

DEEL
<15 16 17>

Stoeleneenbeginafbouw



K&T-204 stond in het teken van 'van alles monteren onder de motorkap'. Daarna was het tijd om de motorkap daadwerkelijk te monteren, alsmede de deuren, achterklep en 'allerlei ander grut'. Voordat de achterklep er op kon, moest echter eerst de benzinetank gemonteerd worden. Ook verder met het interieur. Het dashboard en de middenconsole had ik al eerder als 'Kerst klus' gereed gemaakt voor plaatsing (zie K&T-200) en nu waren de stoelen aan de beurt.

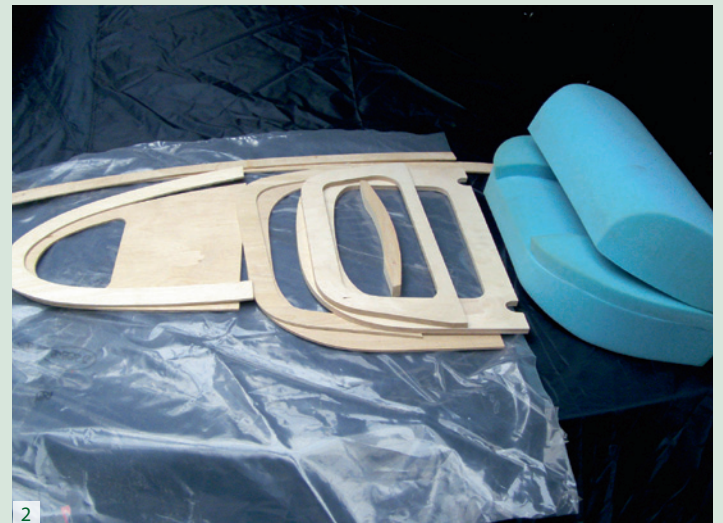


De E-types S1 3.8 hebben geheel andere stoelen dan alle latere typen: kuipstoelen die niet verstelbaar zijn. Ze zijn erg mooi om te zien, maar zitten volgens velen niet erg comfortabel (ik vind het heel erg meevalen) en een ramp om te bekleden.

Volgens ons motto: "Je kan zelf meer dan je denkt en met secuurheid moet het tot een goed resultaat kunnen leiden", is het bekleden toch zelf gedaan. We hadden inderdaad geen professionele trimmer nodig: Adri heeft vakmanschap geleverd! |

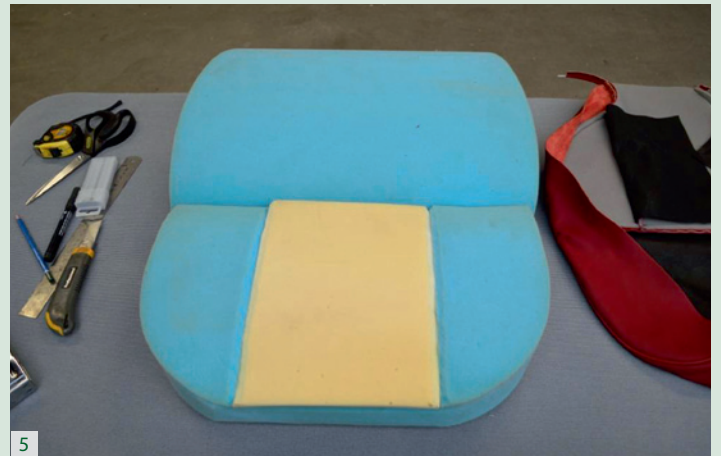
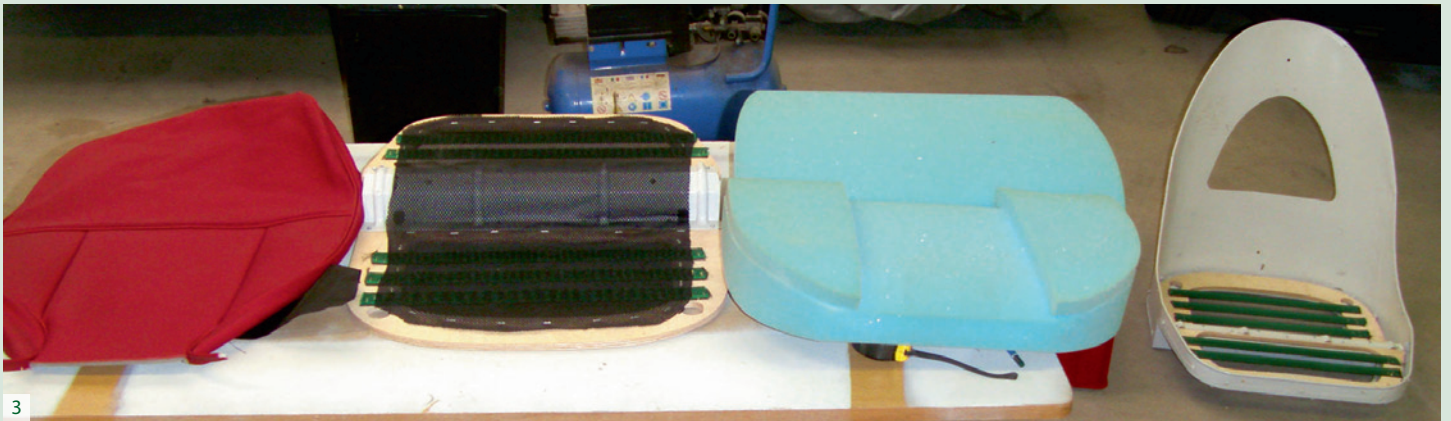


