

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 13e jaargang nr. 5 – nov. 2010



Van **A**peldoorn tot **Z**andvoort!
Lees verslagen in deze editie

De eerste GM fabriek in Antwerpen. Er zouden er
nog vele volgen maar binnenkort verleden tijd?



GM Continental Antwerpen *r.i.p.?*

Gaat de fabriek waar menige Corvaair in onze club vandaan komt dan toch echt dicht?

Er is al veel over gesproken in de afgelopen jaren en vooral de laatste tijd is het spannend. GM heeft aangekondigd de fabriek eind dit jaar te gaan sluiten, maar er zitten altijd nog wel een paar (Chinese) geïnteresseerden op het vinketouw. Hoe dan ook... Een stukje historie: GM stichtte deze fabriek in 1924. Aanvankelijk werden in een oud klooster, in een zeer beperkte ruimte alleen Chevrolet's gemaakt. Assemblage was een zwaar begrip daar het volledige koetswerk, grotendeels van hout door vaklieden gemaakt werd. Alleen de techniek werd vanuit uit Amerika in kisten naar Antwerpen verscheept. De fabriek was een volledige dochter van GM Detroit onder de naam GM Continental S.A.

Al gauw werd het klooster te klein en verhuisde men naar een voormalig "Velodrome" vanwege de grote vraag naar Chevrolet's en werd de productie opgevoerd naar 25.000 voertuigen op jaarbasis.

Reeds in 1928 begon men plannen te maken om een serieuze fabriek te bouwen aan het Albertdok en vrijwel meteen na de in gebruikname van deze fabriek werd de productie meer dan verdubbeld naar 250 auto's per dag. Naast assemblage waren in deze fabriek ook andere activiteiten zoals de fabricage van radiatoren. Saillant is dat er in 1936 een aantal kant en klare Chevrolet's weer terug gingen naar de V.S. Vanwege de lage lonen was de productie in België goedkoper dan in Amerika werd gezegd, maar het zou best wel eens te doen kunnen hebben met de crisis die enige jaren tevoren uitgebroken was en waarbij hele fabrieken gesloten werden. Inmiddels had GM Opel overgenomen en werden naast Chevrolet's en andere GM producten ook Opel's gemaakt in Antwerpen. Toen in 1940 de Duitse legers over Europa uitzwierven werd de fabriek geannexeerd en voor onderhoud en reparatie van legervoertuigen gebruikt. Het spreekt van zelf dat dit gauw bij de geallieerden bekend werd en er regelmatig bombardemen-



ten plaats vonden. Uiteindelijk werd de fabriek in 1944 tijdens een intensieve "air raid" volledig plat gegooid. Een van de bekendste "aanvallers" was de toen nog jonge en latere filmster Clark Gable. Meteen na de oorlog begon men weer op bescheiden schaal in het oude "Velodrome" auto's te assembleren. Voornamelijk de Amerikaanse merken Chevrolet, Buick, Pontiac, Oldsmobile en Cadillac. Er werden plannen gemaakt om een nieuwe fabriek te bouwen aan de Noorderlaan. In 1951 werd de eerste steen gelegd en in 1953 kwam ze klaar als modernste, grootste en meest veelzijdige van heel Europa. Op het 18 ha. grote terrein was er zelfs een bescheiden testbaan. Er werden nu ook naast de Amerikaanse merken en de Duitse Opel's, Engelse Vauxhalls en Bedfords gemaakt. De radiatoren fabriek draaide op volle toeren. De lopende banden waren bijna 14 kilometer lang en het was een allegaartje van merken die eraf kwamen. Alleen in de kleuren kon men enige volgorde waarnemen. Zo komt het dat later de eerste Corvairs dezelfde kleuren hadden als Opel en andere merken. De nieuwe fabriek werd door de werknemers en lokale bevolking "Plant 1" genoemd. In het midden van de jaren '60 was de auto industrie "booming". Er werden bij GM plannen gesmeed om in grote aantallen Opel's naar de V.S. te exporteren. Daarvoor moest er weer een nieuwe fabriek komen en die

werd in 1967 als "Plant 2" geopend met een grootse parade van bijna alle GM producten. Er werden alleen Opel's gemaakt terwijl de andere GM producten in "Plant 1" bleven. Na terugvallende verkopen door de oliecrisis, begin jaren '70, kwam er een opleving, die in het topjaar 1979 een werknemers aantal van 11.500 toonde terwijl datzelfde jaar de 4 miljoenste auto in Antwerpen van de band rolde. Maar daarna ging het ook langzaam bergafwaarts. De robotisering kwam er en naar de Amerikaanse merken was minder vraag en werden direct uit de V.S. geïmporteerd. Er worden dan alleen nog maar Opel's gemaakt. In 1988 stopte men de band van fabriek 1. Alleen de kantoren bleven in gebruik. De fabriek werd als parkeerplaats voor in de buurt liggende grootwinkel bedrijven ingericht. Op 1 november 1994 worden ook de kantoren naar fabriek 2 overgeheveld en de naam gewijzigd in "Opel Belgium". Bochum trekt alle Astra productie naar zich toe. Er worden nog pogingen gedaan om een Saturn Astra voor de V.S. te maken maar ook die strandden. Ondanks dat de productie door steeds innovatieve modernisering op een zeer hoog peil staat zou dan nu toch het doek gaan vallen. Ook een stukje Corvaair historie gaat dan ook verloren..... L.J.

De enige ons bekende foto met een Corvaair bij GM Antwerpen. Ze is (stiekem) gemaakt door Philip van Impe uit Brussel tijdens een schoolreisje.



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 16, nov, 2010

Van de redactie

Als we zo eens door de bladen van onze Europese zusterclubs lopen, dan mogen we onszelf toch wel op de borst kloppen dat we een mooi en gevarieerd clubblad hebben. Ook al zitten er wel eens wat foutjes in of heeft de kopieerder de 'zwartknop' niet tijdig weten te vinden.

Lovenswaardig hierbij is dat we, vooral de laatste jaren, regelmatig interessante bijdragen van onze leden mogen ontvangen.

Maar aan een 'Corsa Award' zijn we dit jaar niet toe gekomen. Hoeft ook niet, want met drie keer een eervolle vermelding in het verleden, waarvan een tweede plaats het hoogst was, denken we het clubblad gehalte in het algemeen omhoog gekrikt te hebben.

Sommigen missen nog steeds de advertentiepagina. Dat die er niet meer is heeft verschillende redenen. Ten eerste is het een hele toer om alle binnen- en buitenlandse bladen en websites na te gaan en er Corvairs uit te halen. Ten tweede; het is meest 'business' die de handelaren in de kaart speelt. Natuurlijk wil je graag je eigen Corvair vergelijken met wat er zoal aangeboden wordt, maar er is te veel verschil in kwaliteit. Onlangs werd er nog een '62 coupe aangeboden voor circa 1500 euro. Maar bij nader onderzoek bleek die auto zo rot als een mispel te zijn en een onvolledige motor te hebben. En, 'last but not least', er zijn gewoon niet meer zo veel Corvairs die te koop worden aangeboden. Datzelfde kunnen we constateren in de V.S.: In de Corsa Communique stonden tien jaar geleden soms wel twee pagina's met advertenties van betaalbare restauratie objecten. Nu is de redactie blij als ze een halve pagina vol krijgen met grotendeels geres-taureerde Corvairs voor een aanzienlijk bedrag. Ons blad moest enkele jaren geleden noodgedwongen versoberd worden om de kosten binnen de perken te houden. Kortom,

tijden veranderen en zo ook de activiteiten rond onze hobby. De komende wintermaanden op een laag pitje staan willen jullie ook eens achter het toetsenbord te kruipen of in de pen te klimmen. Ook nu weer, veel lees- en kijkplezier.

