

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland - 15e jaargang - nr.1 feb.2011



PERSBERICHT

Federatie Historische
Automobielen- en Motorfietsclubs
Rijksstraatweg 269-V
3956 CP Leersum
T 0343-469955

Leersum, 17 december 2010

FEHAC behaalt succes tegen nieuwe RDW maatregel over afgifte kenteken voor oldtimers uit het buitenland.

RDW geeft bij invoeren van historisch voertuig weer een kenteken af indien men niet beschikt over Deel I en / of Deel II (incomplete originele kentekendocumenten)

Op 10 augustus jl. kondigde de RDW aan, dat per 16 augustus 2010 een aangepaste werkwijze (nieuwe regeling) in werking zou treden, waarbij het verplicht werd om een kentekenbewijs Deel I te overleggen bij de aanvraag van een Nederlands kenteken voor een voertuig, dat eerder in een andere EU lidstaat was geregistreerd. Deze aanpassing was nodig om op een juiste wijze uitvoering te kunnen geven aan de verplichtingen in de Europese Richtlijn 1999/37 en de Nederlandse wetgeving.

Actie van FEHAC heeft resultaat

De FEHAC heeft direct bij de RDW tegen deze aanpassing geprotesteerd. De maatregel betekende immers een concrete aanslag op het behoud van het mobiele erfgoed, waarvoor de FEHAC zich al 35 jaar inzet. En nog wel uit een onverwachte hoek. Het mag immers bekend worden verondersteld dat van veel oldtimer voertuigen binnen de EU (van inmiddels 27 landen!) in de loop der jaren de voertuigdocumenten verloren zijn gegaan. Deze voertuigen zijn ooit buiten gebruik gesteld en vervolgens 'vergeten' of weggezet in afwachting van een grote restauratie. Nadat de technische kant van de restauratie is voltooid en de voertuigen weer geschikt zijn voor deelname aan het verkeer, worden ze ter keuring aangeboden en na goedkeuring kan er opnieuw een kenteken worden afgegeven. Voor de eigenaar de bekroning op zijn werk!

Vele eigenaren van voertuigen, die naar ons land zijn gehaald voor restauratie en waarvan geen officiële papieren beschikbaar waren, rea-

geerden bij de FEHAC. Hun jarenlange inspanning was door deze maatregel immers "waardeloos" geworden. Mede dankzij publicaties van persberichten en uitzendingen via RTL Nieuw is dat de FEHAC in staat is geweest om de aandacht te vragen voor dit probleem. Tevens heeft de FEHAC de RDW geïnformeerd over de situaties in andere EU landen, waar deze maatregel niet op een dergelijke manier is ingevoerd.

Deze landen hanteren veelal de voorwaarde, dat de identiteit van het voertuig vastgesteld moet kunnen worden aan de hand van het chassisnummer en andere voertuig gegevens. De FEHAC werkt daar zelfs aan mee aan de hand van de door de FEHAC afgegeven bouwjaarverklaringen. Daarnaast wordt in onze mede EU landen nagegaan of er niet sprake is van een gestolen voertuig. En als laatste voorwaarde kan aan het land, van waaruit het voertuig afkomstig is, worden gevraagd om een 'geen-bezwaar' verklaring af te geven voor een nieuw kenteken in ons land.

Kan aan deze voorwaarden voldaan, dan wordt een kenteken afgegeven.

De door de FEHAC ondernomen actie en de samenwerking tussen de FEHAC en de RDW hebben er nu toe geleid, dat de RDW en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verzoek bij de Europese Commissie gaan indienen om de betreffende Richtlijn 1999/37 aan te passen. De RDW zal vooruitlopend op en in afwachting van besluitvorming van de EC op dit verzoek, met ingang van 1 januari 2011 het weer mogelijk maken om voertuigen zonder documenten als Deel I en II (incomplete kentekendocumenten) in ons land in te voeren en op kenteken te zetten. Voorwaarde is wel dat kan worden voldaan aan de volgende eisen: positieve identiteitsonderzoek, positieve uitslag op onderzoek naar crimineel verleden van het voertuig en verklaring van geen bezwaar van de eerder registrerende lidstaat.

De FEHAC en de ruim 60.000 leden, die via hun club zijn aangesloten bij de FEHAC, zijn

zeer verheugd, dat de RDW de juiste maatregelen neemt om het cultureel erfgoed in ons land te helpen behouden en de hobby van vele oldtimer liefhebbers weer mogelijk maakt.

Informatie voor de redactie; Voor meer informatie kunt u contact opnemen met FEHAC bestuurslid Bert de Boer. Tel.no 06-54317390, e-mail: cpa@fehac.nl

De FEHAC (Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (in 1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van voertuigen welke uit historisch oogpunt in stand worden gehouden. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt bijna 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en volledig uit eigen middelen. Aldus zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar onder meer ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar ruim 30 jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot dé gesprekspartner



van de overheid op dit gebied. De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 18 - feb. 2011

Van de voorzitter

De kop is er af. We zijn aan ons 14^e jaar begonnen en dat met een record aantal leden! Natuurlijk zullen er ook dit jaar wat leden afvallen maar aan de andere kant ook weer bijkomen en dus denken we al aan een feestelijk onthaal bij de inschrijving van ons 50^{ste} lid. En dat in ons kleine gebied! Of misschien juist daardoor. Dit in tegenstelling tot onze zuiderburen waar men slechts negen-entwintig leden telt. (We gaan er dan even van uit dat Vlaams België ook tot ons clubgebied hoort).

In deze uitgave kun je lezen dat Corsa het mes heeft gezet in de uitgave-frequentie van het clubblad 'Corsa Communiqué'. Dit vanwege de hoge kende portokosten. Met de nieuwjaars-bijeenkomst hoorden we onze penning-meester eenzelfde toon aanslaan. Het is voor de toekomst te overwegen ook de uitgaven van ons blad te reduceren. Echter, wij willen toch een bepaalde hoeveelheid informatie verspreiden: Je zou kunnen zeggen dan maar een dikker blad. Maar dan komt er juist weer meer porto om de hoek! Momenteel zitten we op (over) het maximum gewicht van 2 postzegels. Een digitaal blad is voorlopig geen optie, ook al zijn er in de VS verschillende experimenten op dit gebied gaande. Misschien ten dele als sommige leden daar geen probleem mee hebben? Enfin, er is nog niet officieel over gesproken en we laten dit onderwerp dus nog maar even rusten.

In deze uitgave ook de al lang verwachte ledenlijst. Dit met het oog op de onderlinge communicatie tussen de leden. Meteen daarbij een oproep van de webmaster om vooral de algemene mededelingen en 'fun-mail' via Facebook publiekelijk te maken. Door de ontwikkelingen in de noord-afrikaanse landen en het midden-oosten zijn de brandstofprijzen weer uit de pan gaan rijzen. Shell heeft er geen moeite mee en evenmin ons Vadertje Staat. Maar het maakt onze hobby wel weer moeilijker nu je eerst even flink in de beurs moet tasten alvorens aan een treffen deel te nemen. Toch wil ik jullie vragen om zoveel mogelijk een treffen bij te wonen. Zeker als het in de buurt is. Wij doen altijd ons best om er wat moois van te maken. Daarbij komt dat we van de spaarzame reserves altijd 'iets extra's'

zullen doen. Hoe dan ook ook met dit blad weer veel kijk- en leesplezier!

