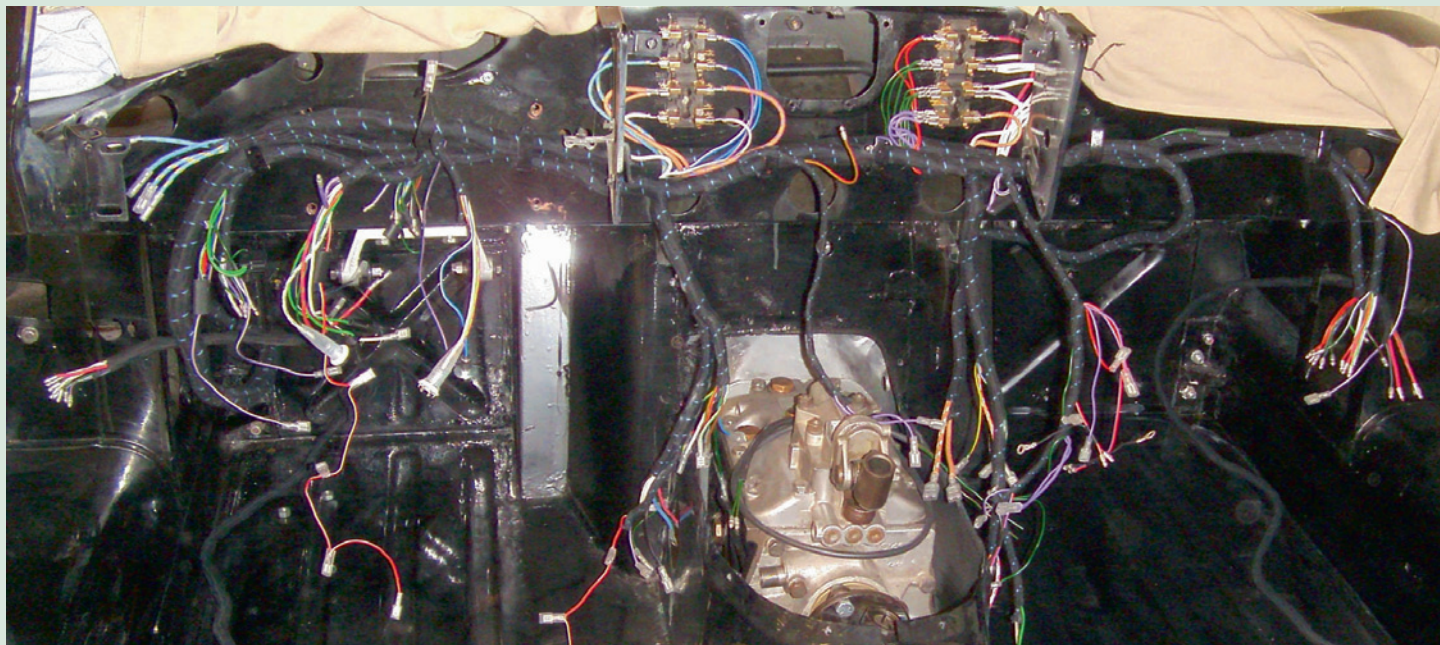


DEEL
<13 14 15>

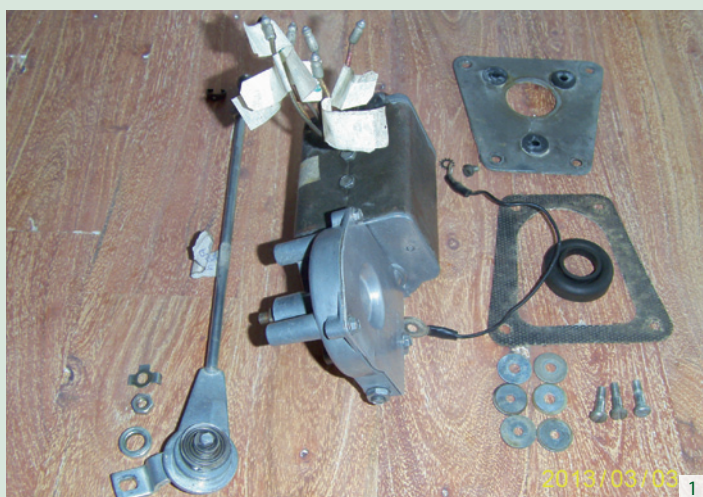
Elektra



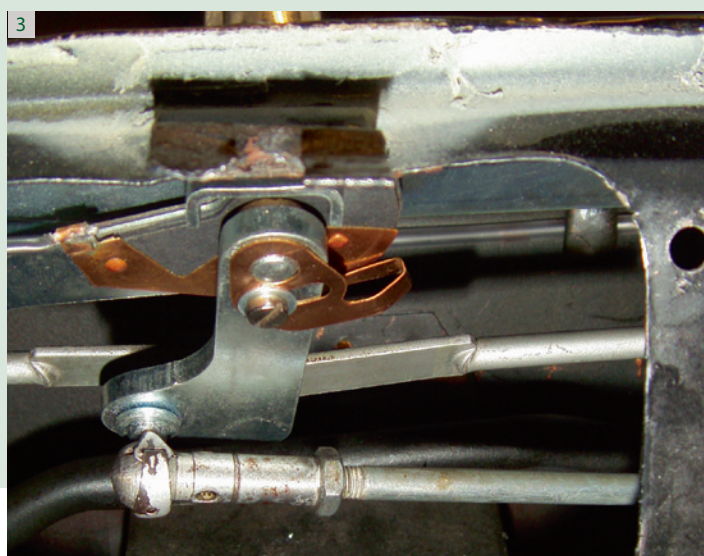
In K&T 200 stond het eerste deel van het interieur. Voordat het interieur in de auto zelf gedaan kan worden, moet eerst de bedrading in de auto zitten omdat de bedrading deels onder de bekleding zit. Dit betekent weer dat de diverse elektrische units klaar moeten zijn om de bedrading te kunnen testen. In deze editie derhalve het reviseren van de startmotor, dynamo, ventilatormotor en dergelijke en het monteren van de kabelboom. Daarnaast de eerste tegenvallers: de perikelen met de startmotor en dynamo.



Ruitenwissers

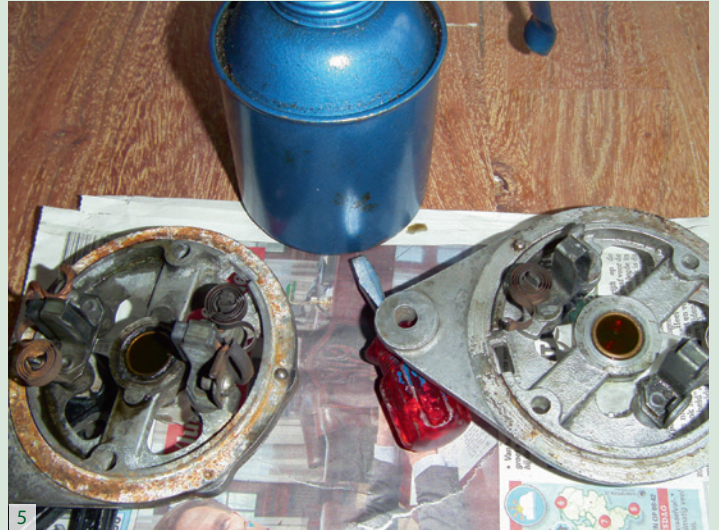


1 De ruitenwissermotor was een gereviseerde, maar is uiteraard nog wel goed gecontroleerd, vooral het mechanisme van de 'arm'. Gelukkig waren de diverse draden voorzien van een plakker met indicatie, anders was het met de verkleurde codes lastig uitzoeken geweest. 2 Het 'ruststandmechanisme' van vroege E-types is wat apart: een koperen 'sleecontactstrook' op het ruitenwisserframe (een E-type heeft drie(!) ruitenwissers; op de foto de as voor de middelste). Als de geleider van de contactstrook afloopt, stopt de ruitenwisser motor. 3 Het afslag mechanisme is verstelbaar zodat het 'van de koperen contactstrook aflopen' veresteld kan worden, waardoor de ruststand ingesteld kan worden.

