

La guía definitiva para cuidar tu Jaguar.

Por:

Gregory Andrachuk

Prefacio

Esta es la tercera edición de Jagcare, que al igual que la primera, está escrita para los miembros de la lista Jag-lovers XJ (xj@jag-lovers.org). Su propósito es proporcionar al propietario de la berlina XJ una guía práctica para el mantenimiento de estos finos automóviles. Gran parte de la información es aplicable a cualquier coche, por supuesto y particularmente a cualquier Jaguar o Daimler. Los propietarios de los modelos XJS de los años 70 y 80 también encontrarán útil este folleto ya que estos coches compartieron muchos componentes y características con la berlina XJ.

(Una nota preliminar: el Daimler es simplemente un Jaguar con el mejor acabado interior posible, una rejilla diferente, acabado del maletero e insignias. Son idénticos en todo lo demás. Piensa en los acabados de Rolls Royce / Bentley y tendrás una idea aproximada. El Daimler se considera ligeramente más "elegante" que el Jaguar. En algunos países, las restricciones legales impidieron la comercialización de los automóviles con designación Daimler, En esos casos, a los Jaguares de primera línea generalmente se les da acabado interior Daimler. Tal es el caso con los modelos Jaguar Vanden Plas en Canadá y los Estados Unidos.

Jagcare está dirigido principalmente al dueño de la berlina serie III, producida en ambas variantes Jaguar y Daimler desde 1979 hasta el final de 1992, a pesar de que la referencia también valdrá para las berlinas Serie I (1969 mediante 1973) y la Serie II (1974 a mediados de 1979), ya que todos estos coches tienen muchas partes en común y tienen una historia evolutiva. No es mi propósito meterme en reparaciones mecánicas pesadas, aunque el mantenimiento regular se realiza fácilmente por casi cualquier dueño. La gran ventaja de hacerlo es que el propietario se familiariza con el coche y será capaz de evaluar rápidamente cualquier problema. Una de las pequeñas delicias de la propiedad de Jaguar es nuestro derecho al uso en términos pintorescos. Los lectores tendrán que aceptar mi ortografía canadiense (esta parecerá inconsistente tanto para los estadounidenses como para los británicos). Una cosa más: el nombre JAGUAR es varias veces pronunciado como una palabra de dos sílabas [Jag-war], o [Jag-wah], o una palabra de tres sílabas [Jag-u-ah], pero, por favor, no como [Jag-wire].

Mi experiencia se basa en 30 años de lujo Jaguar, la propiedad y ligera restauración de varias berlinas XJ, dos modelos de seis cilindros y 4.2 litros y cuatro modelos V12 de 5.3 litros. Las recomendaciones hechas en Jagcare surgen de lo aprendido en la preparación de mis coches para tener fiabilidad y mantener la elegancia. Los jaguares están hechos para ser conducidos y admirados, no hay nada más triste en mi como ver un Jaguar que nunca ve carretera abierta. Cuanto más los utilices, mejor funcionarán.

Nota: el motor utilizado en el XJ6 se llama motor XK y sus orígenes datan de finales de los 40 del último siglo (!) aunque fue refinado continuamente y en su forma EFI S3, es un motor maravilloso tanto en apariencia y rendimiento. El motor V12 se instaló primero en el E-Type de los años 70 y luego se instaló en el S1 XJ en 1973. En el período de los primeros S3, el motor V12 recibió un nuevo conjunto de culatas (diseñado por Michael May) que aumentó considerablemente la economía de combustible y permitió un aumento en el índice de compresión. Esta variante se conoce como motor H.E. (Alta eficiencia) y los primeros S3 que lo tienen están marcados así. En 1982, aunque el motor seguía siendo el mismo, el distintivo, al menos para las berlinas V12 canadienses no incluían el "H.E.", este motor, ahora cuenta con una avanzada unidad de control electrónico (ECU) de tercera generación, que se instaló incluso en los últimos modelos en 1992 de la Serie 3. Tengo uno de estos, de los últimos 100 Jaguar V12 Vanden Plas del 92.

Este fino automóvil, equipado con frenos ABS, un cargador de CD montado de serie y otros artículos, montados en otros, pero con nombre Daimler Double Six. Durante 1992, los únicos automóviles de la serie 3 producidos fueron Daimlers, excepto los 100 coches enviados a Canadá con la insignia de los modelos Jaguar Vanden Plas. El Jaguar V12 Vanden Plas era un Modelo "solo para Canadá", producido en cantidades muy limitadas a lo largo de su vida (1982 a 1992).

Se les informa a los lectores estadounidenses que, aunque el mercado de EE. UU. era y es el más grande para Jaguar, la gama de jaguares en EE.UU. era bastante limitada en comparación con la ofrecida en otros mercados y por lo tanto no deben considerar que sus coches sean especiales en términos de equipamiento o versión. En la Serie 3, por ejemplo, el rango de EE. UU. estaba restringido al XJ6 y al XJ6 Vanden Plas (y disponible solo para 1987), mientras en contraste, los

compradores canadienses tenían la opción de elegir el XJ6, el XJ6 Sovereign y el V12 Vanden. Plas (como se indicó anteriormente, el V12 hasta fines de 1992). Elección similar estaba disponible para Australia, Nueva Zelanda y Alemania (por mencionar solo algunos de los principales mercados) mientras que el rango de modelos del Reino Unido era incluso mayor, incluyendo un modelo de motor pequeño (3,4 litros) y la gama Daimler. El modelo principal, disponible en el Reino Unido, fue el V12 Daimler Double Six y de hecho el último coche de la Serie 3 producido (Diciembre de 1992, ahora conservado en manos de Jaguar) fue uno de estos. Para aumentar la confusión, el modelo S2 continuó ensamblándose en Sudáfrica para ese mercado hasta 1980, mientras que, posteriormente tanto el Daimler como el Jaguar se ofrecieron en la Serie 3 desde allí. Me ha parecido conveniente seguir el formato general del Jagcare original: el coche será tratado en secciones para que el propietario se familiarice. Yo uso los formatos "S1, 2 y 3" a lo largo del libro. Las recomendaciones para productos específicos y proveedores están hechos de mi propia experiencia, pero no se deben excluir otros que no haya mencionado. Porque la lista Jag-lovers es ampliamente internacional, es imposible que cualquier miembro tenga acceso a todos los productos disponibles en todos los mercados. Referencias a "Thorley" son al excelente libro de Nigel Thorley: original Jaguar XJ (libros de Bay View, 1998, ISBN 1 901432 11 4). Si bien su libro es una excelente referencia para el dueño de la berlina XJ, a menudo falla al no tener en cuenta las variaciones en los modelos de exportación y por lo tanto, los propietarios fuera del Reino Unido no deben confiar estrictamente en su información para la originalidad.

Berlina XJ: la mística

¿Cómo definimos la mística de Jaguar? ¿Qué es lo que los Jaguares tienen que otros modelos no tienen? Incluso la gente quienes generalmente no están interesados en automóviles pueden identificar inmediatamente a un Jaguar, nuevo o viejo. Quizás esa rara combinación de elegancia y gracia sobria, una cierta "presencia" en la carretera. Y tal vez una cosa más: la continuidad del diseño que hace que el año del modelo sea en gran medida irrelevante. ¿Sabía que Jaguar generalmente evitó las designaciones al año del modelo? Mira tu manual del usuario, encontrarás que no se hace referencia al año de tu modelo. El manual de la Serie 3 dice simplemente: "Serie III", ya sea el coche un modelo de 1980 o 1992. Es casi imposible encontrar una referencia al año de venta en el folleto del modelo XJ.

Esta es una omisión intencional por parte de Jaguar que deseaba enfatizar la continuidad y evolución de diseño e ingeniería. Una cita textual de un folleto australiano de Jaguar Series 3 de indeterminado año ilustra la actitud de Jaguar muy claramente: "El diseño de Jaguar a lo largo de los años demuestra la virtud de no volver a diseñar con frecuencia, pero simplemente refinar los vehículos hasta que el progreso tecnológico exija una revisión radical. De esa manera, cada nuevo Jaguar parece destinado al éxito, basándose en excelencia. No hay riesgo de 'obsolescencia incorporada'. Quizás lo más importante de todo es que ha habido una imagen de familia Jaguar instintivamente transmitida a lo largo de los años, de hecho, cuando la actual Serie III reemplazó a los modelos de la berlina Serie II, las diferencias de estilo apenas se notaban para algunas personas simple vista. La ciencia se emplea también para crear el estilo de la carrocería. Los dictados de la aerodinámica óptima han sido atenuados por la estética, para producir un perfil que no solo funciona bien, sino que se ve bien ... En otras palabras, el Jaguar lidera la tecnología, no al revés. Mientras bajo la superficie la tecnología está avanzando, su interacción con el conductor seguirá siendo sencilla.

Al contemplar la diferencia entre los Jaguar, siempre distintivo en diseño y otros coches que parecen variaciones menores e indistinguibles en el diseño "óptimo" del túnel de viento, solo podemos agradecer este enfoque. Aquí hay un ejemplo que viene a la mente. En los años 70 Mercedes Benz destacó las virtudes de su rediseño, las luces traseras con nervios especiales que se promocionaron como "autolimpiables" que con el viento y la lluvia limpiarían el barro acumulado de ellas. Este diseño acanalado desapareció muy pronto en otro rediseño del Mercedes, ahora, si las luces traseras acanaladas fueran buenas, idea basada en la ciencia en 1973, ¿no habría sido una buena idea para años posteriores?.

La cabina de un Jaguar es inconfundible por su elegancia, con su combinación de fina madera, cuero Connolly y acabados en cromo. La clásica berlina XJ no tiene tantos gadgets dentro como otros coches, pero estos artículos son generalmente superfluos en muchos casos. El mismo folleto australiano de Jaguar expone esta honestidad del diseño magníficamente: "Significativamente, siguiendo los principios de diseño clásico, todo en el interior Jaguar es lo que parece. En los raros casos en que la practicidad exige el uso de adornos de material sintético, la idea de usar 'líneas de puntadas' moldeadas es impensable. Como corresponde a un coche del nivel de Jaguar, las manijas de las puertas están diseñadas para evitar posibles daños por roces a diamantes y los asientos de tela instalados en algunos modelos incluso se ha seleccionado en un material que no dañe la piel de los abrigos de visón. "Esto deja a uno sin palabras, pero con una idea clara de exactamente para quién fue diseñado el Jaguar. Uno de mis favoritos recuerdos es el de estar en Londres hace varios años y ver SAR el Príncipe Carlos en la parte posterior de un Daimler Double Six Serie 3 con chofer.

Cuando todo está dicho y hecho, el Jaguar es un automóvil que agrada los sentidos, y lo hace de una manera que prácticamente ningún otro automóvil es capaz de hacerlo. Aquellos de nosotros que tenemos Jaguares podemos dar fe de

que nuestros coches simplemente nos hacen sentir bien, ya sea conduciendo, retocando, limpiando, o simplemente mirándolos. Incluso entre los Jaguares, la berlina XJ tiene un lugar especial.

Este fue el automóvil más exitoso diseñado por Jaguar y fue literalmente responsable de garantizar la supervivencia de la empresa en tiempos difíciles. El legado de las Series 1, 2 y 3 XJ continúa hoy en la hermosa berlina XJ8, posiblemente el mejor Jaguar alguna vez construido (aunque quizás no tan hermoso como el S3).

Jagcare se ofrece a los propietarios interesados en el disfrute y la preservación de estos automóviles únicos.

La seguridad

Primero una nota sobre la seguridad y la práctica de levantar el coche. La berlina XJ cuenta con 4 robustos puntos de elevación. Un propietario serio debe tener disponible un gato hidráulico de "al menos" 2.5 toneladas de capacidad. La taza del gato se ajusta de forma suave y segura bajo el punto de elevación. Levantar el coche así es la mejor manera de levantar las ruedas del suelo y para pequeños trabajos bajo el coche, pero el propietario solo debe meterse bajo del coche de forma segura así. El segundo equipo necesario para el trabajo de rutina, es un par de soportes de elevación, de nuevo con al menos 2,5 toneladas de capacidad. Todo el frontal del coche puede levantarse colocando el gato hidráulico (con una pieza de madera en la taza) centrado bajo el subchasis frontal. Cuando la parte delantera se ha elevado lo suficiente, se pueden colocar los soportes bajo el punto de elevación, el coche puede bajarse suavemente hasta que el peso se encuentre soportado principalmente por el soporte. El gato hidráulico debe dejarse en su lugar como una precaución adicional. En la parte trasera, se utiliza un procedimiento similar, con el gato hidráulico y un bloque de madera utilizado debajo del centro trasero de la jaula de la suspensión. Hay bridas en la jaula y es mejor poner dos (pequeñas) piezas de madera adicionales para evitar dañar las bridas. Hay una ilustración de esto en el manual del propietario. La seguridad es de primordial importancia aquí. Nunca te metas bajo del Jaguar a menos que estés absolutamente seguro de que es seguro.

ALETAS DELANTERAS

Las aletas delanteras de los coches de la serie XJ no son intercambiables, aunque parecen similares. Aletas de la serie 1 son ahora bastante escasas y las aletas de las Series 2 y 3 son caras, por lo que es mejor mantenerlas cuidadas. Aunque el paso de rueda y otros detalles cambiaron, la construcción general y el ajuste permanecieron igual. Las aletas están atornilladas al chasis, los tornillos en la parte superior se ven al abrir el capó. Los coches posteriores, modelos del '87 al '92 usan tornillos de cabeza torx grandes en lugar de los tornillos hexagonales. Hay más fijaciones en el borde inferior de la aleta, detrás de la rueda delantera, accesibles cuando el paso de rueda interior es retirado, al igual que en el frente. Hay dos puntos principales de corrosión en las aletas: el primero está en el borde del faro. El barro y el agua que es lanzado por la rueda se queda atrapado aquí. Es un problema común de los automóviles utilizados en ambientes salados, pero los coches de la Serie 3 sufren menos de esto después de 1981. Es bueno limpiar todo el barro de la parte superior del cubo del faro, usando un palo de madera (no metal, para no arañar a través de la protección anticorrosión), para luego enjuagar con un fuerte chorro de agua. Mientras estamos en este lado de la aleta, se debe tener en cuenta que la entrada de aire por encima del faro no se utiliza en su totalidad en coches con climatizador posteriores a 1981. Los coches anteriores a esta fecha y más adelante los coches con una sola unidad de calefacción, usan esta entrada como fuente de aire fresco y tienen un botón de control de "ventilación" en los espacios para los pies delanteros.

El lugar más común de corrosión se encuentra detrás de la rueda delantera, justo alrededor de la Insignia Jaguar o Daimler. Esta zona interior de la aleta está sellada contra los elementos por un panel antisalpicaduras y una junta de goma, con frecuencia la junta falla y la suciedad y humedad, a veces cargada de sal, se abre paso. El problema puede agravarse por el hecho de que los coches equipados con techo solar tienen sus tubos de drenaje delanteros dentro de esta cavidad. El agua en circunstancias normales sale luego por dos agujeros grandes provistos en el borde inferior de la aleta. Si estos agujeros se obstruyen por el barro acumulado, el resultado es una "burbuja" de óxido alrededor de la insignia. Craig Sawyers señaló que en su coche las aletas delanteras habían sido reemplazadas y el pliegue del borde inferior, esto también vale para las aletas ajustadas de fábrica, pero esta zona está sellada por un recubrimiento de cera en fábrica. Si, sin embargo, hay una ruptura de esta junta, entonces el agua puede quedar atrapada en la unión, en condiciones de congelación la unión puede separarse pudiendo entrar agua salada y comienza el ciclo de corrosión. Es bueno quitar la rueda delantera, quitar el panel interior (tornillos, muy fácil) y revisar esta cavidad. ¡En uno de mis coches, la cavidad del lado del conductor estaba llena de barro húmedo! En todos los demás, estas cavidades estaban absolutamente secas e incluso tenían telarañas, prueba de que el diseño original no es defectuoso si la junta está intacta. Si encuentra barro o suciedad, límpiela a fondo, aspirando la suciedad del hueco, si es necesario. Luego, rocíe una capa antioxidante MUY DELGADA de buena calidad en esta zona, poniendo especial atención en la unión. Yo uso un producto

llamado RUSTCHECK que se hace aquí en Canadá, desplaza el agua de forma efectiva y protege el metal. Es de suponer que debe haber productos similares en otros países, y creo que Waxoyl hace un artículo similar. Una vez que vea que la zona está completamente limpia y a prueba de óxido, vuelva a colocar la junta con un cordón de sellante de silicona, coloque el panel antisalpicaduras y haz un control visual muy cuidadoso de la integridad del sello. El paso final debe ser una eliminación cuidadosa del barro del borde exterior del paso rueda y un enjuague adicional.

INSIGNIAS

Tenga en cuenta que las insignias de las aletas no son intercambiables de un lado a otro. La cabeza del Jaguar estará hacia adelante, por supuesto. Si el tuyo se está vergonzosamente hacia atrás, entonces tienes que cambiar las insignias al lado opuesto del coche. Este es un signo de que se ha hecho alguna reparación de carrocería (posiblemente solo pintura). Los coches de la serie 1, 2 y principios de 3 hasta '82 utilizan la misma placa de plástico, plateada y negra, excepto el XJ12 que usó una insignia de oro y negro. Del '83 al '92 tienen una placa revisada, plateada y negra, metálica y plástica. Todas las insignias tienen una junta de goma y dos agujeros de ajuste, a excepción de la última versión en coches del '90 a '92 que tienen un respaldo adhesivo y sin junta de goma. Las insignias Daimler del modelo S3, son las tradicionales "D", utilizadas en las llantas, la parrilla y el volante. Las placas del umbral de la puerta tienen el mismo distintivo para el Daimler y en los últimos S3 ('83 al '92) el logo "Daimler" también se encuentra en el panel de interruptores de la consola en lugar de la figura de Jaguar.

El intermitente lateral de los modelos canadienses y estadounidenses a veces presenta problemas. Estas lámparas están atornilladas a las aletas, pero están expuestas a los elementos en la parte interna de la aleta, por lo que las tuercas son casi imposibles de quitar sin romper la protección. Debido a su ubicación, estas lámparas a veces sufren corrosión en el zócalo interior. Para sacar la bombilla, primero quite la lente (un tornillo pozidrive, Destornillador Phillips funcionará). Con un pedazo de tubo como el usado en el motor y colóquelo sobre la bombilla. Esto le permitirá empujar y girar la bombilla para liberarla, las manos humanas normales son demasiado grandes para trabajar este espacio, el contacto del zócalo debe estar limpio y el muelle libre para ejercer presión sobre la bombilla. Un pequeño destornillador plano se puede usar para limpiar el contacto, mientras que desde la parte posterior de la aleta se puede empujar hacia adentro la presilla de alambre para liberar el resorte. Limpie el contacto de la bombilla también. Si esto no logra reactivar la bombilla, entonces el problema puede estar en la conexión a tierra en la parte posterior de la unidad. Desafortunadamente, esta está expuesta a todo tipo suciedad y agua y, a veces se pierde el contacto. El conector de tierra es un cable montado en un conector abierto para tornillo. Limpie el conector del tornillo y el interior del conector con un poco de papel de lija. Vuelva a colocarlo, asegurándose de que el contacto sea seguro.

Embellecedor lateral: Los XJ Serie 2 y 3 tenían una línea lateral de fábrica (sencillo a '82, doble desde '83 a '92, ninguno en S1, casi siempre en S2), excepto en los primeros coches con motor pequeño. El embellecedor lateral no debería extenderse más allá de la línea de reproducción (el "pliegue") en el frente o en la parte trasera del coche. Si lo hace, no solo queda feo, sino que es otra pista a un repintado o reparación de la carrocería. Los embellecedores laterales están disponibles en Jaguar, pero son caros. La línea doble en la forma original tenía extremos más delgados y redondeados. Es completamente posible utilizar embellecedores disponibles comúnmente y reducir los extremos apropiadamente, no quedan exactamente como el original ... Lo importante es no dejar que los extremos sobrepasen la línea de reproducción. Hubo una pequeña variación en la longitud de un año a otro y de un modelo a otro, incluso dependiendo de versiones de fábrica. Las líneas de fábrica en la versión de Vanden Plas eran muy tenues de color, pero los coches a menudo se beneficiaban visualmente de un color ligeramente distinto (un oro suave quedaba bien en la mayoría de los colores de la carrocería).

Los modelos Vanden Plas y Double Six del Reino Unido (primeros) también llevaban una moldura de cromo como embellecedor. Esta moldura se aplicó sobre la línea de estampado y estaba disponible como una opción para el mercado interno, también se equipa en algunos coches de la Serie 2 xj12, y por pedido especial para automóviles de exportación. En una exhibición en 1999 en Vancouver vi un precioso modelo de los últimos S2 V12, con molduras exteriores del tipo Vanden Plas del Reino Unido: acabado estampado en cromo y más notablemente, un techo cubierto de vinilo.

PUERTAS

Las series 1 y 2 usan las mismas puertas, señalando que hay una base de batalla corta y otra larga en estas series, por lo que las puertas traseras pueden ser cortas o largas. La serie 3 tiene una forma completamente diferente debido a la línea del techo en ese elegante rediseño de Pininfarina. El rediseño eliminó la ventana frontal para lograr una apariencia más limpia y más moderna. En cualquier caso, las puertas del S3 no son intercambiables con la serie anterior.

Puertas delanteras: con respecto a la serie 3, los espejos eléctricos (manuales en algunos primeros modelos británicos) están conectados a la puerta por tornillos con tuercas, esto también vale para los espejos manuales en modelos S1 y 2. Para cualquier repintado, los espejos deberían generalmente quitarse. En la práctica, esto es a veces muy difícil ya que estas tuercas a veces se aflojan y comienzan a girar, lo que hace que el espejo no pueda retirarse. Puede sacarse la tuerca desde dentro, con dificultad. Cuando retires los espejos, asegúrese de no perder los contactos de la puerta. El conector del interruptor del espejo se conecta de una manera inequívoca (mi mecánico dice que los Jaguars están hechos para mecánicos idiotas, es decir, incluso un idiota no puede equivocarse al conectar las cosas en un Jaguar ya que la compañía hizo conectores múltiples adaptables solo de una manera), Además, hay presillas de plástico para asegurar los conectores. Asegúralos en la reconexión.

Manijas de las puertas: Las manijas de las puertas S1 y 2 son de tipo de botón pulsador tradicional y sencillo. Un poco de lubricación los mantiene funcionando para siempre. Los modelos S3 comenzaron con las manijas de cromo empotradas y cromado envolvente. En 1981, el envolvente era de pintura en polvo negro, las primeras versiones pintadas no solían durar. Estos últimos modelos permanecían nuevos indefinidamente, pero una capa de cera ayuda a mantener bien el negro y el cromo brillante. Hay una junta plástica negra montada entre el borde de la manilla y la carrocería, esta a menudo adquiere un aspecto gastado, pero las juntas nuevas son baratas y disponibles fácilmente. A menudo encontrará manillas de la Serie 3 que no se quedan a ras (aunque no se rompen como las primeras manillas del XJ40). Esto es simplemente por falta de lubricación, con algo de lubricante de teflón o incluso mejor, lubricante de silicona, solucionará este problema, lo mejor es quitar los paneles internos, si haces esto y cada XJ debería hacer esto cada 10 años y lubricar todo el mecanismo de bloqueo y poner grasa en las varillas que pasan a través de los clips de plástico.

Cerraduras eléctricas: El procedimiento anterior asegurará que el mecanismo de bloqueo eléctrico continúe trabajando como debe. Si sus cerraduras son vacilantes o no funcionan, esa es casi siempre la cura. He reparado un sistema completamente "muerto" en el coche de un amigo con WD40. La solución solo implicó una aplicación generosa de lubricante y el accionamiento manual de los bloqueos. En dos minutos, el mecanismo eléctrico funcionó a la perfección. NOTA: se repondrá otra vez del panel interior de la puerta a continuación. Los últimos modelos de la Serie 3 ('86 a '92) usaron un sistema de motores Kiekert en lugar de solenoides. Estos han demostrado no ser tan fiables como la versión anterior, aunque no he tenido problemas. Los problemas parecen deberse a la falta de lubricación y al desajuste de las barras de control.

Un par de idiosincrasias del sistema Jaguar: primero, el mecanismo de bloqueo eléctrico siempre está operativo desde la cerradura de la puerta exterior del conductor, también desde la manija de la puerta o desde la consola central instalada en la serie 2. El accionamiento de este bloqueo, bloqueará todas las puertas y el arranque. En modelos hasta el '83, esto mismo también se puede hacer desde el bloqueo del pasajero delantero. En los modelos posteriores al 84, Jaguar en su sabiduría o la falta de ella, decidió eliminar el bloqueo de la cerradura de la puerta del pasajero. otro inconveniente, las tapas de combustible están bloqueadas por separado, por llave.

