

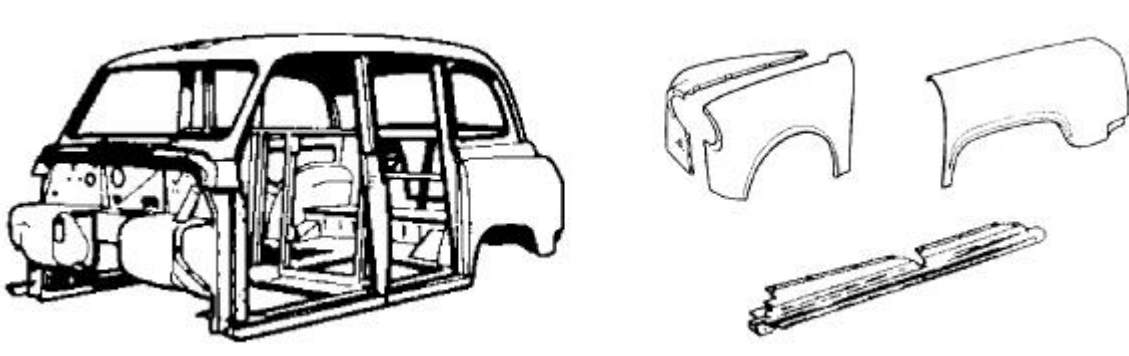
## CABBY NUTS AND BOLTS      Restauratie-werk aan de London Taxi FX4 (deel 2)

De vorige keer zijn we met grote stappen en met het aangeven van enkele algemene zaken aan deze serie artikelen begonnen. In deze aflevering komen we meer toe aan de praktische kant van de zaak.

Zij die al eens wat aan hun taxi hebben gewerkt kunnen het beamen, we zijn eigenlijk maar gezegend met dit voertuig en de manier waarop de constructeurs uit de Austin stal in de jaren 50 te werk zijn gegaan.

Omdat dit meestal de nodige aandacht vraagt beginnen we met een simpele plaatwerk reparatie. Veel van de zichtbare plaatwerkdelen zijn aan het hoofddeel van de carrosserie geschroefd met behulp van bouten en moeren van verschillende maat en soort (hiervoor mag later ook gewoon metrisch materiaal worden gebruikt) en kunnen redelijk makkelijk worden verwijderd om bij de onderliggende carrosserie delen te komen.

Als we het voertuig even rond gaan zijn dat; de voorschermen welke uit twee delen bestaan (inner- en outerwing) en in de motorruimte nog een schermplaat (valance), de beide deuren (front / rear door) aan weerszijden met daaronder de dorpels (outer sill) uit een stuk, de achterschermen (rear wing), de kofferbakklep (bootlid) en tenslotte de motorkap (bonnet) en de bumperplaat (apron).



Deze afbeelding toont de carrosserie en enkele plaatwerk delen die we wel zullen herkennen.

Als we alle 'losse' delen van de carrosserie verwijderen (en ook de ruiten en het interieur eruit halen) blijft er uiteindelijk het hoofddeel (links) over, zoals we ook zagen op een foto in de vorige aflevering. Aan de achterzijde zijn slechts enkele delen, naast en onder de achterklep aan het hoofddeel van de carrosserie vastgelast en is het bij restauratie werk of na een aanrijding wat lastiger werken.

Willen we dus ook de toestand van de onderliggende delen goed kunnen beoordelen (en er met enige zekerheid ook aan gaan werken), dan is het raadzaam en vaak ook makkelijker tenminste een enkel deel te demonteren. Naast het deel van de carrosserie "wat nog op de wielen staat", kunnen we zo ook goed aan het losgenomen plaatdeel werken.

Nog een opmerking over onze taxi; deze is voorzien van een heus chassis wat in geen eeuwigheid vergaat en dat betekent dat de carrosserie geen wezenlijke (zelf)dragende functie heeft en we er gerust aan kunnen lassen. We kunnen dus in sterkte-technische zin weinig verkeerd doen en hoeven ons nagenoeg niet te houden aan allerlei specifieke lasmethodes.

