

CORVAIR MAIL



3e prijs Corvairmail

De internationale Corvair Conventie in Springfield zit er weer op. Helaas waren we deze conventie niet vertegenwoordigd als Corvair Club Nederland. Gelukkig is het voor de Organisatie wel een Internationale geworden. De voorzitter van de Zwitserse Corvair Club heeft een Route 66 vakantie gemaakt waar de tussenstop in Springfield (aan de route 66) perfect in paste natuurlijk. Ook 2 Australische Corvair-enthousiasten waren weer aanwezig, voor de 2e keer, hun vorige conventie was in Kalamazoo in 2013.

De vele foto's die zijn rondgegaan op Facebook en in mijn privé-email gaven aan dat het wederom een druk bezochte en geslaagde conventie was. Het weer was ook prima, op een enkele regenbui na. Een dag na de conventie kreeg ik in mijn email een bericht van Jim & Janet uit Michigan. Vorig jaar hebben we samen met hen de Rally gereden en ze brachten ons op de hoogte van de uitslagen van de conventie. Zijn 1964 Corvair Spyder had 95.53 punten gehaald in de concour wat zeker weer beter was dan vorig jaar. Ook bij de rally was hij verrast. Samen met zijn zoon namen ze de 1e plaats in beslag bij de touring klasse. Wederom een hele

verbetering (in verhouding met mij als navigator vorig jaar). Ook feliciteerde hij mij met het behalen van de 3e plaats met de clubblad. Ik wist nergens nog iets van, dus het kwam als een mooie verrassing. Ik heb meteen een aantal berichten rondgestuurd of iemand het kon bevestigen, en binnen een aantal uur had ik een bericht terug van Terry dat we inderdaad de 3e plaats hebben gewonnen.

2016 Corsa Chapter Outstanding Newsletter Award

First Place

The Drip Line
Pike's Peak Corvair Club
Editor Ed Halpin

Second Place

VAIRifiable News
Central Virginia Corvair Club
Editor Alan White

Third Place

Corvair Mail
Corvair Club Nederland
Editor Ralf Verhees

De 3e plaats voor ons als kleine club in de grote Corsa gemeenschap. Het geeft toch een fijn gevoel als je in de prijzen valt, welke prijs het ook is. De prijs is dan wel aan mij gericht als editor, maar ik wil iedereen bedanken die een steentje bijdraagt aan de Corvair Club Nederland. Zonder de persoonlijke verhalen, nieuwtjes en zeker ook de foto's kunnen we het blad blijven vullen zoals het nu is. Soms gaat het wat moeilijker om verhalen te vinden, soms zit het blad al vol, maar nog steeds is alles welkom en maken we er samen een mooi clubblad van om zowel op de hoogte te blijven van elkaars problemen en oplossingen, restauraties, events en natuurlijk ook de geschiedenis van onze Corvair. Ik weet dat er in de "vroegere" jaren toen Leon Janssen het blad verzorgde ook een aantal keren een prijs gewonnen is. Dit is de eerste voor mij sinds ik het overgenomen heb van Leon, en we gaan voor 2017 weer kijken of we de 3e plaats vast kunnen houden of dat we misschien zelfs een plekje kunnen stijgen. Ambitie is er, de tijd is er altijd te weinig, maar samen maken we een prachtig blad wat door de Corsa gewaardeerd wordt.

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

Van de penningmeester

Via Facebook werden clubleden door Wilco Boer gevraagd om te reageren op zijn uitnodiging voor een rit die hij wilde organiseren op 15/16 oktober. Daar werd wel op gereageerd maar voor een aantal was het toch te kort dag en bleven er maar drie gegadigden over. Inmiddels heeft Wim Boon zich ook bij het organiseren aangesloten en is het plan doorgeschoven naar begin of half April 2017. Leuk als we weer eens een groot aantal Corvairs bij elkaar weten te verzamelen. Zet alvast in de agenda voor 2017.

Wat je ook alvast in de agenda kan zetten is het Nieuwjaarstreffen, dat begin februari plaats zal vinden.

Van Wim Smit kreeg ik een telefoontje dat hij met Leon contact op wilde nemen om te vragen of hij hem kon adviseren over het weer ter hand nemen en opbouwen van zijn Greenbrier.

Zet hem op Wim. De VW Samba-bus, daar mag BEN PON trots op zijn, maar de Greenbier is leuker en sierlijker om naar te kijken.

In het Corsa Communiqué stond een leuk verhaal van een produktie medewerker bij Fisher Body in Willow Run. Alwaar de carrosserieën voor de Corvair werden gemaakt. Ze werkten daar altijd in twee ploegen. De eerste ploeg wilde niet veroordeeld worden voor de fouten van de tweede ploeg dus die sloegen altijd een klein deukje in de bagage ruimte op het linker vóór spatscherm. Bij Chevrolet ging het verhaal dat carrosserieën van de tweede ploeg beter waren dan van de eerste ploeg. De tweede ploeg sloeg om niet aangesproken te worden op de fouten van de eerste ploeg daarom op dezelfde plaats twee deukjes.

Er is uit vertrouwelijke bron vernomen dat het voorkwam dat als de eerste (shift) ploeg opgefokt werd tot meer produktie bij Fisher carrosserie, er een extra kuiltje doelbewust toegevoegd werd zodat de tweede ploeg de schuld zou krijgen als er iets mis ging.

Inhoud

2

3e prijs Corvairmail

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Cor & Rita Toering

7

Remmen

8

Herinneringen van toen

10

Corvair Live

12

Boulevard d'Anglais . .

13

Corvair Club zoekt bestuursleden

14

Corvair Dokter

15

Corvair Lego

16

Het legendarische Woodstock Festival in '69

18

Romain "New Ride" 2e Corvair

Zo en nu weet ik zeker dat iedereen toch stiekem even gaat voelen 1 of 2 deukjes.

Ruud Keers

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 herfst lijkt zijn intrede gedaan te hebben in Nederland. Als ik de laatste hand leg aan het Corvair Magazine is het grijs en regenachtig buiten. We hebben de grote achterstand die we hadden met het blad behoorlijk ingelopen, en lopen nu een stukje achter met de uitgaven, maar dat is te verwaarlozen.

Mooi om te lezen dat clubleden een Corvair toertocht willen organiseren. In de volgende uitgaven hier geheid meer over. De rit voor dit jaar is al op korte termijn, maar voor volgend jaar hebben we nog wel wat tijd om het bekend te maken aan iedereen.

Ikzelf heb ook deze maanden niet echt aan de Corvair kunnen werken. Ik ben op zoek geweest naar 4 bouten voor de ophanging maar deze heb ik tot op heden niet kunnen vinden (fijn, verhuizing en alles staat anders). Nieuwe zijn onderweg, dus als die binnen zijn kunnen we de ophanging voor monteren.

