

# CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 12e jaargang nr 4 – okt. 2009



# Jubileumtreffen Sinsheim

In het weekend van 2-3-4 oktober gaan we op uitgebreide en internationale wijze vieren dat het 50 jaar geleden was de de Corvair aan de wereld werd voorgesteld. De Dealers waren voorzien van de nodige modellen en hadden hun showrooms dan ook feestelijk uitgedost om zoveel mogelijk de aandacht van het publiek te trekken. Bovendien waren er via de media reeds maanden tevoren vele advertenties verschenen voor het autorijdend publiek met de slogan dat er 'totaal iets nieuws' zou gaan komen. Het moet in de autowereld een ongekende opwinding zijn geweest toen de Corvair met veel bravour gepresenteerd werd.

Dat zal in Sinsheim wel wat minder zijn maar omdat we daar op een museumterrein zijn, zullen we toch aan de nodige belangstelling kunnen verwachten, ook vanuit de media!

Tot voor kort waren we nog enigszins in het ongewisse maar een mailtje naar Karlsruhe maakte duidelijk dat er "in een onderhandelingsfase" aan het evenement werd gewerkt. Waarom het nog zo lang geduurd heeft voordat het sein op groen ging weten we niet. Het zal ongetwijfeld weer een evenement in "Deutsch Gründlichkeit" zijn met de ervaringen die we daar opdeden in 1999.

Dat het een flinke rit van 300 á 400 kilometer gaat worden is duidelijk, maar daarom is het dan ook een



meerdaags evenement. Daarom hebben we besloten om er drie dagen (twee nachten) te verblijven. Er is zoveel te zien en te beleven dat we er wel een week zouden kunnen doorbrengen. Bedenk maar eens dat je de onlangs opgestelde Concorde en de gelijkaardige Tupolev kunt betreden en de Russische Buran spaceshuttle en andere vliegtuigen van dichtbij kunt bekijken.

In de immense hallen zijn er naast de vele klassieke race- (waaronder F1) en personenauto's ook motorfietsen, militaire-, landbouw-, spoorwegvoertuigen en zelfs 'U-Boote' te bewonderen. Daarnaast zijn er thema exposities. We zullen er niet alleen zijn. Ook de Unimog club heeft er wat te veren.



In het immense Imax theater zijn er spannende en onderhoudende films te ervaren. En nog zoveel meer... Kortom voor elk wat wils.

En als het op dezelfde manier gaat als tien jaar geleden zullen de hotels met kortingen aangeboden worden en zal er een shuttledienst zijn waarvan de gehele dag en avond gebruik gemaakt kan worden. Onze Corvairs kunnen op het museum-terrein blijven, goed bewaard in een afgesloten hal.

Wij zullen trachten ons steentje bij te dragen door met een behoorlijk vertegenwoordiging van de Corvair Club Nederland aanwezig te zijn. Een kostenplaatje kunnen we niet voor je berekenen maar we proberen het niet op verrassingen aan te laten komen. Probeer het weekend vrij te maken!



# De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 10, sept./okt. 2009

## Van de redactie

Is het er dan toch nog van gekomen? Wel rijkelijk laat. Maar de viering van het vijftig jarig jubileum van de Corvair gaat dan toch door! En nog wel in Sinsheim wel te verstaan.

Daar waar we het 40-jarig jubileum in 1999 ook gevierd hebben.

Toen was het een keurig verzorgde aangelegenheid en behalve de late aankondiging hebben we geen redenen om te twijfelen aan dezelfde organisatie van de komende festiviteiten.

Die late aankondiging, ja dat wel want nu zitten we ons uit de naad te werken om deze editie toch als een onderhoudend en inspirerend clubblad op tijd klaar te hebben.

Nu de vakanties en ook de meeste treffens voorbij zijn, komen er weer verhalen naar de redactie. De spaarzame treffens werden overigens niet zo geweldig bezocht. Dit ondanks dat er toch veel te beleven viel. Wij proberen treffens te organiseren waarbij niet al te veel gereden hoeft te worden want dat heb je al gedaan om er te komen. We zijn immers een landelijke club en dan moeten sommigen nogal ver rijden om op de plaats van het treffen te komen. Zou je dan nog eens een flinke rit moeten maken, en dan 's avonds of 's anderendaags naar huis, dan wordt het wat veel van het goede.

Dit jaar dus is het vijftig jaar geleden dat de Corvair 'aan den volke' werd gepresenteerd. Nu kwamen we er onlangs achter dat de Corvair niet alleen een jubileum te vieren heeft maar ook de Mini. In 1959 werd dit wagentje op de markt gezet als Austin Seven. Later kon je ze ook kopen als Morris, Wolseley en Rover in verschillende uitvoeringen uitvoering. Ooit geweten dat deze Mini (de échte kleine) die we nog dagelijks op de wegen kunnen zien even oud is als de Corvair?

De redactie kwam onlangs per toeval bij een kever treffen terecht terwijl er gegaan was voor oude tractoren. Indien voldoende plaats een kort verslag in dit of het volgende blad.

Als je nog in de mogelijkheid bent om ons te vergezellen naar Sinsheim krijgen we graag een berichtje van je.

*We weten niet of deze uitgave voor die tijd bij hij jein de bus komt.*

Het Amerika reisverslag van Frank Doornbos zal dit jaar beslist nog wel vervolgd worden. Door diverse andere activiteiten was hij niet in de gelegenheid

de laatste aflevering bij te dragen.

Vooralsnog hebben we in deze uitgave weer genoeg lees- en kijkvoer! Veel plezier.

## 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](mailto:devoorzitter@corvair.nl)

### *Administratie en abonnementen:*

Ruud Keers  
Corn.Anthoniszstraat 69/2  
1071 VS Amsterdam  
tel. 020 - 470 65 80  
[depenningsmeester@corvair.nl](mailto:depenningsmeester@corvair.nl)

### *Clubsite:* [www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)

*Webmaster:* Guus de Haan  
[webmaster@corvair.nl](mailto: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

Van de penningmeester heb ik vernomen dat er een aantal wanbetalers uitgeschreven zijn. Het komt nog regelmatig voor dat leden hun lidmaatschap menen op te zeggen door eenvoudig hun contributie niet meer over te maken zonder verder iets van zich te laten horen. Sedert ons nieuwe contributiesysteem dat loopt van 1 januari tot en met 31 december is de penningmeester genoodzaakt telkens een belronde te maken om te vragen of de betreffende personen nog mee willen doen. En dan pas haken sommigen af nadat ze toch alweer enkele clubbladen gratis hebben ontvangen. Dat frustreert. Dus als je ermee wil stoppen, wees een vent (of vrouw) en laat het meteen weten!

De viering van het 50 jarig jubileum van de Corvair gaat dan toch door. Op het laatste moment kregen we uitnodigingen die we zo snel mogelijk verspreid hebben. Voor sommigen helaas te laat, zij konden niets meer

regelen terwijl ze er graag bij hadden willen zijn. Misschien dat we er over 10 jaar weer zijn? Misschien ook niet, want deze organisatie heeft zo te merken al aan een zijden draadje gehangen. Daarom hebben we deze uitgave ook vervroegd om dit festijn nog maar eens onder de aandacht te brengen.

## Van de penningmeester

Deze zomer was het genieten op de Corsa Convention in Jacksonville, Florida! Wij waren al een paar dagen eerder in hotel Wyndham alwaar de Convention werd georganiseerd. Dat gaf ons de gelegenheid om de omgeving wat intensiever te verkennen. Zo rond 13 juli begon het feest in het genoemde hotel. De eerste Corvairs verschenen op het parkeer-terrein. Smullen dus. Lakewoods, Greenbriers, Corvair campingbus, Corvairs omge-bouwd met V8 motor in 't midden, etc. Buiten was het 35 tot 40 ° met verkopers van onderdelen die spontaan wegsmolten. Binnen was er airco! En 'vendors' met o.a. Clarks Corvair Parts en vele andere verkooppunten. Genieten dus voor de mannen!

We gingen met Leon even de stad in met een soort monorail en met een boot over de St. Johns River weer terug. Het eten hier inclusief ontbijt liet nogal wat te wensen over. Daarvoor hoefde je deze plek niet aan te doen!

Op 17 juli vond er een 'autocross' plaats ongeveer 1 uur rijden vanaf het hotel. De locatie was op het oefenterrein van de brandweer. Het werd een top tweedaagse, eerst rijden, de dag erna de echte race! Er werden veel pilonnen omver gereden, het wemelde van de spoilers en het ging over rubbers, insite specials (imported or not), sporty, first or last owner, etc. Leuk om te zien hoe hard die oude bakkies nog gaan! "It smells like old times!"

