

EN JAGUAR XK140 RESTAURERING

Dette er historien om min restaurering av en Jaguar XK140 DHC som nå snart er ferdig. Alle mine tidsplaner har sprukket til gangs, men bedre sent enn aldri...

TEKST OG BILDER: ERIK JUELSEN



Bilen, en Jaguar XK 140 DHC, '56 mod, LHD, ble kjøpt i Oslo etter at jeg hadde solgt min Riley 2.5 liter, '49 modell. Jaguaren jeg kjøpte var en importbil fra Oklahoma i USA, i såkalt originalstand foruten skai interiør og uoriginal kalesje. Teknisk var bilen gjennom-

gående sliten med rust på alle de vanlige plassene som kanaler, aktre del av forskjermene, forkant bakskjermer, i reservedelsbrønningen, rundt integrerte parklys osv.

Samtidig var alt treverket i interiøret sterkt preget av uttørring og skader pga. sol, noe som også gikk igjen på alt som var av gummilister. Under bilen var mye av tectylen skadet og uttørket slik at det lå masse lommer hvor fuktighet hadde begynt å gi overflaterust. Det ble jobbet litt med bilen for å luke ut de største tekniske manglene slik at bilen kunne registreres, noe som ble gjort i mai 1989. Etter å ha brukt bilen en liten periode oppdaget jeg et merkelig



Bilde tatt i Oklahoma av bilen. Jeg kjøpte bilen etter besiktigelse i Norge, en ting er sikkert og det er at bilder «lyver». Om bilen hadde blitt kjøpt basert på bilder hadde jeg kjøpt «katta i sekken».

problem med motoren. Jeg bestemte meg derfor for å levere inn skiltene og starte en helrestaurering, men at det skulle ta 15 år før jeg skulle ut på min neste kjøretur hadde jeg ikke forestilt meg!

Gjøre alt selv?

Helt fra starten har jeg hatt intensjon om at jeg skulle prøve å gjøre mest mulig selv, samt at jeg skulle prøve å gjøre ting skikkelig. Etter endt restaurering tror jeg at jeg med hånden på hjertet kan si at intensjonen er fulgt og at jeg er fornøyd med resultatet. Dette er ikke noen «concour»-restaurering, men en bil som kan brukes og nytes en fin sommerdag. Her kan både litt regn, en ripe samt litt skitt på teppene aksepteres uten at verden ramler sammen.

