

De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 2 mei 2008



De Nieuwe vairmail is het blad van de Corvair Club Nederland. Deze club is een bij de overkoepelende Corvair Society of America aangesloten vereniging. Het clubblad wordt zes keer per jaar verstrekt aan de leden van de club en incidenteel aan andere belangstellenden

Mike McKeel in Gaston, Indiana heeft de laatste tijd regelmatig wateroverlast wanneer er felle regenbuien de omgeving teisteren. Tijdens zo'n bui verzamelt het water zich in korte tijd op en rond zijn erf en dan moet Mike snel en inventief reageren.

Tussen 4 en 10 mei wordt weer de internationale Tulpenrally gereden. Hier een plaatje uit 1961 met Piet Jetten in een Corvair op de Col de Turini. Hij maakte een redelijke eindscore in deze barre tocht die voor het merendeel door Frankrijk liep.



Ledenlijst april 2008

1. Aken H. van, Den Haag 1967 convertible
2. Akker R. v.d. , Stompeloren '60 sedan
3. Bos ten P. , Altevener 1960 700 sedan
4. Baumeister B., Bentelo '64 conv.
5. Broch A.N.M., Honselersdijk '66 conv.
6. Craats v/d , Boskoop -----
7. Cramer M., Amsterdam '60 700 sedan,
8. Deijzen T., Zaandam -----
9. Drees L., Rotterdam '66 coupé
10. Dijk K. Van, Berlikum Div.Greenbriers, Rampside.'64 Spyder cpe., '60 sedan
11. Dijkstra A., Amersfoort '64 Spyder conv.
12. Doombos C.J., Delden '60 700 sedan
13. Haan G. De, Ureterp '65 Corsa conv. turbo
14. Heydens A.D., Breda '65conv. / '67 sedan
15. Huisman A., Burgum '64 Monza conv.
16. Hilkens P., Sittard '62 Spyder
17. Janssen L., Limbricht '62 cpe '67conv. '67 sedan.
18. Jonker G., Vaassen '62 conv.
19. Kant H., Stekene (B) '63 conv.
20. Keers R., Amsterdam '65 coupe
21. Marinus G., Tilburg '62 coupe, '62 Spyder conv.
22. Moors G.T.N., Maastricht '63 conv.
23. Naseman G., Valkenburg L. '62 conv.
24. Rijkom van R. , Nieuwegein '69 Monza conv.
25. Nellis C., Brunssum '64 Spyder
26. Reniers.J.L.C.Dordrecht '65 Monza coupe
27. Rijn J. van, Noordwijk '65 sedan
28. Salden P., Sittard Corvette 1969
29. Sas H. van, Eindhoven 1967 sedan
30. Sieben R., Maastricht '63 conv.
31. Siebes M., Almere ?
32. Slob J., Noordeloos Corvair trike
33. Stiegelis.T.R., Dordrecht '65 Corsa coupe 140
34. Smit W.F., Nieuwegein '65 Greenbrier
35. Tesselaar J., Dieren '65 conv.
36. Traffic, F.de Koff / A.Kamp, Rotterdam '64 - '66 coupe '67 conv.
37. Verstappen M., Gennep '63 conv.
38. Vijsma R., Dordrecht '62 sedan
39. Visser F., Zevenhuizen '65 coupe



In deze ledenlijst hebben we geen e-mail adressen en/of telefoonnummers vermeld. Dit vanwege de privacy. Als je contact wil met een van de leden dan kan het adres of tel.nummer via de voorzitter of de penningmeester verkregen worden.

De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 2, mei 2008

Van de redactie

De eerste editie van ons nieuwe blad was een feit. De reacties waren niet echt overdonderend; niets negatiefs, enigszins positief; Jammer, we hadden graag eens wat meer reacties gelezen

Het is de bedoeling dat we op termijn van De Nieuwe Vairmail meer en meer een nieuwsbrief maken. In de VS noemt men de clubbladen niet voor niets "Newsletter". Maar daar voor moet er natuurlijk wél 'nieuws' zijn! We kunnen wel eindeloos uit Corsa Communique's blijven putten met interessante of minder interessante artikelen maar dat levert weinig nieuwswaarde. Regelmatig worden we telefonisch bestookt met vragen, dat wél, maar we zouden graag zien dat je iets schrijft over je probleempje of ervaring zodat we dat kunnen publiceren en delen met de andere clubleden. We kunnen ons niet voorstellen dat je niet een beurs bezoekt of iets interessants ziet in een blad of langs de weg.

Zoals je gemerkt hebt is de agenda in ons blad geschrapt. Als er een interessant evenement op stapel staat horen we dat graag van jullie zodat we er apart een artikeltje aan wijden.

In onze eerste vernieuwde uitgave stond al meteen onze penningmeester op de voorpagina. Natuurlijk is het leuker om een clublid af te beelden, dus stuur een foto van je Corvair, liefst met je zelf erop, en je komt op de voorpagina!

In onze eerste nieuwe uitgave hadden we geen colofon. Die is er nu wel want, naar het schijnt is die toch handig voor als je snel enige informatie zoekt.

Rest ons nog te vermelden dat we nog steeds enkele adverteerders zoeken om de kosten van ons blad een beetje te drukken.

En als vanouds geldt, ook voor dit blad natuurlijk weer: veel lees- en kijkplezier!

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:

Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:

Ruud Keers
Corn.Anthoniszstraat 69/3
1071 VS Amsterdam
tel. 020 - 470 65 80
depenningmeester@corvair.nl

Inlichtingen algemeen:

Secretariaat: Vacant

Clubsite: www.corvair.nl

Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvair.nl

Lid worden:

Door storting van € 37 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 30

Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis.

Van de voorzitter

Vanuit het bestuur is er nog weinig nieuws te melden. Het voorjaar wil nog maar slecht aanbreken. Dit ofschoon de agenda's op de diverse websites al weer beginnen te groeien. Jullie voorzitter heeft weer een ticket op zak om straks, in juni, de internationale conventie bij te wonen. Deze heeft dit jaar plaats in Californie. Een uitgebreid verslag kun je natuurlijk daar over wel verwachten.

Door de uitzonderlijk lage dollarkoers hebben we onszelf nog maar eens overgehaald dit stuk van de VS opnieuw te bekijken. Het is zeer de moeite waard. Als je een conventie ook eens zou willen bijwonen, maar er niet al te veel geld aan wil

spenderen, dan kun je volgend jaar je kans wagen: De conventie heeft dan plaats in Florida, en omdat KLM een frequente lijn op Orlando heeft, kan het wel eens zijn dat je voor een paar honderd florijnen van Europese makelij een weekje Corvair plezier in de USA kan beleven. Bovendien is het de moeite waard er een vakantie aan vast te koppelen. Dit onder de voorwaarde dat onze economie goed blijft draaien en de dollar laag blijft. Je kunt een deel van je reis 'terugverdienen' door onderdelen mee te brengen. Op nieuwe delen krijg je ter plaatse korting die kan oplopen tot 15% en bovendien zijn er op de rommelmarkt gebruikte delen vaak voor een prikje te koop. Koppel daaraan een vrije import tot ca. 265 euro p.p. en je hebt voor relatief weinig geld een flinke voorraad bijelkaar die je hier dan zou kunnen doorverkopen.

Enfin, een dik jaar is nog ver weg en t.z.t. zullen we zeker hierop terugkomen.

Van de penningmeester

Dit jaar zijn we gestart met het uitgeven van een clubblad in een nieuwe vorm.

De kosten hiervan zullen hoger uitvallen dan in de voorgaande jaren.

Alle kosten voor het drukken van het blad moeten nu uit de clubkas betaald worden. Dit betekent dat er minder in kas is voor het organiseren van de jaarlijkse clubmeeting.