In de pits (nou ja, pits, ik miste de bekende dames) werd er van alles even veranderd en aangepast.

En weer "very hot". Gelukkig was er gezorgd voor een airco-hut en voldoende koude dranken. Als laatste hebben we ons vermaakt tijdens het banket. Alle aanwezige Amerikaanse clubs zijn de revue gepasseerd. Maar.....er was maar één Europese club vertegenwoordigd. De Nederlandse Corvairclub! We kregen een daverend applaus!

Het was een geslaagde week.

# De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 10, sept./okt. 2009

## Van de redactie

Is het er dan toch nog van gekomen? Wel rijkelijk laat. Maar de viering van het vijftig jarig jubileum van de Corvair gaat dan toch door! En nog wel in Sinsheim wel te verstaan.

Daar waar we het 40-jarig jubileum in 1999 ook gevierd hebben.

Toen was het een keurig verzorgde aanleggenheid en behalve de late aankondiging hebben we geen redenen om te twijfelen aan dezelfde organisatie van de komende festiviteiten.

Die late aankondiging, ja dat wel want nu zitten we ons uit de naad te werken om deze editie toch als een onderhoudend en inspirerend clubblad op tijd klaar te hebben.

Nu de vakanties en ook de meeste treffens voorbij zijn, komen er weer verhalen naar de redactie. De spaarzame treffens werden overigens niet zo geweldig bezocht. Dit ondanks dat er toch veel te beleven viel. Wij proberen treffens te organiseren waarbij niet al te veel gereden hoeft te worden want dat heb je al gedaan om er te komen. We zijn immers een landelijke club en dan moeten sommigen nogal ver rijden om op de plaats van het treffen te komen. Zou je dan nog eens een flinke rit moeten maken, en dan 's avonds of 's anderendaags naar huis, dan wordt het wat veel van het goede.

Dit jaar dus is het vijftig jaar geleden dat de Corvair 'aan den volke' werd gepresenteerd. Nu kwamen we er onlangs achter dat de Corvair niet alleen een jubileum te vieren heeft maar ook de Mini. In 1959 werd dit wagentje op de markt gezet als Austin Seven. Later kon je ze ook kopen als Morris, Wolseley en Rover in verschillende uitvoeringen uitvoering. Ooit geweten dat deze Mini (de échte kleine) die we nog dagelijks op de wegen kunnen zien even oud is als de Corvair?

De redactie kwam onlangs per toeval bij een kever treffen terecht terwijl er gegaan was voor oude tractoren. Indien voldoende plaats een kort verslag in dit of het volgende blad.

Als je nog in de mogelijkheid bent om ons te vergezellen naar Sinsheim krijgen we graag een berichtje van je.

We weten niet of deze uitgave voor die tijd bij hij jein de bus komt.

Het Amerika reisverslag van Frank Doornbos zal dit jaar beslist nog wel vervolgd worden. Door diverse andere activiteiten was hij niet in de gelegenheid

de laatste aflevering bij te dragen. Vooralsnog hebben we in deze uitgave weer genoeg lees- en kijkvoer! Veel plezier.

## 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](mailto:devoorzitter@corvair.nl)

### *Administratie en abonnementen:*

Ruud Keers  
Corn. Anthoniszstraat 69/2  
1071 VS Amsterdam  
tel. 020 - 470 65 80  
[depenningmeester@corvair.nl](mailto:depenningmeester@corvair.nl)

*Clubsite:* [www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)  
*Webmaster:* Guus de Haan  
[webmaster@corvair.nl](mailto: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

Van de penningmeester heb ik vernomen dat er een aantal wanbetalers uitgeschreven zijn. Het komt nog regelmatig voor dat leden hun lidmaatschap menen op te zeggen door eenvoudig hun contributie niet meer over te maken zonder verder iets van zich te laten horen. Sedert ons nieuwe contributiesysteem dat loopt van 1 januari tot en met 31 december is de penningmeester genoodzaakt telkens een belronde te maken om te vragen of de betreffende personen nog mee willen doen. En dan pas haken sommigen af nadat ze toch alweer enkele clubbladen gratis hebben ontvangen. Dat frustrert. Dus als je ermee wil stoppen, wees een vent (of vrouw) en laat het meteen weten! De viering van het 50 jarig jubileum van de Corvair gaat dan tóch door. Op het laatste moment kregen we uitnodigingen die we zo snel mogelijk verspreid hebben. Voor sommigen helaas te laat, zij konden niets meer

regelen terwijl ze er graag bij hadden willen zijn. Misschien dat we er over 10 jaar weer zijn? Misschien ook niet, want deze organisatie heeft zo te merken al aan een zijden draadje gehangen. Daarom hebben we deze uitgave ook vervoegd om dit festijn nog maar eens onder de aandacht te brengen.

## Van de penningmeester

Deze zomer was het genieten op de Corsa Convention in Jacksonville, Florida! Wij waren al een paar dagen eerder in hotel Wyndham alwaar de Convention werd georganiseerd. Dat gaf ons de gelegenheid om de omgeving wat intensiever te verkennen. Zo rond 13 juli begon het feest in het genoemde hotel. De eerste Corvairs verschenen op het parkeer-terrein. Smullen dus. Lakewoods, Greenbriers, Corvair campingbus, Corvairs omge-bouwd met V8 motor in 't midden, etc. Buiten was het 35 tot 40 ° met verkopers van onderdelen die spontaan wegsmolten. Binnen was er airco! En 'vendors' met o.a. Clarks Corvair Parts en vele andere verkooppunten. Genieten dus voor de mannen!

We gingen met Leon even de stad in met een soort monoraal en met een boot over de St. Johns River weer terug. Het eten hier inclusief ontbijt liet nogal wat te wensen over. Daarvoor hoefde je deze plek niet aan te doen!

Op 17 juli vond er een 'autocross' plaats ongeveer 1 uur rijden vanaf het hotel. De locatie was op het oefenterrein van de brandweer. Het werd een top tweedaagse, eerst inrijden, de dag erna de echte race! Er werden veel pilonnen omver gereden, het wemelde van de spoilers en het ging over rubbers, insite specials (imported or not), sporty, first or last owner, etc. Leuk om te zien hoe hard die oude bakkies nog gaan! "It smells like old times!"

In de pits (nou ja, pits, ik miste de bekende dames) werd er van alles even veranderd en aangepast.

En weer "very hot". Gelukkig was er gezorgd voor een airco-hut en voldoende koude dranken. Als laatste hebben we ons vermaakt tijdens het banket. Alle aanwezige Amerikaanse clubs zijn de revue gepasseerd. Maar.....er was maar één Europese club vertegenwoordigd. De Nederlandse Corvairclub! We kregen een daverend applaus!

Het was een geslaagde week.

# Corvair 1959-2009

In september was het vijftig jaar geleden dat er twee belangrijke gebeurtenissen plaatsvonden die direct te doen hadden met de officiële introductiedatum van 2 oktober 1959. Eerst de nationale verkoop conventie op 9 september en een dag later, op de 10<sup>e</sup>, werden de nieuwe Chevrolet modellen aan de pers voorgesteld. Alle tot dan toe geheimgehouden details van de Corvair werden nu uitgelegd aan elke journalist en Chevrolet dealer. De nationale verkoop conventie viel onder verantwoordelijkheid van het "sales Department" en vond traditioneel elk jaar plaats een maand vóór de introductie van de nieuwe modellen. Van elke dealer werd minstens één verantwoordelijke per spoor, vliegtuig of auto naar Detroit ontboden voor deze marathondag op het gebied van presentatie en verkoop. Dat betekende dat een 1500-tal mensen moesten worden gevoed en ondergebracht in naburige hotels. De dag begon om 10 uur met een Broadway-achtige show die gepresenteerd werd door verlopen



broadway-artiesten onder leiding van Jamison Handy. Deze begon reeds met dit soort shows voor Coca Cola in 1930. De introductie van de Corvair werd gedaan door Hughes Southwell terwijl Ray Charles een paar van zijn zangers 'leende' uit zijn toenmalige bezetting van 35 personen. Nee het was niet dé Ray Charles maar een andere die bekend stond als rustige muziek entertainer. Zijn zangers brachten vier liedjes ten gehore waaronder een 'Corvairlied' dat op band werd opgenomen en later naar de dealers werd gestuurd. De technische uitleg werd gegeven door ene jonge energieke Bob Cook die uit de streek van Memphis kwam, en vanaf dat moment carrière maakte in Detroit en later, in de jaren '70 het tot

