

# CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 15e jaargang nr. 2– mrt. 2013



# De bollenrit in Brabant

## zondag 2 juni



STRATEN 13  
5688 NJ DIRSCHOT



Corvair Club Nederland

Start: De Bollen  
Tijd: 10.30 uur  
Start rit: 11.30 uur

Einde Toertocht: 17.00 uur  
Diner na de rit mogelijk,  
details volgen zo spoedig mogelijk.

Voor verdere info:  
Guus Marinus  
afmmti@home.nl

## Jaaroverzicht 2012

ING bank rekeningnummer 7814905  
Ledenbestand: 49 leden



BANK Credit 2012	BANK Debet 2012	Begroot Debet2013
------------------	-----------------	-------------------

Saldo 01-01-2012	€ 1.510,51			
Lidmaatschap	€ 1.440,00	Spaar rek.	€ 600,00	
Corvair Mail	€ 337,72	Corvair Mail	€ 412,34	€ 1.000,00
		Porto	€ 140,70	€ 300,00
		Kosten ING	€ 209,41	€ 100,00
		Corsa lidmaat t/m Oct. 2014	€ 00,00	€ 00,00
Merchandise	€ 186,00	Uitgave meeting	€ 556,65	€ 500,00
		Merchandise	€ 000,00	€ 000,00
		Reservering	€ 1.555,08	€
Totaal Bank	€ 3.474,23		€ 3.474,23	€ 1.900,00
Spaar	€ 600,00			
Kas	€ 22,29	Kas	€ 00,00	
Totaal B+S+K	€ 4.096,52			

### Bezittingen 01 januari 2013.

Saldo rekening	€ 1.555,08
Spaar	€ 600,00
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 2.177,37

### Schulden 01 januari 2013

Spaar	€ 600,00
Vooruit ontvangen bijdrage	€ 660,00
Reservefonds	€ 895,08
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 2.177,37
Nog te ontvangen bijdrage	€ 780,00
Totaal	€ 2.957,37

# De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 26, maart 2013

## Van de voorzitter

Inmiddels begint er weer leven in de (Corvair) brouwerij te komen. We zien en horen tenminste van allerlei activiteiten. En deel van onze Brabantse leden hebben zich verenigd en zijn bezig begin juni een treffen te organiseren. En te merken aan hun enthousiasme zijn ze hiermee al een heel end gevorderd. We laten ons verrassen...

Voorts is er allerlei activiteit op de facebook pagina. Het komt allemaal een beetje aan de redactie voorbij, maar dat is helemaal niet erg. De directe, eerste en spontane actie is de beste. Wij plukken wel wat van het net af voor de leden die met facebook niet zo innig zijn.

In deze uitgave geen artikel over de winterstalling van je wagen. Een beetje te laat, maar we gebruiken ze voor een volgend, hopelijk korter, winterseizoen.

De penningmeester heeft intussen de kas opgemaakt van vorig jaar. En, oh, vergis je niet, dat deed hij per 1 januari al en toen hadden nog heel wat leden hun bijdrage niet overgemaakt. We hopen dat dit inmiddels anders is geworden. Ook in dit blad een aankondiging voor het Fly-in in Schaffen, België. We waren daar alweer een vijftal jaren geleden en het mag gezegd worden; we hadden een geweldig weekend.

Gelukkig komt er steeds meer activiteit van de leden uit. Wij als bestuur zijn officieel ook maar met twee man, aangevuld het internet-gebeuren door Guus. Met andere woorden wij hebben al van alles te doen, en zijn ook niet meer de jongste. Vandaar dat we zo graag jongere actieve leden zien die we dan graag ondersteunen.

Hoe dan ook, Wilco Boer heeft zich gemeld om een taak op zich te nemen. We zullen in onderling overleg bekijken welke taak dit kan gaan worden in de toekomst. En denk eraan: jullie voorzitter wordt volgend

jaar 65 en ziet zich dan graag echt met pensioen gaan. Voor die tijd hoopt hij ook nog eens de conventie te bezoeken, en waarschijnlijk zal dat dit jaar al zijn.....

Veel lees- en kijkplezier.

## 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](mailto:devoorzitter@corvair.nl)

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

Beste Corvairisten,  
Allereerst het volgende nieuwtje!  
De regering hoopt €150 miljoen

binnen te halen bij de klassiekers. Benno Schmitz, uitgever van Klassiek & Techniek, merkt zeer terecht op: "het is beter te bezien hoe de provincies zijn omgegaan met de Provinciale Opcenten – sedert 1981- op de Motorrijtuigenbelasting". Gemeenten samenvoegen levert misschien een forse bezuiniging op. Door de acties van FEHAC en de KNAC komen er nieuwe voorstellen. We wachten het af.

In het zuiden zijn activiteiten in ontwikkeling om in juni een meeting te organiseren. Ik kijk er naar uit. De club zal hiervoor een financiële bijdrage leveren.

In het financieel jaaroverzicht is te zien hoe de club er voor staat. Zijn er vragen over het overzicht, dan hoor ik dat graag.

Nu nog even sleutelen en dan op naar het voorjaar. De Corvair kan dan weer de weg op. Tot ziens op de eerstvolgende meeting. Ruud Keer



## 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!

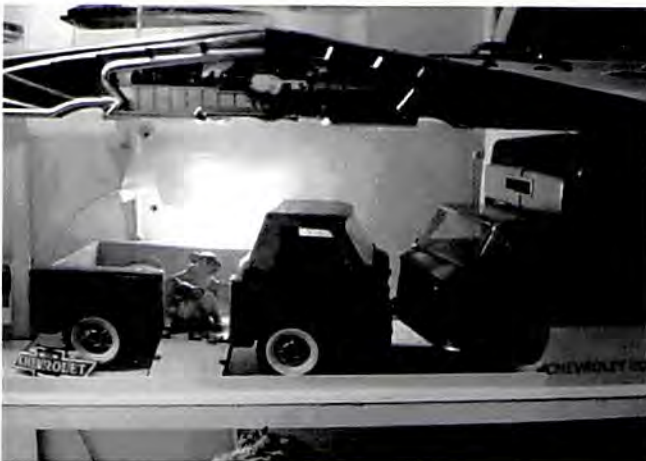
**Support the Company That Will Keep the Parts Coming –  
Clark's Corvair Parts, Inc.**

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776 • fax: 888-625-8398 • [www.corvair.com](http://www.corvair.com) • email: [clark@corvair.com](mailto:clark@corvair.com)

*Thanks! You Help Make It All Possible*

## Eureka, een echte onvervalste originele Corvaair verkoper gevonden!

In het artikel "Opa vertelt" van vorig jaar had ik het over mijn vader, die als verkoper bij van Mill in Gorinchem onder andere Corvairs verkocht en, wat belangrijker was, compleet verkocht en verknocht was aan dat merk. Tot mijn grote verrassing werd ik, kort nadat het artikel in de "Corvaair Mail" was verschenen, gebeld door een meneer die zich bekend maakte als Anton Knol. Het duurde even voordat het kwartje viel maar toen herinnerde ik mij deze Anton Knol heel goed. Hij was destijds een jonge verkoper bij datzelfde bedrijf, van Mill dus, woonde toen ook in Gorinchem en kwam regelmatig bij ons thuis. Hij moet toen een jaar of acht negen ouder zijn geweest dan ik (en naar ik aanneem nog steeds). Deze Anton Knol bleek vervolgens weliswaar geen Corvaair te bezitten maar wel lid van onze Corvaair club te zijn, gewoon omdat ook hij altijd zeer gecharmeerd is gebleven van de Corvaair. Bovendien bleek hij niet ver bij mij vandaan te wonen en op een mooie zomerdag heb ik hem opgezocht met mijn witte Corvaair 700 uit '61. Hij heeft er in gezeten en er een blokje mee rondgereden. Zelden zo'n blij iemand gezien. Zie de foto's voor een van de laatste echte onvervalste originele Corvaair verkopers.