Toch gaan we ook dit jaar proberen een Corvair meeting, zo budgettair neutraal mogelijk, te organiseren.

In het volgende clubblad zal er een uitgebreider voorstel gedaan worden waarop iedereen zich aan kan melden. Goud van Oud organiseert al vanaf april weer volop ritten. Leuk om elkaar daar ook eens te ontmoeten.

Lees meer op de site van Goud van Oud:
www.goudvanoud.eu
Jullie zijn altijd welkom.
Ruud Keers.

lezerspost

De Nieuwe Vairmail:

Na afloop van een middagje ontspanning, werd de brievenbus geleegd. Kijk eens; het clubblad in een nieuwe lay out!

Zonder de folie te verwijderen werd al het eerste artikel gelezen, nl dat van Ruud. De voorpagina: een blikvanger, die ook nog eens heel actueel is...

De nieuwe opzet is een goede stimulans om op de ingeslagen weg door te gaan.

Succes!

Johan Doornbos.

Buitenpost

Beste medelezers,

De afgelopen jaren heb ik al een paar 6V accu's versleten. Na deze best dure en frustrerende hobby ben ik eerst aan de slag gegaan met een druppelaar maar dit werkte ook niet. De capaciteit liep toch aan het einde van de winter terug. Ik meten wel ruim 6V op de polen, maar na 1 a'2 keer starten was de accu zo goed als dood.

Toen ben ik bij een accu leverancier gaan informeren of er andere opties waren. Deze man vertelde dat er speciale accu's op de markt zijn, die door de oldtimer eigenaren als zeer goed worden ervaren. Na de winter of na lang stil staan houdt deze gewoon zijn capaciteit. Ze zijn wel duur, maar mijn 6V Dodge startte na 9 maanden gewoon als een 12V uitvoering. En een ander voordeel is dat er geen accuzuur meer kan lekken het is een zogenaamde gel accu je kan deze desnoods onderste boven plaatsen. Zie link:

<http://www.saris4x4.nl/hpages/t4/52accu1.html>

Heb deze accu bij N. van Aalst accumulatorenbetrijf in Haarlem gekocht voor 230 euro. (12 Volt uitvoering ook verkrijgbaar)

Heb er zelf zeer goede ervaring mee. Hoop dat je wat aan mijn info hebt en succes.
Met vriendelijke groet,
Gerard Naseman

Centerfold

In dit blad vind je op de middenpagina een foto op groot formaat. Ze komt uit een omvangrijke collectie van Keers / Aarsman. Zolang de voorraad strekt zullen we via Ruud telkens een foto van dit formaat toespeld krijgen die dan op de middenpagina publiceerd zal worden. Als je denkt zelf ook een leuke foto te hebben voor deze rubriek, stuur ze dan in.

Restauratie nieuws

Sinds het 10 jarig jubileum van onze club in september 2007, waarin het bezoek aan Pennings een belangrijk onderdeel was, heeft het restauratieproject stilgelegen. Dat was min of meer verwacht.

Daar lagen een paar oorzaken aan ten grondslag:

- Er is hard gewerkt om de kalecarrosserie op tijd voor het jubileumtreffen klaar te hebben.
- Na de bijeenkomst even een pas op de plaats. Projecten van andere klanten waren gepland.
- Mijn vrouw en ik hadden een verhuizing naar een andere plaats in het vooruitzicht. De aanloop naar een andere woonvorm begon in april al gestalte te krijgen. Vanaf juni 2007 zijn we druk geweest met allerlei zaken rond de verhuizing, verbouwing, inrichting en verkoop van onze oude woning.
- Medio oktober werd ons al meegedeeld, dat Gerard Pennings zijn bedrijf zal beëindigen. Een doorstart werd ons toen wel toegezegd. In welke vorm; dat was volstrekt onduidelijk.

Recentelijk is bekend geworden (zie elders) dat het bedrijf onder een andere naam wordt voortgezet. Voorafgaande hieraan, hebben wij diverse keren met Hans Lensink gesproken

over hoe het nu verder zal gaan. De gesprekken hebben een positief resultaat opgeleverd, zodat wij vol vertrouwen de voortgang van ons Corvair-project tegemoet zien. Ik houd jullie op de hoogte.
Johan Doornbos

De toekomst van de klassieke auto.

Toen ik de berichten omtrent het weren van de klassieke auto vernam, heb ik direct aan ons clublid in Amsterdam gedacht. Hoe zal dat bij hem overkomen? Het kan toch niet waar zijn, dat de overheid echte klassieke auto's wil verbannen? Dat is toch cultureel erfgoed? Daar moeten we met z'n allen toch voor waken? Een protest van autoclubs en overkoepelende organisaties zoals de Fehac, lijkt me heel zinvol.

Echter, protesteren tegen de overheid helpt niet echt.

Een vraag die mij bezig houdt: hoe kunnen we de overheid op andere gedachten krijgen? Kunnen we hierover via het clubblad discussiëren?

Johan Doornbos

Nieuwe liefde

Door Bud Page

In het najaar van 1964, toen ik 18 jaar was, kocht ik mijn eerste nieuwe auto. Het was een Corvair Corsa, model 1965, en meteen startte ook mijn liefde voor Corvairs.

In de afgelopen 42 jaar heb ik in totaal 16 Corvairs gehad, maar de laatste 10 jaar geen meer. Dus besloot ik weer eens voor een goede Corvair uit te gaan kijken. Ik ging op het internet en vond de Corvair.center site. Daar vond ik een zekere Tom Cepac. Hem belde ik op en vroeg hem of hij niet toevallig een Corvair te koop wist.

Hij vertelde me dat hij soms met zijn '63 Monza convertible naar zijn werk reed en dat hij een week of wat geleden een notitie onder zijn ruitenwisser vond met de mededeling dat er in de buurt een Corvair te koop stond. Hij

had dat briefje nog bewaard en gaf me het telefoonnummer. Ik belde dat nummer en er werd me verteld dat het een geheel originele 1966 Monza coupe was met een 140 pk motor en een fabrieks airconditioning. De vader van de man aan de telefoon kocht de wagen van de eerste eigenaar in Californie die hem 34 jaar in bezit had. Zijn vader reed met een vriend toen van Texas naar Californie en samen brachten ze de wagen mee terug. Sinds kort was zijn vader overleden en daarom stond de wagen nu te koop. Toen ik dit verhaal hoorde dacht ik dat het een droom van elke Corvaair liefhebber was. Een originele Californische auto zonder roest en een 140 motor mét Airco!. Ik maakte een afspraak om hem te gaan bekijken. Toen ik er



kwam was hij precies zoals hij beschreven was; in een woord 'ongelooflijk'! Onnodig te zeggen dat ik hem meteen kocht. Sindsdien heb ik hem laten overspuiten maar hield al het andere in originele staat.

In januari van dit jaar werd ik benaderd door de organisatoren van de East Texas Auto & Cycle Show. Zij hadden gehoord over mijn Corvaair en vroegen of ik hem wilde tentoonstellen in februari. Zij organiseerden deze show al jaren geleden maar nog nooit hadden ze er een Corvaair staan. Ik ging ermee accoord, niet wetend wat me te wachten stond omdat ik nog nooit aan een show had meegedaan. .

Tot mijn verbazing kreeg de Corvaair heel veel positieve aandacht van het publiek en zelfs van de andere auto eigenaren op de show. Een man met een '66er Mustang kwam steeds naar me toe en vroeg zelfs waar hij een mooie Corvaair zou kunnen kopen

omdat hij overwoog er een aan te schaffen. Ik vertelde hem over onze aankomende club show in Glenn Rose, en hij is van plan te komen!

Toen de show gedaan was en de winnaars bekend gemaakt werden, kreeg ik helemaal een schok toen ik mijn naam hoorde noemen met het behalen van de eerste prijs in de gerestaureerde klasse.

