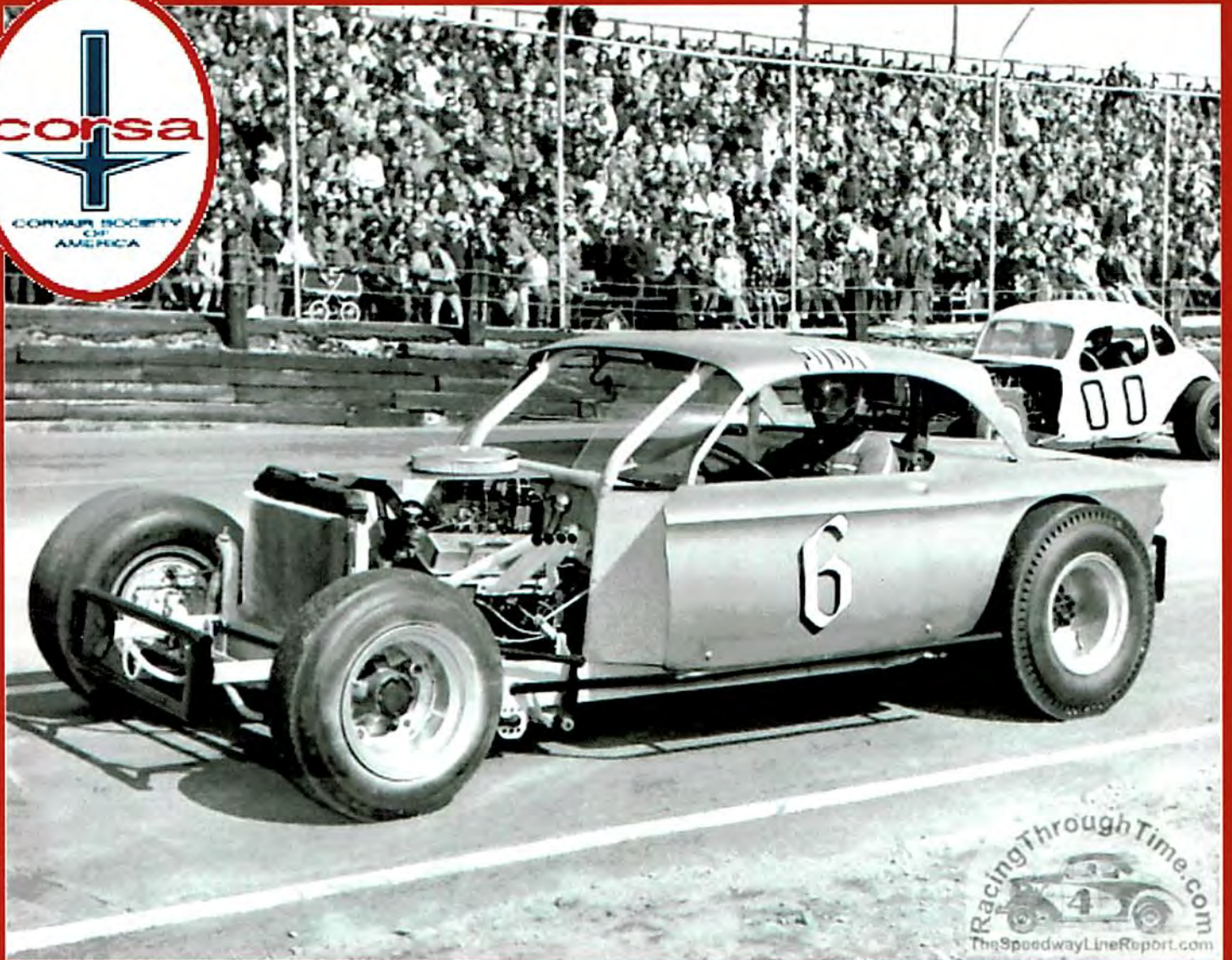


# CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland - 15e jaargang - nr.2 mei 2011



## Ambitieux!

*We hadden diverse publicaties gevonden op een beurs in Spa (B). Ons oog viel op een, hoe kan het anders, Frans blad, waarin een vergelijking werd gemaakt met de andere 'kleine' concurrenten van de Corvair begin jaren '60. Nu is het nog steeds zo dat buitenlandse redacties, zeker uit autoproducerende landen, wel een licht vooroordeel hebben, om niet te zeggen dat ze subjectief zijn in hun artikelen.*

*Om nu niet het hele vergelijkings-verhaal op te rakelen, dat we vonden in een AutoRetro van 1990 en dat we enige jaren geleden al eens hebben gepubliceerd, viel in dit artikel ons oog toch op het onder-kopje: "La Corvair Trop Ambitieux" -De Corvair te ambitieus-. En omdat dit van de franse autopers kwam, werden we nieuwsgierig. We hebben getracht dit deel van het verhaal zo nauwkeurig mogelijk te vertalen:*

<We beginnen met de Corvair, die overigens als tweede in deze lijst staat, en waarvan het concept geheel tegengesteld is van wat men in Detroit sedert de jaren '30 gewoon was. Was de Ford Falcon een perfect maar orthodoxe wagen, voor de kleine Chevy heeft men uitdagend gekozen voor een meer aantrekkelijk model. Zijn onstaans-geschiedenis (men zegt dat er negen jaren aan ontwikkeld is) heeft met de nodige toeren en uitvluchten de technische ontwikkelingsstaf bezig gehouden. Edward Cole, zijn voorvechter, overtuigde niettemin zijn meerderen (!) van dit nieuwe product met een uitstekende kijk op de zaak. Tenminste voor het blad 'Motor City', dat het model van deze kleine Chevrolet niet refereerde aan de

archaïsche Volkswagen, die op dat moment de leider was van de importauto's in Amerika.

