

DE NIEUWE VAIRMAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr.4 – Sept. 2008



Groot en klein ergens op een interstate tussen Ypsilanti en Detroit



Dit zijn twee opnamen van de 'fish bowl' nu nog vrijwel geheel intact, en vroeger (1962). Deze 'vissenkom' was de showroom van de Corvair fabriek in Willow Run. De fabriek doet nu dienst als pakhuis.



Aangesloten bij de Corvair Society of America (CORSA). Verschijnt 6 keer per jaar voor de leden en wordt incidenteel uitgereikt aan belangstellenden

LS CORVAIR PARTS



Welcome to LS Corvair Parts!

LS is Larry Shapiro...Yes, the same Larry Shapiro that's been enjoying Corvairs since the early 1970's, and the same Larry Shapiro that you've come to know and trust for outstanding Corvair parts and service for almost 35 years.

Over the years, I've worked hard to address the needs of Corvair enthusiasts around the world from my Los Angeles-area shops. I'm proud of the trust and confidence you've placed in me during that time, and I want to thank you for your continued support. My LS Corvair Parts Customer Commitment:

- To provide quality Corvair parts at a fair price.
- To offer a huge inventory of new, used, and NOS Corvair parts plus..... an access network second to none!
 - To share my 35 years of detailed Corvair knowledge and award-winning Concours' restoration experience
 - To make wholesale discounts available to Corvair dealers, repair shops, and CORSA-sanctioned clubs
- To deliver volume & shipping discounts you won't get anywhere else!

Buy - Sell - Trade New - Used - NOS
POB 4942 Palos Verdes, CA 90274

Please take a look around my site, and be sure to check out my ONLINE and EBAY Stores.

Advertenties

We willen ons blad niet volstouwen met advertenties, maar om in de kosten een beetje binnen de perken te houden te komen hebben toch we een beetje aan acquisitie gedaan. Naast Clark's vonden we Larry Shapiro bereid tegen een redelijke prijs een advertentie te plaatsen. Larry is onlangs weer gestart met zijn winkel nadat hij gedurende enkele jaren uitsluitend via e-bay onderdelen

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

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

Gezocht:

Voor onze nieuwe leden, Lukas en Thomas Staes zoeken goede deuren voor hun '64 Monza sedan. De jongelui hebben de auto van hun overgrootvader georven en willen die laten opknappen. De wagen heeft meer dan dertig jaar stil gestaan nadat hij een zijwaartse crash had gehad. Wij hebben hen al een paar deuren kunnen leveren maar die waren volgens het carrosseriebedrijf niet goed genoeg meer. In Amerika zijn we voor hen naarstig op zoek naar goede deuren. Om de verzendkosten een beetje binnen de perken te houden zouden die zonder inhoud en evt. Zonder raamlijst verzonden moeten worden. Wie heeft een beter idee?



verkocht heeft. Ondanks zijn jarenlange staat van dienst kan hij dus wel wat publiciteit gebruiken.

De prijs van een jaar lang adverteren hebben we vastgesteld op de contributie plus entreegeld van een lid. Dat komt dan in Amerikaanse valuta neer op \$50.

Tony Fiore Awards

We hebben weer een tweede plaats behaald met ons blad in de uitreiking van de 'Tony Fiore Awards'.

Sedert dit jaar gaat die prijs vergezeld van een oorkonde en een publicatie in Corsa Communiqué.

Tony Fiore was een van de oprichters van Corsa en heeft in 1980 het in Corvair kringen bekende boek "The Corvair Decade" geschreven en samengesteld. Dit boek is tegenwoordig een collectors item. Tony overleed in 2006 aan de gevolgen van een ongeluk op 96 jarige leeftijd.

Om hem te eren heeft het bestuur van Corsa deze publicatieprijs naar hem genoemd.

De redactie bedankt alle regelmatige inzenders van kopij



van de laatste jaren. Zonder hun bijdragen hadden we dit nooit bereikt. Er waren van de circa 130 bij Corsa aangesloten clubs een 80-tal inzendingen van clubbladen. We hopen dat het nieuwe blad de jury ook kan bekoren.

De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 4, sept. 2008

Van de redactie

Wij zijn de laatste tijd engszins verheugd over het feit dat we steeds meer kopij voor ons clubblad krijgen aangereikt, niet in het minst door een gestage leden aanwas. Het is altijd wel interessant als iemand wat te vertellen heeft over zijn belevenissen op vakantie, met een treffen of gewoon over zijn Corvair. Op die manier houden we de contacten in stand en weten we wat en waar we naar toe kunnen als we eens een vraag hebben. Ook waren er enkele reacties op de vraag hoe ons lijfblad in de toekomst moet gaan heten. Het 'nieuwe' is er na dit jaar wel een beetje af. De oude naam handhaven is niet echt relevant want het blad is er toch wel te veel voor veranderd. Johan van Rijn kwam met een eenvoudige, doch adequate oplossing: >Dutch Vair Mail<. Daarin vat hij deels de kop van het oude blad en tevens het land van oorsprong. Bovendien hebben we ontdekt dat er in Amerika meer 'Vair Mails' als clubblad dienst doen. Een meer toepasselijke naam zou zijn geweest "The Windmill". Echter dit zou een gestolen naam zijn omdat het Corsa lijfblad vroeger zo heette. Dit is later Communique gaan heten naar een vroeger door GM uitgegeven blad. Johan Doornbos vond dan weer dat het gewoon 'Vair Mail' moet gaan heten, en maakte alvast een ontwerpje met 'stars and stripes' erboven. Eind van dit jaar hakken we een knoop door.....

In dit blad een beknopt USA reisverslag, van toch nog altijd vier pagina's. Frank Doornbos die momenteel ook in de VS vertoeft, voor maar liefst drie maanden, heeft ons ook een reisverslag in het vooruitzicht gesteld.

Verder kreeg de redactie van de drukker te horen dat het kopje toch maar eens hetzelfde moest zijn en niet telkens in een ander lettertype. Wij zijn van mening dat "verandering van spijs...enz."

In dit blad zullen jullie een nieuwe advertentie aantreffen. We hebben Larry Shapiro, niet onbekend in de

wereld van de Corvair onderdelenleveranciers, weten over te halen om een jaar lang in ons blad te adverteren. Bij het zien van ons blad stemde hij weifelend toe; bij het zien van de oorkonde voor de tweede plaats in de Tony Fiore Award, ging hij helemaal overstag. En de penningmeester is natuurlijk weer dik tevreden. Ook nu weer veel kijk- en leesplezier!

Van de voorzitter

Als we de media moeten geloven breken er barre economische tijden aan voor ons als klassieker liefhebbers. Maar dat geldt alleen voor de leden van onze club die regelmatig Amerika bezoeken. Want de dollar zit weer in de lift. En dat betekent dan dat de brandstofprijzen omlaag gaan. Een bezoekje aan de Corvair conventie of een ander reisje overzee wordt weer een flink stuk duurder, mede door de brandstof- en andere toeslagen die men op de vliegprijzen legt. De volgende conventie is echter in Florida waarheen nog wel goedkope vluchten te vinden zijn. Maar dat is pas over een jaar dus voorlopig maken we ons daar niet druk om. De auto's hoeven nu maar om de twee jaar een apk-tje te halen., da's ook weer mooi meegenomen.

