

CORVAIR MAIL



Deurrubbers

Tijdens de restauratie heeft René Kolstee mij verteld dat de portierafdichtingen (weatherstrips) slecht pasten. Namelijk, de gatenclusters²) in de portieromranding komen niet overeen met de door Clarks geleverde weatherstrips. Door deze plaatselijk sterk op te rekken (vooral ter hoogte van het raam) zijn ze om het portier gelegd. Het gevolg is dat de dikte van het rubber behoorlijk is afgenomen. (Vergelijk het met een elastiek dat je flink oprekt: deze wordt dunner en dunner.) Optisch is het absoluut niet mooi en de afdichting is op zijn minst matig. Een test met een dun stukje papier tussen het rubber en de deurpost bewijst dat.

Er is na de restauratie nog een poging gedaan om de afdichting te verbeteren, maar het resultaat bleef mager. Bovendien ontstond een vreemde permanente vervorming in het rubber van één achterportier.

De slechte pasvorm heb ik in juni 2013 gemaild naar Clarks. Hun antwoord is, zoals je van ze gewend bent, kort:

You ordered this back in 2006 so it is possible that it may have shrunk a little sitting around so long, we have not had any other problems with this, so a new one will most likely fit ok for you.

Dit antwoord vind ik ongeloofwaardig. Krimpen na een lange tijd bevestigd te zijn...? En geen problemen....?

De afgelopen winter 2014/15 heb ik slechts 1 set voor de voorportieren besteld. Dit gelet op de kosten en de kans op herhaling van de slechte maatvoering en



kans op mislukken. Het plan is om zelf de verbetering door te voeren en van de oude afdichtingen de goede delen te gebruiken voor verlenging van die van de achterportieren én voor het geval de nieuwe rubbers tóch niet 'aan de maat' zijn.

Mijn vermoeden is uitgekomen. Het gatenpatroon in het portier t.o.v. de weatherstrips klopt totaal niet! Om dit op te lossen heb ik op 2 plaatsen de schaar in de nieuwe strips gezet en het tekort aangevuld met goede delen van de oude strip. Plakken met secondelijm. Het resultaat? Zoals het hoort te zijn. Met de bestaande afdichtingen in de achterportieren heb ik dezelfde handeling uitgevoerd en met het zelfde resultaat. Ik ben er tevreden mee. Twee zaken zijn me opgevallen.

Ten eerste, direct na bevestiging van een nieuwe strip moet je het portier keihard dichtgooien. Normaal? Ik denk het niet. Waarschijnlijk zal het materiaal zich gaan zetten en dat bleek ook zo. Na een aantal

weken heeft het rubber de vorm aangenomen van de sponning. Nu sluiten de portieren zoals je van een Early gewend bent, zacht dichtdoen begeleid door het bekende blikkerige, metalige geluid.

Ten tweede valt op hoe het fabricageproces van de carrosserie destijds heeft plaatsgevonden, namelijk onnauwkeurig. Het afdichtingsrubber heeft niet meer de karakteristieke kamvorm zoals bij levering. Nauwkeurige bestudering van de sponningen leert dat er van matige maatvoering sprake is. Diverse carrosseriedelen komen hier bij elkaar en zijn aan elkaar gelast. Lasrobots waren er toen nog niet. Dit gegeven en Chevrolet als budgetmerk heeft toch wel charme! Wat heeft de autofabricage een enorme vlucht genomen wat toleranties en maatvoering betreft. Dankzij de onderlinge concurrentie!

Johan Doornbos



Deze gaten zitten ook in het rubber. Door middel van plastic pennen (dennenboompjes) en dito hulsjes wordt het materiaal op zijn plaats gehouden.



Het afdichtingsrubber van de Corvair is een soort sponsachtig materiaal. Het heeft een geheugeneffect. Éénmaal vervormd dan is er geen weg meer terug.

Van de voorzitter

Autoliefhebbers en de rest van de mensheid

Als Corvairbezitters en liefhebbers zullen jullie waarschijnlijk, net als ik, iets met auto's hebben. Want hoewel de Corvair een behoorlijk zuinige Amerikaanse wagen is, is het natuurlijk niet eentje die je rijdt omdat je heel goedkoop wilt rijden. Dan gaat de gemiddelde moderne auto het toch winnen. Maar daarmee ben je er natuurlijk nog niet. Sommige mensen vallen op een bepaalde auto vanwege de vormgeving of uitstraling, terwijl andere het ultieme scheurmonster willen hebben. En dan zijn er nog talloze redenen waarom iemand een bepaalde auto wil hebben.

Binnen de club zijn er een aantal leden die heel specifiek een Corvair hebben, omdat ze er herinneringen vanuit hun jeugd aan hebben. Vaak had iemand in de familie er één en dan ontstaat de wens om er zelf weer één te hebben. Als het kan natuurlijk ook nog hetzelfde model en dan natuurlijk ook dezelfde kleur. Voor ons was dat niet het geval, de auto's uit mijn jeugd waren de Europeaanse modellen van toen, de VW Kever en Bus, Fiat 128 en 850, Ford Taunus 12M en zelfs nog een goudkleurige Opel Kadett Coupe uit de B-serie. Gebruikt natuurlijk want nieuwe auto's dat zat er niet in. Niet meteen auto's waar ik zo weg van was dat ik er nu nog weer één van moet hebben en mijn eerste auto werd dan ook een Alfa Romeo Sud Sprint. Gewoon voor dagelijks gebruik tot ik hem plat reed, jeugdige overmoed. En via een aantal Alfa Giulia's komen dan de gewone auto's en krijg je je eerste auto van de zaak. Mooi dat het kan maar natuurlijk niet meteen je droomauto.

Eind jaren negentig wilden we graag een cabriolet en omdat er toen eigenlijk helemaal niet zoveel open modellen waren, leek het een logische keus om de cabrio wens te combineren met weer een klassieker te gaan rijden. En dan begint het zoeken naar een geschikte kandidaat: het model moet aanspreken, ruimte voor 4 en als het kan een beetje pit. Dan kom je al snel bij een Amerikaanse cabriolet uit. De Ford Mustang stond hoog op de verlanglijst maar was toen duur. Een 1962 Chrysler Newport, apart maar paste niet in de garage. En toen vonden we een Corvair, een '66 Monza automaat die na aankoop zo slecht was dat we besloten diezelfde niet op te knappen maar om een betere te kopen. Dat werd de 1965 Corsa die we nu nog hebben.

Een Corvair is een bijzondere auto vind ik, niet alleen door de bijzonder techniek en

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter:

Guus de Haan
Golle 27A 9247 DL Ureterp
tel: 0512-301099
devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:

Ruud Keers
Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam
tel: 020-4706580
depenningmeester@corvair.nl

Redactie Corvair Mail:

Ralf Verhees
Braak 104 5501DM Veldhoven
tel: 06-46713217
redacteur@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Lid worden:

Door storting van € 42,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 35,00

Inhoud

2

Deurrubbers

3

Van de voorzitter
en van de penningmeester

4

Van de redacteur
2015 Corvair Convention

7

Elektrische brandstofpomp
installeren

8

Herinneringen van toen

9

Naschrift Kentekenplaten
Merchandise

10

Corvair Live

12

Corvair Sand Buggy

14

Derde generatie Corvair?

15

Clark's mobile shop

16

Corvair veilig verklaard

18

Corvair Kit: Trailblazer 1961

de verhalen er omheen, maar ook omdat het een erg prettige en bruikbare auto is. Op slechte klinkerwegen vind ik onze Corsa comfortabeler rijden dan de Citroen C5 die we toen hadden terwijl de wegligging juist heel strak is. Een verborgen pareltje. Veel rijplezier met je Corvair en ik hoop jullie allemaal op de meeting 28 & 29 augustus te zien!

Guus de Haan

Van de penningmeester

Wat heb ik meegemaakt?