We beginnen (is ook logisch) met die plaatdelen die zich niet aan de buitenzijde bevinden en later dus niet in het directe zicht zijn. Overigens het plaatwerk aan de buitenkant was 'af fabriek' ook niet altijd even strak, dat heb ik in de jaren negentig bij het afhalen van nieuwe taxi's in Coventry wel ondervonden (het blijft engels vakwerk).

Zij die al aan het (carrosserie) werk zijn geweest, weten al dat ook onze taxi zo z'n favoriete plekken heeft waar hij graag wil roesten. En voor de anderen is het een vooruitzicht op wat wellicht nog komen gaat. Denk hierbij aan plaatsen waar het vochtig kan worden (meestal door opspattend of aflopend water van buitenaf) en dan kom je meestal uit bij de bodemplaats (buitenranden), in de spatbordschermen en de deuren. Zorg er na reparatie dan ook voor dat vocht altijd kan weglopen of door ventilatie kan

verdampen, dus op de juiste plaatsen gewoon gaten aanbrengen en de boel goed conserveren. Aan het laatste punt zal ik in een volgende keer meer aandacht besteden. Om de moed erin te houden hier een aantal beruchte plaatsen, te weten; de binnendorpel voor en achter, de achterschermand en nog een plek in het vloerdeel.



Gemakshalve ga ik er hier van uit dat er over de juiste gereedschappen wordt beschikt, anders moet je goede vrienden worden met iemand die deze wel heeft en niet te ver uit de buurt woont of de professional moet eraan te pas. In het laatste geval kun je wellicht ook zelf het 'voorwerk' doen, hij het laswerk en je werkt zelf de boel af (zie onder) en de spuitser doet de rest. Over het gereedschap een volgende keer meer.

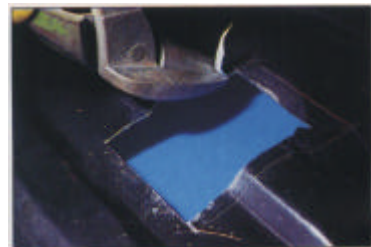
We gaan een gat in een geprofileerde plaat repareren.



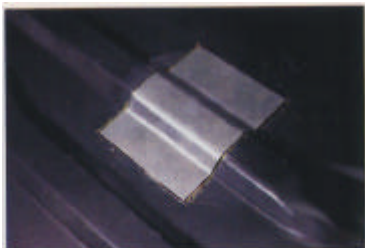
Maak eerst een passend stuk en teken de plaats af...



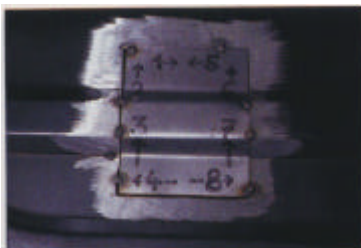
... dit zorgt voor het goed passen van de nieuwe plaat.



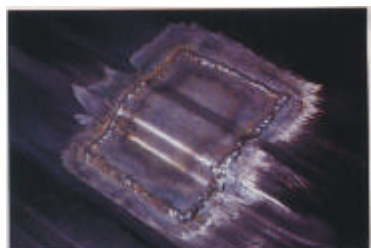
Dan wordt het afgetekende deel zo precies mogelijk weggeknipt, waarbij ...



... een kleine spleet rondom nodig is, de plaat moet kunnen uitzetten ...



... bij het lassen. Eerst rondom hechten en dan ...



... dicht lassen, zo blijven vervormingen binnen de grenzen.



'Kosmetische behandeling' de lasnaad met de slijpschijf glad maken ...



... het blanke vlak getuigd van de las werkzaamheden.



Na een goede (anti)roest behandeling is de reparatie onzichtbaar geworden.

Zijn er mensen die aan de hand van deze artikelen suggesties hebben, ik hoor deze graag.