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

Als we het nieuwe kabinet moeten geloven gaat de wegenbelasting langzaam overgeheveld worden naar de brandstofprijs. Gunstig voor autorijdend Nederland langs 's lands grenzen, maar zeker niet voor onze hobby. En als we straks twee euro of meer voor een liter benzine moeten neerleggen zullen er veel van onze leden de toch al niet druk bezochte bijeenkomsten meer laten schieten. Op gas gaan rijden is niet meteen een optie. Één van onze leden heeft zijn Corvair op gas omgebouwd maar moet deze telkens voor de apk onklaar maken want de installatie is niet legaal. Nu zijn onze Corvairs wel geen benzineslurpende amerikanen maar omdat we een landelijke club zijn moet een aantal van ons toch wel telkens een paar honderd kilometer rijden om een treffen te kunnen bijwonen. Dus laten we met de nieuwjaarsbijeenkomst eens van gedachten wisselen om onze activiteiten te comprimeren en de kosten meer in de kwaliteit van een treffen te steken.

Clark's Corvair Parts®

Clark's has been your supplier for quality repros for the past 37 years.

This year, we expect to reproduce even more parts for your Corvair.

See the Supplement for the following:

VARIOUS NEW FC ITEMS

1964 TRIM TURBO PARTS

STAINLESS GAS TANK SENDERS

LATE MODEL STEERING COLUMN PARTS

650 Page 2007-2012 Catalog

USA - \$6 CANADA - \$9.95 Most Other Countries - \$12.95

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 FAX: 413-625-8498

www.corvair.com email: clarks@corvair.com

Geduld en kalmte blijft het credo.

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

De slotlinea van het artikel 'In de winter brandt de kachel', gepubliceerd in de Corvaairmail van voorjaar

2010 was:

"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."

En dat is nog steeds zo.... We leven inmiddels in augustus.

Wat is er dan in de periode tussen maart en het heden gebeurd? Niet veel en eigenlijk toch ook weer wel. Dat vraagt om een verklaring.

Nadat in maart de kachel is opgebouwd en getest, is de auto in het bedrijf tentoongesteld, wachtend op beter weer. René rapporteert dat in de auto, naast het uitvoeren van wat restpunten, een belangrijk onderdeel niet past. Dat is de speedometerkabel, gekocht bij Clark's. De binnenkabel is te lang. Hoe kan dat? Dat zal altijd wel een vraag blijven.



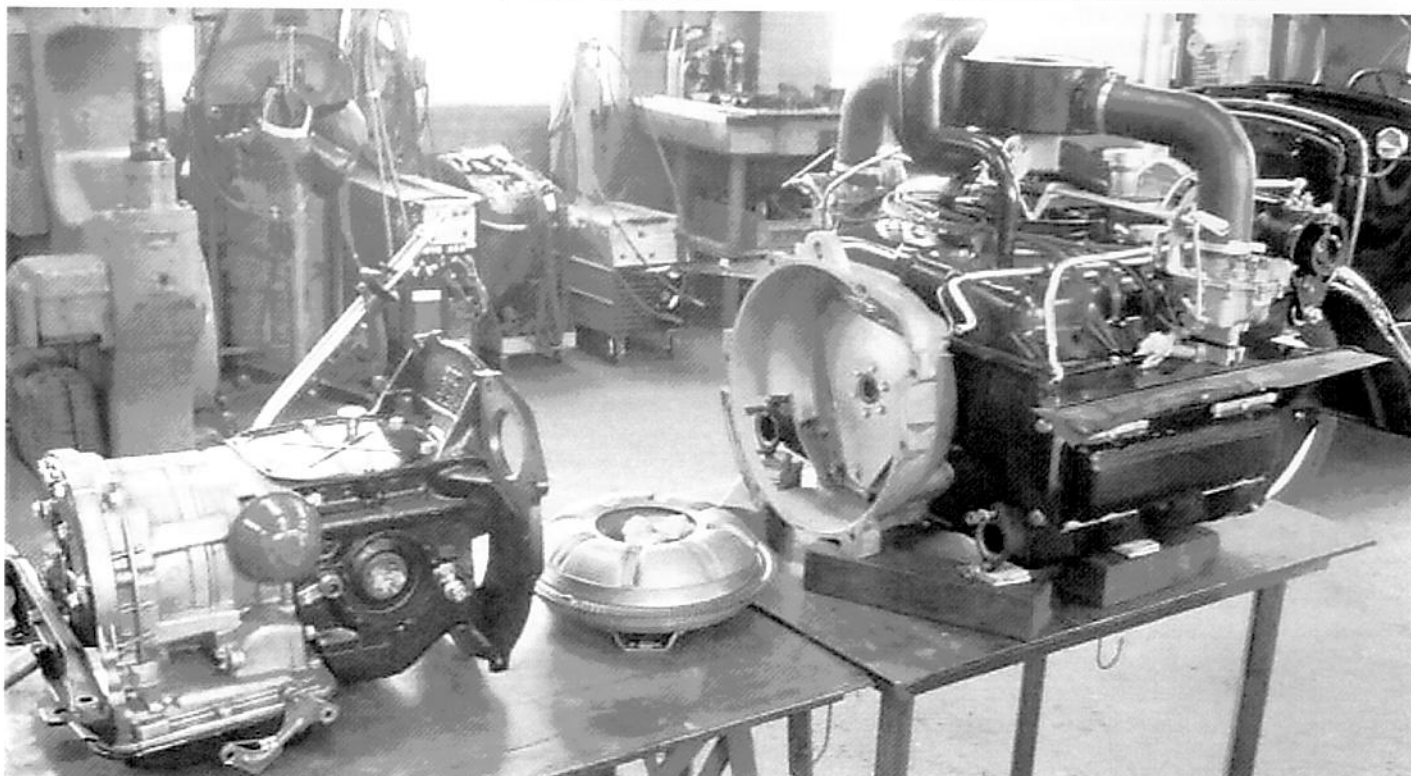
De kabel is nu bij een gespecialiseerd bedrijf elders op lengte gemaakt. Dat heeft weken geduurd. Toen de temperaturen richting de lente gingen en de pekkel van de straten is gespoeld, is het tijd geworden om de auto te onderwerpen aan een eerste testrit. Dit is gedaan met een flinke brandblusser achterin de auto. Het geeft in ieder geval een veilig gevoel. In deze test is de afstelling van het onderstel en van de remmen verder fijn afgesteld. Ook de motor is aan een nauwkeurige afstelling onderworpen. Wel heeft op deze 'maiden trip' René al met pech aan de kant van de weg gestaan. Lees verderop meer hierover.

