

CORVAIR MAIL

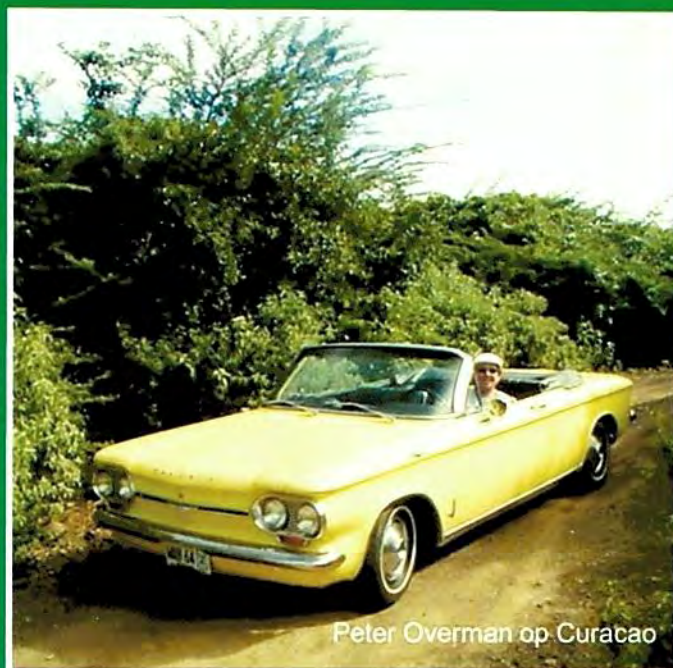
Clubblad van de Corvair Club Nederland 13e jaargang nr. 3 – sept. 2011



Groeten uit Bowdoinje



Customized op basis van Corvan en te koop voor twee duizend dollars!



Peter Overman op Curacao



(NY 4) NEW YORK, Oct. 18--SIDDOWN MOTORIST--Mrs. Rhoda Unger, 41, sits on the hood of her illegally parked car at Third Avenue and East 56th Street in Manhattan yesterday after she found police trying to tow it away. She remained on the hood 2 1/2 hours encouraged by a sidewalk crowd. She stayed on the hood until police pulled her off and booked her on charges of disorderly conduct and interfering with a policeman. Her car was then towed away--the same fate that many other cars have met since police stepped up a tow-away campaign in midtown Manhattan. (AP Wirephoto)
(See 14 wire story) (htw21 56tas)1966.



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 20 – okt. 2011

Van de voorzitter

Het is alweer een tijdje geleden dat jullie een clubblad ontvangen hebben. Vreemd genoeg heb ik daar weinig of niets over gehoord. Was het dan niet de club rond dat ik ziek was? Een enkele kaart of e-maaltje, en heel af en toe een telefoontje van vaak dezelfde mensen, maar verder bleef het stil. Was jullie voorzitter al afgeserveerd? Stel dat dit was gebeurd, wat gebeurt er dan met de club? Niets meer?

Even een kort overzicht: Rond kerst vorig jaar kreeg ik keelklachten en daarmee naar de huisarts. Met wat antibiotica naar huis gestuurd maar het ging niet over. Op 1 april kreeg ik te horen dat het goed fout zat en werd ik meteen doorverwezen naar het AZM in Maastricht. Na diverse onderzoeken volgde een cyclus van bestralingen en chemokuren. Waren de bestralingen alleen maar 'lastig', de chemokuren maakten me behoorlijk ziek. Je kunt je voorstellen dat er tijdens die periode geen animo was om aan Corvairs te denken, laat staan om iets aan activiteit te ondernemen.

Voorzichtigheid is nu geboden maar het ziet er voorlopig goed uit. Dus ben ik bezig mijn leven weer een beetje op de rails te krijgen. Alles wordt toch niet hetzelfde. Als je eenmaal het einde in de ogen hebt kunnen zien zal je dat niet meer kwijtraken. Je gaat er anders over denken en het materiele zaken, dus ook de Corvairs zijn ineens niet meer zo belangrijk. Het is ook daarom dat ik niet eerder een clubblad heb kunnen maken omdat me de animo ontbrak.

In de hoop dat er enige activiteit vanuit de club zou komen wachtte ik af. Er gebeurde helaas weinig... Teleurstellend, dat zeker... Maar wat er dan wel gebeurde was dat de ledenaanwas bleef groeien. Diverse emails mocht ik ontvangen van

nieuwe Corvair eigenaren die lid wilden worden. Er werd zelfs door een nieuwe lid meteen maar een activiteit ondernomen waar jullie in dit blad over kunnen lezen.. Hoe dan ook de club leeft en zal ook wel blijven leven. Maar dat waar ik reeds lange tijd bang voor was dat de activiteit van de club een knauw zou krijgen als de voorzitter er niet meer bij kan zijn, werd de afgelopen maanden bewaarheid. Is er dan niemand die in staat is een stukje te schrijven en met de pc een beetje creatief wil zijn? Wellicht zijn die mensen er wel maar ontbreekt het aan lef omdat ze bang zijn dat ze er alleen voor komen te staan.

