



Et 'klassisk' problem med Range Rover Classic er at den bagerste tværvange – som holder hængslerne til den nedre bagklap – rustet op. Jeg beskriver hér hvordan den blev udskiftet på min model 1993 Range Rover. Regn med at bruge en hel weekend på det.

Beskrivelsen er ikke en udtømmende vejledning; du er selv ansvarlig for din egen og bilens sikkerhed. Når du skal arbejde med bor, vinkelsliber og svejseværk skal du altid have en dunk vand og en pulver- eller CO2-slukker i nærheden – og brug høreværn og beskyttelsesbriller; jeg fik 3-4 metalspåner brændt ind i mine alm. brilleglas før jeg lærte lektion.

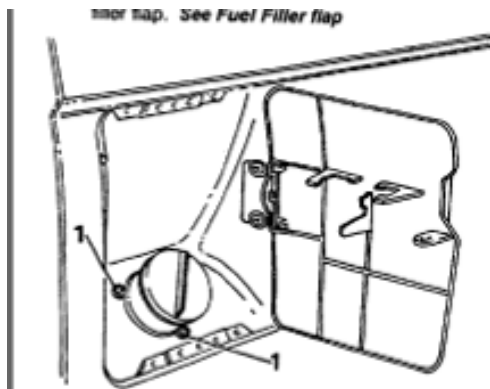
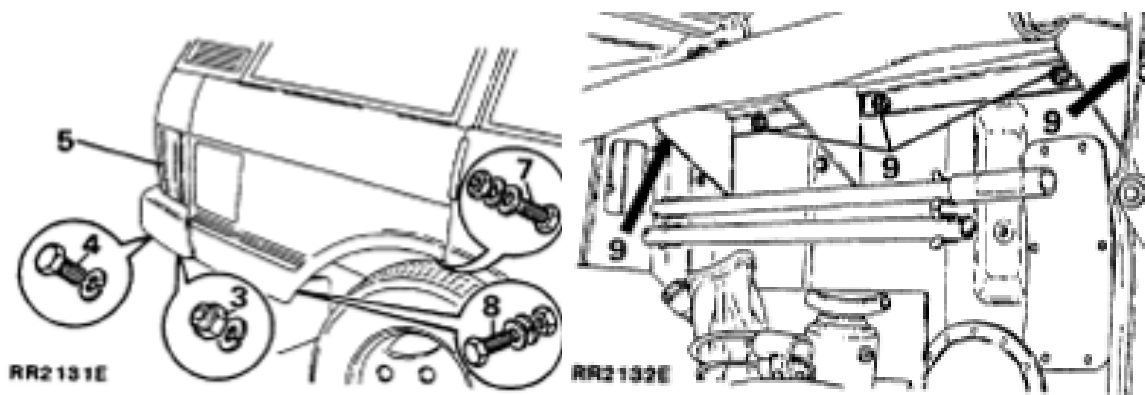
Demontering af div. karosseridele er ikke beskrevet i detaljer; her er du bedst hjulpet med den officielle Workshop Manual.

Vigtigt værktøj er friske metalbor + boremaskine, alm. CO2 svejseværk eller svejsetråd med beskyttelsesgas (du laver punktsvejsninger ved at fylde de udborede huller op), vinkelsliber & skiver, en eller bedre to værkstedsdonkrafte, trælægter til oplødsning, popnittedang og nitter til bagskærme og brændstoftuds og -luge samt almindeligt håndværktøj.

Selve tværvangen købte jeg hos www.paddockspares.com, part no. RR61, hvor den i skrivende stund står i 39,50 GBP plus 15 % moms og fragt. Bolte / møtrikker (2 x part no. 592512) og eventuelt nye gummibøsninger (4 x part no. ANR1504) findes samme sted.

Først fjernes:

- * Batterikabel – negativt kabel tages af batteriet aht. svejsning
- * Hattehylde og sidehylde
- * Værktøj og reservehjul
- * Bagagerumstæppe og inderbeklædning på bagklap
- * Lydisoleringsmåtte i bagagerum
- * Kofangerhjørner og bagkofanger
- * Baglygter
- * Brændstofluge
- * Bagskærme
- * Nedre gummiliste mod bagklap. Listerne op ad sidestolperne skal ikke fjernes – det er et hyr at få dem på igen.
- * Bagklap – samlingen af ledninger til nummerpladslys ligger inde i klappen



Halvdelen af arbejdet ligger som oftest i at komme ind til sagens kerne.