algemeen verkoop manager van Chevrolet schopte. Er werden ook twee Corvair films getoond; de eerste was er een met de 'Holden' prototype testwagens zonder het uiteindelijke model te laten zien. Later werd een film getoond met alle specialiteiten en nieuwigheden van de Corvair. Maar tussen deze filmpjes door werd met veel bravour een horizonblauwe 700 sedan het toneel opgereden onder de kreten "Dit is Chevrolet's en GM's antwoord". (de vraag was: 'zou het er een keer van komen?'). "Dit is de enige auto ter wereld in zijn soort! Heren zoiets hebt u nog nooit gezien!" schreeuwde Bob Cook door de luidsprekers. Of misschien hebt u zoiets gezien maar hebt u het nooit kunnen waarderen!". Op dat moment schoof er een elektrisch aangedreven display het toneel op, die alleen het onderstel met de aandrijftrein toonde. Terwijl deze "Unipack" ging bewegen en Bob Cook afscheid nam van 'zijn' publiek, kwam er een 500 sedan het toneel op. Hierna werd het hele Chevrolet programma voor 1960 getoond; er werden immers ook nieuwe trucks geïntroduceerd, die echter tevoren reeds ruim aan bod waren gekomen evenals de andere grote modellen. Aan het einde van de show werd elke wagen nog eens gepromoot met een slogan waarbij een kleine dame het voor de Corvair opnam: "Dit is een Chevy voor mij in Manhattan; ik parkeer makkelijk op plaatsen waar een andere wagen dat niet kan!". Daarna beëindigde Gene Stealy de show met de woorden "Sell like sixty". Na dit alles genoten de aanwezigen van een aangeboden





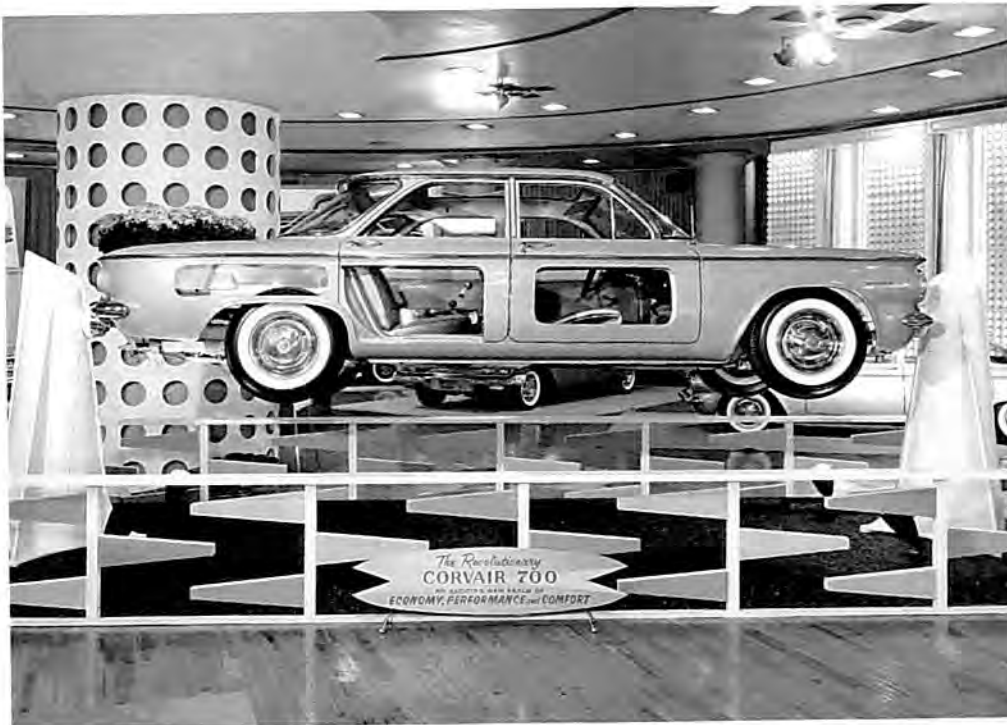
lunch of gingen nogmaals de nieuwigheden bekijken die door de tentoonstellings-afdeling van Chevrolet werd geshowd. In die tijd had Chevrolet de beste 'Show and display' afdeling. Deze afdeling bestond uit artiesten, ontwerpers en vooral technici die verantwoordelijk waren voor het elektrisch aangedreven onderstel van de Corvair. Het was Ed Cole's idee om de Corvair aandrijftrein in zijn geheel te voorzien van 12 volt elektrische motor om alle delen te laten bewegen via de toen nieuwste radigrafisch besturing, de zgn. 'Unipack'

De afdeling had er ook voor gezorgd dat alle wagens op het toneel elektrisch werden voortbewogen door de authentieke motor te vervangen met een elektrische. De presentatie werd die dag nog eens herhaald voor de Chevrolet dealers in Detroit en de omgeving van Flint en een dag later dus voor de pers. Daarna ging de show gedurende twee weken door het land om bij sommige dealers een beperkt optreden te doen. De dag van de nationale verkoop conventie werd afgesloten in de 'Masonic Temple's Drill Hall' waar het 1500 koppige publiek een diner werd aangeboden. Daaronder een 40-

tal VIP's waaronder het voltallige GM bestuur. De pers party werd bezocht door een 200 tal week- en dagblad journalisten. Na het zien van de films en genoten te hebben van een diner, werden deze naar de GM test terreinen gebracht in bussen. Daar hield Ed Cole zijn eerste officiële persconferentie met

betrekking tot de 1960 modellen. Ook werden de journalisten in de gelegenheid gesteld om diverse Corvairs te berijden. Cole ging in detail in op de werkgelegenheid in verschillende fabrieken die de Corvairs en talloze andere componenten gingen produceren. Hij noemde de staten die

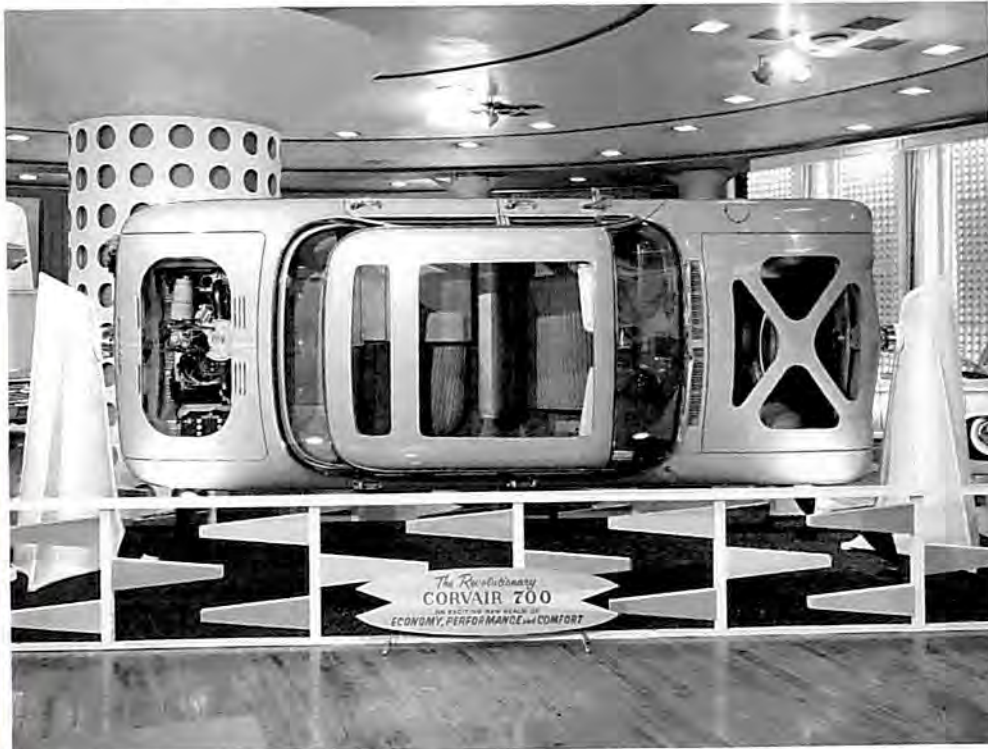
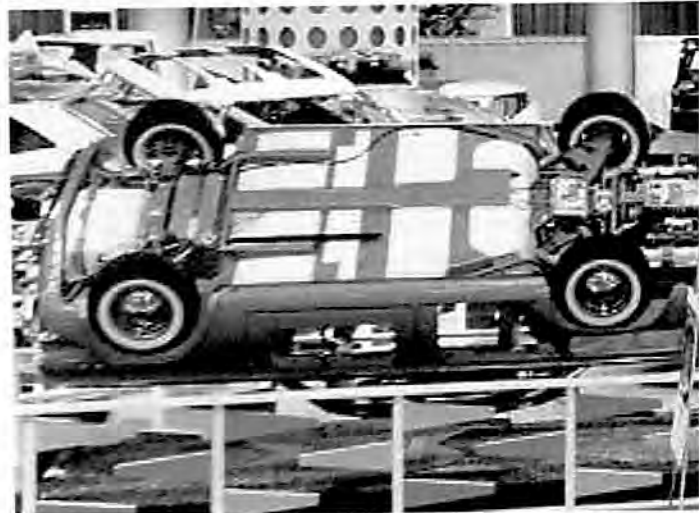