We zouden met de Corvair naar Duitsland gaan om daar met 3 (ons bekende) motorrijders mooie tochten te maken. Hotelletje geboekt, klaar voor de start. Echter, het weer liet het afweten, het zag er nattig uit. We besloten dan maar met de Prius te gaan, want wanneer je niet "open" kunt rijden met een cabrio is de "unieke lol" er een beetje af. Drie dagen enorm genoten, niet helemaal droog, af en toe een zonnetje, maar te doen voor motorrijders. En.... we konden met de Prius bij elke stop als bagagewagen fungeren. Alle attributen die ze even kwijt moesten of niet makkelijk op een motor zijn mee te nemen, belandden achter in de kofferbak. Dat was met de Corvair een heikel punt geweest! 't Is een beetje ver van huis (richting Kassel), maar een prachtig gebied voor de oldtimerclub! Ik heb begrepen dat er in Noord Holland een rit wordt georganiseerd op 29 en 30 augustus. We zijn dan zeker van de partij. De Retrodrivers organiseren een samenkomst in Schaffen met een mooie rit er naartoe. Het Fly-Drive evenement op 15 en 16 augustus. Ook daar zullen we te vinden zijn.

Op dit moment bestaat de Corvairclub uit 42 leden. Reden: van 7 leden is, na meerdere herinneringen tot betaling van contributie over 2015, geen reactie ontvangen.

Ruud Keers.



Van de redacteur

Daar zit ik dan, ergens in Tennessee in een huurcamper, te werken aan het Corvair blad. Net klaar met de conventie. Even bijkomen van al het praten en de verschillende indrukken die ik heb opgedaan. Veel van mijn vrienden heb ik weer ontmoet, zelfs een aantal waar ik wel veel contact mee heb, maar nog nooit gezien had, waren er nu. De Corvair Vagabound (editie Sept 2014), "Crazy" George uit Maine, natuurlijk de Leveque's, Ryan & Carolin van de Firetruck en de Herda Familie uit Chicago. De dagen vlogen om, en helaas is afscheid nemen nooit leuk. Zeker niet wanneer je niet zeker weet wanneer je elkaar weer ziet. Een ding is zeker, deze conventie was niet mijn 1e (die was in Kalamazoo 2013) maar voor mij wel heel bijzonder met iedereen, inclusief mijn familie die nu ook weet waar ik uithang als ik weer in de USA ben.

Ralf Verhees

2015 Corvair Convention

De Conventie was zoals gewoonlijk bij een 'host hotel'. Het Marriot Hotel in Knoxville. Een mooi groot "betonnen" gebouw, met een gigantische hal. Deze hal was het hart van de conventie. Het aanmelden ging soepel, alles stond netjes klaar en het welkomstpakket werd overhandigd. In dit pakket zit het programmaboek, diverse 'goodies', verschillende tijdschriften en eventueel de bonnetjes voor het banket op vrijdagavond. Vanuit deze hal kon je naar verschillende locaties. De 'hospitality room' was altijd wel een drukke locatie. Iedereen loopt er wel een aantal keer binnen deze conventie. In deze kamer staan diverse snacks en gratis drankjes voor de bezoekers van de Conventie. Een landkaart is aanwezig zodat je een prikkertje neer kan zetten waar je vandaan komt (ik heb maar een prikkertje in het gordijn gedaan, aangezien het een USA kaart was) en er stonden verschillende prijzen van de loterij op de tafels aan de zijkant. Iedere dag komen er meer loterijnummers

Editors & Web, 1960 cars, Yenka Stinger group, Virtual Vairs, V-8 group en vele meer. Deze sessies kan je gewoon bijwonen, je kiest er een aantal uit en het is voornamelijk luisteren en praten over het onderwerp.

In de kelder was de grote ruimte waar alle handelaren stonden. Clark's was weer ruimschoots vertegenwoordigd, zo ook diverse kleinere handelaren. Een aantal specialisten die erg interessante upgrades hebben voor je Corvair (in latere edities meer hierover). Ook de Corsa was aanwezig met diverse T-shirts en overig Corsa materiaal. Deze ruimte zou op vrijdag omgebouwd worden naar de locatie voor het banket.

Buiten het host hotel, vonden de verschillende activiteiten plaats. Dit verschilde van vlak bij het hotel (loopbrug over de snelweg naar de overkant) tot tourtochten in de omgeving.



Corvair Crossroads at the Smokies, dat is de titel van de 2015 Corsa International Corvair Conventie. Het is niet de eerste conventie voor mij, die was in Kalamazoo (2013). De Conventie van 2015 vond plaats in Knoxville, Tennessee. De locatie van Knoxville was erg mooi om de zuidelijke staten eens te bezoeken, dus buiten een bezoek aan de conventie hebben we er nog een vakantie aan vastgemaakt (eigenlijk ervoor aan vastgeplakt).

bij, dus ook weer een reden om iedere dag even terug te gaan en kijken of je iets gewonnen hebt.

Een aantal ruimtes die aan de grote hal liggen werden gebruikt om verschillende sessies te houden. Zo heb je tech sessies, hierbij wordt uitleg gegeven over verschillende mechanische delen/aanpassingen en Clark's heeft een bekledings sessie gedaan over hoe je het beste hun bekleding kan installeren. Buiten de tech sessies zijn er ook diverse "praat" groepen waaronder

Concours d'Elegance

Het Concours d'Elegance, was dit jaar met ruim 50 deelnemers behoorlijk groot. Diverse Corvairs in allerlei klassen namen deel. De kwaliteit was (naar mijn mening) beter dan in Kalamazoo, en dat bleek ook wel aan de hoge scores bij het banket. De opzet van het Concours was best mooi, een grote cirkel waar alle deelnemers stonden, dus je had een mooi overzicht op het geheel.



De Econorun en Rally

Bij de Econorun gaat het er altijd om om zo zuinig mogelijk te rijden. De deelnemers (die op alle dagen er op tijd bij moeten zijn vanwege de briefings in de morgen, en dan echt op tijd, 7.30 is geen uitzondering) worden volgetankt, en vervolgens krijgen ze een routebeschrijving. Ze weten dus vooraf ook niet waar ze heen gaan en wat ze te wachten staat. Het scheen een behoorlijk pittige tocht te zijn, van de mensen die ik gesproken heb is iedereen wel een keer verkeerd gereden. Niet echt handig met een Econorun, waar het er op neer komt zo zuinig mogelijk te rijden. De uitslag werd ook weer bekend gemaakt op het banket.

Gelijk na de Econorun volgt de Rally, dus de groepen die aan beide deelnemen hadden een drukke dag. Zeker ook omdat de temperatuur erg hoog lag (32+ graden) De Rally is niet zoals wij een Rally kennen. Het is meer een puzzel toertocht. De route is uitgeschreven (bijvoorbeeld einde straat links, of 4e rechts). Tussen deze aan-

wijzingen zitten vragen die je onderweg tegenkomt (naam van bedrijven, jaartallen van gebouwen enzovoorts) een combinatie dus van navigeren en opletten om de vragen te kunnen beantwoorden. Aan de rally hebben we deelgenomen als navigator en rijder (de rijder moest goed opletten om de antwoorden te zoeken). We hebben over de totale tocht 3 uur gedaan, wat mooi binnen de tijd was. De vragen hadden we op 2 na allemaal (en hopelijk ook goed). De toertocht ging richting de Smokey Mountains, wat een prachtig natuurgebied is. Deze middelgrote bergen gaven de bestuurder een uitdaging om zowel in hoogte als in slingerwegen zijn kunsten te tonen. Wij reden mee met Jim & Janet Dehring, die een 1964 Spyder Convertible hadden. De 150hp ging wel lekker op de bergwegen en na een korte tijd hadden we een goede combinatie van navigeren, vragen beantwoorden en toch nog wat zien van de omgeving. Kortom een leuke manier om met een Corvair bezig te zijn en de omgeving te zien.



