

DE NIEUWE VAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr.5 – Nov. 2008



XP 737 Sebring Spyder



Hij vliegt!

Het is bijna weer zover! >

Late blue op 't Loo



Vit Hemmings: GM Corvair

Als je een GM dealer van tegenwoordig binnenwandelt, en dan de Chevrolet Corvair in je gedachte houdt, zul je het betreuren hoe GM het zo verschrikkelijk mis had door de productie van de Corvair te staken. Aan de horizon gloorde voor GM een gedurfde innovatieve dageraad en de Corvair was het speerpunt van deze vermetelheid. Misschien kwam het omdat Ed Cole het zaad van deze innovatie in de achtertuin van GM liet opkomen en misschien had hij een klein beetje DNA van een andere innovator; Hans Ledwinka die ook iets had met achterin gemonteerde luchtgekoelde motoren. Vergeleken met Corvettes en Camaro's heeft de Corvair een relatief klein aantal toegewijde aanbidders, maar je kunt je zelf in een krakeling draaien om eigenaren te vinden die met meer toewijding en trots vertellen over hun auto. Je kunt met deze eigenaren praten over hun passie en dan hoor je hun herinneringen aan een auto uit een tijd dat GM nog uniek durfde te zijn.

Compacte historie op rij:

- 1956 Edward Cole wordt hoofd GM
- 1959 Mei; GM kondigt de Corvair aan.
September; De pers krijgt de Corvair te zien.
Oktober 2, De Corvair wordt officieel gepresenteerd.
- 1960 Januari; De Corvair coupé wordt geïntroduceerd
Februari; De Monza gepresenteerd op de Chicago Auto Show
April; Monza 900 geïntroduceert, coupé's te koop. Motor Trend roept Corvair uit tot Auto van het Jaar
September; Lakewood en Forward Control geïntroduceerd. Motor inhoud verhoogd naar 145 CI.
- 1961 Januari; Monza sedan geïntroduceerd.
Maart; Cole vertrekt om alg. vice president GM te worden.
September; Chevy II als compact Chevrolet geïntroduceerd. Heavy Duty ophanging voor Corvair leverbaar.
April; Monza cabriolet en Spyder 150pk turbo leverbaar. Stationwagon niet meer leverbaar.
Mei; Begin van ontwerpen voor 2e generatie Corvair.
- 1963 Oktober; Achterophanging vernieuwd met dwarse bladveer en stabilisator voor.
Spyder wordt apart model. Motorinhoud verhoogd naar 164 CI.
- 1964 April; Ford Mustang en Plymouth Baracuda geïntroduceerd
September; Compleet nieuwe tweede generatie Corvair gepresenteerd. Spyder wordt Corsa met 140 pk vier carb. en 180 pk turbo motor. Corvan en Rampside uit productie.
December; Greenbrier (model '65) uit productie.
- 1965 April; Chevrolet management gebied geen verdere ontwikkeling aan Corvair
November; Ralph Nader Corvair verhaal in de krant 'The Nation'. Dit is het eerste hoofdstuk uit 'Unsafe at Any Speed'.
- 1966 September; Camaro geïntroduceerd.
Oktober; Corsa uit productie; 140 pk uit productie; Interieur keuze kleuren van 6 naar 3.
- 1967 Januari; 140 pk opnieuw in productie als COPO optie
Oktober; Vierdeurs sedan (hardtop) uit productie. Airco als optioneel niet meer leverbaar.
- 1968 September; Modellenlijn onveranderd voor 1969.
- 1969 Mei 14; Laatste Corvair, een Olympic Gold coupé rolt van de band in Willow Run

Larry Shapiro's
LS Corvair Parts
Quality Parts and Rebuilding Services

larry@LSCorvairParts.com

Larry Shapiro's
LS Corvair Parts

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

310-710-2869 cell
310-750-6623 fax

See me on eBay@LSCorvairParts.com



www.LSCorvairParts.com

De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 5, nov. 2008

Van de redactie

We zijn nu alweer bijna een jaar bezig met een ander, dunner blad. Dat heeft te maken met de manier van kopiëren en het kostenplaatje daarvan. Tot nog toe heeft onze penningmeester het sein 'veilig en verantwoord' laten weten, dus gaan we op deze voet verder. Naast een mooie handhaving en zelfs uitbreiding van het aantal leden hebben zich ook weer adverteerders aangediend zoals je in de vorige editie hebt kunnen zien. Daarnaast hebben we een toezegging van een soort sponsoring vernomen waarvan we noch de betreffende persoon noch de hoogte van het bedrag voorlopig niet bekend zullen maken. Wel willen we je laten weten dat we met dit bedrag een ruime marge hebben voor de komende tijd en dat we dus niet al te zuinig op de centjes hoeven te letten. Dus dat geeft meer lucht voor het ondernemen van speciale evenementen. Misschien dat we ook weer eens aan een persoonlijke club-outfit kunnen gaan denken.

De redactie krijgt van enkele leden regelmatig kopij toegestuurd waarmee we erg blij zijn. Sommigen moeten dan even herinnerd worden aan de toezegging die ze gedaan hebben maar het komt er wel van. Deze verhalen hoeven niet altijd precies of alleen op Corvair geënt te zijn. Als het maar leuk, leerzaam en/of interessant is. We houden er rekening mee dat niet alleen de eigenaars van de Corvairs in onze club het blad lezen maar ook zijn familie mee kan genieten. We kijken alweer uit naar het (naar we hopen) lange verhaal van Frank Doombos. Hij is voor drie maanden in Amerika geweest en kan ons dus wel het een en ander vertellen.

Voor volgend jaar gaan we dan weer de 'switch' maken naar een meer definitieve naam voor ons blad. Je weet wel; "verandering van spijs..." Er hebben ons al een paar suggesties bereikt maar die knoop zullen we op de nieuwjaars-bijeenkomst gaan doorhakken. Voor de wintermaanden

zullen we wat minder uit eigen ervaringen moeten gaan putten omdat onze parapleedjes dan op stal staan en wij ook vaak! Maar voorlopig hebben we nog het een en ander te vertellen in ons blad en daarom: Veel kijk en leesplezier!

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
depenningsmeester@corvair.nl

Lid worden:

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

Van de voorzitter

We hebben nog van een paar zomerse dagen kunnen profiteren. Jullie voorzitter heeft daar dan ook dankbaar gebruik van gemaakt, en hoopt dat jullie dat ook nog gelukt is. We gebruiken onze Corvairs natuurlijk ook voor 'buitenclubse' activiteiten. De wagens moeten rijden want het spreekwoordelijke stilstaan is achteruitgaan gaat hiervoor ook een beetje op. We denken dan bijvoorbeeld aan het 'vergummen' van de benzine in de tanks of nog erger; het doorroesten ervan. Ook de remmen zullen na lange tijd stil gestaan te hebben, nieuwe vloeistof moeten hebben of in ieder geval goed ontucht. Voor mezelf denk ik dan weer aan het feit dat ik na maanden stilstand in de garage mijn sedan vond met een aanzienlijke hoeveelheid schimmel op de stoelen en achterbank. Het liet er zich wel makkelijk afpoetsen, maar toch...

We denken ook alweer aan de activiteiten voor het komende jaar. Daarbij zijn we niet vergeten dat onze Duitse collega's weer een treffen in Sinsheim in gedachte hebben. Omdat in 2009 herdacht wordt dat de Corvair vijftig jaar gelden het 'levenslicht' zag wil men proberen minimaal vijftig Corvairs bij elkaar te krijgen. Sommigen herinneren zich nog het treffen van 1999. Dat was wel even "gut organisiert" nietwaar?

En voor ons eigen 'kluppie' zullen er met het nieuwjaarstreffen wel weer wat ideeën naar voren komen. Begin alvast maar eens te piekeren, dan horen we het over enkele maanden wel....

