

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

RESTAURATIE

CHEVROLET CORVAIR



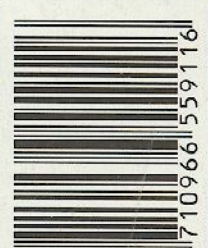
- TIPS & TRUCS • YOUNGTIMER: OPEL KADETT • DISTRIBUTIERIEM VERVANGEN •
- PANTHER KALLISTA – BELASTINGVRIJ •

Tweewieler
Harley-Davidson

Project
Commer truck

Even kennismaken
Stationwagens

Aankoopadvies
BMW 'neue Klasse'



BP 8 17 109661 559 116

wel even zien wat er gebeurt. Nu werd het oude lager eraf gehaald. Bij een 130TC zitten de wielen niet met wielbouten vast, maar zitten er tapeinden op het lager en zitten de wielen met moeren vast. Deze zouden met een hele zware griptang losgedraaid worden. Was ik blij dat ik erbij stond, laat mij dat zelf maar even doen. Dus twee moeren tegen elkaar vastgedraaid op het bovenste stuk schroefdraad en zo draaide ik ze er zonder veel problemen en beschadigingen uit. Het jonge monteurje stond wel even te kijken, hij had het nog niet eerder meegemaakt dat een klant zelf even meehielp met sleutelen. Maar goed, hij kon de andere kant loshalen en zo was het klusje snel gepiept. Helaas, toen alles er met nieuwe lagers op zat, zat er nog steeds een vaag geluidje in aan een kant en de keurmeester wilde hem hier niet mee afmelden. De kans op een tweede herkeuring na afkeur op dezelfde dag is heel groot. Ik vond het grote onzin, alles was prima in orde, er zaten nieuwe lagers op dus geen speling en er zit-

ten wel meer geluidjes in die auto. Het is een en al herrie aan boord! Maar goed, nog een nieuwe kon niet meer geregeld worden die dag, dus maar naar huis. Na de vakantie weer de 20 kilometer die kant op gereden voor de vervolgspraak. Ze zouden een nieuw lager moeten hebben liggen. Toen ze keken in de voorraad vonden ze echter alleen een lager van een Citroën ZX met wat vieze vingers op het doosje. O nee, dit is toch die van de Ritmo. Dus monteren dat ding! Hmm, hij paste niet direct goed en bij het weer loshalen vielen de kogeltjes op de grond. Toen viel het kwartje, ze hadden het lager een week daarvoor per ongeluk op een ZX gezet en weer losgehaald! Grmpf... Om een (heel) lang verhaal kort te maken, hierna nog een lager bij Brezan besteld, ook deze gaf dezelfde problemen (geluid bij draaien) en uiteindelijk is een origineel Fiat lager gemonteerd, van een Tipo 1.8, waarmee hij uiteindelijk afgemeld kon worden. Toch leuk, zo'n APK bon van een tientje wat uiteindelijk zo'n 100 kilometer aan heen

en weer rijden kostte met alle tijd die er mee gemoeid was. Gelukkig hoefde ik bij de APK alleen de kosten voor de lagers zelf te betalen en niet de montagekosten als compensatie. Voortaan toch alles maar weer zelf doen denk ik, dan kan je het in ieder geval in de schuur laten staan als het tegenzit.

Een paar weken later had ik de auto mee naar mijn werk en ging ik even een stukje rijden met een collega die helemaal leip is van Alfa en een hele nette Bertone uit midden jaren '70 heeft. Halverwege een stevig rondje rijden tijdens de lunchpauze even in de machinekamer koekeloeren. Dat blok was ineens zo vet als een oude stoomlocomotief, overal olie aan de voorkant van het blok. Even peilen gaf aan dat ik er nog wel mee naar huis kon maar ik ga er daarna niet meer mee rijden. Eerst kijken waar dit vandaan komt. In verband met tijdsgebrek is de auto hierna geschorst en afgelopen week kreeg ik bericht van de RDW dat de schorsing alweer afliiep. Hij staat alweer een jaar stil...