Autocross

De Autocross werd gehouden in een park een aantal mijlen verderop. Een prachtig park met vijver, waar voldoende parkeerplaats was om een soort van pitstraat te maken. Hier kon iedereen zijn Corvair (zowel gewone als race) in orde maken om de bekende Autocross oftewel pionnetjes race te gaan doen. De pionnen waren uitgezet aan de overkant van het park op een andere parkeerplaats (deze kon je bereiken door middel van een doorgang



onder de weg). De timing monitor registreerde de tijd, en de verschillende klassen (stock, stock modified, heavily modified enz) gingen 1 voor 1 de baan op voor 3 rondes. Van deze 3 rondes telde de snelste eindtijd. Je had per groep een winnaar en als je mee deed met alle activiteiten dan kon je de Edward N Cole Memorial Award winnen, als je de gemiddelde beste score had. De lay-out van het parcours scheen wel goed te zijn, een combinatie van rechte snelle delen en haarspeld bochten, slaloms en een hoogte verschil (omlaag, remmen, links, slinger, weer links en weer omhoog). Het was een uitdagende baan, maar helaas te warm om alles te zien.



Banket

's Avonds was de ruimte waar alle handelaren stonden (buiten de handelaren die buiten in de parkeergarage een plek hadden) omgetoverd tot een zaal met 40 tafels van 10 personen. Het banket was matig in verhouding met de vorige die ik heb meegemaakt in Kalamazoo. Van 18 uur tot 22 uur een hoop praten en babbelen en alle prijzen uitreiken, wat altijd toch wel iets heeft, en natuurlijk ook het eren en binnen brengen van de vlag. Het eten was matig, zeker voor een conventiehotel had ik er meer van verwacht en zeker ook het uitdienen van de borden. Verder hoort er dit serieuze "gedoe" gewoon bij. Veel luisteren en applaudisseren.

People's Choice

Op de laatste dag was het nog één keer alle Corvairs opstellen. het People's Choice-evenement werd gehouden in de parkeergarage, aangezien het weer omgeslagen was naar onweersbuien. Iedereen heeft met de aanmelding een stembiljet gekregen en kan dus op zijn favoriete Corvair stemmen. Deze dag hebben wij zelf niet meegemaakt aangezien we weer verder moesten met onze vakantie. Onze conventie hield op bij het banket.

2016

De conventie in 2016 wordt georganiseerd door de Prairie Capital Corvair Association, de locatie is Springfield, Illinois. De titel is Corvairs On The Prairie. Springfield ligt aan de Route 66, dus een mooie combinatie denk ik zo. De datum is 12 tot 16 juli. Meer informatie zal einde jaar beschikbaar zijn op de Corsa website, of op diverse overige Facebookpagina's / de conventie website.

Ralf Verhees

Find us on
facebook

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de corvair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten. Kortom meldt je aan om op de hoogte te blijven van de Corvair Club Nederland.

32ND OLDTIMER INTERNATIONAL FLY/DRIVE-IN 15-16 AUGUSTUS 2015



- INITIATIEVLUCHTEN
- GRATIS PARKING

WWW.DAG.BE
PCV & DMC

AIRFIELD SCHAFFEN - DIEST

NIEUWE DIJKSTRAAT 77 - 3290 SCHAFFEN-DIEST



Elektrische brandstofpomp installeren

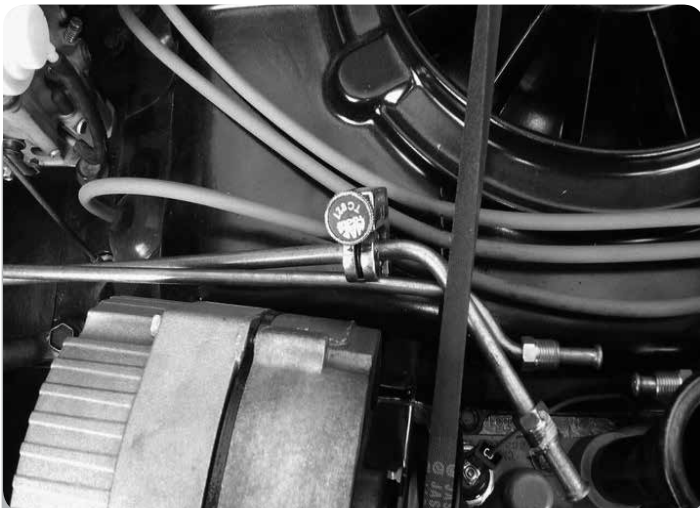


NB: er zijn meerdere methoden om de elektrische brandstofpomp te installeren, dit is er één van.

Om een elektrische brandstofpomp te installeren, begin je met het loskoppelen van de accu van de auto. Je hebt nodig: een aluminium afdichtdop voor de oude mechanische brandstofpomp, een o-ring en een fitting. Voor de aardendraad kun je de bout gebruiken die de brandstofpomp aan het frame vastmaakt. Je kunt de stroomdraad achter de brandstoftank leiden en door de rubberen doorvoerdop van de snelheidsmeterkabels. Leid de draad tot de zekeringkast en zoek een zekering die aan zal staan wanneer de auto gestart wordt, en uit gaat wanneer de motor gestopt wordt.



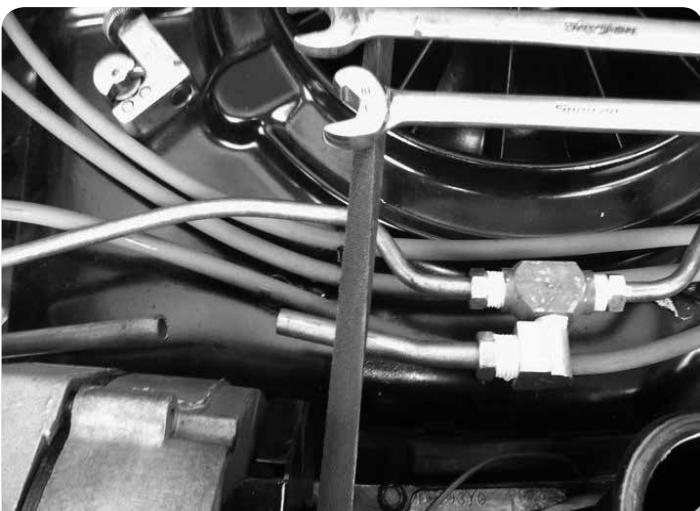
Foto van vóór de aanpassing. Te zien is de standaard brandstofpomp en de manier waarop deze bevestigd is.



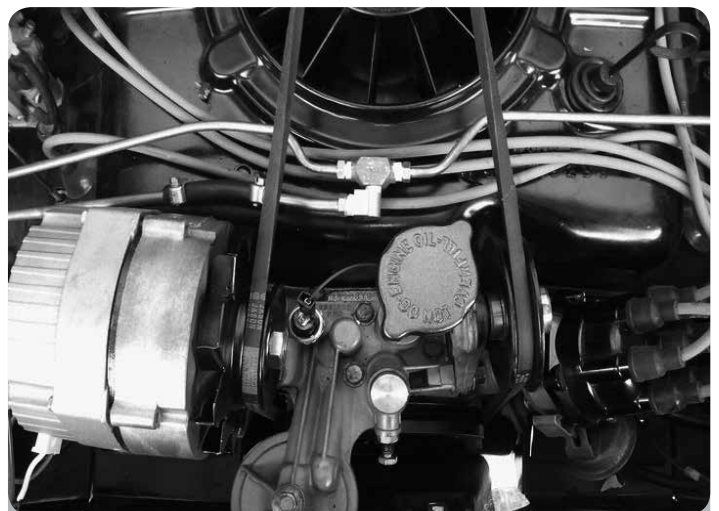
Op deze foto is te zien dat de standaard pomp en het T-stuk losgemaakt zijn. Tijd om de leiding los te snijden.



De bocht in de leiding is verwijderd.



Brandstofleiding vastgemaakt aan de koperen fitting die al aanwezig is. Je ziet ook de andere fitting die nodig is om de hoofdleiding vast te maken.



Hier is het resultaat te zien: afdichtingsdop en aangepaste brandstofleidingen.

Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 2e jaargang nr. 6 (1998)

De inhoud van deze editie bevat o.a. de volgende interessante onderwerpen: 1 'geschiedenis deel 6 van de ontwikkeling van de Corvair', 2 Baby Grand, 3 'Rallysport', 4 'Corvair-spotters', 5 'Viva Las Vegas', 6 'Corvair kopen in Amerika' en 6 'Een Lakewood in de C.C.N'.

