

CORVAIR MAIL



Corvaire Waarde gestegen?

Ik denk dat elke Corvaire-eigenaar wel eens zoekt naar "nieuwe" Corvairs. Marktplaats, Auto-Trader, Ebay, er zijn vele sites waar je er een aantal tegenkomt. Veel zijn het er nooit, zelfs op Ebay Amerika is het aanbod niet extreem groot. De prijzen variëren behoorlijk. In Amerika zijn er veel project-Corvairs die voor een lage prijs weggaan. De in betere staat verkerende Corvairs zijn logischerwijs natuurlijk duurder en te verkrijgen tot in extreme prijsklassen. Ook in Nederland vinden we Corvairs op Marktplaats met bedragen waar we zo nu en dan van achterover vallen. Kocht je ongeveer 3 jaar geleden nog voor een leuke prijs een nette Corvaire (+/- 5000 euro, worden er nu prijzen van rond de 10.000 gevraagd en zelfs daarboven. In Amerika zijn de prijzen ook omhoog aan het gaan, niet zo hard als bij ons, maar verhoudingsgewijs staat de Corvaire in de top 10 van meest gestegen waarde van klassiekers. Je ziet daadwerkelijk een stijgende lijn sinds 2013. Ondanks de stijgende lijn zijn de Corvairs in Amerika zeker nog goedkoper, maar de lage euro-dollar koers en het transport zorgt uiteindelijk toch dat je op de prijzen uitkomt die er momenteel in Nederland ge-

vraagd worden. Het enige voordeel wat je hebt, is dat het aanbod in Amerika groter is (meer modellen, andere types). De verwachting is dat de korte "hevige" prijsstijging niet zal doorzetten, dit jaar zijn de waardes redelijk gelijk gebleven. We zullen aan de hogere waarde moeten wennen wanneer we een Corvaire aan willen schaffen. Een andere aanpassing die van toepassing is op de gestegen waarde is de taxatie en verzekeringen. De taxatie van 2012 is niet meer gelijk aan die van 2015. Goed bijhouden van een taxatierap-

port kan onverwachte kosten, reparaties, vervanging voorkomen.

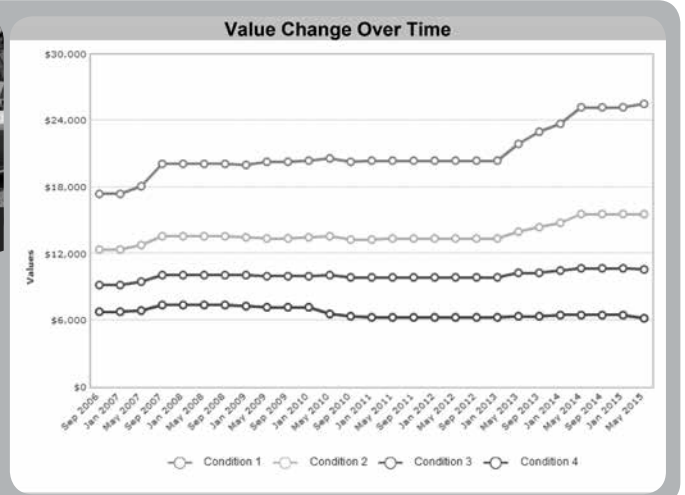
Hieronder een aantal Corvairs met de waarde die Hagerty eraan geeft. Hagerty is één van de grootste klassiekerverzekeringsmaatschappijen van Amerika, die constant de waardes van voertuigen bijhoudt.

Ralf Verhees



€ 27.750,-

1965 Chevrolet Corvaire Corsa Cabrio



Chevrolet CORVAIRE MONZA 2.7 (bj 1967) Vergelijk

1856 x gezien ★ 31 x bewaard als favoriet sinds 01 aug. '15, 14:51

€ 9.920,00

KM stand **2.681**

Bouwjaar **1967**

Verbruik KM/L -

Energietabel -

Value Change Over Time

1967 Chevrolet Corvaire Monza

Chevrolet Corvaire 2.3 769 AUT Vergelijk

529 x gezien ★ 2 x bewaard als favoriet sinds 14 aug. '15, 16:35

€ 16.950,00

KM stand **15.939**

Bouwjaar **1960**

Verbruik KM/L -

Energietabel -

Value Change Over Time

1960 Chevrolet Corvaire 700

Van de voorzitter

Rijden in mijn wagentje

De zomer zelf is voorbij maar hopelijk krijgen we nog een mooie nazomer. Qua weer hadden we op de Corvair meeting in ieder geval niet te klagen, stralend weer zodat de cabrio's open gingen en we volop konden genieten. Vanwege andere verplichtingen konden we zelf alleen de zaterdag meepakken en dat was in ieder geval een geweldige dag. Wilco had een prachtige route uitgezet door de Haarlemmermeer en we hebben genoten. Wilco bedankt!

Tijdens het diner 's avonds kwam het onderwerp van Corsa, de overkoepelende Corvair Club in Amerika, ter sprake. We zijn als Corvair Club Nederland een "chapter" van die club en daar zitten ook financiële verplichtingen aan waar we het nog niet zo mee eens zijn. In Amerika is het zo dat Corsa zelf diverse evenementen organiseert en bijvoorbeeld voorzieningen als een evenementenverzekering heeft voor clubs die een evenement organiseren. Daarom is er de regel ingesteld dat chapters voor hun leden die zelf geen Corsa-lid zijn een bijdrage moeten betalen en dat geldt dus ook voor ons. Binnen onze club zijn een aantal mensen zelf lid van Corsa omdat ze dat zelf willen maar ook een heel deel van de leden zijn dat niet. We hebben, als buitenlandse club, ook niet direct wat aan zaken als die evenementenverzekering dus dan moet je het vooral doen omdat je erg graag onderdeel van Corsa wilt zijn. Daar zijn we nog niet van overtuigd en daar ben ik nog met hen over in contact. In hetzelfde gesprek kwam ook de FEHAC aan de orde. Voor mensen die het niet weten, FEHAC staat voor de Federatie Historische Automobielen en Motorfietsclubs en is een vereniging die de belangen van klassiekerbezitters behartigt. Op dit moment is de Corvair Club geen lid van de FEHAC maar de vraag die ik aan jullie wil voorleggen is of we dit moeten worden en of we hier een verhoging van de contributie met € 2,50 voor over hebben.

Zoals de meesten van jullie zullen weten is afgelopen jaar de wegenbelasting voor klassiekers nieuwer dan 25 jaar nogal drastisch veranderd en zijn sommige steden bezig om "oude" auto's te weren uit hun centrum. De huidige regering lijkt niet echt pro-auto en ook als klassiekerliefhebber hebben we daar last van. De FEHAC probeert de belangen van oldtimerbezitters bij de overheid onder de aandacht te brengen. Op hun site (www.fehac.nl) staat een opsomming van de zaken waarin ze bemiddeld hebben maar een voorbeeld waar ook wij Corvair bezitters wat aan hebben is het aanpassen van de APK-verplichting van een vaste datum (voor 1960) na een flexibele van 50 jaar. Dus van-

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

af 2017 hoeven de meeste van onze auto's geen APK-keuring meer te ondergaan. Een ander voorbeeld is de evenementenregeling waarbij je met een geschorste auto toch naar een evenement mag. Ik zou zeggen kijk eens op hun website en laat me weten of je vindt dat we hier als club lid van moeten worden of niet.

Met vriendelijke groet,

Guus de Haan

Van de redacteur

Daar zit ik dan weer, op een avond aan het Corvair clubblad te werken. Stiekem neemt het toch wel wat avondjes in beslag. Soms alleen met plaatsen van een aangeleverd verhaal. Andere keren is het meer uitzoeken, emailen en internet afstruinen voor interessante artikelen. Deze editie is weer zeer gevarieerd, maar staat vooral in het teken van de clubmeeting en de toertocht naar Schaffen. Ik heb weer wat speur-en emailwerk gedaan, daardoor heb ik een verhaal kunnen krijgen naar aanleiding van een foto die op Facebook gepost was, het is erg leuk om dat uit te zoeken.

De Lakewood gaat nog steeds langzaam door, maar als ik dan de Corvairs op de Clubdag zie heb ik echt zoiets van, "Man man schiet toch op, ik wil daar ook tussen staan en meerijsen!"

Ik zal nog wel even geduld moeten hebben voor het zover is...

Ralf Verhees

Van de penningmeester

Inmiddels hebben we alweer driekwart van het jaar achter ons en hebben we de jaarlijkse meeting, die zoals van ouds gezellig was, met veel plezier beleefd. Dit jaar was

Inhoud

2

Corvair Waarde gestegen?

3

Van de voorzitter, penningmeester en redacteur

4

Meeting Corvairclub

6

2-4 Deurs van Terry Kalp

8

Herinneringen van toen

10

Corvair Live

12

Oldtimer rit met de Retrodrivers

13

NL sticker

14

Reclame maken voor de Corvair

18

Corvair Lakewood restauratie update

19

Najaars collectie foto shoot

deze georganiseerd door Wilco Boer. Zijn er leden die zich willen melden en het leuk vinden om voor 2016 een meeting te organiseren? Laat dan wat van je horen!!!!