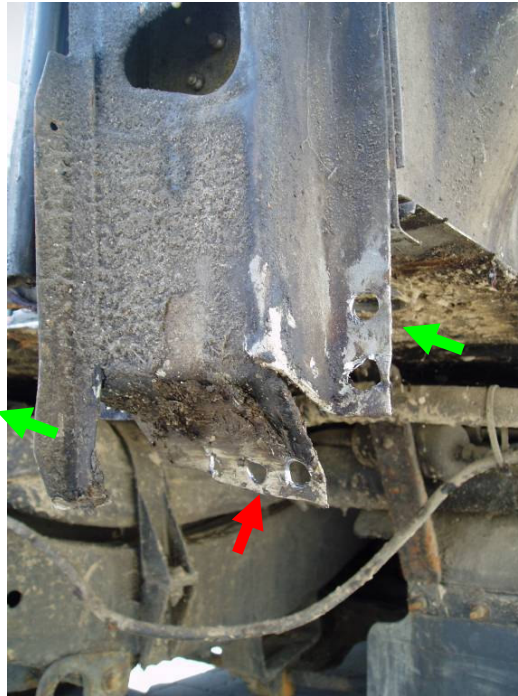
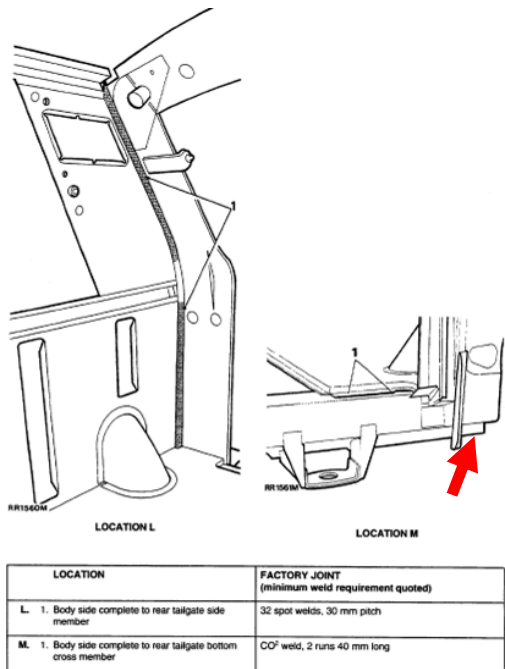
Du bør inden operationen fortsætter undersøge, om bagagerumsbunden er i en fornuftig stand der kan svejdes på eller den også skal repareres. Desværre kan man såvidt jeg ved ikke længere købe bunden til RRC, men den tilsvarende fra Disco 1 kan efter sigende tilpasses - eller den eksisterende lappes. Min havde kun begrænsede rustskader, som kunne repareres.

Notér hvordan hjælpefjedrene til bagklappen er monteret – et godt tidspunkt at tage et billede på – mærk dem op med højre og venstre og fjern dem.



Det kan være særdeles vanskeligt at banke hængseldornene ud af hængslerne – det letteste i dette tilfælde var at skære 'ørene' af tværvangen og bore / banke dornene ud. De erstattes med bolte og møtrikker ved genmontagen.

Tværvangen er punktsvejst til de to lodrette sidevanger med 3 punktsvejsninger på undersiden og 3 på bagsiden af cross-member'en – her vist i vognens højre side:



Svejsningerne kan ses som en fordybning i den rengjorte overflade. De fjernes med et bor af passende størrelse – sæt med fordel en kørnerprik i midten først som styr.

Nu kan de to bolte fjernes som holder cross-member'en fast til rammen over de 4 gummibøsninger løsnes.

Nu kan det være nødvendigt at arbejde med vinkelsliber. Som altid skal du huske, at slibespånerne vil brænde sig fast i alt plastic, glas og lak som de lander på. Stil en gammel træplade e.lign. i 'gnistretningen' og brug altid beskyttelsesbriller og optimalt høreværn.

Vær opmærksom på, at brændstoftanken på RRC ligger lige under bagagerumsbunden og bag tværvangen. Det er selvfølgelig en mulighed at fjerne tanken inden operationen – men ikke tvingende nødvendigt. Hvis du vælger at fortsætte med tanken på plads er det optimalt at have kørt tanken næsten tom - og husk altid at have en dunk vand og en pulverslukker i nærheden !



