

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 15e jaargang nr. 1—jan. 2013





POLO 20 euro



FLEECE 26 euro



OVERHEMD 25 euro



CAP 12,50 euro



STICKER 3 euro

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 25 – jan. 2013

Van de voorzitter

De feestdagen staan er weer aan te komen en menigeen heeft andere dingen aan zijn hoofd dan zijn Corvair. Wie haalt het dan ook in zijn hoofd om liefst drie kruiwagens te vragen al kerstcadeau?

Enfin, we zullen wel zien. Het afgelopen jaar is er in de ogen van jullie voorzitter (weer) een geweest van 'still going strong'. Maar dat wil niet zeggen dat we een en al energiek zijn geweest en allerlei activiteiten hebben ondernomen. Nee, helaas bleef het vrij slap. Natuurlijk, we hadden de kleinere bijeenkomsten, eigeninitiatief of aangesloten bij andere. Maar van een echt spetterend optreden van de Corvair club is het al een tijdje niet meer gekomen. Nu zitten ons dan wel ook de overheid en de grote benzinemaatschappijen tegen. Men wil zo veel mogelijk winst halen uit datgene wat de mens het liefst wil; vrij rond reizen en het liefst op een klassieke manier. Voor volgend jaar staat er nog niets gepland. Misschien dat we daar eens over kunnen praten tijdens onze traditionele nieuwjaarsbijeenkomst. Wel zijn er al wat geruchten te horen over een bezoek aan de conventie in Kalamazoo. Maar dat is nog ver weg. Het stemt tot tevredenheid dat ondanks alles, de club qua ledenaantal toch op een respectabel aantal van rond vijftig blijft staan. Dat is veel voor een landenclub van een merk dat steeds meer door de gewone Nederlander niet wordt herkend. Telkens weer moet ik uitleggen dat een Corvair niets van doen heeft met een Corvette. Alleen de stal is hetzelfde...

Met mijn dagelijkse auto kwam ik onlangs voor een verrassing te staan: ik had van de zomer de remvloeistof laten vervangen (voorschrift). Bij de jaarlijkse keuring kwam de keurmeester tot de ontdekking dat de dop niet op het reservoir gedraaid was. Gemeten; en natuurlijk een veel

te hoog watergehalte. Toen dacht ik aan mijn Corvairs; dat is in geen tien jaar niet meer gebeurd... Dus werk aan de winkel. Met de belasting zal het wel meevallen. Dat is weer eens een losse flodder die zo nu en dan over het volk wordt afgeschoten. Voorlopig wens ik jullie veel lees- en kijk plezier en wellicht zie we elkaar half januari....

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
devoorzitter@corvair.nl

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

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

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

Van de penningmeester.

Het zal wel met de leeftijd te maken hebben maar het lijkt wel of elk jaar korter wordt. Voor mijn gevoel heb ik de kerst-spullen van vorig jaar net opgeborgen en moet ik ze nu alweer te voorschijn halen! Maar met de Corvair rustig op stal gaan we er natuurlijk weer voor om de kerst-spullen uit te

pakken, dit ter verhoging van de gezellige sfeer in huis!

De financiën: De portokosten zijn weer duurder geworden en betalingsverkeer bij de ING kost ook al tegenwoordig ± € 100,00 per jaar. Momenteel staat de clubkas er goed voor, er is wat bezuinigd door een Corvair Mail minder te maken. Dus we hebben een kleine reserve. Komend jaar hoeven we ook weer de lidmaatschapbijdrage niet te verhogen. Binnenkort vinden jullie weer de jaarlijkse acceptgiro in de brievenbus voor het verlengen van je lidmaatschap.

Op dit moment bestaat de club uit 49 leden. Grappig feit is dat het aantal clubleden door de jaren heen steeds rond de 50 blijft.

Afgelopen jaar hebben we erg genoten van de meeting die werd georganiseerd door Huub en Marij Coolen. Wie biedt zich aan om in 2013 een meeting te organiseren? Op Facebook staat de uitnodiging voor de nieuwjaarsbijeenkomst voor de onze leden.

In dit clubblad vinden jullie deze uitnodiging nogmaals. (Zaterdag 12 januari 2013 in hotel Vianen van 14 tot 18 uur). Dan gaan we weer even gezellig bijpraten. Ik wens ieder hele prettige feestdagen toe en de beste wensen voor 2013.

Groeten, Ruud Keers.

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.

100 Midway Trail, Melbourne, FL 32901 • Tel. 321-977-9100 • Fax 321-977-9100 • www.clarksautoparts.com

Thanks! You Help Make It All Possible

De juiste brandstof

Deze bijdrage zal zeker nog voor enige "benzine gesprekken" zorgen. Dus wat is het juiste antwoord? Als iemand gefundeerde uitspraken van specialisten weet, horen we dat graag want het is zeker voor elke Corvaairijder interessant. Hier volgt een onderzoek van de Zwitser Bruno Rinaldi onder de Zwitserse Corvaair rijders.



Eerst het antwoord op die vraag van Clark's Corvaair Parts: *"You need to be running 92 octane in the Corvaair motor, but it is not a problem to run the unleaded fueles., there is non eed for a lead additive in your Corvaair motor.*

Dan een paar bijdragen van Zwitserse clubleden:

(1) Sedert 1996 tank ik super met 95 octaan. Af en toe ook eens superplus met 98*. Verschil merk ik dan niet. Bij elke tweede of derde tankbeurt voeg ik dan een flesje loodvervanger toe. Mijn 1960 Corvaair met 80pk motor wordt waarschijnlijk niet zo zwaar belast als een turbomotor. Onder geen enkele voorwaarde tank ik E10 met bioalcohol. Alleen al omdat ik het pervers vind dat men uit levensmiddelen autobrandstof maakt.

