

De Nieuwe Vair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr.6 – Dec. 2008



Paul Ruiten heeft de PH-PBR probleemloos in de lucht.
Zijn uitgebreid verslag in deze uitgave

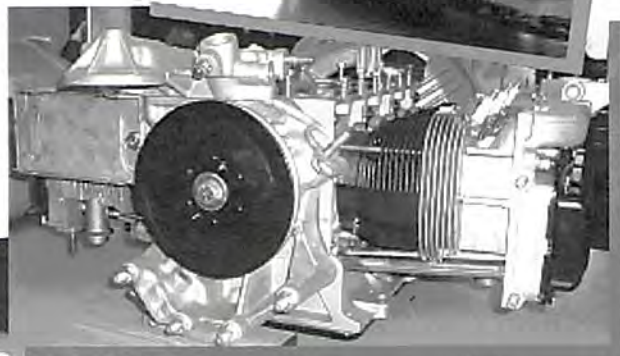


Frank Doornbos kocht in een museum in Chicago een 'body-off' gerestaureerde Inpala. Een verslag hierover in de volgende editie. Het eerste deel van zijn reisverslag in dit blad.



Door plaatsgebrek (!) is het vervolg van het restauratieverslag van Johan Doornbos in naar de volgende Vair Mail verschoven. Hier alvast een mooie detailfoto van het differentieel.

Laatste nieuws!



Zojuist door het motorrevisiebedrijf
afgeleverd bij Auto restauratiebedrijf
Lensink & Kols. Commentaar overbodig
lijkt me. Johan Deenboer

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

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

www.LSCorvairParts.com

larry@LSCorvairParts.com

See me on eBay@ LSCorvairParts.com

De Nieuwe Vair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 6, december 2008

Van de redactie

Na het verschijnen van het vorige blad kwamen er meteen daarna een aantal ingezonden stukken op ons af. Mooi! Dat was alweer een goed begin voor de volgende editie, deze dus. Voorts hadden we nog wat toezeggingen. Dus geen tekort aan interessante en ge-update Corvair wetenswaardigheden. Door de ledenaanwas zijn we genoodzaakt het aantal exemplaren van ons blad uit te breiden naar 55 stuks. In een eerdere editie hebben we dit ook al eens gedaan, maar daarna zijn we het aantal naar het buitenland verstuurd clubbladen gaan beperken. Voor de midden pagina, <Corvair Live> hebben we een paar opmerkelijke foto's van een van onze leden ontvangen. Cees Kortenoever had een paar alleraardigste foto's uit de tijd dat de Flevopolder nog volop in ontwikkeling en de Corvair een dagelijkse vervoermiddel was. Op de nieuwjaarsbijeenkomst op 16 januari in Vianen, die we jullie natuurlijk warm willen aanbevelen, zullen we een definitieve naam bepalen voor ons blad nadat het begin dit jaar noodzakelijkerwijs veranderd is.

Ook willen we dan graag van jullie horen of er nog aanpassingen moeten komen mits die natuurlijk binnen het budget kan blijven.

Ook was het leuk voor ons blad om van een 'wildvreemde' een paar foto's te ontvangen van een Corvair die op Cuba gespot was. Jammer genoeg alleen de achterkant. De afzender, die ons adres had van de website, kon ons vertellen dat het een omgebouwde 'LadaVair' was. Maar toch leuk!

In dit nummer ook twee artikelen van Frank Doornbos waarin de Corvair niet of summier aan bod komt. Een verhaal is dit echter de inleiding tot een uitgebreid verhaal waarin dat wel zal gebeuren. Dit is dus waarschijnlijk het laatste clubblad met deze naam. Voor volgend jaar kiezen we een nieuwe naam maar zal nagenoeg hetzelfde in deze opzet blijven.

Rest ons nog jullie allen fijne kerstdagen en een Corvairrijk 2009 te wensen. Wij hopen jullie dan weer op de toekomstige meetings in grote getale te ontmoeten. Ook voor dit blad wensen we je weer 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
depenningmeester@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvair.nl

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

Van de voorzitter

De kou is nog in de lucht en de eerste sneeuw hebben we reeds vrij overvloedig gehad. Toch maken we al weer plannen voor komend jaar. Dat begint al over enkele weken wanneer we traditioneel ons nieuwjaarstreffen vieren bij V.d.Valk in Vianen. Daar zullen ideeën naar voren worden gebracht en enkele beslissingen worden genomen. Ook hopen we hier in enkele vacatures te voorzien.

En dit nog; voor wie zich geroepen voelt: onlangs ontvingen we weer een uitnodiging om deel te nemen aan de Internationale Tulpenrally. Deze voert weer naar het zuiden en oosten van Frankrijk. Startplaats is Annecy waar in 1948 op een café-terras door Marc Angelvin en Maus Gatsonides de eerste plannen werden gesmeed voor deze rally.

Met Sinterklaas hadden we allemaal natuurlijk Corvair gerelateerde spulletjes op ons verlanglijstje staan. Met de kerst kunnen we dit nog aanvullen als we niet alles kregen wat we wensten. Fijne feestdagen!

Van de penningmeester

De nieuwjaarsbijeenkomst is op 16 januari 2009. Hotel Vianen in de pianobar; aanvang 19.00 uur. Op die bijeenkomst, denk er vast over na, vragen we wat de behoefte is om zicht te presenteren op evenementen. Voor het jaar 2009 gaan R. Keers en H. Aarsman weer door met het vullen van de midden pagina met Corvair Life. De kosten, €300,00, nemen zij voor hun rekening. Goed voorbeeld van Corvair Life is het verhaal en de foto's van Cees en Ineke Kortenoever uit die tijd. Bij deze, beste vrienden, duik eens in de fotoalbums uit de periode '60 tot en met '69. Er zijn toch wel meer ouders, familieleden geweest met een Corvair uit die tijd? Schrijf er een tekst of verhaaltje bij en stuur op naar ruud@keers.eu.