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bormerweg 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 webmaster

Onze Facebook-groep Sinds december 2009 heeft onze club een groep op Facebook. De reden hiervoor is dat een aantal leden graag een platform wilde hebben om met elkaar in contact te komen via het internet. Ik heb toentertijd bewust voor gekozen om het zo op te lossen en niet via een forum op de eigen club-website. Daar zijn een aantal goede redenen voor: een eigen forum bouwen en onderhouden kost veel tijd en het kost de club ook geld voor hosting en dataverkeer. Daarnaast is Facebook een gratis platform waarop je als lid (zelf of in een groep) zoveel op kunt zetten als je maar wilt aan bijvoorbeeld foto's en video's.

GRATIS, dus het kost ons niets!

Een derde reden voor mij was dat ik eerst wel eens wilde zien hoe fanatiek het platform gebruikt ging worden. Na een goed jaar kan ik daar een oordeel over geven: Het gaat... Schijnbaar is de groep mensen die een voorliefde voor klassieke auto's heeft niet meteen de groep die zich helemaal op het internet stort. De Facebook groep heeft momenteel 18 leden wat best netjes is voor onze club, maar de onderlinge communicatie wil nog niet zo van de grond komen. En toch, een forum (of groep) is iets voor en van leden. Als je zelf niet van je laat horen gebeurt er niets! Ik heb laatst een mailtje aan de verschillende Facebook-leden gestuurd met het verzoek zich te abonneren op het nieuwsdraadje. Een dergelijk nieuwsdraadje biedt ons de mogelijkheid om iedereen even te laten weten dat er weer iets geschreven is binnen de groep. Een aantal mensen heeft hierop al gereageerd maar een aantal ook nog niet. Als je mailtje van me gehad hebt laat me dat dan nog even weten op webmaster@corvair.nl

Als er nog mensen zijn die wel willen kijken hoe Facebook en onze groep daarop werkt, stuur me een mailtje of bel me dan lopen we samen even door de procedure heen. Het kost niets en het is een ideaal platform om vragen aan andere clubleden te stellen. Gewoon doen! Met vriendelijke groet,
Guus de Haan (webmaster Corvair Club Nederland)

Reproduced Parts

Your Every Order Helps!

Clark's has reproduced over 1,000 different parts in the last 20 years.

Ordering From Clark's Helps to Keep Your Corvair Hobby Thriving!

Trim, Rubber, Mechanical, Small, Large, Parts - Parts - Parts!

Ordering From Clark's Means You're Part of the Reproduction Process

Fuzzies, Hood Insulation, Bushings, Sheet Metal, Decals, Clips, Cables, Exhaust, Seals, Gaskets, Interiors, and More!

Support the Company That Will Keep the Parts Coming - Clark's Corvair Parts, Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776 • fax 888-625-8498 • www.corvair.com • email.clarkscorvair.com

Thanks! You Help Make It All Possible



Corvair Club Nederland

Jaar overzicht 2010

ING bank rekeningnummer 7814905

Ledenbestand: 49 leden

BANK Credit 2010		BANK Debet 2010		Begroot Debet2011
Saldo 01-01-2010	€ 1.106,25			
Lidmaatschap	€ 1.975,50	Corvair Mail	€ 1.005,58	€ 1.100,00
Advertentie	€ 28,70	Porto	€ 22,99	€ 200,00
Donatie	€ 300,00	Kosten ING	€ 68,75	€ 70,00
		Corsa lidmaatschap t/m Oct. 2012	€ 84,66	€ 00,00
		Uitgave meeting	€ 193,20	€ 233,50
		Merchandise	€ 600,0	€ 155,67
		Reservering	€ 1.435,27	€ 20,83
Totaal Bank	€ 3.410,45		€ 3.410,45	€ 1.770,00
Kas	€ 22,29	Kas	€ 00,00	
Totaal B+K	€ 3.432,74			

Bezittingen 01 januari 2011.

Saldo rekening	€ 1.435,27
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 1.457,56

Schulden 01 januari 2011

Vooruit ontvangen bijdrage	€ 780,00
Nog te ontvangen bijdrage	€ 655,00
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 1.457,56

Van de penningmeester.

Voor ieder natuurlijk nog de beste wensen voor dit jaar. Dat het een mooi Corvair rittenjaar mag worden. In dit blad vind je het jaar overzicht 2010. Even een kleine toelichting: In de kolom "Begroot Debet 2011" is te zien dat de inkomsten van 2011 de uitgaven net zullen dekken voor het komend jaar. Te zien is ook dat er weinig reserve overblijft. Toch hoeven we ons geen zorgen te maken want er moet nog het een en ander aan contributie geïnd worden. Het grootste gedeelte van onze reserve zit op dit moment in de clubkleding. Bij deze dan ook de oproep "Schaf aan die mooie donkerblauwe club cap, overhemd, polo, of fleecvest met ons mooie logo". Op facebook Corvair Club is te zien hoe leuk het staat.

Hierbij dan ook het vriendelijke verzoek aan de leden die het lidmaatschapsgeld nog niet overgemaakt hebben dit zo spoedig mogelijk te doen.

Groeten en tot op de eerst volgende bijeenkomst.

Nieuwjaars bijeenkomst 2011.

Wanneer? Op 14 januari in het hotel Van der Valk te Vianen. Dat was aangekondigd in het decembernummer van Corvairmail.

Inmiddels voor velen een bekend adres. Hoewel centraal gelegen in ons land, is dat niet een gegeven om het hotel makkelijk te vinden. Als je niet in het bezit bent van een navigatiesysteem betekent het wel dat je je hoofd goed bij de bewegwijzering moet hebben. Dit is toch wel een erg mooi stukje techniek dat je probleemloos naar de plaats van bestemming loodst.

Op het parkeerterrein aangekomen blijkt weinig plek om je wagen te parkeren; tenminste, als je je netjes gedraagt zoals nagenoeg iedereen, nl. zo dicht mogelijk bij de entree



binnendruppelen duurt nog even voort. Na wat formaliteiten van registratie, het opspelden van je visitekaartje en ontvangst van gratis Corvair consumptiebonnen, is

onverwacht element is het gegeven dat we ruimte moeten delen met andere aanwezigen. Dat was andere jaren niet het geval. Helaas.

De eerste hapjes gaan rond

zo'n grote opkomst is zonder meer bijzonder^{en}

parkeren en dan nog het liefst onder de overkapping. Het regende ook nog. Gelukkig heeft de winter tijdelijk van Nederland afscheid genomen en heeft iedereen zich veilig naar de plaats van ontmoeting kunnen begeven.

Bij binnenkomst in de Pianobar heeft zich al een tamelijk grote groep leden verzameld. Dat

het tijd geworden om elkaar persoonlijk 'de beste wensen' te wensen. En al snel is de Corvair-familieband hecht. Dat valt op te maken uit het snel toenemende geluidsniveau van de gesprekken. Gesprekken over, uiteraard onze hobby, gesprekken van 'hoe gaat het met je', over ditjes en datjes, maar ook kennismakings-gesprekken. Een

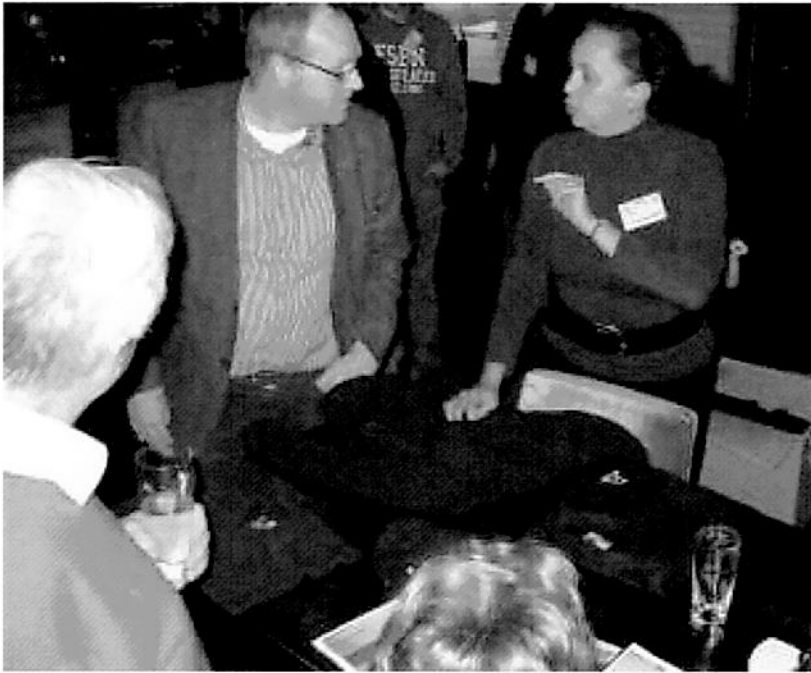
men heeft zich voorzien van een drankje. Het moment dat de voorzitter zich, zonder microfoon, tot zijn toehoorders gaat richten.