Van de penningmeester.

Dit jaar hebben we te maken met wat minder uitgaven van de Corvair Mail. Leon, de voorzitter, is degene die het blad opzet, laat drukken en verspreidt. Helaas is hij de afgelopen periode ernstig ziek geweest en heeft veel tijd nodig gehad om weer een beetje te herstellen. Het maken van een clubblad zat er dus even niet in. Gelukkig gaat het wat beter met

Leon, hoewel het volledige herstel nog wel wat tijd in beslag gaat nemen.

Ondanks dat heeft Leon toch dit clubblad in elkaar kunnen zetten. Hij zet ook nog eens in op een clubblad in december. Dat zal weer veel goedmaken! Door de slechte zomer heeft de penningmeester ook niet zoveel mijlen gereden!

De rit in Groningen met een aantal clubleden (zie verslag in dit blad) en verder nog een langweekendrit met Goud van Oud waren zo'n beetje de zomerse Corvairuitstapjes.

Tot slot hadden we in een van de laatste mooie weekenden nog een privé rit op de Veluwe.

Ook komend jaar organiseren we weer een **nieuwjaarsborrel**. De locatie is als vanouds, hotel Vianen. We hopen op veel belangstelling. De vorig jaar nieuw aangeschafte Corviarkleding zal ook dan van de partij zijn. Een ieder die dat wil, kan weer wat aanschaffen.

Zet alvast de volgende datum in je agenda:

zaterdag 14-01-2012 van 14.00 tot 18.00 uur.

In het volgende blad meer hierover.

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 clarksc@corvair.com

Thanks! You Help Make It All Possible



Met de Wabiclub naar de vlootdagen

De Caraïbische Vlootdagen 2011 bieden de Koninklijke Marine en de Kustwacht Caribisch Gebied de gelegenheid hun dynamische wereld in het hart van Willemstad te tonen. Het maritieme spektakel vond plaats op 21 en 22 mei. Met spectaculaire demonstraties tonen de marine en kustwacht facetten van hun dagelijkse werk. Van het redden van een drenkeling en het aanhouden van een drugstransport, tot het afdalen uit een helikopter. Maar ook het DASH-8 kustwachtvliegtuig en diverse helikopters geven vliegshows. Voor de muzikliefhebbers verzorgt de steelband van de Koninklijke Marine een optreden en zingt special guest Barry Hay, zanger van de Golden Earring, mee met scheepsband 'Vibe'.

De marine- en kustwachteenheden

liggen met onderzeeboten, marineschepen en super-RHIB's afgemeerd aan de kades van Otrobanda en Scharloo, rondom de

Annabaai. Ook de militairen van de Koninklijke Landmacht, Curaçaose Militie en het Vrijwilligers Korps Curaçao zijn aanwezig.



Afgelopen weekend, 21-22 mei stond onze stad, Willemstad in het teken van de "Caraibische Vlootdagen". Wij waren er met de Wabi club op zondag in Otrabanda, waar we rond 11.00 aankwamen en voor we het wisten was het 4.00 uur 's middags. Eerst even rondkijken op het evenementen terrein, waar het een reuze gezellige drukte was. Vrij snel zagen we bekenden op een terrasje zitten, dus een kopje koffie. Daarna door langs het ferry-dock, de Nieuwe Werf, Motet Werf en West Werf op, waar diverse oorlogsschepen afgemeerd lagen. Allereerst was daar de swingende muziek van de Steelband van het Koninklijke Marine, bijgestaan door een Curaçaose drumband. Alle schepen konden bezichtigd worden en daarvan werd volop gebruik gemaakt, door iedereen hier op Curaçao, die daar belangstelling voor had. Vooral de onderzeeboot "Hr Ms Dolfijn" was enorm in trek, waardoor het er zo druk werd, dat helaas niet iedereen aan de beurt kwam. Ook was het mogelijk een rondvaart te maken in een



landingvaartuig of met de Boston Whalers. Via de microfoon liet de organisatie weten welk interessant onderdeel zou beginnen, het werd

aangekondigd in Papiamentu en Nederlands, zodat iedereen alles kon meebelevén. Bijvoorbeeld de afdaling van de Julianaburg door 4

mannen met vlaggen, Kustwacht en Nederlandse vlaggen in het midden, met aan weerszijden de Curaçaose vlaggen, PRACHTIG gezicht !! Iedereen genoot, was vrolijk, de zonscheen, kinderen maakten de dag van hun leven mee, stralende gezichtjes, genietende ouders. De bemanning van alle schepen hielpen iedereen aan



boord en hadden zichtbaar plezier in de interesse van de bezoekers.

