

Jaguar Powerd 109 Station Wagon, 5 Speed, Servo Steering

Jaguar Powered 109 Station Wagon, 5 Speed, Servo Steering



Am Anfang stand die Vision einen der schönsten Motoren in eines der schönsten Autos zu bauen.



Zunächst wurde ein überholter XJ 4.2 Liter Motor besorgt. Der Motor wurde optisch durch polierte Aludeckel, etc. auf XK getrimmt. Dann wurde der Motor an ein R380 5 Gang Getriebe vom späten Defender angeflanscht. Das Getriebe haben wir eigens

mit entsprechender Eingangswelle anfertigen lassen. Das Hauptgetriebe wiederum wurde an ein originales SERIE Verteilergetriebe mit zuschaltbarem Allrad angeflanscht.



Die nächste wichtigste Zutat ist der Rahmen- in diesem Fall ein originaler Slla 6 Zylinder Rahmen aus 1965- dieser wurde sorgfältig überarbeitet, neu grundiert, und dann schwarz lackiert.



Dann wurde „einfach mal versucht“ wie passt die Antriebseinheit denn da rein?

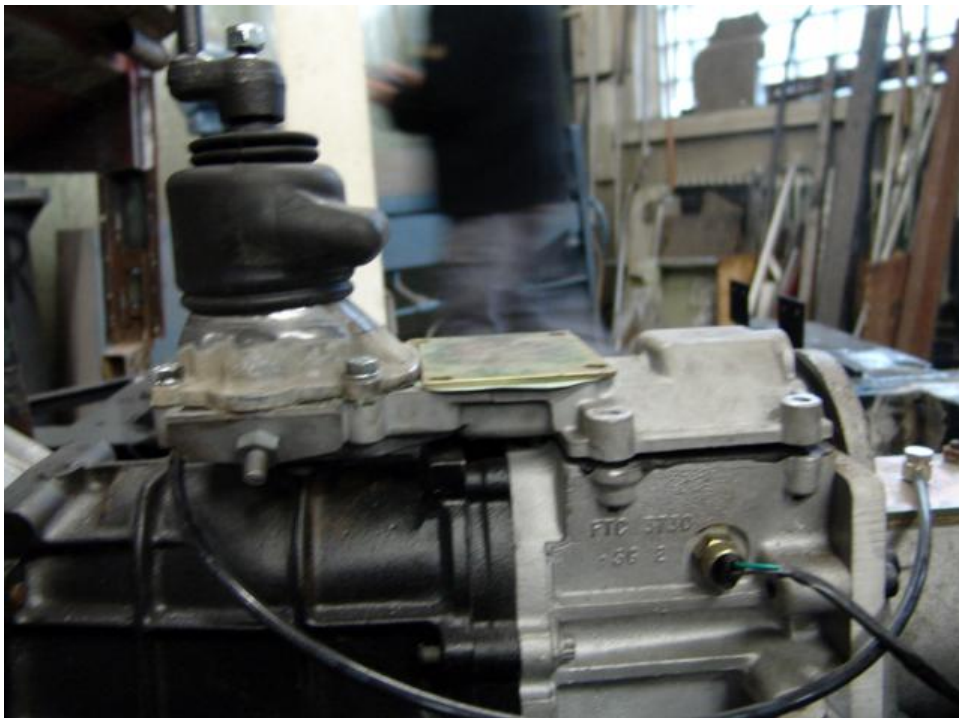


Bevor weitere Fixierungen gemacht werden können, muss auch die Spritzwand und die Frontmaske platziert werden.





Bereits jetzt konnten wir die endgültige Lage für die Antriebseinheit festlegen. Sie wurde so platziert, dass die Vorderachse einfedern kann, dass der vordere Querträger des Rahmens bleiben kann, dass die Frontmaske (mit Abänderungen) noch passt, dass die Höhe stimmt, und dass der Motor irgendwie (mit Änderungen) in die Spritzwand passt.