Met het verschijnen van dit blad staan we ons te presenteren op het concours d'élégance op Paleis 't Loo in Apeldoorn.. Een uitgebreid verslag natuurlijk in onze volgende editie.

We hebben juist een leuk treffen achter de rug. Jullie voorzitter koos er voor het hele weekend in Schaffen te blijven. Niet zonder spijt want er was van alles te zien en te doen en de weergoden waren ons uiterst gunstig gezind. Een verslag hiervan vind je elders in dit blad.

We kunnen ons ook verheugen over de ledenaanwas. Weer een nieuw lid uit België, of eigenlijk twee. Het zijn twee neven, Lukas en Thomas Staes. Beide heren hebben de ijdele moed gevat om de '64 (EM) 700 sedan van wijlen hun overgrootvader(!) op te (laten) knappen. De wagen stond Reeds dertig jaar stil in een 'hangar',

maar moest er nu uit. Hij had toen een flinke aanrijding in de flank had gehad.. Elders in dit blad een oproep.

Van de Penningmeester.

Op 16 augustus hebben we met Fam. Reiniers en Johan van Rijn een zeer geslaagd gezamenlijk treffen gehad samen met de Club Goud van Oud onder de bezielende leiding van Marcella en Jos Leys.

Guus Marinus had zijn Corvair aan iemand anders toevertrouwd. Zelf reed hij in een van zijn andere autos, een Triumph Stag.

De dag begon al goed met een prachtig zonnetje over het verzamelpunt in Zondereigen in België.

Hier vandaan vertrokken we voor een rit van ongeveer anderhalf uur door het mooie belgische Kempenland richting Schaffen/Diest waar een treffen voor alles wat vliegt en rijdt was georganiseerd.

Daar aangekomen ontmoetten we Leon met vrouw en kleinzoon. Zij hadden de caravan achter hun Corvair meegebracht. Ook was daar Pierre met de Corvette van de partij. Het was een leuke dag met veel interessante opties, allerlei klassieke vliegtuigen en veel oldtimers op een daarvoor speciaal vrijgehouden parkeerterrein. We maakten nog een rondrit met een tractor/huifkar, maar eigenlijk was de dag veel te kort om alles goed te kunnen bekijken.

Aan het eind van de middag reden we via een mooie route weer terug naar Zondereigen, alwaar we werden verrast met een lekkere BBQ. Gezellig bijkletsen met een hapje en een drankje!

Zoals het er nu uitziet kan de bekostiging van het clubblad zoals het dit jaar wordt uitgegeven, als 'haalbaar' worden beschouwd. Mede doordat er een aantal leden zijn bijgekomen en we een nieuwe adverteerder hebben gevonden. Ik ga ervan uit dat, zoals de clubkas er nu voorstaat, de nieuwjaarsborrel in januari ook weer georganiseerd gaat worden. Waarschijnlijk zal dat ook nu weer in Nieuwegein gaan plaats vinden.



Keerpunt

Het is zover. We zijn aangekomen op een moment dat de Corvair, na een lange tijd in de showroom te hebben gestaan, in de afbouwruimte is opgesteld. Achterstevoren welteverstaan op een heftafel. Dat lijkt merkwaardig, maar al gauw besepte ik dat dit een logische opstelling is,



omdat immers de techniek aan de achterzijde van de auto zit. De werktafel met de kleinere componenten is dan direct onder handbereik. De diverse vorige projecten hadden de motor voorin en stonden dus met de voorkant richting werktafel. Ik was aan dat beeld zo gewend, vandaar.... In de vensterbanken in de onmiddellijke nabijheid van het project liggen de reeds voorbereekte onderstdelen, deels samengebouwde delen, stuurdelen e.d. opgesteld. In de stelling diverse kooldelen van Clarks. Mijn grote bestelling van motoren onderstelonderdelen hiervoor is door FeDex bij het bedrijf afgeleverd. Hans maakte hierbij de opmerking, dat Clark's de zaken goed voor elkaar heeft. Die ervaring had ik 2 jaar geleden al.

Het ziet er allemaal goed en verzorgd uit, zowel fysiek, als administratief.

Een compliment van iemand die met leveranciers van allerlei automerken van doen heeft. In mijn vorige verslag heb wat geschreven over de demontage van de motor en het onderstel. De delen hiervan zijn enige weken geleden reeds gestraald en gespoten in matglans zwart. In de oude spuiterij achter/naast de afbouwruimte trouwens, want het nieuwe gebouw waar tot voor kort gespoten werd, is afgestoten en heeft een andere bestemming gekregen.

De planning is om na de zomervacantie met de ingeslagen weg van wederopbouw verder te gaan. Overeengekomen is dat ik enkele dagen in mijn vakantie wat werkzaamheden ga doen. Johan Doornbos



La Locomotion en Fête

Via Gerard Naseman ontvingen we een foto gemaakt op een jaarlijks oldtimer-treffen in La Ferté, even ten zuiden van Parijs. Alles wat wielen heeft komt hier bijelkaar. Ook echt historische voertuigen zoals een door paarden voortgetrokken kanon uit WO1 of een reeks vooroorlogse brandweerauto's. Ook tationaire motoren (vliegwielen) alsook oude tractoren. Uiteraard zijn er ook wel een paar Corvairs te vinden. Dit feest heeft altijd plaats begin juni, en als je dan toch in Frankrijk bent is het zeker de moeite waard er eens heen te gaan. Foto: Jeroen Sleijnen.



Citaat:

Omdat mijn auto wat ouder werd en een klein beetje olie ging verbruiken (1 liter op 2000 km) ben ik het ook maar eens Xado gaan proberen in 2 van mijn auto's. De andere auto gebruikte nog vrijwel geen olie. Door de postieve berichten (waarvan ik nu zeker weet dat die door medewerkers van Xado zijn gepost) op internetfora durfde ik de gok te nemen. In het begin leken de resultaten positief, de motoren leken iets stiller te zijn, en leken een fractie minder brandstof te verbruiken. Vermogenswinst heb ik niet kunnen bespeuren. Na 5000km werd het minder positief, beide motoren gingen nu olie verbruiken, wel 1 liter per 500 km. Vooral van mijn goede met nog maar 50000 km op de teller mag je dat niet verwachten, deze gebruikte te voren geen druppel. Ik had bij deze auto op wat meer vermogen gehoopt. Ik heb de motoren moeten laten reviseren (samen bijna 10000 euro), ik heb mijn auto nodig, en mijn klassieker moet ook blijven rijden. Volgens het revisiebedrijf waren de hoonsporen in de cilinder door de Xado opgevuld, waardoor de motor wat stiller liep en even wat minder olie verbruikte. Daardoor wordt er door de hoonsporen echter ook geen olie meer vastgehouden dat de zuigerveren kan smeren waardoor deze in een razend tempo slijten en een veel hoger oliegebruik veroorzaken. Als je portemonnee en je auto je lief is moet je dus ver uit de buurt van dit spul (en andere additieven) blijven !!!