Van de kleine bekende Duitser werd voor de toekomstige Corvair zowat de hele aandrijftrein geleend, de luchtgekoelde boxermotor, en de aftak assen, met kreten van heldendaden, och, wat een vooruitgang.... Maar nu stoppen met de ironie, Het liefdeskindje van Ed Cole was zonder twijfel een verbleekte kopie van de kever.

Zijn platte zescilinder uit aluminium zou de evolutie kunnen dragen voor

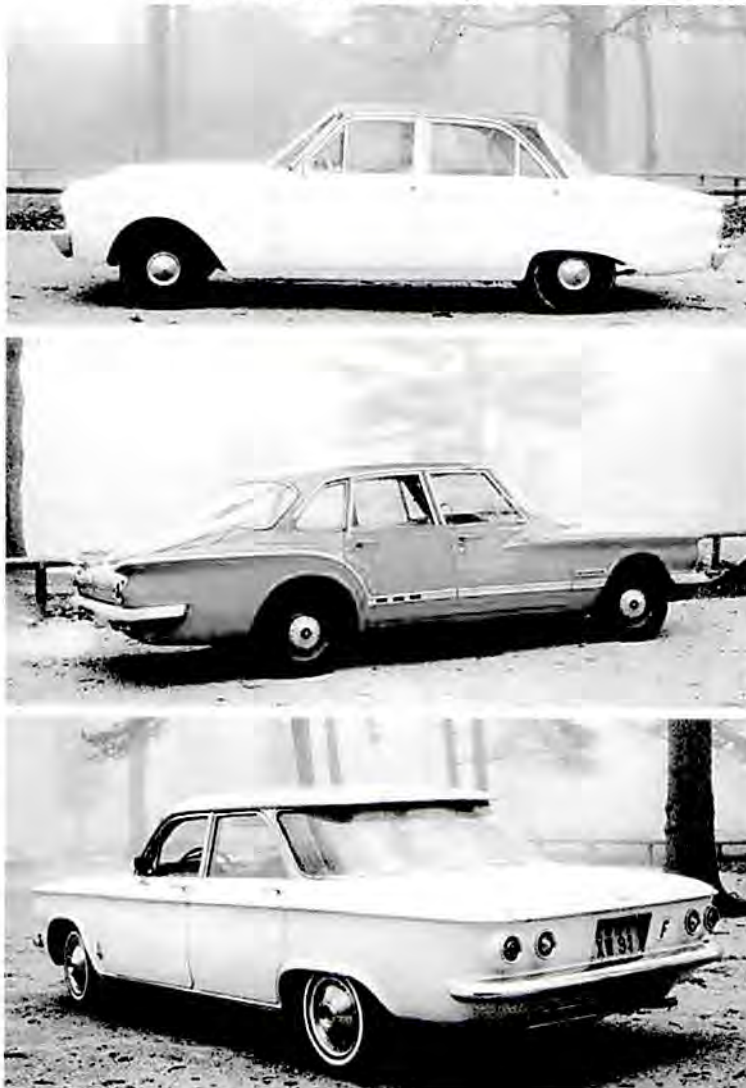
Hillman Imp en zelfs, om niet te vergeten, onze nationale Simca 1000. Erg verschillend van andere GM producten vertoonde de Corvair carrosserie een sobere elegantie, een extreme puurheid en een zonderlinge symetrie. Commercieel gezien liet de Falcon, die niet lang na de Corvair verscheen, een beter resultaat zien. Maar om de kronieken bezig te houden; werd de Corvair gekozen tot auto van het jaar door het blad 'Motor Trend';

"Zijn originele techniek permitteert hem zich te onttrekken aan zijn soortgenoten. En vooral met zijn gelimiteerde 2.3 liter en 80 pk sterke motor in de basis uitvoering zou de kleine Chevrolet zich sterk genoeg maken om de nationale en internationale concurrentie het hoofd te bieden, als dat al niet is door zijn weggedrag.... "atypisch!"

Beoordeling door 'Consumer Guide': "Plezierig te berijden, maar zwakke acceleratie, en zijn teleurstellende topsnelheid (135 op teller) bezorgen hem terechte kritieken. Zijn basis uitrusting alsook de algehele afwerking zijn op het randje van provocerende behoefte vooraf op het 500 basis model". Maar de Corvair was later niet meer zo als bij zijn debuut. Men begon snel zijn voorzorgen met wat de

clientèle vroeg; < Een authentiek sportief temperament > .

*Het was een hele klus om de toon in deze vertaling proberen over te brengen, maar de strekking moge duidelijk zijn. We hebben ons verder niet druk gemaakt over dit artikel, wellicht dat de auteur al weerstand verwachtte daar hij zich slechts bediende van zijn initialen! (D.L.) .*



zijn toekomstige carrière totdat men in 1962 meteen brute versterking van een turbocompressor kwam.

