

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 13e jaargang nr.1 feb.2010



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!

It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts

*CLARK'S
36th 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
steel patch panels
mid engine V-8
suspension

engine
VW bus transplant
dune buggy
assembly manuals

emblems
interior
shop manuals
weatherstrips

trim
carpets
A/C parts
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



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr. 12, feb./mrt. 2010

Van de redactie

Hier is hij weer, het nieuwe clubblad van een nieuw jaar. Weer in het formaat als vanouds nadat we het december nummer wat dikker hadden gemaakt vanwege de feestdagen. Sommigen onder jullie zullen zich afvragen hoe we aan die nummering komen. Wel, we zijn opnieuw gaan tellen na het afscheid van de oude dikkere, meerkleurige uitgaven. Eerst heette de nieuwe uitgave 'Vairmail', later na het in de jaarvergadering te hebben 'gegooid' werd het 'Corvair mail' waarbij we 'Cor' nog altijd een beetje apart hebben gehouden. Te zijner tijd zal dat toch wel eens een geheel worden.

Deze uitgave zit weer boordevol nieuwtjes waarbij sommige leden zich niet onbetuigd hebben gelaten met betrekking tot het aanleveren van kopij. Op de nieuwjaarsbijeenkomst, ook wel jaarvergadering te noemen, werden er weer nieuw plannen gesmeed. Zo kun je in dit blad lezen dat we een nieuwe activiteit zijn gestart. We kunnen als club onderling met elkaar gaan corresponderen via een aparte Facebookpagina. Deze is alleen voor clubleden gereserveerd. In de afgelopen maanden hebben we al druk geoefend over de bruikbaarheid hiervan. Het blijkt te werken, dus meld je maar gauw aan! Zie leders in dit blad hoe te werk te gaan. Ook zul je op gepaste tijd te lezen krijgen dat er weer interessante evenementen gaan worden bezocht. Een daarvan willen we alvast verklappen; de 'Schloss Dyck' manifestatie zullen we ook dit jaar weer bezoeken. Verder willen we je aanraden niet te lang te wachten om naar de tijdschriftenwinkel te gaan om de februari uitgave van 'Klassiek en Techniek' te kopen. Hierin staat een prachtig artikel over de restauratie en het eindresultaat van de 1960 Corvair van ons gewaardeerd lid, Johan Doornbos. Hoe dit zo snel tot stand is gekomen lees je elders in dit blad. We

hopen dat we in de loop van dit jaar ook van jou het een en ander te lezen krijgen in dit blad en natuurlijk hopen we elkaar te zien op een van de evenementen. Tot die tijd, veel kijken 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 69/2
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

Voor één keer wil ik eens op de stoel van onze penningmeester gaan zitten. Hij heeft zich al druk genoeg gemaakt met het uitwerken van de jaarrekening en het regelen van zijn bezoek aan de Corvair Conventie, dit jaar in Cedar Rapids, Iowa. De meeste leden hebben hun bijdragen reeds voldaan. Slechts enkelen hebben hun administratie nog niet op orde. Jullie voorzitter heeft er enig begrip voor aangezien hem dat ook wel eens overkomt. En daarom heeft hij maar gelijk een jaar vooruit betaald.

Maar onze penningmeester niet, hij is nogal streng: Twee maanden te laat en je word al uitgeschreven! En dat wil je toch niet voor dat luttele bedrag voor een heel jaar. Je kunt er zoveel profijt van hebben als je dat wil.

Dan nog iets, een idee van Ruud, onze penningmeester: Hij stelt voor de kas te spekken met het verkopen van clubartikelen. We denken dan aan T- of poloshirts, nieuwe petjes, stickers of andere gadgets. Als je zelf een idee hebt kom er dan mee voor de dag. Nadat we vorig jaar zijn overgestapt op contributie van januari tot en met december kwamen we met een flink gat in onze kas te zitten. Gelukkig waren er een clubleden die dit gat wilden overbruggen met een flinke donatie waarvoor we nog steeds erg dankbaar zijn. Maar we willen toch iets extra's te bieden hebben voor de leden die onze bijeenkomsten bezoeken. Vandaar dat we een buffer in kas willen scheppen. Verder lees je wat er zoal op de jaarvergadering ter tafel is gekomen in een verslag van Johan Doornbos. Als je hierop wil reageren, doe het dan via ons nieuwe Facebook forum. Het is even wennen maar het werkt echt goed!

Tijdens de Corvair Conventie in Jacksonville hebben we weer nieuwe en leuke contacten opgedaan. In de loop van het jaar zul je er zeker wel iets van lezen in ons blad.

Oh ja, een beetje laat, maar alsnog de veel geluk en een Corvairrijk 2010.

GM stories in NY Times

We had a 1961 4-door Corvair. Fun little car, very easy steering with the engine out back, great styling. Only problem I can remember...the engine fell out, on 34th Street, no less. It was literally dragging along the ground, spewing sparks as I nursed the car to a garage located under the FDR. The guy took a look, put a tire jack under the engine and popped it back up, and replaced the motor mount bolt that had come out, causing the air-cooled six's fall from grace. Three bucks and we were on our way!

Jaybird

Corvair Club Nederland op Facebook!