*Het is ons enkele weken geleden pas ter ore is gekomen dat in oktober vorig jaar John Fitch overleed. Hij was een legende in de Amerikaanse en Europese autosport en zijdelings betrokken in tal van ontwikkelingen op gebied van auto's en veiligheid. De Corvaire had een speciaal plaatsje in zijn hart. Vandaar een uitgebreid historisch overzicht.*

## In memoriam, John Cooper Fitch 1917- 2012

Hij was een Amerikaans autocoureur en uitvinder. De eerste Amerikaan die successen oogstte in de naoorlogse periode in Europa.

In de loop van een carrière die 18 jaar overspant, won Fitch opmerkelijke sportwagenraces. Hieronder de Argentijnse Grand Prix in 1951, in 1955 de Mille Miglia (productieklasse), de RAC Tourist Trophy, en 12 uren van Sebring en nog tal van kleinere races. Hij heeft ook zes keer deelgenomen aan de 24 uur van Le Mans en eindigde als hoogste op de derde plaats.

Fitch was aanvankelijk manager van Chevrolet's Corvette racing team, en de eerste algemeen directeur van het Lime Rock Park circuit, waar hij de beroemde Formule Libre race in 1959 organiseerde, en waar ene Rodger Ward telkens in dure exotische sportwagens won.

Daarnaast was Fitch geïnspireerd door zijn overgrootvader, ook John Fitch genaamd en een van de uitvinders van het stoomschip. Door innovaties op het gebied van veiligheid, maar ook het ontwerpen en bouwen van race auto's, met inbegrip van het wijzigen aan Corvairs

Fitch was actief in de kruistocht voor meer veiligheid op circuits en snelwegen. Hij diende als

adviseur voor tal van onderzoek- en gouvernementele organisaties op het gebied van het rijgedrag en de dynamiek, omdat ze betrekking hadden op de veiligheid. Hij diende ook als technisch adviseur voor de film The Racers en design consultant voor vele circuits, waaronder Mosport, St.Jovite, en Watkins Glen International, evenals uiteraard, Lime Rock Park.

### Het vroege leven

John Fitch werd geboren in Indianapolis, Indiana, in 1917. Fitch's stiefvader, die manager was bij de Stutz Motor Company, introduceerde hem voor races op een jonge leeftijd. In zijn jeugd bouwde Fitch al zelf auto's uit slooponderdelen.

Fitch liep zijn dienstdienst in een Militair Instituut in Kentucky. Daar studeerde hij ook civiele techniek aan Lehigh University. In 1941 meldde hij zich als vrijwilliger bij het Amerikaanse leger. Zijn dienst nam hem o.a. mee naar Noord-Afrika, waar hij als piloot in een A-20 Havoc vloog en vervolgens naar Engeland werd verplaatst. In 1944 vloog kapitein Fitch in een P-51 Mustang in de 4e gevechtsgroep van het 335e Fighter Squadron, en wordt daarna gefêteerd met het neerschieten van een Messerschmitt Me 262 straalvliegtuig. Twee maanden voor het einde van de oorlog, werd hij zelf neergeschoten tijdens een onbezonnen actie met de beschieting van een trein. Hij werd gevangen genomen en bracht hij de rest van de oorlog als krijgsgevangene in een kamp door.

### Race carrière

Na de oorlog opende Fitch een MG auto dealership en begon daarbij ook te racen met MG-TC's op circuits als Bridgehampton, New York, Watkins Glen, en Thompson in de staat Connecticut.

In 1950 reed Fitch in een Fiat 1100 met uitgerust met een 'flathead' (Ford) motor, waarvan hij de naam al snel wijzigde in de "Fitch Model B". Hij sloot dat jaar af met het besturen van een Jaguar XK120 in de eerste 12 uren van Sebring.

Dan volgen gedurende meerdere jaren bijna ontelbare deelnames aan diverse wedstrijden in zowel de VS als Europa en Argentinië. Het zou saai worden om deze allemaal op te noemen. Zijn optredens in de teams van Cunningham en Mercedes waren de meest belangrijke. De deelname aan één belangrijke wedstrijd willen we er nog uitschrijven:

Voor de 24 Uren van Le Mans in '55 werd Fitch gepaard aan Pierre Levegh in een Mercedes 300 SLR. Levegh reed in deze auto op het moment dat deze wagen het publiek in vloog. De '55 Le Mans ramp (82 doden) staat nog steeds in het geheugen van oudere coureurs gegrift. In de aanvankelijke verwarring had men zijn familie in de Verenigde Staten meegedeeld dat hij was gecrasht, in plaats van Levegh; Maar Fitch stond in de pits te wachten zijn beurt om achter het stuur te kruipen. Dit incident leidde tot zijn levenslange interesse voor veiligheidsinnovaties op circuits en snelwegen.

In 1956 keerde Fitch terug naar de VS en werd hij door Ed Cole bij Chevrolet aangesteld als Chief Engineer in het nieuwe acht man sterke Chevrolet Corvette Racing Team gedurende twee jaar. Hoewel de Corvettes op dat moment op grote schaal ingepland waren in het racegebeuren, had dat meer stijl dan inhoud. Onder Fitch' leiding werd dat jaar eerst eens begonnen met het trachten te breken van snelheidsrecords. Bij Davtona Beach werd met een Corvette een snelheid bereikt van 145.543 mph, (233 kmh) gevolgd door twee klasse-overwinningen en een team-overwinning op Sebring.

Tijdens deze periode, bleef Fitch soms met succes racen in het Cunningham team, dat nu in de VS in een strijd met het Jaguar D-type team verwickeld was. Tegen het einde van 1957, was Fitch begonnen met racen in Maserati's waarin hij ook in 1958 bleef racen. Vooral op het nieuwe Lime Rock Park, waar hij bezig was geweest met de veiligheid en waar hij dan directeur was geworden. In 1959 reed hij een RSK Porsche op Sebring, een Lister Jaguar voor Cunningham, een Corvette voor Chevrolet's Bill Mitchell stal, en een Cooper Monaco.

In 1960 zat Fitch weer in een Briggs Cunningham team om nog eens te racen op Sebring en Le Mans. De Fitch-Grossman # 3 racegeprepa-reerde wit met blauw gestreepte Corvette productiewagen van het Cunningham team veroverde de 1ste plaats in de GT klasse en 8ste algemeen. De twee brede donkerblauwe 'racing stripes' op het wit van het Cunningham team (in de VS nationale race kleuren) werd door de Carroll Shelby's raceteam overgenomen voor zijn beroemde 1965 Mustang GT350 R.

