

hos **bilsadelmakaren** ²

Material

Det kanske allra svåraste problemet uppstår då man ska välja tyg till säten och dörrklädslar. Äger man en Mercedes eller en populär amerikanare är man lyckligt lottad i det här avseendet. Till dessa vagnar finns gott om tyger, ja till och med färdigskydda klädslar. Annars blir det bara till att knalla runt i tygaffärer och skrädde-rier. Kostymtyger kan vara ett gott tips. Räkna inte med att sadelmakaren alltid ställer upp på att söka rätt på ett passande tyg.

Innertakstyger däremot, brukar inte vara svåra att få tag på. Urvalet är rätt begränsat helt enkelt beroende på att bilarnas originaltaktyger varit väldigt lika varandra. I princip skiljer de sig åt mest i färgerna. Cord och moquette, det vill säga tätvävda plyscher, finns till och från i branschfirmor i England. Ofta handlar det då om ofärgade tyger, som man ganska lätt färgar själv med hjälp av vanliga textulfärger i en tvättmaskin.

Kom bara ihåg när det gäller tyger att köpa tillräcklig mängd, åtgången är ofta betydligt större än man tror. Utbudet kan skifta snabbt, behöver man komplettera kanske tyget inte finns kvar.

PVC-läder, i dagligt tal galon, finns det mer gott om. Variationer i kvalitet, mönster och färger är ofantlig, men PVC:n kan i princip delas in i tre typer:

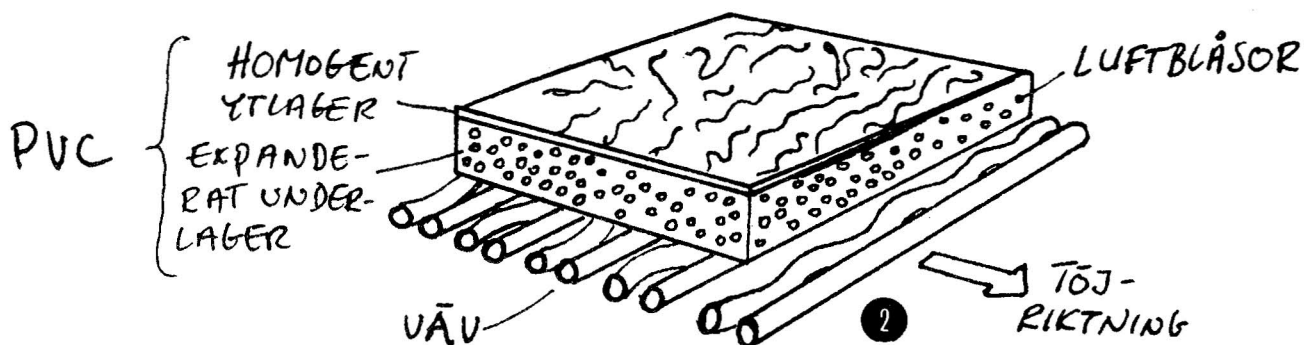
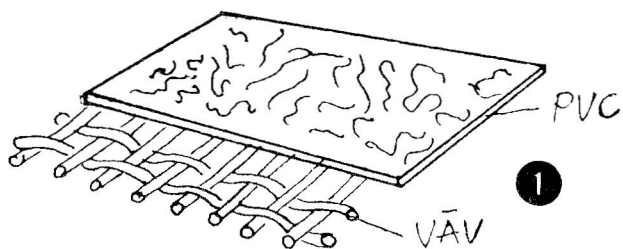
1. PVC-folie, som är precis vad namnet säger, en tunn mönstrad PVC-film. Problemet är bara att den inte lämpar sig att sy i. Det kan alla Jaguar Mk II-ägare med spruckna armstöd intyga. Istället är den mer lämpad för svetsning av imiterade sömmar i exempelvis dörrklädslar, något som är mycket vanligt i dagens bilar.

2. PVC-läder där ett tunnt lager PVC lagts på ett tunt och stumt bomullstyg, bild 1. Används ofta i dörrklädslar och som baksida på ryggstöd. Suffletter på bilar från 50-talets mitt och framåt är ofta sydda av sådant material i lite kraftigare utförande.

Till den här typen av PVC-läder hör också alla innertaks- och vinyltoppsgaloner. Här är det bärande tyget inte så tåtslaget utan mer flexibelt. Bland den här typen hittar man också lämpliga ersättare för den gamla typ av konstläder, till exempel Rexin eller pegamoid, som användes för att beklä karosser utvändigt med.

Fördelar: tunn och relativt smidig. Dörrklädslar i detta material blir inte så tjocka och otympliga.

