

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 13e jaargang nr. 2 – april 2010



Mike Cramer is onlangs in Cuba geweest en heeft daar o.a. een aantal Corvaairs weten op te sporen. Meer hierover in ons volgende blad, maar hier alvast een voorproefje.



Background — Canadian Origins of the MOSV? — CL-91 Dynatrac



The Canadair CL-91 / XM-571 Dynatrac Gesegregeerd amfibie voertuig

Planned Canadair CL-91 Dynatrac roles



Canadair's CL-70 RAT kon niet echt een commercieel success worden genoemd door de grote diversiteit die deze vliegtuig-bouwer productenlijn had. Met de les die men leerde

van de RAT, vergrootte Canadair met dit voertuig de mogelijkheden in ruw terrein voor voertuigen het US leger. The CL-70s waren volop inzetbaar door een speciale overbrenging in het achterste deel gekoppeld aan een Corvair motor.



Their use of aircraft-quality materials came back to haunt Canadair. The US Army did buy 57 trial XM-571s [7] but further CL-91 sales were restricted to two each for the Canadian and British armies. No one, including Canadair brass regarded that as a success. Vietnam-based XM-571s were used as utility carriers with some success but never in their intended role as ammunition carriers with the frontline artillery units. The CL-91 was simply too expensive. The Australian Army wanted 384 CL-91s [8] but this 'small order' was rejected by the Canadian government. Canadair pressed on with a *Dynatrac II* but, by then, Canadair brass had lost patience [9] with its vehicle division which closed down in 1976.



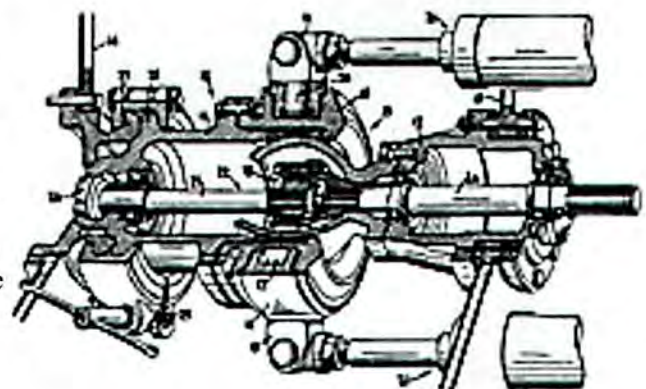
Canadair
CL-91 /
XM-571
Dynatrac



In scaling up their concept, Canadair also switched from VW to a larger air-cooled **Corvair** engine.[2] At the same time, the original articulated joint (devised by Andy Nowakowski) was revised by Ian A. Thomas.[3] The RAT's transfer joint had proven fragile under certain conditions while its 1.1L VW flat-4 engine tended to over-heat under load. The CL-91 drivetrain was to overcome such woes.



The CL-91's drivetrain arrangement was meant to maximize usage flexibility but also made the vehicles more complex (with the added disadvantage of a shallower floor in the rear components). Nonetheless, the US Army was sufficiently impressed by trials at Aberdeen Proving Ground in Aug. 1962 to place orders for an initial batch as the XM-571 Carrier, Articulated. [4] Further tests with the first 7 XM-571s resulted in minor changes mainly to improve cooling – the US Army was looking for vehicles suited to use in Vietnam, necessitating a larger cooling fan for the XM-571. The *Dynatrac* body construction made the XM-571 naturally buoyant, tracks propelling the vehicle in water. But, it turned out, XM-571 were little used in Vietnam.



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 13, april 2010

Van de redactie.

We zijn weer aan een nieuw seizoen begonnen na een lange winterstop. En het is stil geweest en daardoor hebben we waarschijnlijk ook nog niet zo veel nieuwtjes om te publiceren binnen gekregen. Wel staat er nogal wat aan te komen. Zo heeft Mike Cramer recentelijk een reis naar Cuba gemaakt en heeft daar een aantal (!) Corvairs ontdekt. Daarover zal in een volgende editie een uitgebreide reportage komen. Maar nu alvast een voorproefje op de omslag. In deze editie weer een paar interessante, maar ook een minder leuke mededeling. Hoe de rest van dit jaar gaat worden zal in grote mate afhangen van de activiteiten en bijeenkomsten die aangedragen en georganiseerd worden alsmede de kopij die aangeleverd gaat worden over persoonlijke ervaringen. We willen zo weinig mogelijk uit andere bladen overnemen en dan spreken we met name over Corsa Communique. We weten dat er restauraties gaande zijn, en de nieuwe leden zijn al enthousiast in de pen (lees toetsenbord) geklommen. Dat beloofd al het een en ander zoals in deze uitgave een beginnend verslag van Ralf Verhees die onlangs een Lakewood aanschafte. Dus eindelijk weer een Lakewood in de club. Er werd van meerdere kanten geopperd om weer een advertentiepagina op te nemen in ons blad. Dat willen we wel doen maar we gaan niet stad en land afbellen en mailen om te vragen of een advertentie nog geldig is. Want het werd ons nooit gemeld wanneer een wagen was verkocht. Bovendien is een vermelding in ons blad niet echt exclusief omdat in bijna alle gevallen ook Marktplaats en/of Speurders punt nl werd geraadpleegd. Het best zou zijn als iemand van onze club zich met uitsluitend advertenties bezig zou houden, want het kost een boel tijd. Om dit alles bij te houden. Wie voelt

er zich geroepen? Daarnaast is het de laatste tijd erg stil op 'facebook'. Is ons blad dan toch hét verbindings-element van onze club? Whatever, ook nu weer veel kijk en leesplezier.

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bornerveg 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
depenningsmeester@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

Zoals reeds elders te lezen is hebben we momenteel een record aantal leden. Daar zijn we verheugd over. Waar we ons nog meer over verheugen is dat de aanwas van de laatste tijd vrij jonge Corvair enthousiasten zijn. En dan timmeren we ook nog in Vlaams België behoorlijk aan de weg. Natuurlijk kent onze club evenals alle andere een bepaald verloop. Maar als een klein percentage van die jongeren blijft hangen, mogen we nu reeds over een nieuwe generatie 'Corvairisten' spreken. In deze uitgave staat een oproep om de overkoepelende 'Corvair Society of America' (Corsa) te steunen door lid te worden. Het aantal leden in de VS loopt sterk terug en men beraad zich hoe de huidige activiteiten voort te zetten en te bekostigen zonder de bijdragen drastisch te verhogen.

Van onze club zijn circa 5 leden ook bij Corsa aangesloten. Misschien dat je ook interesse hebt?

Voor het komende seizoen hebben we nog maar twee treffens ingeroosterd. In mei gaan we naar Culemborg en bij voldoende interesse gaan we in september naar Friesland. Natuurlijk heeft elk lid ook nog wel een eigen doel om zijn Corvair in te gaan zetten. Ook over die ritten zouden we graag meer vernemen. Misschien iets voor de hele club?