(2) Wat mij betreft rij ik altijd met euro 95 en drie keer per jaar doe ik er een flacon loodvervanger bij. Ik rij ongeveer 2500 km per jaar en had nog nooit problemen.

(3) Ik rij met mijn Corvaair Monza vierdeurs sedan sedert 1985 regelmatig in het dagelijks verkeer. Mijn brandstofvariëaties verliepen van de toen voorhanden zijnde gelode normale benzine via superbenzine naar super plus (toen die niet meer gelood was) naar super ongelood met

en zonder bijvoegingen. Dus nu rij ik super ongelood zonder bijvoegingen. Deze brandstof rij ik al meerdere jaren zonder storingen als pingelen, klepverbranding terugval in vermogen of anders te ervaren. Mijn Corvaair rijdt probleemloos. Een van de vermoedelijk voorzorgsmaatregelen is een optimale carburateur afstellingen de juiste ontstekingafstelling. Ik heb de moeite genomen een elektronische, contactloze ontsteking in te bouwen. Daardoor valt dat eeuwige afstellen van de ontsteking weg omdat door slijtage steeds na een aantal kilometers versteld en daarmee ook het pingelen en de vermogensvermindering. Dat alles los van het soort brandstof. Ik wil nog opmerken dat ik tot nu toe 478.000 kilometer met mijn Corvaair gereden heb met de originele motor. Ondanks geringer compressie op 3 cilinders (mag het? red.) heb ik geen last van pingelen met de door mij gebruikte benzine.

(4) Ondanks alles rij ik met 95 loodvrij plus loodvervanger. Ik ben van mening dat mijn motor zo mooi 'rond' draait.

(5) Ik heb een gewone Corvaair uit 1963. Men had mij aangeraden normaalbenzine te tanken en deze met loodvervanger aan te vullen. Zo doe ik dat tot nu toe. Er waren mensen die me zeiden dat die loodvervanger helemaal niet nodig is.

(6) De 140 en 180 pk motor is gebaseerd op 100* octaan, maar met 98 octaan kan hij voort. (is dan ook een omgebouwde vliegtuigmotor en draait derhalve linksom). Loodvervanger is voor de Corvaairmotor niet nodig omdat die reeds voor loodarm toegerust is. Daar tegenover is loodvervanger natuurlijk schadelijk bij lange stilstand verkleven de stationaire sproeiërs in de carburateurs. De neste oplossing is makkelijk en goedkoop. Voeg bij elke tankbeurt een vingerhoed tweetaktolie bij. Dit is meer dan voldoende!

(7) Eerst heb ik altijd 95er octaan getankt. Maar meende later ietwat gepingel te hebben gevoeld of gehoord. Toen ben ik 98 octaan+ loodvervanger gaantanken en dat 'voelt' beter. Het is interessant te

vernemen wat de andere rijders gedaan hebben.

(8) Wat het oktaangetal aangaat, kan je gerust 95er benzine tanken. Amerikaanse auto's waren nooit (ook hoogtoeren motoren niet) op meer dan 95 octaan brandstof ontwikkeld. Je zult zien dat het absoluut geen invloed heeft op de motorslijtage. Veel beter is het dat men – zeker voor de winter stalling- een of twee tankbeurten met het benzine additief MEOVAL olie Rubin G8 bijvoegt. Dat kost dan wel iets meer dan 98* of 100* octaan benzine, maar da smeert de bewegende delen van de carburateurs en de benzinepomp optimaal en reinigt tevens de verbrandingsruimtes. Zie hiervoor NEOVAL op het internet. Ik gebruik dat bij al mijn oude auto's en ben ervan overtuigd zo allerlei schades te vermijden.

(9) Ik rij sedert 1985 Corvaair. Met mijn 5 Corvaairs ('65-110pk, '63-102pk, '68-110pk, '66-140pk en '62-102pk) heb ik sindsdien 170.000 kilometer afgelegd. Ik heb altijd op 95er benzine gereden. Maar bij elke 3^e tankvulling loodvervanger toegevoegd. Maar ik heb het ook talloze keren vergeten. Ik heb echter nooit problemen gehad met de kleppen c.q. pingelen. Echter één keer in Tsjechië (Oostblok benzine?). René Gerber heeft me eens gezegd dat men bij een ander octaangetal het ontstekingstijdstip anders moet zetten.

(10) Ik geef mijn 140pk meestal 95 octaan benzine. Bij uitzondering af en toe 98*. En natuurlijk altijd met loodvervanger. Toch is mijn ontsteking op 12 graden voorontsteking gezet in plaats van de voorgeschreven 16 graden. Daarom heb ik ook geen last meer van pingelen. Vroeger, met de ontsteking op 16 graden had ik steeds probleem met pingelen in de hellingen.



Corvair najaarstreffen in Weert

De vooraankondigingen waren van dien aard dat er gerekend kon worden op goed weer. En dat werd het ook. In de nacht en vroege ochtend waren er nog een paar buitjes gevallen, maar tegen de tijd dat we op de Kruispeelweg in Weert werden verwacht, viel ons een stralend zonnetje ten deel. Huub en Marij Coolen waren deze keer onze gastheer en -vrouw.



