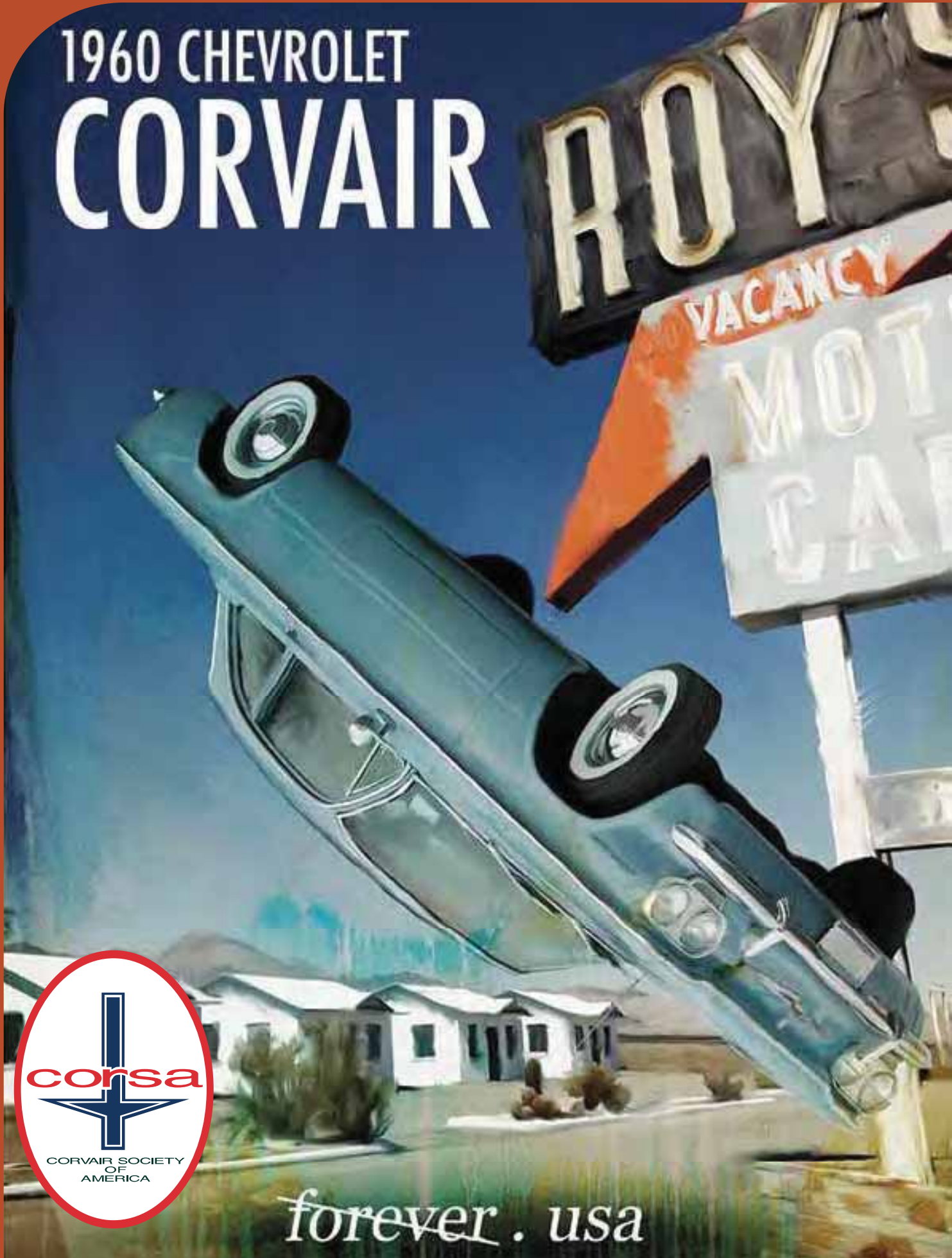


# CORVAIR MAIL



## 1960 CHEVROLET CORVAIR



20e jaargang nr. 1 - Maart 2017



*forever . usa*

# Auto-postzegels die je nooit zult zien

In Amerika is het gebruikelijk om regelmatig nieuwe series postzegels uit te geven bij gebeurtenissen, jubilea en herdenkingen. In 2016 kwam er een serie van vier verschillende postzegels uit om de pick-uptrucks in het zonnetje te zetten. Stuk voor stuk degelijke klassiekers. De website Bestride.com besloot hierop, na reacties van lezers, een serie postzegels te bedenken met auto's die nooit op een postzegel terecht zouden komen.



**2001 Pontiac Aztek:** Aan de schandpaal genageld door de media en het grote publiek voor meest afschuwelijke voertuig in geschiedenis van de auto industrie. Toch heeft de Aztek onlangs een kleine stijging in populariteit gezien, dankzij een rol in de populaire serie Breaking Bad.

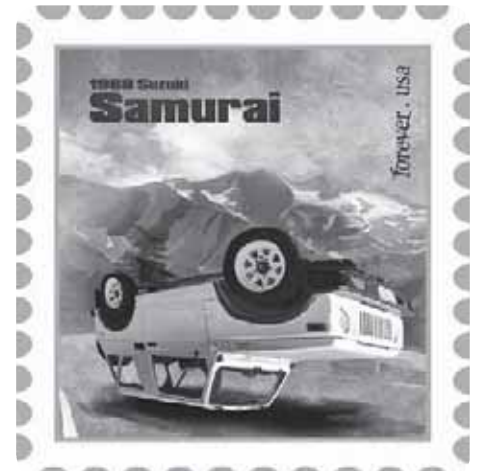
**1971 Chevrolet Vega:** Heeft als kenmerk een geavanceerd aluminium motor die helaas die helaas ook helemaal van alluminium was, inclusief de cilinders. De motor begon daardoor de eroderen als een zandkasteel bij vloed. Als de motor het enigste probleem was, maar ook het koetswerk had al de neiging om te roesten in de showroom. Een van de meest knappe kleine Amerikaanse auto's ooit gebouwd, geplaagd door legendarisch verschrikkelijk kwaliteit.



**1995 Ford Explorer:** De eerste generatie Ford Explorer-auto's stonden in Amerika bekend om hun riskante combinatie van een hoog zwaartepunt en banden die op een willekeurig moment explodeerden. Wanneer de bandenspanning niet regelmatig gecontroleerd werd, kon de autorit zomaar eindigen in een greppel langs de snelweg.

**1986 Audi 5000:** De Audi 5000 werd ge-

zien als een baanbrekend design in 1986. Deze titel raakte snel op de achtergrond toen een TV-programma een vernietigende reportage maakte over Audi's die sneller begon te rijden wanneer er op het rempedaal getrapt werd.



**1988 Suzuki Samurai:** De Suzuki Samurai stond bekend als een slechte kopie van de Jeep CJ-7, met als extraatje de mogelijkheid om op de vreemdste momenten met de auto op de kop te belanden.