1



2

1 John Skinner uit Engeland had de complete bekledingset geleverd; het was eerst even uitzoeken wat alles was. 2 Apart bijbesteld was een complete nieuwe hout-set.

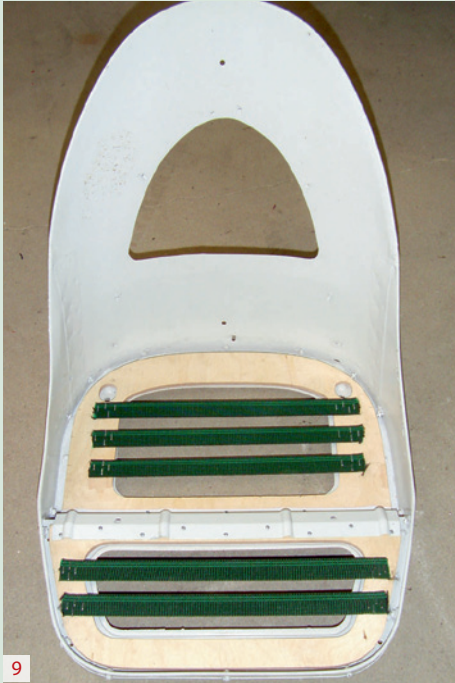


3 De E-type stoelen hebben zoals vaak losse zittingen; hier de diverse onderdelen daarvan. 4 De losse lederen hoes van de zitting. 5 Er is een extra los stuk schuimrubber op het 'zitvlak deel' geplaatst. 6 Tot onze grote verrassing blijken er twee typen kuipstoelen te zijn: de een is wat meer 'gekanteld' dan de ander, waardoor er iets meer zitruimte ontstaat. Eerst dachten we dat het een latere modificatie betrof, maar het blijkt toch origineel te zijn, hoewel er in geen enkel boek over gerept wordt. 7 Ik heb even 'proef gezeten' om te zien welke stoel het beste zat en de meer geknikte versie was het beste. 8 Het lastigste was de rugleuning; deze bestaat uit een hoefijzervormige buitenrand met twee lagen schuim wat erg lastig mooi rond te monteren is en waarvan de dikte erg kritisch komt; veel passen en meten dus, waarbij deze oude stoel goed van pas kwam om een vergelijking te hebben.



De E-type S1 3.8 kuipstoelen zijn erg mooi om te zien, maar zijn een ramp om te bekleden