Mijn oude vader, god hebbe zijn ziel, heeft hem maar 6 maanden gehad en verkocht hem direct toen de V-snaar het begaf. Dat was waarschijnlijk des schrijvers bijdrage. Deze Corvair was een Spyder en het gaspedaal werd door mij, als een toen 21 jarige, pittig bediend. Het gierende geluid van de compressor was prachtig, alsof er een straalmotor achter je lag. Dit brengt mij bij het feit dat onderdelen uit de USA voor ons weer goedkoper zijn geworden. De bestellingen tot €150,00 per keer zijn invoerrechten vrij. Als reiziger mag tot €430,00 invoerrechten vrij meegenomen worden. Tot €700,00 aan spullen betalen we 2,5 % Leuk cadeau voor de kerst, "een Corvair in onderdelen"! Dat worden heel veel pakjes onder de kerstboom. Ik zit er klaar voor!

Verder wens ik iedereen heel prettige feestdagen en tot ziens bij de volgende meeting. Ruud Keers.

Focke Wulf 190A3

Hallo corvairders!
Hier op verzoek een stukje
schrijven van mij, Paul Ruiters.



Wij, mijn broer Bertus en ik, zijn
in 2001 begonnen met de bouw
van de Focke Wulf 190A3 replica
van WAR < World Aircraft
Replica's>.

Dit project was reeds begonnen
door wijlen Manfred Grenssemann
in 1989. In tien jaar is er door
Manfred een goed begin gemaakt
aan de romp.

Na zijn dood is dit project door
tussenkoms van Ger May aan
ons verkocht zo rond 2001.
Eenmaal het project bij ons uitge-
stald bleek al snel dat wat de
Amerikanen als garageproject
betitelen, dit Europese zweet-
druppels veroorzaakt. Goede
raad is duur, dus eerst een
grotere werkplaats gebouwd van
10x22 meter met daarin weer
dezelfde machines als voorheen.
Raar om dan te ontdekken dat de
zelfde machines twee keer zoveel
ruimte innemen als voorheen.
Maar om nooit te vergeten is dat
enorme gevoel je eigen werk-
plaats in te rijden met en shovel
om de machines te plaatsen.
Na een geruime tijd nameten en
uitzoeken van de tekeningen,
hebben we beetje bij beetje een
goed plan kunnen maken over
het te bouwen vliegtuig.

In 2004 hebben we een bezoek
gebracht aan Oshkosh (VS) om
het een en ander omtrent een
geschikte motor te weten te
komen. Eenmaal aangekomen
staat er in het programma een
workshop gepland voor een
conversie van een Chevrolet
Corvaire automotor.

Deze werd geleid door William
Wynne, een dol enthousiaste
man die weet waar het over gaat.
Aangezien de kale 100 pk motor
10 kg spaart op een Continental

O-200 lijkt deze keuze dan ook
snel gemaakt.

Deze keuze werd een dag later
nog sterker onderstreept door
een Amerikaanse 3-voudig FW
190 bouwer Gerry Clark, tegen-
woordig president van Replica
Fighter Association, waaronder
WAR nu ook valt.

Met een pakket aan nuttige tips
afscheid genomen van een zéér
gedreven man.



De week verder genoten van
diverse workshops over metaal-
bewerking, kunststoffen '4130
lassen' en houtbewerking.
Dit laatste werd geleid door ene
Tom, een "Pietenpol" bouwer die
ribben aan het fabriceren was.
Wij zagen dat het lijmpotje
gewone houtlijm bevatte; 'DIY
plus' of zo. Op de vraag of
vochtbestendigheid geen item
was kregen we de gevleugelde
woorden: "Are you planning on
swimming or flying?"

Dat was dus erg duidelijk.
Nu de nietjes voor de kruisver-
bindingen (patches) door en
passant werd de vraag gesteld:
"How to get the staples back
out?" "I said you burn the wood
off!" Dit alles binnen tien
seconden deed Mr. Tom toch
enigzins goed, gezien zijn 'big
smile'.

De motor was voor ons meer dan
duidelijk; de Corvaire was de 6
cilinder unit voor onze kist.
Tijdens een lunchpauze waren
we aan het babbelen over deze
motor, aan tafel zat een oude
man ook een 'burger' te nuttigen
en hoorde en passant Corvaire





meerdere malen vallen. Deze man vertelde ons dat een buurman deze motoren had staan. s'Avonds gebeld: "NO Problem", 2 uur toeren met de Chevy richting Wausau en daar Louis Zastrow, Chevy minded als geen ander, verteld over onze plannen. Een 23000 mls motor werd trots naar voren gehaald en s'avonds door ons nog ingekrat. 'READY FOR SHIPMENT'.

oen we het pakket thuis hadden hebben we het blok eerst compleet gereinigd. Zoveel vet zat er wel aan. Alle delen die we voor onze motor niet nodig hadden eraf gehaald, een Leon Janssen blijer gemaakt met die delen, en wij met een reserve motor.

Het blok heeft als aanpassingen; genitreeerde krukas, ARP drijf-stangbouten, OT 10 van Clark's, nokkenas, speciale hydro lifters, rotatie tuimelaars met groef, nieuwe kleppen, gesmede zuigers, dubbele onsteking, Bosch W5AP bougies (erg goed als geen ander!), aangepaste verbrandingskamers, maximale voorontsteking van 24 graden. (zelfde als de turbo Corvair), clevite 77 krukas- en drijfstang-lagers, normale oliepomp, -koeler en -filter standaard.

Van twee carburators zijn we naar een 32 mm Stromberg gegaan en als antivries installatie hebben we een extra mantel om de inlaatbuis gemaakt die warme olie vanaf de cilinderkop krijgt. Door een pomp gaat de olie via deze buis weer terug naar het carter.

De motor is omgebouwd tot een luchtwaardige motor met behulp van de manual van William Wynne.



Getest op een bok tot we een ons wogen (nouja bijna dan) en in 2008 klaar voor de eerste taxi proeven.

Deze hebben we op 13 oktober bekroond met de maiden flight door testpiloot Robbie Senechal. We zitten nu op 110 knopen cruise-snelheid en alles lijkt lekker te gaan. Naar zeggen van Robbie vliegt het strak en snel. Met landen 'flared' de kist lang door en groundhandling is van stilstand naar vliegend en vice versa opletten met een nu hobbelig hoogveens veld. We zijn nu alleen nog aan het fijn-tunen van trimvlakken en hopen daar later een keer op terug te mogen komen.

Paul Ruiter.