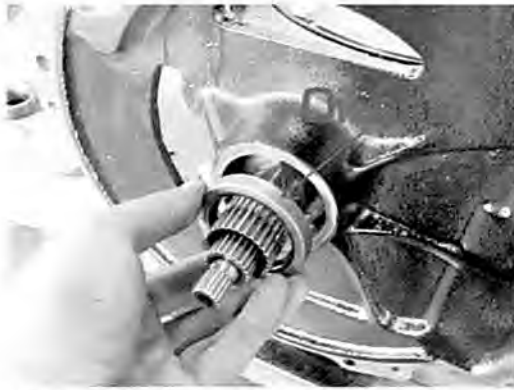
Daarna zijn nog een aantal praktijktesten doorgevoerd met eventuele diverse fijnafstellingen. Deze testten zijn niet aansluitend uitgevoerd, doordat andere werkzaamheden ook gewoon doorgingen.

Bij een routinebezoek aan het bedrijf melden, zowel René als Hans, dat deze Amerikaanse auto met luchtgekoelde motor zo mooi geruisloos rijdt. Ze vinden dit een bijzondere eigenschap. Luchtgekoelde motoren maken, zeggen ze, doorgaans veel meer lawaai. En daar ben ik het helemaal mee eens. De VW, Porsche en 2CV als referentie.

De pech tijdens de 1^e test? Gebroken ventilatorriem! Geen nieuwe voor de hand..... Wie had dat gedacht! Nota bene een artikel van Clark's! De ANWB was in dit geval Hans, die in allerijl met een lokaal gekochte riem assistentie bood. Analyse van de breuk leert dat er geen sprake is van een slijtage, maar van een vibratiebreuk in combinatie met bedenkelijk (Chinees) materiaal. Na montage van de nieuwe riem is het probleem opgelost.

En dan een ander fenomeen. De





Dit is de veroorzaker.

Het is inmiddels ver in de lente en ik heb een dag vrij genomen om, in overleg met René, zelf met mijn echtgenote voor de eerste keer eens het Corvaargevoel te ervaren. En dat is een bijzondere ervaring, dat kan ik wel zeggen. Voor de eerste keer rijden in je eigen auto, waar je zólang zóveel energie in hebt gestoken is niet niks! Enkele weken later nog eens, inmiddels zomer 2010. Met de focus gericht op het moment om de auto echt binnen afzienbare tijd in mijn garage te hebben staan, heb ik met de eigenaren van het bedrijf de restpuntenlijst doorgesproken, o.a. dat ik de vaal oranje benzinemeter-naald niet acceptabel vind t.o.v. de Clark's speedometer. En ook de te grote afwijking van de speedometer. Toen kwam René met de voor mij toch wel schokkende mededeling dat de wagen transmissieolie lekt uit de bell housing, weliswaar hééél weinig, maar toch..... Wat men vreest, een lekkende motor, maar deze blijkt kurkdroog te zijn. Overleg met mijn vrouw en het bedrijf stel ik toch een 100% lekvrije auto voor. Dit heb ik destijds ook gesteld tijdens de algehele motorrevisie. Hierop stelde René voor om als tóch die instrumen-ten goed moeten zijn, zij nu ook de power train demonteren, teneinde het lek op te sporen. Akkoord van mijn kant. Deze mijlpaal is de inleiding van een langdurige periode van geduld. Nadat het instrumentcluster uitgebouwd is, kon ik kiezen de speedometer regionaal te laten ijken of hem opsturen naar Clark's. Deze meter heb ik toen gekocht als, zoals door Clark's gesteld, 'calibrated and inspected'. Lokaal bij een bedrijf calibreren heeft als nadeel dat je de omwentelingsnelheid van het

aftakwormwiel moet weten bij een bepaalde snelheid. Deze is mij niet bekend. Clark's bood aan om de meter terug te sturen en onder garantie te repareren. Een terechte reactie. Daar heb ik voor gekozen. De meter heb ik opgestuurd en is ruim 4 weken 'onderweg' geweest. Navraag bij TNT waar dat instrument verbleef, leverde niets op, evenals bij Clark's. Een mail naar Clark's na de bovengenoemde 4 weken met een correcte ondertoon, leverde plotse-ling als antwoord, dat

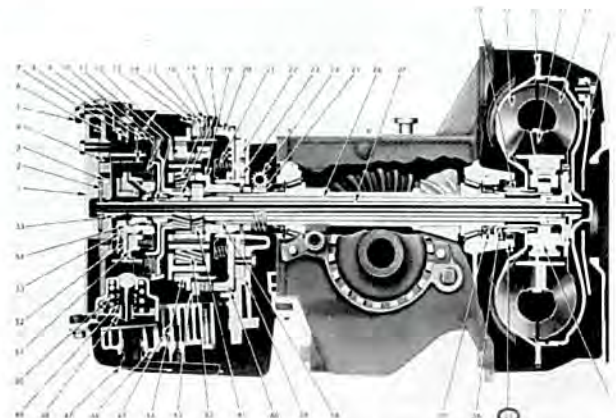
oppervlakte-coating te behandelen. Rolls Royce paste dit toe. Volgens deze relatie was dat een bekend probleem en zijn voorstel zou afdoende zijn. Na ruim zes en een halve week de speedometer te hebben ontvangen is het inmiddels eind juni. De aandrijflijn van Corvair is in de tussentijd weer samengebouwd en in de auto gemonteerd. Het inplannen van de laatste handelingen is spaak gelopen door overige werkzaamheden, een ziekenhuisop-



Het inhouden van de overdracht.

deze 'zojuist' was afgeleverd. Ik was opgelucht! Hij is terecht! Inmiddels is op verzoek van L&K de 1 + 1 reserve keerring van het turbinewiel door mij bij Clark's besteld, want diverse lokaal beschikbaar gestelde ringen pasten net niet. De originele keerring bleek minus-cuul te zweten over de buitenrand. Een afdichting van metaal op metaal. Hoewel de af te dichten ruimte voldoet aan de eis 'vrij van vuil, slijtage en beschadiging', schrijven de restaurateurs de lekkage toe aan tolerantieafwijkingen van de keerring. Een dergelijke afdichting werd vroeger vaker toegepast. Via een relatie heeft men het advies gekregen om de buitenzijde van de ring met een speciale

name van René en ziekte van Hans. Het is inmiddels vakantietijd en het bedrijf is een aantal weken gesloten. Hoe dit verder afloopt is duidelijk, dat wordt wel najaar... JD



De keerring. Deze lekte aan de buitenomtrek

Nationaal Oldtimer festival

2010, op zondag 26 september.

