

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 14e jaargang nr. 4 okt. 2012



4deurs cabriolet

Onlangs werden we er op geattendeerd dat er op Ebay een vierdeurs cabriolet te koop stond.

Nu hebben we enkele jaren geleden al eens een artikel gewijd aan de bouw van een vierdeurs cabrio, en dachten niet anders dat het om die wagen gaat. Echter, het blijkt toch een andere te zijn. We we zagen dat de eerdere wagen versterkt was met dikke extra deurdorpels om zodoende de ruimte van vloer te handhaven. Hier zien we dat er voor de versterking een forse tunnel is ingebouwd. Eerst werd er gedacht dat die tunnel diende voor een voorin geplaatste V8 maar de authentieke corvairmotor bleek er toch in te liggen. Hoeveel deze creatie met Cougar achterlichten op bracht weten we niet, maar veel kan het niet zijn. Dergelijke zelfbouwsels liggen nu eenmaal slecht in de markt.



Saginaw-4

Onderstaand zie je de '63 cabriolet van nieuw lid, Jaap Drenth. De leden van het eerste uur zullen de wagen herkennen als die van John Stewart uit Amsterdam.

Jaap meende er een betrouwbaarheidsrit mee te gaan rijden naar het Saarland en liet hem in de garage nog even nakijken. Daar draaide het differentieel stuk en de 4-bak was ook al niet om over naar huis te schrijven. Wie heeft nog, of weet nog iets liggen van een '62- '63 Corvair?



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 24 – okt. 2012

Van de voorzitter

Een beetje later dan gepland, maar hier is dan toch je nieuwe clubblad.

Na een uitbundige ervaring van Johan Doornbos tijdens het nationale concours d'élégance in Apeldoorn, waarvan hij een uitgebreid verslag maakte, kreeg zijn euforie meteen een flinke dreun nadat er vervelende dingen in zijn lijf werden geconstateerd. We leven met Johan mee en wensen hem veel sterkte en moed. Hij heeft trouwens ook een tweede bijdrage aan dit blad geleverd.

Het is een matig seizoen geweest met betrekking tot bijeenkomsten. Ja, we weten het allemaal, de bezine is bij onbetaalbaar en dan je tweede auto voor het weekend ook nog eens voltanken is dan een aderslating. Oké, dan voor de toekomst maar wat minder rijden en wat meer bezoeken afleggen. Zo ook de onlangs georganiseerde clubmeeting in Weert. Huub en Marij Coolen hadden hun best gedaan om interessante musea in het programma op te nemen. En dat was een daverend succes! Want er gingen al stemmen op dat daar nog wel eens teruggekeerd zou worden. Misschien de hele meeting nog eens overdoen? Een verslag hiervan komt pas in het volgende blad.

Ruud en Annemiek hebben onze honours waargenomen op de conventie in Amerika. Ook van hen hier een uitgebreid verslag. Van sommige iudere leden zouden we graag nog eens wat horen of zien. Er zijn ons ook geen berichten te ore gekomen dat zij hun auto's van de hand gedaan hebben.

Nu gaan we het winterseizoen weer in. De Corvairs gaan 'op stal' en de batterijen aan de druppelladers. Hier en daar zal wat technisch onderhoud plaats vinden, terwijl anderen de hele auto onder handen nemen en er een kleine of grote restauratie op los laten. Hoe dan ook, wat je ook doet of tegen komt m.b.t. de Corvair, laat het ons even weten zodat we via het clubblad de andere clubleden ook daarvan op de hoogte kunnen brengen. Veel lees- en kijkplezier

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
depenningmeester@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvair.nl

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

Van de penningmeester.

De laatste weken zit de ledenaanwas weer in de lift. Nieuwe leden dus, de meeste om eens te 'proeven' wat het clubgebeuren zoal inhoudt. Een aantal leden, die vast zaten met hun restauratie of reparatie hebben we kunnen helpen.

Soms zelf achter hun rug om, direct met de monteur in contact! De club kleding winkel loopt wat minder voortvarend. De verkoop van petjes en stickers gaat nog wel maar de wat duurdere spullen blijven hangen. Het doorgeef artikel "MY CORVAIR & ME" heeft deze eerste keer al gehaperd. Maar het zal zeker weer opgepikt worden in de volgende editie. Wie wil volgen? Tijdens de laatste conventie hebben we Clark's Corvair Parts weer bereid gevonden om ons financieel te steunen. Als dank plaatsen we in elke editie een advertentie. Clark's is, vind ik, de best gesorteerde en meest betrouwbare onderdelen leverancier.

