

DEEL  
<14 15 16>

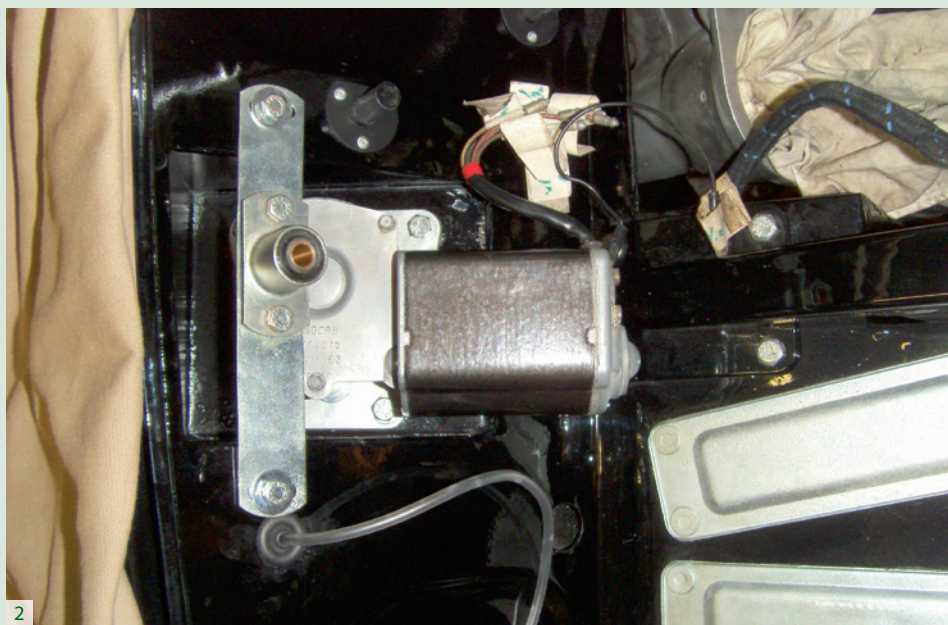
# Onder de motorkap

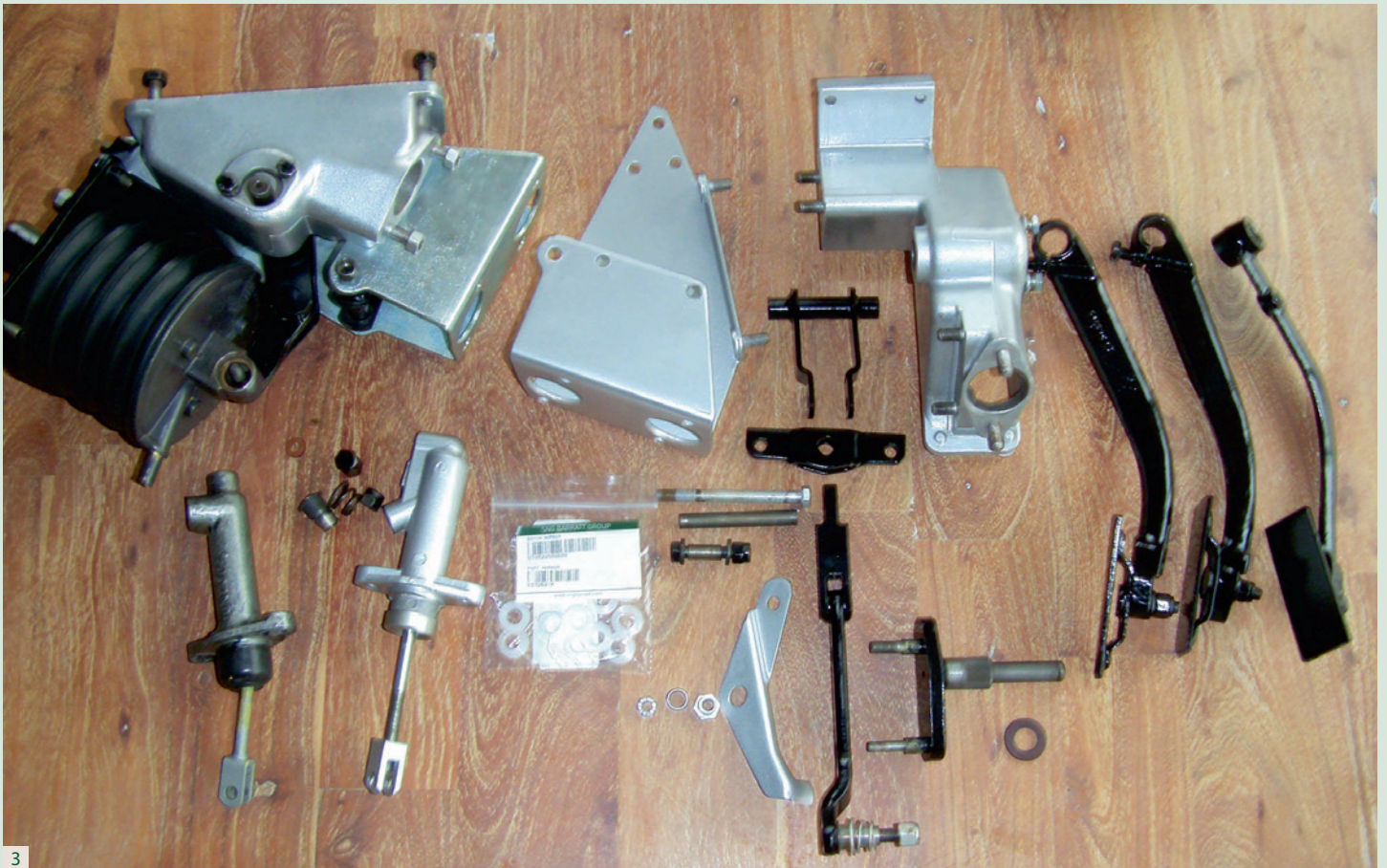


*In K&T 202 stond de 'elektra'. Nadat de motor geplaatst was, kwam eerst de bedrading aan de beurt en vervolgens konden onder de motorkap alle losse 'attributen' gemonteerd worden. Het onderwerp van deze editie. Na afloop van deze klus was het aardig vol geworden onder de motorkap; dit in figuurlijke zin, want om overal goed bij te kunnen, zat de motorkap er in werkelijkheid nog niet op.*

