

CORVAIR MAIL



FROM
COVERED WAGON



To ULTRA VAN



Betreft: Factuur Lidmaatschap Corvairclub 2019.

Beste Corvair Liefhebber,

Met ingang van 1 januari 2019 verloopt je lidmaatschap van de Corvairclub. Als vriendenclub hebben we het meesturen van een acceptgiro laten vallen om kosten te besparen.

Daarom vragen we je de kosten voor het lidmaatschap van €35,00 voor komend jaar vóór 31 januari 2018 over te maken op rekeningnummer:

**ING Bank IBAN: NL71 INGB 0007 8149 05
BIC-code: INGBNL2A**

Dan ben je onder andere weer verzekerd van het hele jaar leuke evenementen en clubbladen in de brievenbus!

Voor vragen kun je terecht op onze Facebookpagina of via de mail bij: ruud@keers.eu

Veel plezier met ons clubblad en graag tot ziens bij onze meetings.

Vriendelijke groet,

Ruud Keers,
Penningmeester.

Uitnodiging Nieuwjaarsreffen 2019

Op zaterdag 2 februari 2019 wordt het jaarlijkse nieuwjaarsreffen gehouden!

evenals vorig jaar in *'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.*

We ontvangen de leden om 14.00 uur met koffie/thee. Leden en directe familie zijn welkom. Aan introducees vragen wij een bijdrage van € 7,50.

Om 14.30 uur starten we met een vergadering van de Corvair Club Nederland.

Dit zal ongeveer een uur in beslag nemen, waarna we met een hapje en een drankje gezellig bij kunnen praten tot ongeveer 18.00 uur.

Mocht je nog punten hebben die je wilt bespreken stuur deze voor de vergadering naar rverhees@gmail.com, we zullen ze opnemen in de planning!



Het bestuur hoopt dat we jullie weer allemaal zien, om zo met z'n allen weer een nieuw jaar te plannen vol activiteiten.

In Papendal is er de mogelijkheid om te blijven slapen en te eten.

Dit is op eigen kosten.

Je kunt een kamer boeken via Papendal.nl, avondeten kan in groepsverband zijn voor wie daar interesse in heeft. Dit kan je bij aankomst doorgeven.

Tot dan, Het bestuur

Van de penningmeester

Beste Corvairisten.

Dit is alweer de laatste uitgave van dit jaar van ons mooie Clubblad.

Het jaar is omgevlogen, en wat hebben we deze mooie zomer weer van onze Corvair's kunnen genieten. Nu de Corvair op stal staat, heb ik even gekeken hoeveel hij het afgelopen jaar (2018) geconsumeerd heeft aan brandstof.

We hebben 3163 km gereden en met een verbruik van 407 liter slurpt hij 1 liter op 7,7 km.

Hij heeft zich netjes gedragen, ook al moet het zuiniger kunnen, maar dat ligt aan het gaspedaal gebruik van zijn baas.

Als het goed is heeft Ralf in deze Corvair Mail ook het blad bijgevoegd voor de contributie voor 2019 (Zie hier links op pagina 2). Dan zijn we er voor het komend jaar weer zeker van, dat de Corvair Mail in de bus blijft vallen.

Het ledenaantal van 43 blijft mooi constant. Het nieuwjaarstreffen is ook al bekend en ik hoop dat we elkaar daar weer ontmoeten.

Kan ik alleen nog iedereen fijne kerstdagen en gezellige jaarwisseling toewensen.

Ruud Keers

Van de redacteur

Als redacteur heb je een paar doelen. Het blad op tijd klaar hebben is er één van. Verschillende interessante artikelen is een ander doel wat ik probeer na te streven. Met deze editie is dat denk ik weer gelukt. Een mooie combinatie van een stukje geschiedenis, problemen, oplossingen en vorderingen met de Corvairs in Nederland. Voor de aankomende feestdagen weer genoeg te lezen.

Nu we het daar toch over hebben, het einde van 2018 is in zicht, en deze keer (vanwege gewichtsbesparing) staat het

VERLENGEN VAN HET LIDMAATSCHAP

op pagina 2 van dit clubblad. Op zich het zelfde als andere jaren. Ook de uitnodiging voor Papendal staat hiernaast en als er nog punten zijn die je wilt bespreken kun je deze e-mails. Ik hoop dat jullie weer allemaal komen om zo ideeën voor het nieuwe jaar te bespreken. Ook elkaar zien is altijd weer leuk, dus ik/wij kijken er naar uit!

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
Broom 18 2151 RJ Nieuw Vennepe
tel: 0252-676109
wboer@quicknet.nl

Redactie Corvair Mail:

Ralf Verhees
Wikke 5 5552 ET Valkenswaard
tel: 06-46713217 (in de avond)
rverhees@gmail.com

Clubsite: www.corvair.nl

Leden log in: Spyder2018

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

2

Lidmaatschap verlengen
Uitnodiging Papendal

3

Van de penningmeester en
de redacteur

4

Ultra Van

9

Corvair kort nieuws

10

Corvair Live!

12

Corvair Lakewood
restauratie update

14

Pech langs de weg en
de garantie net verlopen

16

Corvairs "uit" de Vitrine

17

Na de 3e Corvair Sleuteldag



Verder is in het vierde kwartaal van 2018 niet heel veel gebeurd. Al hoewel, we hebben grote stappen gemaakt met de Lakewood, maar daar is meer over te lezen in deze editie. Met het begin van het najaar zwerven de nodige ziektekiemen (meestal beginnend bij Rosalie) weer in huis. Deze hadden helaas ook mij gevonden waardoor November voor mij maar een halve maand was.

Gelukkig was ik de andere helft van de maand wel weer op been om de standaard huishoudelijke dingen, het clubblad, de Lakewood en Sinterklaas te doen. Gelukkig was er ook nog tijd over voor wat bezoeken. Zo heeft Jaak ons een bezoekje gebracht en hebben we lekker een groot deel van de middag bijgepraat. Het meeste "Corvair gerelateerd" maar ook andere onderwerpen kwamen aan bod. Altijd leuk om ideeën uit te wisselen en elkaar verder te helpen, we zijn tenslotte "wagon" broeders geworden.

Mijn website corvairbasement.nl komt ook langzaam tot leven. Hier komt alles op te staan over de restauratie van de Lakewood. Buiten de restauratie zullen er ook pagina's komen van de Corvair activiteiten en events die ik heb meegemaakt/nog komen. Van bezoeken tot Corsa Conventions het zal er allemaal op komen te staan. De website zal wel in het engels zijn vanwege mijn goede contacten overzee. Als laatste is er een Te Koop pagina, waar ik diverse onderdelen die ik op voorraad heb te koop zal zetten. Het aanbod zal variëren met wat ik vind, verkocht wordt of weer aangeleverd kan worden. De website is een project wat ik vorig jaar heb bedacht, in de zomervakantie af wilde hebben, en wat nu pas van de grond komt. Zo gaat dat in het leven van



een "jong" persoon.

Zo het laatste stukje van het blad is weer volgeschreven. De laatste editie van 2018 zit er weer op. Ik heb weer vrij tot midden januari, dan begin ik weer met de voorbereidingen voor Maart 2019. Wat het nieuwe jaar gaat brengen kunnen we nog niet zeggen. Ik kan alleen zeggen een heel fijn kerstfeest en een goed begin van 2019! Tot in Papendal!

Ralf Verhees

Ultra Van

Kamperen met een motorvoertuig is niet iets wat recent is verzonnen. Er zijn verhalen en bewijzen van gemotoriseerd kamperen van het begin van de vorige eeuw. Zo hebben zelfs Henry Ford, Thomas Edison, Harvey Firestone en John Burroughs regelmatig samen gekampeerd in gemotoriseerde voertuigen in de tien- en twintiger jaren.

Laten we eens terugkijken naar het begin van de campers. In deze categorie vallen ook de Ultra Vans, die tegenwoordig een historische waarde hebben in het hoofdstuk motorisch kamperen. Ultra Vans zijn uniek, maar laten we bij het begin beginnen.



In de jaren vijftig was er een dilemma. Als je een boot had met een boot trailer, maar ook een caravan, welke moest je dan meenemen. Dit dilemma had Dave Peterson ook iedere keer als hij op vakantie wilde. Hij had een Spartan caravan en een boot met trailer en kon deze niet tegelijk vervoeren. Peterson was een vliegtuig ontwerper bij Beech en Boeing, en droomde al lange tijd van het idee om een gemotoriseerde caravan te hebben, waarmee hij zijn boot kon trekken.