**1960 Chevrolet Corvair:** volgens de Amerikanen stond de naam 'Corvair' synoniem aan één van de grootste schandalen in de auto-industrie. Door de Corvair werd de betrouwbaarheid van Amerikaanse autofabrikanten in twijfel getrokken, en schoten kritische consumentenorganisaties als paddenstoelen uit de grond. Zie voorblad.

Ralf Verhees

## Colofon

**Redactie en uitgave:** Corvair Club Nederland

**Administratie en Lidmaatschap:**

Ruud Keers

Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam

tel: 020-4706580

depenningmeester@corvair.nl

**Evenementen Coördinator:**

Wilco Boers

Breem 18 2151 RJ Nieuw Vennepe

tel: 0252-676109

wcboer@quicknet.nl

**Technisch Coördinator:**

Huub Coolen

Kruispeelweg 11 6006 SX Weert

tel: 06-53810366

huub@humaco.eu

**Redactie Corvair Mail:**

Ralf Verhees

Wikke 5 5552ET Valkenswaard

tel: 06-46713217 (in de avond)

rverhees@gmail.com

**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

Auto-postzegels die je nooit zult zien

3

Van de penningmeester en de redacteur.

4

Nieuwjaarsmeeting  
Corvairclub 2017

6

Financiën

7

Evenementen 2017 en 2018

8

Technisch coördinator  
Huub Coolen

10

Corvair Live!

12

Carretera Central!

14

Promo modellen

15

Bobines

16

Voortgang Lakewood  
restaurant

18

E10 Brandstof

19

De leerweg van Clark's

### Van de penningmeester

Vergeleken met vorig jaar, 2015, heeft de club in 2016 meer uitgegeven maar dat heeft te maken met de hoge portokosten dit jaar. De redacteur heeft in 2016 extra zegels ingekocht omdat de portokosten in 2017 weer stijgen.

Door de nota's voor het clublidmaatschap in 2017 met het clubblad mee te sturen konden we € 35,00 besparen. Inmiddels heeft op 15 februari 96% van de leden aan hun betalingsverplichting voor 2017 voldaan.

Hierbij een herinnering aan 4% van de leden die vergeten zijn hun contributie over te maken met de vraag dit alsnog te doen.

Ik wens iedereen fijne en veilige ritten toe dit jaar.

*Ruud Keers*

### Van de redacteur

De eerste mooie lenteweek zit er al weer op. 12 maart was een perfecte zonnige dag, veel beter dan afgelopen week waar voornamelijk de grijstinten en regenbuien overheersen. Het clubblad is weer dankzij een aantal leden die verhalen ingestuurd hebben afwisselend. Bijna was er een vertraging, mijn trouwe laptop begaf het afgelopen weekend. Net toen ik de laatste punten voor het clubblad in orde wilde maken. Voor ik ook maar de eerste letter kon

typen begon de ventilator enorme herrie te maken en heb ik de laptop maar zo snel mogelijk uit gezet om eventuele verdere schade te voorkomen. Op naar de laptop dokter. Uiteraard was het vrijdagmiddag en zou het met een beetje geluk zaterdag klaar kunnen zijn. Helaas was dit niet het geval en kreeg ik, omdat het onderdeel niet leverbaar was, pas woensdag mijn laptop terug. Met een geruisloze laptop kon ik de laatste punten van het clubblad dit weekend afmaken. Nog steeds binnen de "afgesproken tijd".

De ledenvergadering was druk bezocht,

echt super om te zien dat het bij verschillende mensen weer gaat leven en dat het basisteam is versterkt met een evenementcoördinator en technisch coördinator. Ook zullen er dit jaar meer evenementen plaatsvinden door heel het land. van toertochten tot sleuteldagen en overige niet-Corvair evenementen kunnen we onderling elkaar op de hoogte houden. Hier in Valkenswaard gaat het ook allemaal goed. Momenteel maken we een mooie combinatie van werk aan en voor de Corvair (Club) en privé zaken. In dit clubblad weer een update van de Lakewood. Met de privé zaken ga ik jullie niet uitgebreid lastig vallen. Deze bestaan voor 75% uit baby gerelateerde klussen, cursussen, bijeenkomsten en inkopen doen (eventueel interesse? Er zijn diverse babybladen te koop in de boekhandel). de andere 25% spenderen we weer aan het huis. Helaas is het weer op die ene week na nog niet helemaal goed, dus zijn we eerst de kleine binnenklusjes aan het afwerken. Voor de lente staat de tuin op het programma, maar aangezien dit niet het Eigen huis en Tuin clubblad is zal ik jullie dit ook besparen.

Terug naar de Corvair, als je Corvair zegt denk je meestal ook even aan Clark's. Afgelopen weken heb ik een keer of 5 met Clark's gemaild. De eerste mail ging gewoon naar het algemene email adres, maar al snel kreeg ik bericht terug van Calvin Clark jr. zelf. De eigenaar van Clark's, ook wel de grote baas. Vol enthousiasme kreeg ik antwoord op vragen, en werden foto's en stukjes toegestuurd die we in dit blad, maar ook zeker in de aankomende bladen verder zullen behandelen. Ik blijf me verbazen hoeveel mensen er bij Clark's werken en dus ook een boterham verdienen. In dit blad een stukje over de werknemers en opleidingen, nooit geweten, dus leuk om te lezen. Momenteel zijn we ook aan het onderzoeken en proefpagina's aan het maken voor een nieuwe website. De huidige website geeft nog steeds de goede basisinformatie aan, maar bijgehouden is deze niet. Ook evenementen of foto's van evenementen kunnen hier niet op geplaatst worden. Tijd voor vernieuwing dus.

Ook zijn we de mogelijkheden voor een leden-inlogdeel aan het bekijken zodat we in de toekomst specifiek voor de leden technische informatie, oude clubbladen en overige kunnen plaatsen die alleen voor de leden zichtbaar zijn. Dit zal denk ik een voordeel op leveren om lid te worden en lid te blijven.

Hierover in dit jaar meer.

*Ralf Verhees*

# Nieuwjaarsmeeting Corvairclub 2017

*Het was weer een heel gezellige en goed bezochte (31 personen) jaarlijkse meeting. Guus de Haan zat de vergadering voor en kondigde aan het voorzitterschap van de Corvairclub neer te leggen, waarvan akte in het verslag.*

## 1. Financiële status.

De clubkas staat er goed voor. Dit jaar is op het totaal €200,00 ingeboed.

Voornameijk door de aankoop van postzegels voor komend jaar i.v.m. de jaarlijkse verhoging hiervan.

Mike heeft aangekondigd als kascommissie te willen fungeren.

Wilco merkt op dat de Corvairclub geen officiële vereniging is, maar een vriendenclub. Hierdoor is de penningmeester hoofdelijk aansprakelijk.

Hij meldt ook dat de organisator van een rit aansprakelijk kan worden gesteld bij een ernstige tekortkoming. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.

## 2. CorvairMail:

Ralf geeft aan dat we de 3e prijs hebben gewonnen van alle Corvairclubbladen.

Johan Doornbos wil zich terugtrekken als inzender van technische stukjes uit oude clubbladen. Het wordt nu te hedendaags.