Rubriek 'Van de redactie'. Het ledental neemt toe, maar men spreekt uit en verwacht, gezien de exclusiviteit en de houding van het publiek, dat het aantal niet veel zal toenemen. Klopt, het is nu niet veel anders. Advies inwinnen van de club loont bij aankoop van een Corvair; prijsdrijving door handelaren hebben zo geen effect. De afbeelding op de omslag komt van het voormalige GM-blad 'Motorama'.

Deel 6 van de Corvair geschiedenis. De grote lijn van dit verhaal is realisatie van deelfabricage, zoals aluminium, rubber, vormgeven van het model en testen. De eerste testmotor werd tot leven gebracht in december 1957. Deze werd geplaatst in een Porsche waarna in het diepste geheim op het GM terrein testronddjes werden gereden. Tests werden ook gehouden met prototypen zoals de La Salle II (een afgeleide van de Buick Special) en de niet mooi gevonden Australische Holdens. Er

zijn veel kosten, testuren en onderzoeken in het Corvairproject gestoken, want de auto was van voor tot achter compleet nieuw. Ondertussen waren stylisten bezig met potlood, pen, klei en chroomtape de auto vorm te geven. Dit onder leiding van Ned Nickels. Het project was dermate geheim dat ingenieurs alleen die informatie van het management kregen, die voor hen relevant was. Zij werden misleid.... Men dacht dat het hier om een mais-oogstmachine ging. Het was zelfs niet bekend dat het een Chevrolet project was! De stylisten wisten meer omdat zij op de hoogte moesten zijn van het design. De stylisten hadden de uitdaging om een nieuw, revolutionair model te ontwerpen met een mooie oplossing voor de grilleloze voorkant en een van louvres voorziene achterzijde. Inspiratie vond men bij Giugiaro met zijn 'new wave styling'. Bijgaande foto's bewijzen dat testen toen óók al onder extreme omstandigheden werden

uitgevoerd. En toch bleek later dat de eerste productie-eenheden te kampen kregen met diverse motorlekkages. Ik herinner me nog het veel gehoorde woord 'kinderziekten'. Is dat tegenwoordig nog zo?

Baby Grand en Royal Mail uit de 'William C. Durant's Wagon Works' in Flint Michigan. Jawel, zo heetten de eerste auto's van Chevrolet. Louis ontwikkelde de motor daarvoor op een etage boven een winkel in Detroit. In 1913 werd voor het eerst het huidige embleem van Chevrolet in gebruik genomen. Niet door reclamemensen ontworpen, maar op een originele manier gestolen door Durant zelf. Ik citeer: Doordat Durant nog al reislustig was, logeerde hij met regelmaat van de klok in hotels. Zo was hij in 1908 in Parijs op zijn hotelkamer en werd geïnspireerd door het oneindige patroon van het behang. Hij scheurde er een stukje uit en nam het mee om vrienden er mee te confronteren dat dit een goede naamplaat zou kunnen zijn voor de nieuwe auto. Tot op de dag van vandaag; waarvan acte.

Rallysport. Er is ooit een boekje hierover gedrukt. De heren Jetten spelen hierin een hoofdrol. Zij maakten gebruik van GM-producten, zoals Opels en Vauxhall's. Twee foto's waarop een 1960 Corvair is te zien. Tweekleurige carrosserie wijst kennelijk op rechtstreekse import uit Amerika. De matige zwart-wit foto's laten dit niet duidelijk zien. Wat opvalt is dat de A-raamstijlen tot onderaan wit zijn.

Dan Corvair-spotters. Drie verrassende foto's van Ad Dijkstra van een Testudo van Giugiaro bij een NSU museum in Geneve. De foto's zijn afkomstig van de bekende, overleden autojournalist Rob de la Rive. Er is destijds in het geheim een film van de Testudo gemaakt door de Zwitserse Corvair Club. Je moet maar durven! Viva Las Vegas, een onvergetelijke vakantie van Jaak en Carola. Een uitgebreid verhaal over spontane en toevallige ontmoetingen met Corvairreigenaren. Een trike met Corvairmotor wordt genoemd. Er worden wheely's gemaakt als demonstratie. Bijna heeft Jaak een LM coupé 110 hp gekocht. Hij sluit zijn verhaal met een oproep om dergelijke ervaringen, cq bevindingen middels een 'floppy' aan Leon op te sturen. Wie kent nog floppy's??

Corvair in Amerika te kopen. Een artikel beschreven door Leon die zijn ervaringen aan het papier toevertrouwt. Een interessant verhaal, waarin hij via Clay en Caroline Wispell een mogelijke koop op afstand in Amerika laat beoordelen.



Mooie variant: 'de auto was van iemand geweest die bij een bomaanslag om het leven is gekomen'. Wij kennen deze uitspraak als 'het oude dametje'. Is dat tegenwoordig nog zo? En dan haal ik aan: koop nooit een auto overzee uit een advertentie! Volgens Clay is het benaderen van de dichtstbijzijnde Corvair club de beste manier van kopen in Amerika. Bij het artikel een foto van het object en een kopie van de mail van Clay waarin hij nauwkeurig beschrijft hoe de auto er bij staat. Je ziet het zo voor je!

Een Lakewood in de C.C.N. Mike Cramer beschrijft zijn ervaringen hoe hij tijdens een vakantie in Amerika op zoek is gegaan naar een EM convertible. Eenmaal thuisgekomen had hij veel herinneringen overgehouden, maar geen 2e Corvair. Voorafgaand aan zijn vakantie is hij via de Studebaker/Packard Club getipt over het bestaan van een unieke en in goede staat verkerende Lakewood. Mike begon zich hierin opnieuw te interesseren. De staat van de auto leek goed, veel losse onderdelen/reserveonderdelen in de auto, harde onderzijde, droge motor enz. Mike was onder de indruk. De deskundigheid van Leon werd er bij gehaald. Hij merkte op dat de voorruit diep bekrast was. Punt van

onderhandelen! Het slot van het verhaal is dat de auto is gekocht en een dag later is deze geleverd en zoals Mike schrijft: de motor pruttelde als een naaimachine! Volgende editie meer hierover, aldus Mike.

Johan Doornbos

Naschrift artikel Kentekenplaten.

In de editie Corvair Mail nr. 1 maart 2015 is een artikel geplaatst over blauwe kentekenplaten. Hierop heeft iemand gereageerd met de opmerking dat blauwe kentekenplaten met plastic letters en cijfers ook al in 1960 werden toegepast. Hij beargumenteert dit met het feit dat de 'familiecorvair', voor zover hij zich kan herinneren, altijd van deze nummerplaten is voorzien. Het artikel noemt introductie 1970 als datum voor toepassing van deze plastic letters en cijfers. Zoals geschreven heb ik deze informatie van het internet gehaald. De bron is: www.edsclassic.com. Misschien zijn er leden die hierover nog iets meer kunnen berichten.

Johan Doornbos

De historie van de Nederlandse kentekenplaat terug gaat tot 1898, waarin Nederland als eerste land ter wereld met een nummerbord kwam.

Van 1906 tot 1951 waren de kentekens opgezet volgens een provinciaal systeem:

- A = Groningen**
- B = Friesland**
- D = Drenthe**
- E = Overijssel**
- G, GZ = Noord-Holland**
- H, HZ = Zuid-Holland**
- K = Zeeland**
- L = Utrecht**
- M = Gelderland**
- N = Noord-Brabant**
- P = Limburg**
- R = Departementen**



In 1951 werd het eerste kenteken van het landelijke registratiesysteem (ND-00-01) uitgegeven aan een Ford Taunus.

Corvair Club Nederland Merchandise



NIEUW NIEUW NIEUW NIEUW
Corvair Club Nederland Pen
Per stuk € 3,00

De diverse merchandise artikelen zijn te bestellen door een email te sturen naar: depenningmeester@corvair.nl waarin staat wat en welke maat je wilt. Het bedrag van de bestelling + de porto kosten kunnen overgemaakt worden op de Corvair Club rekeningnummer: NL71 INGB 0007 8149 05 onder vermelding van je naam.