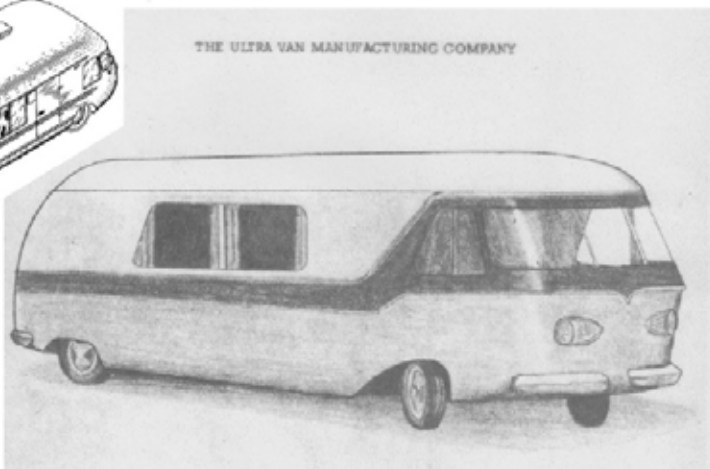
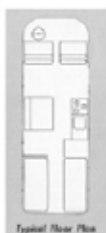
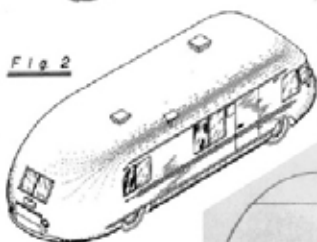
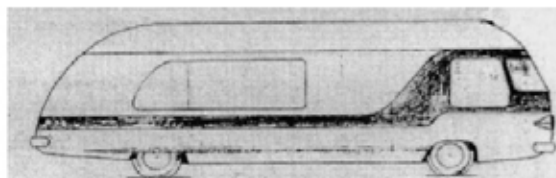
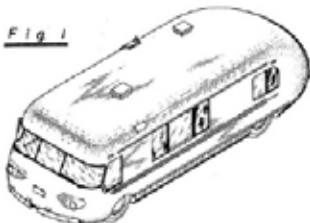
Het idee was om de motor achterin onder het bed te plaatsen, zodat je een vlakke vloer had om makkelijk te kunnen lopen. Een ruime plaats om met vier personen te zitten en ongehinderd uitzicht naar voren. Goed geïsoleerd zodat je het ook in de winter kon gebruiken en 2 meter hoog zodat je zonder problemen recht op kon



staan. Deze camper moest zo zijn dat je zonder te bukken of scheef te lopen rond kon bewegen. Een echte luxe camper in plaats van een busje.

Toen General Motors in 1959 de Corvair aankondigde die aangedreven werd door een 6-cilinder boxermotor, was dit precies wat Peterson nodig had voor zijn droom. Peterson woonde in Californië en in de herfst van 1960 (een jaar nadat de Corvair geïntroduceerd werd) huurde hij een grote garage om zijn droom werkelijkheid te

maken. Vier maanden later rolde uit deze garage de eerste "Go-Home" (zoals de eerste Ultra Vans werden genoemd) naar buiten met een 80pk Corvair motor. Al snel kreeg Peterson de vraag of hij meer campers wilde maken. Om de bouwtijd wat te kunnen versnellen maakte hij gebruik van een combinatie leren en werken van een technische school. Met deze studenten samen bouwde bij 15 "Go-Home" Ultra Vans voor een prijs onder de \$7000,- .



In de loop van 1964 kreeg John Tillotson (een uitgever uit Kansas) hoogte van de Ultra Van. Hij vond het zo uniek dat hij een bod gedaan heeft om de rechten te krijgen om deze unieke voertuigen te bouwen. In 1965 was de deal met Peterson rond en vormde John Ultra Incorporated. Hij verhuisde de boel en vestigde zich in Hutchinson, Kansas, thuisbasis van een Tweede Wereldoorlog-luchtmachtbasis. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werden hier 1000 vliegtuigen gebouwd en was de omgeving van Wichita de plek om ervaren werkers te krijgen. Dave Peterson bleef aan als adviseur.

De inboedel uit Californie, waaronder diverse niet afgebouwde modellen, werd als proefmodel ingezet. Door middel van deze proefmodellen kon een productielijn opgezet worden in een grote hangar en tegen het einde van 1966 rolden de eerste serie-geproduceerde Ultra Vans "van de band": 8 stuks per maand welteverstaan. De prijs was \$8.995,- .

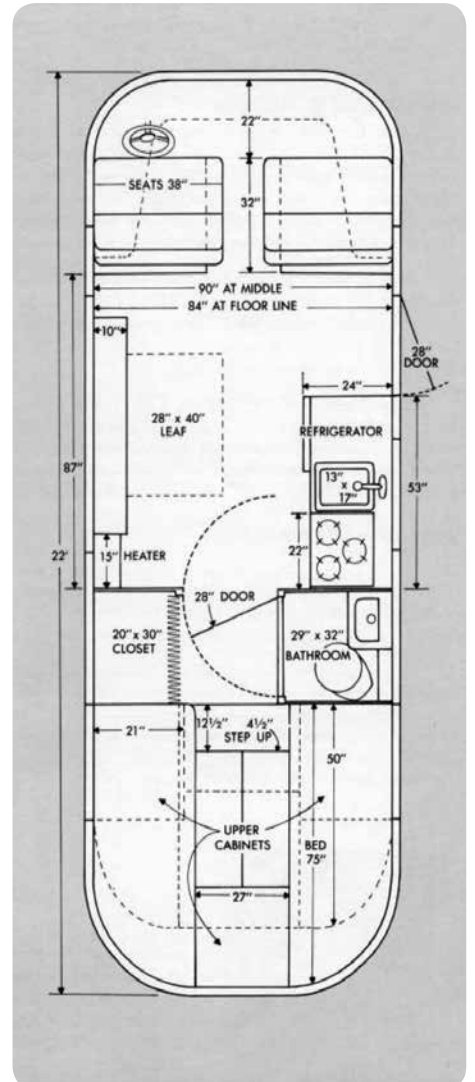
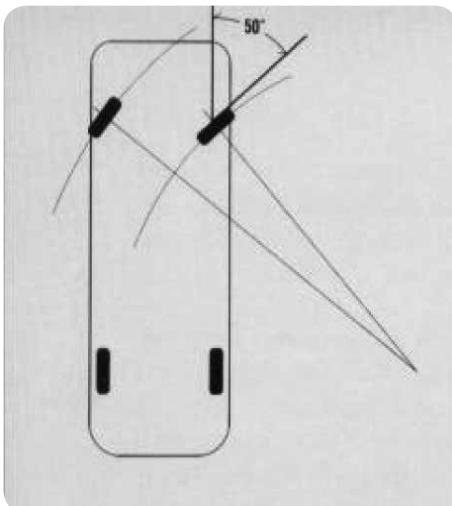
John Tillotson – ook wel bekend als Meneer T (Mr T) – stuurde Ultra Inc aan vanuit een klein kantoorje in Kansas City. Tussen april 1966 en mei 1967 vergrootte



hij het bedrijf en nam hij diverse mensen aan voor belangrijke posities binnen het bedrijf. Larry Knipe als verkoop manager, Bob Corkins voor Klantoriëntatie, John Holmes voor Service, Charles Burgess voor Onderzoek en Ontwikkeling, Jerry Knight voor speciale producten, Lewis Edi-

ger voor Personeelszaken en Bernie Hartnell als Productiemanager. Om de Ultra eigenaren beter van dienst te zijn werd er een nieuw hoofdkantoor geopend in het centrum van Hutchinson compleet met verkoop- en service-afdeling.

