

CORVAIR MAIL



Corvair Forums

Het is al vaker genoemd maar nu een keer wat uitgebreider. Om informatie te krijgen is natuurlijk onze club een van de bronnen. Door middel van email of telefoon zijn de leden bereikbaar. Sommigen hebben

het nodig is. Er zijn nog meer manieren om informatie omtrent corvair te krijgen. Buiten de standaard handelaren zijn er ook 2 forums die actief zijn: corvaircenter.com

Clarks is er een kleine prijs te winnen en de winnaars van iedere maand komen aan het einde van het jaar op een Corvair kalender te staan. De winnaars (early & late) komen op de voor- en achterkant te staan. De kalenders worden verkocht en zo wordt het forum draaiend gehouden

al contact met elkaar, sommigen blijven liever op de achtergrond. De club probeert voor iedereen een antwoord te vinden. De makkelijkste manier om zoveel mogelijk clubleden (en andere corvair geïnteresseerden) te laten meepraten is via het "forum" op Facebook. Facebook, nu hoor ik veel van jullie al zeggen "daar wil ik niet op ivm privacy" en weet ik het al niet meer. Maar buiten een account aanmaken (die je overal op welk forum dan ook nodig hebt) kan je je aanmelden in onze gesloten Corvair Club Nederland pagina. Personen die niks met Corvairs te maken hebben komen er in principe niet op. Zo houden wij het overzichtelijk en kunnen mensen reageren op vragen die er gesteld worden. Ook diverse evenementen waaraan "club" leden mee doen, worden daar getoond en men kan er op reageren als

is een groot forum waar veel leden actief op zijn. Overzicht op dit forum is wat minder, maar gelukkig zit er een zoek functie op. Dit forum is wel in het engels aangezien de meeste leden namelijk in Amerika wonen. Persoonlijk vind ik de site niet echt overzichtelijk, maar er is genoeg te vinden.

corvairforum.com

is een ander corvairforum. Deze is minder groot, maar de leden die er op zitten zijn redelijk actief. Als je een vraag hebt, krijg je altijd antwoord. Het forum is overzichtelijk verdeeld in categorieën zoals: Introduction, Members Rides, Ask your Mechanical Questions here, en nog veel meer. Een andere leuke bijkomstigheid is dat er een verkiezing van de maand, en uiteindelijk van het jaar is. In samenwerking met

(samen met de overige merchandise die er te koop is).

Buiten deze 2 forums zijn er ook nog op facebook 2 grote groepen namelijk:

Corvair Society of America

en

Corvair Owners Group

Ook op beide genoeg mooie foto's te vinden, en als je een vraag post krijg je binnen een aantal minuten vaak al een eerste antwoord.

Verder zijn er nog diverse andere groepen zoals Corvair Europe, Corvair Sweden, Corvair racers en nog vele meer. Deze zijn wat kleiner, maar neemt niet weg dat ze soms wel leuk zijn om te volgen.

Succes met rondkijken.

Ralf Verhees

Van de penningmeester

Als penningmeester probeer je financiële zekerheden voor het voortbestaan van de club veilig te stellen.

Bij de aanschaf van een klassieker probeer je het voortbestaan ervan ook veilig te stellen! Dus..... toen ik mijn eerste Corvair (type) aanschafte en de motor al na twee ritjes er min of meer de brui aan gaf, ben ik meteen op zoek gegaan naar een vervangende motor.

De motor, die ik in Nederland kon kopen, kwam uit USA. Daar was hij zo omgebouwd dat hij in een vliegtuig ingebouwd kon worden.

Dat heet dan een motor met “dry sump system”. Dat systeem bewerkstelligt dat de motor, al vliegt hij op zijn kop, overal goed gesmeerd blijft worden. De aanschaf van deze motor was inclusief de automatische bak, “de Powerglide”, tevens de koppelmvormer en belhouse. Dus.... alles compleet.

Je denkt “bingo” dat moet dan een hele goede en betrouwbare motor zijn.

Met die gedachte ben ik, trots op mijn aanschaf, de motor naar de man gaan brengen die hem weer terug zou veranderen naar een normale Corvair motor. Maar bij het demonteren om alles te controleren, bleek het de miskoop van het jaar te zijn. Volgens de restaurateur levensgevaarlijk om als vliegtuigmotor te gebruiken en te slecht om te reviseren. Herlaas goed voor de schroothoop.

Uiteindelijk bleek bij demontage mijn eigen motor veel beter en was uitstekend de moeite waard om te reviseren .

Dan houd je dus de rest van de onderdelen over en die gaan in de opslag. Tot dat Cor Toering uit Zeeland zich meldde. Hij was op zoek naar een Powerglide met toebehoren voor een Corvair motor in een CORD. De CORD is nu handgeschakeld en moet omgebouwd worden.

En..... die had ik voor hem in de opslag. Hij bracht een bezoek aan Amsterdam en vertrok met de onderdelen weer richting Zeeland.

Cor en zijn vrouw Rita zijn inmiddels lid geworden van Corvairclub . Zie met belangstelling hun verhaal over de CORD in het clubblad tegemoed.

Ruud Keers

Inhoud

- 2 Corvair Forums
- 3 Van de penningmeester en de redacteur
- 4 Vanuit de sleutelclub.....
- 6 De Corvair en de APK
- 7 Dagblad De Limburger over Raymond
- 8 Herinneringen van toen
- 9 Vrijgestelde APK-plicht 2018
- 10 Corvair Live
- 12 Corvair Dokter Rem problemen
- 14 Corvair Club zoekt bestuursleden
- 15 Concours d'élégance Paleis Het Loo
- 16 Astro I Redding
- 19 Safe by higher speed



Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter:

Hopelijk binnenkort een nieuwe voorzitter!

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

Wikke 5 5552ET Valkenswaard

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

Van de redacteur

De zomer is nu echt begonnen, en zelfs met 30+ graden worden er verschillende klussen gedaan. Het clubblad is er één van en deze editie staat vol met verhalen van nederlandse bodem. Bedankt inzenders voor het sturen van het materiaal. De afgelopen maanden hebben een aantal clubleden elkaar gezien op evenementen, of zelfs thuis, wat altijd leuk is. Ook is mijn telefoon een aantal keren gegaan, en merk ik dat ik toch nog jong ben in verhouding met de meeste clubleden die ondertussen al gepensioneerd zijn, en overdag tijd zat hebben om te praten. He-laas moet ik nog een aantal jaren werken (lees ongeveer 35 jaar, tenzij ik de loterij win) en als er contact met mij gezocht wil worden gelieve dit in de avonduren te doen of het weekend (dan houd ik ook tijd over om te werken). Ook per email, wat de meeste al weten ben ik altijd bereikbaar, en zal ik ook vlug antwoorden. De eerste onderdelen zijn nu daadwerkelijk aan de Lakewood vast gemaakt, en hopelijk krijg ik steeds wat meer tijd en blijft de vaart er in zitten dit jaar om het technische gedeelte ver klaar te hebben. Het duurt zoals altijd langer dan gedacht, maar er komt ook zoveel tussendoor dat je niet kan inschatten hoeveel tijd je met iets bezig bent.

De Corsa Corvair Convention in Springfield zit er ook weer op. Aan de vele foto's die ik gezien heb op Facebook is het een goed bezochte conventie geweest. Ik weet dat de voorzitter van de Zwitserse Corvair Club deze keer aanwezig was.

Ook zit er een bezoek aan Cor en Rita in de planning en geheid dat in het volgende blad meer over hun bijzondere auto vermeld staat.

