

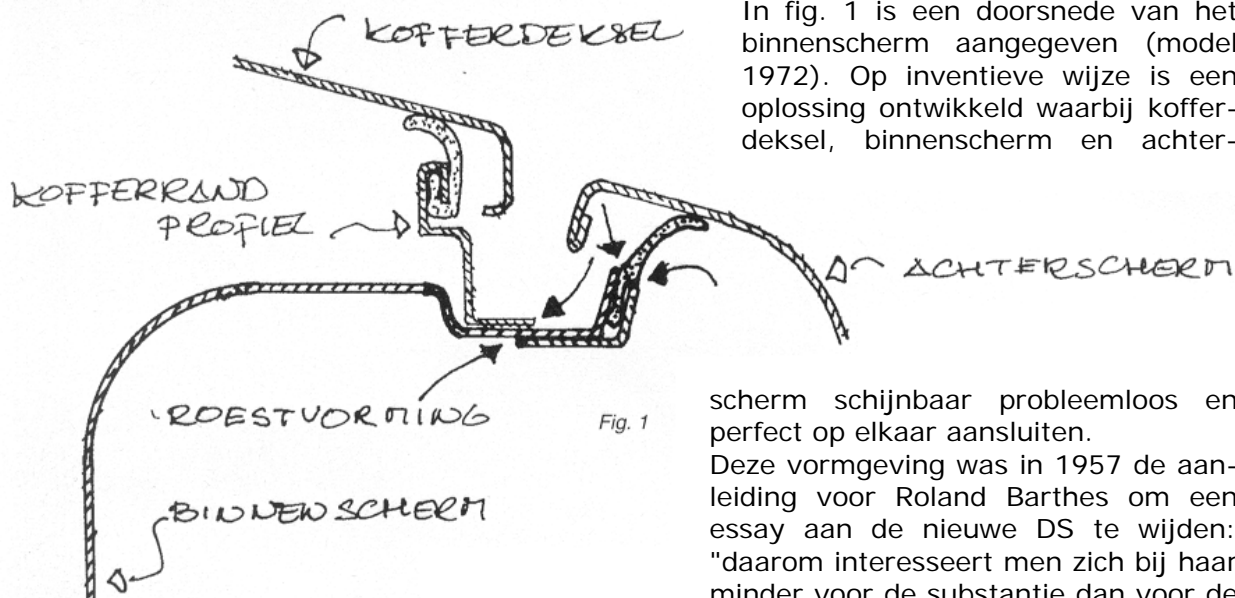
Naast vele sterke punten heeft de DS ook een aantal zwakke kanten.

Aan de achterzijde zijn dat vooral de kofferbodem, bumpersteunen en gootjes. Dat het een veel voorkomend probleem is blijkt ook uit de grote hoeveelheid vervangend plaatwerk die inmiddels wordt

## "DS-kundig" de goten

door D.J. Esselink

aangeboden door het clubmagazijn en de diverse DS-specialisten.



In fig. 1 is een doorsnede van het binnenscherm aangegeven (model 1972). Op inventieve wijze is een oplossing ontwikkeld waarbij kofferdeksel, binnenscherm en achter-

scherm schijnbaar probleemloos en perfect op elkaar aansluiten.

Deze vormgeving was in 1957 de aanleiding voor Roland Barthes om een essay aan de nieuwe DS te wijden: "daarom interesseert men zich bij haar minder voor de substantie dan voor de

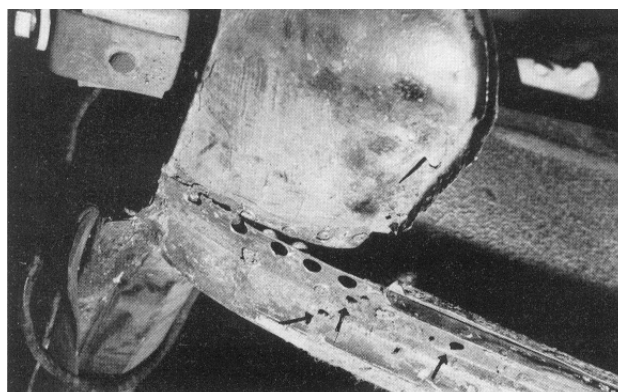
naden. Zoals men weet is gladheid altijd een attribuut van de volmaaktheid omdat het tegendeel altijd een technische en al te menselijk werk van passen en meten verraadt: het kleed van Christus was naadloos, net zoals de luchtschepen van de science-fiction van metaal zonder lassen zijn.