Geconcentreerd luisteren betekent dat, geroezemoes van elders en achtergrondmuziek zijn de boosdoeners.

Leon begint met het noemen van de opkomst vanavond. Hij staat daar relatief lang bij stil: een kleine club van ongeveer 45 leden met zo'n grote opkomst is zonder meer bijzonder. Vorig jaar was dat ook zo, maar nu nog meer. Hij is zichtbaar verheugd, want men geeft hiermee te kennen dat dit informele samenzijn als belangrijk wordt ervaren. Er zijn clubs met een veel groter ledental, maar met een lager opkomstpercentage....

De toespraak van Leon is een terugblik van het afgelopen jaar, vooruitkijken naar het komende jaar en wat beschouwingen. Het voorbije jaar was er een zonder een officieel treffen. De geplande bijeenkomst in Friesland in september j.l. is op het





laatst niet doorgestaan. De oorzaak lag in een ongelukkige spraakverwarring. Het Concours d'Elegance in Apeldoorn speelde hier een rol in de afgelasting. Wij gaan proberen dit jaar het bezoek aan het museum van Klaas van Dijk in Friesland wél door te laten gaan.

Nu een belangrijk restauratieproject ten einde is, roept Leon iedereen op om toch kopij in te sturen. In het maken en beheren van de advertentiepagina 'Te Koop' is Leon duidelijk. Het kost de redactie te veel energie om een zuiver aanbod te presenteren. Adverteerders profiteren wel van gratis ruimte in ons blad en het verloop van koop of verkoop is moeilijk te achterhalen.

En dan de ledenlijst. Moeten wij die



publiceren of niet? Leon wacht de reactie van de leden af. Een over en weer discussie is het gevolg, waarop de voorzitter concludeert plaatsing van leden met mailadres toch te overwegen in ons blad. De aanwezigen geven aan naam en e-mailadres niet als privacygevoelig te ervaren. Hierna geeft Leon het woord aan de penningmeester.

Ruud begint met het bespreken van het financieel jaarverslag. Deze is positief afgesloten. De vorige keer heeft een lid een flinke vrijwillige financiële bijdrage geleverd. Dit jaar gaan we wat extra inkomsten genereren met 'merchandising' in de vorm van diverse kledingstukken: overhemd, polo-shirt, fleece jas en cap, alles in donkerblauw voorzien van het clublogo. Ze liggen tentoongesteld, in kijk en koop wat van je gading lijkt. Zo kunnen we op bijeenkomsten ons gezicht naar de buitenwacht tonen. Voor de eerste bijeenkomst dit jaar zal de penningmeester contact zoeken met de museum-eigenaar in Friesland. Houd publicatie in ons tijdschrift in de gaten! Ruud eindigt zijn toespraak en wenst iedereen nog een fijne avond toe.

Het is inmiddels half tien geworden en is het moment om de 3^e fase van de bijeenkomst in te luiden. De resterende tijd verloopt in een goede en ontspannen sfeer. Tegen half elf kondigen zich de eerste vertrekkers aan. Geleidelijk liep langzaam de bar leeg. Naar mijn overtuiging een geslaagde avond, met goede herinneringen. ■

JD



Corsa Communique en de Corsa website gaan veranderen

Voor het moment wordt er nog druk overlegd over de uitdagingen die de Corvair Society of America over zich zelf heeft afgeroepen.

Er zijn grote veranderingen in aantocht die het Corsa bestuur reeds eerder had aangekondigd.

Startend vanaf januari 2011 komen er nu nog maar 9 uitgaven van het clubblad per jaar, maar dan wel 32 pagina's dik.

Te weten deel 1: *Januari/februari*, deel 2: *maart*, 3: *april*, 4: *mei*, 5: *juni*, 6: *juli/augustus*, 7: *september*, 8: *oktober*, 9: *november/december*.

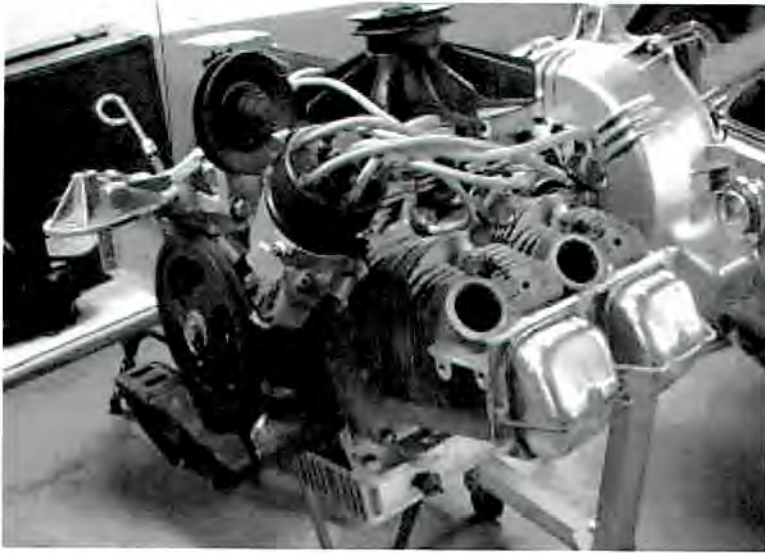
Deze veeleisende innovatieve verandering van het communicatieblad van de organisatie, zal Corsa niet alleen aanzienlijke kosten besparen over 2011, maar zal ons ook meer inhoud brengen in elke uitgave. In aanvulling op het nieuwe verschijningstabel, heeft Corsa een nieuwe hoofdredacteur aangetrokken. Terry Kalp is vrijwillig naar voren getreden om deze positie te bekleden en zal een nieuw en fris perspectief toevoegen aan het uiterlijk en de inhoud van het clubblad.

Ook zijn de Corsa bestuursleden samen met het websitecomité en enige vrijwilligers bezig een nieuwe website te testen.

De site zal er heel anders gaan uit zien dan de oude en we zijn ervan overtuigd dat je het resultaat zult waarderen.

We hopen dat we ergens begin 2011 in staat zijn de nieuwe site openbaar te maken. Als het zover is brengen we je hier van op de hoogte.





Corvair Modulaire Proto Motor

De Corvair Preservation Stichting toonde deze motor tijdens een workshop over vermogen. Het nu volgende verhaal is overgenomen van de bij de motor gevoegde informatiekaart. Historische bron hiervan is Dave Newell.

De getoonde motor is geconserveerd voor historische doeleinden door David Wolter die hem schonk aan de Corvair Preservation Stichting. Het ontwerp en de ontwikkeling van deze motor startte in 1961 in eerste instantie als mogelijke oplossing voor de vele olielekkages en koppakking-problemen plus het verhogen van vermogen van de Corvair productiemotor. In het najaar van 1961 was er een eerste prototype klaar.

