



Komt een auto bij de dokter...

Toyota Corona RT40 (1968)



Een Toyota Corona is een verschijning die je niet alle dagen meer ziet. Want waar Toyota inmiddels als betrouwbaar merk een reputatie heeft hoog te houden, keken potentiële autokopers enkele decennia geleden nog met argusogen naar het Japanse merk. Velen kozen voor de gevestigde orde en van de exemplaren die een weg vonden naar een Nederlandse eigenaar, zag lange tijd niemand de potentie van een toekomstige klassieker. De autodokter vond een Corona met werk en nam een kijkje of die klassiekerstatus zo'n Japanner inmiddels beter past.



In een jaren vijftig pand in Soest bestiert Jan Smeeing zijn handelsonderneming. Al van oudsher fungeerde het als garagebedrijf voor het

Duitse merk met die bliksemschicht. Nu staan er tientallen occasions die vaak net zo oud of ouder zijn dan Jan zelf. Van iedere autoliefhebber moet het hart sneller gaan kloppen wanneer die de showroom binnentapt. Er staan klassiekers en youngtimers in ogenschijnlijk zeer goede staat, maar ook opknappers die zelfs in deplorabele toestand als ruwe parels gezien mogen worden, zoals een VW T1. Jan heeft er een neus voor om per toeval tegen mooie objecten aan te lopen. Zo kwam ook de Toyota Corona in zijn bezit: "Ik handel ook nog wat in tweedehands Volkswagenonderdelen en leverde wat af in Friesland. Omdat ik daar toch was, keek ik even bij een vroeg type Passat in Dokkum die ik meteen kocht. Een paar dagen later haalde ik de Passat op,



maar had op de terugweg geen zin om rechtstreeks op huis aan te gaan. Terwijl ik via een binnendoorweggetje afzakte richting Soest, passeerde ik een oud garagebedrijf dat zichtbaar op zijn laatste benen liep. Ik stopte en raakte aan de praat met de ondernemer. De man van zeventig had er duidelijk geen zin meer in. Hij had drie auto's onder een doek staan en ik vroeg of ik er onder mocht kijken. Toen kwamen een Fiat 128 3P, een Toyota Carina en de Corona tevoorschijn. Al snel





1 Zodat je niet vergeet waar je in rijdt. 2 Dankzij de aankoop van de Passat, ontdekte Jan op de terugweg de Corona. 3 De Corona ligt vol met reserveonderdelen. 4 Ooit nieuw in Nederland door Louwman & Parqui geleverd. 5 Betrouwbare techniek in de Toyota.

OORDEEL VAN DE SPECIALIST

Via het internet kom je maar weinig bedrijven tegen die van klassieke Toyota's hun broodwinning hebben gemaakt. Wie wat van vroegere generaties Toyota's wil weten, kan zich het beste wenden tot Car.nl. Eigenaar Mike geeft toe dat er over zo'n vroeg type weinig bekend is gebleven: "De meeste kennis zal je bij particulieren vinden die zo'n auto hebben. Er zijn wel een aantal bedrijven in Nederland die zich op de wat oudere Japanse auto's in het algemeen hebben gestort, maar ik vraag me af of die van zo'n Corona RT40 wat afweten. De Corona uit de jaren zestig is in Nederland nauwelijks verkocht. Voor Europa was de Carina succesvoller. Dat maakt zo'n auto wel zeldzamer. Toch moet je de auto voor de handelswaarde niet opknappen. Ik schat de waarde van een gerestaureerd exemplaar tussen de € 4.000,- en € 10.000,-. De kosten van het opknappen overstijgen dus dik de waarde. Dat komt omdat er wereldwijd wel een heleboel van zijn verkocht en de klassieke Land Cruiser of Celica veel populairder zijn. Die zijn een factor tien meer waard dan oorspronkelijk. Toyota's reputatie als betrouwbaar merk stamt al uit die tijd. Alleen de roestbestendigheid van de carrosserie was eigenlijk een zwak punt. Technisch waren ze echt fantastisch.

Als het motortje los zit en de auto droog heeft gestaan, zou ik in eerste instantie de motor niet eens open maken. Wat olie bovenop de zuigers om de zuigerveren te smeren, verse benzine en dan proberen te starten. Het zal me niet verbazen als die dan gewoon loopt. Ook voor de koppakking ben ik niet bang. Je ziet bijna nooit dat die slecht zijn. Ik heb goede hoop dat de motor dus nog is aan te slingeren. En zelfs als de motor niet los is, kan je de boel proberen los te weken."