Tenga en cuenta que es correcto y normal que el maletero se bloquee, pero no se desbloquee con el sistema central. Esta es una característica de seguridad que, junto con el uso de la "llave valet" (¿la suya ha desaparecido?) permitieron al propietario entregar el auto a uno de esos jóvenes ansiosos, seguros de que el contenido del maletero estaba a salvo.

El propietario puede revisar el enlace con el maletero para permitir que este también se desbloquee. Esto solo implica limitar el movimiento de la barra en su desplazamiento. Si tu coche tiene el sistema de solenoide o el sistema motorizado Kiekert posterior, el ajuste es el mismo. El solenoide o el motor empuja una varilla unida a una barra en la cerradura para bloquear el maletero. Pero cuando el solenoide se mueve para desbloquear, la barra puede limitar su recorrido para que se desbloquee desde la misma cerradura. Todo lo que se necesita, es limitar el movimiento de la barra en su recorrido, esto se puede hacer de varias maneras, como poner una tuerca y un perno en el recorrido. La simple observación del mecanismo hace que se vea claro y el bloqueo se puede accionar manualmente moviendo la varilla.

Ajuste de la puerta: Ocasionalmente, el borde superior exterior de acero inoxidable de las ventanas de las puertas delanteras caerá un poco, haciendo que esa desviación de 45 grados sea demasiado obvia (esto está justo en la esquina superior trasera del puerta). Si tiene una separación más ancha que la deseable donde se juntan el borde superior y el lateral, abra la puerta y con un destornillador de punta plana muy fino, empuje el corte hacia ARRIBA en el borde inferior. El punto de acceso es un "agujero" en la curva superior del panel de la puerta justo donde comienza el marco de la ventana. Esto parece más complicado de lo que es, estamos hablando de un ajuste muy pequeño.

Las puertas no son particularmente propensas a la oxidación, pero a veces los orificios de drenaje en la parte inferior se obstruyen. En casos extremos, puede haber litros de agua chapoteando en las puertas. Asegúrate de que los agujeros

estén limpios, rocíe antioxidante en la puerta, encontrará su camino hacia la unión inferior. Si retira el panel interior de la puerta, puede completar el trabajo protección contra la herrumbre. Si hay corrosión en las puertas, generalmente se limita a los bordes delantero y trasero.

Si las puertas no se ajustan al ras en el borde de cierre, se puede hacer un pequeño ajuste moviendo la bisagra. Necesita un destornillador de cabeza torx grande para hacer esto. Los tornillos solo se aflojan, sin retirar. Antes de aflojar, marque con un bolígrafo el contorno de la posición de la placa existente, después solo mueve la placa hacia adentro o hacia afuera para que los paneles queden al ras. Tendrás que jugar un poco para asegurarte de que la barra de la cerradura de la puerta se desliza sin atascarse (esto es un ajuste vertical o de ángulo), de lo contrario, estás levantando o dejando caer la puerta al cerrarse, lo cual no es bueno para la bisagra. Muy raramente el frente (bisagra) del borde de la puerta necesita ajuste, esto se hace en la bisagra y no debe hacerse a la ligera. La mayoría de las veces, si se necesita algún ajuste, es en la parte frontal. Las puertas delanteras, con mayor frecuencia la del conductor, se combará ligeramente, casi imperceptiblemente. La primera indicación es que la junta de goma de la puerta roza en el pilar B al cerrar la puerta. A veces se desgasta la pintura. No hay nada que hacer, a menos que la pintura faltante te moleste.

Al acero inoxidable le sienta bien el uso de una cera de buena calidad. En el caso de los serie 3, no olvides sacar la cera del sobrante que corre a lo largo del borde.

De nuevo, para los serie3: todas las puertas deben tener un pequeño tapón de goma en el borde superior, que se encuentran en la parte delantera y trasera de las puertas. Esto se conoce como una "parada de silbido" por razones obvias, se agregó al principios de la producción de la serie 3 para detener dicho ruido a velocidades de autopista. A menudo faltan, pero se pueden obtener de "coches donantes". Me refiero a los coches de desguace ¡no a los modelos de la calle! Esto no se aplica a coches S1 y S2, que tienen un tipo de guarnecido completamente diferente.

Juntas: Una buena junta es esencial para el silencio y el aislamiento de la cabina. Si la tuya está mal o rota, por favor, considere comprar una original. La junta de la competencia, ajustará bien, pero es mucho más "dura" que el original y será difícil cerrar la puerta sin "golpearla". En este caso, ayuda a hacer algunos pequeños agujeros en el borde inferior de la junta para permitir que el aire salga de la misma a medida que se comprime. Puedo decir por experiencia: Una cosa que aprendí sobre estos Jaguares: las piezas del mercado secundario, con excepciones (el amplificador de CA es uno) rara vez son tan buenas como las originales. El lubricante de silicona es excelente como conservante y silenciador para la junta, pero si lo usa, ten cuidado de no aplicarlo en la pintura.

Sería interesante que los modelos S3 "superiores" (Sovereign, Vanden Plas y Double Six) tuvieran piezas cromadas para las cerraduras, una actualización sutil pero muy efectiva, son intercambiables con las placas ordinarias. Nuevamente, es bueno tener un buen "donante". Por último, no te olvides de lubricar las bisagras con regularidad. Las bisagras de los últimos serie 3 se mejoraron con un pasador recubierto de teflón.

Las puertas traseras en los modelos del Reino Unido (y en los últimos automóviles canadienses S3 V12) tenían cerraduras de "bloqueo para niños" encima del mecanismo de cierre. En general, estos no se equipaban a los coches de exportación (al menos no a los canadienses ni estadounidenses que tienen un tapón de goma en este lugar). Es muy común encontrar las puertas posteriores cerca de la carrocería con un punto de abrasión. Con toda probabilidad, encontrarás esto en tu coche y verás que es causado por un saliente en la cara interior de la puerta. En mis coches he puesto un pequeño tapón de goma a este saliente para que actúe como un cojín y lo he asegurado con adhesivo de silicona negro que puede ser eliminado en cualquier momento sin desperfectos. En 1987 la fábrica reconoció este problema y colocó una pieza de espuma rectangular adhesiva en la puerta.

Puertas Coupé: aclaremos algo si no te importa un poco de pedantería. En este lado del Atlántico es ahora común pronunciar la palabra "coupé" como si fuera [koop], es decir, ¡algo en lo que viven los pollos! No es correcto y creo que las personas Jag, especialmente los propietarios de XJC, deberían retomar esta palabra. La palabra es de origen Francés, por supuesto, y significa un automóvil cuyo techo ha sido literalmente "cortado". Los ejemplos más comunes de esto es un automóvil cuyo techo ha sido acortado o "coupé" para formar una carrocería más bonita y una línea del techo acortada. Un ejemplo reciente y bastante elegante de 4 puertas de un coupé es el Rover P5 berlina, cuyo techo no se acortó, sino que se bajó. Siempre me estremece la idea de conducir algo en lo que vivirían los pollos. La pronunciación correcta de esta palabra es [koopay].

En cualquier caso, las puertas del coupé de la Serie 2 son más largas que las de la berlina en 4 pulgadas. Estas puertas son considerablemente más pesadas que las puertas de la berlina y, a menudo se hunden en sus bisagras porque no tienen marco, se usó un sofisticado sistema de pesas y poleas para sellar contra la puerta a alta velocidad. El refinamiento del mecanismo de sellado fue en gran parte responsable de la demora en la producción de este hermoso coche.

Si algún equivocado dueño anterior colocó un marco plástico o inoxidable a la puerta de tu coche, considera quitar eso. Este kit, ofrecido por concesionarios después del '86, no beneficia para nada la línea del Jaguar y de hecho la afea. A menos que realmente las veas necesarias, considera sacarlas. Estas también, parecen alterar las proporciones de la hermosa línea. Esto fue lo primero que hice al adquirir mi V12 del '88, el marco estaba unido por una tira adhesiva y se podía quitar fácilmente calentando con un secador de pelo y tirando de él lentamente. Algunos de los marcos entregados por el concesionario desafortunadamente fueron soldadas al cuerpo. Si los tuyos son de estos, no tienes otra opción que dejarlos en su lugar.

Si hay pequeñas abolladuras en el costado, hay personas que "eliminan abolladuras" que pueden borrar todo rastro del daño sin tocar la superficie pintada. Trabajan con varillas de diferentes formas, longitudes y espesores desde dentro del panel. Un experto dejará tu coche como nuevo otra vez por poco dinero.

ALETAS TRASERAS

Estoy hablando aquí de la carrocería de la berlina, la del coupé tiene sus propios problemas de oxidación en la unión con el faldón, pero, en general, las observaciones hechas aquí se aplicarán a ambos.

Las principales áreas de óxido de la aleta trasera son aquellas directamente sobre la unión con el marco justo detrás de la puerta trasera, la corrosión también se puede encontrar en el área detrás del área cromada del parachoques en el lateral donde se une el panel del cuarto inferior. La mejor medida preventiva es asegurarse de que no hay acumulación de barro en estas zonas. Límpialos bien, enjuágalos y déjalos secar y de nuevo, se aconseja aplicar un agente anticorrosivo, pero NO me refiero al tipo de asfalto negro, este suele endurecerse, se agrieta, permite que la humedad penetre y al final es mejor no tener nada. Me refiero un protector fino y aceitoso como RUSTCHECK, WAXOYL o similar. Ambos de estos fabricantes comercializan una versión algo más pesada que la utilizada en los paneles interiores, para su uso en la parte inferior del coche.

El acceso al área del paso de rueda trasero y al área sobre la aleta es muy simple: retire el asiento trasero. Verás que Jaguar ha utilizado su propia versión de cinta adhesiva para sellar algunos grandes agujeros de acceso. Puedes rociar la protección anticorrosiva para cubrir las áreas en cuestión, pero verás que Jaguar ya ha cubierto estas áreas con un sellador de cera, al menos en el caso de los serie3. Si quitas el conjunto de luces traseras, muy fácil, quita la lente [para los serie 3, 4 tornillos], luego retire la carcasa de cromo [3 tornillos] y extraiga la carcasa, después de haber protegido el borde del parachoques cromado con un paño, puede rociar a lo largo de ese soporte que se encuentra detrás del lateral del parachoques. También se puede hacer una idea general del estado del tanque de combustible, al menos del exterior. Antes de montar la carcasa de la luz, limpia todas las bombillas y la lente, reemplazando cualquier bombilla oscurecida (el signo de un filamento que se acerca al final de su vida). Nuestros Jaguares no sufren de la maldición de Mercedes / BMW de lentes ennegrecidas por el escape, por lo que en general las lentes están bastante limpias. Al volver a montar, NO apriete demasiado los tornillos con respecto a las partes de plástico, el ajuste es apretado, pero muy apretado se rompe.

Las luces laterales traseras de los coches norteamericanos generalmente no tienen problemas (a diferencia de las frontales). Se atornillan a una placa de respaldo protegida al panel interior de la aleta y se quitan fácilmente para repintado de la aleta o para limpiar.

El panel inferior de la aleta: una observación: lo mejor para las partes inferiores del XJ, es poner las faldillas anti salpicaduras diseñadas de fábrica. Son extremadamente efectivas, no solo para proteger contra las piedras, sino, lo más importante, para evitar la acumulación de lodo en el lateral trasero y bajo el acabado cromado. ¡Recuerda que el barro facilita el óxido! Estas faldillas se ajustan a todos los XJ, a mediados de los años 80, Jaguar dejó ya instalados los orificios para el montaje de las faldillas de plástico. De hecho, hacia el '87, Jaguar estaba colocando estas faldillas como equipo "estándar" en ciertos mercados (como Canadá). Si usted tiene un coche anterior y debe perforar estos orificios, POR FAVOR asegúrese de que su broca sea muy corta, ¡¡no quieres perforar el tanque de combustible !! Las faldillas vienen con barras de montaje de metal y se ajustan exactamente al contorno del coche, por lo que no hay dudas sobre su colocación. Las faldillas, que son todas negras (sin letras blancas), están disponibles en los concesionarios Jaguar y en nuestros proveedores habituales. Muy recomendables y creo que quedan bien.

El faldón inferior se sujeta al lateral trasero por una serie de tornillos a la vista. Estos tornillos se instalan en el coche DESPUÉS de pintar, por lo que deben estar sin pintar. Si los tuyos están pintados (y esto es para las tres series), entonces su coche ha sido repintado. Aquellos interesados en la originalidad deberían limpiar la pintura.

En la parte inferior del faldón está el acceso a los desagües del tanque de combustible. Cuando los coches salen de la fábrica, tienen instalada una tapa de plástico negro con respaldo de espuma. Por alguna lógica extraña, Jaguar decidió

encajar la tapa desde dentro del faldón, no se puede quitar sin quitar el panel inferior de la aleta a menos que la rompas, si no tienes esta tapa, es bueno y malo, significa que alguien ha ido ahí antes que tú, pero ¿por qué?, Si tu coche todavía tiene la tapa, esto es bueno y malo, nadie ha ido ahí antes que tú, pero ¿por qué no? Los tanques deben drenarse periódicamente (cada pocos años) para eliminar cualquier acumulación de agua y suciedad.

Aquí las buenas noticias: aquellos de nosotros que valoramos la completitud y la originalidad queremos que esas tapas estén en su lugar. Esto se puede lograr cortando tres trozos iguales de plástico. El plástico tiene que flexionar lo suficiente para permitir que se adapte. Una vez colocado, no se nota la diferencia.

Si has sacado la rueda trasera para hacer esto, es un buen momento para limpiar el contactos de las válvulas de retorno de combustible. Encontrarás una cubierta redonda en la parte trasera del hueco. Sacar los 4 tornillos (es posible que deba quitar el recubrimiento de las cabezas de los tornillos con disolvente), retire la cubierta, tire suavemente del cableado hacia afuera. separa los conectores, limpia con papel de lija 2000, vuelve a colocar firmemente (se "ajustan" en su posición). A algunas personas les gusta usar grasa dieléctrica para sellar estas y todas las conexiones.

Por último, faldón trasero: con frecuencia se llena de lodo (por dentro) si el coche no tiene faldillas y a veces incluso si las tiene. Quitar las piedras y el barro no es fácil y no hay un método infalible. Todos mis coches tienen allí arena y piedras. Los tubos de escape sobresalen a través de dos agujeros en el faldón Los primeros serie 1 tenían tubos rectos, que pronto fueron reemplazados por aquellos con sensuales curvas acabados en acero. Este es un glorioso ejemplo de la función del siguiente diseño porque las tuberías curvadas eliminaron el problema de gases de escape que eran absorbidos por la cabina.

La unión entre el tubo de escape y el embellecedor de acero inoxidable a veces tendrá fugas, derramando condensación corrosiva en el faldón, a veces produciendo algo de óxido justo debajo del orificio de salida. La mejor manera de lidiar con esto es quitar el embellecedor (un tornillo de cabeza hexagonal avellanada) y poner un poco de sellador de escape en la tubería, reinstalar el embellecedor. A veces, el tornillo prisionero está "soldado" a la abrazadera o tubo de escape, en ese caso, el procedimiento es cortar la abrazadera y quitarla completamente ¡Más buenas noticias! Estas abrazaderas y el tornillo prisionero están disponibles nuevos en Jaguar (parte # CBC 8388 para la abrazadera simple, # AGU 1004 para 2 tornillos de ajuste) Estos tubos, por cierto, tienen un maravilloso brillo con un pulido seguido de una capa de cera.

Como se dijo, los coches canadienses y los estadounidenses tienen parachoques diferentes que aquellos para otros mercados. El largo extra de goma hace que los tubos de escape no lleguen más allá de la goma parachoques, de hecho, se quedan debajo de él. Por tanto, Jaguar ha dado especificaciones propias para la distancia entre la boca tubo y el parachoques de goma, que es alrededor de 1.5 pulgadas. En cualquier caso, la boca del tubo NO debe estar cerca de la goma. A veces, la goma puede derretirse y deformarse. Los serie 3 de Reino Unido y otros mercados tienen los reflectores de niebla en el paragolpes trasero (luces rojas muy visibles) que a veces también pueden dañarse por el calor de escape.

El faldón tiene tres tapones de caucho negro. Uno en el centro de la parte inferior y uno en cada lado arriba, bajo el parachoques, una vez más, estos no deben pintarse si buscas autenticidad.

Jaguar extendió la profundidad de la sección subyacente del faldón donde se une con la parte inferior de la carrocería para incorporar el acople central en los modelos posteriores. Hasta mediados de los 80 este acople negro es claramente visible. A partir de entonces está instalado en la sección negra del revestimiento inferior. La forma del acople también cambió a través de la producción, los últimos tienen una concavidad en el centro, los anteriores son suaves. Encontrarás, por cierto, tus números de transmisión y chasis en etiquetas metálicas en el faldón, donde se encuentra con el principio del panel de cierre, también la etiqueta "Federal" si el suyo es un coche que no pertenece al Reino Unido (este término se refiere al chasis, no al sistema de emisiones y * no * significa un coche del mercado estadounidense, se puede encontrar una etiqueta similar en los serie 3, en la parte superior de la aleta derecha en el compartimiento del motor, cerca del frontal, bajo del arnés de cableado.

DEFENSAS TRASERAS

Los serie 1 tenían paragolpes cromados de una pieza y de tres piezas en la parte trasera, los coches posteriores tenían siempre la versión de 3 piezas. Un área problemática en los serie1 era la luz de matrícula cuya junta tendía a admitir humedad con el tiempo. Los serie 1 de 1973 se distingue por tener juntas de goma. Parachoques similares fueron trasladados a los serie 2, excepto en América del Norte donde los Jaguars fueron equipados con cromados y paragolpes de goma de varias formas según el año del modelo para cumplir con las regulaciones de "8 kmph". Los serie 3, independientemente del mercado, tienen paragolpes que parecen similares: caucho con terminadores de cromo puestos

en parte superior. Pero los modelos canadienses y estadounidenses habían fortalecido estos montando amortiguadores por lo que la parte de goma se extendió aproximadamente otras dos pulgadas, delante y atrás.

Estos coches norteamericanos, sin embargo, no tenían los reflectores rojos montados en la goma trasera del paragolpes, aunque el cableado está en su lugar. ¿Jaguar pensó que no había niebla en norte America? La instalación del paragolpes trasero europeo en un cuerpo norteamericano es un proceso complicado ya debe ser cambiado todo: goma, barra protectora, soportes ... Tampoco es posible colocar simplemente la porción de goma que contiene los proyectores de niebla porque no es lo suficientemente profunda como para cubrir la barra del parachoques.

En los serie 3, el acabado de cromo y el caucho el parachoques lateral se puede quitar de una pieza, pero las tuercas y tornillos que sujetan el paragolpes al coche son generalmente iguales en esta época. Mucho WD40 o producto similar y mucho tiempo. Al separar el cromado lateral de la parte trasera y el central, ten cuidado, mucho cuidado con los tornillos del embellecedor del serie 3. Estos rompen muy fácilmente si la tuerca está agarrada, por lo tanto, ten más cuidado e igual de importante, al reinstalar NO aprietes demasiado la tuerca: si lo haces, aboyarás la parte superior del acabado cromado, o lo peor, puedes romperlo ¡aprieta con cuidado! Afortunadamente los embellecedores del parachoques están disponibles nuevos o usados. Una cosa más: entre los acabados de cromo laterales y centrales se supone que hay una junta de goma dura y fina. Esto a menudo Desaparece si la parte trasera ha tenido un accidente o si el paragolpes se ha roto. Cuando se quite el embellecedor lateral, observa su parte inferior: verás la barra de soporte, bajo la cual encontrarás una acumulación de barro. Con demasiada frecuencia este barro contiene humedad cargada de sal y el resultado es que el acabado cromado en la parte superior está arruinado y en casos extremos, incluso hay agujeros en el metal. Limpiar el barro con un trozo de alambre, enjuagar y rociar allí antioxidante.

TAPA DEL MALETERO

La tapa del maletero es el panel menos ajustado del XJ y especialmente en los primeros coches S2 y S3, la tapa puede desajustar con las aletas y no estar centrada al abrir. Hay ajustes que se pueden hacer lateralmente: los tornillos de la bisagra se pueden aflojar y la tapa se puede recolocar con cuidado, este es un procedimiento delicado y se debe tener cuidado de no dañar la pintura. Si haces esto, usa cinta adhesiva en todos los bordes de la apertura. Debes evaluar si el grado de desajuste compensa las dos horas de ajuste y reacondicionamiento necesario.

Pero la tapa que desajusta en la parte trasera se ajusta más fácilmente. Si quitas el panel interior del embellecedor en el borde posterior del maletero (unos tornillos), luego puedes aflojar los dos tornillos que sostienen la abrazadera que a su vez fija la barra de retención en forma de U invertida, la barra se puede mover hacia abajo (o hacia arriba) según se necesite. Ten en cuenta que estas tapas del maletero se deben cerrar con la presión de un dedo. Nunca requieren fuerza y NUNCA deben ser golpeados (¡Dilo a tu cónyuge!) ¡tus niños! ¡No dejes que nadie más lo toque! ¡Impresiona a los propietarios de Mercedes cerrar la tapa solo "haciendo clic"! Todos estos XJ tienen una pegatina instalada en el lado derecho del panel interno en varios idiomas, advirtiendo al propietario que cierre la tapa suavemente.

A este respecto, muchos de ustedes tendrán pruebas de que sus "dueños anteriores" eran analfabetos o ciegos, posiblemente las dos. La evidencia del analfabetismo o ceguera del dueño anterior son dos parches de óxido, o pintura desconchada, cerca de ¡cualquiera de las esquinas del panel de cierre, justo al lado de esos lindos tacos de amortiguación de goma! Los tacos tienen forma de cuña y el borde delgado asienta el lado externo. Simplemente se atornillan en el panel de cierre y pueden ser retirados del panel. La tapa del maletero puede oxidarse en el borde inferior (los serie 1 y 2 fueron peores en esto, ya que los serie 3 tenían aquí un sellador de cera), especialmente si los agujeros de drenaje se obstruyen. Comprueba que estén abiertos, usa RUSTCHECK, WAXOYL o similar en el borde final y espera que los trazos de óxido goteen desde los orificios de drenaje.

Una nota sobre las insignias del modelo: las insignias colocadas incorrectamente o que faltan son otra señal de repintado o daños por colisión. Sin entrar en detalles innecesarios, la insignia de Jaguar siempre se pone en el lado izquierdo (Los serie 1 UK no tenían placa de Jaguar aquí), justo por encima del punto medio del panel, El modelo y el tipo de motor le corresponde la parte derecha. Los coches de la serie 3 de América del Norte llevaron la designación 4.2 en los modelos del 79 a principios del 81. Dado que este era el único motor XK instalado en estos automóviles, era claramente redundante y luego se omitió. Los coches V12 o bien tenían la insignia de 5.3 o, para Canadá, simplemente la insignia "Vanden Plas", hasta 1988, cuando la insignia V12 se colocó bajo de ella. Esta insignia casi compensa la penalización de consumo de combustible y es maravillosamente impresionante cuando te siguen con un Mercedes o un BMW, muy pocos de los cuales pueden hacer el mismo reclamo musculoso. Thorley tiene fotos de varias configuraciones de los distintivos, pero nuevamente, solo de las insignias nacionales del Reino Unido. Si tu coche NO tiene la Insignia de Jaguar a la izquierda, O si

se encuentra más abajo de la mitad, debes sospechar de daño por accidente, o reparación inexperta. Las insignias más recientes llevaban adhesivo, las anteriores, clavijas.

Se supone que la línea de cromo bajo del borde superior de la tapa del S3 tiene una junta de goma debajo, después de mediados de los 80, la colocación correcta de las dos barras, unidas por una pieza central cromada, que es en los extremos curva hacia arriba. La placa de cromo que sostiene las lámparas de matrícula también tiene una junta de goma, por supuesto, pero en los serie 3 también hay una junta de goma negra justo en el centro, alrededor de la "joroba", esta la lleva de fábrica para ocupar el espacio que la junta no puede cubrir. Un buen repintado dejará esta goma negra en su sitio, porque habrá sido retirada y luego vuelta a poner, este es otro buen lugar para verificar si la pintura es original o se ha repintado.