Het voorgestelde ontwerp maakte mogelijk dat er verschillende cilinderinhouden gerealiseerd konden worden, simpelweg door het aantal cilinders uit te breiden of te verminderen.

Twee, vier, zes, en tien cilinder versies werden er gebouwd en in auto's getest. Een 200 pk tien-cilinder, werd geïnstalleerd in een Impala met voorwielaandrijving wat indirect leidde tot de latere productie van de Oldsmobile Toronado. Ook werden

er acht- en twaalfcilinders ontworpen maar niet gebouwd. Dit tweede generatie Corvair motoren-programma was geïnitieerd door Frank Winchell die hoofd was van Chevrolet Engineering's ontwerp en ontwikkelings afdeling.

De cilinderkoppen met cilinders eraan vast werden gemaakt door een toeleverancier in Chicago en de kosten om de fabriek in Tonawanda voor productie om te bouwen werden op nog geen miljoen dollar geraamd.

Naarmate het programma voortgang maakte werd het ontwerp en de ontwikkeling overgedragen aan de Engineering's productie groep onder leiding van Joe Bertsch door wie nog veel verfijningen werden toegepast.

Twee en viercilinder modulemotoren werden getest in 4 persoons middenklassers van Chevrolet met een Fisher body.

Zowel de vier- als de zescilinder motoren werden door Research & Development gebruikt in een voorwiel aangedreven Corvair programma en de



zescilinder werd ook bedacht in verschillende door Chevrolet ontworpen militaire voertuigen.

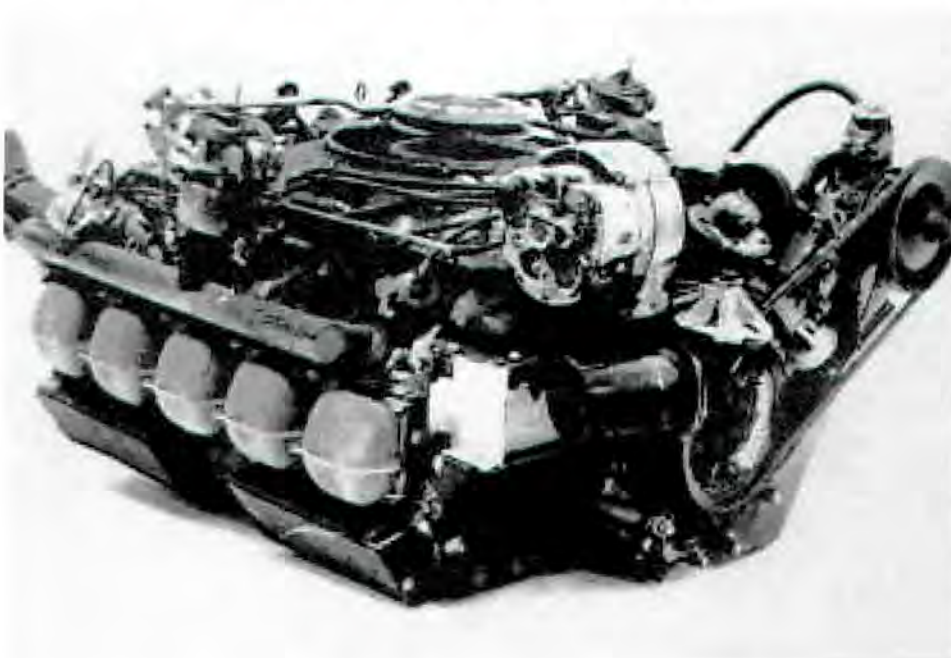
De eerste motor van de experimentele Monza GT was een modulaire motor met brandstof injectie.

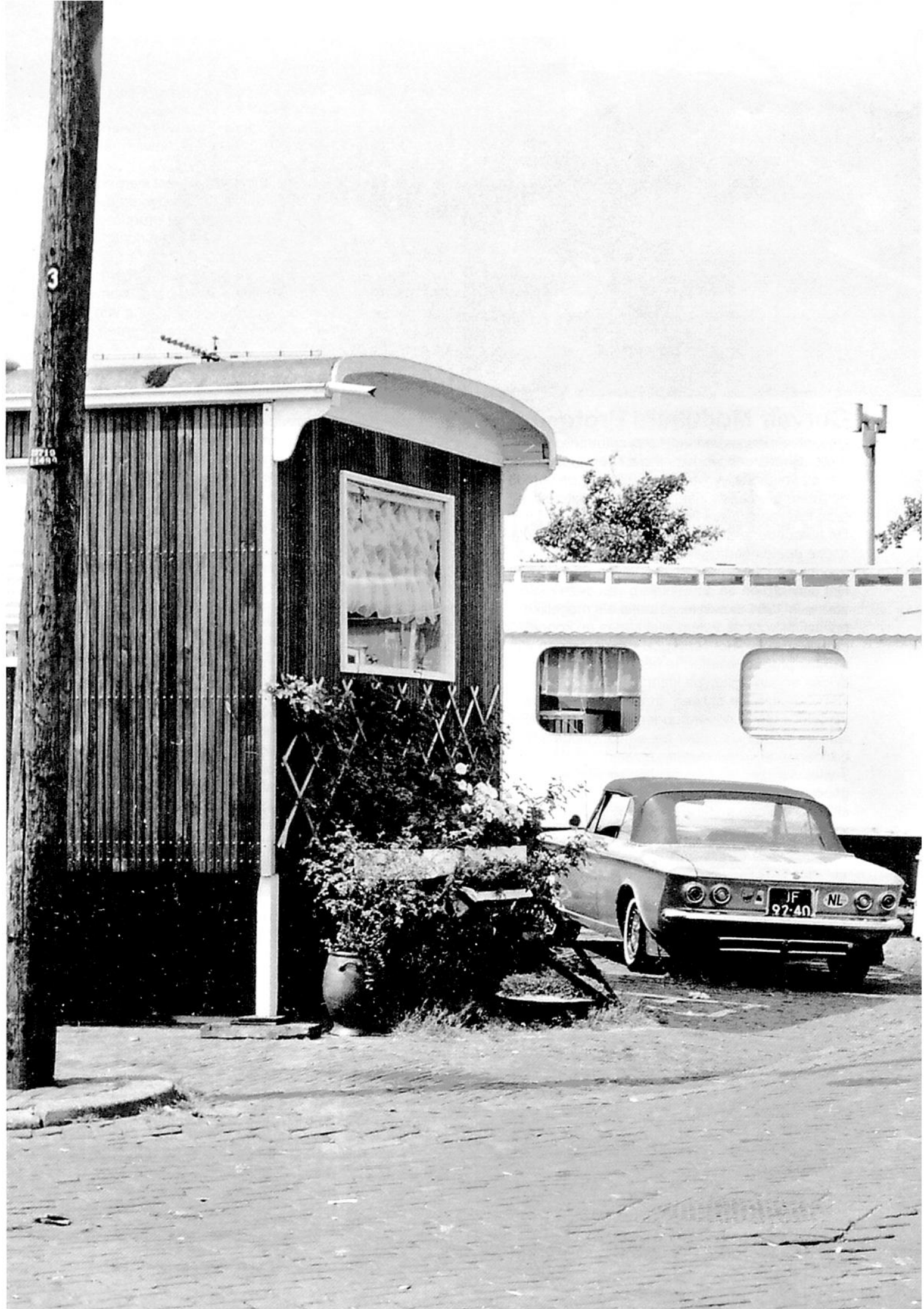
De ontwikkeling van het modulaire motorconcept ging door tot midden jaren '60 inclusief de plannen om in een '64 Corvair een zescilinder versie te bouwen.

Door het financiële voordeel van het modulaire motorconcept werd er voorgesteld hem ook in andere Chevrolets en GM producten te gebruiken.