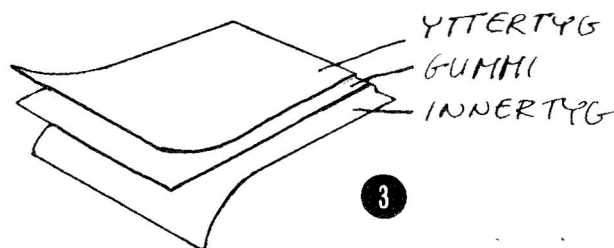
3. Skummad eller expanderad PVC på ett flexibelt vävunderlag, bild 2. Den mest läderlika konstlädertypen med goda töjegenskaper för svåra konfektioner, som till exempel översidor till instrumentpaneler, armstöd. Tyvärr lite väl tjock till dörrklädslar, dessutom något repkänslig yta, men den största nackdelen är den stora värmekänsligheten. Materialet töjer sig i hög värme och blir »degigt«. Absolut inte lämpligt till stora frihängande ytor som sittbrunnskapell eller suffletter.



Härifrån är steget inte långt till riktigt skinn. Även detta material finns i flera kvaliteter, även sådana som är speciellt tillredda för bilbruk. De mest kända märkena är engelska Connolly och tyska Roser. Tyvärr fuskas det ofta på den här punkten. De flesta sadelmakare i Sverige använder möbelskinn, som liksom bilskinn är från nöt, eller kalv och getskinn, som ju vanligen är avsedda för kläder, vilket gör att resultatet försämras.

Ge inte efter på den här punkten utan fordra att få säten, dörrklädselar etc i riktigt bilskinn om det nu ska vara skinn. På köttssidan på varje skinn finns fabrikanternas stämpel, varför det är lätt för sadelmakaren att verifiera att rätt skinn använts. Något större prisskillnad brukar det inte vara mellan nämnda typer och bilskinn, däremot är leveranstiden på Connolly-skinn rätt lång, cirka tre månader. Connolly kan också leverera tunnare bilskinn än 1,2 mm, som tjockleken normalt är, för avancerade konfektioner.

En inte oväsentlig fördel med rätt skintyp är att färgurvalet är standardiserat till 25-30 färger och att originalfärgen går att köpa på burk för bättringsarbeten. Dock försvinner i sådana fall den tvåfärgseffekt som vissa färger har.



Förutom PVC är suffletter ofta sydda i speciella tyger, bild 3. Sådana tyger finns i flera kvaliteter, det vill säga prisklasser, alltifrån billiga engelska Double-Duck till dyra tyska Mohair. Varje sort har sin speciella mönstring, en viktig detalj att tänka på.

I de fall rutorna i suffletten är av den mjuka typen bör en ordentligt tjock kvalitet väljas, 1-1,2 mm brukar vara lagom.

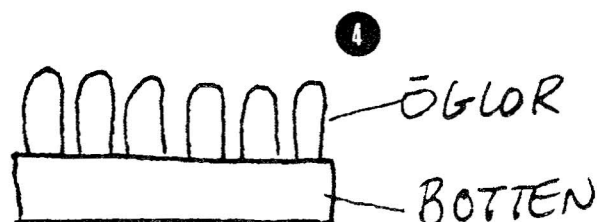
Ofta finns en vävd remsa som ska hålla ordning på sufflettbågarna, så kallad webbing. I princip duger vilket band som helst bara bredden är den rätta och kvaliteten kraftig.

Det material som det fuskas mest med i bilinredningar är utan tvekan mattorna. Här finns ingen anledning att gå in på rena heltäckningsmattor, eftersom dessa hör hemma i andra sammanhang.

Innan jag berör mattkvaliteter är det en sak jag vill klargöra: Mot slutet av 60-talet började en del biltillverkare lägga in mattor med ett tunt plastlager på undersidan och numera återfinns sådana mattor i nästan alla bilar. Exempel på sådana 60-tals vagnar är Triumph Spitfire och Alfa-Romeo 1750 GT. Nåväl, fördelen med den mattan är att den kan läggas in i stora stycken,

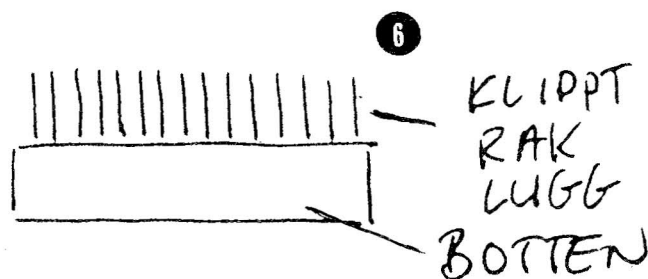
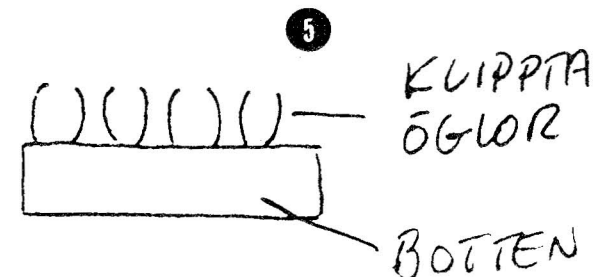
ofta täcker en mattbit hela golvet. Med en varmluftsspruta värms mattan upp, varvid plasten på undersidan mjuknar och mattan kan formas efter golvet. Fördelen med denna matta är endast förbehållet bilfabrikanten, för bilägaren ställer den enbart till besvär eftersom stolar och eventuella konsoller måste monteras ur för att man ska kunna ta bort mattan och låta golvet torka upp. Som tur är så är mattor av det här slaget svåra att få tag på för sadelmakaren som ju använder betydligt mindre kvantiteter än bilfabrikerna.

