

# CORVAIR MAIL





# Claymobile



Door Jody Potter

Deze 'Claymobile' werd gestolen van zijn min of meer verstoppte plek van een woest terrein in Cullman County, Alabama. De verbouwde 1965 Corvaair Corsa convertible zou toebehoord hebben aan bokslgende Cassius Clay. Deze veranderde in 1964 echter zijn naam in Muhammad Ali en daarom zou hij de auto geweigerd hebben. De legende luidt dat General Motors aan Cassius Clay deze gewijzigde Corvaair presenteerde in 1964. Vandaar de

**CLAYMOBILE**



**!! ATTENTION !!**  
Museums & Collectors

**ONE OF A KIND**  
Specially built for CASSIUS CLAY  
Completely redesigned metal body  
(not fiberglass)

Excellent Chevrolet running gear  
Drive anywhere  
Partial trade considered  
Delivery can be arranged

**\$6,500**

[redacted] weekdays  
[redacted] other times

Greenville, SC



naam "Clay '-mobile. Cassius Clay veranderde echter dat jaar echter zijn naam in Muhammad Ali en weigerde de auto in ontvangst te nemen. Sceptici waren nogal snel met de conclusie dat de verhoogde witte belettering op de banden "CLAY-MOBILE CORVAIR 1965", de reden was dat Ali hem niet heeft willen aanvaarden omdat deze zijn "slaven naam" droeg. Aanvankelijk werd gedacht dat deze auto van de hand van George Barris, de maker van o.a. de Batmobile, zou zijn. Informatie bij Joji Barris, dochter van George, ontzenuwde echter deze mythe; de Claymobile is geen creatie van Barris voor zover bekend uit de boeken. Het Ali Center in Louisville had ook al geen weet van deze auto. De lokale Corvaair club, Vulcan Corvaair Enthousiasts, in Birmingham, Alabama meldde dat de Claymobile oorspronkelijk geel was geweest. Een foto op een show in de late jaren '70 toont echter dat de Claymobile later paars werd gespoten.



vingen uiteindelijk op de eigendom Eric Lippert terecht in Cullman, Alabama omdat Eric's vader, Orville Lippert, vliegtuigdeskundige, destijds Corvaairs verzamelde en hem o.a. deze auto achterliet toen hij stierf. Eric had plannen hem te restaureren en hem daarna te verkopen. Nu zoekt hij wanhopig hulp om zijn auto te vinden.

**Leon Janssen**

De Claymobile werd gestolen zes maanden nadat de wagen door Jody Potter was ontdekt. Zijn op het net gepubliceerde foto's werden al enkele uren daarna door Hemmings met een verhaal overgenomen. Deze unieke auto kwam na vele omzwer-



## Van de penningmeester

Dit jaar hebben we weer heel veel plezier beleefd met de Corvair. Regelmatig met verschillende Clubs, meegereden en met de Corvairclub ook leuke weekenden beleefd, met hele mooie ritten. Vanuit de clubkas is een kleine bijdrage geleverd aan deze twee Corvairclub evenementen. De laatste rit verliep voor ons dan wel niet zoals we dat wel gewild zouden hebben, (zie het verslag in deze mail) maar deed aan de inhoud van het weekend met allemaal gezellige mensen niets af. We duiken nu zo langzamerhand de herfst in. Hopelijk komt er nog een klein beetje mooi najaar met misschien op een mooie dag nog een korte rit.

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

We zijn drie maanden verder, bij het uitkomen van de vorige editie in juni was het nog zomer, of zelfs begin zomer. We hebben wel een redelijk mooie zomer gehad, maar er was ook veel regen. Nu in september lijkt het al weer herfst, donker, grijs en regenachtig. Toch is er veel gebeurd, zowel in de club als bij mij thuis. In dit blad het stuk over de sleuteldag, die erg geslaagd was, en ook de rondrit in de Achterhoek zag er prima uit. Twee evenementen waar ik graag bij had willen zijn, maar momenteel is het keuzes maken tussen familie, werk en uitjes. Helaas kon ik er niet bij zijn, dit betekent niet dat we geen uitjes meer doen hoor. Maar soms komt de datum gewoon niet handig uit en moeten er keuzes gemaakt worden. We proberen er in de toekomst weer gewoon bij te zijn. Misschien moet ik ook maar eens een sleuteldag organiseren en schiet de Lakewood op die manier een stukje sneller op. Helaas heb ik niet zo'n grote sleutelruimte en ook geen brug, maar ik zal er eens over nadenken of het mogelijk is met een paar mensen zonder dat we elkaar in de weg staan.

Rosalie heeft haar eerste klassieke autoshow ook meegemaakt. Babygehoorbescherming gekocht en gaan. Op naar Antwerpen Vintage Reunion bij het Fort van Wommelgem. Hier zijn we al een aantal keren geweest en we hebben het zien uitgroeien van een aantal auto's (ik was toen nog met de custom fietsen) tot een groot evenement met "custom" auto's van vóór 1975, motoren en muziek. Deze editie van het evenement kwam ik ook een Corvair tegen van Peter Vandijck, een Belgische meneer die ik ook op Facebook

## Inhoud

- 2** Claymobile
- 3** Van de penningmeester en de redacteur.
- 4** Corvair Ambulances in Zweden
- 10** Corvair Live!
- 12** Bezoek aan Terschelling met de Corvair
- 13** Corvair Sleuteldag 2017
- 16** Weekend Corvairtreffen Achterhoek
- 18** Priscilla's Corvair

## 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 - **Leden log in:** Monza2017

**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

heb. Altijd leuk om een Corvair in het echt te zien die ik normaal alleen op afbeeldingen zag.