De DS19 pretendeert niet volkomen glad te zijn, hoewel de algemen vorm zeer gesloten is; het is toch het aan elkaar passen van de vlakken waarvoor het publiek zich interesseert: men betast koortsachtig de afsluiting van vensters, strijkt met de hand over de brede stroken rubber die het achtervenster vasthouden in het nikkelen kader.

Er is in de DS het begin van een nieuwe genemenologie van het in elkaar passen, alsof men overgaat van een wereld met aan elkaar gelaste elementen naar een wereld met elementen die los naast elkaar staan, waarvan de samenhang slechts berust op de wonderbaarlijke vorm,. Toch kent deze wonderbaarlijke vorm ook z'n keerzijde: het vormt ook een perfecte oplossing om roestvorming te bevorderen. Aan het gootprofiel, dat een onderdeel vormt van het binnenscherm, zijn aan de boven- en onderzijde het kofferrandprofiel, knellijst en schelp gepuntlast.

Aan de onder- en bovenzijde is het gootprofiel blootgesteld aan weersinvloeden, modder, pekkel etc. En in de vele hoeken en ribbels, hecht zich vuil vast dat lang vochtig blijft.

Op het moment dat de beschermende verf en kitlaag een paar gaatjes krijgt, dringt vocht tussen de gepuntlaste delen en start roestvorming die lange tijd niet zichtbaar is. Zie je eenmaal roest dan is de schade al aanzienlijk en is een grote ingreep de enige oplossing. Vaak is dan ook al aansluitend plaatwerk aangetast, zoals de achterzijde



Let op de gaatjes die in het binnenscherm zijn gevallen.

kofferbak, hoedenplank., schelpen en bumpersteun (fig. 2). -

In principe zijn er dan twee mogelijkheden: afslijpen van de (weg-) geroeste goten en ver- vanging door imitatiegoten, nieuwe schelpen, kofferranden of het repareren van de aangetaste gootgedeelten en schelpen etc. Meestal wordt gekozen voor de eerste oplossing. vaak is er al zoveel weggeroest dat reparatie niet meer mogelijk is. Ook vraagt een reparatie veel tijd en is daarmee kostbaar.

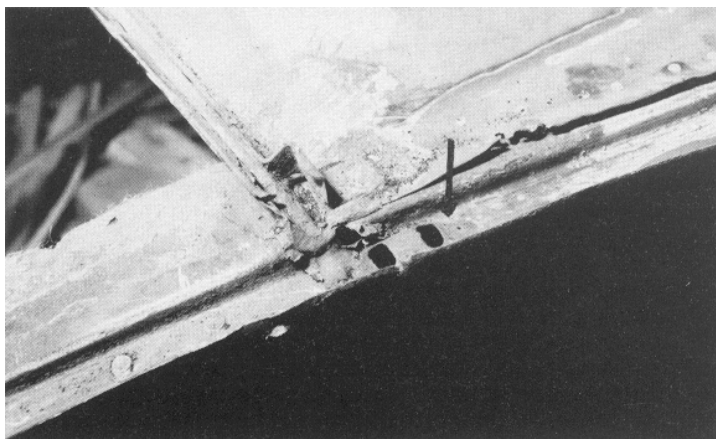


Fig. 3 Verhoogde bevestigingsplaat achterschermsteun

De imitatiegootjes, zoals die o.a. worden verkocht in het clubmagazijn, zijn minder hoog dan het originele profiel en hebben geen verhoogde bevestigingsplaats van het spatbordsteuntje (fig.3). Ook de karakteristieke beëindiging bij de rechterschelp ontbreekt. Praktisch gezien zijn deze afwijkingen onbelangrijk. maar ja, als je aan dit soort zaken belang hecht, dan heb je veel geduld nodig. ...