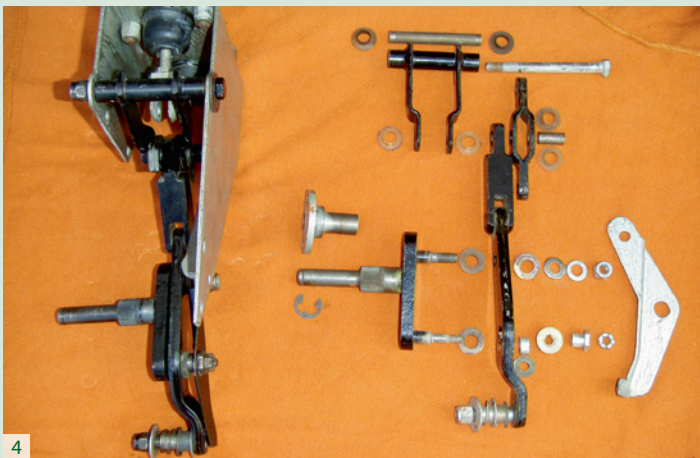


1 Een E-type is standaard gemaakt voor rechts- en linksgestuurd; aan de kant waar het stuur- en het remhuis niet komen, zitten er verzinkte afdekkapjes op het schutboard. Op de foto is het gat te zien waar de ruitenwisserunit in valt. Daarnaast twee aansluitingen voor de kachelslangen. 2 Hier is de ruitenwisserunit gemonteerd, alsmede een deel van het gasstangenstelsel dat vanaf het gaspedaal naar de carburateurs loopt.