Van de penningmeester

Allereerst het leden bestand; Op 3 leden na heeft iedereen het lidmaatschap betaald. Een lid heeft zijn lidmaatschap officieel opgezegd. Dit lid heeft meerdere Corvairs waarvan er binnenkort een coupé uit 1966 te koop gaat komen.

Het bestand bestaat op dit moment uit 45 leden, een record sedert de oprichting van de club in 1997. Begin maart zijn we er opuit getrokken (met de gezinsauto) om een aantrekkelijk doel voor een clubtreffen te organiseren. Nu eens in het noorden van ons land. Het doel is geworden een bezoek aan het AMC/Rambler/Corvair museum van Klaas van Dijk die tevens lid van onze club is. We vonden een geschikte locatie om met de Corvairs bijeen te komen bij Galama Dammen, alwaar men gebruik kan maken van hotelfaciliteiten, maar waar ook vlakbij een camping is met trekkershutten. Het ligt in de bedoeling om daar op 4 en 5 september een weekend bijeenkomst te organiseren. Op zaterdag is dan een tourrit gekoppeld aan het museumbezoek. Hiervoor moet wel een en ander gepland en gereserveerd gaan worden. Leden die hieraan deel willen nemen kunnen zich melden bij de penningmeester. Dit kan per mail of per telefoon: 0653652090. Bij voldoende aanmeldingen zal iedereen zo snel mogelijk nader worden geïnformeerd.

Memorabele Corvaair data

In de vorige uitgaven hebben we gezien hoe de nieuwe Corvaair werd gepresenteerd aan pers en publiek. Het was dan wel het model 1960, maar hij werd officieel al op 2 oktober 1959 op de markt gebracht. De meest memorabele data willen we in het kort herhalen in chronologische volgorde:
2 oktober: De Corvaair wordt geïntroduceerd voor het publiek en is officieel te koop bij de Chevrolet dealers.

13 – 17 oktober: Tien Corvairs nemen deel aan de 'American International Rally'. Deze Corvairs zijn de eerste die aan een competitief evenement deelnemen. Vier stuks starten in Miami, zes vanuit Detroit. De Corvaair van Kraft/Bickham/Carlisle bezette de 8^e plaats in de algemene rangschikking. De Corvairs bezetten de eerste en tweede plaats als fabrieks-teams.

16 oktober: De 'Turijn Monza' coupe komt af en gefotografeerd bij Chevrolet styling. Dit model was gebaseerd op de Fisher coupe body die bij Chevrolet bekend was onder project 25535.

7 november; de staalwerkers staking wordt beëindigd dank zijn de Taft-Hartley interventie.

11 november; Stagnatie in de Corvaair productie door een tekort aan staal. Willow Run gaat dicht. Maar tijdens deze sluiting rollen hier toch 15 coupe's als 'pilot' wagens van de band.

15 november: Deelname aan een 6uurs enduro race voor compact cars op het Continental divide raceway circuit van Castle Rock bij Denver Colorado. Vijf Corvairs namen deel beschikbaar gesteld door de Denver e.o. Dealer Ass. Buddy Donner bezette de 6^e, en Dany Collins de 7^e plaats nadat hij een VW en een DKW had weggeduwd. De Valiant deelname werd teruggetrokken.

7 december: Productie kwam weer op gang in Willow Run, Kansas City en Oakland.
12 december: Twee uren compact race gehouden op Sebring Raceway, Florida. Don Allen leverde 3 Corvairs met Zora Duntof ophanging aanpassingen. Rijders Ed Hugus, Roger Ward en George Constantine. Hugus won de klasse op een 6^e plaats, Ward blies de motor op. De Jaguars en V8 Larks werden nadien uitgesloten voor compact races.



14 december: de neerklapbare achterbank wordt standaard geleverd op alle Corvairs vanwege de algemene klacht van het gebrek aan bagageruimte.

1960

6 januari: Chevrolet maakt in een perscommuniqué bekend dat de Corvaair tweedeurs club coupe in productie is gegaan. De eerste wagens werden al in de laatste week van december '59 gemaakt.

12 januari: De 'Masculine' Monza coupe in productie. Prototype en show car gebaseerd op de 'Turin' Monza coupe afgebouwd.

13 januari: "Feminine" Monza coupe show Monza afgemaakt Deze wagen werd de laatste week van december in Willow Run gebouwd met het chassisnr. 00727W160767 en kwam op 30 december in handen van GM styling.

15 januari: De Chevrolet Corvaair wordt tijdens een vergadering van de Society of Automotive Engineers (SAE) in Detroit gepresenteerd door Kai Hansen, Bob Benzinger en Frank Winchell. Daarna werd een film gedraaid opgenomen door Walt Mackenzie van GM Engineering.

Januari 16 – 24: "Zijn en haar" (His

Promotiefoto voor de nieuwe compactraces op het circuit van Daytona

and Hers) show Monza en productie Coarvan 700 en 500 coupe worden getoond op de Chicago Auto Show.

22 januari: De eerste coupe van GM Canada, een 700, tevens de 816^e Canadese Corvaair, rolt van de band in Oshawa, Ontario. De eerste coupe uit de VS, ook een 700, en gebouwd op 6 januari in Willow Run, werd geëxporteerd naar Canada. In totaal werden er in 1960 362 coupe's 500 en 562 coupe's 700 gemaakt in Oshawa.

31 januari Races voor compact auto's in Daytona. Vijf Corvairs met een 4 bak namen deel. Eerste race een 9^e en 10^e plaats. In de tweede race een 6^e en 8^e plaats voor de Corvairs. Organisator Bill France annuleerde later de uitslag door onregelmatigheden bij Valiants.

1–5 februari: Zuinigheidsproeven in Daytona. Betty Skelton in een fabrieks Corvaair hielp de Chevrolet divisie aan een verrassend aantal van 474 punten tegen slechts 142 voor de Ford Falcons en 46 voor de Chrysler Valiants. Het FTC verbood Chevrolet later de

Start in Detroit van een van de 6 Corvairs aan de internationale American Rally.





Rodrigues behaalde een 9^e plaats in de twee races in Daytona.

consumptieverlaging van 25 tot 40% publicitair te gebruiken.

6-14 februari De Monza's op de Detroit autoshow in een aparte presentatie getoont.

1 maart: 'Motor Trend' roept de Corvair uit tot 'auto van het jaar'.

2 maart: De eerste cabriolet gebouwd in het Gm styling center. De auto ging



De oversteek van de Taraba rivier was het grootste obstakel in de rit naar Panama

naar Sue Earl, echtgenote van Harley Earl en werd 'pinkie' genoemd vanwege zijn roze kleur.

23 maart: De Super Monza gemaakt voor de 16^e verjaardag van Lynne Mitchell, dochter van..... De wagen werd in augustus gepresenteerd in 'Motor Trend'.

2-6 april: Mobil Gas Economy Run. Bill Thomas en Vince Piggins werden 3^e in hun klasse met een verbruik van 11,4 km. per liter in tijdens de rit tussen Los Angeles en Minneapolis.