Natuurlijk was het winnen in mijn eerste autoshow een mooie ervaring, maar nu is mijn probleem dat ik niet meer hoger kan komen met prijzen winnen...

Ik ben van plan met mijn Corvaair naar Glenn Rose te komen, en ik kijk er nu al naar uit om met andere Cotvaair eigenaren in contact te komen. Het is natuurlijk interessant te weten hoe mijn wagen gevonden wordt tussen al die andere Corvaairs.....

Bud Page, Transaxle Telegraph

Beursgang

Nu het voorjaar er weer is, beginnen we ook weer bestookt te worden met uitnodigingen voor het bezoeken van beurzen. Niet dat deze er al niet waren want de bekende InterClassics in Maastricht begint al gelijk met het nieuwe jaar. Neem daarbij het bekende Vehikel waar we ook al een aflevering van gehad hebben. Maar er is ook weer de jaarlijkse Ambiorix-beurs in het rustieke stadje Tongeren geweest. Gewoontegetrouw is dat met pasen. Omdat er diverse verbouwingen in en rond de oude veemarkt, cq vlooiemarkthallen plaats hebben vindt er een deel in tenten plaats. Weliswaar verwarmd met diverse petroleum straalkachels was de belangstelling niet bijster groot. Sommige standhouders zeiden ons te overwegen volgend jaar niet meer van de partij te willen zijn. Jammer, want de anders altijd zo gezellige beurs werd dit jaar zwaar gehinderd door gebrek aan parkeerplaatsen door de diverse bouwprojecten en het bar slechte weer. Sneeuwbuien joegen de hele dag rond de locatie en wie al een beetje verder moest parkeren kon al gauw een wit pak olopen. Desondanks was er weer van alles te zien en uiteraard te koop. De prijzen zijn betaalbaar en met een beetje geluk vind je zelfs echte koopjes. Wat zagen zoal op Corvaair gebied? Wel, een tweetal setjes wieloppen (1960 en '63), een advertentie en nog iets

dat ons ontschoten is. Natuurlijk waren er diverse 1:18 modellen te vinden van zowel EM als LM voor prijzen vanaf E. 15,-. Naar 'papierwerk' in de vorm van folders hebben we niet specifiek gezocht. Het aanbod van een aantal zuid-belgische en limburgse handelaren verschilt toch wel enigszins van wat er in doorsnee op nederlandse beurzen te koop is. Natuurlijk veel frans spul. Opmerkelijk was dat er ook hier en daar duits gesproken werd. De inwendige mens kon op eenvoudige en goedkope manier worden versterkt aan enkele kramen van de organiserende club. Kortom nog steeds gezellig, maar voor hoe lang nog? Aansluitend willen we er op wijzen dat er op 10, 11 en 12 mei een soortgelijke beurs is in Ciney bij Dinant. Soortgelijk maar dan wel 10 keer zo groot...

Brandstof

Zijn onze Corvaairs al de minste 'grootverbruikers' onder de Amerikanen als het op brandstof aankomt, in de toekomst zal het nog zuiniger moeten. De laatste jaren hebben ze in Amerika een flink tandje terug moeten nemen omdat het octaangehalte flink was teruggeschroefd. Sommige achtten het nodig om nog hardere kleppen te installeren, anderen deden het met een rustiger rijgedrag. Gelukkig hebben we daar in Europa (nog) geen last van. Ons laagste octaangetal van 95 is nog altijd hoger dan dat van de superbenzine in de VS. Op dit moment wordt er echter steeds meer 'biobrandstof' geproduceerd. In Amerika heeft president Bush wetten ondertekend die de conventionele benzine in 2017 door 132 miljard liter bio-ethanol moet zijn vervangen. De wet zegt ook dat in 2017 bijna de helft hiervan gemaakt moet worden van andere grondstoffen dan van mais, dus via een tweede generatie technologie met als basis houtsnippers, stro etc. Bovendien zullen auto's een stuk zuiniger gemaakt moeten worden en dat zou ca 5% gaan schelen. Met de biobrandstofregels zou dat op termijn 15% uitmaken. Momenteel wordt er al 3% ethanol toegevoegd aan de benzine op de Amerikaanse markt. Nu terug naar onze

Corvairs. Ethanol heeft een hogere verbrandingswaarde. Ethanol, in feite alcohol, heeft een octaangetal van 104. Dat betekent dat er extra vermogen wordt gegenereerd dat kan oplopen tot wel 25%. De Corvair loopt dan harder maar is de techniek daar wel tegen bestand? Worden de koppen en kleppen niet te heet? En door deze extra verbrandingswaarde zal de compressie ook drastisch omhoog gaan dus de pakkingen krijgen het zwaar. Enfin, we zullen wel zien wat het wordt; misschien dat we straks voor een deel diesel moeten bijvoegen?

Binnenspiegel

Ook last van een steeds afzakende binnenspiegel? Dorsey Gilliam heeft daar wat op gevonden. Een paar druppels secondenlijm op het bolgewricht en met de spiegel blijven bewegen tot de lijm opgedroogd is en de spiegel niet vastgelijmd raakt. Het bolgewricht heeft nu meer frictie en de spiegel zal blijven staan zoals je hem ingesteld hebt.

Brochure

Enige weken geleden stond er op 'marktplaats' een 15 bladige brochure met Corvair accessoires te koop. Hij was geprijsd voor het luttele bedrag van €4,--. Het mag overbodig te noemen zijn dat deze brochure in een mum van tijd een nieuwe eigenaar had gevonden, en wij vermoeden dat hij onze club terecht is gekomen. Wil de nieuwe eigenaar zich melden om ons vermoeden te bevestigen?

Hemelpoort

"Achter de hemelpoort is onderdelenverkoop verboden" luidt de titel van een artikel van Jeff Barrett in de Corsa Communique van maart. Een beetje vrolijke titel voor een serieus artikel waarvan de inhoud maar al te waar kan zijn.

De anders met een kwinkslag schrijvende Jeff heeft deze keer een harde bron aangeboord: Wat gebeurt er met onze auto's, onderdelen en memorabilia als we al dan niet plotseling eens

komen weg te vallen? Onze achterblijvende familieden zullen meestal geen notie van de waarde er van hebben. Jeff adviseert in een paginagroot artikel wat alles te doen voor het geval zo'n situatie zich zou voordoen. Niet leuk om te doen, maar wel zo effectief, ook in het actieve leven om eens alles op een rijtje te zetten met de geschatte waarde erbij. Zo kan er worden voorkomen dat auto's in de louche handel terecht komen, boeken op de papierberg, en vrachten goede onderdelen op de schroothoop belanden zoals we al eens ervaren hebben....

See the USA in your....Corvair!

De avond van de 9e juli was een typische winterdag in het oostelijke buitenwijk van Melbourne, Australië, waar ik woon met mijn vrouw Arlette. Buiten regende het en dat is een perfecte mid-winterdag voor een Australische Chevrolet enthousiast om zijn laatste biedingen op eBay te controleren. Surfend door de laatste Chevrolet aanbiedingen viel mijn oog op een zeldzaam mooie Corvair Monza cabrio uit 1965. De foto's toonden een witte Monza met eveneens wit interieur. Deze wagen leek me gewoon perfect. Eigenlijk hou ik meer van de daklijn van de coupés en mis dit op de cabriolets, maar omdat ik nooit een cabrio heb gehad bleef ik deze bekijken. Ik was nog meer onder de indruk toen ik las dat deze wagen slechts 31.000 mijl op de teller had staan, en uitgerust was met een aantal fabrieksopties. Daaronder zat een houten stuur, telescopische stuurkolom, getinte voorruit, gevoerd dashboard en automatische gordels voorin. Ook witte zijvlak banden, het elektrisch bedienbare dak, anti verblindingspiegel, twee standen ruitenwisser. De wagen had een automatische transmissie en werkende airconditioning die, naar ik had horen zeggen, uiterst zeldzaam is op een cabrio.