daarvan het meest gingen profiteren en citeerde dat alleen al in Michigan er 5000 nieuwe arbeidsplaatsen bij gingen komen, waarbij nog niet meegeteld werden die van toeleveranciers. De staat New York zou er 2200 bij krijgen en Indiana 200 voor de onderdelen die in de fabrieken van Muncie en Indianapolis gemaakt gingen worden. Ohio zou er 100 plaatsen bij krijgen in de fabrieken van Toledo waar de powerglides, en Parma waar achterassen werden gemaakt. De meest opzienbarende mededelingen die Cole deed waren de prijzen van de Corvair. Opmerkend dat de coupe's pas in januari zouden verschijnen, gaf

hij daarvan toch al de prijzen vrij, evenals natuurlijk die van de sedans. De journalisten waren opgetogen over de prijs van de Corvair 500 coupe, de goedkoopste. Op 11 september publiceerde de Chicago Tribune bij monde van Mark Ellis een artikel met de titel "De Corvair maakt voor \$1810 zijn debuut als luchtgekoelde zescilinder" en de "Star Ledger's" in

Newark met "Chevro-let Corvair vanaf \$1810!". Deze kreten kwamen van 'koopjesjagers' maar de echte kopers die de dealers bezochten werden voorlopig geconfronteerd met de prijzen van de 700 sedans. En daarvoor commentarieerden sommige krantenmensen dat deze prijzen te dicht bij de Chevrolet Biscaynes lagen. De dag na de pers voorstelling werd de journalisten gevraagd wat ze van de wagen vonden. Zij waren het meest onder de indruk van zijn handelbaarheid, besturing en weggedrag evenals de styling. Maar ze waren teleurgesteld over de bagageruimte. Persmappen met foto's en teksten over de Corvair en Chevrolets in het algemeen werden op verzoek naar kranten, week- en maandbladen gestuurd. Op de omslag stonden twee toekans met de woordspeling "Twin



Billing for 1960" (dubbele rekening). De Corvair teksten overtroffen ruimschoots die van de andere Chevrolets.

Voor de officiële presentatie bij de dealers werden twee data genoemd: 29 september voor de Corvair en de 30<sup>ste</sup> voor het hele Chevrolet gamma. Het werd uiteindelijk 2 oktober. In september 1959 wisten alle fabrieksmensen, dealers en de pers de details van de nieuwe Corvair, details die de pers gedurende de laatste twee jaar had proberen te bemachtigen. Nu, vijftig jaar later als we op 2 oktober zijn verjaardag vieren, citeren we uit de "Twin Billings" persmap: "Chevrolet's fantastische Corvair is een auto die in de automotive gelederen meer opwinding teweeg brengt dan welke ontwikkeling van de laatste twintig jaar dan ook. Hij wordt deze week onthuld!"

## Bella Corvair

Het zou een vrij kort verhaal kunnen zijn omdat onze vakantie trip naar Italië buitengewoon goed is verlopen. Maar dan zou ik slechts tot de helft van een A-4tje komen met mijn verhaal.

OK, dus vanaf het begin:

Ondanks alle crisis en pech (baan kwijt door reorganisatie) ben ik toch niet stil blijven zitten deze zomer. Ik had volop schilderwerk dat min of meer mijn tweede beroep is geworden.

Er waren plannen om op vakantie te gaan maar die waren nog niet echt concreet. Naarmate de zomer vorderde werden ook onze plannen sterker om dan tóch te gaan.

Tijdens het plannen maken sneuvelde mijn dagelijkse vervoer, een Volvo 340 variomatic met nog maar 70000 op de teller en ondertussen dus ook al oldtimer geworden. Deze auto had echter vaak mankementen. Als ik een reparatie had uitgevoerd, en er was weer wat vertrouwen in de wagen, kwam het volgende euvel al weer om de hoek. Dat leverde uiteindelijk een in de soep gedraaide motor op. De fitting van de radiator sprong er telkens af en ik kon dan niet zo lang meer rijden zonder koelvloeistof. Affijn einde Volvo avontuur!

Dan was er nog een Saab 99 Special die op den duur de Volvo toch al zou moeten vervangen en waar ik vorige zomer al het een en ander aan gedaan had. Uiteindelijk werd deze APK gekeurd na 7 jaar stilstaan, waarna ik een trip maakte naar Hulst in Zeeuws Vlaanderen. Daar woont een Saab freak die het blok goed nakeek. Het bleek dat deze auto altijd met liefde behandeld was geworden, maar de terugroepactie van Saab in 1983 had gemist en dus nog een oude type kettingspanner heeft. Dat kan tot gevolg hebben dat ook dit blok elk moment in de soep kon draaien. Het kan nog heel lang goed gaan... of niet! Toen moest ik nog terug naar huis, heel fijn om dat te weten met de Saab! Toch goed thuis gekomen maar verlopig dus niet te vertrouwen. Dan was daar toch die vakantie nog en ja, met welke wagen hebben we eigenlijk in principe nooit echt wat? De Corvair!

Mijn vriendin stelde het eigenlijk zelf



voor, maar ik was er nog niet zo voor. en probeerde eerst de saab nog te maken voor die tijd. Of eventueel nog een andere auto te kopen.

De Vakantie was ondertussen al geboekt op twee adressen. Eerst een weekje Sant' Angelo in Toscane en daarna een kleine 500 km oostwaarts naar Cavalino aan de Adriatische kust.

Tja zou ik...? Ach ik ben toch ook met hem naar Nancy geweest en pas nog naar Duitsland! Het zou toch moeten kunnen! Goed elke rit vanaf nu is een testrit. Waar zou ik op moeten letten en wat zou er nog verbeterd kunnen worden? Ten eerst het geluid, je moet er wel een heleboel kilometers naar luisteren. En bij 50 à 60 mph is hij behoorlijk rumoerig. Bij 65 mph is het geluid veel minder. Het is dan een mooi geluid met wat harde muziek gemixt zou het wel te doen zijn tijdens zo'n lange trip.

Uiteindelijk toch nog maar gekozen voor een paar dreunmatten tegen de schutborden. En achter de achterbank en in de katebak bij het achterraam geluidwerende wol. Dat scheelde al meer dan de helft. Toen nog twee platen tegen het dak geplakt en het geluid was met zo'n 70% afgenomen. Maar die platen zijn best wel zwaar dus kwam er zo'n 16 kilo aan gewicht bij. Daarna verder met de lijst; bougies

nakijken, alles nog eens vastdraaien, remmencontroleren, nieuwe remvloeistof ect. Ondertussen ook een leuke ouderwetse imperiaal gescoord die ik achteraf toch maar niet monteerde omdat alles wel in de auto zou passen en ook met het oog op het brandstof verbruik.

Na alles grondig gecheckt te hebben, ook nog de bandenspanning verhoogd want die was veel te laag volgens mijn broer, daar kon gerust nog 1 bar bij. Dat reed achteraf ook tien keer lekkerder. Toen was de Corvair klaar voor de grote trip. Voor deze gelegenheid nog een Gradalux (lamellen zonwering) gemaakt om de zon een beetje te weren van de achterraam. We hadden gedacht op een zaterdag om rond 5 uur s'ochtens weg te rijden. Dan is het wel zo rustig op de weg, maar eerst nog eens aftanken en de tomtom instellen. Bepakt en bezakt gingen we de snelweg op met een rustig gangetje van 65 mph ongeveer 100 a 105 kmh.... en naarmate de





motor warm werd werd het geluid nog rustiger.

De vakantie was begonnen, muziekje aan en koffie erbij, lekker genieten! Eigenlijk ging het gewoon erg goed en zaten we al vrij snel in Duitsland, en toen de ochtend overging in de middag zaten we al rond de 500 kilometer van huis.