Door: Ruud Keers

's Morgens om 7.00 uur op pad om van Amsterdam naar Soesterduinen te rijden. Daar werden we verwacht bij 't Hilton Royal Park Soestduinen. We vertrokken 's morgens in dikke mist en dat bleef geruime tijd zo. In het hotel kregen we de routebeschrijving uitgereikt met een lunchpakket voor 2 personen. Het bleek een "bolletje-pijltje" rit te zijn met foto opdrachten. Dat hadden we al eens eerder mee gemaakt. Dat de brandstofmeter niet functioneerde was bekend, dus eerst even de tank volgegooid. Maar een weigerende kilometertellen maakte de zaak behoorlijk ingewikkeld. Eerst maar eventjes aan de koffie. Op het parkeerterrein was al van alles te zien, we vertrokken met ongeveer zestig auto's van verschillende makelij om 9.00 uur. (foto 4315) De rit verliep al met al redelijk goed, om ongeveer 11.45 uur kwamen we aan in Zandvoort. De totale rit had een lengte van 95 kilometer, via omgeving Hilversum, Loosdrechtse plassen, Vinkeveense plassen, Westeinder plassen, via Haarlem naar Zandvoort. Ondanks dat we de buurt aardig goed kennen, kwamen we toch nog op weggetjes terecht,



van deze dag, leverden we onze antwoorden op de vragen en opdrachten in (om mee te dingen naar de prijzen!), en begonnen aan een wandeling door de pits van het circuit. (foto 4321) Aldaar was ontzettend veel te zien, de grootste verzameling klassiekers in Nederland, waarvan een gedeelte ook deelnam aan het "circuitrijden". Wij ook! Om 12.40 uur moesten we ons opstellen in de opstelstraat om met een groot aantal klassiekers van de Soesterduinenrit een proeve van (on)bekwaamheid af te leggen op het circuit van Zandvoort. Spectaculair dus! Na inlevering van het eigen risicoformulier konden de pekaatjes

achterin, het werd een enerverende sessie. De foto's liegen er niet om! Ruud kon helemaal uit zijn dak gaan (foto 4335) en de Corvaair hield zich uitstekend. Wilco zei nog dat Ralph Nader eigenlijk mee had moeten rijden. Dat zou zijn bevindingen op het gebied van de wegligging zeker hebben beïnvloed. Wilco blijft doorzoeken naar een goede Corvaair, liefst een automaat met 150 PK! Helaas bleek bij de prijsuitreiking dat wij niet bij de "gelukkigen" hoorden. Na nog wat rondgelopen te hebben, zijn we terug gereden naar Amsterdam. Het was een prachtige dag, volgend jaar weer!



die we nog nooit gereden hadden. Richting Zandvoort begon het weer op te klaren, maar nog wel erg fris, dus "open rijden" zat er vandaag niet in. Aangekomen op het (foto 4327) parkeerterrein van de Europeesche Verzekeringen, sponsor

worden losgelaten. (foto 4329 rechte stuk en 4337 hunserug) We ontmoetten vlak voor de start een nieuw Corvaairclublid, Wilco Boer uit Nieuw Vennep, die aan deze uitdaging graag mee wilde doen. Zo gezegd, zo gedaan, hij kroop



Het is zo ver: De overdracht

Van het project dat in oktober 2005 is begonnen met de aanschaf van een Chevrolet Corvaire van 1960 worden de sleutels na een kleine 5 jaar totale restauratie overgedragen aan de eigenaar.

Vrijdagmiddag 3 september 2010 heeft de officiële overdrachtshandeling plaatsgevonden bij Autorestauratiebedrijf Lensink & Kolstee.

Na de koffiepauze wordt overgegaan tot het officiële gedeelte, met als eerste het overhandigen van een samengesteld pakket met diverse cosmeticamiddelen voor de auto voor de gelukkige Corvaireigenaar en een prachtig boekje voor zijn echtgenote. Dit wordt vergezeld met een korte toespraak van beide restaurateurs, waarin o.a. wordt gememoreerd dat ook voor het bedrijf dit toch wel een bijzonder moment is. Namelijk, het eerste volledig onder hun naam gerealiseerde, totale restauratieproject. En bijzonder ook, want deze Corvaire is een unieke auto als project met daarnaast vooral het streven naar originaliteit heeft men gezien als een kroon op het vakmanschap.

In de toespraak van de eigenaar noemt hij de plezierige samenwerking tussen opdrachtgever en het bedrijf, het kennismaken met het fenomeen 'restaureren' met alle facetten die daarmee samenhangen en de gastvrijheid bij bezoeken met daarbij de mogelijkheid ter plaatse zelf eenvoudige handelingen te mogen uitvoeren.

Na dit gedenkwaardige moment is het tijd geworden om naar de auto te gaan. De auto staat buiten klaar. En dit is

hét moment om de sleutels uit de handen van René aan de bezitter te overhandigen. Dit gebeuren is met een fotosessie vastgelegd.

Vervolgens worden nog eens diverse belangrijke zaken omtrent de auto en het rijden met de eigenaar besproken, zoals bandenspanning, het bedienen van de benzinekachel, het tanken ed.

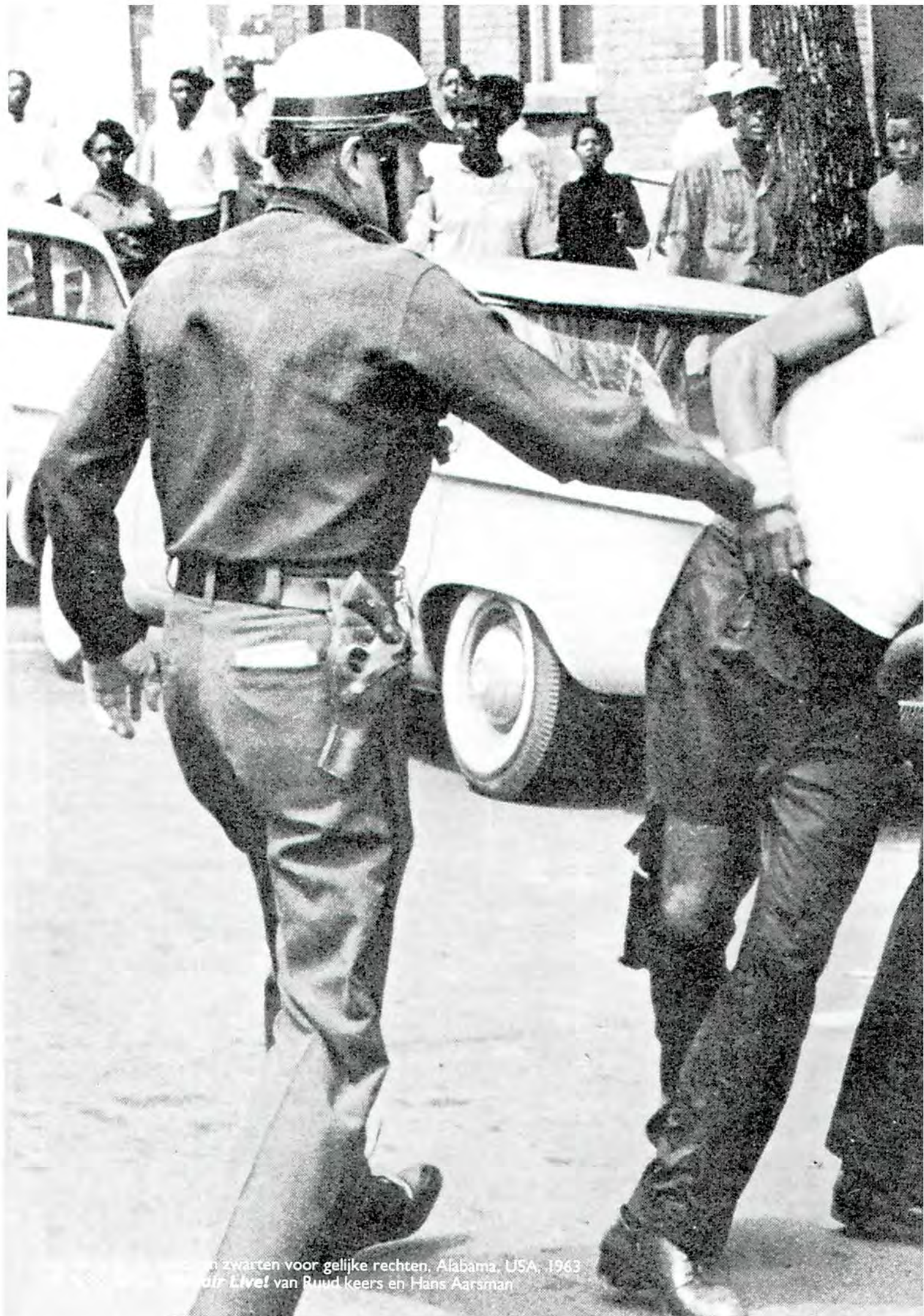
En dan.... dan is daar het moment om de auto te starten en in beweging te zetten richting zijn nieuwe verblijfplaats in Delden.

