

CORVAIR MAIL



De Corvair is aardig aan de weg aan het timmeren omtrent de bekendheid. Diverse TV programma's spenderen er tijd aan, soms kort, soms complete afleveringen. Mooi om te zien dat ook andere clubs dit opmerken en er een stukje over schrijven.

Het stukje hier hebben we van Jaak Eijkelenberg, die buiten Corvair fanaat ook nog jukebox fanaat is. Het blad van hun club, Memory Lane, brengt allerlei verhalen, weetjes en technische tips over Jukeboxen en nog veel meer. In het laatste blad kwam er een stukje over de Corvair naar voren, wat Jaak meteen opviel en graag met ons wilde delen.

Ralf Verhees

Het is een voortvloeisel uit de vraag naar compacte auto's in het Amerika van de eind jaren vijftig. Van de grote 3 (Ford, General Motors, Chrysler) bracht General Motors in 1960 niet de succesvolste, maar wel de revolutionairste "compact car" op de markt: de Chevrolet Corvair.

Daar waar de concurrentie vasthield aan het oude concept en dit simpelweg verkleinde, ontwierp men bij Chevrolet een geheel nieuwe auto met onconventionele techniek.

De in 1960 gelanceerde Corvair is tot nu toe de enige in massa geproduceerde Amerikaanse auto met een 6 cilinder luchtgekoelde aluminium motor achterin, om extra gewicht te besparen heeft de auto een zelfdragende carrosserie en voor soepel weggedrag zorgt een onafhankelijke wielophanging met swingarmen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het toonaangevende automagazine "Motor Trend" de revolutionaire Corvair in 1960 uitriep tot auto van het jaar.

De eerste Corvairs waren echter kale saaie auto's om te zien met weinig vermogen. Daarom werd een luxer en sterker gemotoriseerde uitvoering uitgebracht, de Corvair Monza zoals hieronder afgebeeld. De auto werd in Amerika vaak "poor man's Porsche" genoemd. In 1962 was deze Monza uitvoering ook als cabrio leverbaar. Wanneer we het voorgaande lezen lijkt het of ze bij Chevrolet het ei hadden

Memory Lane

De Jukebox fanaat - Maart/April 2016 jaargang 33

1962
CORVAIR 95 MODELS



uitgevonden, maar het mag duidelijk zijn dat het hele Corvair project zich had laten inspireren door de mateloos populaire en betrouwbare luchtgekoelde Volkswagen-techniek. Hier op voortbordurend werd door Chevrolet ook een busje op de markt gebracht in verschillende uitvoeringen.

Met de klok mee zien we een rode "Corvan" met daarnaast een unieke blauwe "rampside van". Bij deze uitvoering kan een zijklep geopend worden die als rijplaat gebruikt kan worden om grotere zaken makkelijk in te laden. De groene is een "loadside van" waarvan alleen de achterklep omlaag kan. Links onder staat de compacte motorisering afgebeeld.

Naast de "light duty" werkpaardjes leverde ook luxe personen busjes die de modelnaam "Green Brier Sports wagon" dragen. Hoe meer ramen en deuren (maximaal 8) erin zaten, hoe duurder ze werden. Bij de meest luxe uitvoering kunnen de zijramen ook mechanisch geopend worden. In de advertenties viel te lezen dat de Greenbrier het ideale vervoersmiddel was om zakelijk en prive te combineren. En dan was er nog een Greenbrier in campervan uitvoering, deze waren in verschillende opties leverbaar en bood de Greenbrier meer ruimte en comfort dan een Volkswagen bus.

De luchtgekoelde Chevrolet Corvair is tussen 1960 en 1969 gebouwd. Daarbij is een duidelijke onderscheid tussen de hier

beschreven eerste generatie (1960 t/m 1964) en de tweede generatie (1965 t/m 1969).

In 1965 kwam het door Ralph Nader geschreven boek "unsafe at any speed" uit (onveilig bij elke snelheid) met veel kritiek richting de automobiellindustrie voor wat

Unsafe at any speed

de veiligheid betreft. Een apart hoofdstuk betrof de Chevrolet Corvair. Door de "swing-arm" achterwielophanging in combinatie met een te lage bandenspanning kan de Corvair gevaarlijk overstuurt in de bochten hebben. Iets wat voor Amerikaanse bestuurders die een motor achterin hadden niet gewend waren dubbel gevaarlijk was. Er werd geen notie genomen van de noodzakelijke extra hoge bandenspanning voor de achterbanden waarna veel (fatale) ongelukken in de eerste helft van de jaren zestig met de Corvairs plaats vonden.

De tweede generatie werd, zeker voor wat de ophanging betreft, grondig aangepast waarna het gevaarlijke weggedrag verdwenen was.

Tegenwoordig zijn Chevrolet Corvairs leuke collectorsitems. Ze zijn betaalbaar en hebben een leuke historie. Een Corvair Monza Spyder uit de tweede helft van de jaren zestig is een mooi vormgegeven auto met veel pit door de turbo voorziene motor. En zeker door de tot waanzin gestegen prijzen van de T1 en T2 Volkswagen is het zeker de moeite waard om een luxe Chevrolet Greenbrier te overwegen. Die zijn veel goedkoper dan een Volkswagen, maar wel erg moeilijk te vinden.

Jaak Eijkelenberg
Memory Lane Magazine



Van de voorzitter

Soms moet je zaken eens overdenken en vaststellen dat het tijd is voor verandering.

In mijn geval is het tijd om te stoppen met het voorzitterschap van de Corvair Club Nederland.

De reden hiervoor is dat ik er niet genoeg tijd in kan en wellicht ook wil stoppen. Het is niet zo dat voorzitter een fulltime job is, maar ik heb al een drukke baan en merk dat ik het lastig vind om in mijn schaarse vrije tijd er genoeg tijd en energie in te stoppen. Mijn werk lijkt in dit geval ook wat teveel op deze functie en in je vrije tijd wil je juist wel eens wat anders. En als je het dan niet goed genoeg kunt oppakken moet je, vind ik, ruimte maken voor iemand die er wel zin in heeft.

Dat is denk ik ook de belangrijkste taak van de voorzitter, er zin in hebben om er wat van te maken. Meer dan of je ervaring in een dergelijke functie hebt. We hebben een goed team met Ralf en Ruud waarbij de taken goed zijn verdeeld. Misschien heb je nog nooit nagedacht over het voorzitterschap terwijl je wel heel enthousiast over de Corvair bent en dat ook graag uitdraagt. Dan ben je wellicht juist de man/vrouw die we zoeken. Schroom niet en neem contact met het bestuur op!

De zomer komt er weer aan en als ik in de garage kijk zie ik een Corvair die nog niet helemaal rijklaar is. Hopelijk kan ik binnenkort weer wat tijd vinden om de inbouw van de motor af te ronden zodat er dit jaar toch weer mee getoerd kan worden. Dan zal ik ook het vervolgverhaal van mijn motorrevisie voor het blad schrijven. Dan kijken of er nog andere klussen moeten voordat hij weer voor de APK kan. Slijten doen ze bijna niet bij hobbymatig gebruik, misschien een eens een vastzittend remzuigertje of een lampje.

Hopelijk komt het mooie weer er snel aan zodat we weer op pad kunnen. Ik wens jullie een mooie zomer!