Op het evenementen terrein werden door mariniers camouflage kleuren aangebracht op je gezicht als je dat wilde. Het was heerlijk te zien hoe al die stralende kindergezigtjes geschminkt werden, waarna ze in een spiegel het resultaat mochten zien en in een camouflagepak op de foto mochten. Het was heel aandoenlijk dit mee te maken en ook duidelijk zichtbaar dat de dames en heren mariniers plezier hadden met deze kids.



Natte voeten...

Bijna elk jaar gaan we naar de oldtimerdag in Lelystad, dus ook dit jaar weer. Thema dit jaar was zowel 125 jaar 'Automobiel' als 100 jaar 'Chevrolet', dus dan *moet* je er heen, met je Corvaair natuurlijk!

De weersvoorspellingen voor het weekend waren niet echt geweldig, maar we laten ons niet zo snel tegenhouden.

Zo rond 9 uur waren we er en we hebben de auto in de rij gezet. Ik vind Lelystad altijd een mooi en overzichtelijk evenement en er is een grote verscheidenheid aan auto's. We troffen Kees en Tineke die er natuurlijk ook weer bij waren met hun Corvaair.



om 12 uur naar huis te gaan. Maar het weer werd langzamerhand beter en naar huis is dan ook weer zo zonde. Dus hebben we de puzzelrit niet gedaan maar even koers gezet naar Bataviastad, de outlet bij Lelystad. Met drie paar nieuwe sokken en schoenen werd het nog een duur dagje, maar o wat zijn droge voeten toch lekker.... *Guus de Haan*

