

I B11-Bladet nr 2/-78 visade vi tillverkningen av plåtpressarna till Tractationen. Nu skall vi titta lite närmare på vad som kom ut ur dessa verktyg, alltså karosseridelarna själva.

Vi har lånat artikeln ur *Floating Power*, T.O.C.:s klubbtidning.

Bilderna visar karosseridelarna till en Light Fifteen (alltså 11 Sport) så som de anlände från Frankrike till sammansättningsfabriken i Slough, England.

1. Vagnskorgen till en bil efter -53. Utan de yttre plåtarna på trösklarna ser man tydligt den bärande konstruktionen. Man kan också se att inspektionsluckan B på den vänstra skinkan svetsats igen liksom en del andra hål som endast behövs för de vänsterstyrda franska bilarna. Är man i färd med att renovera karosseriet på sin bil kan man ju använda dessa bilderna för att se hur bilden är uppbyggd. Sålunda ser man sitsresaren D fungerar både som fäste för framsätena men framför allt som en förstärkning för vridstyvhet. Byter man golv i bilen bör man se till att golvet svetsas noggrant mot denna balk.

2. Här syns balken D tydligare nertill på fotot. På denna bild har karosseriets sidor monterats liksom

ramen för vindrutan och instrumentbrädan. Eftersom detta är en engelsk bil skiljer den sig från de franska. På denna bil skall sedan monteras en panel av trä i vilken instrumenten sitter.

Det kvadratiska hålet vid E är för motorns bakre gummiupphängning.

3. Höger karossida sedd inifrån. Här ser man tydligt orsaken till att man på de flesta tractioner på taket ser en kant runt om ungefär som om det tidigare funnits ett soltak på dem. Orsaken är att man pressade karossidan så att man lämnade en öppning mitt på taket som täcktes med en annan plåt F. Från början täcktes hålet med pegamoid (s.k. similitak).

4. Här ses den nyss omtalade plåten (tackalotten) på plats i sitt hål. Eftersom det rör sig om en engelsk bil har en öppning tagits upp för soltak (också i plåt).

5. Här har man, helt omedvetet, illustrerat flera orsaker till vattenläckage in i bilen. Först och främst solluckan, som naturligtvis obönhörligen läcker om inte gummipackningen är i bra skick eller om passningen är otillfredsställande. Sedan har vi överdelen på torpeden, I där otäthet runt ventilationsluckan på ett tämligen effektivt sätt kan orsaka fotbad.

Vid J ser vi de dräneringshål som skall leda bort vatten under vindrutan. Hålles inte dessa öppna utan tillåtes att gro igen, kommer vattnet lätt in i bilen istället och kommer då att skvätta över händerna som greppar ratten. Håller man hög hastighet kan det även stänka i ansiktet.

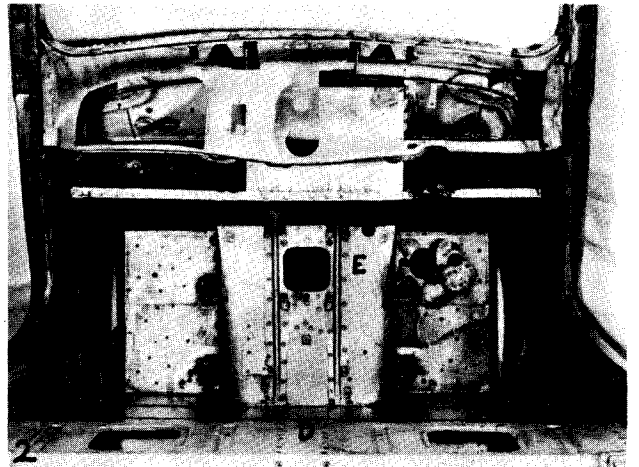
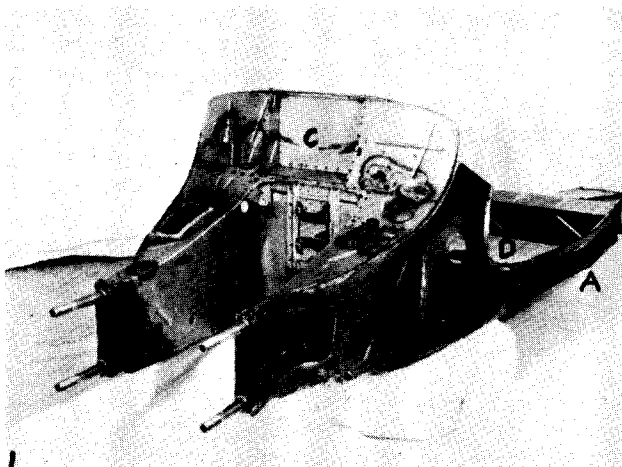
6. Vad skulle vi inte ge för delarna på denna bild? Näväl, vi får väl klara oss med de delar vi har och se till att rostskyddsbehandla så noga som möjligt.

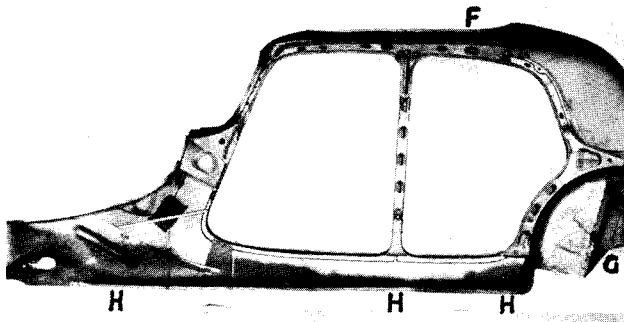
7. Visar bakre vänstra hjulhuset samt lådan som baksätet vilar på. Här ser man också ett flertal hål som det kan vara skäl att spruta in rostskyddsolja i.