Hvis bagagerumsbunden ikke skal skiftes, bores svejsningerne også væk som vist ovenfor. Nu kan den gamle vange lirkes eller brækkes løs. Eventuel kantrust i bundpladen skæres væk med en vinkelsliber.



”Åh, den gamle vange ...”:



Når den gamle vange er fjernet, renses alt gammelt karosserikit og rust væk fra de blivende pladedele, der males med rusthæmmende maling.

Nu skal den nye vange lirkes på plads. Det kræver at karosserihjørnerne løftes ved at klodse de lodrette vanger op og hæve dem forsigtigt. Der er som sådan ikke nogen voldsom statisk vægt på hjørnerne, men det giver lige det par cm, der skal til.

:

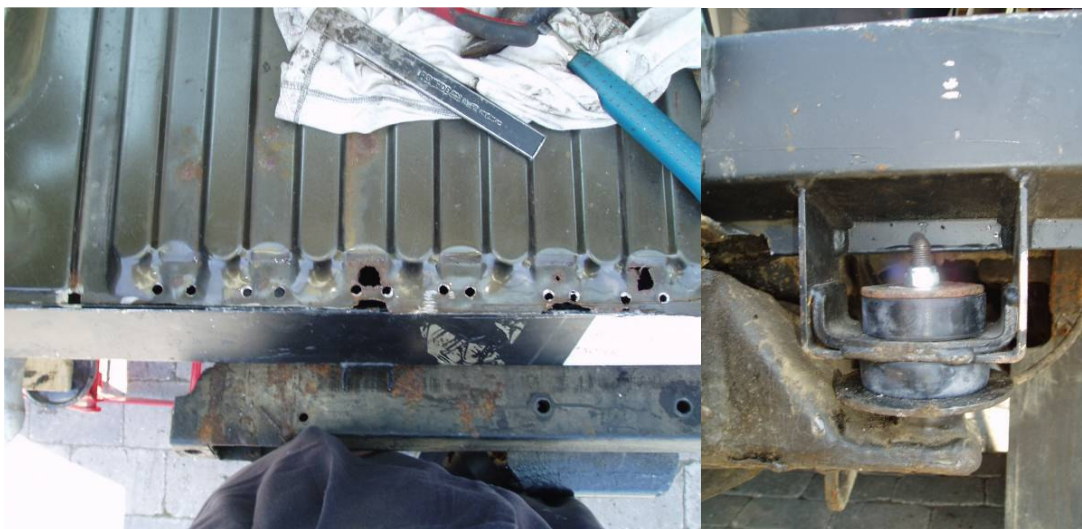


Der er meget lidt plads, men det kan lade sig gøre at skubbe vangen sidelæns ind ved at vende den med hængslerne udad og beslagene for gummibøsningerne indad mod tanken. På mit eksemplar var det nødvendigt inden montagen at lave en udskæring i cross-member'en de to steder, hvor den går over chassisrammen:



Når vangen er kommet helt på plads løftes bagagerumsbunden op, så vangen kan drejes opret til den endelige position – pas på de skarpe kanter.

Ved at løfte den nye tværvange med donkraftene, kan den nu monteres med gummibøsninger og fixeres med bolte. Da vangen endnu ikke er svejst på vil den let skride ud under løftet – fixér den eventuelt først med skruetvinger. Du kan med fordel købe nye bolte og møtrikker og eventuelt også nye gummibøsninger (de koster næsten ingenting):



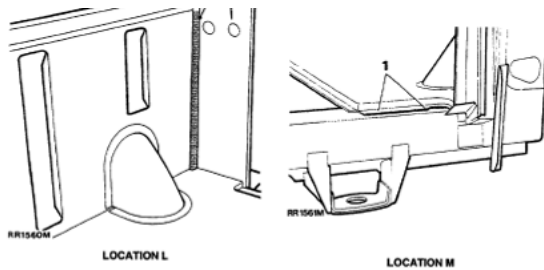
Nu hvor vangen sidder i sin endelige position, fjernes malingen under de borede huller med et lille metalbor, så metallet er klar til svejsning. Brug en stor svejsetang til at klemme vange og bundplade sammen. Husk at afmontere batterikablerne inden svejsning og monter stelklemmen på vangen / bundpladen – ikke chassisrammen:



Herefter udfyldes først de borede huller ved svejsning i såvel bundplade som lodrette vanger. (De viste svejsninger er ikke pæne, men det kommer med øvelsen). Put gerne en keramisk flise eller lignende ind mellem vange og tanken som beskyttelse.