LadaVair

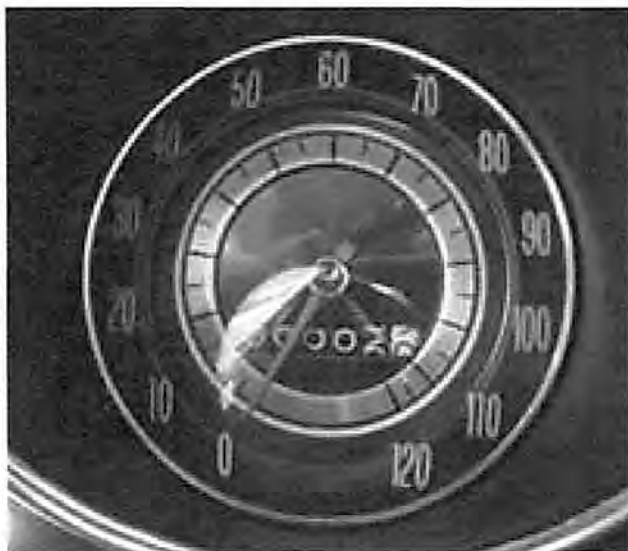
Enige weken geleden kregen we een telefoontje van een zekere Marcel Lammerée uit Valkenswaard. Hij was naar Cuba op vakantie geweest en had tussen de vele honderden oude 'amerikanen' een Corvair opgemerkt. Deze was dan wel omgebouwd tot 'LadaVair' maar toch... Heel attent van Marcel om er een foto van te maken en ons deze toe te sturen.

We zien weliswaar alleen de achterkant maar daar is al aan te zien dat de achterlichten ook van de voormalige Fiat 124 zijn. Er is flink geklopt en gelast om deze enigszins passend te krijgen. Ook aan de hoogte zien we dat waarschijnlijk de originele veren er nog onder liggen. Het zal wel een beetje stug zijn zonder het gewicht van de motor achterin. In het verleden hebben we ook als eens een 'LadaVair' op Cuba gepubliceerd. Hoe dan ook, leuk om te weten dat er op Cuba meerdere Corvairs bestaan.



Splinternieuwe Corvair

Van oud clublid Jaak Eijkelenberg ontvingen we de melding dat er via ebay een nieuwe Corvair te koop stond. Bijgaand enige informatie die we van een website plukten: *Unlike the 1957 Plymouth that was buried in a time capsule in Tulsa, Oklahoma (see details), this 1969 Chevrolet Corvair 500 has been perfectly preserved throughout all these years in storage. According to the seller, the car has only clocked up 5.9 miles from new and it has never been titled or registered.*



The Corvair 500 was purchased from Butler Chevrolet on August 15, 1969 for \$1,900 and it comes complete with all the original invoices, tax documents, original window sticker and keys along with a fuel tank that has never seen a drop of gas! According to the Corsa and Corvair Society, this particular model is considered to be the lowest mileage 1969 example in existence. If you're interested, the "Buy it Now" price on eBay is set at \$25,000. While we're no experts, considering the fact that the car remains intact and that its original price was \$1,900 38 years ago, it doesn't sound such a bad deal at all.



Nieuw en in plastic verpakt maar toch al bijna 40 jaar oud!

Links: De tekst zegt nooit geen druppel in de tank geweest, maar de teller toch op bijna 6!

Onder: Alle papieren zijn er nog maar een kenteken ontbreekt!



Het verhaal....

Beste Corvairclubleden,
Hierbij wil ik graag een toelichting geven, waarom wij een Chevrolet Corvair aangeschaft hebben.

Dat doe ik ook middels enkele bijgevoegde foto's.

Tineke kwam met haar ouders in 1964 vanuit Veendam naar Oostelijk Flevoland waar haar ouders een akkerbouwbedrijf begonnen. Haar ouders reden toen al een Corvair, die gekocht was bij GM dealer Boelens in Veendam. De auto kostte indertijd fl. 13.500 inclusief de radio van fl. 400. De originele folder met de handgeschreven prijs is nog in ons bezit.

Op de foto in het middenblad zien jullie het bedrijf in aanbouw met de Corvair met kenteken BP 88-39 op het erf. Tineke (zie foto) kreeg rijles in deze Corvair, waarin een dubbele bediening gemonteerd was. De rij-instructeur moest wel even aan deze auto wennen m.n. vanwege de grote draaicirkel met het keren van de auto. Mijn schoonouders brachten graag de vakantie door in Oostenrijk en op een van bijgevoegde foto's, genomen door Tineke, zie je ze naast de Corvair op een mooie lokatie in Oostenrijk.

Ook ik kwam in 1964 met mijn ouders naar Oostelijk Flevoland vanuit de Haarlemmermeer. Het was echt pionieren. Flevoland werd bestuurd door een landdrost en ressorteerde rechtstreeks onder het Ministerie van Binnenlandse zaken. Het heette toen 'Openbaarlichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders'.

Als je met de auto niet buiten Oostelijk Flevoland kwam, dan hoefde je ook geen wegenbelasting te betalen.

Helaas is dat anders geworden, toen Oostelijk Flevoland provinciaal ingedeeld werd.