Cap € 12,50

Overhemd € 25,00

Fleece vest € 26,00

Polo shirt € 20,00





Early bij Pike's Finer Foods Restaurant and Motel, Baker, Californië, jaren 60
Uit de Collectie *Corvair Live!* van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman

PIKE'S

FINER FOODS

Restaurant



Corvair Sand Buggy

Via Facebook kwam ik in contact met Mike Paholsky. Mike had verschillende foto's gepost van zijn Sand Buggy (zand duin buggy). Buiten dat de buggy een mooi speeltje is, is het ook nog eens aangedreven door een Corvair motor.

Ik heb hem een berichtje gestuurd, waar ik een erg mooi en leuk antwoord op kreeg. Na een aantal berichten heen en weer heeft Mike zijn verhaal opgeschreven en mij diverse foto's toegestuurd.

Zie hier het verhaal van de Sand Buggy van Mike Paholsky

Ralf Verhees

Mijn liefde voor Corvairs startte in 1968 toen mijn vader zijn eerste 63 Monza sedan kocht. Achtereenvolgend bezat hij een 63 Monza sedan, 64 coupe, een ramp side en een greenbrier, een 66 coupe en een 68 coupe.

Ik begon met een 68 coupe die ik met mijn vader ruilde voor een 66 coupe. We hebben al deze auto's gerestaureerd en herbouwd, en al het werk zelf gedaan.

Ik kocht een VW Baja. Na een aantal keren gereden en gespeeld te hebben met de baja begon ik me toch te ergeren aan het gebrek aan vermogen van de 1600 cc motor. De oude volkswagen motor ging eruit en ik installeerde een 110 pk Corvair motor in. Vanaf dat moment genoeg vermogen. Heerlijk om mee rond te toeren en de duinen op te zoeken. Deze Baja heb ik na 100.000 miles verkocht.

Ongeveer 30 jaar geleden werden we geïntroduceerd in de wereld van het zand duinen rijden. Ik kocht een zand buggy



met een type 4 VW motor, terwijl mijn vader een zand buggy kocht met een Corvair aandrijflijn en een 140pk Corvair motor. We gebruikten hem een paar jaar en verkochten hem. Ik kocht daarna weer een VW aangedreven buggy en mijn vader eentje die opgezet was voor VW aandrijflijn. Dat ging voor hem niet werken, dus we bouwden hem om met een Corvair motor van 140pk met een enkelvoudige Holley 390 cfm carburateur. Mijn vader reed daarmee totdat hij op 79 jarige leeftijd overleed.

Ik kreeg daarna die buggy en veranderde hem naar turbo aangedreven corvair lijn. De basis was een 180pk, maar deze is in de loop van het project aangepast om meer vermogen te krijgen. Langzaam maar zeker heb ik de buggy helemaal herbouwd naar mijn zin. Hij heeft nu : Mazzone chassis met een onafhankelijke vóór wiel ophanging, het chassis (wat eigenlijk de hele buggy is) is opgebouwd uit anderhalve inch metalen buizen frame. Marv Shaw "coil over" schokdempers vóór,



Stilleto stuurhuis, Jamar versnellingspook, pedalen set en achterremmen; de schokbrekers achter zijn Koni "coil overs".

De stoel heb ik op maat gemaakt en vervolgens bekleed. Alle bedrading loopt zo veel mogelijk door het frame voor een "schoon uiterlijk".



De motor is een 164 c.i.d., 180hp turbocorvair motor met n.o.s (new old stock) koppen, crank en cam. Het is een standaard 180pk turbo met wat kleine aanpassingen waaronder de opmaatgemaakte uitlaat. De midden console heeft een turbodrukmeter, koppentemperatuurmeter en zanddichte schakelaars voor de onsteking aan te zetten (starten), en zijn er knoppen voor de achterlichten en koplampen. De koplampen zijn vliegtuig landing lichten. De overbrenging / versnel-



ling is een type 1 beweegbare as met 3:86 overbrenging en een eigen gekozen 1ste – 4de versnelling. Topsnelheid bij 5000 toeren per minuut is 90 mijl per uur. Al het werk aan deze buggy werd door mijzelf gedaan inclusief spuiten, behalve de uitlaat die ik door een vriend heb laten maken. Zij-panelen, console, wielen, remleidingen, versnellingpook en heim joints zijn allemaal super gepolijst. Vierpunts Deits



veiligheidsriemen. Extreme zand peddels achter en Dick Cepek zachte banden vóór. De buggy weegt een kleine 855 lbs (lbs = 454 gram, dus $855 * 454 = 388.170$ ofwel 388 kilo) en de motor produceert ongeveer 250 pk. Dat is ongeveer 3.4 lbs per pk. De buggy is zeer snel in de duinen en houdt alle v8 buggies bij.

Mike Paholsky



Our 42nd Year!

Get the 2013-2018 Catalog

If you did not get the catalog in 2013 or 2014,

you can get one **FREE** on your first
\$50 order
during 2015.

(Additional catalogs \$3 with an order)

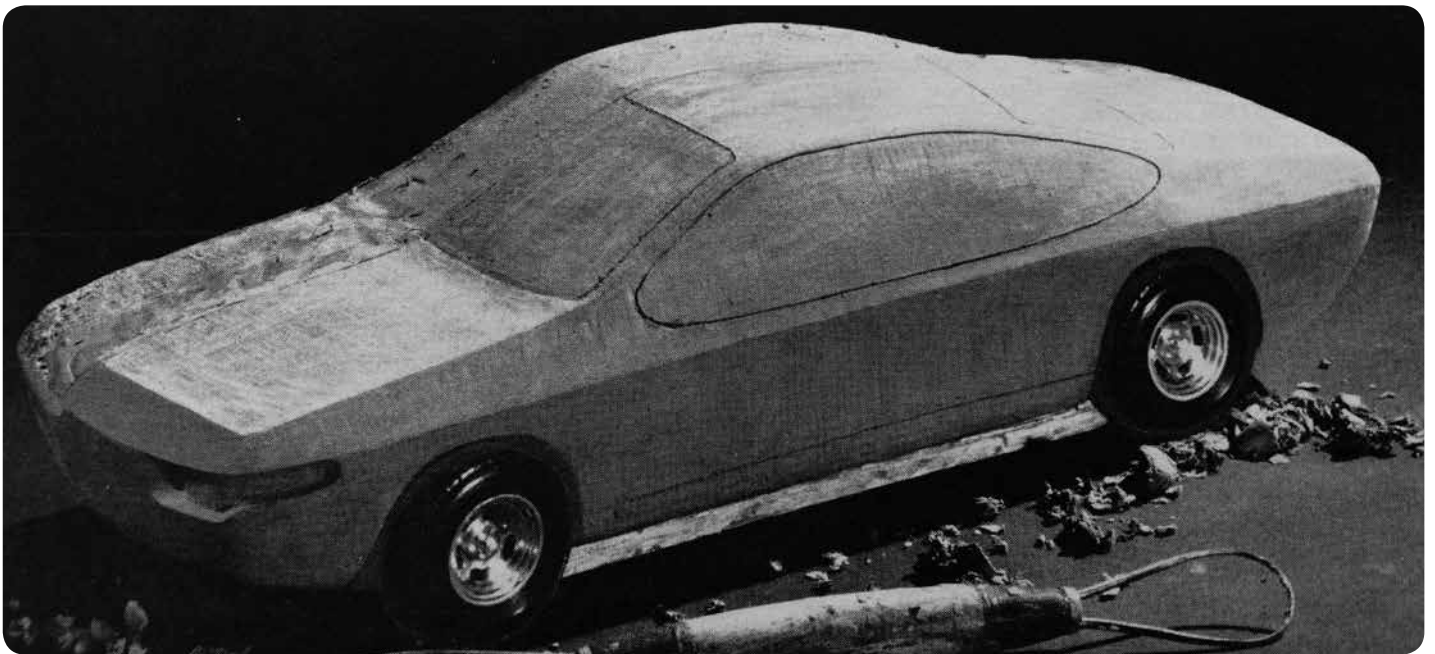
Over 100 new repro parts in the past 3 years.