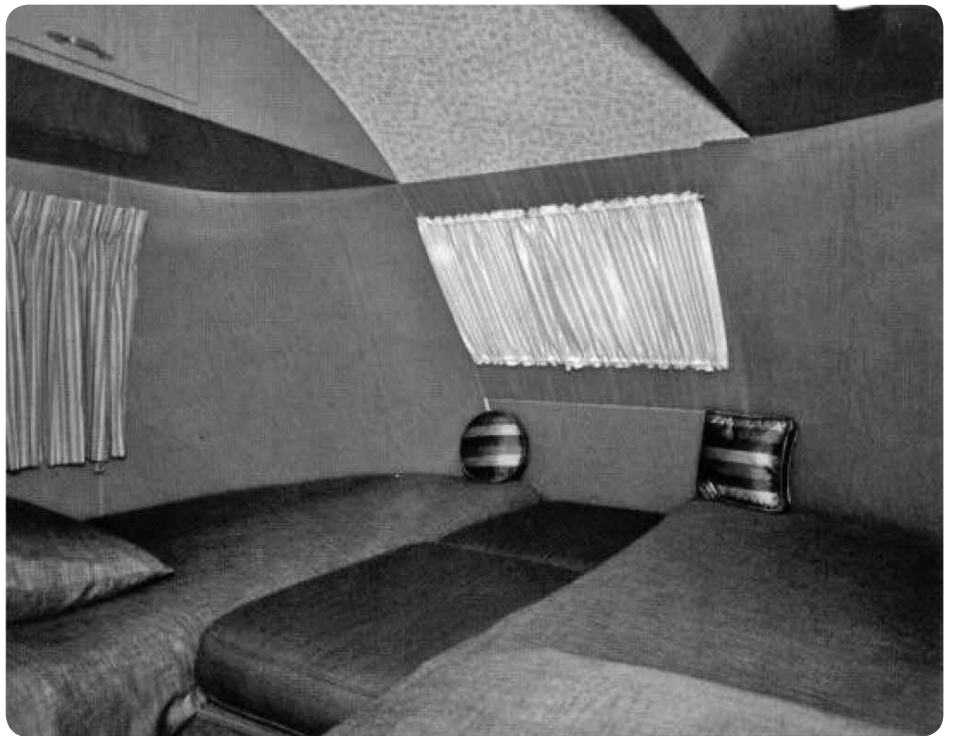
In tegenstelling tot andere campers was de Ultra Van gebouwd net als een vliegtuig. Een monocoque constructie en geen chassis als frame. De voor en achterkant bestond grotendeels uit in mallen gegoten fiberglas en de tussendeelen zijn van aluminium. Om deze delen bij elkaar te houden werd gebruik gemaakt van een ribben-constructie waarop de aluminium delen gepopnageld waren. De unieke constructie van de A-frames die in de gegoten aluminium wielkasten bevestigd waren (en die tevens als basis dienden voor de voorstoelen) maakte het mogelijk dat de wielen tot 50 graden konden draaien in allebei de richtingen.



Met deze unieke ophanging had de Ultra Van een kortere draaicirkel dan menig pick-up van die tijd.

De 100hp Corvair motor (in latere opties was een upgrade van 140hp verkrijgbaar) in samenwerking met de powerglide paste perfect onder het gigantische bed van 225 x 225 dat achter in de Ultra Van lag. Vóór het bed was aan de ene kant een douche en toilet en aan de andere kant een kledingkast. Boven het bed waren mooi meegevormde licht gewicht kastjes voor meer opbergruimte. Voorin was een complete keuken met aanrechtblad en gootsteen, koelkast, drie pits fornuis en een oven. Ook hierboven waren diverse kastjes, die net als bij de vliegtuigen mee gevormd waren met de bolling van de Ultra Van. Voorin was de woonkamer, compleet met verwarming en (klap) tafel. Hieraan konden stoelen gezet worden en de voorbanken konden omgedraaid worden voor comfortabel zitten in de ruime Ultra Van.

De Ultra Van was zo licht van gewicht dat het gehele voertuig gebruik kon maken van standaard 14 inch personen auto banden. In vergelijking met andere campers die op vrachtwagen banden reden scheelde dit enorm in de kosten. Buiten de kosten konden deze ook makkelijk verwisseld worden met het standaard gereedschap van een auto. Totaal gewicht inclusief 2 mensen aan boord zou uitkomen op 5000 pounds, wat neerkomt op 2270 kilogram. Het gewicht maakte ook het verbruik gunstig met 15-18 miles per gallon (ongeveer 1 liter op 7,5 km) met een snelheid van rond de 100 kilometer per uur.



De benzine en watertank zijn zo ontworpen dat ze onderdeel van het complete body structure zijn. Beide tanks - gemaakt van aluminium - zaten in de vloer verwerkt voor een optimale gewichtsverdeling en om zo min mogelijk ruimte in beslag te nemen. Ook over het watersysteem was nagedacht met een vers water tank en als afvoer een grijs water tank. Om het toilet door te spoelen pakte men water van de grijs water tank dat vervolgens in de zwart water tank ging. Dit allemaal om gewicht en water te besparen. Door het speciale afvoersysteem met een "uitzuiger/vermaler" was het mogelijk om de tanks te legen met een standaard tuinslang en had je de grote afvoer slangen en een camper

"dumpplaats" niet nodig. De dikke schuimisolatie van de Ultra Vans was goed genoeg om de tanks door de stralingswarmte van binnen niet te laten bevriezen. Onderweg gaf de Corvair motor genoeg warmte om de tanks niet te laten bevriezen en mocht het – als je stilstond – toch nog onaangenaam koud worden dan was er altijd nog de optionele propaan gaskachel die het geheel warm kon stoken.

Ultra Vans werden vooral verkocht door de fabriek, met een unieke verkoop tactiek: als de koper iemand anders overhaalde om ook een camper te kopen, kregen ze \$250,- terug. De meeste Ultra Vans zijn op maat gemaakt uit meer dan 80 beschikba-



re opties. In de latere jaren kwamen er een paar Ultra Van dealers verspreid over het land.

In 1968 liepen de kosten om een Ultra Van te maken geleidelijk op. De prijs zat nu op \$10.000 wat in vergelijking met andere campers veel te hoog was. Je kon al een goede camper krijgen ver onder de \$10.000 grens. De orders liepen terug en het dieptepunt kwam toen General Motors aankondigde te stoppen met de productie van de Corvair. Corvair aangedreven Ultra Vans gingen uit de productie in Juli 1969 bij een stand van 305 stuks gemaakt in Hutchinson. Het totale aantal Corvair aangedreven Ultra Vans stond op 330.

De Ultra ontwerpers hebben verschillende alternatieve aandrijvingen getest. Van voorwiel aangedreven Oldsmobile Toronado motoren tot achter aangedreven versies. Deze voorwiel aangedreven versie werd verkocht onder de naam Tiara. Ultra inc en het opvolgende bedrijf Belco hebben 42 Tiaras gemaakt.

Twee concept campers op basis van een Ford en Dodge truck frame werden gemaakt, maar deze werden niet verder in productie genomen vanwege het zware gewicht.

Uiteindelijk werd er gekozen voor een versie met een Chevrolet 307 small block van de Corvette serie. Deze "Corvette" Ultra Van had het blok achter in liggen met een water koel systeem naar de voorkant. De twee speed automaat en de onafhankelijke ophanging met schijfremmen was bijna identiek aan die van de Corvair. Het grote verschil in deze versie was het vermogen. Dit was sterk toegenomen met de V8 die er nu in lag. Daarentegen was

het gewicht ook toegenomen, maar in verhouding was het meer koppel en power dan gewicht. Hierdoor werd de Ultra Van als het ware een performance camper die zonder problemen 120km per uur kon halen en gewoon in "drive" de bergen trotseerde. Het nadeel van deze combinatie was de gigantische prijs verhoging: de "Corvette" Ultra Van kostte in deze combinatie dik \$11.000,- .

Ultra Inc, heeft 47 Corvette versies gemaakt onder de naam 500-serie. In een markt die overspoeld werd door campers was de prijs boven de \$11.000 gewoon teveel. Je kon al een goede degelijke luxe camper kopen voor onder de \$10.000. Het einde was onvermijdelijk en in juni 1970 stopte de productie.

Het gevolg was dat Ultra Inc. dicht ging. Dave Peterson nam de boel weer over en vestigde een nieuw bedrijf met de naam Ultra Coach opnieuw aan de westkust van Amerika. De basis van de camper bleef hetzelfde en met de Oldmobile Toronado probeerde Peterson het bedrijf in leven te houden. Er kwamen nieuwe modellen, groter, luxer. Uiteindelijk heeft de energiecrisis in Noord Amerika de doorslag gegeven. In 1973 ging het bedrijf alsnog dicht, na verschillende pogingen het merk nieuw leven in te blazen.



Van de "korte" lijst geproduceerde Ultra Vans zijn er verrassend veel overgebleven en nog steeds zijn grote aantallen in gebruik als recreatie voertuig. Er is een officiële club, de Ultra Van Motor Coach Club, die alle gegevens en eigenaren bijhoudt en ook de Corsa erkent de Ultra Van als een Corvair voertuig.