Met vriendelijke groet,

Guus de Haan

Van de redacteur

Beter laat dan nooit zeggen ze wel eens, nou in het geval van het eerste clubblad van 2016 geldt dat zeker. Vanwege prive omstandigheden schoof het blad maar door en door. Het is gelukkig nu klaar en bij de leden in de handen. We gaan de andere bladen nog gewoon maken hoor, zal een maandje later

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter:

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

Administratie en abonnementen:

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

Redactie Corvair Mail:

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

Clubsite: www.corvair.nl

Lid worden:

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

Inhoud

2

Memory Lane

3

Van de voorzitter, Penningmeester en de redacteur

4

Bezoek aan H. van Aken.

5

Diverse Corvair Producten

6

Preventief onderhoud aan je Corvair

8

Herinneringen van toen

10

Corvair Live

12

Corvair Dokter Preventief onderhoud aan je Corvair

13

De reis van een Corvair trapauto.....

16

Verhaal van een eerste en enige eigenaar.

18

Season opener 2016
GM foto geschiedenis

19

Lakewood restauratie

zijn om hopelijk weer in te lopen met de editie van september en december. Hopelijk krijg ik zoals in dit blad weer diverse verhaaltjes van jullie binnen, een mooie mix van iets gevonden tot iets meegemaakt. Ik zelf ben tot afgelopen maand niet echt bezig geweest met Corvairs (wat niet vaak voorkomt, aangezien het toch wel een groot deel van mn leven is). Langzaam pakken we de draad weer op, de Lakewood is weer terug thuis en klaar voor de tussentijdse taxatie. Hiermee gaan we na de vakantie weer lekker aan de slag en hopelijk als alles een beetje mee zit staat hij eind van het jaar op zijn eigen wielen. Tot het volgende blad!

Ralf Verhees

Van de penningmeester

Ja, we kunnen al weer bijna de Corvair uit de mottenballen halen. De nieuwjaars bijeenkomst was weer een gezellig treffen. Ook goed om vooraf even te kunnen vergaderen en te kijken wat leden als belangrijk punten zien voor het komende jaar.

De inhoud van de kas staat er goed voor. De uitgaven voor de Corvair Mail voor komende jaren is zeker gesteld en we kunnen het financiële gemis van uitgetreden leden goed opvangen.

Ook kan er een financiële bijdrage geleverd worden als iemand een evenement zou willen organiseren. Met spanning wacht ik af wie zich daarvoor gaat aanmelden!

Door een tip van Ad Dijkstra kreeg ik de mogelijkheid om twee Corvairs aan te schaffen: een Greenbrier Vuilniswagen en Greenbrier Brandweerwagen. Gelukkig maar 37cm lang, die zijn nog wel onder dak te brengen. Bijgaand het fotogenieke bewijs.



Tot ons volgende samenzijn.

Ruud Keers.



Bezoek aan H. van Aken.

Van onze voorzitter kregen wij een mail doorgestuurd die hij ontvangen had van een van de oudste clubleden, Harry van Aken. Op de allereerste meeting in Limburg was hij aanwezig geweest met zijn Corvair.

In de mail naar de voorzitter meldde hij dat hij en zijn vrouw Anne van Den Haag naar Delft gingen verhuizen.

Dit bericht kreeg ik vlak voor de Nieuwjaarsmeeting door van onze voorzitter. Ik heb toen meteen contact met hem opgenomen en een afspraak gemaakt voor een bezoek aan Den Haag.

Het was zeker de moeite waard om hun een bezoek te brengen en ze een keer te kunnen ontmoeten. Je komt als penningmeester vaak de naam van de leden tegen maar je hebt ze nog nooit ontmoet. We werden daar allerhartelijkst ontvangen door Anne en Harry.

Eerst maar eens even bijpraten onder het genot van heerlijke kop koffie (bakkie pleur op zijn Haags). Zo hoorden we dat, als het even mooi weer was, ze er regelmatig kleine ritten mee maakten in de omgeving met hun Corvair. En als de Corvair voor de deur zijn wasbeurt krijgt, wordt Harry door veel mensen aangesproken om hun bewondering te uiten over die mooie Corvair. Na de koffie liepen we gezamenlijk

naar de garage waar de Corvair gestald staat. Die garage bevond zich op een binnenplein met meerdere garages met daarachter een groot stuk grond midden in de bebouwde kom.

Op mijn vraag hoe dit zo was ontstaan, hoorden we dat het vroeger koetsstallen waren geweest waar de reders van de vissersschepen hun koetsen stalden en de paarden naar het daarachter liggend weiland brachten.

Aldaar aangekomen meldde Harry mij dat hij in de garage bij de Corvair ook nog een aantal onderdelen had liggen van een eerder gekochte Corvair, die voor de rest naar de sloop was gegaan. Dit betrof een gereviseerde motor en diverse onderdelen, zoals de portieren, ramen, banden en wielen met wieloppoppen, de voorlampen en bijbehorende accessoires, bumpers enz. Dit alles moet een andere bestemming krijgen en daarom dacht hij dat het goed idee zou zijn om dit in ons clubblad te vermelden zodat andere liefhebbers tegen een redelijke vergoeding er hun voordeel mee kunnen doen.

Ook de auto zelf is eventueel in de aanbieding. De prijs hiervoor zal dan nader overeen gekomen moeten worden. Als het goed is, hebben we een foto van deze wagen in ons bestand. Het gaat hier om een



blauwe Corvair cabriolet Monza, uit 1967. Harry heeft hem 1984 uit Dallas gehaald. De wagen is niet gerestaureerd en de bijbehorende papieren van vorige eigenaren zijn ook nog aanwezig, verder heeft hij ook nog originele instructie- en onderhoudsboeken.

Met deze wetenschap heb ik afgesproken, dat ik deze gegevens mee zou nemen naar de Nieuwjaarsmeeting en zou kijken wat de club voor hem kan doen. Vandaar dit verhaal in ons clubblad. De komende tijd hebben hij en zijn vrouw het druk met andere zaken. Hij zou met mij contact opnemen wanneer het hem uitkwam om deze zaken aan de man te gaan brengen.

Bijgaand alvast wat foto's van wat we hebben kunnen "spotten"!

Ruud & Annemiek Keers



Diverse Corvair Producten

We zitten vast allemaal wel eens op internet te zoeken naar Corvairs of Corvair onderdelen. Het verbaast me af en toe wat ik tegen kom met de naam Corvair, (wat me ook nog steeds verbaast is dat de grote onderdelen leveranciers thermostaten voor de radiator en radiator doppen verkopen voor een Corvair, heeft mijn vertrouwen nog niet gewonnen om daar te bestellen, ik blijf bij de Corvair onderdelen leveranciers). Het mooie is dat het soms of liever gezegd vaak helemaal niks met "onze" Corvair te maken heeft.

Een van de bekendste is van een aantal jaren geleden, een kleding lijn met de naam Corvair groot op de voorkant geprint. Maar dat er ook dames motor jassen gemaakt worden was nieuw voor mij. IXS dames motorjack type Corvair.



Een Corvair motor ben ik nog niet tegen gekomen, maar wel deze Huffly Corvair. Een mooie in dit geval ook een dames fiets. Op de tank waar ook de verlichting in is verwerkt staat Corvair, op de kettingkast staat Huffly.



Een ander merkwaardig product, wat je zelfs ook nog kan eten is volgens de gebruiksaanwijzing, een fantastisch aanpasbaar makkelijk te groeien spinazie of te wel de Corvair Spinazie. Het zou een noten houten smaak hebben en boordevol vitamines zitten (weer eens wat anders dan olie en benzine). Om ook nog eens bij de tijd te zijn hebben we twee Corvair tijd klokken, zowel een handzaam draagmodel, genaamd de Corvair Quartz. Voor naast het bed is er nog een Corvair opwindwekker,

met in dit geval een afbeelding van Guus Flater er op, allemaal stuk voor stuk andere items met de naam Corvair. Wie weet komen we in de toekomst nog meer tegen.