Met de *Corvair Club* en *Goud van Oud* naar Schaffen/Diest

De belangstelling van de kant van de Corvair Club viel wat tegen. De adstanden kunnen hierin een rol hebben gespeeld. Desondanks was het zeer de moeite waard. Jullie verslaggever heeft dan wel niet de rit gedaan zoals die gepland was, maar was wel op de plaats waar al dat moois was te aanschouwen. Zoals Ruud Keers in zijn woordje al zei ging er, na de bijeenkomst in Sondereigen, een leuke rit over landelijke weggetjes van het Belgische Kempenland, aan vooraf. Ondergetekende had er voor gekozen met de caravan rechtstreeks naar de plaats van het gebeuren te gaan en een nachtje over te blijven. Bovendien had hij zijn kleinzoon en beoogde opvolger mee en die heeft met zijn drie jaar nu eenmaal niet het geduld om enkele uren in zijn stoeltje te hangen.



Pierre Salden was er met de Corvette bij maar zou later op de avond weer huiswaarts keren. Even voor de middag kamen we aan en vonden gelijk een leuk plaatsje aan de rand van het vliegveld vlak bij gestationeerde vliegtuigen. Een rits echte woonwagens stond in de nabijheid en daar konden we mooi wat stroom van 'aftappen'. Tijdens de rit ernaar toe hebben we de Monza twee keer moeten laten afkoelen nadat hij tekenen gaf van warmlopen. In eerdere ritten heeft de Corvair daar nooit geen moeite mee gehad maar de laatste twee caravanritten, waarbij de motor toch een kleine twee ton te verplaatsen heeft bij snelheid van 80 a 90 per uur laat hij weten het te heet te krijgen. Een



schoonmaakbeurt en het repareren van een defecte verwarmings slang heeft geen positieve resultaten opgeleverd. Waarschijnlijk treed er door warm worden van de benzineleidingen een zogenaamde 'vapor lock' op, waarbij de benzine reeds in de leidingen gaat vergassen. Enfin, daar rekening mee houdend was het nog best te doen en we kwamen dan ook gemakkelijk aan.

Na ons te hebben geïnstalleerd op de gekozen plaats zijn we eens gaan rondneuzen wat er zoal op het terrein van de auto's stond. Regelmatig werd onze aandacht daarvan weggetrokken door allerlei charges van vliegtuigen en helicopters. Een uurtje nadat we waren gearriveerd kwam de meute van Goud van Oud het terrein op rijden. De Corvairs waren verspreid in de groep. Guus Marinus had zijn Spyder thuis gelaten en de Monza uitgeleend aan andere clubleden. Marco en pa Reiniers waren weer met de 140 coupe erbij en Johan van Rijn had een 'clublokaalgenoot' meegebracht. Op het terrein stond nog een belgische Corvair. Een praatje met de eigenaar leerde dat in de '62er cabriolet een blok van een '60er getransplanterd was en de eigenaar

nu soms de verwarming miste. (60ers hebben uitsluitend een benzine-kachel). Hij zou later nog contact met ons opnemen.

Op het terrein waren diverse stalletje met veel vliegtuig attributen en modelletjes, maar we zagen hier en daar toch ook wat autootjes. En natuurlijk mocht de belgische frietkraam niet ontbreken!

Op het eigenlijke vliegveld stonden wel een 150 tal kisten van allerlei bouwwaren. Altijd waren er wel een paar in de lucht. Soms waren er formatievluchten en doorstarts waarbij jagers met een gierende snelheid erg laag over de start/landingsbaan scheerden. Op het eind van de middag maakten de GvO-ers weer aanstalten om naar hun startpunt te gaan waar een BBQ op hen stond te wachten. Wij deden het met maaltijden die op het terrein voorhanden waren. Die avond gingen er nog een achttal heteluchtballonnen het zwerk in. Heel indrukwekkend welke handelingen er moeten worden verricht om zo'n groot ding de lucht in te krijgen. Een heel team was daarvoor nodig, maar alles bijelkaar was het een kwestie van een kwartiertje. Daarna werd het rustiger op het veld maar in de grote



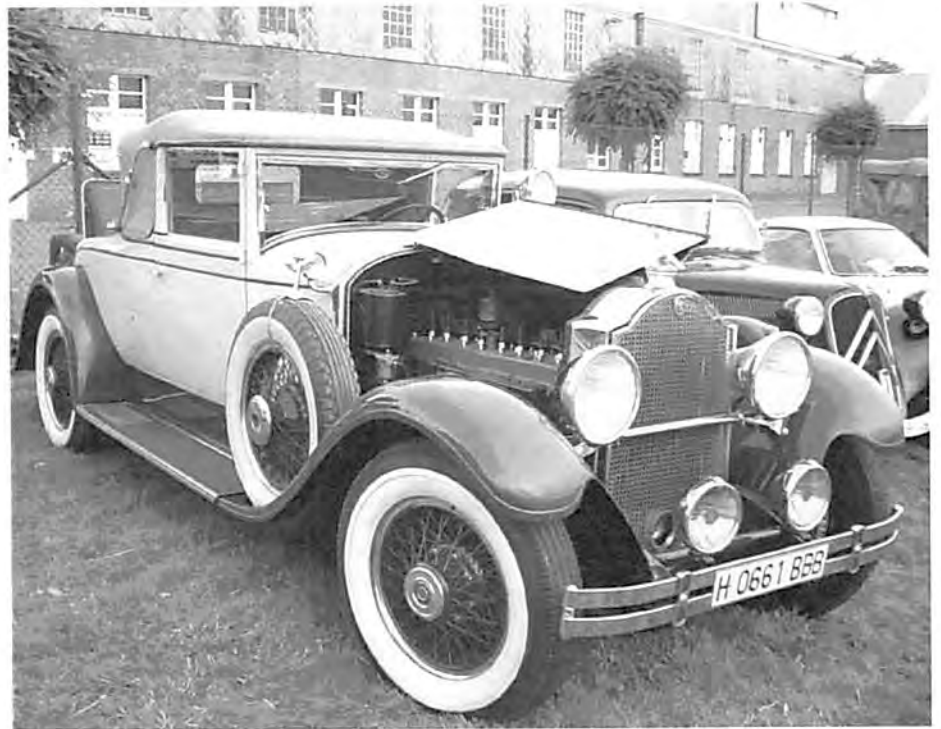


hangaar begon er een bandje te spelen en was het er gezellig druk. Sommige eetkramen belevten ook geopend.

De volgende ochtend heerste er een paradijselijk rust over het terrein. Hier en daar stonden er klassiekers met een tentje ernaast, en naast onze caravan stonden een paar Citroen HY kampeerwagens. Onder de vleugels van de vliegtuigjes die her en der op het grote veld geparkeerd waren, stonden eveneens tentjes. Tevoren was ons al aangekondigd dat het merendeel van de kisten op zondagochtend zouden vertrekken. Dat was ook zo maar het autoterrein begon weer flink vol te lopen, niet



alleen met klassiekers maar ook met genoeg kijkvolk dat daar toch zeven euro per persoon voor moest neerleggen. Later die middag bracht de plaatselijke fanfare nog een serenade!



