

# Plaatwerk afhangen

(deel 1)

Het afstellen van een deur of een spatbord hoeft bij een gewone auto in het algemeen niet zo'n verschrikkelijk probleem op te leveren.

Meestal is er geen noodzaak of slechts een beperkte mogelijkheid dit te doen. Zoniet bij je DS. Door de toenmalig gebruikte constructie- en assemblagewijze is een, aan alle kanten verstelbaar, geheel ontstaan, waar je, als je bij demontage niet goed uitkijkt, straks geen touw meer aan vast kunt knopen. Dit artikel beschrijft voor de DHZ-er stap voor stap de te hanteren methode samen met de benodigheden.

## 1. Inleiding

Bij het stellen van de beplating van je ID/DS dien je je bewust te zijn van het feit hoe het materiaal er bij je eigen wagen bijhangt/bijhing.

Als alles gedemonteerd is en je hebt je vooraf geen beeld gevormd hoe een en ander er uitzag, dan ben je eigenlijk al te laat om het voor jezelf zo eenvoudig mogelijk te houden.

Het best dien je dus rekening te houden met het stellen vóórdát je iets demonteert.

Probeer je zelf een beeld te vormen over je eigen snoek: hoe staat alles erbij; hoe zien de panelen op zich eruit. Je kunt je ogen oefenen in het beoordelen van de staat van een wagen. Begin door te kijken hoe in het algemeen de toestand bij 'gewone' auto's is: hoe hangen de deuren in de sponningen, welke afwijkingen zijn er, zowel naar binnen als naar buiten. Staan de deuren te ver naar binnen of naar buiten, is de spleet tussen deur en sponning overal even breed? Staat de deur onder de kniklijn te ver naar buiten of naar binnen?

Telkens als je moet wachten in de file, kijk dan bij de auto voor je hoe de achterklep gemonteerd is; vaak teveel naar links of naar rechts of in zijn geheel scheef (voor degenen die nooit in de file staan: sta op een dag eens wat vroeger op of ga lekker een dagje naar Amsterdam, DS'en in de file bekijken).

Een normale ziel let nooit op dit soort afwijkingen, echter wel degene die aan het eind van deze bijdrage aan La Bombe Citroën het plaatwerk aan haar of zijn DS/ID gaat 'stellen'.

Kijk in de avondspits bij donker (als je voor een stoplicht staat te wachten waar twee rijen auto's opgesteld staan) eens goed naar de auto's in de rij naast je.



De volgende keer cursus plaatwerk afhangen

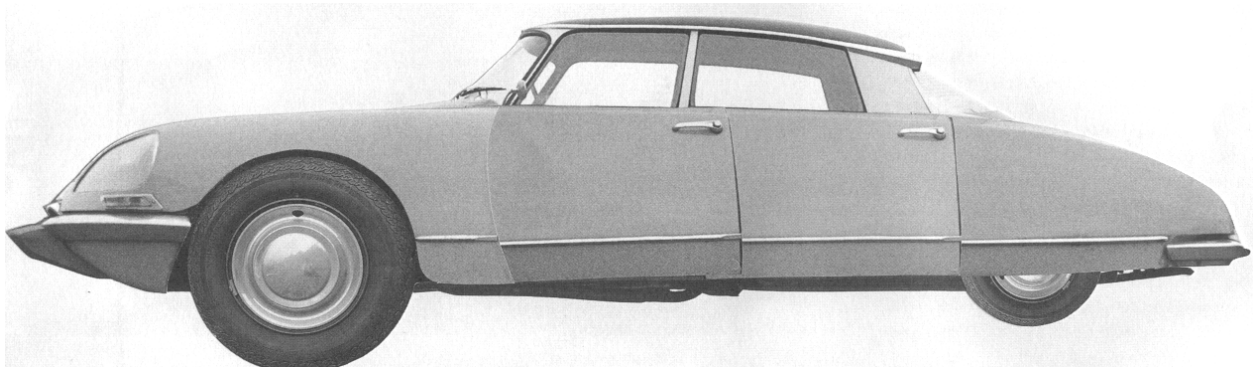


fout afgehangen achterschermen en kofferklep

Het strijklicht van de koplampen van de auto's in jouw rij langs spatborden en deuren van de voorgangers in de rij naast je, ver-raadt veel over de nauwkeurigheid waarmee een en ander is opgebouwd. Is de spleet tussen de panelen overal evenwijdig? Je ziet dan ook hoe er via stripjes en plastic paneeltjes bij sommige wagens de zaak optisch op een hoger plan wordt gebracht; de afwijkin-

gen worden aan het oog onttrokken.

Zo worden als extra verkochte snuisterijen aan de buitenkant tot een goedkoper te produceren vehikel, vanwege de lagere afstelkosten. De 'strakheid' van de plaatwerkdelen op zich kan ook goed beoordeeld worden als er strijklicht opvalt.