Ralf Verhees



Gerald "Jerry" Brown

Afgelopen jaar heb ik Gerald Brown, beter bekend als Jerry Brown (onder andere op Facebook) ontmoet op de conventie. Jerry stond als afgevaardigde van de Corsa en bood onze club een aantal stickers aan die we op de Corvair clubdag uitgedeeld hebben aan onze leden die er waren.

Jerry is een Corvair persoon in hart en nieren. Op onze facebook pagina probeert hij onze gesprekken die altijd in het nederlands zijn te ontcijferen en te vertalen. Vaak geeft hij een antwoord en probeert hij mee te denken met een oplossing. Zo heeft hij al een aantal leden geholpen met diverse onderdelen en wil dit aanbieden voor iedereen die lid is van onze club. Jerry verzamelt al zo'n 30 jaar onderdelen. Van groot tot klein, van NOS tot goed gebruikt.

Mocht je een bepaald onderdeel zoeken kan Jerry je misschien helpen. Vaak heeft hij het zelfs liggen, en als hij het niet heeft liggen heeft hij connecties genoeg om er waarschijnlijk aan te komen. De verzendkosten worden uitgezocht naar aanleiding wat het onderdeel is. Dus zoek je nog bepaalde onderdelen, aarzel niet om Jerry te emailen. Vanaf nu zal er een kleine "banner" in ons clubblad te zien zijn dat hij deze service aanbiedt.

Zijn email adres is:

air_cooled63@yahoo.com

Gerald Brown
Manning South Carolina

Ralf Verhees

Find us on
facebook

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



Corvair Club Nederland

Leden vergadering Papendal

Rond de periode van Carnaval van dit jaar vond ook onze jaarlijkse Leden vergadering in Papendal plaats. Weer een mooie groep leden kwamen hierop af om het nodige te bespreken. Diverse punten omtrent hoe en wat met de club, wat kan er beter, wat moet blijven en zeker ook de persoonlijke verhalen maakten dat de middag snel om ging.

De volgende onderwerpen zijn besproken.

Financiën

De club staat er gunstig voor. Saldo €1978,00 euro eind van 2015. Voor een meeting komend jaar is een ruim bedrag beschikbaar. Mensen die dit willen organiseren kunnen contact opnemen met de penningmeester voor de mogelijkheden. De kascontrole moet nog gebeuren, door het carnaval laat dit even op zich wachten...

Locatie nieuwjaarsbijeenkomst

De vraag is gekomen of de bijeenkomst wellicht eens op een andere locatie zou kunnen in verband met de afstand die sommige leden moeten afleggen om te komen. Omdat we leden in het noorden én het zuiden hebben zou het altijd voor een deel betekenen dat men nog verder moet reizen. Een overweging is wel om het nog iets centraler in het land te houden maar het moet eigenlijk wel een locatie zijn waar we zonder extra kosten terecht kunnen. Als iemand iets rond de lijn A1 weet laat het dan weten.

We zullen volgende jaar in ieder geval rekening houden met de datum in verband met het al eerder genoemde carnaval in de laatste week van januari.

Lidmaatschap en het bezoeken van een evenement

Afgelopen jaar hebben we een aantal malen de vraag gehad of een niet-lid een evenement mocht bezoeken. Daarvoor hebben we het volgende bepaald. Wanneer je mee wilt doen met een evenement moet je lid zijn, directe familie zoals partner en eventuele kids zijn welkom. Meerdere introducés moeten een bijdrage betalen, dit bedrag zal per evenement vastgesteld worden.

De Corvair mail (ons blad)

Het lidmaatschap van onze club omvat het toesturen van het blad. Als iemand liever een digitale versie heeft dan kan dat, echter dit geeft geen vermindering van de contributie. Laat even aan het bestuur weten als je liever de digitale versie wilt ontvangen.

Fehac & Corsa lidmaatschap.

De leden zien de toegevoegde waarde van het Fehac lidmaatschap niet in dus de club wordt geen lid van de Fehac.

Hetzelfde geldt voor het lidmaatschap van Corsa omdat de diensten die men wel in Amerika kan aanbieden zoals een evenementverzekering voor ons niet relevant zijn. We hebben contact gezocht met Corsa maar men heeft nog niet gereageerd. We laten het voor het moment even zoals het is. We sturen ons blad toe en sommige leden bezoeken de Corvair International event. Voorwaarde voor het bezoek aan dit evenement is wel dat je zelf lid bent van Corsa!

Corvair Club Nederland 46 Leden.

Financiën 2015

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2015		732,68	613,02		1.345,70
Inkomsten	Contributies 37	1.790,58			1.790,58
	Advertentie Corvair Mail	90,00			90,00
	Merchandise	125,68			125,68
	Donatie,s	195,00			195,00
	totaal inkomsten	2.201,26			2.201,26
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	674,16			674,16
	Portokosten Corvair Mail	313,49			313,49
	Kosten ING	124,37			124,37
	Uitgave meetings	456,03			456,03
	totaal uitgaven	1.568,05			1.568,05
31-12-2015		1.365,89	613,02	0,00	1.978,91

Corvair Club Nederland 49 Leden

Financiën 2016 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2016		1.365,89	613,02		1.978,91
Inkomsten	Contributies 46	1.622,00			1.622,00
	Advertentie Corvair Mail	75,00			75,00
	Donatie's	200,00			200,00
	Merchandise	50,00			50,00
	totaal inkomsten	1.947,00			1.947,00
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	700,00			700,00
	Portokosten Corvair Mail	100,00			100,00
	Corsa Lidmaatschap	90,00			90,00
	Kosten ING	125,00			125,00
	Uitgave meetings	500,00			500,00
	totaal uitgaven	1.515,00			1.515,00
31-12-2016		1.797,89	613,02	0,00	2.410,91

Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 3e jaargang nr. 6 (2000)

"Van de redactie". Oproep naar herinneringen aan de Corvair levert nauwelijks reacties op. Men denkt aan het terugbrengen van het aantal pagina's, o.a. gelet op de kopieermogelijkheden. De club is kerngezond, de groei is er uit en dat vindt de redactie goed. Op verzoek van enige leden wordt een start gemaakt met het organiseren van een technische avond.

Eurovair 2001. Wij nemen de organisatie van de Eurovair op ons, alleen als er sprake is van voldoende deelname. Als locatie denken we aan ergens in de Ardennen of Luxemburg. Dit om tegemoet te komen aan de Zwitsers, Duitsers en Fransen. De vorige Eurovair is kennelijk in de soep gelopen. De Franse leiding heeft toen het boetekleed aangetrokken.

Tulpenrally. Deelname van een Corvair-equipe! Dit in navolging van de familie Jetten, die dat in 1960 al deden. De

organisatie laat weten alles in het werk te stellen om de Corvair als historische mededinger in de rally te krijgen. De rit wordt verreden in mei 2000.

CKD of SUP. Bezitters van een CKD of SUP kunnen informatie opvragen bij de fabriek. Vragen naar George Zapora. CKD is Complete Knocked Down. Maar SUP? Wordt niet genoemd. Even opzoeken in mijn mail, oh ja... Single-Unit Pack volgens Kent Sullivan. (hij inventariseert in Antwerpen geassembleerde Corvairs). Het is geschiedenis: de fabriek in Antwerpen bestaat niet meer.