De Corvair adopteerde ook een monocoque carrosserie die tot dan toe nog maar weinig voor kwam in de Amerikaanse autoindustrie. Eigenwaardig in zijn stijl (door Bill Mitchell) was hij een schoolvoorbeeld in het oude Europa waar hij voor inspiratie zorgde voor de Fiat 1300/1500, de NSU Prinz, de

# De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 19 - mei, 2011

## Van de voorzitter

En dan heb je het plotseling, de ziekte die eenderde van de mensheid kan verwachten. Altijd een ver-van-mijn-bed aangelegenheid geweest, maar dan ineens realiteit. Behandelbaar wordt er gezegd, maar wel een lange weg te gaan.... Op goede dagen ga je je leven eens overdenken en een toekomst proberen te voorzien. Je had nog zoveel plannen en de tijd begon al te dringen. Dan moet je tegenover jezelf bekennen dat niet alles meer zal gaan zoals je dat bedacht had. Realistisch zijn! Dus opruimen! In materialistische zin maar ook in de geest. Veel van mijn spullen zullen op 'Marktplaats' komen en de vele Corvair onderdelen zullen zoveel als mogelijk binnen de club gesleten worden. Te zijner tijd zal ik nog een lijst laten circuleren met wat ik zoal kwijt wil. Een aantal zaken zijn al weg of zijn beloofd aan mensen waarvan ik weet dat ze er iets mee kunnen doen. Dus géén handel! Ondanks de moeilijker tijden is de club nog steeds groeiend. Dat doet deugd! Zeer onlangs ontvingen we nog een mailtje van Klaas Potze uit Drouwenermond in Drenthe die zich meteen wil aansluiten bij onze club omdat hij een Corvair had gekocht. Hij had nog nooit van het merk gehoord, laat staan dat hij er een gezien had. Dat illustreert dan weer hoe uniek onze liefhebberij is. Het eerste treffen zit er weer op. Het vorig jaar uitgestelde bezoek aan het AMC museum van Klaas van Dijk heeft in het weekend van 16 april plaats gevonden. Het was prachtig weer en dan is het voor de helft al geslaagd. Wat er voor de rest van dit jaar gaat gebeuren is nog niet bekend, maar ook de lokale evenementen zullen druk bezocht gaan worden. Daar zouden we graag verslagen van zien. De boeren klagen natuurlijk over de droogte maar het mooie weer van dit voorjaar heeft al vele Corvairs

naar buiten gelokt. Een enkeling heeft dan het 'nakijken' omdat zijn Corvair in restauratie is. Hij kan zich echter verheugen op een wagen die er spic en span uit ziet in het volgend seizoen. De spil van de club is dit blad en daar wensen we je ook nu weer veel lees- en kijkplezier mee.

## Colofon

*Redactie en uitgave:*  
Corvair Club Nederland

*Redactie en inlichtingen:*  
Leon Janssen  
Bomervweg 13  
6141 BJ Limbricht  
Tel. 046-4 51 63 23  
[devoorzitter@corvair.nl](mailto:devoorzitter@corvair.nl)

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

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

*Lid worden:*  
Door storting van € 37 op rek.  
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.  
Corvair Club.  
Jaarlijkse contributie € 30

## Van de penningmeester

Ook voor komend seizoen ziet het er weer rooskleurig uit. Er hebben weliswaar enkele leden opgezegd, maar er zijn er ook weer een paar bijgekomen. Een flink deel van het 'clubvermogen' zit nog in de clubkleding, dus diegenen die nog niet voorzien zijn van enige cluboutfit kunnen dat bij de penningmeester bestellen.

Het eerste treffen hebben we alweer gehad en dat was een succes. Bij het vertrek waren er negen Corvairs, één Rambler en één dagelijkse auto. De passagiers van die auto mochten dus zo niet mee en moesten overstappen in Corvairs. De werving en het versturen van introductiepakketten naar nieuwe leden worden voorlopig door de penningmeester verzorgd. We hopen dat we ook dit jaar weer leuke bijeenkomsten zullen hebben. Zo zijn er contacten met de NSU club, misschien dat daar nog wat leukes uit komt? Ruud Keers.

## Van de redactie

Door ziekte is dit blad wat later uit gekomen dan voorzien. Het is goed mogelijk dat er dit jaar een uitgave minder komt. Dat zal ons een flink bedrag aan potokosten schelen.

## 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](http://www.corvair.com) • email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)

*Thanks! You Help Make It All Possible*



## Verslag Horneland toerrally

Al meer dan een jaar was mijn vriend piet aan het vertellen dat hij mee wilde doen aan een bekende rally bij ons in de regio; de "Van Horne Rally" te Weert.

Ik had hem voorgesteld dat ik wel een auto zou zoeken. oud genoeg om hieraan mee te doen, en dus ging ik op zoek naar een oldtimer. Belangrijk vond ik dat deze auto een Amerikaan moest zijn (ik rij al jaren alleen maar Amerikaanse auto's) met een mooi geluid.

Tijdens mijn zoektocht viel eind december mijn oog op een advertentie op aanwijzing van een broer. Te koop stond een Chevrolet Corvair uit 1965. Ik had er nog nooit van gehoord en via wat speurwerk op de diverse website's begon mijn interesse te groeien. Na wat gmail en een bezoekje in Amsterdam met weer een apart verhaal, werd de deal al snel gesloten. De auto zag er goed uit maar moest wel nog een APK keuring ondergaan; we wilden op 4 februari al mee doen aan de rally. Alles liep echter van een leien dakje. Na de auto goed te hebben nagekeken vooral op remmen en stuurinrichting, en na wat tips van onze voorzitter Leon en Lukas te hebben ontvangen via de mail, werd de auto direct goedgekeurd. Het avontuur kon dus beginnen.