Toen de hemel begon te betrekken maakten we aanstalten om aan de terugreis te beginnen nadat we nog een wandeling gemaakt hadden om al dat moois nog eenmaal te aanschouwen.

We hebben erg rustig gereden tot aan de autoweg en daarna niet harder dan 80, een mooie snelheid voor auto met caravan. Een keer hebben we nog een afkoelperiode ingelast en waren daar in gezelschap van een waterpomper die ook koelproblemen had. Deze waren echter van ernstiger aard en na een half uurtje sleutelen

was de enige conclusie: afslepen!. Onze Monza kon er weer tegenaan en we geraakten op een nette manier weer thuis na een mooi weekendje klassiekers belevten.



Hallo Clubleden,

Hier dan maar weer eens een update uit Dordrecht.

Ongeveer twee jaar na totale revisie van mijn blok een evaluatie; De eerste proef was natuurlijk naar Frankrijk wat hij prima doorstaan heeft met geen olieconsumptie 'what so ever!' Toen de ritjes naar Den Haag naar de cruise-inn avonden. Daarna heeft hij toch een behoorlijk tijdje stil gestaan omdat we met het werk zijn verhuisd en een andere garage hadden midden in het centrum van R'dam. En probeer maar eens tussen al dat yuppen geweld s'ocht-ends heen te komen.

Afijn weer wat later zijn we weer verhuisd en nu zitten we aan de rand van de snelweg met een eigen parkeerterrein, naast de Brienoord richting Den Haag. Dus pak ik de Corvaire elke vrijdag met mooi weer en eigenlijk ook met slecht weer. En met het "nieuwe rijden" wat ik eigenlijk al heel lang doe is benzine verbruik goed te doen en zeker ik nu langs de snelweg zit En niet meer door heel het centrum moet om bij m'n werk te komen. Hoe rijdt mijn Corvaire

verder? Ach het kan altijd beter maar de afstelling van Guus is nog altijd prima. En na de plaatsing van de juiste modulator schakelt de Corvaire eindelijk ook naar behoren. Tja, hoe leg je andere mensen nu uit wat er precies aan de hand is met je bak.... Maar na al die tijd heeft het z'n vruchten afgeworpen en met zo'n \$5 voor een originele modulator was ik een bakrevisie voor... Al doende leert men.

Dus wat is de status nu, ik heb de auto al zo'n acht jaar geloof ik en de wagen gaat met de dag beter rijden. Wel hou ik het klein onderhoud en het oliepeil goed bij. Ook ben ik er

achter gekomen dat je beter de originele onderdelen kunt kopen dan replica onderdelen er blindelings op te zetten. Het heeft me al een boel geld gekost en uiteindelijk heeft 't me niks opgeleverd. Je kan beter eerst alles checken of het nog origineel is, zo heb ik mijn carburateurs gedeeltelijk vernieuwd met alleen het bovenkapje dus alleen voor het uiterlijk en de aansluiting van de benzineleiding. Als je even kijkt op de site <http://www.jaylenosgarage.com/>



staan daar hele handige tips op en originele auto's die bijna nog nooit een revisie hebben ondergaan....! Maar goed, na twee jaar eens mijn snaar vervangen omdat deze nogal veel stukjes ging missen. Van de winter gaat de voortrein er onderuit om gereviseerd te worden en gepoedercoat, nieuwe schokbrekers, remslangen en rubbers, de fuseekogels zijn al enkele jaren geleden vervangen. Helaas moet ik een klein plaatje gaan lassen in de accubak, omdat daar gelekt is en er een redelijk gat is ontstaan, ook gaat de kap van de motor weer gespoten worden want

het poedercoat is toch gaan barsten. En dan ook gelijk weer de ruimte om de cilinders na te kijken.

Ook denk ik om weer van de twee uitlaten weer 1 uitlaat te maken; qua geluid onderweg is dat toch prettiger, tenzij ik grote korting kan krijgen op een 'dynamat'.

Dan nog even mijn mening over de naam van het blad, het lijkt mij wel leuk om gewoon "VAIRMAIL" te gebruiken want het nieuwe is na drie uitgaven toch ook wel vanaf?

Van mij mag de cover ook wel wat speelser. Voor de rest vind ik de inhoud wel beter geworden! Jammer dat er minder ritten georganiseerd worden en als ze er dan komen gaan we ook nog eens weinig rijden, Dat ene weekend of dagje kan je je toch best wel even uitleven met je Chevy. Juist die ritten door een mooie omgeving zijn het leukst, anders kunnen we net zo goed allemaal met de trein komen en een fotoalbum mee nemen.

Ach ja de benzine wordt duurder maar we blijven toch ook rijden uiteindelijk en we doen er ook niks tegen net als roken, het word steeds duurder en we blijven het toch doen ...ik dan toevallig niet ... ben al héél lang gestopt (vanaf jan. dit jaar...). Kortom gewoon rijden met die

Corvaire dat is beter voor het gestel van het beestje daarna mag ie weer een tijdje in winterslaap toch! Die van mij niet die moet gewoon doorwerken totdat er gestrooid gaat worden. Gewoon lekker genieten van die auto! Hij heeft nu iets meer dan 80.000 mijl erop zitten! Weliswaar twee jaar geleden de teller weer op 0 gezet maar het blijft fijn rijden en het blijft ook een tijdloos ontwerp zo tussen het verkeer. Het is dan ook leuk als je in de file staat en die koppies zoeken naar het merk van je auto....! Met vriendelijke groeten, Ronald Vlijmsma.



Los Angeles, USA, 6565 Fountain Avenue, 1965.
Dit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



Blu

TING

←

6565

Corvair Conventie '08

De internationale conventie in Ventura was niet wat er van verwacht werd. Waren het de Californische benzineprijzen die hieraan debet, of had dit een andere oorzaak. Toen wij hier en daar meedeelden dat de brandstofprijzen in Europa zowat het dubbele van hun prijzen zijn, hadden we al meteen diverse discussiepunten. Maar daarvoor waren we niet gekomen ofschoon dit vaak wel aanleiding was om in contact te komen.



Deze Corvair zou later bij opbod verkocht worden.

De dag voor aanvang gingen we eens kijken op de immense 'fair grounds', maar daar was een popfestival aan de gang en van Corvairs was er niets te zien. Zelfs de 'schedule' van de organisatie gaf er geen blijk van dat in de week daarna een autotreffen zou plaats vinden. Vreemd toch want we waren in Ventura, Californie en bij ons hotel hadden we meer Corvairs dan op andere plaatsen gezien. Ik had zelfs al een praatje gemaakt met een eigenaar.

Maar laten we het eerst maar eens hebben over de week die er aan voorafging. Onze huurwagen was een Pontiac G6, en ofschoon bijna nieuw, was ik helemaal niet tevreden over de rij-eigenschappen van de wagen. Hij dweilde als een Opel uit de jaren '60. Met het oppompen van de banden zou ik proberen dit euvel te verhelpen en als dat niet lukte had ik me voorgenomen hem



in Los Angeles te ruilen tegen iets anders. Het bleek dat het wel hielp en wij behielden de wagen. De zescilinder was dan wel iets minder economisch, maar de niet te steile hellingen kon hij dan weer met ca. 1200 toeren makkelijk aan.

