

60 Spaltmasse

Die Spaltmasse sind ein Fingerzeig über den Zustand der Fahrzeuge.

Sie geben Auskunft über den Zustand und die Geschichte der Fahrzeuge:

Abnützung: Hängende Türe wegen verschlissenen Scharnieren.

Unfälle: Schlechte Passung mit wechselnden Spaltbreiten.

Es ist anzunehmen, dass vor dem Krieg die Spaltmasse vor allem bei exklusiven Fahrzeugen wie Roadster, Cabriolets, usw. eher geringer, mit ca. 3 bis 3.5 mm gewählt wurden, mit Zinn war dies natürlich einfach zu erreichen.

Spaltmasse gelten für aussen, da liegen die beide anstossenden Flächen in einer Ebene und sind lackiert und einsehbar.

Meist ist bei IL das Spaltmass zwischen den Türen kleiner als 4 mm.

Innen kann das Spaltmass auch 7 mm sein das wird durch das Keder mit 10mm Durchmesser verdeckt.

Typ	Kar-Bau	maximum	minimum	Durchchnitt	Bemerkung
Vorkrieg	Holz-Stahl		3.5 - 4		Zinnauftrag?
170V D JL	Holz-Stahl				
170S JL	Stahl	4	3 +	3.5	unrestauriert
170S CB	Stahl				
170S CA	Holz-Stahl		3.5 - 4		Zinnauftrag
170Sb, S-V,S-D	Stahl				
220 JL, CB	Stahl				
220 CA	Holz-Stahl				Zinnauftrag
300er					

Es kann angenommen werden, dass gemessen ohne Farbauftrag die Spaltmasse im Neuzustand ca. 4 mm betragen haben.

Bei den Spaltmassen von 170V und D Typen Nachkrieg wurde ev. nicht mehr jene Sorgfalt beim einpassen der Türen aufgewendet, wie es bei Vorkriegsfahrzeugen der Fall war.

Bei Vorkriegsfahrzeugen und 170S CA, 220 CA mit tragender Holzstruktur vom Karosseriewagner ist anzunehmen dass das Spaltmass Blech ohne Farbauftrag bei ca. 4 mm liegt, da sich die Holzteile bewegen.

Beim 170S CA 1949 wird ein Spaltmass fertig mit Farbauftrag von 3.5 - 4 mm angestrebt. Bei der Türe unten 5mm.

Bei Karosserien mit tragendem Holzskelett wurden vor dem Krieg und bei den exklusiveren Fahrzeuge nach dem Krieg sämtliche Fälze, Spaltmasse von Türen, Kofferdeckel und Motorhaube schon bei der Produktion mit Zinn auf Mass gebracht. Bei Stahlkarosserien war die Pressgenauigkeit grösser und es konnte meist auf Zinn verzichtet werden.