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

(413)625-9776

www.corvair.com



Derde generatie Corvaair?

In het februari nummer van Road & Track van 1968, stelt dit blad GM voor de uitdaging de Corvaair nog niet te laten vallen, maar juist te upgraden naar een iets duurdere, luxere klasse. Dat zou in de eerste plaats rechtvaardigen dat er werd geïnvesteerd in het toepassen van alle inzichten die er op papier, maar ook die al concreet vertaald in produkten in de schappen beschikbaar waren voor verbetering van de Corvaair. In de tweede plaats zou het iets moeten betekenen voor het ontwerp en de afwerking van de carrosserie. Een derde generatie Corvaair zou opnieuw zijn tijd vooruit moeten zijn. Lastig als je bedenkt dat vormgevingsdeskundigen en ook kunstenaars van over de hele wereld, het Late Model bestempelen als een tijdloos design. Een nieuw koetswerk zou dan een soort van Beyond the State of Art moeten zijn.

Men liet mederedacteur Jonathan Thompson een schets maken voor een moderne carrosserie dat vooral net iets exclusiever zou moeten zijn dan het toch al fraaie model van de tweede generatie Corvaairs.

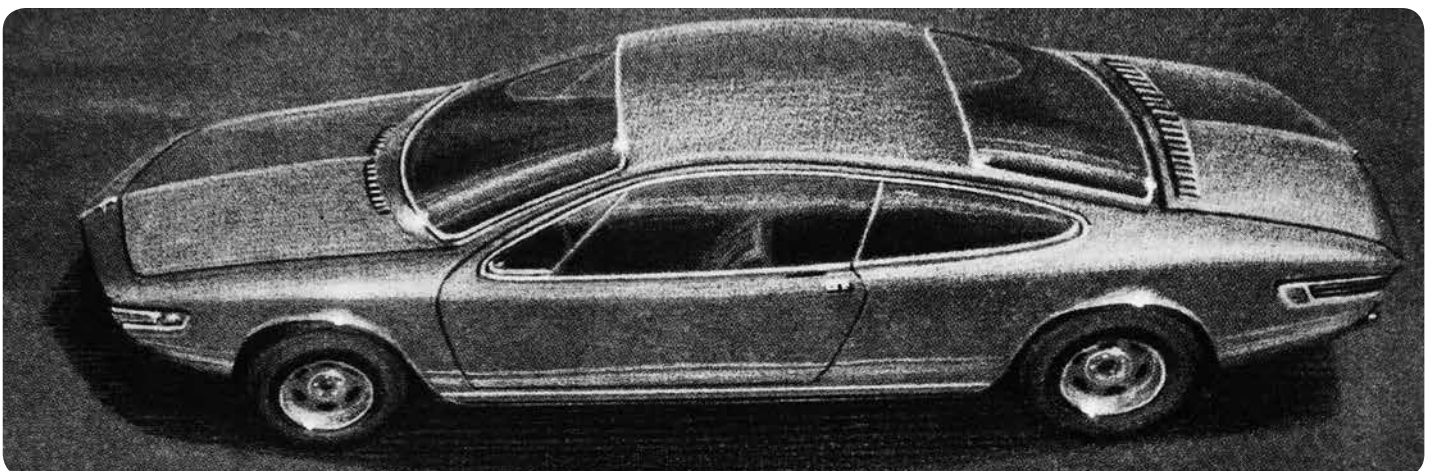
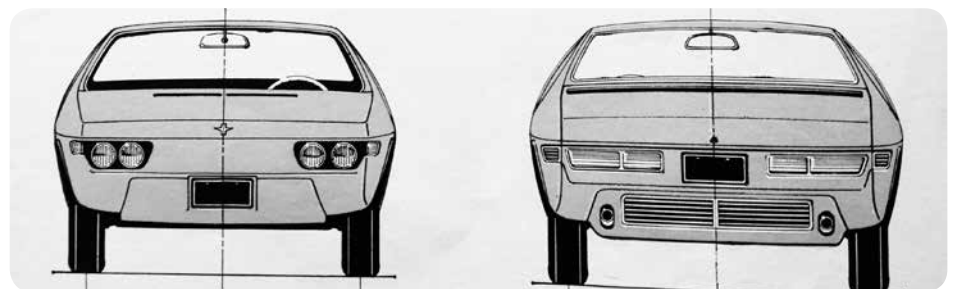
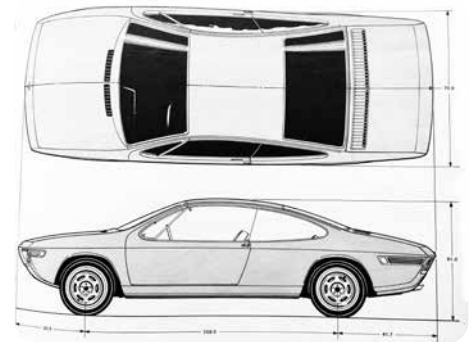
Al was het misschien enkel als prikkel richting GM bedoeld, ik vind het ontwerp zeer geslaagd. Thompson koos bewust voor het integreren van de, toen nog zeer moderne, kunststof bumpers in het totaaldesign. Zoals je vaak ziet zou de echte auto waarschijnlijk niet zo subtiel en filigraan gelijnd kunnen zijn. Zo zouden raamstijlen en lampbehuizingen vast breder en grover worden uitgevoerd, maar tjonge wat zou ik deze auto graag in het echt gezien hebben.

Het artikel in Road & Track sluit af met een regelrechte vraag aan de grote mannen bij General Motors, Ed Cole en Pete Estes: "Wat zeggen jullie ervan? Jullie hebben de technische basiselementen

voorhanden en jullie beschikken over ontwerp- en marketingfaciliteiten. En we weten ook dat jullie echt van auto's houden. Geef de Corvaair een nieuwe kans."

En toen bleef het stil.....

Ad Dijkstra



Clark's mobile shop

Op de Corsa International Convention stonden ook weer diverse leveranciers. Een van die leveranciers was Clark's Corvair Parts (deze kennen jullie vast wel). De hoeveelheid en diversiteit van de aanwezige producten trok mijn aandacht. Het is gewoon een tijdelijke winkel inclusief pin/creditcard automaten, balies, rekken, tafels waar diverse catalogussen op lagen zodat je mooi op je gemak kan kijken en uit kan zoeken. Heel veel rekken met allerlei kleine onderdelen. Volgens Clark's nemen ze meer dan 1100 onderdelen mee! Na wat rond gekeken te hebben vroeg ik me af:

Hoe en wat komt er allemaal bij kijken om zo'n "rijdende winkel" hier naar te zetten?

Clark's antwoordde als volgt; Het kost één persoon ongeveer 3 volledige weken om alle onderdelen die meegaan naar een show te verzamelen, te ordenen en te voorzien van een prijssticker. Vervolgens kost het enkele mensen een paar uur om de verzamelde onderdelen netjes en efficiënt in te pakken, zodat de onderdelen niet beschadigen tijdens transport en om zoveel mogelijk kwijt te kunnen in de aanhanger. Met een volle pick-up truck en aanhanger rijden we naar de show locatie. Dit kan in de buurt zijn maar ook aan de andere kant van Amerika.

Als we aangekomen zijn duurt het ongeveer een uur om de truck te legen. Dit hangt af hoeveel hulp we krijgen en waar



Geloof het of niet, maar alles past in een Chevrolet Silverado met dichte en verhoogde huif en een aanhanger van 4,25 meter lang.



de locatie is. Twee mensen gaan vervolgens alle onderdelen groeperen, uitpakken en uitstellen. Dit kan een goede 8 uur in beslag nemen. De kleine onderdelen zitten in kartonnen doosjes in speciaal gemaakte rekken op wieltjes die we vanuit de aanhanger zo naar binnen kunnen rijden. Deze worden tijdens transport met een houten plank afgesloten zodat alles netjes blijft staan. Als alle producten klaar staan komt het kassasysteem tevoorschijn. Deze wordt aangesloten en getest voor we open gaan.