Ledenlijst per 15-12-2000. Leuk op te lezen. Jammer dat het ivm de privacy niet meer kan.

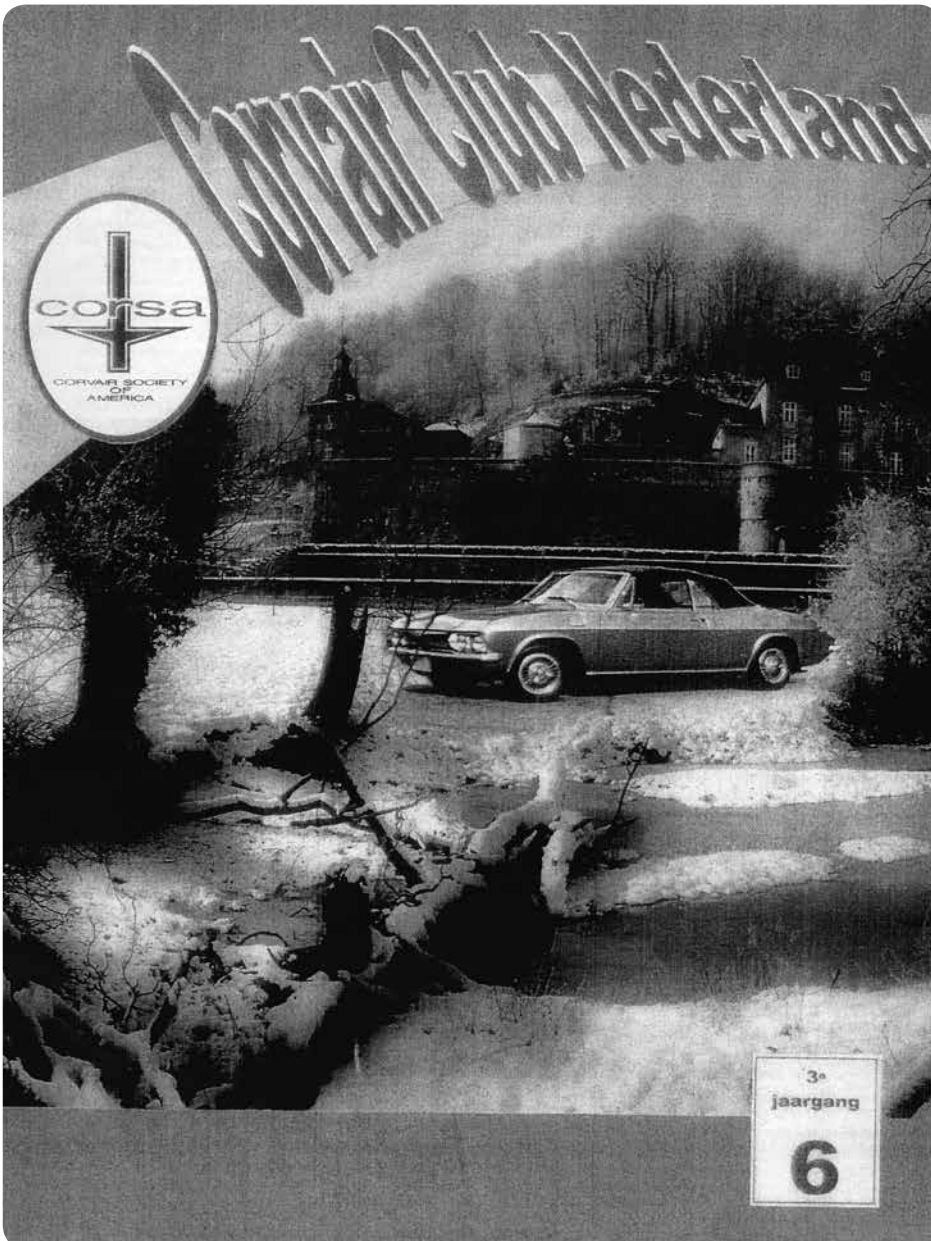
Corvairs in racepak (slot). Een vertaling van diverse races met een Yenke Stinger Corvair. De voorgaande verslagen heb ik niet kunnen lezen, omdat ik toen geen

lid was. Daardoor en door de complexe verslaggeving kan ik hiervan geen goed resumé maken.

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 12. De kern van het verhaal? De euforie en de snelle kentering van de introductie. Dealers werden overstelpt door potentiële kopers. Vele dealers waren in korte tijd uitverkocht. Een introductie van zo'n bijzondere auto had een dealer in 10 jaar tijd niet gehad. Het blad Automotive News deed onderzoek naar de impact van de introductie in het hele land. In LA waren er zoveel gegadigden, dat de lokale dealers hun potentiële klanten naar concurrerende dealers stuurden! Kortom een ongekende belangstelling. Toch begon al snel de belangstelling af te nemen. De Ford Falcon en Chrysler Valiant werden een week later geïntroduceerd. De conservatief ingestelde Amerikaan toonde veel interesse in deze conventioneel Amerikaans geconstrueerde compacte auto's (als concurrent van de Corvair). De eerste berichten dat de Corvair niet zo zuinig was als beloofd was de aanleiding daartoe. Het begeven van de ventilatorriem, alsmede soms een melding van een defecte benzinekachel, deden het grote publiek afhaken. Het leek alsof de kopers de werking van de benzinekachel vergeleken met de koelluchtkachel van concurrent Kever.

Aanhaling: "Cynisch is in dit verband te noemen dat de Volkswagen deze kachel imiteerde voor de 411 en 412 series, bestemd voor deAmerikaanse markt! Maar de Corvair was een door 'God in Amerika gemaakte Chevrolet' en Amerikaanse auto's hadden geen kachel als ze niet apart gestookt kunnen worden". Toen ervaringen na een flink aantal mijlen aantoonde dat de benzineconsumptie 10% hoger was, bleek dit duidelijk een tekortkoming. Er moest iets gebeuren. GM introduceerde in januari 1960 2 tweedeurs coupé-modellen (500 en 700) en de Monza. Een bijgaande foto toont een nieuwtje (één van de vele...). De aan het dashboard gemonteerde automatische transmissiehandel. Zonder parkeerstand! Ook de foto van een brochure. 'Bron van superieure prestaties en zuinigheid'. Vergelijk dát eens met onze huidige auto's met hun 'gedownsizede' motoren!

De langste Corvair. Jaak Eykelenberg was ooit in Amerika bij de jaarlijkse meeting van Circle City Corvairs in Indianapolis. Daar maakte hij kennis met Don Filkins, eigenaar van een LM stretched limousine. Hij heeft zijn restauratie in een



Corsa Communique van 1989 vastgelegd. Hieronder, heel beknopt, de hoofdlijnen van zijn verhaal. Een 2 jarige restauratie van een '65er Corsa Convertible bracht Don niet de voldoening die hij er van verwacht had. Een bezoek aan de nationale conventie in Seattle bracht hem op een nieuwe uitdaging. Een stretched limousine, die tegen Cadillac of Lincoln op kan, dat leek hem wat. Uitgerust o.a. met TV, radio, airco en elektrische tussenruit, kortom luxe alom. Maar geld en hulp, hoe kom je er aan? Via zijn verzekeringsagent komt hij in contact met iemand in Columbus, Ohio. Hij heeft een werkplaats en zou hem met het project kunnen helpen. Don kocht in zijn omgeving 2 donorauto's en bracht ze naar Columbus. Kortom een project met hééél veel kosten en frustraties. De man in Columbus is plotseling vertrokken waarna Don via clublid Phil Trickey ene Don Ruwe op het spoor komt die de beide carrosserieën aan elkaar wil lassen. Het stofferen moest een ander doen. Toen het project af was moest de limo nog naar huis vervoerd worden. Phil heeft het transport op zich genomen,

maar het kostte hem wel een gebroken krukas van zijn '65er 140pk Monza..... Vrienden en bekenden van Don Filkins maakten zich zorgen zijn geestelijke gezondheid. Maar Don kon het niet schelen, hij is doorgegaan tot het uiterste. En met resultaat. De best of show trofee tijdens de Nationale Corvair Conventie maakte dit allemaal de moeite waard. Aldus Donald Filkins. Opmerking: Wat zou het leuk zijn als het TV programma 'Het familiediner' een Corvair Limo inzet als onderdeel van de serie.