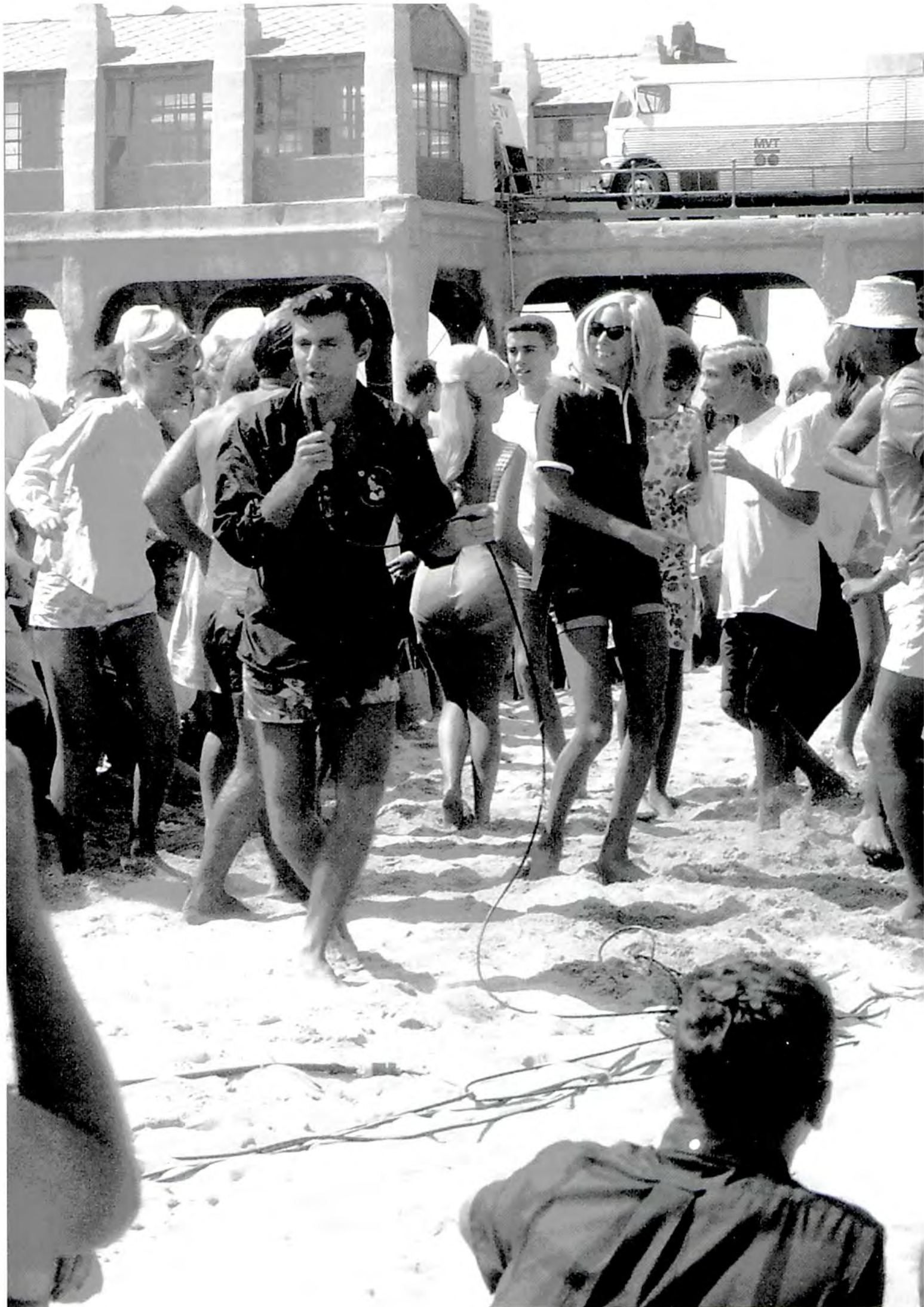


Na het eerste kopje koffie zijn we langs het parcours gelopen om de andere auto's te bekijken. Voor de zekerheid liepen we al met een paraplu en die moest halverwege ook dienst doen.



Toen we uit voorzorg alweer richting auto liepen begon het plotseling zo hard te regenen dat we binnen 200 meter lopen, stonden te soppen in onze schoenen. Geen pretje om zo de hele dag door te brengen en we overwogen dan ook om met de rit







Early in op het strand van Malibu, jaarlijkse surfwedstrijden, 1965
Uit de Collectie: **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

Corvaair bouwkit modellen *Mark Corbin*

Vanaf het moment dat de Corvaair van de tweede generatie op de markt kwam werd door AMT een zelfbouw model van een coupé uitgegeven. Dat was dus in 1965.

Deze bouwkits gebruikten als bron de zogenaamde promo modellen als aanvulling op de promo's van de eerste generatie Corvaairs. Promo's waren vrij natuurgetrouwe modellen, meestal op een schaal van 1:24, die door de dealers aan (soms potentiële) klanten zeer beperkt uitgegeven werden. De modellen waren in 1965 en '66 kant en klaar en gelakt in de dan voorhanden zijnde fabriekskleuren. Alleen de Corsa coupé en cabriolet met de 140 pk motor werden toen uitgegeven.

In 1967 werden ze alleen nog maar in de kleur gebroken wit uitgegeven. Dat jaar slopen er ook de eerste foutjes in de modellen. Zo had het modeljaar '67 een Monza dashboard



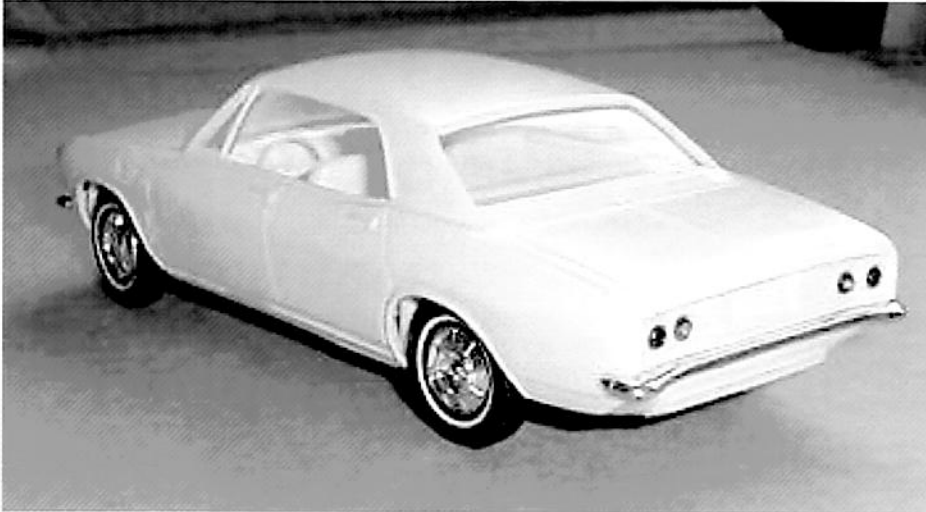
met een powerglide schakelhendel. Maar het 140 embleem van de (schakel) Corsa stond nog op het achterdeksel. Behalve dat de laatste uitgave in lichtgrijs uitkwam, zijn alle voorgaande modellen in wit plastic gegoten uit steeds dezelfde mallen. Alle waren uitsluitend in de coupé uitvoering. Interessant is te zien dat het voor AMT gewoon was om interieurs voor welke modellen ook, in de cabriolets, coupé's en sedans te gebruiken (dus niet alleen de Corvaairs).