Maar toen, en dat is dus waar je dan toch eigenlijk al zit op te wachten; verlies van vermogen, slecht lopen, ploffen en totaal geen zin meer! Wat nu? Nee niet nu, niet op de heenweg! Gelukkig gebeurde dat net voor een rustplaats, dus draaide ik de Corvaair er op. Het zweet brak me uit en buiten was het al zo rond de 35 graden. Was de motor te heet?! Dat ding was toch in de woestijn getest? Lichtelijk in paniek dus! Maar we stonden save en ik had genoeg gereedschap meegenomen. Was het de afstelling? Juist voor we weggingen was ik nog bij Guus langs geweest voor het afstellen van de motor, misschien toch iets te arm of zo? Ik wist het dus echt niet meer. OK, koppie erbij houden... hij krijgt benzine, de accu is 100% vol en spinternieuw, bougiekabels zijn goed, geen gekke draden door... ik kom er niet uit!? Het was ondertussen 1 uur, dan toch maar de ANWB bellen, besprak het probleem en er werd mij verteld dat we om 4 uur pas hulp konden verwachten! En dan zal het waarschijnlijk niet eens verholpen kunnen worden omdat het zo'n oude wagen is....

Tja het was dus niet anders en het deed me verdriet omdat ik het niet waar ging maken om met dit karretje en m'n gezinnetje van een welverdiende vakantie te gaan genieten. En we waren al 6 jaar niet meer op vakantie geweest...

Dan toch nog maar eens checken, benzine krijg hij, electronica in orde, maar eens onder de verdelerkap kijken, en... ja, dat is het!! Twee draadjes van de electronische ontsteking waren met de rotor meege draaid, ik sprong bijna een gat in de lucht! Dat moest het gewoon zijn, dus isolatie tape erbij gehaald en de draaitjes weer netjes aan elkaar gemaakt.... weer achter het stuur gekropen en.... ja hij loopt weer.... iedereen blij! Eerst maar eens drie proefronddjes gemaakt op de parkeerplaats. Goed, we konden weer op weg. Gelukkig was het simpel en konden we de ANWB weer afbellen, maar echt blij was ik pas als we op onze



bestemming waren.

We reden weer en het ging allemaal goed. We kwamen zo rond een uur of 11 in midden Zwitserland. Hier zochten we het dicht bij de autoweg een hotel voor overnachting. De TomTom gaf een hotel aan, met een enorme klim, naar later bleek! Dat vond ik iets teveel van het goede, de motor was goed heet en dan nog eens een steile helling beklimmen leek me niet echt prettig. Het was alsof je met een skilift omhoog moest. Dus omgedraaid en wat anders gezocht. Uiteindelijk vonden we een leuk hotelletje dat wat dicht bij de aarde gelegen was.

Na een lekker nachtje te hebben uitgerust en een ontbijtje gingen we weer op pad. Vandaag stond toch al aardig wat klimwerk op ons te wachten. En de temperatuur was buiten al behoorlijk gestegen; zeker zo'n 37 graden, waardoor de Corvaair zweverig aanvoelde bij het klimmen. Maar hij redde het toch steeds! Toen was er dat moment dat we even verkeerd reden en opeens gigantisch moesten klimmen, het angstzweet stond in m'n handen, en de kleppen begonnen te rinkelen. Tijd voor de bergversnelling! Maar ik reed toen toch maar een beetje op de vluchtstrook, want de andere verkeersdeelnemers waren stukken sneller. Helaas moesten we die klim overdoen na aan de andere kant van de berg te hebben gekeerd.

Voor de rest waren het lange tunnels en niet zo'n bijzondere klimpartijen. We kwamen aan het einde van de tweede dag goed aan op onze bestemming.

Na een week vertoeft te hebben in Sant' Angelo in Toscane gingen we 480 kilometer verder naar Cavallino

aan de Adriatische kust.

Onderweg hebben we vaker gestopt vanwege de hitte. En uiteindelijk kwamen we ook hier goed aan. Ondanks het mooie weer hebben we het hier niet zo lang volgehouden. We hadden namelijk een tent gehuurd en er waren zoveel Duitsers dat je niet meer het gevoel had dat je in Italië was. Ook de lokatie was niet erg prettig en te toeristisch naar onze maatstaven. En we kregen last van de warmte. Dus we gingen hier 2 dagen eerder weg dan we hadden gepland. De dag voordat we weggingen kregen we nog een sms'je dat er een hittealarm was in Italië. Dat verklaarde veel voor ons en ook voor de Corvaair. Op de dag van vertrek wachtten we tot 4 uur in de namiddag. Overdags was het echt te heet om te gaan rijden. De terugreis verliep geheel voorspoedig en we overnachtten in een luxe Oosterijks hotel waar we ons om 12 uur s' nachts meldden. De volgende dag reden we rustig verder en we kwamen al snel in Duitsland. Rond 12 uur die avond arriveerden we in onze eigen straat: 'home sweet home!'

Uiteindelijk beretrots op een wagen uit 1962 die ons toch maar even 3500 kilometer vervoerd had met alles erop en eraan.

De minpunten van de Corvaair tijdens deze reis (volgens mij dan) is het geluid, windgeruis en het (on)gemak van de stoelen. Maar voor de rest hadden we een perfecte vakantieauto! We kregen onderweg veel complimenten en goedkeurende blikken! Er was zelfs een scooterrijder die bijna de berm in reed omdat hij zijn ogen niet van de 'Bella Corvaair' kon af houden....

Groeten, Ronald Vijsma.



## Corvair weekend op "Schloss Dyck"

Op zaterdag 1 augustus gingen wij (Linda en Jaak) vanuit Sittard met onze Corvair coupé 1965 richting Pierre, en hij met zijn Corvette 1969 vervolgens mee naar Limbricht om Leon en Gerda op te halen met hun Corvair 1962.

Dit zou een Corvair clubweekend moeten worden met bestemming Jüchen in Duitsland. Hier zou voor de 4de keer de "Schloss Dyck Classic Days" plaats vinden.

Maar eerst naar het Golden Tulip hotel in Maalbroek aan de grens met Duitsland om Annemiek en Ruud Keers te ontmoeten waarna we dan gezamenlijk naar het klassieker treffen zouden gaan. Zij waren al een dag eerder aangekomen en hadden hier de nacht doorgebracht. Annemiek en Ruud hadden hun Corvair 1965 cabrio meegebracht. Na een hartelijke begroeting hebben we meteen gebruik gemaakt van de grenskiosk om een bakje koffie te nemen. Pierre had een heerlijke Limburgse vlaai meegebracht die we ons er goed bij lieten smaken.

Nadat Leon en ik onze auto's van een volle tank hadden voorzien gingen we op weg. Omdat Ruud een navigatie systeem in de auto had, reed hij voorop.

Niemand van ons wist wat we te zien gingen krijgen. Naar gelang we dichterbij ons doel kwamen zagen we steeds meer klassiekers rijden. Op de plaats aangekomen was het nagenoeg vol en met de grootste moeite mochten er nog 20



auto's het terrein op. Wij waren daar gelukkig allen bij. Bij het entreebewijs kregen we een corresponderend nummer op de ruit geplakt. Alleen in combinatie met het entreebewijs kon je aan het eind van de dag het terrein verlaten. Dit was om diefstal van voertuigen te voorkomen. Nadat we onze auto's geparkeerd hadden op een grasveld tussen bamboebosjes waren we allemaal aangenaam verrast met wat er allemaal te zien was.

Na goede afspraken gemaakt te hebben om elkaar later weer te ontmoeten gingen we allemaal onze eigen weg. Wij zouden elkaar om 16:30h op de afgesproken plek weer zien. Linda, Pierre en ik bleven bij elkaar. Wat hier op 'Schloss Dyck' aan een verscheidenheid van auto's, motoren, tractoren en andere voertuigen te zien was, is gewoon niet te beschrijven. De mooiste klassiekers en oldtimers waren hier te bewonderen. Voertuigen die je op een doorsnee klassieker treffen niet zult zien. Ook de bestuurders en passagiers in mooie bijbehorende kledij waren een lust voor het oog. Zelfs heel oude vliegtuigen gaven een demonstratie boven onze hoofden. Er was ook een racecircuit afgezet waar de oudjes nog behoorlijk hard rond scheurden. Echte klassieke racers waren er te bewonderen op een speciaal terrein dat door moest gaan voor de pittlane. Daarnaast waren er ook nog prototypes gestald. Zelfs de omgeving, het kasteel zelf, het park en de prachtige tuinen waren al de moeite waard om er te vertoeven. Het weer was op die zaterdag erg zonnig wat het natuurlijk alleen maar mooier maakte. Volgens de organisatie zouden er 5000 voertuigen de show zijn gepasseerd en ongeveer 50.000 bezoekers. Het was niet echt te

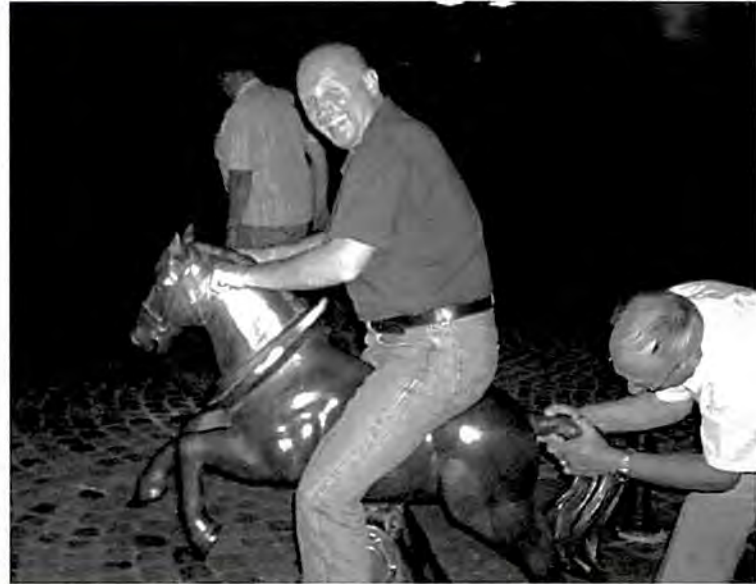


merken dat het zo druk was omdat het een giga groot terrein beslaat.