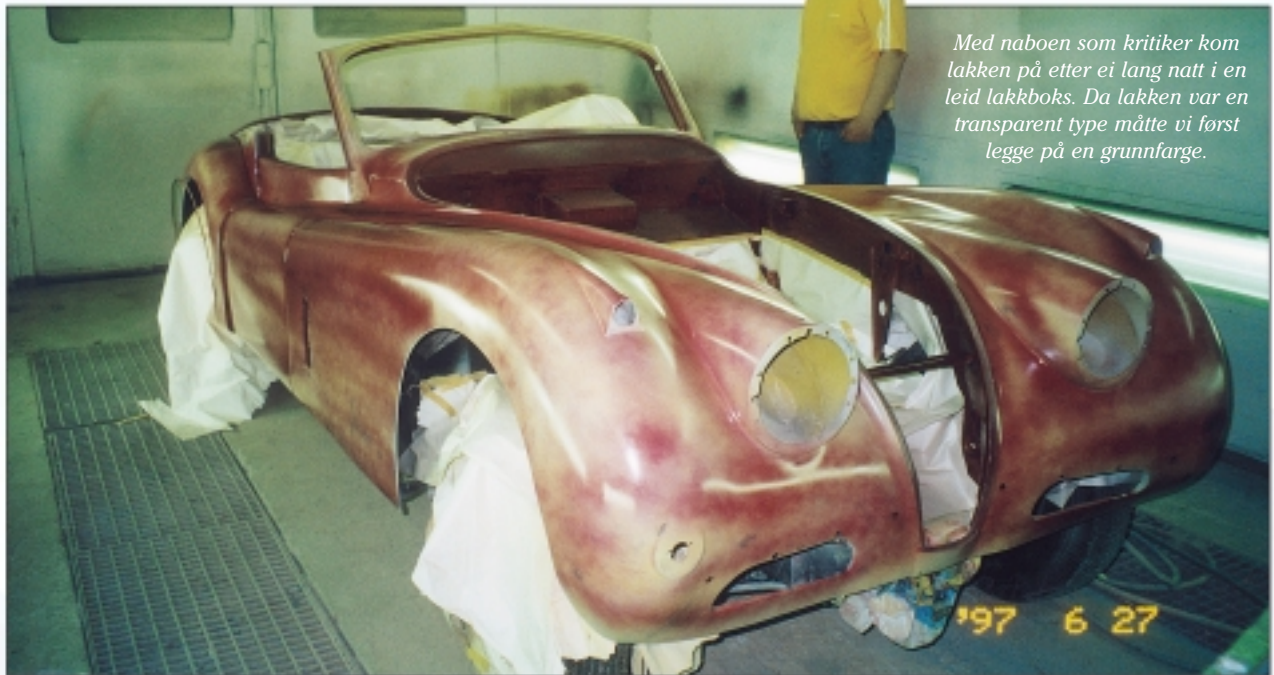
Restaureringen startet med at hele bilen ble ribbet for alle avtagbare deler. Bilen er ikke rammeløftet da både plassmangel og frykten for varige deformasjoner i karosseriet stoppet dette. Derimot ble hele karosseriet slipt til «bare metal», og undersiden er gjort klinisk ren for all tectyl. All rust er kappet bort og sveiset inn nytt. Begge dørene er bygd opp med ny treramme hvor bare ytterskallet på døren er igjen av de opprinnelige dørene.

Stempelknip

Motoren ble demontert, og feilen som var årsaken til påbegynt restaureringen ble oppdaget. Hele nedre del av kjølesystemet var tett, dette medførte at nedre del av sylindrene fikk dårlig

Bilen hadde rust de vanlige steder for XK'er. Ett av disse stedene er bak dørene mot bakskjermene. I tillegg hadde man åpenbart kjørt uten frostveske, noe som resulterer i tæring i kjølesystemet. Toppen måtte derfor sveises og planes.





Med naboen som kritiker kom lakken på etter ei lang natt i en leid lakkboks. Da lakken var en transparent type måtte vi først legge på en grunnfarge.

kjøling og stemplene begynte å knipe når de ble varme. Dette medførte at motoren ikke orket å dra, slik at motoren kjentes utrolig dau ut.

Som normalt måtte også aluminiumstoppen sveises pga. tæring som et resultat av at man ikke hadde benyttet frostveske i kjølevannet. Utover dette så var det en standard renoivering med rengjøring og bytte av diverse deler som oljepumpe, lager, ventiler, ventilstyringer, gjennomgang av forgassere, dynamo, starter osv.

Bilens farge var opprinnelig hvit med rødt interiør og svart kalesje. Da kundene opprinnelig hadde mulighet å velge hvilken fargekombinasjon de måtte ønske, tok jeg med den frihet å velge en Jaguarfarge med navn «Imperial Maroon» på karosseriet, biscuit på

interiøret og svart kalesje. Denne fargekombinasjonen synes jeg fremhever bilens ekstreme design. Den gir interiøret et eksklusivt preg som sammen med nøttedetaljene kler bilen. Alle tredetaljene er renoivert med importert fransk nøttetre, en jobb jeg også har gjort selv og som jeg er litt stolt av, i og med at det er få som begir seg ut på denne delen av restaureringen.