Van de penningmeester

Het concours d' elegance in Apeldoorn was, mede door het prachtige weer, een gezellige en zeer de moeite waardige afsluiting van het jaar.

Vanuit alle windstreken in Nederland waren we met 9 Corvair's vertegenwoordigd. Keurig in het gelid opgesteld, trokken we aardig wat bekijks.

Op 16 januari moeten we bespreken of we ons op meer evenementen willen presenteren en wat er allemaal bij komt kijken. Sponsor- en reclame-inkomsten zijn daarvoor van harte welkom. Misschien kunnen we volgend jaar dan wat meer organiseren.

Financieel houden we aan het eind van het jaar een klein bedrag over dat we kunnen reserveren voor de nieuwjaars bijeenkomst.

Deze staat voorlopig gepland op vrijdag 16 januari 2009 van der Valk in Vianen. In het volgende clubblad komt hierover meer informatie.

In januari krijgt ieder lid weer een nota toegestuurd om de contributie te kunnen betalen.

Maak je niet druk om de financiële crisis, gewoon door gaan met adem halen.

Want Corvair onderdelen worden alleen maar goedkoper!

Ruud Keers.

Het oog van de specialist.

De afbouwruimte van Lensink & Kolstee Autorestauratiebedrijf wordt gerenoveerd. Dat gaat in fases. Zo is er nu een compleet nieuwe stelling geplaatst, om onderdelen overzichtelijk te etaleren. Dat is goed voor de mensen die er werken en het ziet er voor klanten en bezoekers aantrekkelijk uit. Ik heb in overleg met de eigenaren de stelling ingericht. De Corvairdelen zijn eerst een tijd in een kast elders opgeslagen geweest en na de overname van Pennings verplaatst naar een ruimte in het bedrijf. Zo werden ook de twee bij Clark's bestelde wioldoppen geëtaled; de twee goede van mijn auto waren nog niet te vinden en dat vertelde ik Hans ook.

Later kwamen ze boven water en ik liet ze aan hem zien. En meteen zei hij: 'Ze zijn anders! Kijk maar eens naar de bolling'. En toen zag ik ook dat ze verschillend waren. Die van Clark's zijn hoger! Maar ze zijn toch van 1960? Alleen in dat bouwjaar is dat model toch toegepast? Dat ga ik uitzoeken. Thuis heb informatie over deze zaak opgezocht. En het klopt. Gedurende het productiejaar is ook het lage type wioldop geproduceerd. En waarom? Omdat het hoge type gevoelig was voor schade wanneer de auto langs hoge stoepranden werd geparkeerd. De oplossing wordt gezocht in het bijbestellen van het lage type wioldop.

JD

PH-PBR de lucht in

Van Paul Ruiter ontvingen we het verheugende bericht dat zijn vliegtuig voor het eerst een luchtwaardige kist is geworden. Dat wil zeggen; zij heeft daadwerkelijk gevlogen. "het feit ligt er het vliegtuig heeft onder leiding van hoofd-dirigent der luchten herr Senechal gevlogen na een run van 10 minuten nog 2 vluchten gemaakt hier een paar foto's". (zie omslag). Na onze ontmoeting in september vorig jaar waarbij de kist aan ons uitgebreid getoond en gedemonstreerd werd, bleek de Corvair motor koelproblemen te hebben. Niemand durfde ermee de lucht in want hij zou wel



eens heet kunnen worden en af kunnen slaan. Dan zouden de gevolgen fataal kunnen zijn. Met onze begin dit jaar gepubliceerde grafieken en de hulp van William Wynne heeft hij die problemen kunnen oplossen. Wij hebben nog om aanvullende informatie gevraagd maar tot nu toe niets ontvangen. Misschien meer in een volgende editie?



Concours d'élégance Paleis 't Loo

Te veel te zien voor twee dagen. Een vreemde sfeer van afstand en dichtbij.

De auto's hoe kostbaar ook staan kwetsbaar voor de handen van de toeschouwers, heel dichtbij. Maar hoe ver weg van de mogelijkheden van de gemiddelde liefhebber. En hoe gesloten de incrowd van jury, journalisten en sponsors?



Al sinds de eerste keer probeer ik het Concours op paleis Het Loo te bezoeken. Het is hét auto-evenement in Nederland waar je een Mercedes vleugeldeur voorbij loopt omdat die te gewoon is. Ik hou van vrijwel alle niet-recente auto's, dus in Apeldoorn staat dan veel teveel om in twee dagen te bekijken. Ik moet schiften. Mooie exemplaren die een open mond van verbazing verdienen laat ik links liggen als ik maar het minste vermoeden heb dat ik ze op ook een ander evenement zou kunnen tegenkomen. Ik kijk toch vooral naar die auto's die eenmalig in Nederland te bewonderen zijn. Omdat ze zijn uitgenodigd en speciaal ingevlogen of verscheept. Of naar die onverwachte unieke stukken van Nederlandse verzamelaars, die



normaliter verborgen blijven voor ieder ander dan de eigenaar en zijn vrienden.



Bij aankomst op zaterdag zet ik mijn Corvaire netjes op de plaats die de parkeerwachter me aanwijst. Terwijl ik uitstap zie ik een videocamera op me gericht en ik hoor de cameraman zeggen: "weer met de Corvaire en weer zonder vrouw. Die houdt nog steeds niet zo van je autohobby?". De jongen heeft een Mustang T-shirt aan, op zijn hoed het logo met het wilde paard en een grote glimmende Mustanggesp aan zijn riem. "Ah", zeg ik, "jij stond vorige keer naast me met je Mustang." "Goh" zegt hij, "dat je nog weet wat voor auto ik heb".... (hahahaha). Die vorige keer was inmiddels vier jaar geleden en het was beetje schrijnend. Ik had mijn ongepoetste Corvaire naast zijn hoogglanzende rode Mustang geparkeerd. Hij had zich er met zijn vrouw op stoeltjes naast gezet, om met trotste blik alle complimentjes te ontvangen. Toen ik later op de dag even iets uit de Corvaire ging halen keek hij me droevig aan en zei sip: "ik snap er niks van, iedereen kijkt

naar jouw auto en niemand naar die van mij..."

Die eerste dag was ik ook al op het concours geweest, omdat ik bang was dat ik op zondag óf te weinig van het totale aanbod zou zien, óf geen woord zou wisselen met mijn Corvairevrienden, óf misschien zelfs allebei..... Maar goed, ook op die tweede dag was ik vaak absent bij de Corvaire's omdat ik weer iets dacht te zien dat ik ook niet mocht missen. Als er plotseling een donkerrode Lancia Aurelia met eenmalig koetswerk van Vignale het terrein opdraait, vlieg ik er weer even naartoe. Als ik een redacteur van autojaarboeken spot in de oudst bekende Fiat 2300 Coupé, moet ik toch even gauw een praatje maken.

