



Restauratie verslag

DEEL 3

Pontiac Firebird Formula 400 uit 1970

Tekst en foto's:
Jeroen en Irma Roslofzen

Radiator support en voorremmen vervangen

Hallo allemaal, ik vond het weer tijd voor een verhaal over de Pontiac, een poosje geleden heb ik namelijk de radiator support en de voorremmen van de Pontiac Firebird vervangen. Ik was er namelijk achter gekomen tijdens het kruipen onder en om de auto dat de radiator support aan de onderkant ietwat verrot was, dat kan natuurlijk niet. En als ik op de rem trapte gebeurde er niet zoveel wat remmen betreft.

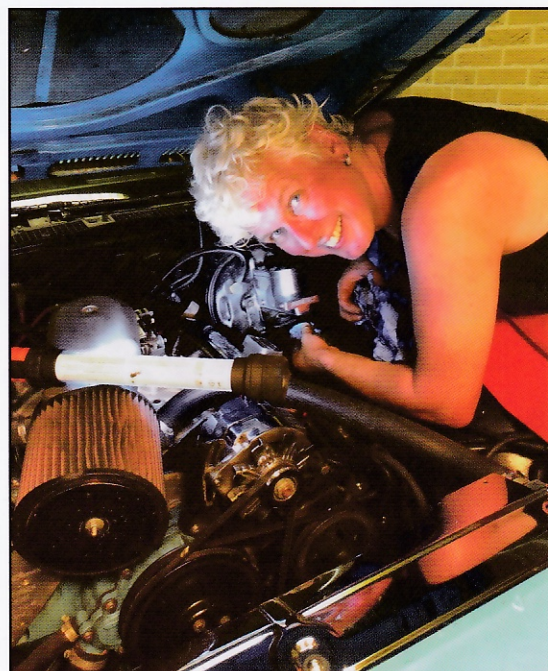
Als we toch van plan zijn weer te gaan sleutelen moeten de voorremmen en de hoofdrem cilinder er dus ook aan geloven. De remmen voelen sponzig aan en de oude hoofdrem cilinder lekt zijn remolie aan de bovenkant bij het deksel.

Dus spullen bestellen en in actie!

Eerst de polyurethaan bushings die ik nog over had van mijn vorige klus gepast op de nieuwe support, die passen natuurlijk niet... Dus modificeren die gaten, ze moeten groter. Goed afgetekend met een grote ring als mal en met een dremel de gaten netjes pas gemaakt.

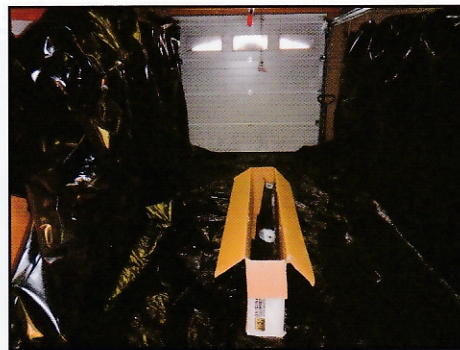
Daarna wilde ik de radiator support in dezelfde kleur gaan spuiten als de pontiac. Dit wilde ik zelf doen maar ik heb geen spuitcabine.

Nu heb ik wel eens een oude computer monitor gespoten in mijn garage met spetterpaint van de gamma. Dit was een spuitbus met grijze verf die voorzien was van roze spikkels (je probeert wel eens wat...). Na het spuiten van de monitor bleek dat de koelkast in de garage ook voor een groot gedeelte grijs met roze spikkels was geworden.

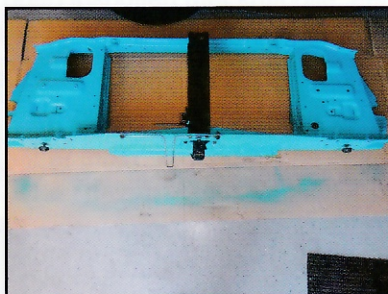


Het leek ons dus geen goed idee om nu weer zonder alles af te schermen in de garage met verf te gaan spuiten. Daarin hebben we een soort spuitcabine gemaakt door met zeil alles af te schermen.

Nu de verf nog, ik heb geen compressor en zal met spuitbusen moeten gaan werken. Ik had het idee om naar een bouwmarkt te gaan en een scharnier mee te nemen die de kleur van de pontiac heeft, dan kan je mooi de kleuren vergelijken. Wij samen naar de gamma, geen succes... Daarna naar de praxis, hoera! daar lagen 2 kleine spuitbusjes in precies dezelfde kleur. Alleen 2 spuitbusjes is wat weinig dus bijbesteld, 3 weken wachten en hupsakee 5 spuitbusjes, dat moet genoeg zijn.