In het buitengebied van Weert op een rustieke plek tussen de bossen met reewild, werden we rond 11 uur ontvangen met koffie en broodjes. Natuurlijk moest er tussendoor bijelkaar naar de auto's gekeken worden en diverse motordeksels werden dan ook open getild. De verschillen werden grondig doorgenomen en de eerste nieuwe afspraken werden alweer gemaakt nog voor de huidige goed en wel begonnen waren. Nadat de eerste contacten gelegd of hernieuwd waren, kwam er een vriendelijk doch licht gebiedende stem van organisator Huub door de speaker die meedeelde dat er in de bolides plaats genomen diende te worden om de programma van de dag af te werken. Met enige tegenzin en schoorvoetend werd hieraan toegegeven. Eenmaal onderweg gingen we via een omweg door de mooiste stukjes van het Peelland richting het openluchtmuseum "Eynderhoof" in Nederweert. Daar werden we opgewacht door een vrijwillige plaatselijke gids die ons tot in de finesses de 'ins en outs' van het lokale museum meedeelde. Hoe werkte de smid, de kuiper, de bakker en de klompenmaker. Voorts zagen we hoe vroeger dikke bomen tot planken werden verzaagd en hoe bijen hun honing in de potjes doen. De lokale stroopfabriek was nog in aanbouw, maar tegen dezelfde tijd volgend jaar zullen er potjes heerlijk appel- en perenstroop gekocht kunnen worden. Een telefoontje naar deelnemers die niet waren komen opdagen bracht aan het licht dat men zich in datum vergist had. Hiermee werd in ieder geval meer onheil (op zondag voor niks komen) vermeden.

Nadat we dit alles aanschouwd en aanhoord hadden werden we geacht weer in onze bolides te stappen. Daarbij moet gezegd worden dat maar liefst drie deelnemers niet met de Corvair maar met hun dagelijks vervoermiddel waren gekomen. Twee daarvan moesten met mechanische problemen thuis



blijven en één was niet geschikt voor (tijdelijk) invalide vervoer.

Vanuit Nederweert voerde de rit over binnen wegen in zuidelijke richting naar Horn. Daar is gevestigd het museum "Terug in de Tijd". Vaak gepasseerd door schrijver dezes maar nooit geweten dat hier een allerardigst museum gevestigd is. In een inmiddels vriendelijk middagzonnetje kregen op het plaatselijke terras een kop koffie met een stuk limburgse vlaai aangeboden. En natuurlijk waren de Corvair gesprekken weer gauw op gang gekomen nadat we op de vorige plaats onze gedachten anders moesten zetten. Nadat we even hadden uitgerust en ons de versnapering hadden alten smaken.





Gingen we het museum "Terug in de Tijd" binnen. Op de begane grond waren er voornamelijk opstellingen met auto's en bromfietsen te zien, alles leuk gepresenteerd. Hier en daar stonden er kasten met andere gadgets zoals blikken speelgoed, trapauto's, radio's en een indrukwekkende verzameling elektrische gitaren.

Op de etage daarboven waren er opstellingen van diverse winkeltjes: de koloniale waren, de kapper, de tabakshandelaar, een apotheek; de fotograaf, een gigantische verzameling kinderwagens en ook weer een vijftigtal bromfietsen. De baas zelf liep er ook rond om, waar nodig tekst en uitleg te geven. Dit alles gadeslaand, komt plotseling Ad Dijkstra 'even' binnenwandelen. Hij had met de Corvaire willen



komen maar om de een of andere reden had die er geen zin in. Dus dan maar, samen met oudste zoon Steven, met zijn vertrouwde dagelijkse Fiat (een merk waar Ad ook een zwak voor heeft). Ndat de tijd om was, het programma moest af gewerkt worden, werden we weer egacht in de auto's te kruipen om via weer een toeristische rit terug naar de startplaats te gaan alwaar er een etenetje in het verschiet lag. Alvorens te vertrekken moesten we afscheid nemen van een paar teams die voortijdig huiswaarts wilden keren. Onze Belgische leden die wel ingeschreven hadden maar niet verschenen waren hadden we even



gebeld of ze niet met panne naast de weg stonden. Maar het bleek dat ze zich in de dag vergist hadden. Eenmaal weer terug op de startplaats van huize Coolen, werd er een barbeque ontstoken en lekkernijen aangedragen. Toen de diverse vleeswaren hun geuren lagen te verspreiden, begon er de trek wel in te komen. Gedurende enkele uren hebben we het ons goed laten gaan met nog enkele drankjes achteraf. Zo tegen de klok van 21.00 uur waren het dahn toch de laatste Corvaire die de lichten ontstoken om de thuisrit te aanvaarden. Het was een enerverende en leuke dag geweest, een geslaagd Corvaire treffen dus. Heel erg bedankt Marij en Huub Coolen!



Brandstof problemen

Motorproblemen worden meestal gerelateerd aan de brandstofvoorziening omdat de rijder het gevoel heeft geen of te weinig vermogen, inhouden of overslaan te bemerken. Dat is anders als met elektrische of mechanische problemen. Die hoor je met individuele puffjes of harde tikken tijdens optrekken. Brandstofproblemen kunnen meestal verdeeld worden in twee categorieën; brandstof aanvoer en brandstofverwerking. De volgende diagnoses kunnen worden gesteld bij Corvairs met twee carburator systeem; enkele punten hiervan gaan ook op bij turbo- en vier carburator systemen.