Het is een vaste kern die acte de presence geeft bij zo'n gezellig evenement met soms een nieuw lid.

Omdat we maar twee keer per jaar een meeting is, valt er genoeg te bepraten. Met zeven Corvairs naast het Ford museum opgesteld, trokken we aardig de aandacht. Via Gerard Naseman werd ik attent gemaakt op het feit dat het voorstel van de FEHAC om voertuigen ouder dan 50 jaar APK vrijgesteld te maken, is gehonoreerd door het Ministerie voor I&M. Met ingang van 1 januari 2018. Het voertuig moet dan wel met een geldige APK voor 2018 dat jaar ingaan. Als het klopt wat ik hier verhaal dan kunnen we die centjes fijn in onze eigen rijdende museumpe's investeren.

Dus beste Corvairvrienden, sleutel ze en gegroet.

Ruud Keers.

Meeting Corvairclub

29 en 30 augustus 2015.

Wie waren er allemaal aanwezig?

Wilco, de organisator van dit evenement, met zijn pas aangeschafte early van R. Vijsma.

Guus Marinus met Rita, Bjorn en Kees (early)

Sjaak Eijkelenberg met Linda en broer Mario. (late one)

Pierre met de Corvette en Mario, die inmiddels ook lid is geworden

Johan van Rijn met Thea Christiaanse. (late one)

Ruud en Annemiek Keers. (late one)

Wim Boon. (early)

Ad Dijkstra. (early)

Mike Kramer met zoon Erik, zonder Corvair, die een eindje met ons optrok.

Ralf Verhees en Lotte Hoekstra ook zonder Corvair

Guus en Nancy de Haan en vrouw helaas ook zonder Corvair

Joris en Martine van Calcar met de Corvair op een van de tussen stops.

Jaap Slob met de Corvair Trike

Gert-willem Hekman zonder Corvair



De start was "bijpraten, auto's bewonderen, de net aangeschafte Corvair van Wilco de Boer stond natuurlijk in het middelpunt van de belangstelling. Wilco vertelde dat hij een Quickbox had geplaatst tegen teveel stuuruitslag. Dat scheen te helpen! Na een kop koffie met appeltaart kon iedereen een bezoek aan het Ford museum brengen.

Bij het vertrek voor de rit naar Vliegveld Hilversum ontstond er enig spektakel. De auto van Ad weigerde te starten. Ook een beetje benzine in de carburateur was geen oplossing. Maar..... aanduwen wel. De mannen stonden er klaar voor! We startten een rit rond Hoofddorp waarbij we drie Calatrava bruggen over de Hoofdvaart tegenkwamen. (naam van een beroemde architect die ze heeft ontworpen) Verder reden we langs de Ringvaart naar een spottersplek voor vliegtuigen bij een McDonalds.

Onderweg kwamen we terecht in de drukte van het Mysterieland festival. Daardoor misten we een spottersplek, maar dat werd meer dan goed gemaakt door het rijden onder een neerdalend vliegtuig, waardoor we de nodige kerosine dampen konden opsnuiven. We reden over een leuke polderweg (Kromme Spieringweg) langs o.a. het veld waar de

Turkish Airlines is neergestort. Aldaar een monumentje.

Vervolgens naar de hangaars bij oud Schiphol, fotomomentje bij de Fokker F27, via Uithoorn en Mijdrecht, nieuwe 201, langs het iconische Johnson Wax gebouw. Daarna een mooie tocht langs Loosdrecht naar het Vliegveld Hilversum. Daar ontmoetten we "slapende" Corvairleden, (zolang ze zichzelf noemen!) Joris en Martine van Calcar met hun spider convertible uit 1964. Even kijken, onderzoeken, genieten van een stralende zon en door naar hotel Woudschoten.

Daar gedineerd en afscheid genomen van Guus en Nancy. Zij gingen huiswaarts. Nog een laatste drankje en na een mooie, inspirerende en zonnige dag gingen de hoofden op het kussen!



Zondag op tijd aantreden en "en route". We reden eerst naar het Nationaal Vliegtuig Museum in Soesterberg. Onderweg ging er helaas iets mis. De Corvette van Pierre had er geen zin meer in.... de hydraulische olie van zijn automaat was verdwenen.

Gelukkig had Sjaak in zijn Corvair nog 1½ liter oud frituurvet (!)mee. Er ingegooid, maar helaas, het liep er onder de Corvette weer uit. Dan is de ANWB toch weer een redmiddel. Sjaak en Linda bleven bij de ongelukkige om het vervoer naar Sittard veilig te stellen wanneer de Corvette door de ANWB niet lopend te krijgen zou zijn. Dit liep goed af, de afgeschoten slang werd in Utrecht provisorisch gerepareerd zodat Pierre met zijn trouwe makker de eindstreep in Sittard kon halen. Alleen jammer voor dit gezelschap, zij konden de rest van de activiteiten niet meer meemaken.

De anderen hebben een leuk bezoek aan het museum in Soesterberg gebracht, binnen zowel als buiten. Daar kwamen we op het parkeerterrein Jaap Slob tegen met zijn Trike, wat heel leuk was, want hij had nogal veel veranderd en aangepast aan de motor van dit apparaat. Wat belangrijk blijft.... Er zit nog steeds een Corvair motorblok in! De foto's spreken voor zich! Om 13.30 uur was het verzamelen en





rijden naar Terlet. Prachtige rit door de Utrechtse Heuvelrug, langs Natuurpark de Hoge Veluwe.

Wij kwamen opmerkelijk veel rotondes tegen, deze bevinden zich dus niet alleen in West Nederland, zoals we eerst dachten, maar ook in Gelderland kunnen ze er wat van. Daarin zagen 2 Corvairrijders een unieke uitdaging..... wie kan het snelste een rotonde nemen! Het ging Wilco en Wim goed af!

Bij het vliegveld Terlet aangekomen werden we door Wilco ingewijd in de kneepjes van de hobby zweefvliegen. Omdat Wilco zelf zweefvliegt en tevens instructeur is,

kon hij ons er veel over vertellen. Wat het allerleukste was, we konden achter hem aanrijden naar de startplaats van de zweefvliegtuigen. Daar maakten we mee hoe ze aan een heel lange lier worden gekoppeld en omhoog getrokken. Een belevenis voor "aardse" mensen!

Bij het parkeerterrein van Terlet kwamen we een nieuw Corvairlid tegen, Gert Hekman. Hij schoof gezellig aan bij het laatste drankje op het terras aldaar! Even wat wetenswaardigheden besproken en kennis gemaakt.

Het weer zat ons beide dagen mee. Alleen tijdens de nacht regende het pijpenstelen.



Maar daar kunnen de oudjes best tegen. Wij danken Wilco voor de mooie rit en de goede organisatie.

Hopelijk zien we elkaar weer op de nieuwjaarsborrel.

Ruud & Annemiek Keers



Net voor de zomervakantie kwam deze foto tevoorschijn op Facebook. Het witte model op de foto klopt niet, en de vraag was dan ook al snel: "wat is het en hoe zit het in elkaar?". Ik herkende de plaats waar deze foto is genomen, namelijk de werkplaats van Terry Kalp uit Kansas.

Hier ben ik in 2014 geweest. Ik heb zo nu en dan nog emailcontact met Terry. Ik heb Terry ge-emaild en gevraagd naar deze Corvair. Het antwoord was zeer verrassend. Hieronder zijn reactie.

Ralf Verhees



wist sprong hij op en gaf me een cheque. Kevin woont ongeveer 60km bij mijn werkplaats vandaan. Gelukkig waren er genoeg leden die mee konden helpen om de body uit mijn projectschuur te halen en op mijn aanhanger te duwen. Hij mocht mijn Suburban en aanhanger lenen om de 2-4 deurs naar zijn nieuwe plek te brengen, het huis van Kevin.

In de jaren erna werkte Kevin aan de Corvair. Eerst schoonmaken en de body klaar maken zodat deze gespoten kon worden. Na een aantal jaren en diverse Tuna's waar hij verschillende keren om onderdelen vroeg, kwam hij eindelijk in Oktober 2013 bij de Luna Tuna met foto's van de 2-4 deurs in een mooie witte nieuwe kleur. Het interieur was voor een groot gedeelte gedaan, met moderne stoelen en nieuwe deurpanelen. Dit keer bij de Luna Tuna, moest en zou hij een aandrijflijn vinden om het project af te kunnen ronden. Mijn antwoord op deze vraag was, dat ik hem geen aandrijflijn wilde geven naar aanleiding van deze foto's, want ik wilde de auto graag zelf weer terug hebben en afmaken. Voor ik het wist was Kevin alweer in mijn projectgarage aan het zoeken. Hij vond daar een Corsa Cabrio met een 95pk motor en een automaat. De Corsa was compleet met deze aandrijflijn, er moest alleen heel veel aan gebeuren. De deal was snel gemaakt: de Corsa ging naar Kevin, en de 2-4 deurs kwam weer terug naar mij. Om het 2-4 deurs project op gang te krijgen had ik een aandrijflijn nodig en heel veel andere onderdelen. Dit probleem was gelukkig snel opgelost. In September van 2013 had ik een 1965 Monza verkocht aan Keith, een MCCA lid. Deze had een mooi lopende 110pk motor en een 4-versnellingsbak. In november datzelfde jaar kreeg Keith een ongeluk waar helaas deze Corvair bij betrokken was. De Corvair was



2-4 Deurs van Terry Kalp

Het begon allemaal met die bekende zin: "ben je nog geïnteresseerd in een Corvair?" Deze keer kwam de zin van één van mijn "hot rod" vrienden, die weet dat ik een verslaving heb aan GM's kleine achteraangedreven autootjes. Hij vertelde me dat zijn vriend een laat model Corvair had, een vader-zoonproject wat helaas gestrand was. Na vele jaren in de schuur gestaan te hebben ging hij nu de verkoop in. Het bijzondere aan dit project was dat de vorige eigenaren 2 Corvairs hebben gebruikt. Als basis een 2-deurs 1966 Corvair 500, hieraan hadden ze een laat model 4-deurs dak toegevoegd in plaats van het standaard dak.