Omdat er vanuit onze club de behoefte ontstond om ook op via het internet meer met elkaar in contact te kunnen komen is er een Corvair Club Nederland groep op Facebook gemaakt. Facebook is een website waar mensen in contact met elkaar kunnen komen. Op een dergelijke website kun je een eigen pagina aanmaken waar je informatie over jezelf met je vrienden deelt. Maar dat is slechts één mogelijkheid en zo hoef je het niet te gebruiken. Facebook biedt ook de mogelijkheid groepen aan te maken waar mensen een gemeenschappelijke interesse kunnen delen. Dat laatste hebben we gedaan voor onze club, we hebben een groep Corvair Club Nederland gemaakt. Op dit moment kent de groep al 8 leden. Binnen deze groep kunnen mensen een vraag stellen, foto's van hun auto's laten zien of gewoon iets melden waarvan ze denken dat het voor andere Corvair liefhebbers interessant kan zijn.

Elke keer als iemand iets in de groep zet krijgen anderen daar een e-mailtje van. Ze kunnen dan gaan kijken als ze dat willen. Even voor alle duidelijkheid; lid worden van deze groep kost niets, het is gewoon een extra mogelijkheid. En het is ook zeker niet de bedoeling dat het een vervanging wordt van het clubblad. Dat blijft gewoon bij het oude, je krijgt er gewoon een extra mogelijkheid bij om (sneller) met elkaar in contact te komen. Die snelheid is een voordeel wat we met het clubblad niet kunnen bieden. Als je een vraag hebt, kun je hem meteen stellen en kijken of andere clubleden je kunnen helpen. En omgekeerd is het natuurlijk fijn als je een ander kunt helpen met een vraag. Maar ook gewoon even laten zien waar je met je Corvair mee bezig bent of een mooie foto. Het kan alle-maal. Hoe kun je dit gaan doen?

Ga naar www.facebook.nl en registreer je. Als dat gelukt is kun je zoeken naar de groep Corvair Club Nederland en je aanmelden als lid. Ik krijg dan een melding en kan je toelaten tot de groep. Dit hebben we gedaan omdat we de groep willen beperken tot alleen leden van onze club. Mocht je (nog) niet zo thuis voelen op het internet stuur mij dan een mailtje (webmaster@corvair.nl) of bel me op (0512-301099) zodat ik kan helpen.

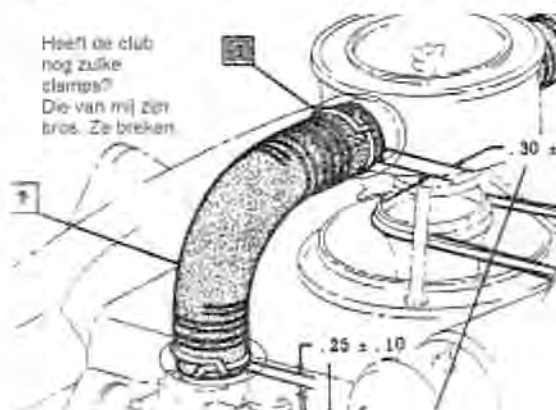
Het is een stuk eenvoudiger dan je misschien denkt en met een klein beetje hulp is het zomaar voor elkaar.

Guus de Haan - Webmaster
Corvair Club Nederland

Nieuw lid

We doen het de laatste jaren niet meer, maar deze keer maken we een uitzondering om een nieuw lid aan jullie bekend te maken. Dit om twee redenen; de nieuwe aanwinst is een Lakewood. En ons nieuwe lid is pas 24 jaar! Hij zorgt ervoor dat de gemiddelde leeftijd (lees verjonging) van de clubleden sterk omlaag gaat. Ralf Verhees uit Veldhoven, welkom in de Corvair Club Nederland!

June 5, 2009 My college graduation gift in 1968 was my dad's 1960 Corvair, the one that I used learning to drive while i was in college. Also the same car that I would have gotten as a high school graduation gift had I opted to go to a state college instead of a private one. I read Ralph Nader's book as a guide to how the car should be driven, not as what was wrong with the car. I loved driving my manual 1960 Chevy Corvair. There was one problem after I moved from Connecticut to a small town in Ohio — finding a reliable mechanic to work on the engine. Mine had the little gas heater in the "trunk" up front and never had problems with carbon monoxide in the passenger compartment! We also never had problems with the New England or Ohio cold winter weather freezing the air-cooled engine! There was, however, a problem driving the car around town in the winter. Not all the even-in-town streets were plowed and the car had a low clearance — especially for cars of the day. When I travelled those streets I had to "ride the ridges" so the car didn't bottom out. But I never had problems handling that car, not even the young, *inexperienced female driver I was.*



'Clamps'

Johan Dornbos zoekt nog een paar moeilijk te vinden details voor zijn pas gerestaureerde Corvair. Onder andere de 'clamps' om de luchtslangen te bevestigen die van het luchtfilter naar de carburateurs voeren. Wie heeft er nog een paar (4) liggen?

Nieuwjaarstreffen/ ALV Vianen 2010

Op vrijdag 15 januari heeft traditioneel de jaarlijkse bijeenkomst in het Van der Valk hotel te Vianen plaatsgevonden. Vroeg in de avond arriveerden de eerste gasten, waarna spoedig de Pianobar zich vulde met zo'n 20 clubleden, waaronder enkele dames. Een voor Corvair-begripen aanzienlijke opkomst.

Nadat men elkaar heeft begroet en hier en daar nog een late "beste wensen" heeft toegesproken worden wat formaliteiten uitgevoerd. Per aanwezige worden 2 consumptiebonnen verstrekt en vervolgens, dat is nieuw, voor het eerst badges met duidelijk je naam erop uitgedeeld. Het voordeel is duidelijk, juist omdat Corvair clubleden elkaar niet zo vaak zien.