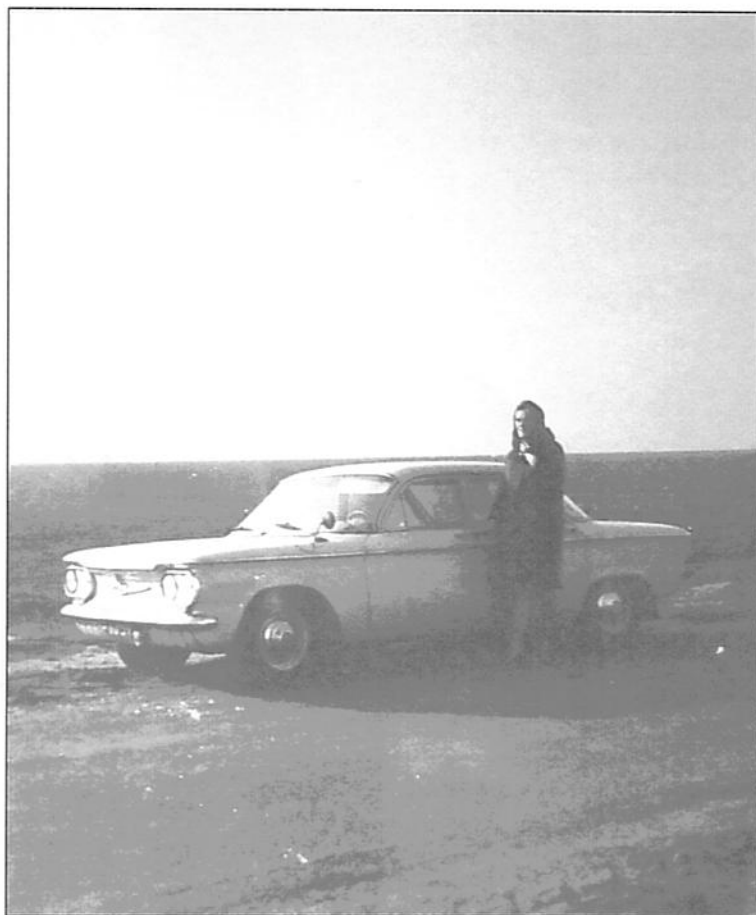
In juli j.l. zag ik tijdens internetten een Corvair bij garage H Slagter in Appingedam. En dan komt de nostalgie boven.



Na drie keer de Corvair bekeken te hebben, besloten wij tot aankoop en we hopen nog veel mooie kilometers te maken met deze Corvair.

Wij zijn ook bijzonder blij, dat we leden van de Corvair club ontmoet hebben op het Loo.

Zij waren ons bijzonder behulpzaam, waarvoor onze dank. Cees en Tineke Kortenoever.







De Corvaair van de ouders van Tineke Kortenoever bij de constructie van hun boerderij, Oostelijk Flevoland 1964. **Collectie Corvaair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman.

26.000 kilometer Amerika! (deel 1)

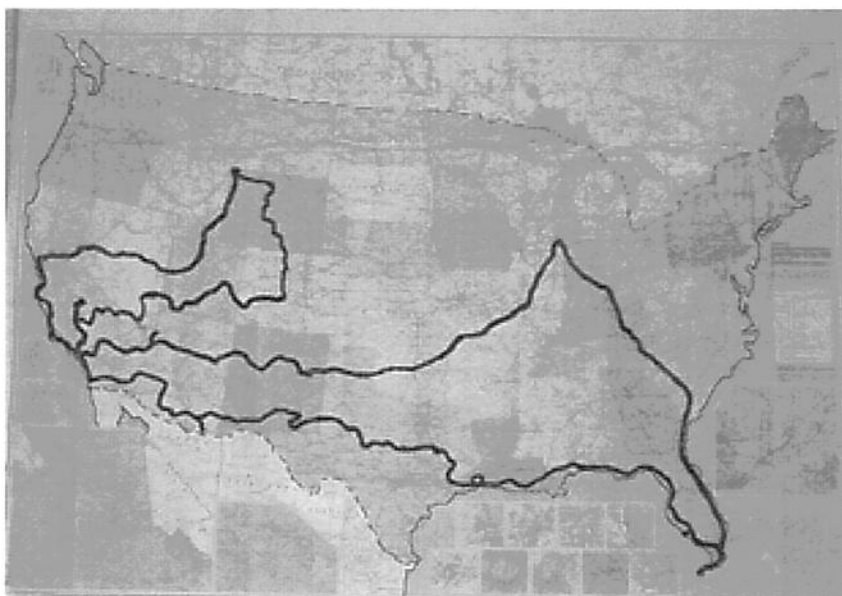


4 juli 2008, het was zo ver.

Ik was afgestudeerd aan de Hogeschool IVA (Instituut Voor de Autobranche & Management) te Driebergen. Dit was voor mij (voorlopig) de laatste studie alvorens ik de arbeidsmarkt zou gaan betreden. Al vanaf het moment dat ik naar de middelbare school ging (12 jaar geleden...) bazuinde ik rond dat ik na afloop van mijn studietijd een reis door Amerika zou gaan maken. En dat moment was voor mij dus nu aangebroken...! We hebben een reis van ruim 16.000 mijl (26.000 kilometer) door 26 verschillende staten gemaakt in slechts 3 maanden tijd! De volgende staten zijn daarbij de revue gepasseerd: Texas, New Mexico, Arizona, California, Nevada, Utah,



Links Ruben, rechts Frank



Idaho, Montana, Wyoming, Colorado, Oklahoma, Kansas, Missouri, Illinois, Indiana, Ohio, Kentucky, West Virginia, Virginia, North Carolina, South Carolina, Georgia, Florida, Alabama, Mississippi en tot slot Louisiana.

Het was voor mij de tweede keer dat ik naar Amerika ging, maar graag wil ik enkele van onze onvergetelijke belevenissen met jullie delen. Ik ben mij er terdege van bewust dat dit een Corvair-gerelateerd clubblad betreft.

Daarom zal ik gaandeweg dit meerdelige verslag mijn ervaringen op Corvair-gebied ietwat verder uitdiepen.

In de afgelopen 4 jaar dat ik op de IVA heb gezeten ben ik bevriend geraakt met Ruben die ook al jarenlang het zelfde plan had. Daarom hebben wij besloten om onze plannen te combineren en gezamenlijk een rondreis te gaan maken. Maanden van voorbereiding heeft het ons gekost om de reis te plannen.

Wat gaat het allemaal kosten? Welke route gaan we globaal rijden? Wat willen we zien? Hóe gaan we de reis maken? In welke maanden gaan we de reis maken? Ga zo maar door.

Via de Ford Mustang Club (waar ik met mijn Mustang lid van ben) heb ik een Nederlander leren kennen (Hans) die samen met zijn vrouw (Bianca) in Buffalo, Texas woont. Buffalo ligt precies tussen Dallas en Houston. Zij runnen ter plekke een camping, welke de toepasselijke naam 'Holland Ranch' draagt. Daarnaast exporteren zij diverse goederen als auto's en auto-onderdelen naar Nederland. Ik heb ze verteld wat onze plannen waren en ze waren bereid ons hierbij van dienst te zijn. Een groot geluk voor ons.