Wat ik ook op Facebook zag is dat er binnenkort nog een Greenbrier meer rondrijdt in Nederland, een prachtig exemplaar is momenteel onderweg. Hopelijk zien of horen wij hier in de toekomst meer over. Is er nog meer nieuws? Jazeker. Dit blad is verzendklaar gemaakt met een bijzonder



persoon. Niet meer mijn ouders, sinds de verhuizing heb ik alles hier zelf in huis en maak ik het samen met Lotte verzendklaar. Rosalie kijkt meestal alleen maar toe, postzegels plakken is nog te moeilijk, al schijnen ze wel lekker te zijn aangezien ze 1 voor 1 in haar mond verdwijnen. De persoon is een Corvairliefhebber die is overgekomen uit de USA om 1,5 week met ons door te brengen. George Hertlein komt uit de staat Maine en ken ik via het Corvair Forum. Na veel emails, Facebookberichten en elkaar gezien te hebben op de conventie in Knoxville, vond George het tijd om onze kant van de wereld te bezoeken en te zien hoe wij hier leven en dingen doen. Nu ik dit type is George nog niet hier, en Air Berlin helpt ook niet echt mee momenteel, maar ik denk vooruit. Ik ga met George dit blad donderdag ophalen bij Peeters Druk en Print en samen maken we het verzendklaar. In het volgende blad zullen we meer vertellen over zijn ervaring in Nederland en Corvair gerelateerde uitjes. Voor nu veel leesplezier met de editie van September!

**Ralf Verhees**



# Corvair Ambulances in Zweden

**Dave Newell is de redacteur "Geschiedenis" van het CORSA Communiqué en s' werelds meest vermaarde autoriteit op het gebied van de Corvair historie.**

Alle foto's komen uit de collectie van de schrijver tenzij anders vermeld.

Als je in het midden van de zestiger jaren in Zweden een ongeluk kreeg, was er een grote kans dat je met spoed naar een ziekenhuis werd gereden in een Corvair ambulance. De soepele vering zou je pijn verlicht hebben, maar niet de nieuwsgierigheid in je motorbrein als dat tenminste nog in takt was. Vad är det konstiga bil? Wat is dat voor een rare auto? Inderdaad een vreemde auto!

Wat deden onze geliefde forward control (FC) Corvair 95 trucks en Greenbriers in Zweden? Corvair auto's waren in Zweden redelijk bekend, maar FC's waren nagenoeg onbekend. De gedachte aan Zweedse tot ambulance omgebouwde FC's lijkt absurd.

Ongebruikelijke varianten en wijzigingen van Corvairs boeien Corvair-fans altijd en vele daarvan zijn zo eigenaardig als de Corvair zelf. Corvair truck aanpassingen zijn geen uitzondering. De Corphibian, Rampside campers, verlengde Greenbriers, mobiele keukens, en zelfs een bank op wielen om er een paar te noemen. Maar zelfs in de USA zijn ooit maar een handvol obscure Greenbrier en Corvan ombouw ambulances gemaakt.



*Let op afscheiding chauffeursdeel, schijnwerper tussen de rode knipperlichten, veiligheidsgordel van de brancard, door Gefle gemaakte extra deurramen. Reflectors onder de bumper en spatlappen achter waren verplicht in Zweden. Achter grill was door Chevrolet weggelaten bij '63-64 standard Corvans en Rampside.*

*Nieuwe 1965 Greenbrier en Chevy Panel ombouw ambulance met verhoogd dak op het Gefle terrein in Valbo, zomer 1965. Let op de optionele Impala wieldoppen op de 'Brier, standaard Greenbrier zij- en achterraamen (allemaal gematteerd), dakventilatie, zijlampen op de B stijl, en het ontbreken van extra ramen in de dakverhoging. Foto van Jan Carlsson.*



FC ombouw ambulances van Siebert, Franklin en Amblewagon – deze laatste beroemd geworden door de fantastische restauratie van zijn '62 door George Johnston – zijn bekroond, maar deze veranderden niet de carrosserie van de truck zelf. Geen had de fijn bewerkte wijzigingen van de body als de Valbokaross Corvairs gebouwd door AB Gefle Motorfabrik uit Valbo, Zweden. Op basis van 1964 Corvan en 1965 Greenbrier zijn er maar drie bekend. Waarom werden FC's geëerd met kwalitatief hoogstaande wijzigingen aan de carrosserie, vooral toen Corvair trucks – als Chevrolet product – al terminaal ziek waren?

Deel van de reden was de populariteit van Amerikaanse auto's en trucks in Zweden.

Hun robuustheid, vermogen, uitstekende verwarming en betrouwbaarheid in de lange arctische winters en op de ruwe landelijke wegen bezorgden hen meer trouwe aanhangers dan Europese producten. Deze bewondering voor Amerikaanse voertuigen werd tot in de zestiger jaren gevoeld en beïnvloedde in belangrijke mate het "Detroit" uiterlijk van de Zweedse Volvo's. Dit geldt vandaag de dag blijkbaar nog steeds gezien het aantal Amerikaanse oldtimers dat jaarlijks in Zweden wordt geïmporteerd door enthousiastelingen die ze van hun jeugd jaren herinneren.

Corvairs verkochten goed in Zweden toen ze nieuw waren en delen nu in de nieuwe golf van importen. De mengeling van Amerikaanse en Europese kwaliteiten sprak aan in de Zweedse markt ondanks dat de Zweedse prijs van een 1961 700 sedan 14.500 Kronen was ( plus 1.484 accijns en belasting). Voor datzelfde bedrag kon je een aantal andere sedans kopen: Mercedes 190, Citroën ID 19, Alfa Romeo Giulietta, Volvo Amazon Sport, en GM eigen Opel Kapitan en Vauxhall Velox. Dit was de hogere middenklasse vergeleken met VW Kever (6.875), Opel Rekord (9.405), Chevy Bel Air V-8 (20.400) en Buick LeSabre (29.900).

Het verhaal van Corvairs in Scandinavië begint met de komst van Chevrolet productie in Zweden. Om de Zweedse en Finse markt te bedienen, opende GM Export Company een 100% eigen assemblage fabriek in Stockholm in 1927, hetzelfde jaar dat Volvo zijn eerste auto bouwde. GM Export ging later over in GM Overseas Operations, dat alle GM activiteiten buiten USA en Canada beheerde.