"Af en toe verdienen je wat en dat investeer ik dan weer in het opknappen van deze oude garage."

was de deal rond. Die meneer kon duidelijk de huidige tijd met adverteren via internet en zo niet meer volgen en was er klaar mee. Er stonden nog meer occasions, waaronder auto's uit 2010 die al twee jaar in zijn voorraad zaten. Bij het ophalen van de drie auto's, heb ik vervolgens zijn hele bedrijfsvoorraad opgekocht. Die man is nu met pensioen." Het is kenmerkend voor de manier waarop Jan zijn bedrijf runt en uitbouwt. Ooit begon hij in een boerenschuur met wat auto's voor de hobby. Die hobby groeide en groeide tot het meer handel werd en de belastingdienst ook haar deel moest ontvangen. Hij waagde de stap en werd ondernemer. Zeven jaar geleden kocht hij zijn huidige pand. "Af en toe verdienen je wat en dat investeer ik dan weer in het opknappen van deze oude garage. Mijn vriendin helpt me daar dan af en toe bij," vertelt Jan terwijl vriendin Manja zich klaar maakt





1 Zoals bij veel auto's zijn de platen om de accu op te zetten de eerste die bezwijken onder invloed van zuur en vocht. **2** Nieuwe dorpels zijn noodzakelijk.

ONDERDELENVOORZIENING

Mike van Car.nl heeft in zijn bedrijf 800.000 tot 1.000.000 geregistreerde onderdelen liggen van diverse modellen Toyota. Maar ook hij heeft slechts een handjevol onderdelen van de Corona in zijn webshop staan. Mike: "Misschien heb ik nog wel meer hoor, maar dat moet ik dan specifiek opzoeken. De onderdelenvoorziening van deze Corona's is slecht, maar wel mogelijk. Bij de dealer hoeft je niet aan te kloppen. Ga er maar vanuit dat tachtig tot negentig procent niet meer nieuw geleverd kan worden door Toyota zelf.

Toyota registreert pas vanaf 1983 digitaal de onderdelen. Daarvoor moet je het hebben van onderdelenboeken, documentatiemappen en microfiches. Die hebben wij. Aan de hand daarvan kan ik met de klant de artikelnummers opzoeken. Hebben wij het onderdeel niet, dan kunnen we daarmee wereldwijd verder zoeken." Het spreekt voor zich dat het daarom nagenoeg onmogelijk is om van de meeste onderdelen de prijzen te noemen. Zaken zoals een kabelboom moeten mogelijk zelfs nagemaakt worden.

INFORMATIE KOSTEN *

Complete restauratie:	€ 20.000,-
Pakkingset compleet:	€ 200,-
Achterlicht compleet:	€ 200,-
Drukgroep:	€ 75,-
Dorpel:	€ 500,-
Stralen:	€ 1.000,-
Strak maken en spuiten:	€ 3.500,-
Verchromen:	€ 2.000,-

*Genoemde bedragen zijn een globale raming aan de hand van verkoopsites en car.nl. Onderdelenprijzen zijn exclusief arbeid.

INFORMATIE BOEKEN

- Reparaturanleitung Toyota Corona, Motorbuchverlag, € 10,00
- Workshop manual for the Toyota Corona 1500, 1965-1970, Kenneth Ball, € 15,00

Bovenstaande boeken zijn te koop bij www.asnbooks.nl, tel 075-6403541.

om een muurtje in de werkplaats te schilderen. "Het is in de klassiekerbranche vaak een kwestie van gunnen. Mooi voorbeeld is een Mitsubishi Colt die ik onlangs kocht van een bijna negentig jaar oude vrouw bij mij uit het dorp. Zij stalde de Colt bijna dertig jaar geleden na een schade. Als tiener heb ik daar eens een briefje in de bus gestopt met de vraag of ik de auto kon kopen wanneer dat kon. Ik heb nooit mijn 06-nummer veranderd en die vrouw belde me pas geleden, na tientallen jaren, op aan de hand van dat briefje. Tja, toen kon ik de verleiding niet weerstaan." Zo vertelt Jan nog diverse andere aan- en verkoopanekdotes. Daarna het wordt tijd om de Corona te bekijken. Die staat in één van de

werkplaatsen naast de showroom en heeft de Passat die alles in gang zette als directe buurman. Het valt meteen op dat de Corona tjokvol zit met reserveonderdelen. Als ik Jan mag geloven zit er alleen al aan plaatmateriaal bijna een tweede Corona bij. Verder staan er in diverse dozen vele chroomlijstjes, spiegels, zonnekleppen en interieurdelen klaar voor de liefhebber. Ik loop een rondje en verbaas me over de algehele toestand. Met de niet gemonteerde voorschermen, motorkap en grill toont de wagen slechter dan hij is.





1



2

INFORMATIE DIVERSEN

Welke specialisten te raadplegen?

- C.A.R. Toyota, www.car.nl

Welke websites te raadplegen?