4 april: De 'super turbo air' 95 pk motor in productie. Optioneel leverbaar als RPO649 bijtelling van \$25.

15 april: Piggins en Thomas brachten dezelfde Corvair, als in de Mobilgas Run, naar Pikes Peak bergklim. Donald Lawrie reed de wagen naar het eerste record van dat jaar.

900 coupe in mei in productie gaat.

22 april: Elf stoere mannen, drie Corvairs en twee hulptrucks vertrekken vanuit Chicago voor een rit over de Inter-Amerikaanse weg naar Panama. De trip werd gesponsord door de Chicago Tribune, Chevrolet en hoofddealer Dick Doane uit Dundee, Ill.

26 april: Chevrolet brengt officieel via de pers naar buiten dat de Monza 900 'droomauto' geproduceerd gaat worden.

16 mei: De 16 jaar jonge Don Lyford komt om in een Corvair. Dit leidde tot een rechtszaak die pas in 1966 door Chevrolet gewonnen werd.

16 mei: De eerste Monza coupe's worden naar Canada geëxporteerd. Er worden in 1960 geen Monza's in Oshawa gemaakt.

2 juni: De drie

Corvairs en twee hulpwagens komen na een barre tocht van 7300 km aan in Panama City. Er werd een promotiefilm over gemaakt onder de naam "From here to there". GM reclame bureau Campell-Ewald kocht zendtijd voor reclame op tv. Deelnemers Doane, Gould en Turk begonnen samen met Chevrolet plannen te maken om in 1961 in Corvairs vanuit Panama naar Colombia te gaan. Deze extreme reis werd bekend onder de naam "Dare to the Darien".

2 juni: De productie van de 1960 Corvair stopt in Canada (Oshawa).

9 juli: Chevrolet bevestigt de dealers dat de manuele 4-bak en de zwaardere ophanging niet voor de 1960 Corvair beschikbaar zal komen.

13 juni: Ned Nickles, studiochef van GM Styling presenterd een gemodificeerde Monza coupe met schuifdak.

23 juni: In het Ambassador hotel in Chicago krijgt Mitchell de IDI (Industrial Designers Institute) medaille uitgereikt. Nickles neemt hem in ontvangst.

8-16 juni: Corvair Monza's en Chevrolet Impala's worden ter beschikking gesteld aan de Demo-cratistische conventie in Los Angeles.

26 juli: Het idee voor een verkorte Monza als show- en concept auto onder de naam Sebring Spyder.

9 augustus: De productie van het 1960 Corvair model stopt officieel in de VS. Er werden 139.208 van het type 700 sedan, 47.683 van de 500 en 11.926 Monza coupe's gemaakt in drie fabrieken.

29 augustus: de eerste Canadese 1961 Corvair wordt gemaakt in Oshawa. Het is een 700 sedan met chassisnr. 076900001. De echte productie met inbegrip van de Lakewood begint op 15 september.

31 augustus: Nationale Chevrolet verkoop conventie voor 1961 modellen in Detroit's nieuwe Cobo Hall. Rijden op de GM testbaan en Cole geeft persconferentie.

6 september: Project Morgantown, een 6000 mijl lange promotietocht van Willow Run naar Oakland en terug met de nieuwe Corvairs 95 (Green-brier, Corvan, Rampside, Loadside).

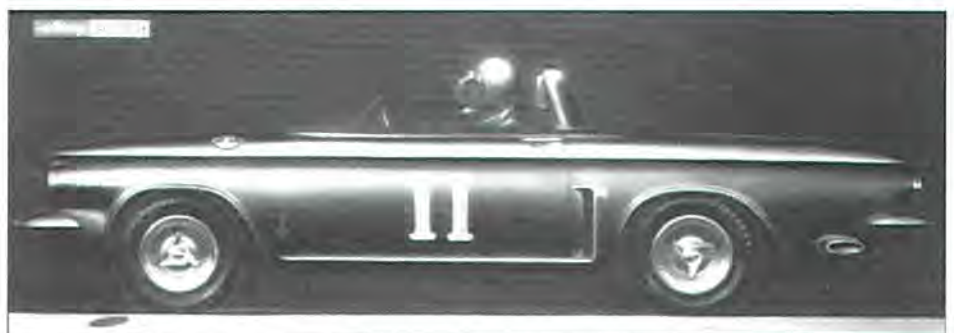
12 september: Productiebegin van de nieuwe 1961 Corvair.

7 oktober: Productiestart van de Corvair 95.

10 oktober: De Pininfarina Speciale Corvair maakt zijn debuut op het autosalon van Geneve.

12 december: De verkorte Sebring Spyder afgemaakt met uitzondering van sierlijsten en linnen dak.

Hieronder: De verkorte Monza Spyder hier nog op ware gootte tekening





Lakewood 1961 *Ralf Verhees*

Het was een donderdagavond, in het vliegtuig van Ryan Air, richting Dublin, waar ik een weekend bij mijn broer zou doorbrengen. Het vliegtuig vulde zich en ik had een m'n koffer(tje) boven in de bagageruimte geplaatst. Wachtend op het vertrek haalde ik mijn eerste 'Corvair Mail' clubblad uit mijn tas. De eerste die sedert mijn introductie echt in de brievenbus was gevallen. Ik had de andere oude exemplaren en kopieën al doorgelezen en bekeken. Maar dit was voor mij de eerste. Ik sla het blad open, kom Clarks tegen en de stukjes van de redactie. Een pagina verder, kijk ik verwonderd, die lijkt op mijn auto zeg. Goed kijkend en nog niet helemaal realiserend wordt het me duidelijk. Het IS mijn auto en ook mijn foto. Verwonderlijk en met een grote smile op mn gezicht kijk ik om me heen in het vliegtuig. Liefst zou ik het aan iedereen willen laten zien, maar om nu het vliegtuig af te gaan ging me wat ver. Dus maar wachten tot in Dublin om het vol trots aan mijn broer te laten zien. Net een paar weken lid en nu al berucht of beroemd. Dus bij deze het verhaal van de inmiddels 25 jaar geworden eigenaar van de Chevrolet Corvair Lakewood.