Een mooi stuk recreatiegeschiedenis met een stukje Corvair er in.

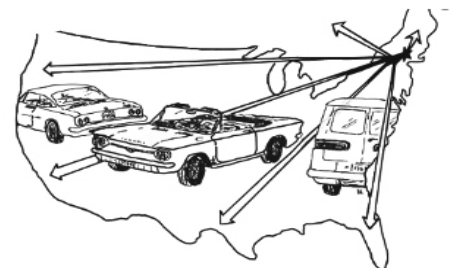
Norm Helmkey,
Ultra Van Club Archives.

Clark's Corvair Parts®

Our catalog lists over 15,000 parts for your Corvair. We carry engine parts, body panels, upholstery and much more! There are 1,000's of reproduced items available, pages of technical information and lots of other helpful hints.

Check us out at www.corvair.com or call today to order a copy of our printed catalog. You will quickly see why we are the world's largest supplier of parts and all your other Corvair needs. Clark's - More than Parts!

Clark's Corvair Parts® 400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370
(413)625-9776 www.corvair.com email: clarks@corvair.com



Corvair kort nieuws

Geld verdienen tijdens de winterstalling ?

Ondanks dat het lang mooi weer is geweest staan de meeste Corvairs weer in de stalling. Tegelijk zijn er berichten dat de benzineprijzen in de komende tijd flink zullen gaan stijgen. Wat heeft het één nu met het ander te maken? Welnu, de meeste oldtimer-liefhebbers weten wel dat je je wagen het beste met een volledig volle tank in de winterstalling kunt zetten. Zo voorkom je condensvorming in de tank, dat uiteindelijk weer tot roestvorming in de tank leidt. Bijkomend voordeel is, dat je in het komende voorjaar de tank vol hebt met de prijs van het najaar / winter. Misschien scheelt dat over een paar maanden wel een paar euro's.

Jaak Eijkelenberg

Nieuwe brandstoflabels

13 oktober 2018 Sinds vrijdag 12 oktober staan er op de pompen en vulpistolen bij tankstations extra brandstofstickers die de soort brandstof aanduiden. Ook nieuwe voertuigen krijgen voortaan zo'n sticker om aan te geven welke brandstof voor het voertuig geschikt is (in het onderhoudsboekje en in de tankklep).

Alle tankstations in de EU, plus een aantal landen zoals Noorwegen, Turkije, Servië en Zwitserland, krijgen gestandaardiseerde stickers die de diverse soorten brandstof aanduiden.

De vertrouwde benamingen zullen echter niet verdwijnen en er verandert ook niets in de aangeboden brandstoffen!

Nieuwe stickers op pomp en tankklep Deze stickers zijn te vinden op de pomp en op vulpistolen. Nieuwe auto's krijgen ook aan de binnenkant van de tankklep een sticker volgens hetzelfde systeem. Zo is direct duidelijk welke brandstof je moet tanken.

Ronde, vierkante en ruitvormige symbolen De ronde symbolen duiden altijd op benzine, de vierkante op diesel en de ruitvormige op gas. Behalve E5 bestaan er ook de benzines E10 en E85. Het getal staat voor het percentage bio-componenten. Hetzelfde geldt voor diesel. Behalve B7 zijn er ook B10, B100 en XTL. XTL is een synthetische olie en is dus niet uit aardolie vervaardigd. Bij gas geven de letters in de ruit aan om welk type het gaat.

De stickers zijn nodig omdat er steeds meer brandstoffen bijkomen. Dat komt



doordat de Europese Unie en nationale overheden willen dat we milieuvriendelijk gaan tanken. Er komen bijvoorbeeld steeds meer biobrandstoffen (al dan niet in mengvorm), waarmee auto's minder schadelijke stoffen uitstoten.

ANWB nieuws

Corvair op de Barrett & Jackson veiling.

Het heeft even geduurd maar de groene lowrider Corvair van Romain Rouleau die iedereen wel kent is verkocht. De Corvair, die zijn leven begon in Frankrijk, heeft een mooie reis gemaakt met diverse evenementen en shows in de afgelopen jaren. De lowrider heeft diverse prijzen in de wacht gesleept met als toppunt een plekje op de SEMA show in Las Vegas afgelopen jaar. De Corvair is na de show in Las Vegas gebleven en heeft uiteindelijk zelfs een nieuwe nationaliteit gekregen, van "Fransman" naar "Amerikaan". Door deze verandering bleef de Corvair op Amerikaanse bodem en kwam uiteindelijk terecht op de veiling van Barrett-Jackson Auction Company. Dit is een van de grootste veilingen op het gebied van mobiliteit.

Na de nodige voorbereidingen kreeg de Corvair Lot #645.1 en het was wachten voor deze aan de beurt kwam. Ik heb die avond live zitten kijken hoe ver de Corvair zou komen. Nadat er eerst nog wat andere oldtimers waren geweest was het tijd voor de Corvair. Deze werd het podium op geduwd en de biedingen begonnen. De teller begon te lopen en door te lopen. Deze stopte bij het bedrag van \$33.000,-. Dit is een nette prijs voor een Corvair Lowrider, maar een koopje voor alle arbeid en onderdelen die er in op en aan zitten. Valt het Romain Rouleau tegen? "Nee het is een speciale markt en een aparte stijl, dus het is altijd afwachten. Maar de reis die ik met de Corvair gemaakt heb is veel belangrijker dan de uiteindelijke prijs (Status: Sold, Price \$36,300.00 met veilingkosten erbij)." Hopelijk gaat de nieuwe eigenaar er net zoveel plezier aan beleven als Romain Rouleau gedaan heeft. Romain Rouleau is weer terug in Frankrijk en gelukkig heeft hij nog de Corvair Rat Rod, en er schijnt ook weer iets nieuws aan te komen. Waarschijnlijk is dit ook iets met een Corvair of Corvair gerelateerd. We zullen het in de toekomst zien.

Ralf Verhees





Een Early Monza passeert de nacht dat de stroom uitvalt in Boston, 9 november 1965
Uit de verzameling **Corvair Live!** van Ralf Verhees, Ruud Keers en Hans Aarsman



The
BOSTON FIVE
CENTS SAVINGS BANK

WALK WITH
THE POLICE

Corvair Lakewood restauratie update

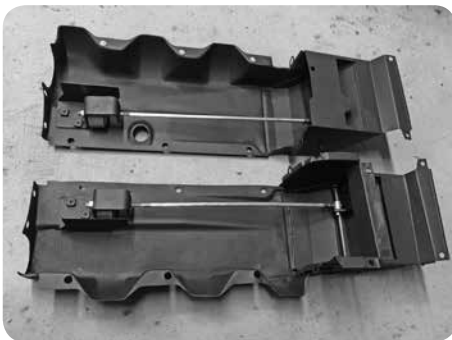
Eindelijk is er weer een verhaal over de Lakewood. En dit keer is het een goed verhaal en zijn er veel dingen gebeurd in een relatief korte tijd. Ik moest even terug zoeken wanneer ik de laatste update heb geschreven. Dit was in de uitgave van Maart dit jaar. Nu we al weer aan het einde van het jaar zijn is er weer een jaar omgevlogen. Zo ook met het werken aan de Lakewood. Laten we een paar maanden terug gaan. Vorige keer dat ik schreef was ik de thermostaatkappen aan het schoonmaken. Dit was een hele klus. Naast het feit dat ze smerig waren van olie, zand en nog andere niet te identificeren substanties, moest ik me bezig houden met het plaatwerk van de kappen. De thermostaatkappen waren zo gedeukt en gescheurd dat ik uiteindelijk twee sets heb gebruikt om één complete set te krijgen. Vele avonden heb ik gependereerd aan het rechtbuigen, hameren en uit eindelijk



bestellen, deze was snel binnen. Een ander probleem van een aantal jaren geleden "toen ik nog en onervaren was" (nu ben ik oud en onervaren) was dat de onderdelen die gepoedercoat zijn ook de draad van de bouten mee gecoat hadden. Er was dus geen draad meer zichtbaar of slecht zichtbaar. Ik kon op deze manier



zelfde geldt voor de generator. Deze uit elkaar gehaald, schoongemaakt, nieuwe onderdelen (lagers, seals, koolborstels en nog meer) geplaatst. Uiteindelijk heb ik de behuizing gespoten en alles weer in elkaar gezet. Deze ziet er weer uit als nieuw. Met het plaatsen van de onderdelen kwamen we er achter dat het plaatsen van het



in elkaar zetten. Het resultaat mag er zijn, al is dat al snel met hoe ze er uit zagen. Net voor onze vakantie had ik ze af en passend op het blok. Ik ben toen geen "nieuw klein project" op gaan starten. Na de vakantie verder.