GM Nordiska AB ( GM Nordic Company)



**GM International product lancering in een theater in Copenhagen. Dealers werden getraakteerd op een musical show en onthulling van de Corvair op het toneel. Op de foto: de showsterren kunnen nog steeds de motor niet vinden! Let op de zijlamp op de centrale stijl, verplicht volgens de Deense wet.**



**GM Nordiska testte de Corvair in de arctische winter in het hoge noorden van Zweden. De auto ondergaat stuur- en tractie proeven op het bevroren Storsjön ( Grote Meer).**

**GM assemblage fabriek in Copenhagen waar 1960-61 Corvair 700 4-deurs werden gebouwd voor Scandinavische GM dealers.**







**GM Nordiska publiceerde gebruikers verhalen in haar GM Revyn ( GM review) tijdschrift. Op de foto genieten Olaf Olofsson en zijn familie van hun '62 Monza.**

**Let op de spiegels voor het links rijden op de Zweedse wegen.**



begon met het assembleren van CKD-kits (completely knocked down). Net als in Noord-Amerikaanse GM assemblage fabrieken betekende dit lussen van de bodies, metaalafwerking, spuiten, assembleren en afwerken, en vaak nog het naaien van de bekleding. CKD assemblage betekende een aanzienlijke kostenreductie,

vooral door lagere transportkosten. Tegen 1956 bestond de assemblage van Amerikaanse auto's in Zweden nog hoofdzakelijk uit Chevrolets, maar het volume was gezakt tot nog maar 15% van de productie van GM Nordiska. Het merendeel van de CKD assemblage was verschoven naar Opels en Vauxhalls toen

de kwaliteit en waarde daarvan toenam. Het kostenvoordeel van CKD assemblage van deze merken bij het volume van Nordiska versus de import van volledig geassembleerde SUP (single unit pack) auto's verdween geleidelijk in de na-oorlogse jaren. In December 1956 werd het besluit genomen om de assemblage te stoppen van alle oorspronkelijke US auto's en trucks.

Hierdoor bleef er voor GM Nordiska niet veel meer over dan de verkoop van dure SUP Noord-Amerikaanse auto's en dat beperkte de Chevrolet verkopen in Zweden behoorlijk. Teneinde het verlies van marktaandeel in Zweden te voorkomen had GMOO plannen gemaakt voor de naburige GM International assemblage fabriek in Copenhagen, Denemarken, om haar CDK productie van Noord-Amerikaanse auto's te delen met GM Nordiska. Na een paar jaar bleek deze verhuizing een sleutelrol te spelen voor de Corvair, waardoor die tegen concurrerende prijzen verkocht kon worden in beide landen.

GM Nordiska bouwde de fabriek in Stockholm om tot een zeer noodzakelijke overdekte opslagruimte van auto's en vulde de rest door uitbreiding van het onderdelenmagazijn en afleverwerkzaamheden. SUP auto's en trucks uit Noord Amerika werden nog steeds daar ontvangen en vandaaruit getransporteerd over heel Zweden.

Om de assemblage van US-CKD auto's over te nemen van Copenhagen werd een nieuw 65.000 sq ft verwarmd magazijn gebouwd door de stad Malmö in het zuidelijke puntje van Zweden en door GM Nordiska gehuurd. Alle Corvairs die door GM International werden gebouwd voor Nordiska kwamen Zweden binnen in Malmö, dat op slechts 40 km afstand van de fabriek in Copenhagen lag inclusief een 8 km lange oversteek met de veerboot over de Øresund. Auto's bestemd voor de regio Stockholm werden direct van Malmö naar Stockholm getransporteerd voor aflevering en distributie. Auto's bestemd voor de rest van Zweden werden geconditioneerd, gerepareerd, opgeslagen en verdeeld vanuit Malmö.

De GM International fabriek in Copenhagen was geopend in 1923 en was de eerst GM assemblage activiteit buiten de US en Canada. Copenhagen en Nordiska bleven autonoom onder het nieuwe plan van GMOO, waarbij GMI eigenlijk alleen enkele van de US model CKD's verkocht die het bouwde voor Nordiska. Noorwe-

gen bleef onder deze regeling geheel de verantwoordelijkheid van Copenhagen. GMI's assemblage van Corvair CKD's begon in februari 1960 naast de full size Chevy's, Canadese Pontiac Laurentians, Opels en Vauxhalls. Van de 408 vierdeurs 700 sedans die in dat jaar werden geproduceerd (model 769, de enige Corvair die ooit in Denemarken werd geassembleerd) namen er 222 de veerboot naar Malmö voor GM Nordiska, terwijl er 20 werden getransporteerd naar Noorwegen. Allemaal waren ze gespoten in Opel kleuren en de meeste hadden drie versnellingen. In 1961 begon de Corvair assemblage pas in maart en zakte naar 144 model 769's voor het hele jaar, waarvan 47 verkocht aan Nordiska en 2 aan Noorwegen. De Corvair assemblage werd na 1961 gestopt en Corvairs verkocht door GMI en Nordiska werden toen geïmporteerde SUP's van Us of Canada.

Niet alle 1960-61 Corvairs die in Zweden werden verkocht, waren in Copenhagen gebouwd. GM Nordiska importeerde via GMOO elke US of Canadese voertuig dat het nodig had, afhankelijk van beschikbaarheid. Hieronder vielen 1960 en '61 Corvairs model 769 vóórdat GMI de productie daarvan was begonnen, modellen die niet door GMI werden gebouwd zoals Corvair coupe's en Monza's, plus Corvair trucks en Greenbriers. Vóórdat 1960 Corvairs in verkoop werden gebracht, voerde GM Nordiska zijn eigen koud weer testen uit in het noorden. De lokale bevolking van Ostersund zagen met verbazing een in Willow Run gebouwde Corvair over het met sneeuw bedekte bevroren Storsjön ( Grote Meer) stuiven !

Blijkbaar kon GM International niet voldoen aan de vroege Zweedse vraag naar 1960 Corvairs, omdat GM Nordiska een onbekend aantal 700 sedans importeerde van de GM Continental assemblage



**Achter spatlappen waren verplicht aan alle auto's in Zweden. Op de foto een vroeg model Corvair spatlap, die vastgeschroefd wordt aan de ophanging van het achterpaneel ( quarter panel).**

**Reflectoren, vastgeschroefd aan de onderkant van de bumper van Corvair auto's en trucks, waren verplicht voor alle nieuw verkochte Vairs in Zweden.**



**Set met unieke GM Nordiska Corvair gebruikers handleidingen 1960 – 1966 van de schrijver.**

**Voorbeelden van GM Nordiska Corvair brochures en garagehandboek van de schrijver.**



fabriek in Antwerpen, België. Van vijf van deze auto's, met hun unieke kleurrijke interieur met volledig genaaide plooiën, is het bestaan in Zweden bekend, naast de in Denemarken gebouwde 1960-ers en 1961-ers.

