



Restauratie verslag



DEEL 2

Pontiac Firebird Formula 400 uit 1970

Tekst en foto's:
Jeroen en Irma Roelofsen

Pontiac Firebird Formula 400 uit 1970, de afgelopen 23 jaar.

Wij hebben de Pontiac inmiddels alweer 23 jaar, in dit verslag vertel ik wat meer over de afgelopen jaren en de belevenissen met de Firebird.

Lekker rijden

Omdat ik in de afgelopen jaren regelmatig met de Pontiac in de lente en zomermaanden naar mijn werk rijd en Irma en ikzelf samen veel meetings bezoeken zijn er aardig wat kilometers afgelegd.

De motor die ik zelf jaren geleden uit elkaar had gehaald begon dan ook bijgeluiden te produceren die ik liever niet hoorde.

Ik begon ook steeds meer met mijn oren wijd open te rijden. Ik weet niet of sommige van jullie dit herkennen maar als er tijdens het rijden ergens een raar geluid vandaan komt wil ik weten wat er aan de hand is. Dit begon op een gegeven moment een gewoonte te worden, ramen open en radio uit, zullen we de eindstreep wel halen?

Uitlaat

Een van de bijgeluiden werd veroorzaakt door een lekende uitlaatpakking tussen de header en de cilinderkop. Omdat de hele uitlaat behoorlijk verroest was hebben wij besloten er van voor tot achter een RVS uitlaat onder te laten zetten bij de firma EPS uit Hoogeveen. Dat gaf een veel beter geluid!





Trouwauto

Ik rijd ook wel eens een trouwrit en dan heb je in ieder geval 1 deadline te halen -> het gemeen-tehuis!
Ik begon steeds banger te worden deze deadline niet te kunnen halen...

Ik had een keer een trouwrit waar ik werd gevraagd de auto even uit te zetten zodat er in alle rust foto's gemaakt konden worden. Nou dat kan natuurlijk dus de auto heb ik uitgezet. Je raad het al: na het maken van de foto's wilde de auto niet meer starten, accu leeg...

Er moest een familielid van de bruidegom met startkabels komen zodat ik de auto weer kon star-ten, wat voelde ik mij be-roerd hierover, geluk-kig waren we al bij het gemeentehuis ge-weest!



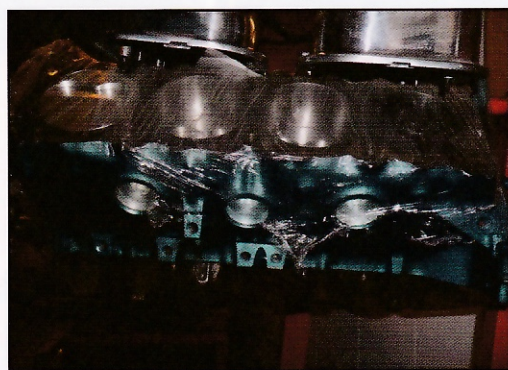
Achteraf bleek dat de lege accu veroorzaakt werd door een defecte dynamo van Powermaster. Die dynamo had ik nieuw gekocht, achteraf bleek dat het lager van de dynamo met de sleepringen waar de sleepcontacten op horen te lopen niet ver genoeg op de as geperst was. Hierdoor werden de sleepcontacten (die maar half op de sleepringen stonden) opgevreten.

Dit heb ik kun-nen repareren door de sleepringen verder op de as te persen en nieuwe sleepcontacten in de dynamo te plaatsen.

Motor

De pontiac staat bij ons altijd in de garage op dezelfde plek. Als de auto uit de garage wordt ge-reden viel mij op dat er steeds meer olie onder de auto kwam te liggen. Het bleek dat het motor-blok aan alle kanten behoorlijk nat aan het worden was.

Als wij naar een meeting van Stingray gaan rijden wij vanuit Noord-Holland vaak met elkaar op, wel zo gezellig. Van diegene die achter ons rijden hoorde ik vaak: wat stinkt die auto, en wat een rook zeg! Het was dus blijkbaar tijd om de motor onder handen te (laten) nemen.



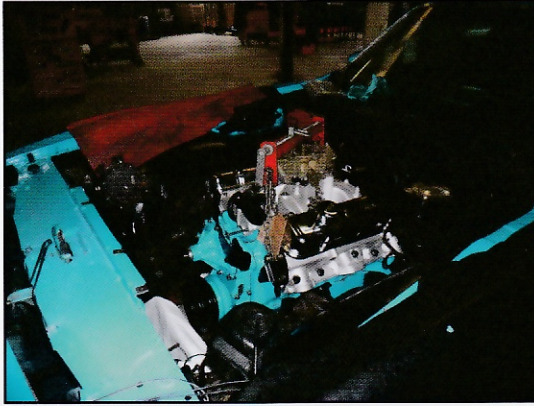
Ik dus bellen met Prostreet uit Heemskerk, zij hadden mij, toen ik de Pontiac net in mijn bezit had, vaak geholpen met spullen en goede raad. Zij hadden nog een goed onderblok staan met daarin al een 7.6 liter stroker kit gemonteerd. Samen met Prostreet de andere spullen bij elkaar gezocht zodat er een volledig nieuwe motor met ongeveer 500 pk opge-bouwd kon worden.