Ralf Verhees

Vanuit de sleutelclub.....

Reeds enkele jaren had ik problemen met het afstellen van de motor van mijn Corvair Monza Convertible, bouwjaar 1962 (toen nog een Spider) met een 110 pk motor 1965. Carburateurs tot het laatste schroefje meerdere keren uit elkaar gehaald, van alles vervangen. Ontsteking en afstellingen nagelopen. Resultaat noppes. Hij bleef stationair onregelmatig lopen en bij lagere toeren of gas los, schokkerig inhouden.

Totdat ik het licht zag en ontdekte dat de krukspoelie die gebruikelijk is bij de eerste generatie Corvairs, vanaf 1965 is vervangen door een balancer. Dit is een snaarschijf met een binnenpoelie en een buitenring die aan elkaar zijn gevulkaniseerd. Daarbij is er een markering aangebracht op zowel de binnenpoelie als de buitenring. Die markeringen liggen in één lijn met de inkeping op de buitenrand die dient om de ontsteking op tijd te zetten. Wat blijkt echter? Het rubber van de gevulkaniseerde verbinding begeeft het na verloop van jaren en dan verdraait de buitenring ten opzichte van de binnenpoelie. Hij "blijft achter".

Zie foto 1.



Foto 1. Links de oude en rechts de nieuwe balancer. Rechts de markeringen in lijn met de inkeping v.d. buitenrand, links blijft de buitenring ca. 90 gr. achter.

In mijn geval was dat ongeveer 90°. In plaats van 14° voorontsteking had ik dus zo'n 76° naontsteking. Een wonder dat hij nog liep.

Het kan overigens nog ernstiger worden want als het rubber van de balancer het helemaal begeeft dan kan hij het oliefilter aan gort slaan.

Blij dat ik de waarschijnlijke oorzaak had gevonden, dus een nieuwe Balancer besteld bij Clark's.

Die ouwe haal ik er vast effe uit dacht ik. Ja, ja, dat viel een beetje tegen. Wat zat dat kreng vast. En je bent wel met de krukas bezig dus al te grof geweld wil je ook niet gebruiken. Bovendien bedacht ik,

hoewel ik daar niets over kon vinden, het zal toch geen linkse draad zijn. Een berichtje op facebook leverde een schat aan reacties op, die uiteindelijk resulteerde in de conclusie dat linkse draad onzin was en dat het gewoon een kwestie van grof geweld was om het ding eraf te krijgen. In allerlei Corvair documentatie wordt geadviseerd om bij een handbak te blokkeren door hem gewoon in de versnelling te zetten met de handrem erop of (bij PG) via de Bellhousing. Het probleem daarbij

is dat er veel "vering" in het geheel blijft zitten waardoor geen schokeffect mogelijk is. Bovendien sta je het achterste krukaslager te belasten. Losdraaien geeft nu eenmaal niet alleen een moment maar ook een radiale reactiekracht. Als je dan ook nog gaat slaan dan vindt een lager dat niet fijn.

Het kan echter veel simpeler. Gewoon een kort stuk metaal, bijvoorbeeld een verlengstuk uit de doppendoos, klem laten lopen door het in positie "8 uur" door de balancer



Foto 2, van bovenaf genomen met links een metal uit de doppendoos rustend op een assteun.

heen te steken en aan de buitenzijde op te vangen met een assteun. Vervolgens het steekdeel van een ring/steek 3/4" (of 19 mm) afslijpen en in een meter pijp steken. Wat blijkt dan? De centrale bout gaat los alsof er nooit een probleem is geweest.

Zie foto 2 en 3.

Dan moet de schijf er nog af. Daarvoor heeft Clark's een tool die onnodig ingewikkeld is. Ik heb zelf een hulpstukje gemaakt met 2 boutjes 3/8". Daarbij ontbreekt de centrale afdrubbout van Clark's. Je kunt de centrale afdrubbout van de balancer namelijk prima gebruiken als afdrubbout. Natuur-



Foto 3, links hulpstuk met assteun rechts ringsleutel met een meter pijp

Foto 4; hulpstuk met 2 boutjes 3/8"



lijk wel zo plaatsen dat je hem met een steeksleutel kunt draaien. Let ook op dat je de 2 boutjes 3/8" er niet te ver indraait (ca. 8 mm.) want dan beschadig je de seal die er achter zit. Als de balancer een stukje is gekomen kun je ze er verder indraaien.

Zie foto 4 en 5.

Dan de nieuwe balancer erop. Dat gaat toch nog vrij lastig want de gebruikte toleranties van vroeger of van nu (of van allebei) zijn niet erg verfijnd. Ik heb de indruk dat de diameters van de as dan wel van het gat niet overal hetzelfde zijn. Hoe dan ook, dankzij de eerder genoem-

de ringsleutel met een meter pijp kon ik hem er met enige moeite wel opdraaien. Daarbij heb ik dezelfde blokkering gebruikt als bij het demonteren, maar dan aan de andere kant.

Net toen ik klaar was in mijn garage in Eindhoven kwam de postbode even kijken. Niet zomaar een postbode, maar eentje met 4 grote Amerikanen (o.a. een Chevrolet van 1959) in zijn schuur. Ja, hij kende de problemen rond de balancers maar al te goed. Alle grote Amerikanen hebben daar last van, wist hij te vertellen. En vást dat die krenge kunnen zitten!! En ja, gebruik nooit een hulpstuk met een

centrale afdrukbout want dan beschadig je de binnendraad. Ook geen poelietrekker gebruiken want de balancer breekt gegarandeerd.

Eén van de mooie dingen van het bezig zijn met oldtimers is dat er zoveel te weten en te leren valt en dat je altijd weer blijft leren. Dat geeft op de een of andere manier een fijn gevoel. En als je ouder wordt dan leer je steeds weer opnieuw doordat je het na een poosje weer was vergeten. Prachtig toch?

Wim Boon

Foto 5, hulpstuk op balancer met 2 boutjes 3/8" en de centrale bout als afdrukbout.



De Corvair en de APK.

Ja de Corvair moest er toch weer aan geloven, de twee jarige APK. Met de gedachte dat dit zijn laatste keuring zou zijn. Als hij goedgekeurd 2018 in zou gaan zou hij van af dan APK vrijgesteld zijn. Maar dat heb ik dus duidelijk verkeerd begrepen. Dat geldt alleen voor auto's vanaf 1960 en ouder.

Ik bracht hem bij de garage die 2 jaar eerder ook de APK verzorgd had, van Voskuilen in Alphen aan de Rijn. Omdat ik wist dat de onderste fuseekogels vervangen moesten worden en ik daar het juiste gereedschap niet voor had, heb ik met deze garage een afspraak gemaakt. Ze doen geen APK keuringen, maar controleren zodanig, dat de auto zeker APK goedgekeurd wordt.

Leuk is dat het een garage is die de V van Voskuilen ook gebruikt als de V van vertrouwen en het ook waar maakt. Bij de controle werd tevens geconstateerd dat de olie cooler lekte. Ik wist dat hij een klein beetje olie lekte maar was er nog steeds van overtuigd dit via een bout van de carterpan kwam. Deze moest je niet te vast draaien want dan draaide je de bout door. Die bout zat precies onder de olie cooler en daar was hij inderdaad altijd nat van de olie.