Dus besloot ik een bod te doen op deze auto. Het was een gewone zevendaagse eBay verkoop, en toen die termijn om was bleek deze unieke convertible van ons te zijn. Wij hadden deze Corvair dus ongezien aangeschaft en het zou nog zeker zes maanden duren voor we hem te zien kregen.

Als je aan de andere kant van de wereld woont heb je niet veel andere opties. Maar ik had dit al eens eerder gedaan: In 1999 kochten we via eBay een mooie Cadillac Eldorado Biaritz van een man in Toms River in New Jersey. Deze auto was mijn eerste eBay aankoop.

Ik nam toen een vlucht van Australië naar Los Angeles en van daar naar New Jersey. Nadat alles in orde gemaakt was reed ik de Cadillac 3500 mijl terug naar Portland, Oregon van waar de wagen werd verscheept naar Australië. Maar dat was een ander verhaal.



Nu ik deze Corvair had gekocht moest ik iets zien te regelen met de eigenaar aan de andere kant van de wereld. Dit bezorgde een eindeloze stroom van brieven en mailtjes aan Tom Storch in Wheeling, West Virginia om de koop af te ronden. Mijn vrouw Arlette ien ik had tevoren al een 7weekse reis door de VS gepland in de winter van 2004/2005. Dus moest ik de verkoper vragen om de wagen nog een maand of zes onder dak te houden. We konden hem dan persoonlijk in ontvangst komen nemen en er een tour mee maken. ("See the USA in our Chevrolet") De verkoper was zo vriendelijk daar mee in te stemmen tot laat november. We werden er nog op geattendeerd dat rond die tijd er wel eens een pak sneeuw op de wegen kon liggen en dat die gewoonlijk met zout bestreden wordt. Dus be-sloten we de diensten van Horsless Carriage in te roepen om de wagen eind november in een gesloten vrachtwagen te transporteren naar Orlando, Florida. Daar woont een oude vriend van me, Mitch Siler, die daar over onze Corvair zou waken. Mitch zou dit doen voor ons terwijl hij tevens het huwelijk van zijn dochter voorbereidde. Ons plan was de Corvair in Orlando op te halen op kerstdag en van daar er mee door de meest zuidelijk staten van de VS naar Los Angeles te rijden om



vervolgens naar Australië te worden verscheept.
Mijn vrouw Arlette en ik vertrokken op 8 december 2004 in Australië met een 13 uren lange non-stop vlucht van Quantas naar Los Angeles. Vroeg op dezelfde dag passeerden we de internationale datumgrens.
Van Los Angeles vlogen we via Chicago naar Cleveland, Ohio waar we onze goede vrienden Gary en Pat Halford bezochten. Gary is reeds lang een Chevrolet enthousiast en via zijn werk bij NASA ik hem heb leren kennen. Terwijl we bij de Halfords verbleven waren we rondgeleid in het land van de Amish, gingen we naar het theater en maakten we kennis met Corsa-leden.

Ook brachten de Halfords ons naar onze volgende stop in Columbus, Ohio. Daar woonde de bruid van Chris en Jessica. Zij is de oudste dochter van Mitch en Ruth Siler. Ik ontmoette de Silers voor het eerst in Atlanta, Georgia in 1987 op een grote Chevrolet conventie. Sindsdien zijn het nauwe en waardevolle vrienden van ons. De dag na de bruiloft reden we van Columbus naar Wheeling in West Virginia om de oude eigenaars van de Corvair te bezoeken. We genoten van een lunch en leerden een beetje meer over de historie van de wagen. Op maandag 13 december namen we een vlucht van Columbus naar Chicago waar we Ron en Barbera

Mroz ontmoetten. Ron is al heel lang lid van de National Impala Association. Hij heeft een tweetal mooie Impala coupés uit 1967. Zij reden, samen met 29 andere clubleden in 2002 een rit door Australië. Tijdens ons verblijf bij Ron en Barbera kregen we kennis van het goede openbaar vervoer in Chicago en we toerden dan ook enkele keren naar de binnenstad. Ron en Barbera hadden lang naar ons uitgekeken en toonden veel interesse in onze Corvair en de plannen om dwars door de zuidelijke staten naar de westkust te rijden. Op 16 december verlieten wij hen en gingen richting Minneapolis/St. Paul. In deze tweelingstad zouden we Gordon en Shirley Barringer ontmoeten en tevens Jerry en Betty Rietmann. Wij hadden er een mooie voor kersttijd en slaagden erin Nancy Peters te ontmoeten die helemaal uit Winnipeg, Canada was gekomen. Ook Rudy en Lucy Radke hadden een heel stuk gereden vanuit Fargo om ons te zien. En dat alles was niet gemakkelijk met de besneeuwde wegen. Tijdens ons verblijf in Minneapolis waren we constant verbaasd over de hoogte van de dagtemperaturen die niet boven het vriespunt kwamen. Zoiets kennen we in Australië niet.
Op kerstavond gingen we voor het eerst naar een American Football wedstrijd tussen de Minnesota Vikings en de Bay Packers. Wat een ervaring! Veel kabaal van duizenden supporters die allemaal gehoord willen worden.
Op kerstdag hadden we een vlucht naar Orlando, Florida waar we uiteindelijk de Corvair voor het eerst te zien zouden krijgen.
In mijn eerste indruk vond ik een paar kleine deukjes, maar anderszijds zag hij er zeker uit als een auto met slechts 31000 mijl op de teller. En met een klein beetje restauratie zou het en schitterende auto worden. Deze Corvair gingen we zeker meenemen naar Australië!
Op dinsdag 28 december startten we met onze 5.500 mijl lange rit in twee weken door de zuidelijke staten van de VS en zouden we de mooie ervaring genieten van "Seeing de USA in our Chevrolet".
Gedurende de eerste dagen van onze reis roken we een sterke benzinegeur maar konden niet meteen vinden waar die vandaan kwam. Toch vonden we het leuk; het was een aansluiting in de leiding naar een van de carburateurs; Deze een beetje vaster gedraaid en de geur was weg!
Onze eerste halte met de Corvair was in Savannah, Georgia waar we







Nieuw en Meer, Oude Haagseweg, Amsterdam, 03/04/2008
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

erg van genoten. We zagen het centrum slaagden er zelfs in vanuit de bus een foto van onze Corvair te maken die voor een restaurant stond. De volgen-de stop was het machtige Eight Air Force Museum van Savannah. Als piloot heb ik al veel vliegtuigmuseums bezocht. Maar dit was buitengewoon!

We reden door veel kleine stadjes door zuidelijk Alabama om daarna weer naar het zuiden te draaien, richting Pensacola waar we het Nationaal Marine vliegtuig museum bezochten. Overal zagen we de schade van de storm die over Florida gewoed had in de zomer van 2004. Op nieuwjaars-avond waren we in Mobile, Alabama en logeerden in het historische Malaga Inn. Overal waar we kwamen vroegen de mensen ons over de Corvair en ze konden ons niet gelo-ven als we zeiden hem mee te willen nemen naar Australië. In Mobile genoten we van een buffet in Cajun stijl dat een typisch zuiders gerecht was naar onsw werd verzekerd. Na het diner genoten we op de weg terug naar ons hotel van de jazzbands.

De volgende stop was Natchez in Mississippi. Daar maakten we te voet een stadstour. Als je al zo lang in een auto zit kijk je er naar uit om eens te kunnen wandelen.