- http://www.oldtimerautosite.nl/toyota_oldtimer_pagina.htm
- <http://toyotaheritage.com/index.php/tiara-corona/corona-t40-t50>
- <http://bringatrailer.com/listing/1968-toyota-corona-deluxe/>

Welke clubs in NL en B?

- Toyota Automobiel Club Nederland, www.tacn.nl (ook voor Belgische Toyota-liefhebbers)



3

INFORMATIE AANDACHTSPUNTEN

- Met name de algehele roestgevoeligheid, want de techniek van Toyota was toen al erg degelijk.



5



4



1 Wie in de berg onderdelen zoekt, ontdekt dat de Corona zo goed als compleet is... 2 ...Van het plaatwerk kan je zelfs bijna een tweede Corona opbouwen. 3 De deuren in de Corona zijn al niet heel slecht, maar je krijgt er twee extra setjes bij. 4 Zonder gemonteerde voorkant, lijkt de auto slechter dan hij is. 5 De bodem mag dan nog redelijk hard zijn, de gaten in de dorpels spreken boekdelen.

Het chassis dient als goede basis. Voor zover te beoordelen valt tussen alle dozen met reserveonderdelen door, lijkt de bodem eveneens grotendeels hard. Toch zegt Jan eerlijk dat je wel het nodige laswerk tegenkomt bij verdere demontage. Je ontkomt er niet aan om de wagen eerst verder te demonteren en compleet te restaureren. Je bent er niet met een beetje oplapwerk. De dorpels zijn vooraan volledig doorgeroest en her en der zie je op het plaatwerk roestplekken. Veel kan door een handige lasser nog wel hersteld worden. Bovendien kan je onder de vele reserveonderdelen steeds de beste uitzoeken of van twee onderdelen één maken.

De grootste uitdaging zit in dit geval waarschijnlijk meer in de techniek. Die is niet moeilijk, maar na zo veel jaren moet alles nagelopen worden. Het houdt in dit geval niet op bij een grote beurt en een remrevisie. Reken maar op een nieuwe kabelboom en overal nieuwe leidingen en rubbers. Met een beet-

je geluk hoef je het blok alleen open te maken, te controleren en na schoonmaken weer opbouwen. In het ergste geval komt er een complete motorrevisie bij. Ik raad aan dat een koper vooral de techniek en het laswerk zelf in de vingers heeft. Daar zit namelijk meteen de crux in het verhaal. Vanuit economisch oogpunt moet je echt niet aan de wagen beginnen. Alleen het strak maken en spuiten, na al het harde zwoegen om dit project weer in volle glorie te herstellen, kost meer dan de wagen waarschijnlijk daarna kan opleveren. Maar er moet toch wel een liefhebber te vinden zijn die warm loopt voor een vroege Japanse klassieker en er met passie zijn tijd, geld en energie in wil steken? De markante schuine voorkant, het vele chroomwerk en de klassieke sedanvorm hebben esthetisch immers de tand des tijds weten te doorstaan. Sterker nog, eenmaal opgeknapt staat er werkelijk een mooie en in Nederland en België vrij zeldzame automobiel. |



TECHNISCHE GEGEVENS TOYOTA CORONA RT40

Bouwjaar	1968
Motor	model 2R, viercilinder lijnmotor, watergekoeld
Cilinderinh.	1490 cc
Boring x slag	78 mm x 78 mm
Vermogen	83 pk / 5000 tpm
Koppel	115 Nm / 2600 tpm
Compressieverh.	8,3 : 1
Brandstofvoorz.	enkele carburateur
Topsnelheid	146 km/u
Verbruik	1 : 11
Nieuw prijs	€ 5.500,-
Vraagprijs	€ 1.849,-
Marktwaaarde nette staat v.a.	€ 4.000,-
Verkoper	Jan Smeeing, www.jansmееing.nl

“Eenmaal opgeknapt staat er werkelijk een mooie en in Nederland en België vrij zeldzame automobiel.”

6 In de showroom van Jan Smeeing staan diverse pareltjes te wachten op een nieuwe eigenaar. 7 Een compleet setje glaasjes voor een achterlicht kost al gauw meer dan € 200,-. 8 Het hemeltje behoeft ook de nodige liefde. 9 Een open dakje is mooi, maar helaas een zwak punt bij vele oudere en nieuwere auto's. 10 Het chroomwerk vertoont weinig deukjes, maar ontroesten en opnieuw verchromen zal alsnog een flink gat in het budget slaan. 11 De deurpanelen hebben hun beste tijd gehad. 12 Ook het chroomwerk van de deurklinken is verweerd. 13 Het lijkt er op dat de ruitspanningen behoorlijk gevrijwaard zijn gebleven van het roestpook.