Op het parkeerterrein voor bezoekers staat altijd een schat aan klassiekers. Op een enkel exemplaar na (vaak zwart) waren er vrijwel nooit Corvaire's. Dat hebben we deze keer goedge maakt met een mooi overzicht van verschillende Corvaire's. Waar voor





meest omheen heb gedrenteld, was een Creatie van Ghia op basis van een Jaguar XK 140. Ik bleef maar terugkeren naar deze auto en telkens kwam het fototoestel weer tevoorschijn. Dat viel op een gegeven moment op bij de eigenaar met wie ik vervolgens in een leuk en vooral open gesprek raakte. Ik merkte weer dat alles relatief is. Om vooral financiële redenen heb ik kortgeleden mijn Fiat 130 verkocht. De eigenaar van de Ghia vertelde me dat hij zijn Aston Martin om dezelfde reden had weggedaan. Die Aston Martin was zo duur in onderhoud. Dat was met een Jaguar een stuk gunstiger, dus reed hij bijna dagelijks een 'vieze' XK140. Door alert lezen in een Engels autoblad stuitte hij later op een unieke Jaguar. Deze Ghia-creatie verkeerde in deplorabele staat en hij

ons als club misschien details als bouwjaren en motortypen interessant zijn was het voor het publiek waarschijnlijk genoeg dat er lates en earlies stonden, open en gesloten en twee- en vierdeursmodellen. Bij de Corvairclub was het vrijblijvend gezellig als vanouds. Terwijl de een de auto van de ander aan het lopen hielp, klaptten de anderen steeds meer stoeltjes uit om lekker bij te kletsen. En mensen die ik even miste bleken gewoon de gelegenheid te baat genomen te hebben het paleis te zijn bezichtigen. Ik vergeet op zo'n dag helemaal op welk terrein al die auto's staan: in het park bij paleis Het Loo. Ook de moeite van het bezichtigen waard! We hebben onderling weer een beetje bijgekletst, en behoorlijk wat bezoekers te woord gestaan. Ik vond het opvallend hoe vaak er gevraagd werd of mijn auto even kon lopen, zodat men zich een voorstelling kon maken van het motorgeluid.

De auto waar ik beide dagen het



is deze auto gaan (laten) restaureren. Dat moet handenvol hebben gekost. Mooi vond ik wel dat hij ook deze unieke auto gewoon gebruikt. Ondanks zijn bijzonderheid is het geen auto die op een trailer van show naar show wordt vervoerd. Hij gaf wel toe dat rijden in zo'n kwetsbare auto erg spannend was. Op zaterdag was het Autovisie Concours gehouden. Wat me opviel dat een reden die steeds werd genoemd om een prijs toe te kennen was dat de eigenaar geheel eigenhandig de restauratie had verzorgd. Het internationale concours wordt natuurlijk bezocht en gewonnen door mensen die hun superdure voiture laten restaureren door gespecialiseerde, dure bedrijven



over de hele wereld. Ik denk dat we een aantal heel handige mensen in de Corvairclub hebben met indrukwekkende auto's die ze zelf hebben gerestaureerd. Bij deelname aan het Autovisie Concours zouden zij best eens hoge ogen kunnen gooien.

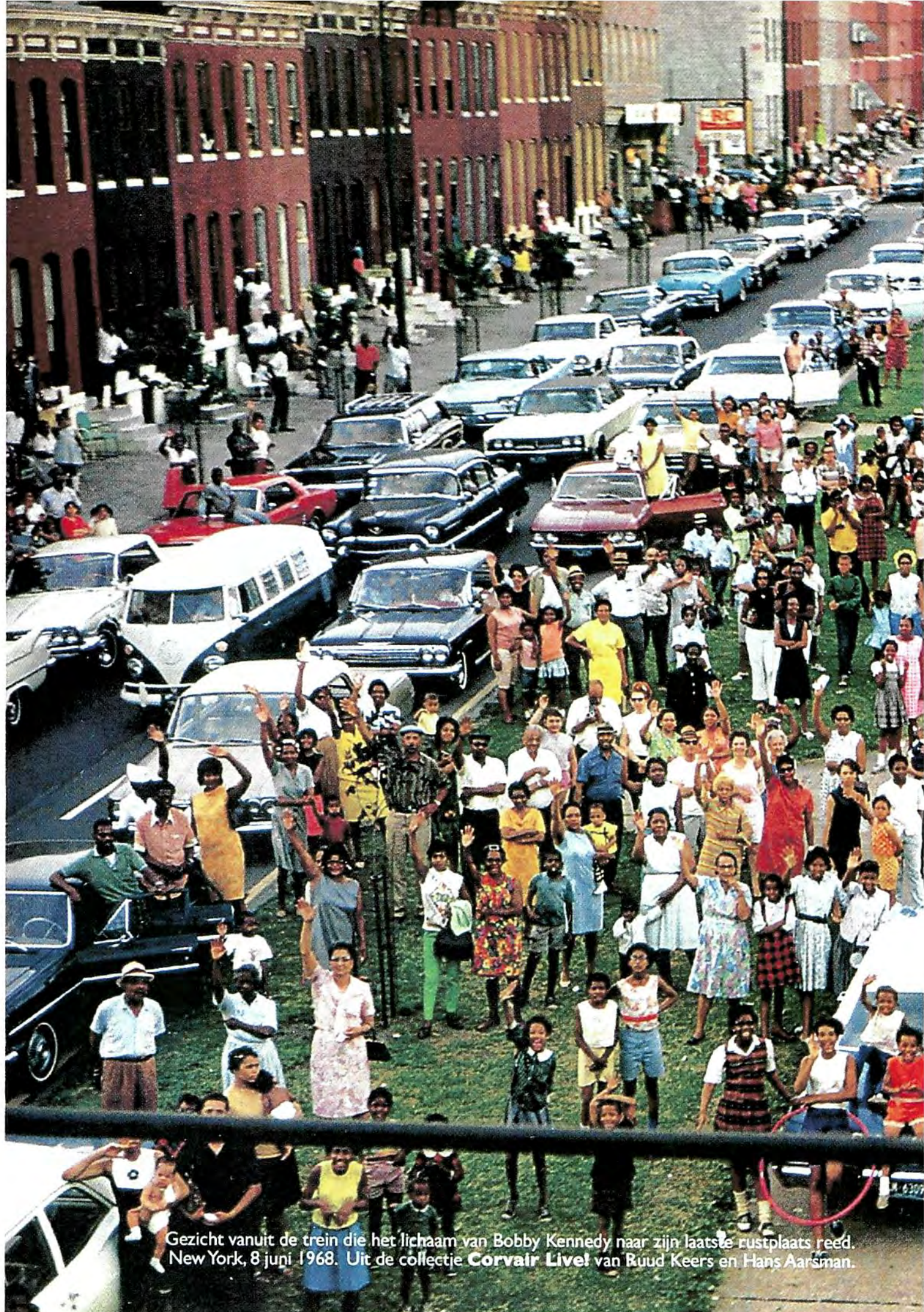
De meeste auto's op dit evenement stonden stil, maar enkele kwamen in actie om tussen de hoge bomen van de oprijlaan een paar korte sprints te trekken. Qua snelheid niet echt spectaculair, qua vertraging wel. Het is de bedoeling dat de auto aan het eind van het rechte stuk stopt met de voorwielen voorbij de streep en de achterwielen er nog voor ("à cheval"). Als het dan om auto's gaat van voor de oorlog, dan is de acceleratie misschien niet zo fel, maar ook bij lage snelheden is het een heel werk om zo'n auto beheerst tot stilstand te brengen. Menige auto staat uiteindelijk rokend scheef met alle vier de wielen over de eindstreep. Het commentaar van de speaker (Bert van den Dool) is soms hilarisch, maar hij vergaloppeerde zich toch diverse keren naar mijn smaak toen hij zei: "houd u alstublieft uw kinderen goed achter de hekken, want er als er iets mee gebeurt, mogen we hier nooit meer sprintjes trekken." sic. (of sick)

Welke auto's hebben een bijzondere indruk achtergelaten? Allereerst de hoeveelheid en variatie in bijzondere koetswerken, maar ook de diverse Veritas auto's, de Jaguar XK met vierpersoons Abbott koetswerk (met