GT revolutie. De sportwagen Chevrolet Monza GT met een glasvezel body. Perfecte stroomlijn met een 'schijndeur' van 97,5 cm, 6 cilinder vlak voor de achterwielen en voorzien van schijfremmen. De motoropstelling zorgt voor extra aandacht voor koeling. Diverse fabrikanten, zoals Porsche, Lola e.d. hebben hiervoor een eigen oplossing gevonden. Een project onder leiding van directeur-generaal Knudsen. Dit model had Chevrolet, net als Porsche, moeten evolueren. Mijns inziens een gemiste kans.

Daar sta je dan..... Mike Cramer overkwam het. Hij wilde zijn 60er Corvair bij groen licht laten optrekken. 'Een kort krakgeluidje en verder gebeurt er helemaal niets'. Hij beschrijft hoe hij zelf de motor uit de auto gedemonteerd heeft en de storing opzocht en oplost. Het blijkt een gebroken prise-as. Een reparatie van ongeveer 7 à 8 uur.

Corvair Styling Evolutie. Een telefonisch vraagesprek met diverse ontwerpers. Heel interessant! Mooie unieke foto's er bij, hoewel de afdrukkwaliteit matig is. Dit vraagesprek is zo uniek; dit kan ik niet verkort weergeven. Voor de jongere of nieuwe leden lijkt het mij de moeite waard om dit nog eens te reproduceren inclusief foto's.

Lekkende Powerglides. Behalve het genot van niet hoeven schakelen heb je ook de hinder van lekken. Een gedetailleerde beschrijving van de diverse lekkages. Je hebt 'lopende' en 'staande' lekkages. De bron is Art Eller Corsa Tech Topics feb. 89.

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.



Cap € 12,50



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

Overhemd € 25,00



Fleece vest € 26,00



Polo shirt € 20,00





Genomen uit de bus in Barrington Street, Halifax, Nova Scotia, Canada, 1960
Uit de Collectie Corvair Live! van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Preventief onderhoud aan je Corvair

In deze editie alles over het smeren van een Corvair, één van de dingen die boven aan de lijst staan voor goed onderhoud aan je Corvair. Het makkelijkste is om een lijst te maken en deze af te werken zodat alle punten gedaan zijn en je er geen overgeslagen hebt.

Mike Dawson



- 1.** Het verversen van de olie en filter van het motorblok. Verschillende filters zijn verkrijgbaar, Wix, AC en van Clarks zijn mijn favorieten. Luchtgekoelde motoren rijden het fijnst met 30 of 20-50 in de zomer en 10-30 in de winter. Als er veel mee gereden wordt is een interval van 3000 miles aanbevolen. Als er weinig mee gereden wordt is 1 of 2 keer per jaar voldoende. Het is een goedkope manier om de motor te beschermen.
- 2.** Verwissel de olie in het differentieel als deze nog origineel is, met differentieelolie. Ook de automaat en de versnellingsbak hebben op zijn tijd nieuwe olie nodig. Het makkelijkste is om er een bout in te draaien om zo een "carter" plug te creëren. Gebruik voor de automaat een synthetische olie, dit omdat deze type olie beter tegen hogere temperaturen kunnen.
- 3.** Smeer alle nippels op de voorwielophanging, als het nodig is kun je gemakkelijk nieuwe nippels maken of vervangen. Een aanrader is bij de stuuras. Originele kruiskoppelingen hebben geen smeernippels, vervang deze als ze nodig zijn of voor de zekerheid en zorg dat ze goed gesmeerd zijn en blijven.
- 4.** Verwijder de stuurhuis-vulplug en vul deze met een dun smeermiddel.
- 5.** Een speciale tool is beschikbaar om de lagers van de koelfan en die van de spanrol te smeren
- 6.** De dynamo lagers hebben een kleine druppel olie nodig. Zorg ervoor dat het binnenwerk schoon is.
- 7.** Alle wiellagers moeten goed in het vet zitten. Lagers kunnen er uit en opnieuw in het vet gezet worden om vervolgens weer in elkaar gezet te worden.
- 8.** Maak de carter ontluchting schoon (iedere Corvair heeft er één). Maak zowel de bovenkant als onderkant schoon. Controleer eventuele aansluiting. Verstopte ontluchting veroorzaakt olieconsumptie, minder soepel lopen en lekkages.
- 9.** Verwijder onder de Corvair de 3 afdekplaten in het midden om het volgende te smeren / in te vetten: alle kabels voor de kachel, versnellingsbak, koppeling (niet overal aanwezig) en vergeet de houders niet waar alle kabels in en door lopen.
- 10.** Verwijder de ruitenwissers en smeer ieder verbingsdeel. De motor kan verwijderd worden om alles schoon te maken en te smeren.
- 11.** Smeer de bovenste lagers van de stuurstang en, als deze er zitten: vergeet de onderste ook niet. (niet alle modellen hebben deze optie)
- 12.** De schakelaar van de Airco / kachels loshalen, uit elkaar halen, schoonmaken en smeren.
- 13.** Als één van de laatste punten gaan we alle scharnieren smeren. Deurscharnieren, kofferbak, motorkap en vergeet de tankklep niet. In de Corvair smeer je de bank- of stoelscharnieren, eventueel het klapmechanisme, dashboard kastje en vooral belangrijk: de ventilatiekleppen. Ook de kleine zijramen kan je meepakken voor soepeler gebruik. Een moeilijker klusje is het loshalen van de snelheidsmeterkabel. Als deze los is alleen het bovenste stuk smeren en weer terug zetten.
- 14.** Als de deurpanelen er af zijn kan je de cilindersloten en raammechanisme smeren voor soepelere handelingen.

Als je deze lijst aanhoudt vergeet je nooit een punt en zal de Corvair je bedanken voor je goede service, en je weer een tijd lang soepel overal naar toe brengen.

De reis van een Corvair trapauto.....

Het is zondag 13 maart en ik ben als gewoonlijk weer vroeg op. Dat lukt me de laatste tijd, vreemd genoeg nu ik met pensioen ben, steeds beter. En dan pleeg ik in de ochtenduren nog wel eens wat opruiming te houden onder al het papierwerk van de laatste dagen zodat ik maandagochtend de krant op een schoon oppervlak kan openslaan. Even kijk ik in de papieren die weg kunnen, een enkele lees ik al dan niet gedeeltelijk na. Dan komt een stapeltje papieren in zicht die enkele maanden geleden van toepassing waren: Export van de trapauto naar de USA.

Enkelen van jullie zullen het nog wel weten; een jaar of zes geleden vond ik min of meer per toeval een Corvair trapauto. Op de forumpagina van de Zwitserse Corvair website las ik dat iemand een Corvair model trapauto in zijn bezit had en er wel afstand van wilde doen. Nu was mijn gedachte al meteen dat daarmee de autootjes met grasmachine motortjes die destijds in Amerika op een kleine schaal gemaakt en verkocht werden, bedoeld werd. Ik meen via dealers.