Toen deze toepassingen toch niet van de grond kwamen ging de ontwikkeling van de modulaire motor op een lager pitje.

De hier getoonde viercilinder (boven) is een van de drie die uit de Chevrolet schrootbak gered zijn. Links een 10-cilinder die we alleen kennen van een foto.







Woonwagenkamp Osdorperweg, Amsterdam foto Arstah Ro'is, 1967
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aaršman

Greenbrier Museumtour

Om de Corvaair liefhebberij te promoten organiseerde Pete Koehler uit Pennsylvania een ambieus project dat hij de Museum Tour noemde. Het idee was om een aantal aan Corvaair gerelateerde zaken uit het museum in Ypsilanti te nemen en daarmee naar klassieke auto evenementen te gaan. En dan in het gehele oostelijke deel van de VS. Aanvankelijk dacht hij alles in zijn Greenbrier te laden en op weg te gaan. Hij opperde zijn idee bij het Corvaair Preservation Fund (CPF) en het bestuur hiervan zag er wel wat in. Toen ging hij een planning maken om allerlei evenementen te bezoeken om zoveel mogelijk publiek te trekken. Dit hoefden niet persé Corvaair evenementen te zijn.

De tot "Museumbrier" omgedoopte Greenbrier is uit 1964 en destijds overgenomen van Corsa lid Tim Colson uit New York. De wagen had toen geen aandrijfunit dus kocht ik die er toen los bij, ook van Tim. Op een sneeuwdag begin dit jaar haalde ik de Greenbrier en de onderdelen op en toog weer op weg naar huis. Hij vroeg de lokale Keystone Corvaair club hem een handje te helpen met het opbouwen van de auto. Een technische sessiedag in de Corvaair garage van Barry Musselman was alles wat nodig was om hem opnieuw te assembleren en op eigen kracht weer op de trailer te rijden.

De volgende stop was de carrosseriewerkplaats van Mike Thornton in Titusville voor een nieuwe lakbeurt. We ontdekten dat hij origineel grijs was geweest. En omdat het om een showobject voor het museum ging vonden we dat hij zo origineel mogelijk moest worden. Het vale twee kleurige groen ging eraf en Mike zette er een frisse toon grijs en wit in tweelagen lak op. De Oldsmobile rallywielen gingen eraf en originele velgen met 'voederbak' deksels, gekregen van Mike Emanuele uit Ohio, kwamen erop. Nieuwe banden werden geleverd via Corsa lid Tony Vizyak.

Toen eenmaal de buitenkant een toonbaar beeld had gekregen moest ook het interieur eraan geloven. Doug Musselman doneerde een set



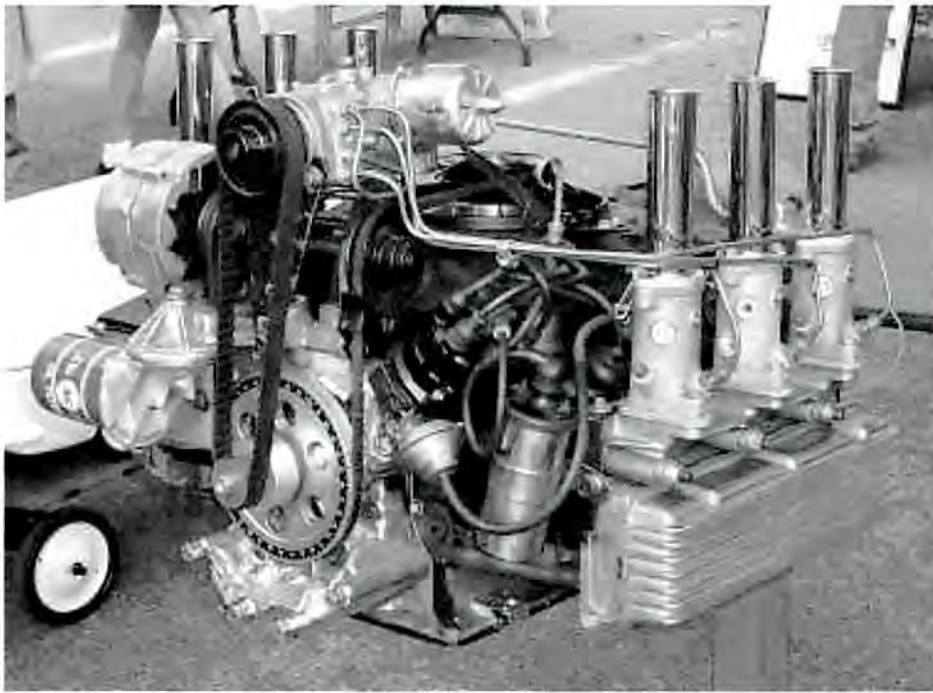
passende banken. Deze waren geheel authentiek en kleurden goed bij de Clark's vloerbedekking die met de auto meegekomen was. Omdat ik de twee banken gratis had gekregen bedacht ik "waarom niet de oude aan een andere liefhebber te geven?" Via internet kwam ik in contact met Kent Harrington helemaal aan de andere kant van Pennsylvania. En die grens is lang! Kent reed meer dan vier uur om de gratis banken op te komen halen. Maar hij bleef ook nog een tijdje en hielp met de vloerbedekking en andere klusjes. Daarbij haalde hij bij de plaatselijke junkfoodwinkel nog een burger en wat te drinken.

Zoals je leest werd dit geen éénmans actie, ik werd behoorlijk gesponsord. Veel vrienden en zelfs nieuwe vrienden maakten deze droom tot realiteit. Mijn hoofdsponsor was Cal

En wat had Pete Kohler zoal meegebracht? Toeval of niet, hier de modulaire motor waarover een artikel elders in dit blad

Clark. Zijn interesse en begeestering hielden me gefocust op de Greenbrier en de oorspronkelijke bedoeling om hem klaar te maken voor deze tour. De eerste episode van mijn ronde omvatte tien steden met even zoveel evenementen. Al gauw bleek dat ik niet alles in de Museumbrier kon meenemen, wat ik aanvankelijk bedacht had, dus was ik aangewezen op de trailer en de laadruimte van mijn verlengde dubbelcabs pick-up truck. We startten in april met de AutoFair op Lowes Motor Speedway park in Charlotte, N. Carolina. Leden van de Queen City Corvaair club hielpen me in te schrijven en tijdens de beurs het promoten van Corsa en het CPF. De Corvaair was hét thema van de beurs. Bijna een kwart





Prototype Corvair injectiemonitor van GM

presenteerde ook zijn originele 500 coupé uit 1960 in de show, met hetzelfde doel als ik voor ogen had met de '63 sedan. De CPF museum stand was de enige op dit evenement en kreeg veel aandacht van zowel bezoekers als organisatoren. Al bij al was het een grote dag voor onze Corvair hobby, en ik moet zeggen Chuck stal de show met zijn '60er Caveman.