We hadden ons al opgegeven maar nog nooit een toerrally gereden! We wisten dus niet wat ons te wachten stond. Om de situatie te verbeteren hadden we ons opgegeven om anderhalve week vóór de rally een

voorlichtingavond bij te wonen. Daar werden we een beetje overdonderd met de grote hoeveelheid regels en apparatuur welke we nodig zouden hebben om de rit te kunnen rijden. Tevens kregen we een aantal kaarten mee van 2010 editie om eens wat testritten te maken. Nou dat hebben we geweten, de uitgezette route was dermate slecht weergegeven op de Michelin kaarten dat we na 10km al verdwaalden. Dit kwam vooral omdat we geen apparatuur hadden om de afstanden en tijden te meten; met het aflezen van de mijlteller kwamen we niet ver. Om snel e.e.a. te realiseren besloten we via internet een digitaal kompas met tijds opgave, twee digitale stopwatches, een GPS



gestuurde afstandsmeter te bestellen. Ook enkele zaklampen met houders om aan de voorruit te monteren. De eerste rit zou diezelfde avond al plaatsvinden.

De volgende dag waren de spullen al in ons bezit en konden we de boel monteren en testen. De rit van de avond ervoor was al een stuk beter verlopen, en na nog enkele avonden geoefend te hebben liep het niet slecht, we waren er dus klaar voor. Op 4 februari was het dan zover. Op deze vrijdag moesten we ons om 17.00 uur melden voor de inspectie van de papieren. De eerste auto's vertrokken om 18.00 uur. Wij waren nummer 68 en moesten dus 68 minuten wachten voor we mochten beginnen aan het avontuur. De routemap welke we gekregen



hadden, was voorzien van diverse kaarten met zeker 60 controlepunten en tussendoorse tijdcontroles. En dat alles in het donker. Voorlopig was het bekend gebied (regio weert waar ik ben ik opgegroeid) waar we moesten rijden en viel het nogal mee. Het enige waar we geen rekening

mee hadden gehouden, en dat vond ik achteraf ook niet zo best van de organisatie, was dat we nogal slechte wegen en vele zandwegen moesten rijden welke voor een oldtimer toch

geen goede omstandigheden zijn. Het vele remmen en optrekken (en de tijd tussen de tijdsconrolepunten was erg krap gesteld ) was ook niet aan te bevelen.

Ondanks dat het de eerste keer was mee te doen aan een rally, en onder deze omstandigheden stonden we die dag op de 21<sup>e</sup> van de 42 plaatsen. We hadden dus in die 200km heel wat Alfa's en Porsches achter ons gelaten.

De volgende dag begonnen we om 11.08 uur en was het traject opgedeeld in twee routeboeken. Het eerste deel bracht ons via allerlei kleine binnenweggetjes van Mechelen (Limburg) naar Delhay, even onder Luik, waar rond 16.00 uur een rustpauze was ingelast. Met name dit stuk hadden we zeer goed afgelegd en stonden we ergens op plaats 15! Niet slecht voor een eerste keer. Helaas zag het 2<sup>e</sup> deel van de route er nog veel slechter uit. De wegen in de belgische Ardennen waren zo erbarmelijk slecht dat ik besloot om het wat rustiger aan te doen. We zouden niet meer te gaan voor alle conrolepunten maar alleen nog oog te hebben voor de tijdsconroles. Vooral toen ook de remmen problemen begonnen te vertonen. De druk viel langzaam weg en er kwamen mechanische geluiden van een van de achterremmen. Het was toen onmogelijk om de vele conrolepunten nog te bezoeken en we besloten de route sterk in te



korten en voor safe te gaan zodat we in ieder geval nog heelhuids zouden kunnen binnkomen. Klokslag 11.30 uur kwamen we in Weert terug aan de finisch.

Ondanks deze tegenslag zijn we toch nog op de 32<sup>e</sup> plaats beland en kunnen we terugkijken op een mooi en vermoeiend maar vooral uitdagend aantal rallydagen.

De auto heeft op een paar nieuwe remvoeringen na de rally goed doorstaan. Ik zal echter deze rally met deze auto geen tweede keer meer doen. Maar ik kan wel zeggen dat we genoten hebben toen onze mede rallyrijders erg verbaast hebben staan kijken naar onze auto. En vooral toen we lieten weten dat achterin een 6 cil. boxermotor met tweetraps automaat ligt. Ook de fotografen

vonden het prachtig en zijn vele malen bezig geweest ons te vereeuwigen.

We hebben de smaak wel te pakken , dus misschien hoor je nog wel meer van ons team.

Groetjes Huub Coolen, jullie nieuw clublid.





## Corvair Treffen Friesland

Het weer kon onmogelijk een reden zijn om niet te komen naar het Corvair treffen in Friesland. De doelen die op het programma stonden waren zeker de moeite waard en voor "Elck wat Wils". Goed, Friesland is nu eenmaal een grote vlakke groene deken met hier en daar wat meren en andere waterwegen. En als er nog geen rood of zwart bonte koeien in de weiden staan kan dat in zekere zin een saai landschap opleveren. Heleen Tesselaar had daar wat op gevonden, een boek, en als het 'groen' weer saai werd dan maar wat gekleurde plaatjes kijken in dat boek.