Nu de verf erop spuiten, eerst heb ik een goede grondverf laag aangebracht en daarna de kleur. Even een nachtje laten drogen en het eindresultaat was zoals verwacht: de radiator support was blauw.

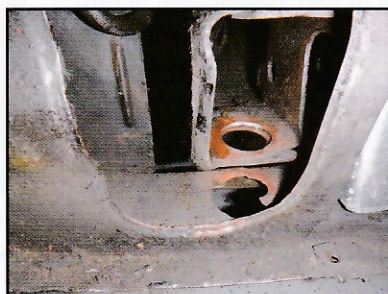


Nu het spuiten klaar was hebben we samen het zeil opgeruimd en kon het demonteren van de oude radiator support beginnen. Bij het demonteren moet je ervoor zorgen dat je het middelste deel, waar de motorkap

vergrendeling boven zit, netjes eraf haalt omdat je dit moet hergebruiken. Dit geldt ook voor de vergrendeling zelf, een veer die bij de vergrendeling zit en de tank voor de radiator



overflow. Omdat deze onderdelen niet verrot of stuk zijn kan dat in mijn geval prima.



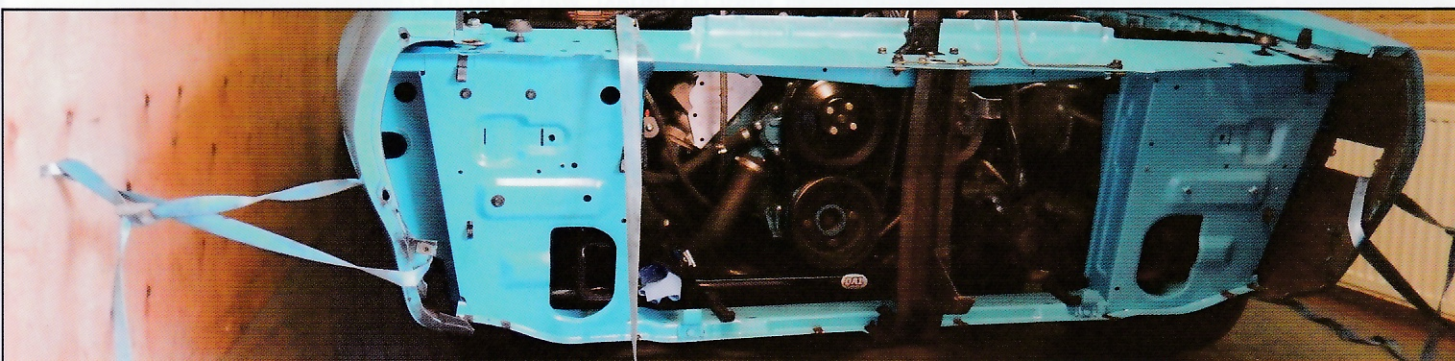
Omdat de boel niet helemaal lekker losging heb ik de slijptol maar weer eens gepakt en daarmee wat vuur gegeneerd. Voor ik het wist had ik alles gedemonteerd en

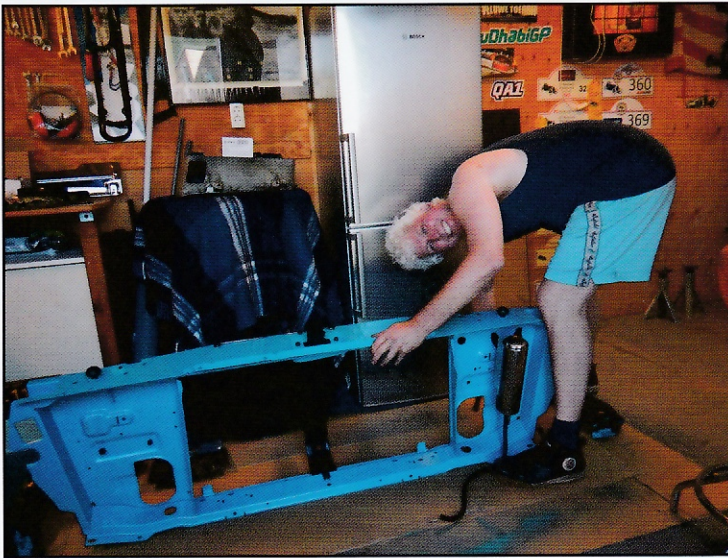
kon ik weer gaan opbouwen. Het bleek dat de support aan de bestuurderskant helemaal door was en dat de bijrijderskant een scheur had. Daarom bewoog de neus van de auto dus zo onder het rijden...