Hele det elektriske anlegget er nytt noe som er en kjempeinvestering på gamle biler. Dette gir pålitelighet og stabilitet samt muligheter for feilsøking i ettertid. Lucas er ikke kjent for å være av beste sort, men med nytt anlegg hvor jeg har hatt stort fokus på god jording så må jeg si at dette har fungert etter all forventning.

Krevende interiør

Interiøret ble kjøpt ferdig fra England, men monteringen var en tidkrevende jobb. I den samme levering var det også inkludert kabrioleten som er en historie for seg. I alle artikler om XK 140 DHC står det at når man kommer til trekking av kalesjen så angrer du



Dashbordet ble svenneprøven som møbelsnekker. Med hjemmelagde maler og press-verktøy i aluminium skred prosessen frem til det ferdige resultat.



Som bildet neden- under viser så er alt treverk i dørene nytt, det er benyttet ask. Den opprinnelige dørplaten er brukt etter diverse utbedringer.



Etter lakkering begynte monteringen av en masse deler. Alt det elektriske ble montert før motor og girkasse ble montert som en «unit» pga. overdriven.

Toppen av fryseboksen ble brukt som-lakkverksted for tredetaljene. Først ble det benyttet en Ravi lakk med innlagt brun tone for deretter å legge på 7- 8 lag med klarlakk.



på at du ikke kjøpte en roadster isteden. På roadsteren er det en enkel kabriolet i motsetning til på min hvor kabrioleten består av et innertak, dobbel isolasjon med trekk over og under samt selve ytterduken. Med litt info fra England og hjelp av ringrev fra Sula så heiv vi oss på oppgaven. I løpet av to lange dager var den løst, med et meget bra resultat, se egen artikkel om dette!

Til slutt ble det innkjøpt nye forniklede felger med pålagte dekk innkjøpt fra England, dette kostet skjorta, men resultatet ble deretter. Skilter med nummeret T-140 (bestilt for 10 år siden) ble bestilt og montert slik at resten av sommeren ble brukt til å bli kjent med bilen og teste den på diverse små turer. Vinteren skal brukes til å ferdigstille div. små ting samt endre på ting som man ser kan bli gjort bedre. Ved neste sommer skal bilen benyttes mye og få testet seg på lengre turer blant annet til Oslo.

Flere prosjekter?

Hva nå, skal man begynne på nye prosjekt? Mulig, uansett så tror jeg at for min del er selve prosessen frem til målet en mer givende del enn det å kjøre rundt når bilen er ferdig. Uansett så tror jeg at jeg skal beholde bilen da det ligger mye slit og jobb samt mye minner i forbindelse med restaureringen. ☞



Her er det plass til en bildetekst Her er det plass til en bildetekst Her er det plass til en bildetekst Her er det plass til en bildetekst Her er det plass til en bildetekst Her er det plass til en bildetekst



JAGUAR XK 140 DHC restaurering av kalesje

TEKST OG BILDER: ERIK JUELSEN

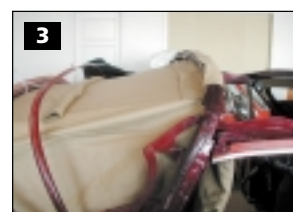
Etter å ha lest masse litteratur i forbindelse med restaureringen av min XK 140, så var jeg veldig usikker på hvordan jeg skulle håndtere det å trekke kalesjen. I alle beskrivelser under dette temaet står det at når man kommer til denne jobben så angrrer man på at man ikke har kjøpt en roadster i stedet. Det er også en klar anbefaling at man bør gjøre dette hos professionelle, som har erfaring med denne type bil. Kalesjen på XK'n er relativt komplisert da den består av innertak, dobbel isolasjon samt dens nedre og øvre trekk samt selve yttertrekket på toppen.

Jeg kjøpte min kabriolet hos Aldrige Trimming i England, et veldig hjelpsomt og kjekt firma å handle hos, men selv ikke de hadde noen form for instruksjons hefte for hvordan dette skulle gjøres.

