

DEEL
<16 17 18>

Dashboard, uitlijnen en keuring



Het vorige deel stond in het teken van stoelen bekleden en aanvang afbouw. Nu was de auto eindelijk zover dat we na wat voorbereidingen naar de RDW konden voor de kentekenkeuring. De eerste Nederlandse eigenaar, de schoonvader van Adri, heeft de auto ruim 20 jaar gehad, maar nooit op kenteken gezet. Ik ben dus volgens de RDW de eerste Nederlandse eigenaar. Na de keuring is de auto uitgelijnd en zijn de wielen gebalanceerd.



Voor dat de auto naar de keuring kan, moet er heel wat gebeurd zijn: de auto moet uiteraard rijklaar zijn met goed werkende remmen. De verlichting, ruitenwissers, claxon e.d. moeten functioneren, deuren goed sluiten en 'van alles en nog wat' waar de keurmeesters op letten. Sommige zaken hoeven echter nog niet

klaar te zijn; zo zijn wij naar de keuring gegaan zonder dat het interieur er in zat en zonder cabrioletkap. Er is echter een uitzondering op het interieur: we hebben het bovenpaneel van het dashboard (dash-top) wel gemonteerd, want anders had de auto geen voorruitontwaseming.

Dashboard

Zo'n dashboard bovenpaneel lijkt eenvoudig, maar ik kan u verzekeren dat het een giga priegelwerk klus is om een mooi dashboard te maken. John Skinner die het gehele interieur geleverd heeft, had ook een losse dashtopcover meegeleverd, maar denk maar niet dat dit gelijk past: ik heb een paar uur beetje bij beetje het foam onder de vinyl bovenlaag bijgesneden, totdat het goed paste op de metalen onderplaat. Maar dan ben je er nog lang niet zoals onderstaande foto's laten zien.

1 Als eerste de metalen onderplaat in de auto passen, want als dat niet goed past, wordt het sowieso niets. De plaat zit op vier punten vast en de bevestigingsstripjes moeten dus goed met de bevestigingspunten overeenkomen.





2 De delen voor de nieuwe *dashtop* naast een oude ter vergelijking. De vaste lezers zullen weten dat we veel dubbel hadden vanwege 2 auto's en dat we dan een oude set gebruiken als voorbeeld voor de nieuwe. 3 De lucht door de roostertjes wordt via een slangenstelsel (soort korte stofzuigerslangen) via de 'luchtmondjes' aangevoerd. Deze hebben een 'richeltje' waarmee je ze vastklemt in de metalen onderplaat. 4 De roostertjes heb ik even 'proef gemonteerd' om te checken of alles perfect past. 5 Toen kon ik het foam van de nieuwe *dashtopcover* bijsnijden: net zo lang beetje bij beetje totdat het goed paste met een oude als voorbeeld. 6 Toen moest de *dashtop cover* strak op de metalen onderplaat bevestigd worden.



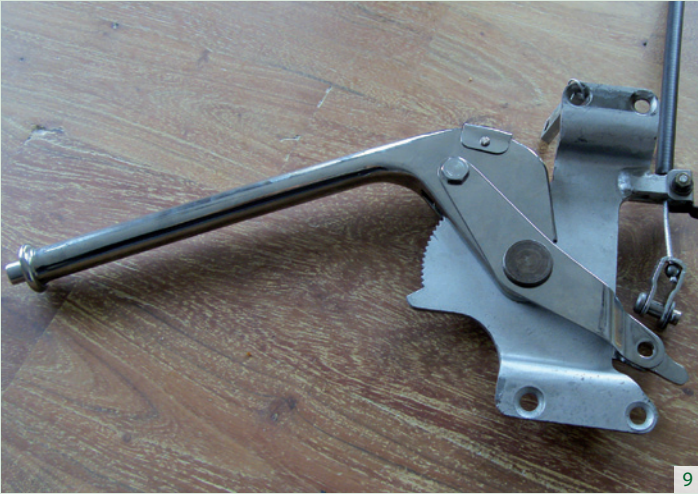
Om dat beter te kunnen doen, heb ik de *dashtopcover* zachter laten worden in de palle zon, maar dat was nog niet voldoende dus nog wat soepeler gemaakt met de haarfohn van mijn vrouw. Eerst de raamkant vast zetten met speciale klemmetjes, dan zo strak mogelijk trekken naar de voorkant, omslaan om het metalen onderpaneel en dat vastlijmen. (Ligt daar een jaguar in de tuin?, red.) 7 In de *dashtopcover* zitten nog geen sleuven voor de luchtroostertjes; die moeten er dus nog uitgesneden worden. Een precisiewerkje want de roostertjes hebben maar 2 mm overlap ten opzichte van de sleuf, dus bij verkeerd snijden sluiten ze niet meer mooi af op de bovenlaag van de cover en dat is uiteraard geen gezicht. Maar goed dat ik een vaste hand heb!