De vakantie was ook gelijk weer een gelegenheid om diverse nieuwe en extra onderdelen mee te kunnen nemen zodat we goed vooruit konden in de tweede helft van het jaar. Helaas had ik ook een onderdeel op EVIL Bay, eeeeh ik bedoel Ebay gekocht wat helaas niet paste. In mijn blok zit aan de zijkant een sensor. Alleen de auto's uit bouwjaar 1961 hadden deze sensor op die plek zitten dus een nieuwe regelen was minder makkelijk dan gedacht. Op Ebay stond een sensor te koop, maar thuis aangekomen bleek het een verkeerde zodra ik de kans had om te passen. De sensor was veel te groot. Na wat overleg met wat Amerikaanse vrienden heb ik de beslissing genomen om de zijkant af te doppen en de sensor (zoals bij meer Corvairs) naar boven te plaatsen voor een beter resultaat. Door dit te doen kon ik ook gewoon bij Clarks een sensor



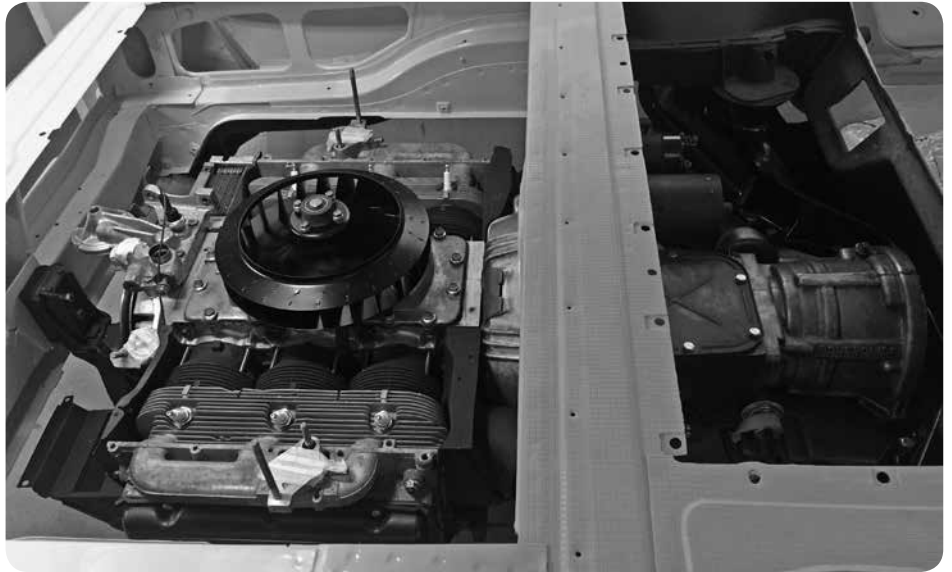
geen bout er op monteren. Na wat zoeken (en stom geweest te zijn om geen draad tap setje uit Amerika mee te nemen) heb ik een mooi setje in Nederland gevonden en dit heeft zijn geld nu al opgebracht. De draad is schoongetapt en de bouten gaan er nu perfect overheen.

Eén van de grote stappen die we gedaan hebben is het samenvoegen van de automaat en differentieel. Dit was uiteindelijk sneller gegaan dan we dachten. We hebben er met z'n tweeën een avond op ons gemak er aan gewerkt en we hadden ineens een aandrijflijn in plaats van wat losse componenten. Het was erg verleidelijk om er voor de sier de blauwe fan en de koelkap er op te zetten. Toen kwam ik erachter dat de blauwe fan in combinatie met zwart heel mooi is. Helaas is het in combinatie met seafoam green echt superlelijk. Terug naar het ontwerp bord en na wat nadenken is de fan gewoon hoogglans zwart geworden. Nu de aandrijflijn één geheel is geworden kunnen we de "neven-onderdelen" die er in-, op- en aanhangen in orde maken. De startmotor is gereviseerd, nagekeken en geplaatst. Het



achteruiteinde van de thermostaatkappen (waar de kachelbuizen aan het motorblok bevestigd zitten) niet mogelijk was. Deze hadden dus eerst geplaatst moeten worden. Al doende leert men, twee stappen naar voren en één terug. De thermostatbehuizing er weer onderuit gehaald, eindkappen geplaatst en alles weer terug gebouwd. Het was even werk, maar ging uiteindelijk vlot.

Ook kreeg ik een seintje vanuit het Corvairforum.com dat mijn clips van de kleppendecksel verkeerd om zaten. Zo konden ze niet mooi de druk verspreiden op de kleppendecksel. Ik wist zeker dat ik ze geplaatst had zoals ik ze er afgehaald had, maar als ze daar ook al verkeerd op zaten dan zet je het ook weer verkeerd in elkaar. Deze dus ook omgewisseld. Nu we de kleine delen stap voor stap hadden afgewerkt kwam er nog een mooi klusje: de "engine-to-body-seals", de strips tussen de motor en de body. Dit was een mooi klusje wat Hugo voor mij gedaan heeft. Met wat speciaal gereedschap en wat handige andere huis- tuin- en keukentools hebben we de strips mooi kunnen



popnagelen. We hebben links en rechts kunnen doen en deze ook gemonteerd. De achterkant was wat ingewikkelder, maar uiteindelijk ook goed gelukt. De kant bij de grill onder moeten we nog bekijken, dit is ons niet duidelijk. Ik voel een ritje of een foto van Jaak zijn wagon naar mij toekomen. Er zijn ook nog een aantal elektronische componenten uit elkaar geweest, schoongemaakt en waar nodig vervangen. Hopelijk hebben we straks weer een goede vonk.

Het blok hangt in de Lakewood!

De laatste grote stap voor het einde van dit verhaal was het plaatsen van de aandrijflijn in de Lakewood zelf. Na een plan van aanpak gemaakt te hebben was het uiteindelijk zo gebeurd. Aan de voorkant hebben we de wielen geplaatst om wat tegengewicht te krijgen, Achter stond de Corvair al hoog genoeg om de motor er onder te kunnen schuiven. Met hulp van 2 'hondjes' (karretjes met 4 zwenkwieltjes) konden we het blok mooi positioneren.

Toen de motor op zijn plek stond, konden we de Corvair laten zakken en zaten we uiteindelijk 3 cm van de bevestigingspunten. Met de autokrik rustig omhoog en de bouten konden er op gedraaid worden. Aan de voorkant precies het zelfde verhaal (als je de beugel goed geplaatste hebt en niet verkeerd om). Het paste uiteindelijk perfect.



Voor het plaatsen hebben we de koelcapen verwijderd deze kunnen nu weer geplaatst worden, maar dat zijn de volgende stappen. Dit geldt ook voor de achterwielophanging maar daarover in een volgende editie meer.

Als laatste hebben we nog 2 dingen toegevoegd aan de werkplaats. Led verlichting in plaats van TL verlichting. Super aanpassing. Buiten het lage stroomverbruik (en dus ook kosten) knippert het niet, start het gelijk op, zoemt het niet en is het mooi helder licht. Een goede upgrade. Ook heb ik een polijstmachine gekocht. Deze dacht ik al eerder nodig te hebben, maar heb deze nog niet gebruikt. Ik zal deze in de toekomst zeker gaan gebruiken, maar daarover later meer. Samengevat zijn in het afgelopen half jaar verschillende grote stappen in het project gemaakt. Hopelijk kunnen we deze "snelheid" vasthouden dan staat de Lakewood snel op zijn eigen wielen en misschien kunnen we hem ook wel starten in het begin van het nieuwe jaar.