Voor half januari staat er weer een nieuwjaarsstreffen gepland. De details hiervan lees je in het volgende clubblad.

Groeten, Ruud Keers.

This will be **THE Catalog**
until 2013

Includes → All our **NEW** parts **THIS**
many improvements and updates.

Over 6 solid months
in the making!
updates on 80% of pgs!

Over
670 pages
1300 photos
1100 sketches

Over
500 exploded diagrams
15,000 parts listed
11,000 index entries

M - O - R - E
Clark Multi Kit choices

You need THIS Catalog!

► **HOW TO GET ONE?**
Rush Order - **JUST THE CATALOG** under cover
this internet or by any of our regular methods
\$6.00 USA, \$8.00 Canada Foreign contact us

WITH a PARTS ORDER -
order CAT-O \$4.00 3 Lbs

Clark's Corvair Parts, Inc.
400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, Ma. 01370
413-625-9775 www.corvair.com

Paleis Het Loo, Apeldoorn Concours d'Elégance 2012

Een nauwkeurig gerestaureerde auto, als resultaat van jarenlange inspanningen, is iets waar je met voldoening naar kijkt en waar je van geniet. Het is het symbool van mijn hobby van kinds af aan. Alles wat met auto's te maken heeft en wat daaraan is afgeleid, heeft mijn belangstelling. Zoals rijden, lezen, technische ontwikkelingen, vormgeving, autohistorie, geschiedenis van de industriële revolutie begin vorige eeuw, enz. Het bezit van een klassieker is ook een onderdeel van de nieuwe fase in mijn leven als gepensioneerde.



Nadat de restauratie was afgerond, had ik de stille wens om, als kroon op het werk, nog eens deel te nemen aan het Concours d'Elégance bij paleis Het Loo in Apeldoorn. Deelname betekent een kans maken op een prijs. Weerstand was 'voor het eerst een lange afstand rijden', weersomstandigheden en 'heel veel drukte'. 'Als je er heen gaat, moet je rekenen op niks. Zie het als een dag van ontspanning. Je kunt met gelijkgestemden over je hobby praten', werd mij gezegd en dat is natuurlijk ook zo. Mei 2012. Eens op internet kijken wanneer dat concours eigenlijk is. (Het toeval wilde dat rond die tijd Ruud Keers mij mailde over het bestaan van dat concours en dat mijn auto zeker een winnaar zou kunnen worden). In het weekend van 23 en 24 juni is het concours. Er zijn diverse klassen waarop gejureerd wordt, o.a. 'sedans met de motor achterin'. Voor deelname: volg de aanwijzingen op de site. Dat heb ik gedaan. Enkele dagen later de bevestiging ontvangen dat mijn auto door de voorselectie is gekomen. Bijgevoegd reglement bestudeerd en deelnameformulier gemaild naar de organisatie. De weersvooruitzichten zijn wisselvallig. Spannend! Een dag van te voren heb ik, zoals gevraagd,

telefonisch contact gezocht en gemeld dat ik in principe kom, maar als het regent..... 'Mijnheer Doornbos, het zou héél, héél jammer zijn als u met uw unieke Corvaire niet zou komen!' Tot het laatst buienradar in de gaten gehouden en besluit uiteindelijk: ja, ik ga! Mijn zoon gevraagd of hij zin heeft om mee te gaan en of hij van dit gebeuren een foto- en videoverslag wil maken. Hij stemt toe. Mijn echtgenote kon jammer genoeg niet mee.

Afgesproken is dat we zaterdagmorgen om 07.00 uur gaan rijden. Ieder met zijn eigen auto. Dat loopt volgens plan. Het vertrek is gefilmd en gefotografeerd. Mooi 's morgens die stilte, niemand buiten, de zon, alleen een vrij stevige wind. Deze verstoorde, naar later bleek, diverse video-opnamen. Op de heenweg zijn diverse filmopnamen gemaakt, waarvan één al rijdend met de volgauto op de linkerweg. Uniek, en dat voor Nederland met zijn overvolle wegen. De heenreis is voorspoedig verlopen. Snelwegen heb ik gemeden, want ... de eerste keer zo'n lange rit.....