Als je in zijn algemeenheid je ogen geoefend hebt op het beoordelen van de staat van het afhangwerk bij gewone auto's dan kun je tijdens een evenement kijken hoe alles er bij andere DS'en bijhangt. Hoe 'oogt' in het algemeen een willekeurige DS en hoe hangt het plaatwerk erbij.

Als je met zo'n blik een aantal auto's hebt bekeken, dan heb je in het algemeen een idee over de te hanteren nauwkeurigheid bij een DS/ID. Je eigen (aan te leggen) normen zijn natuurlijk allesoverheersend. Het is echter makkelijk als je een goed vergelijk kunt treffen.

Als je auto nog helemaal in elkaar steekt en je hebt geen reden tot klagen over het plaatwerk, dan is hier dit verhaal afgelopen. Au réservoir. Heb je die reden tot klagen echter wel, of je denkt dat het beter kan (dat je het beter kunt dan je voorganger), dan gaan we aan de slag.

Ben je van plan je plaatwerk te (laten) spuiten en de wagen zit nog in elkaar dan is het vooral van belang om vooraf een beeld te vormen van het afhangwerk. Voordat alles gede-monteerd is kun je bij kleine afwijkingen eerst alles op orde brengen en daarna alles monteren en op exact de juiste plaats terughangen. Nu heb je de ruimte en de tijd. Eventuele beschadigingen als gevolg van verstelwerk worden door het spuiten (en de daarbij behorende voorbereidingen) weer weggewerkt.

Enkele maatregelen die genomen moeten worden om op een zo eenvoudig mogelijke manier een zo goed mogelijk resultaat te bereiken:

- Zorg dat je voldoende ruimte hebt om het afstelwerk te doen. Beter de auto elke dag even naar buiten duwen en buiten het stelwerk doen, dan in een te smalle garage te moeten stoethaspelen.
- Zorg voor voldoende licht. Een extra lamp om strijklicht te genereren is altijd handig. Het allerbeste is het om dit werk buiten uit te voeren. Je hebt dan aan alle kanten goed licht. Let wel, we hebben het natuurlijk niet over het goed geoutilleerde professionele plaatwerkbedrijf dat zich specialiseert in DS'en en alles binnen doet, maar over de handige DHZ-er.
- Die werkt ook het makkelijkst en het snelst als hij het ook nog met z'n tweeën uitvoert. Samen kun je het resultaat beter beoordelen, maar belangrijker nog: als de een iets vasthoudt kan de ander gereedschap zoeken, het onderdeel vastzetten of koffie gaan drinken. Bedenk dat een opgebouwde deur ca. 10 kg meer weegt dan een lege deur. Een complete voordeur weegt zo'n 25 kg afhankelijk van de uitvoering en de hoeveelheid plamuur, tectyl of achtergebleven contrabande. Als die deur 10 keer erop en eraf en versteld moet worden en je moet dat met je kantoor- of muishandje doen, dan voel je al heel gauw je spierbundeltjes.
- En nogmaals: het afhangen van het plaatwerk begint bij het losdraaien van de eerste bout!

## 2. Principe van het afstellen

Het werkplaatshandboek van Citroën adviseert (schrijft voor) dat je met het afstellen van het plaatwerk aan de achterkant begint. Sommige goeroe's beginnen met de motorkap en weer andere gaan uit van de bovenkant van de knobbel van de trekhaak. Zoniet het echte ID/DS clublid. Die begint met de deuren. De deuren moeten goed in de sponningen van de deurstijlen vallen. Deze sponningen zijn voorzien van een stevig afdichtrubberen rand en de deur moet goed op die rand aansluiten.



foto 1

Als de deuren eenmaal goed zijn afgesteld kun je met voor- en achterspatborden alle kanten op; die voor- en achterspatborden zijn (samen met de ophangpunten en samen met de nog te monteren motorkap en kofferdekse)l) zodanig uitgevoerd, dat ze in ruime mate verstelbaar zijn.

De stand van de deuren wordt begrensd door de rubberrand waar hij naadloos tegen moet sluiten.

Dit soort beperkingen is er niet bij de voor- en achterspatborden. Vandaar beginnen we bij de achterportieren.

## 3. Achterportieren

Zoals gezegd, begint het afstellen met de deuren. Het best werkt het, als je met de achterdeuren begint terwijl de voordeuren zijn verwijderd, omdat dan de scharnieren van de achterportieren het best bereikbaar zijn. Bovendien krijg je dan niet steeds die voordeur tegen je achterwerk als hij dichtvalt.

Het monteren en afstellen gebeurt altijd per deurenstel links en rechts, vooropgesteld natuurlijk dat je de ruimte hebt om links en rechts tegelijkertijd te werken.

Het afstellen gebeurt altijd met de zijruiten naar beneden gedraaid of verwijderd; het afstellen van de ruit gebeurt pas als de deur eenmaal goed in de sponning past.