Direct bij Clarks de nodige onderdelen



besteld en had ze met 4 dagen in huis. Ook meteen de verdroogde en gescheurde stuurkogel hoesjes laten vervangen. Nieuwe carterpan pakking gemonteerd en het probleem met de bout opgelost door er een nieuwe helicoil in te monteren. Bij het ophalen uitgebreid met Vader Gerard Voskuilen en zoon Richard de gerepareerde onderdelen bekeken, zag er weer mooi uit.

Inmiddels alweer 800KM verder in een weekend in België met de Retro Drivers blijft nu de onderkant van de motor mooi olie vrij. Ik kan nu gaan controleren wat de motor zelf aan olie verbruikt. Maar..... op de terugweg naar huis diende zich helaas een nieuw probleem aan maar daar gaan we het de volgende keer over hebben.

Ruud Keers



Jerry Brown

Voor al uw 2e hands Corvair onderdelen

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvair, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop corvair onderdelen op voorraad. Meestal 2e hands bruikbare onderdelen en zelfs "new old stock" komt voor.

Om contact te krijgen kan je het beste emailen welk onderdeel je nodig hebt. Jerry komt uit de USA dus alleen Engels.

air_cooled63@yahoo.com

Prijs voor onderdelen gaat in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalings sites.

Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is een uit de hand gelopen hobby, en wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

Gerald Brown
Manning South Carolina



Dagblad De Limburger over Raymond

© Copyright 2016 Dagblad De Limburger / Limburgs Dagblad.
Het auteursrecht, ook ten aanzien van artikel 15 AW, wordt
uitdrukkelijk voorbehouden. Vrijdag, 03 juni 2016

MIJN MOBIEL
AUTO

- **Naam:** Raymond Zeekaf
- **Woonplaats:** Eijsden
- **Leeftijd:** 56 jaar
- **Rijbewijs sinds:** 1977
- **Auto:** Chevrolet
- **Bouwjaar:** 1964
- **Gewicht:** 1266 kg
- **Typeaanduiding:** Corvaire Monza
- **Motorinhoud:** 2.7l
- **Motortype:** Luchtgekoelde

- **boxer, zescilinder**
- **Vermogen:** 95 pk
- **Topsnelheid:** 160 km/u
- **Verbruik:** 1 op 12
- **Gekocht in:** 2012
- **Aanschafprijs:** € 10.000,-
- **Km-stand bij aanschaf:** 25557 miles
- **Km-stand nu:** 31435 miles
- **Bijzondere kenmerken:** cabriolet

- **Nieuw prijs in 1964:** \$ 2.811,-
- **Taxatiewaarde:** € 18.000,-

KOSTEN

- **Restauratiekosten:** € 3.000,-
- **Onderhoudskosten jaar:** € 1.500,-
- **Bijzondere kenmerken:** € 300,-
- **volledig casco**



„Ik zou een hele dag op mijn gemak in deze auto kunnen rondtoeren.” FOTO'S LORAINÉ BODEWES

In de rubriek Mijne Mobiel vertelt een lezer over de bijzondere band die hij heeft met zijn voertuig. Deze week Raymond Zeekaf uit Eijsden, eigenaar van een Chevrolet uit 1964.

‘Een enorm vrij gevoel’

DOOR PETER HEUSSCHEN

Wellicht kwam het door zijn voorkeur voor zacht geveerde Franse auto's op het moment dat Raymond Zeekaf koos voor een Amerikaanse Chevrolet Corvaire Monza. Het klinkt wat contrair, omdat qua design, verbruik en grootte Europese en Amerikaanse auto's vaak verschillende werelden vormen. Toch kocht Raymond Zeekaf vier jaar geleden een Chevrolet in een cabriolet-uitvoering waarover hij meer dan tevreden is. Eigenlijk is de aankoop van de 'kleine' Chevy vrij impulsief geweest. Alhoewel... wie de Corvaire (de benaming is een samentrekking van Corvette en Bel Air door General Motors), nader bekijkt ziet dan toch weer Europese trekjes. Neem de motor die bij deze auto achterin ingebouwd is, het is een luchtgekoelde boxer met zes cilinders en de koetslengte bleef binnen de perken met een afmeting van 467 cm.

Raymond zag de auto staan op de site van een handelaar in Nunspeet. „Ik viel op het ontwerp”, zegt hij thuis in de Eijsdense woning die uit 1899 stamt. „Ik had inmiddels een voorliefde voor grotere auto's ontwikkeld die waarschijnlijk altijd latent in mij aanwezig is geweest.”

Herinnering

En dan volgt een stukje psychologie van de koude grond wanneer Raymond vertelt van een vistichtje uit zijn kinderjaren met opstaan in het holst van de nacht. „We gingen met de Opel Rekord van onze buurman. Spannend om in zo'n grote auto te mogen rijden. En die lichtjes van de radio op het dashboard tijdens de rit in het donker. Dat ben ik nooit vergeten.” De herinnering is het parfum van de ziel, zei de Franse schrijfster George Sand (ps. Amandine Dudevant). Waarschijnlijk bedoelde ze daarmee vooral prettige heugenis. Raymond dacht later vaker terug aan dat ritje in de voor hem toen forse auto. „Thuis hadden wij geen

auto. Mijn vader reed als milieuableidende rond op een Mobylette-brommer en later op een Vespa-scooter. Misschien dat die Opel van onze buurman daardoor een blijvende indruk op mij heeft achtergelaten als kind.”

In Nunspeet reed Raymond een paar keer met de Corvaire rond de kerk in die plaats en vroeg toen aan de eigenaar wat bedenktijd voordat hij de beslissing tot koop zou nemen. Hij kende de auto niet en wilde zich nader inlezen over het merk. „Ik heb ook de voorzitter van onze Corvaire-club gebeld en die gaf me een paar steekhoudende tips waarop ik vooral moest letten bij de aankoop.” Eenmaal bezitter van de Chevrolet reed Raymond met twee bevriende echtgenoten naar het Comomeer in Italië. Tenslotte moest de soepele Yank getest worden en dat kan bij uitstek bij langere afstanden en enig klimwerk. Een leuke band in de buurt van de Gotthardpas werd zelfs op zondag direct gerepareerd omdat de welwillende verhuurder van het vakantiehuisje en de gara-

gemonteurs nog nooit een Corvaire in 'levende lijve' hadden gezien. Op de terugweg, richting Eijsden, reed Raymond maar in één versnelling omdat de kabel van de koppeling erg rafelig was.

Geen sleutelaar

Op een later tijdstip constateerde hij dat de drukgroep aan vervanging toe was. „Ik ben een rijder en geen sleutelaar; daarom ben ik voor reparaties aangewezen op mijn garage. Die koppeling was een erg dure grap. Maar het voordeel van dat onderhoud is natuurlijk dat de auto in een goede conditie blijft.” Behalve het toeren met echtgenote Lilian in zijn Corvaire is Raymond ook regelmatig aan de waterkant te vinden met zijn hengels. Want dat zijn zijn favoriete hobby's om zich in de weekenden en vakanties los te maken van zijn drukke baan als projectleider vastgoed bij de belastingdienst.

„Ik zou een hele dag op mijn gemak in deze auto kunnen rondtoeren. Dat geeft mij een enorm vrij gevoel.”



Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 4e jaargang nr. 1 (2001)

Het voorblad van deze editie loopt door tot en met de achterzijde. Daarom heb ik het complete plaatje weergegeven. De afdrukkwaliteit van het blad is matig, dus ook de reproductie. Wat zien we daarop? Equipe Piet Jetten/Louis van Noordwijk in de Tulpenrally tijdens de klassemment-sproef op de Col de Turini in 1960. Enkele kilometers verder strandde de equipe door een mankement aan het schakelmechanisme. Tevens was dit voor Piet de laatste keer, omdat hij ziek werd en in datzelfde jaar overleed. Piet was een GM dealer in Boxmeer.