Na afloop van de show gaat eigenlijk het proces andersom aan de gang. We beginnen met het afsluiten van het kassa systeem. Het inpakken van de producten neemt meestal 4 uur in beslag, met wat geluk hebben we hulp van de organisatie van de show. Vervolgens wordt weer alles ingeladen in de pick-up truck en aanhanger en kunnen we weer op huis aan. Dit wordt gemiddeld 3 keer per jaar gedaan voor diverse shows.

Clark's Corvair Parts



Corvaair veilig verklaard.

Het blijft altijd een van de eerste vragen die ik te horen krijg. "De Corvaair, was die niet onveilig?", of "was de wegligging niet verschrikkelijk?". Ikzelf lach dan altijd van binnen en vraag heel netjes en "onwetend" hoe ze daar bij komen. Dan komt al gauw het verhaal van Ralph Nader naar boven. "Aha Ralph Nader, weet je ook waar het boek over ging?"

"Ja over de Corvaair die onveilig was" "Nee over de algemene onveiligheid van automobielen in die tijd". Vervolgens kijken ze dan "verschrikt" en gaan vaak over op een ander onderwerp. Buiten of het boek van Ralph Nader nu wel of niet klopt, hebben ze ook een echte test gedaan of het nu echt zo onveilig was.

Het artikel komt uit de Corsa Communiqué Mei 2015, pagina 16 en 17 ingezonden door Mike McGowan

Ralf Verhees

Nadat Ralph Nader's boek in 1965 had geclaimd dat de Amerikaanse auto-industrie onveilige auto's maakte, begon de Federale Overheid automobielen te onderzoeken en regels te geven. Dit leidde tot de oprichting van de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in 1970.

Eén van de eerste acties van de NHTSA was het onderzoeken van de handelingskwaliteiten van de 1960-1963 Corvairs. Om goed vergelijkingsmateriaal te hebben bij het testen werd een selectie gemaakt uit kleine auto's beschikbaar in de USA in de periode 1960-1967. De specifiek gekozen auto's van de bouwjaren 1960 – 1963 waren Corvaair, Falcon, Valiant, Volkswagen en Renault. Ook een late versie van de Corvaair werd getest.

De werkelijke studie werd gedaan door het Texas Transportation Institute via de Texas A&M Research Foundation in 1971. Dit was een ambitieus project dat begon met het verwerven van gebruikte auto's, veelal 10 jaar oud en in slechte staat. De ophangingsystemen werden teruggebracht naar fabrieksspecificatie met behulp van OEM onderdelen. Geautomatiseerde mechanische besturingssystemen werden gebouwd om de wagens te rijden, om constante input voor de tests te hebben, maar ook omdat sommige manoeuvres gevaarlijk zouden kunnen zijn



1963 Renault Dauphine

voor menselijke bestuurders. Een testparcours werd neergelegd, instrumenten en camera's werden ontwikkeld en tenslotte werd een standaard serie tests uitgevoerd met iedere auto. Daarna werden de test auto's vernietigd.

Het definitieve rapport, gepubliceerd in 1972, analyseerde de handelingsreacties

van de verschillende auto's. De hoofdconclusie was "dat geen veiligheid gerelateerde tekortkomingen bestaan met betrekking tot de handeling en stabiliteit van de 1960-1963 Corvaair". De NHTSA verklaarde dat "handeling en stabiliteit prestaties minstens zo goed zijn als de prestaties van andere voertuigen uit dezelfde tijd, zowel van buitenlandse als binnenlandse



1963 Corvaair four-door sedan



1962 Ford Falcon two-door sedan



1967 Corvair two-door coupe

makelij". Dat rapport werd lang geleden openbaar gemaakt en bevat veel technische details en meningen van engineers en juristen, zo je die zou willen lezen. De Corvair Preservation Foundation (CPF) (red.: de stichting tot behoud van de Corvair) heeft een schat aan informatie verkregen van een oorspronkelijk project test engineer. Dit bevat de oorspronkelijke testrapporten, gegevens, foto's, correspondentie, en de documentatie van de vernietiging van de testauto's. Dit alles zal worden bewaard in het archief van de CPF.

Omdat de klachten van Mr. Nader zo publiek en controversieel waren geweest, vond de NHTSA het nodig om een persbericht uit te geven op 12 Augustus 1972 om de uitkomsten van de studie wereldkundig te maken. Een vier pagina's dikke brief werd gestuurd naar alle eigenaren van een 1960-1963 Corvair om de conclusies verder uit te leggen.

Ralf Verhees



1960 Plymouth Valiant four-door sedan



1962 Volkswagen Beetle

Evenementen aangedragen door onze leden

Datum	Waar	Naam evenement	Toelichting
Zaterdag 15-08-15	Ruinerwold	Oldtimerdag Ruinerwold	Gratis. Erg groot en redelijk druk
Zaterdag 19-09-15	Appelscha	Oldtimerdag Appelscha	Gratis. Veel te zien maar erg druk
Zondag 27-09-15	Almere	Midland Classic Show	Auto's ouder dan 30 jaar
Jan 2016	Juchen (D)	Schloss Dyk	2016
1-3 Juli 2016	Apeldoorn	Concours d'élégance Paleis Het Loo	2016

Interessante musea

Provincie	Plaats	Naam	Open (van-tot)
Noord Holland	Schagen	Automuseum Schagen	5/4 – 25/10
Friesland	Berlikum	Rambler – AMC museum (+Corvairs!)	Op afspraak
Zuid Holland	Den Haag	Lauwman Museum	dinsdag tot en met zondag

Corvair Kit: Trailblazer 1961

Een paar jaar geleden was ik bij een modelautoverzamelaar om een en ander te ruilen. Hij kreeg van mij wat Matchboxjes en ik nam van hem wat bouwdoosjes mee. Onderweg speelde een modelletje dat ik niet had gekozen nog door mijn hoofd. Het was al gebouwd en er stond de naam Trailblazer op. Ik kon het model niet plaatsen, dus ik had het laten staan. Maar, mijn aandacht was getrokken en het wagentje kwam steeds terug in mijn gedachten. Internet leverde in eerste instantie niet veel informatie op, tot ik een foto tegenkwam waar het chassis van het kitje zonder opbouw te zien was. En daar zag ik, al was het niet veel meer dan een blokje plastic, een Corvairmotor. Ik ben het schaalmodel een paar dagen later alsnog gaan ophalen. Uiteindelijk vond ik later op internet en in een Corsa Communiqué uit 2004 meer informatie.

Ad Dijkstra



Het model blijkt een mooie weergave van de Trailblazer die Vic Hickey in 1961 op zijn wielen zette.

Hickey (1919) was actief met Hot Rods en racete in de jaren 30 al op de zoutmeren van Muroc. Hij was een van de eersten die experimenteerde met verbetering van de off-road kwaliteiten van auto's. Hij ontwierp onder andere adapters om dubbellucht te monteren bij Jeeps. Deze adapters waren zo succesvol dat ze jarenlang op de markt bleven. Samen met onder andere Jack Henry en Sam Weaver bracht hij al zijn ideeën voor een off-road bijeen in de Trailblazer. Hij wilde een Corvairmotor vanwe-

ge het lage gewicht, het lage zwaartepunt en de luchtkoeling. Via een vriend kreeg hij het voor elkaar dat Ed Cole, de topman bij Chevrolet, persoonlijk een pre-productie Corvairblok ter beschikking stelde.

De Trailblazer was gebouwd op een stevig ladderchassis waaraan alle wielen onafhankelijk waren opgehangen met torsie-staafvering van Chrysler. Deze ophanging maakte een bodemvrijheid van 7 tot 13 inch mogelijk. De klauwen van de inboard schijfremmen zaten stevig aan het chassis. De gewichtsverdeling was exact 50-50 en die verdeling gaf perfecte prestaties bij het beklimmen van heuvels, maar ook goede afremgedrag bij steile afdalingen.