Ik had verschillende redenen om er toch maar eens naar te gaan kijken. Het was om de hoek van waar ik woon, en het dak was super goed en netjes omgewisseld, echt fantastisch. De rest van de body was mooi strak en op alleen wat oppervlakkige roest na een hele goede basis om afge-

bouwd te worden. De prijs viel gelukkig ook mee.

Zo kwam het dat het project bij mij in de schuur kwam te staan in 2008, bij alle andere projecten "die ik ging doen als ik met pensioen ga". De Corvair was niet meer dan een rollende body, veel onderdelen waren niet aanwezig waaronder het glaswerk en de motor. Het project zou groter zijn dan een weekendje werk...

De 2-4 deurs was eigenlijk in een vergeethoek terecht gekomen de afgelopen jaren. Gedurende de Mid Continent Corvair Club (MCCA) Tunas (een meeting waarbij geklust wordt, en waarbij de aanwezigen broodjes tonijn (tuna) eten, red.) bij mijn werkplaats, vond Kevin Crist, een MCCA-lid, de 2-4 deurs in mijn verzameling projecten. Hij vroeg enthousiast of deze te koop was, en aangezien ik al genoeg projecten had kon ik de auto wel aan hem verkopen. Ik vroeg dezelfde prijs als ik er voor betaald had en voor ik het





total loss. Slecht nieuws voor Keith, goed nieuws voor mij. Ik kocht het wrak, wat de meeste onderdelen ging leveren om de 2-4 deurs af te kunnen maken.

In de lente van 2014 werden de 2 projecten naast elkaar gezet in mijn werkplaats. De orgaantransplantatie of beter gezegd, de onderdelentransplantatie kon beginnen. Niet alleen de aandrijflijn (motor, versnellingsbak en differentieel), ook diverse onderdelen zoals de versnellingspook gingen mee, aangezien deze anders zijn in een 1966 dan een 1965. Een pluspunt was dat er onder het dashboard verlichting was gemaakt, zodra de deuren open gaan springt het licht aan. Een passende achterraut kwam van mijn verzameling onderdelen vandaan, een voorruit werd nieuw besteld en geplaatst.

Nu was de 2-4 deurs bijna een complete Corvair. Er moest nog een uitdaging aangepakt worden en dat waren de zijramen achter. Deze moesten 23 cm ingekort worden van de gewone 4 deurs ramen. De standaard ramen van de fabriek zijn

gehard, gebogen en kunnen niet gesneden worden. Een laat model cabrio heeft de zelfde contouren als de 4-deurs maar zijn te klein. Gelukkig heb ik een vriend die bij een raceshop werkt en voor mij lexaan (kunststof, red.) ramen kon maken. Hij kon ramen maken die dezelfde dikte en dezelfde ronding als een origineel hadden, alleen wat korter. Ook het raam-mecha-

nisme moest ik aanpassen aangezien deze ook ingekort moest worden, en de standaard 2- of 4-deurs niet passen. Een ander probleem was dat er geen deurgrepen aan de buitenkant zaten. Je kon de deur niet open maken als het raam dicht was. Ik kocht een setje deurgroeven, maar besloot uiteindelijk om toch terug te gaan naar deurgrepen. Dit zag er meer uit zoals het hoorde. Ook de moderne stoelen gingen er uit en ik kocht een set 1966 kuipstoelen. Dit maakte het wat meer origineel.

In de maanden erna heb ik aan wat details gewerkt, en deze zijn klaar. De 2-4 deurs is klaar om de weg op te gaan. Een aantal shows staat gepland, en ik ben benieuwd hoeveel mensen het gaat opvallen dat er iets vreemds is aan deze Corvair. En als ze het al zien, kunnen ze dan ook vertellen wat het is...?

Terry Kalp



Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 3e jaargang nr. 1 (2000)

“Van de redactie”. Het belangrijkste is dat de geplande Eurovair door de Fransen in het pinksterweekeinde wordt georganiseerd, in België. De onderdelen en kennisvoorziening lopen gesmeerd en van onderdelenvoorziening uit Amerika is men niet goed op de hoogte.

Op de Omslag. De Rampside van de Duitse sectie van de Swiss Corvair Club. Van Thomas Stingl. Mike Cramer heeft hem gemaakt tijdens de Sinnsheim meeting begin oktober 1999.

Technical Guide. De officiële Corsa Technical Guide 1986/96 wordt zeer aanbevolen bij bepaalde reparaties. Betreffende informatie: Mike.

Mecc Inter Classic. Op de stand van De Lengh is een '65 coupé te zien die al enige tijd te koop is. Zie ook 1e jaargang nr. 5. Is de prijs te hoog? Weet iemand hoe het met deze auto is afgelopen?

Millenium-meeting. In verband met het samenvallen van diverse andere evenementen richten wij ons op de Eurovair

2000.

Reeds verschenen. ‘Automobiel Klassiek’ heeft een reportage gemaakt van de auto van Mike Cramer. Haast is geboden om het tijdschrift alsnog te bemachtigen.

LPG systemen. De firma HPO is gespecialiseerd in alle soorten en niet alledaagse installaties en bouwt deze in nagenoeg alle klassiekers. Even zoeken op internet of dit bedrijf nog bestaat. Ja, maar niet meer onder www.hpo.nl.

Eigen beheer. Jawel, we kunnen nu in eigen beheer kopiëren met een ter beschikking gestelde machine.

Wat de Corvairbezitter moet weten!

Een in de roos geschoten stukje, geschreven door Leon. Eerst de feiten nog eens op een rij voor de helderheid. Ford en Chrysler ontwikkelden gelijktijdig ook compact cars, maar dan traditioneel. Want, de doorsnee Amerikaan is heel conservatief. De Corvair is, zoals bekend, anders. Zowel coupé als sedan zijn vrijwel gelijktijdig geïntroduceerd. De jongere,

sportieve Amerikaan zag meer in die coupé, zodat in 1962 reeds méér coupés werden verkocht dan sedans. Chevrolet haakte hierop in met meer vermogens en de introductie van de Chevy II; een viercilinder compacte rechttoe-rechtaan-auto en een directe concurrent van de Ford Falcon en de Chrysler Valliant. Gericht dus op die behoudende Amerikaan.

Die hogere vermogens hadden invloed op de rijeigenschappen. Dit kostte Chevrolet op door in 1964 aan de achterzijde een eenvoudige dwarse bladveer te monteren. Als optie kon men ook stabilisatorstangen bestellen. Dit allemaal tot in 1964. Een jaar later, 1965, gevolgd door een compleet nieuw model met daarin een totaal nieuwe ophanging en verder verbeterde wegligging.

En toen kwam in het najaar van 1965 dat boek van Ralph Nader. De problemen waren inmiddels verholpen, maar hij veroordeelde de Amerikaanse autoproductie, en de Corvair in het bijzonder. GM kreeg het er van langs, en de toon is gezet!

Het jaar 1965 is ook het jaar van de introductie van de Ford Mustang, aanvankelijk als 6 cilinder, later als 8. De sportieve Corvairs boden, ondanks hun forse vermogens, geen partij. Dit leidde tot de introductie van de wel succesvolle Chevrolet Camaro en de Pontiac Firebird. Chrysler had geen passend antwoord. De belangstelling in Corvair daalde rap. In 1969 werden nog 6000 stuks gemaakt van de in 1968 op voorraad gemaakte onderdelen. Op 14 mei 1969 viel het doek definitief.

Nieuwe kentekenplaten. De tot dan toe geldende gele platen moeten nu worden voorzien van een blauw kader met daarin het landenletter. Ook een zwarte rand om beter te kunnen fotograferen. Diverse codes moeten fraude beperken. En nog wat informatie.

Vergeeten auto. Ene Ton Lohman heeft 10 na-oorlogse veelbelovende auto's op een rijtje gezet, waaronder de 59'er Corvair. Dit meldt de Bovag krant.