Zowel de Deense als de Belgische Corvairs waren gespoten in kleuren die je niet zag op US of Canadese wagens. Wetgeving vereiste dat alle Corvairs inclusief FC's die werden verkocht in Zweden waren uitgerust met extra rode reflectors onder de achterbumper, achter spatlappen en snelheidsmeter in kilometers. GM Nordiska voegde GM stickers toe op de achterruiten en speciale ophanging voor de kentekenplaat achter. Enkele van de in Zweden verkochte 65-66 Vairs zijn nog gevonden met de door Nordiska gemonteerde stuurkolom of de handmatige versnellingshandel.

De populariteit van Corvair in Zweden werd natuurlijk versterkt door zijn winterse tractie mogelijkheden en het bestand zijn tegen vrieskou. De auto's hadden meer naamsbekendheid dan in andere exportmarkten omdat ze regelmatig verschenen in Zweedse automagazines en vaak op de





omslag. Als Zweden enige belangstelling hadden voor auto's dan waren ze zeker bekend met Corvairs. In 1971 noemde GM Nordiska mij een getal van 654 Corvairs verkocht sinds 1967.

GM Nordiska was een productieve reclame-maker die veel van zijn eigen folders en promotiemateriaal zelf maakte. Unieke verticaal formaat Zweedse gebruikers handleidingen en zelfs service handleidingen werden gedrukt. Nergens stonden Corvair FC's in behalve één pagina in de '61 Zweedse Corvair folder die in de US was gedrukt zonder tekst met alleen de plaatjes. De bladen werden met Zweedse teksten overgedrukt in Stockholm, dan gesneden en gevouwen.

Jammer genoeg speelden Corvair trucks en Greenbriers een zeer bescheiden rol in Zweden. Ze konden speciaal worden besteld maar er werden er weinig verkocht. Ronnie Stensson en Arne Nilsson, leden van de zeer actieve Corvair Club Zweden, chapter van CORSA, en sinds jaar en dag de "boekhouders" van Zweedse Corvairs, kennen maar zeven FC's die nieuw verkocht werden in Zweden.

Om eerlijk te zijn naar Nordiska, Corvair FC's waren niet populair in export markten en werden nauwelijks verkocht in Canada. Zonder assemblage buiten de US, hoge SUP transport kosten, invoerrechten en het daarmee samenhangende prijsnadeel voor Corvair trucks waren lage export verkopen geen verrassing. Als je daarbij telde de concurrentie in de overzeese markten van de VW Transporters, kleine voorwielaangedreven busjes van Austin,

Morris, Commer, Ford Thames, Ford Taunus, Tempo, Fiat, Renault, Peugeot en anderen, dan was het vooruitzicht voor Corvair trucks magertjes. Met de eigen populaire GM Bedford CA en Opel Blitz in de mix was nauwelijks nog marktaandeel over voor FC's.

Er is echter een noemenswaardige afwijking in de Corvair FC export cijfers. GM International was niet veel succesvoller dan GM Nordiska in het verkopen van de eerste Corvair trucks. Copenhagen importeerde twee '61-ers: een Rampside en een Corvan, gevolgd door twee '62-er Corvans. Blijkbaar voorzag de verkoopafdeling een FC markt of ze creëerden er een, want er werden zestien 1963 FC's verkocht: tien Corvans, vijf Rampside's en één Greenbrier. Verkoopcijfers voor 1964 FC's gingen in US misschien al naar beneden, maar Copenhagen zette er 23 om: 18 Corvans, drie Rampside's en twee Greenbriers. Ze werden allemaal één voor één verkocht en niet in een meervoudige "vlootaankoop". Er werden geen 1965 Greenbriers geïmporteerd naar Denemarken.

Die '63-64 deense FC's presteerden waarschijnlijk goed in het deense klimaat, maar eerdere Corvair trucks werden geplaagd door betrouwbaarheidsproblemen in de harde omstandigheden. Chassisverbindingen werden gemakkelijk beschadigd of braken af wanneer de trucks op onverharde wegen reden. Af en toe hoopten sneeuw en ijs zich op onder de voorkant van de body en bevroor de besturing. Dit waren geen bruikbare kwaliteiten in de ruige Zweedse arctische winters, maar

**1961 Corvan 1R125F102386 in standaard uitvoering, gebouwd in november 1960, is de enige bekende '61 FC die door GM Nordiska is geïmporteerd in Zweden. Oorspronkelijk op naam van GM op 11 februari 1961, is de bestelbus misschien gebruikt als demonstratiemodel of voor bezorgdiensten. Let op de optionele volle breedte voorbank, de service buitenspiegel en de sneeuwbanden. Het lot van de bestelbus is onbekend.**

de tractie van de achterin liggende motor bleef een grote plus van de FC's. Tegen 1964 hadden er veel chassiswijzigingen plaatsgevonden om de FC's steviger te maken zoals extra plaatwerk onder de voorzijde en herontwerp van de versnellingshandel.

Reclame- en verkoopcampagnes met een duurzaamheidstest werden ontwikkeld voor de 1963 Corvair trucks in de Verenigde Staten in een poging de verkopen nog éénmaal op te stuwten. Chevrolet vertegenwoordigers kregen reversspeldjes uitgereikt met de afkorting RMA d.w.z. je moest de juist mentale houding ( Right Mental Attitude) hebben om Corvair truck als commerciële voertuigen te verkopen. De meeste Chevy mensen, behalve de Denen, hadden dat niet, maar het was al te laat om nog van belang te zijn. Ondertussen was de Chevrolet/GMC G Van in de ontwikkelingsfase met de bedoeling om in December 1963 in productie te gaan en de Corvair FC's te vervangen. Het kostte de GMC fabriek in Pontiac ( die alle G Vans in de USA bouwde) een heel kalenderjaar om de vraag naar kleine GM commerciële bestelbussen aan te kunnen





**1964 Valbocarross Corvan geïmporteerd door GM Nordiska, ongebouwd tot een hoog dak ambulance door Gefle Motorfabriek voor het 550 bedden tellende regionale ziekenhuis in Falun. Restanten van de bus op de sloperij van Roland Pettersson in Rattvik, 140 km ten westen van Falun.**

**Falun ambulance: vier versnellingen, standaard uitvoering, Gavle lichtschakelaars paneel op het dashboard met kaartleeslamp, gewijzigde asbak, éénpersoons bestuurders stoel met optionele passagiersstoel. H-sticker op het dashboard om te herinneren aan H-Dag in 1967 toen links rijden veranderde naar rechts rijden.**

die een-op-een konden concurreren met Ford's Econoline.