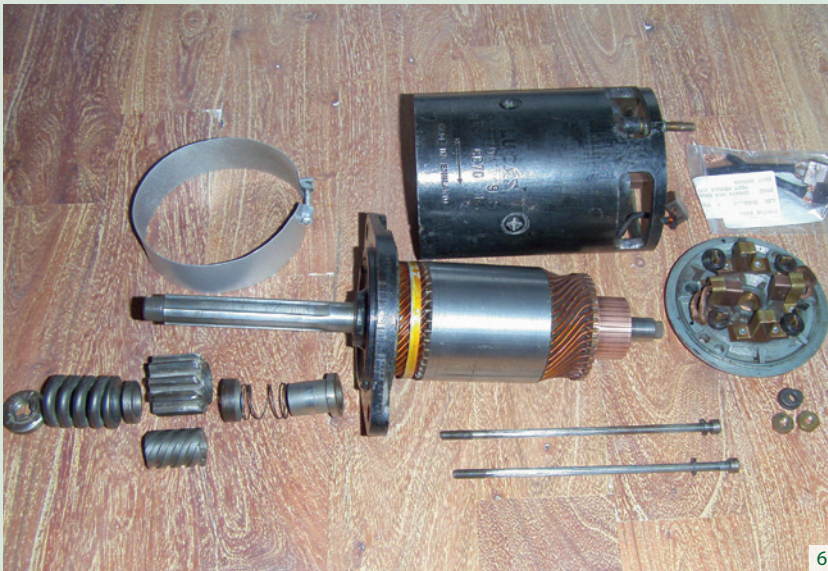


Dynamo, startmotor en ventilatormotor

4



5

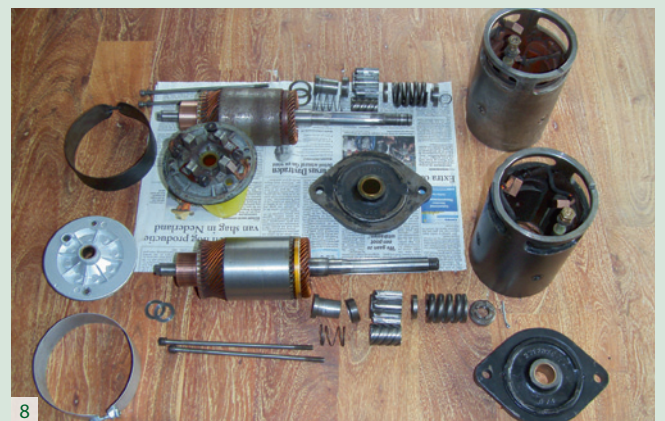


6

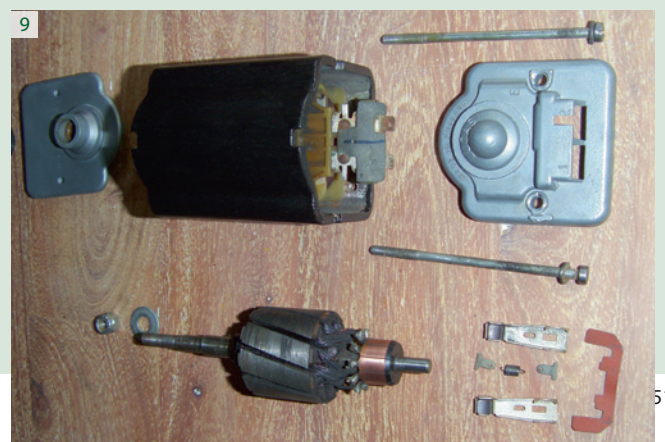


7

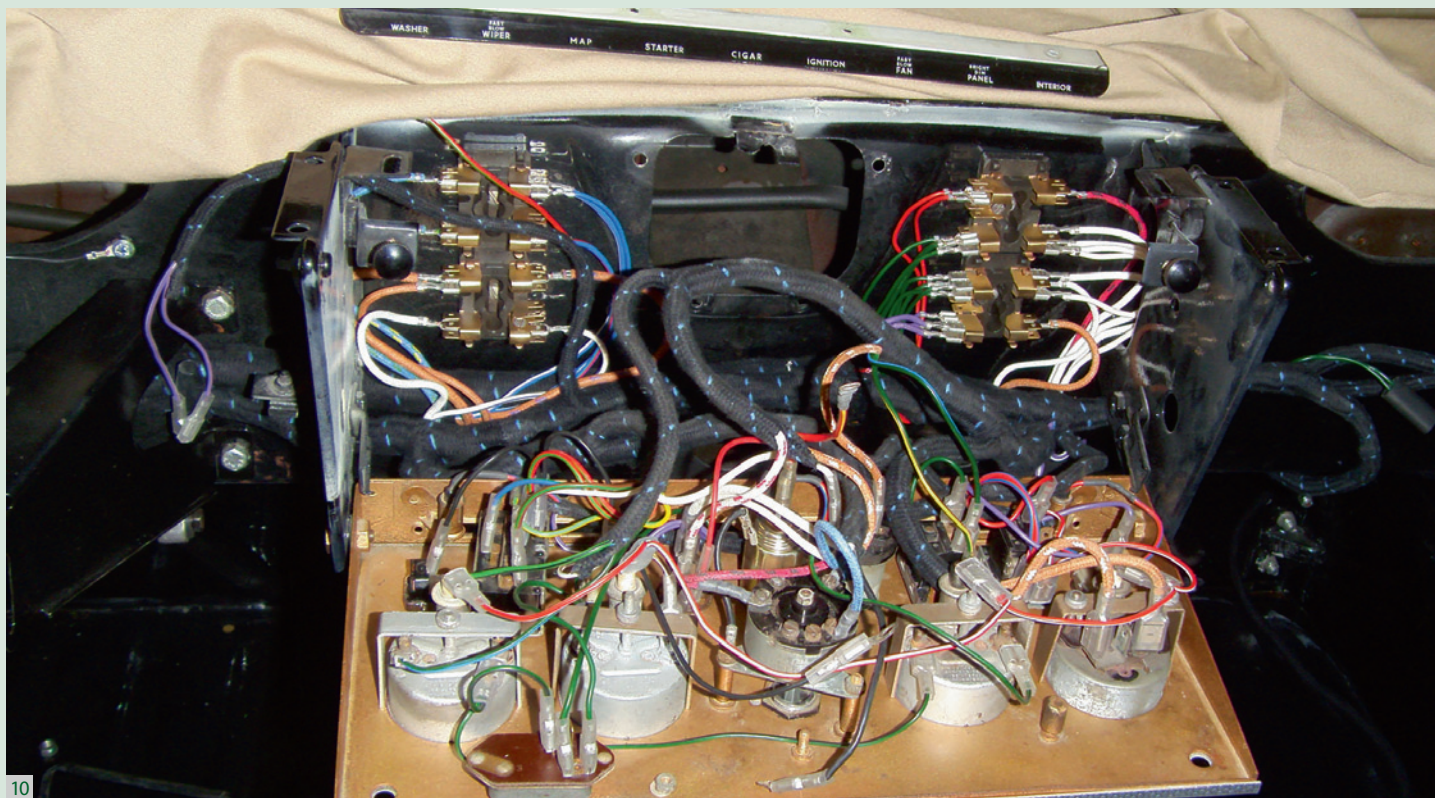
4 We hadden twee dynamo's op de kop kunnen tikken, dus weer de gebruikelijke klus om een goede set samen te stellen. Ik hoefde alleen de lagers te checken en te smeren (voor rollager met vet en achter koperen bus die 24 uur in olie gezet moet worden). 5 De achterste lagers in het 'koolborstel huis' staan vol met olie en er moeten nog nieuwe koolborstels in. 6 Uiteraard is ook de startmotor onder handen genomen; ook hier lagers controleren, smeren en nieuwe koolborstels. De 'Bendix' is bij deze vroege startmotor een ingewikkeld