Nu de nieuwe radiator support erin, dit was even lastig. Ik had namelijk de oude gewoon doormidden geslepen en van het subframe getrokken. De nieuwe moet natuurlijk heel blijven en dan blijkt dat je eigenlijk een spatbord moet verwijderen omdat de opening die aan de voorkant tussen de twee spatborden zit te smal is. En om een spatbord te demonteren moet je de deur van je auto helemaal open kunnen doen omdat er bij het scharnier van de deur een bout zit waar het spatbord mee vastzit. En

dat kan dus niet in een garage die maar 3 meter breed is, wat nu?



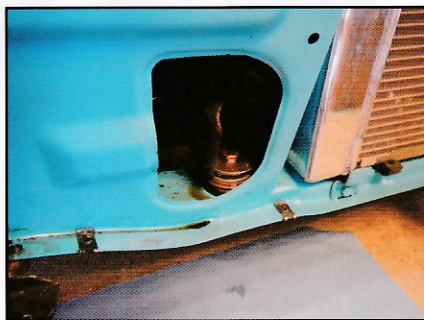


Ik heb eerst de bouten van de spatborden waar ik wel bij kon een paar slagen losgemaakt, daarna ben ik gaan meten. De radiator support zit met zijn beide uiteinden helemaal in de spatborden en komt bijna tegen de binnenkant van het spatborden aan. Om hem er tussen te kunnen krijgen moeten de spatborden links en rechts ongeveer een centimeter of 10 naar buiten toe, hoe doe je dat?

Nou je demonteert de knipperlichten, pakt twee spanbanden, monteert een oog aan de buitenmuur van je garage, kijkt hoe stevig de cv radiator is gemonteerd aan de binnenmuur, rijgt de spanbanden door de gaten waar de knipperlichten horen te zitten, trekt de spanbanden aan, niet te ver want anders knikt het spatbord en ben je verder van huis, en hupsakee hij zit ertussen! Snel de spanbanden weer los en klaar, het vastschroeven kan beginnen.



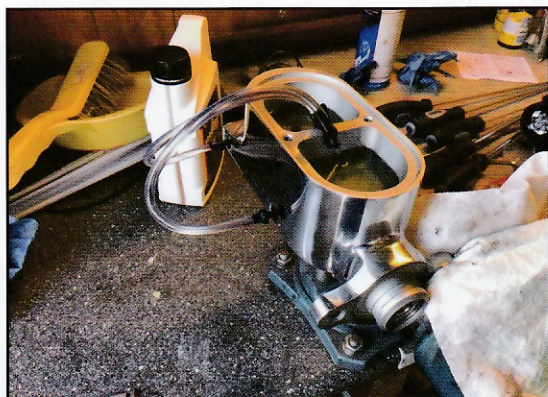
Opbouwen is altijd leuk, alles is nieuw en gangbaar. Wel is het met een Amerikaanse auto zo dat je altijd loopt te rommelen met de passing van de motorkap, bumper en spatborden. Dit doe je met vulplaatjes. Ik had de vulplaatjes netjes bij elkaar gehouden maar omdat de neus van de pontiac helemaal doorgezakt was en nu een stuk hoger kwam moest dit allemaal opnieuw gedaan worden.



Uiteindelijk is het allemaal gelukt met de vulplaatjes, kabelboom weer netjes erin, alle lampen er weer op en de volgende klus kan starten, de voorremmen en de hoofdrem cilinder vervangen.

De hoofdremcilinder lag al een tijdje te glimmen in de woonkamer, het besluit over de remklauwen had ik namelijk al die tijd uitgesteld. Ik wilde betere remmen als standaard maar het kostenplaatje werd mij te hoog. Ik heb namelijk 14 inch velgen aan de voorkant zitten, als je betere (grotere) remklauwen wilt moet je nieuwe remschijven, grotere velgen (minimaal 17 inch anders past het niet) en nieuwe banden. Dit werd mij te duur, racen ga ik toch niet met de Pontiac en als de standaard remmen vervangen zijn zou het remmen toch goed genoeg moeten zijn?

Dus 2 nieuwe standaard remklauwen gehaald met 2 staalomvlochten remslangen daarbij. Nu eerst de hoofdremcilinder ontluften in de bankschroef, het zogenaamde benchbleeden. Dit gaat vrij eenvoudig met de meegeleverde ontluftingskit. Daarna de hoofdremcilinder monteren, he dat past niet...de beugel waar de remdrukverdeling mee vast zit moet gemodificeerd worden. Dus de dremel er weer bij gepakt, wat is dat toch een handig ding!