Onze reis startte in San Francisco. We hadden een hotelletje op voorhand geboekt. De dag erna haalden we onze Pontiac op en gingen nu eens uitgebreid de brug bezichtigen. Daarna naar Fishermen's wharf. Het was zondag en er waren heel wat onderhoudende attracties te zien in dit toeristencentrum.

Bovendien wilde ik een memory-stick kopen. Uiteindelijk werd dit een stick én een camera met geheugen voor een kleine duizend foto's.

De dag erna weer naar Yosemite via Mariposa. Tussen deze plaats en het park ligt een sloperij waar heel veel echt oude auto's liggen. Een vorige keer dat ik daar was werd ik er niet echt uitgenodigd het terrein te betreden. (zie foto Vairmail nr. 3-2002). Het terrein lag er nu anders bij; veel auto's lagen op een stapel. De verbodsborden waren weg en we werden gadeslagen door een jongere man die naar me toe kwam en vertelde dat de hoop auto's alle binnenkort 'gecrusht' gingen worden voor het metaal dat wellicht linea recta naar China zal gaan. Of er nog Corvairs bij waren? Ja, maar die lagen ergens onder in de stapel.



Omdat hij zijn pittbull telkens tot de orde moest roepen heb ik ook nu maar niet gevraagd het terrein te mogen betreden. Toch vond ik later op foto's nog een aantal Corvairs boven op de hoop.

Onze reis ging verder via Yosemite naar Carson City. Daar is een leuk spoorweg museum waarbij de restauratiehal ook betreden mocht worden. Men vertelde me dat er die dag ook al een 'Dutchman' was geweest die belangstelling had voor bepaalde treinen. Frapant detail; in dit museum stond een franse wagon die geschonken was door de verschillende departementen. De wapens ervan stonden erop geschilderd.

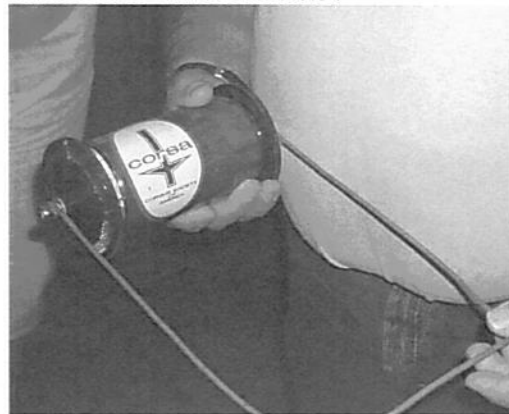
Over binnenwegen door de Sierra Nevada weer helemaal terug naar de kust, waar we bij Santa Cruz de Highway nr.1 kustweg naar het zuiden zouden volgen. Wie kent niet de talloze idyllische foto's van deze weg. Het is écht zo mooi daar! Tegen het vallen van de avond zochten we naar een lodge maar die zijn niet zo dik gezaaid hier. En wat er is is dus razend duur. We hebben toen het gas wat dieper ingedrukt tot in San Simeon waar wel een redelijk

aanbod was. De dag erna reden we naar Lompoc en van daar naar Ventura. Daar hadden we een hotel gereserveerd; uitgedokterd via websites en google earth. Het bleek de juiste keuze te zijn. Het dichtst bij, op loopafstand, en een stuk goedkoper dan het verder gelegen Marriott 'host hotel'. Die eerste dag was er behalve wat Corvairs op straat en bij het hotel verder weinig beweging. De aan de conventie voorafgaande races waren ergens ver in het binnenland, in de buurt van Rosamond. We bezochten de eerste avond een popfestival op de 'fair grounds'; da's weer eens iets anders voor een paar ruim 50 plussers!

De dag erna langs de zee weer naar het terrein gelopen. Er stonden zowaar een aantal Corvairs en in een van de hallen werd volop gewerkt voor 'indoor vendors', hospitality room, registration en ruimte voor vergaderingen en 'tech sessions'. Alles, niet alleen onder één dak, maar ook in dezelfde hal. Dat bleek later niet zo'n beste zet vanwege geluidshinder tijdens symposia, toespraken en vergaderingen.

Buiten werd er op bescheiden schaal een onderdeelmarkt opgebouwd maar de animo was niet erg groot. Toch was dit een mooie lokatie voor een conventie. Aan de ene kant van het terrein was er onder de palmen de wandelboulevard langs de oceaan en aan de andere kant een spoorweg eveneens onder de palmen waar zo nu en dan een luid toeterende trein passeerde. Er waren hier meer attracties gedurende deze week. Zo was er voor de liefhebbers een edelsteen tentoonstelling en wie van gokken hield kon in een hal de paardenrennen van ergens in de VS bijwonen.

Op de avond van de eerste dag waren er traditioneel de 'valve cover races'.



Een onconventioneel ontwerp ging slepen met de tweede prijs. Aanvankelijk waren er protesten omdat dit geen kleppendecksel leek te zijn, maar na uitleg en bestudering bleek dat het kleppencksel geheel opgevouwen te zitten in een oliefilter die het enige wiel vormde.

Geheel binnens de regels dus maar niet zoals het ooit bedoeld was. Gelukkig ging de eerste prijs naar een conventioneel model met echte lagertjes

in de van CD's gemaakte wielen. Een blik 'onder de rokken' van sommige deksels leverde een arsenaal van bahco-sleutels en andere vreemdsoortige verzwaren om juist onder het maximale gewicht te blijven.

De tweede dag was er het concours d'élégance en 'peoples choice display' dat prachtige plaatjes opleverde onder de wuivende palmen. Nu stond er het summum van de Corvaairwereld hier opgesteld onder een lekkere zonnetje. Er werd volop gekeurd om te controleren of elk onderdeel ook wel klopte met het bouwjaar, en de staat van de auto natuurlijk. Sommige delen zijn vrijgesteld zoals interieur en wielen.



Mijn aandacht ging meer uit naar buitenissige opstellingen. En dan niet meteen de V8's die er ook wel waren ofschoon de hele Californische V8 Corvaair club verstek had laten gaan. Maar bijvoorbeeld een elektrische Rampside die dagelijks gebruikt werd. De wagen had een bereik van circa 70 mijl dat juist genoeg was om de eigenaar naar werk en terug te brengen. Ook stond er een sterk verlaagde 'Early Model' met de body zowat op de grond. Er zaten luchtveren onder.

Ik ontmoette er een paar oude vrienden uit Canada; Shaun McGarvey, bij wie ik voor de Portland conventie een paar dagen logeerde, en Rob Hall eveneens uit Vancouver die we toen bezochten. Rob had toen een Corsa in restauratie en was er nu meer hier naar toe gekomen. Maar hij had panne; een kleppen geleider was los geraakt. Met een werkplaats in de buurt en genoeg onderdelen bij de hand was het een kwestie van demoteren en weer monteren. Rob bleef er kalm bij, ik ken hem niet anders...

Aan het eind van de rij concours auto's stond een echt hele mooie Corsa, en deze was niet die van Kent Sullivan waarbij kosten noch moeite gespaard werden tijdens de restauratie. Ik bleef er een tijdje bijstaan toen de keurmeesters juist bezig waren deze wagen te keuren.