De korte beschrijving van dat autootje stond al twee jaar op die forumpagina dus dacht ik ook dat dit niet meer van toepassing zou zijn. Toch maar eens een mailtje gestuurd naar de, al dan niet voormalige, bezitter. Al was het maar om een paar foto's want nieuwsgierig was ik wel. En prompt kwam er een antwoord; enkele foto's en de auto was er nog steeds! Het bleek een Corvair model te zijn van de eerste generatie. Nooit eerder gezien! En nòg steeds te koop ook, voor 300 Zwitserse franken. Daar wilde ik wel aan. Ik maakte een afspraak voor over enkele maanden om dan bij terugkomst van vakantie, meestal in Zuid Frankrijk, via Zwitserland de thuisreis te vervolgen. Enfin, toen die periode aangebroken was, twijfelde ik nog even want wat moet je met zo'n ding behalve dat het wel interessant was. Desnoods ook een motortje erin zetten zodat de kleinkinderen meer met Corvair gewoon zouden raken. Op de terugweg van Zuid Frankrijk bij Geneve de grens over gegaan en via binnenwegen naar het noorden in de buurt van Biel.



Over binnenwegen want voor de auto-weg heb je een vignet nodig en met een caravan loopt dat meteen in de papieren voor die honderd kilometer. Nu heeft Zwitserland niet meteen mijn voorkeur om met een auto en caravan te reizen. Overall zijn er controles en als je "gepakt" wordt is de boete niet mals! Maar enfin in de vooravond kwamen we aan op de beoogde camping in de buurt van het plaatsje Gampelen aan het kanaal dat het meer van Neuchâtel verbind met dat van Biel. Diezelfde avond per meegebrachte fiets de familie Muller bezocht en met mevrouw een afspraak gemaakt voor de volgende avond. De volgende dag, weer per fiets werden we onthaald op een diner als waren we sedert lange tijd goede vrienden. Tevens werd de collectie trapauto's getoond van Dhr. Muller met daartussen de Corvair. Hij wilde de Corvair wel van de hand doen omdat deze door gebruik van kunststof niet in de collectie paste. En ik zou het wagentje de volgende dag, als we weer verder trokken, komen ophalen. Voor de rest hadden we er met een etentje een gezellige avond. Toen hoorde ik ook dat de politie niet mals is als het op snelheids- of andere verkeersovertredingen aan

komt, want de mevrouw des huizes, van een overigens nette familie, deed tijdelijk dienst in een bejaardenoord als taakstraf voor een begane snelheidsovertreding. Toen we naar de camping terugreden was het al donker in de prachtige zomerse avond. De volgende dag gingen we de auto ophalen en dat had nogal wat voeten in de aarde want we kregen hem met moeite in onze auto. Nu hoor ik je al meedenken; in de caravan is meer ruimte, en dat was ook wel een optie als hij absoluut niet in de auto zou passen. Maar we wilden ook nog wat vakantiegenot tijdens de paar dagen die ons nog restten. Eenmaal thuis, kon ik het niet laten om meteen onze oudste kleinzoon erin te zetten en een eerste foto te maken. En die foto stuurde ik naar Amerika, met name Dave Newell en Kent Sullivan waarmee ik toch al veel contact had vanwege informatie over de GM Continental fabriek in Antwerpen. Mijn eerste mail was heel kort: "Hi guys, Look what I found!" met een foto erbij. En prompt kwam er antwoord. Dit was een geweldige vondst! David wilde er ook wel een hebben in zijn Corvair collectie. Ik moest meteen voor hem op zoek, min of meer in het geheim, want voor die





enkele die er nog zijn/waren, was grote belangstelling. Op dat moment was er nog maar één bekend in de Zwitserse club en verder niets.

Dave had toevallig een artikel over deze autootjes voor *Corsa Communique* klaar liggen maar wilde voorlopig niet publiceren omdat hij bang was dat er een gekte zou losbreken. Wel stuurde hij mij de nodige informatie waaruit bleek dat deze autootjes waren gemaakt voor de wereldtentoonstelling van 1964 in Lausanne. Ze dienden daar in een verkeersproject dat gesponsord werd door General Motors Zwitserland en Nestlé. Na de tentoonstelling werd het hele verkeerspark in een vrachtwagen geladen en reisde als een soort kermisattractie door Zwitserland. Zelfs het merk van de vrachtwagen kon Dave noemen, zo gedetailleerd was de uitleg.

In de periode daarna heb ik verwoede pogingen gedaan om voor Dave nog een trapauto te traceren maar die waren alle vergeefs. Ik publiceerde mijn verhaal met de informatie van Dave in ons clubblad, en Dave dit datzelfde in *Corsa Communique*. Als reactie daarop kreeg ik van een Zwitserse clublid een DVD waarop het productieproces van de autootjes.

En mijn autootje verdween onder een afdak naast een Late Model convertible en verder gebeurde er niets meer mee. Totdat ik, alweer een drietal jaren geleden, een advertentie vond van een Zwitserse antiquair die maar liefst twee van die auto's aanbood. En tegen een prijs die zelfs de grootste liefhebber deed terugdeinzen. Ook Dave vond die te gek. En ik al zeker. Weer kwamen de autootjes ter sprake. Ik overwoog nu mijn trapauto aan Dave te verkopen voor een meer reële prijs. Daar bleef het voorlopig bij want 'inkratten', een exporteur zoeken en alles wat erbij komt kijken was nog een hele klus.

Weer bleef het een tijdje stil. Totdat Ralf tijdens een conventie bij de familie Miller 'ingekwartierd' was en het gesprek over de trapauto ging. Ik werd meteen door John Miller gecontacteerd met de vraag of ik hem dat autootje wilde verkopen. En aan de aard van het taalgebruik kwam het bedrag op de laatste plaats. Ik antwoordde dat ik hem nu eenmaal aan Dave Newell had versproken en dat ik daar niet van wilde afwijken ongeacht het geboden bedrag. Toen benaderde hij me of hij op de een of andere manier een mal van de auto kon verkrijgen zodat hij zijn eigen model kon maken. Niet wetende hoe dat te realiseren liet ik dat Dave weten, maar deze was er fel op tegen dat er een replica gemaakt zou worden. Enfin het werd een beetje oorlog tussen twee geïnteresseerden en ik liet alles weer even rusten door eenvoudig niet te antwoorden op verzoeken. Toen ik vorig jaar een nieuwe carport wilde bouwen, kwam het autootje weer bijna letterlijk voor mijn voeten en dacht, nu het weer rustig was geworden er toch maar eens werk van te maken. Ik had wat pallets liggen waar ik een krat van kon zagen en schroeven en ging via het net op zoek naar een exportbedrijf. Er zat nogal wat verschil in de tarieven, ofschoon later bleek dat door 'meerkosten' dit enigszins gelijkgetrokken kon worden. Ook kreeg ik te horen dat het krat van speciaal gekeurd hout moest zijn en dus kon ik mijn krat, waar al een enkel houtwormgaatje in zat, weer uit elkaar halen. Een krat van gekeurd hout bestellen bij een gespecialiseerd bedrijf kostte weer 180 euro. De goedkoopste transporteur werd gevonden op Schiphol, die op zijn beurt containers



vult en naar Rotterdam brengt. Aanvankelijk zou ik het krat zelf brengen, maar Dave verloor me van die rit (krat moest dan in aanhangwagen) door een bezorgdienst (a.d. 90 euro) te bestellen.