De uithouder van de achterdeur wordt pas aan die deur gemonteerd als alles klaar is, dus trek de uithouder liefst even in de dorpel terug als je erbij kunt. De twee lange veren kunnen worden losgehaakt, waarna de hele zaak spanningloos is.

### 3.1. Definities en referentiepunten

Definities: horizontaal: naar voren en/of naar achteren; verticaal: naar boven en/of naar beneden; bi/bu: de zijdelingse verplaatsing naar binnen c.q. naar buiten t.o.v. het interieur.

Als referentiepunten om de afstelling voorlopig uit te voeren gelden:

- De voorzijde van de deur dient zodanig t.o.v. de middenstijl te worden gemonteerd, dat de hoek van het plaatwerk aan de bovenzijde ca. 25 mm van de voorzijde van de middenstijl terecht komt (zie foto 1).
- De boven-binnenkant van de deur dient zowel aan de voor- als aan de achterzijde goed in de oksel van het kozijnrubber te

foto 2

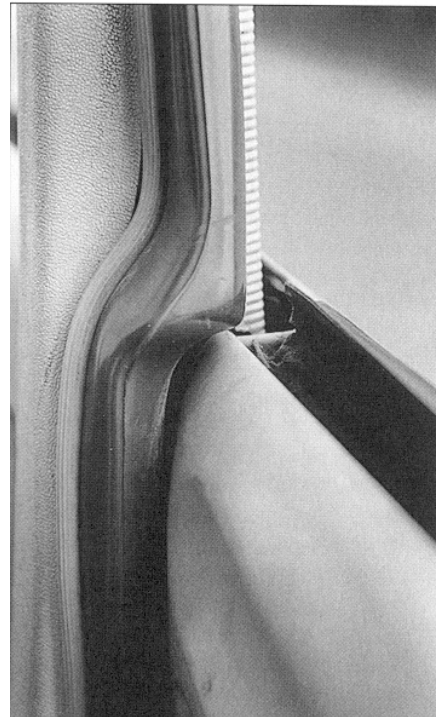


foto 3, de bovenkant van de portieren links en rechts, moeten exact parallel lopen

passen (zie foto 2).

- De bovenkant van de linker deur moet evenwijdig aan de bovenkant van de rechter deur liggen (zie foto 3).

### 3.2. Volgorde

Alles bij elkaar is de volgorde van afstellen als volgt:

- a. De voorkant van de deur op het kozijn-rubber; de deur moet soepel en over de hele lengte aanliggen en aansluiten met in acht name van bovengenoemde referentiepunten.
- b. De hoogte; let op dat de bovenzijde goed in de rubberoksels sluit.
- c. De afsluiting van de verticale achterzijde van de deur op het kozijnrubber. Over de gehele lengte dient de deur aan te sluiten.
- d. De slotvanger.
- e. De ruit.

### 3.3. Uitvoering

Het afstellen van een deur doe je het best als het hele binnenwerk eruit is gehaald, de binnenpanelen zijn verwijderd, de dikke rubberen afsluitrand aan de onderkant van de deur is verwijderd en de slotvanger van de achterste stijl is verwijderd. Je hebt in dat geval de kale deur, die eerst aan voor- en achterzijde goed wordt gemonteerd.

Afstellen gebeurt nu slechts met de twee scharnieren, elk met een scharnierhelft op de deur en met een scharnierhelft op de middenstijl.

De scharnierhelften op de middenstijl kunnen na lossen van de twee 7-mm bouten in verticale en in horizontale richting worden verschoven. Door middel van stelplaatjes (foto 4 linker type) kan deze scharnierhelft ook nog eens naar binnen en naar buiten worden verplaatst. De scharnierhelft op de deur kan slechts in horizontale richting worden bijgesteld via stelplaatjes (foto 4 type rechts).

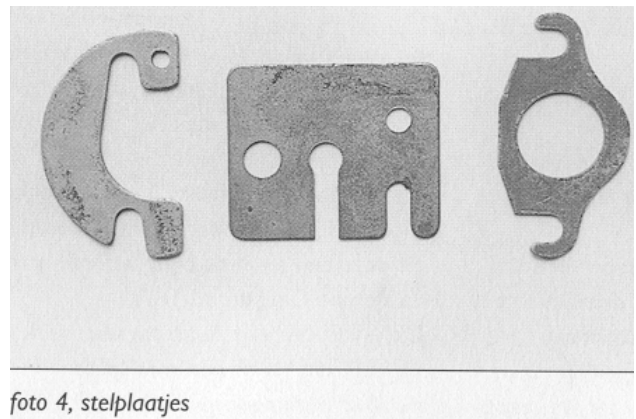


foto 4, stelplaatjes

Als de scharnierhelften op elkaar zijn geplaatst middels de scharnierpen, dan kan de deur in zijn geheel ook nog eens naar boven en naar beneden. Zo'n flexibiliteit zou je thuis en op je werk overal wensen; edoch niet op je snoek. In het kader van de bezigheidstherapie is dit een perfecte oplossing, je bent voorlopig van de straat.