Technische tips. Mike Cramer behandelt de gevolgen van diverse vacuümlekken. Deze lekken kunnen je flink op een dwaalspoor brengen, aldus Mike. Hij ontdekte bij toeval een gescheurde carburator-vulplaat bij zijn auto.

Remafstelling. Denk aan de juiste plaatsing van de trekveer. Niet correct betekent: het stelwielletje kan niet worden gedraaid.

Eurovair. In het pinksterweekend 10 en 11 juni. Een begin, aangezien het vorig jaar door de Fransen er niet van is gekomen. Geen mensen. Als het dit jaar niet lukt met de Fransen, dan neemt CCN het initiatief.



En gepland jaarlijks terugkerend gebeuren; wat is daar van terechtgekomen? ***Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 7.*** Mooi verhaal. De rode draad hiervan? De ontwerpen begonnen van '57 naar '58 hun definitieve vorm te krijgen. Hoge taillelijn, bijgewerkte vereenvoudigde sierringen rond de verlichting, geen tierelantijnen zoals gebruikelijk in de jaren 50. Het weglaten van een pseudo-grille. Vasthouden aan het 6 persoons concept als kleinste auto in de GM familie. Zuinig en goedkoop in aanschaf, brandstof en onderhoud. (Later zou het tegendeel blijken). Groot betekent vooruitgang, klein het tegenovergestelde. De Kever is dus het voorbeeld waarop GM zijn pijlen richt. De Corvair moet het pad bewandelen zoals door de Kever is uitgezet. Ford en Chrysler kregen lucht van de geheime ontwikkeling van de Corvair en begonnen een anticampagne om het GM project te af te kraken. Omdat GM niets van dit geheime project wil prijsgeven, huurde men Maurice Olley in om de toch hier en daar uitgelekte geheime informatie te weerleggen in een persconferentie. Maar wel op een zodanige wijze dat er zo weinig mogelijk van dit project wordt bekendgemaakt. Immers het duurt nog weken eer het doek van de auto wordt getrokken. En dat heeft hij op een slimme manier en met succes gedaan. Een opmerking hierbij is dat al in de ontwerpfase het concept door de concurrentie wordt getorpedeerd.

Greenbrier. Tom Walther beschrijft de restauratie van een zeldzame 61er 8 deurs Greenbrier. Stond in stukken op rij langs een schutting in Valley Center. Te riskant om te kopen oordeelt Tom. De verkoper wilde het 'gatendak', welke slordig met plamuur is 'hersteld', verwijderen en er een pick-up van maken. De vrouw van Tom stak er een stokje voor. Kortom, gekocht, donorauto voor het dak en restaureren. Een verhaal met als resultaat een mooi gerestaureerd exemplaar met trotse 3e eigenaars.

Corvair-Spotters. Een foto van het Belgische lid van de Franse Corvair Club. De 70-jarige Guy Esser heeft in totaal 6 (deels) gesloopte auto's. Het pand is in een achterstallige staat. Wij hebben bedenkingen over zijn restauratieplannen..... Hij denkt voorlopig niet aan de verkoop van onderdelen.

Uit het archief van Rob de la Rive Box stuurde Ad Dijkstra 2 mooie foto's van een Testudo. Eén van een mal voor de carrosserie en een foto van 1963er Testudo op show in Geneve. Een 'wallpaper' achter deze foto toont een afbeelding van een mal van een open Testudo.

Een omweg naar Holland. Ad Dijkstra schrijft over de voorbereiding van een te plaatsen artikel in Automobiel Klassiek. Nr. 1 uit het jaar 2000 wordt in december 1999 al uitgeven. Albert Gerbel keek uit het raam ipv bij de les te blijven. Een voorbijrijdende Corvair van het eerste uur maakte op hem een onuitwisbare indruk. Later, toen de redactie van AK een reden had om een artikel te schrijven over deze

auto, zag hij kans om zijn slag te slaan. Echter, hoe kom je aan een auto om foto's te maken? Via via komt hij in contact met Ad. Landgoed Frankendaal en in de buurt van oliehavens bij Amsterdam heeft fotograaf Rein van der Zee veel foto's gemaakt van de auto van Mike. Leon en Jaak waren er bij.

Lood en pingelen. Larry Claypool geeft een gedetailleerde uiteenzetting. Het ontstaan van pingelen of detonatie komt voor uit drie potentiële veroorzakers: het ontstekingsstijdstip, de compressie en de kwaliteit van de benzine. Pingelen kan, zoals beschreven, verstrekkende gevolgen hebben voor de motor. Interessante informatie voor mensen die er mee te maken hebben. Het woord pingelen; wie zegt dat tegenwoordig nog wat?

Dan is er een krantenbericht over nep-klassiekers. Een legale truc met modellen die lange tijd in productie zijn geweest, zoals de Kever en Range Rover. Het monteren van een moderne body op een oud chassis levert legaal belastingvoordeel en fiscale bijtelling op. Een enorme import van klassiekers ouder dan 25 jaar is het gevolg. De klassiekermarkt uit balans. (Kennen we nu ook met al die oude diesels. Je ziet, steeds worden er gaten gezocht in de wetgeving.) Met een berichtje over 'Kamervragen over belastingvrijstelling oude auto's' sluit ik deze herinneringen af.

Johan Doornbos

Corvair Club Nederland Merchandise

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.

Overhemd € 25,00



Fleece vest € 26,00



Polo shirt € 20,00





De vader van Wim Boon reed als eerste een Corvair in Gorichem, hij was autoverkoper bij de plaatselijke GMdealer Van Mill. Schelluine Vliet, 1960. Stevig windje aan de fietser te zien, de Oost- en de Westmolen draaien niet. Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Oldtimer rit met de Retrodrivers

15 augustus 2015 bestemming is oldtimer fly-in, in Schaffen bij Diest in België.



Wij hebben er een leuk weekend van gemaakt en gingen al donderdag de 13e op weg naar België. Na een familiebezoek en logeren aldaar reisden we via een leuke binnenweg van Lanaken naar Meerle. Het hotel (Domein Den Rooy) was een landhuis, gesitueerd midden in de bossen. Leuke beheerders, al vele jaren, met mooie verhalen over de eigenaren in het verleden. Prima locatie om te vertoeven. We huurden voor een middag fietsen en slingerden door de omgeving. Al fietsend door Ulicoten vonden we een kneuterig leuk restaurant dat zijn naam eer aan deed. Het heette ook De Kneut waar we 's avonds lekker hebben gegeten.

Op zaterdag werden we verwacht voor de Retrodrivers Tour. Verzamelen in Merksplas met een scala aan verschillende oldtimers. Rond half 11 vertrokken we voor een prachtige route van Merksplas naar Schaffen. Daar aangekomen konden we parkeren op het terrein waar alle andere oldtimers ook stonden. Leuk om rond



te lopen. Tijdens onze snuffelwandeling kwamen we Sjaak, Pierre, Mario (broer van Linda) en nog een vriend van Sjaak tegen. Even geluncht en bijgepraat. Uiteindelijk stonden er 3 Corvairs op dit parkeerterrein, van Jaak Eijkelenberg, Guus Marinus en Ruud.

Natuurlijk was het weer erg leuk om al die oude vliegtuigen te bewonderen. Helaas, door het slechte weer, waren er minder vliegtuigen aangekomen. Begrijpelijk, ze wilden geen risico's lopen, maar wel jammer voor de toeschouwers.

We hebben later op de middag nog even kunnen genieten van wat opstijgende airkrachten, maar veel was het niet, gezien de slechte weersomstandigheden.

Ruud ontdekte een echtpaar, zittend op

stoeltjes met in hun verlengde een zelf gebouwde, kleinste 14 cilinder luchtgekoelde diesel stermotor. En het liep als een zonnetje!

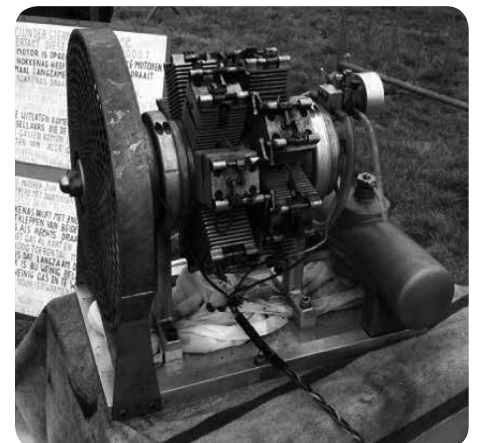
Rond half 4 begon het echt te regenen en zijn we vertrokken naar het Wok, Teppan Yaki & Grill Buffet in Beerse.

Het was leuk om elkaar daar weer eens echt te spreken.

Daarna ging een ieder zijns (haars) weegs. Wij weer terug naar het hotel. Zondag terug naar Amsterdam via allerlei kleine weggetjes en pontjes.

Zou zomaar een leuke route kunnen zijn voor een treffen van de Corvairclub.

Ruud en Annemiek



NL sticker

Hieronder een berichtje hoe een mens tóch van gedachten kan veranderen. Het moet heden ten dage toch mogelijk zijn om "modern plakken" te kunnen toepassen? Ik weet het, op kantoor heb je die populaire zgn. gele 'post-it' memostickers. Die kan je gemakkelijk aanbrengen of verwijderen. De kracht van dit product? De speciale lijm.