Dentro del maletero: los serie 1 y 2 tienen un panel aislante negro en las concavidades de la tapa, los serie 3, o la mayoría de ellos, tiene un panel aislante que cubre casi toda la tapa, sujeto con clavijas negras. Este panel se puede quitar y volver a repintar con pintura de vinilo negro para refrescarlo. Por alguna razón, los coches de 1982 no tenían este panel (otra anomalía del '82: ¡no hay bolsillos en la parte posterior de los asientos delanteros!. Algunos serie 1 y 2 tienen alfombras negras de nylon de pelo corto ("terciopelo") mientras que los posteriores serie 3 tienen una alfombra beige / marrón en el maletero y el lateral del mismo, hubo variaciones de acabado en el maletero: los coches estándar S1, S2 y principios S3 tenía un panel aislante, pero los coches norteamericanos se estandarizaron para el acabado de "nivel superior" para los S3. Los últimos coches tenían la alfombra removible con bordes atados, los coches anteriores tenían bordes cortados para este tapete, pero **NOTA:** hay ranuras para los dedos (medios círculos) en los bordes exteriores posteriores de la alfombra para facilitar la retirada. Muy a menudo este tapete está montado de adelante hacia atrás. Mira el suyo! Si su tapete tiene "bolitas" toma una maquinilla de afeitar desechable y sácalas. Tomará buena apariencia y parecerá más limpia. Muchas manchas en este tapete se pueden quitar con un paño limpio humedecido en diluyente de pintura.

La bolsa del gato era un material recubierto de negro hasta mediados o finales de los 80 cuando la bolsa se cambió al mismo material de la alfombra del maletero. Mucho más bonito. Los modelos Vanden Plas siempre la tuvieron así, una visita a un desguace puede actualizarla. Los modelos europeos solían equipar con una caja de herramientas de carcasa dura muy bonita. Estas también se equiparon en los primeros modelos S3 en América del Norte, pero Jaguar llegó a la conclusión de que el típico comprador norteamericano de un Jaguar no tenía idea de cómo usar las herramientas, por lo que este artículo fue eliminado pronto, Una pena.

El panel que cubre la ECU en los modelos S3 se fija con prisioneros de plástico de "flecha" de diferentes formas: uno con una arandela grande para la fijación del centro, otra con una arandela pequeña para la fijación a la izquierda. Detrás de este panel están la ECU, el contador del intervalo del sensor de O2 en los modelos posteriores (después del '81), las unidades del "warning" de la parte trasera, en la línea de fusibles de las luces, la conexión de la tercera luz de freno, el motor del techo solar ... En el suelo del maletero está el motor de la antena y el relé en el lado trasero izquierdo, la bomba de combustible y la válvula de conmutación en la parte trasera central, el filtro de combustible y la válvula de retención en la parte delantera derecha (todo esto para los serie 3), los serie 1 y 2, carburados, a veces tenían bombas montadas en el tanque de combustible y algunas veces tenían dos bombas montadas en el maletero. Para acceder a estos elementos, retira la rueda de repuesto, desatornilla el panel del extremo posterior y el panel de madera, cuando retires esto, ten en cuenta que el tornillo que sujeta el soporte de metal para este panel en el suelo del maletero es un tornillo CORTO. Si ha sido reemplazado por uno más largo, o si eres demasiado vigoroso al apretarlo, verás que el tornillo está intentando salir por el faldón exterior ¡cerca del orificio de goma central!

La cubierta del neumático de repuesto era de madera contrachapada hasta los primeros serie 3 y un material de madera prensada a partir de entonces. La abrazadera para el neumático de repuesto tenía un mango en forma de palanca para las ruedas Kent y un montaje de tuerca / perno para las ruedas Ogle "pepperpot". Estas abrazaderas no son intercambiables porque son de diferentes longitudes.

INTERFAZ

Los siguientes párrafos son de interés principalmente para los propietarios de EE. UU., Pero volveremos al tema principal más adelante. Todos los modelos XJ del '69 al '92 fueron diseñados para tener un gran faro externo de 7 pulgadas y un pequeño faro interior de luz de carretera. Las regulaciones de los EE. UU. durante la producción de estos coches, requieren el mismo tamaño de faros por razones que solo los burócratas saben. El hecho es que la iluminación era insuficiente y que la apariencia clásica del automóvil estaba distorsionada, aparentemente es irrelevante. Lo importante es que el peatón estadounidense estaba protegido de los peligros de una iluminación extranjera excesiva. (los clientes Canadienses de los primeros XJ también se beneficiaron de esta actitud ignorante hasta que el mercado canadiense de

Los jaguares se hizo lo suficientemente grande como para justificar una diferente [es decir original] especificación). La mejora en apariencia que puedes hacer en tu modelo XJ estadounidense, NO es montar un spoiler de maletero, la iluminación púrpura de neón con efecto suelo, doble tonalidad o dados fucsia, Lo mejor que puedes hacer es devolver tu coche a su estado original.

Las lámparas de 7 pulgadas eran faros planos en todos menos en los primeros serie 3. El cambio fue hecho para mejorar la acción del sistema de lavado / limpieza de los faros, pero el faro plano con bombillas H4 también dan muy buena iluminación y apariencia. Los faros OEM son Lucas, estos a menudo sufren oxidación en la cubierta del faro, dando un aspecto oscuro en el centro de la lámpara Bosch, lo mejor es reemplazarlo por uno igual de Hella o Cibíé. Estos están disponibles en las mejores tiendas de recambios. Las piezas requeridas para la conversión son 1) un cubo de 7 pulgadas, ya sea nuevo o usado, como de cualquier automóvil británico de los años 60, 2) la junta de goma que acompaña al cubo, 3) el anillo de ajuste de la lámpara que acompaña al cubo y el anillo de 7 pulgadas que sujeta la lámpara a este anillo de ajuste. 4) el embellecedor cromado. La mayoría de estos artículos están disponibles nuevos en proveedores que abastecen a los modelos deportivos británicos. La única parte difícil es el embellecedor. El anillo de cromo ahora provisto por Jaguar tiene dos protuberancias en las posiciones 9 y 3 en punto. Este diseño fue introducido muy al final de producción del '92, el cambio puede tener algo que ver con la acción de la escobilla del limpiaparos, o con el fortalecimiento de la pieza, aunque esto no se sabe para mi satisfacción, en cualquier caso, el costo total de conversión será de aproximadamente \$ 300 o menos y gana \$ 20,000 en apariencia e iluminación.

La instalación es un trabajo de media hora. Usas el cableado existente. Retira el borde de cromo existente, la lámpara, el cucharón, la pieza espaciadora del mercado estadounidense (que ahora se descarta) y la junta de goma. Ahora haz palanca suavemente en el metal, sacando del conector de plástico existente (guarda el conector), corta la arandela que entra en la cubeta existente, quita la arandela y el cableado. Coloca este ojal y el cableado en el nuevo cubo. Sella bien la arandela con silicona. Vuelve a colocar los clips de metal en el conector de plástico, asegurándose de que los clips terminan en la posición original en el conector (hay tres conexiones). Ajusta el cubo y junta, conecta la lámpara, coloca el anillo de alineación, coloca la lámpara en su posición correcta y finalmente ajusta el embellecedor de cromo. ¡Ya está! Cuando caiga la noche, conduce el coches hasta un lugar delante de una pared plana y alinea los faros de acuerdo con las instrucciones que vendrán con los faros. No aceptarás los faros de EE. UU. como "normales" una vez que veas cómo quedan los originales.

Si bien estamos hablando de faros: los modelos S1 y 2 del Reino Unido podrían equiparse opcionalmente con faros antiniebla Lucas (algunos Cibíé al final del S2). En los serie 1 estos fueron instalados frente al "cuerno" de la rejilla, sobre el parachoques. En los serie 2 se instalaron debajo. El faro adecuado para el serie 3 solo es la lámpara Cibíé montada debajo del parachoques, directamente bajo el faro interno. Esta lámpara OEM está conectada al coche a través de la montura y por lo tanto, solo requiere un cable para la instalación. El Jaguar S3 está cableado para todo esto, por lo que tu coche ya tiene el cableado en su lugar (cable rojo-amarillo).

Si bien la instalación adecuada utiliza un soporte unido a la barra del parachoques, esta es una opción del Reino Unido. Los modelos estadounidenses no tenían esta opción, la barra de parachoques del Reino Unido es diferente y finalmente, este soporte se puede adquirir completo. Es una cuestión bastante simple, perforar un agujero a través de la barra de aluminio del parachoques en el punto apropiado (al lado del acceso de montaje del amortiguador) para ajustar el faro por ahí. Hacer ambas cosas no lleva más de media hora más o menos.

Alternativamente, puedes instalar otras luces antiniebla, como el faro Bosch. Estos no se adaptan muy bien al coche, ya que son más rectangulares, pero funcionan bien. El pequeño problema de estos otros faros es que requieren de una conexión a tierra. Puedes hacer una de forma fácil en casi cualquier punto de conexión existente en el soporte del radiador. También necesitarás modificar los conectores para acoplar el arnés de cableado existente, pero todo esto no aumenta más de media hora al proceso.

Cuando hable del tablero de instrumentos, diré cómo habilitar el interruptor de iluminación para estos faros y cómo activar la luz de indicación cuando estas lámparas están encendidas.

REJA

La rejilla se pone y quita fácilmente, ya que solo se mantiene en su lugar gracias a varias tuercas. Al sacarlas, la parrilla puede retirarse con cuidado. Le sorprenderá la suciedad que hay debajo y detrás de ella. Ahora tendrás acceso al radiador para limpiarlo. En los Daimlers Serie 1, y todas las Series 2 y 3, antes de volver a colocar la rejilla, agrega una almohadilla

autoadhesiva de espuma en cada esquina superior (la cinta adhesiva para colgar cuadros es buena para esto, deja el plástico en el lado que contactará con la pintura). El propósito de esta almohadilla es evitar que la rejilla contacte con la pintura directamente, dañándola, haciendo que se oxide, puede que ya se haya hecho en las esquinas superiores. Las rejillas ya tienen una almohadilla de goma delgada a lo largo del borde superior, pero no es suficiente para evitar daños.

Hablemos de Leapers (la figura del Jaguar saltando) ya que estamos aquí. Me gustan, aunque Prefiero el aspecto desnudo del capó sin ellos. Nunca fueron equipados en la berlina XJ, principalmente debido a las regulaciones existentes en varios mercados para proteger a los peatones, a los que los Jaguares presumiblemente estaban acechando. Sin embargo, fueron un verdadero artículo de Jaguar para el XJ y fueron vendidos por los distribuidores para instalarlos a petición del cliente. Quedan bien cuando se colocan correctamente y son del tamaño correcto. El tamaño correcto es el tamaño pequeño, el tamaño grande, como he dicho en otro lugar, dice al mundo que (si es hombre) tiene un problema con lo que hay en sus pantalones. El borde del extremo delantero del Leaper debería quedar a aproximadamente 4 pulgadas desde el borde TRASERO de la rejilla. El Leaper NO debe sobresalir del medallón (cabeza de Jaguar) de la parrilla. Es buena idea, no, muy buena idea, hacer una junta de algún tipo para la base del Leaper, un viejo tubo interior puede servir como material, aunque utilizo arandelas de goma para que quepan en los tornillos. Los Leapers están disponibles tanto en los concesionarios de Jaguar (ten cuidado: el tamaño correcto es el que Jaguar ha instalado en los modelos tipo S y X, NO el grande equipado en el último XJ6 y XJ8 ['95 y posterior]). Los Leapers originales también están disponibles en Jaguar y en muchas tiendas de repuestos, aunque la calidad del producto puede variar, algunos de ellos incluso incluyen la junta. ¡Si quieres (y espero que no sea así), incluso puede haber un Leaper Chapado en oro!

Las bocinas en los primeros XJ se encuentran en el chasis auxiliar, junto al chasis del motor, pero en el siguiente S2 y los serie 3 están detrás del parachoques en el centro. Si tus bocinas no funcionan, primero verifica las espadas conexión. El siguiente fallo más probable es el fusible ubicado en la caja justo encima de la batería (modelos LHD). Si tus bocinas están totalmente rotas, se reemplazan fácilmente, Las bocinas FIAMME italianas se ajustan perfectamente y suenan mucho y muy italiano (si te gusta el sonido del escape de un Fiat, es posible que le guste la bocina Fiamme, pero si le gusta el sonido del escape de un Fiat, ¡debes haber comprado un Jaguar por error!). Si tu bocina suena sin interrupción, o suena intermitentemente, el problema está en la rueda de conexión. La almohadilla de la rueda se quita fácilmente: (hay dos tornillos detrás de la rueda). El acceso mejora tirando de la rueda hacia afuera. Una vez que se quite la almohadilla, verás una tuerca de plástico (21 mm de cabeza, creo). Esto se adjunta a la varilla de la bocina, que termina en una tira de plástico. La tira debe lubricarse con grasa. Una vez que se retira la varilla, se puede seguir y eliminar la rueda en sí, si necesita reposicionarla para centrarla. La tuerca de metal que asegura la rueda es del mismo tamaño que la tuerca de varilla de plástico. Cuando se quita la rueda en sí (es posible que deba tocarla para aflojarla), se puede encontrar que el collar de dos piezas se cae al suelo. No hay problema, simplemente reemplázelo por el lado cónico más cercano al conductor. El montaje es al revés del desmontaje, como dicen los manuales, pero si tu bocina suena continua, comprueba que el clip de contacto metálico en la almohadilla no esté demasiado doblado. Esto lo haría contactar con la varilla todo el tiempo. Del mismo modo, si la bocina es difícil que suene, es posible que tenga que doblar suavemente el clip de contacto un poco hacia fuera. Consulte el final del manual para obtener una recomendación sobre las ruedas.

PARAGOLPES DELANTEROS

Los paragolpes delanteros son mucho más fáciles de quitar que los traseras porque las fijaciones suelen estar menos corroídas. Los puntos de fijación en la parte frontal son bastante sencillos, aunque he encontrado que el bote de carbón dificulta quitar el tornillo del lado derecho. Pero puede dejarse in situ. Otro el signo de un repintado chapucero es que las arandelas de montaje y el espaciador de goma tengan pintura. Una vez que se sacan, se limpian fácilmente.

Las luces de posición en los serie 1 están montadas en la carrocería sobre el paragolpes, en los serie 2 para Norte América, están montados debajo o en la goma, para el Reino Unido y otros mercados, también están montados abajo. En los serie 3 son integrales en el paragolpes de goma. Para quitarlo en los serie 3, ignore los tornillos visibles en la parte delantera de la lente. Estos fueron agregados por los ingenieros de Jaguar para engañar a los coloniales crédulos. Estos no dan acceso a la bombilla, pero sí fijan toda la unidad al paragolpes. La extracción de toda la unidad te permitirá limpiar los huecos de la cavidad de goma y también te permitirá usar un poco de cera, luego encere la lente de plástico (¡vaya diferencia!). La bombilla en sí se retira por la parte trasera del parachoques simplemente girando y tirando.

Nuevamente para serie 3: el espaciador de plástico negro entre el paragolpes y el cuerpo frontal queda mucho mejor cuando se aplica un limpiador. Los tornillos de montaje del parachoques se supone que están escondidos bajo dos tapas plásticas sostenidas en este espaciador por clavijas plásticas. Estas tapas a menudo faltan en coches que han sido menos cuidados, si faltan, sospeche de un golpe frontal, estos a menudo se pierden en talleres de carrocería. En todas las series, bajo el paragolpes hay una rejilla secundaria, que se quita fácilmente con un par de tornillos, una vez fuera, puede quitar

los dos anillos de goma en el faldón (en los series 2 y 3, estos agujeros eran para proporcionar acceso a los radiadores de aceite en los V12). Estas arandelas son negras y siempre deben ser negras. Si las tuyas no, tu coche ha sido repintado. Con la rejilla inferior sacada, puede valdear el faldón frontal que puede acumular una cantidad sorprendente de basura y puede oxidarse. El serie 3 debe tener un protector bajo del coche unido a este faldón.

CAPO

Mucho se ha dicho en la lista de amantes de Jag sobre los pasadores de enganche a cada lado del mismo, así que no voy a repetir el procedimiento de ajuste. El fallo del enganche de un lado se debe generalmente a que un anterior propietario o mecánico (no usted, por supuesto) no ajustó bien el capó, por lo que quedó descentrado. El ajuste es así: Desde el frontal del coche. Coloque una mano bajo la parte superior central de la rejilla (bajo del escudo de la rejilla) y levante levemente. Cuanto levemente, depende del estado de los pestillos y bisagras. Este procedimiento de cierre, equilibra el capó de manera uniforme y segura. Bajo ninguna circunstancia permita que nadie cierre el capó presionando una de las esquinas superiores del mismo. Las personas altas pueden llegar al centro del capó y empujar hacia abajo, pero no es el elegante (y por lo tanto, preferido) método de cierre de un capó XJ. En cualquier caso, si no está seguro, después de cerrarlo es bueno para confirmar que el pestillo se ha asegurado, presionar hacia abajo aproximadamente 8 pulgadas desde el extremo. Podrás sentir el pin en el pestillo.

Si su capó no se suelta, hay un tapón de goma (mencionado en la sección de aletas) ubicado en el paso de rueda bajo el pestillo. Retire el acople, coloque un destornillador y haga palanca (premio para los británicos) y el pestillo se suelta. El capó se abrirá. Siempre lleve un destornillador en su bolsa de herramientas.

Los últimos serie 3 para Canadá (del '87 al '92) tenían las boquillas de lavaparabrisas ubicadas en el capó (dos unidades separadas), mientras que los modelos anteriores tenían una sola, pueden ser de plástico cromado o negro. Los Jaguares para mercado no Canadiense la boquilla está en la parrilla de entrada de aire. Ninguno de los tipos es mejor. Funcionan bien. Los chorros de la boquilla única abarcan todo el parabrisas, al contrario de lo que pueda parecer. Si la bomba del agua de tu limpiaparabrisas no funciona, no temas. Es algo que se puede comprar en cualquier sitio, se ajustará y funcionará bien. En los serie 3, la bomba está ubicada cerca del deposito y cubierto con una cubierta de goma.

La rejilla de entrada de aire en los serie 3 se mantiene en su lugar mediante una clavija en cada extremo, a unas 4 o 5 barras desde el extremo. Hay una pantalla de metal debajo unida a la rejilla. Haga palanca suavemente para liberar la rejilla, pero protege la pintura al hacerlo. Asegúrese de que el hueco inferior no tenga residuos. Los drenajes bajan por el vano del motor por medio de tubos de goma. Nota: el hueco bajo la parrilla está pintado de negro mate en los coches de color claro (clara atención de Jaguar a los detalles). Nuevamente, si el tuyo no, es un signo seguro de un repintado.

Los brazos del limpiaparabrisas: hasta 1981, los brazos del limpiaparabrisas y los marcos de las cuchillas en las berlinas XJ tenían un acabado de metal satinado. A partir de entonces, estas partes se pintaron de negro para minimizar la reflexión. Las escobillas originales para el serie 3 son de la marca Bosch, el marco de la cuchilla tiene una serie de orificios alargados. Hay en el mercado cuchillas que parecen iguales. Estas son probablemente hojas de 15 pulgadas, los modelos anteriores usaban cuchillas más cortas. Tenga en cuenta que los brazos de limpiaparabrisas del S3 no son idénticos en ambos lados. El lado del conductor tiene una ligera inclinación hacia él 3/4 de cara a dejar la cuchilla más abajo en el parabrisas. Este brazo también es un poco más largo que el brazo del lado del pasajero. Los serie 3 LHD y RHD tienen los limpiaparabrisas en lados opuestos, siempre lejos del conductor para que no bloquear su visión cuando no estén en uso. A mediados de los años 80 Jaguar cambió el tipo de montaje para la cuchilla. En lugar de tener una montura de pin (y por lo tanto tener la hoja asienta sobre el brazo), ahora había un clip de montaje para que la hoja se alineara con el brazo. Al mismo tiempo, Jaguar especificó una posición un poco más alta para los limpiaparabrisas, el posicionamiento se encuentra detallado tanto en el Manual de reparación como en el manual de Haynes. Prefiero la posición anterior en todos mis coches, en parte porque he visto que los limpiaparabrisas de forma natural se estacionan más altos que la posición más baja debido a la fricción en el vidrio y en segundo lugar porque rara vez uso los limpiaparabrisas y simplemente quiero que sean todo lo discretos como sea posible.

Los míos se colocan de manera que la hoja del lado del conductor quede casi pegada a la junta de goma, esto significa que el La cuchilla del lado del pasajero (que siempre es más alta) asienta de forma que sobresale 1/4 pulgadas o menos de la moldura de acero inoxidable. Este es el posicionamiento "anterior" correcto. Un vistazo a cualquier número de fotografías oficiales demostrará que los limpiaparabrisas, de hecho, se detienen en diferentes posiciones del parabrisas. Los limpiaparabrisas se pueden reposicionar fácilmente de acuerdo con su propia preferencia, la principal preocupación es que no se toquen entre sí cuando se usan.

Los brazos limpiaparabrisas del S3 se pueden repintar (negro, después de '81), he encontrado pintura negra de vinilo (del tipo que usa para repintar el vinilo) que tiene el brillo exactamente igual y es muy duradera. Retira los brazos como se describe a continuación. Una nota sobre los limpiaparabrisas S3. Estos limpiaparabrisas son una mejora importante sobre el sistema del serie 2 y tiene velocidades altas, bajas e intermitentes. Los limpiaparabrisas se supone que se estacionan cuando se apaga en cualquiera de estas configuraciones, pero un buen número de los modelos S3 en uso, estacionan el limpiaparabrisas solo en el modo intermitente. Si el tuyo es así, la culpa es de el interruptor de la columna, NO del interruptor del motor del limpiaparabrisas, Aunque el interruptor de la columna puede ser reemplazado, parece más simple y menos costoso apagarlo yendo primero al modo intermitente. Para volver a colocar o quitar los brazos del limpiaparabrisas, solo saca la tapa de plástico que cubre la tuerca (estas son frágiles, así que ten cuidado, la tapa se puede quitar por completo, ya que simplemente se ajusta), sacar la tuerca, retirar el brazo del parabrisas y sacarlo del eje. Reposiciona como deseas, aprieta la tuerca firmemente, pero no demasiado, ya que esto puede causar ruido en el mecanismo. Si repintas, se deben quitar las cubiertas del eje del limpiaparabrisas. Este es un procedimiento fácil. Una vez que los brazos del limpia se han retirado, también debes quitar la tuerca más grande que contiene el acabado satinado (cromado) que cubre este lugar. La cubierta se suelta, junto con la arandela de plástico bajo la cual se asienta contra la carrocería. Esto es tan fácil que me sorprende ver los coches que los tienen (mal) tapados para pintar. La rejilla de aire, por supuesto, se quita antes de quitar las cubiertas del eje.

Ahora, para aquellos que les entra agua en la cabina: los agujeros del husillo eran un punto conocido de entrada de agua. Jaguar le prestó atención a esto una vez que se dio a conocer el fallo, pero merece la pena asegurarse de que todo esté bien sellado al reemplazar la cubierta del husillo y la arandela, poner un fino cordón de silicona sellador bajo del plástico del limpia podría ser una buena idea.

TECHO SOLAR

(Tratando aquí solo la parte exterior, no el mecanismo del mismo). Los coches repintados a menudo tienen exceso de pintura en la junta de goma. El panel del techo solar es muy fácil de quitar: abrir parcialmente, quitar los cuatro tornillos en el borde delantero, tire del panel hacia adelante y retírelo. Se mantiene en la parte posterior mediante pestañas que se deslizan bajo clips de resorte, por lo que el reemplazo es bastante sencillo. Es buena idea poner unas tiras de cinta adhesiva en la parte superior del panel antes de quitarlo para asegurarse de no dañar la pintura al retirarlo del borde del techo. Una vez que el panel está fuera, los tornillos que sostienen la junta en su sitio pueden retirarse. Esto solo retira el panel exterior para repintar. El panel interno permanece en su lugar, por lo que no se daña el interior.

El techo solar rara vez da problemas. Es bueno abrir el techo, limpiar y engrasar ligeramente la guías de metal. El motor está ubicado en el centro del panel del asiento trasero en el maletero con la caja de engranajes y los cables montados en el lado del asiento. Para operación de emergencia en caso de un fallo de la batería, los coches recibieron una manivela de aleación en miniatura que cabe en la parte inferior del motor.