Het ligt natuurlijk voor de hand dat wij, als twee grote autofanaten, een auto zouden gebruiken als vervoermiddel. En laat het nou net zo zijn dat een auto-minded land als Amerika met zijn

uitgestrektheid zich hier bij uitstek voor leent.

Vakantiegangers die voor 3 of 4 weken naar Amerika gaan huren dan ook in vele gevallen een auto. Echter als je, zoals in ons geval, voor drie maanden in Amerika zit, is het financieel gezien vele malen aantrekkelijker om een auto te kopen in plaats van te huren. Als je de juiste wegen kent en bewandelt is het mogelijk om als niet-staatsburger van Amerika een auto in Amerika te kopen, te verzekeren en te berijden. Echter het vergt wat tijd en energie om het



zo ver te krijgen. Zoals iedereen die een auto gaat kopen, stelden ook wij enkele eisen aan de auto; A) Hij mocht niet te duur zijn B) Hij moest beschikken over een V8-motor (Het zit toch in mannelijke genen hè?) C) Er moest, op aanraden van Hans, een airco aanwezig zijn D) Het moest een pick up met een dual- of extended cab zijn van het merk Dodge, Chevrolet, GMC of Ford, want tja... je gaat niet voor niets drie maanden naar Amerika. Je aanpassen aan de leefgewoonten en een beetje inburgeren kan dan geen kwaad. Na enig speurwerk hadden Ruben en ik een Ford F150 van 1994 met een extended cab, een long bed en een V8 automaat via het internet opgespoord. Hij stond in de omgeving van Dallas. Hans, de Nederlandse Amerikaan is gelijk voor ons gaan kijken, want we waren al enkele andere potentiële aankopen misgelopen. De markt van tweede hands auto's verandert met de dag in Amerika. Al snel kregen we een mailtje van Hans met de titel 'Julie hebben de auto!'. Het was ons dus gelukt! Hans had de auto voor ons gekocht en had hem die zelfde dag nog mee naar zijn camping in Buffalo genomen. Het verzekeren van de auto was weer een verhaal apart. Het heeft even op zich laten wachten maar uiteindelijk is dit allemaal rond gekomen.

De huur van mijn huis in Nederland had ik voor aanvang van onze roadtrip opgezegd en mijn inboedel bij mijn ouders in de garage opgeslagen. Ik ben hierdoor een kleine vier maanden 'dakloos' geweest. En ik moet zeggen, dat voelt toch wel raar. Maar natuurlijk moesten we gedurende ons verblijf in de USA ook kunnen overnachten. Ons idee was om dit in een caravan te doen. Hans en Bianca boden ons de mogelijkheid een caravan van hen te huren die ze even daarvoor voor hun camping hadden aangeschaft. Dit was natuurlijk perfect. Met de auto en caravan waren we mobiel, maar we hadden ons eigen bed e.d. altijd bij ons. Ideaal toch!? Voor de huur van de caravan hadden we een contract opgesteld. Nadat de benodigde documenten voor de reis

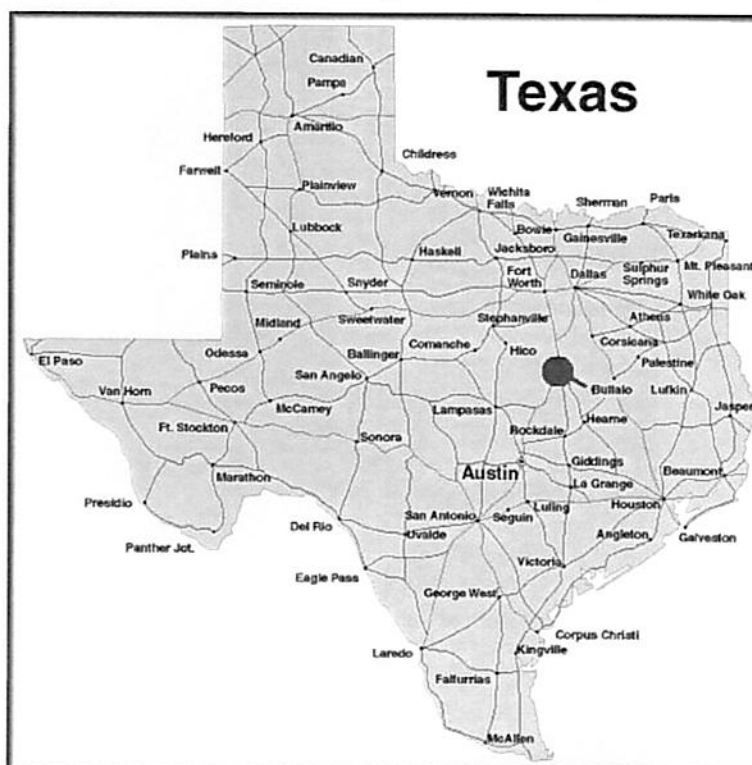


aangevraagd waren, de route globaal gepland was, de tickets geboekt waren, de verzekeringen afgesloten waren enz. enz. was het dan eindelijk zover..... 'Amerika, here we come!'

Dinsdag 8 juli 2008 – Amsterdam Schiphol – 13:30 uur, dat was de tijd dat ons vliegtuig van Continental Airlines de lucht in ging. Vier dagen geleden had ik mijn diplomautreiking en nu stond ik dan op Schiphol. De nodige familieleden hadden ons naar het vliegveld gebracht en dienden eveneens als uitzwaai Comité. Hoewel het voor ons beiden niet de eerste keer was dat we vlogen, blijft 'het vliegen' nog altijd fascineren. De vlucht ging richting New York, dit was voor ons de overstapplaats voor de binnenlandse vlucht naar Houston, Texas. Echter hebben we in New York de nodige problemen gehad omdat de paspoorten van ons beiden nog

relatief nieuw waren en nog niet door het computersysteem aldaar werden herkend. Dit werd ons niet verteld, maar hier kwamen we later achter. We werden door een medewerker van het vliegveld 'Newark' meegenomen naar een aparte ruimte waar we moesten zitten en wachten. Her en der zaten meerdere mensen en er heerste een doodse stilte. Maar al snel kreeg ik in de gaten dat niemand wist waarom we daar zaten. We hadden een paar keer aangegeven dat we een vlucht moesten halen, maar dat liet ze geheel koud. Naar mijn bescheiden mening was het niets anders dan 'intimideren' als gevolg van de aanslagen van 11 september. Om het lange verhaal kort te maken, uiteindelijk werden we naar voren geroepen en na wat vragen was alles correct bevonden en hebben we alsnog onze vlucht kunnen redden. Maar de schrik zat er wel even in...