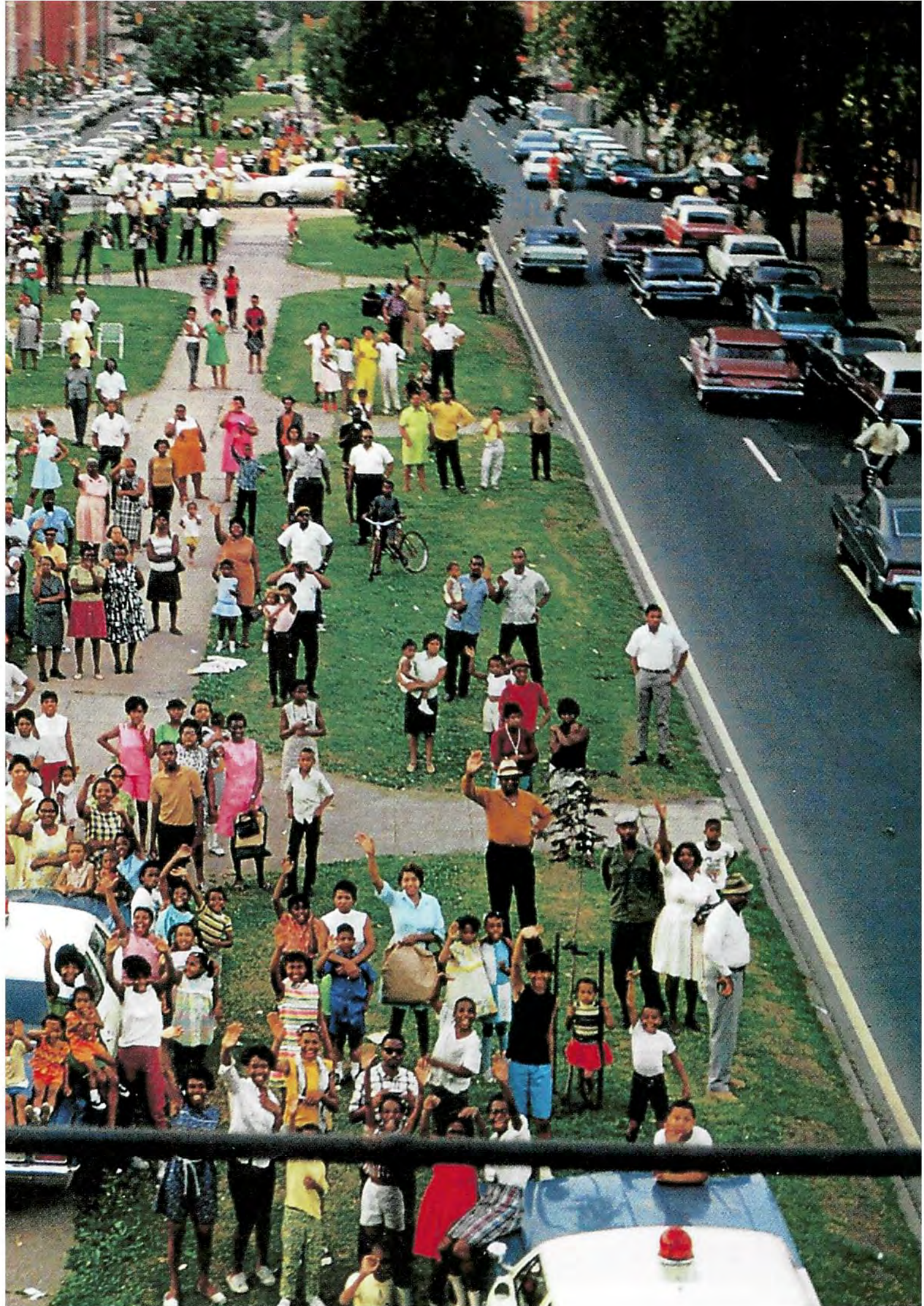
trekhaak, want de eerste eigenaar mocht graag op stap gaan met een boot op een trailer). Verder een Lotus prototype. Oorspronkelijk een zogenaamde mock-up, dus een statisch tentoonstellingsobject, zonder motor of chassis. Door de huidige eigenaar van een passende drivetrain voorzien, zodat de auto nu wel echt gereden kan worden. Misschien ook een idee voor de Chevrolet Astro, die nu ook alleen maar kijkwaarde heeft. Indrukwekkend waren ook de vele heel gewone auto's in onwaarschijnlijk perfecte staat: een Simca 1500 uit de sixties, een heel vroeg Dafje, een Saab tweetakt. Echt gekwijd heb ik toch bij een aantal grote Alfa's en grote

Lancia's uit de veertiger en vijftiger jaren. Maar och, er was nog zoveel meer fraais, moois, zeldzaams en kostbaars.
Ad Dijkstra





Gezicht vanuit de trein die het lichaam van Bobby Kennedy naar zijn laatste rustplaats reed. New York, 8 juni 1968. Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman.



Bei uns haben wir auch.....

Zomaar een zondag in augustus. Enkele dagen op vakantie in de voormalige DDR in de omgeving van Dresden/Leipzig. Tijdens een rondrit door de omgeving bezochten we een lokaal vliegveld. Bij dat vliegveld was echter weinig te beleven.



De laatsten vertrokken in 1992.....

We hadden het dus gauw gezien en trokken weg. Toen we het kale terrein verruilden voor bossen viel me een bordje op met "Flugzeugmuseum". We besloten hier naar toe te rijden om het eventueel te gaan bezichtigen. Alvorens kaartjes te kopen zijn we lopend de omgeving eens gaan verkennen. Tussen dichte begroeiing zagen we een afdakje met wat foto's en tekst. Wat bleek? Dit was een voormalig Russisch vliegveld met dito militair hoofdkwartier; sinds 1992 verlaten en aan de natuur overgelaten. Alleen het vliegveld



heeft nu nog een commerciële toepassing.

Dit Russische hoofdkwartier bestond uit een aantal gebouwen voor officieren en soldaten, garages, een slagerij, een casino en nog wat zaken. Deze gebouwen waren rond het exercitieterrein gelegen. Alles in een haveloze staat en daarom heel

indrukwekkend. Na alles bekeken te hebben, wilden we weggaan en zagen om ons heen opens veel mensen samenkomen.

Al snel kwamen er enkele Oostduitse klassiekers langs, gevolgd door een lange rij auto's van veelal Russisch, DDR en Tjechisch fabrikaat. De stoet werd afgesloten door, jawel,



Geen, DKW, maar Wanderer, zie 'W' op radiatorbord



echte Amerikaanse sleeën. Na informatie bleek het een rondrit te zijn van een regionale, omvangrijke, algemene oldtimerclub. Bijgaand een foto-impressie. Ze zijn genomen op het verwaarloosde exercitieterrein. Let eens op de omgeving van de auto's, met name op de afbeeldingen op de vrijstaande betonplaten. JD.



Corvair update

7 september '08.
1964 Convertible Monza,
Arend Huisman

Zo, eindelijk kan ik naar waarheid berichten dat hij rijdt zoals hij ongeveer zou moeten. Uiteindelijk was in januari dit jaar het arsenaal aan onderdelen binnen en konden Sikke en Robbert, de garageboys, eindelijk beginnen met opbouwen. De motor lag helemaal uit elkaar. We hadden aan nieuwe onderdelen: Krukas, nokkenas, lagerschalen, hydrostoters, drijfstangen, Keith Black zuigers met de nodige ringen, cilinders, alternator, springloaded idler, enz, enz.

Toen Sikke eindelijk begon met de opbouw was het overigens al april, want hij zou er aan werken als hij tijd had. Ik ben er best veel bij geweest om spullen schoon te maken, te kijken, te leren en heel veel domme opmerkingen te maken. We hebben ook nog (maar één!) een uitgetrokken kopbout meegemaakt en gerepareerd met een Amerikaanse helicoil. (Johannes, bedankt)(voor de helicoil, niet het uittrekken van de kopbout, daar heeft uw "auteur" hoogstpersoonlijk zelf voor gezorgd...)

Per saldo is de motor er nog een keer extra uit en ingebouwd, omdat we eerst dachten iets vergeten te hebben, dat leek niet het geval, toen maar weer ingebouwd, aangesloten en toen voor het eerst gestart...

Man, wat een belevenis!!!