Mocht iemand zich geroepen voelen om dit stokje over te nemen kan dit gemeld worden bij Ralf.

Dit geldt ook voor het inzenden van nieuwe artikelen, zoals "je eigen Corvairmuseum". (foto's van de verzameling + artikel)'s.

## 3. Voorzitterschap

Guus legt voorzitterschap neer. Hij heeft het te druk met werk en merkt dat hij daardoor de voortrekkersrol niet meer met voldoende passie kan doen.

De vraag is of een "bestuur" wel nodig is. Aansluiten bij een andere (grotere) club

Is ook geen optie als de Corvairclub als vriendenclub wil blijven draaien.

We hebben nu een penningmeester, kascommissie, redactielid. Daar komt nog een technisch coördinator en evenementen coördinator bij (zie punt 4).

Het gaat erom dat de leden weten welke weg bewandeld moet worden om iets van de grond te krijgen.

## 4. Technisch coördinator en evenementen coördinator.

Huub Coolen heeft voorgesteld aanspreekpunt te willen zijn voor de leden om technische problemen op te lossen en adviezen te geven. Hij gaat een organisatielijn hiervoor opzetten. Huub zal zich als technisch coördinator voorstellen in het komende clubblad.

Wilco wil aanspreekpunt zijn voor leden die een evenement willen organiseren.

Als evenementen manager kan hij advies geven over welke weg daarvoor bewandeld moet worden.



## 5. Facebook

Guus wil het openen van een account bij facebook promoten. Het is een zeer goed werkend medium in de onderlinge communicatie. De Corvairclub is een besloten groep op facebook. De leden die nog geen account hebben en vragen hebben over hoe het precies werkt kunnen contact opnemen met Guus de Haan.

Kijk op facebook bij Corvairclub Nederland.

## 6. Sleuteldag.

Dit houdt in dat een aantal leden met elkaar gaan sleutelen aan de Corvair van een van de leden. B.V. aan de auto van Wim Smit, greenbrier. Motorblok aanpakken. Ruud, Ralf, Leon, Wilco gaven aan hiervoor in te zijn.

Dit onderling afspreken en van tevoren aangeven waaraan gesleuteld gaat worden.

## 7. Rondvraag.

Leon: krijgt nog steeds post, gericht aan het secretariaat.

Ralf: wijst op het 20-jarig bestaan van de club in 2017. Leuk idee om in 2018 iets mee te gaan doen. Aankloppen bij de evenementen coördinator.

Wilco: organiseert dit jaar een clubrit: gepland op 8 en 9 april.

Info over de planning volgt op facebook en via de mail. In de buurt van de Biesbos en de Nieuwe Waterlinie. Kan ook iets oosterlijker zijn. Dit gaat i.o.m. Wim Boon.

Wilco gaat dit jaar 2 ritten organiseren, in voor- en najaar. Met hotelovernachting, eventueel kun je ook de 2e dag aansluiten.

Andere evenementen, waar we bij aan kunnen sluiten (b.v. het Loo, schloss Dyck) worden vermeld op facebook.

Mike: introduceert een boek van een striptekenaar (ever meulen, Automotiv) die onderdelen via Mike heeft aangeschaft om zijn aangekochte Corvair op de weg te krijgen. Hij is van plan een Corvairboek te gaan maken. (google E. Vermeulen)

Guus de Haan is gevraagd de jaarlijkse vergadering tijdens de clubmeeting te blijven voorzitten.

*Uiteindelijk hadden we alle punten gehad en kon het sociale gebeuren opgang komen. menig foto van projecten, vondsten kwamen voorbij, zelfs een mooie bouwdoos was meegenomen, Een goed geslaagde ledenvergadering!*



## Corvair Club Nederland 46 Leden.

## Financiën 2016

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2016		1.365,89	613,02		1.978,91
<b>Inkomsten</b>	Contributies 46	1.616,26			1.616,26
	Advertentie Corvair Mail	88,66			88,66
	Merchandise	87,70			87,70
	Donatie's	100,00			100,00
	<b>totaal inkomsten</b>	<b>1.892,62</b>			<b>1.892,62</b>
<b>Uitgaven</b>	Drukkosten Corvair Mail	588,48			588,48
	Portokosten Corvair Mail	873,50			873,50
	Kosten ING	129,82			129,82
	Uitgave meetings	380,00			380,00
	<b>totaal uitgaven</b>	<b>1.971,80</b>			<b>1.971,80</b>
31-12-2016		1.216,06	613,02	0,00	1.874,08

## Corvair Club Nederland 46 Leden

## Financiën 2017 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2017		1.216,06	613,02		1.829,08
<b>Inkomsten</b>	Contributies 32	1.120,00			1.120,00
	Advertentie Corvair Mail	85,00			85,00
	Donatie's	300,00			300,00
	Merchandise	50,00			50,00
	<b>totaal inkomsten</b>	<b>1.555,00</b>			<b>1.555,00</b>
<b>Uitgaven</b>	Drukkosten Corvair Mail	600,00			600,00
	Portokosten Corvair Mail	500,00			500,00
	Corsa Lidmaatschap			0,00	0,00
	Kosten ING	130,00			130,00
	Uitgave meetings	400,00			400,00
	Merchandise				
	<b>totaal uitgaven</b>	<b>1.630,00</b>			<b>1.630,00</b>
31-12-2017		1.141,06	613,02	0,00	1.754,08

## 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](mailto: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



# Evenementen 2017 en 2018

*Wilco Boer heeft aangegeven op de ledenvergadering dat hij de taak van "evenementen- en activiteitencoördinator" op zich wide nemen. Hij heeft jarenlange ervaring met oldtimers, voornamelijk luchtgekoelde. Als lid van diverse clubs heeft Wilco vele toertochten gereden door heel Nederland. De opgedane ervaring gaat hij gebruiken in een aantal mooie toertochten door heel het land. Mochten er leden zijn die ideeën hebben, of zelf een toertocht willen organiseren, neem dan contact op met Wilco.  
Email: [wcboer@quicknet.nl](mailto:wcboer@quicknet.nl) of telefoon 0252 676109*



## 8 en 9 april: rond de Biesbosch.

We starten zaterdag in Dussen waar we ontvangen worden voor de koffie en lunch door onze leden Theo en Marco Reniers in hun verpakkingsbedrijf Faredo aan de Oude Kerkstraat 8. Verzamelen vanaf 11.30 uur en vertrek voor de rit 13.00 uur. s'Avonds dineren we bij de Koppelpaarden in Dussen, waar we ook kunnen overnachten. Hotels zijn schaars en duur in die regio, maar deze is erg sfeervol, met een mooie parkeerplaats.

Zondag 10.00 uur vertrekken we daar voor het vervolg van de rit.

Er is een beperkt aantal kamers beschikbaar dus indien gewenst snel reserveren op [www.dekoppelpaarden.nl](http://www.dekoppelpaarden.nl) of 0416 391264.