We kwamen bijelkaar op de parkeerplaats van het Galama dammen hotel in Koudum. Omdat ondergetekende met een andere zuiderling per gewone auto was gekomen, hadden ze de tijdspanne wat krap ingeschat. Dus stond de rest



van de meute al te wachten om de reis naar Berlikum te aanvaarden om het AMC/Rambler museum van Klaas van Dijk te bezichtigen. Een goede reisbeschrijving inclusief kaart werd ons overhandigd en respectievelijk 'trokken we in' in de

Corvairs van Jaak en Linda en Hans en Heleen. Er waren 9 Corvairs aanwezig en één gastdeelnemer met, hoe toepasselijk, een AMC-Rambler. Dat was de vriend van Ralf Verhees die zijn Lakewood tijdelijk vanwege een cosmetische behandeling buiten gebruik heeft. De reis naar Berlikum, helemaal naar het noorden van de

Eenmaal aangekomen in Berlikum werden we al meteen verwelkomd door Klaas. Bij een bakje koffie begonnen er meteen al een paar deelnemers rond te neuzen tussen al dat moois. Maar eerst moesten er nog broodjes en een keuze uit twee soorten lekkere soep verorberd worden. Het toeval wil dat juist in de



waterrijke provincie werd om circa 10.15 uur via leuke binnenwegen aanvaard. De afspraak was om rond twaalf uur aan te komen waar we zouden worden vergast op koffie, soep en belegde broodjes. Het werd een half uurtje later, want met een karavaan gaat het altijd wat

ontvangsthal een redelijke collectie Corvairs stond opgesteld. Het waren alle Earlies en 'Forward Controls'. Deze hadden voor Klaas een speciale betekenis omdat hij in zijn jeugd jaren de Corvair in zijn familie heeft mogen ervaren.

Dat het toch een behoorlijke AMC/Rambler collectie is geworden heeft aanvankelijk een praktische oorzaak. We laten Klaas hierover zelf aan het woord:

*"Begin jaren '90 raakte ik steeds meer geïnteresseerd in Amerikaanse auto's en motoren. Samen met een zakenvriend kocht ik de eerste auto's, namelijk een Chevrolet Corvette Stingray (1971) en een Cadillac Sedan de Ville (1967). Daarnaast hadden wij ook een paar Harley Davidson's.*

*In 1992 kocht ik een AMC-Gremlin 1974 als 2<sup>e</sup> auto, met de bedoeling er zelf in te gaan rijden, omdat onze zoon in het ziekenhuis opgenomen was, zodat mijn vrouw en ik elkaar gemakkelijk konden afwisselen. Na een aantal maanden kwam onze zoon weer thuis; de Gremlin vond ik echter zo apart dat wij hem hebben gehouden. Later hebben mijn vriend*

langzamer dan solo middels de door Annemiek en Ruud minutieus op papier gezette route. Er waren niet veel kruispunten met stoplichten te gaan, maar als die er waren, moesten die lichten de karavaan onderbreken en de zaak ophouden. Vandaar.



*en ik besloten de motoren en de auto's te scheiden. Zijn voorkeur ging uit naar de Harley's en die van mij naar de auto's. De Cadillac Sedan de Ville heb ik nu ook nog steeds; er zijn zelfs een Coupe en een Cabrio van 1967 bijgekomen.*

*Na de Gremlin kwam er een Concord Wagon en een Pacer Wagon, etc, etc. Momenteel bestaat de collectie uit ongeveer 55 Rambler AMC -auto's. Naast de Rambler AMC -auto's was ik vanaf mijn jongensjaren erg geïnteresseerd in een Amerikaanse auto, ook al omdat mijn grootvader zo'n auto bezat, namelijk de Chevrolet Corvair met zijn luchtgekoelde 6 cilinder boxer motor achterin. Deze auto's ben ik ook gaan verzamelen. U kunt er nu 7 verschillende modellen uit de jaren '60 - '64 bezichtigen. Naast de genoemde AMC's en Corvairs zijn er nog een aantal Cadillacs, een BMW, een Renault, een Lamborghini, Lncacia's, Facel Vega, andere exoten en een Vespa Ape te bekijken.*

Na het bekijken van deze unieke collectie en het aanhoren van de geschiedenis ervan (Klaas had wel van elke wagen een stukje historie te vertellen) werd er afscheid genomen en werd er over binnenwegen en langs dijken een tocht gemaakt richting Harlingen. Zo nu en dan ging dat letterlijk tussen de vele schapen door die al helemaal gewend waren aan het spaarzame verkeer. De schapen hadden te allen tijde voorrang, en die namen ze dan ook.. Door het pittoreske Harlingen ging het weer zuidwaarts richting Allingawier dat een museumdorpje heet te zijn. Jammer genoeg kwamen we daar wat aan de late kant aan, maar konden toch nog door een ander aangekondigd gezelschap een "bakkie doen". Onderweg hadden Arend Huisman en Robbert Nijp afgehaakt vanwege verplichtingen elders. Dus kwamen we met een verminderd aantal Corvairs en een Rambler weer aan in Koudum.



Ook van hier vertrokken er weer twee wagens naar huis omdat ze voor de zondag andere plannen hadden. Die avond stond er een gezamenlijk diner op het programma in het Galama dammen hotel. Guus Marinus en vriend bleven tot na het diner om in de late avond nog naar Tilburg te vertrekken. Zij hadden die zondag een GvO rit. Op de late avond, na het diner, werd er door de meeste nog aanwezigen de lokale havenbar-kroeg bezocht, maar schrijver dezes vond het mooi geweest voor die dag en kroop tussen de lakens.