Toen hij liep, hebben we er later een rondje mee gereden en kwamen terug met een plas (naar toen bleek) versnellingsbakolie eronder. We waren toch de keerring van de prise-as vergeten, nou ja, niet gemonteerd omdat die niet paste; te groot. Toen bleek dat de versnellingsbak uit 1963 (of vroeger) te zijn, en die heeft een dunnere prise-as.

Toen maar weer een nieuwe keerring besteld, week wachten, monteren en afmaken. Tijdens dit wachten en monteren was ik overigens met vrouw en kind op vakantie en toen we terugkwamen stond de Corvair al te wachten in de garage; moest alleen nog gekeurd en afgesteld worden en toen dat allemaal gebeurd was liep hij uiteindelijk nog niet lekker...

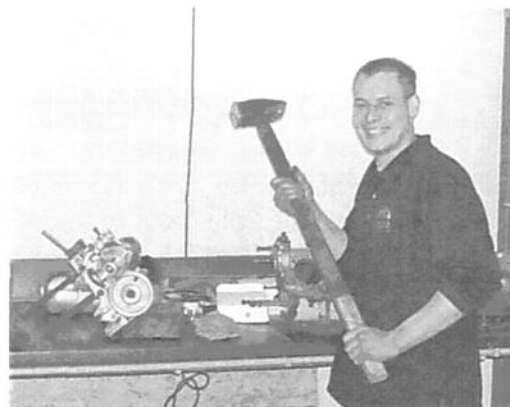
Na zo'n 5 weken knoeien met carburateurafstelling, ontstekings-tijdstip, vacuümgepruts, brainstormen, leeswerk in diverse boeken en nog veel meer geouwehoer, kwam ik (zelf!) erachter dat de venturicluster van de -van Ronald Veijnsma overgenomen- carburateurs een andere verdeling van de sprocikopjes hadden dan mijn eigen carburateurs en heb ik in mijn naïviteit deze maar omgezet.

WONDER, hij liep direct mooi, maar wel 1500 toeren stationair, natuurlijk omdat we met alle gezocht naar de juiste afstelling alles verkeerd hadden gezet; na de carbs gebalanceerd en opnieuw afgesteld te hebben evenals het ontstekings-tijdstip, liep hij als een zonnetje..... voor één week..... Toen begon hij van het ene op het andere moment weer te haperen en heb ik de nieuwe siliconen bougiekabels weer uit de kast gehaald, die mij eerder door deze en gene waren afgeraden. En nu is alles weer goed. Even ter verduidelijking, het is niet gezegd dat siliconenkabels dus beter zijn dan gewone, maar in dit geval dus wel even... Onderhand loopt hij wel 1 op 10!

Wat een geluid heeft die auto, geweldig! Jay Leno heeft er ook een, en die zegt op zijn website erover: (vrij vertaald) "Hij rijdt als een kleine Corvette en klinkt als een Hovercraft".

Overzicht van modificaties:
Gebalanceerde krukas, vlieg wiel, drukgroep.

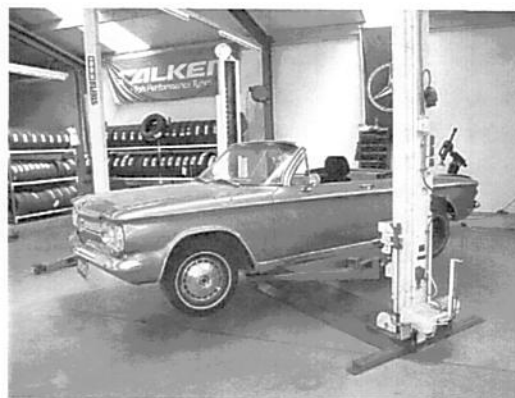
Op 1/10 gram nauwkeurig afgewogen drijfstangen en zuigers.
Grotere externe oliekoeler (i.p.v. standaard) met een op maat gemaakte houder voor boven de fan.



Robbert met subtiel gereedschap...

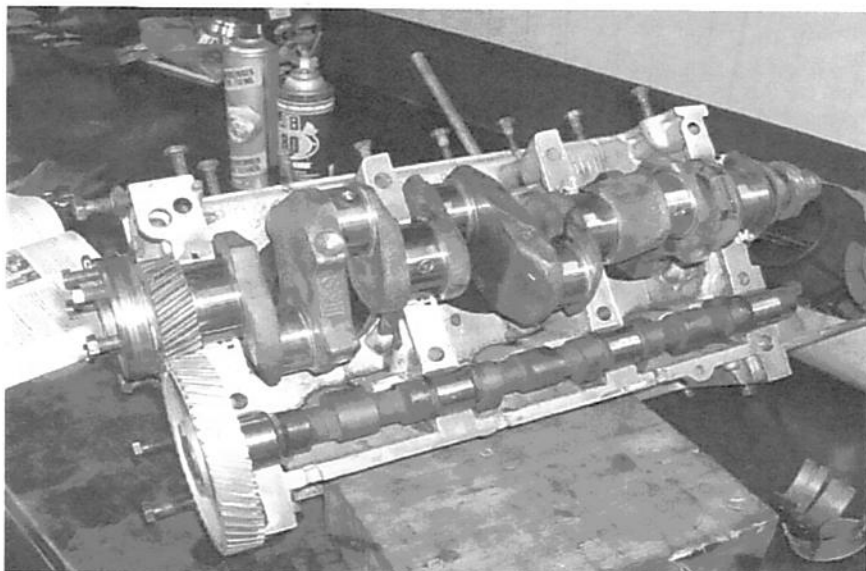


Nou, zo doet ie 't niet!



Zo heeft hij weken gestaan....

(wederom Johannes, bedankt en Herman ook) Katoenen luchtfilters.
270 nokkenas. Nu nog hopen op een mooie nazomer... Arend Huisman.



Vakantiegenoegens

Behalve Corvair liefhebber is jullie voorzitter ook een verwoed kampeerder. Een uit familiebezit overgebleven Mostard caravan uit 1968 is het onderkomen en een lidmaatschap bij een belgische oldtimer caravan club hoort tot deze vrijetijdsbesteding.

Onlangs kreeg de club een uitnodiging van een belgische vakantie organisatie die 50 jaar bestond en tot voor kort de zeer belgische naam 'Vakantiegenoegens' droeg, echter recentelijk omgedoopt naar 'Pasar'. Daarbij waren alle leden van de tientallen regioafdelingen uitgenodigd. En de oldtimerclub als attractie om de tonen hoe er 40 jaar geleden met de caravans gekampeerd werd. 40 jaar geleden dat betekende; géén ringverwarming, toilet, douche, airco, watertanks, magnetron enz. enz. maar gewoon een (sierlijk) huisje op wielen met nog écht glas in plaats van geïsoleerde plastic ramen en enkel een 5 liter watertankje boven een aanrechtje met een tweepits gascomfoortje. En als trekpaard van zo'n caravan hoort

natuurlijk ook een klassieke auto. Zodus is de Corvair daartoe gekozen. Nu had mijn '67 vierdeurs Monza bij aanschaf een trekhaak, maar die was zo lelijk gemonteerd dat ik een nieuwe maakte. Daarvoor diende een stuk steigerpijp tussen twee 7 mm flensen gelast, op de bumperbouten geschroefd en een U-vormige trekhaak van een VW-bus was de haak. Stroom lag er al, dat was dus makkelijk. Maar het Corvairtje kan het gewicht van ca 800 kg maar net aan en dus is de in Nederland toegestane max. snelheid juist genoeg. In België mag het echter wat sneller gaan! Ook het vrachtverkeer haalt hier makkelijk een kleine 100 km/h. Wij gingen onderweg naar het feestvierende Pasar op een vrijdagmiddag, niet de ideale tijd om met zulk een combinatie de snelweg te betrekken. En dan nog die drukke E313 die van het achterland naar de havens van Antwerpen voert. Je kunt je al voorstellen dat menig chauffeur die 's avonds nog bijtijds achter

moeders pappot wilde zitten, de nodige woorden gebruikte die normaal gesproken niet in de dikke Van Dale voorkomen.