Om zonder adapters dubbellucht mogelijk te maken was het velghart van de wielen



FOR SALE
MANUFACTURING RIGHTS AND TOOLING PLUS
CONSIDERABLE MATERIAL FOR THE WORLD'S
MOST AMAZING FOUR WHEEL DRIVE CAR . . .
\$18,000

Tooling and materials are worth more than the purchase price and include the following: one vehicle in good condition; one semi-complete vehicle; original test vehicle; one set of well made fiber glass body tooling; patterns and tooling for bell housing, transfer case and spindles; suspension welding jig; wheel assembly center and rim welding jig; misc. minor tooling; 20 rim and wheel centers; misc. minor parts; set of engineering changes.

FOR FULL DETAILS WRITE:
Victor F. Hickey

25 La Lita Lane

Santa Barbara, California

naar buiten gestulpt. Dat gaf aan de binnenzijde ruimte voor de kingpins waardoor het draaipunt van de besturing exact boven het raakvlak tussen band en weg zat. Daardoor was de besturing superlicht.

De body werd getekend en vervaardigd door Sam en George Barris, de bekende customisers (die o.a. de Lincoln Futura verzagden om er de Batmobile van te maken voor de TV-serie Batman). De body is van fiberglas en misschien niet echt fraai om te zien, maar wel heel praktisch. De wijde spatboren in de vorm van olifantenoren beschermen de inzittenden tegen opspattend water, zand en andere rommel, maar er hoopt zich geen modder in op. De wijde spatborden en de aflopende neus maken het bovendien mogelijk dat de chauffeur de wielen kan zien, wat erg handig is om scherp te rijden in ruig terrein. De voorkant scharniert in zijn geheel naar voren en maakt de motor en transmissie goed bereikbaar. De bagageruimte aan de achterkant is klein, maar het idee was die in de productieversie door een uitschuifstelsel variabel van lengte te maken. De voorruit is naar voren te klappen en zo nodig kan een linnen dak worden opgezet met knopen.

De Trailblazer was niet zomaar een conversie, maar een heel nieuw concept. Dat zag Ed Cole ook. Hij haalde het prototype in huis en liet het vier maanden lang uitvoerig testen. Het oordeel was lovend en Chevrolet kocht het prototype, de militaire rechten en de naam. Er was echter geen interesse in productie. Wel namen ze Hickey in dienst om militaire voertuigen te ontwerpen en produceren. Er is veel uit zijn handen gekomen, zoals diverse militaire applicaties en zelfs een maanvoertuig.

Eenmaal vertrokken bij GM stond hij ook aan de basis van de Humvee.

Toen GM klaar was met het prototype van de Trailblazer werd het in 1965 teruggegeven aan Hickey. Snel daarna stond er een advertentie in het blad FourWheeler waarin Hickey alle civiele rechten, auto's, onderdelen en mallen te koop aanbood. Hij verkocht in elk geval de auto, kocht hem later weer terug en 'restaureerde hem in begin

negentiger jaren. Niet naar originele specificaties, maar met een 110pk motor, een Corvair dashboard en nieuwe emblemen.

Vic Hickey was zeer productief in de aftermarket op off-road gebied en werkte voor GM nog mee aan de 'gewone' Chevy Blazer en verschillende Specials.

In 2003 overleed hij en in 2004 stond de Trailblazer te koop op Ebay.....

Ad Dijkstra

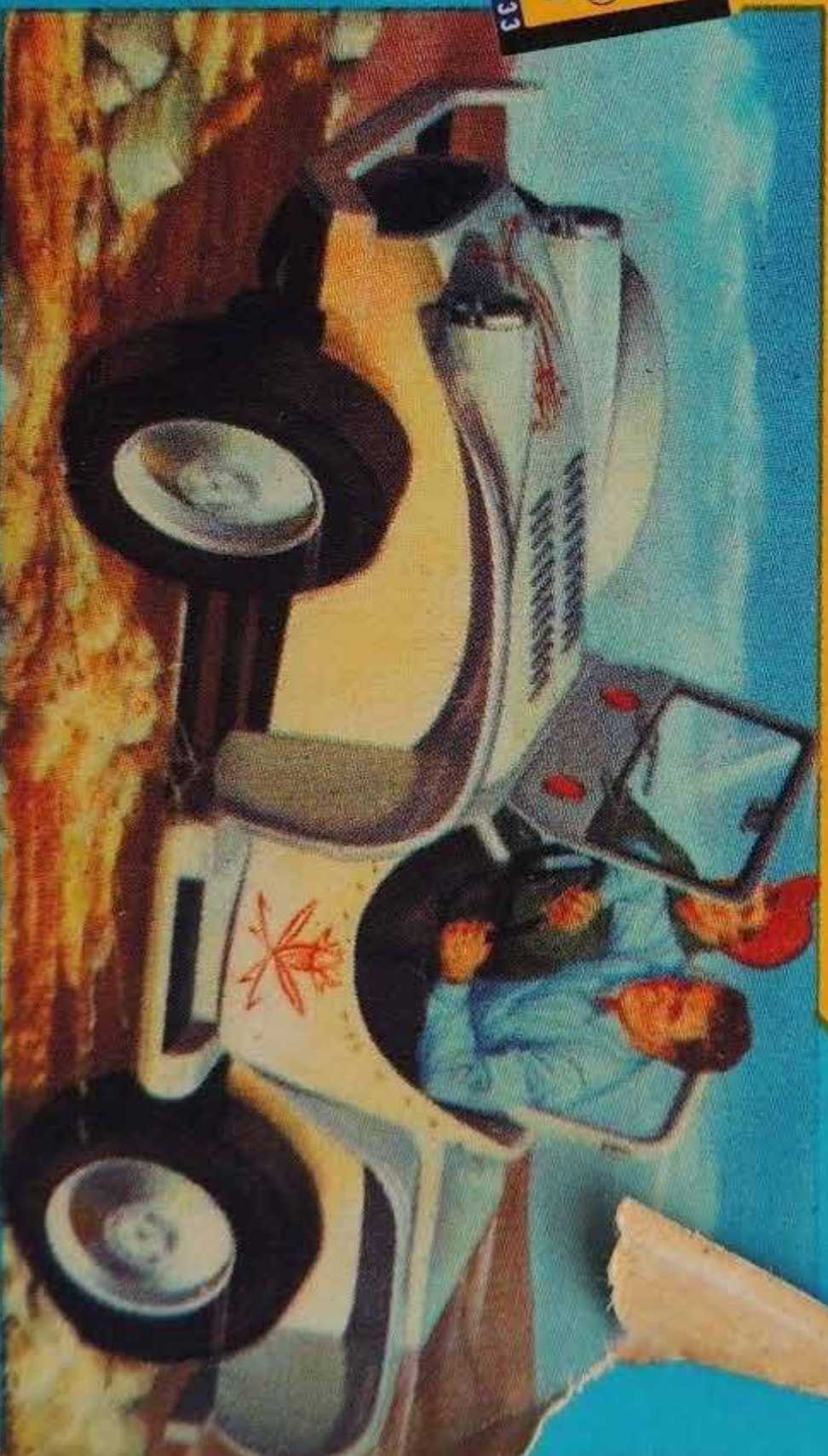


Toen het prototype van de Trailblazer af was kwam Ed Cole over voor een testrit in het Los Angeles Riverbed. Hot Rod vriend Wally Parks vertelt: "Ik herinnerde Vic er even aan wie er naast hem in de auto zat: een zeer hoge pief van GM en waarschuwde hem rustig aan te doen. Ze peerden er tussenuit en wij probeerden ze in een andere auto bij te houden. Dat lukte niet en zij reden weg terwijl wij achterbleven. Na een tijdje zagen we ze terug komen scheuren door het rivierbed, springend over bulten en woest slippend door het zand. Ik zei tegen mijzelf: oh nee, hij vermoordt de General Manager van Chevrolet! Toen, 'bats!', raakten ze een flinke rots en kwamen met een ruk tot stilstand met een gebroken wielophanging. En wat bleek: Niet Hickey, maar Cole zat achter het stuur!"

PLASTIC MODEL CONSTRUCTION KIT

TRAILBLAZER

the **LINDBERG**[®]
line
ESTABLISHED SINCE 1933



KIT NO.
619:69