Deze informatie is reeds verspreid op 22 februari via onze Facebookpagina en de bij de club bekende emailadressen. Heb je geen email hierover ontvangen check dan bij depenningmeester@corvair.nl of jouw actuele adres wel bekend is.



## 26/27 augustus 2017: de Achterhoek.

Daar kunnen we de mooiste lichtblauwe EM sedan van ons land bewonderen en mogelijk een bezoek brengen aan het restauratiebedrijf. Ik denk ook aan het Nederlands IJzermuseum in de voormalige DRU-fabriek in Ulft, het indrukwekkende CRASH museum bij Groenlo, een worstje eten over de grens.

## 14/15 april 2018: Limburg

Ik was wijsgemaakt dat in juni 1998 in Limburg de eerste clubmeeting is gehouden en dat het leuk zou zijn om die 20 jaar later te herhalen. Na enige bestudering van de overvloedige clubliteratuur uit die tijd moet ik toch concluderen dat dat in 1999 geweest moest zijn. Bovendien was het een kampeerweekend, dat gaan we dus niet doen. Overigens deden er toen 10 Corvairs mee.

Maar het blijft een leuke streek om te bezoeken dus we gaan gewoon.

## Corvair Club Nederland op Facebook.

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de Corvair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten en nog veel meer. Ook bekijken we daar verschillende mogelijkheden voor data voor de Clubdag(en) en andere mogelijkheden wat we kunnen doen met de Club. Kortom meld je aan om op de hoogte te blijven van de Corvair Club Nederland.

Find us on

**facebook**

# Technisch coördinator Huub Coolen

Beste covair liefhebbers

Een aantal mensen binnen de club kennen me wel , echter voor degene welke mij noch niet kennen hier een korte introductie:

Mijn naam is Huub Coolen 57 jaar , wonende te Weert en al 35 jaar getrouwd met Mary.

Mijn eerste corvair kocht ik heel toevallig in 2010 , ik was op zoek naar een geschikte auto om voor de eerste keer met een tourrally mee te rijden , het resultaat staat beschreven in ons clubblad van begin 2011.

Door het verkopen van mijn bedrijf heb wat meer de tijd gekregen om aan mijn hobby oldtimers te besteden, en ik vroeg me af of ik ook wat meer voor de club kon betekenen. Hiervoor heb ik midden vorig jaar contact gehad met Ruud Keers. Aangezien de club de mensen die lid zijn met een corvair auto wil ondersteunen, vond ik dat het delen van de kennis van de techniek van de auto en het onderling delen van onderdelen etc. iets meer betekenis mocht krijgen.

Ik heb Ruud dan ook voorgesteld om als coördinator rond de technische kennis van

heb ik een werktuigbouwkundige opleiding gevolgd, een groot technisch bedrijf opgebouwd en gerund en de laatste 3 jaar al vele oude auto's opgeknapt.

*Mijn werk als coördinator zal voornamelijk gaan bestaan uit :*

- 1) het verzamelen , en digitaliseren van alle technische info rond de auto.*
- 2) het verzamelen en digitaliseren van alle leveranciers welke voor ons iets kunnen betekenen.*
- 3) Het coördineren van vraag en aanbod m.b.t. leden die onderdelen voor de auto zoeken of in bezit hebben.*
- 4) Het helpen van leden die een technisch probleem hebben.*

Hoe gaat dit in de praktijk aangepakt worden:

1) Hiervoor heb ik de hulp van jullie nodig en vraag ik jullie om mij zoveel mogelijk handleidingen, technische werkplaatsboeken, etc. etc. toe te mailen, liefst in pdf formaat , zodat ik deze weer voor alle leden die hier behoefte aan hebben, beschikbaar kan stellen. Mocht je het boek alleen in bladvorm hebben laat het me dan wel even weten , dan kan ik altijd alsnog contact met je opnemen om het te digitaliseren.

2) Hiervoor heb ik de hulp van jullie weer nodig en vraag ik jullie om mij zoveel mogelijk leveranciers en bedrijven toe te mailen welke een rol kunnen spelen in het leveren van onderdelen , het verzorgen van onderhoud, het verzorgen van plaatwerk, spuitwerk, interieur bekleding , het reviseren van de versnellingsbak , of motorblok etc. etc. etc . Ook wil ik



In 2012 heb ik samen met Jaak Eijkelenberg voor de club ook een tourrit geregeld vanuit mijn adres met aansluitend een barbecue, welke ik hoop z.s.m. nog eens te herhalen.

Momenteel bezit ik een rode 1962 cabriolet welke ik start met opknappen begin dit jaar.

deze auto te willen optreden.

Zover ik van Ruud heb vernomen, waren jullie het hier in de vergadering van afgelopen januari mee eens en heeft Ruud me gevraagd dit te gaan oppakken en een uitwerking van de werkwijze via het clubblad weer te geven.

Nu ben ik zelf geen automonteur, echter





graag weten wanneer je zelf hierin iets wil betekenen en kennis hebt op dit gebied en andere leden hiermee wil helpen.

3) Voor het vraag en aanbod van onderdelen, vraag ik jullie mij te laten weten wanneer je iets zoekt of indien je iets te koop hebt, ik zal leden die iets zoeken proberen te helpen door in de aanbodlijst te kijken, een mailtje aan alle geselecteerde leden te versturen, of een goede leverancier aan te wijzen.

4) Je kunt me een mail sturen wanneer je

een technisch probleem hebt, hierop ga ik proberen een antwoord te zoeken of ik benader een ander lid waarvan ik denk dat hij dat kan.

Het eventueel via de website ter beschikking stellen van informatie via een inlogcode zal nog onderzocht moeten worden en ik laat het aan de websitebeheerders over om dit verder te bekijken.

Ik kies ervoor om niet direct alles op facebook te zetten, niet elk lid is hierop actief en het gericht sturen van een vraag aan een aantal leden die te kennen hebben