geheel van een 'over een spiraal vormige geleider glijdend tandwiel' met een slappe veer aan de motorzijde en heel sterke veer aan het einde die de klappen op moet vangen als het tandwiel teruggeslagen wordt zodra de motor aanslaat. 7 Gespoten zien dynamo en startmotor er als nieuw uit. 8 De eerste keer starten van de motor ging prima, maar daarna hoorden we een schurend geluid als we met de hand de motor ronddraaiden. We waren eerst bang dat er iets in de motor zwaar liep, maar gelukkig bleek het 'slechts' om de startmotor te gaan. Het probleem was dat het tandwiel van de Bendix niet los kwam van de starterkrans, omdat deze er te strak tegenaan zat, waardoor de startmotor continue in de 'aandrijfstand' stond. Er zat een krappe millimeter speling in het monteren van de startmotor op het bellhouse, maar we zaten blijkbaar aan de 'strakke versie'. Monteren met iets van de starterkrans afduwen bij het vastdraaien was al voldoende. De Bendix-as bleek echter een fractie krom te zijn en dat is eigenlijk niet goed te repareren. Dus andere startmotor gepakt om van de twee een goede te maken. 9 Zoals in een eerdere K&T al gemeld, hebben de vroege E-types een matige koeling met een kleine elektramotor met weinig effectieve tweebladige ventilator. Volstrekt onvoldoende in de huidige tijd met de files. Daarom heb ik een extra Kenlowe-ventilator gemonteerd, maar omdat originaliteit hoog in het vaandel staat, wilde ik de originele ventilator er wel ophouden. Dus moest de motor gereviseerd worden.