Jag tar upp det här eftersom alltför av de här vagnarna blir intressanta ur samlarsynpunkt och att man alltså knappast kan räkna med att få mattan nygjord på samma sätt som originalet. I stället får mattan delas upp i flera bitar.



De mattor som sadelmakare använder kan delas in i två grupper:

1. Oklippta mattor med öglorna kvar, bild 4.
2. Klippta mattor.



Av den första typen är variationen inte så stor medan den klippta kan delas in i två avdelningar, bilderna 5 och 6. Den första är en öglematta, där öglorna klippts precis i toppen så att strukturen blir lite ojämn, påminnande om öglematta. Den andra är vävd och klippt så att ytan får ett jämnt och slätt utseende, snarligt plysch. Typen är särskilt vanlig i engelska medelpris och lyxvagnar.

En variation som båda sorterna uppvisar är höjden på öglorna och ännu mer utpräglat lugglängden. Klippta mattor kan ha lugglängd på 2-10 mm. Bottens material kan också

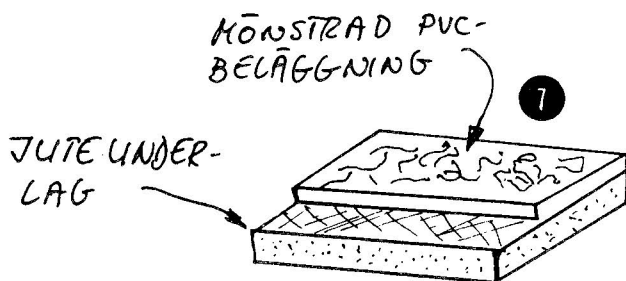
variera, från hög juteinblandning ner till helsyntetisk botten. Man bör uppmärksamma att mattor med juteinblandning uppvisar tendens till krympning då de utsätts för fukt.

Vidare kan luggens material variera från ren ull via olika behandlingar till ren syntet. I princip är en ren syntetmatta mer oöm för smuts och kan rengöras med tämligen aggressiva rengöringsmedel.

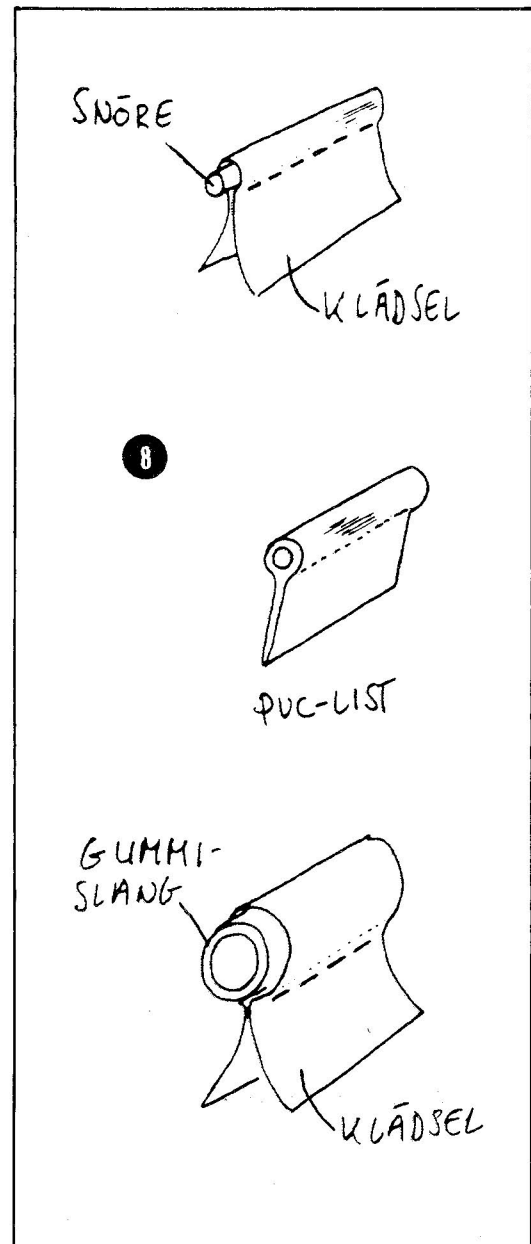
Många vagnar har någon form av ljuddämpande underläggsmattor, ibland även sådana limmade till undersidan på mattan. Det mest ekonomiskt realistiska alternativet idag är lumpmattan som finns i tjocklekar från 10-20 mm. Tidigare användes jutemattor, men juten ställer sig för dyrbar numer. Sådana mattor finns knappast längre att få tag på.