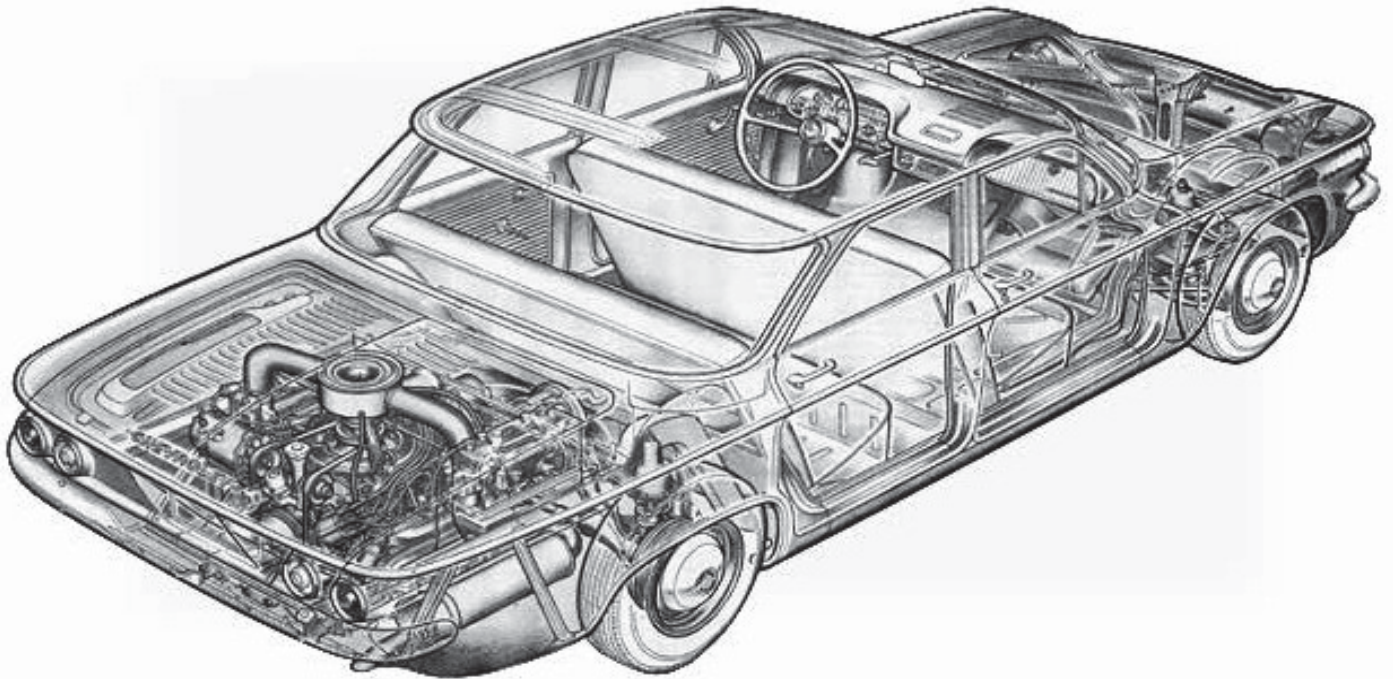
gegeven hierin mee te willen werken, werkt denk ik het beste. Mocht hieruit niets komen dan kan dat alsnog.

Mochten jullie aanvullende ideeën hebben laat het me dan ook weten.

Een uitwerking van de werkwijze zal op de website worden geplaatst zodat alle leden in toekomst weten hoe we hierin te werk gaan.

Alvast bedankt voor jullie medewerking.

*Huub Coolen huub@humaco.eu*



## 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](mailto: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*







Vakbondleider (l) Jimmy Hoffa op weg naar de rechtbank, verdacht van fraude, Chicago 1964  
Uit de verzameling **Corvair Live!** van Ralf Verhees, Ruud Keers en Hans Aarsman

# Carretera Central!

## *The Cuban Way van A naar B*

Na een paar jaren van hard werken waarbij voor vakantie nauwelijks plaats was ging december vorig jaar dan eindelijk onze wens in vervulling. Weg uit de kou: Cuba! Een roadtrip van 4 weken met een huurauto kris kras het eiland door. Van Havana tot Santiago over de Carretera Central en langs de noordkant via de Carretera Northe weer terug. Cuba is een boeiend land. Het eiland, het klimaat, de bevolking, de geschiedenis, de muziek, het regime, de architectuur en niet in de laatste plaats de automobielen. Vermoedelijk is er geen tweede land in de wereld waar de politieke tijdperken zo scherp in het autopark staan gebeiteld.



*Chevrolet BelAir '55. Prachtig!*

## *De iconische Amerikanen van voor de revolutie.*

Chevrolet's, Buick's, Oldsmobiles, Plymouth's en Dodge's. Ze worden tot in den treure op de weg gehouden. Vroeger bij gebrek aan beter maar veel exemplaren hebben zichzelf overleefd en rijden nu in concoursstaat toeristen door de steden en langs de boulevards. Naast de bekende merken kom je net zo makkelijk een Hudson, DeSoto, Imperial, Studebaker,

LaSalle een Rambler of Willys tegen. De tijd heeft stil gestaan. In achterafstraatjes bots je zo maar op allerlei afgetrapte modellen die eindeloos zijn gerepareerd en soms met het origineel niets meer van doen hebben. Want het zijn uit nood geboren sleutelaars die Cubanen.



*Buick Century in goede conditie*

## *Eenheidsworst uit de Sowjet periode*

De revolutie veroorzaakt een omwenteling op autogebied. Lada, Moskovitsch, Volga en de kleine Polski Fiat doen hun intrede. Vreemd genoeg geen Trabant tegengekomen maar hij zou zich prima hebben vermaakt tussen zijn saaie socialistische neefjes. In tegenstelling tot wat de toeristische plaatjes suggereren rijden er veel meer Russische auto's in Cuba rond dan Amerikaanse. Even wennen. Ook deze auto's zijn inmiddels al drie keer uit elkaar gehaald en weer zo'n beetje in elkaar gezet. Net als veel Amerikanen zien ze er niet meer uit. Soms kom je een heel mooi gerestaureerd exemplaar tegen maar de



*De wielen staan er wat vreemd onder*



*Cubataxi. Deurbekleding is naar stomerij*



*Cuban paintjob. Volgend jaar de aflak*



*Cruisen langs de Malecon in Havana*

gemiddelde Cubaan is slechts bezig met het rijdend houden van zijn coche. Amper geld voor benzine, dus de carrosserie bijhouden is voor velen een onbetaalbare luxe. Mits je in een scherpe bocht niet op straat komt te liggen natuurlijk.

## *China neemt het stokje over*

Rond de eeuwwisseling heeft Rusland het wel gehad met Cuba en moet het land op zoek naar een nieuwe sponsor. Dat wordt China en daarmee doet een nieuwe

generatie auto's zijn intrede op het eiland. Alles wat modern is luistert naar namen als Geely (moederbedrijf van Volvo, schaam), BYD, MG (inderdaad de Chinese reïncarnatie van het Britse MG-Rover) maar ook de Koreanen en de Fransen blazen met speciale derde wereld budget modellen (Dacia's met Renault logo) hun partijtje mee in het moderne Cuba. Het jammere daarvan is dat het straatbeeld steeds meer gaat lijken op dat van een gemiddeld ontwikkelingsland. De karakteristieke lompe Amerikanen zullen voor het alledaagse vervoer steeds meer terrein verliezen aan handigere kleine auto's met airco en zonder zwarte rookwolken en andere ongemakken. Saskia en ik reden in een Geely Emgrand. Een ruime sedan met alles erop en er aan. Voor Cubaanse begrippen een droomauto maar in Europa schiet hij in alles te kort. Matige kwaliteit, wegligging nul en kraak nog smaak. En zo heb elk nadeel ook weer zijn voordeel. Want eenmaal terug in Nederland zal daar mijn, zojuist verworven 19 jaar jonge, Subaru Forester Turbo AWD Automaat mij trappelend van ongeduld opwachten.