Gedurende enige dagen reden we over de historische Natchez Parkway en sloegen daarna in noordelijke richting af naar Vicksburg. Langs deze weg bezochten we nog twee zuidelijke geboorteplaatsen van bekende Amrikanen. Een daarvan deze mansions was juist uitgebrand maar toch de moeite waard. We zagen veel restanten uit de Amerikaanse burgeroorlog. In Vicksburg schoten we een foto van de Corvair voor het Coca Cola museum, daar waar dit goedje het eerst werd gebotteld.

De volgende stop was in Shreveport waar we werden onthaald op een van de hoogtepunten van onze trip. Hier ontmoetten we enkele mede CORSA leden. Ene Randy regelde voor ons een treffen met Roy en Barbara, Gary en Denise, Stephen Spence en Louis Pinard. We brachten de avond met onze vrienden door met veel gepraat over Corvairs. Aan het eind van de avond kreeg ik van Randy een Corsa instrumentenpaneel en ik had een aantal nieuwe en waardevolle vrienden erbij.

In hevige regenvlagen op weg naar Dallas begon zich in Texas een behoorlijk olielek te ontwikkelen. Gelukkig zouden we spoedig weer een paar CORSA leden ontmoeten;

Mike Dobie en Rusty Rose. Zonder de hulp van deze mensen zou ik niet geweten hebben wat te doen. Mike en Rusty keken er naar en ik zal nooit hun hulp vergeten, Dank jullie nog-maals jongens!

Op Mike's aandringen verbleven we in het Gaylord Texan Resort in Dallas en het Stocklands Hotel in Fort Worth. We reden met onze Corvair naar het Sixth Floor Museum op Dealy Plaza en namen zelfs de route die John F. Kennedy reed op die fatale 23^{ste} november in 1963. Wij deden het dak niet open. In 1963 was ik een 12 jaar oude Australische

bij de Katchner Caverns. Geen beschrijving kan je voorbereiden op het immense van deze grotten, vooral als je de 'Rotunda Throne Room' ziet, dit is gewoon onbeschrijfelijk.

We reden door langs de grens met Mexico maar besloten er met de Corvair niet over heen te gaan. Dus parkeerden we bij de grens en gingen 20 minuten te voet er over. Vele tand-artsen, goedkope alcohol en toeris-tische attracties kregen we te zien. De stoffige straten waren het grootste contrast met de VS. We gingen van hieruit richting San Diego en voor de tweede keer kwamen we



jongen. Ook aan de andere kant van de wereld maakte de moord op JFK toen toch een diepe indruk op mij. Het is raar om door hetzelfde raam te kijken als de moordenaar deed op de zesde verdieping van de boekhandel die nu een museum is. Iedereen moet dat zien die in die buurt is. Van Dallas gingen we naar het C.R. Smith (American Airlines) museum. Dit wilde ik al eerder bekijken; Ik was niet teleurgesteld. Verder ging het naar het westen. Onze volgende stop was Meteor Crater in Arizona, in feite een groot gat in de grond. Darna ging onze reis naar een volgend vliegtuig-museum; 'Pina Air en Aviation Museum', en van daaruit naar Hidden Valley Auto Parts, even ten zuiden van Phoenix. Dit wist ik uit Hemmings Motor News. Hier kocht ik nog wat convertible delen. Hidden Valley is niet goedkoop maar ze hebben veel onderdelen van echt oude auto's. Liet de Meteor Crater ons verwonderen, onze volgende stop in Arizona maakte ons sprakeloos: We stopten

in hevige regenbuien terecht. Maar geen drup water in onze cabrio!

In San Diego koos ik voor een hotel met een beveiligde ondergrondse parkeergarage, maar dat bleek later in een niet al te veilige buurt te zijn. Ik bracht de nacht door met me af te vragen of we onze gewaardeerde Corvair de volgende morgen nog zouden aantreffen. Gelukkig was dat zo. Na een haventocht gingen we op weg naar Palm Springs waar we verbleven bij vrienden van de Rotary club. Deze vrienden zijn nu eenmaal geen autofreaks, dus een van de eerste woorden die Leonard sprak toen hij de Corvair zag: "Je moet die wagen snel verkopen, deze Corvairs doden mensen!". Leonard is een goed opgeleide dokter, en ook een goed voorbeeld hoe mensen vals geïnformeerd kunnen raken. Ralph Nader zou trots op 'm zijn geweest! Ik verzekerde Leonard dat Corvairs niet meer mensen 'doden' dan andere auto's. En ik vertelde hem dat ik bij een club was waarbij duizenden

men-sen met die auto's zijn aangesloten, waarop Leonard weer antwoordde: "Dan moeten we al die mensen waarschuwen!". Ik gaf het maar op....

Palm Spring verlatend gingen we richting noorden naar Fresno in een verschrikkelijke mist die niet optrok tot de 'GrapeVine' op autoweg 5. Ook in Fresno bezochten we goede vrienden die nog ver familie van mijn vrouw zijn. Ik nam die gelegenheid om een bezoek te brengen aan Turner's Auto Wrecking die beweert meer dan tienduizend auto's op voorraad te hebben. Ik kocht er nog meer Corvair onderdelen en begon alle rumtes van m'n auto vol te stoppen. Van Fresno reden we naar Healdsburg in het noorden om onze waarde vrienden Cathy en Jerry Widing te bezoeken. Zij zijn wijnmakers in de Sonoma vallei in het wijngedebied in noordelijk Californië. Voordat de australische Cathy naar de VS kwam was ze collega-lerares van mijn vrouw op een middelbare school. Ik hield me bezig hen te onderwijzen in de goede eigenschappen van de Corvair. Ofschoon zij autoliefhebbers zijn denk ik niet dat ze geïnteresseerd waren.

Rijdend door noord Californië bleek dat dit de juiste omgeving was om van een Corvair cabrio te genieten. We stopten bij het beroemde Schulz (pinda) museum, en toerden door de Simi wijngaarden waar Cathy werkt. De streek leek sterk op onze eigen australische wijngedebieden. We namen afscheid van Cathy en Jerry op zondag 23 januari om het drukke verkeer in de buurt van San Francisco te mijden, en gingen weer via de Interstate 5 weer in zuidelijke richting naar Hollywood.

We vonden er een passend hotel met beveiligde parkeerplaats. Na het inchecken gingen we op zoek naar een publieke autowasplaats. Ik wilde de onderkant van de auto onder hoge druk reinigen en de body goed wassen om alle, gedurende onze 5500 mijls rit verzamelde vliegjes en kevertjes te verwijderen.

De australische beambten zouden de Corvair in verzekering stellen bij aankomst bij het ontdekken van enige insectenresten en vuil. Dus deze reiniging was erg belangrijk. Ik wilde dit 2 tot 3 dagen van te voren gedaan hebben omdat de Corvair dan goed kon drogen alvorens in een gesloten container te gaan. Hem vochtig er in stoppen leek me geen goed idee. Hoe dan ook, we vonden een was-plaats in het noorden van Hollywood. De plaats stond vol met 18 tot 25 jarige jongeren en hun verlaagde Mazda's, Toyota's. En ook

ander turbocharged japans spul met grote wielen en luide stereo installaties die rap muziek loeiden. Dat mijn vrouw en ik als vijftigers met een standaard Corvair uit 1965 enige aandacht kregen mag duidelijk zijn. Hoe dan ook, van deze jongelui kreeg ik veel complimenten over de Corvair maar ik verwachtte eigenlijk dat zij zeiden dat een set 18 inch wielen ter vervanging van mijn white walls een betere optie zou zijn. Ze bleven uit...