Die foto op internet daar is het mee begonnen. De Corvair, niet zozeer de "gewone" modellen, maar de busjes – pick ups en de station uitvoering, hebben mijn nelangstelling. Altijd rondkijken op Ebay en weet ik waar. Zoveel staan er niet op helaas, sommige met begroeiing erin en andere op en top zoals ik hem ook graag zou willen hebben. Het zou nog wel even duren voor ik er een heb, was mijn gedachte. Blijven dromen



werd er tegen mij gezegd. Tot op die ene dag ik een Corvair Lakewood (was voor mij toen ook gewoon een station versie) tegen kwam op Marktplaats. Hij stond bij Kieft & Klok, een volkswagenbusjes handelaar. De auto is voor mij, dacht ik. Maar ja, de prijs was voor mij te veel (meer dan te veel). Maanden gingen voorbij en het was inmiddels de dagen tussen kerst en Nieuwjaar 2009 geworden. Ik had een paar dagen vrij en een vriend van me ook. Samen zouden we eens gaan kijken bij de Gallerie ni Brummen. Allemaal oude (niet voor onze portemonnee) wagens uit diverse landen en jaartallen. Een aanrader voor de automobiel liefhebber. De weg daarheen bracht ons in de buurt van Kieft & Klok (K&K), dus daar wilde ik ook langs rijden om alleen maar eens de Corvair in het echt te kunnen zien. Ik namelijk nog nooit een Corvair station goed van dichtbij gezien. Eén keer een witte, op een USA meeting in Lommel in België. Dus dit was mijn kans. Wij naar K&K met de ogen al wijd open, maar geen Corvair te zien (VW busjes genoeg). Na wat rondkijken toch maar iemand aan zijn overall getrokken en gevraagd of de Corvair nog aanwezig was. Nee was het antwoord, helaas. Deze is net 2 weken geleden opgehaald. Oh da's erg jammer.



De Corvair is naar iemand toegegaan die ook wel iets van een garage had werd mij verteld. Een Volkswagen man in Asch. Maar een exacte naam of telefoon nummer hadden ze niet. Ik dacht zo'n wereld stad zal Asch ook niet zijn dus met die gegevens ging ik toch maar weer een keer op zoek naar de Corvair. Het welbekende Google werd geraadpleegd en de trefwoorden Volkswagen Asch werden ingevoerd. En jawel; 1 resultaat van een VW man in Asch. Ik dacht dat zal hem wel zijn want Asch bestaat maar uit een paar huizen.

Na een paar dagen hun website in de gaten gehouden te hebben, kriebelde het meer dan alleen maar hopen dat er een foto van de Corvair op kwam. Gelukkig stond er een telefoonnummer bij. Dus een paar dagen nadat we bij K&K waren geweest de VW man maar eens bellen. Kreeg gelukkig iemand aan de lijn die mij met "Ja, nee de Corvair, die blauwe staat hier" uitsprak. Mooi dacht ik. "Ik heb hem privé" vertelde hij, "maar als je hem wilt zien kom je maar langs, zaterdag staat de erwtensoeep klaar". Dus zo gezegd zo gedaan en die zaterdag met zn tweeën naar Asch gereden. Daar aangekomen zag ik hem al staan



op het erf. Athans de contouren want er lag een dikke laag sneeuw op en het was buiten ook iets van 'min genoeg' (te koud). Eerst maar eens even naar binnen die VW man zoeken. Een grote houten deur geopend en de lucht van erwtensoep kwam ons al tegemoet. "Heren, soeppie?" Dat ging er wel in na een autoritje. "Dus jullie komen de Corvaair bekijken, hij zit wat onder het sneeuw helaas, maar dat krijgen we er wel af". Met z'n 3en gingen we weer naar buiten. Eens rustig de Corvaair bekijken. Eerste indruk, niet slecht, maar wat een afschuwelijke velgen! Na wat uitleg voor zover de VW man er iets van wist, ja, hij vond het blok mooi luchtgekoeld en die velgen 17 inch Fuchs velgen waren echt waanzinnig, ging hij weer naar de kachel terug. "Kijk rustig verder ik zie jullie binnen wel weer!". Da's fijn dacht ik, kunnen we rustig samen kijken en doornemen. Hoe meer sneeuw we weg haalden hoe meer vliegroest er tevoorschijn kwam. Steeds meer kleine dingen. Geen of nauwelijks rotte plekken. Bekleding nieuw gedaan, maar alles behoorlijk vuil. Motor zag er netjes uit maar we kregen hem niet aan de praat. Koud – lege accu – lang stil gestaan, jammer maar we kregen hem niet lopend. Na nog een koffie stapten we weer in de dagelijkse Suzuki. Terug naar Veldhoven. Onderweg de plus- en minpunten nog eens doorgenomen. De Corvaair liet me niet los en na een week in mijn hoofd al zo'n 3500 miles afgelegd te hebben bel ik de VW man weer op of het goed is dat we nog een keer komen kijken.



Maar dan moet de auto wel de brug op zodat we de onderkant kunnen zien en de motor moet lopen voor een proefrit. "Geen probleem" was het antwoord door de telefoon, "En je weet het, zaterdag staat de erwten soep klaar!"

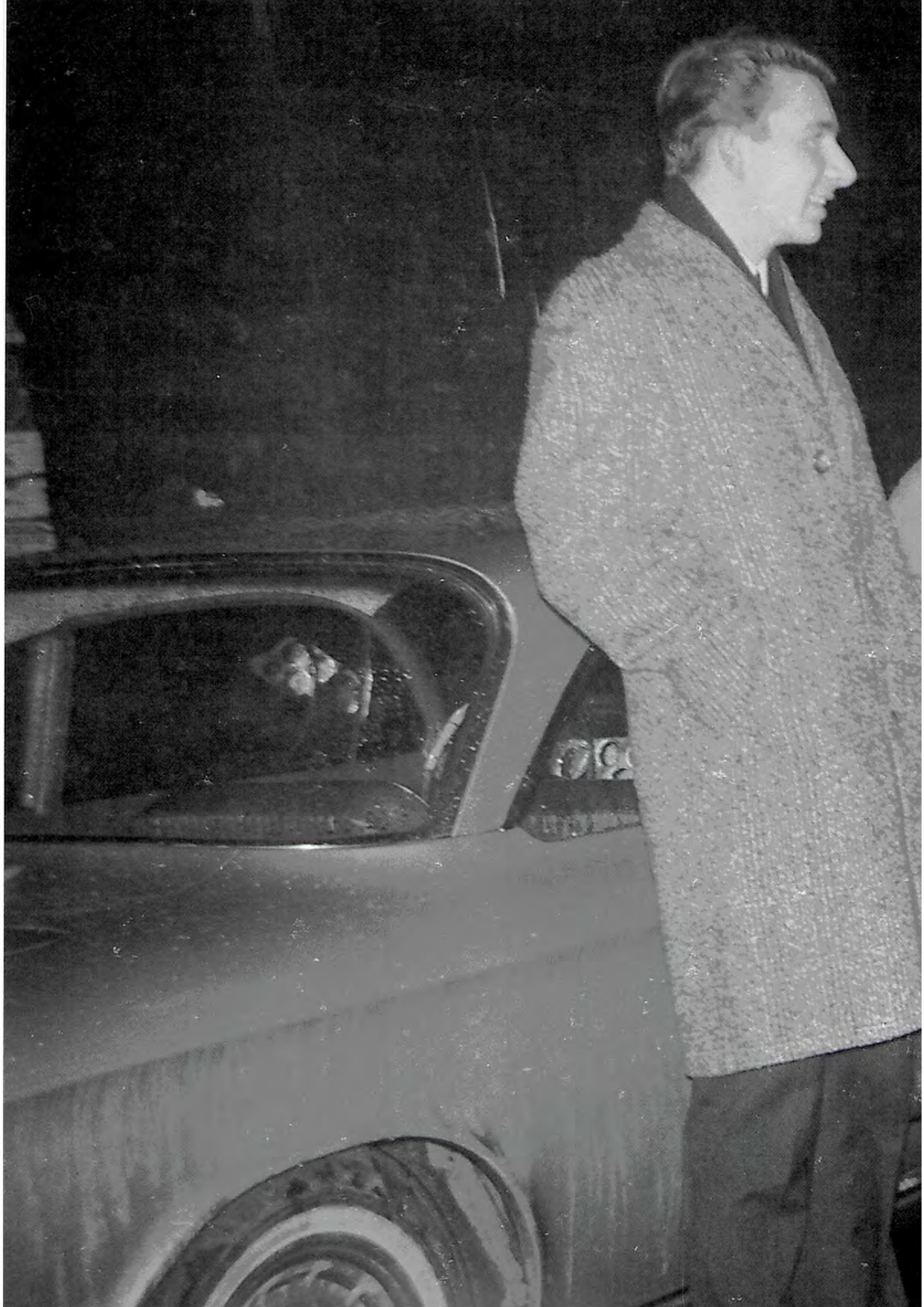
Zaterdag met 4 man sterk, bestaande uit mijn vader die ook nieuwsgierig was geworden en mijn twee vrienden die iets meer van autotechniek afweten, weer richting het pittoreske Asch.