3



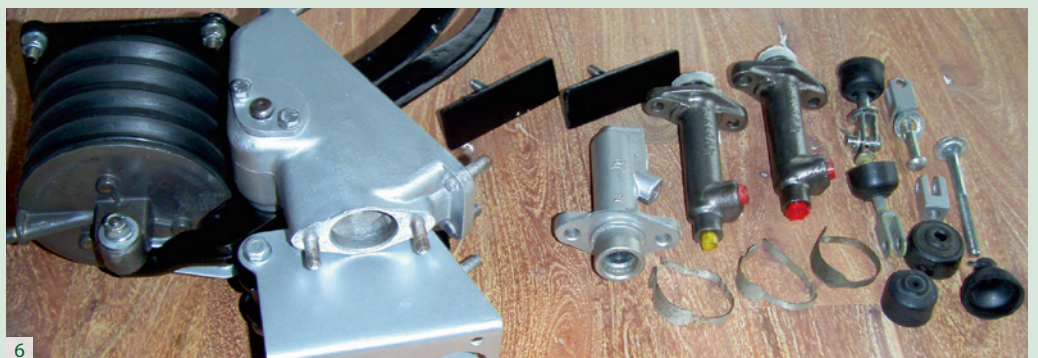
4



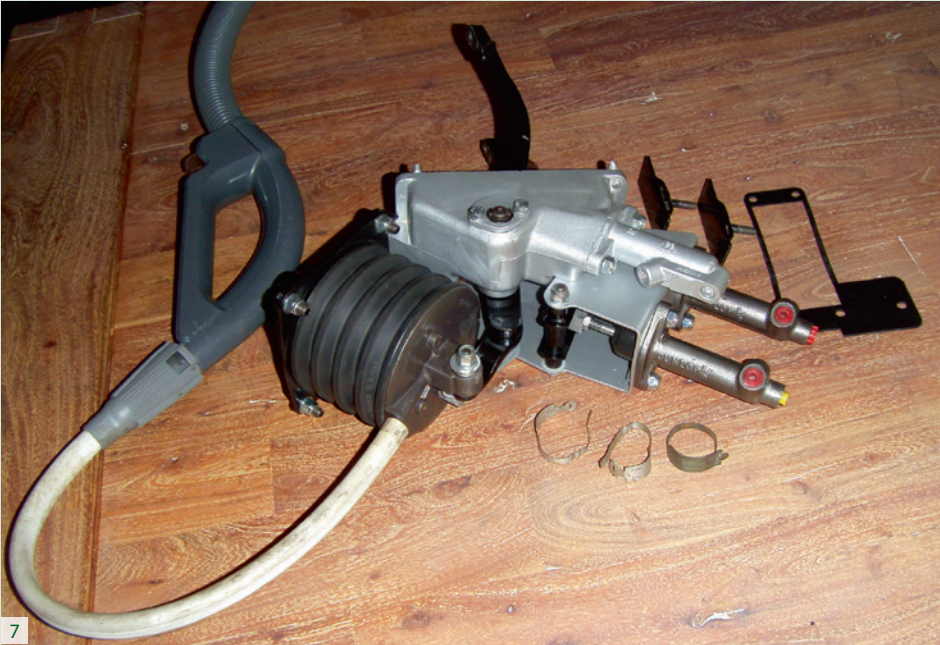
5

3 Het remsysteem van de vroege E-types is een heel apart balgsysteem; erg mooi om te zien, maar ook complex. We hadden er gelukkig twee, zodat ik er een uit elkaar kon halen en de ander nog als voorbeeld had, want ze zitten best wel ingewikkeld in elkaar. 4 Het pedaalhuis is een complex stelsel van stangen en draaiarmen. Er zijn 2 remcilinders (voor + achter gescheiden), die met een balans-arm op de 'hoofd arm' zitten. Ook hier weer een set in elkaar gelaten als voorbeeld. 5 Op deze foto de details van het stelsel; er zitten overal (nieuwe witte) plastic busjes op de draaipunten. 6 Toen het pedaalhuis in elkaar zat, was het tijd om de twee remcilinders en de koppelingscilinder te monteren.