Een nachtelijke rit naar Michigan bleek achteraf vergeefs te zijn toen op het allerlaatste moment de Ypsilanti Orphan Car Show werd afgelast. Toen ik arriveerde stond het water van de overstroming al voorbij de introductiestand. Een vluchtig geschreven bord kondigde aan dat de show niet door ging. Jammer want mij werd tevoren niets meegedeeld toen ik de 500 mijl lange rit begon. De volgende stop van de promotietour was tijdens de Corsa internationale conventie in Cedar Rapids. Omdat ik ook medeverantwoordelijk ben voor de Fitch Sprint restauratie van het CPF moest ik tevoren besluiten over welke auto ik mee naar de conventie zou nemen. Het was niet zo'n moeilijke beslissing; de leden dienden het resultaat van vele jaren arbeid en veel gedoneerde dollars te zien. Deze is de laatste Corvair die John Fitch voorbereide. Maar dat is een ander verhaal. Onnodig te zeggen dat de Fitch Sprint op de stand meer aandacht trok dan de MuseumBrier. Het concours d'elegance, georganiseerd door Hemmings Motor News in New England was de volgende

halte. 'Early' en ik vonden dit een plicht vanwege de gewoonlijk positieve kritieken over onze liefhebberij. Mijn '63 Monza sedan was voor de show toegelaten door de mensen van Hemmings, maar toen de hoofdredacteur Richard Lentinello hoorde van de MuseumBrier werd deze geaccepteerd in plaats van de sedan. Dus werd deze keer de Monza thuis gelaten en ging ik met de Greenbrier op weg naar Vermont. Het was een prachtige show. Het aantal mensen dat bij onze stand kwam kijken overtrof onze grootste verwachtingen. En door de steun van de lokale Corvair club voelde ik me redelijk op mijn gemak. Het Hemmings team was in zijn nopjes en weer ontvingen we een zeer een positieve pers van hen. Inmiddels is de MuseumBrier Tour een verhaal apart geworden. Overal waar we kwamen droegen we het verhaal over onze hobby uit. Maar helaas stond mijn besluit vast om naar huis te gaan en mijn baan weer op te pakken. Heeft niet iedereen last van dat probleem? Ik moest in mijn schema gaan wegstrepen. Het eerste evenement dat ik niet bezocht was de Woodward Dream Cruise in Detroit. Het regende toch al op die zaterdag en het zou een hele opgave zijn om alles op zijn plaats te krijgen en het Corvair verhaal te tonen. Maar de 'Detroit Homecoming' wilde ik niet missen. De MuseumBrier stond er samen met een aantal gemodificeerde zaken die goed ontvangen werden door de bezoekers. Na het afleveren van de Fitch

Sprint in Saratoga New York, ging ik naar Buffalo om een display van een 1960 motor op te halen bij Chuck Facklam. Deze werd het nieuwe middelpunt van onze stand. De reizende Corsawinkel deed het ook goed op zichzelf.

Alle goede dingen moeten eens tot een einde komen. Met mijn werk-schema en de steeds hoger wordende kosten besloot ik om na het Detroit evenement te stoppen. Daardoor miste ik de laatste drie steden van mijn schema: Chicago, Clark's in Shelburne Falls en het AACA herfsttreffen in Hershey. We zouden nog in oktober naar Hershey kunnen gaan als Chuck en ik tot overeenstemming kunnen komen. Anders zullen alle attributen weer terug naar de donkere opslagruimte in Michigan gaan. Ik heb mijn trailer al verkocht en tegen de tijd dat je dit leest is de MuseumBrier reeds afgeleverd aan zijn nieuwe eigenaar. Al bij al heeft de Museumtour een mooie positieve uitwerking gehad. Veel mensen hebben hun bedenkingen over de Chevrolet Corvair herzien en bijna alle op een positieve manier. Wij genereerden nieuwe leden voor zowel Corsa als de lokale clubs die me bijstonden. En daarbij komt dat een gerenommeerd bedrijf in modelauto's de MuseumBrier gaat namaken. Ik wil er gelijk twee kopen! Dit was het verhaal van de CPF MuseumBrier Tour 2010. Ik vond het een goed idee; we maakten veel mensen blij en oogsten een mooie uitstraling voor de clubs en de auto. Het was beslist de moeite waard geweest. Als iemand voor volgend jaar weer een goed idee heeft laat het weten aan Corsa of neem contact op met CPF-mensen. Pete Koehler. M.m.v. Mike McGowan (foto's)



Powerglide automatische transmissie.

De laatste tijd kwamen ons wat vragen toe over kleine problemen met betrekking tot de Powerglide transmissie. Omdat we in een clubblad van een van onze Amerikaanse zusterclubs per toeval een artikel vonden dat mogelijk een oplossing kan bieden hebben we dit zo goed mogelijk vertaald en, waar nodig foto's uit het werkplaatshand-boek, toegevoegd. Bijgaand artikel is een handleiding om eenvoudiger tot oplossingen te komen. Het is echter raadzaam het werkplaatshandboek terzijde te hebben in geval de tekst van het artikel niet duidelijk is.

Als je de motor en aandrijftrein van een Corvaire met automatische transmissie (PG), om welke reden dan ook, wil gaan uitbouwen kunnen de volgende inachtnemingen je van dienst zijn in geval van twijfel.

Over het algemeen kun je alle afdichtingen en pakkingen vervangen en inspectie van bussen en lagers zijn aan te bevelen van deze 40 en meer jaar oude transmissies. Echter, als je alleen maar een vervanging doet of maar een reparatie, neem dan in ieder geval het volgende dan in acht: Er is een verschil tussen de Early ('60-'63) en Late ('64-'69) transmissies.

Er werden verbeteringen aangebracht op de latere modellen om de hogere vermogens en het koppel te verwerken. Het verschil is te identificeren in het verschil van de gasklep hendel.

(boomerangmodel aan de linker onderkant van de bak): De hendel van de Early's heeft een doorvoergat van de gasstang rubber van 1/2 inch terwijl die van de late modellen 5/8 inch meet. Een gehele transmissie omwisselen zonder veranderingen aan te brengen is het meest voor de hand liggend.

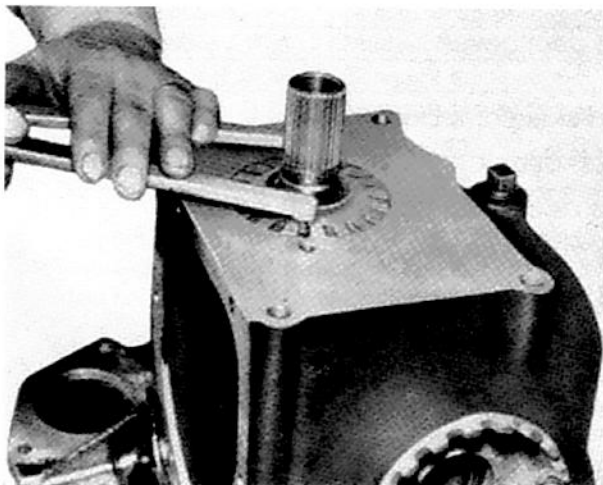
Er is verschil tussen Early en Late flex platen. (.070" dikte) Het Late model kan herkend worden aan een toegevoegd gat in de omgeving van de bevestigings boutgaten.

De flex plaat moet goed op de krukasflens passen (er is een verschil tussen een 145 en een 164 cid motor). Gebruik de juiste bouten om de flexplaat te monteren - gebruik van vliegwielen bouten die langer zijn, zullen de tanden van het nokkenastandwiel raken en beschadigen.

Stel de voorste remband af: draai de borgmoer los en draai de (vierkant)bout aan met circa 0,06mkg. Draai dan de bout vier volle slagen terug en draai de borgmoer vast.

Vervang de bus in de converter, installeer een 1/8 pijp tap (voor het verwijderen van de motor is het makkelijkst om de converter leeg te laten lopen), en plaats de bus op de stator-as.

De meeste stator-assen zijn 'uitgewoond' en nieuwe zijn niet verkrijgbaar. Dus een kleine lekkage in die buurt zal kunnen voorkomen zelfs met een nieuwe bus en keerring. Indien mogelijk, probeer een reserve stator-as te bemachtigen om de vertandingen in de koppelvormer te centreren als deze van de motor gescheiden is; de as dan inbrengen en in beide richtingen enige malen ronddraaien. Er zal enig verschil in weerstand zijn tussen het linksom en rechtsom draaien.