Het blijft moeilijk om mensen gemotiveerd te krijgen om iets voor de club te doen. Die andere CCN (jazeker, de Ca...vul zelf in), idem. De Fransen vragen ons naar een Eurovair met Pinksteren. De Duitsers? Weinig animo voor een rit naar Tsjechië door de Zwitsers georganiseerd. Tja, het gaat allemaal wel maar..... aldus **'Van de redactie'**.

Marc Veenhuis leest Auto-Motor Klassiek en vraagt hierin naar emblemen van de Corvair. Hij vraagt tevens een artikel te schrijven over de Corvair. De uitgever reageert positief en zoekt naar een 63er. Hoe dat is afgelopen wordt niet vermeld.

De ene CCN heeft contact gezocht met die andere CCN.... om wat artikelen uit te wisselen.... Wat dat heeft opgeleverd en of er het één en ander geresulteerd heeft in publicaties is onduidelijk.

Er is een website in de maak, waar de redactie zich zijdelings mee bemoeit. De redactie vindt wel dat e.e.a. traag verloopt. De site is te bezichtigen onder <http://www.geer.tmfweb.nl> en het onderhoud zal worden gedaan door ene Paul Hilkens. Even nu controleren op het web. Niets van te vinden....

Voertuigendag in Veulen bij Venray. 'White walls' kunnen clubleden, die een Corvair model van Sun Star hebben gekocht, kopen bij de club. **Tot zover blad 1.**

'Elvis left the building'. Jaak Eykelenberg is met een jeugdvriend, beide Elvis fans, naar Graceland gereisd. Graceland, het landgoed van wijlen Elvis Presley. Verplichte kost dus voor fans. Doel van de reis was een plaats te bezoeken waar Jaak enkele jaren geleden ongeveer 10 Corvairs had gezien en 'bewaakt' werden

door 5 hondjes. De plaats hebben ze gevonden, maar nu onbemand en slechts bewaakt door één verwaarloosd hondje. Voor Jaak een lichte teleurstelling. Jaak en Loe hebben daarna een Conventie van Circle City Corvair Club bezocht, voorafgegaan door een bezoek aan het Mekka van Indianapolis de 'Brickyard'. Daar vinden beroemde autoraces plaats. De Conventie is als heel plezierig ervaren. Jaak heeft er gefilmd en o.a. gesproken met Donald Filkins, eigenaar van een Corvair limo. Je weet wel, zo'n stretch limousine. De bijnaam voor deze auto? Zie boven. Een verkort verslag over het ontstaan van deze wagen staat in de vorige editie onder 'herinneringen van toen 3e jaargang nr. 6'.

Technische avond. Een nieuwjaarsbijeenkomst in Stompvoren waar een sleutelavond aan werd gekoppeld. Een unieke gelegenheid en beschikbaar gesteld door Remco en Saskia van de Akker. Even kijken op de ledenlijst.....nee ze zijn geen lid meer. Trouwens, ik lees nog meer namen die van de lijst zijn verdwenen, zoals Jan van de Worp, Tijn Kuitwaard en Ronald Vijsma. De mallen van Leon werden ten dienste gesteld aan Tijn. Hij heeft nog een te restaureren EM coupé. De auto van Ronald had last van een schurend geluid. Eigen diagnose: vastzittende remcilinder. Al met al een leerzame avond waar ieder op eigen wijze invulling aan gaf.

Tulpenrally. Een heel verhaal waarin de nodige voorbereiding beschreven wordt. De 60er Corvair van Mike wordt ingezet voor een heuse rally. Mike rijdt en Leon navigeert. Hoe zij aan sponsorgelden zijn gekomen, hoe ze met de familie Jetten in contact zijn gekomen en rallyverhalen van hen worden verteld. Het is allemaal mooi beschreven. Zwakke punten van vroege Corvairs? Uit eigen ervaring van de Jettens is dat de schakelstangborging en ook de koppelingskabel welke een scherpe bocht maakt bij het koppelinghuis. De presentatie van Mike's Corvair op de open dag van de firma Kupron. Naast GM-dealer Jetten nog andere GM-dealers van toen? Van Zijl uit Arnhem en Jaap Swart uit Wormerveer.

Mijn verhaal. Inderdaad zijn verhaal. Enkele opmerkelijke feiten van Ronald Vijsma. Hij is opgegroeid tussen films van Elvis Presley en muziek van The Ventures. Zijn droom? Een 50er Buick, Ford of

Chevy. Op zijn 16e droomde hij van iets. Van een fiets, niet een Hollandse fiets maar een Amerikaanse. Hij verzamelt en restaureert ze. Tegenwoordig zie je wel eens een Jonny Loco: dat is een replica van dergelijke fietsen, volgens mij. Zijn interesse voor de Corvair ontstond toen hij met een vriend naar een Solex ging kijken. Daar zag hij voor het eerst een 63er Corvair coupé. Na wat zoeken en bellen kwam hij in het bezit van een Early sedan, gekocht bij Hofman in Leek. De thuisreis liep al snel uit op pech. V-snaar gebroken en de powerglide haperde. Lang verhaal kort....na het nodige reparatiewerk een trots clublid. Even kijken op de ledenlijst, nee hij is niet meer.

De volgend bladzij zien we wat foto's van **Klaas van Dijk**. Een impressie van zijn museum met een aanzienlijk aantal Amerikaanse oldtimers.

Corvairmodellen. Een uiteenzetting over diverse miniaturen. Dinky Toys, Corgi Toys, Lone Star, Eligor, Norev, Sabre en Sun Star zijn fabrikanten die diverse Corvair modellen hebben gemaakt met wisselende detaillering en nauwkeurigheid. Paul Hilkens heeft 2 modellen van Sun Star, waarvan hij er van één het dak heeft afgezaagd en vervolgens naar eigen dunk product specifiek gemaakt heeft. Kers op de taart: white wall ringetjes voor de banden om de zaak helemaal af te maken. Deze plakringetjes waren verkrijgbaar bij onze club. De bij het artikel geplaatste foto is het bewijs.

Voor de **zomermeeting**, gehouden in het Pinksterweekend, wordt opgeroepen om te komen. Want, presentatie op Europees niveau met (internationale) pers!

Deel 13 van de Corvair geschiedenis. De essentie van deze les is de introductie van de Monza op de Chicago Auto Show in mei 1960. GM had met de Corvair als doel een eenvoudig en zuinig vervoermiddel aan te bieden. Na de introductie (eind '59) van de 4 drs Corvair zakte de belangstelling vrij snel in. Dat zag GM en haakte daar op in door diverse modificaties aan de Corvair door te voeren, met als doel een betaalbare sportwagen aan te bieden. En dat is gelukt, een instant succes. Tot en met augustus, want toen kwam er weer een modelwijziging. Zo ging dat toen in Amerika. De Corvair ontving de trofee 'auto van het jaar' van het toonaangevende autoblad Motor Trend. Waarom? Technische vooruitgang, luchtgekoelde motor en pendelas met onafhankelijke wielophanging. Kortom, de meest uitzon-

derlijke auto van 1960.