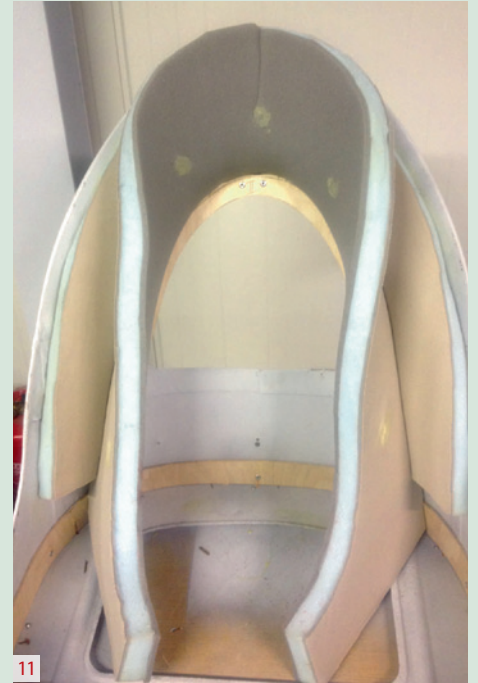




9



10



11



12



13



14

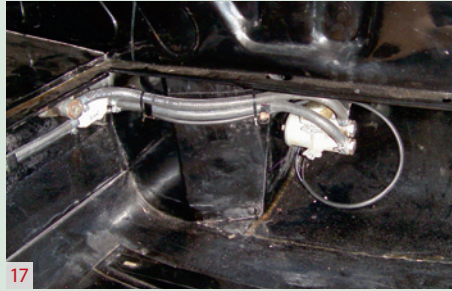


15

9 Eerst moet het hout gemon-
teerd worden; daarop wordt
later de bekleding geniet. Hier
de zitting met op het ijzeren
frame het hout met 'banden'.
10 Tussen het 'hoefijzer deel' zit
er een apart middenstuk, dat
op een apart houtframe gemon-
teerd wordt. 11 Hier zijn de 2
schuimlagen goed te zien; de
buitenste moet met de kopse
kanten op de stoel gelijmd wor-
den om een mooie ronding te
krijgen. 12 Om 'stropen' te voor-
komen is er een hele dunne
gladde bekledingsstof over het

schuim gemonteerd. 13 Op de achterkant van het stoelframe komt er eerst een laag vilt (ook het hout aan de onderkant is te zien). 14 De rugleuning is klaar, nu nog de rand van de zitting. 15 De voorste stoel is klaar; de overgang van rugleuning naar het frame van de zitting is hier goed te zien met drie soorten bekleding: leer, velours (achterkant rugleuning) en skai (rand van frame zitting). Van de ander moet alleen het frame van de zitting nog gedaan worden.

Achterklep monteren



16 Voordat de achterklep gemonteerd wordt, moet uiteraard eerst de benzinetank er in. 17 De elektrische benzinepomp is in de rechter wielkast gemonteerd. Bij de vroege E-types hoort de pomp eigenlijk in de tank zelf te zitten, maar dat is vragen om problemen: een aparte pomp is veel betrouwbaarder. 18 De achterklep heeft scharnieren die elk vijf opgerolde veren bevatten; een rot werkje om ze te monteren, ook omdat de randen erg scherp zijn. De scharnieren zijn in de auto gemonteerd (de veren iets onder het midden van de foto).

Motorkap monteren



19 en 20 De motorkap van een E-type is zowat de halve auto! Het is een complex geheel van vele plaatdelen en bevestigingsstrips. In K&T183 heeft u kunnen lezen en zien hoe de motorkap in elkaar is gezet. Voor het spuiten was de kap eerst op de auto 'gesteld' doormiddel van opvulplaatjes bij de scharnierpunten. In principe is het nu dus alleen maar de motorkap op zijn scharnierpunten zetten en dan zou het goed moeten zijn.

Met twee man de kap op zijn plek manoeuvreren terwijl ik de scharnierbouten er probeer in te krijgen. Ondanks dat de motorkap zowat de helft van de auto omvat, is het monteren met drie man goed te doen.

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.

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, 204
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:	999 uur. 40 uur bekleden stoelen (incl. al het voorwerk); 6 uur motorkap plaatsen + afstellen; 4 uur deuren plaatsen/afstellen + deursloten; 7 uur achterklep scharnierveren + plaatsen; 4 uur voorruit plaatsen; 7 uur benzinetank plaatsen + benzineleidingen; 12 uur rem + koppellingsleidingen monteren (totaal 80 uur)
Kosten in het project:	Aanschaf auto met alle losse onderdelen € 30.000 + € 29.475 eerdere periode. Kosten deze periode: complete bekleding set a €3550 was al in K&T 200 meegenomen. Nu nog bekleding materiaal stoelen (€50,-). Motorkap: boutenset e.d. (€ 100); deursluiting (€ 160); voorruit + deurramen (€ 445); body rubber set (€ 310); ruitenwisser rack + bezel set (€ 180); remvloeistof + koppeling reservoirs (€ 125); accu carrier (€ 40); achterklep veren (€ 25); benzinetank + aansluitingen (€ 300); benzine + koppellingsleiding + banjo's, remverdeler, petrolcap (€ 270); achterklep kabel (15); geluid-dempende plaat (€ 45). Totaal €2065,- € 62.400,- Euro
Totaal nu:	
Budget:	Hangt af van perfectie nivo dat gedurende het traject beslist wordt.
Specialisten:	InterClassics Zeewolde, www.interclassics.nl , email acwisse@taxatieklassieker.nl
Onderdelen:	complete bekleding set van John Skinner England, Martin Doornhof stoffering, Barratt, Hamu