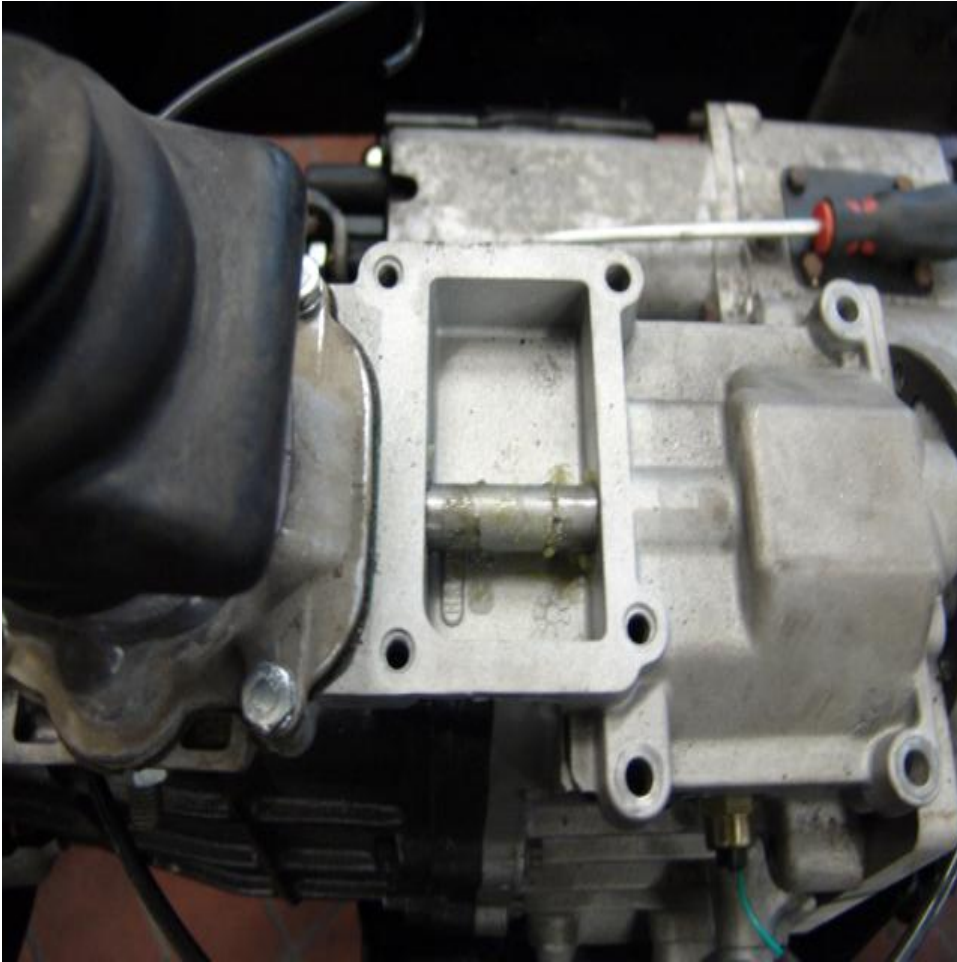


Die Antriebseinheit wurde relativ weit nach hinten verlagert- was in Verbindung mit dem längeren Getriebe dazu führt, dass wir die mittlere Traverse versetzen mussten.



Zudem kam der Schalthebel nicht an der vorgesehenen Stelle raus.
Die Schalthebelführung wurde verlängert.



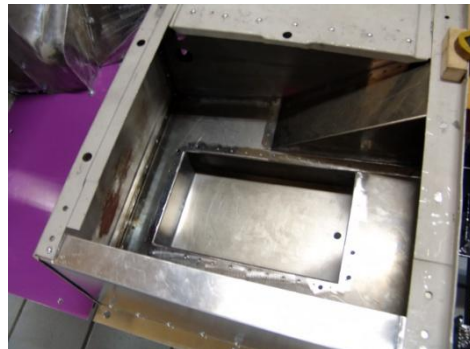
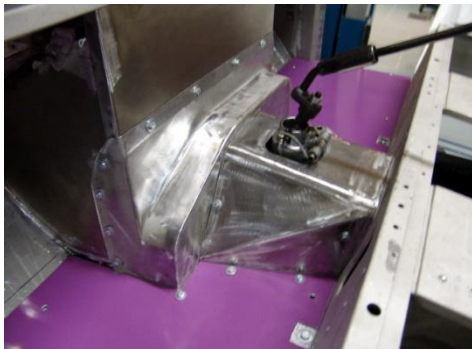


Dann wurde das rohe Fahrgestell mit Antriebseinheit zu unserem Karosseriebauer gebracht mit dem Auftrag eine perfekte Spritzwand zu bauen . Zielsetzung „Es soll aussehen wie Original“!