Het handigst is het, om een uitgangspositie voor alle onderdelen te kiezen en dan te kijken waar je uitkomt, er van uitgaande dat alle bouten losgenomen cq. verwijderd zijn. Let op de afstand van 25 mm. Als die niet met redelijke speling in de kozijnscharnierhelft kan worden bereikt, dan pas vulplaatjes onder de deurscharnierhelft plaatsen. De scharnierpenen in eerste instantie in het midden van de scharnierhelft plaatsen en daarna pas verstellen. Als de deur aan de voorzijde mooi evenwijdig aanligt langs het kozijnrubber, dan kan het bijna niet anders of aan de achterzijde moet dit ook het geval zijn. Enig verstellwerk met de scharnierhelften moet een goed resultaat op kunnen leveren.

Als je je dan ook hebt beperkt tot een lege deur zonder binnenwerk en rubbers e.d. en je hebt de deur goed draaiend en goed aanliggend dan kan nu de slotplaat worden afgesteld. Bij opstaande krukken kan er een vulplaatje of het model van de slotvanger worden toegepast als dat nodig is. Eventueel zelf te vervaardigen uit een stukje aluminium plaat. Voor liggende klinken eventueel vulplaatjes gebruiken of. afb 4 middelste detail. Je hebt een of meerdere vulplaatjes nodig als de overlap tussen slotvanger en deurdeel minder is dan 5 mm.

De slotvanger kan naar binnen en naar buiten en verticaal worden bijgesteld. Ook kan de kanteling van de slotvanger worden bijgesteld. Als je hier de nodige aandacht aan besteedt, dan is het resultaat de bekende, degelijke klik van de goed sluitende deur van een nieuwe auto. Let wel, dit is de eerste lijfelijke kennismaking van je medepassagiers met je ID/DS.

De deursluiting kan aan de achterdeurzijde nog beïnvloed worden door het verticale rubber van de achterspatborden. Voor nu moet je het beste resultaat zien te bereiken zonder de invloed van achterspatbord, rubber onderrand en zijruit.

Na afstelling van de deur via scharnieren en de slotvanger kan nu de zijruit afgesteld worden. De zijruit kan in verticale, horizontale en bi/bu-richting versteld worden.

Verticale afstelling en het naar binnen en buiten brengen van de ruit gebeurt met de 4 moertjes achter de rubber dopjes die aan vóór- en achterzijde van elke deur kunnen worden ontdekt (zie foto 5). De ruit zodanig afstellen, dat de deur op een normale manier kan worden gesloten, terwijl de ruit zodanig aanlegt, dat hij niet klappert en zo min mogelijk windgeruis veroorzaakt.

Dit afstellen kan het best aan de hand van een proefrit gebeuren; in de praktijk blijkt vaak het best wanneer de ruit strak genoeg aanligt.

De horizontale afstelling is moeilijker te realiseren. Daartoe moet het aantal onderleggingen tussen de geleidegoten en de deur binnen in de deur worden aangepast (zie hiervoor La Bombe Citroën nr. 167).

De uithouder van de achterdeur (wie verzint zo'n constructie hè?) kan via de pen met splitpen gemonteerd worden als de deur in zijn geheel is afgesteld.

We wachten nog even met het compleet afmonteren van de deur totdat de aanliggende carrosserie-elementen ook zijn afgesteld, te beginnen met...

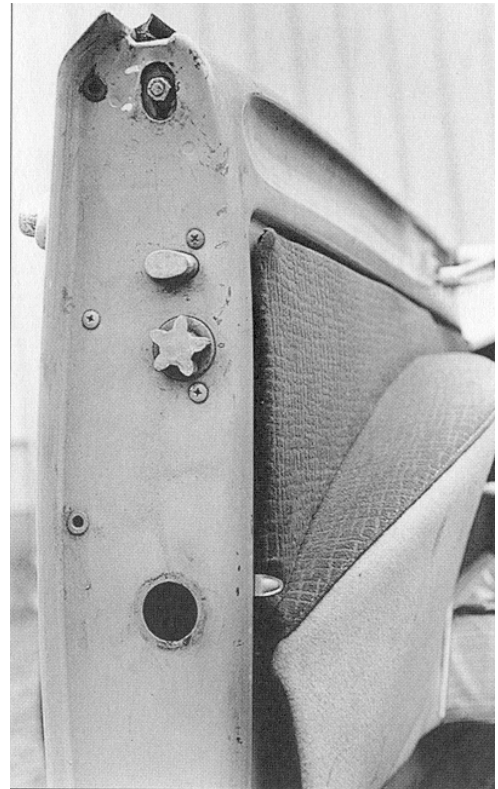


foto 5



foto 6

#### 4. Voorportieren

Na afstellen van de achterdeuren komen de voorportieren aan de beurt. Ook hier is het handigst als de voor-schermen zijn verwijderd. De voordeuren zelf zijn groter en zwaarder dan de achterdeuren terwijl de ruiten een stuk kleiner zijn. Ook ontbreekt bij de voordeuren de uithouder. De deur op identieke wijze als hierboven afstellen. Als extra referentie heb je nu de naad tussen voor- en achterportieren.

