

DEEL
<171801>

Slot!



Het vorige artikel stond in het teken van de rdw-keuring om het kenteken te krijgen, uitlijnen en het dashboard. Nu eindelijk de laatste loodjes om de auto helemaal af te krijgen. Voor de rdw-keuring hadden we alleen het noodzakelijke gemonteerd, dus de binnenbekleding moest nog gebeuren, de deurpanelen, al het chroomwerk en de cabriokap. Het eindresultaat mag er zijn, al zeg ik het zelf: afgelopen juni op het grote oldtimerfestijn in Lelystad met 450 klasiekers de 1ste prijs in de categorie 1960-1970 gewonnen!

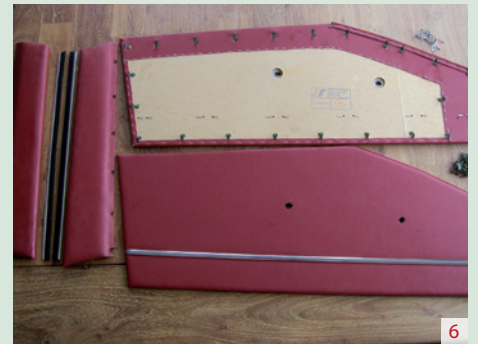


Binnenbekleding

Het interieur en de cabriokap waren een tijd terug al in een complete interieurset geleverd door John Skinner uit Engeland. Ik had als 'Kerst-Nieuwjaar klus' (K&T 200) al eerder de middenconsole en het radiopaneel bekleed en die konden er nu eindelijk in. Wat een verschil maakt dat, vooral bij de vroege E-type S1 3.8, omdat die het fraaie aluminium hebben i.p.v. 'gewoon bekleed' bij alle latere types.



1 Na het passen van de diverse bekledingstukken, heeft Adri de achterkant erin gelijmd. 2 Het gedeelte achter de stoelen zit er nu in, alsmede de wielkasten en de zijkanten bij de sluiting van de deuren. 3 Adri is hier de zijkanten van de tunnel aan het bekleden; de dorpels en de dwarsbalken bij de stoelen zijn al klaar.



4 De deuren hebben een apart bovenpaneeltje dat bekleed moet worden; idem bij de raamstijlen (de zogenaamde 'hockeysticks'). Hier liggen de diverse delen op onze huistafel. 5 De deurpaneeltjes en hockeysticks netjes bekleed; een precisie maar wel leuke klus. (Van beiden 1x buitenkant + 1x binnenkant op de foto.)

6 Onder de hierboven genoemde paneeltjes zitten de grote deurpanelen; deze zijn nagenoeg montage klaar geleverd, alleen nog een sierstrip monteren. 7 Denk maar niet dat je zo maar even simpel de middenconsole monteert: in principe moet je, met de pook in de versnelling en de handrem aangetrokken, de tunnel over de pook en de handrem kunnen schuiven. Bij mij ging dat niet, dus ik heb de handrem van de tunnel geschroefd, toen de middenconsole er over heen laten zakken en met de console iets opgetild, kon ik net de handrem weer vastzetten; wat een gepriegel!

8 En toen zat de middenconsole + radiopaneel erin; ook mooi zicht op de bekleding van de deuren. 9 Het voetencompartiment heb ik helemaal bekleed; ook te zien de afwerking van de onderkant van het dashboard met in het midden de massaschakelaar.



Chroomwerk

Het chroomwerk was al eerder gedaan: uitgezocht wat verchromd moet worden en wat prima was (gelukkig redelijk veel) gepoetst. Bumpers, koplampringen en strips heb ik aan de binnenkant getectyleerd, dus die gaan jaren mee.



10



11



12



13



14



15



16

10 Een forse verzameling chromen onderdelen om uit te zoeken: van sommige meer dan nodig, van een paar andere te kort. 11 Diverse onderdelen om te poetsen: bumpers, rozetten, 'motive bar', deurlijsten, raamljsten, diverse strips enz. (Voor zo'n 2000 Euro chroom op de huistafel.) 12 De bumpers hebben aan de bovenkant een rubberstrip om netjes aan te sluiten op de carrosserie; een monnikenwerk om de bumper met strip erop te krijgen: het rubber schiet steeds weer weg. Mijn oplossing: bij het tectyleren heb ik gelijk de rubberstrips geplaatst en tijdelijk vastgezet met plakband; nadat de tectyl gedroogd was, zat ook de rubberstrip voldoende vast om de bumper goed te kunnen monteren. 13 Nadat ik de voorbumpers gemonteerd

