



2017 NR. 4



STINGRAY82.NL

Stingray '82

CORVETTE, CAMARO & FIREBIRD CLUB

MAGAZINE



RESTAURATIE VIRUS

WAT MEER DAN 35 JAAR GELEDEN BEGON

OKT
NOV/DEC



**VERSLAG
MEETING N-H**



15TH ANNIVERSARY CORVETTE FAME 2017





Restauratie Virus





Dit verhaal begint meer dan 35 jaar geleden met het restaureren van een A-Ford door René van Ballegooij. In een kleine garage achter het huis wordt deze klassieker helemaal tot nieuw gereproduceerd.

In dezelfde tijd begint Waterdrinker Sr. aan het verzamelen van oude spullen, wat begint met het opkopen van een container met Jukeboxen en steeds meer uitgroeit tot een verzameling met alle soorten en modellen motorfietsen en oldtimers. Later wordt het idee dan ook geboren om een heus museum te starten waar alles ten toon gesteld wordt met allerlei curiosa uit de jaren '30 tot '60.

Dit museum, genaamd "The Vintage Place" in Westzaan, wordt gearrangeerd door René van Ballegooij en eigenaar Jaap Waterdrinker laat de collectie groeien tot een uniek museum voor Europa. Maar mede door problemen met de gemeente over vergunningen wordt deze hele collectie met meer dan 50 oude voertuigen compleet verkocht in 1994 en per opbod geveild.





RESTAURATIE VIRUS

Tekst Roger van de Meer
Foto's: Roger van de Meer en Ed Drinkwater



Ondertussen blijft René doorgaan met het restaureren van klassiekers. Dit krijgt een extra boost als zijn zoon Sander vanaf een jaar of 16 het ook steeds leuker gaat vinden om dingen op te knappen. Hij begint met Italiaanse brommers met merken als Ducati Benelli Demm en Giulietta uit de jaren 50 en 60. Op zijn 17de begint Sander aan zijn eerste auto: een Opel Kadett – E. Van 2 auto's wordt één gemaakt en deze wordt na het behalen van het rijbewijs, gebruikt als dagelijkse auto. Daarna volgt een Opel GT oftewel een mini-Corvette. Met deze auto worden de eerste ervaringen opgedaan met restaureren. Zo slaat ook het restauratie virus toe bij Sander. Hij vindt vooral Amerikaanse auto's mooi en pa gaat hierin mee. In 1999 wordt er door een goede kennis een blauwe Oldsmobile uit 1958 uit Canada gekocht en omdat deze eigenaar het zelf niet ziet zag zitten, werd dit het eerste echte volledige restauratieproject van fam. Ballegooij. Een jaar daarna kopen ze zelf via E-bay een rode Pontiac Firebird uit 1967. Dit is een rijders auto en moest alleen cosmetisch worden aangepakt. Ondertussen werd ook aan andere auto's, veelal van kennissen, het nodige opgeknapt.

Begin 2003 wordt de Pontiac verkocht. Van dat geld wordt de eerste Corvette aangeschaft, wederom eentje uit de USA. Een witte C1 uit 1960 met een 4 bak. Besloten wordt ook deze vroege vette helemaal uit elkaar te halen en geheel body-off te restaureren. Ook de motor en versnellingsbak worden gereviseerd. Dit alles kost heel veel tijd. Fam. Ballegooij heeft het voor deze auto globaal bijgehouden en totaal komt het neer op zo'n 2500 uren. Bijna alle avonden, behalve de vrijdag, en meestal alle weekenden worden in de hobby gestoken. Ma Ballegooij weet inmiddels niet beter en heeft geaccepteerd dat de mannen bijna al hun vrije tijd in het restaureren steken. Alleen als er ergens een meeting is, wordt er met de auto's gereden. In mei 2005 is deze C1 eindelijk klaar en wordt de inmiddels rood gespoten klassieker aangeboden bij de RDW voor een kenteken. Hiermee zijn de ervaringen wisselend. Het is daar net wie je treft. Sommigen keurmeesters zijn verbaasd dat een auto uit die tijd al van polyester is. Anderen hebben liefde voor het vak/oldtimer en keuren een auto dan zomaar goed, terwijl het een andere keer heel stroef loopt omdat bepaalde nummers niet op een auto te vinden zijn. In 2015 wordt deze auto verkocht aan iemand uit België, die op FAME een heel weekend lang om deze bolide had heen gestroopt. (Omdat je een auto zelf heb gerestaureerd zie je na verloop van tijd dat er weer werk aan de auto zit aan te komen om de auto weer echt mooi te maken en ook genereer je dan weer geld voor een volgend project).