Voorafgaand aan het officiële gedeelte kan men met elkaar wat van gedachten wisselen, over auto's, maar vooral over informele zaken. Dit onder het genot van een hapje en een drankje.

Halverwege de avond wordt overgegaan naar het formele gedeelte. Aan het woord komen achtereenvolgens de voorzitter, de penningmeester en de webmaster.

De voorzitter brengt diverse onderwerpen onder de aandacht. Leon staat o.a. stil bij het 50-jarig jubileum van de Corvair in Sins-heim, een internationaal gebeuren. Ter tafel brengt Leon of het organiseren van een internationale bijeenkomst door onze club een optie is. De voors en tegens komen aan het licht. O.a. de Franse club geeft bedenkingen. Het mag duidelijk zijn dat taal toch een struikelblok op gaat leveren, vooral als je iets moet organiseren.

Niet aan beginnen is de algehele stemming.

Bestuursfuncties memoreert hij. Zoals bekend, kampt het bestuur met een gebrek aan nieuwe instroom. De voorzitter geeft aan zelf een stapje terug te willen doen. Hij roept op: wie voelt zich geroepen het bestuur te komen versterken?

De penningmeester belicht zaken als de toestand van de kas. Deze is positief afgesloten, temeer door een royale gift van een clublid. Het bestuur dankt dit lid en laat blijken blij te zijn met deze gift. Omdat de kas wat beter is gevuld denken wij

aan merchandising: spulletjes die je kunt kopen bij de club tegen een aantrekkelijke prijs. Ruud denkt aan bv. t-shirts of poloshirts. Heeft iemand andere ideeën? USB sticks met Corvair logo erop is dat wat? Men vreest hoge kosten tegen geringe afname. Dat zal ook gelden voor overige artikelen. Een onderlinge discussie volgt. Dit wordt nog verder uitgewerkt.

Het betalen van de contributie: Ruud geeft nogmaals aan, dat niet op tijd betalen, betekent dat men geen lid meer wenst te zijn. Je wordt dan van de ledenlijst verwijderd!

De vrijdagavond als clubavond. Een voorstel om de traditionele avond eens op een zondagmiddag te organiseren. Dat zou als voordeel opleveren dat andere leden zich kunnen laten zien. Na een discussie wordt het voorstel in stemming gebracht. Het voorstel wordt aangenomen om dit volgend jaar eerst als proef te lanceren.

Vervolgens een voorstel voor clubbezoek aan een Ramblermuseum met diverse Corvairs in Friesland komend voorjaar. Uit de reacties is te concluderen dat dit voornemen bijval krijgt. Er moeten wel goede afspraken gemaakt worden.

De webmaster gaat na een korte pauze zijn plan toelichten naar aanleiding van de suggestie om iets van jezelf en je auto op de website te plaatsen. Facebook en Hyves!

Wie kent deze sites? De clubsite

uitbreiden met allerlei informatie van leden heeft diverse nadelen, waarvan kosten en het bijhouden toch wel de belangrijkste zijn. Facebook kent dat niet. Je kunt heel wat informatie kwijt over je auto, zonder kosten en je bent zelf verantwoordelijk wat je erop wilt zetten. Guus vervolgt: Een link in de clubsite



Ontspanning met een hapje en een drankje!

naar Facebook is makkelijk te realiseren. De clubsite blijft gewoon bestaan in zijn huidige vorm en kan vervolgens dienst doen als uithangbord. Het betoog sluit hij af met de mededeling dat in het volgende nummer van Corvairmail nadere informatie komt te staan. Het treffen wordt afgesloten met een gezellig samenzijn.

J.D.

Ruud en zoon Richard van Rijkom waren er ook om hun opgeknapte '69 convertible te tonen. Deze Corvair is vrij uniek; er zijn er slechts circa 500 van gemaakt.

Richard, die in een carrosseriebedrijf werkt, had omgerekend circa drie weken in de avonduren en op zaterdag aan de body gewerkt. Er waren verschillende stukken nieuw plaatwerk ingelast en oude deuken eruit gehaald. Ondanks dat de wagen nog niet helemaal afg-ebouwd was en het interieur nog een flinke beurt moest krijgen, kon men slechts bij straatlicht toch al zien dat het een plaatje was. Meer foto's elders in dit blad.





Corvair Club Nederland

Jaar overzicht 2009

Giro rekening Corvair Club Nederland
7814905

Ledenbestand: 43 leden

Uitg./ink. per giro

	Debet	Credit	Saldo
Saldo 01/01/09			€ 522,96
Inkomsten:			
Lidmaatschap		€ 1187,50	
Meeting		€ 00,00	
Advertentie		€ 67,00	
Donaties		€ 795,00	
Totaal		€ 2049,50	€ 2602,46
Uitgaven			
Storting kas	€ 00,00		
Uitgave meetings	€ 403,60		
Uitgave blad 2009	€ 677,72		
Porto+verpakking	€ 371,80		
Uitgave giro rekening	€ 73,09		
Totaal	€ 1526,21		€ 1076,25
Saldo bank 31/12/08			€ 1076,25

Uitg./ink per kas

	Debet	Credit	
Saldo 01/01/09			€ 22,29
Inkomsten,			
Verkoop		€ 00,00	

Uitgaven,		
Meetings	€ 00,00	
Corsa lidmaatschap t/m 06-2010	€ 00,00	
Totaal	€ 00,00	

Koers US \$ dollar €

Saldo kas 31/12/09 € 22,29

Saldo totaal bank/kas € 1098,54

Prognose 2010.