Ook waren er diverse koopwaren uitgesteld in mooie stands en natuurlijk genoeg eten en te drinken in alle soorten voor redelijke prijzen.

De dag ging zoals altijd, als het leuk is, weer te snel voorbij en op de afgesproken tijd waren we weer samen. Op weg naar onze auto's bewonderden we de vele mooie voertuigen die er geparkeerd stonden. Het gevoel be kroop me dat we nog niet eens de helft gezien hadden.

Leon had een hotel geboekt in Orsbeck wat van daar een klein uurtje rijden was. Daar aangekomen bij "Hotel Zur Post" was er echter niemand aanwezig. Gelukkig schoten de burens van het hotel ons te hulp en belden de eigenares. Die was er dan ook vlug. Helaas werden we in het hotel



gescheiden en moesten Linda, Pierre en ik aan de overkant van de straat slapen wat trouwens beslist niet tegen viel. Die avond zijn we uitgebreid en heerlijk gaan eten op een terras. Daarna nog het gezellige stadje Wassenberg in gegaan en op een terras genoten van het lokale gerstenat. Annemiek kwam op het idee om de ober te vragen of hij "Erdnüssen" had, waarop deze zei dat hij haar toch ook niet vroeg of ze "Eiserne Brüste" heeft. Hierom hebben we behoorlijk in een deuk gelegen.

De volgende ochtend gezamenlijk aan tafel en heerlijk ontbeten. Daarna nog met de eigenaar een rondleiding met bijbehorende geschiedenis van het hotel gehad.

Na betaling van de rekening en wat dankwoordjes gingen we weer op weg naar Schloss Dyck.

Helaas was het toen wat regenachtig en dat was er wellicht de oorzaak van dat het minder druk was dan de dag ervoor. Tussen de buien door toch nog mooie auto's en andere voertuigen kunnen bewonderen. En niet te vergeten de mensen bekeken, want dat is soms ook wel de moeite waard.

Omstreeks 15:00h hadden we ons weer verzameld en besloten we naar huis te gaan. Annemiek en Ruud hadden nog een lange weg te rijden. In de buurt van Venlo scheidden onze wegen met Annemiek en Ruud, wij reden richting Heinsberg en daarna Sittard/Limbricht.

Het was een super weekend geweest waar we alle zeven volop van genoten hadden. Hopelijk doen we dit het komend jaar nog eens over. Jaak en Linda Eijkelenberg



## Corvair op schaal

Het zal je maar gebeuren....

Je surft wat over websites, en ziet een ogenschijnlijk onbelangrijk berichtje op een forum, met een e-mail adres.

Je schrijft een kort berichtje.

En warempel, hij is er nog.....

Wat is het dan.....?

Een trapauto, model Corvair, eerste generatie bleek later....

Toen ik de mededeling op dat forum las dacht ik in eerste instantie aan een model GT Junior. Een mailtje naar de eigenaar bracht aan het licht dat het niet dat model was maar een vooralsnog onbekend geval van de eerste modellen. Maar de eigenaar kon niet meteen foto's sturen aangezien hij geen kaas had gegeten van digitaal fotograferen. Ik moest wachten tot het weekeinde. Toen al op zaterdagavond een mailtje mét foto's in de box zat, viel ook m'n mond open!

Dit is een heuse productie trapauto.

Niet iets dat zelf 'gebasteld' was; iets van een kermis-draaimolen misschien? Het zag er naar uit dat hij van poly-

ester gemaakt was. De claxon op het stuur van een 1961 model, origineel! En hij was nog te koop ook!

Het spreekt voor zich dat meteen tot koop werd overgegaan. De eigenaar, een Zwitser kon me vertellen dat het wagentje dienst had gedaan in de showroom van GM Suisse in Biel om kinderen van autokopend publiek bezig te houden. Altans dat had men hem ook maar verteld. Heel aanne- melijk!

Een mailtje naar Amerika met daarin "Kijk's jongens wat ik gevonden heb!" bracht meer licht op de zaak. Per omgaande kwamen de berichten met felicitaties omdat ik iets unieks gevonden had. En de nodige documentatie bracht aan het licht dat dit wagentje was gemaakt in een serie van 20 in de kleuren, rood (6 stuks) blauw (6 stuks) en wit (8 stuks). Ze hadden dienst gedaan in een jeugd-verkeers- park op de wereldtentoonstelling in Lausanne in 1964. Een soortgelijk park kennen we hier in Assen.

Toen de tentoonstelling afgelopen was werd het geheel op een varchtwagen (Bedford) geladen en in grote steden en evenementen over geheel Zwitser- land tijdelijk opgebouwd en gebruikt.

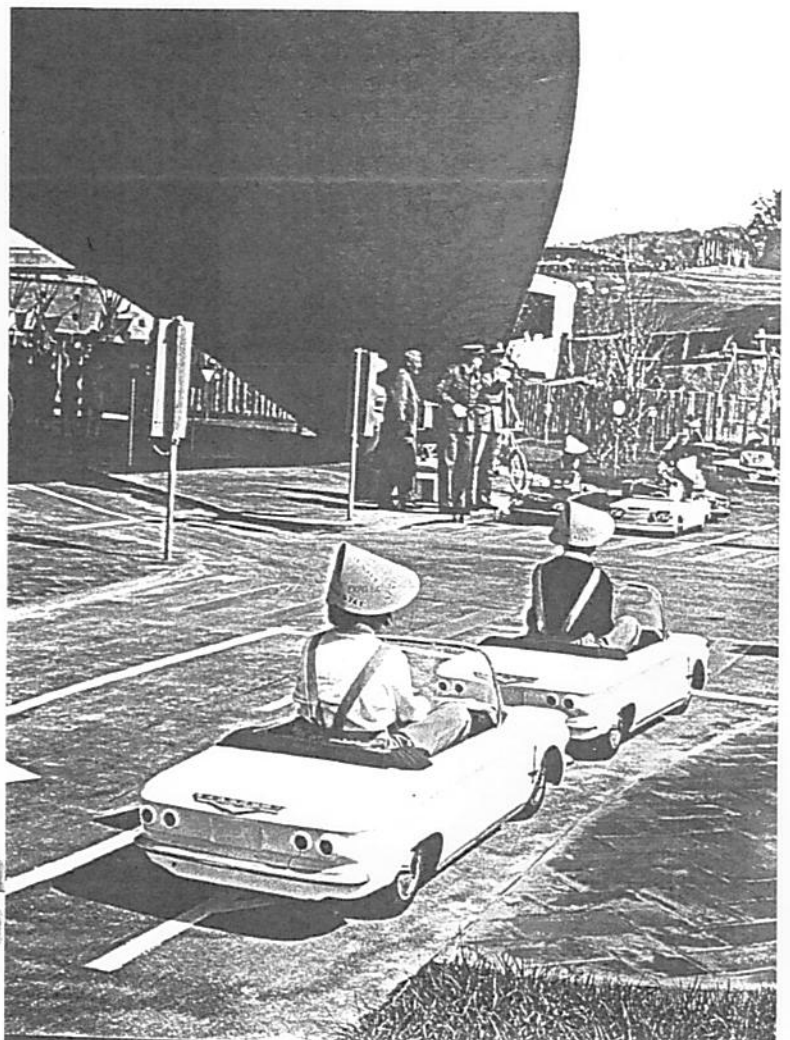


De sponsors achter dit verhaal waren uiteraard GM Suisse en Nestlé, noem 't maar het Zwitserse Unilever. Ook had het landelijke ministerie van verkeer hier een vinger in de pap. Maar er kwam meer informatie uit Amerika: Dave Newell wist te vertellen dat er nog minstens één exemplaar bestaat in de Zwitserse Corvair club en dat hij er zelf ook



*Aided by international traffic signs at rear, a policeman lectures these future drivers on safe traffic theory. At GM Suisse's "Youth Traffic Education Center" at the Swiss Exposition, children put the newly-learned theory into practice, first as pedestrians; then on bicycle; and finally, by driving miniature Corvairs*

## KIDS AND CORVAIRS



graag een zou willen hebben. Vanwege taalproblemen had hij een zoektocht opgegeven met de gedachte dat er wellicht geen enkele meer zou bestaan. Nu dus nummer twee boven water was gekomen gaat hij ervan uit dat er ook nog misschien een derde te ontdekken valt.