NL stickers met deze lijm zijn er niet. Wat dan? Speciaal laten maken bij een reproductiebedrijf? Geen optie, veel te duur! Als je een product koopt met uitleesvenster



of iets dergelijks zoals audio-, video- of multimedia, zit er tegenwoordig vaak onzichtbaar beschermfolie overheen die je nauwelijks ziet. En naar behoefte kun je die gemakkelijk verwijderen. Op een gegeven moment waren we in een moderne winkelketen met allerlei goedkope artikelen, waar ik voor 1 euro zgn statische beschermfolies zag voor tablets (en smartphones). Dát is het! Dan plak ik hierop een NL sticker, knip de folie nauwkeurig ovaal en breng het aan op een geschikte plaats. En dat heb ik gedaan. Het is voor mij een geruststelling dat je, om wat voor reden ook, de sticker later op een heel makkelijke manier kunt verwijderen zonder

verdere gevolgen.

En dan nog dit: hoe moet het NL teken er uit zien? Daar ben ik na uitvoerige bestudering van foto's van vroeger op internet en autoboekeken niet veel wijzer van geworden. Foto's van auto's van toen werden niet gemaakt om dit onderdeel speciaal te fotograferen. Wel kan ik mij herinneren dat NL platen (sticker of metaal), met daarin het bouwjaar, van de auto niet origineel zijn. Je ziet ze wel eens op VW kevers. Mochten er mensen zijn die meer hierover kunnen schrijven, grijp de pen of je pc.

Johan Doornbos

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

Reclame maken voor de Corvair

In CORSA Communiqué van juni 2015 verscheen onderstaand artikel van Jim Bernardin. Hij vertelt hoe het reclamebureau waar hij werkte probeerde om de Corvair te positioneren – alleen of in combinatie met andere Chevrolet – lijnen. Het artikel bevat voornamelijk uitleg over kranten-advertenties en enkele nooit gepubliceerde advertenties.

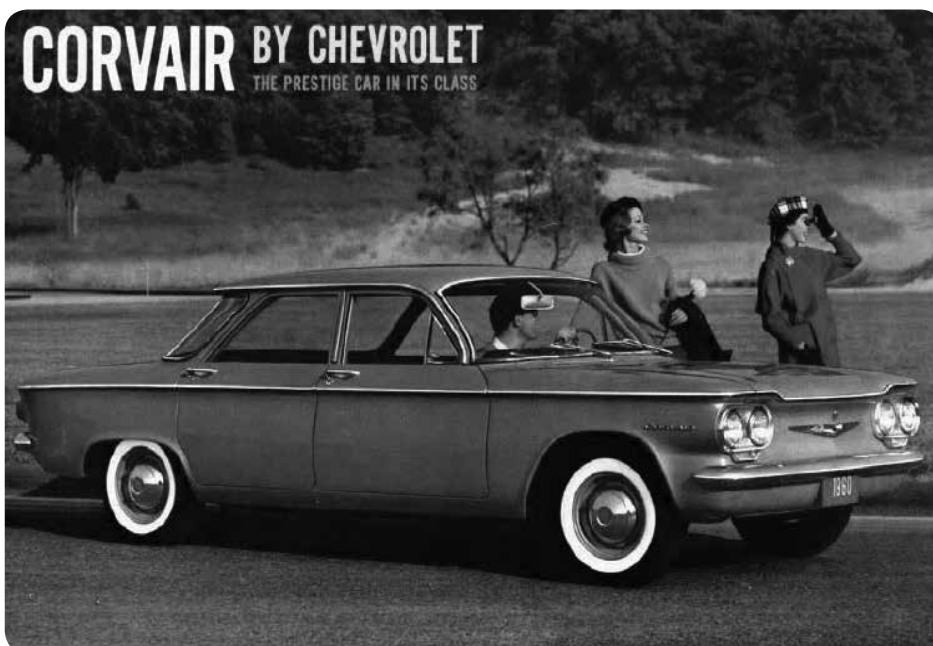
Ralf Verhees

Mijn relatie met Corvair is een beetje anders geweest dan die van de meeste mensen. Het begon in 1960 met de introductie van de Corvair. Ik was sinds 1957 in dienst bij Campbell-Ewald, het reclamebureau van Chevrolet, en werkte als art director in de verkoop promotie groep. We deden alle catalogussen, alle direct mail en ander promotie materiaal. In deze groep was Harry Borgman de artistieke leider, totdat hij besloot om voor zichzelf te beginnen. Misschien herinner je je Harry als de ontwerper van de CPF 50 jaar medaille (Corvair Preservation Fund) en van de eerste Corvair advertenties samen met tekstschrijver Fenton Ludke. Toen Harry en Fenton weggingen om op een geheime plaats aan advertenties te werken, kreeg ik Harry's plaats als groepsleider. In het begin deed ik niets aan de advertenties, maar bijna alles voor de catalogussen en de direct mail. De Corvair was de eerste "vechter tegen import auto's" van General Motors en het kindje van General Manager Ed Cole; daarom werd er voldoende ondersteuning geleverd om succes van deze auto te verzekeren. Ik kan gerust vertellen dat we in het begin



helemaal niet zeker wisten hoe de auto te presenteren. Het was zeer zeker een revolutionaire Amerikaanse auto met een luchtgekoelde motor achterin en andere unieke kenmerken. De meeste van de eerste reclame-uitingen benadrukten deze nieuwe ontwikkelingen. De Corvair was zo nieuw en zo verschillend van alles wat eraan vooraf was gegaan, dat het moeilijk was om zijn doelgroep te bepalen. Toen import auto's serieuze concurrentie begonnen te worden, introduceerde Detroit een nieuwe categorie genaamd "compacts". De Corvair paste daar precies in, zeker wat afmetingen betreft, en zou het opnemen tegen de Ford Falcon en andere modellen. Het moest een goedkope zuinige auto zijn die anders was dan de concurrenten. Ook de vormgeving was verschillend. Chevrolet en andere merken kwamen juist terug van hun experimenten met staartvleugels en exotische details in het langer-lager-breder grote bakken aanbod.

Vergeleken met de grote Chevy's zag de Corvair er eenvoudig en elegant uit. Binnenin was het een acceptabel antwoord op de populaire Volkswagen, maar niet wat de meeste Chevrolet kopers verwachtten. Op de een of andere vreemde manier moest de Corvair het overal in het land in de showrooms opnemen tegen de altijd luxere Impala. En in de catalogus 1960 van alle Chevrolet modellen was er geen concurrentie. De Corvair kreeg één enkele pagina achterin de 24-pagina's dikke brochure, met in kleine lettertjes "Vraag om je exemplaar van de Corvair catalogus". Een direct mail brochure werd gericht op families die belangstelling zouden hebben voor een zuinige auto met genoeg ruimte, laag benzineverbruik en lage onderhoudskosten als hun familie-auto. De foto werd gemaakt met Warren Winstanley in een voorstad van Detroit. De jongen op de fiets is Warren's zoon John. De Corvair werd gepresenteerd



als geschikt voor een 5-persoons familie, maar ondertussen zochten we verder naar het beste imago. De coupe had aandacht getrokken en werd aantrekkelijk gevonden, dus Chevrolet besloot om hem een upgrade te geven. Hij kreeg zelfs een nieuwe naam: Monza.

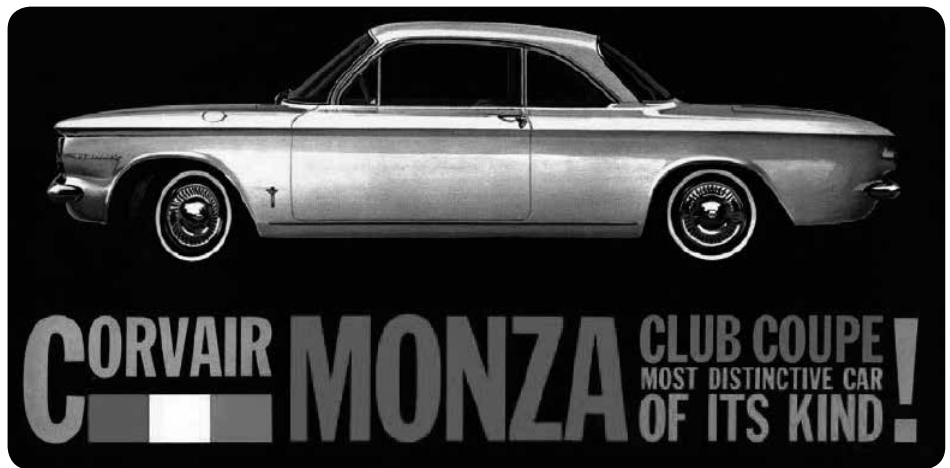
De Corvaire was "Auto van het Jaar" genoemd en de introductie van de Monza maakte het grote verschil in de waardering van de auto. Hij was nu sportiever met kuipstoelen en andere luxe snuffjes. Z'n prestatie kreeg later een echte boost met de introductie van de turbo-aangedreven Spyder.