De volgende dag zaten we op de afgesproken tijd gezamenlijk aan de ontbijt tafel. Er konden keuzes gemaakt worden van een uitgebreid ontbijt buffet dat goed verzorgd was. Hierna gingen we uitchecken en gezamenlijk de reis aanvaarden naar Lemmer waar het Indian museum van Tony Leenes bezocht ging worden. Omdat we ruim in de tijd zaten werd er door Guus voorgesteld om nog een bezoekje te brengen aan het stadje Hindelopen. Daar maakten









Early in de Van Swindenstraat, Amsterdam, 1969, foto Arsath Ro'is  
Uit de Collectie: **Corvalr Live!** van Ruud keers en Hans Aarsman



*Stukje Hindelopen.*



*Fraaie AMC producten*

*Hoewel dat kontje achte Cees???*



*Zicht vanaf ons hotel balkon,....*



*Een van de iconen van Tony Leenes*

*Onder: Nooit eerder gezien Ramblers.*



we een wandeling door het stadje met zijn fraaie huisjes aan de diverse waterlopen met pittoreske bruggetjes. Toen voor een deel gereden langs het IJsselmeer, of wat er nog van over is, oostwaarts richting Lemmer. Daar stond Tony al op ons te wachten in het open hek en konden we onze Corvairs het erf oprijden. Even daarna kwamen nog vrienden van Ruud en Annemiek die ook wel eens 'Tony's Place' van binnen wilden zien. Ook Tony had voor elk voertuig (uiteraard meest Indian motorfietsen) een eigen verhaal en vroeg ons maar een aan te wijzen om daar een verhaal aan te koppelen. Maar eerst mochten we genieten van een bakje koffie, want dat was bij het bezoek inbegrepen. Het gaat ons in dit verslag te ver om al zijn smeuge verhalen te publiceren, maar één lichten we er toch uit: Hij vertelde dat hij twee keer getrouwd is, en dat op de dezelfde motor. Omdat beide partners al een bagage achter zich hadden kwam hij op het idee om achter de motor met zijspan symbolisch een aanhangwagentje te koppelen. Nu schijnt er een of andere \*!^\* van de RDW bedacht te hebben dat een motor met zijspan geen aanhangwagen mag trekken. Maar Tony had daar weinig boordschap aan en deed het toch. Nu schijnt hij een goede relatie met politie te onderhouden, en onderweg naar het stadhuis kwam hem toevallig een strepenwagen tegen. Van daar uit werd er met een waarschuwend wijsvingertje gezwaaid. Het antwoord van Tony kwam met de vinger ernaast en reed met zijn nieuwe bruid naar het stadhuis..... Na de talloze verhalen en bezichtigingen kregen we de motor, of de delen ervan, van Jaak te zien. Hij bleek bij Tony een Indian 'in behandeling' te hebben. Na nog een bakje 'troost' vonden we allemaal dat we maar eens moesten opstappen. Sommigen van ons hadden nog een lange weg te gaan. Mede door het mooie weer was dit weekend zeer de moeite waard en diegenen die niet zijn gekomen hebben zeker wat gemist. Onze dank en waardering gaat dan ook uit naar Annemiek en Ruud die dit programma al sedert vorig jaar oktober gereed hadden liggen. Dat alle Friese leden van onze club aanwezig waren was een mooie geste. Fryslân Boppe!



## Restauratie Lakewood

Zo, het is weer een half jaar geleden sinds mijn vorige verhaal, en nee, deze keer ga ik niet naar Dublin. We gaan weer terug naar het einde van het tour seizoen van 2010. Helaas ging voor mij het Loo niet door vanwege het werk en was het daarna snel over met het mooie weer en het rond rijden. De Lakewood ging weer de stalling in en we gingen eens denken wat we deze winter allemaal gaan vervangen. Eén ding was wel heel duidelijk, de voorwielophanging was erg ver op, dus beginnen we daar maar. Corvair naar binnen en omhoog krikken. Fijn met een verlaagde wagen en er achter komen dat de krik 2 cm te hoog is. Uiteindelijk de corvair maar op blokken gereden om hem zo op bokken te kunnen krijgen. Die lelijke wielen er af (echt een gave Jetsons mobiel wordt het dan) en kijken en snappen hoe het allemaal in elkaar zit. De voorrem ook maar meteen uit elkaar gehaald kan ook wel een update hebben. Achter remmen waren gewoon



*Eindelijk het blokje zichtbaar.*

compleet weg. Dus ja op de lijst r bij van compleet vervangen. Vervolgens de voorwielophanging er onder uit gehaald. Dit samen met m'n Master Mechanic Chris, die iedere keer dat hij bij mij komt sleutelen 4 uur moet reizen in z'n Renault 16 of de Rambler (thanks Chris). De voorwielophanging hebben we binnen een dag er compleet onderuit. En die had, zoals we al