De laatste klussen zijn gedaan in het huis, dus we zouden deze maanden weer met de Corvair bezig kunnen zijn. Zou mooi zijn als ik wat techniek er onder klaar zou kunnen hebben voor het einde van het jaar. Maar zoals jullie zelf ook weten vliegen de maanden voorbij en voor je het weet is het al weer 2017.

Voor mij was het hoogtepunt van dit kwartaal toch wel de 3e prijs die ons clubblad gekregen had, een mooie "beloning" dat we nog steeds goed op weg zijn. Ondanks dat gaan we nog wel wat dingen proberen te veranderen en te updaten. Dat zal geleidelijk gaan omdat alles tijd kost, en ik de tijd verdeel over de diverse werkzaamheden die ik doe.

Het blad is weer klaar, veel leesplezier!

Ralf Verhees



Op bezoek bij:

Zoals in het vorige blad al aangekondigd was hebben we weer een aantal nieuwe leden bij. Een van deze nieuwe leden zijn Cor en Rita Toering. Cor en Rita hebben een bijzondere oldtimer in hun bezit, namelijk een Cord. Deze heeft als aandrijflijn een Corvaire 140 motor met momenteel nog een handgeschakelde versnellingsbak. Cor heeft bij Ruud Keers een automaat op kunnen halen en Cor is van plan om deze in de Cord te bouwen.

Ik ken de Cord van zien toen ik bij Terry Kalp in Wichita was maar heb er helaas weinig aandacht aan gegeven, ik kwam namelijk voor Corvairs, niet voor Cords. Nu het muntje eindelijk in m'n hoofd was gevallen hoe bijzonder een Cord met Corvaire aandrijflijn is had ik spijt dat ik het niet beter bekeken heb. Nu Cor en Rita lid zijn en ik dus te horen kreeg van hun Cord, heb ik geprobeerd zo snel mogelijk (in mijn drukke agenda) een datum te vinden zodat ik deze Cord eens met mijn eigen ogen kon zien. Een middag wat uiteindelijk een avond is geworden hebben we gezellig doorgebracht bij Rita en Cor. 2 levensgenieters, Rita met de tuin en cactussen (die echt bijzonder en groot zijn) en Cor met zijn technische hobby's en oldtimers. Beide ook groot fanaat van Amerika. De tijd ging zo snel met al het gepraat over Corvaire maar voornamelijk Amerika, dat we zeker dit jaar nog een keer bij elkaar komen om weer een gezellige dag te hebben.

Cor en Rita hebben ons een verhaal doorgestuurd over "hun" en wat voor klassiekers ze allemaal gehad hebben om zichzelf in de club voor te kunnen stellen.

De aparte oldtimer Cord en de geschiedenis komt zeker ook nog aanbod in een van de volgende edities! want we willen zeker meer weten hierover. We beginnen maar bij het begin het voorstellen.

Cor en Rita, bedankt voor de gezellige middag en het lekker hapje eten!
Tot snel,

Lotte & Ralf



Cor & Rita Toering

Bij aankomst in Zeeland was het duidelijk dat we bij het goede adres waren beland, de Cord stond al te glimmen op de oprijlaan. Na een warm welkom zijn we de auto's van dichtbij gaan bekijken, en heb ik wat meer over Cor's geschiedenis met betrekking tot auto's te horen gekregen.

Cor is al van jongs af aan geïnteresseerd in bijzondere auto's, dit kan zijn bijzonder vanwege merk of juist omdat je ze zo weinig ziet, of omdat er zo weinig meer van over zijn. In 1977 kocht Cor zijn eerste klassieker, een Morris 10/4 uit de jaren dertig. Deze Morris zou het begin worden van een lange reeks klassiekers die in de jaren erna zouden komen en gaan bij de familie Toering.

Hier een kleine opsomming van auto's die kortere of langere tijd in het bezit zijn geweest: 2x Triumph Herald, een Borgward Isabella coupe, een Ford Falcon Futura

convertible 1963, een Chevrolet Corvette uit 1958, een Jaguar Xk 120 coupe, en een Studebaker Avanti 1963. De ene auto kwam binnen met een klein beetje opknop- of verbeterwerk, de ander was een grondig restauratieproject. Zo leerde hij veel over het werken aan klassiekers.

Cor reed begin jaren 70 voor dagelijks gebruik in een Jaguar E-type cabriolet, toen hij die wilde inruilen, wilde niemand deze hebben. Uiteindelijk kon hij hem voor FL6000,- inruilen op een Citroen Gs. Nadat de Corvette was gerestaureerd ontstond er toch stilletjes aan steeds meer





een voorkeur voor Amerikaanse auto's ten opzichte van Engelse auto's. Zo werd er in 2002 een Cord aangeschaft, de Ford Falcon werd hier op ingeruild. Het betreft hier een Cord van het type 8/10 uit 1966, hiervan zijn er maar 91 gebouwd en dit is bouwnr 3. In de periode 1964 tot 1966 werd dit type Cord gebouwd door U.S. Rubber Company in Cordon Buehrig on-

der leiding van Glenn Pray. Het is als het ware een kleine uitvoering van de vooroorlogse modellen. De aandrijving van deze auto werd voor deze serie destijds voorzien van een motor en aandrijftrein uit de Chevrolet Corvair (In één van de volgende uitgaves gaan we de Cord beter bekijken)

motor en versnellingsbak zijn van Daimler gebleven, net als het dashboard, maar de carrosserie toverde hij om tot een heuse Toering special. Een 2-deurs cabriolet. Dat klinkt simpel, maar als je de foto's van de restauratie / bouw goed bestudeert, dan komt daar heel wat bij kijken. Deze unieke cabriolet is nu klaar en heeft sinds tijdje een goedgekeurd Nederlands kenteken.



Toen deze bijzondere auto rijklaar was en de restauratie ten einde liep, ontstond bij Cor de wens om nog eens zelf een auto / carrosserie te bouwen. In 2008 was het zover, er werd een Daimler chassis met motor gekocht uit het jaar 1937, voorzien van een 4 drs saloon body. De body was erg toe aan restauratie, maar dat gaf niks, want daar ging het niet om. Zes jaar lang heeft Cor hieraan gewerkt, het chassis, de

Zoals bij velen van ons, ging ook bij Cor het klassiekervirus zijn gang en toen de Daimler was afgerond, kwam er een volgend project in beeld. Deze keer iets vertrouwds, maar dan anders. Tijdens een rit met de gele Cord werd er tijdens een rally een tussenstop gemaakt bij dhr. Aaldering van de Gallery in Brummen. Daar kwam





met voor de motor geplaatste pre-select versnellingsbak. Omdat de auto niet meer terug te brengen was tot vier deurs sedan, werd besloten naar eigen inzicht en ontwerp een coupé te gaan bouwen. Uiteindelijk is een wel heel bijzondere auto ontstaan, een echte one-of-a-kind.