De Greenbrier pioneerde verder als de 1965 voorloper van de G-serie Sportvan / Handi-Bus die in productie kwam in Januari 1965, minder dan een maand na de beëindiging van de assemblage van Greenbriers in December. Het aantal van 1.528 stuks '65 Briers markeerde het einde van onze geliefde, geavanceerde, complexe en waardevolle Corvair FC's. Zich bewust van het aanstaande einde van de FC's, importeerde GM Nordiska 1964 Corvans en 1965 Greenbriers voor Valbocarross ombouw ambulances door AB Gefle Motorfabriek. Het onontkoombare einde van de Corvair trucks was geen geheim bij GMOO. Als er enkele nodig waren om een klant tevreden te stellen moesten ze snel besteld worden anders was de kans voorgoed voorbij.

Van zeven FC's is bekend dat ze nieuw verkocht zijn in Zweden. Drie stuks ( twee '64-ers en één '65-er) werden omgebouwd door AB Gefle en hebben het tot vandaag overleefd. Twee stuks waren '64 Corvans, besteld binnen de VIN range van de overgebleven ambulances, maar zijn verschrot. Deze twee zouden Valbocarross modellen geweest kunnen zijn, maar dat weten we niet. De zesde is een standaard '65 Greenbrier, nog aanwezig, maar geen Valbocarross model, verkocht aan een plastic onderneming. En num-



**Falun ambulance interieur van links naar rechts: afscheiding bestuurderscompartiment, kastjes en Valbocarross deurpanelen. Alle Gevle Corvair ombouwwagens hadden optionele fabrieksdeuren aan de linkerzijde.**

mer zeven was een 1961 Corvan, VIN 1R125F102386, in standaard uitvoering, geïmporteerd en geregistreerd door GM Nordiska op 11 Februari 1961, mogelijk als demo of boodschappen wagen. Het lot van deze auto is onbekend.

**In de december uitgave lees je het vervolg van dit verhaal.**

**Ralf Verhees**



Early op de Voorstreek, Leeuwarden  
met Sint Bonafatiuskerk, jaren zestig  
Uit de **Collectie Corvair Live!** van  
Ruud Keers, Ralf Verhees, Hans Aarsman







Cooperative

INTERI

# Bezoek aan Terschelling met de Corvair

Alvorens we voor een weekend zouden afreizen naar Terschelling met de Corvair moest er nog een en ander aan de remmen gerepareerd worden.

Omdat na de laatste rit bleek dat de remmen nog niet goed functioneerden, bleek bij controle van de linker voorwiel remcilinder de voorste cup vast te zitten. Ik heb de remcilinder verwijderd en bij het openmaken bleek de binnenkant ernstig aangekoekt te zijn met vuil. Snel hoonmateriaal aangeschaft en de remcilinder uitgehoond en vervolgens voorzien van nieuwe cilindertjes en cups. Daarna de remmen ontluicht en afgesteld. Probleem

opgelost. En nu elke 2 jaar remolie helemaal verversen. Na een proeftocht bleken de remmen het uitstekend te doen!

Op 5 augustus was het zover. Vroeg uit de veren en via binnenwegen, stuk snelweg naar Harlingen. Het is passen en meten op zo'n boot, hutje mutje, auto's bijna aan elkaar vastgeplakt. Je moet bij na via het dak naar buiten en naar binnen.

Twee uur later konden we de boot weer af en werden opgehaald door een vriend die reeds in Hoorn een gehuurd huis had betrokken. Hij op de elektrische fiets (45 km. Per uur) en wij met de Corvair. We



kwamen bijna gelijk aan!

Het is een leuk eiland om te fietsen, zo gezegd, zo gedaan. Het hele eiland over gecrossed, bezoek aan het prachtige strand aan de wadden, bezoek aan Wrakkenmuseum en Bunkermuseum. En natuurlijk het uitje naar het optreden van de eigenaar van café Hessel!

We waren niet voor niets met de Corvair gekomen, want daar hadden we ook een tour mee gepland.

Onze vriend was een ware kenner van het eiland, kwam er als kind al vele jaren en kende allerlei leuke weggetjes om met de Corvair te toeren. En zo reden we met onze vriend achter het stuur en wij op de achterbank, van oost naar west en van noord naar zuid! Het weer was mooi genoeg om open te rijden en dat gaf nogal wat bekijks. Getuige een stel jongeren op de fiets die gilden "hé, een cadillac"! Leuk om een keer achterin een Corvair te rijden, geeft een heel ander gevoel! De terugrit kon weer aanvangen. We hadden de boottocht met de auto vroegtijdig geboekt, uiteraard met 65+ korting. Bij controle van de papieren kregen we te horen van de controleur "dat die auto 65+ is geloof ik zondermeer, maar van jullie geloof ik er geen barst van"! Toch mochten we de boot op..... voordeel van de twijfel.