Das ist ziemlich gut gelungen. Die Fußräume wurden komplett neu gebaut- der Mitteltunnel entspricht im unteren Bereich den originalen Abmessungen nach oben hin wurde er etwas abgeändert. Im Bereich, der später durch die Instrumententafel abgedeckt wird, wurden Aussparungen gemacht um die langen Ventildeckel später zu Revisionsarbeiten noch abnehmen zu können. Weiter ging es mit den Anpassungsarbeiten des Getriebetunnelbleches, des Sitzkastens und der Bodenbleche.



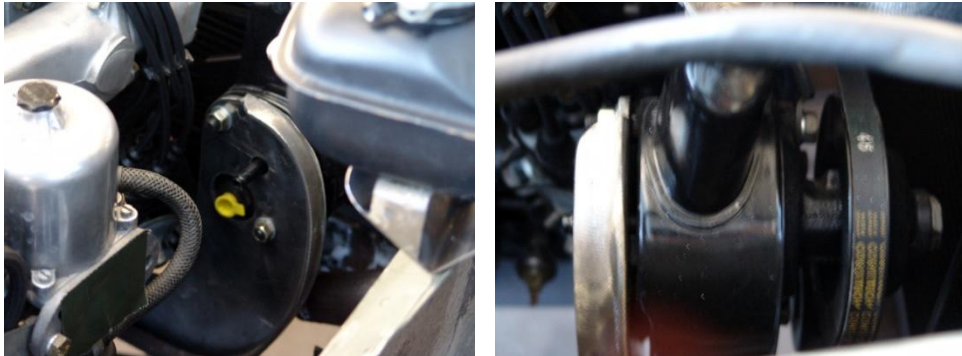


Der Getriebetunnel entspricht dem Original, wurde aber trotzdem neu gebaut, da der Anspruch des Karosseriebauers in punkto Spaltmaße höher ist als der damaligen Ingenieure. Ebenso wurde der verrostete Boden des Sitzkastens neu gemacht.

Nun noch ein paar Blicke des beinahe „fertigen“ Motorraums.