Als afsluiting van dit restauratieverhaal kan de eigenaar melden dat de thuisreis met veel plezier en zonder problemen verlopen is. Bekenden en burens reageren enthousiast en kijken hun ogen uit bij het eerste zien van de Corvaire. ■ JD

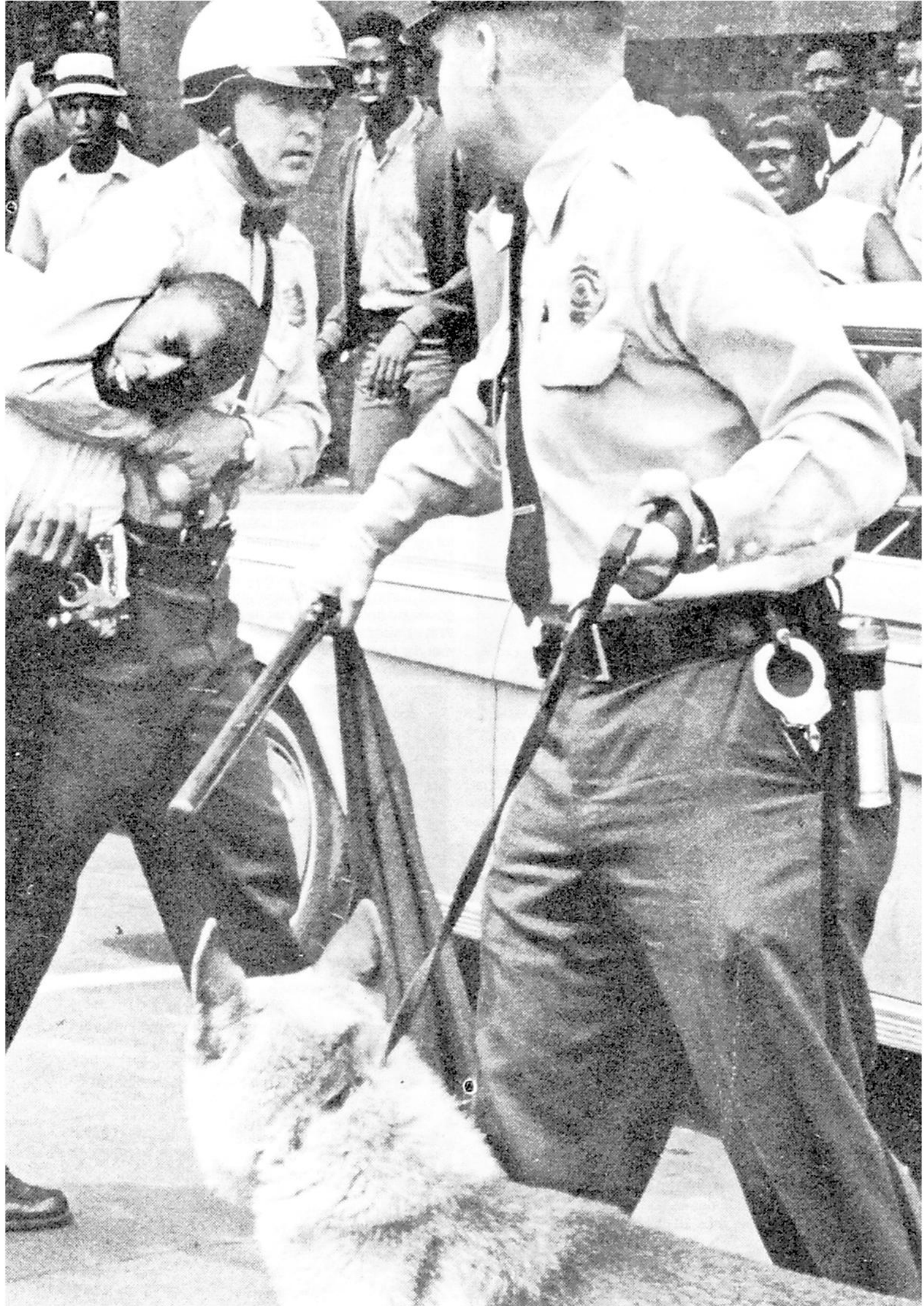
Voor belangstellenden: zie <http://www.lensink-kolstee.nl>



De sleuteltjes. Een gedenkwaardig moment.



Witte politieagenten tegen zwarten voor gelijke rechten, Alabama, USA, 1963
uit *Live!* van Ruud Keers en Hans Aarsman



Corvair op 't Loo *Ad Dijkstra*

Net in het weekend dat het Concours d'Élegance op Paleis Het Loo zou zijn organiseerde onze club een uitje naar het AMC (en Corvair) Museum van Klaas van Dijk. Dat was geen moeilijke keuze voor mij. Ik zou naar het Loo gaan. Dan maar niet naar het museum van Klaas. Heel simpel: die verzameling is er permanent en het Concours is maar eens in de twee jaar. En er komen zulke bijzondere auto's, ik wil het gewoon niet missen. Het enige dat mij weg zou kunnen houden van dat evenement is misschien een begrafenis. (Maar dan alleen van een familielid in de eerste graad.....!)

