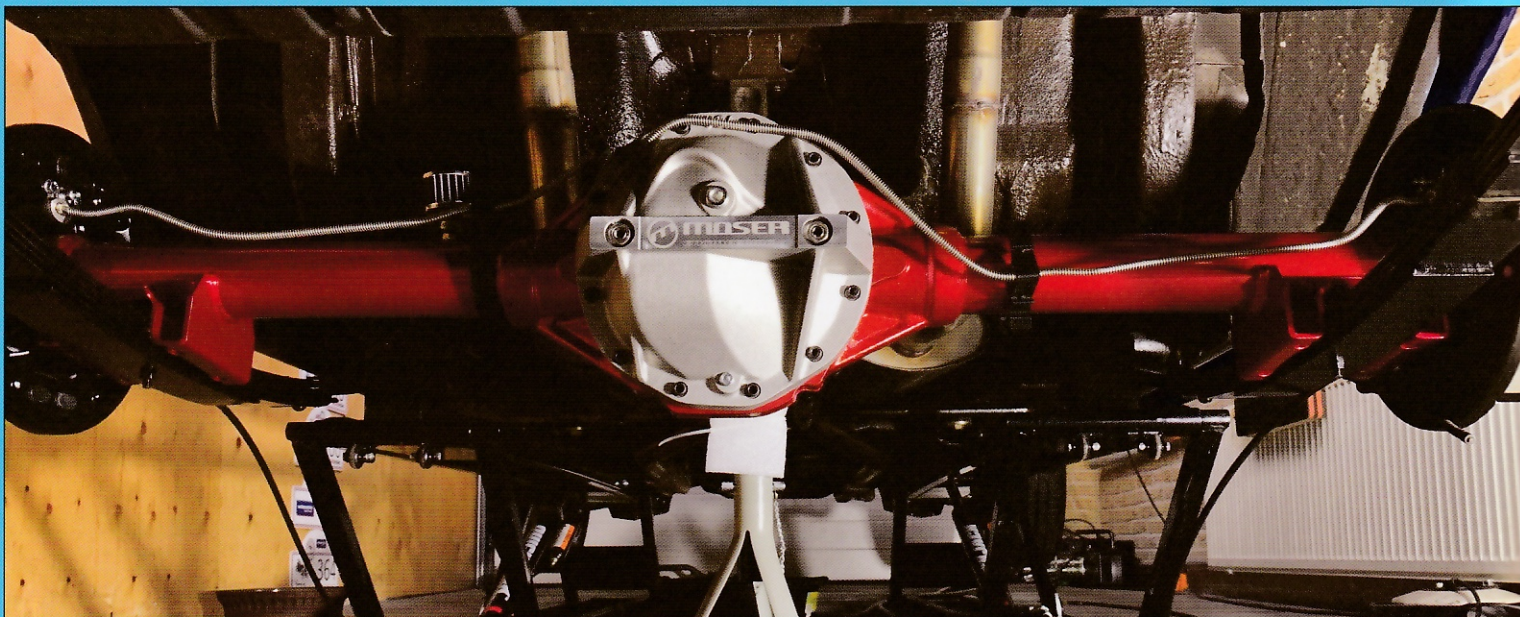


Pontiac Firebird Formula 400 uit 1970

Restauratie verslag Deel 4

Achteras, bladveren en stabilisatiestang nieuw

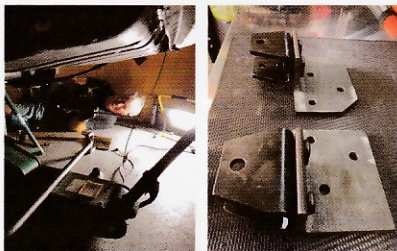
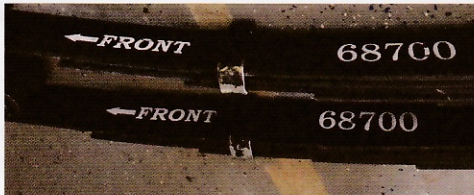


Hallo allemaal, ik vond het weer tijd voor een verhaal over de Pontiac, de Pontiac is namelijk dit jaar op 28 februari 50 jaar geworden! En daar horen natuurlijk ca-deautjes bij!