Enmaal, rond 21:15 uur, veilig en wel in Houston aangekomen werden we verwelkomd door een warme zwoele Texaanse avondtemperatuur. Het was al donker, maar het échte vakantiegevoel was nu daar! Alles is gelijk anders, het klimaat, de mensen, de taal, de eetgelegenheden, de auto's enz. enz. Geweldig! Hans en zijn zoon, die een paar dagen eerder ook vanuit Nederland was overgekomen, stonden ons op te wachten bij de 'arrivals'. We hebben daar kennis gemaakt met elkaar,



want we hadden elkaar immers nog nooit in levende lijve ontmoet. Vervolgens had Hans zijn eigen pick up uit de parkeergarage gehaald, terwijl Ruben en ik bij de lopende band in afwachting waren van onze bagage. Nu restte ons nog een twee-en-een-half-uur durende autorit van Houston naar de camping in Buffalo. Afstanden worden in Amerika uitgedrukt in de tijd die er voor gereden moet worden i.p.v. de afstand zelf. Echter hoe moe en verreisd we ook waren, het heerlijke gegorgel dat de V8 van de pick up van Hans ons ter ore bracht hield ons nog wel wakker. Tijdens de rit was Amerika gewoonweg al te 'proeven'. Het valt gelijk op dat het wegennet er

bijvoorbeeld totaal anders in elkaar steekt. Het lijkt allemaal minder gehaast en alles is vele malen overzichtelijker. Onderweg waren we bij een tankstation gestopt om ons vochtgehalte weer op peil te brengen en de benen even te strekken. Alles wat je om je heen ziet is op dat moment al mooi en interessant. En dit was nog maar het begin...

Na een gezellige babbel in de pick up kwamen we dan rond 12 uur 's nachts bij de camping aan. Een camping welke zich werkelijk in de 'middle of nowhere' op het platteland van Texas bevindt. Je zag geen hand voor ogen, pikke donker was het er. Een pikzwarte lucht met een sterrehemel zo als ik het nog nooit gezien had. Sterren komen daar zoveel mooier tot uiting dan in Nederland waar de hemel vervuild is met kunstlicht van de aarde. De V8-roffel van de pick up maakte bij het uitzetten van de motor plaats voor een ononderbroken melodisch geluid afkomstig van krekels en soortgelijke insecten, kikkers en andere dieren. Bianca, met haar cowboylaarzen, stond ons al op te wachten en

verwelkomde ons hartelijk. Na een korte praat hebben we de koffers gepakt en zijn we naar onze caravan bij hun op het terrein gereden. En jawel, daar stonden we dan voor het eerst oog in oog met onze eigen auto, de Ford F150 XLT extended cab van 1994!

Wat een geweldig moment was dit! We konden het dan ook niet laten om onze eigen pick up even te starten. Een klein lampje in het interieur

vergemakkelijkde het zoeken van het contactslot. Ik draaide de sleutel om en ja... hij sloeg direct aan, waarna zich een geraffineerd V8-geluid uit de uitlaatpijp

ontpopte. Alles was écht Amerikaans. Dikke zetels welke ver uit elkaar stonden waarin je je een ware koning voelde. Tussen de stoelen een enorm opbergvak met twee bekerhouders van formaat XXL. Verder was het dashboard vrij sober en vervaardigd uit niet al te hoogwaardige kunststoffen, Amerikaans dus. De grote automaathendel achter het stuurwiel maakte het Amerikanengevoel dan toch helemaal af. Dit was dus de auto die ons drie maanden lang over Amerikaanse wegen zou moeten leiden. De vraag was natuurlijk, gaat zo'n relatief oude auto dit drie maanden volhouden...? 'We zullen het zien' was onze instelling. (Naarmate het verslag vordert zal deze vraag worden beantwoord) Hoe dan ook, onze pick up werd op dat moment slechts matig verlicht door het dimlicht afkomstig van Hans z'n pick up. We moesten dus wachten op daglicht om onze auto in z'n geheel eens goed te kunnen bekijken.

Enkele meters verderop van de auto stond onze caravan. 'Wat een bakbeest' zeiden Ruben en ik tegen elkaar. Nadat we de deur opende eerst even de lichtsckelaars gezocht m.b.v. een zaklantaartje. Bij het omzetten van de schakelaars kwam een typisch kitscherig Amerikaans interieur van de jaren 70/80 in het licht te staan. Hoogpolig bruin tapijt op de vloer, een grenen keukenblok met magnetron, tv, radio, koffiezetter enz., een tweepersoonsbed, een tafel met twee bankjes gehuld in een typisch Texaans en Route 66-kleed, een stapelbed en zelfs een douche met bad en toilet! Alles was oud en versleten, maar dat maakt het juist avontuurlijk. We hadden de koffers neergezet en ons even opgefrist alvorens we nog een nachtelijke borrel gingen drinken met Hans en Bianca bij hun in de achtertuin. En hoe laat het ook was, de zwoele tempatuur maakt het uitermate aangenaam om buiten te zitten. En daar in de achtertuin was je letterlijk één met de natuur. De tijd vloog en de borreltjes smaakten ons goed. En voor we er erg in hadden



was het rond 3 uur. Nu was het dan toch echt tijd om te gaan slapen, daar waren we ook écht aan toe. De airco had onze caravan inmiddels voorzien van een aangame temperatuur, dus beide waren we in een mum van tijd verzonken in een diepe slaap.

De volgende ochtend, rond de klok van zeven, werden we beiden al zwetend wakker door de zinderende hitte van de opkomende zon. Ik schoof het gordijntje bij mijn bed opzij, enkele zonnestrallen priemden zich naar binnen en buiten was praktisch alles al verlicht. En wat ik toen toch allemaal zag.... Ik krijg er nu nóg kippenvel van! Geloof mij, dan kun je snel je bed uit komen...! Maar daarover en nog véél meer vertel ik jullie in de volgende Vair Mail. Vanaf dan gaat ook het echte reisverhaal van start.....