Inkomsten;		Uitgaven;	
Saldo bank/kas	€ 1098,54	Meeting Jan,2010.	€ 240,00
Contributie	€ 870,00	Blad+ porto kosten	€ 1400,00
Sponsor	€ 300,00	Website	€ 35,00
		Corsa lidm.schap	€ 90,00
		Reserve	€ 503,54
Totaal	€ 2268,54		€ 2268,54

Richards Corvair

"The restoration of my 1960 Corvair"

Tekst: Johan Doornbos

In dit verhaal wil ik jullie deelgenoot maken van een bijzondere, totale restauratie. Een verhaal over een Zuid-Amerikaan die recent een 60'er Corvair heeft gerestaureerd. Het staat op internet....

Waarom dan toch een rapportage in het clubblad? Omdat ik denk dat het de moeite waard is om wat zaken onder de aandacht te brengen en waar mogelijk een vergelijking te maken met de restauratie van mijn auto.

Wie is die Richard eigenlijk?

Richard Widman is een Boliviaanse ondernemer. Hij heeft een handelsonderneming in smeermiddelen en wat werkplaatsen gerelateerd aan de Automotive business. Hij woont en werkt in Tarija, maar ook in Santa Cruz heeft deze man bedrijven. Santa Cruz ligt in het noorden van Bolivia. En volgens mij is hij iemand die niet stil kan zitten.

Het project van Richard begon op 20 januari 2007 en heeft 30 maanden geduurd; 2,5 jaar dus. Ongeveer juli 2009 is het project afgerond. Als je de site bestudeert, zijn er veel facetten die om nadere aandacht vragen. Maar het is niet mijn bedoeling om dat allemaal te beschrijven.

Waar bestaat een totale restauratie in grote lijnen uit?

Fase 1: aankooptraject en demontage,

Fase 2: demontage motor en transmissie,

Fase 3: carrosserie-reparatie en motor-revisie en overige revisies van delen,

Fase 4: onderdelen-identificatie en onderdelen kopen,

Fase 5: opbouw,

Fase 6: diverse testen en afwerking.

Richard heeft zijn auto gekocht op een sloperij in de omgeving van Tarija. In een zodanige deplorabele staat, dat je je afvraagt of dit ooit wat kon worden. Vergeleken met mijn auto komen herkenbare zaken overeen, zoals grote delen van de vloer verrot en/of niet meer origineel. En hetzelfde met de



kofferbakbodem. Ontbrekende chromestrips en de strips die er nog aan zitten, zijn vol met krassen en deuken. Dat ken ik.

Wat is schokkend? Dat is de motor! Die ziet er echt slecht uit! Maar ook de meubilering; compleet weggerot en/of opgevreten.

Deze auto heeft een zwaar leven achter de rug. Het lijkt er op dat hij in zijn nadagen als cross- of rallywagen heeft dienst gedaan, geleed op de aanzienlijke schade aan de brandstoftank en de voortrein. De complete dwarsverbinding was volledig ontzet. De wagen was ook voorzien van speciale strepen op de zijkanten. Dat geeft al het één en ander aan!

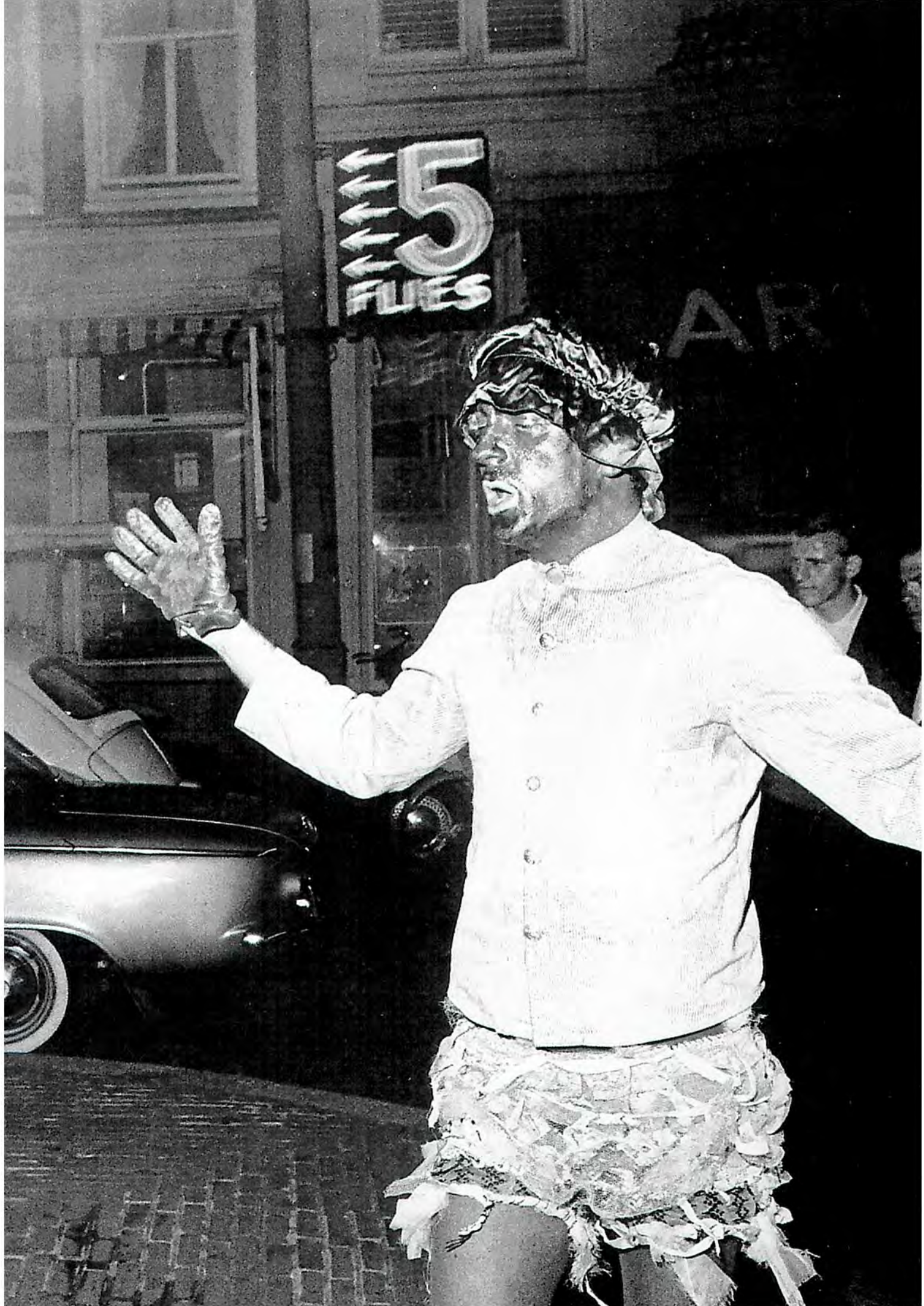
De demontage van de wagen heeft ongeveer een maand geduurd.