Mijn plan was gewoon als bezoeker te gaan, maar



De Bricklin van Klaas op het Loo. Achter de Bricklin zie je Klaas in gesprek met jurylid Harm Lagaay, de Nederlandse designer die bij Porsche heeft bijgedragen aan diverse modellen en die voor BMW de Z1 heeft ontworpen.

natuurlijk wel met de Corvair, die ik net als voorgaande jaren op de speciale klassieker parkeerplaats zou zetten. Deze parkeerplaats is eigenlijk een onmisbaar onderdeel van het evenement omdat je daar net zoveel automobiel lekkers kunt zien als op het officiële deel.

Toen ik op internet nog eens keek wat voor auto's er werden aangekondigd voor het Concours, zag ik ineens een oproep voor deelnemers aan het Nationale Concours. Waar het Internationale Concours wordt gevuld met vaak zeer exclusieve super kostbare auto's, is het Nationale Concours (gesponsord door Autovisie) juist bedoeld voor gewone, meer bereikbare klassiekers. Er waren een aantal categorieën, waaronder 'Amerikanen', waarvoor nog auto's gevraagd werden. Omdat ik toch wilde gaan heb ik een berichtje gestuurd met wat foto's. Met de volgende tekst probeerde ik een eerlijke indruk van de auto te geven, maar ook een paar redenen om me toch toe te laten:

"op internet zag ik dat een aantal groepen van het Concours d'Élegance 2010 nog niet vol zouden zijn



Vroeg in de morgen de presentatie, mooi in de rij.

en dat er nog auto's werden opgeroepen, ook voor de 'Amerikanen'..

Zou mijn auto in aanmerking komen? Het is een Chevrolet Corvair Monza Spyder Convertible van 1964. De auto is in een mooie staat, zeker niet 'concours', maar Corvairs zie je niet vaak en waar ik hem ook neerzet: hij trekt bekijks, geeft aanleiding tot verhalen en complimenten.

De Corvair Monza Spyder was de eerste auto die in serie met turbo werd geleverd (ruim voor de BMW 2002 Turbo), dat pleit ervoor mijn auto een plekje te geven nu het Concours het thema 'sportief' heeft. Wat er weer tegen pleit is dat mijn auto niet meer met die originele turbo is uitgerust. Minder origineel, meer betrouwbaar ;-)"



Zeker toen ik later de instructies kreeg om een auto Met de Guanci haalde Klaas de tweede plaats in de categorie Amerikanen.

voor te bereiden op het concours, was ik extra verrast dat ik met die niet-originele motor toch mee mocht doen. Ook was ik verrast een aantal inschrijvingen te zien onder de naam: "K. van Dijk". Achteraf bleek inderdaad dat Klaas met een aantal auto's meedeed, waardoor het clubuitje naar zijn museum niet door kon gaan.

De categorie waarin ik meedeed: "Yes they can, spierballen uit de VS" was niet druk bezet. Klaas was er met twee relatief onbekende auto's, een Bricklin en een Guanci. Er was een Chevrolet Monza uit de zeventiger jaren, een letterlijk schitterende customized Chevrolet Impala, een

hedendaagse (retro) Dodge Challenger en mijn Corvaair.

De jury stond lang stil bij de auto's van Klaas, ook vanwege de verhalen eromheen over de ambitieuze makers en hun soms discutabele handelswijze om mensen en overheden achter hun initiatief te krijgen.

Het verhaal van de Corvaair was goed bekend bij de jury, inclusief de feiten en de fictie over de wegligging. Hoe vaak kom je iemand tegen van buiten de Corvaairclan tegen die zegt: "hij is van 1964, dus hij heeft de 'oude' achterwielop-

hanging, maar wel met die extra dwarse bladveer." Omdat ik erop had gerekend juist het verhaal rond de reputatie te vertellen stond ik even te twijfelen wat ik dan moest toelichten. Toen ik daarna niet het verschil wist tussen een boxermotor en een zescylinder lijn met twee cylinderbanken onder een hoek van 180 graden, was de conclusie van de jury: "aha, u bent meer een liefhebber dan een kenner". Tja, misschien is dat ook wel zo. Na dit commentaar ging de jury snel verder met de volgende auto en ik voor mij was toen het formele deel van het Concours voorbij dus ik dacht er niet meer aan.

Eerder die dag werd ik ineens benaderd door een zeer joviale kerel die vroeg of ik hem en zijn collega's van dienst wilde zijn met de Corvaair. Zij hadden een act 'Sgt. Wilson's Army Show', rond liedjes van vlak na de tweede wereldoorlog (Andrew Sisters, Vera Lynn etc). Zij moesten een paar keer per dag van de ene kant van het terrein naar het andere, van hun

kleedkamer naar het podium. De man vroeg of ik hen dan met mijn auto zou willen vervoeren. Dat deed ik natuurlijk met alle plezier. Zo nu en dan kreeg ik een seintje van hun technicus dat het weer zover was en dat de auto geprepareerd kon worden. Even later kwamen er dan drie charmante Milva's aangemarcheerd onder bevel van Sgt Wilson, een norske bullebak (dezelfde joviale man, maar nu in zijn rol). De dames gingen op de rugleuning van de achterbank zitten met hun hoge hakken op de



zitting. Daarom had ik een verhuisdeken ter bescherming op de achterbank gelegd, dat was de eerdergenoemde preparatie. Met de artiesten reed ik dan stapvoets een extra rondje over het terrein en zette hen af bij het podium waar hun muzikale act deden. Ook op de terugweg hadden we veel bekijks en moest er veel gestopt en gesalueerd worden voor foto's. Misschien vond ik dit nog wel het leukste onderdeel van het Concours omdat hier mijn passie voor theater en klassieke auto's wel heel mooi samenkwam.

Natuurlijk heb ik ook veel genoten van de prachtige ander auto's die er stonden, veel praatjes met eigenaars gemaakt en ook gezellig gekletst met diverse Corvaairclubvrienden die nu toch maar naar Apeldoorn waren afgereisd in plaats van naar Berlikum. Onze auto's stonden naast elkaar, dus ik heb ook de kans gekregen om Klaas (en zijn gezin) wat beter te leren kennen. Ik heb soms hardop





De Corvair op het schavot bij de prijsuitreiking

lachend genoten van zijn commentaren op het hele gebeuren en de mensen die er rondliepen. Zijn Friese recht-door-zee-nuchterheid en zijn hartstocht voor onbekende en onbeminde auto's lijken bijna onverenigbaar, maar gaven voor mij extra kleur aan dit weekend.