Ralf Verhees

Pech langs de weg en de garantie net verlopen

Zaterdag 13 oktober was het weer zo ver, onze Corvair mocht weer mee naar de jaarlijkse Jukebox beurs in Rosmalen. De dag ervoor nog de stof van de auto gepoetst en olie na gekeken. Koelvloeistof was weer niet nodig en klaar voor de rit. Het weer was alweer heerlijk zoals het gehele jaar dus dat was weer een flinke bonus. Op facebook werd nog een oproep gedaan of er nog Corvairs naar Rosmalen zouden gaan dus dat was ook al een mooie verwachting meer Corvairs te ontmoeten. Het was zoals altijd een heerlijke rit en na een klein 1 ½ uur kwamen we dan ook aan in Rosmalen. Er stonden een 3 rijen klassiekers waar die van ons bij geparkeerd werd, en na de andere auto's bekeken te hebben naar binnen gegaan om al dat moois te zien en te horen. Heerlijk die 50 en 60tiger jaren stijl als je er van houdt zoals wij. De Jukebox beurs is in de loop van de jaren wel wat veranderd met name het bezoekersaantal. Was het in de beginjaren files er heen en voor de kassa zo ook binnen volle bak daar is het nu toch wel een stuk minder maar ook weer prettiger om te vertoeven. Aan alles komt een eind zo ook aan dit bezoek en dus weer met onze Corvair naar huis. Helaas zoals de oproep deed vermoeden geen andere Corvair gezien. Zoals altijd startte onze Corvair prima en lekker op weg naar huis.

Rond Eindhoven ter hoogte van Veldhoven hoorde ik ineens een rammelend geluid. Leek te komen van de linkerkant in het blok. Daar er geen veilige plek was om te stoppen ben ik zo langzaam als dat kan op de autoweg door gereden tot de afslag Heeze. Hier boven aan heb ik hem zo ver mogelijk van de autoweg tot stilstand gebracht. Dit deed ik om twee redenen, een

omdat er onder aan de afrit het vaak druk is met de rotondes en hotel en ten tweede als je langs de autosnelweg staat wordt je vlugger geholpen door de ANWB omdat het niet zo veilig is.

Na zelf even de motor gecontroleerd te hebben om te zien of wat er mis was zag ik dat aan de rechterkant de carburateur benzine lekte en aan de linker kant het slangetje van de choke los was geraakt. Stationair bleef de auto niet lopen dus dat zou het slangetje kunnen zijn. Maar als ik dat terug plaatste schoot het bij de draaiende motor er telkens vanaf. Dus Linda heeft de ANWB gebeld en die kwam er al vrij vlug aan. Eerste vraag van de ANWB man was waarom we langs de autoweg gestopt waren, mijn reactie "ik durfde niet meer verder te rijden". Toen zei hij dat ze i.v.m. langs de autosnelweg staan met pech, als prio 1 behandelde en vlug waren gekomen. Na de nodige veiligheidsmaatregelen genomen te hebben werd de motor gecheckt. Volgend de monteur was het wellicht een klep of iets wat daar mee te maken had. Hij wilde heel graag gaan sleutelen aan de auto maar vreesde het niet in een uur verhoppen te hebben. Helaas was afslepen de volgende actie. Ook deze dienst was vlug ter plaatse en na het opladen en vastsjorren ingestapt en op weg naar Sittard.

Daar aangekomen auto afgeladen en op ons perceel geduwd en dat was het dan voor die dag. Was even toe aan wat anders, zoals de hond uitlaten en een kop koffie zo ook voor Linda.

De dag erna het benzine lek verholpen d.m.v. een klem vaster te draaien hierna de auto voorzichtig gestart en de garage



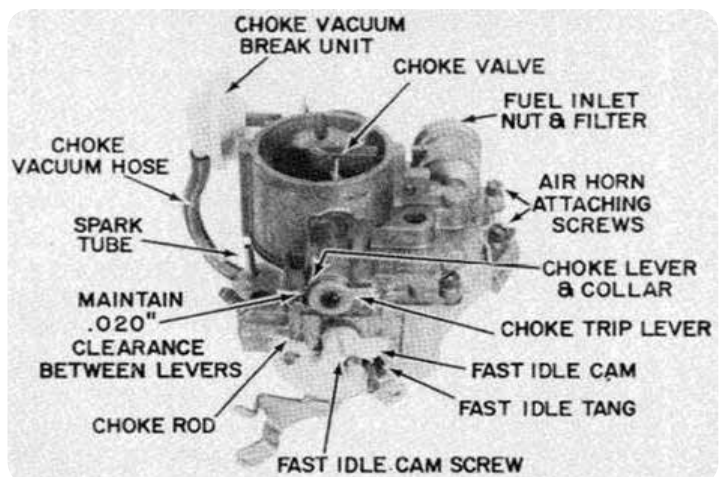
in gereden, helaas het vervelende geluid was nog aanwezig.

Via internet gaan zoeken naar wat het probleem kon zijn maar kwam er niet echt verder mee, toen ten rade gegaan bij onze Corvair vrienden waarbij er vele zo niet allemaal bruikbare reacties gemaaild werden. Mannen nog bedankt hiervoor. Jullie moesten eens wat dichterbij/in het mooie zonnige zuiden komen wonen konden we 2x per maand een Corvair dag bij mij houden. Linda wil met plezier koffie en broodjes verzorgen hahaha.

Helaas door huiswerk, klussen in de woning is er aan het Corvairtje geen aandacht meer besteed en wacht deze op betere tijden om het advies van de mannen op te volgen en de kleppendecksel er onderuit te halen en bekijken of er wat te kijken valt. Sommige van jullie denken en ik hoop dat het wel eens mee kan vallen.

Hier onder staan de reacties op mijn oproep om mee te denken aan de oorzaak.

Zat nog te denken aan een kapotte tuimelaar, dat geeft ook een rammelend geluid. Met onderstaande adviezen van



Jaap en Wim moet je er zeker achter komen wat er aan de hand is.

Als je de compressie gemeten hebt en het kleppen deksel verwijderd en daar is niets te zien weet je al genoeg.

Groet, Ruud.

Ha Jaak en overige connaisseurs,

Gelukkig bestaat er binnen onze club het fenomeen Sleuteldag. Ik zie er naar uit! Maar jij zit nu niet op flauwekul te wachten dus even mijn eerste indruk hierover. Het vacuüm in het slangetje naar de choke vacuüm break unit is overdruk geworden. Daarom is het slangetje los geblazen. Dit kan mijn inziens alleen gebeuren als er een inlaatklep openstaat terwijl hij dicht moet staan. De druk die de zuiger opbouwt blaast de slang los. Als een inlaatklep zijn werk niet meer doet dan is of de klep kapot of hij wordt niet meer goed aangestuurd door de klepstoter of de stang. Misschien is er ook nog iets niet in orde met de klepveer? Ik zou eerst eens de klepdeksel losmaken om te ontdekken welke cilinder het is. Als je het van de buitenkant al kunt ontdekken. De kans dat de kop eraf moet lijkt me zeer groot. Ik ruil mijn ideeën graag in tegen betere.

Groet, Wim

Mijn eerste gedachte is een losse klepzitting in de cilinderkop. Heb ik zelf een keer gehad. Een verbrande klep zou ook kunnen maar die geeft geen mechanische herrie. Compressie meten, dan weet je meer. In beide gevallen zal de cilinderkop er af moeten. Succes!

Groeten, Jaap

Ik denk niet aan een gebroken klep, dan loopt de motor gauw vast (compressie testen).

Ik denk aan een loszittende tuimelaar.

Sterkte Wilco

Dat slangetje van de choke is een kleinigheid. Een beetje valse lucht en dat probleempje is weg als je slangetje er weer op doet.

Als er benzine uit de carburateur lekt dan betekent dat meestal dat de vlotternaald niet goed afsluit. De boel verzuipt dan en dat kan ook het afslaan verklaren. Openmaken dus en de vlotternaald controleren.

Dat kloppende geluid kan ernstiger zijn. Eerst compressie meten om te zien of alle cilinders nog voldoende en gelijke compressie hebben. Als dat niet zo is dan betekent dat lekkage langs een zuiger of een kleppendefect. Het laatste kan ook veroorzaakt worden door een kapotte of vastzittende hydraulische klepstoter. Een stethoscoop kan helpen om de plaats van het kloppen te lokaliseren.

Groetjes Wim

Ik ben geen Corvairsteek, maar we moeten ergens beginnen he.

Ik heb zoiets meegemaakt met mijn Jimny, wel rijden maar onregelmatig en gas los is afslaan. Dit waren de kleppen die (opnieuw) gesteld moesten worden. Na het stellen liep het weer als een zonnetje. Ik zou (buiten als iemand anders nog ideeën heeft natuurlijk) de kleppendeksel er eens afhalen, en kijken wat je daar achter

tegen komt. misschien is het een tuimelaar die wat losser is gaan zitten, of erger afgebroken. misschien is de klep kapot je kan het alleen maar weten door het te bekijken. Als we het probleem gevonden hebben dan zijn er vast ook oplossingen te vinden. Zelfs als het een kop revisie zou betekenen, zijn daar verschillende mogelijkheden in op en voor.

