

## ***Mattor i kupé, bagage och motor- utrymme***

Allra först vill jag visa principen för hur kantning av mattor går till. Sedan mattan passats till klipper man remsor, 40-50 mm breda, av det material som mattan ska kantas med. Använder man tyg eller PVC-läder får man ofrånkomligen skarvar som kommer att synas. Skarvar i läderkantningar kan däremot göras så gott som osynliga. Härvid snedskär man skinnremorna med kniven, bild 8 i avsnitt 1. Hur detta går till visas på bild 1. Varannan snedskärning görs på ovansidan och varannan på undersidan av skinnnet. Sedan limmas remorna samman, är man tillräckligt noggrann blir skarvarna mycket svåra eller omöjliga att upptäcka.

Remsorna sys fast, med avigsidan upp, på mattans ovansida, bild 2. Skarvar, förutom då sådana i läder, låter man täcka varandra cirka 20 mm. Därefter viker man kantmaterialet runt mattkanten och syr en andra söm. Denna ska placeras precis utanför kantningens kant varvid sömmen då blir osynlig eller alternativt 2 mm in på galonen, bild 3. Hur detta tar sig ut i verkligheten visas på bild 4.

Sedan kantningen gått igenom kan det vara lämpligt att flytta över intresset till inläggningen. Arbetsgången vid mattsömnad är den att man börjar med att sy mattorna för kardantunnel och trösklar, sist sys golvmattorna. Här kan en liten passus vara värdefull: ibland ser man bilar som har mattorna inlagda i ett stycke som täcker både golv, trösklar och kardantunnel. Frånsett att det är svårt att hantera så stora mattstycken i symaskinen får detta fortfarande andra och mer praktiska konsekvenser. Smutsar man ner en sådan matta eller blir den våt blir eventuell urmontering en omfattande historia. Är mattorna däremot sydda i separata bitar, en bit för kardantunneln, en bit för varje tröskel och två bitar som knäpps fast i golven kan de senare lätt tas loss och skakas av eller torkas. Likaså vill många kunder ha sina golvmattor sydda i ett enda stycke för hela golvet. Detta betyder då ofta att stolarna skruvas fast genom mattan och måste demonteras för ren-

göring och torkning. Golvmattorna bör således delas upp även i bilens längsled. En annan sak att tänka på är mattans luggriktning. Vissa mattor kan ändra färg rätt avsevärt då den vrids 90°.

Nåväl, för att mattorna ska kunna läggas in i bilen måste allt som är i vägen tas bort. Förhoppningsvis är också alla gamla mattor sparade tillsammans med underläggsmattorna. Lämpligen börjar man med att göra iordning dessa underläggsmattor. Som material används de i avsnitt 2 nämnda ersättningarna för jutefilten, detta gäller genomgående i fortsättningen. Vissa bilar har också blypappsisolering närmast plåten. Blypapp är den gråsvarta tjärpappsliknande historien som brukar vara svår att få bort och som glöder så effektivt vid svetsningsarbeten. Naturligtvis limmas blypappen i förekommande fall fast före underläggsmattorna.

Då flyttar vi över intresset till kardantunneln.

På en del bilar limmas undermattorna fast på underlaget medan andra vagnar har undermattorna limmade till den »riktiga« mattan så att man får ett »paket« som lätt går att avlägsna vid växellådsservice osv. Bild 5 visar undermattan till en sådan bil. Som framgår av bilden är den formad för att passa ovanpå en rätt knölig kardantunnel. När så underlaget är klart är det dags att titta på själva mattan.

Denna formsys på ett mer eller mindre komplicerat sätt. Bild 6 visar hur bitarna till mattan som ska limmas samman med undermattan i bild 5 ser ut. Här är det endast den främre bredare mattan som ska sys. Till höger i bak-kanten på den främre mattan syns en liten inskärning som sys igen först av allt. Detta sker från baksidan, se bild 7. Sedan ska denna stora mattbit och den lilla biten sys samman. Den stora biten kantas enligt bild 8 varvid söm 2 sys osynligt. Därefter sys mattbitarna samman, resultatet syns på bild 9 där alla mattor monteras samman och »paketet« är färdigt och inlagt i bilen. Endast den slutgiltiga sträckningen återstår. Notera att kantningen här har valts i en kontrasterande färg för tydlighetens skull. Mattkvaliteten här är en klippt öglematta cirka 5 mm tjock.