Voor 1961 werd een uitgebreidere serie auto's gelanceerd. Naast de 500 en 700 coupe en sedan, introduceerde Chevrolet een aardige kleine stationwagen genaamd Lakewood en een erg interessante bestelwagen genaamd Greenbrier. Ook een pick up truck met een unieke eigenschap: een laadklep niet achterin maar aan de zijkant. De klep ging omlaag tot aan de grond voor makkelijk in- en uitladen. Corvaire werd door alle varianten wel moeilijker te plaatsen in de markt. Toch had ieder auto alle unieke eigenschappen van het oorspronkelijke concept.

De coupe met de toevoeging van de Monza – elementen bleef het meest populair en de auto met de meeste groeipotentie. Die kreeg ook steeds meer het karakter van een sportieve auto tegen een redelijke prijs. Precies het soort product dat Chevrolet had geholpen om zoveel jaren zijn leiderschap positie te behouden.

In het najaar van 1961 werd ik bevorderd tot wat de Experimentele Ontwikkel Groep werd genoemd. We werden gehuisvest in kantoren van Campbell-Edward naast het GM gebouw en werden geacht alle Chevrolet reclames te helpen verbeteren door niet belast te zijn met de "do's and don'ts" van de reguliere creatieve groep. Als doorlopende opdracht deden we de Corvaire en Corvette reclame. Hier ontmoette ik voor het eerst David E. Davis Jr., die samen met Ray Clark de teksten zou doen. Ja, dezelfde David E. die redacteur zou worden van Car and Driver, het Automobile magazine het licht zou laten zien en de meest bewonderde schrijver en redacteur van auto specials boeken. David E. was de drijvende kracht achter een Corvaire Rally Programma. GM was altijd terughoudend geweest.

Om betrokken te raken in motorsport competities, maar de Corvaire was iets nieuws en kon wel wat ondersteuning gebruiken om de prestaties te benadrukken. Het idee was om een team van Corvaire's deel te laten nemen aan enkele stevige winter rally's en dan aan de 4.200



mijn Shell Trans Canada Rally. Winnen of verliezen, van de evenementen moest verslag gedaan worden en daarom huurde ik een fotograaf in, Warren Winstantley. We vonden het onmogelijk om iets te schieten tijdens de rally, dus organiseerden we opnamen met de echte auto's na afloop. We waren ervan overtuigd dat de prestaties van Corvaire er toe deden. Chevrolet spendeerde verreweg het grootste deel van haar reclamegeld aan krantenadvertenties ter ondersteuning van de meer dan 6000 dealers. Want kranten waren het waar Amerikanen zochten naar nieuws, informatie en verkoopshows. Chevrolet

had de Chevy II geïntroduceerd en moest dus vier model-lijnen ondersteunen. Het was een voortdurend probleem om een volle krantenpagina advertentie uit te denken voor alle vier de producten samen: Chevrolet, Chevy II, Corvaire en Corvette. De "Instant Adventure" - advertentie is een ontwerp van mij en David E. ontwikkelde de tekst. Het verkocht. Soms ontstond de tekst eerst en soms het foto idee. Hier maakte ik een ruwe schets en toen schreef David E. de tekst ervoor. De advertentie was de best opgemerkte van alle krantenadvertenties van 1962 volgens de Starch MMN Reporting Service.

RALLY: a sort of timed endurance run, in which competing cars must maintain assigned average speeds (within legal limits) over routes kept secret until just before the start. Rally organizers delight in searching thoroughly miserable roads—and foul weather couldn't be more welcome. You've got to have an abiding faith in your car before you even enter this rally. Any flaw in handling or braking, any fault in chassis or electrical system, will be tortured out in a test far tougher than any proving ground crew could devise. A hundred and ninety-one cars started this year's Canadian Winter Rally, 43 of them in Corvaire's class. After 1,365 miles of what drivers called "North America's worst roads," nearly fifty had dropped out. But every 1961 Corvaire entered came through without mechanical difficulty. And Corvaire swept the top five places in its class, licking cars that cost up to twice as much. You can't buy success in international competition like this. You can't lock it out. Corvaire did so well because Corvaire's steering, traction and durability lived up to our highest hopes. Encouraging, isn't it, knowing that you can buy one U.S. car that can compete with the world's best?

CHEVY CORVAIRE

1.2.3.4.5

SWEEPS FIRST FIVE PLACES, CLASS IV—9th CANADIAN WINTER RALLY

See the new Chevy Corvaire's, Chevrolet cars and the new Corvette at your local authorized Chevrolet dealer's

Take four convertibles... add bucket seats. Soaring performance and people...

INSTANT ADVENTURE

CHEVROLET
Five likes of worth.

Take four convertibles, add bucket seats, soaring performance and people...

INSTANT ADVENTURE

We won't try to list all the ways that you could add spice to your life and spark to your everyday activities, but we can show you four of the very best we know. Here they are, the sunshine kids, convertible sports models from Chevrolet: Impala, Jet-smooth go and timeless luxury; Chevy II Nova, millionaires looks and performance at short-notice prices; Corvair Monza, the car that changed a whole generation's view about transportation; Corvair, still the precise article and pace-setter for every car on the road today. Your Chevrolet dealer's got this wide selection of cars with sports car flair and dash and he's a very easy man to talk to and deal with and, besides, it's spring. So maybe you really shouldn't wait any longer.

CHEVROLET

See the '62 Chevrolet, Chevy II, Corvair and Corvair at your local authorized Chevrolet dealer's.

Tegen die tijd was de Corvair convertible (cabrio) geïntroduceerd. David E., Ray Clark en ik voelden dat prestatie en het rijplezier de thema's waren waar de Corvair reclame over moest gaan. Het CORSA Communiqué toont af en toe een tijdschrift advertentie van ons en het is altijd een plezier om iets te zien dat we zoveel jaren geleden deden. Voor dit artikel laat ik veelal kranten advertenties zien, omdat oude kranten al lang geleden zijn weggegooid in plaats van bewaard, en omdat kranten toen zo belangrijk waren. De "Winning Friends" – advertentie was geschreven door Ray Clark en ik deed toen het ontwerp. David E. specialiseer-

de zich op de Corvette, terwijl Ray zich concentreerde op de Corvair. Kuipstoelen waren toendertijd iets speciaals en gaven de Corvair een sport auto gevoel. Ray Clark vertelde het verhaal door te starten met "Laten we eerlijk zijn: kuipstoelen alleen maken geen sportwagen". En dan komt het unieke Corvair verhaal. We gingen de goede kant uit met het thema Prestatie. De samenvoeging met Corvette in Corvair advertenties gebeurde in opdracht van Chevrolet. Met onze nadruk op Prestatie leek dit okay en het gaf de Corvette de nodige aandacht. Het ontwerp voor de "Come Face to Face"- advertentie op de vorige pagina heb ik nooit helemaal afgewerkt, maar

toont ons denken over het idee van Corvair en Corvette samen in één advertentie. We haalden heel wat effect uit twee kleuren in kranten; kleur was behoorlijk nieuw toendertijd. Je kreeg waar voor je geld met de Spyder optie. Ik reed aan Spyder cabrio in 1963 en heb nu een 1964 Spyder cabrio. Die geeft nog steeds een hoop plezier. Toen ik de "Here's where the Corvair's Horses"- advertentie maakte, reed ik mijn '63 Spyder al. Tijdens een zomer vakantie reden we naar North Carolina met onze vier kleine jongens. Ik verwonder me nog dat mijn vrouw Ruth het allemaal liet gebeuren zonder moeilijkheden. Op dat moment was het idee van de Corvair als

SO MUCH THAT CAN'T BE COPIED

Let's face it: bucket seats alone do not a sport car make. Even when they're as easy as ours are. You also happen to want cool, damped road, if you're after a five-year road life like off-road racing steering. So, you get with Corvair's new-angled design. (Chevrolet's over the new wheels, so there's less weight on the steering wheels. Lighter!)

You want traction that keeps your car firmly attached to the road all the time—around corners, through potholes, everywhere. You want superiorly balanced handling. You want an smoothly smooth, supple ride—like Corvair's full independent suspension gives you.

As you might have guessed, you simply can't get these happy advantages in any other U.S. car. Only Corvair—only in their finest form, in the Corvair Monza. Anything that gives you less is just another road slither.

CORVAIR Monza by Chevrolet

See the new Corvair at your local authorized Chevrolet dealer's.

A New World of Worth **CHEVROLET**

COME FACE TO FACE WITH THE LEAN AND LIVELY OUTLOOK!

CORVETTE '62 CORVAIR

Some face with us from the hoodlum. Chevrolet's got just the car to challenge your taste for speed! Look in driving Corvair—the Corvette's full brother. Corvair—America's only full-sized sport car. Unlike any you own, you'll get some heart-boosting thrill, long ahead of you!