De carb doet opzich zijn want de motor start en loopt met gas in. alleen het lekken moet je controleren of in de gaten houden. Eventueel heb ik revisie setjes liggen hierzo (die werken zie Wim Smit! whoohoo) Succes Sjaaki en als je hulp nodig hebt kom ik wel een keer mee "prutsen en ontdekken", laat maar weten.

Groetjes en "fijne avond naar dit" Ralf

Dus komend jaar weer wat vrijetijdsbesteding erbij. Kreeg zelfs de opmerking dat ik op enkele andere leden begon te lijken, diverse Corvairs staan maar geen rijdende hahaha. Maar dat gaat het echt niet worden we gaan ons best doen om bij de eerste rit in 2019 een rijdende Corvairsteek te hebben echter een garantie is dat nog niet.

Heb nog een poging ondernomen of de garantie regeling nog van toepassing was, echter Annemiek en Ruud deelde mede dat die net verlopen was na 9 jaar wij dachten dat dit 10 jaar zou zijn.

Ook dit verhaal wordt vervolgd net als de Station Wagon story wat weer een ander verhaal is.

Hopelijk zien wij jullie allen op 2 Februari in Papendal op de jaarvergadering.

Groetjes Linda en Jaak.



Corvairs “ uit “ de Vitrine

Hoe Corvair gek kun je zijn als je al een real Corvair bezit waar je op mooie dagen zo in kan stappen en over 's heeren wegen kan toeren, en dan toch ook nog door blijft zoeken naar modellen van de Corvair. Zou het te maken kunnen hebben met het bevlogen woord “ Corvair “, dat in het brein zit ingebrand? Nu, met internet, is het eerste wat ik doe als ik een site open, Corvair intypen. Je weet maar nooit waar je op het scherm mee verrast wordt. De

meest bijzondere modellen, vind ik, zijn de twee promo modellen die in de jaren '60 de early en in '65 de late one aan de kopers van een nieuwe Corvair werden aangeboden. Links op de foto staat een Lakewood met de voorkant op de foto, het verbaast mij nog steeds dat er zo weinig Lakewood modellen zijn uitgegeven. Want het is toch een mooi en sierlijk model. Achteraan staan twee Greenbrier's. Die met de tekst “ Houd uw stad schoon”

komt uit Den Haag en de “ Brandweer” komt uit Amerika. Op de Greenbrier Picup staat een Corvair doosje met Corvair parfum. Dat we tegen kwamen op vakantie in Umbrie, Italië. Dit is dus mijn museumpje. Een volgende keer wat meer over de uit de hand gelopen Corvair Life verzameling.

Ruud Keers.



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

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



Na de 3e Corvaair Sleuteldag

Lekkende benzineleidingen

Ik pak de draad weer op vanaf de laatste sleuteldag op 7 april van dit jaar. Sindsdien is er zo veel gebeurd aan de Greenbrier dat ik er een Corvaair special aan zou kunnen wijden maar dat zal ik de lezers niet aandoen. Ik hou het wat korter maar zal proberen alle fasen waar ik doorheen moest te beschrijven. Sinds 7 april heb ik in mijn eentje aan de auto gewerkt. Inmiddels had de auto een status bereikt waarbij de motor slechts wilde draaien op benzine die rechtsstreeks in de carburateurs werd gegoten. Omdat dit aan beide kanten zo was leek mij de brandstofvoeder niet in orde. Te meer daar er na iedere startbeurt veel benzine langs de pomp liep. Na het eindoel in- en uitbouwen van een aantal pompen, mij belangeloos ter beschikking gesteld door Jaap Slob en Ruud Keers, viel de keuze op een nog nieuwe pomp van Ruud. Maar nog steeds lekken. Hoe kwam dat nou toch? Toen viel het kwartje. Gare wartels en slechte koppelingen. Nieuwe koppelingen erop en nieuwe trompetjes gemaakt en eindelijk was het leidingwerk dicht. Na lang starten had het systeem zich gevuld en kregen de carburateurs dan eindelijk benzine. De motor sloeg aan! High Five met mij, mezelf en ik.

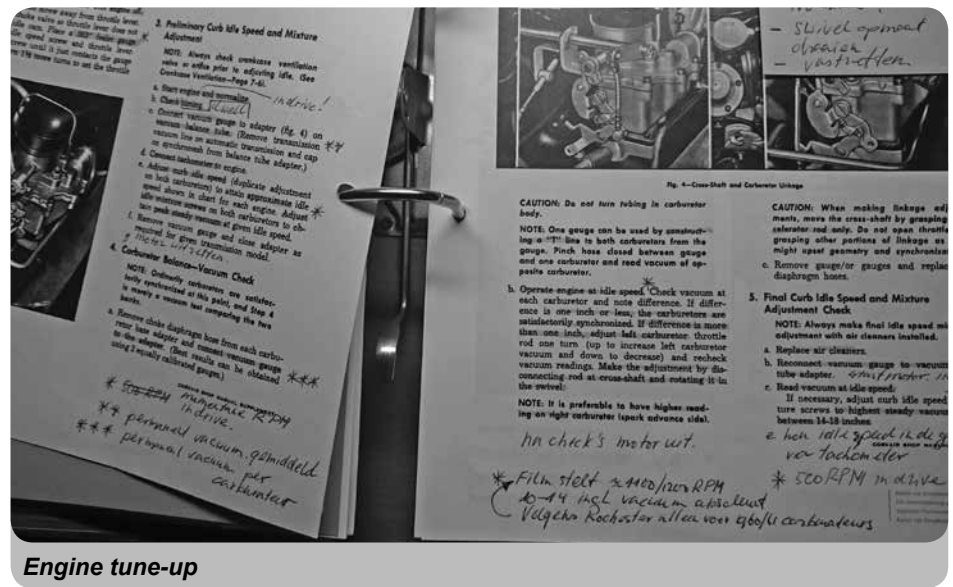
Carburateurs in de revisie

Er was dus een horde genomen maar ik had er nog veel te gaan, want het leek nog nergens op. De motor liep onregelmatig, maakte te veel toeren en sloeg zo maar weer af. Bijstelling van de ontsteking zonder goed gereedschap bracht ook geen oplossing. Na enig email overleg met Wim Boon was de strategie helder.

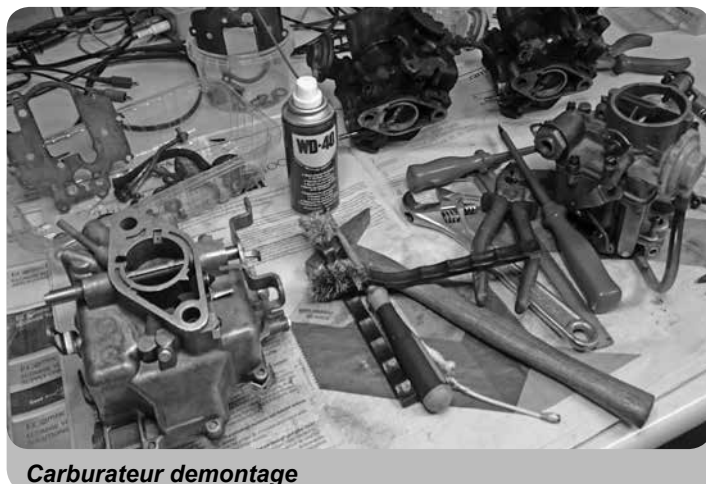
Eraf die carburateurs en reviseren. Leuk werk waar ik me helemaal in thuis voel. Ralf hielp me aan revisiesets en na een uitvoerige bestudering van de documentatie van Rochester, van Wilco gekregen, aan de slag gegaan. Ook was me duidelijk dat ik meetapparatuur nodig had. Een automotive universeelmeter met toeren- en dwellfunctie aangeschaft en een vacuummeter. Via Marktplaats een stroboscooplamp gescoord. Gaf geen licht, kapot natuurlijk, maar na vervanging van de hoogspanningscondensator moest ik er een lasbril bij opzetten. Na de revisie de carburateurs weer op het blok geschroefd en alles aangesloten. Een auto starten met droge carburateurs duurt even. Maar al snel kwam er leven in de motor. Deze liep nog verre van rustig. Wel regelmatig. Maar er waren weer belangrijke hordes genomen. Het blok was nu in goede conditie en ik had de juiste gereedschappen in huis voor de volgende horde: De afstelling.