Brandstof aanvoer. Het snelste diagnose is te stellen door het losmaken van de brandstofleiding bij een carburator: Schuif een stukje rubber leiding over de stalen leiding en leid die in een bakje. Start de motor (met de kabel uit de bobine en geaard) en zie of er benzine aangeleverd wordt. De reparatiehandleiding zegt ongeveer een goede halve liter in een halve minuut. Maar als er een probleem is zul je het al in een paar seconden zien dat een paar druppels of een flinke reductie te weinig is. Als dat het probleem is en je hebt een standaard brandstofpomp, verwijder dan de inlaatleiding van de pomp terwijl de leiding naar de carburator ook nog open ligt. Dicht de inlaatfitting van de pomp af met een vinger en laat de motor weer starten. Voel met je vinger of er een zuigende werking aan de pomp is. Als dat niet het geval is, dan is de pomp, de stoter, (push rod) of het excentrische wiel op de krukas het probleem. Als je wel een zuigende werking voelt, kan de leiding vanaf de tank naar de pomp verstopt zitten. Of de tank is leeg! (defecte zender) De inlaatleiding kan ook een ander probleem vormen. Als de pomp niet bij machte is om de lange weg die de brandstof vanaf de tank naar de motor moet afleggen, aan te zuigen. (onvoldoende toeren) Vooral in de hoogste versnelling, wanneer de pomp minimaal werkt terwijl brandstof maximaal nodig kan zijn. Dan nog; er kan een gaatje zitten in de leiding waardoor het vacuüm zuigen niet meer opgaat. Een hogere pompsnelheid (nieuwe pomp) kan dit euvel (deels) opheffen door meer vermogen te leveren. Controleer daarom de rubberen delen van de aanvoerleiding boven de startmotor en aan de tank. Ook kan de stalen leiding onder de wagen doorroesten. Er zit een fijnmazige draadfilter aan de zender-unit in de tank. In de tank zitten regelmatig roestdeeltjes. Controleer dus of het filter kousje niet verstopt zit. De zender-unit van de tank loskoppelen boven een bak, en schoonmaken. Controleer ook eens de tankdop. Deze moet ventileren zodat de tank niet vacuüm gezogen wordt en er geen brandstof meer aangezogen kan worden. Een verstopte tankdop kan ook leiden tot overdruk in de tank doordat koude benzine in de zon opwarmt. Onthoud dat het brandstofvoorziening systeem werkt door het creëren van vacuüm in de inlaatleiding. Door de atmosferische druk in de tank wordt de brandstof naar de carburators geperst. Als je geen brandstof in de leidingen hebt moet je de pomp de gelegenheid geven om deze aan te zuigen door langdurig te starten. Als je vijf seconden gestart hebt, laat de sleutel dan los en pomp een paar keer met het gaspedaal. Je haalt dan de druk van de leiding naar de carburator en de pomp kan beter zijn werk doen.

De startmotor van een Corvaire kan gemakkelijk 30 seconden achterelkaar gestart worden voor hij oververhit raakt.

Gewoonlijk is tien seconden genoeg om benzine naar de motor te brengen, zelfs bij een Greenbrier. Maar dan wel onafgebroken starten.

Een 'shot' van "Gumout" in elke carburator zal helpen, maar vermijd te starten met te veel vloeistof in de verbrandingsruimtes; het zal de zuigerveren en klepzittingen geen goed doen.

1966-'69 vierbak tips

Om een transmissie van een laat model te reviseren met gewoon handgereedschap, zal je een behoorlijke borgringtang nodig hebben. De borgringen zijn verschillend maar een tang met lange bekken zal voldoende zijn voor alle ringen.

Een pers met diverse passende vul- en pasringen om de synchromesh ringen en het achterste lager in te brengen. Pvc pijp zijn sterk genoeg als pers gereedschap.



Volgende tips zullen van pas komen: Het hoofdaslager is beschikbaar bij uw plaatselijke lagerleverancier of automaterialenzaak. Maar een nieuwe klemring (snapping) die het lager moet

vast houden is groter dan de originele; hij zal niet passen met de bijgeleverde schijf. Dus gebruik de oude klemring opnieuw bij het nieuwe lager.