*Polski Fiat met StarWars .....*



*.....en hangslot pakket*



*Een Renault die ooit een Dauphine was*



*Onze Geely Emgrand*

***Hasta la Corvairia Siempre!***

Maar voorlopig zijn we nog even op Cuba. Als trotse eigenaar van een '64 Greenbrier, die nu al 16 jaar staat te wachten op wat restauratieve aandacht (ik heb de trouwste Corvair van de club) kijk je onwillekeurig uit naar auto's met zes cilinders luchtgekoeld achter de achteras. Het zou moeten kunnen want de economische blokkade tussen Cuba en VS dateert van 1962, dus een paar earlies zou je moeten

kunnen vinden tussen al die waterige big-blocks. Enig historisch onderzoek in oude Corvair magazine's leerde mij dat Mike Cramer jaren terug al eens een Corvair op Cuba was tegengekomen. Maar.....zou het ons ook lukken om er een te spotten? En wat voor eentje gaan wij dan tegenkomen? Wij voeren de spanning op en laten onze lezers nog even in het ongewisse. In het volgende nummer meer!

*Wim Smit*



*Merk? Maakt niet uit, doe maar*

# Promo modellen

Als een van de speurders naar foto's voor Corvair Life (Hans-Ralf- Ruud) zag ik dat er foto's aangeboden werden van Corvair's die meegereden hadden in de Tulpen Rally in 1960. De Corvair's deden het niet slecht in de rally. Het koppel v.Zijl en Biesterveld zijn in hun categorie met de Corvair in 1965 op de 48ste plaats geëindigd. Cramer- Janssen in 2001 ook geëindigd op de 48ste plaats. Meerdere Corvair's reden toen mee, more life kun je de foto's niet krijgen . Met de wetenschap dat de eerste voorzitter en de eerste penningsmeester van de Corvair Club Leon Janssen en Mike Cramer de Tulpen Rally ook gereden hadden, denk je altijd weer, leuke foto's en misschien goed voor een verhaal .

Als dank voor de aangekochte foto's, verrassing alom, kreeg ik een presentje toegestuurd. Een Corvair model schaal 1 op 25. Goed gedetailleerd uit 1961 en aan de onderzijde voorzien van de tekst MADE IN USA. Ik was zeer verbaasd, had deze nog nooit gezien.

Ik had de foto's gekocht bij Pieter de Groot, de beheerder van het ETAG archief (Eerste Tilburgse Auto Garage). Hij deed er een begeleidend briefje bij met de volgende tekst:

*" als er vroeger een auto werd verkocht (zij waren Chevrolet dealer met een showroom in de Stationstraat) ontving de koper altijd bij aflevering een plastic model van de auto die gekocht was" Pieter had met dit model als kind nog gespeeld.*



Aan Ad Dijkstra, ook verzamelaar van Corvair modellen, stuurde ik er een fotootje van met de vraag of hij hier iets over kon vertellen. En Bingo, Ad bevestigde Pieter zijn verhaal en ik weet nu..... deze modellen heten Promo's. Van elk type Corvair waren er dus plastic modellen in de begin jaren van de Corvair. Ad wist ook te vertellen dat de allereerste modellen van

een verkeerd soort plastic waren gemaakt die al snel vervormden. Deze heeft kleine te verwaarlozen gebruiksporen en daar wordt hij alleen maar leuker door. Zou GM van de Late One's ooit Promo modellen hebben laten maken?

*Ruud Keers*



# Bobines

Onlangs, tijdens de jaarvergadering, werd me gevraagd welke bobine het meest geschikt is voor onze Corvairs. Het is alweer een aantal jaren geleden dat ik een artikel in ons clubblad plaatste. Daarom hier nog eens een beknopte herhaling daarvan.

Overigens, deze gegevens zijn ontleent aan een website van de Belgische 'Buggy Boys'.

Kan je de "verkeerde" Bosch blauwe 12V bobine kopen? Blijkbaar wel! Zelden vind je zo'n variatie in één enkel elektrisch onderdeel.

In dit artikel zetten we alle beschikbare informatie op een rijtje, zodat je door de bomen het bos weer kan zien.

Wat onderscheidt de ene bobine dan van de andere? De ballast weerstand. Dit is een weerstand in de bobine aan de primaire zijde die de stroom gedeeltelijk

reduceert, zodanig dat de contactpunten niet opbranden. Je kan de aanwezigheid van de weerstand eenvoudig vaststellen door de ohms te meten aan de primaire zijde van de bobine (punt 15 en punt 1). Aangezien de primaire zijde voornamelijk uit een koperwikkeling bestaat (virtueel nul ohm), kan de aanwezigheid van een weerstand gemakkelijk vastgesteld worden.

Een bobine is eigenlijk een step-up transformator en de blauwe bobine zou door zijn andere wikkeling en lagere weerstand dan ook moeten resulteren in een vonk met meer energie.

Wat je nodig hebt in een conventionele opstelling is dus een bobine met een stabiele ingebouwde ballast weerstand zoals de oorspronkelijke zwarte bobine. En dit is nu net de kern van het probleem bij de meeste goedkopere kopieën.

Leon Jansen

## WELKE BOBINE KOPEN ?



1 - De "Made in Germany" Bosch:

Zoals wel vaker het geval gaat er ook hier niets boven het origineel  
Blauwe behuizing; Rode kop; Geel/rode stickers

BOSCH Made in Germany, art. nr. 0 221 119 027, 12V blauw



2 - De "Made in Spain"

Bijna zo goed als de originele Duitse, dit Spaans fabrikaat  
Blauwe behuizing, Rode kop, Geel/rode stickers.

BOSCH Made in Spain, 12V



3 - De "Made in Brazil"

Dit is de "beste koop" onder de nu nog nieuw geproduceerde blauwe bobines van Bosch, zoals op de doos aangegeven vervangt deze het oorspronkelijk Duitse product

Blauwe behuizing, Zwarte kop, Geel/rode stickers, BOSCH Made in Brazil, 00012 art.nr. F00E140281, 9 220 081 083, "Replaces 0 221 119 027", 12V

De goede blauwe bobines hebben dus het volgende gemeen:

- Blauwe behuizing met geel/rode stickers, onderdeel-nummer ingedrukt in de bodem
  - Je hoort de olie niet klotsen als je ermee schudt
  - Een hogere interne 3-4 Ohm primaire ballast weerstand
- Als referentie de technische specificaties van de "Made in Brazil"
- Wikkeling : 150-1
  - Weerstand aan primaire zijde : 3.4 Ohm, secundaire zijde : 7.79 kOhm

## WELKE NIET KOPEN ?

Enkele voorbeelden van versies die je best niet koopt:

• Slechte kopie van de Braziliaanse met een hoop tekst op het rode etiket; deze heeft echter geen ingebouwde weerstand (foto links onder)

• De Bosch 9 224 771 008S "Made in Mexico", zilveren sticker (foto midden hieronder)

• De Bosch 9 224 771 008, ook "Made in Mexico", zonder sticker, afbeelding op de doos en inhoud verschillen, weerstand aan secundaire zijde 4,92 kOhm (veel te laag), (foto rechts onder).