Bijzonder aan de Corvaair was het opengaande motordeksel en de gedetailleerde aandrijving en ophanging. De promo modellen hadden een onderstel uit één stuk en een dichte motorkap, dus ook geen gedetailleerde aandrijving en zelfs waren er geen veerarmen zichtbaar. Zoals gezegd kwamen het eerste AMT -laat model- Corvaair in 1965, te beginnen met een op de doos afgebeelde groene wagen.. Het model was een goede weergave van een 140 Corsa coupé met een 140 pk blok en handgeschakelde transmissie. Er zaten onderdelen bij om er een turbo versie van te maken. Helaas heeft die optie geen juiste uitlaat erbij. Het vreemde is dan ook dat het motor-

deksel niet het 140 embleem draagt maar dat van de turbo. Deze details werden ook in 1966 herhaald met een vaal blauwe Fitch Sprint op de doos. De bouwdoos van 1966 is ook de enige die een set 13" Gragar magnesium wielen als optie inhield. Er dient opgemerkt te worden dat AMT elk jaar een vernieuwde uitgave van dit model Corvaair maakte. De jaarlijkse bekleding en detail veranderingen werden dan doorgevoerd. Maar toen het '67 model uit kwam, was dat het einde van de Corsa die de

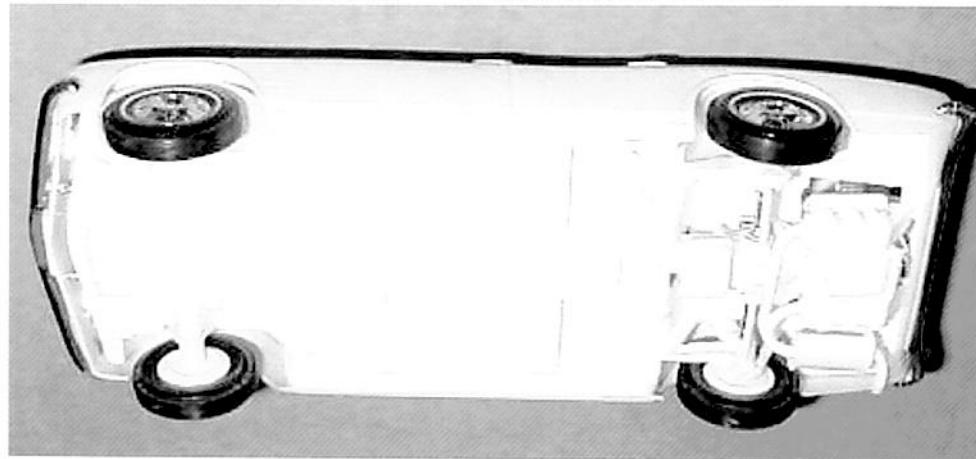
zaak enigszins in de war bracht. Ze hadden het model in een Monza moeten veranderen en hebben maar uit de grabbelton van voorhanden zijnde delen gekeken. Dus de '67er kwam met wel een juist dashboard, maar met een powerglide selector hendel, terwijl aan de onderkant de handgeschakelde bak en de aandrijving, onveranderd van het vorige jaar, zichtbaar was. De andere details als de Corsa wieldeksels, optionele turbo delen en turbo motordeksel- embleem bleven onveranderd. De doos had een blauw met witte Yenka afgebeeld, afgerand met een zwart/wit geblokte bies. Een andere raar detail uit 1967 was de Corvaair benaming op de nummer-platen. Halverwege dat jaar stopte dat en



werden ze blank geleverd. 1967 is het enige jaar waarin een onderdeel tijdens de productie veranderde. In 1968 werden de fouten van het voorgaande jaar ontdekt en werd de powerglidehendel verwijderd. De doos had weer een groene auto erop afgebeeld. Ook werden de Corsa wieldeksels, enkele turbodelen en het motordeksel embleem vervangen om daarna ook niet meer terug te keren. Het motordeksel werd nu volledig kaal gelaten zodat het impliceerde dat het om een 95 pk motor ging. Echter de eigenschappen van die motor (enkele luchtfilter-inlaat, twee carburator inlaatpijp, en enkelvoudige uitlaat zaten er niet op. Dat betekende ook dat de standaard wieldeksels niet in de doos zaten. Voor 1969 en de daaropvolgende uitgaven was dat hetzelfde geval. Het bekleedings patroon was van 1968 en bleef vanaf dan altijd hetzelfde. Dit was ook het laatste jaar dat men de witte zijvlakken van de banden diende te schilderen. Alle jaaruitgaven hebben de juiste datering erin staan terwijl de latere uitgaven vanaf 1972 alle uitgaven van 1969 Corvair zijn. De