Juist voor de beoogde afslag; Geelwest, we hadden met vrienden afgesproken bij een fastfooder in Herentals, kwam er een motoragent naast ons rijden. Oei, wat nou? Hij stak zijn hand naar ons uit, weliswaar omlaag met volledig gestrekte vingers. Wat mocht dat betekenen? Met het loslaten van het gas zorgden we voor nog meer verstopping. Gas bijgeven ging niet meer want de Corvair begon tegen te sputteren. Zodus vielen we terug naar 60 en dat was toch echt te langzaam. Maar over 600 meter was onze afslag en



daarna zou (bijna) niemand meer last van ons hebben! Dus dan maar de vluchtstrook op.....

De afslag kwam in zicht, maar ook de motoragent! Nu hebben ze in België tussen een afrit en oprit een verbindingstrook, en daar stond ons agentje mooi op ons te wachten. De afslag nemen zou kunnen betekenen dat je ertussenuit zou willen knijpen en zo'n BMW was dan gauw weer bij je. Niet dat we iets te verbergen hadden, maar misschien zou oom agent toch wel eerst een briefje willen overhandigen voor weet-ik-veel-welke-verkeersfout. Dus toch maar de afrit voorbij en naast hem gestopt. "Sorry meneer, maar ik had echt niet begrepen wat uw bedoeling was!" "Wel, ik stak vijf vingers uit en dat betekent dat u vijf kilometer harder mocht rijden want het vrachtverkeer achter u mag hier niet passeren en u hield hen op!"

"Ooohh, dat was het dus, maar nu is hij heet gelopen en gaat hij niet meer harder". "Ooohh, maar hij is toch

luchtgekoeld?". "Ja, dat klopt, maar die kunnen ook te heet worden!"

"Maar het is wel een leuke wagen en met die caravan erachter! Mijn vader had toentertijd ook zo'n wagen willen kopen maar om de een of andere reden is dat toen niet doorgegaan. Zelf vond ik die toen ook mooi en nu nog!". "Ja, ik kocht deze van een gepensioneerde tandarts die eerste eigenaar was, altijd bij de dealer in onderhoud geweest. Hij wilde hem weg doen, eventueel voor onderdelen, maar dat vond ik zonde. Alleen de carrosserie was slecht. Zodus heb ik hem gerestaureerd. Nu, na alweer zes jaar is het motorke wél aan revidering toe" (je gaat er verd... vlaams van praten!). "En de caravan

is ook al een oudje?"

"Ja, die heeft mijn vader nog nieuw gekocht als overjarig toonzaal model in 1969. Behalve een nieuw onderstel is hij nog geheel origineel", en ik toonde hem de gaten in de gordijntjes bij de deur. We zijn lid van de belgische oldtimer caravan club en nu op weg naar Kasterlee. Daar viert 'Vakantiegenoegens' haar 50 jarig bestaan met een

grote feestbijeenkomst. Maar eerst hadden we met vrienden uit Kapellen afgesproken bij de McDonalds in Herentals. En ik had hier willen afslaan om de parallelweg te nemen". "Aahhzo, maar dan kunt ge het best de volgende afslag nemen, over het kanaal en de spoorweg en dan de eerste weg links. Ge komt dan vanzelf op de ringbaan uit. Wel oppassen want er wordt daar aan de weg gewerkt, en ge weet hoe dat gaat! Enfin, laat hem maar even afkoelen dan gaat het wel weer, en dan wens ik u nog een schoon weekend. Trouwens, weet ge, op de baan tussen Olen en Herselt, hier dichtbij is er een handelaar in oude auto's. Hij heeft er wel honderd daar staan!" "Daar zal ik zeker een keer gaan kijken meneer, bedankt voor die informatie". "Dus ge weet het? De volgende afslag, over het kanaal en het spoor, meteen links en blijven doorrijden tot de ringbaan". "Ja, dank u wel meneer, en tot ziens!". En toen reed hij weg.....

Afstellen

Het optimaal afstellen van oude(re) motoren in klassiekers op basis van huidige omstandigheden, verkrijgbare benzine, mate van slijtage en/of vervangen onderdelen. Dit in afwijking van of aanvulling op 25-jaar oude of nog oudere instructieboekjes, fabrieks-manuals ed.

De omstandigheden zijn dermate veranderd t.o.v. de tijd dat deze manuals geschreven werden dat er maar 1 manier is om oudere klassiekers af te stellen en dat is door proefondervindelijk vast te stellen wat het lekkerste loopt, het meest zuinig is en wat het optimale vermogen uit uw klassieker haalt.

Genoemde voorbeelden zijn gebaseerd op de Rover V8 motor maar het principe is van toepassing op alle motoren die niet computer-gestuurd zijn inclusief EFI motoren.

Motor afstellen

Bij het afstellen van de motor is de volgorde altijd eerst de ontsteking (contacthoek en statische voor-ontsteking), vervolgens de carburatie en tenslotte weer de ontsteking om vast te stellen of de vorige instelling nog steeds de beste is.

Ontsteking algemeen.

Wanneer de bougie vonkt begint de verbranding van het benzine/lucht mengsel. Deze verbranding heeft enige milliseconden nodig.

De meest efficiënte verbranding vindt plaats als deze voltooid is bij 6-8° na BDP. Dan kan de maximale druk uitgeoefend worden op de naar beneden bewegende zuiger.

Omdat de verbranding altijd min of meer dezelfde tijd* vergt cq. een aantal krukasgraden is het duidelijk dat als de motor sneller gaat draaien de verbranding eerder ingezet moet worden om er voor te zorgen dat de totale verbranding heeft plaats gevonden op 6-8° na BDP.

Dit eerder inzetten van de verbranding vindt plaats via de centrifugaal-ervroeging en vacuümervroeging.

1. Verschillende soorten benzine met verschillende octaangetallen en gelode of ongelode benzine hebben allemaal een iets andere tijd nodig voor een volledige verbranding.

2. Een arm mengsel heeft door zijn lagere dichtheid meer tijd nodig voor een volledige verbranding.

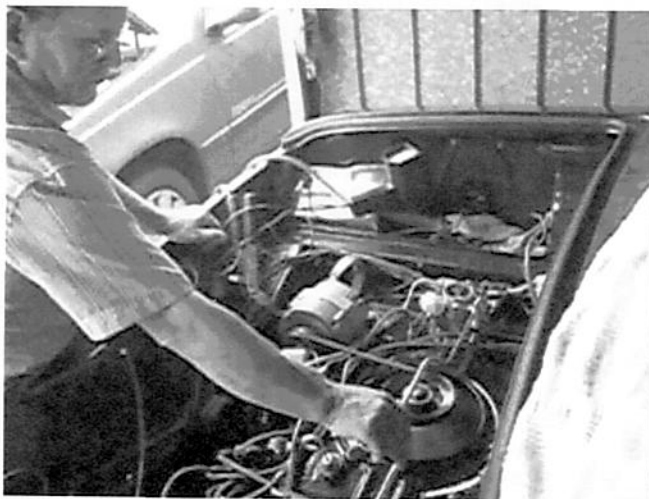
Pingelgrens.

Het feit dat de volledige verbranding klaar moet zijn 6° tot 8° na het BDP

komt op hetzelfde neer als dat de motor tegen de pingelgrens aanzit. Ergo: een motor loopt onder ALLE omstandigheden, toerentallen en belastingen het meest optimaal als hij net tegen de pingelgrens aan zit maar nog net niet pingelt. Als de motor pingelt moet de voorontsteking met 2° per keer vermindert worden tot hij niet meer pingelt.

Instructieboekje.