*Boven: In de Lakewoodstalling*

hebben lopen nadenken (nee dit



vermoedden, wel een opknappbeurt nodig. Tijdens het werken hier aan dacht ik ineens dat m'n tank ook overstroomde als hij ver vol was, dus ja nu we daar toch zijn ook die maar controleren. De achterwielophanging hadden we zonder problemen zo los. Dit kwam mede omdat we ongeveer de helft van de bouten en moeren, schroeven enz. misten. Dit was voor mij het punt dat ik het niet helemaal meer vertrouwde en alle punten eens op een rij ging zetten wat ik allemaal ging doen. Ik kwam al snel tot de conclusie dat als je ergens bij wilt of iets wilt vervangen je andere delen ook los moet halen en moet verwijderen. Laat ik het zo zeggen: van het een komt het ander. Na dagen (en nachten) te

*Onder: Begin aan de binnenekant.*

is niet omdat ik zo traag ben met denken, maar eerder van hoe ga ik het aanpakken – tijd – financieel – en ik kan een jaar of veel niet meer rijden) de knoop voor de kerst doorgehakt. We gaan hem helemaal strippen en opnieuw opbouwen. Zo zijn we er zeker van dat het goed is en dat alles werkt en dat ik erop kan vertrouwen.

*Eerste stukje lak weg*





*Deuren weg...*

Zo gezegd zo gedaan. Hulp kreeg ik ditmaal van Hugo. En dus zijn we tussen kerst en nieuwjaar de wagen helemaal gaan strippen. Alles ging vlot en goed los. Netjes in dozen, gelabeld en wel. Stap voor stap werd het maar een kale wagen, en de andere garagebox werd steeds voller. Zo zagen we wel steeds meer dingen die we willen gaan aanpakken. Begin januari - eigenlijk net na de corvair winter meeting - halen we de complete aandrijflijn er onder uit. Op 27 december begonnen en op 16 januari hadden we de wagen gestript. Sneller dan verwacht, beter dan verwacht.



Versleten remvoeringen

Op naar fase 2. De andere garagebox moest een beter magazijn worden en er moest ook in gewerkt kunnen worden, dus

stellingen en overige opbergmogelijkheden geregeld. Werkbank is nu nog in de maak en dan kunnen we daar volop vooruit. Ondertussen zijn we in de Lakewood garage begonnen met het kaal maken de body. Schuren en schuren en er eigenlijk achter komen dat de wagen zo slecht nog niet is. Tuurlijk heeft de

wagen in de 50 jaar her en der wel een plekje. Beter gezegd een grote plamuur (bondo) plek aan de voorkant, maar buiten dat en wat kleine deukjes is het meeste Hugo aan het werk



plaatwerk hard. De bodem is wel slecht en rot / gaten dus die gaan we vervangen. Eigenlijk waren de slechtste delen de delen die we al wisten toen we hem kochten, dus geen grote verrassingen. Divers plaatmateriaal is al besteld waaronder de bodem en een compleet NOS voorfront, was uiteindelijk beter dan de bestaande oplappen. Het plaatwerk ga ik niet zelf doen. Dat is een vak apart, maar ik word er

*Gebroken veer....*





Verroeste vloer.

wel netjes bij betrokken en we kijken samen wat de beste oplossing is, niet gelijk alles nieuw bestellen maar zeker ook delen zelf erin zetten en / of namaken. De laatste delen zijn we nu kaal aan het maken en dat is de achterklep. Over 2 maandjes na mijn vakantie gaat hij "de deur uit" richting de plaatwerker. Dan hoop ik ook alle onderdelen binnen te hebben zodat we rustig verder kunnen. Ondertussen lopen er nog meer zaken, zoals de wielen

– aandrijfassen en kom ik her en der wat onderdelen tegen die geschikt zijn voor in de toekomst. De komende maanden sluit ik me op in de garage zodat ik niemand zie rijden en ik aan mijn project verder kan werken. Wat kriebelt het erg als je iedereen met dit mooie weer ziet rijden, maar ooit rij ik ook zo weer denk ik dan maar, ff doorbijten. Degene die wel kunnen rijden; een goed seizoen!! Ondertussen sleutel ik wel verder. Ralf Verhees



WD40 doet wonderen  
Onder; rusten of werken?



Zoals hij nu is.....



## Raad waar die staat

**A**utoruiten kunnen na lange tijd of na veelvuldig gebruik van de ruitenwissers krasjes vertonen. Je weet wel, als de zon onder een bepaalde hoek op de ruit schijnt, lijkt er een waas over te liggen. In zekere mate is dat op mijn Corvaair van toepassing. Mijn zoon tipte me om eens te overwegen de ruit computergestuurd te laten polijsten. Dat is nieuw. Duur is het niet en de resultaten zouden uitstekend zijn, aldus reacties van forumleden van de betreffende autoclub waar mijn zoon lid van is. De heren die mijn auto hebben gerestaureerd zijn niet erg enthousiast. Het komt met de hand heel precies is hun ervaring en het resultaat is niet gegarandeerd. Niet doen dus, ook al wordt dit met een automaat gedaan.