Som en start

skal man sjekke selve kalesjestativet samt at alt treverk er skikkelig både på selve stativet men også det som er festet i selve karosseriet. Basert på det gamle treverket lagde jeg nye tre deler av ask, dette ble tilpasset og montert. Dette medførte litt jobb da de fleste av delene har krumning om to akser som igjen gjør at tilpassingsarbeidet er omfattende.

Jeg kjøpte meg en Black & Decker



bandslipemaskin av den minste sorten som var ideell for å slipe og passe til alle tredetaljene. Alt treverket er nå å få tak i fra England men dette er en relativt kostbar affære. Impregner tredetaljene slik at man får de så vannavstøtende som mulig, bruk råd fra din lokale fargehandel. Langs treverket som er påskrudd på karosseriets nedre bakkant bør man legge på en stripe silikon mellom treprofilen og karosseriet for å hindre innsig av fuktighet. Dekk godt til karosseriet for å verne om lakken så langt det er mulig, bobleplast passer fint til formålet.

Etter at kalesjestativet er montert på bilen – sjekk nøye stativet i nedre og oppslått posisjon og sveiv opp vinduer slik at alle klaringer stemmer. Man har

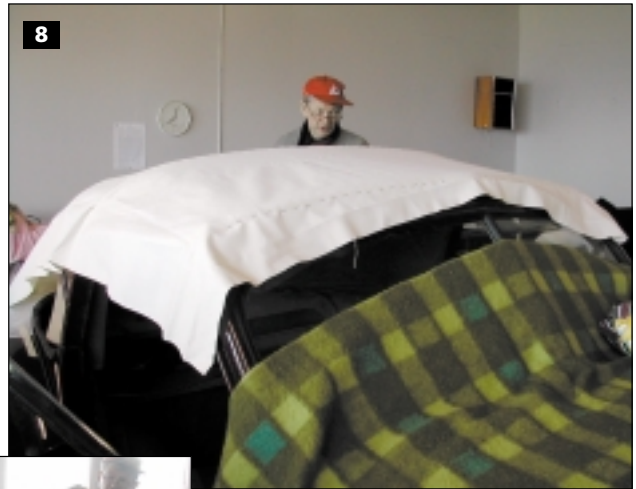
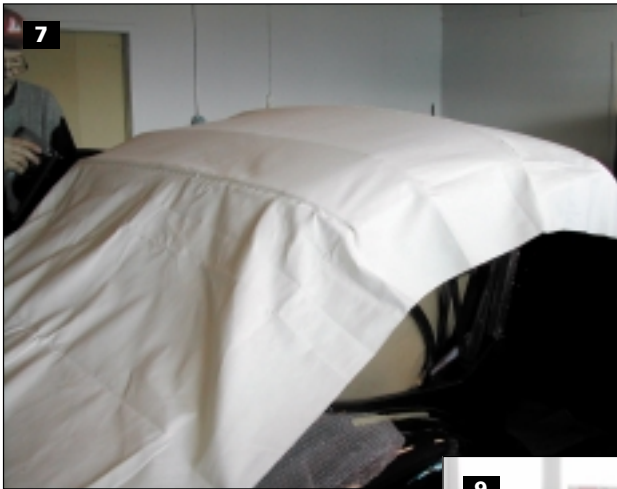
justeringsmuligheter hvor man kan skyve hele stativet både opp og ned, men de er relativt begrensede.

Første steg i monteringen av selve kalesjen begynner med å finne plasseringen av de forskjellige bøyene i forhold til hverandre, dette gjøres ved å se på sømmene på innertaket (bilde 2) da de skal plasseres under hver av bøyene. Benytt så en hyssing fra bøyen til bøyen (bilde 3) slik at bøyene får innbyrdes rett plassering. Begynn så med å feste innertaket med en luftdrevet stiftepistol. Ta jevnlig kontroll og ta en total sjekk før man fester duken permanent (bilde 4).