En toen ik ergens stond te kletsen ging ineens de telefoon. Of ik naar mijn auto wilde gaan en daar wachten op nadere informatie, want ik was genomineerd. Ook Klaas bleek met zijn Guanci te zijn genomineerd en we moesten ons opstellen in een oprijlaan naar het paleis. Daar kon men wel vertellen dat ik was genomineerd, maar niet waarvoor. Terwijl ik zat te wachten bedacht ik waarvoor ik genomineerd zou kunnen zijn. De Poedelprijs omdat ik de auto had met de met het hoogste percentage niet-originele onderdelen? Een Poetsprijs gesponsord door Valma voor de slechtst gepoetste auto van het evenement? Een publieksprijs? Klaas reed met zijn Guanci (een heel bijzonder auto, zeker een verhaal in ons blad waard) het podium op, kreeg applaus en ik zag dat hij een beker kreeg. Op de plek waar ik stond kon ik het verhaal van de man met de microfoon op het podium niet verstaan. Toen mocht ik ook het podium oprijden. Het was een draaiplateau en terwijl het publiek stilstaand toch voor mij langs bewoog, feliciteerde de presentator mij met mijn prijs en overhandigde een grote beker en een bos bloemen. Nu wilde ik het toch weten en vroeg wat voor prijs ik had gewonnen. Het was de eerste prijs in de categorie 'Yes they can, spierballen uit de VS'! Ik begreep er niets van, maar met een big smile reed ik onder applaus het podium af. Met in gedachten een aantal auto's, waaronder Corvairs, die ik op de parkeerplaats had gezien, wist ik dat mijn prijs mede-mogelijk-gemaakt was door al die eigenaars van veel mooiere en originelere

Amerikanen die verzuimd hadden zich in te schrijven voor het concours.

Volgende keer ga ik weer gewoon als bezoeker.

Ad Dijkstra



Een rondje concoursterrein met de Milva's en hun commandant in de Corvair.

Foto onder: Het was weer druk dat weekend in Apeldoorn



Bobines

In de vorige Corvaair Mail heb je in een artikel van Jaak Eijkelenberg over 'Schloss Dyck' kunnen lezen dat ik met problemen langs de weg heb gestaan. Dat is in het geheel niet "des Corvaairs" want je mag dan wel een euvel aan de wagen hebben, ik pretendeer vaak dat een Corvaair altijd loopt. Nu was het wel dat hij nog op de weg te houden was, zij het beroerd, maar met een max. van 80 over een autoweg, en zeker in Duitsland, sta je dan al gauw te kak. Toen ik dan voor een rood licht moest stoppen was hij helemaal niet meer aan de praat te krijgen. Tevoren had ik nog een van Ruud geleende benzinepomp gewisseld, maar dat mocht ook niet baten. De benzinetoevoer was goed, ook de acceleratiepomp in de carbu's deden het prima. Dan is er nog maar één diagnose te stellen: de electronica! En dan kun je het zoeken in de bougies, de kabels, de contactpunten met condensator of de bobine. Bougies en kabels werden al gauw uitgesloten want die kunnen onmogelijk tegelijk stuk gaan. De contactpunten waren redelijk en werden nog eens opnieuw afgesteld. Blijft er over de condensator en bobine. Een paar condensatortjes besteld bij Clark's en eens in de catalogus gekeken wat ze aan bobines te bieden hebben: Bosch! "De real big blue". Die zal hier toch ook wel verkrijgbaar zijn! Dus even naar de Bosch bobines gegoogled, en daar begint het: Er is een veelvoud van Bosch bobines op de markt en ze zijn allemaal blauw! En de kwaliteit varieert van goed tot slecht. Evenzo de landen van herkomst, van Duitsland via Brazilië naar Mexico. Dus oppassen bij het aanschaffen van een goed merk bobines!

Hier volgt een opsomming van de 'goede' en 'slechte' bobines voor onze Corvaairs.

Kan je de "verkeerde" Bosch blauwe 12V bobine kopen? Blijkbaar wel! Zelden vind je zo'n variatie in één enkel elektrisch onderdeel. In dit artikel zetten we alle beschikbare informatie op een rijtje, zodat je door de bomen het bos weer ziet. Wat onderscheidt de ene bobine van de andere? De ballast weerstand. Dit is een weerstand in de bobine aan de primaire zijde die de stroom gedeeltelijk reduceert, zodanig dat de contactpunten niet opbranden. Je kan de aanwezigheid van de weerstand eenvoudig vaststellen door de ohms te meten aan de primaire zijde van de bobine (punt 15 en punt 1). Aangezien de primaire zijde voornamelijk uit een koperwikkeling bestaat (virtueel nul ohm), kan de aanwezigheid van een weerstand gemakkelijk vastgesteld worden. Een bobine is eigenlijk een step-up transformator en de blauwe bobine zou door zijn andere wikkeling en lagere weerstand dan ook moeten resulteren in een vonk met meer energie.

Wat je nodig hebt in een conventionele opstelling is dus een bobine met een stabiele ingebouwde ballast weerstand zoals de oorspronkelijke zwarte

bobine. En dit is nu net de kern van het probleem bij de meeste goedkopere kopieën.



WELKE BOBINE KOPEN ?

1. Made in Germany

Zoals wel vaker het geval gaat er ook hier niets boven het origineel
Blauwe behuizing
Rode kop
Geel/rode stickers
BOSCH Made in Germany
0 221 119 027
12V blauw



2. Made in Spain

Bijna zo goed als de originele duitse, dit spaans fabrikaat
Blauwe behuizing
Rode kop
Geel/rode stickers
BOSCH Made in Spain

Deze twee zijn echter al een tijdje uit productie en bijgevolg enkel nog sporadisch als NOS te vinden. Kwaliteit heeft echter zijn prijs. Voor een originele duitse of spaanse betaal je al snel 30 - 40 euro (en meer).



3. Made in Brazil

Dit is de "beste koop" onder de nu nog nieuw geproduceerde blauwe bobines van Bosch, zoals op de doos aangegeven vervangt deze het oorspronkelijk duitse product Blauwe

behuizing, Zwarte kop Geel/rode sticker BOSCH
Made in Brazil 00012F00E1402819 220 081 083
"Replaces 0 221 119 027"12V

De goede blauwe bobines hebben dus het volgende gemeen :

- Blauwe behuizing met geel/rode stickers, onderdeel-nummer ingedrukt in de bodem
- Je hoort de olie niet klotsen als je ermee schudt
- Een hogere interne 3,4 Ohm primaire ballast weerstand

Als referentie de technische specificaties van de "Made in Brazil" Bosch:

- Wikkeling : 150-1
- Weerstand aan primaire zijde : 3,4 Ohm.

WELKE NIET KOPEN ?

Enkele voorbeelden die je best niet koopt :

- Slechte kopie van de braziliaanse met een hoop tekst op het rode etiket, deze heeft echter geen ingebouwde weerstand (foto links onder)
- De Bosch 9 224 771 008S "Made in Mexico", zilveren sticker (foto midden onder)
- De Bosch 9 224 771 008, ook "Made in Mexico", zonder sticker, afbeelding op de doos en inhoud verschillen, weerstand aan secundaire zijde 4,92 kOhm (veel te laag), (foto rechts onder)



Bron: www.buggyboys.be

Reserveer nu alvast in je agenda:

Vrijdag 14 januari

Nieuwjaars- annex jaarvergadering

De traditionele nieuwjaarsbijeenkomst heeft weer plaats in de

Pianobar van Hotel 'Vianen'

aan de Prins Bernhardstraat 75 in Vianen.

Deze locatie ligt langs de autoweg A2 dicht bij het knooppunt 'Everdingen'.
Aanvang omstreeks 19.00 uur.