Rond de middag ging ik naar binnen om een technische sessie bij te wonen over detonatie (pingelen), met als titel "the limits of power" door Mark Aksamith. Hij was duidelijk in zijn relaas en met diabeelden goed te volgen. Na afloop feliciteerde ik hem met zijn eerste 'publieke' optreden. Samen hebben we buiten nog een sigaretje gerookt terwijl hij vertelde over zijn Corvaair bezetenheid en het werk van alledag. Voor de duidelijkheid, Mark had voorheen een Corvaair sloperij; South West Corvaair, en van hem heb ik meermaals onderdelen gekocht. Nu doet hij in onroerend goed, ook al geen vetpot in de VS!

Zijn wagen die hij gebruikte tijdens de 'autocross' had hij de week tevoren zelf gespoten, vertelde me zijn vrouw later.

Op de onderdelenmarkt, die deze benaming nauwelijks waard was, kocht ik een paar sleutels en een setje getinte toetraampjes.

Een andere verkoper, Marty Katz zei me dat hij thuis nog meer getint deurglas had liggen. Als ik genegen was om naar Las Vegas te komen? Ja dat plan hadden we, maar daarover later meer. Ook ontmoetten we die middag ons aller

vriend Clay Wispell. We maakten o.a. afspraken om met het 'banquet' weer samen aan tafel te zitten. Later die middag maakte ik binnen een praatje met Larry Shapiro. Hij was zijn Corvaair onderdelen 'shop' weer opnieuw gestart nadat hij enige jaren alleen via e-bay verkocht had. Ik probeerde hem een advertentie in ons blad aan te praten, maar hij was er nog niet helemaal van

overtuigd. Morgen zou ik hem wel een paar exemplaren laten zien!



Op woensdag nam ik deel aan de 'newsletter publishers meeting'. Frank Dotson nam het voorwoord en begon al meteen de Tony Fiore Awards toe te kennen. Wij waren weer in de prijzen gevallen met een tweede plaats! Deze keer werden er ookondes uitgereikt. Toen ik het aantal inzendingen te horen kreeg (80) begon het pas echt door te dringen. Verder weer de eindeloze discussie of het clubblad nu wel of niet, of ten dele digitaal moet worden gemaakt. Ook lag er in de plaatselijk krant een artikel over het Corvaair gebeuren in Ventura. We zochten die avond een exemplaar in de binnenstad maar de krant was overal uitverkocht. Uiteindelijk vonden we er nog een in een tabakswinkeltje.

In een 'happy days' 50er jaren restaurant met aangepaste muziek zagen we dat daar niet alleen gegeten werd. De conventie 'hoffotograaf' Ron (Vizscak of iets dergelijks) was er flink bezig de voetjes van de grond te tillen. Door het raam maakte ik een foto van hem die naar Amerika gestuurd zal worden.

Op donderdag was er op het



conventieterrein niet veel activiteit. Vandaag was de rally en ook nog een paar druk bezochte excursies waaronder een naar het Nethercutt museum in Los Angeles. Dit museum vergaart de sportwagens, limousines en andere attributen van corifeeën uit de Holywoord scene. Het is een particulier initiatief en de entree is gratis. Wij zouden er later naar toe gaan, maar helaas hadden we de verkeerde dagen ingeroosterd.

Die donderdag zijn we een orchideeen-kwekerij gegaan even ten noorden van Ventura. Maar ook dat was een slappe vertoning aangezien er niet veel soorten te stonden en het meer een verkoopruimte was.

ging ieder zijn weg om zich klaar te maken voor het banket.

Men begon al vroeg met het snel noemen van de aanwezige clubs; we zaten nog niet aan tafel toen onze club de revue gepasseerd moest hebben. Daarna deed Larry Claypool zijn ietwat komisch verhaal over de verst komenden en de pechvogels en begon men met het opnemen van de ellenlange lijst van winnende Corvairs en hun eigenaren. De 'awards' heb ik niet geteld maar een stuk of wat tafels had men nodig om ze te tonen. Ondertussen werden we door een legerdje bedienden voorzien van een salade als voorgerecht, een hoofdgerecht en een desert. Nadat zowel aan het diner als de opsommingen een eind was gekomen, werd er nog een Corvair bij opbod verkocht. De animo was laag ondanks de

'scenic' canyonweg het binnenland in. Daar werden we na een vijftal mijl tegengehouden door een stel vrouwen die ons vertelden dat de weg verderop verspert was vanwege een dodelijk motorongeluk.

We bleven even staan om te zien of wij wat konden betekenen maar toen de ambulance arriveerde hebben we gekeerd en een andere weg genomen die ons naar dezelfde beoogde plaats bracht.

In Glendale hadden we een hotel gereserveerd. We bleven er twee dagen. Sunset Boulevard werd aan gedaan en in Beverly Hills konden naar dichte hagen kijken want de rijkeluis optrekjes krijg je niet te zien. Wel de Maseraties, Ferrari's Rolls en ander exotisch spul als je op een terrasje gaat zitten. Hierna vertrokken we naar het oosten. In Barstow (route 66) maakten we een tussenstop om verder te gaan naar Las Vegas. Daar kijk je je ogen uit naar al het decadente dat een westerse wereld kan bieden, in gedachte houdend dat je hier midden in de woestijn zit. Veel was alweer heel anders dan dat we een zestal jaren geleden gezien hadden. Ons hotelletje van toen was vervangen door een paar gigantische torens die, hoe kan het anders, in de onderste etages alleen maar goktoestellen herbergde. Zodra je de grens met Nevada overschrijdt kom je in de gokwereld. Werkelijk overal, zelfs op de toiletten van tankstations, kom je die dingen tegen. Wij vermaakten ons best met de buitenshows en de relatief goedkope manier van uitgaan.



Op vrijdag was er de autocross; een mijl lang bochtig parcours met pilonnen uitgezet op de grote parkeerplaats.

Hiervoor was er natuurlijk grote belangstelling, ook van mensen uit de stad. Ik betwijfelde of het wel een mijl lang was want de tijden lagen ergens tussen de 44 en 104 seconden. Maar eerst moest ik "zaken" doen. Met Clark's moest ik nog afrekenen voor de advertenties van dit jaar en Larry Shapiro moest ik zien over te halen. Dat lukte; hij was erg onder de indruk van ons blad en tevens van de oorkonde die ik hem toonde. Bij beide kocht ik ook nog voor een behoorlijk bedrag aan onderdelen. Tegen drie uur was alles afgelopen en

opruimende inzet van een paar hulpjes van de veilingmeester. Uiteindelijk ging Larry Schmuhl van NTCA er mee aan de haal voor \$1200. Een koopje want de (goed rijdende) wagen, een LM coupé, zag er nog niet eens zo slecht uit en in het vooronder lag voor een behoorlijk bedrag aan goede onderdelen. De avond (lees week) werd besloten met het noemen van alle mensen die in de organisatie hadden gezeten waarbij de voorzitter van het team extra in het zonnetje werd gezet. Wij namen afscheid van allen die we kenden en vertrokken ook naar ons hotel.