Sleutelen, dat doet Cor het liefste, vooral de techniek vindt hij leuk om te doen. Een echte droomauto heeft hij niet op dit moment, Cor zoekt toch nooit naar een specifiek model, het is veel leuker om soms een impulsaankoop te doen van iets wat je op dat moment onverwachts leuk vind of tegen komt. Al is er nog wel eens een wens om een Ford Mustang Fastback te bezitten, de tijd zal het leren.

het gesprek al vrij snel op de Cord die Cor en Rita bij zich hadden. Dhr Aaldering had er ook nog eentje staan, maar wel met veel werk. Er werd besloten om later terug te keren voor een uitgebreide kennismaking. Dit betrof een Cord uit 1936, hier betreft het een type 810, maar dan een 4 deurs sedan, althans dat was het ooit geweest. De vorige Zwitserse eigenaar had de wagen ontdaan van zijn dak en er een soort van cabriolet van gemaakt. De auto was vervolgens voorzien van een wit interieur en witte buiten laklaag. De wagen liep niet en er was veel werk aan. Na wat afwegen werd toch besloten deze auto aan te schaffen en de Jaguar XK 120 in te ruilen. Bij dit object kon Cor namelijk een stap verder gaan dan alle voorgaande projecten, niet alleen restaureren maar ook ontwerpen. Deze auto is voorzien van de originele Cord motor met een 8 cilinder,



Remmen

In het voorjaar heb ik alle remschoenen vervangen omdat ik vond dat we wel erg hard op het rempedaal moesten gaan staan om tot stilstand te komen. En omdat er met de Corvair niet erg veel gereden wordt, heb ik bij Clarks remschoenen besteld met een zachtere voering. Dan weet ik ten minsten zeker dat hij beter gaat remmen. Alles meteen maar eens goed schoongemaakt en de nieuwe schoenen gemonteerd. Ook meteen maar alle remcilinders vervangen dan moet het toch zeker voor langere tijd weer goed functioneren. Na het afstellen remde de Corvair weer zo als het hoort en was het niet langer nodig om op het pedaal te gaan "staan". Een aantal weken daarna gingen we met de Retro Drivers club een lang weekend naar Chateau de Harze waar we logeerden in een prachtig hotel. Prachtig weekend gehad, mooie binnen wegen gereden, dan tuf je vanuit Amsterdam donderdag tot en met zondag bij elkaar toch zo'n ±1000KM weg. Dat ging allemaal prachtig en ik natuur-

lijk een beetje trots dat de remmen weer perfect functioneerden. Tot we op de terugweg naar Amsterdam merkten dat de wagen bij het remmen toch wel wat naar links trok. Het regende toen flink, dus voorzichtig afremmen. En dat werd dichterbij huis komende niet minder maar erger. Dat werd weer een leuke klus om op te lossen. Een paar dagen daarna aan de slag. Wielen er af, trommel verwijderd en kijken wat er aan de hand was. Ik kon niets afwijkends vinden.

Toevallig kwam de volgende dag Cor Toering met een vriend de Power Glide voor zijn Cord ophalen. Die bekeek ook alles en vond bramen op de anker plaat waar de remschoen op bleef hangen. Zijn advies, zorg ervoor dat er op de ankerplaten geen ingesleten bramen zitten en smeer alle plekken in met een beetje kopervet. Meteen gekeken of alle cilinders goed functioneerden. Goede tips en alsnog bedankt Cor en vriend. Alles weer gemonteerd en meteen een proefrit gemaakt. Wat denk je, nog precies het zelfde euvel. Bij het remmen trok hij

nog steeds naar rechts. Krijg de alles weer gedemonteerd en 20 keer rond de auto gelopen, alles zat toch goed! Even laten rusten en op me fietsie onderweg naar huis al rustig toerend door het Vondelpark, schoot mij te binnen dat ik ooit ergens iets had gelezen over kortere remvoeringen! Thuis meteen aan het spitten gegaan en ja hoor het staat notabene in de boeken van Clarks: de voorste remschoenen hebben korte voeringen. En wat denk je, ja hoor, in de achterwiel trommels zaten aan de linkerkant de remschoenen met de lange voeringen en aan de rechterkant de remschoenen met de korte voeringen.

Zie onderstaande foto, begrijp alleen nog niet waarom dat zich pas na ± 850KM openbaarde..... Alles weer losgehaald en op de juiste manier gemonteerd.

Hij remt nu weer als een zonnetje, je goed inlezen en onderzoeken blijkt toch altijd weer nodig en belangrijk!

Ruud Keers



Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 6e jaargang nr. 3 (2003)

'Van de redactie' heeft het over een VW-Euro weekend in Biddinghuizen en zoekt technische mensen die tekst en uitleg willen geven over Corvairmotoren en conversie naar VW.

VW Euro. Een oude uitgave van 1995 van de luchtgekoelde VW-Euro was half juni op tv te zien in het autoprogramma 'Stapel Op Auto's'. Toen was ook Tatra te gast. Dit jaar zal het de Corvair Club zijn die zich van haar beste kant zal laten zien.

Greenbrierblad. Het vorige FC blad is enthousiast ontvangen, ook in Amerika!

Trafic verhuisd. Trafic Klassiek Verhuur, een bedrijf dat o.a. auto's levert voor diverse tv- en filmproducties, is verhuisd naar de oude Van Nelle fabriek in Rotterdam. De fabriek, waar koffie en thee werd gemaakt is niet meer. Het is nu een bedrijfsverzamelgebouw geworden. Anno 2016 is de zaak daar nog steeds gehuisvest.

Parts-n-stuff in Nootdorp gaat naar Arizona om een container te laten vullen met Chevrolet-onderdelen. **Gebruikte onderdelen bestellen** voor je Corvair kun je bij South West Corvair in Phoenix. Misschien willen zij ze wel naar Arozona sturen. Overleg eens naar de mogelijkheden met Parts-n-stuff.

Corvair Basics en The Classic Corvair zijn **nieuwe boeken**. Guus maakt hiervan melding.

Een berichtje over **Caravans**. Klassieke wel te verstaan. Een gewijzigde regeling voor een kentekenkeuring door toedoen van de Fehac.

Heb je een **Sedan**? Wees daar zuinig op, vooral de late models.

Turbo chargers (3). Bepaalde tekst aangevuld met bijzondere afbeeldingen van diverse soorten drukvullingen. Diverse merken stortten zich op het opvoeren van de Corvair. Bill Thomas was iemand van het eerste uur. Hij bracht opvoersets onder de naam 'Elco' op de markt. Drukavulling realiseerde door zgn. luchthappers in de flanken van de auto te monteren, zodat de opgevangen rijwind rechtstreeks via flexibele buizen in de carburateurs kwam. Mike Jones, een medewerker van Bill, wierp zich op om echte turbo's

toe te passen. Judson: dit merk maakte vaancompressoren. Latham en Paxton brachten mechanisch aangedreven turbo's op de markt. Deze turbo's kunnen worden opgedeeld in 'vaan- en propellercompressors'. Thompson-Ramo-Wooldridge Corporation maakte speciaal voor Chevrolet in de Corvair de meest toegepaste turbo-charger. IECO, AiResearch, TRW en Rajay zijn nog enkele merken die in dit stukje worden beschreven. De meest bizarre foto vind ik die van een 64-er Corvair met buiten het motorcompartiment de 'turbo-assembly' gemonteerd. Haalde wél 213 km/uur op de zoutvlakte van Bonneville....