Wat geef je nu aan een auto? Nou ik wist het wel.

1. heavy duty bladveren.
2. een dikkere stabilisatiestang achter.
3. velgen van Chip Foose met nieuwe banden.
4. een 12 bolt achteras van Moser Engineering met sper differentieel.

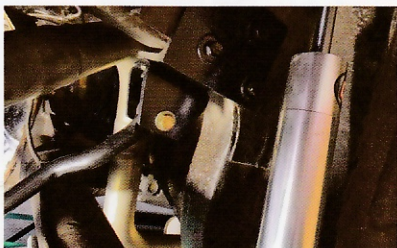
En er was een deadline te halen, de openingsmeeting van Stingray '82 in Wezep op 25 April. Om deze deadline te halen moest er weer flink gegymd en gesleuteld worden onder de pontiac. Jammer dat de openingsmeeting vanwege het corona virus niet kon gaan maar de deadline heb ik wel gehaald! Hieronder het verhaal hoe dit tot stand is gekomen.



Bladveren en stabilisatiestang:

Eerst kwamen de bladveren en de stabilisatiestang binnen, dus hupsakee aan de slag. De krik eronder en de oude achteras op assteunen gezet zodat de moe gestreden bladveren losgehaald konden worden zonder dat het gewicht van de achteras op de bladveren rust. Dit ging verbazingwekkend makkelijk, ik kon alle bouten en moeren gewoon losdraaien.

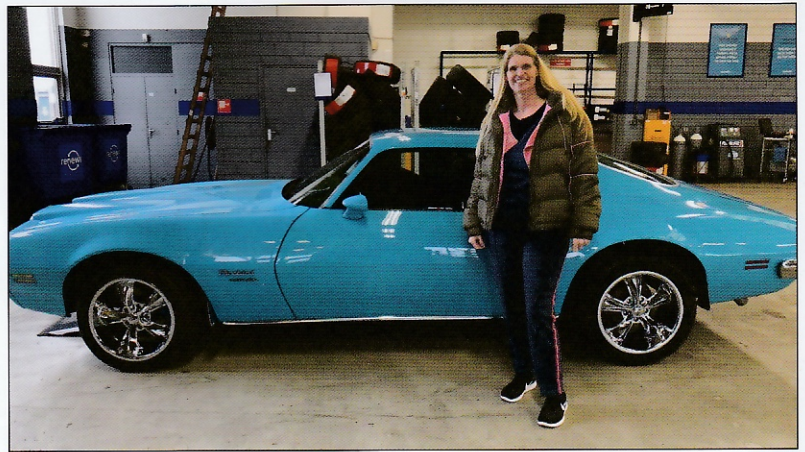
Het monteren van de nieuwe bladveren ging ook vrij eenvoudig, er stond dan ook in koeieletters FRONT op de bladveren gespoten, voorkant dus. De bladveren zijn gemonteerd met polyurethaan bussen dus voorlopig hoef ik daar niet meer aan te zitten.



Toen kon ik beginnen aan de stabilisatiestang, ook deze was gewoon los te draaien na al die jaren. Ik kwam erachter dat de beugels waarmee de stabilisatiestang aan het chassis vastzat wel erg slecht waren, 6 keer heen en weer buigen en ik had ze in mijn hand! Dus de plek waar de afgebroken beugels hebben gezeten netjes vlak gemaakt met de slijptol en die kale plek op het chassis in de coating gezet. Nu moesten er nieuwe beugels gemaakt worden dus even wat meten, een stuk hoeklijn gehaald, spuitbus erbij en twee stevige bevestigingspunten gemaakt voor de nieuwe stabilisatiestang.