Terwijl Prostreet bezig was met de opbouw van de motor heb ik samen met Irma de motorruimte onder handen genomen. Daar konden wij nu goed bij en in de schuur bij Prostreet is het goed toeven. Je voelt je daar net alsof je in de garage van Gasmon-key bent.



Op een gegeven moment was het moment daar, de eerste proefrit met de nieuwe motor erin. Robert van Prostreet zei: laat mij maar even rijden, ik heb ervaring als drag-racer, ga jij maar naast mij zitten en Irma achterin. Er is namelijk zoveel ge-beurt met de Pontiac dat je hem niet meer herkent wat rijden betreft.



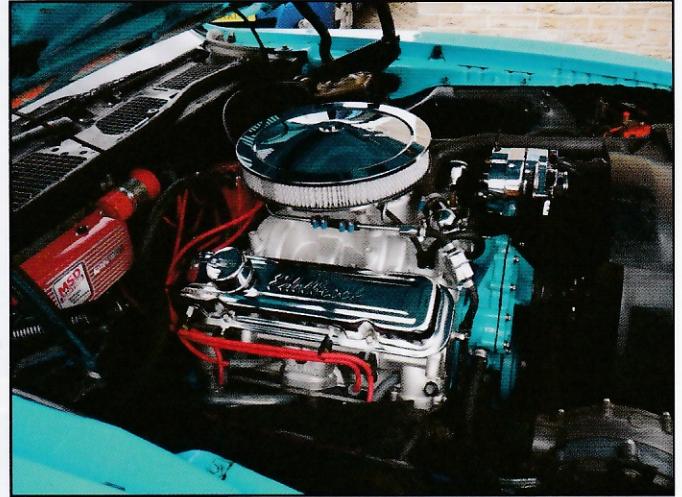


Nou, okay dan, Irma achterin en ik ging naast Robert zitten. Eerst even een rustig weggetje op-zoeken en toen gas erop!: een hoop kabaal, de voorwielen gingen de lucht in, Irma begon te gillen en mijn hart sloeg even over. Jeetje wat is dit een verandering zeg! Robert vloog op een rotonde af en begon wel erg laat te remmen, dat haalt ie nooit dacht ik nog! Maar gelukkig had ik mijn remmen goed op orde en gingen we netjes de rotonde op.

Daarna kreeg ik de sleutels met de mededeling om de

auto eerst 2000 kilometer in te gaan rijden.

Hoe doe je dat Robert? Hij vertelde mij: gas geven, niet teveel toeren maken en geniet ervan.



Zo gezegd zo gedaan, het was hoogzomer en ik heb nog nooit zoveel leuke woon-werk ritjes gemaakt. Ik moest om op mijn werk te kunnen komen elke dag door de zeeburger tunnel en dat was dikke pret! Ramen open en gas erop de tunnel in.

Zelfs een keer tijdens een file kwam er een man met een Harley naast mij staan. Wij keken elkaar aan en dachten hetzelfde. Wij stonden naast elkaar aan de ingang van de zeeburger tunnel en lieten bewust een gat vallen. Toen het gat groot genoeg was keken we elkaar aan en gas erop! Mooi knallen door de tunnel, aan het einde gaven we elkaar een groet en verdween de Harley rijder aan de horizon.

QA1 handling kit

Nu de motor van de pontiac prima is kwam ik er tijdens het rijden achter dat het onderstel eigenlijk ook aangepakt zou moeten worden. Het onderstel is veel te slap geveerd, dat moet anders.

Na wat zoeken bij Summit Racing heb ik gekozen voor de level 3 handling kit van QA1.

Die bestaat uit:

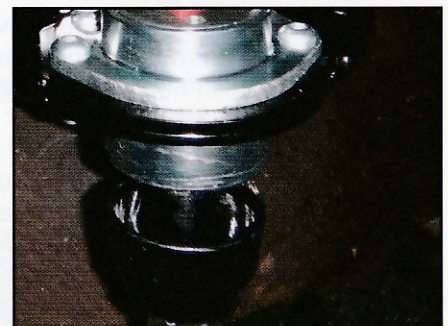
- nieuwe draagarmen onder en boven.
- een dikkere stabilisatie stang.
- 2 coilover schokdempers voor de voorkant
- 2 schokdempers voor de achterkant

Deze schokdempers zijn in te stellen, je kan namelijk bepalen hoe makkelijk (of moeilijk) het inveren en het uitveren gaat. Ook kan je, omdat het coilover schokdempers zijn, de rijkhoogte bepalen van de voorkant.