Gedurende de inrijperiode stoorde ik me toch aan die voorruit. Toch eens wat onderzoek gedaan en heb gezocht naar een lokaal bedrijf dat zo'n apparaat in bezit heeft. In Groenlo is zo'n bedrijf. Op een vrije middag met de dagelijkse auto er eens naar toe om te vernemen of dat wat voor de Corvaair is. Het bedrijf blijkt multifunctioneel, bandencenter, schadeherstel, autohandel en nog wat. Een rondje om het bedrijf makend op zoek naar de ingang, meende ik een dergelijk apparaat te zien staan. Achter stoffige ruiten en zelf ook van stof voorzien met in de onmiddellijke omgeving producten die geen auto's waren. Bedenklijk. Aahh... de ingang, nu de receptie nog. Linksaf, rechtdoor rechtsaf? Gewoon de sfeer opsnuiven en gedragen als een klant. Niemand die reageert. Dan maar eens vragen aan iemand waar de receptie is. 'Die kant op, meneer en dan vindt u het vanzelf.'. 'Dank u'. Aangekomen bij de receptie (receptie!?) iemand gesproken en mijn verhaal uitgelegd. 'Het u de klassieker bij u?' 'Nee, ik oriënteer me nu'. 'Weet u, meneer, dat apparaat is van een ander bedrijf en wij weten er niet veel van af. Wij gaan daar niet over. Ik kan u wel vertellen dat dat ding stuk is'. 'En... wanneer is die polijstmachine dan weer operationeel?' 'Geen idee'. 'Oh...ik

kom nog wel eens terug, heeft per slot geen haast. Dag meneer'.

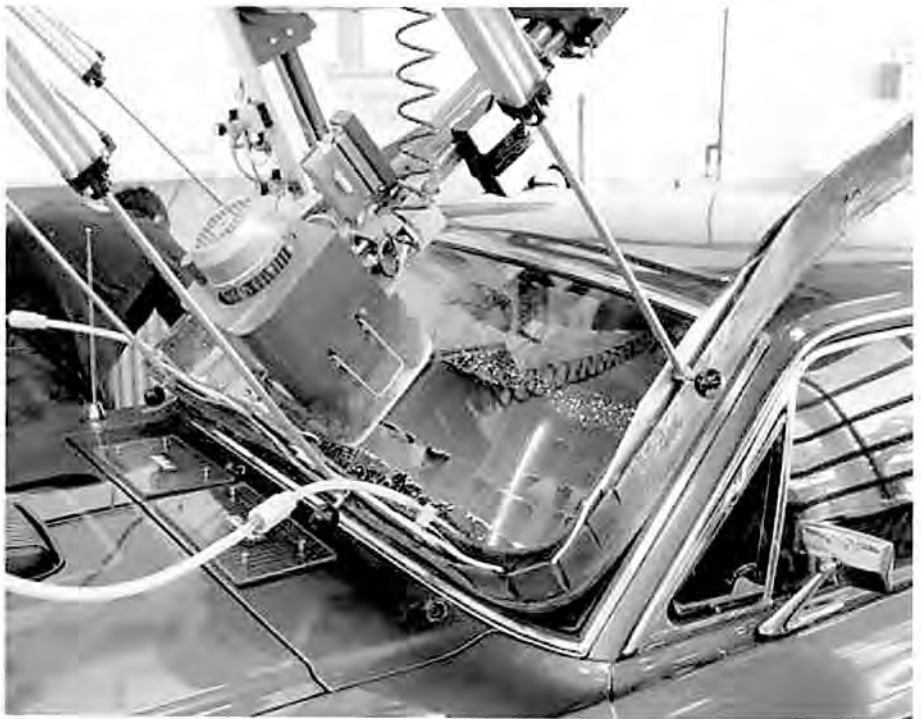
Daarop maar gegoogleed waar een

## Het is een karwei niet zonder risico, dat zeg ik eerlijk.

ander bedrijf in de regio te vinden is die zoiets kan verrichten. In Hengelo! Nota bene een kilometer of 7 van huis! Ik ga er heen. Dit keer met mijn vrouw. De zaak blijkt net te zijn overgenomen. De jonge, enthousiaste eigenaar zat op het dak van zijn bedrijf om wat werkzaamheden te doen. Weer het verhaal uitgelegd. Hij wilde de klassieker eigenlijk wel zien om tot een goed oordeel te komen. 'Het is een karwei niet zonder risico, dat zeg ik

met mijn collega op en u hoort van mij. Wat is uw telefoonnummer?' Enkele dagen later wordt mijn vrouw

gebeld. 'Het klopt dat de machine in Groenlo stuk is. 'En we hebben niet zo heel veel opdrachten uitgevoerd, omdat de techniek al snel liet afweten. Het is een karwei niet zonder risico, dat zeg ik eerlijk. Moderne auto's met van die vlakke voorruit is geen punt, maar klassiekers met doorgaans bolle ruiten is dat anders. U kunt overwegen een nieuwe voorruit te nemen'. Met dat gegeven hebben we afscheid genomen en hebben we de middag



eerlijk. Want het hangt af van de bolling van de ruit'. Op de vraag of wij de machine kunnen zien, reageert hij dat deze hier niet staat. Hij doet zaken met een collega elders. 'Daar kan ik wel voor zorgen dat hij de ruit voor u gaat polijsten'. (?.....) Ik krijg vermoedens.... 'Dan weet ik waarschijnlijk met welk bedrijf u zaken doet. Een bedrijf in Groenlo?' 'Ja, hoezo?' 'Nou, daar ben ik namelijk een tijdje terug geweest en dat apparaat is stuk, al heel lang al!' (?.....) 'Is dat zo?' 'Ja, dat is zo!' 'Mevrouw en meneer, ik neem contact

verder op andere wijze doorgebracht. Een jonge enthousiaste ondernemer, waar ik wel het gevoel had als klant goed te worden bediend. Alleen zijn 'netwerk' liet hem in de steek. Dat is helder. Voorlopig blijft de voorruit zoals deze is, met patina..... ■ JD