Ons verhaal. Marinus van der Craats beschrijft hoe hij liefhebber is geworden van de Chevrolet Corvair. Het is 1963. Zijn vader werkt als uitvoerder bij een bouw-

onderneming. De ingenieur/eigenaar van die onderneming, de heer Bosman, is ook zijn directe meerdere en komt eens in de twee weken langs bij de familie Craats om lopende zaken door te nemen en loon uit te betalen. Wel met gepast vervoer in die tijd, een Amerikaan met V8, een vertrouwd geluid voor moeder Van der Craats. Tót het moment dat de heer Bosman komt voorrijden met iets anders. Moeder roept haar zoon en roept: 'Kijk eens, mijnheer Bosman met een brede glimlach!' In een Corvair 700 Sedan. 'Rijd er maar eens mee', zegt Bosman. Dat gebeurt. 'Toen jullie wegrede leek het geluid op dat van een vliegtuig' zegt moeder. Zo is de vonk overgeslagen naar Marinus met veel later de aanschaf van zijn droom een 60-er 700 sedan. In september 2005 is zijn auto via een handelaar in het bezit gekomen van ondergetekende. Dat weet ik omdat er een brief met zijn naam erop in een serviceboek tevoorschijn is gekomen. Marinus schrijft ook iets over een vakantie in Jemen, waar GM producten niet of

Corvair Club Nederland

VAIRMAIL

corsa
CORVAIR SOCIETY
OF
AMERICA

Let op:
Euro VW, zie pagina 23

6e jaargang
3

nauwelijks verkrijgbaar zijn. Ja, toch wel, bij de balie van een hotel in Jemen! De eigenaar heeft het dealerschap van GM.....

Carlisle Conventie en de reis er heen. En mooi deel 1 verslag met foto's van een rondreis door Amerika en Canada van onze voormalige voorzitter. Het thema Corvaire speelt hierin de hoofdrol. De meest opvallende momenten tijdens de reis naar de Carlisle Conventie? Oude auto's langs de wegen, musea en sloperijen zoals een sloperij van nagevoeg alleen maar Lincolns, een 1934 Oldsmobile, niet al te fraai maar goed restaureerbaar. Daarbij zoekt Leon, als het kan, contact met de eigenaars en dat levert interessante gegevens op. Het Ford museum. Behalve veel Fords ook veel andere merken, maar ook een 60-er Corvaire, een 50-er jaren 'diner', een aantal garages en pompstations uit vroegere periodes, enkele presidentenauto's, zoals die van Kennedy. Clark's Corvaire Parts, gesloten wegens 'Independence Day'. Het Ypsilanti Automotive Heritage Collection museum vlak bij Willow Run. Willow Run, de bakermat van de Corvaire. Eigenaar Jack Miller, een voormalige Hudson dealer, is actief als conservator. Leon wist met de conservator te regelen dat het museum voor hem een paar uur eerder open ging. Andere bezoekers maakten daar handig gebruik van hetgeen Jack niet zo leuk vond, daar hij nog andere zaken had af te handelen. Na een afspraak met ene Mark Corbin icm Mike McKeel in Gaston Indiana, zou Leon wat onderdelen kopen, ware het niet dat de plek van Mike op dat moment onder water stond. Enige dagen later in Carlisle bracht Mike alsnog de gevraagde onderdelen. Mark heeft ook een krap behuist museum en dat werd bekeken. Voorafgaand aan Carlisle werd een race circuit bezocht, 'Summit Point', welke circa 50 mijl hiervan verwijderd was. Het was die dag erg warm, maar de ex-voorzitter heeft wel hier 3 jaar lang naar uitgekeken, nl. race Corvaire. Het echte Carlisle verslag volgt in het volgende nummer.

Een CorV8 in onze club. Jaak Eykelberg kwam deze auto op het spoor

na aanschaf van een 4 drs Monza in Apeldoorn. De verkopers vertelden Jaak dat elders in Apeldoorn een Corvaire met een V8 motor er in te koop is. Bij Metaalhandel Scholten. Een bezoek later samen met Pierre Salden maakte beide heren enthousiast, vooral Pierre. Maar hij paste er niet in! De auto werd niet gekocht. Enkele weken later nog maar weer eens er naar toe, maar nu met Leon. Jaak merkte dat Leon niet erg enthousiast was over deze niet-originele Corvaire. Na maanden radiostilte door o.a. privé-omstandigheden is Pierre afgehaakt, maar Jaak heeft de auto toch gekocht. Jaaks 2e echtgenote vond dit wel een mooi project. Enfin, met zijn VW-bus met aanhanger werd de auto dan toch opgehaald. De prijs was van tevoren overeengekomen. Op de terugweg werd Jaak ter hoogte van Arnhem aangehouden door een politieauto met 4 agenten er in, waarvan de jongste agent de combinatie aan een keuring onderwierp. De agenten vermoedden dat de combinatie te zwaar was en niet aan de wettelijke eisen voldeed. De 'motorkap' voor en de (echte) motorkap achter van de CorV8 werd op verzoek opgedaan. De jonge (leerling) agent concludeerde dat er geen motor in zat (Jaak hield zijn mond stijf dicht, hij weet wel beter!) en oordeelde dat de combinatie voldeed aan de wettelijke eisen. Jaak kreeg groen licht en mocht vertrekken. Zijn lachen moest hij nog wel even onderdrukken. Mooi staaltje van bespelen nietwaar?

Club Meeting Reeuwijk. Een verslag van Leon. Op weg naar de deelname overkomt hem wel wat. Zijn caravancombinatie heeft de tocht, mede door een overvloed aan verkeersdrempels op binnendoorwegen en dorpjes, goed doorstaan. Of toch niet.... De ruitenwissers van zijn Corvaire hadden niet veel zin om de regenachtige tocht fatsoenlijk te volbrengen. Bij Gorkum hield het op. Een bij een tankstation gekocht handwissentje gaf enige verlichting om de reis verder te vervolgen om in Reeuwijk te ontdekken dat, tijdens het uitpakken van de bagage, deze het ruitenwismotortje bleek te hebben gehinderd. Een redelijk aantal leden, ook van GVO, hebben deelgenomen aan een bijeen-

komst op een camping bij Reeuwijk. Bezocht werd Bart Holland een gerenommeerd restauratiebedrijf. Ik kan me van lang geleden nog auto-gerelateerde TV-uitzendingen herinneren, waarin steeds een stukje van zijn bedrijf werd belicht. Daarna het Fordmuseum in Hillegom met talrijke pre-war Fords. Alleen jammer, vond men, dat er weinig of geen fifties aanwezig waren. De bijeenkomst op de camping is op een aangename wijze verlopen. Met gebruikelijke hapjes, drankjes en veel koffie. De aanwezigen verlieten ieder op zijn eigen tijd de bijeenkomst. En het brandstofverbruik van Leons pakezel? 1:7,85. Niet slecht!