Eenmaal de trapauto op Schiphol, kwamen er nog meer formulieren en vragen (én kosten) op ons af. De Amerikanen zijn begrijpelijk wel streng als het op importeren aankomt maar soms dacht ik dat er ook wel overdreven werd. Zelfs Dave kwam er niet goed uit met het beantwoorden van bepaalde vragen. Na weer een week van oponthoud kwam de auto dan toch via de haven van Rotterdam op de 'Singapore Express' terecht, een groot containerschip dat via enkele havens aan de oostkust van de 'States', door het Panamakanaal naar de westkust zou varen en Los Angeles en San Francisco (Oakland) zou aandoen. Door een



'tracking systeem' konden we het volgen. Nu, Oakland is dichtbij de eindbestemming Hayward waar Dave woont. Maar dat was toch te voortvarend gedacht want de bewuste container werd om een of andere duistere reden niet in Oakland maar in Los Angeles gelost om vervolgens per vrachtauto naar zijn bestemming in Oakland vervoerd te worden. En natuurlijk was ook hier weer een 'meerprijs' aan verbonden. Eindelijk dachten we, nu kan niets meer mis gaan! Maar dat was ook weer een foute gedachte want van de betreffende havendienst kreeg Dave het bericht dat de betreffende container door de douane uitgekozen was om eens goed te controleren. Wanneer dat ging gebeuren konden ze niet zeggen maar wel dat elke dag dat de goederen op het terrein lagen er stallinggeld betaald moest worden! Gelukkig werd deze onheilstijding beperkt tot één dag. Toen kreeg Dave het bericht dat hij zijn krat kon afhalen. Met zijn Chevrolet stationwagon (hoe kan het anders?) toog hij naar de haven en zoals bij mij in de auto kreeg ook hij hem er amper in. Eerst controleren op eventuele beschadigingen, opgedaan tijdens het vervoer. Dat was gelukkig niet het geval. Eenmaal thuis begon Dave voorzichtig met het demonteren van het technisch gedeelte terwijl hij de 'carrosserie' naar een hem bekende vakman voor kunststof in de autowereld bracht om diverse reparaties uit te voeren, want in de loop van de tijd waren er wel wat beschadigingen onjuist gerepareerd, al dan niet met plakband. Dit jaar zal het niet meer lukken, maar misschien dat hij volgend jaar op de conventie getoond zal worden!

We zijn benieuwd naar het resultaat.

Leon Janssen



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

Verhaal van een eerste en enige eigenaar.

Ik kocht een nieuwe 1962 Corvair coupe, Monza 900, wit met blauw interieur en een 4-versnellingsbak, in het eind van augustus 1962. Op de eerste foto, genomen op de oprit van het huis van mijn ouders waar ik toen nog woonde, is de auto nog zo nieuw dat hij nog geen kentekenplaat heeft. Gelukkig kwam het kleurenegatief van deze foto bijna dertig jaar later boven water en konden mijn zuster en ik de opname opnieuw maken in eind augustus 1992 (de tweede foto). Toendertijd bood de staat Arkansas antieke kentekenplaten aan voor gerestaureerde auto's van meer dan 25 jaar oud. Een zwart-wit weergave van deze twee foto's heeft een paar jaar geleden in Communique gestaan. De derde foto is genomen in de voorbije zomer.

In mei 1962 –

ik was 21 jaar oud en net afgestudeerd

- reed ik nog steeds de 1956 Chevrolet van mijn vader. Toen heb ik besloten dat ik een eigen auto wilde hebben. Een van mijn atletiek instructeurs had net een

Volkswagen gekocht waar hij erg tevreden mee was en ik had mijn zinnen erop gezet om er ook eentje te kopen. Maar, op dat moment had de Volkswagen gekte in de USA zo'n vorm aangenomen dat er nieuw-prijs betaald moest worden voor een één jaar oude tweedehands of een jaar lang op een wachtlijst staan en een toeslag betalen voor een echte nieuwe, er was toen maar één VW dealer in Little Rock en ik kwam op hun wachtlijst. Bijna drie maanden gingen voorbij en ik hoorde niets van de VW mensen. Op een zondag bezocht ik een jonge dame in een stadje enkele mijlen van Little Rock. Haar neef en zijn vrouw waren net terug van een jaar lesgeven in Alaska en kwamen haar opzoeken in hun nieuwe CORVAIR ! Ik bleef tot zij arriveerden en ik herinner me niet veel van het jonge stel, maar ik herinner dat ik helemaal in de ban was van hun auto ! Ik wist niets anders van Corvairs dan dat ze luchtgekoeld waren. En ik herinnerde me dat we een paar jaar eerder - bij wijze van grap – een Corvair op het trottoir van de campus hadden getilt. Ik dacht zelfs dat ze 4-cilinder motoren hadden.

De volgende dag bezocht ik de Little Rock dealer, Bale Chevrolet, en koos een witte coupe om te onderhandelen. Een eindprijs van \$ 2.300 werd overeengekomen nadat zij hadden toegezegd een radio, een handmatig af te stemmen 1961 model, te zullen installeren. Ik weet het bedrag van de aanbetaling niet meer, maar de maandelijkse betaling was \$ 60,66 gedurende drie jaar.

Het was mijn enige auto gedurende de zeven jaar totdat ik trouwde in 1969. Mijn echtgenote, die een bijna nieuwe Toyota bezat, bleef zeggen dat ze geloofde dat de Corvair niet langer betrouwbaar was en dat ik hem moest verkopen. Nou, ik was echt niet van plan dat te doen. In mei 1973, na een botsing met koprol tussen een '68 Ford Torino en onze Toyota en vier dagen ziekenhuis voor mij, werd de Corvair noodzakelijkerwijs gedurende enkele weken onze hoofdauto, maar na een tijdje toch weer verbannen om weg te kwijnen onder de dennenbomen achter op ons perceel.

Eind 1975 bracht ik de coupe weer tot leven en liet hem opnieuw spuiten door MAACO, een auto spuiterij keten. Ik werd lid van CORSA in Februari 1976. De Arkansas Corvair Club, chapter 722, werd opgericht op schrikkelidag 29 Februari



1988; mijn vrouw en ik zijn clublid en we zijn nu beide blij dat de kleine Monza coupe toendertijd niet verkocht is. Ik heb al het mechanische werk aan de auto zelf gedaan of ik ben erbij aanwezig geweest. Voordat hij twee jaar oud was, ontstond er een sissend geluid in de koppakking en ik heb de koppakking van die kant vervangen. Voordat hij vier jaar oud was begon het vliegwiel te rammelen en heb ik dat vervangen. Veel later begon die vervanging ook weer te rammelen en heb ik hem wederom vervangen. Ik redde een lichtgewicht ventilator van een verwaarloosde '64 ergens in de vroege zeventiger jaren en ik schep er genoeg in om mijn luisteraars te vertellen dat het meer dan 45 jaar geleden is dat ik een ventilatorriem heb moeten opleggen. Enkele jaren terug heb ik toegekeken hoe een bandenfirma de onderste kogelgewrichten verving. De benzinetank ging lek in 1981 en heb ik vervangen (de zender is nog origineel). Rond 1990 heb ik een bekledingsfirma de zittingen laten overtrekken met Clark's repro's. De volgende onderdelen zijn origineel: bumpers, grill, wioldoppen, dynamo, starter, ruitenwissermotor, koplampen, zonneschermen, ruiten en radio. In de zomer van 1993 was ik het beu om telkens de remcilinders te vernieuwen en heb ik alles van de rempedaal tot de remschoenen vervangen, DOT5 olie in het



nieuwe systeem gedaan en sindsdien nul problemen meer gehad met de remmen. Nu ik aan mijn 76ste jaar begin en met 130.000 mijl op mijn geliefde coupe, heb ik geen plannen om de vervagende witte lak opnieuw te laten doen. De sproeterige chroomdelen zullen blijven zitten. Ironisch genoeg voel ik niet de noodzaak om "fabrieksoriginelen" te gebruiken. Ik heb Halogeen koplampen en herinner me wat een verschil in handling het was toen ik

mijn eerste radiaal banden kocht van JC Penny. Ik heb een FM omvormer onder de radio gemonteerd en een 8-track speler met eigen luidsprekers verborgen onder de zittingen. Ik kan in deze auto gaan zitten en eventjes weer 21 zijn !!

