

"DS-kundig"

Ervaringen bij de restauratie van het dakrandprofiel

door D.J. Esselink

De motieven waarom een DS wordt gekocht zijn voor iedereen verschillend. Nostalgie, jeugdervaringen, vormgeving en techniek, in meer of mindere mate spelen ze een rol.



Fig. 1. Een bewust restauratie-object

Toen ik eind 1989, bij Niek van der Sloot uiteindelijk een metallic groene franse OS 23 injectie hydraulique kocht met vastzittende motor, dubbelgevouwen motorkap en de nodige andere problemen, was dat een bewuste keuze voor een restauratieobject dat een paar jaar mocht duren. (fig. 1)

In de afgelopen twee jaar is regelmatig op zaterdag gewerkt, is de motor geheel gereviseerd, zijn alle onderdelen onder de motorkap aangepakt en is het chassis vrijwel geheel kaalgemaakt. Hierbij zijn een aantal reparaties uitgevoerd.

Beginnend als een volslagen leek op het gebied van metaalbewerken en -afwerking is inmiddels enige ervaring opgedaan welke voor andere DS-rijders interessant kan zijn. In de komende periode zal regelmatig verslag worden gedaan van ervaringen. deze keer een bekend DS-euvel: het gedeeltelijk doorgeroest dakrandprofiel boven de voorruit.

De constructie:

Het dakrandprofiel boven de voorruit is samengesteld uit een aantal gezette staalprofielen (fig 2+3) welke doormiddel van puntlassen aan elkaar zijn verbonden.

Ik veronderstel dat het zwakke punt van de constructie wordt gevormd door het afdekplaatje van de sierlijst, midden boven de voorruit. Hier kan gemakkelijk water naar binnen komen en is, door de aanwezigheid van een steuntje, vaak de kitnaad onderbroken.

Resultaat: corrosie tussen de gepuntlaste profielen, vaak is over een lengte van 30-40 cm het geheel profiel weg.

Resultaat: corrosie tussen de gepuntlaste profielen, vaak is over een lengte van 30-40 cm het geheel profiel weg.

De restauratie

Bij de reparatie heb ik gekozen voor een aanpak waarbij zoveel mogelijk de originele constructie intact blijft. Gelukkig bleek, na het verwijderen van de voorruit, dat de daklijst (5) zelf nauwelijks was aangetast. Ook het hoekprofiel (8) aan de binnenzijde was nog in goede staat.

Uit bestudering van fig. 2 blijkt dat voor het verwijderen - en daarna weer plaatsen - van U-profiel (6) en hoekprofiel (7) het nodig is het dak te verwijderen. Omdat onderhands lassen gemakkelijker is zijn de puntlassen tussen daklijst (5) en hoekprofiel (7) van boven af uit-

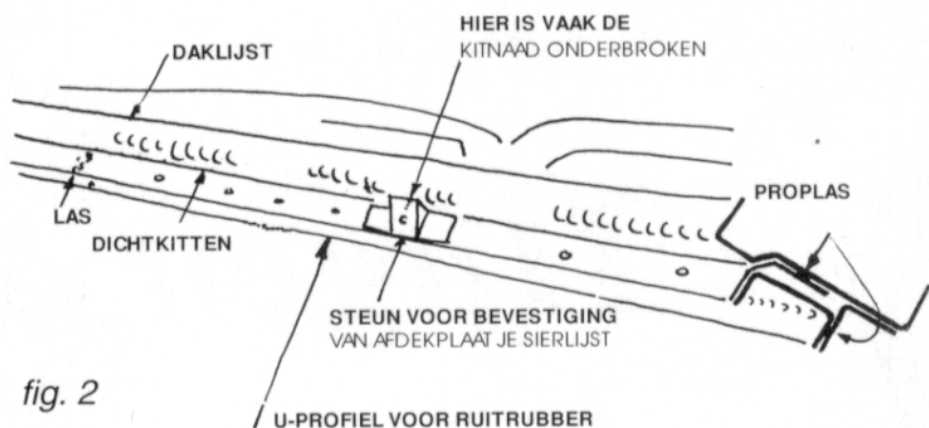


fig. 2

geboord. Als je dan niet goed kijkt naar de tekening, worden al snel een aantal puntlassen tussen profiel 5 en 8 uitgeboord.

Jammer van al het extra werk. Daarna werden de puntlassen tussen profiel 6 en 8 van voren af uitgeboord.