Wat is waard om te beschrijven over deze restauratie? Je zou alle facetten kunnen behandelen waar Richard tegenaan is gelopen in volgorde van de tijd. Dat lijkt me niet relevant. Het verhaal wordt te lang met veel van hetzelfde. Laat ik zomaar eens wat noemen wat bijzonder is. Technische aspecten laat ik wat achterwege, omdat dit, hoewel interessant, toch wat droge kost is. Van de motor zijn vrijwel alle delen versleten, de stoterstangen compleet stuk, de oliekoeler volkomen dichtgekoekt. Richard heeft de koeler weer in orde gekregen door deze enkele dagen in een oplosmiddel onder te dompelen en vervolgens uit te blazen met lucht.



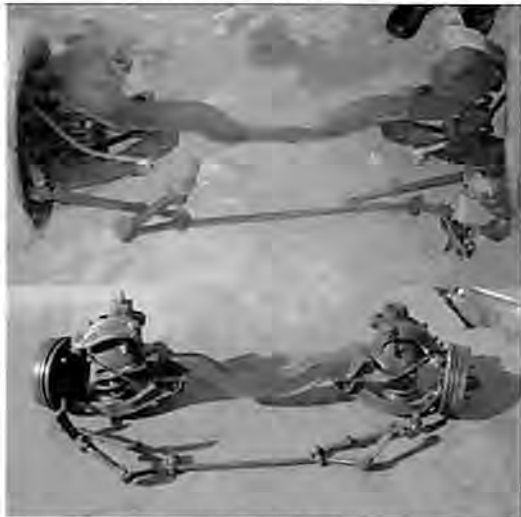


Provo's houden happening bij het Lieverdje, Spui, Amsterdam 1965
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman.





Er zaten, hoe is het mogelijk, VW cilinders in! Ooit passend gemaakt door een koelvin af te draaien dmv een draibank en met veel 'cement' vastgeplakt op de krukast. Hoe was het ook weer met mijn auto? Vrijwel alles origineel, nooit compleet uit elkaar geweest en weliswaar versleten met o.a. een



Boven: niet te herstellen. Onder: de donor voortrein

lekke koppakking, maar dat mag ook wel na 50 jaar gedane arbeid. De krukast? Deze had een zodanige axiale speling dat de startmotor zijn werk niet meer kon doen. Een ovale starterkrans, zodanig dat de neus van het starterhuis afbrak, was het resultaat. Een gebroken zuiger, ooit weer gelast, kleppen van een Nissan, en nog meer van dat soort zaken.... Je moet er maar op komen om het zo op te lossen.



Wat kan er dan worden verteld over het onderstel van Richards auto? De dwarsverbinding van de voortrein is zo zwaar beschadigd, dat reparatie niet meer mogelijk was. Er was, zoals ik heb gememoreerd, zeer ruw met de auto omgesprongen, want ook de brandstoftank had een flinke beschadiging opgelopen; gescheurd zelfs. Draaiende delen vastgeroest of versleten en uiteraard uitgedroogde en hard geworden rubbers. Nadat de auto kaal was gemaakt, zag je welke schades de carrosserie had opgelopen. Je kunt spreken van een slechte carrosserie, de bodem compleet verrot en overal schades. De langsdragers waar de voortrein op steunt is zelfs gedeukt en gescheurd! Deze schade staat in verband met de beschadigde dwarsverbinding van de voortrein. Vergeleken met mijn auto was deze nog een heel stuk slechter. Voor de beeldvorming: Hans Lensink oordeelde mijn auto als volgt: een carrosserie met toch wel aanzienlijke plaatschade. Richard heeft her en der reparaties uitgevoerd of uit laten voeren. Vooral de bodempartij is flink onderhanden genomen. Er zijn nieuwe stukken vloer in gelast. Zo te zien van een ander merk auto. En het dak was ook flink gedeukt. Toen alle grotere en kleine delen uit elkaar waren genomen in ongeveer 4 maanden, is Richard begonnen met reparatiewerkzaamheden. Dat was ongeveer juni 2007. Het traject van repareren, reviseren, deelmontage, bestellen van onderdelen was aangebroken en duurde grofweg tot december 2008. Er begon een beeld te ontstaan hoe Richard de zaken aanpakte. Wel heel anders dan ik het heb gedaan. Waar ik gekozen heb voor bijvoorbeeld compleet NOS of repro, daar heeft hij zijn eigen reparatiemethode toegepast. Dan denk ik aan de de aluminium koplampversierselen en logo beletteringen. De koplamp-ringen heeft hij eerst geprobeerd te polijsten, maar geanodiseerd *) materiaal polijsten blijkt geen goed resultaat op te leveren. Het geanodiseerde oppervlak heeft Richard verwijderd door deze onder te dompelen in een vat met Caustic soda. Daarna heeft hij ze gepolijst met goed resultaat.