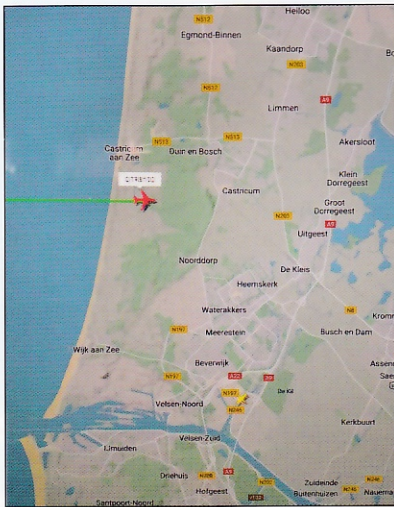
Velgen van Chip Foose:

Omdat de achterkant helemaal aangepakt wordt was het ook tijd voor een set andere banden en velgen. De oude banden zaten er al behoorlijk lang onder en begonnen droogtescheuren te vertonen. Dus nieuwe velgen geregeld van Chip Foose (je weet wel die van de tv) met een paar nieuwe banden erop. De oude velgen met banden uiteraard gewoon gehouden zodat ik altijd nog terug kan naar de oude situatie. Zoiets als oude schoenen, die gooi ik ook nooit weg.



Achteras:

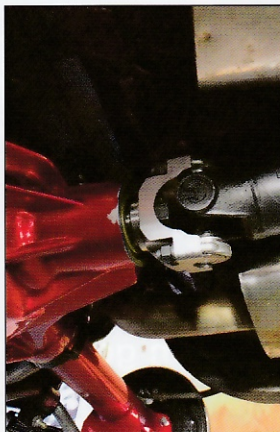
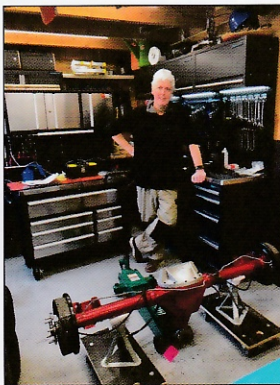
Toen was het tijd voor het hoofcadeau, een nieuwe achteras van Moser Engineering uit de USA! Ik had track trace informatie ontvangen van Moser Engineering waardoor ik het vliegtuig kon volgen waar de achteras in zat. Via vliegadar24 de vlucht gevolgd en dan wachten op de douane...



Uiteindelijk kreeg ik na een paar weken een melding van de transporteur dat de kist binnenkort afgeleverd kon worden. Ik had mijn telefoonnummer opgegeven zodat de chauffeur mij kon bellen als hij in de buurt was. Geduldig wachten op het telefoontje en ja hoor, daar ging ie. De chauffeur was onderweg en melde een probleem, hij was bang dat hij de straat niet in kon komen. Hij was namelijk op pad gestuurd met een grote koeltrailer zonder meegestuurde achteras en kon de bochtjes in onze wijk niet nemen!

Nou geen probleem, dan kom ik toch gewoon naar je toe met een paar hondjes onder de arm? De bekisting met de achteras kan mooi op de twee hondjes en dan rijd ik hem wel door de straat. Dus zo gezegd, zo gedaan. De achteras op twee hondjes gezet en ik duwen door de straat. Nu loopt onze straat nogal bol dus ik slingerde met mijn achteras van de linkerkant van de straat naar de rechterkant. Dat is best wel een gedoe met een kist van ongeveer 110 kg maar met wat hulp van de buurman was het gelukt, de nieuwe achteras stond in de schuur!

Nu kon het hoofcadeau uitgepakt worden, dat was wel ff een klussie. De as was goed verpakt in een bekisting met heel veel spijkers. Dus een breekijzer erbij gepakt en uitpakken maar. Eerst het deksel eraf en meteen foto's maken, wat een mooi hoofcadeau! De achteras heb ik samen met Irma op twee assteunen gezet, de assteunen zelf stonden weer op de twee hondjes. Zo kon ik mooi de achteras onder de Pontiac rollen.