BMW K100RS (1985)

BMW 525E automaat (1983)

Honda CB900f Bol d'Or (1979)

Peugeot 504 coupé automaat (1971)

Eigenaar: Nanno Nanninga

Beroep: Bibliotheekdirecteur

Vorig verslag: K&T 135



Nanno vervangt klepstelboutjes en vindt in Nederland nog olie voor de injectiepomp.



Toen ik mijn 504 coupé na de aankoop een paar jaar geleden technisch onder handen heb genomen viel mij bij het kleppen stellen op, dat één van de klepstelboutjes (van inlaatklep cilinder nummer 4) veel verder ingedraaid moest worden dan de andere. De speling was echter wel goed in te stellen dus ik heb er verder maar geen aandacht aan besteed. Laatst heb ik het kleppendeksel er weer eens afgehaald voor controle en toen wilde ik er toch meer van weten. De borgmoer er afgedraaid, het boutje helemaal uitgedraaid tot het niet verder lukt, vervolgens de klepstoter opzij

duwen tegen de veer in. Dan kun je de stoterstang er uit nemen en vervolgens het klepstelboutje er uitdraaien. Goed oppassen dat het boutje niet in het gat van de stoterstang valt... Het boutje was versleten. De andere 7 boutjes waren als nieuw. Hoe kan zo iets? Gebrek aan smering? Een tijd zonder speling gedraaid? Je komt het waarschijnlijk nooit te weten. Na het indraaien van een nieuwe (vanaf de onderkant, weer oppassen dus voor in het carter vallen) de stoterstang gemonteerd en de speling goed afgesteld. Met een tevreden gevoel het deksel gemonteerd. Over een tijd maar eens kijken hoe

Vader en zoon in de coupé.

het er dan uitziet. De motor loopt voortreffelijk, dus ik denk eerlijk gezegd dat er niets meer aan de hand is.

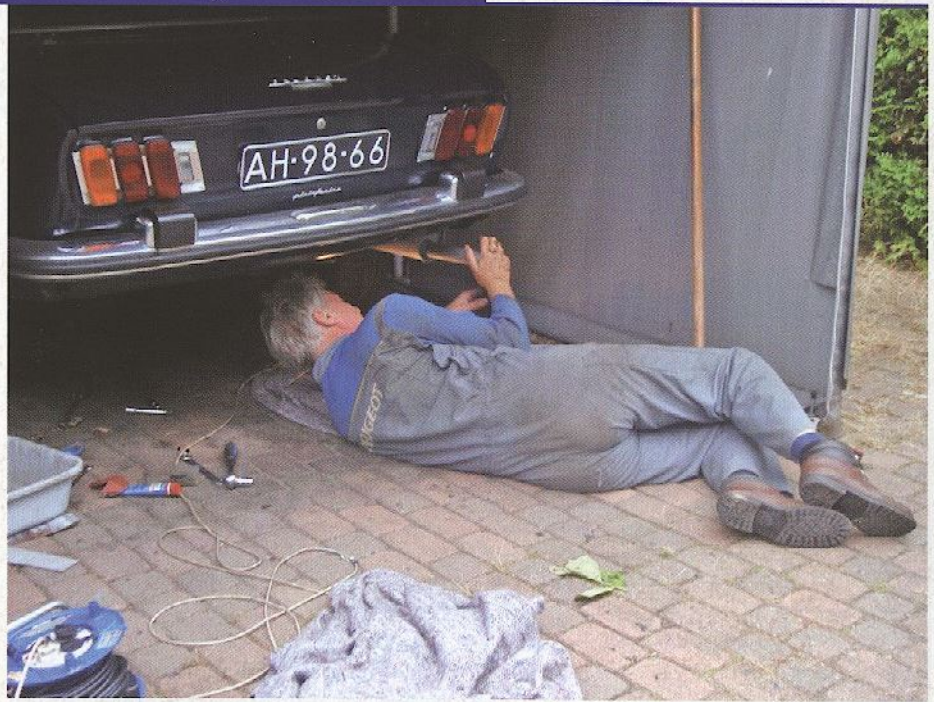
De behoefte aan perfectie knaagt altijd aan mij. En daarom was ik niet tevreden over de olie in de injectiepomp. De olie