RESTAURATIE VIRUS



In 2006 wordt er een C2 uit 1963 gekocht. Deze auto is nog origineel en niet verprutst. Hiervoor wordt wel de A-Ford van pa verkocht en ook moet er nog wat bijgelegd worden. Via veel detailfoto's en door veel vragen te stellen, kun je een goed beeld vormen ook al heb je de wagen zelf niet gezien. Eerlijk wordt verteld dat deze splitwindow reproductie wielen heeft. Later als de auto uit Amerika is gehaald, hebben ze een mooie meevaller omdat er toch originele knock-off velgen om zitten. Deze auto wordt eerst op kenteken gezet en er wordt een jaartje mee rondgereden. Daarna wordt ook deze Corvette totaal body-off geres-taureerd, inclusief alle mechanische delen. Dus de auto wordt geheel uit elkaar gehaald en alles wordt vernieuwd/vervangen of gereviseerd. Alles gebeurt heel grondig en rigoreus. Wel kom je heel vaak voor een vraag te staan; "Kies ik voor een topdollar gebruikt onderdeel of toch voor een reproductie?" Sommige originele onderdelen worden soms verkocht voor prijzen die gewoon niet normaal zijn. Bijvoorbeeld een tankdop die weggaat voor 250 Dollar! Alles wordt in eigen beheer gedaan, alleen het chroomwerk wordt uitbesteed. 1,5 Jaar later, in 2009, is de coupe uit 1963 klaar, daytona blue gespoten met donkerblauwe bekleding, alles nieuw! Een jaar later wordt er gewerkt aan het volgende project: de rode C2 Cabrio uit 1965 van Mike Westerberg. Deze zou alleen opnieuw worden gespoten maar uiteindelijk wordt ook deze geheel body-off geres-taureerd.

Tussendoor werden ook diverse andere auto's opgeknapt. Ook voor anderen. Soms valt het dan ook tegen als ze na het goed opknappen van een mooie oldtimer, na de metamorfose, gelijk worden verkocht, want daar ben je niet voor bezig! Een Auto die er nog steeds wel is, is een blauwe C1 uit 1958. Deze werd ook wel ook voor een ander gerestaureerd en na een tijdje werd gevraagd om de kleine tekortkomingen nog te herstellen want de auto werd te koop gezet. Dit voelt niet leuk om mee te maken. Gelukkig werd deze auto overgenomen door Ed Drinkwater, mede omdat zijn vrouw deze auto zeer mooi vindt. Tot op de dag van vandaag is deze oldtimer nog steeds te vinden in Westzaan.

In 2010 werd door Ed Waterdrinker een groot pand gekocht op het industrieterrein in Zaandam. Beide families hadden een klein pand om aan auto's te rommelen. Op voorstel van Ed werd de hobby gebundeld in deze grote unit. Het was een schildersbedrijf geweest. De helft werd ingericht als een professionele werkplaats met 3 bruggen en een spuitcabine. De andere helft als klein museum voor de oldtimers.





RESTAURATIE VIRUS



Inmiddels zat Ballegooy Sr. ook bijna tegen zijn pensioen aan, dus alle dagen van de week kon nu worden gesleuteld aan de oude auto's. Er werd aan een nieuw project begonnen. Deze keer een Chevy pick-up truck uit 55. Deze werd als een wrak gekocht. Alles werd gestript. Het chassis versterkt en gemoderniseerd met onafhankelijke voorwielophanging van Heidts Ford 9 inch achteras. In Amerika werd een nieuw Big-block besteld. Dit was een ingewikkeld proces, want werkelijk alles moest worden aangepast; chassis versterken, een complete nieuwe tank, nieuwe wielkasten maken, compleet stuurhuis aanpassen, een compleet ander dashboard uit een andere usa-car monteren en de accu op een andere plek. Eigenlijk te veel om op te noemen. Omdat je al jaren met auto's restaureren bezig bent, wordt je ook steeds handiger en inventiever om zo'n groot project tot een goed einde te brengen. Na heel wat uren werk, werd de auto uiteindelijk schitterend zwart gespoten, voorzien van rode bekleding en uitgevoerd met 18 inch velgen en banden van de maat 335 achter! Werkelijk een Black Beauty. En niemand verwacht dat zo'n oud model Chevy zo snel is bij een sprintje. Menig moderne auto is al vaak verrast bij het wegtrekken bij een stoplicht! Mooi detail is dat deze pick-up achterlichten heeft van een Corvette C2.



Het volgende idee diende zich aan. Via een foto, waar Ed Waterdrinker mee kwam, ontstond het idee om een COE (cab over engine) -truck te bouwen die dienst kon doen als oprijwagen voor klassiekers. Dit leek de mannen wel wat! Na enige tijd zoeken kwamen ze een oude brandweer ladderwagen tegen die dienst had gedaan in Enkhuizen van 1953 tot 1979. De ladderconstructie zelf ontbrak al. Met dit als uitgangspunt werd aan dit megaproject begonnen. Het originele Nederlands kenteken was na jaren van inactiviteit uit het kenteken bestand verwijderd door de RDW, hierdoor moest de truck eerst herkeurd worden