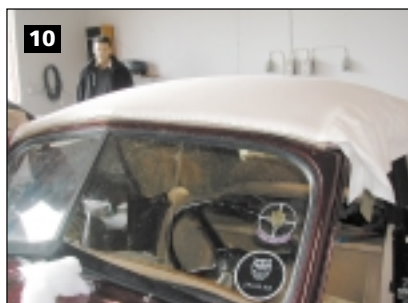
Etter at innertaket er stiftet

og limt med kontaktlim som vist skal to





langsgående bånd (Bilde 6) monteres. Disse stiftes i forkant og på hver av bøyene. På bøylen som ikke har treverk er det lite hull hvor man skal benytte poppnagle for å feste båndet. Båndet skal strammes, men ikke så mye at man endrer avstanden mellom bøyene. Legg merke til at det ligger en trøye i forkant under frontrammen (Bilde 6), denne er både for å beskytte lakken samt at den skal representere gummpakningen som skal tette mellom karosseriet og frontrammen på kalesjen. Innertrekket er nå ferdig, det skal ligge stramt og sømmene skal ligge så symmetrisk og rett som mulig samt når kabriolet er i lukket posisjon for nå er det ingen vei tilbake. Nå er tiden inne for å begynne på å isolere mellom inner- og yttertak. Man starter med å legge på en lerrettsduk oppå bøyene (Bilde 7) for så å feste den i forkant, (Bilde 8) bakkant samt på tverrbøyene. Det må være godt med overheng på sidene samt i forkant, da du trenger dette senere i prosessen.(Bilde 7).



Isolasjonen

som benyttes er et kunstfiber som er cirka 10–13 millimeter tykt, originalt var det benyttet hestehår, men tilgangen til dette er antagelig begrenset.

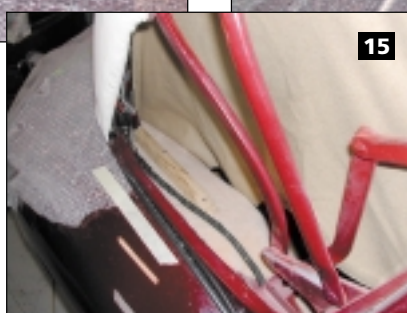
Mellom hver av tverrbjelkene limes det brikker av isolasjon som limes rett på lerretstoffet med kontaktlim (bilde 9). Deretter legger man et nytt lag med isolasjon, men da i en kontinuerlig lengde fra fronten og helt bak. Denne limes også fast ned mot det første laget av isolasjon. På toppen legges det et nytt lerretstoff som stiftes fast i kalesjebøyene (bilde 10).

Det øvre og nedre lerretstoffet som

har to lag med isolasjon blir nå sydd sammen langs kantene samt rundt bakre vindu (Bilde 13). Rundt kantene ved bakvinduet er det viktig å lime på samme type stoff som er benyttet i innertaket slik at den hvite lerrettsduken skal synes gjennom bakvinduet når kalesjen er slått opp (Bilde 14). Ta kontroll underveis både med å felle kalesjen opp og ned samt å legge på ytterduken for å sjekke stoppingen. Det som er viktig når man legger på ytterduken er at den passer i tverr-retning. Ved å benytte mer eller mindre stopping så kan man korrigere slik at ytterduken får rett lengde i tverr-retning og ligger stramt og samtidig ned mot de forniklede listene over sidevinduene.

Når «posen» med isolasjon har fått sin form limes det stoff i samme farge som innertrekk rundt bakvinduet, samt rundt treverket under vinduet da dette vil kunne synes når kalesjen er ferdig installert (Bilde 14). Vær også påpasselig med at kanten rundt bakvinduet ligger utenfor kanten av inner- og yttertaket. Da det var uklart hvordan sidene på innertaket skulle festes ned mot toppen av bakre innerskjermer, måtte vi improvisere. Problemet ble løst ved at vi trakk innertrekket mellom bakskjermens topp og en treprofil som ble skrudd fast med karrosriskruer fra undersiden av innerskjermene, trekket ble så strammet og stiftet fast langs toppen av treprofilen (Bilde 15).