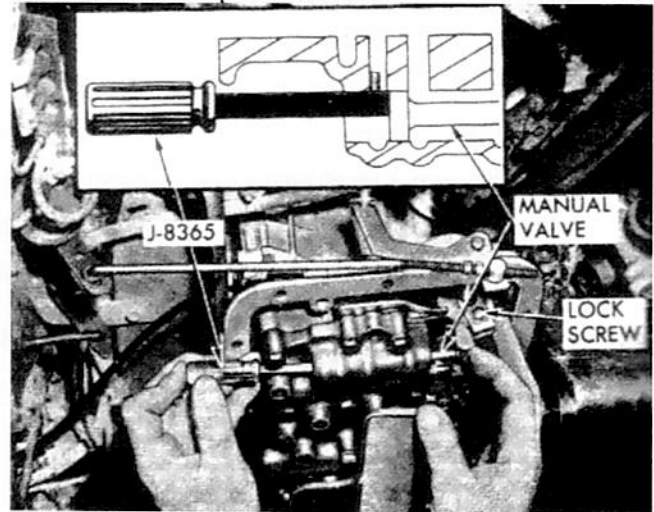


De stelmoef van het differentieel waar een keerring in zit.

Als je veranderingen in de differentieel/transmissie combinatie brengt zal je de draaispelings moeten controleren tussen het 'governor' tandwiel met afstandsschijven en het eind van de planetaire unit dat op de transmissiekast zit. Meet van de afstandsschijven tot het differentieel en van het kastoppervlak tot het eind van de planetaire unit. Er moet een verschil zijn van 0.025 inch en mag 0.045 (inch) zijn tussen de twee maatopnames. Pagina 4-6 van het 1965 werkplaatshandboek illustreert wat te doen, maar vrij moeilijk. Volg liever bovenstaande instructies.

Om de schakelkabel correct te installeren moet de selector in 'drive' staan en demonteer de bovenste en onderste stang van de transmissie-gasklep bediening. De gasklep hefboom (boomerangmodel) linksom (tegen de klok) draaien alvorens het kabelbolletje erin te haken. Als die er correct in zit zal het bovenste gat van de hefboom dicht bij de carterpanpakking zitten, als je hem los laat. De schakelkabel is verstelbaar.

De afstelling moet gedaan worden met de pan er af en de kabel in de hendel gehaakt - een afbeelding hiervan is te zien op pagina 7-32 van het 1965 werkplaatshandboek.



Afstelling van de manuele klepbediening.

Je hebt er geen special gereedschap voor nodig; bekijk de gerelateerde illustratie en kijk daarna op het eind waar getoond wordt waar dat deel in te brengen. Je kunt daar zien waar de klep de juiste locatie moet hebben.

Niet juiste afstelling kan de oorzaak zijn van moeilijk inschakelen, misslagen bij het opschakelen, en kruipen in neutrale stand. Als het differentieel en de transmissie gescheiden zijn, kun je meteen de pignionlagers controleren en eventueel afstellen om er zeker van te zijn dat de pignion-as de juiste stand heeft. Vele zijn te los afgesteld en zullen slijtage bespoedigen alsook geluid gaan maken. Als je de afstel-sleuf niet verder kunt vastdraaien is het waarschijnlijk goed. Als je ze wel kunt aandraaien, zal je eerst de bovenste coverplaat moeten lossen en controleren of het tandwiel van de pignion nog vast op de as zit. Dan zullen ook alle afstel-punten opnieuw na gegaan moeten worden.

Als je de keerring van de pignion-as wil vervangen (zit in de afstelmoef) zie dan dat de lippen naar de transmissie toe wijzen en niet naar het differentieel, en ook dat de keerring ongeveer halverwege de afstelmoef zit. Als de keerring er helemaal in gemonteerd zit zal er geen olie tot bij het lager kunnen komen. Ben voorzichtig met het uiteinde van de transmissie-as. Aan de andere kant die in de transmissie zit zitten twee kleine borgveren daar waar de pomp aangedreven wordt. Stoten tegen de as kan de borgveren los doen raken en/of verplaatsen. En dan zal je geen aandrijving vinden als straks alles weer in elkaar zit.

Controleer ook of er ATF zit in de opening van de vacuum-modulator en of de zuigerklep vrij beweegt.

Tevens de tanden van de 'governor' controleren op slijtage. Gebruik daarvoor een kleine schroevendraaier om te klepjes binnin te bewegen. Succes.....

Uitnodiging Corvair-treffen 2017



Dit jaar gaan we op **zaterdag 16 april** voor zoveel mogelijk Corvairclubleden een **treffen**

in het hoge noorden organiseren.

Tijdens een uitgebreide rit brengen we een bezoek aan het Rambler-AMC-Corvair museum van Klaas van Dijk in Berlikum, waar we ook de lunch gaan gebruiken.

Daarna rijden we tijdens de terugreis via *Gaya Indonesia* over de Zeedijk en brengen een bezoek aan het museumdorp Allingawier.

Voor leden die op een behoorlijke afstand van dit treffen wonen, is het aan te raden om al vrijdagmiddag 3 september in Koudum aan te komen. Zaterdagochtend bijtijds rijden we vanaf de parkeerplaats van hotel Galama Dammen een mooie en leuke rit.

Zondag na het ontbijt en de koffie met napraten kan de thuisreis worden aangevangen....

Bijgaand logeeraccommodatie-tips:

Camping de Kuilart in Koudum, met trekkersappartementen en kampeermogelijkheid.

Trekkersappartement, €41,00 2 pers. Tel. 0514-522221.

Hotel GalamaDammen in Koudum, €98,00 incl. ontbijt, 2 pers. Tel. 0514-521346.

De camping en het hotel liggen zeer dicht bij elkaar
Het is de bedoeling dat leden die dit weekend meerijden,
zelf hun overnachting regelen.

Het ontbijt kan voor de kampeerders ook in het hotel gereserveerd worden,
kosten: €12,50. Dit bij aanmelden doorgeven.

Het diner kan gereserveerd worden in hotel GalamaDammen.

De kosten zijn: €35,00 p.p. excl. drank.

Hiervoor is het noodzakelijk dat we tijdig weten wie deel gaan nemen aan deze rit
en bij het ontbijt/diner aanwezig zullen zijn.

Aanmelden kan tot 18 juli 2010 bij Ruud Keers;