In Apeldoorn aangekomen beland ik nabij het paleis in de file. Dat betekent een test voor de Corvaire: hoe loopt dat af? Mijn zoon heeft inmiddels snel zijn auto geparkeerd, om de aankomst vast te leggen. Uiteindelijk verloopt alles vrij vlot. En dan kijk je eens in de achteruitkijkspiegel en ... wat is dat? Trillende lucht boven de motorkap! Ik vind dat een uniek gezicht, want welke auto heeft dat nu nog? En net voor het oprijden van de paleistuin komt er zo'n grote zwarte auto met dito 'zwarte' ramen naast mij stoppen. Het raampje gaat elektrisch omlaag en de chauffeur met gitzwarte zonnebril wendt zich tot mij. 'Ik heb haast, mag ik van u even voorgaan?' 'Ja hoor, u gaat uw gang maar'. Waarom deze meneer zo'n haast heeft ontgaat me. Bovendien door vooraan naast de file bij mij te stoppen, dwingt hij mij zijn voorrang af.

Na het ophalen van wat documenten en regelen van formaliteiten bij de ingang kan ik volgens richtlijn verder het terrein op. Al direct vóór het paleis komt een man naar me toe, die me vriendelijk vraagt of hij wat foto's mag maken. 'Ja hoor, natuurlijk.' 'Wilt u de auto zó, dáár voor het hek parkeren?' 'Zoals u wilt meneer'. 'Dank u wel'. 'Graag gedaan'.

Nu verder naar de showlocatie. De auto uitgezet met het voornemen even stoom af te blazen. Tot nu toe gaat alles goed. Dit rustmoment duurde kort, want de eerste belangstellende zoekt contact met mij. Al vrij snel krijg ik bezoek van de jury. Vragen van hen heb ik beantwoord. Op eigen initiatief heb ik voorgesteld de motor te starten en vervolgens wat gas te geven. Omstanders komen als vliegen af op het kenmerkende geluid van de motor. Dito belangstelling is er voor een demonstratie van de benzinekachel.

prachtige Corvair in een babyblue-achtige kleur

Halverwege de morgen ontmoet ik de Corvair clubleden Keers en Kortenoever, maar door de aanhoudende gesprekken met autoliefhebbers heb ik niet voldoende tijd voor hen, waarvoor alsnog mijn excuus.

Dat showen is voor de rest van de dag eender, met de interessante constatering dat 's morgens de échte liefhebbers belangstelling hebben en 's middags een ander publiek. Een publiek van het slenteren. In de morgen een aangename temperatuur, maar in de middag schijnt de zon volop.

Opmerkingen die ik zo al opving waren:

Wie is die Ralfph Nader (n.a.v een kaart met gegevens over de auto), wat een mooie daklijn, waarom is die auto zo onveilig, zo'n auto had mijn vader ook. Ontroerend vond ik een jonge vader die aan zijn twee zoontjes het één en ander uitlegde over de bijzondere lijnvoering, vooral van het dak.

Tegen drie uur komt iemand van de organisatie mij vertellen dat de auto voor een prijs genomineerd is en of ik deze om vier uur wil laten aansluiten aan de stoet op de koninklijke oprijlaan. Heerlijk, in de schaduw. En wie komt er aan? Ruud en Annemiek Keers met hond. Dit onderdeel gaat gepaard met starten, optrekken, motor weer uit en wachten, want een hele stoet auto's staat voor mij. Een ware beproeving.

Dan komt het grote moment!

'(....) Goed...., dus de eerste plaats komt oprijden de Chevrolet Corvair.... en dat is toch wel weer lang geleden dat je zo'n auto zag....prachtige Corvair in een babyblue-achtige kleur met een iets donkerder dak.... helemaal kenmerkend voor de auto's uit die tijd.....strakke lijn..... strakke lijn naar achteren....motor achterin..... heel mooi... en absoluut.... de eerste prijs waardig....Chevrolet Corvair'. Commentaar van Bert van den Dool. Een commentator die bekendheid verwierf door ooit het tv-programma 'Zo goed als nieuw' te presenteren. Er gaat wel wat in je om, voor het paleis het erepodium oprijden en de schaal in ontvangst nemen. Mijn zoon heeft dit op video vastgelegd. Prachtig en uniek!