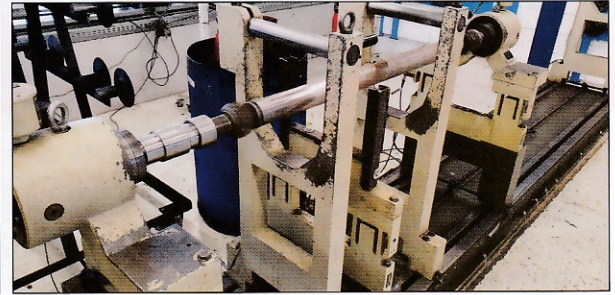
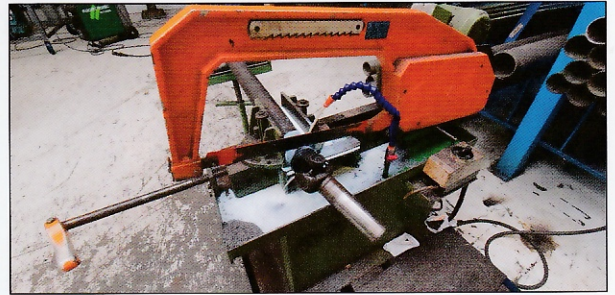


Het eerste klusje dat geklaard moest worden was de oude achteras van de pontiac af schroeven. Dit ging achteraf vrij eenvoudig ondanks het gewicht van een kilo of 80 dat zo'n achteras ongeveer weegt. Ik heb de achteras losgeschroefd van de bladveren, de stabilisatiestang verwijderd en de remslang los gehaald. De krik onder het differentieel en samen met Irma kon de achteras prima tussen de bladveren door verwijderd worden. Dit ging natuurlijk niet helemaal vanzelf maar lukte uiteindelijk prima.

Om de nieuwe achteras eronder te zetten hebben we gewoon de film achterstevoren afgespeeld. Wel extra goed uitkijken nu want de achteras is mooi rood gespoten en mag natuurlijk geen krasjes oplopen! Toen uiteindelijk de achteras op zijn plek was gemanooeuvreerd en ik deze goed vastgeschroefd had moesten de achterremmen nog aangesloten, afgesteld en ontluucht worden. Hierna heb ik de stabilisatiestang weer op zijn plek gezet en was het meeste sleutelwerk achter de rug. Alleen de cardanas moest er nog tussen.

Toen de achteras op zijn plek zat heb ik gemeten wat de afstand was van de achterkant van de versnellingsbak tot aan de aansluiting op de achteras, de zogenaamde "pinion yoke". De nieuwe achteras was namelijk voorzien van een extra stevige pinion yoke die iets grotere afmetingen had dan de oude. Dit zorgde ervoor dat de cardanas te lang was....

Dus er kwam een extra cadeau aan, de cardanas moest ingekort worden. En omdat het mes toch in de cardanas moet is het beter de kruiskoppelingen te vervangen. Een revisie dus.



Cardanas revisie

Even zoeken op internet en daar kwam de site: <http://www.cardanas.eu> naar voren. De link gaat naar een bedrijf dat Driveteq heet met een vestiging in Duiven. Dus de cardanas in de auto en op weg naar Duiven. Maandag konden we de cardanas inleveren en in dezelfde week op donderdag konden we de gereviseerde cardanas weer in ontvangst nemen. Van de werkzaamheden die gedaan moesten worden om de cardanas te verkorten zijn mooie foto's gemaakt, helemaal super!

Tuisgekomen paste de cardanas perfect tussen de versnellingsbak en de nieuwe achteras dus het laatste cadeau zat ook op de pontiac. Er moest echter nog een ding gebeuren, de nieuwe tandwielen moeten nog inlopen op elkaar. Daarom moet je de auto met de achterwielen omhoog 2 a 3 minuten in zijn vooruit en in zijn achteruit even laten draaien. Niet te veel gas geven, houd de motor onder de 2000 toeren. Tijdens dit inlopen zijn er geen problemen geconstateerd.

Daarna komt de eerste proefrit, die proefrit moet minimaal 16 kilometer lang zijn. Gedurende deze proefrit moet je voorzichtig gas geven en weer vertragen zodat de tandwielen goed op elkaar inlopen. Wij hoorden geen vreemde bijgeluiden dus proefrit geslaagd!

Tijdens deze proefrit reed er ineens in de verte een grijze corvette voor ons, dus even gas erbij om te kijken of dit bekenden waren. Toen we dichterbij kwamen bleek het de corvette van Bert en Geertje te zijn, hoe leuk was dat! We hebben even aan de kant van de weg een praatje gemaakt, zo hebben we toch nog een kleine meeting gehad.

Wel keurig 1.5 meter afstand houden he?

Groetjes Jeroen en Irma