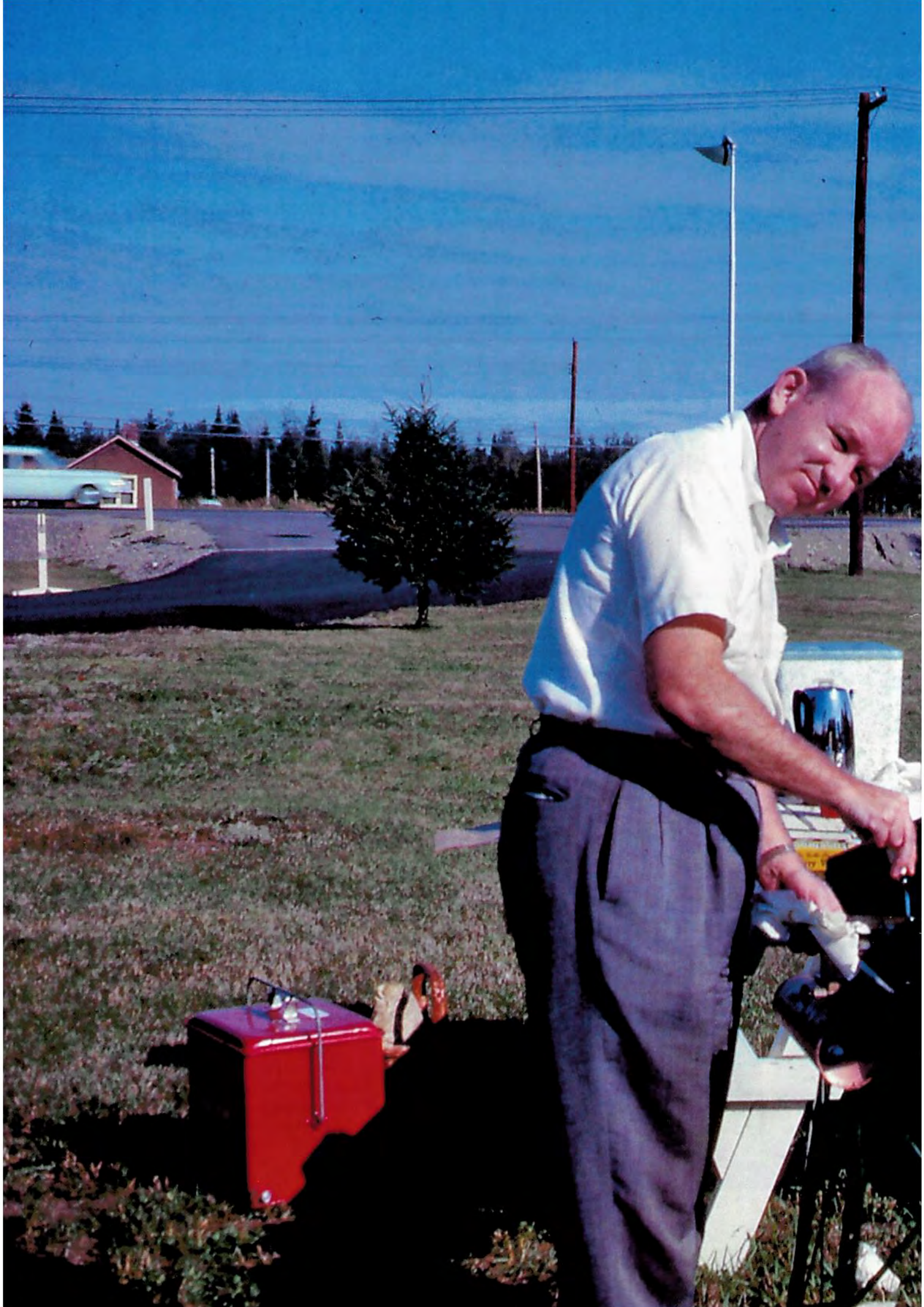
Het achterste hoofdas lager is moeilijker te vinden. Dus plan vooruit en bestel op voorhand. Sommige zaken zullen zeggen de juiste maat te hebben, maar vaak ontbreekt de afdichting aan één kant.

Nu zullen sommigen zeggen dat dit nergens voor dient, maar we willen zo origineel mogelijk blijven. Om een dummy voor het uitslaan van de as te maken gebruikte ik een as vaneen powerglide die ik afzaagde. Het uiteinde schuinde ik iets af. Als je geen as ter beschikking hebt ga je naar een ijzerhandel voor een stuk massief rondstaal van 15/16inch (24mm) of misschien is een stevige houten deuvel wel voldoende. Hij moet wel minimaal 8inch (21cm) lang zijn.

Start met het verwijderen van de contra-as door deze uit te drijven naar de kant van het differentieel. Het gat aan de andere kant heeft een opstaand randje zodat hij daar niet uit kan. Je maakt schade als je de verkeerde kant op drijft.

Als je alle delen hebt gecontroleerd op slijtage en schade, schenk dan speciaal aandacht aan de blokkeertanden van de schuifblokken, de kleine tanden van de synchromesh-ringen en de gefreesde glijseuven en spiesseuven., de blokkeer-klemringen en veerring naast de eerste gang. Naar het schijnt zijn dit probleem gebieden.

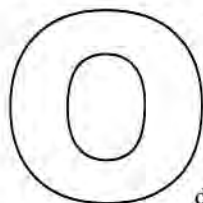
Nu mijn methode om de bak dicht te maken: Schakel beide synchronizers in neutraal, zet de schakelas in neutraal en plak de pakking tegen de bak met de jouw bekende vloeibare pakking. Gebruik wat Vaseline aan de schakelvork gaten om vork rotering tegen te gaan. Dan leg je de opening van de kast een klein beetje omhoog naar je toe; stel de onderkant van het deksel tegen de kast met een wat bredere opening aan de bovenkant om met een smalle schroevendraaier de vork in de synchronizer sleuven te schuiven. Sluit dan het deksel over de paspin. Schroef twee bouten vast en probeer met de schakelstang uit of hij correct in elkaar zit.





Een Early passeert een picknick in Canada, begin jaren zestig
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

Goede ideeën worden gekopieerd



Over onze auto's is binnen de club al veel gepraat en geschreven. Het early model is een unieke auto, die in binnen- en buitenland de aandacht trok.

Dat zit hem in de bijzondere lijn en de techniek. En iets wat goed of inspirerend is, wordt gekopieerd. Bekende voorbeelden daarvan zijn de NSU Prinz 4 en 1000, de Engelse Hillman Imp, Simca 1000, de Fiat 1500 qua model en in mindere mate diverse BMW's.

Chevrolet haalde op haar beurt de inspiratie uit de VW Kever. De Grote Drie uit Amerika konden de opmars van dit vehikel in hun land niet over zich heen laten gaan en gaven daarop een passend antwoord, dat jullie wel bekend zal zijn. Frankrijk gaf antwoord in de vorm van o.a. de Renault Quatre, Dauphine en 2CV, Italië met de Fiat 600, Engeland de Morris Minor de DDR met de Trabant en de USSR de ZAZ.