CRISTALES

Los serie 1 y 2 usan una junta similar para las parabrisas delantero y trasero, pero los serie 2 norteamericanos tenían barras de retención adicionales añadidas en la moldura del parabrisas. No hay ningún problema inusual con las juntas en los serie 1 y 2, que no sea el endurecimiento de las juntas, se agrietan debido al clima, el sol, etc. Siempre es bueno, para todas las partes de caucho del coche, usar una emulsión de silicona regularmente. Esta solía estar disponible en cualquier tienda de accesorios en una botella con un tapón con esponja, ahora es difícil de encontrar en este formato. También es bueno usarlo en las juntas de goma de las puertas. Reconozco algunos defectos de diseño algo importantes en los serie 3. Uno lo confesaré, es el diseño de las juntas y desagües en los parabrisas delantero y trasero. Estos están diseñados para garantizar la formación de óxido en un período de cinco años, porque el agua, a menudo cargada de polvo, sal y suciedad, entra en las juntas (y creo por la parte superior del parabrisas, porque encontré agua corriendo bajo la junta lateral). El agua puede asentarse bajo las juntas durante semanas, como he visto por mí mismo. No hay remedio, apretar, presionar, pasar la aspiradora (¡sí! puedes ver lo obsesivo que soy. ¡Soy la persona que DESEAS como antiguo propietario!), levantar esquina del coche para hacer fluir el agua golpeando el panel de la capucha - nada garantiza drenar todo el agua, el resultado final es una burbuja de oxido en las esquinas inferiores del parabrisas y en casos más graves, a lo largo de la parte inferior y en casos desesperados, también a lo largo del marco (el "Pilar A"). Si se deja que esta zona se deteriore, el agua terminará entrando en el habitáculo.

La culpa de todo esto es que simplemente era demasiado complicado en la línea de montaje para hacer lo que hay que hacer; En la línea de montaje, aplicaron un fino cordón de sellador, suficiente para mantener las juntas en su sitio, pero no lo suficientemente como para no dejar entrar el agua. ¿Cuánto es suficiente? Suficiente es que el sellante cubra toda la

junta. Jaguar modificó la forma de la junta exterior (inoxidable a pintura) dos veces. La primera versión tenía una sección transversal bastante estrecha, más o menos equivalente a la sección transversal de la junta interna (vidrio a inoxidable), aunque la forma era diferente.

Para 1984, la sección transversal se incrementó de modo que una aleta relativamente más ancha cubría el área pintada. Esta se incrementó una vez más y la junta actual de Jaguar es notablemente más ancha que la junta original de los Serie 3. El efecto al aumentar la sección transversal, sin embargo, ha sido simplemente ocultar la oxidación poco más de tiempo. Sin embargo, hay alguna evidencia de que las técnicas de antioxidado y/o sellado de Jaguar ha mejorado en los coches posteriores. He visto muchos Jaguares del '87 y posteriores sin signos de corrosión aquí. La retirada del parabrisas frontal en mi coche del 92 para un repintado de carrocería, no reveló ni una pizca de la corrosión en el canal y este fue un coche que no recibió ningún tratamiento especial antes de mi compra (¡de ahí la muestra!).

Pero para aquellos con modelos que tienen burbujas en el parabrisas, la cura es retirar el parabrisas frontal y trasero, reemplazar las partes corroídas (esto es un trabajo sofisticado debido a las zonas curvas), volver a pintar y ajustar nuevas juntas. La junta principal sobre el cual se asienta el vidrio, generalmente es reutilizable, lo que necesitas es vidrio a inoxidable y juntas inoxidables. El ajuste inoxidable es muy caro, por lo que quieres un experto en vidrio para sacarlo sin dañarlo. Lo más importante, busca un cristalero que entienda la naturaleza del problema y no tenga miedo de llenar literalmente el hueco con sellador antes de ajustar la junta exterior.

La junta interna (vidrio a inoxidable) puedes y quizás deberías hacerlas tu mismo. Tanto las juntas exteriores como internas se encogen con el tiempo y el calor, pero a medida que la junta externa se encoge, la tira aprieta más alrededor de la inoxidable, a veces dejando un espacio que puede ser hasta una pulgada o más donde se unen los extremos. Esto no es mucho problema porque se puede usar una pieza de relleno (las nuevas juntas son excesivamente largos y se cortan para que quepan: ¡NO permitas que el cristalero tire el sobrante!).

La junta interna es otro asunto. A medida que se encoge, se encoge desde las esquinas. Esto hace que la parte inferior de las esquinas del parabrisas no queden selladas del todo y el agua se asienta en esa zona, buscando el interior. El 85% de ustedes leyendo esto, si examinan sus coches, verán que la junta interna está suelta en las esquinas (o peor, la cavidad bajo la junta está llena de suciedad). ¿Qué hacer? ¡Repararla! Retire toda la junta menos la porción de la parte superior central, ahora, usando un poco de sellador de silicona, rellena ese espacio entre el vidrio y el acero inoxidable. Ajustar la junta en su lugar y cuando llegue a la primera esquina superior, EMPUJE contra la parte ya instalada, todo el contorno de la esquina, haz lo mismo en las cuatro esquinas Ahora verás que tiene un espacio en la parte inferior central de aproximadamente dos pulgadas. Eso es cuánto se ha reducido realmente la junta desde que se construyó el coche. Este espacio se puede rellenar con una pieza de obtenida de un Jaguar desguazado, ó, se puede poner una junta nueva, que será lo suficientemente larga como para que no quede espacio. Tenga en cuenta que esto es un trabajo laborioso. Cubre la pintura tanto como sea posible. Ten disolvente de pintura a mano y paños. Este eliminará el sellador de silicona del vidrio y el acero inoxidable mientras esté fresco (e incluso de la pintura: el mejor, en mi experiencia, no daña la pintura, pero elimina la cera, así que prepárate para volver a encerar esta zona). Cuando hayas hecho esto, estarás satisfecho de haber hecho todo lo posible para mantener el agua fuera. Por supuesto, la triste verdad es que no tendrás éxito por completo, pero habrá minimizado el daño y alargado el tiempo hasta que tengas que sacar el parabrisas de nuevo.

Mi última y más efectiva técnica: acepto que el agua está bajo las juntas. Esta aceptación ha sido una lucha para mí, pero he conquistado mi miedo al problema subyacente. Habiendo enfrentado al diablo, ahora ya puedo lidiar con eso. Dado que el agua está allí, ¿qué se puede hacer para proteger el metal del efecto del agua, suciedad, sal? He pensado que si el agua puede meterse debajo de la junta, entonces el diluyente a prueba de herrumbre también puede. Así que cada par de meses aplico una porción de Rustcheck a lo largo de la unión junta/carrocería. Lo dejo toda la noche y este cordón de protección anticorrosiva se ha filtrado bajo la junta. Después de un día, comienza a filtrarse fuera de la junta en la parte inferior del parabrisas. Como desplaza el agua, en realidad está recubriendo el metal. También aplique un largo cordón entre la junta/junta de acero inoxidable en la parte inferior de la junta, razonando que si hay algún camino a través de allí a la cavidad del desagüe, la hermeticidad también hará su trabajo. Esta particular protección contra la oxidación es inofensiva para la pintura, goma o cualquier otro componente de la carrocería y simplemente puede limpiarse. Este atrae una cierta cantidad de suciedad y esto es útil para rastrear su progresión.

Cristal: he descubierto que lo mejor para limpiar y hacer brillar el cristal es mi favorito, la cera carnauba. Mucho más fácil que el último procedimiento impreso y un beneficio adicional es que el polvo y la suciedad no se pegan. De hecho, el uso de cera en el parabrisas prácticamente impide el uso de los limpiaparabrisas a velocidad de carretera, mucho mejor que Rain-X o productos similares. No interfiere de ninguna manera con el uso del limpiaparabrisas, ni causa rayas. Este tratamiento también disminuye la fricción entre el paño de goma y el vidrio, ayudando a que los limpiaparabrisas se

muevan suavemente. También uso carnauba en todas las demás áreas de vidrio y a menudo, en las juntas de goma exteriores de las ventanas laterales para disminuir la fricción y mantener la goma en forma.

RUEDAS

Los Serie 1 usaban ruedas de acero para la mayoría de los modelos, los coches importados a Norteamérica tenían anillos de ajuste en la rueda ("embellecedores") y unos Dunlop SP radiales de banda blanca estrecha (no "pared blanca") diseñados específicamente para el XJ. Estos coches estaban completamente equipados con artículos que eran opcionales en otros mercados: ventanas eléctricas, antena eléctrica, aire acondicionado ... Ese fue el inicio de las "Opciones: ninguna" en los Jaguares en Canadá y los EE. UU. Comenzando con los coches de la Serie 1 XJ, la intención era presentar un nivel de equipamiento para esta berlina de lujo: el más alto nivel. El Jaguar S1 de los EE.UU. y Canadá fácilmente superó en esto al Mercedes y los anuncios de la época invitaron a una comparación directa. Esta tradición llevada a cabo a los serie2 y 3, hay un sentido obvio de orgullo transmitido en la línea de folletos: "Opciones: ninguna".

Los mismos neumáticos de banda blanca se usaron en el S2 pero las ruedas ahora eran las de acero cromado "turbo", que eran opcionales en el Reino Unido y en otros lugares. Los serie 3 del '79 y '80 tenían ruedas de acero en Gran Bretaña, así como en América del Norte, con tapacubos de acero inoxidable. Los coches norteamericanos continuaron con neumáticos de banda blanca en un tamaño equivalente a 205 / 70-15, opcional en el Reino Unido. Pero en 1981, la opcional llanta Kent era de serie en Canadá y EE. UU. y creo que Australia y Nueva Zelanda, pero no estoy seguro. (Los neumáticos se cambiaron a neumáticos Pirelli P5, 205 / 70-15 más tarde, el XJ12 llevó 215 / 70- 15 y el mismo neumático podría ser utilizado en el XJ6. La llanta "Kent" sigue siendo una llanta bonita. Fue usada previamente en los modelos V12 XJS y S2 XJ12 en América del Norte, pero pulidas, no pintadas. Ahora estaba pintada (con pintura clara).

En 1982, la rueda "pepperpot" de Ogle se convirtió en una opción en el Reino Unido y se introdujo en la gama Sovereign para el modelo del año 1984. La rueda de Kent era de serie para Daimler Double Six y Vanden Plas. La situación de las ruedas del Reino Unido es mucho más complicada que la norteamericana, dónde la rueda Kent fue estándar en todos los Jaguares de la serie S3, excepto en Canadá, el Sovereign en algunos años llevaron las "pepperpot" y en otros fue el V12 Vanden Plas el que las tuvo. Todavía en 1992 la rueda estándar para el V12 era Kent. En otras palabras, no hay una obvia "superioridad" de la llanta "pepperpot", el buque insignia Daimler Double Six siempre llevaba la llanta Kent a menos que el propietario solicitara la llanta Ogle. La situación de EE. UU. es menos clara: Las "pepperpot" se ven mucho en EE. UU., pero Cómo cuidar estas ruedas: obviamente deben mantenerse limpias. Las llantas delanteras están sujetas a acumulación de polvo de freno, que en algunos casos puede extenderse a la rueda. Las llantas "pepperpot" son especialmente problemáticas en este respecto ya que el polvo del freno se acumula en los agujeros y deben limpiarse regularmente. Tuve que raspar el polvo de freno de los agujeros en mi Sovereign del 84. El antiguo dueño no se molestó en encerar las ruedas, lo que habría evitado gran parte del problema, es la mejor protección que le puedes dar. Si tienes llantas Ogle, una limpieza rápida ocasional es buena. No te preocupes: coge un trapo y con tu dedo índice limpia el interior de los agujeros (si el trapo es suficientemente grueso, con introducirlo es suficiente). Esto evitará la acumulación del polvo del freno y hará que sea mucho más fácil de limpiarlas.

Necesitas hacer esto solamente en las ruedas delanteras. Los discos de freno de la parte trasera son internos, por lo que el problema de acumulación de polvo de freno allí no existe.

Use cera limpiadora de buena calidad en estas llantas de aleación, para esto, prefiero la Cera limpiadora Carnauba, la espuma contiene suficiente abrasivo para limpiar el polvo de los frenos después del lavado. No uso esta cera en la pintura de la carrocería, prefiriendo una carnauba no abrasiva. Como las llantas "pepperpot" son de un color, se pueden pintar fácilmente si es necesario sin quitar el neumático, hice esto experimentalmente en una de las ruedas Sovereign y en dos años de uso no mostró signos de deterioro. Hay pinturas para llantas de aleación. Simplemente rocié por ambos lados de la rueda, prestando atención a los agujeros, habiendo tapado el neumático y la válvula de goma. Una vez seco, utilicé Pulidor de Acabado 3M (# 39003) para suavizar la pintura a un brillo agradable y terminé con un par de capas de cera. Las ruedas Kent, sin embargo, no se tratan tan fácilmente. Las partes internas gris oscuro necesitan taparse, he visto "Kents" completamente desprovistas de pintura y pulido. He visto "Kents" que la parte gris oscuro estaba del color del cuerpo, en un caso, en oro, en otro, en rojo. Algunos concesionarios estadounidenses disponían de llantas "Kent" cromadas, pero no he visto ninguna (cromar una llanta de aleación es difícil y a menudo no duradero). En mi opinión, ninguna de las variaciones que he visto parece tan buena como la original. Otro caso en el que Jaguar lo hizo bien la primera y los esfuerzos para "mejorar" generalmente fracasan.

Las tapas centrales: Las primeras llantas (S1 y 2) tienen un tapacubos central cromado con una imagen de Jaguar o una D Daimler. Estos a menudo sufren picaduras e incluso la oxidación en casos extremos, pero se vuelven a cromar con

bastante facilidad. Las tapas de acero inoxidable S3 tienen un buen precio, el único problema es que la pintura negra utilizada en la sección central puede desprenderse. Las ruedas Kent usan una tapa central con una insignia en plástico del jaguar. Esta insignia se ajusta con una gruesa capa de pegamento que puede secarse, en ese caso, la figura se mueve. La tapa se sostiene a la rueda por un clip de tres puntas. En algunos casos, el clip se separa de la tapa. Hay tapas de repuesto, pero NO son idénticos a los originales, aunque desde 4 pies de distancia se ven parecidas. La diferencia está en la nitidez de los bordes, muy notable en la comparación directa. Como de costumbre, el original es mejor. La llanta "pepperpot", usa un marco de plástico negro que se coloca en su lugar y sostiene una figura negra y dorada. Por cierto, muchos de ustedes tendrán insignias de rejilla e insignias de ruedas que pueden ser plateadas y negras, esto NO es original. Empiezan siendo de oro sobre negro, pero la exposición a la luz del sol hace que el oro se desvanezca a plata. He tenido varias discusiones con personas, incluso personas que deberían saberlo mejor, afirmando que estos son adecuadamente plateados sobre negro. Los primeros S3 XJ12 tenían una insignia de rejilla que era oro en oro, pero en el 84 todas las insignias eran iguales. Del mismo modo, el S1 y 2 e incluso los primeros S3, las insignias de la aleta frontal eran de oro sobre negro para el XJ12 y de plateado sobre negro para el XJ6. Las plateadas sobre negro se extendió más tarde a todos.

La llanta "pepperpot" requiere un pasador diferente en el maletero. Es significativamente más largo que para la rueda "Kent" porque la porción central de la rueda "pepperpot" se extiende más allá del cubo.

Las tuercas de las ruedas de las llantas de aleación fueron cromadas hasta el 84 por lo menos, cambiando luego a una tuerca cubierta de aleación. Ambas son del mismo tamaño e intercambiables. Es casi inevitable que el acabado cromado se deteriore por los bordes, descascarillandose cuando se usa una llave mecánica. Puedes volver a cromar las tuercas, que a menudo quedarán mejor que nuevas o comprar otras nuevas (las tuercas de Jaguar son muy caras) o puede optar por las tuercas cubiertas de aleación posteriores. Estas toman un muy buen brillo si se utiliza pulimento en ellas.

Las llantas Kent le beneficia mucho el cromado total de las tuercas ya que están a la vista. Las llantas "Pepperpot" deje solo el extremo de la tuerca visible. Es importante no apretar demasiado las tuercas de la rueda. Cuando vaya al taller, solicite que aprieten las tuercas con una llave dinamométrica.

Las ruedas se deben quitar periódicamente, al menos una vez al año, si no, las llantas de aleación tienden a agarrotarse en el centro. Sacarlas puede ser un desafío, e implica el uso de un mazo de goma. Cuando retires las ruedas, pon grasa de cobre en la llanta donde entra en contacto con el cubo y el disco de freno para prevenir este problema.

Finalmente, para aquellos REALMENTE interesados en la apariencia: las llantas de aleación pueden llevar sus pesos de equilibrado en el INTERIOR, para que no desluzca el exterior. Puede que tenga que pedirlo, pero se puede hacer. Tanto mis Kents como mis "pepperpots" están así y están bien equilibradas. Si es necesario elimine los residuos de adhesivo de los pesos viejos, puede usar un raspador de madera (como los de cocina) y un poco de limpiador de frenos comercial. Esto no daña el acabado de la rueda de ninguna manera, pero los vapores son tóxicos, por lo que debe usarse al aire libre.

PINTURA EXTERIOR

Pocos de nuestros Jaguares conservan su pintura original, aquellos a menudo mostrarán signos de deterioro como en la capa de barniz en los primeros y mediados modelos serie 3. Cada uno tendrá que lidiar o ignorar este estado. Hace algún tiempo, se hizo una sugerencia hacia los Jag-lovers, frotar con líquido de transmisión la pintura, no sé acerca de los efectos a largo plazo de este tratamiento. Mi Sovereign '84 tenía algunos defectos en el capó, aunque el resto de la pintura estaba excelente y esto es lo que hice: Tomé papel de lija al agua de grano 2000 (esto no es para corazón débil) y agua. Suavemente froté en una dirección. Al hacer esto, sentí que las imperfecciones se alisaban. Froté hasta que se suavizó completamente, haciéndolo en un área pequeña de cada vez. Luego tomé pulimento de acabado 3M (# 39003!) Y froté hasta que tuve un acabado brillante, hice todo el capó y terminé con dos capas de cera carnauba. El resultado fue muy bueno y apenas se notaba, aunque cuando se mira de cerca desde arriba, el defecto todavía se apreciaba ligeramente. En cualquier caso, esto produjo al menos una mejora en apariencia del 90%. Mis otros coches el barniz estaba mejor acabado. Obviamente, Jaguar trabajó para mejorar sustancialmente los acabados de la pintura.

En acabados como este realmente vale la pena usar una cera carnauba no abrasiva superior, puede ser un gran gasto en cera. Cualquier calidad de cera Carnauba vale, aunque algunas son más fáciles de aplicar y pulir que otras. Lo más importante, puedes aplicar tantas capas como quieras. Esta cera es multiuso como ya he dicho, úsala en la pintura, el cromo, el vidrio (faros también), las ruedas, las insignias de plástico y en la goma, sin olvidar la madera y el cromo del interior, tu coche quedará perfecto. Todas las ceras tienen algún tipo de disolvente químico que ayuda a romper la capa de suciedad, por lo que tienen una acción de suave limpieza y pueden eliminar alquitrán, insectos, etc. Una vez el coche

tenga varias capas de cera, verás que este se mantiene más limpio y se limpia más fácilmente. Hay otra cera que me gusta mucho: Zymol, Carnauba Líquido. Es una cera muy suave de limpieza, muy cara de largo y tal vez la única cera que he encontrado que puede mejorar a las carnaubas en brillo y profundización del color, pero es más difícil pulir sin quedar rayas, especialmente en colores oscuros. Nota: un cepillo de dientes suave es indispensable para eliminar los residuos de cera alrededor de los bordes de goma, especialmente alrededor de las manijas de las puertas exteriores de los serie 3.

Hablemos de lavado: De nuevo un problema: la manera más efectiva y segura de limpiar el coche es usar MUCHA agua, pero, especialmente si tienes un S3, debes echar agua a presión bajo las juntas del parabrisas. Cada uno tiene su propia forma de hacerlo, mi solución no es una que todos puedan adoptar. Yo puedo guardar mis coches en el garaje cuando no los uso. Esto elimina no solo el efecto dañino del sol y el calor en la madera y el cuero, sino que también mantiene los coches bastante limpios. Desde que no intento conducirlos en climas húmedos (puedo escuchar lo que dices ...), me refiero en gran medida al "Destructor de polvo de California", lo mejor es una mopa impregnada en parafina. Durante años evité esta opción, estaba seguro de que al pasar esto sobre una superficie seca rayaría la pintura, AHORA DIGO ESTO: LO PEOR que puede hacer a su Jaguar, de todas, es llevarlo a un túnel de lavado automático: agua reciclada y posiblemente salada, arena en los cepillos, agua forzada en las juntas, pintura rayada ..., ¡Aleja el coche de los lavados!. Pero me volví creyente cuando se usó en mi Soberign la mopa con parafina, salió el polvo y sin rasguños. Ahora lo uso regularmente entre lavados en todos los coches.

Mi práctica, porque soy paranoico con las juntas del parabrisas, es lavar solo el parabrisas, uso la mopa de parafina en el techo y una esponja húmeda con una cantidad mínima de agua luego (preferiblemente ninguna) cerca de las juntas delantera y trasera. El resto del coche puede ser empapado. No te olvides de lavar los faldones delantero y trasero bajo los paragolpes y las salidas de escape de acero inoxidable (como se señaló anteriormente, estas toman un brillo maravilloso con pulimento metálico y una capa de carnauba). Seca todo el coche con una bayeta absorbente. No olvides la parte interior de las puertas, marcos y umbrales. Los S3 también retienen agua bajo el acabado cromado del maletero, por lo que es bueno abrir el maletero para dejar que el agua drene, así como abrir las puertas también para dejar salir el agua. Termina con una capa de carnauba, por todos lados, aspirar el interior (en realidad, es mejor hacerlo antes de lavar) y dejarlo una hora o dos, observar el coche, ver cómo la luz juega con esas hermosas líneas, observar el cuidado que Jaguar puso para obtener los correctos detalles de diseño... conoces el ejercicio porque tu y todos lo han hecho.

INTERIOR

El salpicadero

La berlina XJ básicamente tiene dos estilos de tablero. El S1 y el S2 / S3. El salpicadero del S1 es extremadamente atractivo para muchos de nosotros: muy inglés, muchos interruptores en una hermosa fila. Son, digamos, una pesadilla ergonómica, ¿pero has visto un salpicadero Porsche o, en su caso, un Rolls Royce? El nogal en los S1 generalmente se mantiene mejor que en el S2/S3 y es más fácil de barnizar si es necesario, debido al tipo de brillo empleado. Tiene una superficie más suave y menos brillante y se combina con esas hermosas molduras de madera en las puertas. Todos pueden sacarse y restaurarse según sea necesario. Los primeros S1 tenían los bordes de los relojes con biseles cromados, luego cambiaron a negro. La parte superior del tablero tenía un altavoz de la radio en el centro y respiraderos de desempañado móviles, por lo demás, pueden intercambiarse con las partes superiores de modelos posteriores.

Los modelos S2 y S3 usan el mismo diseño mejorado del tablero, con interruptores mejor situados. El S2 y los primeros S3 (hasta '81) tenían un borde metálico (no plástico) plateado a lo largo de la parte inferior de la madera del salpicadero, solo donde se apoya el borde acolchado inferior. Esto era innecesario y como Jaguar vio claramente, fue retirado en el '82, dando una apariencia mucho más limpia. Los modelos S2 tenían biseles plateados para los instrumentos, bastante baratos, se dijo y estos fueron sabiamente retirados en los modelos S3. Los tableros superiores son iguales, aunque las rejillas de desempañado ahora eran orientables, los modelos S2 y S3 no tienen altavoz en el tablero superior. Las rejillas de desempañar se fijan por cuatro clavijas de plástico, que a menudo se rompen. La correcta colocación de la rejilla es con el borde más ancho hacia el conductor.

La luz del mapa está empotrada bajo del borde en la parte central del tablero superior y NO lleva cristal. Se saca apretando las pestañas a cada lado. La parte superior del tablero está sujeta por una serie de tornillos debajo del labio y por las placas laterales (2 tornillos). Una vez que se retiren, la parte superior puede sacarse del automóvil. La luz del mapa se debe sacar y desconectar (ten cuidado de no tocar el extremo con ningún borde de metal del tablero o fundirás un fusible) en los modelos S3, el sensor de temperatura de la cabina del climatizador se debe empujar a través de su orificio de montaje, justo encima de la puerta de la guantera. La eliminación de la parte superior del tablero permitirá a ver lo

bonita y gruesa que es esa madera del tablero, la chapa de acabado es solo eso, un chapeado muy delgado pegado a una pieza bajo tremenda presión a la base de abedul y / o madera de anigre para minimizar contracción y expansión.