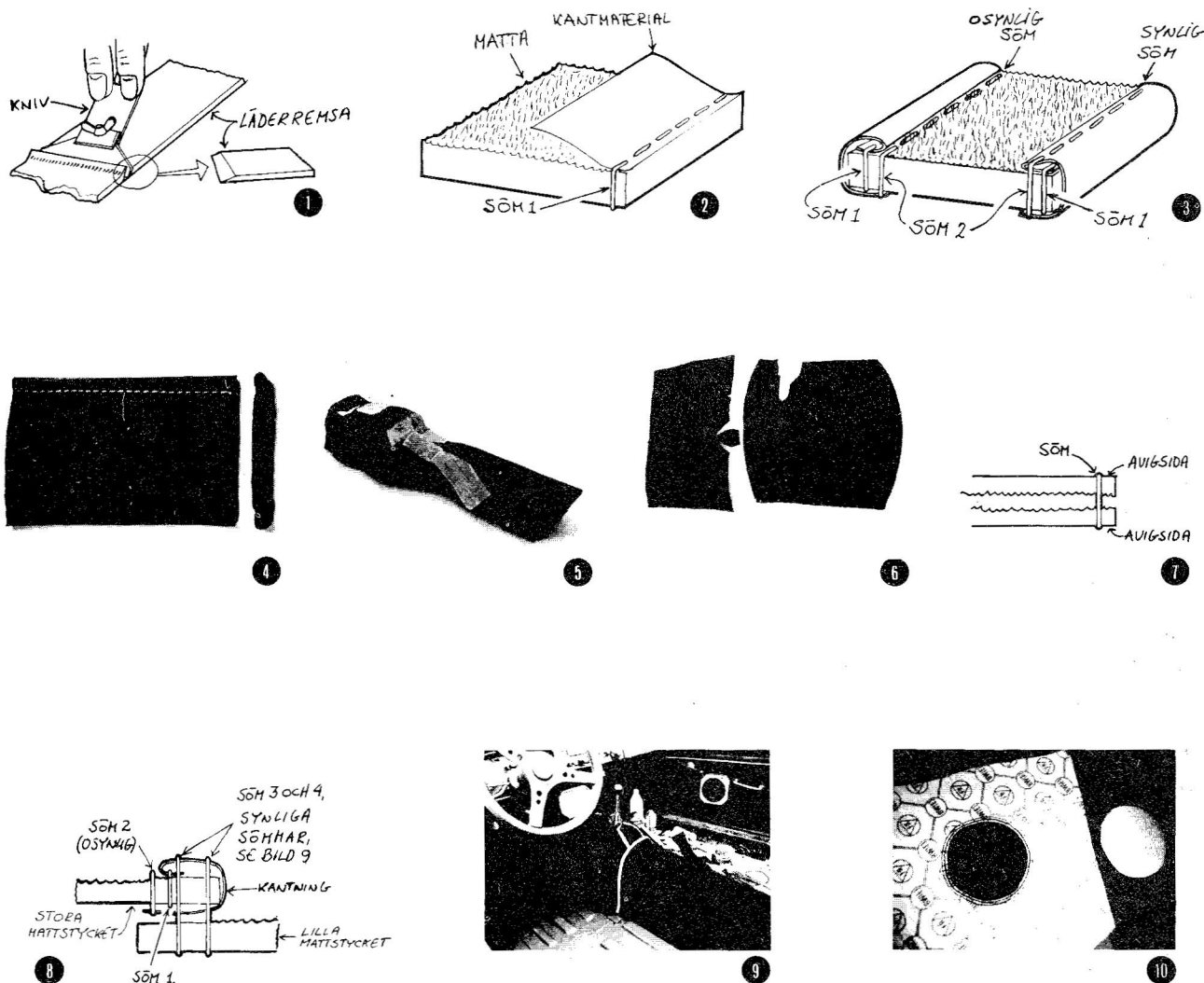
Vissa vagnar, t ex Austin-Healey, har kantningar sydda runt hålet för växelspak, pedalgenomföringar osv. Efter att ha gjort ett hål i mattan ritar man konturen av samma hål på

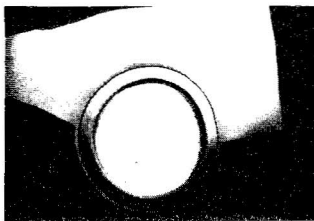
baksidan av det material som man ska kantsy med. Sedan tar man en till lika stor bit av kantmaterialet och lägger de två bitarna samman, rätsida mot rätsida och syr samman styckena ungefär 3 mm innanför den ritade markeringen, bild 10. Materialet innanför sömmen klippas ur och hela arbetsstycket vrids ut och in. Därpå petar man in biten i hålet i mattan, limmar fast biten på baksidan samt syr genom matta och kantmaterial från ovansidan. Slutligen skärs överflödigt kantmaterial bort som på bild 11 där detta påbörjats. Det gäller bara att från början ta en rejäl bit av kantmaterialet så att inte problem uppstår vid fastsömnaden i mattan.

En lite annan variant återfinns i t ex Jaguar XK 140. Här är kantningen hopsydd med damasken på ett synnerligen finurligt sätt. Till en början sys en damask. Denna sys sedan samman med kantmaterialet som gjorts iordning enligt föregående, se bild 12. Förfarandet

är så komplicerat att det är omöjligt att beskriva i ord, det måste visas »in natura« för att förstås. Slutligen sys damask och kantning fast i mattan precis som kantningen i föregående stycke.