De vijftiger en een deel van de zestiger jaren worden op autobedrijf gedomineerd door de Amerikaanse en Europese auto-industrie. De Japanners begonnen toen aan een opmars in de wereld en waren marginaal in tel en van de Russische auto-industrie vernam je niets. Het was immers het tijdperk van de Koude Oorlog of Het IJzeren Gordijn.

De opkomst en ontwikkeling van de Japanse en Oostblok auto's is interessant en vereist kennis en die heb ik niet voldoende. Daarom laat ik dat buiten beschouwing. Toch wil ik 2 bijzondere auto's noemen en wel de Japanse Hino Contessa en de Russische ZAZ. Vergeten auto's, maar niet minder interessant en ze zijn een tijd(je) in Nederland verkocht geweest.

De Sovjets haalden hun kennis in huis dmv (politieke) spionnen en de Japanners maakten veel foto's van westerse produkten. Hoe de communicatie, zakelijke handelscontacten en overeenkomsten tussen deze landen en het Westen verliepen is voor mij onbekend terrein. Feit is dat een type Hino Contessa stijlkenmerken heeft van de EM (overhangend dakje bij achterraut) en LM Corvaair (voor- en achterzijde). Het is een kloon van de Renault Quatre en Dauphine met een Michelotti koetswerk. En dan kom je op het gebied van design. Grootheden in die tijd waren Harley Earl, Bertone, Michelotti, Virgil Exner en Raymond Loewy om eens een paar te noemen. Hielden en houden deze vakgenoten elkaar in de gaten? M.a.w. 'leenden' ze van elkaar stijlstukjes? Voorbeeld: alle hedendaagse auto's hebben van die overdreven grote koplampen (met veel nepmateriaal) en achterlichten die door allerlei designers worden ontworpen.

Een ander feit is dat van beide naties de auto-industrie op de been is gebracht door westerse modellen in licentie te bouwen en van daar uit strategisch eigen produkten te maken.

En dan nu de ZAZ¹⁾ en wel de typen 965, 966 en 968. Om snel inzicht te krijgen, zie bijgevoegd schema, of lees de volgende alinea.

De Russische minister van Industrie N. Strokin heeft de engineers de opdracht gegeven de Fiat 600 te kopiëren.

Het resultaat is de ZAZ 965, wel met Russische aandrijftechniek en wat cosmetische aanpassingen aan het uiterlijk. Het (in eigen beheer ontworpen) afwijkende model 966 is in 1961 als prototype ontworpen met techniek van de 965. En van het 2^e prototype zie je ineens het aanzien dat lijkt op een DAF 600.

Het duurde tot 1967 voordat deze 966 als de Russische NSU Prinz 4 ten tonele verscheen. De NSU verscheen in 1961. Dat model inspireerde kennelijk de Russen en achter Het IJzeren Gordijn gebeuren geheime dingen, zodat het tot 1967 duurde, voordat het prototype is aangepast naar het NSU model. Met verbindingsgrille tussen de koplampen, zoals de latere EM modellen van de Corvaair. In 1972 verscheen de 968 (nagenoeg identiek aan de 966). Nu echter met het gelijksoortige ornament van het eerste model EM Corvaair. Waarschijnlijk dat de Russen de modelontwikkeling van de Corvaair niet helemaal op de voet volgden. (Communicatieproblemen tussen Oost en West?) Ook hier weer met toepassing van eigen techniek. Verwarrend hè, al die typen en jaartallen.....

En het is juist dit vergeten bijzondere model (dat ook in Nederland is geleverd) dat zoveel Corvaairkenmerken heeft.

Ik noem ze hierna:

- Ziet er uit als een EM Corvaair, maar dan veel kleiner
- Luchtgekoelde motor achterin (V-4 weliswaar)
- Chromlijst rondom
- Benzinekachel²⁾ (deze werkt onafhankelijk van de motor)
- Rugleuning van de achterbank kan worden omgeklapt voor extra bagageruimte
- (Kleine) bagageruimte achter de achterbank
- Een karakteristiek luchtgekoeld geluid (Ik kan me dat geluid van de V-4 nog goed herinneren)
- Pendelasconstructie



Kijk eens naar de achterlichten. Ditmaal is Ford de inspiratiebron.



*Links: 1959
Ford Galaxy
Rechts: 1962
Ford Taurus
17M*



Als je naar de achterlichten kijkt, zijn ze rond. Dat heeft onze hobbyauto ook. Maar ze lijken ook verdacht veel op



Welke van de 2 is de echte Corvaair?

Hino Contessa uit 1964:
 Zoek de gekopieerde Corvaairkenmerken.
 De carrosserie is van Michelotti met zijn handelsmerk het teruggeplaatst achterpaneel. Is hij door de Corvaair geïnspireerd?



Een glimlachende (!) Poetin bij zijn Russische Corvaair
 Exact plaatwerk van de Corvaair onder de bumper.

de achterlichten van de Badewanne Taunus (badkuip Taunus). En die metalen roosterring....? "Geleend" van de 1959 Ford Galaxy.