Los tableros están hechos a mano y cada uno lleva el nombre o las iniciales de la persona que lo terminó y la fecha. ¿Cuántos Lexi puede haber?. El enemigo de tu tablero es el sol. Mantén el coche fuera del sol todo lo posible mientras no lo uses y si se va a quedar fuera durante el día, intenta orientarlo de forma que el tablero tenga el mínimo de luz solar. La verdad, los amantes de Jaguar no lo considerarán excéntrico. Todos estos tableros Coventry eran muy oscuros, todos, solo algunos XJS tenían salpicaderos de madera clara (olmo), pero todos los salpicaderos se aclararon para un grado u otro, algunos se volvieron muy claros y sus dueños se niegan a creer que fueron siempre oscuros (lo eran). El XJ6 tenían madera de nogal de línea estrecha, los salpicaderos de los Sovereign y Vanden Plas eran de madera de raíz (con nudos). Se pueden tener nuevos de Paul's de Jaguar si quieres algo autentico, otras compañías como Prestige hacen repuestos, algunos muy bonitos. Para los modelos del '83 y posteriores, sin embargo, la cosa es un poco más difícil, es decir, más costoso ya que las piezas de la consola también tendrán que ser reemplazadas para que coincidan.

Los modelos S2 y S3 del 82 y anteriores se pueden actualizar reemplazando los paneles de aluminio de la consola y de la radio / AC por paneles barnizados. Los tengo en el mío del '82 y este cambio le saca 10 años de edad al coche.

PUEDES poner tu mismo un nuevo tablero, lo he hecho varias veces y no tengo mucha experiencia. Simplemente hay que ir despacio y con cuidado. La parte más difícil es poner la puerta de la guantera, pero hay varios ajustes y tuvimos que consultarlo. Esta puerta debe "hacer clic" en su lugar sin atascos. NUNCA debe ser golpeada. Nada en un Jaguar debe cerrarse a golpes. Puede que cuando se abre la puerta, el ángulo del espejo no es el propicio para que Milady vea su cara en el (esto no lo he inventado. En el folleto del XJ americano de 1983 dice "Un hermoso coche merece hermosos pasajeros y para su beneficio han incluido este conveniente espejo de maquillaje "). En cualquier caso, he visto que un borde de goma colocado en el extremo del marco de la bisagra de la puerta de la guantera, no solo suaviza el cierre, también hace que el ángulo de la puerta, al abrir, sea el correcto. Una arandela de goma, cortada para encajar, servirá.

Los instrumentos se sacan fácilmente: los modelos LHD giran los instrumentos grandes una octava vuelta en el sentido contrario a las agujas del reloj, los RHD, en el sentido de las agujas del reloj y sacar. Descubrí que ayuda quitar el panel central de luces de advertencia en los modelos S2 / S3. Eso te da mejor acceso para sacar las esferas grandes. Las esferas pequeñas pueden ser sacadas metiendo la mano y buscando la tuerca moleteada que sujeta la abrazadera, que a su vez fija el indicador al panel.

Las luces del panel a menudo parecen demasiado tenues. Pero hay un reostato ubicado bajo del interruptor de encendido en los modelos hasta '82 y en el panel del ordenador para los modelos del '83 a '92. Esto se equipa para que el propietario pueda hacer que las luces sean aún más tenues. Estos coches son británicos. Fin de la historia. Puede ayudar un poco limpiar las bombillas, pero en realidad, se supone que estás mirando la carretera, ¿No?

Las ventilaciones de los extremos no se pueden quitar de la parte frontal del panel. Se mantienen en su lugar en la parte trasera por un Clip muy ingenioso y enloquecedor, también de invención y fabricación inglesa. El respiradero central está pegado con cinta adhesiva a su tubo, pero la cinta es superflua (como lo es en los orificios de ventilación) y una vez que se ha eliminado, la rejilla se puede poner o sacar a voluntad. Es bastante fácil con solo un ajuste de presión.

Aquí se puede mencionar una vez más que los salpicaderos del Vanden Plas parecen los mismos que los del Soberign y (aparte del dibujo) como los del XJ6, pero no lo son. Todas las esferas, rejillas de ventilación y, de hecho, el relleno del borde inferior, son ligeramente diferentes. La superficie chapeada se corta para permitir esto, es una pequeña diferencia, indetectable para muchos pero no para el observador más obsesivo, Jaguar lo hizo para los mejores. Los salpicaderos del Vanden Plas son generalmente mucho más calculados que los del Soberign.

La lente del velocímetro está diseñada para rayarse fácilmente. Debe haber una razón para ello, aunque no sé cual. Mientras que los otros son de vidrio, este es de plástico. Hay disponibles pulidores de plástico que hacen un trabajo perfecto eliminando esos rasguños (causados al limpiar la lente con un paño seco). Algunas personas han reemplazado el plástico por vidrio, pero esto implica desmontar el manómetro y asegurarse de que la pieza cortada es de la medida del orificio del contador. Esto es innecesario si dispone de un buen pulimento de plástico.

Como ya dije, me gusta usar cera carnauba en la madera, Brinda un brillo excelente, protege con inhibidores naturales de rayos UV y "plastifica" la superficie lo suficiente como para evitar que se agriete. Solo puedo decir que ninguno de mis salpicaderos tiene alguna evidencia de agrietamiento. Consejo: un cepillo de dientes muy suave para niños es útil para sacar cualquier residuo menor de cera alrededor de los instrumentos, la manija de la guantera, etc. NO uso Armor-all o

productos similares en la parte superior del tablero. (Silogismo: el plástico brillante es vulgar. Un Jaguar no es vulgar. Por lo tanto, el plástico en una Jaguar no es brillante).

Un producto que nuevamente funciona bien para cualquier vinilo en el Jaguar es el Leatherique Prestine Clean, y nuevamente, un cepillo de dientes suave ayuda a aflojar cualquier suciedad incrustada.

El bisel del interruptor de la luz y el del interruptor de encendido pueden ajustarse para adaptarse. Hay dos tornillos debajo. Aflojarlos te permitirá volver a colocar el bisel para que coincida con el relleno del tablero inferior.

El interruptor de encendido principal en los modelos norteamericanos S3 es muy simple en comparación con la versión del Reino Unido. Pero debido a que estos coches de exportación no estaban equipados con proyectores de niebla traseros y debido a una pulsación accidental al girar el interruptor dejaría al conductor sin faros, un "puenteado" evita esto al pulsar el interruptor. Si has instalado faros antiniebla o de carretera delanteros utilizando la presilla del cableado, debes quitar el bisel como se indica arriba y quitar el "puenteado". Ahora cuando presiones y gires el interruptor, los faros se apagarán y las luces de carretera se iluminarán. Al mismo tiempo, todas las otras luces delanteras y traseras permanecerán encendidas. Ahora puedes habilitar fácilmente el testigo de la luz de niebla en la parte superior derecha de la unidad de indicadores. Retira la tapa del acceso al compartimento de fusibles (lado del conductor, LHD). Retira la tapa de la caja de fusibles. Ahora debes tomar un cable corto y puentear el 1 y 9 para modelos de 6 cilindros, 1 y 7 para los V12 (estos dos tienen fusibles de 20A). Ahora no tienes excusa para conducir con las luces incorrectas encendidas, como los propietarios de BMW. Jaguar ya ha previsto esta posible idiotez (conducir en la ciudad con luces principales y de conducción juntas) y así se ha arreglado el sistema para que los faros se apaguen cuando las luces de conducción auxiliares se encienden.

Consola

Todos los modelos XJ tienen una consola central, generalmente de la misma forma. Los modelos S1 tenían una moldura acabada en aluminio (excepto los Daimlers, que tenían un panel cubierto de vinilo negro). Este panel de aluminio sufría los inevitables arañazos y lo que es peor, podía reflejar mal la luz solar. Pero los modelos S1 tenían unos encantadores interruptores eléctricos para ventanillas cromados en este lugar.

Los modelos S2 y primeros S3 usaron la misma consola, esta vez con un acabado de metal cubierto de vinilo negro, bordeado con una moldura plateada. Los interruptores ahora eran de plástico negro y especialmente en los modelos S2, de corta vida (demasiada corriente afectó a los contactos). La buena noticia es que se pueden sacar con cuidado, limpiar los contactos y durar otros 10 años. Estos coches tenían los controles de la radio / clima en aluminio cepillado y pulido y sobre eso, dos interruptores similares para el combustible, pantalla trasera con calefacción, luz de mapa e interruptores de luz interiores que flanquean el reloj y una rareza realmente útil y una bandeja con lados profundos. La bandeja está cubierta con un paño hecho de tela de nailon, se limpia mejor pasando la aspiradora. En 1982 el tamaño de la sección cubierta de nylon era más grande, en 1983 el diseño de la consola superior cambió completamente. Ahora tenía una bandeja de objetos poco profunda e inútil (todo tiende a deslizarse a medida que se gira la esquina, este es un mal lugar para una taza de café) y un panel de dos secciones, chapeado en metal, a continuación. En la parte superior en el diseño posterior se encuentra el ordenador de viaje, si está instalado (era opcional en Europa en algunos modelos, si no es así, había un reloj de cuarzo cuadrado en su lugar, pero parecía bastante solitario), el reóstato para el tablero de luces y el encendedor de cigarrillos. La parte inferior contiene los cuatro interruptores habituales. El panel de control de radio/clima ahora es negro y la moldura de la consola ahora se extiende por debajo el panel de la radio y está cubierto de vinilo negro hasta el '86 cuando se convierte en una moldura chapeada y barnizada.

Los S2 y 3 tenían un sistema de control de clima completamente diferente y mejorado para Jaguar por Delaney-Gallay y conocido como el Delanaire Mk II. Incluso esto pasó por dos revisiones. En 1982 el sistema fue revisado para permitir diferentes temperaturas de aire entregadas a la cara y al piso, reguladas por medio del interruptor de rueda debajo de la radio (el "interruptor de proporción de aire"). Empujado al lado CALIENTE, el aire era de la misma temperatura arriba y abajo. En el extremo FRÍO, la temperatura de la ventilación frontal era varios grados más fresca. Los modelos V12 para '87 y posteriores (pero no, parece, el '87 XJ6 S3) ahora tenían el Mk Versión III del sistema Delanaire, derivado del producido para los XJ40. El panel de control parecía el mismo, pero todo el funcionamiento interno fue revisado, ahora controlado por ordenador. Había un control de temperatura para que, si se tira de la palanca, se podría mantener el aire en la cabina a una temperatura seleccionada. Esto es diferente del ajuste automático (perilla) que permite al ordenador regular las aletas de aire y ajustar la velocidad del ventilador "sin parar" para tener la temperatura seleccionada en la cabina, como en la unidad Mk II. Este Mk III Delanaire es mejor en varias cosas, incluso en la facilidad de reemplazo del núcleo del calentador. Con este sistema ya no es necesario desmantelar todo el tablero de instrumentos para acceder.

Los S3 del '79 y '80 tenían un interruptor adicional en la moldura, para la antena de radio para que pudiera ser ajustada a voluntad. Estos coches normalmente no tenían techo solar, la consola es casi la misma para todos los XJ, aunque la profundidad del espacio cambia. La tapa se fija con un soporte de dos tornillos a la bisagra y se ajusta fácilmente para un cierre adecuado aflojando estos tornillos y jugando un poco (los tornillos deben tener una arandela inoxidable). Una vez el cubículo se retira es posible acceder a los interruptores de las ventanas y del techo solar. De los conectores simplemente se tira de ellos directamente. Al volver a montar, asegúrate de que estén puestos correctamente, con las clavijas de contacto en todos los orificios. Es fácil colocarlos "descentrados" de modo que un par de clavijas queden sueltas. Naturalmente, la ventana no funcionará.

Si las ventanas se mueven lentamente o no se mueven, es probable que la causa sea que los contactos dentro de los interruptores están sucios. Esto se remedia fácilmente. Retira el conector del interruptor como se indica arriba. Ahora saca un conector de un interruptor de ventana que se sabe que funciona correctamente. Ponlo en el interruptor sospechoso e inténtalo. Si la ventana ahora se mueve bien, has localizado el problema en el interruptor. Saca el defectuoso presionando uno de los extremos del clip de plástico y sácalo a través del frente del panel. Una vez salga, haz palanca suavemente en los lados del interruptor para quitar el balancín (¡ten cuidado! Hay pequeños muelles pero generalmente se mantienen en su sitio). Ahora verás dos tiras de cobre y verás fácilmente los contactos ennegrecidos. Todo lo que tienes que hacer es limpiar el "carbón" de los contactos (es bueno dar la vuelta a las tiras de cobre) y volver a montar. ¡Bien para otros 15 años!

Otra causa del movimiento lento de las ventanas son los "filtros" de nylon sucios. La solución es simple. Baja la ventan, con un paño húmedo, abre bien los filtros. Toma un spray de silicona y empapa bien los filtros, todo hasta muy abajo (protege la pintura y el panel interior de la puerta del aerosol de silicona). Después de unos cuantos ciclos de subida y bajada notarás que el vidrio se mueve notablemente más rápido.

Los interruptores deben desconectarse para quitar el panel de la consola para tener acceso al mando del cambio, cables de tierra, la bombilla de fibra óptica, conector de control de crucero (abajo en el lado del conductor) etc.

Una vez sacado el tablero, es un procedimiento de rutina y se puede hacer en menos de 10 minutos si es necesario (no te preocupes, una vez corregidos los horrores cometidos por el dueño anterior, probablemente no tengas que volver ahí). Si tienes un coche pre-'83, también deberás desconectar el mechero, que está montado en el panel negro. La celda de fibra óptica está cubierta por una máscara de goma. Deslízala hacia atrás, asegúrate de que todas las líneas de fibra óptica están correctamente conectadas dentro de la unidad (tienen un pitorro metálico al final de cada línea que encaja en el soporte). El reemplazo de la bombilla es fácil, como el de la bombilla del selector del cambio. Hay cables de tierra conectados a la base del selector del cambio. Las tuercas aquí NO deben apretarse demasiado ya que pueden romperse.

Ir a la parte posterior de la consola: con el compartimento retirado o inclinado hacia arriba, puede girar el anillo de retención para la ventilación trasera y la ventilación saldrá de la parte posterior. El panel de la consola trasera contiene el panel de interruptores, (y en el Sovereign y VDP, el mechero) y el cenicero, se retira al sacar dos tornillos de acero inoxidable, uno a cada lado de la consola, visibles moviendo los asientos delanteros hacia adelante.

La parte complicada de la consola, sin embargo, es el frente. El acceso a esta área crucial es sacando las aperturas plásticas de la ventilación (dos tornillos largos), ten cuidado al sacar estas piezas ya que también dirige el aire a la zona de los pies delanteros. Y NO aprietes demasiado: recuerda que el ajuste es apretado, forzado se raja. Las trampillas de acceso se deslizan hacia adelante y hacia afuera, lo que permite el acceso a una cantidad aterradora de cableado, tubos de vacío, solenoides, resistencias, etc. Es bueno familiarizarse con esta área, ya que aquí hay varias cajas fusibles: dos para la radio (potencia y preajuste, lado izquierdo), uno para el asiento eléctrico (cable rosa y blanco, lado izquierdo), el encendedor (de color púrpura y marrón, lado derecho), el compresor de AC (montado y conectado al lado derecho de la unidad Delanaire, arriba), otra para el amplificador de AC (en el lado izquierdo) ... Algunos modelos (Daimlers y la mayoría de los V12 más tarde ...) tendrán el asiento eléctrico en ambos lados, si es así, las unidades se unieron en una clavija que viene de un único fusible en el lado izquierdo de la consola.

Aquellos de nosotros que hemos hecho la "modificación Gardiner" para el AC, o las más sofisticadas modificaciones del compresor, conocemos bien esta zona. Si tienes una unidad Delanaire Mk II (en el S2 y S3 hasta '87, también funciona en el último Delanaire Mk III controlado por ordenador usado en los V12 del '87 al '92) al menos, vale la pena hacer la modificación "Gardiner" porque te permitirá tener aire fresco (caliente si quieres) en la cabina sin usar el compresor o los ventiladores. Es más efectivo a velocidad de carretera, por supuesto, pero también útil en ciudad. Donde vivo, puedo usarlo 10 meses al año, pero debo encender el control del clima periódicamente, de lo contrario, puede dañarse el compresor por falta de lubricación y pérdida de refrigerante a través de las pequeñas juntas.

Es una modificación para tontos como dicen los británicos, la mejor parte es invisible y completamente reversible y de ninguna manera interfiere con el funcionamiento "normal" del control de clima. Aquí las breves instrucciones: quita el panel de acceso izquierdo de la consola. Retira los pequeños tornillos que sujetan el conducto de aire de la ventilación (¡cuidado! Caen fácilmente entre la alfombra y el túnel de transmisión). Ahora detrás y hacia adelante de este conducto, verás una válvula de vacío con una línea azul de vacío conectada. Este es el solenoide de aleta del aire acondicionado, negro y plateado, con la palabra AISIN en él. (Los modelos anteriores al 83 tienen una válvula ligeramente diferente y puede requerir sustitución de la válvula AISIN). Retira el cable de tierra negro de la válvula (estos conectores son de pala y necesitará tres conectores hembra y tres conectores macho en total). Ahora conecta esto al conector macho en un cable lo suficientemente largo como para llegar a través de la consola hasta la conexión principal de la ventana. Conecta un cable similar, usando un conector hembra, a la válvula a la que quitaste la tierra. Después de haber pescado los cables a través de la consola (el tablero debería haberse quitado), retira el interruptor principal de la ventana y los conectores hembra de él. Ahora usando dos conectores hembra, conecta los dos cables al interruptor principal, con un trozo de cable muy corto con dos conectores macho se conecta a los cables de corriente de la ventana retirados de este interruptor. Todo esto es obvio en la práctica. Ahora tus ventanas trabajan siempre que el encendido esté conectado y podrás abrir o cerrar el flap de aire fresco a voluntad. El sistema computarizado Mk III se modifica de la misma manera, excepto que el cable que se desconectará la válvula de vacío (que es de un diseño diferente, pero todavía tiene la manguera de vacío azul) es verde, no negra. Hay más información en los archivos Jag-lovers.

Para modelos de mediados del año 81, Jaguar eliminó la ventilación de los pies ("PULL-AIR") y se sacaron los conductos del aire provenientes de los faros delanteros en los coches con climatizador. Al mismo tiempo introdujeron el control de "flujo de aire" debajo de la radio como se describió anteriormente. Este control está iluminado en coches de exportación, pero la mayoría de los coches del Reino Unido, por alguna razón (al menos los primeros) tenían marcadores de flechas simples sin iluminar. Los últimos Delanaire Mk III tienen un control más sofisticado, parece idéntico, pero está activado eléctricamente y funciona sin la sensación de limitación.

El reposabrazos de la consola es similar en todos los modelos, pero en los Vanden Plas y Double Six son de cuero con bordes cosidos. Los reposabrazos de la puerta son del mismo estilo, lucen lujosos, pero su tacto puede ser un poco áspero en los bordes para manos sensibles y la costura está sujeta a desgaste. Los paneles de la consola acumulan una buena cantidad de suciedad, especialmente los paneles de "mejilla", es mejor no usar limpiadores agresivos en las zonas suaves del interior, ya que algunas de ellas son de cuero, además estos productos químicos pueden ser incluso demasiado duros para el vinilo. Usa estos productos con moderación o diluidos. Los limpiadores de cuero funcionan bien y son seguros, especialmente junto a un cepillo suave (de dientes). Si su apoyabrazos VDP o Double Six tienen algo de desgaste en el borde frontal, se pueden volver a tinter con éxito utilizando el mismo método que en los asientos (ver a continuación).

Asientos

Las berlinas XJ fueron acabadas de diferentes maneras. Una descripción simplificada: a excepción del especificado por el propietario, o automóviles de motor pequeño, que podrían tener interiores de tela (¡muy agradable en el último S3 XJ6!), la berlina estaba acabada en cuero. Los modelos S1 y S2 tenían pliegues estrechos en los revestimientos de los asientos y perforaciones (en realidad, en relieve de diamante) de cuero. Los V12 S1 y 2 tenían pliegues anchos y cuero liso, este fue también el estándar de Daimler. Todos los S3 tenían pliegues anchos en los revestimientos de los asientos, usando cuero repujado hasta 1982 y cuero "liso" después en el Jaguar y cuero liso siempre en el Daimler. El relieve permitía imperfecciones menores en el cuero, que el acabado suave no tenía, lo que significa que el cuero liso tenía que ser de una calidad sin marca. En términos generales, el diseño en relieve no envejece muy bien porque el desgaste normal tiende a igualar el relieve y además estas cavidades son perfectas trampas de suciedad.

Los asientos Daimler Double Six y Vanden Plas son de un diseño diferente al del XJ6 y Soberign, completamente tapizado en cuero en lugar de tener la parte posterior y lateral en vinilo (las superficies de los asientos de cada Jaguar tapizado en cuero son todas cuero), el asiento trasero tiene dos asientos "individuales" con un travesaño central y un gran reposabrazos con hueco bajo la tapa cubierta de cuero. Estos coches son a menudo conducidos por un chófer y los asientos traseros son más altos que en otros Jaguares, mucho más firmes y muchos posteriores, incluido el mío, pueden ser menos cómodos que el diseño del asiento utilizado en el XJ6, Soberign y Daimler "normal".

Solo una nota de aclaración: los modelos VDP de EE. UU. Y Canadá están acabados esencialmente como los Daimler Double Six, pero con el distintivo de Jaguar apropiado. Hay muchas calificaciones para esto, que caen fuera del alcance de estos artículos. Un punto interesante: los modelos Vanden Plas Canadienses del '88 a '91, todos 12 cilindros, son de hecho, los Soberigns de Jaguar con ciertas mejoras (madera con incrustaciones al estilo Daimler, por ejemplo,

apoyabrazos cosidos Daimler, con asientos similares a los Soberign, de hecho el cojín del asiento es casi 2 pulgadas más corto, dando así la apariencia de una cabina más espaciosa), mientras que los del '87 y primeros V12, los Vanden Plas fueron como se indicó anteriormente, Daimler Double Six con emblema de Jaguar. La especificación canadiense del V12 VDP del '92 es otra vez una reedición Daimler Double Six, con asientos tapizados en un magnífico cuero Connolly Autolux con un color en contraste. Estos coches son bastante especiales ya que los 100 últimos están numerados con una placa de latón. De hecho, mi '92 figura en la lista de fábrica como Daimler Double Six, confirmado por su VIN.

Desmontaje de los asientos: las bases de los asientos delanteros se mantienen en su lugar mediante un solo tornillo en la parte delantera, unido a un soporte de montaje debajo del marco del asiento. Una vez que esto se saca, la parte inferior simplemente se levanta. En el caso del asiento eléctrico (que para EE. UU. y algunos modelos canadienses solo están del lado del conductor, pero los últimos Canadienses, muchos Daimlers, algunos australianos y neozelandeses, pueden ser en ambos lados), hay dos conectores que desconectar. [1982 XJ6 seats in Biscuit](#)

Los jaguares pueden ser atendidos por cualquier persona que tenga la menor muestra de un cociente intelectual, o eso me dijo mi mecánico desde el principio, en una referencia puntual a mis habilidades. En otras palabras, los conectores no se pueden confundir. Esto es cierto casi sin excepción para todo el coche. Cuando tengas quitada esta parte del asiento, podrás ver lo bien rematado que está todo el coche, no solo las partes visibles. El bastidor del asiento se sujeta a los rieles mediante tornillos de cabeza torx y su extracción requiere una herramienta acodada torx y ¡la capacidad de no perder la tuerca que se encuentra bajo el soporte!

El asiento trasero se quita sacando los dos tornillos centrales de la parte inferior a cada lado del asiento y tirando hacia arriba y afuera. Ahora, en la parte inferior del respaldo del asiento verás dos lazos de metal sujetos al chasis por pasadores, retira los pasadores, levanta el asiento hacia ARRIBA para desconectar los clips y retíralo. Tendrás que mover a un lado los cinturones (NO los quites). Puedes encontrar un tesoro en monedas bajo el asiento. En el mejor de los casos, la bandeja del asiento estará limpia y sobre todo, seca. Cuando tienes el asiento fuera podrás quitar la cinta adhesiva en los orificios de acceso a la aleta y pulverizar antioxidante en el guardabarros para aumentar la protección de cera que ya está allí. Si tus cinturones de seguridad están torcidos, este es el momento de quitar el cerrojo y alisarlos, pero NO, repito NO dejes que la correa se retraiga por completo. Si los quitas por alguna razón, debes envolver el cinturón de seguridad alrededor de la unidad, de lo contrario, será virtualmente imposible extraer la correa nuevamente.