**Ruud & Annemiek Keers**

**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**



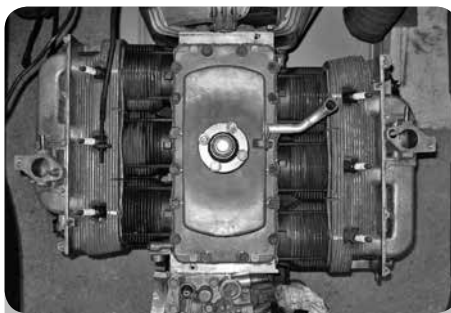
# Corvair Sleuteldag 2017

## Een hijgende start

Zaterdag 22 juli van dit jaar was het dan zo ver. Die morgen stapten 5 clubleden in de auto op weg naar Wijk bij Duurstede, alwaar mijn Chevrolet Greenbrier al meer dan tien jaar in comateuze toestand bij mijn vriend Marc staat te snakken naar op zijn minst een aai over zijn neusje. Ik had van half tien de starttijd gemaakt maar zelf de grootste moeite om er vanuit Nieuwegein om kwart voor tien te zijn. Broodjes smeren voor 6 man bleek toch iets meer tijd te kosten dan ik had ingecalculiseerd. Toen ik halverwege Wijk bij Duurstede in verte de rode kont van Wilco zijn Corvair zag en mij genoodzaakt voelde om hem op slinkse wijze via een alternatieve route in te halen zodat ik hem op het plaats delict toch quasi ontspannen zou kunnen verwelkomen belde Leon mij op. Hij stond al in de Greenbrier te snuffelen en sprak de onbegrijpelijke woorden: "Hij doet het al hoor Wim". Die Leon toch, altijd in voor een dolletje. Enfin, na Wilco heb ik Ruud en later ook Jaak en Pierre nog mogen verwelkomen en was het team voor die dag compleet. In het begin is iedereen een beetje zoekende waardoor mij het hemd van het lijf gevraagd werd: Heb je dit? Waar ligt dat? Na een half uur ging dit stormpje liggen en ik mijn leven weer terug en iedereen wel een klus te pakken. De samenwerking liep daarna gesmeerd.

## Voorgeschiedenis

Nadat ik de Greenbrier in 2002 succesvol langs de RDW had weten te krijgen (zie een artikel hierover in een van de oer-



Het blok met de nieuwe koppenvan Jaap Slob.

nummers van ons blad) heb ik de motor daarna weer gedemonteerd omdat de wagen niet trok en rookte als een vette vulkaan. De oorzaak bleek een doorgebrande cilinderkop. Van Jaap Slob heb ik toen een goede set koppenvan kunnen overnemen en die heb ik er toen opgezet. Nog bedankt Jaap. Daar bleef het bij. Het moet eind 2003 zijn geweest dat Leon alle motorbeplating onder zijn arm naar Limbricht heeft meegenomen en dat onder de kerstboom allemaal netjes heeft gespoten. Bedankt nog een keer Leon! Maar mijn leven kreeg een andere wending en sinds die tijd lagen alle motoronderdelen netjes schoongemaakt uitgespreid op een grote tafel te wachten op frisse aandacht. Tot 22 juli 2017 dus!

## Hoe nu verder

We namen het besluit om de aandrijflijn toch maar niet onder de wagen vandaan te halen maar hem in de wagen verder op te bouwen. Ruud en Leon stortte zich op de montage van de cilinderkoppenvan en mij leek het wel een goede gedachte om de benzinetank onder de wagen vandaan te halen en die te reinigen. Dat bleek nog niet zo eenvoudig want de rubber slangen waren inmiddels zo verhard dat die er niet meer tussenuit gebogen konden worden. Maar uiteindelijk, na veel trekken en duwen stond de tank naast de wagen. Jaak en Pierre kunnen zo een tankcleaning-bedrijf beginnen. Na veelvuldig spoelen,



Gereinigde motordelen



Plaatwerk gespoten door Leon

spoelen en weer terug gieten hielden zij uiteindelijk drie dingen over: 1. Een hoeveelheid benzine die schoner is dan bij de pomp. 2. Een hoeveelheid drap waar je je tuin mee kunt ophogen. 3. Een tank die zonder twijfel de schoonste is van de hele club. Daarna heb ik de tank ontroest en er een verlaag op gespoten. Klaar voor de volgende 50 jaar.

Inmiddels hadden Leon en Ruud de tuimeelaars, de carterpan, de uitlaatspruitstukken en nog veel meer gemonteerd waarna het plaatwerk van de luchtuitlaat er op werd gezet. Helaas ontbreken in mijn 'shroud' de thermostaten en de luchtkleppen maar volgens de experts ter plekke kunnen die onderdelen gemist worden als kiespijn. Inmiddels had ik de voorbumper maar eens te voorschijn gehaald om te bezien hoe daar een flinke deuk uitgehaald zou kunnen worden. De dikte van het staal is bijna 3 mm dus het zou alleen met heel veel geweld kunnen. En zo geschiede. Terwijl Wilco en Leon de bumper in positie



Greenbrier tijdens aankoop in 2002



Benzinetank 2.0



*Dreamteam in volle actie*



*Zenoefening in schaftlokaal*

hielden stond ik daar zeer gericht maar loeihard met zware bijl op in te slaan. En ja, de deuk gaf zich gewonnen en verdween. (voor 90% red.). Maar als we die 10% voor lief nemen verliep alles perfect die dag.....totdat Jaak tijdens de lunch een linkse uitdeelde:

### **Stappen vooruit**

"Nou Wim, we maken echt stappen vooruit vandaag, maar straks zijn wij weer weg. En dan? Jaha, dan moet je het natuurlijk weer niet helemaal laten inzakken hè?". Op de foto kun je zien dat het feest toen

compleet was.

Na de lunch zouden Leon en Ruud de uitlaat er nog even op zetten. Echt lekker ging dat niet. Als de linkerpijp op het spruitstuk zat dan was het slechte nieuws dat ze de rechterpijp er niet op konden krijgen. Het goede nieuws was dan weer



*Bumpertje beuken*



*Tank gaat er weer onder*

## **Jerry Brown**

### **Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen**

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvair, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop Corvair onderdelen op voorraad. Meestal tweedehands bruikbare onderdelen en zelfs "new old stock" komt voor. Om contact te krijgen kun je het beste e-mailen welk onderdeel je nodig hebt. Jerry komt uit de USA dus spreekt alleen Engels.

**[air\\_cooled63@yahoo.com](mailto:air_cooled63@yahoo.com)**

Prijzen voor onderdelen gaan in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalingssites. Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is voor hem een uit de hand gelopen hobby, en hij wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

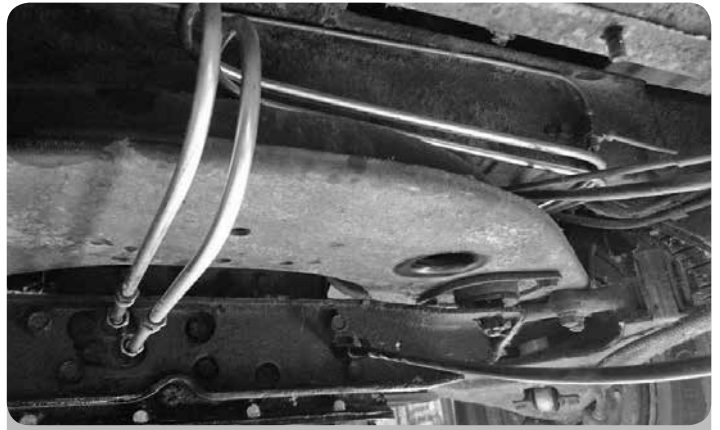
**Gerald Brown Manning South Carolina**







*Uitlaat zit er weer netjes onder*



*Strak leidingwerk naar oliekoeler*

dat de rechtpijp er ook eindelijk op zat. Mits de linkerpijp er niet op hoefde. Wat dan dus eigenlijk weer slecht nieuws was. En dat dan tien keer. Totdat er groot nieuws was: beide pijpen erop! Gelijkijdig! Heel goed nieuws zelfs! Maar met een scheur in de verbindingspijp. Over slecht nieuws gesproken. Ze waren het gewoon zat.