Corvair-spotters. Een EM en LM model tijdens het powerfestival in Antwerpen. De EM blank gemaakt en incompleet, de LM restaureerbaar. Samen fl. 2000,—

Corvair Styling Evolutie. Ondanks dat het oorspronkelijke model werd nageaapt door andere fabrikanten, besloot GM al in een vroeg stadium met de ontwikkeling van een opvolger. Aanhoudende dalende verkopen dwongen GM daar toe. Het model moest radicaal anders met behoud van techniek. De koets kreeg in '65 Italiaanse lijnen en dat resulteerde in hernieuwde belangstelling. De 140 en turbomotoren zorgden niet voor een verkoop boost, dus werden niet meer geleverd. Een fel protest van het koperspubliek deed GM besluiten om de 140 weer in het summiere programma op te nemen. Er is een foto te zien van een vroeg concept van een coupé met GT en SS kenmerken. Deze heeft het niet gehaald. De Opel B-Kadett Coupé is een mooi voorbeeld waarin dit Corvairmodel is terug te vinden.

De editie sluit af met o.a. advertenties, Autokampioenfoto met LM over file probleem in Amerika door Caroline Nelis ingestuurd en een vage niet te lezen tekst bij 2 foto's.

Johan Doornbos

Vrijgestelde APK-plicht 2018.

Toen ik mijn Corvair rond 16 april jl aanbood voor de 2 jaarlijkse APK-keuring bij mijn auto restauratiebedrijf zei ik opgetogen: 'Voor de laatste keer!' 'Hoezo voor de laatste keer?' 'Nou, in 2018 vervalt de APK-plicht voor auto's van 50 jaar en ouder. Dat is in Den Haag besloten.' 'Oh ja?' 'Ja, ik heb ooit een mail hierover ontvangen'. 'Ik zal het de keurmeester doorgeven'. Thuis de mail gezocht maar kon dit niet terugvinden.

Toen ik de auto weer ophaalde, kreeg ik te horen dat de keuring goed is verlopen, maar dat de auto in 2018 gewoon weer voor de keuring moet. En dat is voor mij een teleurstelling. Ik dacht eindelijk van die malle APK-plicht af te zijn. Hierna ben ik op het internet gaan zoeken en de site van de Fehac gaf duidelijkheid.

Dit schrijft de Fehac:

Ingangsdatum waarschijnlijk pas per 1-1-2018. Over de ingangsdatum in Nederland meldt de RDW: 'in overleg met het ministerie van I&M zal het vervolgtraject bepaald worden en worden de voorstellen uitgewerkt in wet- en regelgeving. De EU Richtlijn moet per 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving en uiterlijk 20 mei 2018 worden toegepast'. En we weten dat dit soort wijzigingen meestal per 1 juli of 1 januari worden ingevoerd worden dus het zal wel 1 januari 2018 als invoeringsdatum gaan worden. Nog even geduld dus, maar voor met name vrachtwagenbezitters en bezitters van klassiekers uit de '60-jaren is dit goed nieuws

Zoals ik het lees, staat de ingangsdatum nog niet vast.

Johan Doornbos

12^e RALLYE DES TULIPES 1960

Dat staat onder de originele foto.
1960 was het enige jaar dat Piet Jetten niet met een Vauxhall startte in de Tulpenrallye maar met de revolutionaire Corvair van het moedermerk Chevrolet. Hier zien we de Corvair 700 coupé tijdens de klassementsproef op de Col de Turini. Enkele kilometers verder zou de equipe Piet Jetten-Louis van Noordwijk moeten stoppen door een mankement aan het schakelmechanisme. Het zou de laatste keer zijn dat deze equipe aan de Tulpenrallye deelnam. Kort hierna werd Piet Jetten ziek, en stierf datzelfde jaar.

Deze exclusieve foto kregen we van Dries Jetten te leen. De zwart/wit uitgave hebben we gekopieerd en daarna ingekleurd. Het spreekt vanzelf dat we, naast het retourneren van het origineel, Dhr. Jetten een ingekleurd exemplaar als dank cadeau doen.



4^e jaargang

1



Een Late One in de file naar het Woodstock rockfestival, Bethel, New York, 1969
Uit de verzameling 'Corvaire Live!' van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Rem problemen

Deze lijst kan dienen voor het oplossen van de meest voorkomende remproblemen.

* het pedaal zakt langzaam naar de vloer wanneer je remt. Als de hoofdrem cilinder niet laag staat met remvloeistof, kan het een lekkende afsluiter zijn in de hoofdrem cilinder. Remvloeistof loopt langs deze "seals" afsluiters (vaak rubberen ringen). Controleer ook of er geen remvloeistof lekkages zichtbaar zijn bij de hoofdrem cilinder ; check ook onder bij de vloerbedekking (net onder het stuurkolom).

Een plotseling remkracht verlies zonder remvloeistof verlies is meestal niet het probleem van de hoofd rem cilinder.

*Een continue lager worden van de remvloeistof duidt op een lekkage in het remsysteem. Het compleet nakijken van het hele systeem is nodig en alle roestige leidingen moeten vervangen worden.

*Het rempedaal trilt. De trommelremmen zijn waarschijnlijk niet rond meer. De trommels zijn gemaakt van ijzer, en als ze vallen vervormen ze van "rond naar ovaal". Ook als ze erg heet geworden zijn en de handrem wordt aan getrokken kunnen ze vervormen.

*De auto trilt maar het rempedaal voelt goed aan. Roest in de trommels is een veel voorkomend probleem omtrent het trillen en remmen van de Corvair. Vaak als de Corvair wat langer stilstaat (in de winter) wil er in de trommels roest ontstaan. Met wat licht schuurpapier kan lichte roest verwijderd worden, is het erger laat ze dan schoon/uit draaien. Soms gaat het na een aantal keren remmen ook vanzelf weg.

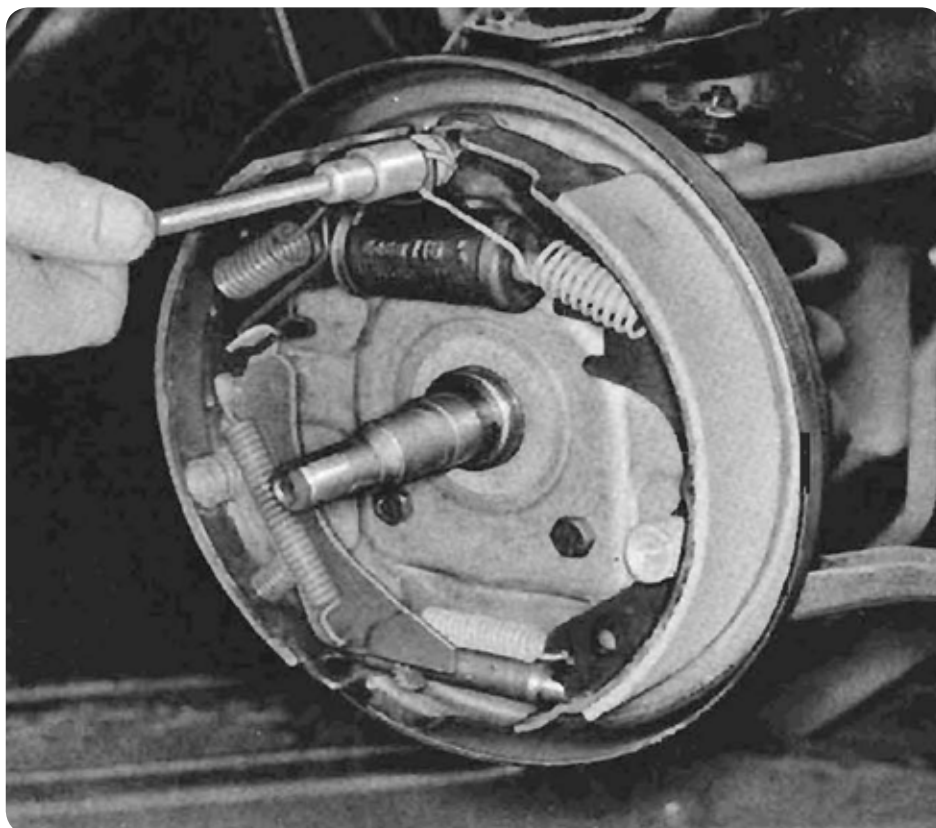
*Een sponsachtig gevoel van het rempedaal. Lucht in het systeem, ontluchten door middel van de ontluchttings nippels en pompen op het pedaal. Een veel voorkomend probleem in het begin als de remmen opnieuw aangebracht zijn.