Herefter svejdes en ca. 40 mm lang søm mellem tværvange og hjørnebundplader i hver side som vist i Workshop Manual:

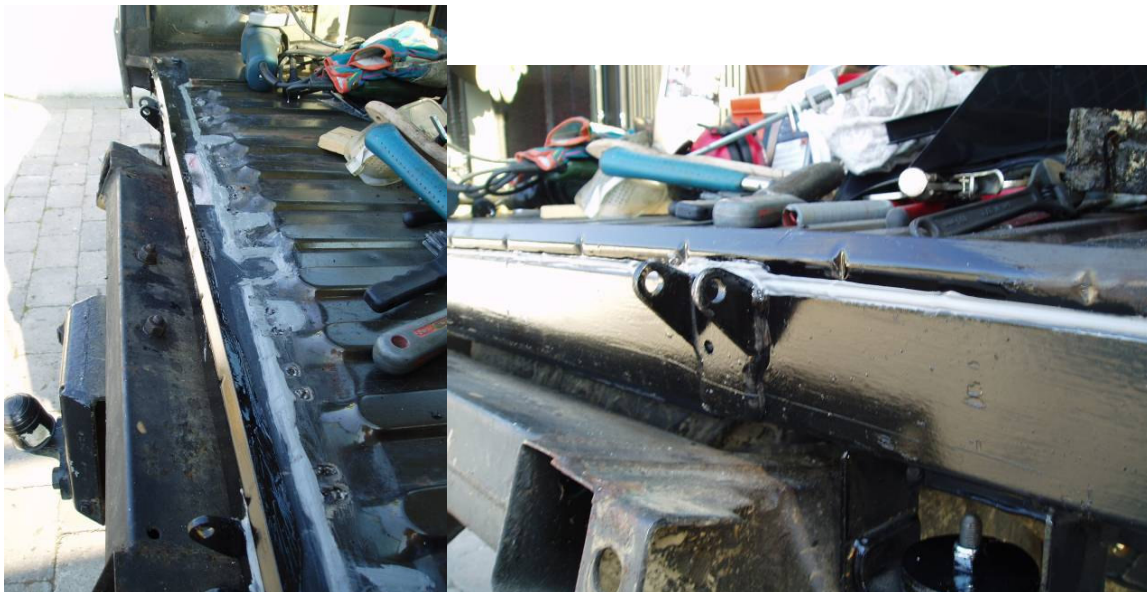


LOCATION	FACTORY JOINT (minimum weld requirement quoted)
L. 1. Body side complete to rear tailgate side member	32 spot welds, 30 mm pitch
M. 1. Body side complete to rear tailgate bottom cross member	CO ² weld, 2 runs 40 mm long



Herefter renses alle svejsninger og males med rusthæmmende maling – også de småskrammer, som man uvægerligt får lavet under baksningen.

Efter tørring seales samlingerne med karosserikit; samlingerne stryges i facon med en pensel vædet i cellulosefortynder så de bliver helt tætte:



Herefter males alle dele i endelig farve.

Hængseldornene bankes / bores ud af hængselstykkerne som blev fjernet først i forløbet. De erstattes med bolte og møtrikker. Der er dog ikke megen plads, så boltene skal afkortes til den mindst mulige længde = ydermål mellem 'ørerne' på vangen + en alm. møtriks bredde.

Hængsler og hjælpefjedre monteres, herefter bagklappen ... husk at samle ledningerne til nummerpladslýset og put samlingen ind i klappen igen.

Bagklappen justeres til pasning. Herefter monteres:

- * Nedre gummiliste mod bagklap
- * Bagskærme – benyt evt. lejligheden til at give inder-skærmene lidt rustbeskyttelse
- * Brændstofluge
- * Baglygter
- * Kofangerhjørner og bagkofanger
- * Lydisoleringsmåtte i bagagerum
- * Bagagerumstæppe og inderbeklædning på bagklap
- * Værktøj og reservehjul
- * Sidehylde og hattehylde
- * Negativt batterikabel. Husk at stille uret ☺

Giv alle nye pladedele et godt lag rustbeskyttelse, specielt inden i den nye vange som let samler skidt og fugt op.

...

Peter Vinter
Medl. nr. 6416 / Nsj