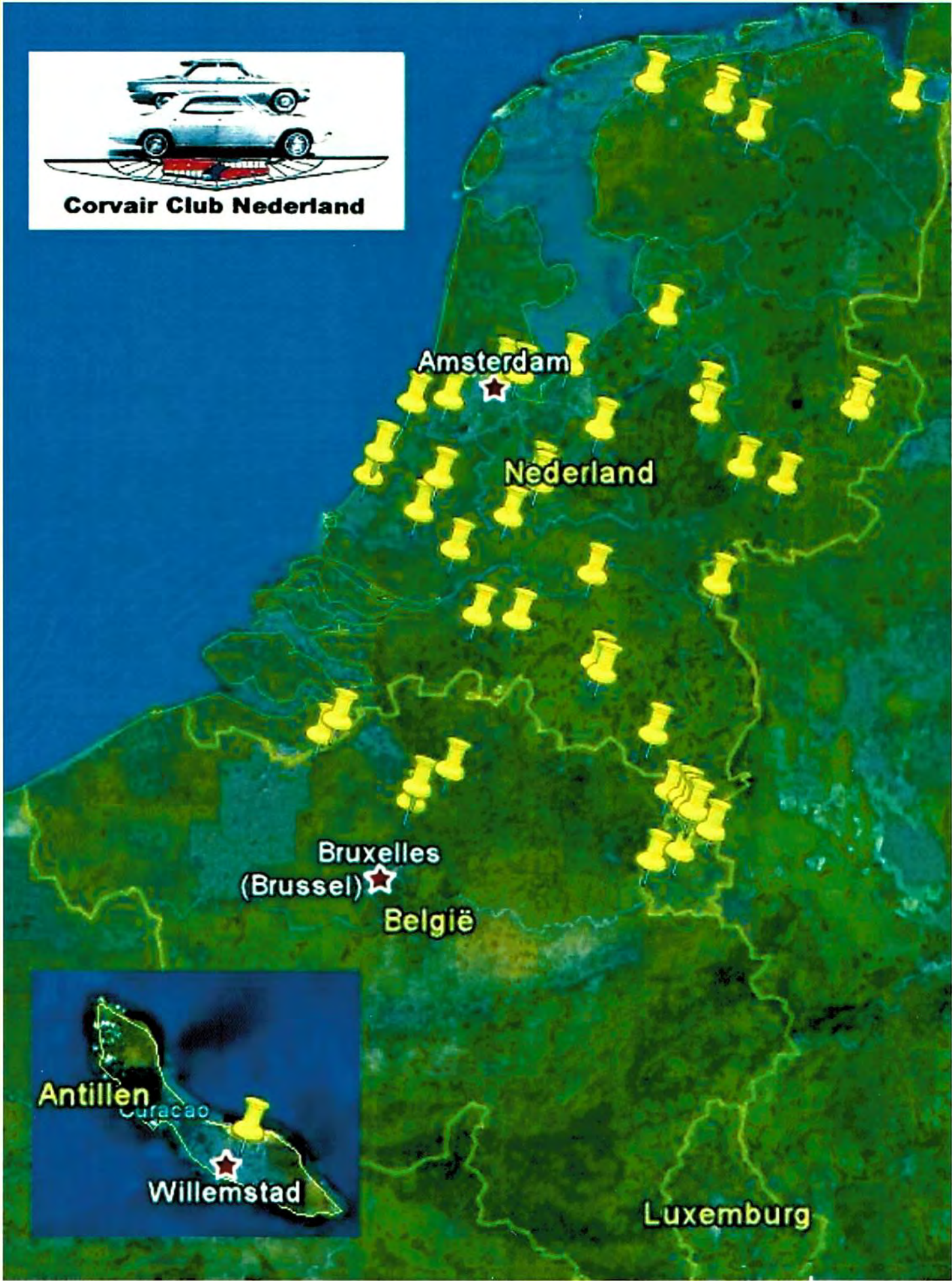
020-4706580 of 0653652090

ruud@keers.eu

Corvair Club Nederland ledenlijst jan. 2011

1. Aken H. van	Monza convt '67	Den Haag	a.v.a.@wanadoo.nl
2. Baumeister B.	Monza convt. '64	Bentelo	bmt@hetnet.nl
3. Boer. W	(nog) geen Corvair	Nieuw Vennep	wcboer@quicknet.nl
4. Broch A.N.M.	Monza Spyder '63	Honselersdijk	?
5. Craats M. v..d.	Geen Corvair meer (ex J.Doorbos)	Clinge	willeminus@hotmail.com
6. Cramer M.	Corvair 700 sedan '60	Amsterdam	m.cramer@amc.uva.nl
7. Creij E. van	Monza '61	Rosmalen	ecreij@hotmail.com
8. Coenen R.	Monza convt.. '64	Rotem, Belgie	ecreij@hotmail.com
9. Coolen H.	Monza coupé '66	Weert	huub.coolen@tele2.nl
10. Dijk K. van	Greenbriers/Corvairs div.modellen	Berlikum	info@rambler-amc-museum.nl
11. Dijkstra A.	Spyder '64	Amersfoort	a.y.dijkstra@xs4all.nl
12. Doorbos C.J.	Corvair 700 sedan '60	Delden	doorbos@g.mail.com
13. Doorbos. F.	Chevrolet Impale coupe '59	Zelhem	frankdoorbos@yahoo.com
14. Engels M.	Monza coupé '64	Berlaar, Belgie	0032-488/605697
15. Eijkelenberg. J	Monza coupé '65	Sittard	T3-bird@hetnet.nl
16. Haan G. de	Corsa convt. 180hp '65	Ureterp	webmaster@corvair.nl
17. Huisman A.	Monza convt. '64	Bergum	arendhuismus@XS4all.nl
18. Janssen L.	Monza cpé '62 Monza sedan '67	Limbricht	devoorzitter@corvair.nl
19. Jong E. de	Monza convt. '62	Buchten	emie@worldonline.nl
20. Jonker G.	Monza convt. '63	Vaassen	Jonker8@xs4all.nl
21. Kant H.	Monza coupé '63	Stekene, Belgie	maria.van.de.waart@telenet.be
22. Keers R.	Monza convt '65	Amsterdam	depenningmeester@corvair.nl
23. Kijk in de Vegt C.	(nog) geen Corvair	Apeldoorn	ckidv@xs4all.nl
24. Kortenoever. C.	Monza cpupé '62	Dronten	c.kortenoever@hotmail.nl
25. Lauwaars. A.	Corvair 700 sedan '61	Rotterdam	ton@lauwaars.com
26. Martens .N	?	Breda	mauritsstraat@hotmail.com
27. Marinus. G.	Monza coupé '62	Tilburg	AFMMTI@noknok.nl
28. Moors G.T.N.M.	Monza convt. '63	Maastricht	043-3433970
29. Nijp. R.	Monza cpé '64, Monza cpé '67	Suameer	g.galien7@upcmail.nl
30. Nijs P	Monza convt. '63	Maastricht	phanijs@home.nl
31. Naseman G.	Monza convt. '62	Valkenburg	info@naseman.nl
32. Nelis C.	Spyder coupé '64	Brunssum	carolinenelis@wanadoo.nl
33. Overman P.	Monza convt. '62	Willemstad Curacao	00599-7362502
34. Rademaker. J-L	Monza convt. '66	Scheemda	calijolirademaker@online.nl
35. Reniers J.L.C.	Monza cpé 66 140hp	Dordrecht	mrecorvair@live.nl
36. Reniers T.A.J.	Geen Corvair	Dordrecht	info@faredo.nl
37. Rijkom van R.	Monza convt. '69, Greenbrier	Nieuwegein	v.rijkom@casema.nl
38. Rijn J.v.	Monza sedan '65	Noordwijk	071-3615886
39. Salden P.	Corvette StingRay '69	Sittard	psa@kragten.nl
40. Sas M.P.M.	Geen Corvair	Eindhoven	040-2443151
41. Siebes M.	Monza convt.	Almere	?
42. Slob J.	Corvair powered Trike 200+hp	Noordeloos	Jaap.slob@kpnmail.nl
43. Smit W.F.	Greenbrier '65	Nieuwegein	wimsmit@wingmark.nl
44. Staes L.&T.	Monza sedan '64	Mechelen Belgie	Staes.lukas@telenet.be
45. Tesselaar J.W.A.	Monza coupé '67	Dieren	info@loodgietersbedrijftesselaar.nl
46. Verhees R.	Corvair Lakewood '61	Veldhoven	rverhees@upcmail.nl
47. Verreth G..	Monza sedan '67	St Katalijne-Waver, Be	w_tinters@hotmail.com
48. Verstappen M.A.	Monza convt. '63	Gennep	maverstappen@home.nl
49. Visser F.S.	Corvair LM	Zevenhuizen	0180- 631206

We hebben niet alle e-mailadressen kunnen checken. Sommige kwamen retour en enkele daarvan hebben we vervangen door het telefoonnummer. Uiteraard zijn van alle leden de adressen bekend. Mocht een contact via e-mail of telefoon niet lukken, laat het ons dan weten dan zullen we je van meer informatie te voorzien.



Hier wonen wij