Deze naad moet over de volledige lengte even breed zijn en de achterzijde van het voorportier moet even diep en evenwijdig liggen als je van voor of van achteren naar je wagen kijkt. Eventueel mag de achterdeur t.o.v. de voordeur iets verder naar binnen steken om te voorko-

men dat de achterdeur niet als happer voor de rijwind gaat fungeren, hetgeen overbodig veel windgeruis teweeg zou brengen.

Als je het niet goed voor elkaar krijgt eventueel eerst de achterdeuren iets anders stellen.

Als de deuren t.o.v. de stijlen en drempels en nu ook t.o.v. elkaar juist zijn gesteld, dan heb je:

- Een spleet tussen voor- en achterdeur die overal even breed is (op het oog). Je kunt de ruimte tussen voor- en achterportier goed controleren met behulp van een boortje: kies een boor waarvan de diameter goed tussen voor- en achterdeur past en controleer daarmee beide zijden ten opzichte van elkaar.
- Deuren die paarsgewijs evenwijdig zijn gemonteerd.
- Deuren die vlekkeloos dicht vallen.
- Deuren die over de gehele hoogte naadloos op elkaar aansluiten (zie foto 6 als voorbeeld hoe het niet moet).

Als aan deze voorwaarden is voldaan dan kunnen de scharnierbouten eens lekker aangetrokken worden.

Sleutel 11 of 12 afhankelijk van het bouwjaar; zet alles goed vast; dan heb je er zo lang mogelijk plezier van. Het is nu ook het juiste moment om de contramoeren van de scharnierpenen met ringsleutel 14 goed te borgen. Er mag geen speling voelbaar zijn als je de deur in geopende toestand aan de slotzijde optilt.

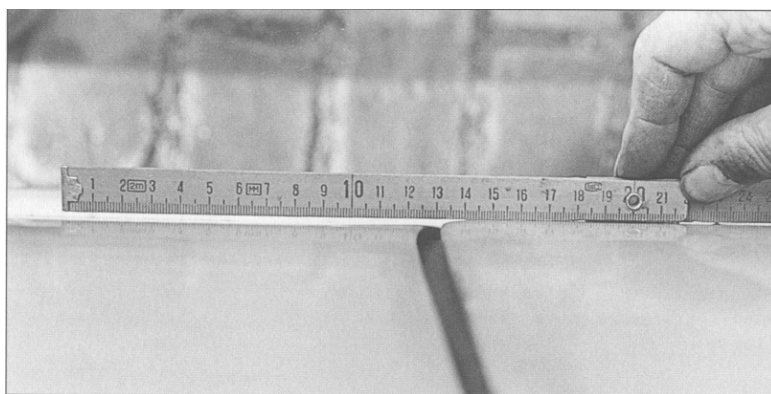


foto 7

Vergeet ook de slotvanger niet goed te borgen met een passende kruiskop-schroevendraaier of (bij nieuwe types) een inbussleuteltje van 4 mm.

### De slotvanger

De slotvanger is uitgerust met een plastic nokje dat door een veertje naar buiten wordt gedrukt. Dit nokje is niet bestemd om de deur op te vangen als hij dicht gesloten wordt; daarvoor zorgt het kozijnrubber. Het nokje geeft de deur een zetje naar buiten als je het portier van het slot doet; een kwestie van comfort. Wordt vervolgd, want de rest moet er ook nog aan.

**Uit: clubblad Citroën ID/DS Nederland, jr-nr: 19-4, (mei 1997), bladvolgnr: 169**

## Plaatwerk afhangen

### Deel 2, slot

In het eerste deel werden de algemene beginselen

van het stellen genoemd, de wijze waarop het ID/DS clublid zich de nodige kennis en het gevoel eigen kan maken en is het afstellen van de portieren aan de orde gekomen. Het tweede deel bevat de afsluitende tekst en kan niet onafhankelijk van deel 1 worden gebruikt.

Eerst nog een fotootje van een oplossing van het gebrek aan afstel-plaatjes voor de deurscharnieren. Zo kan het ook: koop een Magnum, verorber hem en gebruik de restanten van het handvat als afstel-element. Bij deze DS waren de raamslingertjes geborgd met watten-staafjes in plaats van een stalen pennetje. En wie kan nou commentaar hebben op zo'n inventieve oplossing (die laatste weliswaar). De eerste oplossing met het hand-



foto 8

vaatje deugt van geen kant; bedenk zelf een aantal redenen.

## 5. De achterspatborden

Als de deuren naar behoren zijn gemonteerd, dan kun je aan de voor-of aan de achterkant van de wagen verder gaan. Voor het gemak gaan we in dit verhaal achter verder; de achterspatborden zijn ietwat eenvoudiger te hanteren dan de voorspatborden.