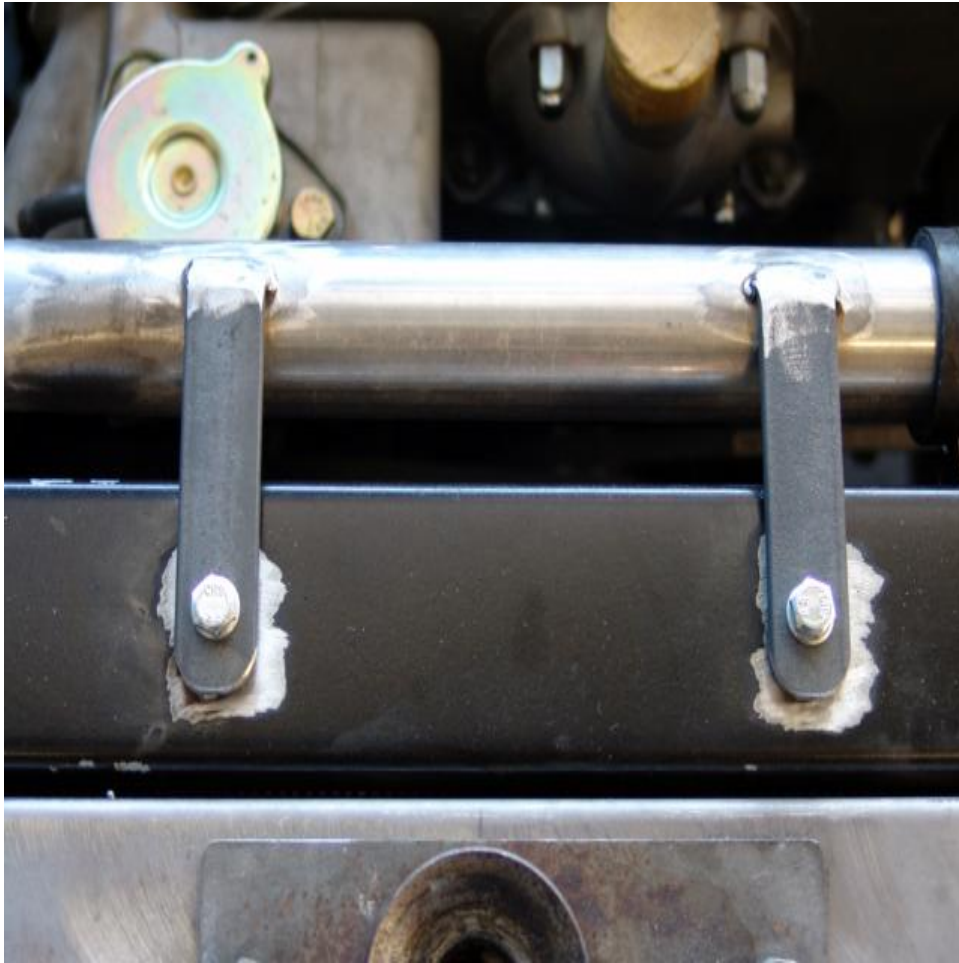


Nachdem das Blech fertig war ging es an die Detaillösungen im Motorraumbereich.



Der neu angefertigte Halter für die Servopumpe ist ein Kunstwerk an sich.