Cuero

Lo mejor que puedes hacer por el interior, es mantener el coche fuera del sol. El sol acelera proceso de envejecimiento en la piel y en la piel de buey, que es realmente lo que hay en nuestros asientos. La limpieza y los aceites son necesarios para mantener la piel y cuero sano y saludable. Suponiendo que tu cuero está en buen estado, puedes limpiarlo con un paño suave con un ligero BARRIDO. No olvides las costuras: una aspiradora y un cepillo de dientes suave son buenos para esto, luego aplica un acondicionador de calidad (lo hago mensualmente): Gliptone, Lexol, Leatherique, y NO uses del tipo que usan los dueños de coches japoneses, ni del tipo que usan los propietarios de BMW, les gustan las superficies brillantes. Esto significa que debes mantenerte alejado de ciertas marcas comercialmente disponibles, (dejo los nombres de marca a tu imaginación, pero si son baratos, no los compres), Hide Food, está promocionado por Connolly, es horriblemente difícil de usar y no tan efectivo como los mencionados anteriormente.

He usado Lexol y me gustó, pero mis favoritos son Leatherique Rejuvenator y Color Plus Soffener, ambos hacen un excelente trabajo al mantener el cuero suave y flexible. Otros han tenido éxito con Gliptone. En cualquier caso, he visto que es más efectivo poner el acondicionador en un recipiente pequeño y usar la mano y dedos para aplicar y masajear el acondicionador (esto es PIEL, recuerda). Si lo haces así, no perderás nada de este caro líquido y se absorbe mejor. Deja actuar el acondicionador todo el tiempo posible: varias horas, o mejor, durante la noche ... el calor a veces ayuda, pero francamente el calor es perjudicial para la madera, así que elegí NO dejar el automóvil al sol para acondicionar el cuero.

Una vez que el acondicionador ha sido absorbido, un pulido con un paño suave hará que aparezca su lustre natural. Si tu cuero no está absolutamente limpio (y casi ninguno de nosotros lo tendrá), la acción capilar de estos acondicionadores superiores aflora la suciedad. Puede ser que las primeras aplicaciones dejen una superficie muy pegajosa y que se ensucia el paño de limpieza. No te preocupes, esto cesa una vez que el cuero se limpie por sí mismo. Esto es precisamente lo que pasó con una de mis berlinas V12 del '87, el cuero Saville Gray parecía bastante limpio, pero las primeras aplicaciones de Leatherique hizo que el paño de pusiera muy GRIS y la superficie se sentía pegajosa. Eso no era tinte, sino suciedad. Más aplicaciones dejaron el cuero deliciosamente suave y limpio, sin más residuos. Como se indicó anteriormente, un cepillo de dientes suave es esencial en el proceso de limpieza. Estas mismas compañías (Lexol, Leatherique, Gliptone, Color Plus)

hacen un limpiador de cuero que debe usarse antes de la primera aplicación del acondicionador. Te horrorizará la cantidad de suciedad escondida en el cuero y en las costuras, sácala. Al igual que en tu piel, obstruye los poros, inhibiendo la adecuada absorción del acondicionador.

Presta especial atención al acondicionamiento de la parte superior del asiento trasero. Esta es la sección que recibe el sol directo y es la primera zona en deteriorarse. El cuero primero se seca porque los aceites se evaporan, entonces se encoge, luego tira de las costuras y luego los hilos se rompen (Los hilos de Jaguar no son de nylon, sino de algodón, a principios de los años 80 coloreados para parecerse al cuero). Algunos de los acondicionadores (particularmente el Leatherique Rejuvenator y Soffener) pueden suavizar el cuero endurecido y seco con aplicaciones repetidas. No des arriba si el cuero no está roto o dañado de otra manera. Es inútil pensar en volver a coser hasta que el cuero se ha suavizado y expandido, ya que fue el secado y la contracción lo que causó que la costura se abriera en el primero de los casos.

El cuero de Connolly es casi el mejor. Hay diferentes grados de Connolly, por supuesto, Rolls Royce elige primero, junto con Aston Martin, Jaguar también tiene lotes de material de primera calidad. En la línea superior de los jaguares, a menudo se usa el cuero es más grueso y duro, llamado AUTOLUX. Como muchos otros, el cuero Jaguar no está teñido con tina, es decir, el color del cuero está solo en la superficie, no a través del cuero y este es un procedimiento bastante estándar para el cuero en coches. Hasta hace relativamente poco tiempo el revestimiento de color era de laca. Este revestimiento estaba sujeto a decoloración y si no se le acondiciona regularmente, se seca y agrieta. Los nuevos Jaguares tienen un colorante con base de agua, más respetuoso con el medio ambiente y más duradero. La buena noticia es que Tu, sí, TU, puedes aplicar el mismo tipo de revestimiento al cuero desteñido. Si eres masoquista, también puedes optar por la laca de estilo antiguo, que debe ser rociada tomando las precauciones de salud apropiadas. Connolly puede suministrar tal kit. Hay varias empresas que fabrican los colorantes a base de agua para Jaguares. He usado con mucho éxito, SURFLEX, fabricado por Color Plus en los EE. UU. Leatherique hace un producto similar y hay más.

Estas compañías piden una muestra cuadrada de una pulgada del cuero o vinilo de una parte oculta de sus asientos (la parte inferior del asiento trasero siempre tiene suficiente exceso para esto). Usarán un espectrógrafo para coincidir exactamente con el color de la muestra enviada. Puedo verificar que Color Plus me ha proporcionado dos veces una coincidencia EXACTA del color de la superficie. Una vez aplicado, da una superficie indistinguible de la nueva.

NOTA: estás volviendo a colorear el cuero por que se ha desvanecido.

Así que tienes que enviar, una muestra del vinilo, que NO se ha desvanecido. De esa forma tu interior tendrá todo un color. Incluso cuando tu Jaguar dejó Coventry había una ligera diferencia en el color entre vinilo y el cuero. Inevitable. Pero una vez que coloreas el cuero con el tono del vinilo, quedará mejor que nuevo. Especifica el acabado "bajo brillo" o "mate". Estos productos no son tóxicos, límpialos con agua, sécalos al tacto en 20 minutos, acepta los acondicionadores cuando están secos, adheridos al cuero y no se agrietan, astillan o desgastan de ninguna manera que no sea como la superficie original. La superficie producida es, en hecho, más duradera.

Las áreas que se desgastan de nuevo se pueden volver a colorear según sea necesario. Las "líneas de edad" de tu cuero se mantendrán, pero esos pliegues son simplemente la adorable imagen del uso y de hecho aumentan el valor de tu interior. Si lo vuelves a colorear, puedes usar un cepillo de espuma o una cerda fina (ninguna deja marcas). No hay necesidad de rociar. Usa FINAS (¿cómo puedo decir esto con la suficiente fuerza?) FIIIIINAS capas, un máximo de tres. Usa un cepillo de dientes para eliminar el exceso de colorante de las costuras y para que no se acumule en las zonas atubadas. El resultado es un interior completamente renovado.

Si tu cuero está roto o muy dañado más allá de la redención, es posible considerar cuero nuevo. Hay varios proveedores que suministran cuero de Jaguar, las fundas de cuero del mercado secundario son suministradas por BAS, especificación original de Interiores Jaguar, British Auto, etc. El costo de un interior XJ (solo asientos) puede ser de aproximadamente \$ 3000 USD. Las nuevas espumas de asiento deben comprarse al mismo tiempo (disponible de todos los proveedores). Esto hace que \$ 150 de colorante sea bastante barato, ¿no?

Si el asiento del conductor está hundido, puede hacer que un tapicero reconstruya la parte inferior, o puedes hacerlo tu mismo si el asiento no está muy mal. Puedes poner una nueva espuma (que debe ser la adecuada para tu asiento), pero es posible que también necesites un nuevo diafragma. Los modelos del '84 y posteriores usan un diafragma de goma mientras los coches anteriores tienen un armazón cubierto de tela. Una opción menos costosa si tu asiento no se ha ido demasiado es aumentar la espuma existente. Si vas a una tienda de suministros de espuma, puedes comprar un kit de espuma de tapicería, de la mejor calidad, que es de aproximadamente una pulgada de espesor. Si quita el fondo del asiento y colócalo del revés en una mesa, simplemente se coloca un trozo de espuma correctamente cortada entre el diafragma y la espuma existente, no altera la cubierta de cuero o la espuma existente, pero tendrás que soltar varios de

los clips del diafragma para acceder. Una vez hecho, el asiento será firme y un poco más alto que antes, he hecho esta modificación con resultados completamente satisfactorios en mi V12 del '88. Otra opción, igualmente satisfactoria es usar una almohadilla de camping: una almohadilla muy densa de 3/8 de pulgada. Dos capas de esta entre el diafragma de goma y la espuma original proporcionarán una base firme y elevarán la superficie del asiento de forma sorprendente. He hecho esto en otros dos Jaguares.

Por lo tanto, para resumir: mantenga el cuero fuera del sol, limpio y acondicionado regularmente. Trátelo tan bien o mejor de lo que tratas a tu propia piel y durará décadas. Estos Jaguares no fueron construidos para usarse 5 años, se construyeron para estar en servicio durante al menos 25 a 30 años con el uso y el mantenimiento adecuados. Muchos de nosotros podemos dar fe de su durabilidad, dado este cuidado.

Paneles de puerta

Una vez más, aquí estoy hablando principalmente de los modelos S3, ya que los modelos S1 y S2 son similares en líneas generales. Los paneles de las puertas en el XJ son de un diseño de dos piezas hasta el '81. Hasta aquí, los coches tenían una parte superior acolchada y separada del panel principal (los modelos S1 también tienen una tapa de madera muy bonita). Los modelos Vanden Plas, Sovereign y Double Six tenían una pieza superior negra, mientras que los otros tenían la parte superior del mismo color que el resto del panel, eso hacía que el vinilo se decolorara, la mayoría de los modelos 1979 y '80 S3 tienen piezas superiores descoloridas porque Jaguar usó allí un vinilo diferente. Para el año 82, el panel parecía igual pero ahora era de una pieza y se usó el mismo vinilo en todas partes. Resultado: no más decoloración.

Aunque los paneles con tapa negra usan dos piezas separadas cubiertas de vinilo, el panel sale como una unidad. La mayoría de los coches tienen una inserción plateada sobre la cavidad de la manija de la puerta, pero por alguna razón los modelos '82 y posiblemente el '81, no (esto parece coincidir con la extraña omisión del bolsillo del respaldo del asiento en '82). El panel de la puerta XJ6 tiene un apoyabrazos delantero / bolsillo de mapa de una pieza, mientras que el Los modelos Sovereign / VDP / Double Six tienen un reposabrazos / tirador separados, dispuestos en ángulo.

Se recomienda retirar los paneles de las puertas cada 10 años aproximadamente para lubricar el mecanismo de bloqueo y las varillas. Esto significa que en la vida de una berlina XJ bien cuidada, los paneles de las puertas saldrán 4 o 5 veces (!). Es bueno saber cómo hacerlo (Estoy siendo un poco gracioso: como se mencionó anteriormente, estos modelos están diseñados para una vida útil mucho más allá de la de un automóvil promedio, cada pieza se puede desmontar para su reparación o lubricación y volver a colocarla. Prueba eso en tu Lexus, pero no le dediques demasiado tiempo). El sacar los paneles es mucho más intuitivo una vez que sabes cómo están fijados. Debes quitar el apoyabrazos / bolsillo y luego el panel. En el caso de la puerta del conductor, también tienes que lidiar con los controles del espejo.

En el XJ6, comienza deslizando cuidadosamente el embellecedor de cromo en la parte delantera del tirador de la puerta. Usa un destornillador plano para moverlo tirando hacia atrás. Ahora se ve el tornillo de sujeción principal. Sacar el tornillo de la parte inferior del bolsillo del mapa y el de la parte delantera del apoyabrazos. Golpea hacia arriba en la parte inferior de la parte posterior del bolsillo del mapa y luego sacar. Esto liberará las dos clavijas. Ten cuidado de no romper la cubierta de vinilo con las clavijas. Para la puerta del conductor, debes quitar el escudo del espejo, sostenido por dos tornillos. Toda la unidad se separará y verás los conectores del espejo fijados por bridas plásticas.

Si solo estás lubricando los cierres, no necesitas desconectar el mando del espejo. Simplemente puedes separar el panel. Si desconectas el control, ten algunas bridas plásticas nuevas y cortas preparadas para el reensamblaje, sirven para sujetar el conector de una separación accidental y la pérdida posterior del cable interno en el puerta. El altavoz permanece fijo en la puerta. Suavemente haz palanca y saca los clips del borde de la puerta: son pestañas de plástico instaladas en las ranuras en el panel que a su vez se engancha en la puerta sí misma. Estos clips están disponibles en tiendas de repuestos. Ahora levanta la parte inferior hacia ARRIBA para liberar las pestañas en el borde superior. Ahora puedes usar un spray lubricante en el mecanismo de la cerradura y un poco de grasa para la barra cierre. La lubricación dará vida a los mecanismos eléctricos de cierre "muertos" en el 90% o más de los casos.

Los paneles posteriores de las puertas XJ6 son más simples y fáciles, aquí el altavoz sale con el panel (los conectores son de una posición, no hay confusión). Debes quitar el cenicero para ver el tornillo oculto. Levanta el panel hacia arriba para separar las pestañas y sacarlo. Recuerda desconectar los cables del altavoz (conectores muy pequeños y de nuevo, no hay confusión).

El sacar el panel frontal en Sovereign / VDP / Double Six es igual al procedimiento del panel XJ6 con las siguientes diferencias: Retira el tornillo de fijación y retira la lente de luz del reposabrazos. sacar el tornillo interno del conjunto de la luz. Retira el tornillo en la parte inferior en la parte delantera del reposabrazos. (Si tu coche es del '87 al '92, tendrá aquí

una presilla plástica de cabeza ranurada. Para sacarla, gira la ranura para que quede paralela a la puerta. Suavemente aprieta el clip hacia abajo y sáquelo). Desliza la parte superior del apoyabrazos hacia ATRÁS (si el panel nunca se ha quitado, deberás volver a empujar la parte superior del apoyabrazos. Se paciente). Ahí hay un tornillo en el centro inferior del bolsillo del mapa. El bolsillo del mapa queda en el panel de la puerta, la puerta del conductor tiene el control del espejo en la parte superior de la unidad de bolsillo del mapa, el procedimiento es el mismo que el anterior. De nuevo, para ambas puertas trasera y delantera, ten en cuenta la pestaña que soporta la unidad de altavoz, en la línea media y en el frente una pestaña similar justo sobre el altavoz.

En todos los casos, toma nota del nombre de la persona que remató los paneles. Su nombre o iniciales están escritos en la parte posterior del apoyabrazos o en la parte inferior del relleno del apoyabrazos. ¡Prueba eso en tu Lexus! Al volver a montar, ayuda tener la ventana bajada, es posible que tengas que doblar las pestañas del panel HACIA FUERA un poco para facilitar el ajuste en la parte superior. Mientras el panel está fuera, con un poco de lubricante de silicona en spray, lubrica el borde del fieltro del canal de la ventana. Esto acelerará notablemente el paso del vidrio. También aprovecha esto para rociar antioxidante en la parte 1/4 inferior del panel de la puerta. Verás en los modelos posteriores que la cera antioxidante de fábrica sigue siendo visible, pero en las esquinas, un fino rociado no estará de más.

Asegúrate de que los orificios de drenaje en la parte inferior de las puertas están limpios. Finalmente, asegúrese de que la protección de plástico contra salpicaduras esté intacta y unida a la puerta. Esta evita que la humedad deforme el panel interior. Si su puerta tiene molduras de madera, no te olvides de darle una capa de cera después de volver a colocar el panel. ¡Como se señaló anteriormente, la misma cera de carnauba se puede utilizar en la madera y en la pintura exterior!

Revestimiento del techo

El forro del techo en los modelos S1 y 2 es especialmente elegante con el borde acolchado. En el S3 estos bordes fueron reemplazados por un borde acolchado cubierto de vinilo. Al igual que otros muchos coches, el calor y la edad pueden pasar factura al techo del Jaguar. Una vez que el material se ha despegado de su base de espuma y comienza a combarse, la única cura es reemplazarlo. Esto se puede hacer profesionalmente por alrededor de \$ 350, o si eres un alma valiente, puedes hacerlo por ti mismo. Digo valiente, no porque sea difícil reemplazar la tela. De hecho, es bastante fácil: un poco de adhesivo en aerosol (resistente al calor) y un trabajo cuidadoso es realmente todo lo que se necesita. Pero primero tienes que retirar el panel sobre el que está montado el material. Este panel es bastante frágil si se dobla bruscamente y es necesario algo de flexión sacarlo por la puerta trasera. Algunos afirman que es necesario quitar el parabrisas trasero, pero no es cierto. Este es el tipo de trabajo que dejaría a aquellos que lo hacen regularmente, un buen tapicero podrá ayudar y tendrá una selección de materiales apropiados.

Si el forro del techo está sucio, una buena aspiración es útil y las manchas pueden eliminarse mediante el uso de diluyente de pintura o quitamanchas, pero ten cuidado: las cantidades en exceso disolverán el pegamento entre la tela y el panel. Incluso frotando un paño apenas húmedo sobre la superficie del forro del techo eliminará una sorprendente cantidad de suciedad.

ACTUALIZACIONES INTERIORES

Estas actualizaciones se refieren a los modelos XJ6 de la Serie 3, aunque algunas también se pueden aplicar al S2. Son "auténticas" en el sentido de que son actualizaciones que Jaguar usó en sus automóviles de primera línea y es totalmente válida para tu XJ6. He hecho todo esto en mí XJ6 del '82, transformándolo en una especificación Sovereign posterior y ahora está marcado como tal (aunque para ser exactos, el Sovereign apareció solo en el '83 para el modelo 84). Aquellos que tienen modelos del '85 y anteriores pueden mejorar el ajuste: se pueden comprar paneles de puertas completamente nuevos de los modelos '86 y '87 para el XJ6, estos tienen el filete de nogal en la parte superior. También es posible obtener algunas de las rejillas de altavoces de estilo cromático posteriores que se usaron en el período de 1986 a 1992, estas se ajustan en lugar de las rejillas anilladas negras existentes y los altavoces deben estar retirados para que quepan en ellos, por lo que es un buen momento para hacerlo cuando se tienen los paneles fuera para la lubricación de cerraduras.

Otra mejora bonita es la sustitución de las barras de asiento negras por las cromadas. El cromo también se usó en los modelos posteriores hasta el '92. Para que quepan solo necesita quitar la parte inferior de los asientos del conductor y pasajero, suelte el clip en cada extremo de la barra. ¡ponerlo es al revés de sacarlo! Si te sientes ambicioso y próspero, también puede adaptarse al mecanismo eléctrico del lado del pasajero (nota a propietarios de los EE. UU.: esto fue instalado en los modelos canadienses S3 del '88 al '92 y era una opción en el Reino Unido anteriormente, equipado como estándar para algunos Daimler Double Six). Tendrá que quitar completamente el asiento del pasajero (utilizando la herramienta Torx acodada) y ajustar todo el mecanismo, incluida la clavija del cableado que pasa a través de la consola

hasta el asiento del conductor, aquí se conecta al mecanismo del asiento del conductor sin ninguna modificación y todo el arnés se alimenta a través del único fusible de asiento existente. Este es el último y raro toque de lujo.

En el S3 XJ6, a diferencia de los mejor acabados Sovereign, VDP y Double Six, la moqueta delantera es de vinilo, mientras en los coches mejor acabados estos paneles son alfombrados, la alfombra no solo parece más lujosa, sino también ayuda al aislamiento acústico. Puede conseguir las alfombrillas a juego para su XJ6 en un desguace (las alfombrillas deberían ser para ambos lados), o en tiendas de piezas usadas. Lo que tienes que hacer es quitar el soporte inferior de la moqueta de los pies (2 tornillos) y el tercer tornillo en el borde superior delantero del panel. Sacar la estribera de la parte inferior de la abertura de la puerta y quitar el panel. Ahora verás esas salidas de aire obturadas y otras piezas interesantes. Para poner la alfombra debes raspar el respaldo de fieltro que tiene un espesor significativo, para permitir que la alfombra se ajuste adecuadamente. El grano de la alfombra debe correr verticalmente y asegúrate de tenerlo colocado de la misma manera tanto para el conductor como pasajero. Corta la alfombra usando el panel como plantilla, pero deja un poco más larga la parte superior. Usando el adhesivo en spray, coloca la alfombra ¡El montaje es lo opuesto al desmontaje! Esta es una mejora clara.

¿Quieres luces de lectura como en el Sovereign y VDP / Double Six? Es fácil de hacer. Nuevamente, el las luces se pueden conseguir de "los proveedores habituales", ya sean nuevos o usados. Tienen un diseño elegante y tienen una conexión simple de un solo cable (que está conectada a tierra a través del tornillo de montaje), se apagan automáticamente cuando se pliega a la posición de "reposo". Asegúrese de tener la lente (disponible por separado), muelle y bombilla, la base y cubierta de plástico adecuada. La bombilla simplemente se mantiene en su lugar por la tensión contra la lente de rosca.

Montaje: retira la cubierta de cromo del asa de agarre (se desliza a lo largo el mango), retira el tornillo de ajuste que también sostiene la cubierta del pilar C. Con cuidado haz palanca en los clips en el borde de la cubierta del pilar C (este trabajo es más fácil si se quita el asiento trasero). Retira el panel. Tu coche puede que ya tenga los agujeros para la lámpara, si es así, solo se trata de perforar la cubierta para permitir el paso del cable de la lámpara. Esta cubierta debe tener una pieza triangular metálica que hace de masa cuando se instala el panel. Para mayor seguridad, o si tienes la cubierta del pilar C anterior, cuidadosamente perfora un pequeño orificio en el pilar interno C de metal para poner un tornillo de montaje / conexión a tierra. ¡Usa una broca CORTA para hacer esto, no quieres perforar el panel exterior de la carrocería! (No es probable, pero ten cuidado).

La lámpara se coloca de manera que cuando se pliega la lente queda hacia adelante y el cuerpo de la lámpara discurre a lo largo del travesaño en el borde del techo. Ahora coloca la lámpara en la cubierta del pilar C utilizando la base y usando 2 tornillos cortos con tuercas nylock (así está colocada la unidad de fábrica). Ayuda también usar de arandelas en el soporte. Monta un solo cable automotriz por el pilar C con salida en la zona del asiento. La lámpara tiene de origen un conector de bala, pero se puede sustituir fácilmente un conector de pala. Ahora: tienes una opción. La unidad de fábrica está conectada permanentemente a corriente para que la lámpara se pueda usar en cualquier momento. Esto le da a tu chófer un lugar para leer con comodidad mientras estás en el "cóctel". Sin embargo, esto también tiene el riesgo de dejar la lámpara encendida cuando el coche está en el garaje. ¿Resultado? una batería muerta. Si de verdad tienes chófer, ese es su problema. Sin embargo, si no es así y la lámpara la dejó encendida tu hijo/a de seis años, se convierte en TU problema a la mañana siguiente. Como no tengo ni chófer ni hijos, opté por tener la lámpara conectada al circuito de la luz de posición, de esa manera la lámpara solo funciona cuando las luces del coche están encendidas. Normalmente no leo en el asiento trasero mientras mi esposa está de cóctel, así que no tengo ningún inconveniente. Coloqué los cables de ambas luces juntas y desde el maletero (se hace fácilmente a través del panel del asiento trasero). Coloqué la línea conectada al circuito de la luz de posición una nueva unidad de fusible, de esta forma, si falla el circuito de la lámpara de lectura, el fusible se fundirá, pero las luces seguirán funcionando. Esto poco probable, pero es una buena manera de Jaguar para proteger cada circuito con fusibles escondidos y difíciles de encontrar.

En el maletero, quita el panel lateral (da igual el lado, yo opté por el lado izquierdo. Esto mostrará el cableado de las luces traseras. Usando un cable forrado (simplemente une el nuevo cable y el existente, sin cortar más profundo que el aislamiento del cable), conectalo al circuito de la luz de posición (¡no a la luz de freno!). Ahora, de vuelta al interior del coche, completa la instalación de la lámpara. Coge la cubierta del pilar C, e inserta a través del orificio la base del tornillo más largo que tendrá el panel interior metálico del pilar C como base. (Si el panel posterior tiene la pieza de metal triangular, probablemente no necesites hacer esto, ya que el propósito de esa pieza es hacer un contacto de masa, pero un extra de masa no dolerá). Coloca la cubierta de plástico sobre la base de la lámpara y ¡listo! (estas piezas de base/cubierta eran negras en los primeros modelos y color arenisca/piel de ante en los posteriores, para que coincida con el color de la cubierta del pilar C. Si tu coche tiene las cubiertas del pilar C negras, entonces puedes usar pintura de vinilo en spray para cambiar el color). Ahora vas camino de convertir tu XJ6 en un pseudo soberign.