Daarna hebben ze samen in 1962 een twee liter Maserati op



GM Media Photo



uithoudingsraces op Sebring en Road America gereden. En in een Jaguar E-type op Sebring in 1963. Fitch reed ook een Genie BMC in 1963, maar keerde daarna weer terug naar Cunningham. Later reed hij ook nog een Porsche 904 op Sebring in 1965 en 1966. Maar tegen die tijd, waren beiden niet meer zo enthousiast in de strijd om te winnen, volgens Fitch, "Ik denk dat wij er waren, omdat we het zo graag deden. "Op Sebring konden we, voor de 12 uren race een beste plaats krijgen om te kijken naar de race". Dus toen in '66 een klep brak betekende dat het einde van de racecarrière voor beiden en volgden ze de race verder vanaf de zijlijn.

Fitch bleef wel nog rijden in vintage races, met name op Lime Rock Park, alsook op het Goodwood Festival of Speed, en de Monterey Historic Automobile Races.

Hij zou op hoge leeftijd nog twee keer terugkeren naar het circuit: Op 87 jarige leeftijd in 2003 en opnieuw in 2005, toen hij een 'samenwerking' aanging met een, dan 50 jaar oude Mercedes 300 SLR uit handen van ene Bob Sirna. Dit keer op de zoutvlaktes van Bonneville in een poging om het snelheidsrecord voor die klasse te breken. Een totaal nieuwe locatie voor zowel de auto als berijder. De pogingen mislukten als gevolg van een defecte brandstof injectiepomp die de topsnelheid beperkte tot slechts 150 mph, (320kmh) maar het team had gezworen om het volgende jaar terug te keren. Met de karakteristieke zelfspot merkte Fitch op dat hij die auto's toch sneller had gereden dan 's nachts in de regen. Deze buitengewone gebeurtenis werd vastgelegd in de film "Gullwing at Twilight: The Bonneville Ride van John Fitch".

## Persoonlijk

Fitch was ook een amateur zeiler. Hij was getrouwd met vrouw Elizabeth tot haar dood in 2009. Hij woonde in Connecticut, in de buurt van 'zijn' Lime Rock Park. John en Elizabeth had drie zonen: John jr., Christopher (Kip) en Stephen.

John Fitch is overleden op 31 oktober 2012 in zijn huis in Connecticut.

## Auto-ontwerp

Fitch ontworpen in totaal vijf auto's. In 1950 bouwde en reed hij een Fiat 1100 met de kleine (60 pk) getunede Ford Flathead V8 motor, die hij al snel in de 'Fitch Model B' wijzigde door het toevoegen van Crosley delen. In aanvulling kwam in 1951 de Fitch-Whitmore, een Jaguar XK120 waarop hij een lichtgewicht aluminium body plaatste, en zodoende 800 pond won. In Buenos Aires won hij de Grand Prix in een Cadillac aangedreven Allard die hij had herbouwd uit een wrak. In 1952 bleef Fitch in zijn Fitch-Whitmore racen als aanvulling op andere auto's.

## Fitch Sprint en Phoenix

Als wegracer was Fitch vooral geïnteresseerd in de Chevrolet Corvaire als basis voor een pittige weg- en spoorgerichte auto met als gevolg een bijzonder weggedrag. Dit terwijl anderen zich meer richtten op de Ford Falcon en later de Mustang met meer vermogen. Zijn Fitch Sprint onderging slechts geringe wijzigingen aan de motor, waardoor deze tot 155 pk (116 kW) leverde. Maar upgrades van de schokdempers en veren, aanpassingen in de wielsetting, kortere stuuroverbrenging, lichtmetalen wielen, metallic remvoeringen, het min of meer verplichte hout omrande stuurwiel (leder was beschikbaar voor een extra \$ 9,95) en andere dergelijke kleine veranderingen maakte hij deze auto uiterst concurrerend met de Europese sportauto's. Body opties zoals spoilers waren ook nog optioneel beschikbaar, maar de meest visueel opvallende optie was later de "Ventop", een glasvezel overlegstuk op de C-stijlen en de achterkant van het dak dat de auto een "luchtboog" profiel gaf.

Fitch ging op in het ontwerpen en het bouwen van een prototypes. Zo kwam er de Fitch Phoenix: Weer op basis van een Corvaire als een tweezits sportwagen. Oppervlakkig lijkt hij een beetje op een kleinere versie van de Mako Shark Corvette. Met een totaal gewicht van 1.950 pond (885 kg), zelfs met stalen behuizing, en met de gemodificeerde Corvaire motor met Weber carburateurs kwam deze tot 175 pk (130 kW). De auto leverde pittige prestaties voor de 8.760 dollar die hij moest gaan kosten. Helaas legde de Traffic Safety Act van 1966 beperkingen op de mogelijkheid om auto's te produceren op kleine schaal. Maar ook als gevolg van de beslissing van Chevrolet om de productie van de Corvaire te beëindigen. Deze beslissingen maakten een einde aan het Phoenix plan van Fitch.

Hij hield het ene prototype zelf en tot op heden wordt het af en toe getoond op autoshow's.



De wagen wordt ook nog heel kort getoond in de film Gullwing at Twilight: The Bonneville Ride van John Fitch.

Fitch's bedrijf, John Fitch & Co, Inc, begaf zich op de markt met de Fitch Firebird en Tornado Phantom, maar oogste hiermee veel

minder succes dan met de Sprint. **Veiligheidsuitvindingen**

In de nasleep van de Le Mans ramp in 1955 heeft Fitch een groot deel van zijn werk als taak gezien voor het verhogen van de veiligheid in de autosport en op de weg in het algemeen. Hij wijdde met zijn bedrijf 'Impact Attenuation Inc' aandacht hieraan. Zijn vernieuwingen werden niet alleen gekenmerkt door hun doeltreffendheid, maar ook door hun echte praktische en betaalbare eenvoud om ze te installeren en onderhouden.

Geïnspireerd door met zand gevulde jerrycans die hij gebruikte om zijn tent te beschermen tegen luchtaanvallen tijdens de oorlog, bedacht hij het Fitch Barrier System. Nu alomtegenwoordig op Amerikaanse snelwegen, de installaties rond vaste objecten op circuits en snelwegen om een impact te absorberen. Typisch Fitch om aan te dringen op het testen van het systeem zelf. Sinds het eerste gebruikt

wordt in de late jaren '60, wordt geschat dat zij maar liefst 17.000 levens hebben gered.

Andere impactdempende systemen ontworpen door Fitch zijn de *'Fitch Compressie Barrier'*, geschikt voor ovale circuits en andere dergelijke hoge snelheidssituaties die weinig afvoer bieden. Deze barrière bestaat uit een reeks van sterke, veerkrachtige holle cilinders met een kleine diameter die tussen de vangrail en een muur voorzichtig de voertuigenergie absorberen zonder dat het terug op de baan zal stuiteren. En de Fitch Verplaatsbare Vangrail die, daar waar meer ruimte beschikbaar is, een vangrail op sleden vormt zodat die naar achteren kan schuiven bij een impact van een auto.

Als voertuigen modificaties voor raceveiligheid maakte Fitch de gemanipuleerde *Fitch Driver Capsule*. Een eenvoudige stoel waarin een rugleuning die integraal draait met de gordel mee om de krachten op de bestuurder te verminderen. Later heeft dit beginsel van de *Fitch Driver Capsule* door het verankeren van de helm aan de rugleuning, schedelbreuken en hyperextensies van de hals weten te voorkomen. Dit op een wijze vergelijkbaar met de functie van het zgn. HANS apparaat.