CHEVROLET

See the new Chevrolet at your local authorized Chevrolet dealer's One-Stop Shopping Center

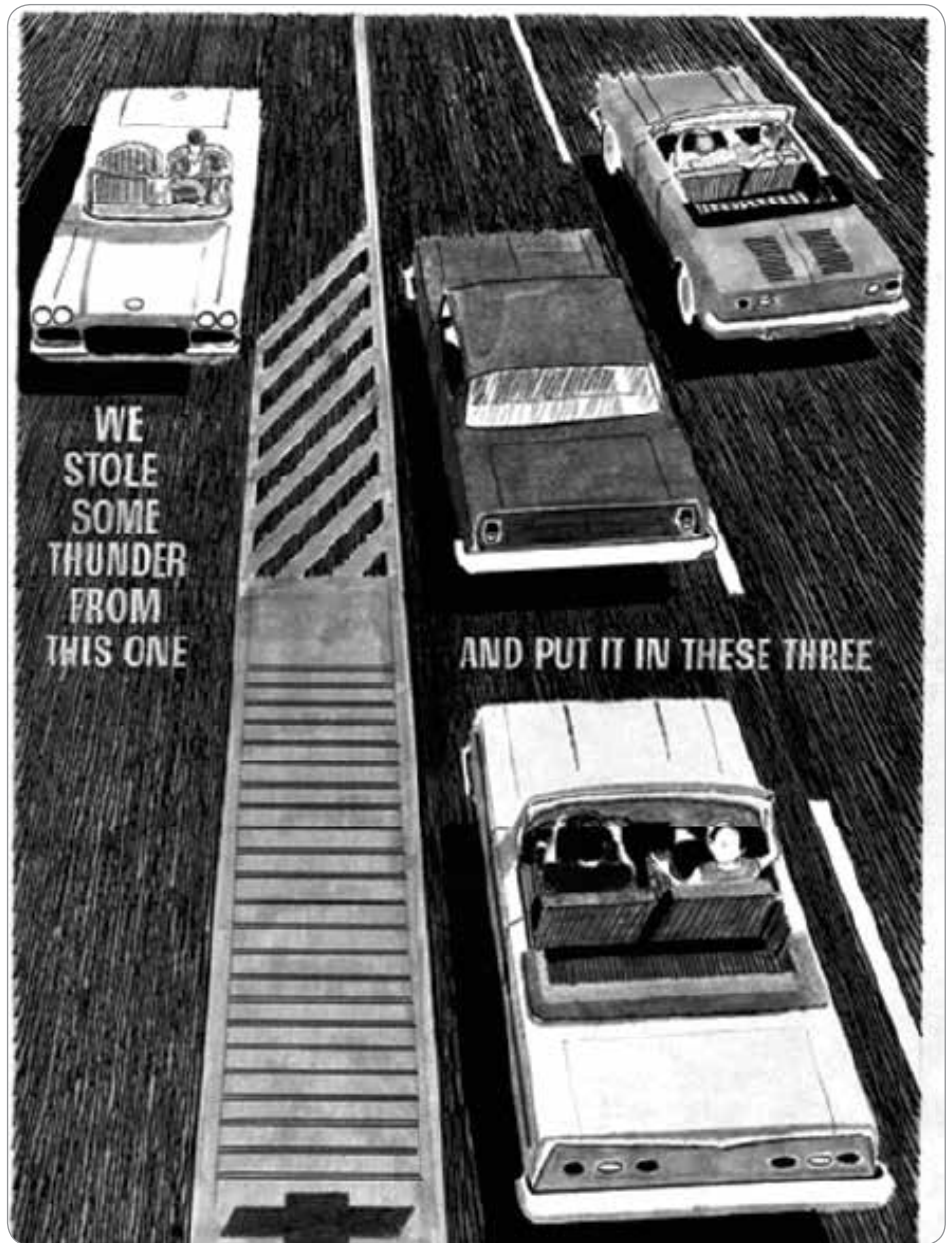
Here's where Corvair's new horses feel their oats

THE GREAT HIGHWAY PERFORMERS Chevrolet • Corvair • Chevy II • Corvair • Corvette

leverancier van grootse prestaties nog belangrijker door de aanval van Ralph Nader. Een compleet nieuwe Corvair bood meer power samen met prachtige nieuwe vormgeving. Prestatie was nog steeds het juiste imago.

Het proces van advertenties maken is drastisch veranderd sinds de opkomst van computers. In onze "Mad Men"-dagen werd het allemaal met de hand gedaan, met tekenkrijt en magic markers om het ontwerp te maken. Maar toen zowel als nu, de ideeën zijn van het grootste belang. Met de hand maken duurde gewoon wat langer. Er moesten evenveel hordes worden overwonnen om je idee goedgekeurd te krijgen. In de eerste tijd, toen we probeerden de ongebruikelijke Corvair te karakteriseren, probeerden we ongebruikelijke benaderingen. Ray Clark werkte met mij aan de volgende advertenties. We moesten een volle pagina vullen en ik wilde een of andere ongebruikelijke aanblik. We kregen in die tijd niet veel marketing informatie of richtlijnen van Chevrolet. Het was een uitstraling, een uitleg van eigenschappen, en misschien een proefrit. Ik wou dat ik meer mislukte ontwerpen bewaard had, maar deze ideeën voor tijdschrift advertenties zijn misschien van belang. Prestatie was een betere oplossing voor het marketing probleem, ook al was Corvair een heel ongebruikelijk nieuw soort auto. De advertentie hiernaast zou een goede 4-auto's advertentie hebben kunnen zijn die voordeel put uit de naam Corvette.

Jim Bernardin



A most unusual car for people who enjoy the unusual

Virtually flat floor for room and comfort

Test-engine traction like you get

Clings like a Corvette--same suspension

Corvair by Chevrolet

A most unusual car for people who enjoy the unusual

fold-down rear seat, available in most models

virtually flat floor adds room, comfort

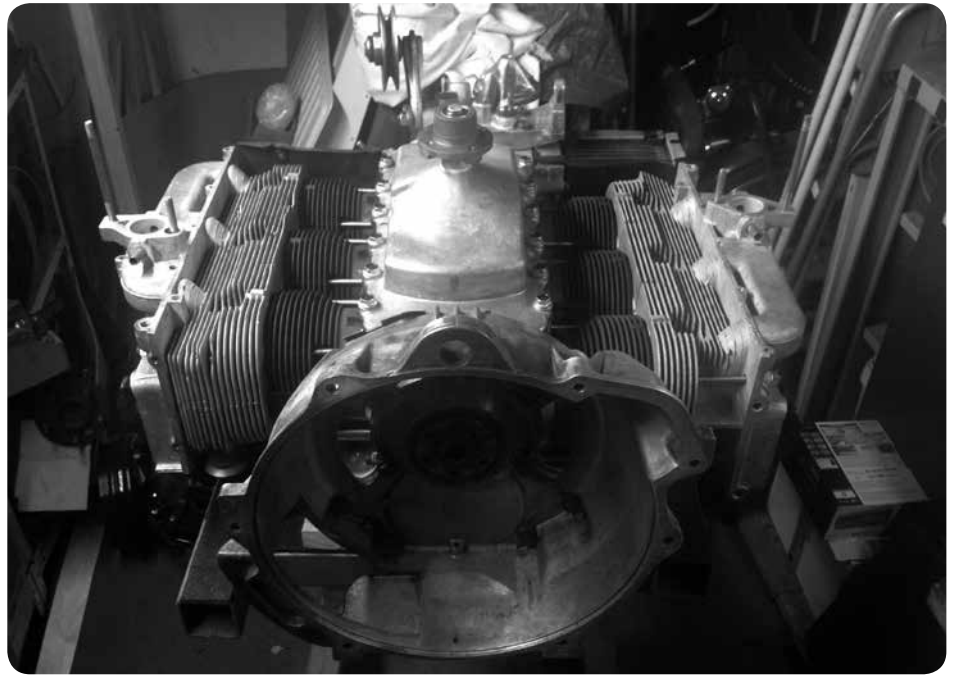
air-cooled engine never touches water or antifreeze

Corvair by Chevrolet

Corvair Lakewood restauratie update

Het is weer een tijdje geleden sinds ik iets van me heb laten horen. Er is veel gebeurd in de afgelopen maanden. In de editie van maart waren we met de opbouw van de koppen bezig. Deze hebben we mooi in elkaar kunnen zetten. alles paste perfect en ook de eerste afstelling ging soepel. We hebben ze nu afgesteld volgens het handboek, en kijken vandaar uit of we ze verder af moeten stellen. Het blok is nu als basis klaar.