Frank Doornbos
frankdoornbos@yahoo.com

Nederland aangeboden

Al enige tijd hebben wij een corvaire die de laatste 4 jaar stil heeft gestaan. Misschien zijn er leden bij jullie club die interesse hebben in deze wagen. De auto heeft altijd binnen gestaan, **Monza coupe** uitvoering. Ik hoor het wel als u meer informatie nodig heeft. Met vr. groet, Harry de Wild Zeewolde



Te koop Chevrolet Corvaire 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 Corvaire Monza 900 bjr 1961; nog in originele staat, papieren aanwezig (Amerikaanse papieren) Geen kenteken! € 3750 tel. 0513-571401



Te koop Chevrolet Corvaire 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



CHEVROLET CORVAIRE Wit 1962 Km-stand: 30004 Cabriolet. Automaat Kleur: wit

Prijs: E.11500. Deze auto is *grotendeels geheel* gerestaureerd motor, nieuw dak, bekleding nieuwe banden nieuw uitlaat systeem en bedrading, accu bedrading en opnieuw gespoten zeer mooi voor liefhebber.

Belgie (aangeboden)



Chevrolet Corvaire Coupé Monza de 1961. Pour l'achat d'une autre corvaire, Encore plein d'autres pièces. Philippe Boccanegra Adres te bevr bij redactie.



Chevrolet Corvaire cabrio 1963 This is a Monza spider from 1963, in original state; a 6-cyl boxer motor, in perfect condition. € 8500 Jacobs Tremelo (0032)(0)497603601



Chevrolet corvaire Prijs € 2.500 ENKEL OP WEEKDAGEN 10&12 EN 14-16H. Deerlijk, West Vlaanderen. 0032 (0)475 361972.



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



Chevrolet monza Club Corvaire 1963 € 6.000 Aircoradio Automaat. B.Stevens Diepenbeek L. (kapaza) adres via redactie.

Frankrijk (aangeb.)



Année 1966, turbo 150 hp, 67 000 Km d'origine. Contrôle technique ok, très bon état d'origine, repeinte en 1984. 4ème main, historique connu, propriétaire depuis 1990. 4 vit., capote électrique, freins refaits. 14 000 € (0033) 03.88.57.83.37 (Soir)



Corvaire Coupé Monza Spyder 150 Hp de 1962 Bon état d'origine, moteur à refaire, sans carte grise. Vendue avec berline monza de 1964 pour pièces. €4500 jutard.antoine@neuf.fr



Coupé Monza de 1965 110 Hp. Powerglide. Tambours et mach. de freins.pneus neufs. Voiture venant d'Angleterre mais située à Massignac (Charentes) Bon état général €6000 carte grise française. (0033)-05.45.97.39.81



Coupé Monza 900 de 1962 Entièrement d'origine, sans papiers. Non roulante (prévoir plateau) mais bon état général de carrosserie. Visible dans le centre Var. Prix : 500 € franckou1@aol.fr

Maak het met Mike

Al vele jaren hebben we een goede band met Mike McKeel in de VS. Als we een technisch probleem aan onze Corvairs hebben, dan hoeven we hem maar te mailen en we krijgen de oplossing toegestuurd. Hier enkele van zijn raadgevingen.



Instrumenten-paneel lampjes

De dashboard lichtjes krijgen hun stroom uit het achterlicht circuit. Kijk dus eerst of de achterlichten naar behoren werken. Vervolgens gaan we de lampjes controleren. Er zitten twee lampjes in met het onderdeelnummer #1816 voor de verlichting van de metertjes.

Deze lampjes verschillen met alle andere lampjes. Ze zitten aan elke kant achter de snelheidsmeter. Je zult de verwarmingsbediening moeten loshalen om bij het rechter lampje te komen. Het linker lampje kan bereikt worden links langs de stuurkolom maar de plaats is minimaal. Je kan nieuwe lampjes met het nummer 1895 gebruiken als die met het nummer #1816 niet meer voorhanden zijn.

Als de lampjes goed zijn, dan de 4 ampère zekering in het blok controleren. Als de zekering slecht is zullen de achterlichten toch werken maar de dashboardlampjes niet.

Als de zekering goed is, dan de koplampschakelaar controleren. De instrumenten lampjes worden door deze schakelaar ook bediend voor feller of zwakker licht.

Vaak kan de schuifweerstand in deze schakelaar smerig geworden zijn en geen contact maken. Kijk of door het draaien met de knop de lampjes onregelmatig beginnen te knippen. De schakelaar moet dan uitgebouwd en gereinigd worden. Ik gebruik daar WD40 voor om de weerstandspoel te reinigen.

De Early modellen hebben bijna nooit een problemen met de massa.

Ik hoop dat het je hiermee het probleem zal kunnen oplossen. De lampjes zijn niet erg helder in de eerste modellen. Die op de late modellen zijn feller. Ook zijn ze op de late modellen makkelijker te bereiken evenals de schakelaar.

Eén opmerking nog; om de hele schakelaar te demonteren moet je de koplampen aanzetten, dan de kleine knop onder het dashboard indrukken en vervolgens de draaiknop eruit trekken.

Het is een goed gebruik om de accu los te koppelen als je aan de electriciteit gaat werken!

Oil/temp Buzzer

Ik kan iedereen een 'oil-temp' buzzer sterk aanraden.

Dat deed ik ook op mijn '67er omdat de lampjes zo moeilijk zichtbaar zijn met helder daglicht.

Ik deed het zonder enige verandering in de bedrading te maken met gebruik van een #1895 lampje.

Dan is alles wat je nog nodig hebt een buzzer die je op een sloop kan vinden. Op de Amerikaanse auto's zit een contactsleutel-buzzer en een voor de veiligheidsriemen.

Men koopt ook waarschuwings buzzers voor de koplampen in automaterialenzaken.

Je soldeert dan de fitting parallel aan de basis van het lampje. Verwijder dan het originele 'temp-press' lampje en plugt de nieuwe lampvoet in de fitting en in het instrumenten paneel. Ik zal er een tekeningetje van maken; het is niet zo moeilijk dit te doen maar wel om te beschrijven. Hoofdzaak is dat je niet in de originele bedrading gaat knippen. Daar hou ik niet van.