In 1998 ontving Fitch de *Kenneth Stonex Award* van de Transportation Research Board van de *National Academy of Sciences* voor zijn gehele bijdrage aan de verkeersveiligheid.

In totaal hebben John Fitch's prestaties op het gebied van verkeersveiligheid gedurende vier decennia de hele wereld bereikt. Zijn bijdragen hadden betrekking op het volledige spectrum van verkeersveiligheid. "Langs de weg, het voertuig zelf, alsmede de bestuurder. Allen hebben geleid tot aanzienlijke vermindering van gewonden en doden op de snelwegen van de wereld", zei *Transportation Research Board* commissievoorzitter John F. Carney III tijdens de uitreiking van deze 'Award'.

## Andere uitvindingen

Fitch ontwikkelde ook andere auto-innovaties, waaronder het *'Evans Waterless Engine Cooling System'*, een op propyleenglycol gebaseerd koelsysteem dat niet onder druk staat. De *'DeConti Brake'*, een vloeistofgekoeld hulpstremingssysteem voor lichte vrachtwagens, bussen en andere voertuigen, de *'Fitch Fuel Catalyst'*, dat het aandeel in de lichte brandstof moleculen (C1-C4) vermindert, en zodoende de oxidatie en micro-organismengroei in zowel benzine als diesel vermindert. Zelfnivellerende auto vering systemen waarvoor hij een aantal patenten had, de *'Salisbury Thermo-Syphon'* open haard, die restwarmte gebruikt en convectieve verwarming afgeeft, en de *'Fitch Cervital Traction Therapie'*, die de vrijheid van beweging in bed toelaat terwijl er spanningen op de wervelschijven staan ter verlichting van pijnen (medisch).

## Bedrijven

Tijdens zijn leven, richtte Fitch een groot aantal bedrijven op of hij raakte ermee geassocieerd op hoog niveau. Daaronder o.a. John Fitch & Co, Inc, Advanced Power Systems International, Race Veiligheid, Inc, Impact Verzwakking, Inc, Impact Dynamics, LLC., Rijbaan veiligheid Service Inc, DeConti Industries Inc, , Consulier Industries, Inc, Highway Safety Research Corp, evenals het Lime Rock Park circuit.

## Schrijver

Naast talloze artikelen in tijdschriften als de Encyclopædia Britannica, schreef Fitch zijn autobiografie (iets te vroeg, in 1960) in *'Adventure on Wheels'*, uitgegeven door GP Putnam & Sons. In 1993 werd een geautoriseerde biografie gepubliceerd onder de titel *'John Fitch: Racing Through Life'*, geschreven door James Grinnell. Het boek *'Racing through life'* van Carl Goodwin documenteert eveneens Fitch's leven. Fitch schreef zelf

over zijn jaren bij het Mercedes-Benz race team, zijn boek in 2005, *'Racing with Mercedes'*.

Daarnaast is er een documentaire film gemaakt van Fitch in zijn poging een snelheidsrecord te breken op de Bonneville Salt Flats; *'A Gullwing at Twilight: The Bonneville Ride van John Fitch'*. Chris Szewo Productions bracht deze op DVD uit en ze werd uitgezonden op het Amerikaanse Public Broadcasting System in 2006.

## Carrière awards

Naast een ontvangst op presidentieel niveau, theater awards, luchtvaart medailles, en het Purple Heart en een POW medaille voor zijn trouwe dienst in oorlogstijd, werd Fitch bekroond met de *Stonex Roadside Safety Award* in 1998

en werd ingewijd in de *'Corvette Hall of Fame'* (in 2000) en de *'Sebring Hall of Fame'* (2002).

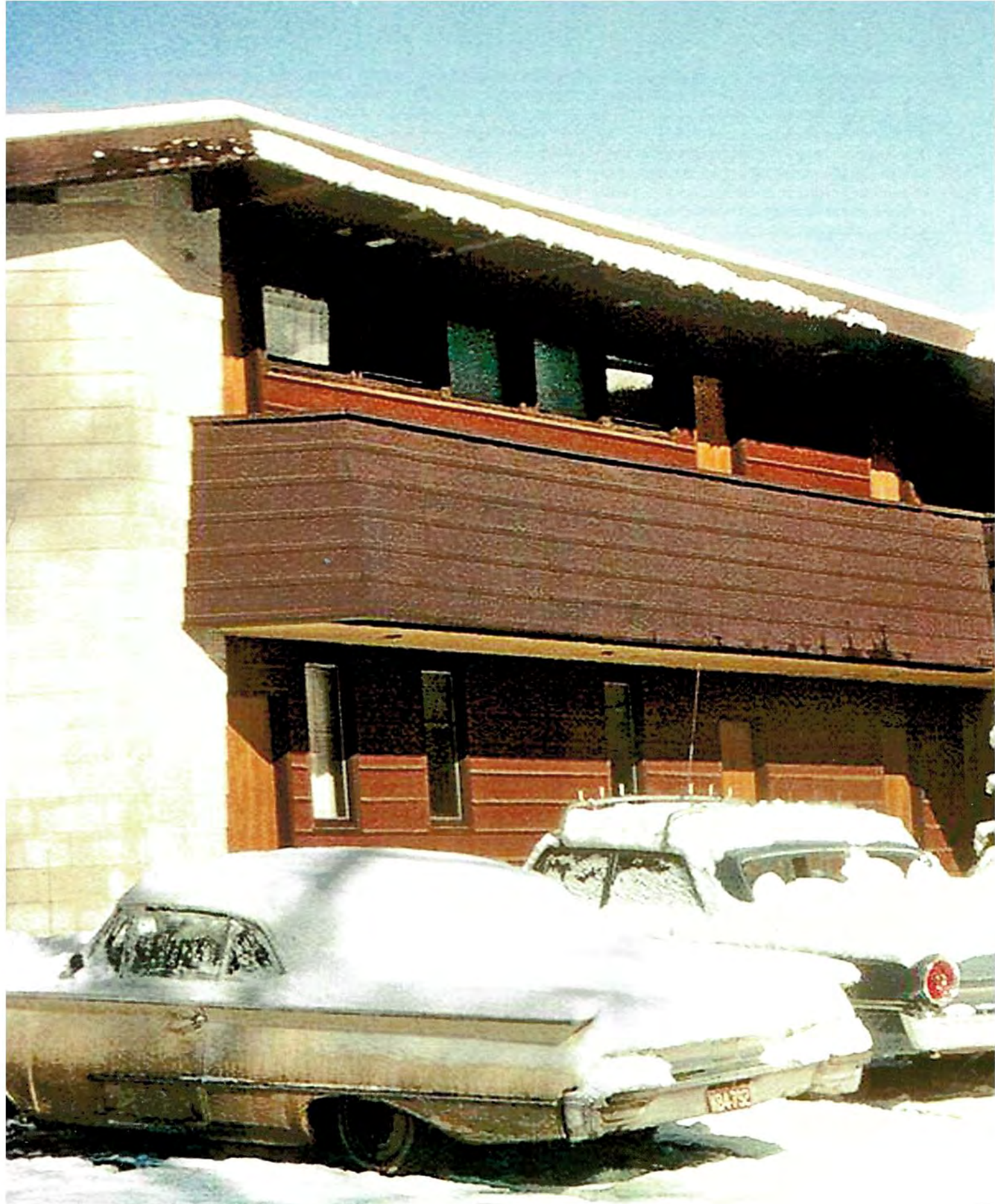
In 2009 werd John Fitch als eerste full-time autosporter ingewijd in de New England Auto Racers Hall of Fame.