De Corvaair stond al op de brug waar we een goed beeld hadden van de bodem. De brug ging langzaam omlaag zodat we de hele auto van top tot teen konden bekijken. Niks was echt kapot of door, maar veel heeft er wel aandacht nodig. Schoonmaken of vervangen was bij veel van de bekeken plekken het antwoord. De motor liep gelukkig wel, na 3 keer starten. En we konden een proefrit maken. Achter het stuur rustig de laan uit gereden. Remmen waren niet aanwezig dus maar voorzichtig rijden om de Corvaair niet in het weiland te parkeren. De motor liep lekker – bak schakelde goed (zijn er maar 2, dus ja het werkt of het werkt niet). Terug gekomen weer opnieuw proberen te starten maar zonder resultaat. De Corvaair was dood. 1 rondje gereden en dood..... Gelukkig was dit wel een rondje met een glimlach op mijn gezicht. Maar nu weer de teleurstelling van het niet horen starten.

Thuis alles eens op een rij gezet en de vele foto's nogmaals bekeken. Het is een rollend project. Een wagen die uit elkaar moet of iets dergelijks en waar ik 2 jaar mee vooruit kan. Maar het is wel een bijzondere wagen. Steeds meer kwam ik te weten over dit model – de Lakewood. Het werd mij ook meer en meer duidelijk dat, als ik deze zou laten gaan ik een dergelijke wagen niet meer zo gauw tegen zou komen. Chevrolet Bel Airs – Impala's zijn er genoeg, iedere maand wel een aantal te koop, Corvaairs niet, laat staan station versies als de Lakewood 1961. Na twee dagen goed nadenken, de knoop doorgemaakt. De VW-man opgebeld en doorgegeven dat ik hem nam onder bepaalde voorwaarden. Deze was akkoord en zo werd het volgende traject tin werking gezet.

Op kenteken stond de Lakewood gauw. Hij had Engelse papieren en nog wat andere documenten. Dus geen probleem bij de RDW. Kenteken platen werden besteld en alles werd in orde gemaakt voor de APK keuring. Ook deze (met een kleine opmerking) goed doorstaan. Dus zo'n 3 weken later kreeg ik telefoon dat de wagen op mij stond te wachten. De eerste aankomende zaterdag met deze keer géén erwtensoep maar gefrituurde snacks werd uitgekozen om de Lakewood op te halen. Ralf Verhees.







Ruud Keers (met opgestoken hand) en vaders Corvair Monza 1968
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

Verrassende plaatjes.

Als je van auto's houdt, dan ben je doorgaans geïnteresseerd in allerlei informatie. Informatie via een autoclub, autogereleerde bijeenkomsten, krant, tv, speciale tijdschriften en niet te vergeten het internet.

En dat internet heeft een enorme vooruitgang doorgemaakt de laatste decennia en het einde lijkt nog niet in zicht. Het maakt de wereld klein, transparant en informatie is direct voorhanden. Er zitten ook keerzijden aan, maar daar ga ik nu niet verder op in.

Zo heb ik "gegoogled" (of is het "gezocht", want dat is Nederlands) naar plaatjes van Chevrolet Corvair 1960. En dat levert een heel scala aan informatie op van dat type auto. Op het eerste overzicht was een geschilderd plaatje te zien met twee Corvairs, waarvan één two tone kleur lichtblauw/donkerblauw had. Het decor is een oud huis en het geheel geeft naar mijn oordeel perfect de sfeer van de jaren 60 weer.

Door de betreffende site van dat plaatje te openen kwam ik, behalve de auto's, meer te weten over dat huis. Het huis heet St. Augustine Oldest House en is een museum. Via Google Earth, met daaraan gekoppeld Google Maps, kun je zogenaamde streetviews oproepen. Even terzijde: Nederlandse plaatsen worden in rap tempo in fotografische opnamen vastgelegd.

Door 'St. Augustine Oldest House' in een invulveld te typen, ga je daar virtueel naar toe. Google Maps aanklikken, het mannetje slepen naar de gewenste locatie en warempel, het huis staat er nog steeds! Wat mooi dat zo het verleden met het heden direct te vergelijken is!

Het resultaat van deze mogelijkheid, na persoonlijke bewerking, wil ik jullie niet onthouden.

Ondertussen droom ik ervan of het wat zou zijn om éénmalig met mijn Corvair daar een rondtrip te maken en o.a. de auto op dezelfde locatie en dezelfde opstelling met een foto vast te leggen.....

Zie de foto's op de achteromslag

Richard Widman's 1960 Corvair 700 project

In de vorige Corvair Mail kon je een uitgebreid artikel lezen over de restauratie van een 1960 sedan van Richard Widman. Met hem hebben we toen contact gezocht en hem een exemplaar van ons clubblad toegestuurd. Ook een vertaling in het engels van het project van Johan Doornbosch hebben daarbij ingesloten. Dat heeft hij inmiddels ontvangen en ons een berichtje retour gestuurd. Uit zijn reactie kunnen we opmaken dat hij er zelf niet zo onder de indruk van was, maar zijn vrouw wel! Is het een beetje afgunst dat het resultaat van Johan er beter uit ziet dan het zijne? Wij denken dat hij zichzelf daarmee te kort doet, want de omstandigheden waaronder Richard zijn restauratie heeft doorgevoerd is vele malen moeilijker (maar wel goedkoper) dan waaronder Johan's auto onder handen werd genomen.