Ik heb ook nog wat gewacht met publiceren, want de Corvair trapauto moest eerst nog worden opgehaald. Dus de afspraak gemaakt dat we aan het eind van onze vakantie vanuit Zuid Frankrijk via Zwitserland zouden rijden. Nu ga je aan de grens niet meteen voor een autowegenvignet, zeker als er nog een caravan achter de auto hangt voor dezelfde prijs. We hadden gepland hoogstens twee dagen in dit land te vertoeven. Nu is er vanuit Geneve een weg naar Lausanne maar als je die kunt vinden, win je meteen de hoofdprijs. Gelukkig was er een attente vrachtwagenchauffeur die ons een eind door de stad kon gidsen. Enfin die avond stonden bij de familie Muller voor de deur, en werden we hartelijk ontvangen. Meneer Muller bleek een verzamelaar van antieke trapauto's te zijn en had een collectie die terugging tot begin vorige eeuw. Het lijkt erop dat gelijk met de auto-industrie ook dit maatwerk op gang kwam.

De Corvair paste niet in zijn collectie omdat hij van kunststof gemaakt is. Hoe het verder zal gaan met deze mini



*During the Swiss Trade Fair in Lausanne recently, GM Suisse welcomed the 50,000th youngster to its touring Traffic Education Center. The milestone guest, ten-year-old Patrick Jacquet, is shown receiving a commemorative gift from GM Suisse press officer Helmut Reimann. About one out of every ten Swiss children aged seven to 12 have received training in traffic safety at the Center so far*



Corvair weet ik nog niet. Met zijn massieve kleine wielen is hij eigenlijk te zwaar om als trapauto voor de kleinkinderen te dienen. Bovendien zitten de pedalen erg dicht bij de grond.

Hoewel het stoeltje verstelbaar is, valt hij met zijn 160 cm lengte toch redelijk groot uit.

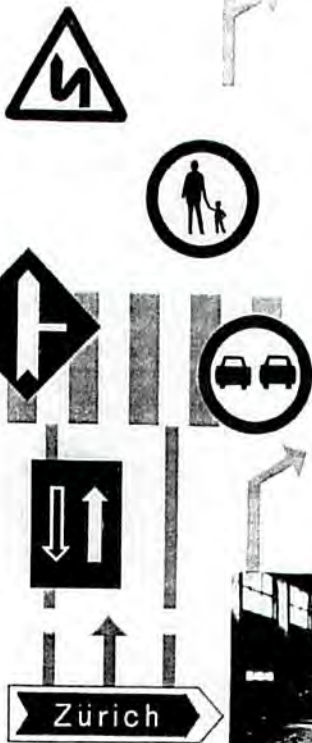
Interessante details aan dit wagentje zijn het speciaal op schaal gezeefdrukte dashboardje en handschoenkast-deurtje. Bovendien is er een 'kentekenplaatje' bij met het nummer 'GM 5316'. Een van de wieldekseltjes is nog intact en kan door een vakman in aluminium na gedreven worden.

Het origineel is van staalplaat en waarschijnlijk verchromd geweest. De claxon is origineel van een 1961 Corvair, en die hebben we toevallig nog wel op voorraad.

Grotere wielen en eventueel een benzine motortje zouden een optie kunnen zijn, maar dat gaat natuurlijk ten koste van de originaliteit. Hoe dan ook.... wordt vervolgd.

Leon Janssen

*Boven: de attributen die bij het wagentje horen..  
Rechts: een serie GT Juniors die in de USA in grotere aantallen gefabriceerd werden.*



*In the safety of the traffic center, Swiss children practice the rules which will protect them on the road*

## playing it SAFE

TRAFFIC, children takes a combination of imagination and innocence, particularly if the subject has a dry, adult sounding name such as Traffic Safety Education. Explanations, advice and warnings often are not enough to capture children's interest. But getting them to participate can make learning fun.

General Motors Suisse took this approach in teaching traffic safety, and in connection with the Nestlé Cusson party, constructed a traffic education center for children at the Swiss National Exposition in Lausanne in 1964. In a miniature road and sidewalk layout, with experienced policemen to instruct them, the children learned the rules of traffic safety by playing pedestrians, cyclists and drivers. During the

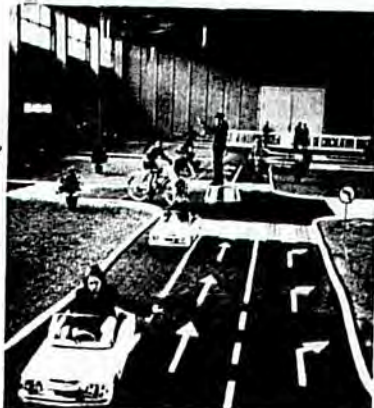
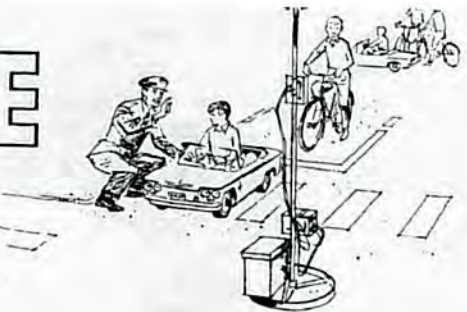
six-month exhibition, over 18,000 children were instructed in proper traffic behavior.

The center was such an obvious success that General Motors Suisse decided to help further traffic safety in Switzerland by building a center that could be transported from village to village. Working with the Swiss Bureau for the Prevention of Accidents, police authorities, and the Swiss Automobile and Touring Clubs, a portable traffic center was designed and constructed. It is now available without charge to all police corps in Switzerland.

The center covers most situations that are faced in daily traffic -- stop signs and signals, traffic islands, pedestrian crossings, one-way streets, safety

zones, single file lanes, and "no passing" lanes. The size of the course can be varied depending on the space available, and it can be laid out in a short period of time. The curbs marking the edges of the roads are made of light plastic material which is easy to handle and put together. In fact, the youngsters usually help the policemen set up the course and put the traffic signs and crosswalk markings in place.

A dozen bicycles, twenty shiny pedal-powered Chevrolet Corvair convertibles, a display board showing an intersection layout, and international traffic signs complete the traffic center paraphernalia. All equipment slips neatly into special containers for the move from one location to another. So that there is no expense to the local authorities, GM Suisse moves the center from town to town in a Bedford truck.



*A classroom session with their policeman instructor helps the children learn the meanings of international road signs.*

*General Motors Suisse traveling center helps children learn traffic safety rules*

Mar - Apr 1966

VOL 45 NO 2

## Dat bouw je toch even samen?

Dit verslag maakt deel uit van een 1960 Corvair restauratieproject, lopend vanaf november 2005.

**H**et is inmiddels september 2009. De vakanties zijn voorbij en het normale leven van alledag is weer helemaal terug. Dat betekent ook: hervatting van de werkzaamheden aan mijn auto.

Aan de orde zijn de geplande assemblagewerkzaamheden aan het interieur. Om het kort door de bocht te stellen: het is Clark's die voor de verrassingen zorgt.

Na de succesvolle eerste start van de motor is het restauratiebedrijf gestart met het afbouwen van het interieur. Begonnen werd met het aanbrengen van de hemelbekleding. Deze bleek niet te passen. De afstand tussen de overdwarse naden was te groot. Deze is aangepast met het juiste resultaat als gevolg catalogus. Volgens Clark's: "All headliners ready to install....."

De voorruit monteren met de Clark's rubber afdichting ging wel goed, echter de chromen omlijsting paste niet. Deze sloot niet mooi aan op het rubber. Er zat een ruimte tussen van ongeveer 1 à 2 mm. Aan mij de keuze zo te laten, of aanpassen. Het laatste: aanpassen. Dat wordt nog uitgevoerd, want de voorruit moet er weer voor uitgenomen worden. "Excellent reproduction", noemen ze dat aan de overkant van de plas. Dat is wel zo wat vorm en passing betreft, maar de pees is dunner dan de originele. Van de chromen omlijsting leek de oorspronkelijke verticale lijst aan de bestuurderskant strak, zonder deukjes dus. Toen Hans het effect liet zien op de raamstijl, was duidelijk waar te nemen dat minuscule deukjes behoorlijk afbreuk deden aan het totale aanzien. Gelukkig kon Clark's een onbeschadigd tweedehands exemplaar leveren.