Ja, när så kardantunnelmattorna är behandlade kan det vara intressant att flytta över intresset till golvmattorna. Efter att dessa klippts till kan man, om kvaliteten är tunn, limma fast ett lager underläggsmatta. Härigenom blir mattorna mer formstabila och ligger snyggare. Ofta har dessa underläggsmattor en beläggning som gör dem strävare på ena sidan. Denna sida ska vändas nedåt mot golvet. Naturligtvis kan man klistra undermattor även på kraftigare mattor, problemet är att symaskinen inte orkar sy hur tjockt som helst. En sak som bör noteras är att mattorna vid kantningen plattas till en aning och blir lite större. Detta kompenseras genom att ungefär 3 mm extra klippas bort runtom före

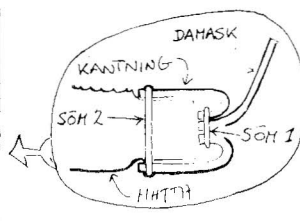




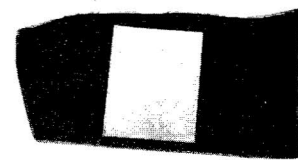
11



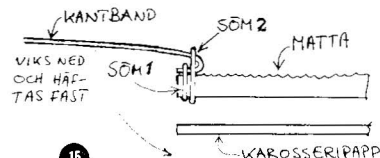
12



13



14



15



16

kantningen. Sedan golvmattan på förarplatsen sytts kan det vara lämpligt att ordna med något skydd under pedalstället. Här finns flera lösningar att tillgå, dels gummimatta, dels läder och då eventuellt limmad på ett stycke karosseripapp, dels PVC-folie som i Jaguar. Fördelen med lädret är att hälskyddet kan fås i matchande färg medan gummit vanligtvis bara finns i svart. Föredrar man läder som styvats upp av karosseripapp ska lädret vikas runt kanten på pappen och limmas utefter kanten på baksidan också. Mattan på bild 13 sytts med läderskydd i kontrasterande färg för att tydligare visa hur det kan se ut.

För att fästa mattorna i golvet används speciella knäppen, bild 14. Den flikförsedda överdelen träs genom mattan, den försvinner nästan helt i luggen, varpå den mitre delen appliceras och flikarna viks ut. En underdel eller handel skruvas eller popnitas så fast i golvet. Enstaka vagnar t ex MGA har dock samma knappar här som i sufletten, så kallade Lift-The-Dot, se senare avsnitt.

Någon gång kan man se mattor uppspända på skivor av karosseripapp som sedan skruvas fast i kupén. Dessa kantsys i princip som vanliga mattor, bild 15 förklarar hur det fungerar. Efter kantningen limmas mattan fast på pappen, kantbandet viks runt kanten och häftas med häftpistol på baksidan av pappen.

Mattorna i bagageutrymmet sys på samma sätt som kupéutrymmets mattor. Som tidigare nämnts är dock materialet av en speciell typ. Mattorna, eller kanske snarare klädselarna, i motorrummet är dock vanligtvis lite annorlunda uppbyggda. Dels finns huvisoleringar tillverkad i något slags pressad massa liknande mjuk board som ibland används som väggmaterial invändigt i byggnader. Denna lämnas därhän eftersom den inte berör sadelmakarens arbetsområde. En annan variant är

den som finns på undersidan av huvan på Rover 3-litre. Här har helt enkelt mjuk Gullfiber sytts in i en påse av svart bomullstyg, påsen hålls sedan på plats av grova ståltrådspryglar som löper kors och tvärs mellan huvens ytterkanter. Italienska vagnar såsom Ferrari, Maserati osv har ofta motorrumms-isoleringar utförda av PVC-läder och underläggsmatta. PVC-lädet limmas fast på undermattan varpå ett rutmönster sys i klädseln. Slutligen kantas klädseln. Bild 16 visar en sådan klädsel som sytts och kantats i kontrasterande färg för tydlighetens skull.

Till sist, vad kostar då härligheten? Några mer precisa kostnader är det svårt att ge med tanke på inflation osv. Däremot kan det konstateras att materialåtgången ligger mellan 5 och 7 m<sup>2</sup> matta. Konstigt nog är åtgången ganska konstant oavsett bilstorlek. Kostnad för mattan ligger, beroende på utförande, mellan 125 och 300:—/m<sup>2</sup>. Här kan ett råd vara av värde, man får vad man betalar för. Köper man en billig matta så får man naturligtvis en sämre kvalitet. Tiden för sömnad och iläggning varierar också starkt, från bilmodell till bilmodell men under en hel arbetsdag är det svårt att komma. Å andra sidan bör det inte ta mer än 2 dagar, någonstans mellan 8 och 16 timmar således. Sen är det ganska lätt att själv räkna ut en ungefärlig kostnad. Till tröst för den sparsamme som köper färdigsydda mattset, ofta till mycket låga priser, kan också sägas: man får vad man betalar för. Bilar är individer, ett mattset passar kanske en bil precis, medan samma mattset i en annan bil av samma modell kanske inte alls passar.