**Naafloop van deze klus was het aardig volgeworden onder de motorkap; dit in figuurlijk zinnig, want om overal goed bij te kunnen, zat de motorkap er nog niet op.**

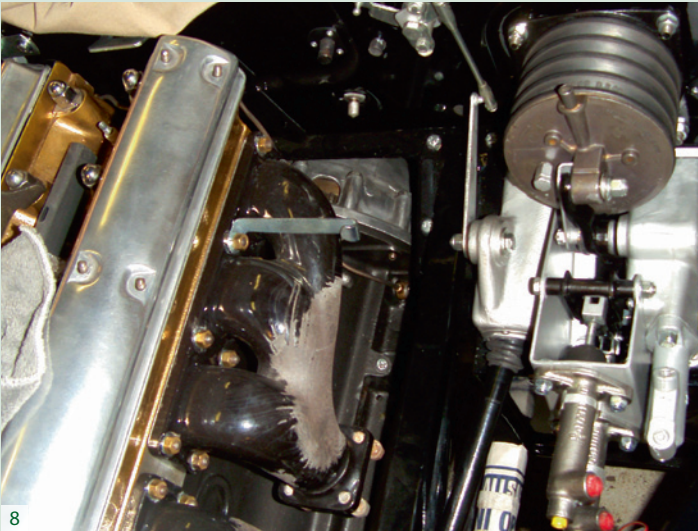


6



7

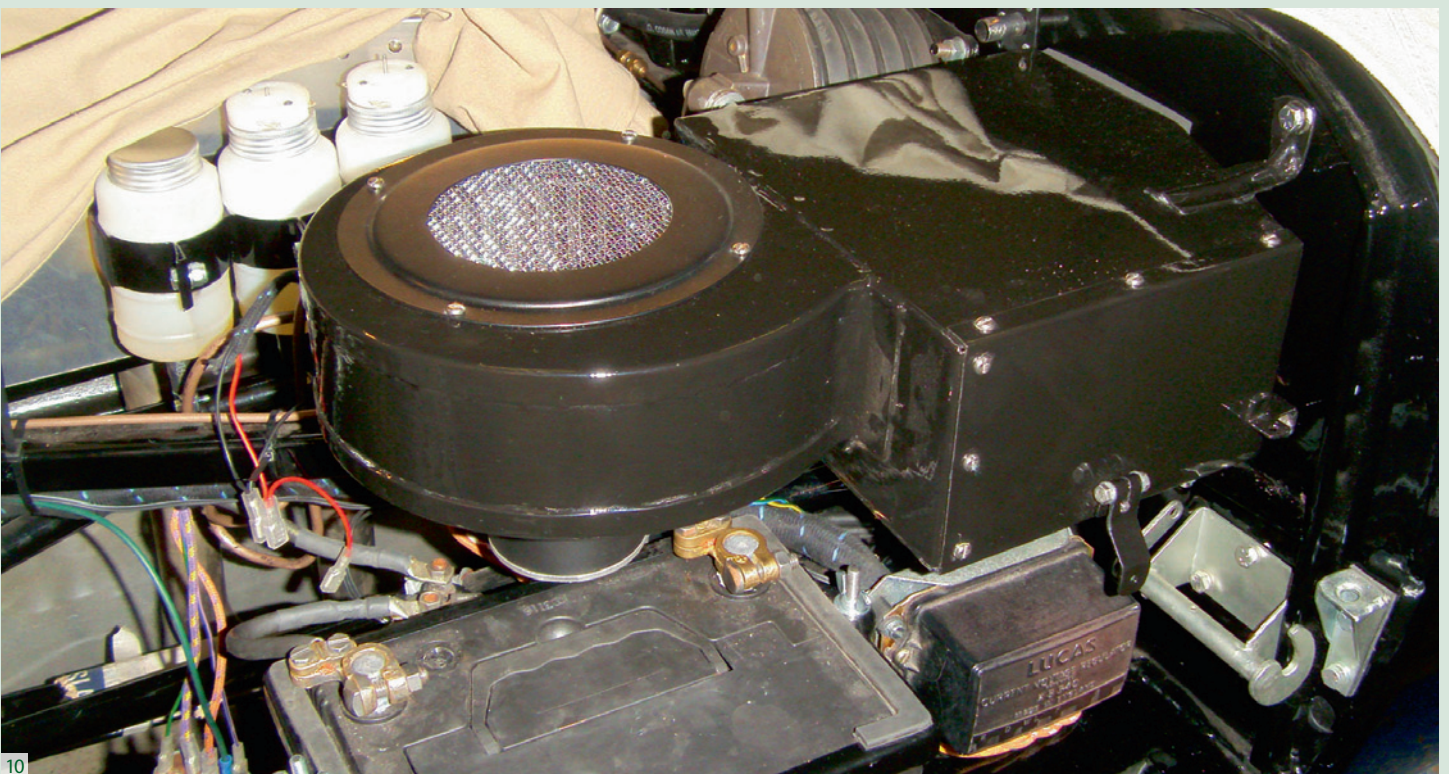
7 Het balgsysteem werkt zoals gebruikelijk op vacuüm van het inlaatspruitstuk. Er zit een 'activeringsarm' op de balgunite die, als de rem heel iets ingedrukt wordt, een 'druknop' indrukt waardoor het vacuüm in de balg komt en dan als rembekrachtiger werkt. Het afstellen komt erg precies en om het te controleren heb ik met de stofzuiger het vacuüm gesimuleerd; ging perfect!  
 8 Het remhuis gemonteerd tegen het schutboard.  
 9 Een cabrio rijdt men meestal met mooi weer, maar er zit natuurlijk toch een kachel in. Hier de losse onderdelen: voor het kachelhuis de nieuwe 'kachel radiator matrix'. 10 De kachel is gemonteerd in de auto; vervolgens nog de slangen en de bedieningskabels plus elektra aansluiten.