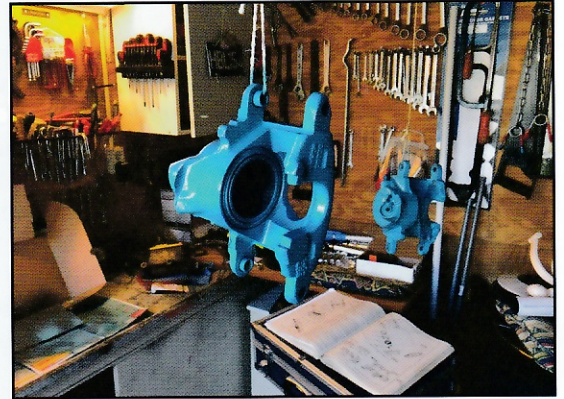
De hoofdremcilinder lag al een tijdje te glimmen in de woonkamer, het besluit over de remklauwen had ik namelijk al die tijd uitgesteld. Ik wilde betere remmen als standaard maar het kostenplaatje werd mij te hoog. Ik heb namelijk 14 inch velgen aan de voorkant zitten, als je betere (grotere) remklauwen wilt moet je nieuwe remschijven, grotere velgen (minimaal 17 inch anders past het niet) en nieuwe banden.

Dit werd mij te duur, racen ga ik toch niet met de Pontiac en als de standaard remmen vervangen zijn zou het remmen toch goed genoeg moeten zijn? Dus 2 nieuwe standaard remklauwen gehaald met 2 staalomvlochten remslangen daarbij. Nu eerst de hoofdremcilinder ontluichten in de bankschroef, het zogenaamde benchbleeden.

Dit gaat vrij eenvoudig met de meegeleverde ontluichtingskit. Daarna de hoofdremcilinder monteren, he dat past niet...de beugel waar de remdrukverdeling mee vast zit moet gemodificeerd worden.

Dus de dremel er weer bij gepakt, wat is dat toch een handig ding!

Omdat ik nu goed bij de remleidingen onder de hoofdremcilinder kan heb ik deze meteen ontroest en netjes gemaakt. Nu verder met de remklauwen, demonteren van de remklauwen gaat makkelijk, ik heb dit wel vaker gedaan bij onderhoud werkzaamheden. Ik hang de remklauwen dan op aan een haak die vastzit aan de binnenkant van de spatschermen, de remslangen hoeven dan niet losgehaald te worden. Ik besepte mij tijdens het sleutelen dat ik de remslangen eigenlijk nog nooit heb losgehaald, aha daarom willen deze niet los!



Dus goed inspuiten met kruipolie, een goed passende leidingsleutel

gepakt en proberen maar, helemaal geen beweging in te krijgen. Nog meer kruipolie

erop, een nacht laten inweken en de volgende dag poging twee, weer niet gelukt. Dan de brander er maar bij gepakt, hee er komt beweging in! Ik heb eindelijk de oude remslangen los kunnen halen, en dat was maar goed ook!

Toen ik de oude remslangen inspecteerde zag ik dat de binnenkant helemaal opgezwollen was. Dit verklaard waarom mijn remmen aan de voorkant bleven aanlopen en ik hard moest trappen op het rempedaal tijdens het remmen.

Het rubber van een oude remslang zwelt namelijk op en dit zorgt ervoor dat de diameter aan de binnenkant van de remslang afneemt, je moet dus meer druk uitoefenen op je rempedaal als je wilt remmen. Het opgezwollen rubber kan ook voor een soort ventiel werking zorgen, hierdoor kan er wel remolie naar de remklauw toe stromen maar loopt het niet zo makkelijk weer terug, hierdoor gaan je remmen aanlopen.

Nu kon ik weer gaan opbouwen, eerst de nieuwe remklauwen maar in de kleur van de pontiac spuiten. Ik had namelijk nog wat verf over en wilde voorkomen dat de nieuwe remklauwen zouden gaan roesten. Daarna alles weer gemonteerd en ontluicht, het eerste proefritje, remmen, helemaal goed!

Nu kan ik nadenken over het volgende dat gebeuren moet, de achtervering is niet zo tof meer, de rubbers zijn droog en

gescheurd en de stabilisatie stang hangt een beetje los...

Ook komt er een beetje olie uit mijn differentieel bij de cardan as, ik wil er toch al een limited slip sper inbouwen dus dan kan ik dat meteen oplossen