8. Bagageluckan och bagagerummet till en bil efter -52.

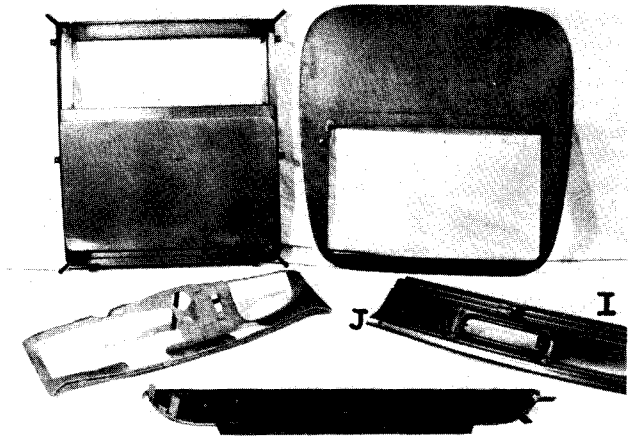
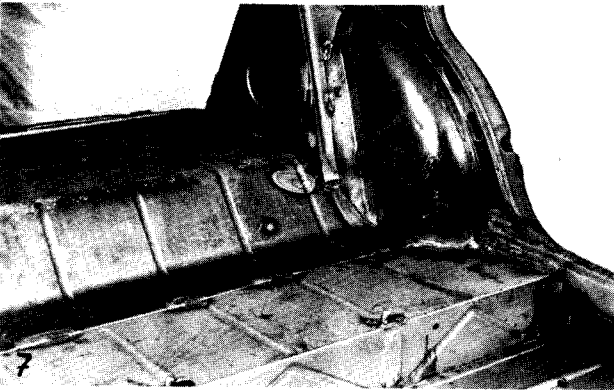
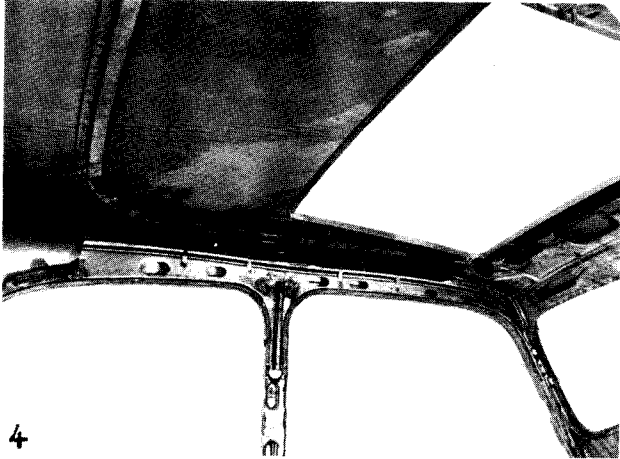
9. Här ser vi att bensinpåfyllningen mynnar på höger sida. Vi trodde faktiskt att man på de engelska bilarna ändrade detta så att det mynnade åt vänster.

10. Här ser vi samma del som på bild 1 men ur en annan vinkel. Observera de s.k. lätthålen i tröskelplåten.

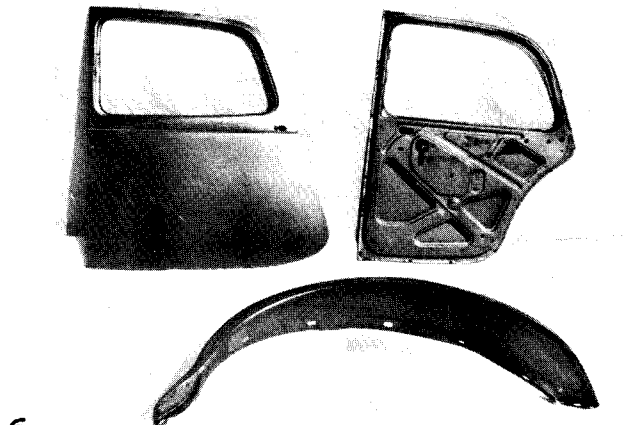




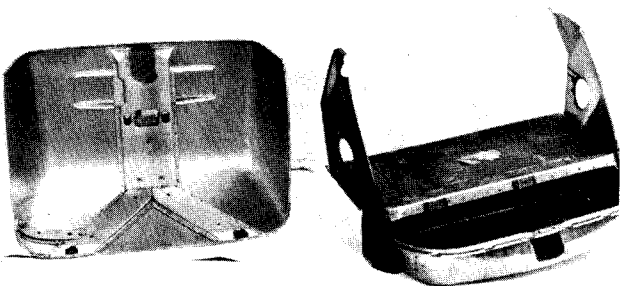
3



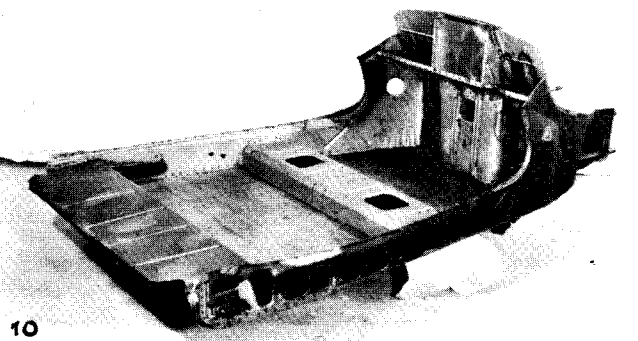
5



6



8



10