De dag erna gingen we, weer over de Hy. nr. 1 richting Los Angeles. Even voor de bebouwde agglomeratie namen we een



De fonteinenshow van Bellagio hebben we wel tien keer gezien. Nadat we onze voeten open hadden gelopen en de andere ledematen nog maar net dienst deden, vertrokken we weer. Eerst gingen we langs bij Marty Katz die me een paar deurruiten beloofd had. Na een klein uur rijden kwamen we in Noord Las Vegas waar hij woont. Een prachtige villa met een vierdeurige(!) garage. Later bleek dat daar nog een werkplaats achter lag. Daarin werkt wat aan Corvairs van de locale club. Naast Corvairs heeft hij er ook een prachtige Austin Healy Mk3 staan, helemaal zelf gerestaureerd. Zijn zoon heeft er een Ford Probe staan en een Galaxie staat te wachten om tot 'hot rod' verbouwd te worden.



voor de rest van alle gemakken voorzien, viel de prijs mee.

Weer terug in San Francisco hadden we een hotel gereserveerd dicht bij de luchthaven. Dat dit langs de baai was met uitzicht op start/landings-banen hadden we niet voorzien. Omdat we nogal vroeg in de ochtend moesten vertrekken had ik de auto een dag eerder ingeleverd. Maar eerst moest ik de deurruiten nog laten verpakken. In tegenstelling tot eerdere ervaringen was dit nogal een rib uit m'n lijf in een UPS zaak. Hoe durfde die gast



Verder ging onze reis. In Leathrop Wells zagen we een rommelmarkt langs de weg. Even gestopt want er lagen autodelen bij. Wel deels heel oud (vooroorlogs) maar bijna niet bruikbaar meer. In Beatty maakten we de draai richting Death Valley en zagen we nog meer oud spul, dus even door de nederzetting gereden. Je vraagt je af hoe en waarvan de mensen leven hier midden in de woestijn. Even verderop lazen we een temperatuur van 122°F dat ongeveer 45°C moet zijn. Bij Stovepipe Wells even gestopt. Onze halte van die dag was in Ridgecrest. Van daar in een paar dagen via het Sequoia Ntl Park en Fresno naar San Juan de Battista.

In de plaats Hollister zagen we opmerkelijk veel 'bikers' Ook zagen we meer dan gewoonlijk klassiekers in min of meer verbouwde toestand. Plotseling dook er een 20er jaren Ford 'hot rod' op. Juist op dat moment verzaakte mijn nieuw verworven cameraatje. Ik haastte me naar de auto om de hoek om nieuwe batterijen te pakken en juist daar stond hij stil. De eigenaar was met iemand in gesprek en ik mengde me gepast ertussen met de vraag om even te blijven staan om mijn camera weer gebruiksklaar te maken. Toen ik terugkwam ontstond er een levendige gesprek tussen ons drieën. Daaruit bleek dat de andere gesprekspartner niet minder dan de oud burgemeester van de stad was. Hij verwees ons naar San Juan de Battista omdat daar twee motels waren en er bovendien een historische 'mission' te bezichtigen was. Nog even met de eigenaar gepraat over de hot rod waarbij ik blij gaf een wel erg bekend onderdeel aan zijn auto te herkennen; "O Ja, het stuurhuis is van een Corvair" liet hij zich onrvallen. We wisselden adressen uit en toen ik thuis kwam had ik al drie mails van hem ontvangen. In San Juan de Battista was het motorvolk al even dik gezaaid. Uit een lokale saloon klonk nogal heftige muziek in het doorgaans rustige historische stadje. De oud burgemeester had ons een hotel aangeraden waar ik toch even vooraf moest vragen of de prijzen in ons budget pastten. Ondanks dat we een openhaard-schouw, een tweepersoons bubbelbad en



zich \$40 te vragen voor een metertje of wat bubbeltjes plastic en een kartonnen doos. Hoe dan ook ze zijn wel samen met ons veilig thuis gekomen. Volgend jaar Jacksonville in Florida?



Remmen

Sommigen houden het erop dat de remmen het meest belangrijke deel zijn van een auto. Echter negentig procent van de gesprekken over Corvairs gaan over het verbeteren van motor, interieur, carrosserie en onderstel. Dat lijkt een beetje kortzichtig want het is een feit dat naast stuur- of wielfalen ons leven in gevaar kan komen als de remmen niet goed zouden werken. Deze behoren dan ook in een optimale staat te zijn.

De remmen van een Corvaair werken als bijna elke auto op een hydraulisch systeem. De vloeistof is geschikt gemaakt voor deze functie vanwege zijn extreme dichtheid.

Als er lucht in dit systeem komt verandert de werking; lucht kan immers gecompriëerd worden. Dus lucht moet vermeden worden in het remsysteem. Bij monteren van een nieuwe cilinder moet deze zorgvuldig worden ontlucht. Ook bij het vernieuwen van de remvloeistof dat eigenlijk elke twee jaar dient te gebeuren, kan er lucht in de leidingen komen. Zorg er dan voor dat de hoofdremcilinder nooit droog komt te staan.

Tot 1967 had de hoofremcilinder het enige reservoir van het remsysteem. In dat jaar kwam er een dubbel reservoir. Dit dubbel reservoir zal je echter niet vrijwaren van een falen. Het helpt alleen om in een zekere mate om te kunnen stoppen zonder dat de handrem aangesproken behoeft te worden.

Andere componenten zijn de wielremcilinders. Alle wielremcilinders aan onze Corvairs zijn in basis hetzelfde met slechts kleine verschillen in bouwjaar en model. Bijvoorbeeld; er zijn kleine verschillen tussen voor en achter, eerste en tweede model, en 'Forward Controls'.

Remvloeistof is er in vier basissoorten; Op basis van glycol als DOT-3 met een kookpunt van 400°F en DOT-4 met een kookpunt van circa 450°F; het op siliconen gebaseerde DOT-5 met een kookpunt van 500°F. En dan nog het synthetische DOT5.1 dat ook 500° kan verdragen.

Normaal gesproken is DOT-3 en 4 adequaat genoeg om in een auto van alledag te gebruiken. Maar het vergt regelmatig controle en onderhoud. Het op siliconen gebaseerde DOT-5 heeft een aantal voordelen maar ook nadelen. De voordelen zijn een hoger kookpunt en geen vochtopname. Het nadeel is dat men de leidingen zorgvuldig schoon dient te spoelen en de rubber afdichtingen te vernieuwen als men overschakelt van een DOT 3-4 systeem. Vocht dat door remvloeistof DOT 3-4 aangetrokken wordt hoopt zich op onder in de wielcilinders. Dit bij intensief gebruik gaan koken. Het rempedaal voelt dan

sponzig aan en het remgedrag hoogst onstabiel. Het synthetische DOT-5 en 5.1 voorkomt deze problemen. Het kan niet met de aan glycol bloedgestane componenten gebruikt worden.

Bovendien is er een anti corrosie additief in verwerkt. Het enige nadeel is dat de prijs erg hoog is.