John Fitch overleed in zijn huis dichtbij 'zijn' Lime Rock Park circuit op 31 oktober 2012 op 96 jarige leeftijd.

In een privaat YouTube filmpje van 3 jaar geleden heeft Andrew Golt (Corvairwilde) een ongedwongen interview met deze legendarische man uit de Amerikaanse en Europese autosport: <http://www.youtube.com/watch?v=meVeW5ijDY4>

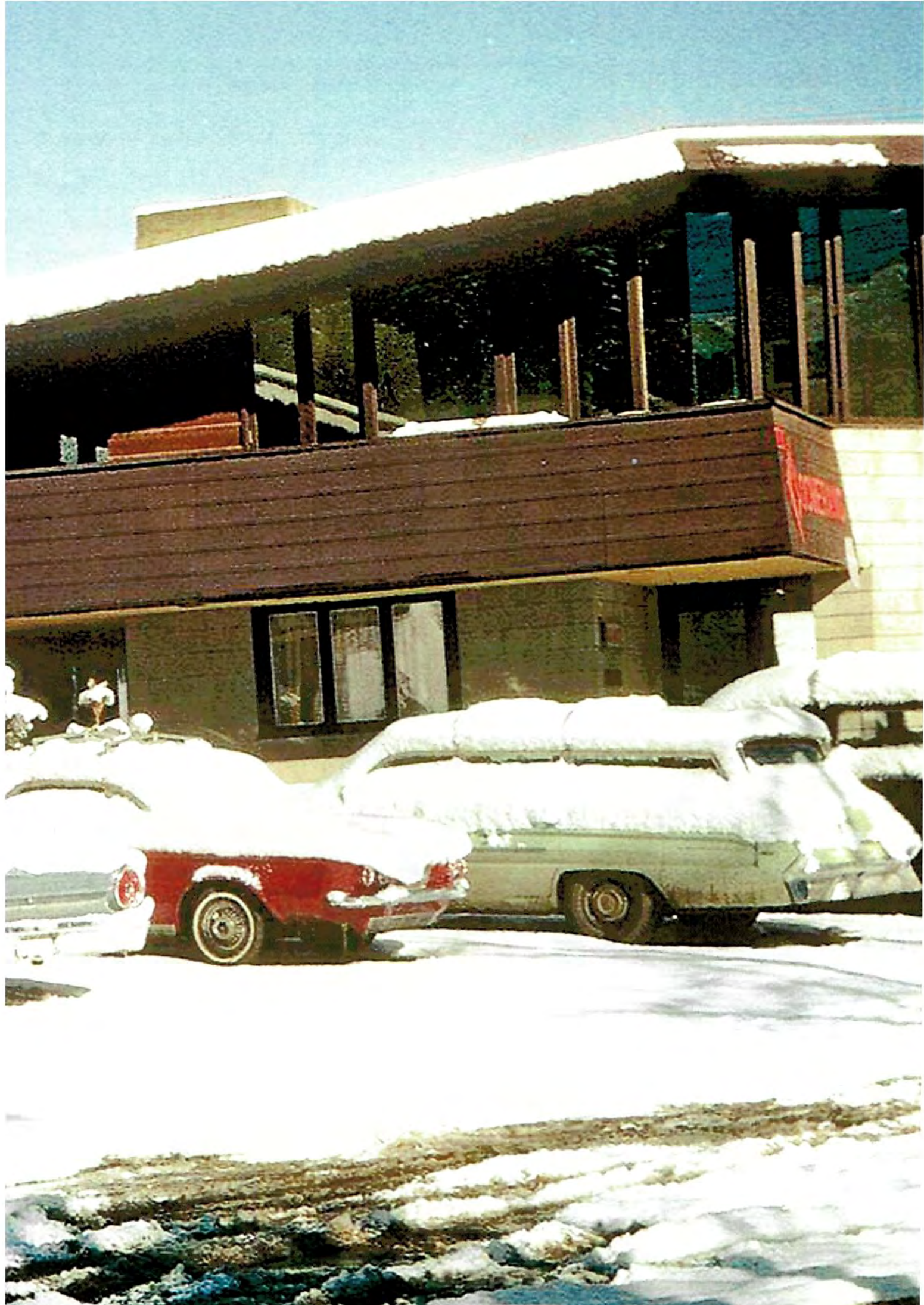
Bronnen: Wikipedia, Corsas, Andrew Golt





Early Monza onder de sneeuw in ski-dorp Aspen, Colorado USA, 1962  
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman





## Autobeurzen door het jaar.

*Al jaren brengen we een bezoek aan de diverse autobeurzen in Nederland, België en Duitsland. Hierbij wil ik een kleine opsomming geven van de betreffende autobeurzen; over tijdstip, grote en samenstelling en de daarbij behorende belevingswaarde voor mij.*

Het jaar start met de **Inter Classics in Maastricht**. Deze vindt plaats het tweede weekend van januari. Deze beurs vindt plaats in het MECC-gebouw in Maastricht. In drie of vier hallen worden de bezienswaardigheden verdeeld. In een hal worden de exclusieve auto's getoond betreffende een bepaald thema meestal een merk. In een andere hal staan de te koop aangeboden auto's. De overige twee hallen worden voorzien van diversen kleinere aankopen, voornamelijk miniatures en gereedschap. Het leuke van deze beurs is dat het wederom het begin van een nieuwe jaar aangeeft op het gebied van onze hobby, nl oldtimers. In de eerste jaren was deze beurs mijn inziens interessanter omdat het aanbod veel dichterbij de gewone man bleek te liggen, betaalbare en voor iedereen bekende oude auto's. Maar nadat de RAI-instansie het overnam meende men deze beurs een exclusiever tintje te geven waardoor de aangeboden auto's enorm in prijs stegen. Een ander voordeel is dat de beurs op korte afstand van ons is. Ik kan zelf de dag goed om krijgen en heb ruim de tijd om de gehele beurs te bekijken.

Kosten kaartje € 15-€ 20.

Hoofdpunt: luxe auto's.

Waardeoordeel geheel evenement = 6-7.



De volgende beurs op mijn programma is de **Antwerp Classic Salon**. Zoals de naam al aangeeft vindt deze in Antwerpen plaats in de bouwcentrum, afrit 5 van de ring aanhouden. Tijdstip eerste weekend van maart. Over vier hallen wordt het evenement verdeeld. In een hal staan de exclusieve modellen met aan de randen de kramen voor kleiner spul zoals boeken en miniatures. De andere hal zijn voorzien van de diversen clubs die in België te vinden zijn.

De ander hallen bestaan voornamelijk uit kleinere aankopen, miniatures, materiaal en onderdelen. Verder staan hier ook enige goedkopere aanbiedingen.

In tegenstelling tot Inter Classics zijn er minder exclusieve auto's en vooral de stands van de diversen clubs zijn vaak erg origineel gemaakt. Hier zijn in verhouding ook meer onderdelen en materiaal te verkrijgen. In het geheel is deze beurs makkelijk in een dag te bekijken.