Nadat zich nog een vinnig dispuut tussen Leon en mij ontspon over de kleur van de bobine; Leon: aluminium. Ik: ben je nou helemaal gek? Zwart! Nee, aluminium. Nee zwart; heb ik dat ding op het toilet snel matzwart gespoten. Mooi man.

Tegen het eind van de dag sloeg de schrik me om het lijf toen ik zag dat Pierre achter het stuur van de Greenbrier had plaatsgenomen. Het is gewoon geen auto voor mensen met een flink postuur. Met een flink stuk touw, drie schoenlepels en de nodige smeerolie stond Pierre dankzij ons aller inzet na een half uur weer veilig naast de auto. Voorlopig houdt hij het bij zijn Corvette.

Toen werd het zo langzamerhand tijd voor een afrondend kringgesprek. Onder het genot van een drankje en een nootje konden wij terugkijken op een gezellige en nuttige eerste officiële Corvair Sleuteldag

en ging een ieder zijns weegs.

**En daarna?**

Nou Jaak, ik heb je woorden ter harte genomen. De tank zit er inmiddels met verse slangen onder. De uitlaat ook na het nodig las- en buigwerk en er liggen nieuwe leidingen tussen de automaat en de oliekoeler. Want ook ik vind dat die koeler in de Greenbrier niet mag ontbreken. Op naar een volgende sleuteldag!

**Wim Smit**

# 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

# Weekend Corvairtreffen Achterhoek

Op vrijdag 25 augustus reden we met onze Corvair richting de Achterhoek.

Eerst stuk snelweg, daarna binnendoor de Neder-Rijn volgend en met 2 pontjes oversteken. Na het 2e pontje liep de weg omhoog en bleek de auto slecht te trekken. Gestopt en gekeken wat het kon zijn. De hydraulische olie van de versnellingsbak was onder pijl, dus.... op zoek naar een garage die ATF2 in de schappen heeft. Moeilijk te vinden, maar na enig zoekwerk en vingers crossed ( de auto ging steeds slechter lopen) toch kunnen vinden. Bijgevuld en hopen maar dat het probleem is opgelost. Niets was minder waar en zo'n 10 km. voor Zethuizen, alwaar zich het hotel voor dit treffen bevond, hebben we op een mooie heuvelige bosweg de auto bij een "P" stilgezet. Het "beestje" begon aan alle kanten te rammelen, we kregen hem niet meer boven de 1700 toeren en de heuvel kwamen we niet meer op met inmiddels een lange sliert achtervolgers! De ANWB gebeld en Wilco, die inmiddels al in het hotel was aangekomen. De ANWB monteur kon er ook geen hout van bakken, wilde ons slepen, maar na overleg met Guus Marinus hebben we niet voor deze optie gekozen. Hij raadde ons dit stellig af. We kregen het voorstel een paar km. de heuvel af te rijden tot een restaurant en daar te wachten op een takelwagen en vervangend vervoer. De ANWB wagen reed achter ons aan. Starten en rijden..... en alsof er niets gebeurd was, de Corvair reed weer als een speer. Geen takelwagen nodig. Dus door naar het hotel Havezathe Carpe Diem in Vethuizen en de dag van morgen afwachten.

Al gauw bleek het een prachtig gelegen ambiance met mooi ingerichte kamers en een restaurant voor fijnproevers. Min of meer gerustgesteld konden we de benen strekken en genieten van de ondergaande zon en de rest van de avond. Wel werd er



intens nagedacht over het Corvair motor probleem. Wat kon het zijn geweest etc.

De volgende dag op tijd richting Ulft gereden, waar we de andere leden bij het restaurant van het DRU industriepark zouden opwachten. Helaas begon het motorprobleem zich tijdens deze rit weer voor te doen. Op de parkeerplaats gekeken en testjes gedaan..... niets direct te vinden wat te maken zou kunnen hebben met de verminderde trekkracht van de motor. De motor kon weer afkoelen en uiteindelijk had Wim Boon nog een idee over wat het zou kunnen zijn. Hij dacht aan verminderde brandstoftoevoer door vuil in de brandstof of verstopte sproeiers.

Een bezoek aan het DRU (Nederlands ijzer) museum was alleszins de moeite waard. We werden rondgeleid en kregen veel informatie over hoe het er toentertijd met de fabriek en de werknemers aan toeging. Pannen, kachels, baden, fornuizen, het staat er allemaal. Ook is het een interactief museum, dus kun je het een en ander zelf uitproberen. Inmiddels wordt daar ook gewerkt met moderne technologie, zoals met 3D printers en robots.

Op naar restauratie-garagebedrijf Lensing

en Kolstee in Raalten waar de blauwe sedan van Johan Doornbos gerestaureerd is. Zo'n 3 kwartier rijden door de Achterhoek over heel leuke weggetjes, door Wilco uitgezocht! Vingers crossed of onze Corvair dat ging redden. Mogelijk kregen we bij dit bedrijf nog een goede tip voor de oplossing van het probleem. We zijn er gekomen, maar vraag niet hoe! Had niet veel langer moeten duren. Doordat de motor niet op voldoende toeren kwam, was elke afslag, rotonde, stoplicht een ramp om weer op gang te komen. Tevens werd de motor te heet.....