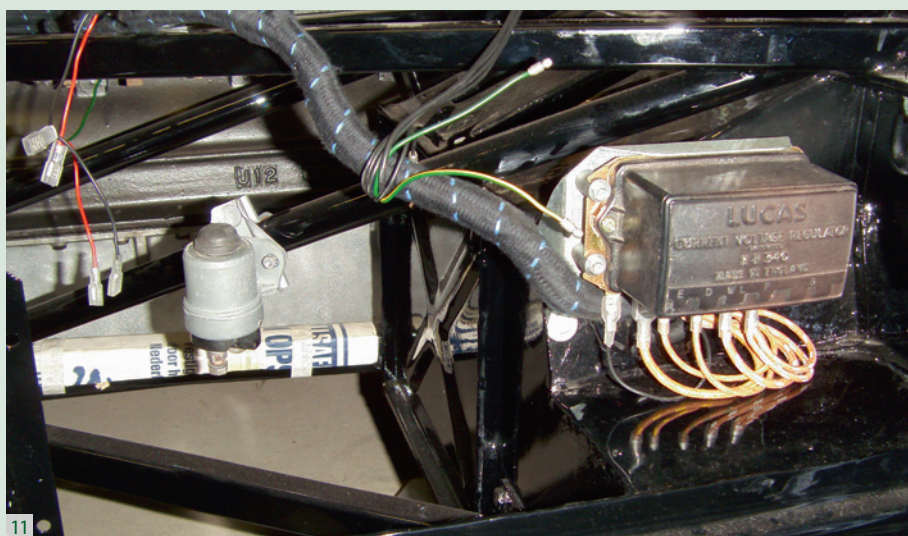
8



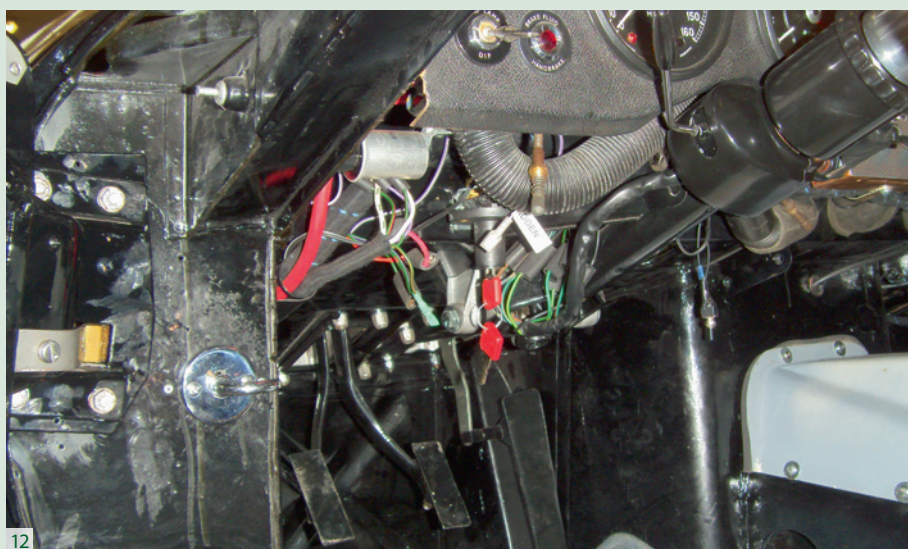
9



10



11



12

10 (Zie ook openingsfoto bij dit artikel.) Een draadboom lijkt op het eerste gezicht iets simpels, maar het is een uiterst ingewikkelde grote kluis van draden met een paar grote en vele kleinere draadbomen. Elke E-type-uitvoering heeft zijn eigen specifieke draadboom: de vroege types zijn anders dan de late en van de vroege zijn er ook weer twee varianten: plus aan massa of min aan massa. Mijn auto heeft plus aan massa. Nu is goed te zien waarom ik de (in de vorige aflevering vertelde) klus aan de meters eerst moest doen: er gaan tientallen draden naar het middenpaneel. De acht zekeringen die tegen het schutboard aan zitten, zijn ook goed te zien. 11 De startersolenoiden en de spanningsregelaar van de gelijkstroondynamo zitten achter en respectievelijk naast de accu. Bij de eerste testrit bleek dat het opladen niet goed werkte: soms wel, soms niet. Ik verdacht eerst de dynamo, omdat met een andere regelaar het ongeveer hetzelfde bleef. Dynamo gedemonteerd, maar die bleek het niet te zijn, het was toch de regelaar. Wat was er dan aan de hand? Simpel: een gelijkstroomregelaar heeft ingebouwde relais die contactpunten hebben en die contactpunten had ik netjes schoongemaakt met waterproof schuurpapier. FOUT! De regelaar werkt met puntjes, die een fractie open gaan en de stroom 'vonkt' dan tussen de contacten. Schuren maakt de super gladde contacten ruw, waardoor ze razendsnel inbranden waardoor het 'vonkbrug trekken' niet meer goed gaat. Met waterproof 2000 en dat nog eerst weer 'afgesleten', met polijstpasta als smeermiddel, heb ik de contacten weer gepolijst en... het werkt weer perfect. 12 Van de verzekering moest ik een 'massa-onderbreker met sleutel' monteren. Meestal zit zo'n massaschakelaar onder de motorkap, maar dat vond ik erg onhandig, want dan moet elke keer als ik de auto parkeer de motorkap open. Daarom onder handbereik onder het dashboard gemonteerd. Zie midden van de foto.