Kosten kaartje € 15-€ 20.

Hoofdpunt: luxe auto's en autoclubs.

Waardeoordeel geheel evenement = 7.

Qua opzet gelijk aan bovenstaande beurzen alleen vele malen groter is de **Techno Classica te Essen**. In het tweede



weekend van april vindt in de Grugahallen te Essen deze beurs plaats over 9 hallen en drie buitenplaatsen. Nu zijn de 9 hallen niet allemaal even groot, maar hier ligt ook het probleem van deze beurs dat men eigenlijk het geheel niet op een dag bekeken krijgt, vooral als je alles aandachtig wilt bekijken. De eerste hal is ieder jaar besteed aan BMW. In al de andere hallen krijgen de diversen automerken de aandacht naast het exclusieve aanbod van verkopers uit Duitsland Engeland, Zwitserland e.d. In een hal wordt het speciale thema belicht met vaak unicates. In een aantal kleinere hallen worden de miniatures, onderdelen ed. aangeboden. In de buitenlucht worden de zogenaamde "Schnäppgen" te koop aangeboden. Maar als een Mercedes-bus met panoramaruiten voor een bedrag van € 120.000,- wordt aangeboden kan ik toch niet spreken van een "Schnäppgen". Schnäppgen betekend in het Duits een buitenkansje. Dit is ook het probleem dat de prijzen van het aangeboden enorm hoog liggen, ondanks de recessie van afgelopen jaren. Oh, ja er is ook nog een kelder waar van alles te zien is.

In het geheel vind ik Essen een leuke beurs maar na zo'n dag kan ik geen auto meer zien. Het is ieder jaar weer een spurt om het geheel te zien. Wat extra leuk is op de laatste dag als iedere aanbieder met zijn voiture wil vertrekken. Kun je nog eens extra genieten van het geronk van de motoren en de reuk van rijk afgestelde auto's.

Over het algemeen is deze beurs te groot om op je gemak in een dag te bekijken.

Kosten kaartje € 25- € 30.

Hoofdpunt: luxe auto's en unicatesn.

Waardeoordeel geheel evenement = 7-8.

De volgende autobeurs vindt met pinksteren plaats als het welbekende **Retromoteur Ciney**, ook als je van een biertje houdt! In en rondom de veehallen is dit evenement te beleven. Ondanks dat nog geen week geleden hier de

Waardeoordeel geheel evenement = 8.

De laatste beurs waar ik naar toe ga is de **Retro Auto te Spa**. De locatie is subliem, nl het Casinogebouw te Spa. Tijdstip tweede zondag van november.

Het hele evenement is verdeelt in de ruimtes van het casino/schouwburg zelfs in de gangen. Het aanbod van auto's die in de zitruimte van de schouwburg zijn gestald beperkt zich tot veelal gangbare youngtimers van een eend tot een Ford Capri. Het betreft vaak niet meer dan een twintigtal

exemplaren. Dus hiervoor hoeft je niet te komen. In de overige ruimtes kan men miniatures, boeken en onderdelen vinden. Voor versnaperingen zal men plaats moeten nemen op de bühne, maar je hoeft gelukkig geen nummertje op te voeren. Bij deze beurs vind ik de omgeving een groot deel van mijn beleving van het evenement, inclusief de stad Spa zelf. Het is een leuke kleine gezellige beurs, waarvan je geen hoge verwachtingen moet hebben als de interesse in exclusieve auto's ligt. Deze zijn er gewoon niet. Het evenement is makkelijk in een dag te bekijken, of je moet vooraf nog een uitstapje in Spa doen (plaatselijke rommelmarkt).

Kosten kaartje € 5.

Hoofdpunt: Casinogebouw.

Waardeoordeel heel evenement = 8

Deze evenementen bezoek ik meestal met Leon en/of Jaak.

Misschien kunnen jullie ook evenementen beschrijven die de moeite van het bezoeken waard zijn.

*Pierre*



koeien zijn verhandeld is het niet in de hal waar te nemen, vooral als je buiten staat. Op de buitenplaats kan men voornamelijk onderdelen en, God weet wat voor oude dingen kopen. Daarnaast is ruimte gereserveerd voor de mensen die met hun oldtimers zijn gekomen. Hiervan worden meerdere exemplaren te koop aangeboden.

Binnen in de hal bestaat het aanbod voornamelijk uit boeken, miniatures, onderdelen e.d. Naast de hallen is er ook nog een beursgebouw waar de iets meer exclusieve auto's worden aangeboden en enkele clubs staan. Het mooie van deze beurs vind ik vooral de variatie in spullen die aangeboden wordt. De prijzen zijn over het algemeen redelijk. Qua exclusieve auto's kan deze beurs niet tippen aan de voorgaande, maar qua sfeer is dit een heel leuk evenement. Dit evenement is in een dag te bekijken maar je zult af en toe moeten doorlopen, omdat de verschillende onderdelen op enige afstand van elkaar liggen.

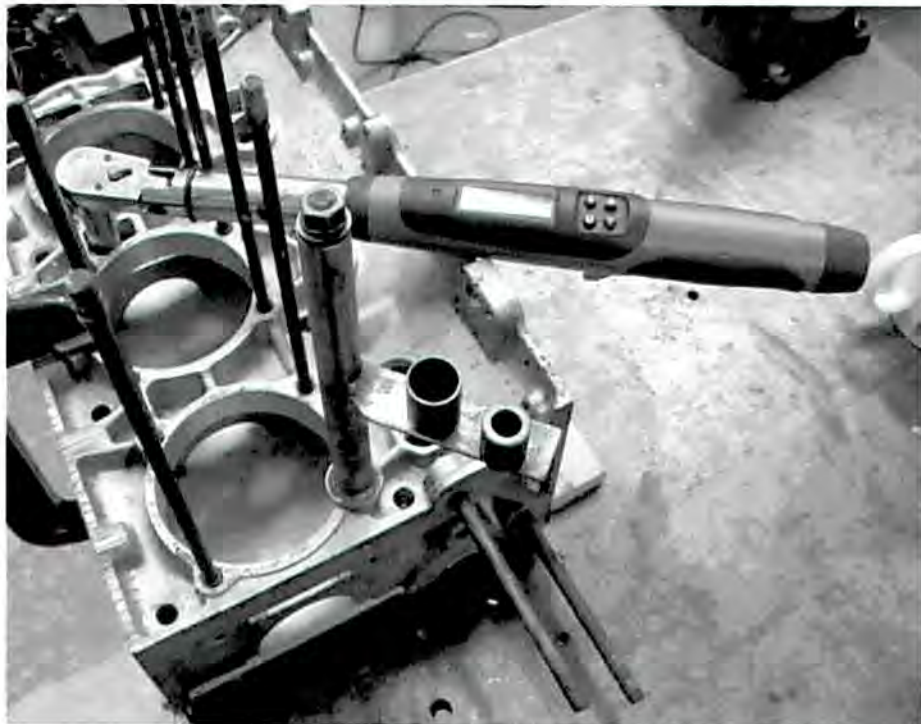
Kosten kaartje € 15 incl. parkeren.

Hoofdpunt: divers aanbod onderdelen en andere rariteiten.