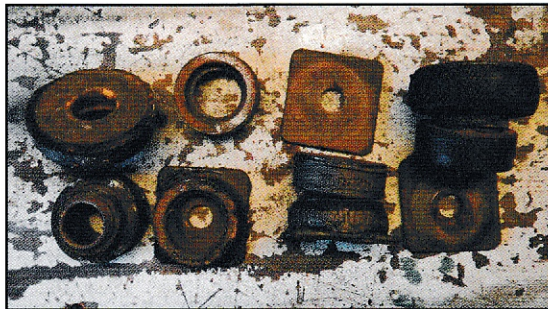
Verder kwam ik erachter dat de rubber bussen die tussen het subframe en de body van de auto zitten gescheurd en kapot waren. Hier heb ik polyurethaan bussen voor geregeld.

Dit moest natuurlijk allemaal gemontereerd worden, maar hoe doe je dat? Vooral het verwijderen van de onderste draagarmen baarde mij zorgen, als ik die veer maar niet voor mijn kop krijg.





Gelukkig had ik mijn pontiac bijbel nog, daar staat gewoon in hoe je de boel uit elkaar moet ha-len. Er staat geschreven: plaats de krik onder de twee scharnierpunten van de onderste draag-arm met behulp van een speciale adapter. De remschijf laat je vast zitten, de fusee kogels maak je dus nog niet los. Die speciale adapter heb ik natuurlijk niet,



dus heb ik alles met span-banden gefixeerd zodat de draagarm niet van de krik zou glijden.

Nadat ik de bouten van de eerste draagarm die ik ging verwijderen had los-gemaakt liet ik de draag-arm langzaam zakken, de veer drukt vanzelf de draagarm naar

beneden. Als de draagarm helemaal gezakt is staat er geen spanning meer op de veer, je kan de veer er gewoon tus-sen vandaag pakken. Vrij snel kon ik powerliften met de twee oude veren die ik er zelf jaren geleden in geplaatst had.

Nadat de onderste en bovenste draagarmen verwijderd waren heb ik de nieuwe draagarmen gemonteerd. De boven-ste draagarmen waren snel geplaatst, de onderste draagarmen gingen iets moeilijker maar uiteindelijk zaten deze ook netjes op hun plek.

Daarna de stabilisatie stang erop en de rijhoogte afstellen. Het afstellen van de rijhoogte is een proces van afstellen - > wielen erop -> van de krik af -> rijden -> te laag -> weer op de krik -> wie-len er weer af -> afstellen -> enz. Het duurde een dag voordat ik tevreden was over de rijhoogte. Als de rijhoogte laag is ziet dit er wel mooi uit maar steeds die uitlaat over straat is niet handig.

Uiteindelijk is de rijhoogte geworden zoal hij vroeger was, alleen is de auto veel stugger en veert hij minder makkelijk in. Iets enthousiaster een bocht nemen gaat nu ook veel beter.

De todo list

Bij de QA1 handling kit kwamen ook twee schokdempers voor de achterkant. Ik heb de oude schokdempers (Gabriel Highjackers) verwijderd en de nieuwe dempers ervoor in de plaats gezet. Toen bleek waarom ik er zelf jaren geleden highjackers onder geschroefd had, mijn bladveren zijn af...

Hier kwam ik achter tijdens het rijden omdat bij stevig optrekken de achterwielen in de wielkast gingen aanlopen. Snel de highjackers weer teruggeplaatst en een inspectie gedaan van de ach-terwiel ophanging. Wat blijkt, dit moet ook al-lemaal vervangen worden, en het zit natuurlijk alle-maal muurvast.

Punt 1: nieuwe bladveren + bussen regelen. Meteen een sper differentieel monteren? Wie weet..

Tijdens het plaatsen van de polyurethaan bussen tussen het subframe en de body van de auto kwam ik erachter dat de radiator support (het metaal waar de radiator op rust) verrot was.

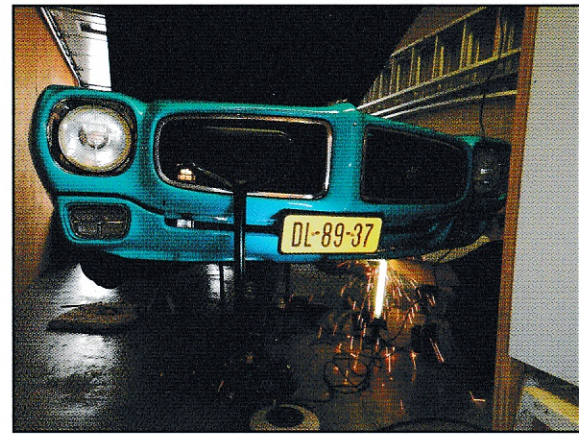
Aha, daarom trilt de neus van de auto dus

Inmiddels staat er een nieuwe radiator support in de schuur, deze moet al-leen nog even gemon-teerd worden.

Dus punt 2: radiator support monteren.

En punt 3: ik wil de remmen verbeteren.

Het zou dus zomaar kunnen dat ik in de toekomst nog een keer een verslagje kan maken.



Groetjes Jeroen en Irma