagen een dossier van restauratie hebben.

- Het is zeer gevaarlijk om tijdens de restauratie de wagen weg te halen uit het project, je hebt geen waarborg dat alle stukken of accessoires compleet zijn, temeer is het moeilijker om de wagen terug te monteren.

Het werken aan een goedkope wagen is even belangrijk dan aan een zeer duur exemplaar, de kosten zijn ook identiek, neem de restauratie van een Alfasud de restauratie ervan is even duur als die van een spider 750/101.

#### Demonteren van de beschadigde stukken:

Naargelang de uit te voeren werken moet men eerst de stukken verwijderen die een goede toegang tot de te herstellen stukken belemmeren. Verwijder bijvoorbeeld eerst de bumpers, de grill en de lichten om aan de voorkant van de wagen te kunnen werken, om aan de deurdorpsels of de spatborden te werken dient men eerst de moeilijk verwijderbare delen weg te nemen.



**Voorbeeld van verroeste spatborden die herstelt werd met een dubbele plaat.**

In dit stadium is het belangrijk om voorzichtig om te gaan met de stukken, zeker als die moeilijk te vinden zijn. Best is eerst een lijst aan te maken van de te vervangen stukken en nagaan of de originele stukken nog voorhanden zijn, nieuw of in occasie, indien nodig kan men ze laten namaken. Over het algemeen vindt men gemakkelijk koetswerkstukken maar accessoires zoals pinkers, deurklinken, stukken van het dashboard zijn moeilijker te vinden. Men moet veel antiroestmiddel gebruiken om vijzen en moeren te reinigen, men kan die een paar dagen laten inweken. Om vijzen los te krijgen dient men die overvloedig met antiroest middel te verzadigen, deze methode moet men zo lang toepassen tot het stuk lost, let wel dat het niet breekt.

### Het reinigen en het afschuren:

Al naargelang de belangrijkheid van het werk, kan men tot op het staal afschuren.

- Schuur voldoende ook voor kleine oppervlakken.

- Het afschuren van oude verflagen kan thermisch gebeuren of door middel van een chemisch afbijtmiddel zeker in geval van scheuren of blazen in het koetswerk.

- In de hoekjes en kantjes waar men niet aan kan, kan gezandstraald worden, het is een geschikte methode om verfresten weg te krijgen. Zandstralen kan echter niet in holle ruimten zoals de dorpels. Het zandstralen kan zowel door een specialist gedaan worden als door jezelf. Een forfait wordt aangerekend om de cabine op te starten, daarna rekent men de bijkomende zandzakken afzonderlijk aan. Om een wagen te zandstralen moet je ongeveer 1000€ rekenen. Let wel op dat de zandkorrels niet te dik zijn en dat de druk van het toestel niet te hoog is.

- Afbijten in een zuurbad kan enkel in gespecialiseerde ateliers. De wagen moet helemaal worden gededemonteerd aangezien alle onderdelen worden aangevreten door het zuur. Deze werkwijze is vrij kostelijk (reken op minstens 1500€) maar het waarborgt een volledig afbijten ook in de holle ruimten. Verfresten maar ook roest worden weggewerkt. Om de zuurreactie te stoppen is een laatste speelbad nodig.

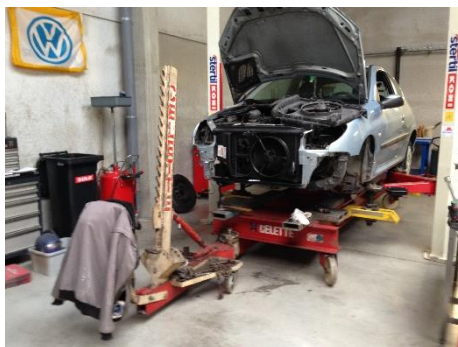
- Afbijten door het kookpunt te gebruiken, de methode bestaat erin om een oven in de wagen te plaatsen om alle verf door de hitte te verwijderen. Deze methode is even efficiënt als het zuurbad maar wordt weinig toegepast.

Het is belangrijk om van zodra het koetswerk verfvrij is onmiddellijk de volgende procedures op te starten aangezien de roest zeer vlug terug kan optreden. Gebruik hiertegen een antiroest laag.

Het is mogelijk dat indien men de eerste 3 methoden toepast die meerdere malen moet herhalen.

### Op de richtbank:

Is enkel nodig als de wagen een zwaar ongeval heeft gehad. Het bestaat erin om de wagen op een bank te zetten, hem in een goede positie te brengen om hem recht te trekken. Deze methode biedt goede resultaten maar wordt enkel gebruikt bij uitzonderlijke voertuigen. In de andere gevallen is het goedkoper om op basis van twee wagens te vertrekken. Eén van de merken van banken is "Celette".



Model van marber Celette

## Het plaatwerk:

Dit gedeelte omvat het herstel, de vervanging of het maken van plaatwerk van de wagen. Ofwel vindt men de originele stukken (old-new stock), ofwel laat men de stukken maken door een plaatslager. Doel is om alle geroeste of geblutste stukken te vervangen. Hedendaagse wagens hebben geschroefde stukken die men kan vervangen, oudere wagens werden gelast. Gelaste stukken moet men juist snijden en de nieuwe stukken aan mekaar lassen.

Op de volgende website vindt u een goed voorbeeld van het vervangen van de vleugels en de voorkant van een Bertone 1750 GTV

<http://www.duvy.org/4072/1750gtv-montage-ailles-et-face-avant/> ou scannez



In geval dat men niet in de mogelijkheid is om het plaatstuk te verkrijgen moet men zelf het stuk maken, dit doet men vanaf een kartonnen model. Elk stuk wordt samengevoegd om het geheel te vormen. Het is belangrijk te weten of alle stukken zoals de bumpers, de lichten, de grille enzovoort zonder problemen kunnen herplaatst worden. Het is duidelijk dat men niet moet wachten tot de wagen geschilderd is om daarna vast te stellen dat sommige stukken niet passen.



**Plaatsing van de lichten en de grille**

<http://www.duvy.org/27/reparation-fenetre-arriere/,,,,,> ou scannez



Indien mogelijk moet men de stukken zo nauwkeurig mogelijk tegen mekaar lassen

- Zie dat er geen ongelijkheid bestaat in dikte van de stukken, anders moet men die opvullen met mastiek.
- Geen uitsparingen zijn tussen de stukken waar vocht in kan dringen, zelfs de vochtigheid in de garage kan voldoende zijn om schade te berokkenen.