*Het pedaal intrappen tot de vloer en deze komt weer omhoog. De remmen zijn niet goed ingesteld. De modellen van 1960 tot 1962 moeten handmatig worden aangepast. De late modellen (van 1963 tot 1969) hebben zelf instelbare, maar deze kunnen ook vast gaan zitten en slijten. Bij slijtage vervangen.

*Laag pedaal wat laag blijft als je de rem intrapt. Onjuiste "rem duwstang" ook wel de push rod of een slechte dubbele hoofdremcilinder. Laat de push rod niet aanpassen, tenzij je zeker bent dat daar het probleem zit. Aanpassen kan vastlopen van remmen opleveren en oververhitting.



Vertaald van de "THE PREVENTATIVE MAINTENANCE SERIES". Mike Dawson, ook wel de Corvair Dokter.



* Overmatige inspanning die nodig is om de Corvair tot stilstand te krijgen: Vast zittende zuigers van de rem wiel cylinder (vaak vanuit de opslag al, en veel voorkomend bij de modellen 1960-1964). Ernstige roest vorming in de trommels. Nieuwe remschoenen die een andere diameter hebben dan de trommel, waardoor het contact met de trommel minimaal is. Te harde veren die alles weer terug duwen. Houd er rekening mee dat bijna alle nieuwe remschoenen die nu gemaakt worden anders reageren en meer kracht nodig hebben dan de vroegere "asbestos" of te wel asbest remschoenen.

* De remmen trekken of grijpen gelijk naar 1 kant: Dit kunnen verschillende dingen zijn: van een lekkende rem wiel cylinder tot een vast zittende rem wiel cylinder. Versleten remschoenen, versleten remveren of zelfs gebroken remveren. Vast zittende parkeerremkabel. Vet van de lagers of versleten lagers kunnen vet in de trommel brengen waardoor deze doorglijden. Nieuwe verkeerde remschoenen. Bandenspanning

goed in de gaten houden en uitlijnen. Eventueel de ophanging en stuur delen controleren op gebreken en daarop uitlijnen of vervangen als deze slijtage tonen.

* Alle remmen slepen of blokkeren: verkeerde afstelling van de rem wiel cilinders of hoofdrem duwstang de "push rod". Door het blokkeren wordt de rem vloeistof warm en zal uiteindelijk niet meer werken. Ook de kans dat er stollingen in komen is groter, waardoor de rem vloeistof niet meer terug kan stromen.

Een handig gereedschap om een diagnose vast te stellen van een probleem is een temperatuur meter. Zo'n apparaat meet het verschil in warmte van de trommelrem aan iedere kant. De wioldoppen er af halen en de temperatuur meter op het wiel richten na het remmen kan je een indicatie geven waar het probleem zit.

Alle remonderdelen zijn verkrijgbaar. Het is dus niet nodig om met slechte of versleten remmen rond te rijden. Verstandig is om 2 keer per jaar een remtest (acute stilstand) te doen. Doe dit wel in een veilige omgeving. Hou ook het remsysteem in de gaten en vergeet de leidingen boven de benzine tank en het differentieel niet. Deze worden vaak over het hoofd gezien en roesten door. De remleidingen zullen slijtage tonen want nagenoeg iedere Corvair heeft nog de originele er onder zitten die zoals we weten met de leeftijd van de Corvair op raken. Check je remmen en je zult er vele jaren plezier van hebben.

Mike Dawson



Find us on

facebook

Corvair Club Nederland op 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.

Corvair Club zoekt bestuursleden

Om het voortbestaan van de Corvair Club te kunnen garanderen zoeken we "enthousiaste" leden die graag ons bestuursteam willen komen versterken. Samen maken we de club zoals die nu is. Het bestuur wat er nu momenteel is bestaat uit; de penningmeester Ruud Keers en de redacteur Ralf Verhees. Momenteel houden "wij" de basis van de club draaiende, maar zien toch graag wat versterking verschijnen.

We hebben 2 plekken vrij op dit moment, namelijk die van:

Voorzitter & Secretaris

Nu klinkt dat allemaal heel zwaar en officieel gelijk, maar deze namen hebben wij ook niet verzonnen, en onthoud we zijn een "hobby" club. Dat betekent dat de bestuursleden die actief zijn alles in hun vrije tijd doen, en soms is er tijd genoeg en soms is er geen tijd en zal de club wat rustiger zijn. Dit neemt niet weg dat de enthousiasme er nog steeds is. We hopen deze 2 beschikbare plekken te kunnen vullen zodat we het jaar 2017 (dat klinkt ver weg, maar we zijn al weer

over de helft van het jaar heen) mooi kunnen beginnen en een gezonde basis kunnen creëren voor de toekomst van de Corvair Club Nederland. Meerdere functies kunnen nog volgen, maar we zoeken eerst een goede basis om vandaar uit "verder te groeien"

Namens het huidige bestuur, alvast bedankt!

wat houden deze functies in:

Voorzitter:

De voorzitter is het gezicht van de organisatie, zowel binnen de club als buiten de club. De taken die een voorzitter heeft zijn onder andere, het leiden van de vergadering (lees ledenbijeenkomst in Januari) Binnen het bestuur bekijkt hij samen met de rest van het bestuur de initiatieven die er zijn. Welke richting de club heen kan gaan, wat er wel en niet mogelijk is (binnen het budget van de club natuurlijk) en houdt de rest van het bestuur in de gaten dat afgesproken taken nagekomen worden. Bij "officiële gelegenheden (lees club dag of andere evenementen die we samen organiseren of overleggen) is hij het gezicht van de club en als het kan dus ook aanwezig.

Secretaris:

De secretaris is de schrijver van het bestuur en daarmee van de club. De communicatie naar buiten toe gaat vaak via de Secretaris. Zowel contact binnen nederland, maar zeker ook buiten nederland zal nodig zijn. Er zijn diverse Corvair clubs in europa, en de rest van de wereld, waaronder ook de Corsa. Een aanspreekpunt binnen de club die het vervolgens in de vergaderingen naar buiten brengt aan de andere bestuurs leden (of clubleden). Tevens zorgt hij dat wat er besproken is op papier komt en naar de bestuurs leden gestuurd wordt zodat iedereen op de hoogte is van de vorderingen binnen de club. Hoeveel vergaderingen we hebben hangt af hoe we het in de toekomst gaan doen. Momenteel hebben we er 2 per jaar, één in Januari met alle leden erbij, en vaak één in de zomer met alleen de bestuurs leden.