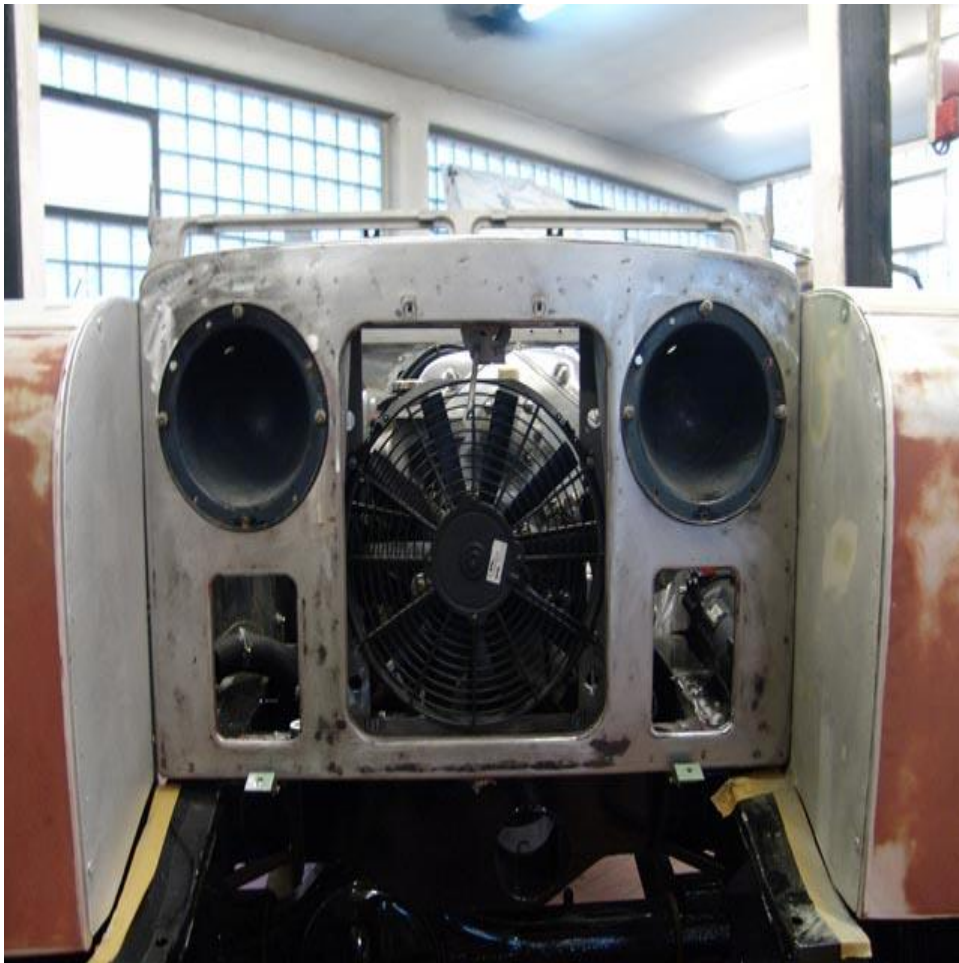


Schöne gut überlegte Kühlerschlauchführungen, man beachte die mit „L“ versehene Kühlerhalterung die für die extreme Detailverliebtheit des Karosseriebauers steht.





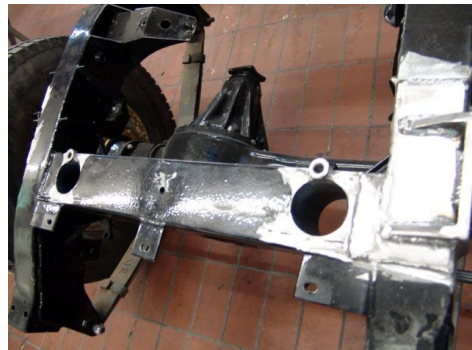
Selbstverständlich wurden auch Details wie Motorenhalterung sowohl formschön wie auch funktional sauber gelöst.



Die Frontmaske wurde bis auf das vordere Blech komplett neu angefertigt. Von vornherein wurden die Halterungen für den Elektrolüfter eingebaut und so gestaltet, das voller Luftdurchfluß ermöglicht wird. Die Lampentöpfe wurden verkürzt und neu sauber verschweißt, so dass auch die Veränderung an diesen nicht sichtbar ist. Die Verkürzung war notwendig weil der 6 Zylinder vorne kaum Platz lässt. Weiter geht's mit der Lösung der Lenkung, diese sollte komplett auf Servolenkung des Range Rover P38 umgebaut werden.



Dazu wurden am Rahmen funktionale und formschöne Verstärkungen angeschweißt





Ebenso Halterungen an der Spritzwand



Selbstverständlich wurde auch der Kotflügel entsprechend umgearbeitet



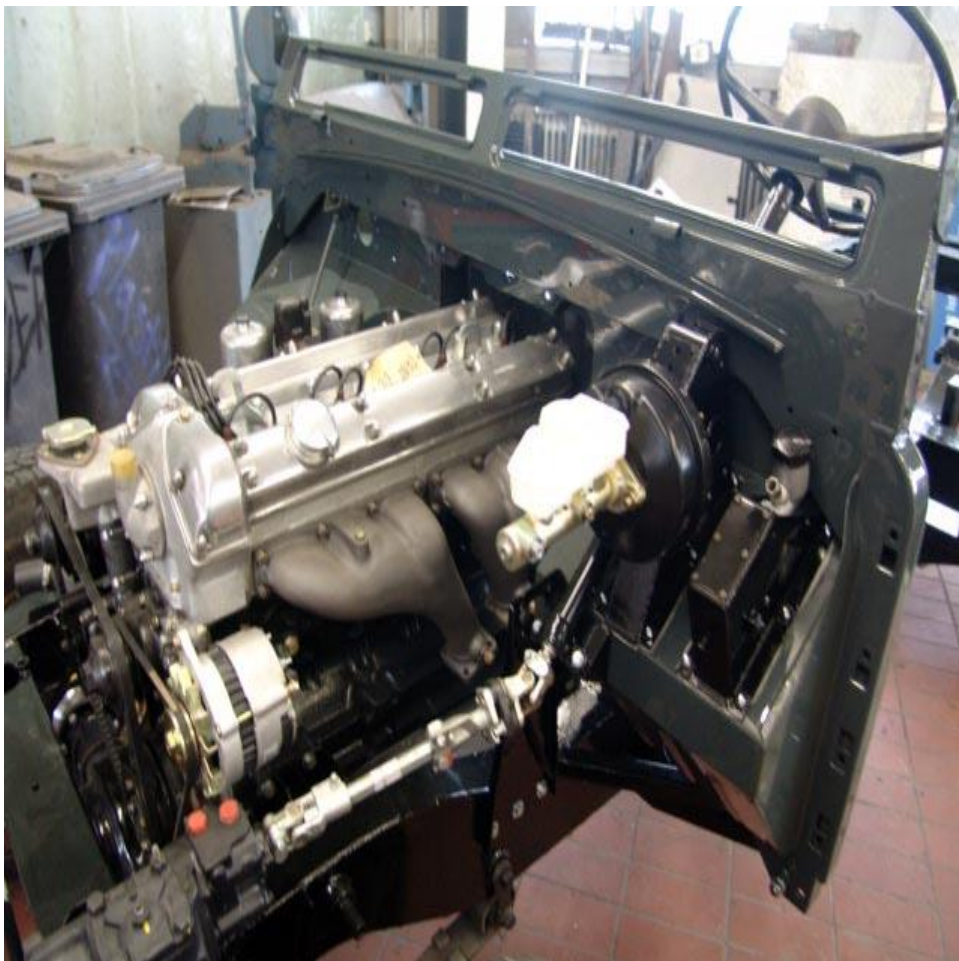
Nun endlich wurde die Spritzwand in der neuen Jaguar Farbe „Battle Ship Grey“ lackiert und wartet auf den Einbau.