Elvis King.

Voorpagina: De Corvair van Elvis in huidige staat, nog steeds prachtig!



Season opener 2016

Maart jl kreeg ik van Autoherstauratiebedrijf Lensink en Kolstee in Aalten de volgende uitnodiging waaruit ik delen citeer:

Geachte relatie.

Hoewel de sneeuw op dit moment nog uit de lucht komt dwarrelen, willen wij de winter achter ons laten. Klassiekers zijn weer ontwaakt uit hun winterslaap, verplichte stalling voor de youngtimers in de overgangsregeling is voorbij. De eerste club-bijeenkomsten zijn alweer geweest en plannen voor toerritten in het aankomende seizoen worden gemaakt.

(.....)

Kom met uw klassieker naar ons toe en ontmoet andere klassieker liefhebbers, show uw oldtimer en bekijk die van anderen. Doe ideeën op voor evenementen en toerritten in de regio en laat u adviseren over diverse producten en diensten die wij bieden.

(.....)

**Met vriendelijke groet,
Hans Lensink en René Kolstee**

De bijeenkomst en open huis was vrijdag 6 mei jl, de dag na Hemelvaart. Het was de redacteur van jullie blad die

mij aanspoorde om er een verslagje met een foto van te maken. Hij reageerde als eerste op een plaatsing van het gebeuren op de Facebookpagina van de Corvair Club.

Zelf had ik twijfels om te gaan, maar ben mede door het goede weer, er heen gereisd.

De dag zelf was zonovergoten, maar wel winderig. De opkomst was goed, de sfeer uitstekend en de belangstelling voor de Corvair, de enige, groot. De motorkap openen en op verzoek starten resulteerde in veel mensen rondom de achterzijde van de auto. Het leverde veel gesprekstof op. De jonge ondernemer Kolstee heeft 3 nieuwe elementen aan dit gebeuren

gekoppeld. Te weten, a) 'Google Street View' interne opnames van het bedrijf, b) luchtopnames met een drone van een professioneel bedrijf en c) een eigen live rapportage van het gebeuren. Het bekijken alleszins waard. E.e.a. staat op onze Facebookpagina onder het onderwerp Season Opener.

De Facebook pagina van het restauratiebedrijf is overig beeldmateriaal te bekijken.

De foto: een Simca 8-1200 van 1951. Deze auto is op deze wijze aan komen rijden, zonder motor, omdat de restauratie gestaakt is. De motor zou zijn gereviseerd. De prijs? Vijftienhonderd euro. Zijn er liefhebbers onder jullie....?

Johan Doornbos



Van de GM foto geschiedenis

Op Facebook kwam ik deze foto tegen met een wel hele opmerkelijke ondertekst:

Om de ontwikkeling van de Chevrolet Corvair geheim te houden, bouwde General Motors de eerste generatie prototypes Corvair met een compleet andere carrosserie stijl. Deze was volledig anders dan die van de oorspronkelijke productie ontwerp.

Die eerste serie prototype auto's werden onder de naam Holden (General Motors Australisch afdeling) geproduceerd. General Motors deed dit om de media af te leiden, zodat ze niet per ongeluk een van de prototypes zouden kunnen ontdekken. Op deze manier konden ze zonder media aandacht verschillende tests uitvoeren, vóór de echte Chevrolet Corvair carrosserie zichtbaar verscheen in de tests.

Ralf Verhees



Lakewood restauratie

We zijn weer een aantal maanden verder sinds de vorige update en nu zou je denken dat de Corvair ook een grote stap vooruit heeft gemaakt. De wintermaanden zijn achter de rug waarin eigenlijk iedereen wel aan zijn oldtimer werkt. Helaas kan ik zeggen dat de Lakewood wel vooruit is gegaan, maar toch ook weer niet. Een grote stap en verandering zijn gebeurd, eigenlijk wel twee grote veranderingen, maar het is en blijft nog steeds een kale body. Het verschil met de body in de vorige editie is dat deze van vlekke-rige strakmaak-eigenschappen naar een prachtige kleur is veranderd. Het primer gele waar ik intussen gehecht aan was geraakt heeft plaats gemaakt voor een Seafoam green van het kleurenpallet GM Chevrolet Corvair 1961. Het dak is van het zelfde kleurenpallet namelijk Armine White, een beetje een room - ivoor kleurig wit. Ik wilde de originele kleur terug op de Lakewood. Deze kleur kom je namelijk niet meer tegen op de weg en, ja de kleur hoort bij de Lakewood. De two tone is een mooie combinatie geworden van een klassieke zonnige look. De velgen zijn gepoedercoat in het eveneens Armine White, en hebben nieuwe banden met white line gekregen. Hoe de combinatie samen staat heb ik nog niet kunnen testen, aangezien de banden ergens anders opgeslagen lig-

gen. Nu zal je denken, een kleur hoe mooi dan ook hoeft niet 5 maanden te duren, en dat klopt helemaal. In de tussentijd ben ik namelijk verhuisd van Veldhoven naar Valkenswaard. Ondanks dat het maar een paar kilometer verderop is neemt het toch altijd meer tijd in beslag dan er in eerste instantie gepland is. Het huis waar we nu wonen heeft een kleine verbouwing ondergaan om een grotere garage te krijgen, zodat de Lakewood er in kan. Zoals jullie waarschijnlijk wel wisten had ik 2 garageboxen waar ik al het werk in heb gedaan. Eén was voor de onderdelen en de werkplaats en in de andere stond de Lakewood. Nu in het nieuwe huis is het één grote ruimte, voorin de Lakewood midden werkruimte en achterin de werkbank, machines en opslag voor alle onderdelen. Hopelijk worden deze onderdelen steeds minder in de loop van de tijd. De werkplaats is voorzien van diverse stroompunten door de hele ruimte, luchtanvoer en water en een spoelbak, kortom compleet, iets waar ik altijd al van droomde om een keer te hebben: een Corvair Cave zoals vele het noemen; ik zie het meer als een Corvair Basement, aangezien we erboven wonen. Maar hoe het ook genoemd wordt ik ben er erg happy en tevreden over. Hopelijk kunnen we na de vakantie weer volop verder met



de Lakewood; veel onderdelen liggen al te wachten tot ze eindelijk op of onder de body kunnen nu deze helemaal klaar is. Als er weer meer gedaan is meld ik het wel weer in het clubblad, en hopelijk gaan meer clubleden iets schrijven over hun reparaties / herstel / opknap werk; zeker na de wintermaanden moet alles er weer mooi bij staan om bij de zonnestralen (die we al voor een goede week gehad hebben) weer de weg op te kunnen met de Corvair.

Ralf Verhees