8



9



10

## Diverse onderdelen



11

11 Het ruitensproeierreservoir is een grote glazen pot met deksel met ingebouwde pomp. De pot zit in een frame dat uiteraard eerst gespoten is. 12 De carburateurs krijgen via het 'trompet tus-senstuk' en de grote 'luchtfilterdoos' hun lucht vanaf het luchtfilterhuis. 13 Achter de radiator zit deze 'cowl' waarin de ventilator ronddraait. Deze is van polyester en is origineel onbehandeld; het was dus zaak om de 'cowl' net zo lang te polijsten totdat deze spiegelglad was. 14 Omdat de twee remvloeistofreservoirs plus koppelingsreservoir vlak bij de uitlaat zitten, zit er ter bescherming een hitteschild. De remunit (met inmiddels de remleidingen en vacuümslang gemonteerd) en kachel zijn ook goed op de foto te zien.

Voor geïnteresseerden staan er op de 'jag2jag'-website zo'n duizend foto's met tekst in diverse sub-albums van deze restauratie onder chassisnummer 876019.



12



13



14

Het remsysteem van de vroege E-type is een heel apart balg-systeem; erg mooi om te zien, maar ook complex.

### 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, 202
Start project:	Maart 2012
Einddatum:	Was zomer 2013, maar zoals gebruikelijk vertraging; hoop was winter 2013, maar het is juli 2014 geworden (inmiddels bijna 1500 km gereden).
Plan:	Totaal restauratie: tot het laatste boutje compleet demonteren, carrosserie waar nodig nieuw plaatwerk, spuiten, alle mechaniek reviseren of nieuw, nieuwe bedrading, nieuwe bekleding + kap.
Uren al in project:	Was 874 uur. Reviseren + monteren remsysteem (20 uur); spuitklaar maken luchtfilter, kachel, vacuümreservoir, kachel air intake (16 uur); kachel revisie/monteren; luchtfilter + vacuümreservoir + ruitenwisser reservoir monteren (9 uur) (totaal 45 uur). Totaal nu zo'n 919 uur.
Kosten in het project:	Aanschaf auto met alle losse onderdelen € 30.000 + € 29.475 eerdere periode. Kosten deze periode: ruitenwisser reservoir (€ 150,-); remhuis (servo pivot bush kit) (€ 45,-); verzinken (€ 50,-); spuiten zwarte + zilveren delen (€ 170,-); kachel matrix + kachel motor + fan + bowdenkabels + rubbers (€ 285,-); breather + heater return pipe (€ 110,-); hitteschild remreservoirs (€ 50,-); Totaal € 860,-
Totaal nu:	€ 60.335,-
Budget:	Hangt af van perfectie nivo dat gedurende het traject beslist wordt.
Specialisten:	InterClassics Zeewolde, <a href="http://www.interclassics.nl">www.interclassics.nl</a> , email <a href="mailto:acwisse@taxatieklassieker.nl">acwisse@taxatieklassieker.nl</a>
Onderdelen:	Barratt