Rolling Chassis mit neuer Spritzwand



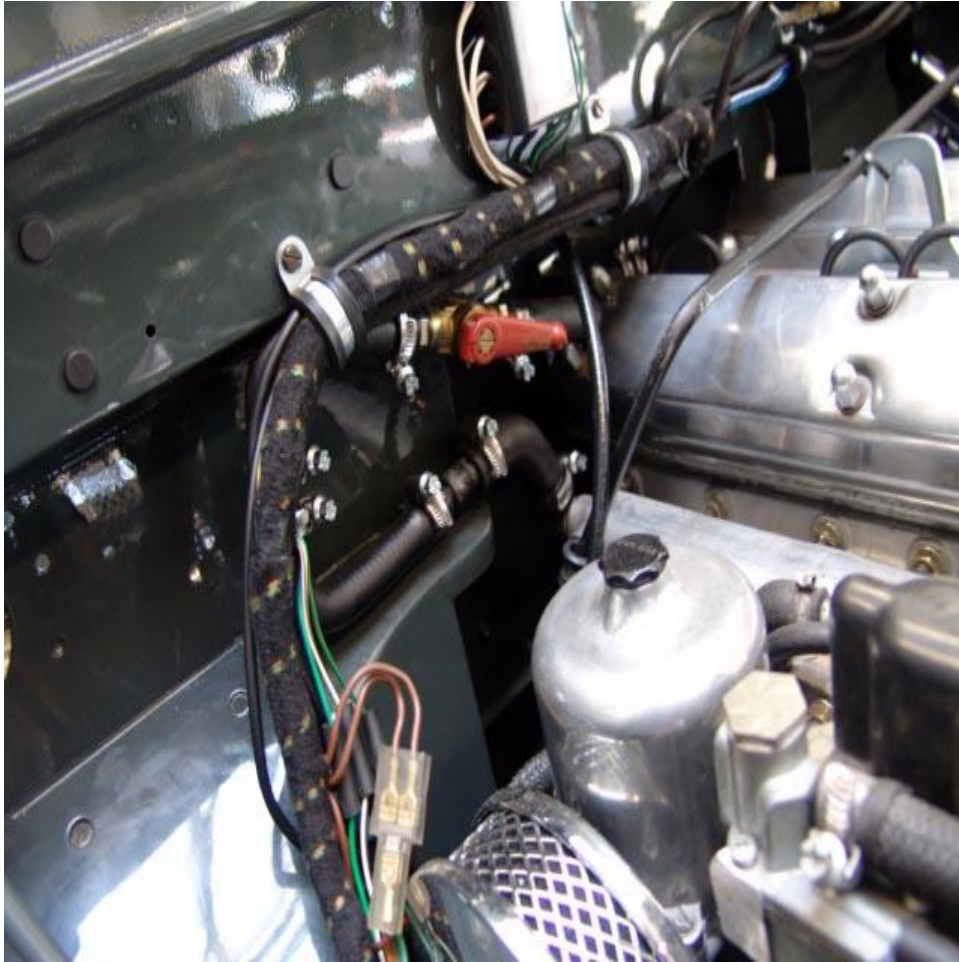
Weiter geht der Aufbau mit den längst vorbereiteten Komponenten, Brems- und Kupplungspedalerie, Lenkung





Jede Leitung –wie hier die Servoleitung findet einen genau passenden Platz.
Wasserschläuche, Leitungen, Kabelbaum , jetzt wird alles eingebaut, angepasst
und perfekt verlegt.





