

ALLT OM VIVA LAS VEGAS

Wheels Magazine

12
2006

december

49:50

50,- DKR

55,50 NOK

7,25 €

**108 SIDOR
EXTRA TJOCKT
JULNUMMER!**

**RYKANDE HETT
SEMA SHOW**

**AEROLINER
POSIES BYGGE**



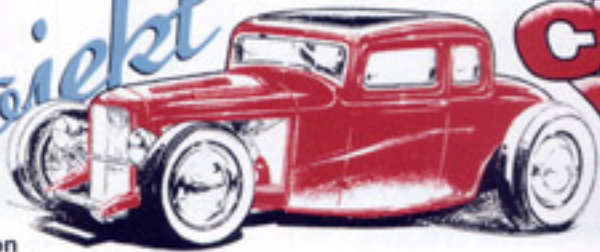
TIDSAM
0144-12



**PLYMOUTH
ROADRUNNER
FORD TORINO
BUICK HGV**

Cruisin

ÖREBRO



Det är en lång och tidsödande process att få en gammal hotrod klar för lack. Här kan du följa hur vi gjorde det.

Del 10



Hemma i garaget togs första steget när de grövsta ojämnheterna fylldes ut. Vi valde efter rekommendation att spackla med All-Metal direkt på plåtrena ytor utan underliggande primer. Kvartspanelerna mot dörrkanterna är ett ställe som alltid behöver fyllas upp för att få samma form.



Det All-Metal spackel vi använde har massor av aluminiumspån iblandat, vilket gör det mycket starkare än vanligt spackel. Kostnaden är högre och den är mer krävande att slipa men värt jobbet för att få en bra bas.

När folk berättar för lackaren om sina projekt "Javisst, den är klar för lack" så ler han för det mesta och säger "Säkert, det har vi hört förr".

För de flesta bilägare kommer det som en chock att få höra "vi

behöver troligtvis en tre-fyra veckor för underarbetet innan lack". Man kan utgå ifrån att lackaren aldrig är nöjd med underjobbet om han inte utfört jobbet själv. Ordet "rakt" betyder olika för bilägaren och lackaren som är van att titta på

bilars ytor och linjer på sitt sätt.

Det finns ett antal olika metoder att ta sig fram till en bra slutfinish. Bästa men dyraste sättet är att låta en duktigt plåtslagare finrikta plåten och fixa dörrspalter så "bältlinjen" på dörrar och kaross

stämmer. Att finrikning tar tid och kostar pengar men sedan räcker det oftast med ett tunt "skinn" av spackel och primer. Många hotrod-byggarna har inte någon budget för finrikning utan de får använda spackel. Även om det grövsta i ojäm-

Det går åt många olika produkter för att lacka en bil och vi använde genomgående märket PPG. Till underjobbet användes två olika produkter, DP40LF vilket är en epoxy primer och sealer samt MP243 Omni, ett polyesterbaserat sprutspackel som det går åt mest av.



Shaun Spade kollar in vårt slipjobb för att vara säker på övergången mellan dörr och sidopanel är så raka som möjligt. En lång linjal är ett bra verktyg att använda för att kolla panelerna.



Dennis "Lil Daddy" Roth, som gör sin monsterkonst hos Spade Brothers, kom förbi och hjälpte till att slipa dörrarna. Efter att lagt på spackel i ett par omgångar och slipat mellan var det klart för att spruta på sprutspackel.



En viktig del av förberedelserna är att montera dörrar och baklucka på karossen och försäkra sig om att alla kanter mellan detaljerna fortfarande stämmer mot varandra. Sprayburksprimern släpades bort helt och hållet innan man börjar lägga på spackel.



Hela karosidorna spacklades och släpades först med 40- och sedan med 80-slippapper på långbräda, för att få allt så rakt som möjligt. Vi hade hjälp av Spade teamet för att snabbare få ett bra resultat.

ytterligare ett varv av sprutspackel som först slipas med 180-papper och i slutskedet 320 (motsvarar cirka P500 i europeisk standard). Det här fungerar med metallflake men till vanlig lack används ofta finare slippapper.