Engine tune-up

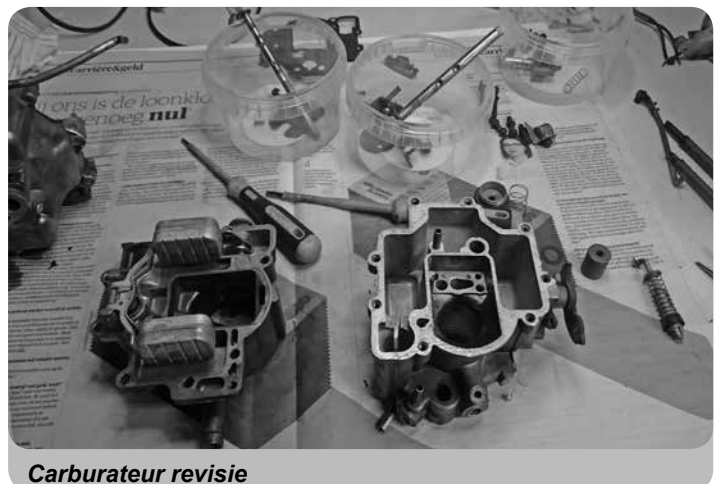
Terwijl de Greenbrier schreeuwde om een rondje over de dijk heb ik hem een week met rust gelaten en ben ik gaan studeren. Vijftig jaar geleden had ik voor het laatst op mijn Kreidler aan mijn verstelbare sproeier zitten pielen. De kennis was dus wat weggezakt. In mijn studieweek was Internet mijn beste vriend. Het principe van de carburateur, het ontstekingsmechanisme, choke systemen, vervroegingsystemen. Al dan niet Corvaair gerelateerd, je vindt het er allemaal tot in detail in documenten en filmpjes. Kennis is een keuze. Toen ik de principes weer doorhad heb ik het Corvaair shopmanual gepakt. Section 7, engine tune-up en 9, fuel and exhaust system bestudeerd. Het was duidelijk dat Section 7 de leidraad voor de afstelling zou worden. Mijn ervaring met manuals is dat er altijd fouten in zitten of onvolmaaktheden, waardoor iets pas via een omweg duidelijk wordt. Zodra je een manual met je eigen kennis kunt verbeteren heb je de inhoud veroverd. Zo ging het ook hier. Ook nuttig waren de "Tuning the Corvaair Engine" filmpjes op YouTube. Grappige filmpjes waarin de chef van de werkplaats veel te snel praat, dus je moet



Engine tune-up



Carburateur demontage



Carburateur revisie

ze tien keer opnieuw zien. Gaandeweg ontstond er een handleiding die (voor mij althans) geen millimeter ruimte meer bood voor verkeerde handelingen of stagnatie bij de afstelling van de motor. Het plan slaagde. Begin juni lukte het me om met de meetapparatuur en "mijn" engine tune-up handleiding de motor in een ruk in een ochtend af te stellen. Toen ik hem daarna startte, begon hij als een zonnetje te lopen, maar nog steeds op een te hoog toerental. Nadat de motor warm was en tot rust kwam heb de contacthoek binnen specs gedraaid en zakte het toerental tot 700 RPM. High Five again! Nadien was het altijd: gaspedaal intrappen en weer loslaten, starten, lopen. Weer een heel belangrijke horde genomen. En dan nu eindelijkdat rondje over de dijk waar ik al een jaar van droomde. Dat zou ik de volgende dag doen.

Rem...weg

De dag daarop gooi ik dan eindelijk eens niet intuïtief het motorcompartiment open om weer eens iets aan die motor te gaan doen want die is klaar! Toch? Het is even wennen maar dit keer kruip ik achter het stuur want ik ga immers mijn rondje over de dijk rijden weet je nog? Nou en of ik dat weet, ik kon er zelfs niet van slapen van nacht. Ik steek de sleutel in het contactslot en trap ook op de rem. Rem? Welke rem? Deze auto heeft toch remmen? Hoe kan het dan dat ik het pedaal zonder enige weerstand tot op de vloer kan intrappen? Het is nog vroeg. Control-Alt-Delete? Nee dat gaat hier niet werken. Ik trap nog eens en nog eens. En van pure ergenis



Hoofdremcilinder revisie

nog eens tien keer. Vloer, vloer, vloer. Het dringt tot mij door: er is een nieuwe horde ingelast. Het ging ook allemaal veel te vlot de laatste tijd. Een uur later ligt de hoofdremcilinder op de werkbank. Met het shopmanual open op pagina 5-18, figuur 5-33 smeed ik een plan om deze maar eens uit elkaar te halen. Nadat alle onderdelen los op de bank liggen ben ik het cilinderhuis aan het ontdoen van een bruine smurrie die ik mij nog kan herinneren uit de tijd dat mijn kinderen toen ze nog klein waren wel eens buikgriep hadden. Dit is dus wat er gebeurt als je na een revisie een auto 15 jaar laat stil staan. Wat een geluk dat deze remcilinder het niet half maar helemaal liet afweten. Stel je eens voor op die smalle dijk.

Ontluchten

Na nog een uur zit alles, gereinigd met alcohol (en niets anders), weer in elkaar en kan de hoofdremcilinder weer onder de wagen. Dat is een werkje van niets een ook de leidingen zitten er zo weer op natuurlijk. Ook het vullen is zo gedaan, maar dan. Dan zit je met een remsysteem waar lucht in zit. Veel lucht. En je bent alleen. En wie heeft er geen ervaring met die veel te kleine en onmogelijk weggestopte ontluchtingsnippeltjes? Als de slang erop zit kan de sleutel er niet op. Als de sleutel erop zit kan de slang er niet op. Maar het is de bedoeling dat zowel de sleutel als de slang er gelijktijdig opzitten. Je moet er dan ook nog aan kunnen draaien en gelijktijdig een paar meter verder het



Zojuist van de brug

rempedaal intrappen. En niet zeuren als je aan het einde van dag van top tot teen onder de remolie zit. Horror! OK, genoeg afgereageerd, de dag daarna was het systeem weer dicht en had ik een knoertharde remdruk. En dan nu.....eindelijk dat rondje over de dijk waar ik al een jaar van droomde. Een dag later dus, maar wat is een dag op 15 jaar?

Het gaat gebeuren!

Het is zaterdag 21 juli, exact een jaar na de eerste sleutelzaterdag. We zijn al vroeg gearriveerd bij de loods in Wijk bij Duurstede. Saskia, mijn vrouw, mijn zoon Jurre-Jan die ik gevraagd heb wat filmpjes te maken en ook mijn buurvrouw Marja, die mijn project al jaren volgt en zelf met een klassiek Fiatje 500 rondtoert. Uiteraard is vriend Marc aanwezig die al die jaren een deel van zijn loods ter beschikking heeft gesteld voor mijn Greenbrier avontuur. Ik start de motor die soepel in beweging komt. Ik ervaar dat als logisch. Ik realiseer me dat ik de transmissieolie nog niet had gecontroleerd. Ik laat de motor op temperatuur komen waarna ik er nog een liter olie bij kan doen. Dat was dus wel nodig. Dan komt het moment supreme. Ik kruip achter het stuur en zet hem in de achteruit. Een bijzonder natuurverschijnsel voltrekt zich aan onze waarneming. De wagen rolt traag van de brug af. Na wat heen en weer sturen staat hij buiten met traag ploffende motor. Ik zwaai de passagierdeur los en nodig Saskia uit om in te stappen, alsware ik de ridder die zijn jonkvrouwe op het witte paard hijst. Met een glimlach van oor tot



vader en zoon in de cockpit

oor stapt ze in. Veiligheidsriemen vast? Gas erop! De Greenbrier stuift het erf af en de dijk op. Mijn zoon schiet her en der wat foto's en filmpjes. Na een paar rondjes laat ik ook hem ook nog een stukje rijden. Ik neem dan het stuur weer over en rij de auto weer terug de vertrouwde loods in en brug op. Genoeg voor vandaag, expeditie geslaagd. Meer dan geslaagd. Buiten in het zonnetje praten we nog wat na. Op weg naar de volgende horde: APK!

Ik heb al lang gezien dat er nog veel moet gebeuren om hem daar doorheen te krijgen. Maar daarover meer in het volgende nummer.

Wil je de testrit ook zien? Dat kan.

<https://www.youtube.com/watch?v=HX-pifFLhCHw>

Wim Smit



De eerste meters