Ook voor de knipperlichten geldt als deze de originele onderbreker hebben, en dat hoort zo, dat alle buitenlampen eerst netjes behoren te werken.

De knipperlicht schakelaar zal ook regelmatig nagekeken moeten worden.

Het beste is de auto's zo origineel mogelijk te houden ook al is dat niet altijd mogelijk.

Vitwisseling van motorblok

Ik zal in dit geval het nummer van beide motoren moeten weten om je exact te kunnen vertellen wat

allemaal te doen, maar het meeste kan ik nu al vertellen.

Eerst zal het koppelingshuis moeten worden veranderd om de koppelingselementen aan het blok te kunnen bouten.

Vergeet niet dat de krukas-bouten verschillend zijn tussen een automaat en handbediende bak, dus wees er zeker van dat je de juiste bouten gebruikt om het vliegwiel op de krukas te bouten.

Bij de drie- of vierbak motor zit een glijlager in de krukas, dat zit niet in de krukas van een automaat.

Om de motor om te zetten van een 'Late' naar een 'Early' zal het plaatwerk overgezet moeten worden. Hopelijk is dan de motor van een '65er en de Early een '64, wat dan de makkelijkste en beste manier is om dit te doen.

Later zullen de verdeler en de carburateurs ook enig aandacht vragen, maar deze zou ik niet omzetten voordat de motor in de auto is overgezet en loopt.

Als beide motoren 110 pk zijn dan zijn deze delen vrij uitwisselbaar. Een RH blok indiceert echter een 110 Powerglide blok uit 1965-'67.

Ik weet hiervan niet het exacte jaar totdat ik de nummers van de koppen ken.

Het zal werken in een '64er mits het plaatwerk wordt overgezet samen met het koppelingshuis en een 'pilot' glijlager. Dit is gebaseerd op de vervanging van een '64er blok. Als dat niet origineel is dan zullen er meer delen overgezet moeten worden.

Maar de motor in de wagen is een 102pk is en niet een 110, dit aan de hand van de koppennummers die je me gaf. De YN code werd gebruikt van 1961 tot en met '64 voor een handgeschakelde 'high performance' motor.

Ik wil hierbij opmerken dat de vroege motor 2400 cc inhoud heeft en de late 110pk, 2700cc.

Wat het nog ingewikkelder maakt is dat we een '64er een 'Early' noemen, terwijl hij wél 2700cc meet. En natuurlijk hadden alle 'lates' 2700cc motoren.

Bij twijfel, kijk dan naar het onderdelenummer van het koppelingshuis. Als dat begint met 625, dan is het van een 2400cc. Als dat begint met het nummer 383, dan is het van een 110pk Late model. Een 102 pk blok wil dan wel passen, maar de ruimte tussen krukas en vliegwiel is dan verschillend en zal problemen geven om de koppeling goed te laten functioneren.

Om dat goed te laten werken moet je eigenlijk ook een 110 vliegwiel

hebben en een 110 (bent finger) drukgroep met het korte druklager. Andere combinaties van onderdelen kunnen wél of juist niet passen. De bouten waarmee het koppelingshuis aan het blok bevestigd wordt (7+2) zijn hetzelfde. De bouten van het vliegwiel (6+ring) op de krukas (handbediende bak) zijn verschillend met die van de flexplaat van een powerglide.

"If you need, I can make some pictures of these parts to help you identify everything".

Alles wat je nodig hebt om het glijlager (pilot bearing) in te brengen is een hamer en een blok hout. Gebruik de drijfwas van de transmissie en plaats het glijlager in het koppelingseind.

Plaats dit eind in het krukas-gat en gebruik het houblok als bescherming. Sla dan met de hamer op het eind van de as zodat het glijlager in de krukas verdwijnt.

Doe dit voorzichtig zodat je niet het eind van de as beschadigt.

De reden dat een '65 blok makkelijker werkt is dat plaatwerk-

It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts

CLARK'S 35th yr.!

- Over 15.000 different new parts
- Over 3.000 used parts
- Over 650 pages of parts
- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

steel floor panels	engine	emblems	trim
steel patch panels	VW bus transplant	interior	carpets
mid engine V-8	dune buggy	shop manuals	A/C parts
suspension	assembly manuals	weatherstrips	wiring

Parts! ● Get your 2007-12 catalog ● Service!

(CLARK'S 3 catalog set) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more.
Includes: main catalog (over 400-pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

CLARK'S CORVAIR PARTS®

400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com

bouten hetzelfde zijn als op de 'Early' motoren.

Ik weet dat dit een boel informatie is maar om het netjes werkend te krijgen moet alles correct gebeuren.

Allerlei onderdelen uitwisselen zal in sommige gevallen wel werken maar in veel gevallen ook weer niet. Laat me weten als je meer informatie wil. Mike.



Hotel Vianen

Prins Bernhardstraat 75 Vianen A2 afrit Vianen

Vrijdag 16 januari

Nieuwjaarsbijeenkomst

Op het programma o.a. naam clubblad
activiteiten 2009 financieel overzicht
drankjes - hapjes

Vergeet niet onze nieuwjaarsbijeenkomst te bezoeken op vrijdag 16 januari **vanaf circa 19.00uur!**. We hebben ook deze keer weer gekozen voor het V.d. Valk hotel in Vianen. Deze keuze hebben we gemaakt omdat de locatie het meest gunstig ligt voor alle clubleden. Tevens kun je hier gebruik maken van het restaurant als je van ver komt. De prijzen zijn betaalbaar en dat geldt ook voor de pianobar die we weer ter beschikking hebben gekregen. De luxe lijkt een beetje boven onze stand, maar schijn bedriegt want de prijzen zijn alleszins redelijk. Bovendien krijgen we van de organisatie van het hotel alle medewerking om onze bijeenkomst betaalbaar te houden en ook nu weer tot een succes te maken. Graag zien we jullie dan ook weer, vooral de leden die dichterbij wonen.

*Schöne Weihnachten und ein frohes Neujahr
Joyeux Noël et une bonne Année
Merry Christmas and a Happy New Year*



**Wij wensen u allen fijne
feestdagen en een Corvairrijk
2009**