Hieronder het antwoord van Richard:

Thanks for the magazine and the translation. It came this morning and gave me a break from the priorities of the day. From what I can see they got the gist of my restoration. My wife was excited to see it.

On my last trip to Tarija I was able to spend my time polishing and driving the Corvair, while finishing up the refreshing of my 88 BMW 325ic.

Sure it is a nice car to drive. The cops even admire it and wave instead of asking for my papers (which are only semi-official at the moment, with technically expired plates).

Couple of more pics on my site, plus those of the BMW.
(<http://www.widman.biz/Corvair/English/Other/bmw.html>)

Zoals je kunt lezen, verwijst hij meteen naar zijn volgende project. De omstandigheden om een klassieke auto te restaureren en te rijden in Bolivia zijn nu eenmaal iets anders dan in West Europa. Richard rijdt gewoon in de Corvair maar heeft zijn papieren (nog) niet in orde en een (kenteken) keuring zal een kwestie van betalen zijn. Al dan niet legaal.

Hoe dan ook, Richard mag trots zijn op zijn Corvair die hij tenslotte toch maar van een schroothoop heeft gehaald. Hier in onze contreien zou een dergelijk wrak hoogstens een onderdelenleverancier zijn gebleven.

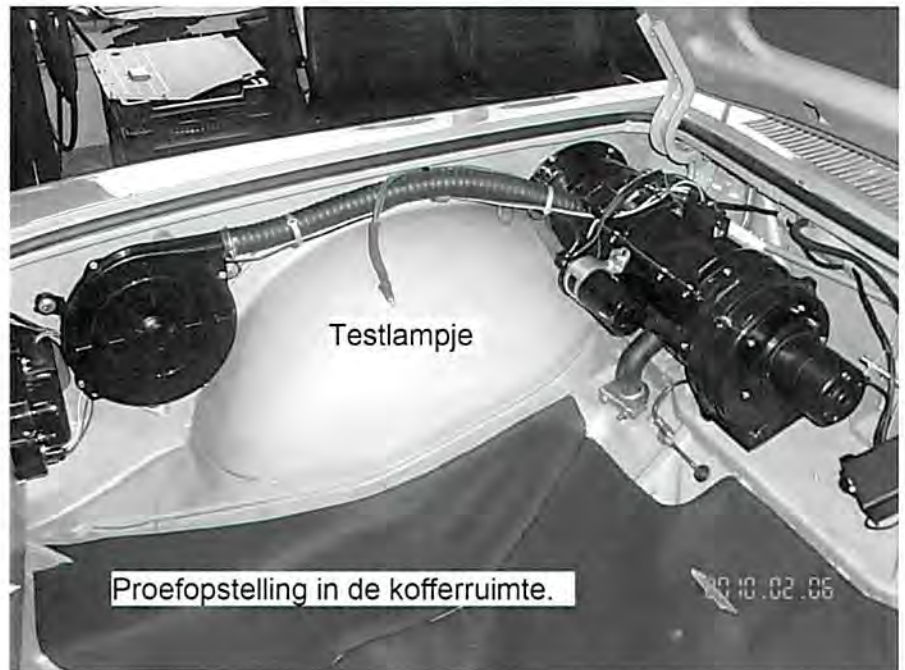


In de winter brandt de kachel.

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

Op 2 januari 2010, heeft een redacteur van het magazine 'Klassiek & Techniek' mij een interview afgenomen.

Het artikel is in het februari-nummer van dit blad gepubliceerd. Mensen die dit artikel hebben gelezen en weten hoe een 60'er Corvaair er uit moet zien, zullen waarschijnlijk wat zaken hebben opgemerkt die nog niet zijn gemonteerd. Het ontbreken van de benzinekachel bijvoorbeeld, op één van de foto's. Deze was op dat moment niet operationeel, maar we zijn inmiddels al aardig richting einde winter en ik kan nu hierover



Proefopstelling in de kofferruimte.

opgesloten tussen de andere onderdelen. Of dat zo hoort.... Met dit gegeven ben ik elektronisch her

andere componenten. Het resultaat van diverse berichten en mijn persoonlijke argumentatie heb ik het restauratiebedrijf bericht. Hun afwachtende reactie motiveerde mij nog eens naar een antwoord te zoeken dat mijn hypothese onderbouwt. En toen, eureka, het antwoord! In een gescande versie van het Nederlandstalige Corvaair werkplaatshandboek het onomstotelijke bewijs. Dat onderdeel dient opgesloten te zijn, zonder speling.

Het is pas half januari 2010 dat, na het afgenomen interview, men een testopstelling is gaan maken van de kachel. Daarvoor is speciale apparatuur aangeschaft om de benzinedruk te regelen en te meten. Een week later heb ik bericht ontvangen dat de werking van de brander niet goed is. De brandstofkegel heeft een afwijking en de verbranding is onregelmatig. Hoe kan dat? Er zit immers een nieuwe



De proefopstelling

wat schrijven. Hij doet het, en goed! Maar dat ging niet zonder slag of stoot.

De aanloop naar de assemblage van dit gevoelige en mooie stukje techniek vond eigenlijk al in augustus 2007 plaats. Frank heeft componenten schoongemaakt, Hans heeft motoren en componenten doorgemeten en getest; René heeft delen in standaard zwart gespoten. Ondergetekende heeft een revisieset en nog wat onderdelen besteld. Een jaar geleden heeft Hans een nieuw bochtstuk van de uitlaat op de warmtewisselaar gelast. Deze was namelijk gescheurd. Pas juli 2009 ontstaan er vragen. Om het eenvoudig te omschrijven: één onderdeel is met een speling

en der gaan unformen. Via de club, maar ook via een Corvaair forum. En het resultaat; geen reactie op mijn vraag; wel speling, veel speling, weinig speling, geen speling, het nylon onderdeel zou niet goed zijn, of het moet een rubber deel zijn. Kortom, de antwoorden waren onduidelijk. Voor mijzelf kom ik, geredeneerd op ouderwetse ontwikkelingstechnieken tot de conclusie, dat het vulstukje nodig is en geen speling mag hebben tussen de