Se necesitan dos cosas más para hacer que tu XJ6 tenga aspecto de los últimos Soberign: la extensión en la parte trasera de la consola con encendedor y cenicero y reposacabezas de los asientos traseros (ambos pueden conseguirse en el mismo sitio que las lámparas de lectura traseras). Esta pieza de la consola trasera Sovereign / VDP se ajusta perfectamente con los mismos agujeros para tornillos y conexiones del cableado de la ventana. Si quieres que el encendedor funcione, simplemente conecta un cable hasta el cable del encendedor frontal (en el lado derecho de la consola). Si el color no es correcto y probablemente no será así, ya que los colores XJ6 (usualmente marrón, azul Isis, mora e incluso negro) no son tan frecuentes en los modelos "de gama alta", puedes usar un colorante. Como nota de autenticidad: los reposacabezas traseros y las lámparas de lectura podrían pedirse como opción para XJ6 en ciertos mercados, pero no en América del Norte, donde reinó el Jaguar "sin opciones".

Los modelos S3 de mediados de 1981 (VIN 329308) tienen todos los soportes de instalación ya montados para los reposacabezas traseros. Todo lo que necesitas hacer es conseguir los mismos reposacabezas (ya sean nuevos o usados del Soberign o VDP), retira el asiento trasero, haz dos pequeñas rendijas X en el vinilo en la parte superior del respaldo del asiento para poner las dos clavijas de montaje de cada unidad (¡mide primero!), aprieta los tornillos y ¡ya está! quedan magníficos. Había dos estilos de reposacabezas y los usados en los últimos modelos ('90 a '92) son más estrechos y ligeramente más altos que el estilo anterior, pero ambos tienen los dos enganches idénticos.

Si tienes un modelo pre-'86, es posible que consideres instalar una tercera lámpara de freno original de Jaguar en el parabrisas trasero. Es el mismo modelo utilizado en los modelos XJ40 hasta '90 o quizás incluso más tarde, por lo que cualquier Jaguar de '86 al '90 puede servir como donante. Las cubiertas de la lámpara S3 son todas negras, pero las cubiertas XJ40 pueden ser de un tono de Doeskin. No importa. Se ajustan al cristal por medio de 2 pequeños soportes que se pegan al vidrio, la unidad de lámpara tiene dos clips que se deslizan sobre estos soportes y así, la unidad se sostiene firmemente contra el cristal. No hay pedestal. El arnés del cableado pasa por debajo del panel posterior de la bandeja y puede pasarse al maletero por uno de los agujeros de acceso en el panel del asiento trasero por donde pasa el cableado de la luz de freno, cable al que se conecta. Es más difícil de explicar que hacer.

Los modelos del '69 al '85, en las tres series, se utilizaron las mismas estriberas (o banda de puerta), de un diseño de aluminio anodizado con el nombre de Jaguar o Daimler en relieve. Una vez rayados, estos son casi irrecuperables, aunque un propietario dijo haber usado pintura de aluminio y una capa de barniz sobre ellos. Se pueden mejorar mucho solo con un buen pulimento de metal y mucho frotar. Los modelos S3 del '86 al '92 montaron una placa de acero inoxidable pulido de lujoso aspecto con una pequeña placa de identificación central. Estas placas más nuevas se pueden instalar sin ninguna modificación en cualquier XJ de batalla larga (todos los modelos S3 XJ lo son y todos S2 después del '74 también). La gran ventaja aquí es que los arañazos se pueden pulir. He montado unos en mi '82 (proveniente de un desguace).

Todos los modelos XJ excepto los últimos S3 V12 tienen volantes, que son, para la mayoría de las manos, demasiado finos, siendo el volante Daimler aún más delgado que los de Jaguar. Mientras que el volante en el S1 tiene un agradable tacto, no se puede decir lo mismo del volante del S3 montados en todos los XJ6. Pero hay un remedio, uno auténtico. El volante que Jaguar instaló en modelos V12 posteriores es el mismo que equipó en el XJS '89 preairbag. Es mucho más grueso y de un diámetro un poco más pequeño y un aspecto más moderno y en uso parece transformar la conducción, yo hice esto en todos mis modelos y me encanta. El volante es la parte # CBC 2731 (con el parche # CBC 6345). Es repuesto original sin modificaciones. Los volantes se pueden centrar (suponiendo que la cremallera de dirección esté centrada correctamente) simplemente quitando la almohadilla central del volante, sacando la tuerca de fijación, quitando el volante y volviéndolo a poner centrado en la barra ranurada. Antes de hacer esto debe alinear la dirección, asegúrese de que la presión de aire sea igual en ambos neumáticos y que no están tirando debido a las rotulas (muy común en las ruedas originales Pirelli P5).

He hecho dos modificaciones adicionales a mi "Soberign" del '82, ninguna de las cuales es estrictamente auténtica, pero ambas se ven perfectamente correctas. Primero, he agregado otra luz en el maletero. Está puesta en el panel tras asiento trasero y está montada en el centro exacto del ancho del maletero librando el motor del techo solar, esta luz es original de "Jaguar" ya que es la lámpara interior de un XJS de la época. Se ve "correcta" y ayuda mucho a iluminar el maletero. Simplemente conecté el cable a la línea derecha de la tapa del maletero, a un cable violeta que hay por la misma zona. Es importante seleccionar el cable correcto de los dos cables negros que hay, uno en realidad corta la corriente cuando el interruptor está cerrado y el otro no, si te conectas a este último, la luz permanecerá encendida todo el tiempo. No es fácil acertar, tuve que rehacer el mío al comprobar si la luz se apagaba al cerrar la tapa, ¡No fue así! Esto descargaría la batería. Una alternativa es conseguir una segunda luz de la tapa y montarla en el lado opuesto de la tapa (ya tiene el hueco), de modo que ahora tienes doble iluminación, aunque no resuelve el problema de la oscuridad del maletero.

Finalmente, coloqué en mi XJ del '82 un pack adicional de nogal, tal como mencioné anteriormente: reemplacé el panel de aluminio de aspecto anticuado de la radio / ac y los dos paneles de los interruptores de arriba, así como la consola

trasera del panel de ventilación. El resultado es que el coche parece mucho más moderno y lujoso. Como valoro la originalidad, ¿cómo justifico esto? Bueno, Jaguar en los años 80 pasó por una serie de modificaciones en el interior que aumentó la cantidad de madera, especialmente en la zona de la consola. Si hubieran mantenido el "viejo" diseño de la consola, estoy seguro de que habrían reemplazado el borde de aluminio por madera. Esto es efectivamente lo que hicieron con la consola revisada de 1983 donde cada rastro del aluminio cepillado fue reemplazado.

ALGUNAS NOTAS TÉCNICAS

Problemas eléctricos:

El S1 estaba muy bien construido y era bastante simple eléctricamente. Los modelos S2 británicos de la época Leyland estaban peor contruidos, pero aquellos que sobreviven han demostrado ser muy resistentes y son muy queridos. Los modelos S3, especialmente después de poner a John Egan al mando en 1980, la construcción, en general, se mejoró mucho. Tanto que resulta cierto que en un modelo S3 CUALQUIER fallo eléctrico debe buscarse primero en el FUSIBLE o en el conector, NO en la pieza en sí (esto realmente vale para cualquier modelo XJ). Los componentes eléctricos de los modelos S3 son muy robustos. Una y otra vez hemos demostrado que un cierre centralizado "muerto" puede volver a la vida por simple lubricación del mecanismo "muerto" o las ventanas eternamente lentas generalmente no son culpa de los motores, sino simplemente de un interruptor sucio (en los modelos S2 y 3 estos se limpian fácilmente, para otros 10 años de uso), otros fallos aparentemente catastróficos se ha demostrado que es el resultado de un fusible fundido y otras veces por corrosión o suciedad en el conector.

Incluso el síntoma de "no arrancar", muy a menudo yendo al cortafuegos del relé de arranque (las pletinas planas de los múltiples conectores del relé), se puede resolver a la primera por la "técnica de Lucas": un buen ¡GOLPE! en el relé, o de forma más permanente simplemente desmontando el relé y limpiarlo.

Fusibles: no te dejes engañar por fusibles aparentemente intactos. Estos fusibles de vidrio pueden tener roturas bajo las tapas donde son invisibles y peor, a veces intermitente. SIEMPRE reemplaza el fusible, incluso cuando se ve bien, esto lo probé yo hace años cuando, como nuevo propietario de un XJ me enfrenté a un climatizador completamente muerto (o eso parecía), mi mecánico me aconsejó en una consulta telefónica, reemplazar el fusible, que, dicho sea de paso, se veía "bien". Hecho y ha funcionado perfectamente desde entonces. Segunda experiencia personal: sin bocinas: consulta telefónica: "reemplaza el fusible en la caja sobre la batería", hecho, las bocinas han funcionado desde entonces. En otras palabras, estos modelos son robustos, solo un cierto número de cosas van mal y van mal de manera predecible. Lo que he aprendido es que hay pocas emergencias reales. Tu coche te dirá qué pasa si le das una oportunidad. No entres en pánico, piense en los síntomas, saca tu cuadro eléctrico (¿TIENE uno bueno? Si no: Jaguar publicación S57, disponible en Jag Services en Harvey, Illinois, EE.UU. al 708-331-9151) y trabaja lógicamente siguiendo los pasos.

Una cosa que debe hacerse preventivamente en el 6 cilindros (motor XK): reemplaza la bobina, especialmente si hay rastros de aceite en la tapa o bajo el capuchón del conector de goma. Reemplázalo por una bobina Jaguar original (DAC3001 para el S3). Esto parece ser un problema menor en los modelos V12, que en su mayor parte tienen dos bobinas, se sabe que las bobinas defectuosas producen interrupciones, funcionamiento errático, etc. También es bueno limpiar la masa principal y las conexiones de alimentación, especialmente las dos conexiones principales en el firewall. Ni que decir tiene que la batería debe desconectarse para CUALQUIER trabajo eléctrico. (Los propietarios de los modelos XJS V12 de 1990 y posteriores con sistemas de encendido Marelli deben asegurarse de que los enchufes estén bien con una holgura de 0.025 pulgadas. Dejar que los intervalos de mantenimiento sean demasiado largos con este motor [es decir, aquellos con el encendido de Marelli] puede tener resultados desastrosos que nunca querrás experimentar). los propietarios de los Serie 3 V12 pueden relajarse ya que el encendido Marelli nunca fue instalado en la berlina. Incluso mi último XJ del 92 'tiene el encendido de Lucas. ¡Bien!

En realidad, solo hay dos tipos de bobinas S3 para el motor XK, todos los modelos S3, salvo los primeros, que tenían una bobina de Lucas plateada, tenían la bobina Ducellier (negra), incluyendo los míos del '82 y '84. Ninguno de estos coches tenía adjunto el balastro de la resistencia, que parecen haber sido montados intermitentemente durante la producción, pero más regularmente después del '85, todos los sistemas fueron balastrados. La bobina correcta (DAC 3001) es una bobina Ducellier. Mis repuestos fueron provistos por mi concesionario Jaguar, en una caja verde Jaguar, la bobina era negra brillante con la etiqueta Jaguar verde y plateada. La caja ponía "Hecho en Francia según la especificación de Jaguar". Las bobinas de repuesto incluso tenían el mismo punto de pintura amarilla en el extremo inferior que tenían las bobinas originales. Las originales, van perfectas y no tengo que preocuparme por dañar el amplificador o cualquier otra cosa. Por supuesto, cuestan al menos el doble que una bobina genérica. Sé que otros han utilizado repuestos diferentes, a veces con malos resultados y otras veces sin problemas aparentes.

Los modelos V12 usaban una disposición de doble bobina, la bobina principal dentro de la V, la segunda, una idéntica siendo instalada en la parte superior del panel del radiador. Los últimos modelos de la Serie III V12 usaron una sola bobina de núcleo sólido que es más compacta, esta nueva bobina se puede adaptar a los modelos anteriores. Si se hace, algunos mecánicos retiran la bobina secundaria, aunque mi propio gurú de Jaguar insistió en volver a conectar la bobina secundaria en mi 87 V12 a pesar de tener instalada la bobina principal de nuevo diseño. En cualquier caso, este coche funciona maravillosamente. No puedes negarlo.

Un poco de economía doméstica general es la limpieza y ajuste de las masas donde y cuando las encuentres, pero especialmente aquellos en el extremo del cortafuegos del sistema de refrigeración en el motor XK, la conexión principal a tierra de la batería, las conexiones en cualquier extremo del cortafuegos, junto a la batería y el servofreno, la conexión del "bastidor" a la transmisión ... Haciendo esto mientras trabajas en estas zonas pueden salvarte de un incidente desafortunado. Estos son más fáciles de limpiar en el garaje que en la acera a las 23:40 de la noche.

Bujías: Los cables (acoples) que mejor funcionan en el motor XJ6 son los Champion N12Y original (que ahora tiene un nuevo número: 404). No malgastes dinero ni tiempo en los enchufes de platino de Bosch. La experiencia de la mayoría de la gente, incluyéndome a mí, es que estos coches no funcionan tan bien con estos enchufes. El chequeo de los enchufes en el motor XK es una delicia para el propietario: fácil acceso. La holgura correcta es 0.035. Es bueno limpiar bien los asientos de los tapones para que los residuos no caigan en el cilindro cuando se quita el tapón. Lo que yo hago al quitar el cable de la clavija es aspirar sobre la clavija antes de aflojarla, aspira cualquier suciedad. Los enchufes deben apretarse lo justo sin forzar, porque es posible pelar los hilos en la cabeza de aluminio si eres muy agresivo.

¿Comprobar los enchufes en el V12? ¡No es mi trabajo! Esto es algo que dejo a los expertos ya que los enchufes frontales son de difícil acceso, aunque los otros se hacen cómodamente. Cada vez que se retira el raíl del combustible, deberían reemplazarse como una cuestión de economía. Los enchufes correctos para el V12 son marca NGK, BR7EFS para modelos hasta '90 y luego BR7EF para los modelos de '90 a '92, esencialmente son el mismo enchufe, pero el BR7EF tiene un electrodo Vgroove, dicen que proporciona algunos beneficios. Me imagino que los enchufes son intercambiables sin problemas. Lo más importante que el propietario de un V12 puede hacer es asegurarse de que su distribuidor ha sido revisado, que el avance de vacío funciona correctamente y que los pesos son libres. Si aún no lo has hecho, ¡tienes que hacerlo! Un mal funcionamiento aquí afectará al rendimiento y al consumo.

Ciertos miembros de la lista se han quejado de conexiones defectuosas en la caja de fusibles de la aleta izquierda del S3. Esta caja contiene los fusibles de los faros (cableados individualmente) y también del ventilador auxiliar del motor. Es cierto que estas conexiones son las más vulnerables a la suciedad y corrosión. Si los faros delanteros se apagan de repente (carretera y luz de cruce son fusibles separados), con solo mover el fusible a menudo se soluciona, pero es un signo de que tienes que limpiar todos los fusibles y soportes. A veces es necesario sacar la caja (hay un tornillo en la parte baja del lateral de la aleta en el frente de la caja) para limpiar los conectores. Nunca he tenido ningún problema al respecto, pero se han informado de casos con suficiente frecuencia.

SISTEMA DE COMBUSTIBLE

Esta parte del libro se ocupará del sistema de combustible, suponiendo que el vehículo es un S3, equipado con el motor original y en uso regular sin síntomas de averías. No estoy considerando modelos que necesitan ser resucitados o coches que han sido "agrupados", esos son pescado de otra olla.

Comencemos por lo básico: combustible. El motor XK de 4.2 litros y el V12 pueden funcionar con Combustible sin plomo 87 RON, la preocupación británica sobre la eliminación del plomo del combustible me ha fascinado. No hubo combustible con plomo en Canadá desde hace una burrada de años, la experiencia ha demostrado que la eliminación del plomo no muestra una diferencia en el rendimiento o la longevidad de un coche en un mantenimiento "normal". Mi mejor evidencia de esto es mi MGB del '74, (mío desde nuevo y en uso diario durante los últimos 26 años), que no tiene cabezas de válvula "sin plomo". El coche funciona hoy como lo hizo en 1974, sin más preocupación. Con el Jaguar hay incluso menos motivos de preocupación, todos los motores XK tienen cabezas de aluminio y asientos de válvula endurecidos. Funcionan perfectamente con combustible sin plomo de calidad regular. El motor V12 funciona mejor con combustible premium sin plomo, pero mi experiencia es que incluso este motor funciona optimamente en ciudad con combustible de grado medio (**nota:** eso no significa "calidad media"). Mi práctica es usar combustibles de mayor octanaje para viajes por carretera, especialmente si se trata de una conducción a gran altitud (en el V12, al menos 92 octanos). En cualquier caso, es IMPRESCINDIBLE usar combustible de primera calidad con los aditivos de limpieza adecuados para mantener limpios los inyectores. Hay ciertas marcas de combustible que evito porque mi experiencia con ellos ha sido mala. Yo nunca usaría

una marca "low cost" en otra cosa que no sea una situación de emergencia. Si no has usado combustible de alta calidad y alta detergencia, agregar una botella de limpiador del sistema periódicamente es una idea mejor que buena.

Si tu coche se usa poco, el combustible se queda más tiempo de lo que está indicado, el octanaje del combustible con el tiempo disminuye y el combustible puede formar una sustancia similar al barniz que puede adherirse a las válvulas de admisión y escape. Lo mejor es tener combustible fresco, la mejor manera de hacer esto es usar tu Jaguar, ya que fue diseñado para eso: ser usado. (Me regaño a mí mismo cuando digo esto, cuando llueve porque mis coches pasan largos períodos en el garaje lejos de nuestra lluvia invernal, pero trato de usarlos al menos una vez a la semana o así).

Otra cosa importante, especialmente para los Jaguares utilizados en condiciones de clima frío: mantener los tanques de combustible LLENOS. De lo contrario, se forma condensación en los tanques. la condensación es H₂O, H₂O ayuda a la oxidación de los tanques. Para los coches usados en estas condiciones, es bueno usar un aditivo para permitir la "quemadura" del agua del combustible, de todos modos, la mayoría de los combustibles están formulados para hacer esto en invierno.

Tanques: la mayoría de los Jaguares S3 hacen un "Whoooosh" al abrir la tapa del combustible. Cuanto más vacío esté el tanque, mayor el sonido, el sonido es simplemente es síntoma de la presurización. Cuando escuchas ese sonido, los lados de los tanques de combustible se han flexionando y si el tanque está casi vacío, incluso puede escucharlos "explotar". El metal tiene un factor de fatiga, las soldaduras pueden soportar solo unos ciclos de flexión antes de que algo ceda. Mi XJ6 del '82 nunca ha tenido este síntoma, pero mi Sovereign del '84 lo tuvo una vez, limpiar las válvulas en la parte delantera derecha del tanque combustible alivió el problema, pero no del todo. Desconectando la válvula (es decir, desconectando la manguera de la válvula al tanque) alivia de inmediato el síntoma. Pero esto significa que se escapa vapor de gasolina. Jaguar utilizó una variedad de configuraciones para los tanques y válvulas, los míos del '82 y '84 fueron diferentes y los modelos V12 son diferentes nuevamente. Si tiene este síntoma, intenta en primer lugar mantener tus tanques lo más llenos posible para limitar la flexión. Segundo: limpiar la válvula.

La bomba de combustible en los S3 (motores XK y V12) es una única bomba rotativa que ha demostrado ser muy fiable, a diferencia de las bombas SU usadas previamente. Los modelos S1 y 2 usaron bombas dentro del tanque, o 2 bombas separadas, una para cada tanque, montadas en el maletero. La bomba del S3 está montada sobre goma, en el piso del maletero y todas las líneas de combustible de la bomba están aisladas por amortiguadores de goma de la carrocería. Si tu oyes cualquier ruido o vibración, comprueba que los buffers estén en su lugar y que las líneas no estén contacto con el costado del maletero. El relé de la bomba de combustible (montado en el cortafuegos) también ha demostrado ser en general fiable. No se requiere mantenimiento para ninguno de estos componentes, aparte de asegurarse de que los contactos eléctricos estén limpios y seguros. Lo mismo puede decirse de la válvula de intercambio, ubicada cerca de la bomba de combustible y las válvulas de retorno, ubicadas en los pasos de rueda traseras. Los contactos eléctricos de las válvulas de retorno están ubicadas tras una placa redonda en la parte trasera del hueco de la rueda. Un lijado suave con papel de grado 2000 los hará brillantes y efectivos, un poco de grasa dieléctrica asegurará que sigan de ese modo.

El filtro de combustible es una pieza de Bosch y está ubicado en la parte delantera del maletero, está programado para cambiarlo sobre cada 50,000 Km. Como el cambio es poco frecuente, no tiene sentido comprar una marca barata. La parte más crucial del sistema de combustible para el propietario, son las mangueras de combustible de alta presión: estas DEBEN ser revisadas regularmente Si no has cambiado estas mangueras (desde el inyector hasta el riel de combustible y también otras secciones, especialmente una corta en la parte delantera del motor XK) durante tu propiedad, o no tienes pruebas de haber sido cambiadas, sería recomendable hacerlo, asegurando que el reemplazo es del tipo "inyección de combustible" de alta calidad, no una manguera de combustible ordinaria.

Se debe hacer una prueba de "olfateo" regular en un motor frío. Mira de cerca el motor: abre el capó, busca olor a combustible y mira de cerca el lado EFI del motor: busca lugares húmedos. Es difícil de ver el combustible pulverizado ya que es casi vaporizado, pero se puede ver dónde aterriza. En las mangueras del raíl a inyectores y desde el tubo de entrega metálico (que viene de la bomba de combustible) hasta el raíl deben comprobarse las abrazaderas por seguridad. No olvides la sección corta de la manguera en la parte delantera de la cabeza del motor XK.

IMPORTANTE: Si puedes oler el combustible cuando el motor está caliente, DEBES investigarlo. Un motor caliente y fugas de combustible son problemas. Esto es particularmente importante en el V12. Las mangueras de combustible en el V12 están ubicadas sobre el motor, las más cercanas a los cables del distribuidor son vulnerables al daño del ozono y son las primeras en deteriorarse.

Siempre llevo un destornillador en viajes por carretera y he sido visto en concentraciones apretando alguna abrazadera de la manguera de combustible!

La manguera de combustible del motor 4.2 se reemplaza fácilmente por el propietario, una vez que el sistema se ha despresurizado (desconecta el relé de la bomba de combustible en el cortafuegos y haga funcionar el motor de arranque), hay diferentes diámetros de manguera, la información necesaria está en los archivos. No te olvides de la manguera en la zona del maletero. Usa abrazaderas de manguera de combustible adecuadas, no del tipo que puede cortar la goma. Alternativamente, un mecánico especialista en Jaguar lo puede hacer por ti. Esto es quizás más importante con el motor V12, aunque un propietario competente (no yo) puede hacerlo.

ARTÍCULOS DIVERSOS

El relé de arranque: este es un relé plateado oblongo con conexiones múltiples en la parte superior central del cortafuegos. Si oye un "clic" pero el motor de arranque no gira, puede ser una conexión a la batería deficiente o puede ser este relé, un golpecito seco con el mango de destornillador hará funcionar el relé (temporalmente) si es el culpable. (Esta técnica la aprendió todo propietario con una bomba de combustible SU. Mi MG ahora está equipado con una bomba electrónica australiana a prueba de fallos!) El relé de arranque Jaguar se puede desmontar y limpiar los contactos.

Permítanme repetir que LO MEJOR es desconectar la batería antes de hacer cualquier trabajo. Cuando hayas hecho eso, aprovecha la oportunidad para limpiar y apretar las conexiones principales en el costado/cortafuegos como se señaló anteriormente. Hay uno a cada lado (uno al lado de la batería y otro en el lado opuesto). Limpia y aprieta la conexión a tierra en el extremo superior/costado de línea de refrigeración en el Motor de inyección XK. Bajo el coche, asegurándolo en soportes de elevación adecuados montados en los puntos de elevación y haber bloqueado las ruedas, usando un gato hidráulico adicional bajo el subchasis frontal, Retira y limpia la conexión a tierra que conecta la carrocería y la caja de cambios (lado derecho del coche). La conexión a la caja de cambios es mediante un tornillo en la carcasa. Permítanme insistir nuevamente que NO DEBES ponerte bajo el coche a menos que estés absolutamente seguro de que no caerá.