Bogota. Mike Cramer heeft deze stad bezocht in februari 2003. Bogota, een stad van uitersten. Rijke buurten maar ook heel arme. Een levendige stad ook. Op de weg geldt de wet van de sterkste. Auto's? Nog erger dan in Cuba. Nog minder origineel..., als het maar rijdt. Drie aardige foto's: een vrij originele Dodge truck met korte wielbasis en een veel te hoge opbouw. Een Chevrolet Styleline Delvry Van waarvan de triangels aan de voorzijde zijn vervangen door een starre vooras en een onooglijke bumper, kortom, het ziet er niet uit. Dan nog een 61-er Lakewood van ene Dion Fluttert, de derde in de club. De relatie met Bogota ontgaat me echter.

Dan een **opvallende advertentie.** 'Alle rubberdelen die je ooit vervangen hebt kun je aan me kwijt, ook al zijn ze (deels) stuk'. jmljanssen@wxs.nl. Was daar vraag naar Leon?

Laatste bladzijde een foto van een 2-tal LM Corvaire, nl een 4 drs en een coupé. De coupé komt wel heel mooi tot zijn recht. Schitterend lijnenspel! Chevrolet zou er m.i. goed aan doen te overwegen dit concept opnieuw op de markt uit te brengen, weliswaar met moderne techniek en de motor achterin. Niet zoals de Beetle met motor voorin, maar à la Porsche 911. Bewezen succes!

Johan Doornbos

Corvaire 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 corvaire, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten en nog veel meer. Ook bekijken we daar verschillende mogelijkheden voor datums voor de CLubdag(en) en andere mogelijkheden wat we kunnen doen met de Club. Kortom meldt je aan om op de hoogte te blijven van de Corvaire Club Nederland.

Find us on
facebook





Verbazend veel Europese merken op het zanderige parkeerterrein van de Bridgehampton racetrack, New York, begin jaren zestig. Twee Early's en een Opel die een duwtje krijgt. Uit de verzameling Corvair Live! van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman.

Boulevard d'Anglais . .

Ooit, waarschijnlijk reeds in 1962, werd mijn witte Monza coupé verkocht aan een zekere meneer Fritsch in Nice. En ja, meneer Fritsch woonde daar aan de Boulevard d'Anglais.

Van de eigenaar waar ik de Corvair van kocht, had ik de adressen van voorgaande eigenaren gekregen. Dit nadat hij zijn mond voorbij had gepraat door me te melden dat zijn broer bij de politie werkte. Dat ging toen wel na enig aandringen.

Een jaar of wat geleden, ik dacht in 2009, zijn we vanaf ons vakantieadres een ritje naar Nice gaan maken. Ik vond het adres, maar meneer Fritsch woonde er echter niet meer. Ik maakte een foto van het appartementengebouw, (achter het Renaultje) en 'shopte' een daarvoor staande Toyota om naar een Corvair. Zo moet het beeld van deze mondaine boulevard hebben uitgezien begin jaren '60. Nu helaas verworpen tot een "boulevard des doods"

Leon Janssen



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 Paypall 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



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 het 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 bestuursleden (of clubleden). Tevens zorgt hij dat wat er besproken is op papier komt en naar de bestuursleden 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 bestuursleden.

Wanneer uw interesse is gewekt of als u meer wilt 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



Rem vervanging

Afgelopen editie ging over rem problemen, deze editie gaat over het vervangen en onderhouden van het remsysteem.

Iedere keer als de remschoenen zijn vernieuwd, is het verstandig om ook de volgende onderdelen na te kijken en/of te vervangen.

1: De trommels en remschoenen, Als je nieuwe remschoenen hebt geplaatst, zorg dan ook dat de trommels uitgedraaid zijn. Ieder bouwjaar Corvair kan de trommels uitdraaien tot 0.060. Het is geen probleem om zo ver te gaan met het uitdraaien, maar de meeste werkplaatsen gaan niet verder dan 0.050. Als je je trommels uitdraait ontstaan er 2 problemen. Door het uitdraaien wordt de wand van de trommel dunner, waardoor de trommel minder goed de warmte kan afvoeren / opvangen. Ook de nieuwe diameter van de trommel zorgt ervoor dat het contact tussen de remschoen en de trommel veel kleiner wordt. Dit vergt in het begin meer kracht op het pedaal om de remschoen zijn werk te laten doen. Je kan natuurlijk ook je remschoenen aanpassen aan de diameter van de trommel, of wachten en meer druk uitoefenen op het pedaal om zo uiteindelijk de remschoen af te laten slijten naar de diameter van de trommel.

2: Remcilinders moeten altijd vervangen of gereviseerd worden als je de remschoenen vervangt. Het dikker worden van de remschoenen zorgt ervoor dat de rubberen afdichting meer in en uit met gaan werken, doordat ze dat niet gewend zijn ontstaan er vaak lekkages of scheurtjes in deze afdichting. In de meeste gevallen kun je de wielcilinder weer mooi gangbaar maken en nieuwe afdichtingsringen plaatsen. Maak alles goed schoon en roestvrij, ook al komt de afdichting niet in het roestige gedeelte. De early modellen hebben aluminium remcilinder zuigers, deze kunnen snel gaan eroderen.

De late modellen gebruikten speciaal ijzeren remcilinder zuigers welke veel minder problemen geven. Je zou kunnen overwegen om de early versie te vervangen voor de late versie zeker als de Corvair meer stil staat dan rijdt. Controleer ook gelijk de remslangen aangezien deze vaak ook al oud zijn. Oude remslangen hebben in verhouding met moderne een dikke buitenwand met een kleine diameter binnenkant, welke snel verstopt kunnen raken met roest en andere viezigheid. Als ze verstopt raken is de kans op klappen groot.

3: alle onderdelen moeten nagekeken worden en schoongemaakt worden, en vooral de bewegende delen gesmeerd. Er zitten veel onderdelen en veren in een remtrommel dus kijk deze één voor één goed na of alles er nog is, en nog correct werkt. Luie of slappe veren moeten vervangen worden en ook als de remmen niet meer gesteld kunnen worden moeten deze vervangen worden. Kijk ook de handrem na, aangezien deze los moet komen als je de handrem er af haalt. gebeurt dit niet, zorg er dan voor dat de remdelen die vast zitten weer gangbaar gemaakt worden. Als je dit niet doet heb je zeker extra slijtage aan je remmen, en moeten de remschoenen veel sneller vervangen worden.