Fig 4. Even slikken bij zo'n ingreep.

Bij de 1059 DG 33 bleek na het uitboren van de puntlassen (voor zover nog aanwezig) de roestvorming onder het kofferrandprofiel aan de linkerkant beperkt. Alleen aan de achterzijde was het gootprofiel doorgeroest.

Voor mij was de keuze niet moeilijk: repareren van de goten in plaats van een complete vervanging. Als je dan de slijpschijf pakt en voor de eerste keer de aangetaste stukken weghaalt, ontstaan toch twijfels over de juiste aanpak (fig. 4).

Het uitgesneden gedeelte werd als mal gebruikt: eerst op dun karton. Vaak is het niet nodig de vorm iets aan te passen. Daarna uitknippen in staalplaat. Als zetwerk nodig is, bieden twee stukjes koekstaal in een bankschroef een goede oplossing. Omkloppen gaat eenvoudig met een houten klosje en een hamer.

Na het lassen vraagt vooral het slijpwerk veel tijd: ga je te diep dan ontstaan weer dunne plekken, laat je te veel lasrups staan dan is een "onzichtbare" afwerking moeilijk. Op lastig bereikbare plaatsen kan een slijpsteentje op een boortol uitkomst bieden. Het duurt wel langer, maar het resultaat is prima.

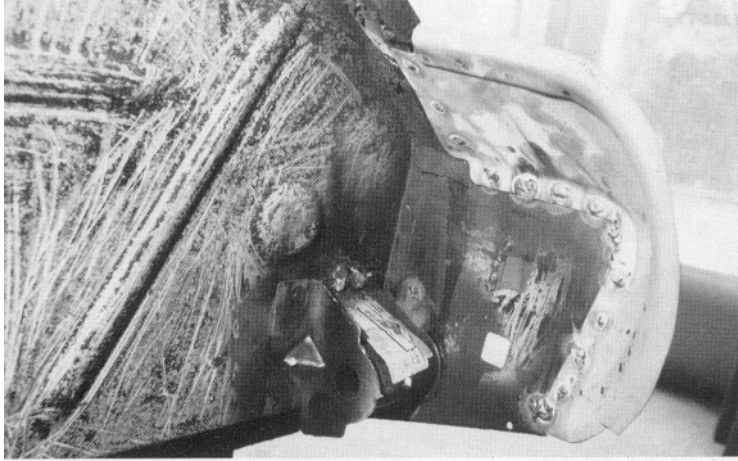
Bij de rechtergoot waren de problemen wat groter, zowel onder het paneeltje in de C-stijl als bij de spatbordsteun (halverwege de goot) waren gaten gevallen. In fig. 5 is te zien hoe een gedeelte uit de goot is gesneden, nadat eerst het paneeltje in de C-stijl is verwijderd. Door de lastige vorm van de



Fig. 5 Goot t.p.v. achterste dakstuk.

goot kostte het drie pogingen voordat het stukje goed paste.

De vervanging van de goot bij de spatbordsteun vroeg wat inventiviteit (fig. 3). De gootbodem is hier omhoog gestuikt. Door in een stukje U-profiel een rechthoekig gat te maken ter grootte van het gestuikte gedeelte, en met een beitel een stukje staalplaat hierin te stuiken, lukte het perfect een imitatie te maken. Slobgaten boren en vijlen, inlassen en je bent weer een dag verder.



*Fig. 6 Een voltooide reparatie.*

Voordat de gootranden, knelprofielen en schelpen werden gepuntlast aan het gootprofiel, is het oppervlak ervan gegritstraald en voorzien van enige lagen roestprimer (fig. 6).

Na voltooiing van de reparaties zijn vervolgens alle naden volgezet met tectyl.

Bij de volgende fase: vuurverzinken en spuiten, zal dat misschien nog problemen gaan opleveren? Maar ja, als je alles van te voren weet ...