Na de ceremonie krijg ik instructies hoe weer mijn standplaats te bereiken. Maar zover komt het niet. In de oprijlaan ontmoet ik wederom Ruud met Annemiek en ontvang van hen de felicitaties. Dit is voor mij het hoogtepunt van de dag. Die vrijdag ervoor gaf de buienradar aan dat het weekend wisselvallig zou verlopen met vooral zondag kans op regen. Ik ben er heengegaan met de insteek 2 dagen te blijven, conform de instructies van de organisatie. Maar die zondag....? Weer terug naar huis met de auto van mijn zoon om de volgende

morgen weer naar Apeldoorn te gaan? Een pension of eenvoudig hotel heb ik overwogen, maar in principe zou ik thuis overnachten. In gedachten liep ik met het idee rond om zaterdag tegen sluitingstijd met de klassieker naar huis te gaan. Het was Ruud die tegen me zei: 'Joh, je hebt de buit binnen, morgen wordt het slecht weer. Als ik jou was, zou snel het terrein verlaten en naar huis gaan'. Dat was de trigger om mijn gedachten uit te voeren. Vertrekken dus. Op dat moment was het even een puzzel om tussen al die mensen, pilonnen en auto's snel de uitgang te vinden.

De weg naar huis verloopt uitstekend met regelmatig bekijks. O.a. een auto met jonge mensen er in.

Raampjes gaan open, hoofden worden naar buiten gestoken om waar nemen wat voor een merk dat is. Mijn zoon die achter mij stond roept: Chevrolet Corvair!'. Het stoplicht springt dan op groen; gas geven. De aankomst thuis heeft mijn zoon Frank op film vastgelegd. Stilte maar met vogelgeluiden begeleiden de thuiskomst. Leuk, het doet je beseffen dat zo'n dag toch heel enerverend is geweest. Voor mij althans.

De volgende morgen was ik ziek en heb ik de hele dag in bed gelegen. En het weer...? Regelmatig plensbuien. Het is maar goed dat ik het advies van Ruud heb opgevolgd.

Naschrift.

Aanwezigheid van het restauratiebedrijf kon door omstandigheden niet plaatsvinden. René feliciteerde me via de mail. Later overhandigde Hans zijn gelukwensen tijdens een persoonlijk bezoek. Hij vroeg mij om voor hun site een stukje te schrijven over dit behaalde succes. Dat heb ik gedaan. Het bijbehorende videofragment is door een vriend van Frank op een originele wijze bewerkt. De site liet, gelet op hoeveelheid data, het niet toe om dit videofragment op hun site te plaatsen. Men vroeg mij akkoord te gaan het beeldmateriaal op You Tube te plaatsen en dit met een hun site te linken.

Waarvan acte.

Johan





Net de jaren '60



De aankomst in Apeldoorn. In de file



Het schiet aardig op



Mijnheer, mag ik van uw auto een foto maken? Natuurlijk. Bij het hek graag. Zoals u wilt.



Mooi toch, deze combinatie? Eng in zijn soort



Na aankomst, gelijk de eerste belangstellende.



Links de jury bij de Simca 1000



Nauwkeurige inspectie van de jury. Let op de belangstelling van de jeugd.



De jury krijgt uitleg in de werking van de benzinekachel



De toegewezen plek voor de ... zie bord. Op de voorgrond de 2 andere winnaars. Let op de bijzondere Tatra, derde van voren. Hekkesluter is de mijne



Jawel, nauwkeurige inspectie van leden van de Corvair club



De opmaak naar het erepodium. Lekker koel onder de bomen.



Wat een verrassing! Nu wel even tijd om wat bij te praten.