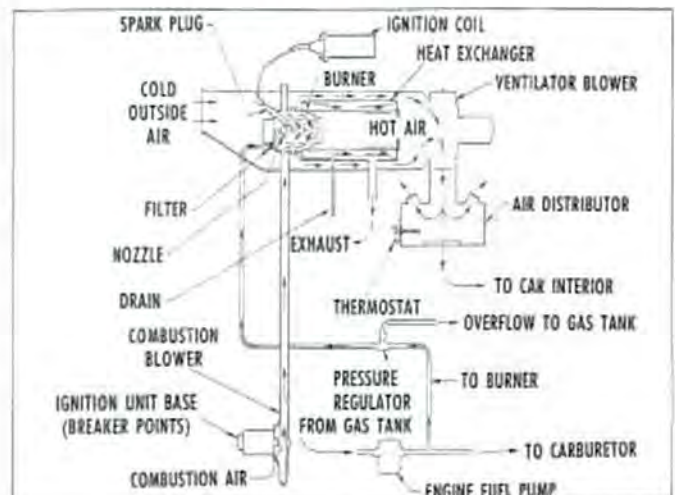


Fig. 9.2 - Diagram van de benzinekachel

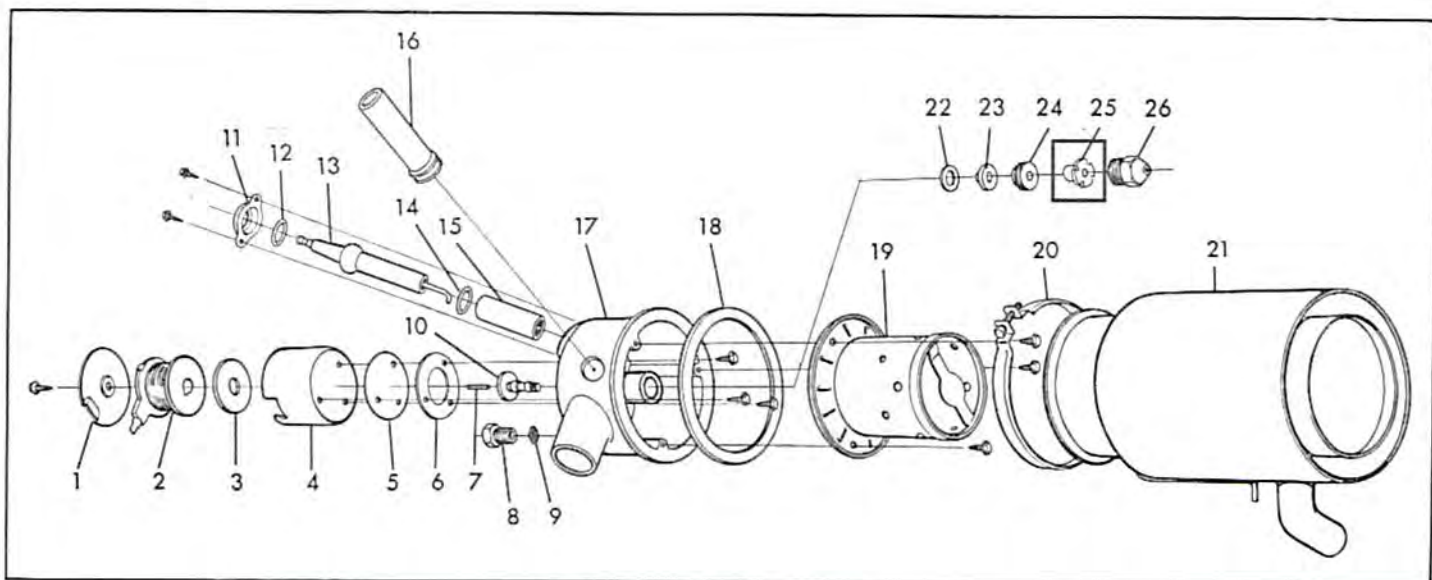


Fig. 3-21 - Warmteuitwisselaar, brander en brandstofklep

- | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1. Deksel van solenoïde | 8. Aansluitnippel | 15. Huls van bougie | 21. Warmteuitwisselaar |
| 2. Wickeling van solenoïde | 9. Brandstofzeef | 16. Ventilatiepijpje | 22. Pakking van klepzitting |
| 3. Tussenlegring | 10. Brandstofklep | 17. Branderhuis | 23. Klepzitting |
| 4. Solenoïdehuis | 11. Bougiehouder | 18. Pakking | 24. Klepzittingschroef |
| 5. Afdichtingsschijf | 12. Sluitring | 19. Mengkamer | 25. Rubber afstandstuk |
| 6. Pakking | 13. Bougie | 20. Beugel | 26. Verstuiver |
| 7. Veer van brandstofklep | 14. Sluitring | | |

Clark's nozzle op! Hierover met Clark's contact gehad. Ze reageerden met het advies een nieuwe te kopen. En de relatief hoge kosten? Voor rekening klant, omdat dit onderdeel langer dan een jaar geleden is gekocht. Ja, het staat in hun voorwaarden....

In hetzelfde bericht stond ook dat de brandstofpomp niet genoeg druk levert. Het zou goed zijn gelijk met de nozzle een nieuwe pomp aan te schaffen. Dat is gebeurd.

Nadat de nieuwe delen zijn ontvangen heeft men de kachel afgebouwd en in de open lucht bij -10° C in de auto getest. Wel met een aantal brandblussers paraat. Het resultaat is een geruisloze werking van de eenheid met een mooie gelijkmatige en rustige verbranding. De thermostaat zal later nog moeten worden afgesteld. Bij normale temperaturen hoort de kachel af te slaan als de ingestelde temperatuur is bereikt. Dat was niet mogelijk bij -10° vorst.

Met het bovenstaande verslag kom ik aan het einde van een langdurig restauratietraject. De bedoeling is dit voorjaar een aantal testritten te gaan maken. René heeft mij gemeld, dat er wel een fase gaat komen voor de nodige aanpassingen en het wijzigen van afstellingen. Voorlopig blijft de auto dus nog in Aalten ■

JD



Het onderdeel dat voor onduidelijkheid zorgde



Kachelmotor met onderbrekerinrichting voor branderbougie.

Zijn laatste project

Beste Leon,

We zenden u bij deze het overlijdensbericht van onze bompa.

Zoals je weet was bompa bezig met zijn twee kleinzonen om de Corvair te restaureren die meer dan 30 jaar in de loods van zijn bedrijf opgeborgen stond.

De restauratie is vergevorderd en gisteren, zondag zouden ze samen voor de eerste keer meerijden in een 'classic car rally'. Door het overlijden vrijdagnacht van hun grootvader hebben zij als eerbetoon gisteren zelf gereden. Ze zullen ook de rouwwagen naar de kerk volgen met de Corvair.

Ik nodig u bij deze uit om naar de rouwplechtigheid te komen en u bent tevens welkom op de koffietafel daarna. Het zou deze twee jongens echt de moed geven om met hun project verder te gaan.

Met dank en vriendelijke groeten,
Michel STAES.

Papa van Lukas, oom van Thomas.



Soms is het niet altijd even eerlijk in het leven. Hij had nog zoveel plannen met zijn kleinzonen en de Corvair. Geschrokken namen we kennis van het overlijden van 'de bompa' van onze Belgische leden Lukas Staes en Thomas Huybrechts. Wij leerden hem kennen tijdens een bezoek aan ons. Daarbij voerden zijn kleinkinderen het woord en zat hij geamuseerd te luisteren hoe ze opgingen in het weer op de weg brengen van de door hen juist ontdekte 1964 Corvair van overgrootvader. De wagen was beschadigd geraakt in een ongeval en daarna nooit meer gerepareerd. Toch wilde 'bompa' er geen afstand van doen en heeft de Corvair al die tijd bewaard in een loods van zijn bedrijf. "Misschien voor de kleinkinderen later..." Toen de kleinzonen er inderdaad interesse in kregen was hij de grote animator die dan ook meteen maar het project financierde. Vanaf deze plaats wensen we de familie veel sterkte toe en Lukas en Thomas veel steun om met de Corvair de herinneringen aan 'bompa' levend te houden.