Gedeukt, gescheurd en gelast. Au, arme Corvaair!

Het "Chevrolet" embleem was weg, een met moeite gekocht exemplaar was te veel gecorrodeerd. Hij heeft de gaatjes gladgemaakt met vulmiddel, heeft toen een primitieve gieterij opgezocht, een mal laten maken. En zo werd een kopie gemaakt van het origineel dat daarna bijgewerkt en gepolijst werd. Hoe bedenk je het! Later heb ik gelezen dat hij nog een donor logo had gevonden omdat dit toch een beter resultaat opleverde. Nadat de carrosserie was gerepareerd werden er voorbereidende werkzaamheden gedaan voor de definitieve laklaag. Er zijn stukken kaal gemaakt d.m.v. schuren, er zijn delen zo in de grondverf gezet, en er zijn delen geplamuurd. Maar ook delen die niet van de oude laklaag werden ontdaan. Wat opvalt is dat er componenten niet zijn verwijderd. Of dat correct is laat ik me niet over uit, maar bij Lensink & Kolstee is dat anders verlopen. Dat hebben jullie kunnen lezen in één van mijn verslagen.

De auto van Richard Widman heeft een 'two tone' kleur, lichtblauw met een wit dak, inclusief de a-stijlen. Dat wijkt af van het origineel. Chevrolet heeft de scheiding tussen de kleuren vastgesteld bij het in gedachten doortrekken van de bovenste raamlijn. Zo benadruk je van opzij het mooie vleugelprofiel. Het project van Richard komt dan in de opbouwfase. Dat opbouwen heeft plaatsgevonden volgens de normen van de eigenaar. De meest opvallende afwijkingen belicht ik in willekeurige volgorde. Normaal wordt een vloer met een ondertapijt bekleed. De vloer van deze Corvaair is met zgn. 'eDead' bekleed. Een soort bitumen met aluminium folie. Dit zou de eigenschap hebben van geluidsreductie. Ook het dakgedeelte is met dergelijk materiaal bekleed.



Oliefilters als bekerhouders

Zitmeubilair: Toyota stoelen! Met dominante hoofdsteunen. En zie het effect op de '60'er Corvaair. De transparantie, die dit model met zijn dunne raamstijlen kenmerkt, is weg. Voor de nieuwe stoelen heeft Richard steunen op de vloer gelast. De achterbank is zo gebleven. Bij hoofdsteunen horen ook veiligheids-gordels. Die zijn dus aangebracht, gewoon door zomaar een stuk uit de deurstijlen weg te zagen, gaten te boren en het geheel in de resterende stijlen te monteren. En Richard denkt modern! Beker-

houders horen dan niet te ontbreken. Hij heeft ze gemaakt van afgedankte oliefilters en vervolgens in een plaatwerkconstructie van Toyota gelast. Origineel bedacht!

Bij deze comfortverhogende zaken hoort ook een moderne radio. De originele houder met omlijsting is te smal. Deze is aangepast naar de maatvoering van moderne, digitale apparatuur. Daar horen bijpassende luidsprekers bij, geplaatst achter de 'fold down' achterbank.

Dan zijn er nog wat bijzondere zaken die het vermelden waard zijn over het uiterlijk van de auto. De uitlaat is er een die zijdelings van de wagen eindigt. (na '60 behalve de Lakewood). Daarvoor moest de grille worden aangepast. Deze is rechtgemaakt en een stuk plaatwerk aan de carrosserie gelast.

Zeker, de motor van een Chevrolet Corvaair is iets bijzonders, daar is iedereen het over eens. Richard geeft dit stukje techniek extra aandacht door er ledverlichting in te plaatsen. Deze wordt geactiveerd wanneer de motorkap wordt geopend. Of dit alles past bij een auto van 1960, is

een persoonlijke keuze.

En hiermee kom ik aan het eind van mijn verhaal. Een bijzonder verhaal behorend bij een bijzondere restauratie. Heel anders dan ik persoonlijk heb ervaren bij mijn project. En Richard? Ik vind het knap dat hij van een stuk schroot iets heeft gemaakt. Op zijn eigen wijze dan en onder andere omstandigheden gerealiseerd. Het is maar goed dat niet iedereen dezelfde opvattingen er op nahoudt. De samenleving zou dan saai zijn. Ondernemer Richard Widman heeft van dit project een site gemaakt, of laten maken. Deze site is amusant voor mensen die interesse in auto's hebben en ziet er professioneel uit met heel veel informatie. De site is <http://www.widman.biz/> en klik in de welkomspagina op het plaatje met de Chevrolet Corvaair. ■

*) Anodiseren is een bepaalde oppervlaktebehandeling om aluminium te verduurzamen.