eerste heruitgave in 1972 werd simpel als 'Corvair Monza' gebracht met een gele zuto op de doos. Deze werd dus opnieuw uitgebracht in 1975 maar dan als Corvair Custom met een rode auto op de doos. Deze bouwdoos is de enige die de standaard stoelen, motordeksel en stuurwiel mist. In navolging van de

wieldeksels en andere van de vorige (Custom) uitgave missende delen in Monza uitvoering terug. Ook de standaard banden kwamen terug met niet standaard velgen! Omdat de Monza deksels dieper waren dan die van de Corsa, pasten de smallere banden niet goed en bleef er ruimte over op de binnenkant van de velgen. Dus alleen de bredere banden uit de voorgaande kits zouden op die standaard velgen passen. Ook werden de traditionele tweedelige achterlichten vervangen in eendelige onderdelen. De bouwkit werd opnieuw uitgebracht in 2004 zonder de naam 'Prestige' en met een staalblauwe auto op de doos. Deze kit is de enige die niet in wit maar in een lichtgrijze kleur gegoten is. Het is ook de enige bouwdoos die met een neergelaten cabriolet dak is uitgerust, ondanks dat het een coupé is. Hieronder een lijst van alle uitgebrachte bouwdozen van de laat



benaming op de doos kon hij alleen maar als "custom car" gebouwd worden. Deze 'kit' werd opnieuw uitgegeven in 1988 met een gele auto onder de zogenaamde 'Prestige' lijn. Maar toen kwamen er de standaard

model Corvair met uitgavenummers:
 1965 doos nr. 5725-150
 1966 " " 2726-150
 1967 " " 5727-170
 1968 " " 5728-200
 1969 " " Y911-200 of nr. T346



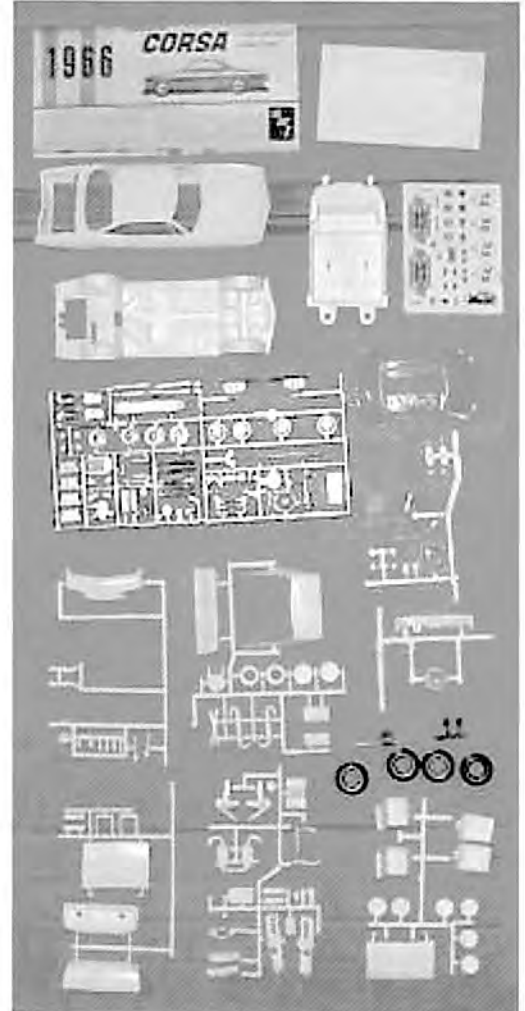
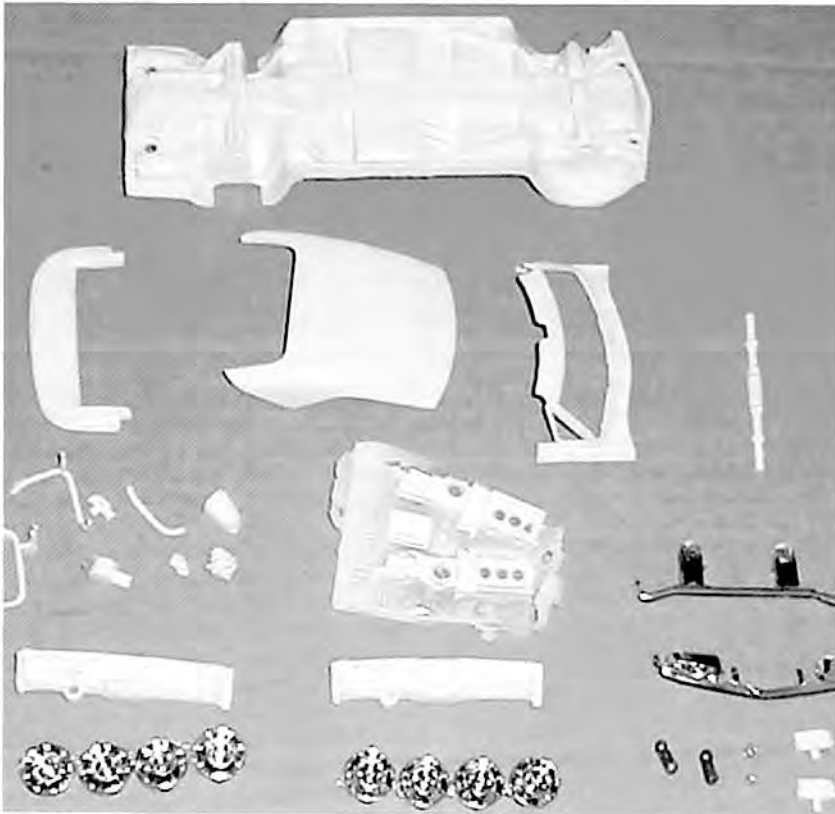
1972 heruitgave nr. T374—225
1975 “ “ T159
1988 'Prestige' heruitgave nr. 6773
2004 heruitgave nr. 38159.