Corvairtreffen

Op Nationale Oldtimer-dag
en Lenterit in Culemborg

zaterdag 29 mei

In 2010 is alweer voor de 20e keer een groot aantal oldtimers te bezichtigen. De particuliere eigenaren rijden daarna in een stoet door het riviereengebied. Om 12 uur vertrek vanaf de grote Markt in Culemborg, in de bekende gemoedelijke sfeer, voor een tocht door het mooie Betuwse Riviereengebied en de Vijfheerenlanden. Rond 15.00 uur worden de eerste automobielen weer terug in Culemborg verwacht. Deze rit is voor clubleden gratis. Niet leden betalen E.15.

I.v.m. verkeerstechnische organisatie verzoeken wij u uiterlijk voor 11.00 uur aanwezig te zijn met uw oldtimer.

Om 12 uur vertrekken we vanaf de grote Markt in Culemborg, in de bekende gemoedelijke sfeer, voor een tocht door het mooie Betuwse Riviereengebied en de Vijfheerenlanden.

Omstreeks 13.30 uur houden we een gezamenlijke tussenstop. Rond 15.00 uur verwachten wij de eerste automobielen weer terug in Culemborg. Deze rit is voor clubleden gratis. Niet-leden, verplicht telefonisch vooraf aanmelden. De leden van de HACC krijgen automatisch een startnummer toegezonden, dat ze bij deelname door moeten bellen aan de organisatie. Houdt u er wel rekening mee, dat uw auto het bouwjaar heeft

van vóór 1 januari 1980. U kunt vanaf 1 april 2010 alleen maar telefonisch aanmelden.

Geen E-mail aanmelding. Tussen 19.30 en 21.00 uur onder nummer 06 - 555 25 529.

Het bedrag van € 15,00 per oldtimer voor de deelname aan de lenterit dient u (met gepast geld) te betalen aan de organisatie bij de ingang van het evenemententerrein in de Zandstraat.



Corvair Society of America

Wellicht heb je vaker de Corsa website aangeklikt als je wat wilde weten over je Corvair of om gewoon maar eens te surfen. Corsa is een wereldwijde organisatie van mensen die iets op hebben met de Corvair. Ze is opgericht in 1969 en telt momenteel 4800 leden verdeeld over 125 Corvair clubs. Corvair Club Nederland is er daar een van.

teruggelopen en men beraad zich er momenteel over hoe weer nieuwe aanwas te krijgen. Daarnaast speelt de leeftijd van de gemiddelde Corvair eigenaar en vaak ook Corsa lid, een rol. Ook hier slaat de vergrijzing toe. Wij als Corvair Club Nederland, zijn verheugd dat we in onze club de laatste jaren een aantal jonge leden hebben kunnen inschrijven. Maar in Amerika ligt dat kennelijk anders. Daarom willen wij met dit artikel een pagina reclame maken voor Corsa. Zij hebben nieuwe leden hard

een ander lidmaatschap, waar je toch niets meer mee doet wil opzeggen? En de dollar is nog altijd een stuk goedkoper dan onze Euro! Corsa heeft je nodig.... En wij Corsa...

12 mo. Dues: US \$ 45.00
12 mo. Dues: Canadian \$ 49.00
12 mo. Dues: Overseas \$ 59.00
26 mo. Dues: US \$ 90.00
26 mo. Dues: Canadian \$ 98.00
26 mo. Dues: Overseas \$ 118.00



Hieronder enkele van het 24 pagina dikke Corsa clubblad om je een indruk te geven wat je kunt verwachten. Ook wij dragen regelmatig ons steentje bij met interessante of leerzame artikelen die we eerder in ons eigen clubblad reeds gepubliceerd hebben. En, Corsa Communique heeft nog een advertentie pagina!



Membership Promotions

Corsa is een van de best georganiseerde, enkel merk club ter wereld. Ze is een organisatie zonder winst-oogmerk en stelt zich ten doel het behoud, restauratie en het berijden van de Corvair te bevorderen. Corsa bepleit het aanmaken van nieuwe onderdelen, het geven van technische info en het bijeenbrengen van Corvair enthousiasten. Corsa heeft een van de beste publicaties van een enkel merk club bij monde van het blad Corsa Communique. Corsa wordt geleid door een door leden gekozen bestuur en een aantal commissies in diverse disciplines. Zo kun je met elke (technische) vraag bij Corsa terecht.

In Amerika hebben ze het dieptepunt van de resessie achter de rug. Dat wil niet zeggen dat alles weer op rolletjes loopt. Vele mensen hebben diep in de buidel moeten tasten of, indien die buidel leeg was, noodmaatregelen moeten treffen. Dat hield vaak in dat ze noodgedwongen hun dierbare auto hebben moeten verkopen en/of lidmaatschappen hebben moeten opzeggen. Dat heeft Corsa gemerkt. Het ledental is de laatste tijd sterk

nodig om de service te kunnen blijven bieden die het tot nog toe heeft kunnen leveren.

Je hebt je wel eens afgevraagd hoe wij aan die unieke foto's komen die je regelmatig in ons clubblad vind? En wie die jaarlijkse conventie organiseerd waarbij enige honderden fanaten bijelkaar komen en hun vaak uitmuntende auto's kunnen tonen? Wie er voor zorgt dat een compleet Corvair museum met behalve speciale Corvairs, ook allerlei attributen heeft verzameld?

Wel, CORSA is dringend op zoek naar nieuwe leden en misschien dat ook jij daar deel van wil uitmaken? Op haar website kun je alle relevante informatie vinden om je in te schrijven als Corsa-lid. Mocht je er niet uitkomen, laat ons dan wat weten en wij regelen het voor je.

Wat je ervan merkt? Wel, elke maand een 24 pagina dik clubblad met allerlei wetenswaardigheden en interessante informatie over Corvairs en hun eigenaren. En je krijgt momenteel ter introductie ook nog een korting van 10% in de Corsa-winkel. Kijk eens in je beurs en overweeg het eens. Misschien dat je

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	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



Verrassende plaatjes



St. Augustine Oldest House. Een sfeervol plaatje van toen....



Het huis staat er nog. Let op de linkerkzijde. Alleen de poort is behouden.



Johan Doornbos heeft de lokatie van een vertekende foto uit een Corvair brochure uit 1960 opgespoord via Google. Een droomwens zou nog eens zijn om zijn auto op dezelfde plaats te zetten en een nieuwe foto van hetzelfde beeld te maken, 50 jaar later.