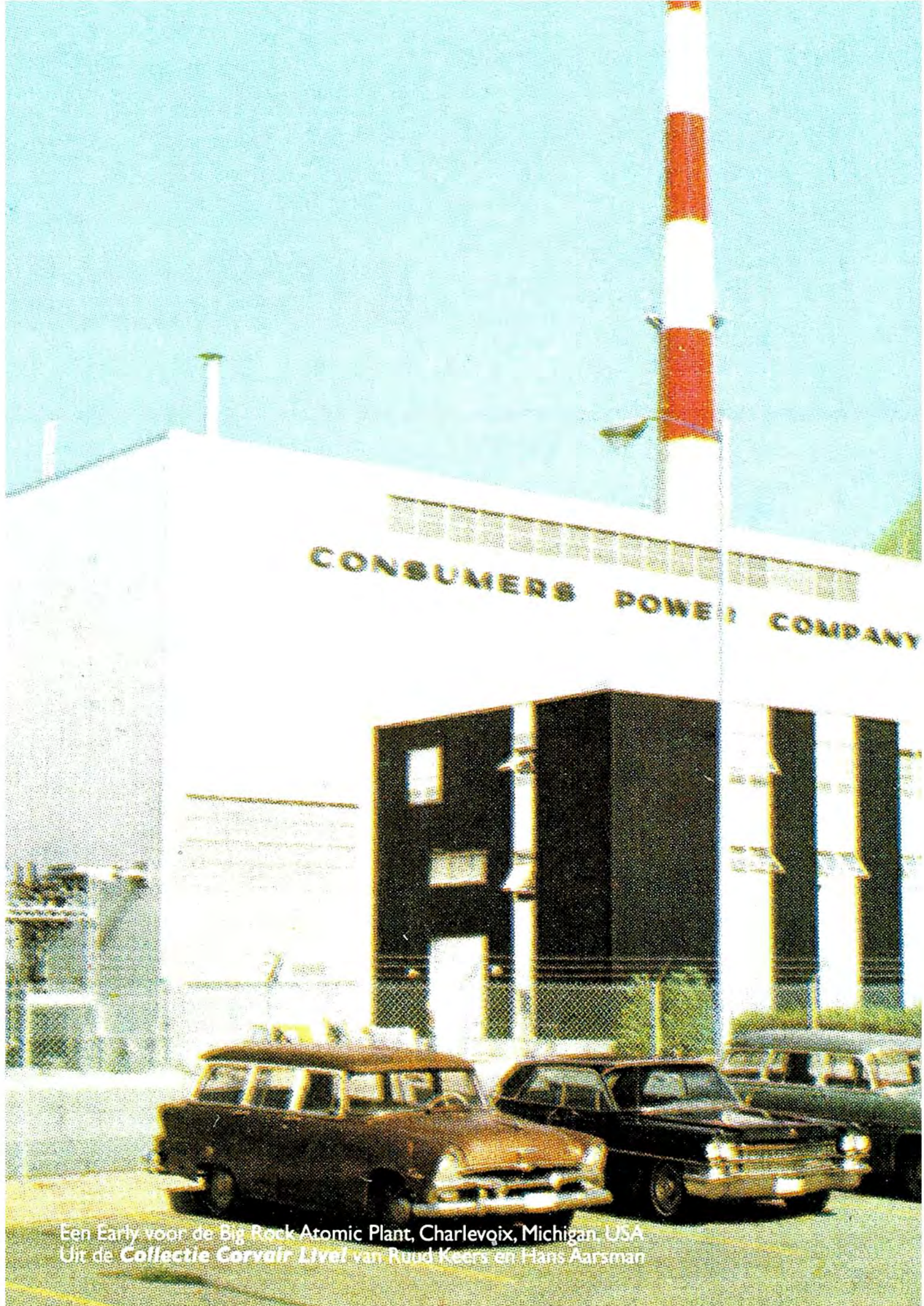
De eerste felicitatie van onze penningmeester



Hetbes



De foto. De eerste prijs!



Een Early voor de Big Rock Atomic Plant, Charlevoix, Michigan, USA
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



Verslag Corsa Convention Sturbridge Mass. 2012

Ruud & Annemiek Keers

We hebben eerst NY aangedaan, 5 dagen, broer van Ruud bezocht die daar woont, daarna een auto gehuurd en richting Sturbridge gereden. Onderweg Woodstock aangedaan, (grote fan van dit festijn uit de jaren '60)



omdat daar bij the Big Pink the Bandleden in het verleden alle muziekstukken hebben ontworpen en geoefend. Zowaar gevonden! Eenmaal aangekomen in Sturbridge, maandag 23 juli, hebben we het hotel opgezocht, Sturbridge, motel 6. Het hotel bij de conventie was in februari van dit jaar al vol geboekt. Ons motel was op loopafstand van de conventie.

De inschrijving was nog niet begonnen. We ontdekten campers met aanhangwagens met

daarop corvairs op een parkeerterrein en hebben meteen contact gezocht.

Daarna Old Sturbridge bezocht. Een dorp, opgezet met oude huisjes, hutjes, ambachten en oude gebruiken, zoals toetertijd de pioniers zijn tegengekomen.

De volgende dag, dinsdag, ingecheckt, we werden enthousiast begroet door Harry Jensen van Corsa en voorgesteld aan de enige andere Europeaan, een IJslander.

Vervolgens hebben we ons land aangemeld op de landkaart, helaas is daarop alleen Amerika vertegenwoordigd. Dus hebben we het kaartje met "Nederland " met drie rood/wit.blauwe spelden midden in de oceaan gemarkeerd.

De hele conventie werd gevuld met de opmerking: "o, zijn jullie die Nederlanders, we wisten dat jullie er waren! "Nice to meet you"! Rond lopend maakten we kennis met Terry Stafford, die een Sprint Spyder (nr. 66) bezit



uit '64. Hij was zijn car aan 't klaarmaken voor de race op de Oval op woensdag. Uiteraard



moesten we zeker komen kijken! Gelukkig stand dat ook in onze planning. "See you tomorrow, Terry".