Lackaren bedömer också om det behövs mer primer mellan slipningarna. På varje varv av

sprutspackel sprutas lite märkfärg för att det ska vara enklare att se när det börjar bli rakt. Med längre slipklappar får man snabbare raka ytor. Till runda ytor används andra klappar för att få bättre kontroll på slipningen. Lite mer slipande och vi är klara för en skimrande Roth Metalflake!

heter är fixat med tenn behövs det för det mesta mer än ett tunt varv av plastspackel.

Vår coupe är säkerligen ett bra exempel på vad lackarna får ta tag i, eftersom mycket av plåten var bytt. Vi sänkte karossen över ramen, gav den en top-chop, bytte ut hjulhusen, komplett nytt golv, bottenbitarna på torpeden, bottenbitarna på kvartspanelerna, nya dörrskinn, ny takpanel och baklucka med alla kanter. Mycket karossjobb med andra ord. Även med en duktig plåtslagare, blir det en del jobb för att komma i närheten av ordet "rakt".

Efter plåtjobben tog vi hem bilen till garaget för att göra en del av grundjobbet. Karossen var delvis täckt med sprayburksprimer medan en del fortfarande var ren plåt. Lackarna vill aldrig ha någon sprayburksfärg på karossen för det kan ställa till med problem senare. Den måste slipas bort eller "läsas in" med en sealer. Vi blev rekommenderade att använda All-Metal spackel för grundjobbet. Den innehåller aluminiumspån vilket minskar risken för sjunkningar. Plåten släpades helt rent med grovt 40-papper och tvättades med thinner innan spackel. Det är jobbigare att slipa än vanligt mjukt spackel men det blir mer som metall. Efter två månader av kvällsslipning var det mesta av grundjobbet gjort. Att bo nära beachen i Kalifornien innebär också att man snabbt får ytrost på rena plåt detaljer så det blev en del sprayburksprimer igen.

Efter att vi kommit i kontakt med Spade Brothers i Huntington Beach, bestämdes att de skulle kunna lacka bilen. Med tunn budget och kort om tid var lösningen att själv hjälpa till med slipjobbet. När bilen fraktats över till deras lackshop och började studeras stod det snart klart att det återstod en hel del.

heta är fixat med tenn behövs det för det mesta mer än ett tunt varv av plastspackel.

Vår coupe är säkerligen ett bra exempel på vad lackarna får ta tag i, eftersom mycket av plåten var bytt. Vi sänkte karossen över ramen, gav den en top-chop, bytte ut hjulhusen, komplett nytt golv, bottenbitarna på torpeden, bottenbitarna på kvartspanelerna, nya dörrskinn, ny takpanel och baklucka med alla kanter. Mycket karossjobb med andra ord. Även med en duktig plåtslagare, blir det en del jobb för att komma i närheten av ordet "rakt".

Efter plåtjobben tog vi hem bilen till garaget för att göra en del av grundjobbet. Karossen var delvis täckt med sprayburksprimer medan en del fortfarande var ren plåt. Lackarna vill aldrig ha någon sprayburksfärg på karossen för det kan ställa till med problem senare. Den måste slipas bort eller "läsas in" med en sealer.

Vi blev rekommenderade att använda All-Metal spackel för grundjobbet. Den innehåller aluminiumspån vilket minskar risken för sjunkningar. Plåten släpades helt rent med grovt 40-papper och tvättades med thinner innan spackel. Det är jobbigare att slipa än vanligt mjukt spackel men det blir mer som metall. Efter två månader av kvällsslipning var det mesta



Mer spackel av olika kulör och mycket mer slipande. Efter mer än 40 timmar och en hel del hjälp av Spade-teamet började karossen se vettig ut. Nu är det dags för första primern.



Maskerad och klar. Ryan sprutar på två tjocka varv med PPG sprutspackel och använder då en DeVilbiss sprutpistol med 1,7 munstycke och 30 psi lufttryck. Innan kvällen var över sprutade han på ytterligare ett varv, vilket fick torka ordentligt innan någon slipning påbörjades.



Det gick åt mer än fyra liter av PPG sprutspackel innan Ryan var nöjd med täckningen och det fick torka över natten.



För att göra slipningen enklare, sprutade Ryan på lite svart färg på sprutspacklet som märkfärg. Det ser ut som monstren kom fram under natten...



Monstret själv Dennis "Lil' Daddy" Roth hade gömt sig inne i kupan.



Undertecknad gjorde det mesta av slipjobbet hos lackarna vilket halverade lackkostnaden.