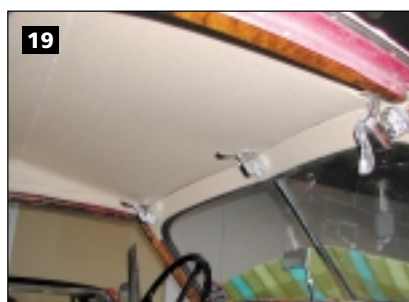
Det er så klart for å trekke ytterduken. Denne skal festes i tre områder, under fremre treprofil over frontvinduet, langs nedre treprofil under bakvinduet samt på treprofilen som er fester på tverrbøylen som danner takets knekkpunkt over bakvinduet. Legg mer-



ke til at denne treprofilen har en uthult slisse (Bilde 3) langs hele dens lengde hvor duken skal legges ned i slik at man ikke får en bul på taket. Etter å ha funnet ytterdukens rette plassering stiftes denne fast i forkant, samt i trelisten under bakvinduet. Det som gjenstår er da oppstramning som skal gjøres mot trelisten på tverrbejelken over bakvinduet. I denne operasjonen er det viktig at man er to personer, da én kan stramme duken og én stifte denne fast. Man begynner å feste og stramme opp duken som dekker området rundt bakvinduet. Denne stiftes fast ned i tidligere uthulte slisse i treverket. Deretter gjøres samme operasjon med duken som dekker selve taket, og denne duken stiftes med overlapp foregående. Duken som er til overs over og under bakvindu klippes forsiktig vekk. Under hele prosessen må man ta kabrioleten opp og ned for å sjekke at alt er i orden og kontrollere at både innerduk og ytterduk får det rette strekket (Bilde 17).

Originalt

skal det sitte forniklede lister langs kabrioletens forkant, ved sidevinduets bakkant, langs nedre bakkant og på tvers over bakvinduet. Listene, som kan kjøpes i England, er messinglister fylt med bly som må tilpasses i fasong for så å fornikles og monteres. Man kan også få kjøpt aluminiumslister med påfestede stifter som må bøyes til for så å bli stiftet fast.



Jeg prøvde dette, men ved alle feste-punkter ble det en bulk på lista, noe jeg syntes ble skjemmende, så disse ble fjernet. Mitt valg ble å benytte kjedderlister som ble stiftet fast og avsluttet med små forniklede «spyd» i endene (Bilde 18). Dette ser bra ut og vil bare kunne oppdages av de som kjenner bilmodellen i detalj. Festet i forkant av kalesjen kunne så monteres og justeres slik at anlegget mot gummilisten over frontvinduene fikk det rette trykket (Bilde 19).

Når man ser det ferdige resultatet kan det være enkelte små skrukker i ytterduken som kan irritere, men ikke fortvil. Stoffet vil bli bedre etter hvert, da det både utsettes for fuktighet og deretter tørking. Passformen til kalesjen er jeg veldig fornøyd med nå da alle skrukker er borte og kabrioleten sitter stramt og fint.

Det skal ikke underslås at jeg fikk hjelp av personer som har erfaring med andre kalesjer, men jeg tror dette var en artig utfordring for oss begge. Det er sikkert måter vi har gjort ting på som ikke er helt i tråd med hvordan profesjonelle jobber, men resultatet ble tett, stramt og ikke minst lærerikt – noe som bør være en viktig del av hobbyen.

Spørsmål?

Hvis noen vil kontakte Erik Juelsen er hans mobiltelefon 90 65 07 88. Adresse: Alnesgard, 6055 Godøy.