Later spraken we Larry Claypool, we hadden het onder andere over motorrevisies waar hij



nog steeds druk mee is, en deden de groeten van Leon.

Daarna spoedden wij ons naar de inside vendor, alwaar Call Clark stond met een grote stand. Aldaar weer voor 'n jaar advertentie donatie voor de club geregeld en filters, 'n spinner en Clark shirt gekocht.

Op woensdag was het dan zover. 's Morgens op weg naar de Stafford Motor Speedway baan. Onderweg kwamen we langs een : "Holland



basisschool"! Dan voel je je meteen een beetje thuis. Bij de autocross verbaast het je hoe fanatiek een ieder met z'n Monza, Corsa, Leekwood, Greenbrier of Stinger uit z'n dak gaat om in een zo kort mogelijke tijd het parcours van de race af te kunnen leggen.

Larry Claypool kreeg het voor elkaar om bij een turn om de pilon een wiel van de grond te krijgen. Applaus van de kijkers.



Terry Stafford was met zijn Sprint-Spyder in zijn groep de snelste.

Tijdens het kijken raakte we in gesprek met Charles Moss, hij vond mijn clubcab erg mooi en wilde hem graag kopen als collectors item. Natuurlijk kon dat en hebben de cap voor \$ 20,00 op zijn hoofd gezet. Hij ook helemaal blij

Terug van de autocross bezochten we nog even de vendorhall. Er werd ineens een heel bijzondere auto naar binnen gereden/geduwd. Verbazing alom en iedereen spoedde zich er naartoe! Het was een door John Fitch in de jaren '60 gebouwde "The Fitch Phoenix 001".



Een unieke auto waarvan er maar 1 is gemaakt. John Fitch was n de oorlog in Europa een bekend coureur. Hij was de co-piloot van Pierre Levegh met een Mercedes die in 1955 tijdens de 24-uurs race van Le Mans crashte en het publiek inreed. Daar kwamen 80 toeschouwers bij om.

John bouwde de Phoenix met een Corvair onderstel en motor. De carrosserie kwam uit



Italië. Het moest een Amerikaanse Porche worden. Gebouwd in 1966, 170 PK, top is 209 km/uur. We stonden zo belangstellend om die auto heen te draaien dat de eigenaar opmerkte of we hem misschien graag wilde helpen met poetsen! Vriendelijk bedankt voor het aanbod, maar we willen nog verder kijken!

Donderdag ochtend vertrokken we richting Clarks Corvair Parts. Groot stuk via de highway gereden om op te schieten, maar regelmatig ook via de Mohawk Trail, een prachtig stuk natuurgebied. Dankt zijn naam uiteraard aan een oude Indian Trail en oude handelsroute. Super mooie route om te rijden. (zou eigenlijk met onze klassieker hebben ontmoeten!)

Bij Clarks werden we ontvangen door de



manager, op z'n Amerikaans, met koffie, fris, en natuurlijk popcorn! Daarna werden we door een andere medewerkster van de orderafdeling verder begeleid. Zij vertelde dat ze het tijdens de conventie top druk hadden. Dat bleek wel uit een telefoontje tijdens de rondleiding van een Corvairist die onderweg naar Sturbridge met pech stond. En natuurlijk met de vraag hoe hij zo snel mogelijk aan een onderdeel kon komen.

Je merkt bij het doorlopen van dit bedrijf dat al de mensen die er werken super gemotiveerd zijn, er vaak al heel lang werken, kortom het te gek vinden dat ze daar kunnen werken.

Dienstverband van 30 jaar is geen uitzondering. Het maken en stansen van b.v. de bekleding, het reviseren van onderdelen, het zijn allemaal elementen waar je ervaring voor moet hebben opgedaan! "Milieu" staat ook hoog op de lijst; daar waar het kan wordt ultrasoon gereinigd. Aan de behandelde carburateur, kraakhelder schoon, was dat goed te zien. Bekleding voor alle types wordt in het bedrijf zelf op bestelling gemaakt. Voor van alles hebben ze mallen beschikbaar.

Clarks groeit door. Er wordt nu gewerkt aan de 7^e productie hal.

Na de rondleiding hebben we met het groepje van 7 personen vriendelijk afscheid genomen en met een appel in de hand zijn we richting Shelburne Falls gereden. Aldaar op zoek gegaan naar de Flowerbridge over de Deerfield



River. Prachtig om overheen te wandelen, je waant je in een park. Langs de route prachtige houten villa's met boten en veel mooie boeren bedrijven, voornamelijk landbouw.