De achterspatborden zijn met slechts één bout vastgezet, hierdoor is het spatbord redelijk snel te demonteren in geval van een te verwisselen achterwiel.

Bovendien is deze bout uit esthetisch opzicht niet meer weg te denken van de achterkant van het spatbord (probeer dat tóch eens) en speelt de hele montage-wijze een belangrijke rol hoe anderen naar deze auto kijken.



foto 9

De aan de voorkant van het spatbord gemonteerde pennen op de C-stijl zijn, met de ophanggaten in het spatbord in redelijke mate verstelbaar. Ook het later af te stellen schroefgat voor de centrale bevestigingsbout van het achterspatbord laat zich redelijk eenvoudig verstellen.

Van fabriekswege worden de achterspatborden aan de boven-zijde in het midden van het gootje nog gesteund door een haakje, waardoor het spatbord redelijk tegen het wasbordje aan blijft liggen.

Vóór het monteren en afstellen van de achterspatborden moet de achterklep worden gemonteerd. De achterklep heeft uiterst weinig stel mogelijkheden meegekregen van de heer Bertoni. Het scharnier is bevestigd aan het wasbordje (geniaal niet waar?) en kan niet ten opzichte van de carrosserie worden veresteld. De sleufgaten in de achterklep geven ook weinig soelaas om te smokkelen.

De werkvolgorde is hier om eerst de voorkant van het spatbord redelijk gelijk in diepte met het achterportier te brengen, daarna wordt de breedte van de spleet over de gehele lengte gelijk gemaakt. Het handigst werkt het, als alle 5mm boutjes van de ophanging aan de voorzijde handvast zijn aangedraaid, zodat alles schuivend is te verstellen en de ophanging van het draadgat aan de achterzijde ruim los is gesteld.

Hang het spatbord over de pennen en sluit de achterdeur. Nu kun je met je hand aan boven en onderzijde het spatbord naar buiten of binnen en naar boven of onder verschuiven, zodat het voldoende naar binnen of buiten steekt en op de juiste hoogte wordt geplaatst.

Probleem vormt wat je als referentiepunt neemt om verder te gaan: het bovenste deel boven de knik, het lange verticale deel, of het deel onder de onderste knik. Vaak zie je dat deze lijnen ten opzichte van elkaar niet conform de lijnen bij de deur lopen.

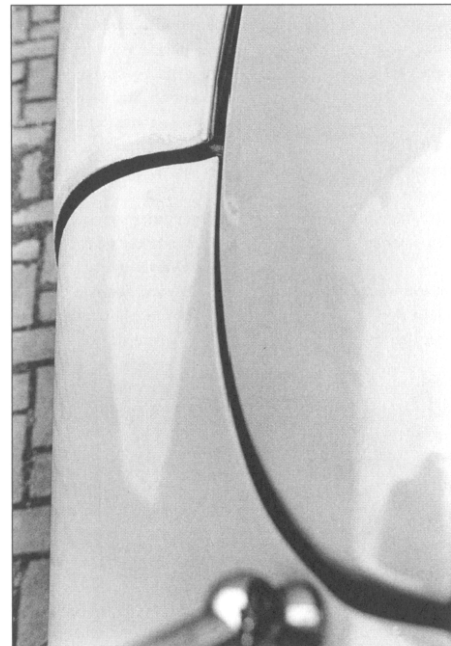


foto 10

Het deel boven de bovenste knik staat bij het achterspatbord vaak óp als gevolg van meer of minder ernstige roestvorming aan de binnenkant van het achterscherm, waardoor daar wat materiaal ontbreekt om de zaak in de oorspronkelijk gedachte vorm te houden. Het

deel onder de onderste kniklijn heeft vaak wat last gehad van aanrijdingen met bermpaaltjes en ander ongerief, waardoor het teveel naar binnen of naar buiten steekt. Niettemin moet je hier kiezen voor de optisch beste oplossing, ook al suggereert een meting met bijvoorbeeld een liniaal een andere afstelling (zie foto's 6 en 7, vorige nummer).

Heb je de diepte van het achterspatbord ten opzichte van het achterportier redelijk op orde, dan kunnen de 5mm boutjes voorlopig worden vastgezet.

De evenwijdigheid van de spleet ten opzichte van de deur als je er vanaf de zijkant recht tegenaan kijkt, wordt afgesteld door het schroefgat aan de achterkant van de wagen te verstellen. Met een beetje gymnastische oefening kun je je onder de achterkant van de wagen begeven en daar de twee boutjes M5 vastzetten voor de hoogteverstelling en daarna de bout M7 voor de juiste lengte-afstelling.