För bagageutrymmen, reservhjulsskydd m m finns speciella mattor med jutebotten och mönstrad plastbeläggning, bild 7. Den allra bästa är engelska Hardúra som också finns i flera färger.

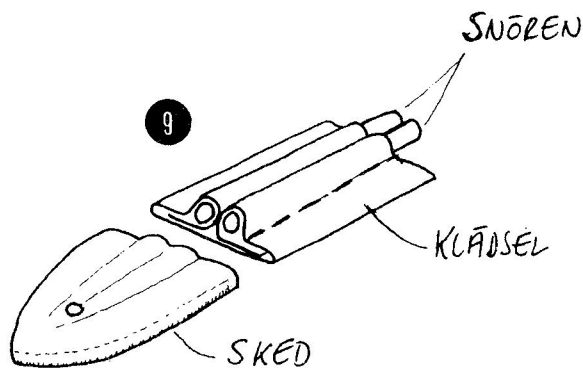
Vanligtvis kantas mattorna med äkta eller imiterat läder. Vissa vagnar som Rover, Volkswagen med flera har dock kantning av textilmaterial.



Kerderlistor förekommer i säten, klädselpaneler, skärmar och så vidare. Flera utföranden är vanliga, se bild 8. Längst till vänster visas en typ sydd kring ett massivt snöre. Både tyg, skinn och PVC-läder används som klädsel. I mitten visas en gjuten PVC-list avsedd att användas som den är. Vanligtvis är denna typ helt slät på ytan. Se bara till att använda rätt typ. Att använda PVC-list på ett skinsäte kan helt förstöra intrycket. Längst till höger återfinns en typ av keder som brukar finnas kring dörrar som extra tätning. Dels finns den färdigklädd med plysch, s k Furflex-list, dels kan den sys i PVC-läder eller tyg med en lagom mjuk gummislang som kärna.



Spiklister i flera bredder används ofta för att spika fast paneler och sufflettkanter med. Principen visas på bild 9. Ändarna avslutas med en sked.



Stommar till klädselpaneler är tillverkade av masonit, plywood eller karosseripapp. Pappen är mer böjbar och kan dessutom bigas, d v s präglas så att den går att böja tvärt. Ett exempel på karosseripappens användningsområde är handskfack, armstöd och kylarstrutar.

Stoppningsmaterial finns numera av syntetmaterial, vars egenskaper vida överträffar de tidigare använda naturmaterialen. Skumgummi förekommer ofta som formgjutna stoppningselement i säten. Då sådana måste ersättas på grund av skumgummits dåliga åldringsegenskaper, skumgummit torkar ut och ramlar sönder, användes skumplast. Detta är ett fullgott ersättningsmaterial om man väljer en god kvalitet med hög volymvikt. Eventuellt kan inlägg av hoplimmat polyeterflock komma till användning. Detta material är mycket stabilt men har ändå viss mjukhet.»

Likaså kan naturvadd ersättas av samma typ av syntetvadd som återfinns i stoppade jackor, täcken m m.

Ett annat problem kan gummiplattor och gummiremmar uppspända mellan rören i sätestommar vara. Dessa finns dock att köpa som metervara. Värre kan det vara då stommen utgörs av fjädrar. Finns inga nya originalstommar kan de gamla förstärkas med nya fjädrar eller nytillverkas av en specialist.

Dragkedjor används då och då i olika sammanhang. Ofta i sittbrunnskapell och då i kraftigt utförande. Rent generellt kan sägas att det inte finns någon anledning att använda annat än metalldragkedjor. Dessa går att få fram i färger som matchar materialet som de ska sys fast i.

Slutligen några ord om limmet. Se till att använda ett kontaktlim som tål höga temperaturer. En het sommardag kan det bli rätt varmt på insidan av plåten på ett mörkt tak. En sort som kan rekommenderas är 3 M:s Auto Adhesive 8024E. Brukar vara svårt att få tag på, men som

sagt rekommendabelt. Skulle limmets lösningsmedel dunsta och limmet bli för tjockt, går det bra att förtunna med toluol.

Därmed bör allt material av intresse vara genomgånet. Nästa gång börjar jag visa hur mattor av olika slag tillverkas.