Waar de EM's zijn voorzien van een mooie "vin" op het motordekseel, doet ZAZ dat royaal op voor- en achterzijde. Vier stuks. En, zoals hierboven al even genoemd, dat ornamentje tussen de koplampen. Zoiets doet het voorkomen compleet veranderen. Dat vind ik bij ons ook van de daklijn tussen de sedan en de coupé. Eén simpele pennenstreek doet een ander model ontstaan. Om dit stukje samen te stellen, heb ik allerlei (soms tegenstrijdige) informatie verzameld van het internet, maar ook uit een paar boeken en mijn geheugen. Daarmee heb ik zo goed mogelijk met eigen woorden dit verslag gemaakt.









Zo kwam ik tijdens het surfen een foto tegen, waarop ook een stukje van een Corvaair was afgebeeld... en een Greenbrier.... Een foto uit met een ZAZ uit Rusland met een Corvaair? Klopt dat wel? Bij toeval zag ik later ergens een stukje tekst. En toen viel het kwartje. Het zijn de auto's van Larry Claypool! Mooi toch? ■ JD

1) ZAZ staat voor Zaporozhsky Avtomobilny Zavod, ofwel Zaporizhia Automobiël Fabriek. De ZAZ 965, ook wel Humpback ZAZ genoemd, is een onooglijk model, net zoals de Eend, maar als je er nu naar kijkt, toch wel mooi, van lelijkheid. Geliefd in het Oostblok onder

intellectuelen en gepensioneerden.

In Nederland werd de ZAZ 965 ook wel Jalta of Yalta genoemd en de ZAZ 968 de ZAZ 1200 V-4. De ZAZ 968 werd ook wel grote oren ZAZ genoemd, vanwege de ronde luchtinlaten aan de zijkant van de auto. Humpback betekent achterzijde met bochel.

2) De benzinekachel die onafhankelijk van de motor werkt, is bedoeld om bij pech in de hevige kou of sneeuwstorm toch de auto warm te houden, zodat je niet bevriest.

Merk & type	Jaren																		
	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	<	>	1994	
 ZAZ 965																			
 ZAZ 966 prototype 1																			
 ZAZ 966 prototype 2																			
 ZAZ 966																			
 ZAZ 968																			
 Corvaair (EM)																			
 NSU Prinz 4																			
 NSU Prinz 4																			

Op vakantie met de Corvaire

In een van de bladen van dit jaar zagen we hoe clublid Boon in zijn jonge jaren met zijn ouders in een Corvaire op vakantie gingen in de jaren zestig. Daarbij werd een nogal flinke aanhangwagen gebruikt om tent en ander materieel te vervoeren, en de boot ging het dak op. Nu mag die boot niet meer dan vijftig kilogram wegen anders was je in die tijd (en waarschijnlijk nu nog) in overtreding.

Het Sauerland was al in de 50er jaren een geliefde reisbestemming voor hem. Zo ook voor twee heren uit Warendorf die daar met motor, kano en tent regelmatig hun vakantie doorbrachten.

Tijdens een nacht met veel regen, toen het water volop door de tent stroomde, kregen de constructeur Austermann en de carrosseriebouwer Hartmann een idee. Ze overlegden, ontwierpen, en tekenden. En uiteindelijk ontstond hun eerste (vouw) caravan: De Falter I. De vraag, aan wie nu de rechten van de constructie toebehoren, werd onderling geregeld. Een zekere meneer Braat uit St. Niklaas in België zag daar wat in en kocht de licentie van de heer Austermann. De heer Braat ontwikkelde de caravan verder met in achtneming van de bedoeling ervan:

hij moest makkelijk te transporteren zijn, en er moest een boot mee. Nu is die boot tevens het dak van de caravan. Met een licht buitenboord motortje kon je met vier personen erin varen als het mooi weer was. Eenmaal terug moest eerst het dak op de caravan, en daarmee was de boot meteen opgeborgen. Ingenieus toch? Nu zal velen van jullie die caravan niet veel interesseren, maar dat die voor publiciteitsdoeleinden werd getrokken door een Corvaire des te meer....



Een bezoek aan de verzamelaarsbeurs in Utrecht.

Eens per jaar wordt er in de jaarbeurs in Utrecht een verzamelaarsbeurs georganiseerd.

Zo ook dit jaar in het weekend van 24 november.

Wij vinden het altijd erg interessant en leuk om daar een aantal uren rond te scharrelen.

Daar ontdek je pas echt wat "de mens" zoal verzamelt.....

poppen, prenten, dopjes van koffiemelk cubs, bierviltjes, alles wat met jenever te maken heeft, bakeliet, ansichtkaarten, vinylplaten, alle soorten vintage. Teveel om op te noemen. Wanneer we het hebben over antiek, curiosa, speelgoed, dan horen daar

behalve poppen en kinderspeelgoed natuurlijk ook treinen en autootjes bij.

Dat laatste heeft ons deze keer iets verrassends opgeleverd.

Na een tijdje op de afdeling curiosa te hebben rondgehangen, zijn we gaan kijken bij de ansichtkaarten. Dat betekent heel wat stapels "diverse auto's" doorzoeken, uiteraard op zoek naar een Corvaire in een straatbeeld. Dit keer niets gevonden. We liepen door naar de speelgoedafdeling. Na een tijdje speuren ontdekten we daar iets bijzonders, n.l. een Corvaire als politieauto, van blik, met de Nederlandse tekst "RIJKSPOLITIE" erop. Meteen aangeschaft, na enig afdingen! Onze dag kon niet meer stuk. Wij willen deze ontdekking met jullie delen. Bekijk rustig de bijgaande foto!

Het is alleen niet duidelijk waar dit autootje gemaakt is..... de onderkant is zwart zonder aanwijzing. We denken misschien in Japan?