Ik geef toe, het staat hier eenvoudig beschreven, maar het lossen van alle bouten en het gangbaar maken en ten opzichte van elkaar goed stellen, geeft toch wel de nodige hoofdbrekens. Als je dan uiteindelijk het spatbord niet ver genoeg naar binnen of buiten kunt trekken, dan moet je je fantasie gebruiken en besluiten nemen; begin je opnieuw met het afstellen van de deuren, of ruim je een bevestigingsgaatje iets op, zodat wél de juiste - gewenste- afstelling wordt bereikt. Bedenk in ieder geval dat in de fabriek in Paris nooit gaatjes uitgevijld behoeften te worden (dat lieten fabrikant en importeur gaarne aan de concessionaire over die bij de leveringen van de laatste typen het afstelwerk nog eens dunnetjes over mochten doen). Heb je het gevoel, dat er toch gevijld moet worden, dan is er misschien iets niet in orde met de vorm(vastheid) van het chassis of je hebt de deuren alsnog niet goed afgesteld. Raadpleeg in ieder geval een kenner voordat je oneigenlijke praktijken start.

Nadat de afstelling van de achterscharnieren is uitgevoerd, kunnen alle boutjes goed vastgezet worden.

## **6. De voorspatborden**

De voorspatborden hebben weer zo'n geniale 60-er jaren oplossing gekregen om de fabrieks tekortkomingen weg te moffelen. Aan de voorkant is het spatbord op de luchtinlaathuizen vastgezet, die op hun beurt weer met de voorbumper tot één unit zijn samengebouwd. Aan de voorkant van het spatbord zijn de verstelmogelijkheden niet erg groot.

Het spatbord kan naar binnen of naar buiten worden geduwd en naar voren of naar achteren worden veresteld, dus niet in de hoogte! De achterzijde van het voorspatbord laat zich redelijk eenvoudig in hoogte en diepte verstellen door de flexibele ophangrubbers; naar voren en achteren afstellen doe je slechts met de bouten aan de voorzijde. Aan de voorzijde valt de forse 9 mm-bout waarmee het spatbord binnen in de wagen is vastgezet direct op na openen van de motorkap.

Aan de zijkant van de wagen is vóór het voorwiel de bumper samen met binnen- en buiten-spatbord samengebouwd met een 7 mm-bout met moer. Het buiten-spatbord behoort met de montagelip aan de buitenzijde van het oor geplaatst te worden. Afstelling hier volgt nagevoel vanzelf.

Aan de achterzijde van het voorspatbord (aan de voorportierzijde) is het voorspatbord met twee rubberen zoekgaten opgehangen over twee pennen die vast op de A-stijl zijn bevestigd. Als je het voorportier opent zie je twee gaten aan de achterzijde van de A-stijl zitten die m.b.v. twee tiger-meubeldoppen dienen te zijn afgedicht. De rubberen zoekgaten zijn via deze twee gaten dwars door de A-stijl verstelbaar. Meubeldop verwijderen, enkele ratelverlengstangen op elkaar met een dopje 8 mm en de kans is groot, dat je het spatbord kunt verstellen.

Grootste probleem vormt meestal, dat het 8 mm dopje niet over het 8 mm boutkopje is te plaatsen, omdat de S.A. Citroën de ruimte in het stelgat wel heel erg nauw heeft gedimensioneerd. In dat geval eerst het spatbord (weer) verwijderen en met behulp van een pijpsleuteltje het boutje iets lossen zodat alles verschoven kan worden, het spatbord aanbrenge, het spatbord verschuiven, het spatbord voorzichtig verwijderen, het boutje vastdraaien en het spatbord weer passen. Oef...



Het vinden van de juiste referentie in het geval je voorspatbord en het voorportier niet de identiek glooiende lijnen volgen is weer een ander probleem: waaraan geef je de voorkeur en wat is optisch het best haalbare (of het minst erge). Als je alles op de juiste wijze hebt geprobeerd af te stellen, kunnen er drie problemen overblijven:

1. De spleet tussen voorportier en voorspatbord is niet evenwijdig, als je er naast de auto staande, recht op kijkt. Oplossing: zoek La Bombe Citroën nr. 168 op zolder en begin bij punt 1, maar smokkel nu iets, zodat je bij punt 6 wél goed uitkomt.
2. Het voorspatbord zit aan de voordeurzijde veel te dicht tegen de motorkap aan; de spleten lopen niet mooi evenwijdig; controleer of het voorportier niet teveel in de sponning is gemonteerd; de deur moet tégen het kozijn-rubber worden geplaatst en niet erin. Eventueel de voorzijde van het voorportier iets naar buiten stellen, samen met de achterzijde van het voorspatbord.
3. Het spatbord is in onvoldoende mate naar binnen of naar buiten te stellen. Ook hier kom je er niet onderuit: sla een beurt over en bij 1 beginnen en dan maar wat smokkelen. Dit laatste moet je natuurlijk pas in het aller-aller-laatste geval doen. Vraag liever de mening van derden of slaap er nog eens een nachtje over.

Als alle plaatwerkdelen op de genoemde wijzen zijn gesteld, kan de motorkap nog afgesteld worden en moeten de portierruiten nog suis- en trillingvrij worden afgesteld.

