

30  
år

# Wheels

Magazine

2  
2007

februari

49:50

50,- DKR  
55,50 NOK  
7,25 €

**-28 A-FORD  
PHAETON**



**BUDGETPÄRLORNA  
DART OCH  
VALIANT**

**LEADSLED  
SPECTACULAR**

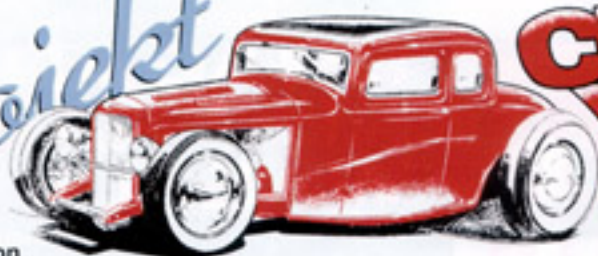


**HISTORIEN OM  
US PICKUP**

TIDSAM  
0144-02



7-388014-4049-2



Del 11

**Det grävsta underarbetet gjorde vi i förra avsnittet. Nu handlar det om finjobbet innan sprutan fylldes med färg.**



**U**nderarbetet inför lack av en hotrod med en gammal original plåtkaross är ett digert jobb som kan ta månader. I förra avsnittet började vi med spackling, grundslipningen och första primern/sprutspacklet. Nu är det mesta rakt och man kan avancera från grovt 80 slippapper till 150, 220 och 320. Det verkar kanske inte så fint med 320 men man ska då komma ihåg att det är torrt och motsvarar betydligt finare i våtslippapper.

För att lacka metallflake som i detta fall gäller att ha maximala dörrspringor och annat, för flaken med all klarlack bygger massor i tjocklek.

Flera varv med primer kan behövas mellan slipningarna, något som lackeraren avgör. Efter 220 slipningen är det svårt

att rätta ut några större ytor. Då handlar det om att få bort slippapporna från det tidigare grövre slippappret. Vi sprejar tunt med märkfärg över hela karossen för varje slipning för att lättare se när allt är slipat.

Med 320 börjar det bli riktigt fin yta och till det använde vi ett finare pulver som märkfärg. Vi avslutade med Scotch-brite, vilket motsvarar närmare 600 papper. Sealern sprutades sedan på för att låsa in allt och motverka genomblödningar.

Man måste nästan vara kemiprofessor för att förstå sig på allt som behövs till dagens lacker. Vi använde genomgående PPG-produkter och det är viktigt att ta allt från samma tillverkare för att inte få några reaktioner i lacken. Proffsen är noga med att alltid be om specificerade



*För den slutliga finslipningen behövdes även alla falsar på bakdelen av karossen slipas till en enhetlig form. En slippkloss tillverkades i All-Metal plast som passade falsen perfekt. Slippapper användes sedan i klossen för att få rätt form på båda sidor.*

faktablad för alla lackkomponenter. Det är mycket lätt att blanda fel för exempelvis fel temperatur eller fel procentsats.

Idag är det inte som tidigare med färg och thinner att blanda

och sedan lacka. Nu är det mängder med olika komponenter som hårdare, thinner-typer, anti fish-eye med mera. Ännu är inte allt i lackväg vattenbaserat i Kalifornien men



Ryan sprutar på en märkfärg inför slipning med 150/220 papper. Ett tunt varv färg ovanpå den grå primern gör det enkelt att se var missarna finns. Den långa slipklossen används ännu en gång.



När planen ändrades till silverflake istället för en färgad flake byttes också basfärgen ut mot svart. Den gör det nämligen lättare att se när silverflaken täcker helt och hållet. Den svarta PPG-färgen blev halvmatt när den torkade.



När basfärgen torkat var det spännande att blanda Roth silverflaken i PPG-klarlack. Shaun valde att mixa två delar av miniflaken och en del grövre flake i klarlacken för att få lite bättre täckning. I de senare varven användes bara den grova flaken.

det är på gång inom ett år. Alla customlackar kommer att finnas tillgängliga vattenbaserade.

Den plan vi hade tidigare var att vår bekanting "Uncle-Bob" Spina gjorde ett färgprov med en speciellt blandad färg baserad på en mörkröd flake kallad Cherry-Berry. Den nya färgen fick naturligtvis heta Bo-Berry. När vi fick flaken från Roth Flakes var den inte alls vad vi förväntade oss utan mer lila med en del rosa i. Snygg i och för sig men inte den mörkröda som vi förväntade oss.

Istället valde vi två olika grovlekar av silverflake som sprutades på svart basfärg med sex varv, innan lackaren Shaun var nöjd med teckningen. Sedan följde ett par varv klarlack med mellanslipning efter att det härdat under ett par dygn. För att få den tänkta färgen tonades sedan med röd PPG-candy tills vi var nöjda. Det gick åt flera varv av den genomskinliga candyn för att få den nyansen vi tänkt oss.

Slutresultatet spar vi och visar då hela bilen är ihoplockad.



Till sista finslipningen med 320 papper använde vi ett färgpulver. Pulvret är lättare att slipa på den fina ytan man nu redan har.

Efter grundslipningen använde vi slip-papper från 150 till 320 och Scotch-brite som avslutning. Det motsvarar närmare 600 i våtslippapper.



Shaun sprutar första varvet av flaken med det stora 2,2 millimeter munstycket i sprutan.



Med tre-fyra varv av den glittrande flaken började karossen se imponerande ut. En närmare titt avslöjade dock lite av det svarta mellan flakekornen. Alltså fler varv med flake.



Efter att ett antal varv klarlack sprutats på flaken så fick allt stå och härda ett par dagar. Vi rullade ut bilen i solen för värme hjälper till att få klarlacken att "flyta ut" bättre. Efter två dagar kunde vi börja slipa med 400 och 600 våtslappor.



När klarlacken slipas är det relativt enkelt att se när man närmar sig att få det perfekt. Alla "kratrar" bör vara borta och hela ytan kännas slät.



Överdelen på torpeden är färdigslipad och att man ser igenom den nu matta klarlacken gör att det lurar ögat en hel del. Känslan i fingertopparna är en bra hjälp för att konstatera när det är perfekt.



Experten Shaun tog hand om de runda känsligare ytorna och vi slipade de stora flata delarna. Det är nämligen lätt att slipa igenom ner på flaken och då blir den svart, vilket kan synas igenom den slutliga färgen.

# ÅRETS BÄSTA DVD!

**Wheels Nationals  
Barkarby och  
Stockholm  
Cruising 2006**

Beställ den på:  
[www.wheelsmagazine.se](http://www.wheelsmagazine.se)

Eller betala in summan på PG-konto 93 00 60-9.

Betalningsmottagare är:

Hjemmet Mortensen AB / Wheels.

OBS ange noga vad du vill beställa, antal samt namn och leveransadress. Betalar du via internetbank fyller du i beställning och telnr i fritextfältet - namn och adress får vi automatiskt från din bank.