Op de vroege maandagochtend gingen we onderweg naar het export agentschap om de benodigde papieren in orde te maken. Terloops gingen we langs bij een goede vriend; Tom Belden. Hij werkte als export medewerker bij Connell Chevrolet, een grote Chevrolet dealer in het ten zuiden van Los Angeles gelegen Costa Mesa. Tom Belden had mij en vele andere Australiërs vele jaren lang geholpen met moeilijk verkrijg-bare onderdelen voor onze diverse reaturatieprojecten. Ofschoon ik het op dat moment niet kon weten, bleek later dat dit mijn laatste bezoek was geweest. Tom overleed jammer genoeg in juli 2005. Toerend door de VS had ik een behoorlijke collectie onderdelen verzameld om mee te nemen naar Australië. Deze onderdelen werden dan naar Tom verzonden die ze voor me bewaarde tot ik ze ophaalde op de dag als ik de Corvair naar de

Corvair Parts, en California Corvairs te bezoeken en nog wat onderdelen aan te schaffen die ik nodig zou hebben als de Corvair in Australië zou zijn.

De laatste taak om de Corvair te kunnen afleveren voor verzending was het verwijderen van het R12



Freongas uit de airconditioning en deze te vervangen met het 134A gas dat wel geaccepteerd wordt. Het R12 gas is door de australische autoriteiten op de lijst van schadelijke stoffen geplaatst en mag het land niet in. De Corvair zou bij aankomst dan in beslag genomen worden. Met de juiste airconditioning en de wagen vol met onderdelen, togen we op donderdagmorgen naar de expeditie agent. Bij aankomst werd ik voorgesteld aan de man die hem in een 20



voets container zou plaatsen. Omdat we in Costa Mesa waren maakten we van de gelegenheid gebruik om ook Larry's

voets container zou plaatsen. Ik liet bij hem een biljet van 20 dollar achter en vroeg of hij onze gewaardeerde

Corvaire met zorg wilde behandelen. We keken hoe de Corvaire langzaam verdween, ons realiserend dat het 6 weken of langer ging duren voor hij weer onder onze ogen kwam. We hadden 5500 mijlen met hem gereden zonder noemenswaardige problemen en nu ging onze Corvaire naar Australië na 40 jaar in de VS te hebben verbleven. Opwindend! Nadat we de Corvaire hadden afgeleverd bezochten we nog de NBC - studio's en maakten een tour naar de Queen Mary in de haven van Long Beach. Ook spendeerden we een dag in Disneyland. Op onze laatste vrijdag 28 januari, bezochten we het beroemde Paul Getty Museum. Daarna gingen we naar de Internationale luchthaven van Los Angeles waar we aan boord gingen voor een vlucht met Quantas terug naar Australië.

De Corvaire arriveerde in april 2005 en overleefde de oceaan oversteek zonder enige schade. Hij was nauwkeurig vastgesjord geweest. Na te hebben voldaan met de noodzakelijke douane- en invoer papieren was ik in de gelegenheid om hem voor de 40 mijl van de haven naar mijn huis te rijden met een speciale permissie. Onze nieuwe Corvaire deelt nu onze drie-auto-garage met mijn '62 Impala en onze 1983 Cadillac.

We zijn nu aan een rechtshandige conversie en tevens restauratie begonnen. Ik wil er nog een originele AM/FM radio in bouwen, alsook een multisound systeem, bumper guards, spaakwiel deksels, originele klok en origineel getint glas.

Mijn wens is om alle 1965 fabrieks- en dealer originele opties in te bouwen. In een volgend artikel wil ik vertellen hoe het ging met de rechtshandige stuur conversie.

Ik ben er trots op me een lid van CORSA te mogen noemen, en kan niet genoeg uitdrukking geven aan de uitstekende hulp die ik mocht ontvangen van mede CORSA leden als ik denk aan die natte donkere nacht in Dallas waar ik stond met een flink olieklek waar Mike Dobie en Rusty Rose me letterlijk redden om een groter probleem te voorkomen.....

Carl L. Kelsen

Foto's Carl.L.Kelsen - Mike McGowan

Terug naar de bron

Toen de NAM in 1996 het olieveld van Schoonebeek sloot, beloofde men terug te komen als de techniek beter was en de olieprijs hoger. Beide voorwaarden zijn inmiddels vervuld en Schoonebeek wordt dan ook opnieuw ontwikkeld. Er zitten daar nog zo'n 800 miljoen vaten opgesloten in de dunne laag

Bentheimer zandsteen De NAM keert terug naar zijn bron! >Shell Venster<

Corvaire op de RAI

Kunnen jullie nog herinneren dat een tijd geleden in dit blad een mooie foto was geplaatst van de introductie van de 1960 Chevrolet Corvaire op de RAI? Voor wie de originele filmbeelden, zij het heel kort, wilt zien, ga dan naar:

<http://nostalgienet.nl/modules/Video/Video.aspx?Id=602Home> > [Video's](#) > De Auto-RAI (1960)

Of: www.nostalgienet.nl om vervolgens rechtsbovenin in zoekvenster *De Auto-Rai (1960)* in te typen.

Als je het filmpje hebt gezien, dan krijg je een idee, hoe toen de laatste RAI-tentoonstelling in het oude complex is geweest. JD

Foto achter in dit blad

Olie

In de Telegraaf van 4 april beweert een voormalige directeur van Castrol, Henk de Groot, dat we veel te vaak olie verversen. Wereldwijd wordt er zo 200 miljard euro verspild. Een lust voor het oor van de milieufreaks, een doorn in het oog van de handelaren. Zijn auto zou al 350 duizend kilometer met dezelfde olie lopen. Zelf hebben we ooit gehoord dat een groot vrachtbedrijf de wagens tot 100 duizend kilometer op synthetische olie liet lopen alvorens te verversen. Dat zijn dus diesels. Eigen ervaringen (met diesel) leren dat na de reguliere door de fabriek opgegeven verversingsbeurt met minerale olie, de motor rauw gaat lopen. De minerale olie is dan zo dun als water. Met synthetische olie gebeurt dat niet dus doen we er twee keer zo lang mee. De Groot beweert dat de vervuilende koolstofresten de olie juist dikker maken. Wij vragen ons dan af of dat wel gunstig is. Als we dikkere olie in onze motoren willen kunnen we er meteen wel een 80er transmissie-olie in stoppen. Dit dan wel met de nodige gevolgen want die is daar nu eenmaal niet voor bedoeld. Wij denken dat meneer De Groot het deels bij het verkeerde eind heeft. Synthetische olie gaat wél veel langer mee, dat is een feit. En met een dergelijke heel- of half synthetisch glijmiddel in de bezinemotoren van onze Corvaire's zullen we, behalve

peilen, er de komende jaren niet naar om hoeven te kijken om te verversen. Maar dat deden we toch al niet, hé....

Kalender Goud van Oud

Zaterdag 10 mei

Christien; Lady's Day Oisterwijk

Zondag 18 mei

Hans, Mariëtte, Renée en Robin Dagevenement - Verrassingsrit Omgeving Udenhout

Later volgt meer nieuws

Zondag 8 juni

Frans & Hennie

Dagevenement - Zomerriit

Omgeving Best. Later meer nws

Van 20 tot: met 22 juni

Jos & Marcella Weekend

Op ontdekking in "Het Groot Hertogdom Luxemburg"

Zondag, 06 juli

Boy & Emilie met Jan & Elly

Dagevenement - Rit

Verrassing

Later volgt meer nieuws

Zaterdag, 16 augustus

Jos & Marcella

Dagevenement - Vakantierit

Bezoek aan de Oldtimer Flyin

In schaffen bij Diest - België

Zondag, 14 september

Albert & Coby

Dagevenement - Herfstrit

Omgeving Goirle

Later volgt meer nieuws

Zondag, 5 oktober

Bart & Jean met Mario &

Marianne

Dagevenement - Rit

Verrassing

Later volgt meer nieuws

Zondag, 30 november

Bestuur Algemene

Ledenvergadering

Nog nader te bepalen

Zie ook goudvanoud.eu

'Clubregels'

Om de prijzen van artikelen op marktplaats en andere advertentie-sites betaalbaar te houden, is het een ongeschreven regel dat we elkaar NIET overbieden. Mocht je een bepaald artikel toch graag willen hebben, neem dan contact op met de bieder indien deze uit onze club is. Altijd met je echte voornaam bieden. Naam en tel.nr. kan dan bij de redactie opgevraagd worden.