Parallel läuft der Karosserieaufbau



Die Achsen wurden längst zuvor schon überholt und werden im Laufe des Zusammenbaus eingebaut.

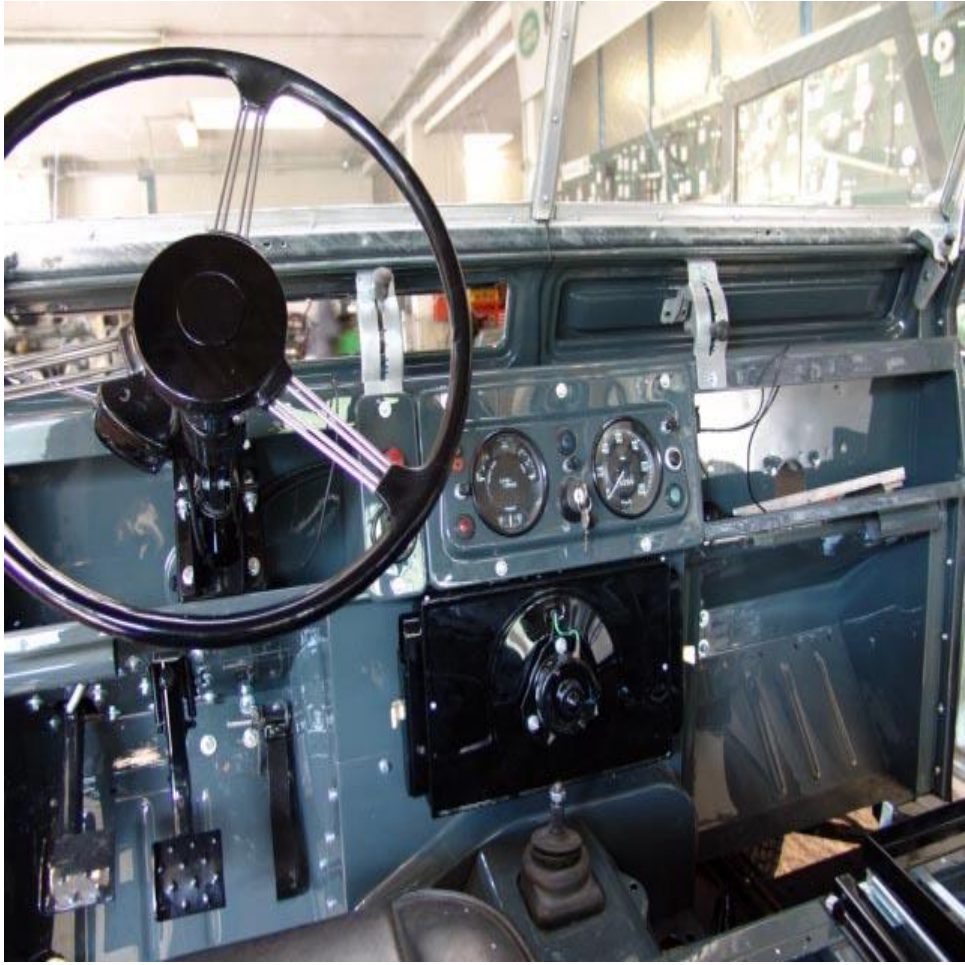




Viel, viel Detail- und Abstimmungsarbeit ist nötig bis der Wagen auch von unten fertig ist.



Auch im Innenraum gibt es viel zu tun, um dieses Ergebnis zu erreichen.







Nach rund 1400 Stunden Arbeit ist der TraumLandy fertig