4: Spoel en ontluicht het remsysteem. Mijn favoriet is de 1 persoons ontluichtingsbeker (zie afbeelding rechts). Hiermee kan je een slang te bevestigen in een beker met een kleine hoeveelheid remvloeistof er in. Als je op het pedaal duwt gaat de lucht via de beker er uit, als er lucht in terug in het systeem wilt gaat dit niet vanwege de vloeistof die in de beker zit. Het systeem wordt zo ontluicht en eventueel bijgevuld met nieuwe remvloeistof. Pas op met remvloeistof, het bijt als je het op je huid krijgt.

5: Diversen. Remvloeistof is oplosbaar in water. Reinig je onderdelen met water en zeep en zorg dat ze gelijk erna droog gemaakt worden. Spoel eerst alles af voor je deel voor deel schoonmaakt. Gebruik remmenreiniger om als laatste alles schoon te maken. Zorg dat alle bewegende delen goed ingevet / gesmeerd zijn. Nieuwe schoenen zullen in het begin meer druk van je voet op het rempedaal vergen, dit zal naarmate ze slijten soepeler gaan. Als laatste tip, de meeste oldtimers zijn niet ontworpen om siliconen remvloeistof te gebruiken. Vermijd deze tenzij het remsysteem het toe laat.

Hopelijk is dit weer een stukje uitleg zodat je thuis aan de gang kunt gaan met het vervangen en onderhouden van de remmen. Eén van de belangrijkste onderdelen op een auto, zorgen dat het stopt in welke vorm dan ook.

Mike Dawson



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



Corvair Lego

Op Facebook kwam een bericht voorbij van Ad Dijkstra. Hij had afbeeldingen gevonden van Corvair Modellen. Deze keer niet gemaakt van metaal zoals de meeste schaalmodellen zijn, de modellen waren gemaakt van legosteentjes. Mooi om te zien dat je van vierkante steentjes toch een model kan maken wat dicht in de buurt komt van een Corvair. Na verdere zoektocht zijn er meer Lego fanaten die Corvair modellen gemaakt hebben en eentje is zelfs in de winkel te koop. Hier een aantal voorbeelden van Lego Corvairs die we gevonden hebben op het internet.

Ralf Verhees

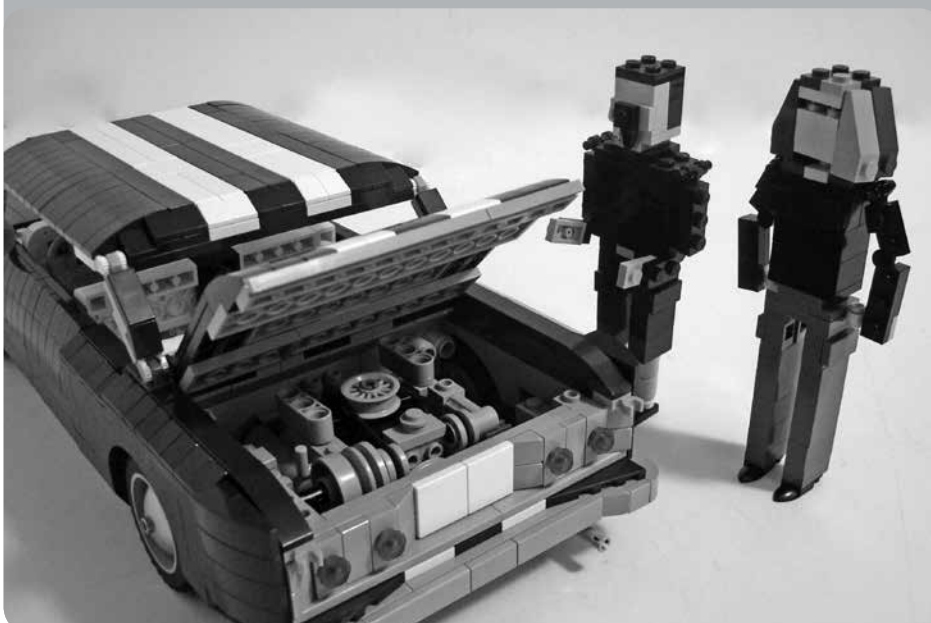


'65 Corvair Corsa ... Onveilig bij elke snelheid!

"Toen ik mijn vriendin vroeg wat ze graag zag dat ik bouwde voor de Lugnuts met als thema For The Ladies, vertelde ze me dat ze graag haar eerste auto in blokjesvorm wilde zien. Een '65 Chevy Corvair Corsa.

In tegenstelling tot haar originele eerste Corvair kreeg deze wel een update en werd hij gebouwd in een mooi donkerblauwe kleur met witte race-strepen. Ook werd er een wit interieur nagebouwd. Ralph Nader verklaarde de luchtgekoelde motor achterin dan wel als "Onveilig bij elke snelheid", maar deze speciale Corvair had toch altijd altijd een speciaal plekje in het hart van mijn vriendin."

Lino M



Deze twee Chevrolet Corair, een hardtop coupé en cabriolet zijn gebouwd voor Lugnuts "Summer of '69". Voertuigen gebouwd in de jaren 1969. De Lego-modellen zijn uitgerust met horizontaal tegenover achter LEGO Technic zuiger-motoren, onafhankelijke voor- en achterwielophanging, en openslaande deuren, motorkap (kap) en achter motorkap.



 The '65 CORVAIR Convertible
by Chevrolet



 The '65 CORVAIR Convertible
by Chevrolet



 The '65 CORVAIR Hardtop **corsa**
by Chevrolet

MEGA BLOKS

Minions Station Wagon Playset, uitgegeven naar aanleiding van de Minions Movie. In de film komt er een karikatuur van de Corvair Wagon in voor. Diverse kenmerken zijn zichtbaar. Mega Bloks heeft een bouwdoos van "lego" steentjes naar aanleiding van een scene uit de film gemaakt. Nog steeds te koop voor \$20,-



Het legendarische Woodstock Festival in '69

Naar aanleiding van de vorige editie, waar de Woodstock foto op de middenpagina stond, emailde Leon Janssen een artikel door wat over Woodstock gaat. De tekst gaat over het legendarische Woodstock, maar de foto's die erbij staan vertonen toch gelukkig enkele Corvairs. We gaan een stukje terug in de geschiedenis met concert. Leon Janssen bedankt voor het toezenden.