# Voortgang Lakewood restauratie

Nadat de Lakewood terug was gekomen van de spuijter heeft deze enige maanden mooi stil in de werkplaats gestaan. De achterkant van de werkplaats was nog niet helemaal klaar dus heb ik deze eerst in orde gemaakt. Dit geldt ook voor de overige dingen in en rond het huis. De Lakewood is een hobby en komt dan bij mij op een 2e of 3e plaats. Nadat de laatste wand in de werkplaats neergezet is konden we beginnen met de aansluiting van water, stroom en lucht. Stroomvoorziening op iedere hoek en iedere meter. Water kon ik mooi aftappen van een oude wasmachine aansluiting, en lucht komt er binnen via een slang. De compressor staat in een aparte ruimte en door middel van een slang komt deze de werkplaats binnen. Binnen in de werkplaats een vochtvanger en drukregelaar en een splitsing, zodat de straalcabine altijd lucht heeft en er nog een ander luchtgereedschap aangesloten kan worden.

Nu de basiswerkplaats klaar was konden alle dozen vanuit Veldhoven naar Valkenswaard gebracht worden. Stiekem zijn het dan toch nog een hoop dozen. Gelukkig nog steeds allemaal gelabeld met wat er in zit. De nieuwe werkplaats is groter, maar de muur ruimte is kleiner omdat het nu 1 grote ruimte is in plaats van 2 kleine ruimtes. Na wat puzzelen, heen en weer zetten en toch nog meer schapstellingen neergezet te hebben kwam ik tot de conclusie dat die indeling de beste was. "Hoe verder?" was nu de vraag. Aangezien ik al 432 keer over mijn benzinetank gestruikelde was, had ik zoiets van "die moet eerst er onder zodat de tank ook niet meer in de weg zit". De doos met benzinetank-onderdelen tevoorschijn gehaald. Sommige delen worden nieuw, andere



gereviseerd, en er blijven altijd onderdelen die aangepakt moeten worden in verband met roest, opgedroogd vet of rotzooi van het rijden.

Eerst heb ik alle onderdelen bij elkaar neergelegd zodat ik zeker weet dat ik alles heb. Eén voor één de onderdelen schoongemaakt, gespoten en weer teruggelegd. Van een boel oude "roestende" onderdelen naar nagenoeg nieuw ogende onderdelen. Het eerste onderdeel kon terug onder de auto. De benzinetank die met een beugel vast zit, en vervolgens de vulslang met de slangenklemmen. Alles ging soepel en vlot, alleen de grotere rubberen ring, waar de vulhals met de body verbonden is, heb ik wat meer mee lopen puzzelen om deze netjes op zijn plek te krijgen. Uiteindelijk na een uur draaien, invetten, duwen en verschillende keren opnieuw proberen schoot deze er goed in en zat het meteen perfect. De eerste klus was gedaan en hopelijk is dit een voorteken voor de rest van de opbouw. Vier avonden voorbereiden en een avond alles er onder bouwen.

Volgende stap: de complete ophanging die net als de benzinetank al jaren klaar en in de weg ligt. Lomp zwaar ding. De ophanging is al gepoedercoat en alles is nagekeken, vervangen en gemaakt. Ik heb de laatste ophangbeugels opgezocht uit een doos, schoongemaakt en gespoten. Tenslotte nog de bouten bij elkaar gezocht en jawel, net als de benzinetank zat met één avond werk alles er onder. Het past precies. De onderkant voor begint weer ergens op te lijken. De volgende stap die me logisch leek was de sturing, dit om de voorkant zover mogelijk compleet af te maken. De doos met stuuronderdelen tevoorschijn gehaald (fijn als alles op een

nieuwe plek staat, het is altijd zoeken wat waar nu ook al weer staat). Ik trok de doos open en zag nog allerlei oude onderdelen. Even een schrik moment, want hoe zag de Lakewood er aan de onderkant ook al weer uit? Maar met het beeld in mijn hoofd dat de andere delen ook goed opgeknapt kunnen worden ben ik ook aan deze begonnen. Ik heb de stuurstangen gemerkt, uit elkaar gehaald, schoongemaakt, vervangen en weer in elkaar gezet. Hierbij heb ik dezelfde lengte aangehouden, dus hopelijk zitten we met de uitlijning er niet heel ver naast.

Ik heb het stuurhuis open gemaakt en al het droge oude vet er uit gehaald. Zo kregen we een beter beeld van hoe het er binnen in uitzag. Wat een mooi systeem met de kogellagers die langs een geleiding lopen. Maar hoe mooi het er ook uit zag, ook deze ging uit elkaar, schoongemaakt, en alle keringen en lagers werden vervangen. Met het terug in elkaar zetten







kwam ik op een punt dat ik hem draaiend naar 1 kant en draaiend naar de andere kant een dood punt vond in het midden. Na verschillende keren proberen, en wat afstellen ging dit dood punt er niet uit. Na enig twijfelen toch maar besloten om alles nog een keer te doen, dus uit elkaar en weer in elkaar. Dit gaf geen verbeterd resultaat. Ik heb lichtelijk teleurgesteld alles laten liggen en mijn vraagbaak in Amerika ge-e-mailed, waarop ik de volgende ochtend mooi antwoord kreeg met het antwoord dat er altijd een dood punt inzit, maar dat dit niet voelbaar is vanwege het grote stuurwiel en ik dus alles goed in elkaar gezet had. Een kleine opluchting, weer een onderdeel helemaal klaar. Ik heb de laatste sturingonderdelen gespoten, de bussen er in geperst en alles is

weer zo goed als nieuw. Zoals de andere dingen ben ik een kleine avond bezig geweest om alles er onder te krijgen. Het stuurhuis paste net, veel ruimte is er niet tussen de body van de kofferbak en het stuurhuis. De stuurstangen gingen na enig puzzelen hoe het zat goed in elkaar. Het kan uiteindelijk maar op één manier. Alles zit er weer prachtig onder en kan goed bewegen. So far so good zullen we maar zeggen. Als de Lakewood op zijn wielen staat kijken we nogmaals alles na of het vrij kan bewegen. Momenteel zijn we bezig met de aandrijflijn verder af te maken, zodra ik daar weer meer over heb schrijf ik wel weer een vervolghethaal.

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

# E10 Brandstof

*We kregen binnen de club van diverse leden vragen over de nieuwe benzine E10, die vooral in de grensstreek zijn opmars maakt. In België is E10 zelfs als vervanger voor Euro95. Maar wat is nu precies E10 en kunnen we dat ook tanken met onze Corvair? We hebben contact gezocht met de ANWB en de volgende informatie gekregen.*

Geachte heer Verhees,

U heeft namens de Corvair Club Nederland vragen over E10 brandstof in het algemeen en of de auto's van de leden geschikt zijn voor het gebruik van E10 brandstof.