Ocasionalmente habrá algún fallo eléctrico inexplicable debido a un interruptor, fusible, relé o conector estropeado. En este caso, sospecha de la masa. Un ejemplo: en mi soberign del '84 no funcionaba el asiento eléctrico cuando compré el coche. Como el asiento estaba en la posición más alta (es decir, con el asiento inclinado hacia adelante), esto bien pudo haber sido (para mi gran beneficio) un "factor de frustración" para el dueño anterior. Estaba confuso hasta que sospeché de la masa, la masa del asiento eléctrico está en el montaje del cuadrante de la caja de cambios. No tengo ninguna explicación para el fallo de la masa, pero al hacer una conexión temporal a la masa del interruptor de la puerta delantera, probé que el motor y el interruptor funcionaban perfectamente. Todo lo que tenía que hacer era hacer una nueva conexión a tierra, lo cual hice en otro punto del túnel de transmisión.

A menudo, los nuevos propietarios del S3 se quejan de que las luces de las puertas no funcionan. (nota para propietarios de Sovereign y VDP S3: la luz de la puerta del conductor solo funciona cuando se abre esa puerta.) Como hemos dicho en casi todos los casos, el uso liberal de WD40 (o similar) en el interruptor y el accionamiento manual del mismo le dará otros 10 años de vida. No hay magia para mantener un Jaguar S3 en perfectas condiciones de uso: solo sentido común, mucha lubricación y mantenimiento general. Después de todo, en el año 2002, el XJ más viejo de la lista tiene 33 años y el más nuevo tiene 10 años. Sin duda estas hermosas máquinas merecen un cuidado tierno y cariñoso, especialmente si han pasado por las manos de más de un propietario.

Las reparaciones más específicas de componentes eléctricos, como el funcionamiento del limpiaparabrisas y el control de crucero, se encuentran en las Preguntas Frecuentes en la lista de amantes de Jag: pero, para resumir, el protocolo para el control de crucero: sella los fuelles, revisa el interruptor de corte en el pedal del freno, revisa la masa en la consola central, revisa el interruptor principal, revisa el ordenador, en ese orden. Por mucho, el punto de fallo más común del control de crucero es la falta de vacío en el fuelle. De nuevo, es sentido común. El calor del motor con el tiempo seca el caucho, haciéndolo menos flexible y rompiendo así la junta de vacío. En el motor V12, el fuelle está directamente en la V. Para empeorar las cosas, a menudo se puede ver que estos motores V12 han sido atendidos por mecánicos que no tienen sentido común. Hay un escudo térmico para el fuelle que se supone debe estar BAJO el fuelle. Que ¡A menudo lo encontrarás CUBRIENDO los fuelles, permitiendo que la goma se cueza en su propio horno! Si tu control de crucero no funciona, lo que tienes que hacer es volver a sellarlo cuidadosamente con un cordón de silicona, teniendo sacadas las dos placas de los extremos y el muelle interior. (¡Ten cuidado de no perder el tornillo del extremo de fijación al cable!). Si el control todavía no funciona, puedes ver si el problema está en el pedal del freno, el interruptor tiene dos cables trazadores amarillos / blancos, simplemente quítalos y puentéalos temporalmente con un pequeño cable. CUIDADO: si tu control de crucero ahora funciona, ten en cuenta que al pisar el pedal del freno puede NO desconectar el control. Se supone que el interruptor de la luz de freno debe desconectar la función de control de crucero, con un interruptor adicional como mecanismo a prueba de fallos. Pero si el interruptor de la luz de freno no funciona correctamente ... prepárate para apagar el interruptor principal en la consola central. NO dejes los cables puenteados después de la prueba.

Si este interruptor está defectuoso, puedes poner un interruptor genérico "momentáneo" en su lugar, pero asegúrate de que la posición presionada del interruptor es la que permite que la corriente fluya.

Puedo contar con los dedos de una mano el número de fallos eléctricos que he tenido en seis modelos XJ de 10 en un año. En estos casos, dos fueron atribuibles a un fallo de un fusible (faro y una aparente avería catastrófica del climatizador), al menos dos eran problemas atribuibles exclusivamente a mi propia estupidez: un fallo en la ventana/techo solar porque había girado el interruptor principal (!) y un fallo en la ventana porque había colocado incorrectamente el conector. Admito un fallo misterioso de una antena, pero ocurrió justo después de estar jugando en la zona del motor de la antena, y nunca ha reaparecido. Creo que moví el relé y mi gato simplemente expresó su desaprobación. Es "un verdadero dicho, y digno de ser creído", que muchos de los fallos eléctricos de "Jaguar" se deben a las temidas manazas de los propietarios anteriores y/o sus incompetentes mecánicos (y hay muchos) tratando de "mejorar" el coche. Deberíamos de tratar de no convertirnos en esos "Propietarios anteriores".

Cambio de la válvula del calentador ubicada en el centro del cortafuegos en los modelos de 6 y 12 cilindros: Poco después de cambiar mis manguitos y refrigerante, noté que goteaba líquido verde bajo la caja de cambios de mi soberign. También noté que apareció solo cuando el motor estaba en marcha y frío, al pararlo no había señales de fuga. Al final por mi mismo, encendí el motor en frío, abrí el capó y miré: allí estaba, el refrigerante goteaba por la válvula del calentador. Intenté apretar las abrazaderas, fue en vano. Tomé la rápida decisión de comprar e instalar una válvula calefactora. Hay repuestos de GM en plástico que funcionan, pero opté por la fantásticamente costosa, pero muy bonita de Jaguar original. (costando \$ 175 canadienses, TENGO que pensar que es bonita). La ventaja de un producto original es que se monta y funciona. Una válvula de calentador que funciona mal (una que no se cierra) puede afectar negativamente al climatizador. Si tu coche no se enfría bien, se debe comprobar esto. UNA la válvula cerrada tiene la palanca hacia ARRIBA.

Ahora: la válvula se sujeta a su soporte con dos tornillos, que no se ven. Primero, quita cuidadosamente el tubo de aspiración de la parte superior. Lo mejor es quitar los tornillos (teniendo cuidado de no dejarlos caer bajo el coche) y mover la válvula para permitir una extracción más fácil de las abrazaderas del tubo. En el V12 este procedimiento es algo más difícil porque hay menos espacio para trabajar. El manual dice que vaciar el refrigerante, pero no es necesario, una sartén bajo la parte trasera del motor recogerá la pequeña cantidad que escapará, yo utilicé un tapón de botella de vino para tapar el tubo, los saqué de uno en uno, ajustando la nueva válvula a cada uno a su vez. Sencillo. Una vez que las mangueras se colocan en la nueva válvula, puedes tomarte tu tiempo apretando la abrazadera y volver a colocar la válvula en su soporte y apretar los tornillos. Lleva más o menos 20 minutos, pero perdí mucho tiempo quitando el tornillo que sujeta el soporte al cortafuegos. Totalmente innecesario. Si mantienes tu XJ el tiempo suficiente, harás este trabajo fácilmente. Sospecho que muchos optarán por el repuesto de plástico más barato que puede no durar los 161,000 kilómetros que hizo el mío original. No sé como se instala esa válvula en el soporte, pero es lo suficientemente liviana como para ser compatible con las mangueras del calentador.

El examen a mi válvula vieja no reveló ninguna señal de fuga más allá de algunos depósitos y corrosión en los mismos tubos. Dado que este goteo ocurrió después de un cambio de tubos del calentador, creo la válvula no es defectuosa, el problema era que el nuevo tubo no estaba bien sellado, además, el mecánico que cortó el tubo viejo (no yo) dejó un corte en el tubo, suficiente para tener fugas en frío, pero cuando la goma se hinchó del calor, la fuga se sellaba. Esta válvula fue limpiada y está en un estante como repuesto.

Ventilador del motor: Ambos, XJ6 y V12 S3 (después del '81) salieron de fábrica con ventiladores de plástico blancos (sí, blanco, no amarillo). Si no lo has hecho, debes examinar tu ventilador de cerca. Casi sin duda, verás que tiene grietas en toda la zona del eje y posiblemente en la base de las cuchillas. Ahora si por casualidad tu coche tuviera un fallo en la unidad Torquatrol, esa es la unidad de "embrague" del ventilador, el ventilador roto comenzaría a girar a la velocidad del motor y a velocidades de autopista esto puede provocar que envíe una o dos cuchillas al compartimiento del motor, al radiador, hacia el capó ... Es la combinación de los dos factores que son fatales, ya que no hay aviso de un fallo del Torquatrol (no más común en un Jaguar que en cualquier otro coche), debes prestar atención a esas grietas en los ventiladores. Hay tres opciones: lo puedes cambiar por un ventilador Jaguar mejorado (pero caro), aún de plástico pero de un plástico aparentemente más suave, más duro. El ventilador OEM XJ6 (EAC 3266) sigue siendo blanco, pero el ventilador V12 (EBC 4553) es ahora negro, del mismo diámetro total, pero con un centro más pequeño y por lo tanto hojas más largas. Presumiblemente esto extraerá más aire a través del radiador. Y eso significa una mejor refrigeración.

He hecho este cambio en dos de los seis cilindros y tres V12 y la verdad es que está dentro de las capacidades de cualquier propietario. La segunda opción, menos costosa pero no original, es reemplazarla por un ventilador de "competencia", hay ventiladores metálicos que aparentemente encajan en el hueco del motor de seis cilindros XK Jaguar. La tercera opción es cambiar la correa del ventilador por un accionamiento eléctrico, pero esto puede traer complicaciones adicionales.

Cabe destacar que el Jaguar S3, ya sea de 6 o 12 cilindros, tiene un sistema de refrigeración muy bueno, más que adecuado para el coche, que hace que el sistema se enfríe adecuadamente. Si tu coche se sobrecalienta, instalar un ventilador eléctrico no es la solución porque estás tratando el síntoma, no la enfermedad. Es posible que debas sacar el radiador y limpiarlo para eliminar depósitos que tapan las láminas y/o puede que tengas que cambiar el termostato (2 en el caso del V12). Los motores S3, ambos, deben funcionar entre 88 y 90 grados C con un termostato de 88 grados. Incluso en condiciones excepcionalmente calurosas, la temperatura no debe subir por encima de 95. Si lo hace, el sistema necesita atención. Esto es particularmente importante para el motor V12 en el que el sobrecalentamiento puede ser una experiencia muy costosa. **Y una nota adicional:** es bueno asegurarse de que los tubos del radiador están en buenas condiciones. Si están duros al tacto deben cambiarse. No te olvides de los pequeños (en el motor XK, el de detrás del distribuidor se romperá cuando menos lo desees). Y NUNCA agregues antifugas "Barr" que Jaguar recomendaba en cada cambio de refrigerante. Incluso los concesionarios Jaguar dejaron de prestar atención a esa nota cuando vieron que el resultado era que el radiador se obstruía y los orificios de la base del calentador también.

En cualquier caso, la sustitución del ventilador tanto en el XJ6 como en el V12 implica aflojar la carcasa del ventilador (tornillos arriba y abajo) y sacar temporalmente un tubo pequeño de refrigeración (habrá una pequeña pérdida de refrigerante, pero puede tapar los extremos). El objetivo es permitir mover lo suficiente la carcasa para permitir sacar el ventilador. Los ventiladores de plástico y las unidades Torquatrol se sujetan a la placa de la bomba de agua por 4 tornillos con tuerca. Solo tienes que quitar los 4 tornillos, tirar de la unidad y sacarlo de su sitio. Si tienes dedos liliputienses, el trabajo será fácil. Los hombres normales tienen las manos demasiado grandes para este trabajo y es probable que caigan una o más tuercas al suelo, así que ten una bandeja preparada.

Deberás tirar de la correa para hacer que la bomba de agua gire para acceder a las 4 tuercas, siempre habrá una fuera de tu alcance. Quita el ventilador y la unidad Torquatrol como una sola pieza y sepáralos en la mesa de trabajo (de nuevo, 4 tuercas). El montaje es al revés, pero un poco más frustrante. Asegúrate que las tuercas estén completamente apretadas usar tuercas Nylock es buena idea. No pude usarlas en mi V12 porque abultaban más que la tuerca normal y no tenía suficiente espacio. En total, el trabajo llevará menos de una hora, pero quedarás tranquilo. **Una nota más:** es bueno comprobar siempre la unidad Torquatrol cuando tengas el capó abierto y sobre todo antes de viajar. Debería moverse con cierta resistencia, girando no más de medio giro.

Refrigerante: El anticongelante debe cambiarse cada dos años más o menos. Tenga en cuenta que Jaguar especifica refrigerantes "libres de fosfatos". Ahora hay refrigerantes superiores diseñados para durar 5 años, que son libres de silicatos y fosfatos, se afirma que la eliminación de los silicatos mejorará en gran medida la vida de las juntas de la bomba de agua, por lo que vale la pena el mayor costo. Dejar el refrigerante durante 5 años puede ser demasiado, en cualquier caso. Si tienes un motor V12, es bueno elevar ligeramente la parte delantera del coche para permitir que las burbujas de aire atrapadas escapen más fácilmente, evitando así los daños "puntos calientes" dentro del motor y permitiendo que quepa la cantidad total de refrigerante. El motor de 4.2 litros se drena mejor quitando el extremo de la manguera inferior del radiador, a menos que tenga un coche del '82 o anterior, en cuyo caso hay un tornillo de drenaje en la tubería del enfriador de la transmisión bajo el radiador (mucho más fácil, ¿por qué lo eliminaron?). En el motor XK también hay un tapón de drenaje en el bloque justo delante del tubo de la varilla de nivel de la transmisión.

Recuerde desechar el refrigerante de manera responsable. A los peces no les gusta el sabor del anticongelante.

LUBRICACIÓN.

Si hay algo que un propietario de Jaguar puede hacer para garantizar la longevidad de su automóvil, es la lubricación regular. La berlina XJ puede tener hasta 17 puntos de engrase en los componentes de la suspensión. Algunos de estos se eliminaron a medida que los modelos avanzaban a través de la producción: en los modelos a mitad de la Serie 3, el punto de engrase en la cremallera de dirección se eliminó, luego los puntos en las articulaciones esféricas inferiores y así sucesivamente. Pero la suspensión trasera continuó con 10, sí 10 puntos de engrase.

Los "técnicos" (monos de grasa) de los talleres de engrase rápido, nunca han oído hablar de los puntos de engrase de la suspensión trasera. **Haz esto:** nunca, nunca lles tu Jaguar a un taller de engrase rápido. La cantidad de coches que salen de esas tiendas sin los tapones de desagüe, es increíble. Para demostrar que han sacado el tapón y que ahora gotea, es su costumbre pintar con aerosol la purga alrededor del tapón. Esto tiene dos propósitos adicionales: primero, la pintura de color amarillo brillante (ocasionalmente de color rojo fluorescente) sirve para afeer la parte inferior del coche, segundo, ayuda al próximo "técnico" a saber qué tornillo ya ha sido sacado. Él sabrá que esta es la purga del aceite y que no necesita molestarse en buscar un tapón que se pueda quitar en la bandeja de transmisión. Esta es una medida de ahorro de tiempo para ellos: tantas purgas y tan poco tiempo para quitar los tapones.

Grasa: La lubricación frontal es para tontos, como dicen. DEBES levantar el coche para hacerlo. No puedes inyectar la grasa correctamente si el coche no está levantado. saca la rueda, limpia la boquilla ("zerk") e inyecta un par de gotas de grasa (observe si la tapa de plástico que rodea el pezón se eleva, lo hace, has engrasado lo suficiente. Cuando hay demasiada grasa, comienza a salir por los bordes del plástico). No olvides el pezón en el cubo, que es casi inaccesible con la rueda puesta, de todos modos. Tu coche puede tener o no puntos de engrase bajo la articulación esférica. El mío del '82 sí, mis últimos modelos no. No es fácil acceder a los puntos de engrase traseros y los que están en las juntas en U internas requieren acceso desde debajo del coche, es posible que no esté cómodo bajo un coche de 2000 Kg.

El pezón de la cremallera de dirección fue eliminado, creo que para el modelo del año 84. Engrasar con MUCHA moderación si todavía tiene un pezón instalado en la zona del piñón. La parte trasera del coche es un poco más complicada. De nuevo, quitar la rueda, después de levantar el coche, Y, aquí está el problema: para engrasar correctamente la parte trasera, tienes que ponerte justo debajo del diferencial y esto NO DEBE hacerse a menos que sea seguro. Yo dejo esto para cuando mi coche está en el elevador. La lubricación debe hacerse al menos una vez al año o cada 5-7000 km. El cronograma en el manual permite periodos más largos, pero prefiero una atención más frecuente.

Para repetir lo que se dijo en la sección sobre ruedas, es bueno quitar las ruedas un par de veces al año, ESPECIALMENTE si vives en una zona donde se usa sal en la carretera. Las llantas de aleación tienden a "soldarse" a las placas de cubo de acero a menos que estén recubiertas con grasa de cobre. Si sacas las ruedas durante el mantenimiento regular, esto no debería ser un problema. Nunca me ha pasado, pero hemos tenido quejas de nuevos propietarios, obviamente los propietarios anteriores no mantenían apropiadamente el coche.

Líquido de frenos: a menos que se haya reconstruido el sistema de frenado y tenga juntas nuevas, es mejor usar líquido de frenos DOT 3 o incluso mejor, DOT 4 que tiene un punto de ebullición más alto. El fluido Castrol GT-LMA tiene fama de ser el mejor (punto de ebullición seco de 446 grados F), es el que yo uso. El líquido de freno Jaguar Super DOT 4 (verde estaño, de tu taller Jaguar) es aún mejor: el punto de ebullición es 500 grados F. Cuando tu S3 era nuevo, tenía un anillo circular de espuma alrededor de la tapa del depósito de freno para evitar fugas de líquido al interior de la aleta y estropear la pintura (ver foto del motor V12). No debería ser difícil hacer una nueva uno mismo.

Aceite: Los motores 4.2 XK y 5.3 V12 requieren aceite 20W50 en la mayoría de las condiciones. No entraré en los beneficios y las posibles desventajas de los aceites sintéticos aquí, ya que este tema se ha discutido mucho en la lista, pero si cambias tu aceite frecuentemente, hay poco beneficio en cambiar de aceite convencional y en un motor de alto kilometraje puede haber un poco de detrimento (fugas por juntas con algunas marcas). Pero no todos los motores XK pierden aceite. Tengo uno (mi '82) que nunca ha perdido una gota en el suelo del garaje. Por otro lado, uno de mis V12, sin la experiencia mecánica que tengo ahora, después de gastar un buen tiempo adaptando juntas y seguros de Jaguar, ahora está completamente seco. Pero si tienes fugas en el motor, es posible probar el aceite Valvoline Max-Life. Está formulado con un suavizante de sellado especialmente para motores con un alto kilometraje y está disponible en grado 20W50, así como grados más ligeros. Sin embargo, hay ventajas para los aceites sintéticos "nuevos" y los aceites "semisintéticos" (mezclados), particularmente en la protección en el encendido. Mi propia elección es usar aceite convencional y cambiarlo cada 3000 km. Cambio el filtro a cada segundo cambio de aceite y uso ya sean filtros Bosch (no originales, lo sé) o los filtros Jaguar originales.

Cambiar el aceite en el 4.2 es algo fácil. No es necesario levantar el coche. Con una llave inglesa alargada de tamaño apropiado (21 mm), deslizarse bajo del lado derecho del coche, teniendo preparado un recipiente grande y plano para aceite (de al menos 10 litros). Afloja el tapón, coloca el recipiente y luego quita el tapón a mano. Se pueden usar guantes ya que el aceite usado tiene fama de ser cancerígeno, aunque no conozco ningún mecánico con cáncer en sus manos. El aceite fluye mejor cuando el motor está caliente (no CALIENTE), pero incluso frío, no hay problema. Solo tienes que esperar más para drenar el aceite. Lo dejo escurrir durante una hora más o menos mientras hago otra cosa. Ayuda, para nosotros los obsesivos, levantar el lado izquierdo del coche para "dirigir" al aceite hacia la purga. Hasta aquí, el procedimiento es exactamente igual para los V12.

El filtro es bastante fácil de alcanzar, pero en el motor 4.2 se encuentra en ángulo recto con respecto al bloque. Esto significa que cuando lo quitas, el aceite cae sobre la polaina del bastidor de la dirección. Está hecha de una "goma" resistente al aceite, pero aún así ... Prefiero cubrir la polaina con plástico. Deja que el filtro caiga en el recipiente de drenado. Usa un paño para limpiar la zona del motor alrededor del filtro de aceite. ¿Qué pasaría si tuvieras un accidente y la zona del filtro de aceite estaba sucia? ¿Qué dirían? ¿Recuerdas lo que dijo tu madre sobre la ropa interior? Cambiar el filtro es un juego de niños a menos que hagas lo que yo, no me gusta el inicio en "seco" y si el filtro está vacío, lleva mucho más tiempo que la lubricación llegue a la parte superior del motor. Yo "pre-lleño" el filtro. Coloco aceite limpio en

él y llenarlo por la mitad, echo un poco de aceite limpio en la junta de goma y lo vuelvo a colocar, simplemente APRETADO A MANO y luego cuarto de vuelta. No aprietes demasiado el filtro o será difícil de quitar.

En el V12, el filtro está ubicado en el lado izquierdo del motor en posición vertical, por lo que es más fácil usar esta técnica de "pre-llenado". Es probable que tengas que levantar el coche para llegar. Asegúrate de que el coche esté seguro antes de ponerte debajo. Una vez que se instala el filtro, puede volver a colocar el tapón de drenaje habiéndolo limpiado. El tapón de cobre se puede usar muchas veces, pero si comienza a filtrar aceite, puede ajustarse otra vez calentando y aplanando, o puedes comprar uno nuevo, son baratos, NO aprietes demasiado el tapón.

Llena el motor con 6 -7 litros de aceite para el motor XK, 10 litros para el V12. No llenes demasiado. Siempre puedes rellenar más aceite mañana y recuerda que un período de descanso nocturno es la única forma de tener una verdadera indicación del nivel en el 4.2. Es suficiente tener el nivel a 3/4 por encima del sombreado en la varilla de nivel. Yo he visto que el aceite por encima de esta marca parece desaparecer rápidamente de todos modos, mientras que en este nivel, nunca parece cambiar. Los motores V12 no parecen consumir una cantidad significativa de aceite.

Transmisión: la transmisión de Borg Warner 66 puede ser una unidad fiable a pesar de su mala fama en Norte América (en realidad ha tenido bastante buena fama en Europa: en el número de febrero de 2002 en la Revista Classic Jaguar World: "Se sabe que la caja de cambios automática (del S3) es duradera y relativamente sin problemas incluso para los estándares de hoy "). Pero necesita tener líquido nuevo de forma regular, las cajas estropeadas a una edad temprana son aquellas que no han sido atendidas con cambios de fluidos regulares de 25-30,000 millas. Si reciben esta atención, no dan problemas al menos 200,000 Km y probablemente mucho más. Los filtros pueden ser limpiados, no he revisado la transmisión yo mismo, aunque sé que otros sí lo han hecho. Confío esto a un especialista en transmisiones, es bueno hacer fluir todo el fluido viejo al menos una vez, rellenado con Dexron III o Tipo F (la especificación original, que es Tipo G, ya no está disponible). Dexron III hace un cambio de color ligeramente más suave, lo que sugiere un desgaste ligeramente mayor de las superficies de fricción, lo he usado durante un tiempo sin ningún problema. Tipo F da un cambio de color ligeramente "más fresco", que prefieren algunos. Lo crucial es que sea fresco y rosado. Si tu fluido es de color marrón, necesitas cambiarlo AHORA.

El GM 400 montado en el V12 Serie III es una unidad suave y fiable y usa fluido Dexron III. Los primeros V12 usaron transmisiones de Borg Warner, que, creo, usan ahora el fluido Tipo F. Si tienes un GM 400 reparado, es bueno cambiar la válvula de acumulador de plástico por una de metal como se usa en la mayoría de los modelos GM.

El resto del Jaguar se lubrica como cualquier otro: las bisagras de la puerta ocasionalmente con aceite ligero. Cualquier cosa que chirría debe ser atendida. Mantenlo fuera del sol a menos que esté en uso. Así es como haces que tu XJ dure fácilmente 350,000 Km y más.