Hiervoor gebruikte ik aanvankelijk een fraaie puntlasfrees, 08 mm, maar er blijken uit de cirkelvormige freesje vrij snel tandjes te breken als de boor op een lastige plaats "weg loopt".

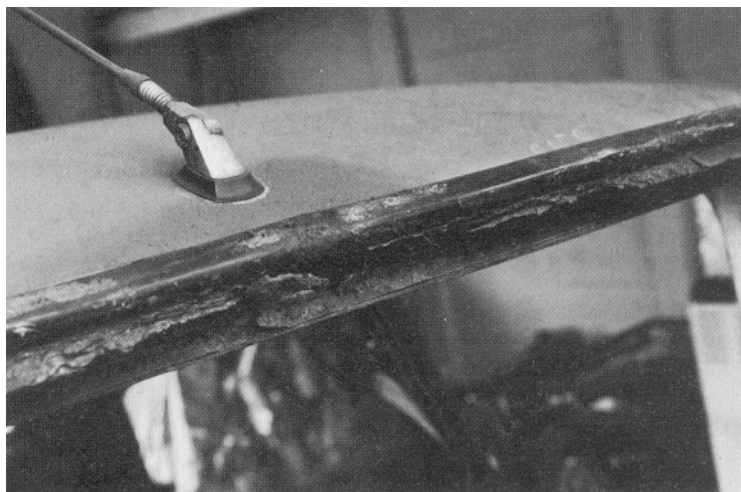


Fig. 3 Een bekend euvel; de framelijst onder de dakrand is weggeroest.

Ook zijn de gaten die gemaakt worden nogal groot, en moet daarna nog het nodige slijpwerk worden verricht. Een speciale hardstalen boor, ook bestemd voor puntlassen, bevalt mij beter, kleinere gaten en geen wegslijpen meer.

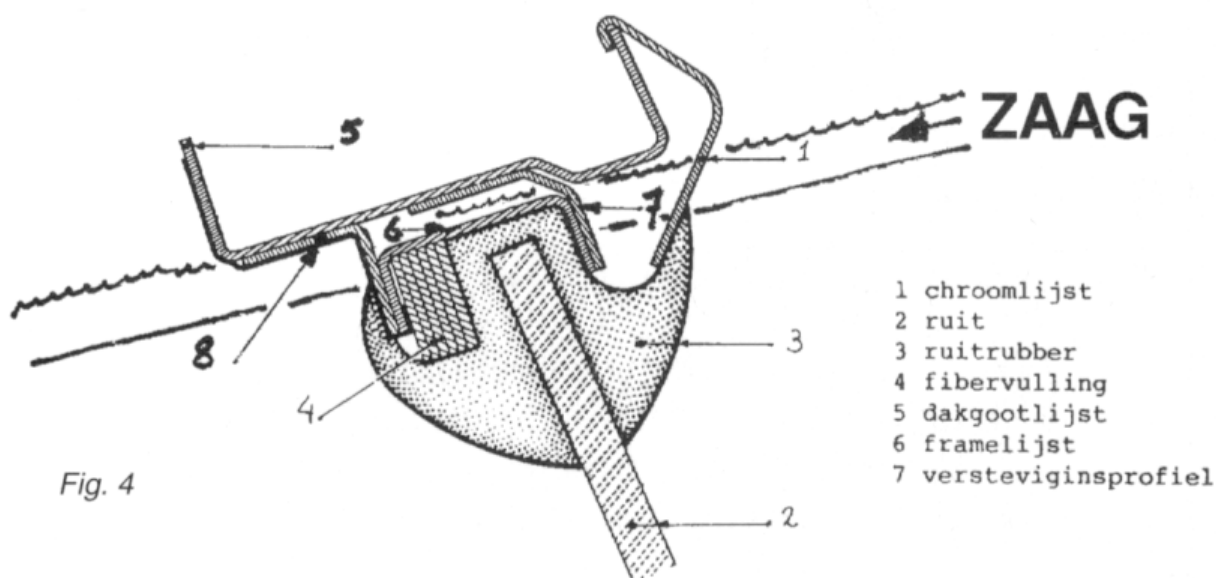


Fig. 4

Met een ijzerzaag werd vervolgens -van onderaf - het raamprofiel ingezaagd tot op de dakgootlijst zelf (fig. 4). Daarna was het verwijderen van de verroeste delen eenvoudig. Profiel (7) was gedeeltelijk nog niet doorgezaagd, een gevolg van de beslissing om de dakgootlijst zelf niet in te zagen. Met een tang werd het profiel afgescheurd.