Wij willen deze ontdekking met jullie delen. Bekijk nog eens de bijgaande foto!

Annemiek en Ruud.

Een paar jaar geleden hebben we op marktplaats eenzelfde model gescoord maar dan niet in politieuitvoering. Op het nummerbord staan de letters IK en wat cijfers. Deze letters staan waarschijnlijk voor het merk Ichiko. (Red.)





Merchandise voor de jeugd?

Een opletende lezeres van ons blad zag tijdens de laatste vierdaagse in Nijmegen een jongetje in ons clubtenu. Althans daar leek het op.

Je zou zeggen dat er alweer nieuwe 'merchandise' op de wereld is met betrekking tot ons geliefde automerk. Doch het is een of andere malloot die met enige fantasie een tekst heeft verzonnen als bedrukking van een jackje en een t-shirt.

Een recentelijk flink aan de weg timmerende internet winkel heeft het in zijn assortiment en vermits we geen reclame maken in ons blad hebben we alleen enkele plaatjes gepikt. Ondergetekende weet maar al te goed welk een impact het heeft om met gevestigde namen of attributen op een shirt rond te lopen. Zo tekende hij in de jaren '70 nagenoeg het hele NASA ruimte meubilair dat toen rond onze planeet geschoten werd. Mensen lopen er nu eenmaal graag 'belangrijk' bij, zoals met 'Corvair'.

Corvair van de maand



corvair van de maand wordt uitgegeven door corvairforum.com. Iedere maand kan je deelnemen, stuur foto's op in het topic dat kan van de 1e tot ik meen de 10e van de maand. Vandaar uit wordt er gestemd, het zijn de corvair-forum mensen die mogen stemmen. Ik was corvair van de maand juni geworden. Daarvoor mag ik de maand juni van 2013 op de kalender sieren! Voor de laatste maand, december dus, wordt er een

Corvair van het jaar gekozen uit alle maandwinnaars. Bij verkiezing in deze ronde heb ik helaas net niet gewonnen op 3 stemmen na, en ben dus 2e geworden.

Groeten Ralf Verhees



Corvair Club Nederland

Ook deze keer hebben we voor de **zaterdagmiddag** gekozen en weer de pianobar gereserveerd in Hotel Vianen.

Wij hopen dan ook jullie met zoveel mogelijk te mogen begroeten op

12 januari
van 14.00 tot 18.00 uur

in
Hotel Vianen.

Voor een drankje en een hapje wordt zoals altijd gezorgd.
Hotel Vianen is makkelijk bereikbaar aan de A2 bij Vianen.



Beste FEHAC nieuwsbrieflezer,

Op maandag 29 oktober werd het regeerakkoord van Rutte 2 gepresenteerd. Ergens stond een regeltje "*De vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers wordt vanuit milieu-overwegingen afgeschaft.*".

Helemaal achterin stond dat dit voornemen **vanaf 2014 zo'n 150 miljoen** euro per jaar moet opbrengen.

Als we tellen dat er zo'n 300.000 geregistreerde oldtimers in Nederland zijn, betekent dit gemiddeld 500 euro per oldtimer. Het lijkt er dus op dat men vanaf 2014 ALLE oldtimers weer gewoon de motorrijtuigenbelasting wil laten betalen. Dit legt een bom onder de oldtimers en het rijdend erfgoed van de weg.

Vanaf dat moment heeft de telefoon amper stil gestaan en de E-mails stromen binnen. E-mails met vragen of het waar is, met suggesties en voorstellen tot acties. Berichten van bezorgde hobbyisten, die hun hobby zien verdwijnen, maar ook van ondernemers, die hun markt zien instorten.

Als eerste heeft de FEHAC een persbericht verspreid onder de clubs en relaties.

Ook heeft FEHAC besloten om iedereen te

verwijzen naar de KNAC petitie zodat er één petitie over dit onderwerp aangeboden kan worden. Het bestuur beraadt zich over vervolgstappen:

Het probleem wordt niet veroorzaakt door de hobby-oldtimer met zijn gering aantal kilometers. Dat weten we al lang. Kijk maar in de vraagbaak. Het probleem zijn de oldtimers die dagelijks gebruikt worden. Eigenlijk de oude auto's van 1980-1986. Deze zijn zeer recent in grote aantallen geïmporteerd en vallen op in het dagelijkse verkeer met het 3-letterige kentekennummer. Deze worden niet als oldtimer gebruikt, maar gewoon als dagelijkse auto met een daarbij horend hoog kilometrage. Omdat dit ook nog vaak diesels zijn (en die waren in die bouwjaren niet echt schoon) ontstaat hierdoor een milieuprobleem.

De gekozen oplossing gaat FEHAC echter veel te ver. Om zo'n 20.0000 auto's aan te pakken, neemt men gelijk de gehele oldtimerhobby (300.000 voertuigen) mee. Zelfs oldtimermotorfietsen en oldtimervrachtwagens zullen hierdoor getroffen worden. Terwijl deze geen oorzaak zijn van dit milieuprobleem.

FEHAC zet zich in voor het hobbymatig gebruik van de oldtimer. Het dagelijks gebruik van een oldtimer moet zoveel mogelijk voorkomen worden (of men moet gewoon net als een dagelijkse auto betalen). We houden iedereen via de website en deze nieuwsbrief op de hoogte.

Met vriendelijke groet, Het bestuur van FEHAC.



*Bestuur en leden van de Corvair Club Nederland wenst je een
fijtsend en Corvairrijk 2013*

SOFTPICKS.NET