Laat je niet bedotten door verhalen van wie dan ook dat de ontsteking afgesteld moet worden zoals in het instructieboekje staat vermeld en dat het instellen van meer voorontsteking onherroepelijk leidt tot gepingel. Dat is totale onzin. Het kán maar dat is dan een teken van erg veel koolaan-slag in de verbrandingskamers waar door de compressie extra verhoogd is of door een veel te arm mengsel waardoor de motor heet kan lopen.



Als de motor afgesteld wordt op b.v. 0° omdat we nu slechts ongelood kunnen tanken met een lager octaan getal levert hij automatisch minder vermogen en loopt hij **ONZUINIGER**. Onze motoren stammen allemaal nog uit de tijd dat er volop lood bij de verkrijgbare benzine werd gemengd terwijl tevens de toen geldende octaangehaltes anders waren dan nu. Als nu de ontsteking afgesteld wordt precies volgens de toenmalige instructieboekjes dan kan dat op zich geen kwaad maar is niet noodzakelijk de beste methode. Ook het domweg minder voorontste-king instellen als gevolg van de lagere octaangetallen van tegenwoordig is verre van optimaal. Verder is bij veel oudere motoren de vacuümervroeging niet meer erg functioneel. Als men nu **EN** minder voorontsteking instelt **EN** geen werk-zame vacuümervroeging meer heeft dan loopt de motor **NIET** optimaal. Dat wil niet zeggen dat hij voor het gevoel niet goed loopt, dat is wat anders dan optimaal. Met optimaal wordt hier bedoeld zoveel

mogelijk **vermogen** en zo **zuinig** mogelijk.

Het instructieboekje vermeldt het terugstellen van de ontsteking bij lagere octaangetallen om aan de veilige kant te blijven omdat de fabriek er geen invloed op uit kan oefenen als goedwillende amateurs aan de ontsteking gaan knoeien. Bovendien gaan ze er niet van uit dat de gemiddelde amateur ook nog aan het vervoeringsmechanisme gaat freubelen wat absoluut noodzakelijk is als de voorontsteking verhoogd gaat worden.

Conclusie.

De fabriek is uitgegaan van de toenmalig verkrijgbare benzine. Daardoor moeten we als we het ideale ontstekingstijdstip willen vaststellen voor de huidig verkrijgbare benzine en de staat van de motor dat zelf gaan vaststellen. Willen we afwijken

van het dogma van instructieboekjes en goedbedoelende wijsneuzen en willen we een optimale ontsteking dan moeten we als volgt te werk te gaan:

Om aan te tonen dat meer dan 25-jaar oude instructieboekjes niet zaligmakend zijn en dat ook niet kunnen zijn dient het voorbeeld dat alleen al voor de Rover P6B er 6 verschillende verdelers zijn, die met onderling zeer verschillende specificaties gemonteerd werden.

De verschillen waren

afgezien van compressieverhoudingen meestal het gevolg van veranderingen in de verkrijgbare benzine. Al deze verschillen uitten zich in verschillende statische voorontstekingen, vervoeringscurves en afwijkende voorontsteking bij hogere toerentallen.

Ontsteking afstellen.

Als er met de ontsteking geëxperimenteerd gaat worden is er een stroboscoop of afstellampnodig. **Contacthoek.** (contactpunten afstellen) Bij verdelers die werken met contactpunten moet eerst nog de contacthoek gecontroleerd worden. Dit kan met een voelmaatje op 0,35-0,40 mm of beter met een contacthoekmeter.

Instellen voorontsteking.

Bij het instellen van de ontsteking op de volgende wijze is het **niet** nodig de statische voorontsteking in te stellen met een proeflampje of voltmeter ervan uit gaand dat de motor loopt. Na afloop kan dan de

statische voorontsteking vastgesteld worden als referentie.

Oefening 1.

Wanneer de motor opgewarmd is en normaal stationair draait gaan we m.b.v. van een vacuümmeter en een losse toerenteller de verdeler verdraaien met losgekoppelde en **afgedopte** vacuümvervroeging en tegelijkertijd met een stroboscoop. Wanneer de vacuümvervroeging losgemaakt wordt moet het slangetje afgedopt worden omdat de motor anders valse lucht gaat zuigen. Het afdoppen gaat het makkelijkst door er een stukje tape over te plakken of er een boutje in te stoppen.

Bij het hoogste toerental/vacuüm kijken we wat nu de voorontsteking is. Dit kan wel oplopen t.o.v. het vermelde in de instructieboekjes 16° is wel de kritische grens omdat het risico ontstaat dat de startmotor de motor bij koude start niet meer door de compressie kan trekken.

Mechanische (centrifugaalvervroeging).

Stel nu dat de voorontsteking bij stationair draaien optimaal is en 16° bedraagt dan ontstaat de **gevaarlijke** situatie dat de totale vervroeging (de mechanische of centrifugaalvervroeging) (veel) te hoog wordt. Op het blok zie je gradenverdeling. Dit zijn verdelergraden en die moeten met 2 vermenigvuldigd worden om krukasgraden te verkrijgen omdat de verdeler de halve snelheid draait t.o.v. van de krukas. Als de voorontsteking op 16° staat en de mechanische vervroeging is 28° (14 verdeler-graden) dan wordt de totale vervroeging $16 + 28 = 44$ graden. Dat is (veel) te veel en kan desastreus zijn voor de motor.

Als de motor pingelt bij volgas en hoge toeren is dat meestal **niet** te horen. Dit verschijnsel heet dan ook de "**stille**" pingel. Deze stille pingel kan een motor in enkele minuten aan gort draaien. Meest voorkomend is dan een fors gat in één of meerder zuigers.

LET OP !

Zorg er voor dat de motor **NOOIT** meer dan 36°- 38° **TOTALE** voorontsteking heeft. Gelukkig is de mechanische vervroeging relatief simpel aan te passen, zeker bij een Rover V8 verdeler d.m.v. een busje van koper of plastic of metaal. Het gaat er hier om dat de uitslag van de centrifugaalgewichtjes die zorg dragen voor de centrifugaalvervroeging verminderd wordt.

Oefening 2.

Voorbeeld van het wijzigen (verminderen van de mechanische vervroeging) d.m.v. een busje

of een stukje slang. We gaan er nu van uit dat de **statische** voorontsteking en **mechanische** vervroeging optimaal zijn afgesteld. Het geheel moeten we controleren met de stroboscoop om er zeker van te zijn dat de totale vervroeging niet meer is dan de genoemde 36° - 38°.

Proefrijden.

Nu gaan we proefrijden met afgedopte vacuümvervroeging. Stel de motor draait 2000-2500 omw. in 3 of 4. Nu geven we volgas zonder terug te schakelen. Wanneer de motor pingelt dan moet de voorontsteking verminderd worden met 2° per keer tot hij niet meer pingelt.

Vacuümvervroeging.

Als de motor op halfgas rijdt b.v. binnen de bebouwde kom of tijdens kruissnelheid krijgt hij minder benzine/luchtmengsel toegevoerd. Dit minder dichte mengsel heeft **meer** tijd nodig om volledig te verbranden omdat de moleculen zich verder van elkaar bevinden. Daarom moet onder die omstandigheden de verbranding **nog** eerder ingezet worden. Wanneer de gasklep maar weinig geopend is trekt de motor een hoog vacuüm. Dit vacuüm wordt gebruikt om via het vacuümpotje de ontsteking verder te vervroegen. Als volgas gegeven wordt is er geen vacuüm en werkt de vacuümvervroeger niet. Dat is ook precies de bedoeling.

De vacuümvervroeging heeft geen invloed op het **vermogen** maar wel degelijk op het **verbruik** en op het "lekker" lopen bij halfgas c.q. kruissnelheid.