Hieronder:
Een trotse Richard Widman





wagen kocht woont in Bousse tussen Thionville en Metz. Dus helemaal in het noorden van Frankrijk. Hij kon me vertellen dat hij de wagen in de buurt van Straatsburg had gekocht. Wie daarvoor de eigenaar(s) waren geweest wist hij niet. Aangezien ik dat toch interessant vond vroeg ik het adres van de vorige eigenaar in Straatsburg. Dat kon hij me niet geven maar stelde wel voor zijn broer te vragen of hij de historie van de Corvaire kon achterhalen. Nu is het evenals in Nederland, niet 'evident' om gegevens van vorige eigenaren te verkrijgen als daar geen gegronde reden voor is. Na die toezegging heb ik wel nog een paar keer moeten informeren, maar gelukkig kreeg ik na verloop van tijd een soort statuskaart thuis gestuurd. Daaruit bleek dat de eerste eigenaar in Nice aan de Riviera heeft gewoond. En nog wel aan de mondaine Promenade des Anglais. Deze promenade heeft een heel eigen geschiedenis te vertellen vanwege zijn naam, maar dat laten we even rusten. Wel werd er reeds in het begin van de vorige eeuw aan autosport gedaan, getuige bijgaande foto. Vorig jaar ben ik tijdens vakantie op zoek gegaan naar de eerste eigenaar. Dat had ik al eens eerder geprobeerd via

Waar komt je Corvaire vandaan?

In een van onze vorige edities stelde Arend Huisman een nieuw reeks voor. Uitzoeken waar je Corvaire vandaan komt en evt. contact zoeken.

Wel, dat uitzoeken had ik eerder al eens gedaan. Eigenlijk meteen na aanschaf van mijn wagens wil ik ook weten waar zij vandaan komen. Nu had ik met mijn witte '62 Monza coupe het geluk dat de vorige eigenaar een broer had die bij de

*** M.I *** FICHER NATIONAL DES AUTOMOBILES GR
 LE 12/06/99 PAGE: D
 INFORMATIONS CARTE GRISE PREFECTURE - NO IMMAT: 8716 TL 06
 *PROPRIETAIRE: FRITSCH, JEAN-PIERRE QUALITE: AUTRE
 NOM D'USAGE :
 ALIAS/LOCAT.: NON LOCATAIRE
 PROFESSION : ARTISAN/COMMER. SIREN: 000000000 NO-EXPL-AGRICOLE: 00
 NE LE : 00/00/00 A
 ADRESSE : 0261 PDE DEA ANGLAIS (088)
 06 NICE
 *GENRE: VP MARQUE: CHEVROLET TYP-MINES: CORVAIR927A TYP-COM:
 NO-SERIE: CA20927W140215 CARROSSERIE: CI EN: ES PUISS.:
 PL.ASS.: 005 LARG.: 0 M 00 SURF.: 00 M 0 POIDS T.C.: 000 T 000
 POIDS A VIDE: 90 T 000 POIDS T.R.: 000 T 000 BR(DBA): 0000 REG.MOT.: 0
 COULEUR: ORIGINE: VEHICULE D'OCCASION
 *1ERE MISE EN CIRCUL.: 01/01/67 DATE CERTIF.: 21/12/78 ACQUIS LE: 00/00/00
 CERTIF. PRECEDENT: 1835 RV 67 EN DATE DU 22/09/77 NO C.G.: 01
 *MESS.: DATE ENR DESTRUCTION: 1979/06/15
 .../...

politie werkte. Voor de goede orde, de wagen komt uit Frankrijk, vandaar dat ik de gele koplampen in stand gehouden heb. De laatste eigenaar, dus waar ik de

webmail. Echter zonder resultaat. Het adres van de heb ik gevonden. Het was een statig appartementengebouw (halfronde balkons) met de passende naam "Maison Leonard". Uiteraard heb ik wat foto's gemaakt. Eén ervan heb ik bewerkt door er mijn Corvaire in te tekenen. Zo moet hij er acht-en-veertig jaar geleden ook hebben gestaan tussen de Renaultjes en de Anglia's onder de palmen langs de kant van de Promenade des Anglais. Uit bovenstaand papier blijkt dat de wagen al in 1979 uit het verkeer is genomen en verondersteld te worden gesloopt (destruction). Dat is gelukkig niet gebeurd. Maar van meneer Fritsch heb ik helaas nooit iets kunnen vernemen.....

LJ



1969 Convertible

Vooraan in deze editie schreven we al dat Ruud en Richard van Rijkom hun '69 cabriolet afgelopen winter een flinke restauratiebeurt hebben gegeven. Aangezien we het in dit verhaal alleen moeten hebben van de mondelinge overdracht, volgt hier een beknopte beschrijving.

De wagen is geweest van een Amerikaan, Clayton Wilson, die hem mee bracht toen hij in Nederland te werk gesteld werd. Toen Clay om de een of nadere reden van de Corvaire, mét nederlands kenteken, af moest, werd hij ons te koop aangeboden. Er heeft toen een paginagrote advertentie in ons blad gestaan. Echter er werd niet op gereageerd. De wagen werd verkocht ergens naar N.Brabant. (Wij hebben hem gevolgd) en heeft daar vrij lang gestaan. Plotseling dook hij op bij een handelaar waar Ruud hem heeft gekocht, niet meteen wetende dat het een zeldzaam exemplaar was. Hij bezocht ons met de Corvaire tijdens een algemeen clubtreffen op het circuit in Zolder (B) en had op de terugweg gelijk problemen met de oliedrukregelaar.