Voor f. 40,- was inmiddels een stuk dak met daklijst en voorruitstijl bij "Bertus" aangeschaft. Het benodigde profiel werd hieruit op de beschreven wijze weggehaald.

Het lijkt een goede zaak om voor het aanbrengen van de nieuwe profiel eerst een goede roestwering aan te brengen. Dus met het gritstraalpistool alle roest verwijderen, ontvetten en met roestwerende primer drie keer de oppervlakte behandelen. Daarna met een spuitbus Tectyl alle holle ruimten volspuiten. Je weet op dat moment niet wat dat betekent voor het inlassen van het nieuwe profiel.

Dat blijkt de volgende dag, na het inklemmen van het nieuwe gedeelte. Voor het inklemmen kunnen heel goed zgn. vise-griptangen worden gebruikt die bij pomp stations voor circa f. 5,- per stuk te koop zijn. Voor dit werk zijn die tangen goed genoeg en is de aankoop van dure merktangen (\pm f 30,- / f 90,-) niet nodig. Ook blijken lijmklemmen goed bruikbaar te

zijn. Na het leggen van de eerste lassen blijkt tectyl heel mooi te branden. En het CO₂-lassen niet zo goed te gaan.

Daarna heb je nogal wat werk om de zaak te ontvetten en het lassen af te maken. Voor het lassen werd een CO-2 lasapparaat (Aireco, 140W) gebruikt. Op advies van de leverancier werd meteen een 10 liter gascylinder gekocht in plaats van de wegwerpcylinders. De investering in de 10 liter fles is aanzienlijk ($\pm f. 300,-$).

Door dat de vullingen veel goedkoper zijn ($\pm f. 75,- / 10$ liter in plaats van $f. 25,-$ per 0,7 liter wegwerpverpakking) wordt deze al snel terugverdiend.

Daarnaast een betere drukregeling en minder gehannes met flesjes die juist leeg zijn op zaterdagmiddag. Aanvankelijk werd lasdraad van 0,6 mm gebruikt. Bij dun plaatwerk leidde dat - met mijn ervaring - tot het branden van gaten in plaats van dichtlassen ervan, ondanks de laagste stand van het apparaat. Nadat dikker lasdraad (0,8 mm) werd gebruikt bleek het net iets makkelijker te gaan.

Bij het afslijpen van lasrupsen bleken er toch nog haarscheuren in de lassen te zitten. Toch een moeilijk vak: lassen ...

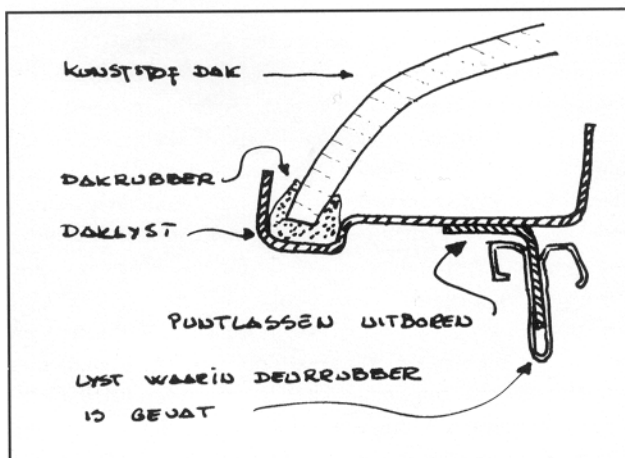
Nadat deze waren uitgeboord en vervolgens nogmaals dichtgelast was de reparatie gereed. Deze amateur deed er overigens twee dagen over.

Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, jr-nr: 14-2 (maart 1992), bladvolgnr: 117

DAKLIJST-RESTAURATIE

door D.J. ESSELINK

fig. 1: doorsnede;



vorig jaar was in 'Thoroughbred & Classic Cars' een bijlage gewijd aan het restaureren van klassiekers. Daarin werden vijf principes beschreven waar iedere restaurateur mee te maken krijgt:

Er is altijd veel meer werk dan gehoopt; het werk vergt drie keer zoveel tijd dan verwacht; de restauratie kost altijd vier keer zoveel geld dan gevreesd; in de loop van de restauratie gebeurt altijd een grote ramp; of is een grote kans dat het enthousiasme verflauwt en het werk stil komt te liggen.