LET OP !! De vacuümvervroeging is één van de meest onderschatte onderdelen van een motor. Een goed afge-stelde vacuümvervroeging heeft enorme invloed op het lekker lopen van een motor en kan 20% schelen in het verbruik.

Oefening 3.

We gaan nu vaststellen of de vacuümvervroeging nog werkt. Dit kan door aan het slangetje te zuigen. Als er vrij moeiteloos lucht door het slangetje gezogen kan worden dan is het vacuümpotje lek en kan rechtstreeks in de afvabak. Als de vacuümvervroeging wel werkt gaan we weer proefrijden met de vacuümvervroeging aangesloten en kijken we opnieuw of de motor pingelt. Als de motor nu wel pingelt terwijl hij dat zonder vacuümvervroeging niet deed dan moet de voorontsteking verminderd worden in stappen van 2° per keer tot het pingelen stopt. In doorsnee vervroegt de vacuümvervroeger tussen de 10° en 20° **extra** boven de mechanische vervroeging.

De totale vervroeging kan op die momenten dus wel 55° bedragen.

Carburatie. (SU carburateurs)

Nu de ontsteking is afgesteld gaan we verder met de carburatie.

De volgorde is als volgt:

Oefening 4.

1. Demonteer de vacuümkamer(s) en kijk m.b.v. een schuifmaat hoe diep de sproeier(s) zich onder de "brug" bevindt. Dit moet voor beide carburateurs gelijk zijn. Een redelijke basisinstelling om te zorgen dat de (koude) motor start is 1,5-2 mm **onder** de brug. In sommige gevallen is dat te rijk en in andere gevallen te arm, maar de motor wil er vrijwel altijd op starten of op z'n minst sputteren. Als hij sputtert maar niet wil niet lopen draai dan de sproeiers gelijkmatig naar beneden tot de motor wel blijft lopen. Draai aan de sproeiers m.b.v. losse toerenteller en/of vacuümmeter tot de motor de meeste omw. maakt cq. het hoogste vacuüm genereert. Draai de sproeiers gelijk op of neer en nooit meer dan 1/8 slag per keer. Wanneer het hoogste toerental/vacuüm bereikt is draai dan de sproeier nog 1/8 slag omhoog (zuiniger).

2. Draai het boutje van de gasverbindingstang los.

3. Draai de contraoeren van de aanslagschroeven los.

4. Stel het stationair toerental in.

5. Controleer de synchronisatie.

6. Draai de contraoeren vast.

7. Start de motor en stel de choke vast op het pijltje van het

chokequadrant. Het toerental moet nu tussen de 1100 en 1200 zijn.

8. Draai de contraoeren van de chokeaanslagschroeven los.

9. Synchroniseer de carburateurs m.b.v. de chokeschroeven.

10. Draai de contraoeren van de chokeschroeven vast.

11. Haal de speling uit de gasverbindingstang door de vork licht tegen de aanslag te duwen en draai het boutje vast.

12. Druk de choke in en laat een helper het gas indrukken tot 1500 toeren en controleer opnieuw de synchronisatie.

Vapourlock.

Net als bij het koelingsprobleem heeft elke standaard P6B die ik gereden heb regelmatig last van vapourlock. Vapourlock is het ontstaan van gasbellen in de benzineleiding als gevolg van hitte. Als er gasbellen in de leiding zijn ontstaan kan de benzinepomp geen benzine meer pompen want dan drukt hij slechts de gasbel in elkaar. Gevolg is dat de benzine niet meer of onvoldoende doorstroomt naar de vlotterkamers en

de motor niet meer wil trekken of afslaat.

Vapourlock is te voorkomen door: Het thermisch isoleren van de benzineleiding naar de pomp. Gebruik wel hittebestendige isolatie.

Benzinepomp.

Ik heb 2 x maal in mijn leven echt pech onderweg gehad met een P6B. Beide keren was de mechanische benzinepomp de schuldige. Het monteren van een elektrische verdient aanbeveling.

Vacuümmeter.

Tenslotte nog een pleidooi voor het monteren van een vacuümmeter. Dit is een geweldig hulpmiddel om zuiniger te rijden, om de motor af te stellen lekkende kleppen te ontdekken enz. enz. Het basisprincipe is, hoe hoger het vacuüm hoe zuiniger en efficiënter de motor draait. Bij auto's die nog van carburateurs voorzien zijn is het heel vaak mogelijk om b.v. kruisend met 120 km/u het gas een stukje omhoog te laten komen zonder dat dit de snelheid van de auto vermindert. Dit is vaak het geval bij wind mee. Mijn eerste P6 liep met veel stadswerk indertijd 1 : 5,9 (1981). Toen ging ik er een vrij grote caravan achter hangen en met 4 volwassen personen aan boord naar het zonnige zuiden. De vacuümmeter leerde mij dat ik beter in 2 (automaat) kon blijven dan hem door te laten schakelen naar 3. Resultaat van de

hele reis 1 : 6,5. Vriend met gloed-nieuwe Peugeot 604 en caravan deed 1 : 5,5. Als je strak 50 rijdt in 4, dan teruggaat naar 3 en je vacuüm wijst hoger aan rij je zuiniger. Aansluiten van een vacuümmeter is eenvoudig.

Lex van Opstal.

(Voor vragen, opmerkingen en/of nadere uitleg mail naar agopstal@poelmann.nl.)

Agenda

De nieuwjaars bijeenkomst is voor 2009 vastgelegd op vrijdag 16 januari. Wij komen er in onze volgende editie nog op terug maar zet het nu alvast in je agenda. Evenals vorig jaar hebben we in Hotek Vianen (V.d. Valk) de pianobar kunnen claimen. Aanvang 19.00 uur, maar als je van ver komt kun je er vooraf een goed hapje eten.

Advertentiepagina

Omdat er niet nieuws "onder de zon is" hebben we de Europese advertentiepagina deze keer weg gelaten en een langer technisch artikel geplaatst. In het volgende blad is ze er weer.

Het is maar dat je het weet.

Hieronder de vraag die ik aan Clark's heb gesteld n.a.v. PG-problemen van een clublid. De modulator van zijn auto bleek na een uitgebreide speurtocht de boosdoener te zijn. De storing werd verholpen door het oude exemplaar er weer op te zetten. Omdat Clark's in zijn catalogus beweert een 'exact repro' te leveren, wilde ik toch eens weten hoe zij over modulatorproblemen denken.

Vraag:

The Powerglide with existing modulator was still good working when car was dismantled for total overhaul and restoration. Two years ago.

I intend to replace the modulator by your C876. However, a Corvair enthusiast told me the repro modulators should not 100% operate as NOS ones. Can you explain your experience about PG's equipped with C876?

Johan

Antwoord:

Our C876 has been developed and works by all tests exactly as the NOS ones did.

However we have found a few cases where for some reason a new modulator did not work in a transmission where an old one did. We have found this in about 1% of the transmission cases out there, so you should not have any problem with this.

The modulator op de PG van mijn Corvair is door het restauratiebedrijf getest en goed bevonden. Ik vervang hem dus niet. JD.

Reproduced Parts

Your Every Order Helps!

Clark's has reproduced over 1,000 different parts in the last 20 years.

Ordering From Clark's Helps to Keep Your Corvair Hobby Thriving!

Trim, Rubber, Mechanical, Small, Large, Parts – Parts – Parts!

Ordering From Clark's Means You're Part of the Reproduction Process

Fuzzies, Hood Insulation, Bushings, Sheet Metal, Decals, Clips, Cables, Exhaust, Seals, Gaskets, Interiors, and More!

Support the Company That Will Keep the Parts Coming – Clark's Corvair Parts, Inc.

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

Thanks! You Help Make It All Possible



Een Lotus prototype rijdend gemaakt en dan in de prijzen vallen op Het Loo.

Met de Corvair en caravan 'klassiek' kamperen !



Olickoeler



Sinterklaas...