Monza GT Junior

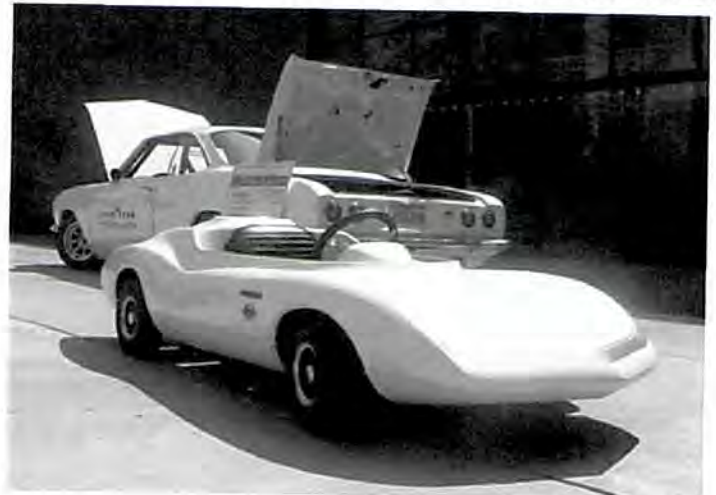
Deze kleine "sproetenkop" zit in een wel heel erg gewild collectors item. Het is bepaald geen huiswerk van een vlijtige Corvaire bewonderaar, maar een speeltje met échte motor, dat in een serie van 2000 stuks indertijd gemaakt is.

Het autootje werd door GM besteld bij een daarvoor geschikte firma en verdeeld over de dealers in de VS.

De verdeelsleutel zal dan hoogstwaarschijnlijk wel met de afzetcijfers te maken hebben gehad.

Vooral als men wat ouder wordt, zal menig Corvaire eigenaar zijn gedachten laten gaan bij het zien van deze foto en denkend aan zijn kleinkinderen.

Hoe het onder het polyster dek zit weten we niet maar het laat zich raden dat het een eenvoudig frame is dat het (grasmachine-) motortje van ca. 150 cc. kan dragen. Het is wel zaak om de jeugd dan op het eigen erf te laten rijden want de dienaren van Hermandad zijn tegenwoordig heel erg vlug met het in beslag nemen van zulk soort speelgoed. (foto Dave Newell)



Zoals te zien op deze foto's zijn er meerdere uitvoeringen geweest van dit fabrikaat. Mogelijk is ook het voertuigje op de onderste foto's een namaaksel van het origineel op de foto boven.

Origineel...

Sommigen van onze leden hebben er een, de meeste niet. We hebben het over de originele krik waarmee de Corvaire omhoog gedraaid kan worden. Nog minder is bekend waar deze opgeborgen behoort te zijn. Dat is in de linker hoek tussen binnenscherm en voorfront. Daar behoort een spiraalveer te zitten waarmee de krik en de wielsleutel vastgeklemd kan worden. Ook zit er in het vooronder een zogenaamde "jacking instruction sheet". Dat is ook vaak verdwenen. Deze papieren of zelfklevende kleinoden zijn bij Clark's verkrijgbaar. Ook een instructie voor de plaats waar die behoort te zitten. Let wel; hebben het hier over het model uit de eerste serie. De LM's hebben dit achterin zitten.



Petronix elektronische ontsteking

Een uitstekende verbetering voor de ontsteking is de contactpunten en de condensator te vervangen door een Pertronix ontstekings systeem.

Helaas is de installatie ervan vaak een probleem door een of meer misvertanden met de bijgeleverde instructies.

Er is maar één manier om een Pertronix ontsteking in een Corvaire goed te installeren:



1. De zwarte kabel van de module gaat naar de -min op de spoel (bobine). Deze aansluiting ging voorheen naar de contactpunten.
2. De rode draad van de module moet verbonden worden op de +12 volt aansluiting van het contactslot. Voor dit doel is er geen originele draad in de auto beschikbaar.
3. De originele draad naar de +aansluiting wordt meestal gewoon gebruikt als op de originele ontsteking. Dit is omdat de +draad naar de spoel een weerstand levert. Als de motor loopt zal het voltage op

de spoel circa 6 Volt zijn, en niet de te verwachten 12 Volt. De bobine zal naar behoren werken met dit gereduceerd voltage, maar de Pertronix module niet. Als de rode draad aangesloten is op een gereduceerd voltage zal de ontsteking niet naar behoren werken, vooral als er nog andere factoren het voltage verder omlaag halen. Om de rode draad correct aan te sluiten moet men in de originele kabelboom het andere eind van deze weerstand kabel zien te vinden. Deze draad geleid de volle 12 Volt en wordt bediend vanuit het contactslot. Maak van hieruit een nieuwe aansluiting en leidt de kabel langs de originele kabelboom aan de linkerkant en achter in de motorruimte en laat hem bij de bobine uit de kabelboom komen. Sluit hem hier dan aan de rode

draad van de ontstekingsmodule. Zorg ervoor dat de draad niet door de fanriem gehinderd wordt. En vergeet niet de korte draad die op de ontstekingsunit zit. Deze korte draad zorgt voor de massa naar de motor. Zonder dit massakabeltje krijg je problemen omdat de draaibare plaat, die zorgt voor de voorontsteking, dan geen direct contact met het blok maakt. Een goed geïnstalleerde Pertronix elektronische ontsteking zal het starten van de motor verbeteren, meer kracht leveren, het verbruik omlaag halen en de leeftijd van de bougies verlengen. Ze zal zichzelf snel terug verdienen omdat men niet meer de contactpunten en condensators hoeft te vervangen.. Tom Schrum

In Stock for Immediate Shipping

Repro axle bearings for '60-64 cars & '61-65 FC

These parts are an exact copy of the originals & designed to fit & work in your old axle bearing housings, including '62-64 car & '61-65 FC stamped steel & '63-64 car cast. Once the bearing is removed you can follow the easy instructions or send your bearing or bearing & axle to us & we'll do everything. See page 167 of the 2007-2012 catalog for more info & options! Following prices do not include shipping.

Rebuild Kit: You get (1) completely assembled bearing unit (photo #1). Includes 2 side seals, rivets and O-rings (as needed), enough for 1 bearing. We also include Shim, special synthetic grease and instructions. We offer the kit with our heavy duty pulling ring and also with metal "mushroom" deflector.



	Rebuild Kit	Kit with Puller Ring	Kit with Puller Ring & Mushroom
60-62 Car	C6680 \$141	C6680P \$157.90	C6680PM \$161.00
63-64 Car	C6684 \$135	C6684P \$154.40	C6684PM \$157.15
61-65 FC	C6687V \$151	C6687VP \$174.05	C6687VPM \$193.85

Clark's Corvaire Parts, Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370-413-625-9776
fax: 888-625-8498 • www.corvaire.com • email: clarks@corvaire.com



Nederland aangeboden



Mooie Chevrolet Corvair Monza 900 bjr 1961; nog in originele staat, papieren aanwezig (Amerikaanse papieren) Geen kenteken! € 2750 Interesse!! bel dan 06-53975994



Te koop Chevrolet Corvair Monza coupe '63. 6 cilinder Vr.pr. € 7750 Mooi interieur, originele radio 2 traps automaat de auto verkeert in goede staat. Tel. 06-4 08 88 57 77



Zeer nette chevrolet Corvair uit 1968. 6 cilinder boxer motor. 4 bak hand belastingvrij. geen lpg gas. .4500 Akersloot 06-42996721



Wegens ruimte gebrek uit onze prive collectie: Chevrolet Corvair Monza '66 handgeschakelde 4-bak Prijs € 4.950,- (of doe een bod) Autoplaza H'sum Dag. 035-6240137 of 06-21854816



Corvair Monza '69 € 2250. Canadian registration car for parts or restoration. Arton cars Zwijndrecht 078-6202555

Belgie (aangeboden)



CHEVROLET Corvair 1962 Dit is een zeldzame chevrolet corvair cabriolet "Monza" uitvoering uit 1962, met de 6 cyl boxer motor, volledig originele staat. €8000. Lenaerts, Westerlo (B). 0032-14/267222

Voorfront van LM corvair voor €85,- Docu. van Corvair coupé, stuur, embleem van motorkap. zijn ook nog apart te koop. USA cars Bredene 0032-497-275288

Frankrijk (aangeb.)