Aan de orde komen:

- Kennismaking nieuwe leden
 - Financiële uiteenzetting van de penningmeester
 - Evaluatiebespreking activiteiten van afgelopen seizoen en de voorgaande jaren
 - Programma voor seizoen 2011
 - Uitleg en evt. ideeën over/voor nieuwe/betere contacten
- Er wordt voorzien in hapjes en drankjes.

Corvair "Merchandise"

Binnenkort komt er nieuwe clubkleding met het logo er op. De kleuren zijn variërend maar dan wel in blauw.

In tegenstelling tot de vorige uitvoering is er nu gekozen voor één kleur. Voorheen waren dat er twee. Toen werd geacht dat de dames bij een Corvair treffen in het bordeaux rood gingen en de heren in het blauw. Maar het werd al gauw door elkaar gedragen.

Het logo is iets veranderd om de werkelijke naam van de club <Corvair Club Nederland> beter tot zijn recht te laten komen. Echter vanwege de pasvorm staat <Nederland> boven het woord <Corvair>. Ook voor het logo is gekozen voor één kleur. Dit ook vanwege de kosten. Op dit moment zijn er nog geen prijzen bekend maar die zullen alleszins 'democratisch' gaan worden. Een kleine "winst" komt boven op de maakkosten voor de clubkas. Maar we denken ook dat we niet alles verkocht zullen krijgen.

Met de nieuwe uitvoering komt er nu een fleecce vest en clubshirt bij. Daarnaast zijn er de bekende petten (caps) en de poloshirts. Aanvankelijk dachten we nog aan twee uitvoeringen van de shirts; korte en lange mouwen. Maar omdat deze kleding meestal in de zomer gedragen zal worden hebben we voor alleen korte mouwen gekozen. Als het een beetje meezit zijn ze al met de nieuwjaars vergadering beschikbaar en kunnen ze bij Jaak Eijkelenberg besteld of in ontvangst genomen worden.

Wij hopen dan dat we met z'n allen tijdens onze volgende bijeenkomsten weer 'uniform' erbij te lopen. Ook dat maakt het gezicht van een club een stuk serieuzer. Helaas zijn er nog geen afbeeldingen beschikbaar maar we kunnen wel al het vernieuwde logo laten zien.



Historische auto's in de knel

Langzaam maar zeker worden de historische auto's van de weg gedreven. In de marge van de kabinetsformatie staan hun belastingvoordelen ter discussie. Het vergt te veel ambtenaren om de aparte regels voor auto's van 25 jaar en ouder uit te voeren. Het politieke spel gaat nu helemaal om het wegbezuinigen van ambtenaren. De RDW (voormalige Rijksdienst voor het Wegverkeer) neemt alvast een voorsprong. Ze maakt het voor net opgelapte oldtimers bijna onmogelijk om legaal op de Nederlandse wegen te verschijnen. Het gaat vooral om oldtimers die door een hobbyist in

een Roemeense auto uit 1942 nog vandaan? Zeker als die auto de laatste tien jaar als kippenhok heeft gediend. Niettemin heeft algemeen directeur van de RDW Johan Hakkenberg beslist dat het met onmiddellijke ingang afgelopen is met die coulance. Zonder enig vooroverleg met de autohobbyisten. Dat is extra zuur voor de mensen die al jaren in hun garage aan huis aan zo'n auto sleutelen. Als ze straks klaar zijn, mogen ze niet de weg op voor rally's en historische tochten. Het worden kille tijden met de bezuinigingen die op stapel staan. Maar het wordt ook saai als alles wat een beetje bijzonder is, verdwijnt als het ambtelijke tijd opslokt. Het toekomstige kabinet mag van haar ambtenaren loyaliteit verwachten bij

coulance is de voorbode voor meer maatregelen.

Vastgeroeste bouten en moeren

Er is hier voor het perfecte gereedschap. De LOOSER werkt met Inductieve verhitting. Het is geen nieuwe methode, maar bestaat al lang in de metaal industrie. De producent van de LOOSER zit in Zweden, en is al 15 jaar actief op dat gebied.

Toepassingen:

Het gereedschap kan toegepast worden in alle soorten industriële activiteiten. Automotive, scheepvaart, transport, landbouw, installatie werkzaamheden en in verder elke situatie waarbij metaal moeten worden verhit. Het verhitten met gas kan soms erg riskant zijn. Niet alleen omdat het kan leiden tot brand of persoonlijk letsel, maar er is ook een risico dat het materiaal in de omgeving van het te verhitten object wordt aangetast. Met de LOOSER wordt alleen het object verhit dat ook verhit moet worden. Alleen precies op de plaats waar u de hitte wilt hebben.

Hoe werkt de LOOSER?

Met een laag en ongevaarlijk voltage in combinatie met de hoge stroom wordt met inductie een bout of moer verhit. Met behulp van de uiteinden van de LOOSER kan exact de te verhitte plaats worden bepaald. Bijvoorbeeld bouten of moeren die vast geroest zitten. Het werkt op alle soorten metaal. Het set is standaard uitgerust met twee verschillende soorten terminals. Met puntige of platte bekken. Grote moeren moeten even de tijd hebben om te verhitten. Om een M16 moer tot 300 ° Celsius te verhitten duurt ongeveer 15 seconden.

Beveiliging tegen oververhitting:

De Looser is uitgerust met een automatische oververhitting bescherming. In de praktijk betekent het dat u in de 10A stand ongeveer 7 tot 8 minuten door kan werken. In de 16A stand 2 tot 3 minuten. Mocht de oververhitting bescherming het apparaat automatisch uitschakelen, dan reset hij zich automatisch na een paar minuten.

Prijs ongeveer 1200,-



een schuur in bijvoorbeeld Frankrijk of Roemenië zijn opgespoord. Na jaren knutselen zijn ze weer helemaal rijklaar. Voordat ze op de weg mogen, worden ze door de RDW gekeurd. Dat is begrijpelijk. De oldtimers mogen geen gevaar op de weg vormen. Maar de RDW voegt er een nieuwe eis aan toe: de eigenaar moet met het oorspronkelijke kentekenbewijs Deel I op de proppen komen. Die regel bestond eigenlijk altijd al. Maar de RDW maakte steeds uit coulance een uitzondering voor historische auto's. Dat is ook logisch. Waar haal je het oorspronkelijke kentekenbewijs van

het uitvoeren van harde bezuinigingen. Maar misschien ook wel een beetje creativiteit om de uitzondering ruimte te geven. Natuurlijk zijn historische auto's ambtelijke lastpakken. Ze willen met de oorspronkelijke blauwe kentekenplaat rijden in plaats van met de nieuwe gele. Ze hebben recht op een belastingvrijstelling. Er is vaak gedoe met de papieren en een katalysator, ho maar. Maar we willen de historische legervoertuigen wel graag op 5 mei op de weg zien en kijken op een zomerdag met plezier naar een optocht van die pruttelende oudjes. Het einde van de RDW-



1964 Corvair convertible Arend Huisman

Deze foto hadden jullie nog te goed. Op 1 mei van dit jaar trouwde ook de andere dochter van de voorzitter, en natuurlijk werd het prille paar vervoerd in een Corvair.