had, kijkt Adri even kritisch of alles goed past. (Tussen de carrosserie en de 'hoekstukjes' naast de rozetten naar de 'motive bar' had ik afplakband gedaan ter bescherming van de lak.) 14 De sierstrip bij de nummerplaat bestaat uit twee delen met een klein stripje in het midden. Het was erg lastig om ze goed te monteren; mijn truc: stokje precies op maat gemaakt en tussen de twee delen gedrukt, zodat deze op hun plek bleven, waarna het tussenstripje plaatsen 'een eitje was'. 15 De achterkant is klaar: alles zit er piekfijn op! 16 Ook hier waren de rubbers een nachtmerrie: het lukte niet goed om de koplampringen met de rubbers en het glas goed gemonteerd te krijgen: de rubbers kwamen er niet mooi gelijkmatig in te zitten. Ook hier weer de truc: de rubbers met glas in de koplampringen gelijmd met kit en met (veel!) wasknijpers de boel op zijn plek gehouden om te drogen; daarna was het gelukkig 'kinderspel'.

Cabriokap

De cabriokap was compleet vergaan, maar gelukkig was het frame compleet en in heel goede staat; dat was een meevaller, want dit is een van de weinige onderdelen waar moeilijk (of giga dure remake) aan te komen is.



17



18

17 De oude kap met frame. 18 Het frame gemonteerd met de 'plaat' aan de raamkant bekleed en gemonteerde sluitingen.



19



20

19 Een apart gezicht zo'n kaal frame op de auto. 20 Adri is de kap aan het monteren. 21 Het eindresultaat van het interieur; het rood staat prachtig bij de zwarte lak. In mijn garage heb ik de laatste details van de kap gedaan: hier de 'vastzetstrips' die zowel als handgreep fungeren, als om de neergeklapte kap vast te zetten. 22 Op het grote oldtimerfestijn in Lelystad de 1ste prijs in de categorie 1960-1970 gewonnen!

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, 208 |
| Start project: | Maart 2012 |
| Einddatum: | Was zomer 2013, maar zoals gebruikelijk vertraging; hoop was winter 2013, maar het is juli 2014 geworden (inmiddels ruim 2200 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: | 8 uur tectyleren; 15 uur monteren interieur; 8 uur monteren middenconsole + radiopaneel, 10 uur deuren bekleden + strips + rubbers; 8 uur koplampen + scoops; cabriokap: 6 uur frame + 8 uur kap-doek + 2 uur plaatsen/afstellen + 6 uur houtwerk + rubbers; 6 uur bekleden hockeysticks + binnen-boven deurpanelen; 5 uur monteren motorkapgrilletje+sluiting/kachel-luchtinlaat; 4 uur kofferbak panelen/bekleding + panelen onder dashboard; 10 uur rubbers deuren/cabriokap verbeteren om deuren+/amen beter te laten sluiten; 8 uur poetsen chroom + binnenkanten blanke tectyl ; 8 uur monteren bumpers; 18 uur chroomstrips + verdere afwerking (totaal 130 uur). Totaal nu zo'n 1192 uur. |
| Kosten in het project: | Versnellingsbak sierring pook, cover, isolatie (€ 129); boven panelen deuren (€ 60); houten set cabriokap (€ 78); stralen + spuiten kapframe (€ 218); hockey stick plaat (€ 63); boven paneel deur (€ 42); frame onder deurruit (€ 58); speciale bouten set kap (€ 136); stoneguard bodemplaat (€ 65); bumper rozetten (€ 294); motive bar + embleem (€ 270); verchromen diverse onderdelen (€ 485); sierstrips deur buitenkant + buitenkant, motorkap, dorpels, bij nummerplaat (€ 465); chroomring versnellingspook (€ 47); antenne (€ 81); vleugel moeren wielen (€ 160); diverse bevestigingen, rubbers e.d. (€ 140). Totaal €2791,- € 66.690,- |
| Totaal nu: | Is dus op het einde bijna € 67.000,- + 1200 uur werk. |
| Budget: | |
| Specialisten: | InterClassics Zeewolde, www.interclassics.nl , email acwisse@taxatieklassieker.nl |
| Onderdelen: | Barratt, John Skinner UK (interieur + cabriokap), Bitterswijk Els (verchromen) |



21



22

Voor geïnteresseerden staan er op de 'jag2jag'-website ruim duizend foto's met tekst in 31 sub-albums van deze restauratie onder chassisnummer 876019.