Dan de afdichting van de 'fold down seat'. Als de rugleuning omgeklapt is, wordt de ruimte tussen de bagageruimte en de rugleuning afgedekt door een beweegbare hardboard plaat. Die van Clark's is veel te dun. Een oplossing wordt gezocht in de vorm van een plaat



De package area, van karton zoals het hoort 26.06.2009

waarop die van Clark's wordt opgelijmd. Dat is onderhanden werk.

Ook is de antenne gemonteerd. De voetvorm was anders dan het origineel. De antenne stond een flink aantal graden uit het lood. Aanpassen dus. Het parts boek er nog eens op nagekeken en inderdaad: "base slightly different from originals". Omdat dit onderdeel 3 jaar geleden al was besteld, wist ik die opmerking niet meer. Tot zover de afwijkingen van onderdelen.

De benzine-kachel. Dat is een verhaal apart. Daarvan kan worden gezegd, dat het nut van onderdeel 25 - een rubber afstandstuk, zie tekening - in de benzinadosering, vragen oproept. Ik heb hierover via e-mail en op internet contact gehad met diverse mensen. De conclusie is dat niemand exact weet wat de functie is van dat onderdeel. Uiteindelijk staat het omschreven in het Nederlandse werkplaatshand-boek, maar er staat niet duidelijk of dat onderdeel (tek. elders) opgesloten moet worden, of niet. Al met al geeft dit unieke stukje techniek zijn geheim nog niet prijs. Een uitdaging voor de komende tijd. Een uitdaging om zonder gevaar voor schade of anderszins de assemblage en het testen tot een goed einde te

brenge. Om risico op schade aan de auto uit te sluiten gaat het bedrijf een testopstelling maken. Hoe dat zal gaan zal ik een volgende keer beschrijven.

Tot slot wil ik er op wijzen dat heel veel andere onderdelen van Clark's wel goed van kwaliteit en pasvorm zijn, te denken aan de bekleding van de banken, het tapijt,



Nieuw of gebruikt ?

cilinders, zuigers, lagers, lampglasmaasjes, lampomlijstingen, complete elektrische kabelboom enz. Voor hetzelfde geld had dit een project kunnen zijn met moeilijk verkrijgbare - en dus dure - onderdelen. Ik denk dan bijv. aan een Citroën SM of de Armstorg Siddeley die bij Hans en René in restauratie is. Zo langzamerhand komt de auto toch echt in de eindfase en dat is ook maar goed. Ik kijk uit naar de dingen die komen gaan.  
Johan Doornbos

## WOLF ENTERPRISES

Carburetors, Collectibles, Parts, and Literature  
for the **CORVAIR**

Carburetor Repair & Restoration for all Makes

Where  
Craftsmanship and  
Customer Service  
are Still Alive



Home of the  
"Carbmeister"



32605 Rhode Island Ave. • P.O. Box 250 • San Antonio FL 33576  
(352) 588-0645 or 588-0967 (also fax)

E-mail: GYoungWolf@earthlink.net

Write, call, or send an email to request our FREE Catalog!

## In Stock for Immediate Shipping

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

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

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



	Rebuild Kit	Kit with Puller Ring	Kit with Puller Ring & Mushroom
60-62 Car	C6680 ..... \$141	C6680P ..... \$157.30	C6680PM ..... \$161.40
63-64 Car	C6684 ..... \$138	C6684P ..... \$154.40	C6684PM ..... \$157.15
61-65 FC	C6687V ..... \$151	C6687VP ..... \$174.05	C6687VPM ..... \$193.85

### Clark's Corvaire Parts, Inc.

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



# FREE

Join **CORSA** and receive a **FREE T-shirt!**

If you are a first-time member, or haven't been a CORSA member in the last three years, we want you to join us. As a bonus for signing up this year, we will give you a free white T-shirt with the CORSA oval logo.

Yes! Sign me up to become a member and receive the award-winning CORSA Communique every month. Plus, send me my free T-Shirt. Shirt size Large will be sent unless otherwise requested. If you would prefer a different size, please select  S  M  L  XL  XXL.

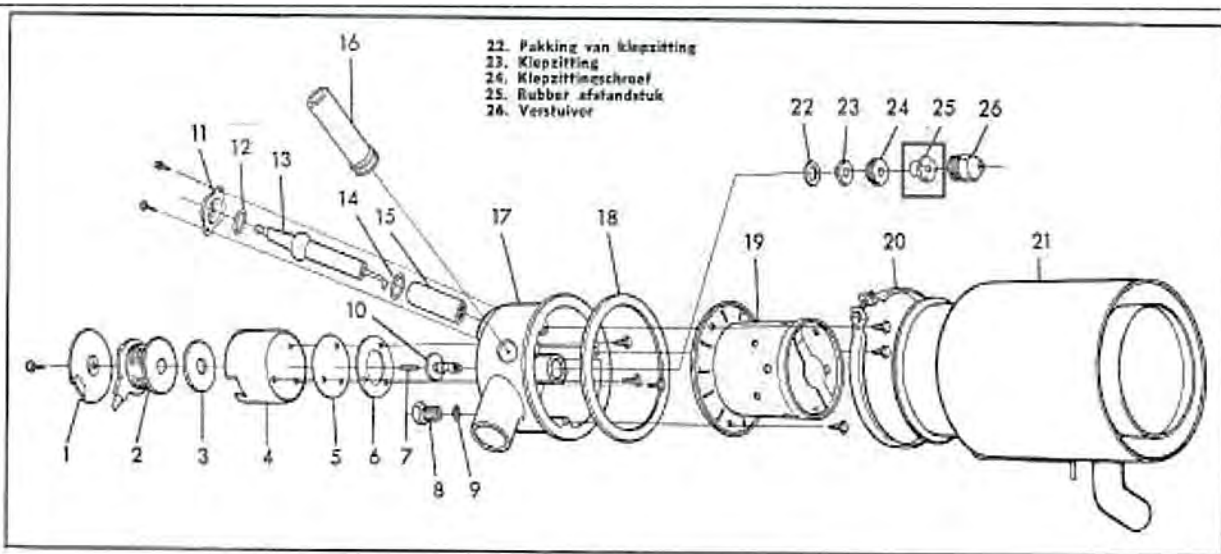
# SAVE



Directions: Include coupon with application above.  
Cannot be used in conjunction with any other CORSA promotion. Expires December 31, 2009.

# SAVE

# FREE



dit de normale luchttoevoer constateerd wordt, kan he

openingen schoon te make... feit dat de verstuiver slechts in één richting spuit, dat hij nadruppelt of dat er een lek is aan de zitting van de verstuiver. De bougie-electroden zullen zelfs met een behoorlijke koolafzetting nog goed werken, zij mogen evenwel niet in kortsluiting zijn. Als de elektroden verbrand zijn, is dit een teken dat de verstuiver in de verkeerde richting spuit, of dat de verstuiver of zijn zitting defect zijn. De zitting in het branderhuis, waarop de verstuiver rust, moet geïnspecteerd worden, evenals de schroefdraad van de aansluitnippel en de afdichting van het solenoïdehuis. Als een dezer delen niet goed afsluit, moet tot vervanging overgegaan worden.

### M. Benzineklep, solenoïde en verstuiver

De benzineklep wordt bediend door een solenoïde en regelt de benzinetoevoer volgens de werking van de ther-

## Part of Dutch Corvaire shop manual

oiaenus een aansluiting dat de

### Controle van de benzineklep

De drie bevestigingsschroeven van het solenoïdehuis verwijderen. **Voorzichtig te werk gaan bij het wegnemen van het huis** Translation: The rubber shim serves to fill the space behind the nozzle to prevent accumulation of fuel.

Om d rubber klepveertje metaaldeeltjes verstuiver, het deze laatste met een Auen sluiterij verwijderd worden. De zitting inspecteren om te zien of tot vervanging overgegaan moet worden. Tenzij de zitting beschadigd is of dat de opening niet met samengeperste lucht schoongemaakt kan worden, zal het zelden noodzakelijk zijn de zitting te verwijderen. Als de zitting verwijderd werd, moet de pakking door een nieuwe vervangen worden. Het rubber afstandstuk dient om de holte achter de verstuiver op te vullen om aldaar de vorming van een benzinevoorraad te voorkomen.