Kenteken keuring bij de RDW



"Om (als eerste) een Nederlands kentekente hebben is een feest"

8 Voor de keuring moeten de remmen perfect werken, waaronder ook de handrem. Ik heb de handrem uitelkaar gehaald, nagekeken, schoongemaakt, gepoetst en weer in elkaar gezet voordat deze de auto in ging.



9



10



11



12

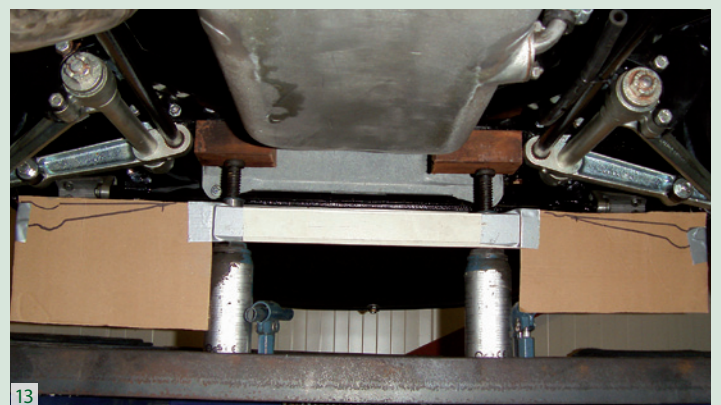
9 Gemonteerde handrem. 10 De RDW controleert de verlichting, waarbij ze ook de hoogte en afbakening van de koplampen meten. Dat is zoals bij alle auto's verstelbaar door stelschroefjes bij het koplamphuis, maar bij een E-type kom je daar slecht bij, dus voor alle zekerheid hebben we zelf vooraf de lichtbundel goed afgesteld met een speciaal meetapparaat. 11 De stoelen voor alle zekerheid in plastic vuilniszakken beschermd tegen regen (die gelukkig wegbleef) en de deuren voor alle zekerheid extra vastgezet. Het pas gemonteerde dashboard bovenpaneel is ook mooi te zien. 12 De auto werd gecontroleerd door de keurmeester die hier de achterbrug checkt en gelukkig was alles gelijk 100% goed.

Uitlijnen + balanceren

Met uitlijnen hadden we bewust gewacht; je weet maar nooit of er bij de RDW keuring toch onverwacht iets bij de voorwiel ophanging uit de toverhoed van de keurmeester komt en als je daar dan wat aan moet veranderen kan je weer opnieuw gaan uitlijnen.

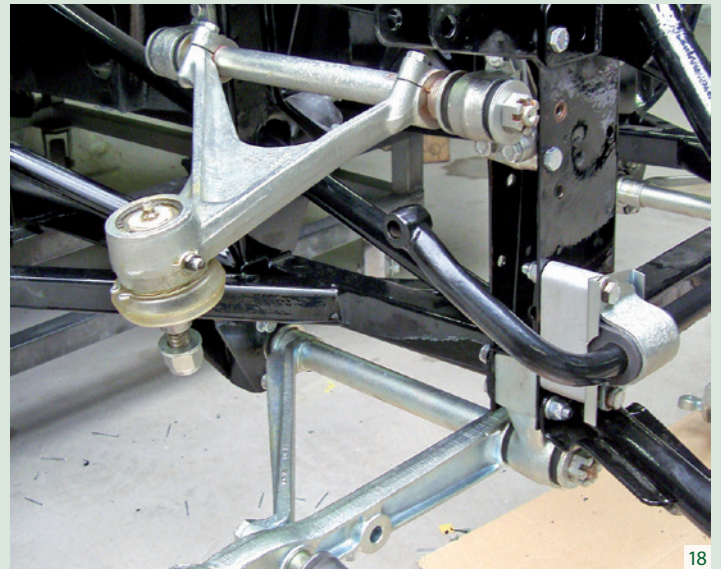
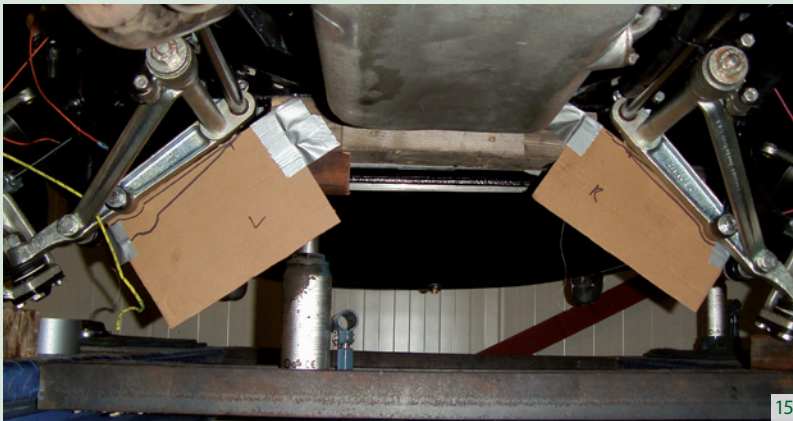