Het valt op dat in de vroegere jaren, naast de typische administratieve nummering, ook de verkoopprijs in het artikelnummer verweven zat. Dus de modellen van 1965 en '66 lagen voor 150 dollarcent in de winkels. Vandaag de dag is het gewoon dat er voor de oude originele bouwkits, mits ongebouwd en in goede staat in een onbeschadigde doos 115 dollar of meer wordt neergeteld. Voor de latere bouwdo-

zen is dat aan de hand van de uitgavejaren, proportioneel minder. Is een model eenmaal gebouwd, dan zakt de waarde vaak tot 5 dollar of minder. Ook wanneer de onderdelen van de 'bomen' afgebroken en vaak niet compleet meer zijn, zakt de verzamelwaarde behoorlijk. Tegenwoordig zijn de laatste uitgaven (van 2004) vaak al te koop voor circa 20 dollar.

Zou je besluiten een laat model Corvaire te willen bouwen en is jouw model er niet bij? Er zijn tegenwoordig talloze extra onderdelen beschikbaar om de missende delen te

vervangen of als juiste onderdelen zoals transmissie, cabriodak, voorruit en zelfs een vierdeurs body te gebruiken. Het meeste is gegoten in een plastic dat een super lijm vereist in plaats van de doosnee lijmen maar ook die is leverbaar.... *Mark Corbin.*



Corvairs in Groningen.

Op zaterdag 20 augustus was het zover; Klaas Potze, een van onze nieuwe leden, had een radio-opname verzorgd bij de Media Centrale in Groningen. Daar werden we met 6 Corvairs ontvangen door de presentatoren Jan Boonstra en Piet van Dijken (redacteur/verslaggever) van RTV Noord voor het radioprogramma "Toeters en Bellen". Dit is een auto programma. Luisteraars kunnen bellen met een vraag of probleem en dit voorleggen aan technicus Jan Boonstra. Er was ook nog een Ford pick-up uit 1939 met caravan uit dezelfde tijd, van waaruit er broodjes en koffie werd geserveerd. Ondergetekenden reden die ochtend vanuit Amsterdam naar Ureterp, vanwaar we met Guus en Nancy de Haan onze reis vervolgden naar het Media Centrum in Groningen. Daar aangekomen bleken Klaas Potze, Guus Marinus en Cees en Tineke Kortenoever al aanwezig. Zij waren met Jan en Piet naar de studio's geweest in het gebouw.

Nieuw lid Klaas Potze is niet onbekend met het programma, hier samen met met de reporters

Even later kwam Willem Boon met dochter Vivienne aan gereden met zijn pas verworven prachtige Monza Convertible uit 1963. Ook Willem is een van de nieuwe leden.

Vervolgens startte om 13.05 het radioprogramma "Toeters en Bellen". De aanwezige Corvairsteigenaren en echtgenoten werden om beurten geïnterviewd. Zo kwamen heel wat nostalgische verhalen boven drijven, maar zeker ook niet in het minst technische details.

-Guus Marinus liet doorschemeren dat hij de Corvairsteigenaar al 31 jaar in zijn

Nu geniet hij volop van de rijstijl!
-Klaas vertelde over "de liefde voor de Corvairsteigenaar". De saamhorigheid binnen de club, en verwoordde dit als "prachtig". Ze zijn allemaal verschillend; early/late-ones, auto-maat, schakelbak, motorvermogen, cabrio, coupé, noem maar op. Het is een unieke auto met de motor achterin. De presentator viel op dat de liefhebbers evenals de auto's wel allemaal van een bepaalde leeftijd waren!