De motorkap kan met behulp van de vier bouten in het chassis naar voren- en naar achteren worden gesteld. Zijdelingse afstelling wordt uitgevoerd door de scharnieren iets te verbuigen naar links of naar rechts. De sluiting van de kap aan de achterzijde kan gewijzigd worden door de bout/moercombinatie naar voren of naar achteren te verstellen. De kap wordt dan vaster op de rubber dwarsstrip geduwd. Deze afstelling het best onder rijomstandigheden te testen.

Als bij een behoorlijke snelheid de kap aan de kant van de voorruit klappert, dan bout verstellen naar voren of naar achteren.

De afstelling van de motorkap aan de bumperzijde zal verder weinig problemen opleveren. Standaard krijg je van de fabriek zoveel meccano erbij geleverd, dat de pennen van de kap op enig moment wel goed in de slotvangers ter linker en rechterzijde moeten vallen. Vergeet natuurlijk niet van meet af aan de terkkoordjes aan te brengen waarmee de dichtgeklapte motorkap weer geopend kan worden.

Punten waar speciaal aan de voorzijde naar gekeken moet worden zijn:

1. Zijn linker en rechter spatbord t.o.v. elkaar ver genoeg naar voren en naar achteren geplaatst? Eventueel te verstellen met de beide bevestigingspunten aan de voorzijde.
2. Zijn de spleten tussen motorkap aan de linker- en de rechterzijde even breed uitgevoerd? Eventueel aangrijpingspunt van de motorkapsluiting in de motorkap zélf verstellen.
3. Ligt de motorkap als hij gesloten is, evenwijdig aan de bumperrand (m.a.w. is de spleet tussen kap en bumperdeel overal even breed)? Te verstellen met de in- en uitdraaibare pootjes van de motorkapvergrendeling.
4. Is de spleet tussen voorspatbord en bumperdeel overal evenwijdig? Eventueel verstellen met de bout/moer combinatie ter zijde van het spatbord vóór het voorwiel. Deze afstelling het best te controleren als je de rubberen afwerkrand even verwijdert.

De portierruiten kunnen in de hoogte en in de diepte afgesteld worden zonder dat je daar het hele interieur van de deur voor behoef te slopen. Via de gaatjes in de voor- en achterzijde van de deur kunnen de afstelmoeren worden bereikt, waarmee de ruiten afgesteld worden. (zie foto 5 in het vorige nummer; de twee niet afgedekte en daardoor onooglijke gaten). Kijk uit bij het dichtgooien van de deur, als je hiermee bezig bent. Niet-getinte ruiten zijn redelijk goedkoop verkrijgbaar. Met getint glas wordt het al gauw moeilijker.

Een proefritje en het met beleid dichtgooien van het portier moet uiteindelijk de beste mix aan afstellingen van de slotvanger en de ruiten teweeg brengen. Bedenk dat de geleiders

van een ruit beide evenwijdig van elkaar gemonteerd moeten worden. Aan de voorzijde boven naar binnen duwen betekent meestal ook aan de achterzijde bij diezelfde deur boven naar binnen duwen.

## **7. Tips**

Neem in het algemeen bij de verwijdering van een deur de gewoonte om de onderste scharnierpen los te draaien. De bovenste blijft altijd goed afgesteld, als je hem eenmaal goed hebt zitten en er verder van af blijft.

Een hele lange schroevendraaier met beschermend materiaal om de steel is uitermate handig als je met gemonteerd voorspatbord een deur wilt verwijderen. Om beschadigingen te voorkomen is het het best om een voorspatbord even te verwijderen (vooral bij de typen zonder meedraaiende verstralers loont het de moeite om even het spatbord te verwijderen). Er zijn wagens geleverd waarbij de achterplaat met de schroefgaten voor de scharnierhelften op de deurstijlen niet in een huisje zijn aangebracht. Als je dan alle schroeven van de scharnierhelft hebt losgedraaid, valt het plaatje naar beneden. In een eerder clubblad heeft al eens een tip gestaan hoe dit probleem dan weer opgelost moet worden.

## **Benodigheden**

Voor het afstellen van het plaatwerk heb je slechts enkele stukken gereedschap nodig.

Boven alles gaat het maatje, waarmee je samen de klus klaart. Daarna moet je ook over de nodige tijd beschikken.

Ringsleutels maat 10\*11, 12\*13 en 14\*15, een goede, zware schroevendraaier, wat slimme pijpsleutels of rateldoppen van 8, 11 en 12 en 14mm en klaar ben je.

Dat aan de hand van dit artikel een snoek perfect is af te hangen is aan de foto te zien. Wie de tien verschillen in vergelijking met de afbeelding uit de vorige La Bombe Citroën aan kan wijzen (de overzichtsfoto uit het vorige clubblad is genomen toen we nog aan de klus moesten beginnen) die kan gerust aan het afstelkarwei beginnen. Veel succes ermee.

Tekst: Cees Berkvens  
foto's: Erik Buis