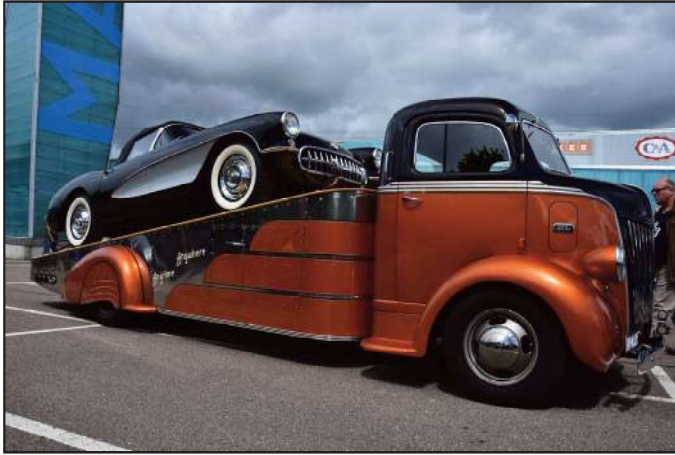


en in technische en functionele staat zijn. Zo werd er een tijdelijke laadvloer op gemaakt en de truck apk waardig gemaakt voor de RDW.





RESTAURATIE VIRUS



Er lag een kleine motor in en een zeer vertraagde overbrenging waar net aan 50 km p/u mee kon worden gehaald, maar via de pont is het keuringstation niet zo ver weg en verliep alles goed. Op de terugweg sloeg de waterpomp vasten kwam er een hoop rook onder de motorkap vandaan veroorzaakt door een gesmolten V snaar. Gelukkig gebeurde dit dicht bij huis en kon zonder waterpomp het laatste stuk gereden worden.



De motor stond origineel voorin. Daardoor was er in de cabine nauwelijks plaats. Besloten werd dan ook deze naar achter te plaatsen en de laadvloer schuin te laten lopen. Dit moest natuurlijk niet te schuin worden, mede omdat Corvette's erg dicht bij de grond liggen en de oprijhoek dan niet te groot moet zijn. Al snel bleek dat het originele chassis hiervoor niet geschikt was en dus werd er een oude Chevrolet Silverado heavy duty met een dubbele achteras aangeschaft, die voor een groot deel als donor auto werd gebruikt. Het chassis van deze Chevrolet werd met 60 cm verlengd en nu als basis gebruikt, met de cabine van de Ford truck. De motor werd direct achter de cabine geplaatst. Langzamerhand kreeg deze COE-Truck steeds meer vorm. Alles werd bedacht en zelf gemaakt; vele uren denken en puzzelen. Vooral in het plaatwerk zaten heel veel uren werk om het uiteindelijk een mooi geheel te laten worden. "Eerst moet je problemen organiseren om ze daarna op te lossen". Best bijzonder een Ford met een heus Chevy block als motor. Een lier doet dienst om de auto's erop te trekken, mede omdat wanneer je schuin omhoog rijdt je geen idee hebt hoe je er op rijdt, omdat je alleen de lucht ziet. In 2015 werd deze combinatie voor het eerst aan het publiek getoond op de Corvette meeting FAME in Valkenburg, wat gelijk de eerste prijs opleverde. Nog steeds is dit een bijzondere verschijning en af en toe ook erg handig als één van de klassiekers pech heeft. Na dit project volgde nog 2 projecten een Chevrolet Coupé uit 1946 en een 1959 Oldsmobile Convertible.





RESTAURATIE VIRUS



Tijdens een rondtrip in 2013 in de USA en na op bezoek geweest te zijn Bij Mongoose Motorsports met de bijbehorende shop tour. Werd door Ed besloten om daar een 63 GrandSport Corvette Replica te laten bouwen. Deze word daar in licentie van GM gebouwd. Gekozen word voor een 502 bigblock met Hillborn injectie en een rood interieur, iets wat ze in Amerika eerst niet aanbevolen, maar bij aflevering werd toch toegegeven dat het toch wel een mooie kleur combi was. Uiteindelijk kwam dit blauw/witte race monster naar Nederland. Een one off a Kind, waar je in Europa direct geen 2e van vindt. De stoelen zijn aangepast en niet erg comfortabel. Alle luxe is weggelaten en de open zijuitlaten maken een oorverdovend lawaai Toch is dit een zeer bijzondere Corvette die al heel veel prijzen heeft gewonnen. Naast deze special staan er nog een paar hele mooie Chevy's in de garage die dit jaar ook weer te zien waren op FAME.



Op dit moment zijn de mannen weer bezig met een zeer grondige opknappbeurt van een zwarte Corvette uit 1956. Hier zit ook veel werk aan. De body staat inmiddels spuitklaar in de spuitcabine en het onderstel met gereviseerde motor is al klaar. Zo blijf je altijd bezig. Het is iedere keer weer een uitdaging om een klassieker weer "nieuw" te maken. Kortom, het is een virus wat niet stopt.

REIZENDE REPORTER ROGER