Langzamerhand wordt duidelijk wat dit in de praktijk betekent: onverwacht een de-

fect tandwiel in de versnellingsbak ontdekken; bij het kaal maken van de ogenschijnlijke strakke bodem toch vijf gaatjes ontdekken in de linker kokerbalk, waarna de rest zich laat raden.

Of na het verwijderen van het dak (in verband met de al beschreven reparatie van de voorruitlijst) moeten vaststellen dat een lekkage een ravage heeft aangericht in de rechter daklijst.

En uiteraard was de lekkage niet te constateren aan kringen in de plafond of lijstbekleding. Het is dan nodig om je niet druk te maken, een: kop koffie te drinken en je te realiseren dat het je hobby is.

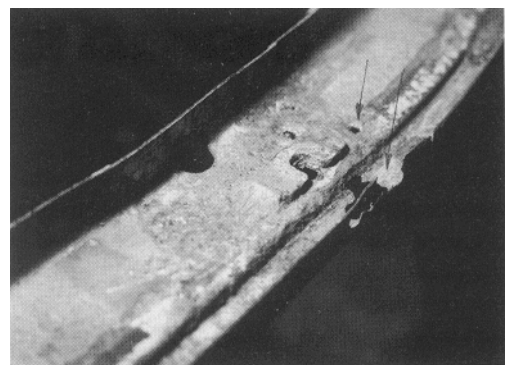


fig. 2: Zowel van boven als van onderen is de daklijst geroest, diverse gaten zijn te zien;

Op bijgaande foto's is te zien hoe bij de 1059 DC 33 de doorgeroeste daklijst vervangen wordt door een "donor"-deel. Uit de doorsnede blijkt dat de daklijst en het hoekprofiel (waarop de deurrubbers in een lijst zijn gemonteerd) met puntlassen aan elkaar zijn verbonden.

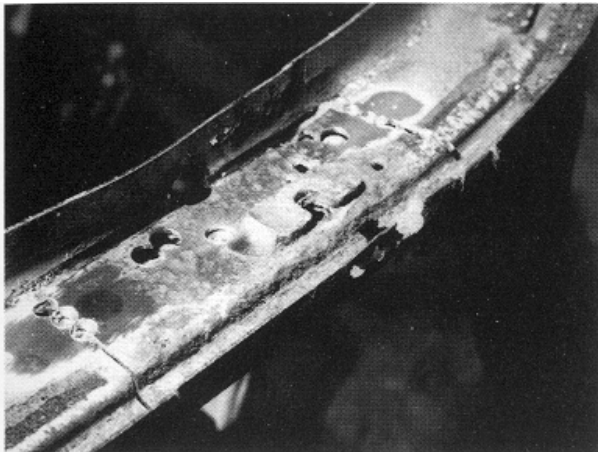


fig. 3: De puntlassen zijn uitgeboord, de daklijst halverwege ingezaagd. Aanvankelijk was het de bedoeling de open-staande rand te handhaven (zie slijpsnede) vandaar de boorgaten

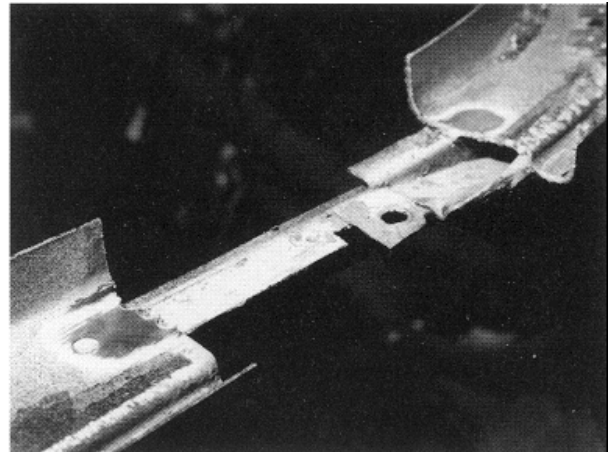


fig. 4: Alsnog is de daklijst geheel weggehaald. Het hoekprofiel zorgt voor fixatie. Waar mogelijk wordt roest verwijderd en primer aangebracht.

Deze constructie maakt het mogelijk een gedeelte van de daklijst te vervangen zonder dat de maatvoering van het skelet gaat afwijken.

Na het uitboren van de puntlassen tussen daklijst en hoekprofiel en door zagen van een daklijst kan het 'donor'-deel ingepast worden.