Verlichting



De Jaguar van Hans is klaar en te bewonderen op Interclassics & Topmobiel van 8 t/m 11 januari op de stand '80 Jaar Jaguar

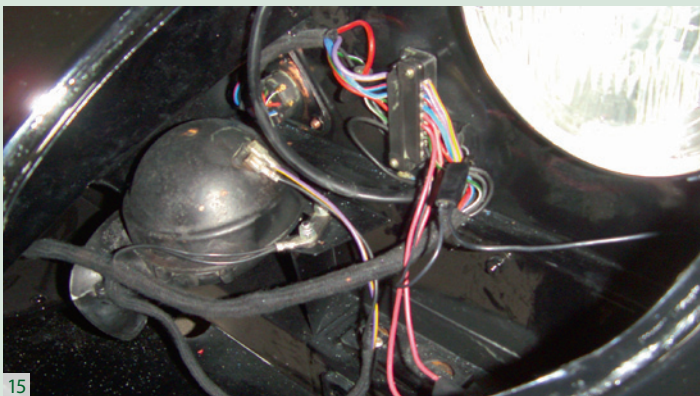
13

13 Toen alles aangesloten was, heb ik stap voor stap een sectie op spanning gezet en getest of alles werkte (er zijn auto's geweest waar gelijk op alles de volle spanning werd gezet met doorgebrande draadbomen als gevolg). De verlichting heb ik gecontroleerd door een aangesloten koplamp naast de auto te leggen. 14 De koplampen zitten in een koplamphuis dat afgedekt wordt door glas. Erg mooi maar lastig om erbij te komen. Het knipperlicht is hier ook mooi te zien. 15 De draadboom loopt naar de motorkap en gaat daar middels een grote stekerverbinding verder naar het koplamphuis. Vanaf de contrastekker gaat het naar een verdeelblok waarop koplampen, knipperlichten en claxons (twee: ene kant hoge en andere kant lage toon) aangesloten worden.

Eenechtperfectebedradingboomisniet goedkoop,maarscheelturenpuzzelen.



14



15

PROJECT JAGUAR E-TYPE S1 3.8 FLAT FLOOR OTS (1961)

Vorige verslagen:	K&T 177, 179, 181, 183, 185, 187, 188, 190, 192, 194, 197, 198, 200
Start project:	Maart 2012
Einddatum:	Was zomer 2013, maar zoals gebruikelijk vertraging; hoop was afgelopen winter, maar is juli 2014 geworden (de eerste 1100 km zitten erop en de inloopolie is vervangen door gewone olie).
Plan:	Totaal restauratie: tot het laatste boutje compleet demonteren, carrosserie waar nodig nieuw plaatwerk, spuiten, alle mechaniek reviseren of nieuw, nieuwe bedrading, nieuwe bekl. + kap.
Uren al in project:	874 uur. Monteren draadboom, relais en alles aansluiten 28 uur; aansluiten + checken knipperlichtunit + lichtsakelaars 6 uur; reviseren + monteren startmotor, dynamo, fan-motor e.d. 12 uur; andere startmotor reviseren + verwisselen 5 uur; dynamo storing verhelpen 5 uur, ruitenwissermotor 3 uur. Totaal 59 uur.
Kosten in het project:	Kosten deze periode: draadboom (490,-), ruitenwisser motor (150,-), dynamo (110,-), accu (125,-), connector blokken + losse connectors (53,-), dynamo + startmotor onderdelen (25,-), boekje met bedradingschema's (22,-). Totaal € 975,-
Totaal nu:	€ 59.475,- Euro
Budget:	Hangt af van perfectie nivo dat gedurende het traject beslist wordt.
Specialisten:	InterClassics Zeewolde, www.interclassics.nl , email acwisse@taxatieklassieker.nl
Onderdelen:	Draadboom Limora, dynamo + startmotor onderdelen Barratt, accu Hamu