Corvair 700 1960 vehicle complet stocke au sec. CG normal €2000. Bouchy, Lorraine. 061198622



Corvair Monza Sedan du première génération. Moteur 6 cylindres à plat (arrière) refroidit par air . 2688 cm³, 95 cv. Boîte auto 3 rapports. Allumage et freins refaits
Autoradio à cassettes. Carte grise normal, Contrôle Technique OK 4000 Euros Contact : 06.66.29.11.39

Zwitserland/duitsland (aangeboden)



Corvair 700 Sedan von Max Zwicky wegen Garagenräumung abzugeben: BJ 1964. Wäre froh, wenn das Fahrzeug einen neuen Besitzer hat. Info & Details unter Telefon: +41 (0)32 675 30 01 oder Mobile: 079 474 99 60



FOR SALE: 2 Chevrolet Corvair Monza abzugeben, von Andreas Quick, Hamburg: Beide BJ 1964 ca 30 Jahre in einer Scheune. Zustand restaurations-würdig. Zusammen 3.000 Euro. I a.quick@freenet.de

BIETE: Türen, Hauben, Stossstangen, Zierleisten um das Cabriodach, Cabriomechanik, Seitenscheiben, etc. eines **65er Convertible. und 64er Monza Spyder** inklusive Motor und Schaltgetriebe, Karosserie fehlt. Wer etwas braucht, bitte kurze Email an: Kontakt: *Jens Wilde (D)* Email: wilde@carsfromusa.de

BIETE: 1964 Monza coupé à restaurer; SFr. 2.500; à discuter! Kontakt: *André Mayerat (CH)* Email: a.mayerath@bluewin.ch

BIETE: Infolge Pensionierung & Geschäftsaufgabe folgende Corvairs:
Chevrolet Corvair Monza Spyder coupé; 4-Gear Synchronmesh
TURBOCHARGED Inverkehrsetzung: 26. 4. 1963, Farbe: Blue, Restauration & Neumalerei 1978 gemacht, seither stillgelegt. SFr. 5.000; verhandelbar! **Chevrolet Corvair Monza coupé;** Powerglide Inverkehrsetzung: 15. 3. 1963.

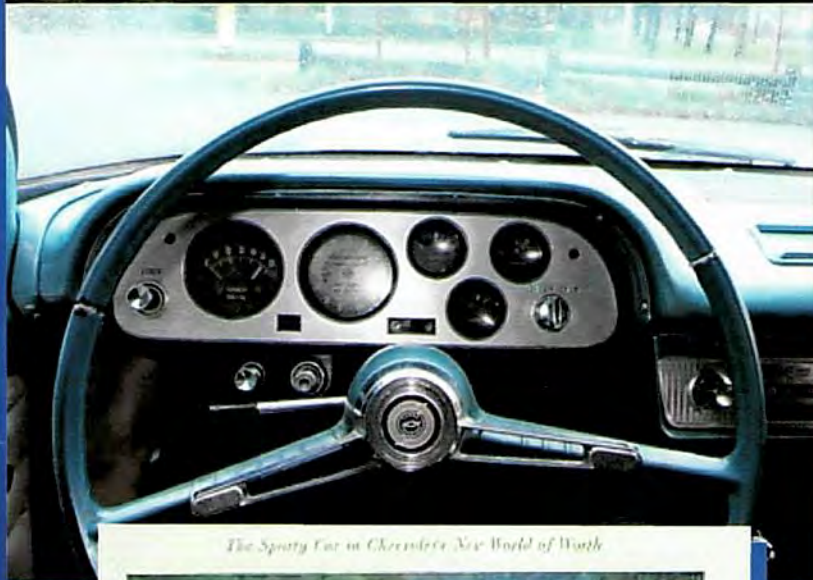
Farbe: White, Hubraum: 2372 ccm, Seit 1979 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 2.500; verhandelbar!
Chevrolet Corvair Monza Cabrio; 4-Gear Synchronmesh Inverkehrsetzung: 4. 2. 1964, Farbe: Two-Tone: Ermine White/Ember Red, Hubraum: 2684 ccm, Letzte Prüfung: 25. 10. 2000, Fahrzeug ist eingelöst & in Betrieb. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 15.000 VB!!;



Chevrolet Corvair Corsa coupé; 4-Gear Synchronmesh **TURBO-CHARGED** Inverkehrsetzung: 09. 1966, Farbe: White, Hubraum: 2684 ccm, Seit 1982 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 2.500; verhandelbar! Preisvorstellung: SFr. 12.000; VB !

BIETE infolge Lagerräumung ca. 2 Tonnen Chevrolet Corvair Ersatzteile wie: Motoren, Motorenteile, Getriebe, Achsen, Stossstangen, Türen, Blechteile, Lampen, Lenkungen, Anlasser, Lichtmaschinen & vieles andere mehr.
Auskunft & Besichtigung nach Vereinbarung. Kontakt: *Kurt Hirschi, Autoverwertung, Moselenweg 5, 4537 Wiedlisbach BE (CH)* Telefon: +41 (0)32 636 21 76 .

De redactie aanvaardt geen enkele aanspraak-lijkheid voor de inhoud van de advertenties. De meeste advertenties zijn uit een selectie die naar beste weten via het internet zijn verkregen.



The Sporty Car in Chevrolet's New World of Worth



62 Corvair

Built for budget-minded people who go for sports car driving

Here, with saucer styling, tasteful new interior and bigger new brakes, is the latest version of the car that proved itself in the fiercest rally competition going. Road it and get to know this new Corvair better.

You'll like what we changed—and what we didn't change—about this new '62 Corvair. We've spruced up the interior, spiced up the styling and included a bundle of goodies in direct light, front door airvents, dual wipers, an automatic clutch—even a forced-air heater and defroster! We started it in sedans, coupes and station wagons. You also get bigger, more efficient brakes that team up with Corvair's new engine braking to give you just about the most-funful car that ever latched onto a road. But here's what we haven't changed: Corvair's exhilarating steering, its 200-hp agility, its giddy, unbridled engine. This vehicle is the place to see it. Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Mich.



Corvair Moves

This is the year that started the bucket seat craze—the Monza Elite Coupe.

.....

'62 CORVETTE

Here go for the greatest car in America! Dramatic styling refinements and a smooth new 200-hp engine. No more fire the associated Corvair red. See America's only 200-hp coupe at your dealer's. They got just the one to convert you to a world—the fun a sports car enthusiast.



Corvair Monza Spyder convertible.

Dit is de nieuwste aanwinst van Guus Marinus uit Tilburg. Tot en met 1963 was de Spyder met turbocharger een optionele versie van de Monza. In 1964 werd de Spyder als apart model in de catalogus gezet. De wagen is van clublid Ton Van Deijzen geweest en stond reeds enige jaren stil.

Guus heeft hem na een grondige beurt meteen op de weg gezet en heeft al enkel ritten van Goud van Oud met hem gedaan. We zullen hem dan ook vanaf nu naast zijn '62 Monza regelmatig zien.