## Corvair Techniek door William Wynne

Als we een motor in elkaar zetten, is het van belang de tapeinden te testen voor dat ik het blok in elkaar zet. Het is een soort kwaliteitscontrole, en wanneer een van de taps zwak aanvoelt laat het zich makkelijker vervangen in een losse blokheft. De procedure is vrij simpel en het benodigde gereedschap heb je in huis. Voor geïnteresseerden neem ik altijd een set mee naar demonstraties om het in de praktijk te tonen, maar nu ga ik dit met behulp van een paar foto's en enige



alineas tekst proberen te doen. Mijn basis ligt in de vele honderden motoren die ik de afgelopen 20 jaar bouwde. De kans op een slecht tapeind is vrij laag. Op ongeveer elke 10<sup>e</sup> motor kun je er een aantreffen. Deze waren bij een eerdere reparatie te hard aangehaald of bij demontage beschadigd. Aan de buitenkant lijken ze dan goed te zijn, maar deze taps zijn over hun krachten gedraaid.

*Hier een voorbeeld hoe een test in te stellen. De test wordt met een goede momentsleutel gemakkelijker gemaakt, maar het werkt precies hetzelfde met een eenvoudig type sleutel. Het kleine display op de arm kan het zelfde hulpmiddel zijn om te meten dan de langere top. De kleine buis is gewoon een soort kraag voor de spacer, die niet echt vereist is. De uiteinden van de buizen moeten vlak zijn, de beste methode is afdraaien in een draaibank, maar zorgvuldige op een band schuurmachine zal het ook gaan.*

Even controlerend ga ik ervan uit dat u alle taps hebt nagekeken op eventuele sporen van vorige reparaties zoals (waterpomp)tangsporen, en ook of zich roestputjes hebben gevormd. Milde oppervlakte corrosie is geen probleem, en een ontbrekende draad op de top van de stift, dus op het einde van de fijne draden is ook geen reden voor afkeuring. Vele jaren geleden leerde ik in het laboratorium op school over Tinius Olsen trektest machine is. Met enorm sterke kaken kan dit zeer krachtige hydraulische apparaat trekproeven doen. Veel van deze apparaten kunnen wel tot 50 duizend pond trekken zonder door te buigen. Een monster van het materiaal wordt tussen deze kaken heel langzaam uit elkaar getrokken, terwijl computers de lengte en de trekkracht meten. Dit alles gebeurt in een traag tempo, het trekken kan van een halve minuut worden vertraagd tot enkele minuten.



*In plaats van het tonen van dure test monsters, bracht ik bundels Corvair koptaps mee. Wij sorteerden ze op elke klasse. Het gaf mezelf en de studenten een veel beter begrip van de effecten van corrosie en mechanische schade zoals sporen van gereedschappen. Een gebruikt Corvair tapeind in goede staat hoeft niet zo sterk uit te zien, maar er is wel meer dan 10.000 pond nodig om hem te breken. Door dit testen ik heb een vrij goed idee gekregen van wat er zoal aan schade aan de buitenkant taps toelaatbaar is. En het testen op deze machine zegt dan wat over de toestand aan de binnenkant.*

*De testbuis is een stuk dikwandige buis, 3/4 inch in diameter. Ik laste een schijf op de bodem om ze een groter voetstuk te geven. De onderkant polijfde ik zodat het geen sporen achterlaat waar de onderpakking gaat komen. Op de bovenkant van de buis plaatst men een hoge kwaliteit geharde ring en moer ARP 3/8-24. (Dit kan ook worden gedaan met minder hard materiaal.*

De buis is kort en gelast Met een testreeks in 2004 hebben we gemeten hoeveel de tappen uitrekten wanneer zij op spanning waren. Deze tappen zijn bijna .035" langer geworden bij volledige belasting. Ze hebben een buitengewone ontwerp functie.

De motor is in feite "voorgeladen", want de taps houden hun klemkracht over een zeer breed scala van temperaturen van de motor. Motoren zoals de Subaru hebben zeer korte bouten die de koppen vasthouden.



Deze moeten continu gecontroleerd te worden omdat zelfs een lichte mate van lekkage onder de kop van de bout, zal resulteren in een verlies van compressie.

Omgekeerd is een lange tap is relatief immuun voor dit fenomeen. Gecertificeerde vliegtuigmotoren hebben de koppen permanent geschroefd op de cilinders voor een aantal andere redenen. Maar voor de Corvair, VW en Porsche motoren gebruiken ze lange taps. Deze tappen maken deel uit van een goed gekalibreerd systeem, en dat is de voornaamste reden waarom er geen aluminium cilinders werden gebruikt.

Porsche 911s had later wel aluminium cilinders gaan gebruiken, maar zij hadden dan ook dure "Delavar" tappen met een rek- en contractie mogelijkheid die gelijk was aan de aluminium cilinders.

Er zijn bedrijven die aanbieden om aluminium cilinders voor Corvairs te maken, en de taps van dikker of sterkere materialen. Maar eigenlijk verergert het probleem daarmee. Corvairs zijn ontworpen voor ijzeren of stalen (gesmede) cilinders, en ze hebben een uitstekende dienst van betrouwbaarheid bewezen.

Besmeer de draden van de tappen met 'antiseize' zilver. Plaats de buis over de tappen, plaats de ringen en buis en vervolgens de moer. Zorgvuldig het koppel van het moertje tot 15 voet/pond aandraaien. Neem nota van de stand van de klok van de momentsleutel wanneer u start, verhoog dan het koppel tot 20 pond. Dit vergt meestal het draaien van de sleutel met telkens ongeveer 45 graden op de korte tappen, ongeveer 55 graden op de lange. Vervolgens, het koppel langzaam verhogen tot 25 pond.

En nu de kritische opmerking: het duurt telkens eenzelfde 45 of 55 graden rotatie van de moer om de nieuwe toename van het koppel te bereiken. Er zal een acceptabel bereik liggen met een afwijking van ongeveer 15 graden. Maar hebt u een tap die 100 graden rotatie vereist om van 20 naar 25 kilo te gaan, terwijl alle anderen slechts 45 graden nodig hebben, dan heb je een te zwakke tap gevonden, en moet die worden vervangen.

Een zwakke tap zal niet meteen leiden tot motorstoring maar, het is typisch, wanneer een monteur een zwakke tap ontdekt, zal hij deze harder gaan aandraaien. Dit is het punt waar het beter zou zijn om eerst te testen.

Maar zelfs als het onopgemerkt gebeurt op dit punt, zal de tap zal niet breken. Hij zal alleen niet even strak klemmen als de andere om de betreffende cilinder vast te houden. En na verloop van tijd kan dit leiden tot een uitgeblazen koppakking.