in de staat New York (waar Bob Dylan en andere musici reeds woonden). Het idee mondde uit in de organisatie van een twee-daags rock concert voor circa 50,000 mensen met de hoop dat het concert genoeg geld zou opbrengen voor een studio. De vier jongemannen begonnen dus een groot muzikfestival te organiseren. Zij vonden een geschikte locatie voor dit evenement op een industriepark bij Wallkill, New York. Zij drukten tickets (\$7 voor één dag, \$13 for twee dagen, en \$18 voor drie dagen), die aangeschaft konden worden in



werden wankel. Pas anderhalve maand voor het Festival zou beginnen werd een nieuwe locatie gevonden. Gelukkig, het was midden juli, juist voordat veel mensen het geld van de voorverkoop-tickets begonnen terug te vragen, bood een zekere Max Yasgur zijn 60 ha groot melkbedrijf in Bethel, New York aan als nieuwe locatie voor het Woodstock Festival. Blij dat ze deze locatie op het laatste moment hadden kunnen vinden, was deze verandering toch chaotisch in de organiserende voortgang. Nieuwe contracten om het melkbedrijf en de omliggende gronden te huren moesten weer van vergunningen en toelatingen worden voorzien om het Woodstock Festival in deze gemeente legaal te maken. Een podiumconstructie, artiesten paviljoen, parkeerplaatsen, verkoop kramen, en een kinderspeelplaats kregen een late start en waren maar juist klaar voor het evenement van start ging. Sommige dingen als tickets, en toegangspoorten kwamen niet op tijd klaar. Toen de datum dichterbij kwam, kwamen er ook meer problemen naar voren. Al spoedig bleek dat de het geschatte aantal van 50,000 bezoekers veel te laag was ingeschat en een nieuw aantal werd naar 200,000 mensen opgeschroefd. De jongemannen organiseerden meteen meer toiletten, meer watertappunten, en een grotere voedselvoorziening. Echter, de gecontracteerde voedelskramenhouders dreigden dit tegen te houden op het laatste moment (de organisatie had per ongeluk mensen ingehuurd die geen ervaring hadden op dit gebied) dus waren zij bang om de voedselvoorziening te vergroten.. Ook was het een probleem om zoveel mogelijk politie te weren van de locatie. Honderduizenden arriveerden op het Woodstock Festival. Op woensdag 13 augustus, (twee dagen voor het begin),



Wat was Woodstock?

Het Woodstock Festival was een drie-daags concert (dat overging in een vierde dag) met veel sex, drugs, en rock 'n roll – en veel modder. Het Woodstock Musiek Festival in 1969 werd een ikoon van de jaren '60 hippie antikultuur. Exacte datum: 15 tot 18 Augustus, 1969

De organisatoren van Woodstock:

De organisatoren van het Woodstock Festival waren vier jonge mannen: John Roberts, Joel Rosenman, Artie Kornfeld, and Mike Lang. De oudste van de vier was toen pas 27 jaar oud. Roberts, die in de farmaceutische industrie geld had verdiend, zocht met zijn vriend Rosenman naar een manier om Roberts' geld te investeren met het idee er meer geld van te maken. Na het plaatsen van een advertentie in de New York Times met de tekst: "Jonge mensen met veel kapitaal zoeken interessante, legitieme investerings mogelijkheden en zakelijke voorstellen", ontmoeten zij Kornfeld and Lang.

Het Plan voor het Woodstock Festival:

Kornfeld and Lang's oorspronkelijk voorstel was een opname studio en een tehuis voor rock musici te bouwen in Woodstock

geselecteerde winkels of via de post. De mannen dachten ook aan voedselvoorziening, contracten met musici, en beveiligingsmensen.

Waar het fout ging:

De eerste van de vele blunders tijdens het Woodstock Festival was de locatie. Hoe de jongemannen en hun advocaten het ook uitlegden; de bevolking van Wallkill wilde geen grote aantallen 'gedrogeerde hippies' in hun stad. Na veel op en neer gepraat, paste de stad Wallkill op 2 juli 1969 een wet toe die een concert op hun gemeentelijk gebied onmogelijk maakte. Iedereen die betrokken was bij het Woodstock Festival paniekeerde. Winkels weigerden nog tickets te verkopen en de onderhandelingen met de musici





waren er al ongeveer 50.000 op de camping bij het podium. Deze vroege vogels wandelden pardoos door de grote gaten in de hekken waartussen nog geen toegangspoorten waren geplaatst. Omdat er geen ruimte was om die 50.000 mensen elders te plaatsen en te laten betalen voor een ticket, en er ook geen tijd meer was om de grote gaten te dichtten, kwamen er steeds meer mensen gratis binnen en maakten de organisatoren er toen maar een gratis concert van. Toen er sprake was van een gratis concert kreeg dat twee effecten. Het eerste was dat de organisatoren er een fikse verlies aan zouden overhouden. Het tweede effect was dat, toen dit nieuws zich in de media verspreidde, dat er maar liefst één miljoen mensen richting Bethel, New York op pad ging. De politie moest toen duizenden auto's terugsturen. Maar naar schatting een half miljoen mensen bereikten toch het festivalterrein. Niemand had op zoveel volk gerekend. De berm van de autowegen in de verre omgeving werden als parkeerplaats gebruikt; de mensen zetten gewoon hun wagen langs de weg en wandelden naar het festivalterrein. Het verkeer liep zo vast dat de organisatoren helikopters moesten inhuren om de artiesten van

het podium naar hun hotels te vervoeren.. Dan start de muziek: Ondanks al de organisatorische problemen start het Woodstock Festival praktisch op tijd op vrijdagavond 15 augustus 1969. Richie Havens kwam als eerste op en opende het festival. De groep Sweetwater, Joan Baez en andere folk-artiesten speelden ook nog die vrijdagavond. De muziek begon zaterdag kort na de middag met de groep Quill en ging toen non-stop door tot 9 uur zondagmorgen. De dag van de psychedelische bands vervolgde met muzikanten als Santana, Janis Joplin, Grateful Dead en The Who, om er maar een paar te noemen. Het was op zondag voor iedereen duidelijk dat het Woodstock Festival zijn einde naderde. De meesten van de menigte verlieten het terrein in de loop van die dag, om nog een aantal van 150.000 mensen achter te laten tot de zondagavond. Toen Jimi Hendrix, als laatste muzikant aantrad, eindigde hij zijn optreden pas in de kleine uurtjes op de vroege maandagochtend. De menigte telde toen nog maar 25.000 zielen. Ondanks dat men een half uur moest wachten voor wat water en minstens een uur voor een toilet, was het Woodstock Festival een