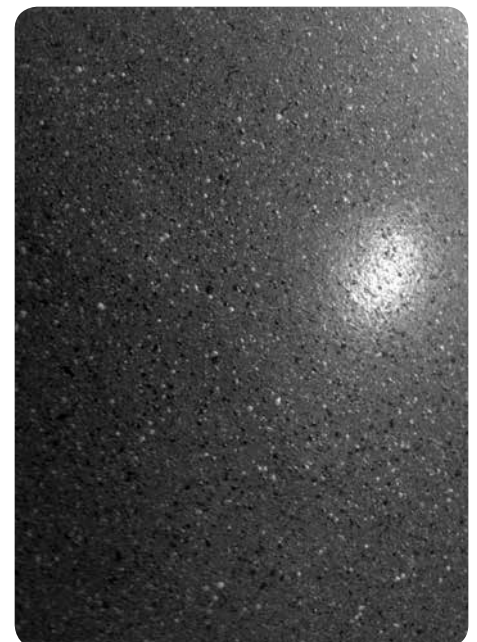
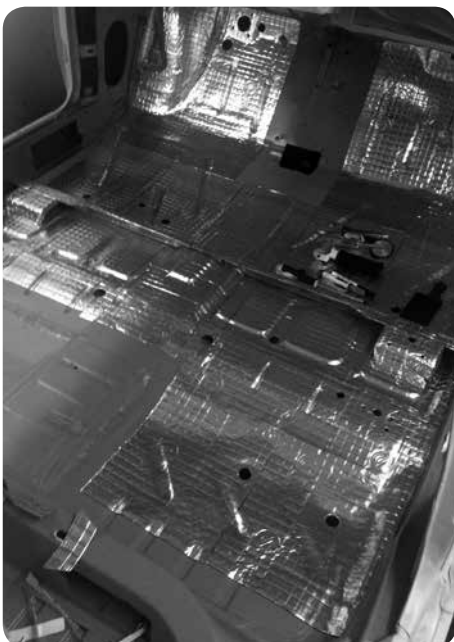
Aangezien dat het bijna vakantie periode was, en ik weer richting Amerika ging, hebben we besloten om het blok verder te laten liggen tot na de vakantie. Voor de vakantie was het de tijd van, welke onderdelen hebben we nodig en kunnen we meenemen. Veel dozen werden open-gemaakt en diverse onderdelen gedemon-teerd, of half gedemonteerd of vielen zelfs al vanzelf uit elkaar. De automaat en het differentieel is nagekeken en diverse onderdelen en upgrades kwamen op de lijst. Ook de complete kabelboom, deurrubbers en service onderdelen (snaren en oliefilters) heb ik maar gelijk meegenomen. De lijst was weer een mooie sinterklaas lijst. Na de vakantie zijn we weer verder ge-gaan. We hebben nog 1,5 maand voordat de body naar de spuitser gaat. Aangezien dit nog steeds een "kaal" framebody was hadden we weer genoeg werk aan om deze in orde te maken voor deze naar de spuitser kon. We maakte een plan van aanpak zodat we alle punten een voor een af konden werken en hopelijk op deze manier niks vergaten. Er waren een aantal punten die voor gingen, zoals de isolatie/ dempingsmatten. Nadat we een grote doos binnen hadden gekregen en een boze postbode dat de doos zo zwaar was



konden we beginnen met de dempings-matten aan te brengen. Het plafond ver-liep spoedig, aangezien deze rechte delen heeft en we mat voor mat aan konden brengen. De vloer begon ook goed, maar naar gelang we naar achteren werkten ging het steeds trager. Dit kwam vooral door de diverse rondingen en opstaande randen. Na een paar avonden werken hadden we de klus geklaard en konden we verder met de deuren. Deze heb-ben we aan de binnenkant ook bekleed met dempingsmatten om de trillingen er uit te halen. Voor we de deuren weer terug konden zetten, hebben we eerst de kofferbak voorzien van een spetter paint laag. De "originele" bussen zijn best moeilijk te verkrijgen in Nederland, en kosten rond de 18 euro per bus. Dat loopt dan toch wel erg op aangezien je een bus of 5 nodig hebt. Maar wat er in zo'n bus zit kunnen wij ook maken. De basis kleur was al grijs, dus die hadden we niet meer nodig. Een potje 2K lak in wit en zwart werden bijgehaald. De verfspuit vol open met betrekking tot verf, en de druk zo laag mogelijk. Na wat testen op karton en hout hebben we de gok gewaagd en de zwarte spatters aangebracht. Dit ging behoorlijk goed. Het moeilijke is om het egaal te doen en niet dat de ene kant vol zit met zwarte spatters en de andere kant maar 10 spatters heeft. Een hele avond hebben we er over gedaan (mede ook omdat we iedere keer van verf moesten wisselen en dus het pistool schoon moesten maken) om zo 1 laag zwart, en 2 lagen wit aan te brengen. Tussen de lagen hebben we een korte tijd van ongeveer een half uur gewacht zodat de verf niet in mekaar

kon overvloeien. Na diverse spannende momenten (laag 1 gelukt, op naar laag 2, deze niet verkleuten, en vervolgens laag 3 deze al helemaal niet verkleuten, anders kan je weer opnieuw beginnen) is het eind resultaat echt super mooi. Erg verrassend en blij ermee. Na deze 2 klussen geklaard te hebben was het tijd om de deuren, kofferbak en achterklep terug te monteren en de overige onderdelen uit te zoeken zodat alles klaar staat om naar de spuitser te gaan. Als de body in september weg is, hebben we weer lekker de ruimte om de aandrijflijn verder af te maken, een keer de workshop goed op te ruimen en alles voor te bereiden voor als de Lakewood weer terug komt met kleur. Meer hierover in een volgende editie.

Ralf Verhees



Najaars collectie foto shoot

Een aantal maanden geleden kwam ik een aantal foto's tegen op internet. Fashion foto's, man en een vrouw, paard en een hond. Buiten dit was er ook een voertuig aanwezig. Dit bleek een Corvair Cabrio te zijn. Best verbaasd om het gebruik van de Corvair, heb ik de afbeeldingen toch maar opgeslagen. De foto's waren mooi van kwaliteit dus met achterliggende gedachten misschien iets voor de herfst editie.

Op de Corsa Conventie ben ik toeval-
lig in gesprek geraakt met Elvis King.
Mede om zijn naam die ik erg toepas-
selijk vond (nee hij is niet vernoemd
naar Elvis Presley, Elvis Presley was
4 jaar en dus nog geen "king"). Hij
vertelde over zijn Corvair en op een
een of andere manier kwamen we op
de herfst fotoshoot uit en wat bleek
nu, zijn Corvair was gebruikt in de
fotoshoot. Zie hieronder het verhaal
van Elvis King over die dag.

Ralf Verhees

In Augustus van 2013 vertelde een oude
buurtgenoot me dat een dame in zijn
dankklas een "oude auto" en een "oude
motorfiets" zocht voor een mode fotore-
portage in het maandblad waar zij redac-
teur van was. Hij regelde dat ik met haar
in contact kwam en haar kon vertellen
over de Corvair en zijn historische beteke-
nis in de reeks van vintage cars. Natuurlijk
had deze dame (ze was begin veertig)
geen flauw idee van de Corvair. Ik stuur-
de haar een foto en ze was verrukt !
Een fotoshoot werd geregeld op een
zaterdag morgen in het midden van sep-
tember op de ranch/ het landgoed van een
gepensioneerde project ontwikkelaar een
paar mijl buiten Little Rock, Arkansas.
Mijn vriend ging mee. Het weer was
precies goed en hij had ook geregeld dat
de motorfiets van een andere vriend van
hem daar was. De hond en het paard
op de foto's leefden al op de ranch. We
ontmoetten de rest van de redactie en de
fotograaf, maar mochten alleen gapen
naar de twee modellen. Nou ja, we waren
er zeker van dat zij een echt mode model
was, maar over het mannelijke model
speculeerden we dat het gewoon een
kerel was die als model was aangekleed.
We fantaseerden over de gedachte dat ze
met elkaar getrouwd waren. Iemand dacht
dat ze wel getrouwd moesten zijn, omdat
we ze nooit een woord tegen elkaar zagen
zeggen !



Natuurlijk wachtte ik nieuwsgierig de pu-
blicatie datum af. In tegenstelling tot veel
commerciële tijdschriften, staat "Inviting
Arkansas" op de eerste dag van de betref-

fende maand in de rekken en is onmiddellijk
on-line beschikbaar.

Inviting Arkansas is een maandelijks gratis
tijdschrift over de laatste modetrends in
centraal Arkansas. JB en ik zeggen daar
altijd over "showen met al die mooiste
mensen". Geen machines werden be-
schadigd of dieren pijn gedaan tijdens de
fotosessie. I hoopte natuurlijk dat we op
de omslag zouden staan, maar ik ben al
lang blij dat de auto en onze club vermeld
worden.

Kort daarna vond mijn zoon een foto van
de voorkant van een vroege Corvair in een
Frans mode blad, Elle. Ik stuurde deze
door naar de redactrice en feliciteerde
haar ermee dat ze in dit geval voorliep op
de Fransen.

Elvis King



RUSTIC LUXE

As dramatic as this season's landscape, fall fashion beckons you back to nature and the art of living well.

Photography by Jason Masters

Models: Sydney & Josh Sullivan

Hair & Makeup: Stacy Cecil with M Salon

1982 Corvair Spyder restored & owned by Erik King

(former member of the Arkansas Corvair Club)

Motorcycle provided by Mariline Cycle - Chris May

John - racing boots provided by Payton & Clint Wallace

Zack - German Shepherd provided by Lilly Hesse

Shot on location at the home of Lilly & Ross Hesse