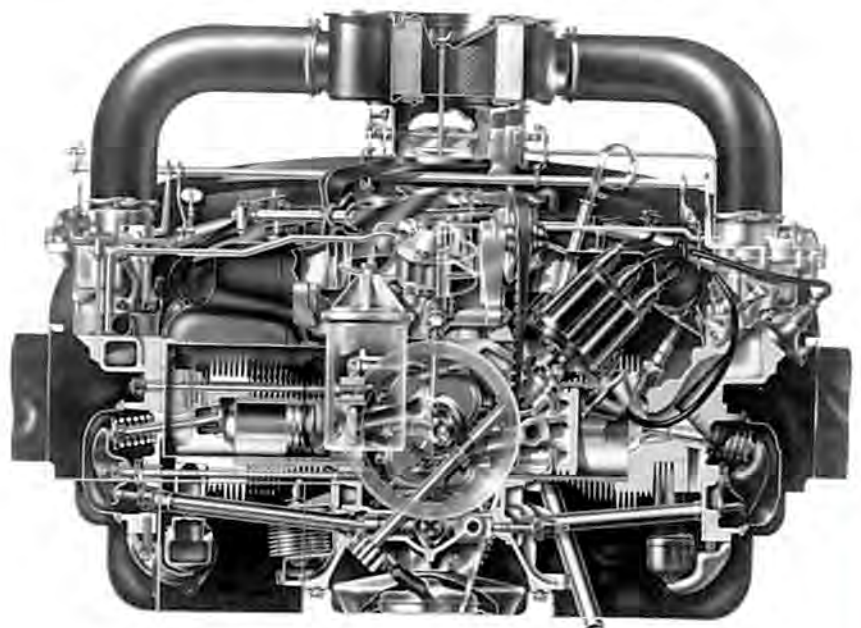
Een Corvairmotor is een zeer taaie motor. Ik heb er verschillende gezien die nog een lange tijd liepen op een defecte koppakking. De motor haalt zijn kracht uit het toerental, zelfs als er een pakking uit is geblazen krijgt hij bij een bepaald aantal toeren niet de tijd om compressie geheel te lekken door een klein gaatje.

Een weggeblazen koppakking van een vloeistof gekoelde motor is een ander verhaal; omdat dan het verlies van koelmiddel ofwel buiten de motor ofwel in het carter of zelfs in de verbrandingskamers terecht kan komen. Vloeistofkoeling is beter in theorie, maar luchtkoeling is beter in de praktijk. (Met een vloeistof gekoelde motor is het minder waarschijnlijk om een koppakking stuk te krijgen, maar als deze discussie over vliegtuigmotoren zou gaan, dan zou u zich waarschijnlijk meer zorgen maken over een koppakking).

In Corvairs, heb ik gezien dat van de 10 motoren met weggeblazen koppakkingen in de afgelopen 15 jaar. Bijna al deze werden veroorzaakt doordat de timing niet juist afgesteld was met als basis het stationaire toerental. Slechts één of twee werden veroorzaakt door een zwak tapeind. Beide van deze gevallen hadden gemakkelijk voorkomen kunnen worden. Het eerst testen van uw tappen maakt dat u een hoop gedoe bij de eindmontage kan voorkomen.

Dus, ben tijdens de eindmontage, waakzaam voor tappen die meer rotatie vergen dan wanneer de nominale koppelwaarde wordt bereikt. Wanneer tappen worden aangedraaid met anti-seize, moet u weten dat u dezelfde klemwaarde van 28 pond krijgt als wanneer een bouwer met lichte olie die tot 35 pond aantrekt.

Gebruik dus anti-seize, en stoppen met trekken wanneer u 27-28 pond bereikt hebt. Als je helemaal naar 35 gaat zet u veel meer kracht dan vereist is.



Cruciale gesprekken in Den Haag tegen afschaffing MRB-vrijstelling oldtimers

## Alle steun hard nodig

Het lijkt erop dat de voorgenomen afschaffing van de vrijstelling van de motorrijtuigenbelasting (MRB) voor oldtimers geen doorgang vindt. Niets is echter zeker. De gesprekken in Den Haag verkeren in een cruciale fase. Om een zo gunstig mogelijke regeling voor u als klassiekerliefhebber te bewerkstelligen, hebben wij uw steun hard nodig. Meld u daarom nu aan bij elke manifestatie, zodat men in Den Haag zal weten dat er genoeg liefhebbers zijn die niet op een extra belasting zitten te wachten.



Van Jaak Eijkelenberg ontvingen we enige pagina's uit Dinky en Matchbox boekjes. Op niet alle stond een Corvair, maar deze wilden we jullie niet onthouden. Op marktplaats staan er wel ieder dag te koop van diverse merken zoals Dinky, Corgy, Lonestar of Sabra. De Corvair liefhebber die minder ruimte heeft kan zo toch een verzameling aanleggen.



Van Ralf Verhees ontvingen we bovenstaande creatie. Hij zal wel nooit gebouwd gaan worden, Maar leuk is hij wel!



# OLDTIMER FLY - IN DRIVE



Beste Oldtimer vrienden,

Zoals vorig jaar wensen we jullie een paar maanden voor de Oldtimer Fly/Drive-In wat meer informatie te geven over ons evenement. Op zaterdag 13 en zondag 14 augustus 2011 organiseert Diest Aero Club de 28<sup>ste</sup> editie van haar Oldtimer Fly/Drive-In. Jaarlijks verwelkomen wij op het vliegveld van "Schaffen" van een 1000-tal oldtimer voertuigen en tussen de 300 en de 500 vliegtuigen uit heel Europa.

Iedereen is welkom op vrijdag 12 augustus vanaf 14.00hr., op zaterdag en zondag vanaf 09.00hr. Overnachten kan op ons terrein en de nodige sanitair voorzieningen zijn aanwezig.

Naar jaarlijkse traditie hebben we weer voor wat animatie gezorgd, door samen te werken met de mensen van het Diesters Begijnhof kunnen bezoekers die wensen het Begijnhof van Diest gaan bezoeken. Hiervoor rijdt er een gratis shuttlebus naar Diest.(Enkel Zaterdag)

Bovendien zijn er weer initiatievluchten en kan men met het treintje tussen de vliegtuigen rijden.

Zaterdagavond worden we verwend door een live band om tot in de vroege uurtjes onze benen los te gooien.

Omdat oldtimers kijken ook hongerig maakt, hebben we een aantal mogelijkheden voorzien:

- \* Vrijdagavond een lunch met koude schotel aan 8€.
- \* Zaterdag en zondag een ontbijt aan 6€.
- \* Zaterdagavond een lekkere BBQ (Inschrijving voor 12uur / prijs: 15€).
- \* Ook zijn er de hele dag broodjes en diverse snacks te krijgen.

Voor het eten vrijdag en zaterdagmorgen gelieve in te schrijven vóór 5 augustus op onderstaand email adres.

Door beperkingen opgelegd door Defensie aangaande het milieu moet er op volgende punten gelet worden:

- Uiterste zorg om bodemverontreiniging te voorkomen = lekken opvangen.
- Tanken van voertuigen is niet toegelaten op het terrein.
- Alle aanwezige jerrycans met brandstof, oliën en vetten inbegrepen en voorzien van een enkele wand dienen gestockeerd te worden in een opslagplaats(aanhanger etc.).
- Op het terrein moeten onder de bruggen (voor- en achterbrug) een 'drippan' of milieudeken liggen tegen potentiële olielekken. Deze kunnen bij ons aangekocht worden tegen aankooprijds en zijn herbruikbaar voor volgende edities. Dus geen karton meer!
- Er zijn geen rupsvoertuigen toegelaten op de grasvlakte. Strikt beperkt tot in plaats stelling!
- Probeer het verkeer op het terrein te beperken tot het hoogst nodige! Alleen in plaats stelling!
- Deponeer alle vuil en afval in de voorziene afvalbakken.

Voor meer informatie kan u altijd bij ons terecht.

Met vriendelijke groeten,

Philippe Bosmans - 0477/37 33 59 / Bert Bosmans - 0498/29 89 23 / Youry Schollen - 0486/89 54 87