Wanneer uw interesse is gewekt of als u meer wil weten, neem dan contact op met Ruud Keers, 020-4706580 depenningmeester@corvair.nl. We hopen geschikte kandidaten te vinden voor deze functies!

Corvair Club Nederland Merchandise



*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.

Overhemd € 25,00



Fleece vest € 26,00



Polo shirt € 20,00



Concours d'élégance Paleis Het Loo

1 t/m 3 juni vond het 12e Concours d'élégance plaats op Paleis het Loo aan de rand van Apeldoorn. Een mooie gelegenheid om met een aantal Corvair leden af te spreken. Een diversiteit aan prachtige klassiekers was vertegenwoordigd. De bezoekers met een klassieker mochten op het terrein (lees de tuin van paleis het

Loo) parkeren. Ondanks dat dit gewoon een parkeer plaats was stonden hier al diverse prachtige oldtimers. Het "officiële" gedeelte voegde daar nog de creme de la creme onder de klassiekers aan toe. De top stukken stonden binnen het hek van Paleis het Loo opgesteld. Deze werden ook door de jury beoordeeld op kwaliteit.

Zoveel merken waar ik zelf nog nooit van gehoord had. De sprintrace (op de oprijlaan van het paleis) was leuk om te zien. Stoomauto's, auto's van 1900 tot 1930 namen een korte sprint, moesten stoppen, en weer optrekken. Het klinkt misschien niet zo spectaculair, en de snelheid is soms ook ver te zoeken, maar de techniek van toen is ook niet te vergelijken met die van nu. De Corvair van Ad Dijkstra was vertegenwoordigd, zodat we er toch nog 1 op het evenement hadden. De overige waren helaas in onderhoud of reparatie. Dit nam niet weg dat we als leden onderling toch nog een uur gepraat hebben over van alles. Het evenement, de corvairs, de club, wat probleempjes die we hadden, de tijd ging zo voorbij. Nadat we weer bijgepraat waren zijn we ieder een eigen weg gegaan om de rest van Concours d'élégance te zien. Het weer was wisselend met soms een harde bui, deze duurde echter kort en daarna kwam snel weer de zon. Een mooi evenemten dat volgend jaar weer plaats vindt !

Ralf Verhees



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

Astro I Redding

Ik denk dat het nu wel veilig is om jullie het verhaal te vertellen van de redding en restauratie van de Astro I. Het is 30 jaar geleden dat we de absolute lieveling van het concept car circuit ontvoerden uit een donker en vochtig magazijn in de ingewanden van wereldstad Detroit juist vóór haar afspraak met de autokraker. Als ik er nu achteraf over nadenk, was het een gewaagde onderneming. Maar toen de situatie onder mijn aandacht kwam, was er geen andere actie aanvaardbaar voor een ware aanhanger van de Corvair mystiek. Het was geen vergissing dat de auto gepland stond voor vernietiging zoals zoveel eenmalige concept cars in de automobiel industrie. De tijd van de Astro I was gekomen en gegaan. Hij nam slechts ruimte in beslag in een afgelegen magazijn en had geen relevante waarde voor de onderneming die haar tot leven had gebracht en overal had geshowd als het laatste en grootste in die dagen.

Maar dat was bijna twintig jaar geleden. Op een of andere manier was het bedrijfsmiddel bekend als Astro I, of meer precies XP-482C, in ongenade gevallen en tot de organisatie van de Chevrolet Fleet group (auto's op naam van de fabriek zelf) gaan behoren. Ze hadden geen bestemming meer voor die auto en zij verkeerde in slechte onderhoudsstaat; dus de beslissing werd genomen om haar te verschromten.

Hoe kwamen wij op het spoor van het naderende einde van de Astro? Op een lentedag in 1986 reed collega Corvair enthousiast en GM ontwerper Stu Shuster langs de vijver op het complex van het GM Technisch Centrum in Warren, Michigan. Wat hij daar zag was de eerste stap naar de redding van de Astro I. Daar – in het midden van de vijver – stond de Astro I gestut door een paar blokken onder haar

speciale twee-delige magnesium wielen! Waar was ze al die jaren verstopt geweest? Waarom was ze plotseling geel geschilderd? We herinnerden ons allemaal dat de auto rood was toen ze voor het eerst aan het publiek werd getoond op de New York Auto Show in New York City in 1967. Een paar dagen later reed Stu dezelfde route op het Tech Centrum en passeerde de plek waar de Astro en de vijver hoorden te liggen. Was was er gebeurd? De vijver was leeggepompt en de auto was verdwenen. Waar was ze naar toe? Wier nam haar mee? Wat gebeurt er hier? Op een of andere manier slaagde Stu erin de auto te achterhalen in een onbeduidend opslag langs Livernois Avenue in Detroit. Hij achterhaalde ook dat de auto was overgedragen aan de zorg van de Chevrolet Fleet groep binnen GM. Omdat ik toen werkte bij het GM Proef Complex in Milford, Michigan, en op de salarislijst stond van Chevrolet, werd een plan uitgedroefd om de Astro I van een zekere vernietiging te redden. Hoewel succesvol, was datgene wat vervolgens gebeurde

behoorlijk ongelooflijk.

Stu sprak met me af in de opslag zodat we de auto konden inspecteren en een plan konden opzetten wat ermee te doen. De auto was gespoten in een 1973 Corvair helder geel. Dat moest zeker weg; we wilden de auto weer rood hebben. We ontdekten ook dat de auto niet liep. Ook al leek er een splinternieuwe 140 PK Corvair motor met 4 carburateurs onder de achterklep te liggen, de Powerglide versnellingsbak was nooit aangesloten geweest. In feite was de versnellingspook die geacht werd door de versnellingen te bewegen gewoon op de glasvezel vloer van het interieur gelijmd. Niets onder de vloer verbond het met iets anders dan lucht. Ik herinner me dat de besturing aangesloten was en dat het speciale "stuur" verbonden was met de voorwielen, maar dat je het stuurwiel slechts een klein stukje kon draaien. De draaicirkel moet in yards gemeten zijn geweest en niet in feet! Na mijn ontmoeting in de opslag belde ik mijn beste Corvair maatje Larry Claypool in Chicago. Ik vertelde Larry wat we gevonden hadden en van het feit dat de Astro I alleen maar een "duw-auto" was geweest. Dat is autoshow-taal voor een



auto die niet loopt. Nooit gelopen heeft en op zijn plaats geduwd moet worden op elke show waar hij bij was. We bedachten direct dat we de auto naar Larry's werkplaats moesten brengen en volledig operationeel moesten maken. Het feit dat tijdens deze planningsbijeenkomst geen alcohol werd geconsumeerd is hoogst verbazingwekkend!