-Cees en Tineke Kortenoever hadden het over "de zak grind" die vroeger voor de stabiliteit voorin werd gelegd en over de 6 cilinder



bezit heeft, maar pas de laatste 10 jaar heeft besloten hem te houden. Daarvoor was hij steeds te koop!

Ontvangst en opstelling in het Mediapark van RTV Noord.



luchtgekoelde boxermotor. Al staat de Corvairsteigenaar bij sommigen bekend als een auto met regelmatig wat gebreken, zij hebben er nooit iets mee gehad en nog niet! Komt dat niet een beetje omdat een "liefhebber" zijn auto in optimale staat wil houden? Aldus de presentator!
- Ruud meldde dat zijn ver uitstekende wieloppoppen in Amsterdam echt wel door de keuring kwamen. Verbazing alom bij de reporters. Maar, het blauwe nummerbord is wel een probleem, omdat dit tijdens de eerste keuring niet was aangevraagd. Oorspronkelijk zou er een geel nummerbord op moeten zitten. - Guus vertelde dat er meer Corvairs in Nederland rondrijden dan het aantal huidige



Ook Cees en Tineke Kortenoever werden aan de tand gevoeld omtrend hun affiniteit met de Corvair.

leden (51) doet vermoeden. Soms staat er een te koop! De Corvair is eigenlijk een combinatie tussen een Kever, Porsche en Amerikaan. En toen maar gauw de motor laten draaien om de luisteraars het mooie motorgeluid te laten horen! - Ruud vult aan dat de volkswagen toentertijd in Amerika heel duur was door de hoge invoerrechten. Toen de USA zijn grenzen open ging gooien werden de Europese producten goedkoper door de lagere invoerrechten. General Motors is toen een concurrerende

betaalbare auto gaan ontwikkelen met een luchtgekoelde motor, de Corvair. - Willem was bezig om een in Nederland verkregen V-snaar te verwisselen voor de oude maar die bleek te kort te zijn. Gauw de oude maar weer gemonteerd. De reporters waren bij zijn Corvair niet weg te slaan. Tenslotte kwamen we tot de conclusie dat de Corvair een heel andere auto is dan de oorspronkelijke Amerikaan; een licht en snel autootje voor tussendoor, met zeer speciaal rijgedrag.

Guus legt uit dat de Corvairs met zeer verschillend vermogen op de markt werden gebracht.

Het radioprogramma is nog heel lang te beluisteren bij uitzending gemist op

www.rtvnoord.nl/radio/radio_gemist.asp?dag=6

Klik op zaterdag 20 augustus, tussen 13.00-14.00 uur. Start op



Het verwisselen van de V-snaar in Willem Boon's '62 cabriolet ging niet zonder enig commentaar.

de balk om 13.05 na het journaal. Later in de middag vertrokken we via een prachtige rit van 1½ uur op binnenweggetjes door het zuidoosten van het Groningse landschap naar Bourtange.

De kanonnen stonden voor ons opgesteld in Bourtange; we werden ermee verwelkomd.



Deze rit had Klaas georganiseerd. Hij kent het gebied op z'n duimpje en schudt zo nog een andere tour uit zijn mouw. Dat wordt nog een keer een treffen in de buurt van Groningen of Drenthe.



In Bourtagne aangekomen werden we verwelkomd met kanonschoten. We mochten bij hoge uitzondering de Corvairs vlakbij het marktplein parkeren. Normaal gesproken worden daar geen auto's van bezoekers toegelaten. Ook werden we getraakteerd op een soort eeuwefeest. Mensen in klederdracht uit de tijd dat Bourtagne nog een vestingstadje was. De oude geweren waren uit het vet gehaald en schoten er, met de uit die tijd juiste commando's van een aangever, lustig op los. Later hebben we op het oude marktplein onder de oude lindebomen met elkaar een diner genuttigd. Toen werd het tijd om afscheid te nemen. Iedereen ging weer huiswaarts. Met dank aan Klaas en de weergoden. Het was een prachtige, interessante, gezellige en zonnige dag!
Ruud en Annemiek





Boven: Een reclamekaart van een jukebox-bedrijf uit Amsterdam werd ons toegestuurd door Jaak Eijkelenberg.

Rechts: een bouwkit van een vierdeurs laat model op schaal van 1:24 kwam nooit op de markt, maar Mark Corbin kan het leveren!
Onder: Een van de eerste 'MiniVan' concepten en daarnaast de Monza cvt. Van Peter Overman op Curacao. (idem voorkant)