Daar aangekomen stond Johan's Corvair op een brug en was zoon Frank er met







een Chevrolet Impala. Ook een prachtige auto! Verder stond er voor de garage nog een Alfa Romeo Giulia 1600 Spider en een Fiat 500 opgesteld! We werden prima ontvangen met koffie en thee en mochten door het hele bedrijf wandelen en vragen stellen over de restauratie van de wagens waarmee ze bezig waren. Prachtige leren lappen (met bijbehorende geur) waarmee de meest ingewikkelde binnenbekleding wordt gemaakt op een industriële naaimachine. De auto van Johan werd natuurlijk aan alle kanten bekeken. Het was een leuk treffen met de familie Doornbos.

Wij hebben onze Corvair daar achter moeten laten, zodat de week erna in de garage testen konden worden gedaan om achter het probleem te komen. Het blijft vooralsnog een onbeantwoorde vraag. Wanneer duidelijk is wat er aan de hand

is met de motor zullen we verslag doen in het volgende blad. Gelukkig was Wilco bereid om ons als passagiers mee te nemen in zijn Corvair. We hadden daardoor geen vervangende auto nodig van de ANWB. De rit terug was eveneens prachtig. Bij het hotel even oprispen en gezellig buiten met een drankje de dag bijpraten. De menukaart had voor elk wat wils in petto, dat kwam ook helemaal goed. Later bleek dat een medewerker van het bedrijf Lensink en Kolstee al foto's van onze Corvairs op facebook had geplaatst!

Op zondag, na een heerlijk ontbijt, zijn we afgereisd naar het Crash museum bij Groenlo. Daar kregen we een zeer indrukwekkende presentatie over de vliegtuigen (Engels/Amerikaans) die door de Duitsers zijn neergehaald in de Achterhoek tijdens de 2e wereldoorlog. Dit blijkt een enorm

aantal te zijn. Zo'n 90% is inmiddels gelokaliseerd en opgegraven. Daar zijn ze nog steeds mee bezig. Dat alles is te zien in het museum. Met veel persoonskenmerken van de bemanning. Dit lijkt soms tot mooie ontmoetingen met nabestaanden die op deze manier toch nog echt afscheid kunnen nemen van familieleden die toentertijd voor onze vrijheid het leven hebben gelaten.

Na dit bezoek hebben we afscheid genomen van elkaar en ging eenieder zijns weegs.

Het was een leuk, gezellig en informatief weekend, met dank aan Wilco voor de organisatie.

**Ruud en Annemiek.**





## Priscilla's Corvair

In deze foto staat Elvis Presley op de oprit van zijn huis in Los Angeles in 1969. Hij loopt naar één van zijn favoriete auto's: een rode Cadillac Cabrio uit 1964. Links op de foto staat een nieuwe Lincoln Mark III en achter de Lincoln staat een rode Chevrolet Corvair uit 1963, die van Priscilla

is. Priscilla kreeg deze Corvair zes jaar eerder van Elvis Presley als een cadeau voor het behalen van haar middelbare schooldiploma. Ze studeerde af aan de Immaculate Conception High School in Memphis. Drie dagen daarvoor had Elvis Presley nog de plaat "Devil in Disguise" opgenomen in de RCA's Studio B in Nashville, Tennessee. Een kleine vier jaar later trouwden de twee in het Aladdin Hotel in Las Vegas. De rest van het verhaal van Priscilla en Elvis is denk ik wel bekend bij de meeste Corvair liefhebbers.

## Priscilla Presley terug bij haar eerste liefde

Het is vaak gezegd "je eerste liefde vergeet je niet". Dus wanneer je eerste liefde Elvis Presley is kun je om die uitspraak helemaal niet heen. Het liefdesverhaal van Elvis en Priscilla Presley is bij iedereen wel bekend, ook is het op vele manieren opgeschreven. De bruid van de enige "King of Rock 'n Roll" heeft natuurlijk veel herinneringen, maar één van de speciale die ze koestert is de herinnering van haar







eerste auto die ze van Elvis kreeg. Het was een 1964 Corvair. Ze was gek op die auto! Toen fotograaf en Corvair liefhebber Christopher Ameruso aan Priscilla vroeg om een fotoshoot met de "eerste autoliefde van haar leven" kwamen alle herinneringen weer naar boven.

Eén van de beste herinneringen was het moment dat Elvis de sleutels gaf. "ik herinner me dat ik Elvis meenam voor een eerste ritje" zei ze lachend, "maar alleen in en rond om Graceland, hij wilde niet gezien worden met een vrouw achter het stuur, het was óf hij óf één van de jongens die mochten rijden".

Elvis Presley staat bekend om zijn auto-collectie, voornamelijk bestaand uit grote luxe Amerikaanse modellen zoals de Cadillac. Alhoewel Priscilla ook van luxe grote wagens hield, hield ze toch meer

van de kleine Corvair. Vooral de afmeting was zoveel handiger voor een toen 18 jarige bestuurster.

"De auto was zo compact maar alles zat er toch op, ook het parkeren ging veel makkelijker, omdat alle andere auto's zoveel groter waren paste deze overal tussen, het was de perfecte auto voor mij.

Ook de uitstraling van de Corvair paste bij mij. De vormgeving was heel anders dan alle andere auto's op de weg toendertijd. Het was een sportief ogend model met genoeg power. Je zag er niet veel rijden waardoor het ook nog eens bijzonder was om dit model te hebben."

Volgens Priscilla heeft ze 3 jaar lang van de auto kunnen genieten, vóór de start van het hectische leven van limousines, privévliegtuigen en alle commotie rondom "the King". "Tijdens die tijd hoefde ik

niet meer zelf te rijden." Wat er met de Rode Corvair gebeurd is weet ze helaas niet meer. Ze vraagt zich vaak af waar de Corvair kan zijn of is gebleven.

***"I (still) miss that little car"***

"Wie weet koop ik ooit nog een Corvair terug". De Corvair van de fotograaf heeft het Corvair-virus toch weer een beetje aangewakkerd, en ondanks dat het niet hetzelfde model was als degene die Elvis haar gegeven had, kijkt ze terug op een geslaagde fotoshoot en het herbeleven van een prachtige tijd vol met luxe grote auto's en een kleine auto.

**Text: Steve Geelow**

**Foto's: Christopher Ameruso**

**Met dank aan Jaak Eijkelenberg voor de foto van Elvis Presley's Corvairs**



Christopher Ameruso  
Photography