Maar eerst moesten we de auto zien te redden. Sommigen zullen denken dat we de auto feitelijk gestolen hebben, maar dat zijn brute termen. We hebben haar ons gewoon "opnieuw toegeëigend". Mijn baan bij het Proef Complex gaf me toegang tot een grote transport afdeling



met verschillende trucks en chauffeurs. Dus, op een dag vulde ik de juiste papieren in, ging naar de transport afdeling en liet een geschikte truck en chauffeur gereed maken voor de klus. Ze gehoorzaamden netjes omdat ik de juiste papieren had. Toch ? Degene die het formulier GSD-328 Overige Transporten ondertekende had niet het gedeelte gelezen met de bestemming van de goederen nl. mijn huisadres in Farmington Hills. De truck, de chauffeur en ik gingen op pad

enkele Detroit Area Corvair Club leden om de Astro I te komen bekijken en foto's te maken. We parkeerden de auto naast een laat model convertible. Met het dak en de ramen van de Monza naar beneden kwam het dak van de Astro nog niet eens tot de bovenkant van de deuren van de convertible. De specificatie was 35,5 inch tot de bovenkant van de Astro's ? achteruitkijk periscoop? . Hey! De Ford GT-40 was niets vergeleken met ons ! Foto's gemaakt en de auto voor de nacht opgeborgen in

mijn garage. Hoe nu verder ? Daarvoor komt Stu Shuster weer in beeld. Door een bijzonder gelukje kon Stu de volgende maandag op het werk een ontmoeting regelen met GM Vice President en Design Chief Chuck Jordan. Het informele gesprekje ging ongeveer zo: "Chuck, we hebben je Astro I show auto". "Echt waar? Breng haar hier, we knappen haar op en spuiten haar opnieuw". Er kunnen nog wat meer woorden gezegd zijn, maar het kwam erop neer dat GM de reparatie en restauratie van de Astro I zou betalen. Een heel ander geluid dan Chevrolet's eerdere uitgangspunt "verschrotten die roestbak". Alles wat ik nog hoefde te doen, was haar terug te brengen naar de Styling Staff, zodat het werk kon beginnen.

Deze keer was de truck van het Proef Complex niet beschikbaar, dus leende ik een open trailer en trok die zelf met mijn vertrouwde 1977 Chevy Caprice "Trek monster" stationwagen. Toen ik bij de roldeur van de werkplaats kwam, werd ik door een medewerker gestopt en werd mij verteld dat ik niet verder mocht rijden. Waarom ? Geen vakbondslied. Kom maar uit de auto en laat een vakbondsbroertje de aanhanger rijden voor de rest van het



naar Milford en kwamen bij de opslag. In de kortste tijd laadden we de Astro I op en spanden haar vast. Op de terugrit gebeurde er niets bijzonders, behalve dat iedereen op straat ons stond aan te gapen. Je zou denken dat ze nog nooit een Astro I hadden gezien. Omdat het een open truck was, hadden we zo'n beetje onze eigen parade helemaal tot mijn oprit. Afladen ging goed. De truck en de chauffeur gingen terug naar hun thuisbasis en ik was thuis met een Astro I. Op mijn oprit. Wat nu verder te doen? De eerste prioriteit was om foto's te maken. Want "zonder foto's is het niet gebeurd" zeggen ze altijd. Dus belegden we een bijeenkomst van





stuk in het gebouw. Okay, klein tegenslagje. Een half uurtje later kwam mijn auto terug met een lege aanhanger. De volgende keer dat ik de Astro I weer zag was ze hartstikke mooi !!

Een complete revisie van de auto was opgedragen door Mr. Jordan. Ze benoemden zelfs een GMI stageaire om het hele proces te volgen. Een interessant verhaal betref één van de zijramen van de Astro's schelpvormige achterkant. Het raam aan de bestuurderskant was weg toen ik de auto ophaalde. Stu vroeg zich verwonderd af hoe lang de auto buiten had gestaan zonder dit raam. Hoeveel vogels er in de loop van de tijd een nest in hadden gemaakt. Toen de werklui contact opnamen met de glasleverancier die de

oorspronkelijke ramen midden zestiger jaren had gemaakt, kregen ze te horen "geen probleem, we hebben er nog een paar reserve exemplaren van liggen hier". Niet te geloven toch. Vervangersramen voor deze eenmalige concept auto lagen bijna twintig jaar later nog op een plank. Het werk werd voltooid en de Astro I keerde terug in haar voormalige glorie dankzij Stu en Mr. Jordan. Ik werd er niet voor ontslagen en nu ik met pensioen ben en mijn pensioenuitkering is overgedragen aan een andere maatschappij, is er niet veel meer dat ze me met terugwerkende kracht kunnen doen. Tenminste, dat hoop ik. De Astro I staat te pronken in het GM Heritage Center in Somewhere Warren, Michigan. Natuurlijk moet je wel iemand

kennen om daar binnen te komen en de uitgebreide collectie te zien. Maar ook daar hebben we een oplossing voor. Elk jaar tijdens het DACC Homecoming evenement in augustus krijgen we speciale toestemming voor een rondgang door het Heritage Center. Ze vragen \$10 per persoon om alle auto's te zien. Als je dit jaar het evenement bijwoont, kun je de tour meemaken en de Astro I en veel collega concept cars en belangrijke productiemodellen van GM zien. Nergens op deze planeet is er zo'n plaats als deze. EN "MIJN"ASTRO I IS DAAR EEN ONDERDEEL VAN !

Peter Koehler



Safe by higher speed

Mijn neef Gerard zou gaan trouwen en voor vervoer vroeg hij mij te bemiddelen om de Corvette (geen Camaro zoals de lijst vermeld) te mogen gebruiken voor zijn belangrijkste dag. Pierre had hier geen probleem mee echter een week voor de bruiloft liet hij de Corvette nog even nakijken om problemen te voorkomen. Helaas bleek hierbij dat de remmen nagenoeg niet werkten. Dus ik had een probleem kort voor de bruiloft namelijk geen auto. Toen een poging gedaan er een te huren in de vorm van een Caterham echter deze zijn zonder dak en er werd regen voorspel dus durfden we dit niet aan. Toen bleef er alleen nog maar een donker rode LM Corvair coupé over dus die van ons. We hadden de Corvair een week buiten gestald daar het oude dak van de garages af moest om een nieuw te plaatsen. Om

de Corvair te beschermen had ik er dun plastic opgelegd wat geen goed keus was want er waren flinke vochtplekken in de lak gekomen. Mijn best gedaan om dit weg te poetsen maar helaas zonder veel resultaat. De dag erna was de bruiloft al vroeg in de ochtend dus verder dan dat poetsen is het niet geworden.

De dag erna op vrijdag ochtend zijn Linda en ik vlug naar Gerard de bruidegom gereden om hem op te halen. Toen met Gerard naar zijn bruid Inge gereden en vlak er voor uitgestapt want Gerard zou de auto zelf rijden. Alles is super verlopen was een mooie bruiloft met de plechtigheid buiten wat je normaal in films ziet en het weer was mooi droog.

Ook bleek later dat je de vlekken niet zag

op de foto's en de auto zag er stralend uit net als het bruidspaar.

Weken later praten we nog over deze mooie bruiloft met een mede hoofdrol van onze Corvair. Zeker nadat de post was gekomen van het justitiële incassobureau om een boete te betalen i.v.m. een snelheidsovertreding gemaakt door onze Corvair J. We hadden op een 80km weg 91km gereden op weg naar de bruiloft. Dus 11 km te harden we hebben het niet inde gaten gehad zo goed rijdt die Corvair. Dus de Corvair kan toch aardig vlot mee met het verkeer en nog veilig ook.

Dit bleek ook wel toen onze clubmembers Wilco en Wim een kleine "wedstrijd" op de meeting vorig jaar met elkaar deden. Deze 2 jongens met de EM's kwamen nog aardig uit de voeten of was het de kundigheid van de piloten.

Linda en Jaak Eijkelenberg

Snelheid

Filmnummer	Fotonummer	Kenteken	Datum	Tijd
1310938	186	DL-77-26	130913	1034

Voertuigcode	Auto / Handmatig	Plaatscode / Plaats / Binnen bebouwdekom J/N
PA	Handmatig	4210 Urmonderbaan N 3

Snelheid	km / h	Verbalisantcode / Verwerkercode
Snelheid	091	3673 9120