Terug naar Sturbridge heerlijk over kleine wegen gereden. Naar dit gebeid gaan we zeker nog eens terug voor de Indian Summer. Bij een Thais restaurant hebben we de dag afgesloten. Op vrijdag hup, in de 2 ½ ltr. Nissan (onze huurauto) naar het Larz Anderson Museum in Brookline. Klein museum, eigenlijk een kasteeltje, met zeer bijzondere oude automobielen. Ooit een toilet aan boord gezien? Wij wel. In een Charon Girodot et Voight uit 1906. Al de door Larz zelf gebruikte auto's staan er, zo ook de eerste elektrische auto, veel gebruikt door dames! Verder is de collectie aangevuld met klassiekers van mensen



uit de regio.

Terug naar de conventie. Daar ontmoette we Andrew Gold incl. trouwe viervoeter, die druk bezig was met filmpjes maken om aan YouTube toe te vertrouwen. Hij zat wat krap bij kas en had duidelijk last van de economische problemen. Het is aan te raden zijn filmpjes te bekijken op Youtube Clarks Corvair Shop-tour. Ook Mark Corbin was van de partij, de wandelende encyclopedie wat betreft de Corvair. Hij had zijn two tone Sedan uit 1967 meegenomen, ontgerestaureerd en een prachtige auto. Hij liep wat mank door enkel kneuzingen en moest het wat rustig aan doen. En toch, hij stond voor iedereen klaar voor een praatje wat te zien is op een bijgaande foto. Even later liepen we rond om het Concours



d'Elegance te bewonderen. Aangekomen bij de hospitalityroom ontmoette we Don Filkens. De groeten gedaan van Sjaak en even bijgepraat. Hij vertelde dat hij zo langzamerhand wat in gaat krimpen en rustiger aan ging doen. Bij het Concours hebben we alle mooiste Corvairs bewonderd, een gitaaroptreden van 2 jeugdige liefhebbers meegemaakt, wat toch wel erg typerend is als tijdbeeld.

En dan natuurlijk nog de evenementen:

- The junior gymkhana, mini corvairs, bereden door jeugd en ouders ervan, noem het maar een door grasmoter aangedreven kidcars.

- Dan de Back seat driver contest, geblinddoekt achter het stuur, meerrijder geeft aanwijzingen. Het parcours is uitgezet met gevulde jerrycans.
- Niet te vergeten de slow dragrace. Wie doet het langste over zo'n 100 mtr. Zonder echt stil te staan.

Uiteindelijk waren we wel toe aan een drankje en begaven ons naar de bar op het terrein. Daar ontmoette we weer andere



Corvairliefhebbers, die ons leuke aanwijzingen gaven voor ons bezoek de volgende dag aan Boston op zaterdag. We moesten zonder meer the Union Old Oyster House gaan bezoeken. Het oudste restaurant van Boston. Gevonden en eenmaal binnen kun je bedenken dat je je er als Amsterdammer een beetje thuis gaat voelen! Oud Boston is de moeite waard en met z'n oude gebouwen doet het een beetje Europees aan.

Op de terugweg kregen we te maken met enorme hoosbuien en onweer. Aangekomen in



Sturbridge stonden alle Corvairs op het parkeerterrein er verzopen bij. De eigenaars zaten binnen! Gelukkig stond onze Corvair droog in de garage in Amsterdam!

De volgende dag, zondag, was voor iedereen de vertrekdag. Ook voor ons.

Het was weer een geslaagde Corsa Convention.

Ruud en Annemiek.



Glas, een glashard materiaal!

Ja,

behalve als de ruitenwissers hun vernielende werk verrichten op vuile ruiten. Het is al een tijd geleden dat ik iets heb geschreven over het polijsten van voorruit. Dat artikel heette 'Raad waar die staat'. (Corvair Mail nr. 2 van mei 2011).

Het ging over een computergestuurde, defecte polijstmachine in Groenlo. De slotzin was: "Voorlopig blijft de voorruit zoals deze is, met patina....".

Een grammofoonplaatteffect, dat mij stoort als de zon pal op de voorruit schijnt, hield mij in de greep. De informatie van een glasreparatiebedrijf in Apeldoorn met goed functionerend polijstapparaat dat mij adviseerde per mail, had ik nog bewaard. Dit bedrijf stelde voor, gelet op de bolling van de voorruit, om met de auto te komen voor nader onderzoek.