14



13

13 en 14 Voordat we konden uitlijnen moest de auto eerst op de goede hoogte worden gesteld. De hoogte was tijdens het monteren van de voorwielophanging al volgens de 'garageboek methode middels meetlat' ingesteld (14, oude foto uit K&T 194), maar we waren er toch niet helemaal tevreden over want we hadden de hoogte voor liever iets hoger. Ook was rechts en links niet perfect gelijk. Eerst met 150 kg gewicht in de auto gekeken wat het effect van twee inzittenden is. Met karton is eerst in belaste staat de lijn afgetekend van de onderste draagarm met daaronder een tweede lijn, die een paar graden meer verdraaid is om iets hogere afstelling te krijgen. Ik had berekend hoeveel graden extra verdraaiing tot hoeveel hoogtewinst zou leiden.



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, 206
Start project:	Maart 2012
Einddatum:	Was zomer 2013, maar zoals gebruikelijk vertraging; hoop was winter 2013, maar het is juli 2014 geworden (inmiddels bijna 1800 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:	1.062 uur. 4 uur handrem unit monteren, in auto monteren en afstellen; 5 uur remmen + koppeling lekkages verhelpen + ontluften + afstellen; 2 uur hitteschild onder auto monteren; 6 uur knipperlichten monteren; 5 uur RDW klaar maken, 6 uur RDW keuring + transport; 12 uur uitlijnen klaar maken (o.a. hoogte afstellen), 5 uur uitlijnen + 3 uur rubbers onder gewicht afstellen + proefrijden; 15 uur klaar maken + monteren dashboard boven-paneel. (totaal 63 uur).
Kosten in het project:	Aanschaf auto met alle losse onderdelen € 30.000 + € 32.400 eerdere periode. Kosten deze periode: remolie (€ 16); hitteschild onder auto (€ 60); handremschakelaar (€ 23); raam omlijsting (€ 200); koplamphuis + rim (€ 164); deurhandels + slot (€ 167); achterlichten (€ 364); claxon unit in stuur (€ 72); ruitenwisser armen + bladen (€ 60); buitenspiegel (€ 45); glazen knipperlichten voor + schroeven (€ 45); RDW keuring (€ 189); uitlijnen (€ 60); kentekenplaten (€ 34) Totaal €1.499,-
Totaal nu:	63.899,- Euro
Budget:	Hangt af van perfectie nivo dat gedurende het traject beslist wordt.
Specialisten:	InterClassics Zeewolde, www.interclassics.nl , email acwisse@taxatieklassieker.nl
Onderdelen:	Barratt, Hamu, Profile Tyre Center

Volgende editie weer verder met het interieur; het einde is nu echt in zicht!
Voor geïnteresseerden staan er op de 'jag2jag'-website ruim duizend foto's met tekst in 31 sub-albums van deze restauratie onder chassisnummer 876019.

15 In onbelaste staat kan nu vervolgens de draagarm in de nieuwe gewenste stand gezet worden; rechts is al verzet, links moet nog gebeuren. De eerlijkheid gebiedt te vermelden dat we het daarna toch nog een keer bij moesten stellen. Deze zelf bedachte methode is dus niet in één keer waterdicht. 16 Toen naar het uitlijnen. Bij ons in Zeewolde heeft Profile Tyre Center een mooie 'uitlijn meetset'. Hier wordt de meetapparatuur op het voorwiel gemonteerd. 17 en 18 De voorwielophanging was gemonteerd met het standaard aantal shims voor de wielvlucht (camber); als dat niet goed is moet de bovenste draagarm losgemaakt worden om er shims af te halen of bij te plaatsen. Gelukkig was het camber gelijk goed: op de foto de bovenste groene waarden. De askanteling (caster) is eenvoudig in te stellen door de grote as van de bovenste draagarm te verdraaien (18, oude foto K&T 194). Rechts was gelijk goed, links 'in het rood'. 19 Omdat spaakwielen lastig goed in te spannen zijn in de standaard balanceer apparatuur, had ik nog balanceren op de auto tegoed, wat sowieso nauwkeuriger is omdat je de eventuele onbalans van remschijven e.d. ook mee balanceert. Ik heb wel een merkje in de naven gemaakt ter hoogte van de ventieldop zodat de wielen er weer op exact dezelfde manier weer op kunnen, want anders heeft het op de auto balanceren minder nut (dus ook de wielen zelf niet verwisselen!).