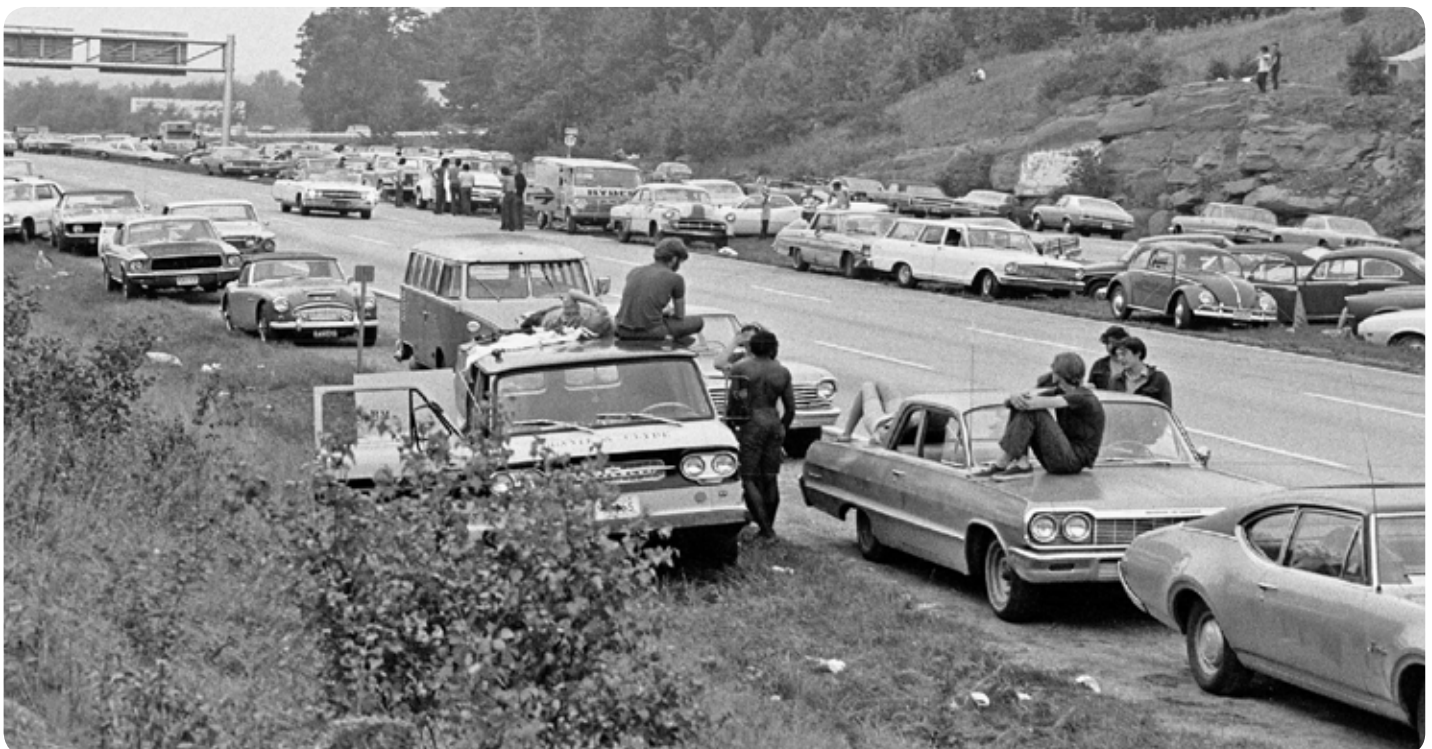


gigantisch succes. Er rouleerden veel drugs en er was veel sex en naaktloperij. Maar ook veel modder door de talrijke regenbuien.

Na het Woodstock Festival:

De organisatoren van Woodstock waren totaal van de kaart op het eind van het festival.. Zij hadden geen tijd gehad om zich te realiseren dat zij het grootste festival in de historie hadden georganiseerd,. Maar eerst moesten zij iets zien te regelen voor een grote opgebouwde schuld van meer dan één miljoen dollar en de circa 70 boetes tegen hen uitgeschreven Tot hun grote opluchting bleek de film die van het Woodstock Festival genmaakt was een kaskraker te worden en de winsten van de film dekken voor een groot deel het financieel debacle van het Festival. Tegen de tijd dat ze dachten alle schulden betaald te hebben bleek dat ze nog honderduizend dollar over hadden!

Jennifer Rosenberg
Vertaling Leon Janssen





Romains “New Ride” 2e Corvair



Romain Rouleau is binnen de Corvair wereld een bekend iemand aan het worden. Ik denk dat de meeste zijn groene Corvair Lowrider wel kennen. Deze Fransman heeft een auto custom-zaak in Frankrijk. Diverse creaties van zowel nieuwe als oude autos komen in zijn werkplaats voorbij. Zijn werkplaats is een oude hoeve, via een mooie ingang kom je in de binnenplaats terecht. Achter de oude uitstraling van de hoeve zit een moderne werkplaats. Hier tovert Romain voertuigen om, van sticker- en lakwerk tot complete restauraties en het maken van Lowriders. Een van zijn laatste creaties is wederom een Corvair. Dit maal gaat het om een early, en de plannen zijn compleet anders dan zijn Late model Corvair. Het begon toen Romain een verlaten Corvair in de struiken zag staan, of kunnen we beter zeggen de struiken stonden om de Corvair

heen. Kleine delen van de Corvair waren zichtbaar. Na het verwijderen van de eerste stukken groen was er meer zichtbaar. Aan de staat van de Corvair te zien was deze al lange tijd bedekt door het groen

van moeder aarde. Na het totaal vrijmaken van de Corvair ging deze naar de werkplaats voor een inspectie en een grondige schoonmaak. De basis was klaar. De mooie patina zoals men dat tegenwoordig noemt (de roest en verweerde conditie van een voertuig, ofwel gaten) kwamen mooi uit met het idee Romain had voor deze Corvair. Geen op en top gerestoreerde lowrider, maar een ratrod lowrider. De buitenkant was op wat klein laswerk voor de keuring na goed om te gebruiken, maar de ophanging moest wel degelijk aangepakt worden. zeker omdat deze voorzien zou worden van luchtvering. Romain sleep de complete onderkant eruit van ophanging tot het stuurhuis en de bodem zelf. Dit om de complete ophanging aan te passen voor de luchtvering. Op de foto ziet het er erger uit dan het is, en velen zullen denken dit komt nooit meer



goed. Maar Romain is een vakman en kan alles maken zolang het maar wielen heeft. De ophanging werd aangepast en er werd een upgrade gedaan naar schijfremmen. De luchtvering werd geïnstalleerd. Moderne wielen voor een andere stijl werden toegepast om alles compleet te maken. Een totaal andere uitstraling heeft de Corvair gekregen dankzij deze ingrepen, maar het behoud van zijn "history" in de buitenlucht is behouden gebleven. Als finishing touch heeft de Corvair op de zijkanten het logo van Romain's shop staan. Dit logo bestaat uit zijn 1e Corvair, de groene Lowrider waar hij al vele shows mee gedaan heeft in zowel Europa als in de USA.



Met de nieuwe ratrod airride Corvair zal Romain dit seizoen weer op verschillende shows aanwezig zijn. De variatie van de 2 bewijst maar weer dat er veel met een Corvair gedaan kan worden.

**Een nieuwe
Corvair creatie zit
vast alweer in
Romain's gedachten.**

Ralf Verhees