Vermeng NOOIT de remvloeistoffen DOT-3/4 en DOT-5/5.1 met elkaar. Er zal door beide vloeistoffen een vaste stof gevormd worden die de remleidingen zal doen verstoppelen.

Het remmen zelf gebeurt door frictie materiaal tegen metaal te drukken. Het frictiemateriaal zit op de remschoenen die tegen de trommels drukken. Na vele jaren en slijtage kan de effenheid in de trommels tegenvallen. Dan dienen ze opnieuw iets uitgedraaid te worden. De radius (ronding) moet echter hetzelfde blijven om een goed contact over het volle oppervlakt te behouden.

Er is verschil in schoenen en trommels bij de verschillende Corvaair modellen. De flexibele remslangen zijn ook niet uitwisselbaar: Op de vooras zijn ze korter dan op de achteras.

Origineel werden de vaste leidingen van staal gemaakt, maar nu zijn die ook in roestvrij staal voorhanden. Ook zijn er met staaldraad geweven flexibele slangen te koop. Het rubber daarin is echter nooit te controleren.

Als men aan de remmen werkt zijn er diverse gereedschappen nodig. Een vloeistofpomp om de remvloeistof door de leidingen te pompen is daarvan wel het meest gewaardeerd.

Ook een Mityvac remontluchtingsapparaat zou hiervoor dienst kunnen doen. Ook een speciale ontluchtingsnippel en een remschoentang om de veren te kunnen verwijderen. Ofschoon dit alles niet noodzakelijk is, maakt dit het werken er aan een stuk aangenamer. Als de cilinders gedemonteerd (moeten) worden is honen vaak noodzakelijk. Dit kan gedaan worden door waterproof schuurpapier in remvloeistof of kruipolie gedrenkt.

Voor bepaalde zaken moet men opletten: Hou de handen altijd schoon van olie of smeervet omdat smeer en oplosmiddelen de schoenen zullen ruïneren, Hou ook altijd de cilinders schoon.

Het is een hele klus om het hele remsysteem in goede staat te houden.

Als we veilig op weg willen gaan en nog lang plezier willen hebben van onze Corvairs zal er zo nu en dan toch wat onderhoud gepleegd moeten worden.

Hier een toelichting en/of waarschuwing voor wilde verhalen in het remolielatin: Remolie dot 3, dot 4 en dot 5,1 zijn herkenbaar aan de kleur. (helder tot goudkleurig) Deze vloeistoffen zijn hygroscopisch, dat wil zeggen dat ze water absorberen, zelfs direct uit de lucht. In het opgenomen water bevindt zich zuurstof. Zuurstof (lucht) maakt de remmen sponzig en

laat de inwendige remonderdelen oxideren. Dot 5 is een remolie op siliconenbasis en is paarskleurig. Dot 5 is niet hygroscopisch en neemt dus geen vocht op uit de lucht. De fabrikanten geven tevens aan dat dot 5 niet agressief is voor lakwerk.

Let op! Dot 5 remolie is niet samen te gebruiken met dot 3, 4 en 5,1. Als je per ongeluk tóch dot 5 remolie in het remsysteem bijvult met één van de andere remolieën, vormen de olieën samen een gel-achtige substantie en verstoppen je remleidingen en kleinere passages. Alleen het uitgooien van een krab-anker zorgt dan nog voor enige vertraging van je voertuig. Demontage en reinigen en hermonteren is dan de helaas de enige oplossing.

Oude Benzine

Wij hebben een probleem voorgelegd aan Peter de Leeuw van Forté, een specialist in inwendige reiniging van motoren. Hij zegt er het volgende over: Benzine is onderhevig aan veroudering, o.a. door oxidatie met lucht. Hierbij wordt de zuurgraad van benzine verhoogd, wat tot corrosie van metalen delen kan leiden. Door de verzuring treden teer, vernis en hars uit de benzine, wat lakafzettingen geeft in tank, tankelement, brandstofpomp, vlotterkamers, sproeiers, vlotternaalden, benzinekransen en in geval van injectiemotoren vervuilen de injectieaalden wat voor slechte sproeiëbeelden zorgt. Dit verstoort de mengselbereiding. Bij K-Jetronic systemen vervuilen tevens de brandstofverdelers waardoor de druk per injectorleiding afwijkt. Brandstoftanks van oldtimers zijn vaak voorzien van beluchting, zodat in de zomer de lichte fracties van de benzine verdwijnen waardoor de benzinekwaliteit snel vermindert. Startproblemen zijn hier het gevolg van omdat de lichte fracties noodzakelijk zijn om een motor gemakkelijk te kunnen starten.

Om de veroudering van benzine tegen te gaan en de opslagbestendigheid van de benzine te verhogen is toevoeging van Forté Gas Treatment aan te bevelen. Om het zuur te neutraliseren en lakafzettingen op te lossen en te voorkomen kan Forté Fuel System Cleaner worden toegevoegd.

Voor het stallen van de oldtimer moeten de beide reinigers aan zo vers mogelijke benzine worden toegevoegd waarna de tank maximaal afgevuld wordt. De veroudering en vervuiling zullen dan tot een absoluut minimum worden beperkt. Bij stalling langer dan een jaar moeten ieder jaar de benzine en de reinigers vervangen worden om de beste bescherming tegen veroudering en vervuiling te waarborgen."

Nederland aangeboden



Wegens gebrek aan een garage ivm koop van onze nieuwe woning moeten wij met pijn in ons hart onze auto verkopen. Het gaat ons echt aan het hart maar augustus 2008 moet hij de garage uit en wil hem niet buiten laten staan. € 7500. Lonny Drees 06-52690379



Te koop Chevrolet Corvair Monza coupe uit 1968. 6 cilinder boxer motor achterin, 4 bak hand. apk tot april 2010. Van buiten en van binnen netjes. geen gas lpg. € 4500 serieuze mensen bellen svp: 06-42996721



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

CORVAIRS

Forget the MYTHS, enjoy the cars!

These are great handling cars with real personality.

All models!

NEW! 650 pg catalog also on line.

FREE tech support

Catalog - \$6.00 Canada - \$8.00

Worlds largest supplier since 1973

Also a great national club to join.



Clarks Corvair Parts, ® Inc.

www.corvair.com (413) 625-9776

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370



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



in goede staat rijklaar bj 1968 2725 cc Johnny Hasselt. Kapaza.be

Frankrijk (aangeb.)



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

Italie (aangeboden)



hallo, writing from Italy, I have a 63 (believe) Corvair Monza 900 coupé, the car has been standing for the past 3 years in the open, it did not suffer too much because it was stored in a very dry part of Italy but will need some help The car has regular italian documents and it is 100% complete, I am asking euro 4000. I don't know if it could be of any interest but I just wanted to try, thanks a lot for your attention Riccardo Milano-Italia: ric@volkscooters.com

De redactie iacht zich niet verantwoordelijk voor de inhoud van de advertenties



Foto's boven en beneden: 'Pearson's auto dismantling' in Mariposa, Ca. De Corvairs onder op de foto lagen later op de stapel (pijltjes). Deze stapel zou kort na ons bezoek in een shredder vermalen worden en afgevoerd.

Foto rechts: een Ultra Van tussen de grillige rotsen in Utah