De afstand en het vertrouwen in de auto waren toen de redenen om er voorlopig van af te zien.

Na deelname aan het concours d'Elégance in Apeldoorn, durfde ik het aan het glasbedrijf aldaar een keer te bezoeken met de Corvair. Voor aanvullende informatie en vooral beoordeling ben ik eerst met de dagelijkse auto naar dat bedrijf gegaan. "Dat gaat niet lukken. De ruit is te laag voor het polijstapparaat en de bolling is te groot." Wat jammer. En toch laat ik het er niet bij....

Af en toe blijven zoeken op internet leidde tot lapmiddelen (bv. koperpoets, tandpasta). Tot op een dag in een antwoord op een forum het product J & R Wondersteen werd genoemd. Daar zou je de krasjes mee weg kunnen krijgen. Nooit van gehoord! Wondersteen? Moet ik me een speciale steen voorstellen? En waar te koop?

Zoeken op de site naar een verkooppunt en het dichtstbijzijnde distributiepunt is weer Apeldoorn en je raadt het niet.... te koop bij een vrachtwagenbedrijf. En voor maar € 13,95. Dat is geen geld, dus er naar toe gereden en gekocht.

Vervolgens een stukje van de ruit behandeld volgens voorschrift, nl. korte, krachtige, snelle bewegingen. En warempel! Het lijkt beter te worden! Aangemoedigd door dit resultaat, handmatig de hele ruit aangepakt. Afnemen met een droge lap, kijken... ja het wordt weer iets beter. Dit proces een aantal keren herhaald. Het neveneffect is lamme polsen en vermoeide armen. Weet je wat? Een accuboormachine nemen met een poetschijf. Dat moet toch sneller gaan? Was dat maar waar! Op hoge toeren wordt de hele auto en garage er onder gespetterd, dus dat is niet wat. Op lage toeren het karwei verder uitgevoerd.

Tussentijdse controles deden mij tot de conclusie komen dat dit een langdurig en moeizaam karwei gaat worden. Uiteindelijk na een aantal weken 's avonds een uurtje werken kan ik jullie zeggen, dat het resultaat heel goed is. Dat blijkt uit een ritje met de zon op de ruit. De waas is weg! En daar is het allemaal om te doen. Wat niet weg is, zijn de vele willekeurige (horizontale) minuscule krasen als gevolg van het servicewerk van de pompbediendes. Voor de ouderen onder ons: weet u het nog? De vraag na de tankbeurt als service - voor fooi - "Zal ik de voorruit voor u nog even schoonmaken meneer"? (waarschijnlijk ook een service in de VS.) Met een trekker en die vieze spons in een emmer met een beetje gebruikt water....

Maar ook de achterrauit is niet vrij van willekeurige krasen. Achterrauitverwarming bestond toen nog niet. IJs werd hardhandig met een krabber verwijderd.

Deze krasen zijn weliswaar minimaal, maar wel zo diep dat het wegpolijsten op bovengenoemde wijze een ondoenlijke zaak is. Wegpolijsten is het juiste woord niet. Wat je met deze wondersteen doet is de opstaande "wanden van de grammofoonplaatgroef", die onder een microscoop weer een ruw profiel heeft, glad maken. De ruwe groef wordt als het ware een gladde goot.

Wat de polijstmachine onder plaatselijke grote druk (4 bar) doet, is over het hele oppervlak een paar micron afhalen. Dat lukt je met de hand gewoonweg niet, omdat glas keihard is.

Terugkomend op het resultaat. Ik ben er dik tevreden mee.

Dan nog even dit: J & R wondersteen is een multifunctioneel product. Een soort poeder in vaste vorm. Je kunt heel veel oppervlakken zonder krasen weer als nieuw krijgen. Ik heb diverse tests gedaan op verschillende ondergronden en het resultaat is verbluffend. Ook de beruchte smoezelige witte zijvlakken¹ van banden worden snel weer kraakhelder. En het ruikt nog fris ook.



Dit heb je nodig om van de waas af te komen

De waas is weg!

Heb je een reinigingsprobleem, dan is J & R Wondersteen zeker de moeite waard om te proberen. Echt goede producten vind je kennelijk niet in de 'winkel om de hoek'. En voor het geld hoef je het niet te laten. ■ JD

¹ Sterk uitvergroot heeft het witte oppervlak een aanzien zoals kleigrond dat lange tijd geen water heeft gehad. En juist in die groeven nestelt zich vuil. Dat levert op termijn een vergeeld effect op. Daar is m.i. niets aan te doen.