Een '69er convertible is zo uniek dat er in de VS een aparte club van is. Dat laatste productiejaar zijn er van de 6000 stuks slechts 521 cabriolets gemaakt.

Richard van Rijkom die in een autoschade herstelbedrijf werkt zit dan natuurlijk dicht bij de kachel



toen hij aan de restauratie begon. Ruimte, gereedschappen, expertise, alles is daar aanwezig.

De Corvaire werd eerst ontdaan van alle afschroefbare elementen. Ook het dashboard werd ontmanteld. In de delen waar roest in zat werden nieuwe stukken plaatwerk gelast. Daarbij natuurlijk ook het altijd moeilijke stuk aan de onderkant van de voorruit. Ook een vloerdeel werd vervangen.



Wel met een vlakke plaat. Na de laswerkzaamheden volgde er een periode van strak maken waarbij het nodige plamuur en schuurwerk kwam kijken. Toen werd de wagen twee keer in de primer gespoten en afgelakt in twee lagen. De kleur, die ietsje frisser oogt als de originele, komt van het Indiase TaTa! Alles bijelkaar heeft voornamelijk Richard aan de wagen gewerkt en het karwei omgerekend in circa drie weken geklaard. Dat wil zeggen dat hij enkele maanden in de avonduren en op zaterdag stellig bezig is geweest.

Met het nieuwjaarstreffen werd ons de wagen getoond, nog niet helemaal afgebouwd maar tóch; Het resultaat mag gezien worden! Weer een nette Corvaire die we zo nu en dan graag zien op een van onze clubtreffens. Gefeliciteerd Richard (en Ruud) met dit resultaat.



Een unieke gebeurtenis

Op 22 december 2009 werd ik telefonisch benaderd door een redacteur van het vaktijdschrift 'Klassiek en Techniek'. Of ik bereid was om te worden geïnterviewd over mijn auto en of de auto rijdbaar en af is. Dit met het oog op het zoeken naar een geschikte locatie voor een fotosessie elders. Elders? Ik denk het niet met die pekel en kou! Met Hans en René overlegd dat ik dit niet wenselijk acht en zij zijn het er mee eens. Ik vind hun bedrijf een perfecte locatie om buiten foto's te maken. Daar moet de redacteur het maar mee doen. Een unieke kans om de Corvaire en het restauratiebedrijf in een goed daglicht te plaatsen. En... in een winterse omgeving! Ik heb ja gezegd. Wat een onverwachte verrassing....

Er werd een afspraak gemaakt op heel korte termijn en wel op zaterdag 2 januari 2010 om 09.00 uur in de afbouwruimte. Als het weer geen spelbreker zou worden tenminste. De weersvooruitzichten leken winters! (10 uur na de fotosessie werd dit deel van onze provincie getraakteerd op een dik pak sneeuw!).

Er zou een verslag komen van ongeveer 5 pagina's in het februarinummer van het blad. Het interview werd voorafgegaan aan een uitgebreide bezichtiging van de wagen. Daarna aan tafel voor het eerste kopje koffie en om over algemene zaken te praten. Het was toen 09.15 uur en nog te donker om foto's maken buiten.

Bij aankomst van de redacteur zei hij dat hij niet had gedacht dat dit bedrijf zo mooi landelijk is gelegen. Hij dacht meer aan moderne bedrijventuinen. Hij zag mogelijkheden om foto's te maken direct om het gebouw. Inmiddels was het verder opgeklaard maar tegelijkertijd stond er in de verte weer een donkere lucht aan te komen. Tijd dus om foto's maken. En die zijn door hem gemaakt, héél veel zelfs. Het voordeel van het digitijdperk!

Ook door de eigenaren van het bedrijf, mijn zoon, zijn vriend en door jullie schrijver. De Corvaire wordt gestart en naar buiten gereden. Voor mij de allereerste keer om hem bij daglicht te zien. Ook het geluid is nieuw, want de motorkap zit er op en deze zorgt net als een muziekinstrument voor de juiste klank. René heeft enkele keren behoorlijk wat gas gegeven. Het is net een Stradivarius: fantastisch!

De interviewer verlangde wel het één en ander. Er is heel veel keren in en uitgestapt en ook gestart. Probleemloos. Doordat alles nieuw is gaat de motor sneller stationair draaien. Hans stelde mij gerust, dat hoort er bij. Komt allemaal goed. Na een uur fotograferen, mijn vingers konden mijn eigen camera niet meer bedienen, zo koud was het, is dit onderdeel afgesloten en was het tijd geworden voor het eigenlijke interview. Na het afgenomen interview vroeg de redacteur of hij het bedrijf kon bezichtigen. De tijd was voor mij voorbij, ik heb afscheid genomen en ben om 13.00 uur naar huis gegaan. Een onvergetelijke dag en een heel plezierige bijeenkomst zullen me voor altijd bijblijven.

In de bijgevoegde collage laat ik jullie deelgenoot zijn van het verloop van mijn fotosessie.
Johan Doornbos.



Het interview.



Nu de beurt voor de binnenkant



Aart (redacteur) en Hans op het dak
Voor het meest unieke plaatje



De allereerste keer buiten



De redacteur geeft instructies



Hans instrueert René



Die sticker van de band af graag



De eerste foto's



Achter de werkplaats



De redar



Op de wasplaats achter



De laatste locatie



11.12.2009