Je komt het waarschijnlijk nooit te weten

in deze pomp wordt door Peugeot voorgeschreven als Essolube HDX 10 W. Maar Esso levert het niet meer. Sommige specia-

listen houden het op ATF. Maar dat is toch merkwaardig, want destijds bestond ATF ook al en als het er in zou moeten, dan had Peugeot het wel voorgeschreven. Ik heb dus een zoektocht op internet gedaan naar dit type olie. En die bestaat nog wel degelijk. Het is monograde motorolie 10W, classificatie 5E. Castrol, Mobil en andere fabrikanten leveren het. Maar ook onze eigen nationale oliefabriek Kroon Oil te Almelo. Ik gebruik eigenlijk altijd Kroon Oil, ze hebben een hele brede range producten en het is bij mijn automaterialenzaak allemaal in voorraad. Na een e-mail wist ik dat Kroon Oil ook HDX 10 W levert. Zelfs in de classificatie SF, dus hij overtreft de oude Essolube. Maar... afname minimaal 20 liter! De inhoud van de pomp is 0,150 liter en de verversings-termijn is 50.000 km... door zo'n plas olie kom je nooit heen. Toen ik dit probleem aan Kroon Oil voorlegde boden ze mij een gratis monster van 1 liter aan! Dat noem ik nog eens service. Van harte aanbevolen dus, deze Nederlandse smeermiddelen. Zie www.kroonoil.com.

In mijn injectiepomp zit dus nu weer de juiste olie en dat is een prettig gevoel. En ook belangrijk. Deze mechanische injectie-



systemen zijn erg gevoelig voor vervuiling bij stilstaan en regelmatige verversing met de juiste olie draagt vast bij aan een schoon en betrouwbaar systeem. De meeste klasi-kerrijders doen misschien wel 15 jaar om de 50.000 km te halen. Vaker verversen lijkt

Sleutelen op de koude straatstenen. Dat is Waar Gebeurd!

mij niet verkeerd, bijvoorbeeld elke drie jaar. Dat ga ik tenminste wel doen!

BMW 323i (1981, 214.000 km)

Saab 96 V4 (1971, 184.500 km)

Eigenaar: Leo Zwijns

Beroep: Maintenance Technician

Vorig verslag: K&T131



Leo's Saabje klappert en er verschijnt bruin gebrochel. Tevens ontbreekt er een bevestigingsbout van de versnellingsbak!



De schokdemper weer keurig gelast.

Ik moest zelf aan de knip en klop

De afgebroken schokdemper bij de Saab.

Je blijft gewenst en ongewenst altijd nieuwe plannen maken met het wagenpark. En omdat ik een groot liefhebber ben van dit spul ga ik ook altijd weer nieuwe uitdagingen aan. Zo heb ik afscheid genomen van de Mercedes 300 TE 24V. Er zat net voor de vakantie veel werk aan te komen zoals olie lekkage en af en toe afslaan motor waar ik niet helemaal uit kon komen

wat daar de oorzaak van was. Dus het blijft voorlopig bij de BMW en de Saab. Ik ben eigenlijk eerlijk gezegd, zoals vorige keer gemeld, nog niet met de aandrijf-as van de Saab bezig geweest. Er waren andere prioriteiten. Ik heb wel een ander spanningsrelais gemonteerd. De Saab wilde af en toe niet aanslaan en dit relais, wat tegen het schutbord zit, zorgt onder andere daarvoor. Hij

heeft ook recent een oliebeurtje gehad en nieuwe bougies, verdeler, contactpunten en kabels. Waarom eigenlijk die olie verversen is mij een raadsel want na 3 jaar en 10.000 km loopt de olie eruit als honing! Als je zoals ik op LPG rijdt, heeft de olie weinig te lijden. Wat wel mijn plan is, is om de Saab in te zetten voor de rittensport. Het artikel van de Belgische RS 2000 in K&T 131 laatst