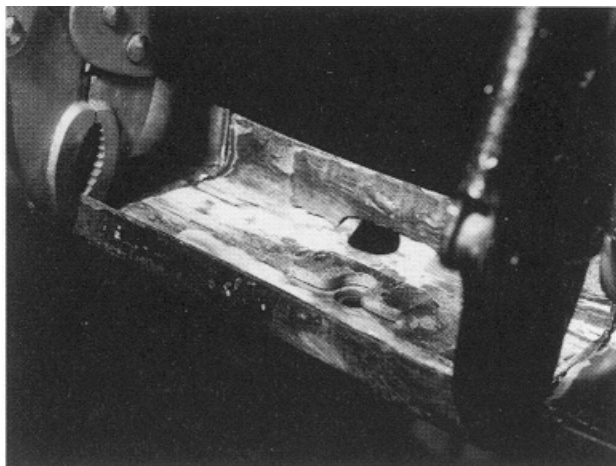


fig. 5: Met griptangen wordt het donordeel ingeklemd.

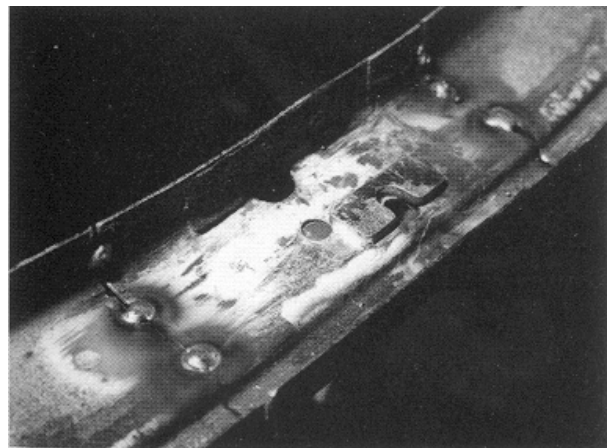


fig. 6: Het donordeel is met hechtlassen bevestigd, de griptangen kunnen worden verwijderd.

De daklijst is zowel in horizontale als verticale richting gebogen. Bij het weken van een donordeel moet hierop worden gelet.

Dus niet een linkerdeelomgekeerd aan de rechterzijde inpassen. Met een paar hechtlassen wordt het donordeel gefixeerd en daarna afgelast.

In fig.8 is het eindresultaat te zien: een tegenvaller die omgezet werd in een stukje DS-kwaliteit.

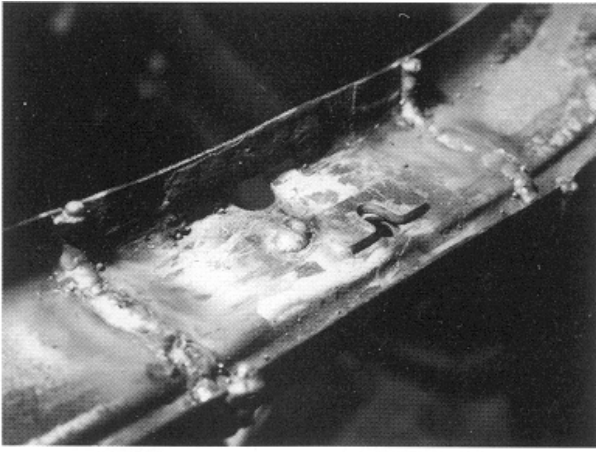


fig. 7: Na het aflassen kan met de slijpschijf de reparatie worden afgewerkt.

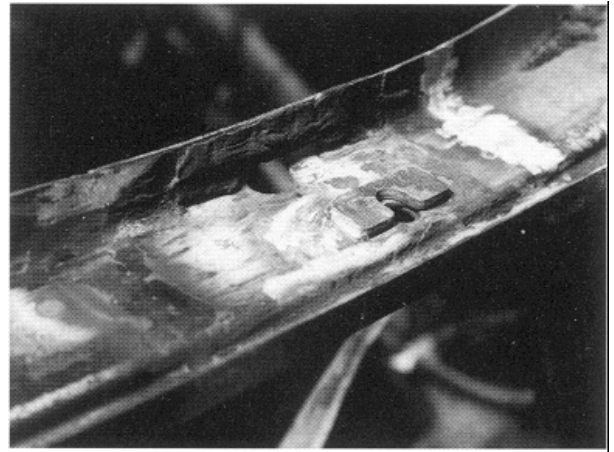


fig. 8: Het eindresultaat.