## *Wat is E10 nou eigenlijk precies?*

E10 is een mengsel van tenminste 90 procent fossiele brandstof en maximaal 10 procent ethanol. De E staat voor ethanol en de 10 geeft het percentage daarvan aan. Het idee erachter is dat de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen vermindert, zonder dat auto's massaal aangepast hoeven te worden aan een andere brandstofsoort. Overigens is de bekende Euro95 vaak feitelijk E5. Al jaren wordt daarin maximaal vijf procent ethanol bijgemengd. Dit heeft nog nooit tot problemen geleid.

## *E10 is minder zuinig dan normale benzine. Klopt dat?*

Ja, het verbruik stijgt wel iets. De energie-inhoud van ethanol ligt net wat lager en de motor heeft er daardoor dan ook net wat meer van nodig. Uit onderzoek weten we dat het verbruik met 1,5% toeneemt. De hoogte van dat percentage is overigens ook afhankelijk van de conditie van de motor en de rijstijl en -omstandigheden.

## *Is E10 echt slecht voor je auto?*

Het gros van de auto's zou probleemloos op E10 moeten kunnen rijden. Zo'n 10% van de auto's kan problemen krijgen doordat de ethanol sommige rubber en kunststof afdichtingen, keerringen en pakkingen en soms ook aluminium, aantast. De ANWB adviseert om deze brandstof alleen te tanken als je auto ervoor geschikt is. Kies anders altijd de gewone Euro 95 of de premiumbrandstof, bijvoorbeeld Super-Plus 98. Een lijst met voor E10 geschikte auto is de te vinden op.

## *Komt E10 ook in Nederland?*

Sinds januari 2011 mag E10 in Nederland worden verkocht. E10 zou pas vanaf 2014 op grotere schaal aangeboden worden. De brandstof zal ook als zodanig aangeduid worden, er komt een speciaal E10 label. E10 zal in ons land náást Euro 95 verkocht worden en niet zoals bijvoorbeeld in Frankrijk, in plaats van. Iedereen die dat wil kan dus gewoon het vertrouwde Euro 95 blijven tanken. Ook de premiumbrandstof blijft natuurlijk gewoon verkrijgbaar.

## *In omliggende landen:*

### *Duitsland*

De nieuwe brandstof wordt in Duitsland aangeduid met 'E10'. Euro 95 blijft echter nog beschikbaar aan de pomp. Doordat de Duitse overheid de E10 minder belast, heeft de brandstof een goedkopere literprijs dan de Euro95. De ANWB raadt autobezitters echter aan deze brandstof alleen te tanken als de auto daarvoor geschikt is.

### *Frankrijk*

In Frankrijk is Euro 95 nauwelijks meer langs de snelweg te verkrijgen. E10 wordt in Frankrijk aangeduid als SP95-E10. In deze naam staat SP voor Sans Plomb (ongelood), 95 voor octaangetal 95 en E10 voor een bijmenging van 10% bio-ethanol. Als de auto niet geschikt is voor deze brandstof, raadt de ANWB autobezitters aan de duurdere premiumbrandstof Super sans plomb 98 te tanken om schade aan de auto te voorkomen.

### *België*

In 2017 stapt België over naar E10. De speciale brandstof vervangt de goedkoopste benzine, die bij onze zuiderburen met 'Super 95' wordt aangeduid. E10 in België is een fractie duurder dan gewone Euro 95. Dit verschil is uitsluitend te wijten aan de productprijs en de BTW die daarop wordt geheven. De winstmarge en distributiekosten, evenals de accijnzen en energiebijdragen zijn voor beide brandstofftypes identiek.

### *Terugkomend op de Chevrolet Corvair*

Voor ongeveer tien procent van de auto's geldt dat ze niet geschikt zijn voor brandstof E10. Bij deze groep auto's bestaat de kans dat de ethanol bepaalde rubberen kunststofafdichtingen, keerringen en pakkingen aantast. Uit een duurproef met een auto die E10-ongeschikt was, bleek het aluminium aangetast door de ethanol. Er was een gat ontstaan in de hogedruk-brandstofpomp.

*Alle GM / Ford modellen vanaf 1992 zijn geschikt voor E10, de auto's van uw leden uit 1960 tot 1969 zijn dus niet geschikt voor het gebruik van E10 benzine.*

Met uw Corvair kunt u, als er geen gewone Euro 95 te koop is probleemloos super plus (Euro 98) tanken.

In Nederland zal voorlopig nog gewone Euro 95 verkrijgbaar blijven naast E10.

Hopende u voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groet,

*ANWB Experts  
Leo Ruijgrok*



# De leerweg van Clark's

Clark's, de hoofdleverancier voor Corvaironderdelen heeft zoals we waarschijnlijk allemaal weten een catalogus met de dikte van een gemiddelde Wehkamp gids. 700 pagina's met onderdelen. 1900 foto's van de onderdelen om alles te verduidelijken. 1100 tekeningen en 500 technische uitlegtekeningen maken de catalogus ook een soort handboek. Zoveel onderdelen

Hoe weten de weknemers van Clark's wat een Corvair is en waar de verschillende onderdelen voor zijn.

voor alle Corvair modellen. Ieder bouwjaar, elk model. meer dan 14.000 onderdelen telt het magazijn van Clark's. Om de werknemers daar mee bekend te maken heeft Clark's daar iets op bedacht. Het werknemersproject Corvair. Een Corvair, maakt niet uit welk type of bouwjaar, wordt compleet onder handen genomen. De werknemers van alle afdelingen (zowel de telefonisten, magazijnmedewerkers en de boekhouder) werken er allemaal aan, meestal in groepen van 6 personen. Een aantal uur per week wordt er aan dit project gewerkt. De body wordt voorbereid, maar het spuitwerk wordt uitbesteed voor een beter resultaat. Wanneer de body terug is gaan de werknemers de Corvair opbouwen. Stap voor stap met uitleg van de ervaren medewerkers zetten de "leerlingen" de delen in elkaar. Ieder deel



*De Corvair komt terug van de spuitser op een grote kar.*



*12 schappen waar alle onderdelen op liggen. Gesorteerd per groep zodat de medewerkers weten waar de andere groep gebleven is. Alle bouten en moeren worden gemarkeerd zodat iedereen weet welke al vast zitten.*



*John geeft uitleg over de net afgebouwde motor*

van de Corvair komt zo aan bod zodat de medewerkers weten wat er allemaal nodig is om een Corvair op te knappen. Ook stuiten ze hierbij op problemen of onderdelen die lastiger in elkaar te zetten zijn. Van iedere afdeling wordt de specialist erbij gehaald om uitleg te geven of het voor te doen. Samen bouwen ze net zo lang tot de Corvair klaar is. Een mooie leerweg voor alle medewerkers en tevens een perfecte teambuilding om samen weer een mooie Corvair de weg op te krijgen. Hopelijk krijgen we een update voor ons blad wanneer de werknemers weer een eind verder zijn zodat we ook het eindresultaat kunnen zien.

Clark's heeft ook dit jaar weer een donatie gedaan aan onze club. Graag willen we daar Clark's voor bedanken

*Ralf Verhees*

