

CORVAIR MAIL



21e jaargang nr. 3 - September 2018

Even voorstellen...



Als nieuw lid stel ik , Eric van Bijleveld, mijzelf graag even voor.

Met vrouw, 3 kinderen, 4 paarden en een Corvair woon ik in Friesland in het dorp Marsum, vlakbij Leeuwarden. Mijn dagen vul ik als Commercieel Manager bij een "koekjesfabriek". Mijn Corvair is een 1965 , Monza convertible in crocus yellow met zwarte bekleding en bordeaux rode kap. Graag "deel" ik mijn Corvair met anderen en daarom verhuur ik deze voor bruiloften waarbij ik dan zelf chauffeur ben. Een ultieme tijdbesteding! Rijden in mijn Corvair, een feestdag bijwonen en er ook nog voor betaald worden :)

Ik kijk er naar uit om met alle leden eens kennis te maken en dan neem ik koekjes voor bij de koffie mee.

Eric van Bijleveld



Corvair Club Nederland op Facebook.

Find us on
facebook

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de Corvair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten 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.

Van de penningmeester

Beste Corvair vrienden,

Leuk bericht: Corvairclublid Jerry Brown uit de States betaalt zijn lidmaatschap met de door Nederlandse leden bij hem aangekochte onderdelen. En het werkt goed, zie ik aan de binnenkomende stortingen. Voor je het weet is Jerry sponsor voor de club. Bij deze onze hartelijke dank! Leden die tot nu toe nog niet betaald hebben zijn nu uitgeschreven. Ze zullen zich opnieuw moeten aanmelden. En daar zijn dan ook inschrijfkosten aan verbonden.

Helemaal te gek was het om de Greenbrier van Wim Smit in volle glorie bij de door Ralf en Lotte uitstekend verzorgde georganiseerd brunch voor de deur te zien staan. Nogmaals onze dank daarvoor. Ik neem mijn petje af voor Wim want het moeilijkste van de klus – de motor afstellen – heeft hij toch mooi alleen gedaan. Ik heb wel begrepen dat hij voor de geluidsreductie hoogpolig tapijt gaat aanschaffen. Rijden met van die grote oorbeschermers op in de Greenbrier is geen gezicht.

Ik heb bij mijn Corvair de bougies vervangen, maar eerst de compressie gemeten vóór de nieuwe er in gingen. Motor warm laten draaien en dan blijkt de compressie in de linker cilindrs een fractie lager te zijn dan bij de rechter cilindrs. Ralf denkt dat het te maken kan hebben met de enkele uitlaat aan de rechterkant. Zou kunnen, ik ga het nog verder onderzoeken.

Financieel weten we de kosten goed in de hand te houden. De drukker van de Mail denkt met Ralf mee we krijgen het blad op mooier papier maar niet duurder. Voor het komend jaar zijn de uitgaven financieel gedekt.

Groet van de penningmeester,

Ruud Keers

Van de redacteur

Ik heb dit jaar al verschillende keren gehoord; hoe krijg je toch iedere keer het clubblad gevuld met Corvair verhalen? Soms sta ik daar ook van te kijken. Er zijn verschillende wegen die naar een clubbladartikel leiden. Ik begin iedere keer met een leeg blad waar de basis in staat, voorwoord, lay-out, Clarks-advertentie, middenfoto pagina en dergelijke dingen

2 Even voorstellen...

3 Van de penningmeester en de redacteur.

4 George en zijn Corvairs

6 Bezoek aan Clarks

9 Schone toekomst ook voor oldtimers binnen bereik

10 Corvair Live!

12 Corvair in de jungle

14 Lekker weer en vapour lock

15 Corvair Recall 2018

18 Corvair meeting
"Brunch at the Basement"

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

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

staan allemaal klaar. Steeds vaker leveren clubleden artikelen aan. Hier ben ik zeer blij mee. Ik lees de tekst door (verbeter soms wat typefouten) maar plaats het vrijwel altijd één op één in het blad. Ik hoop altijd genoeg artikelen compleet aangeleverd te krijgen (tekst en foto's). Toevallig heb ik in dit blad ook diverse verhalen geschreven over onze Amerikaanse reis waar we diverse Corvair-gerelateerde activiteiten gedaan hebben. Op deze manier heb je weer een deel van het blad wat gevuld kan worden. Het laatste deel is het zoeken naar leuke, nieuwe, interessante artikelen over of met de Corvair. Ondanks dat het maar over "een auto gaat" is er heel veel over geschreven. Zo kwam Mike aan met een foto van een Corvair in de jungle en hebben we er samen meer en meer over gevonden, en zo is het verhaal met foto's ontstaan wat in dit clubblad staat. Samen zoeken en samen een clubblad maken, ik alleen kan het niet. Het zou teveel tijd kosten en ook niet leuk om te doen als alles van één kant zou komen. Voor december heb ik het eerste email dat er iets aankomt al weer gehad, dus dat is een goed begin. December is altijd moeilijk omdat we dan weinig evenementen hebben. Maar in de wintermaanden is het wel weer onderhoud tijd. Zo zal er van mij ook weer een stuk in komen, want ik heb flinke stappen gemaakt met de Lakewood en ik hoop dat tempo te kunnen vasthouden. Er staat een order klaar voor Clark's en in de werkplaats komen steeds meer dozen leeg. Afgelopen september is de werkplaats bezocht door diverse clubleden, wat erg leuk was om te zien en doen. Ik kreeg veel waardering voor het gedane werk, waar ik al jaren mee bezig ben. Het geeft weer een motivatie om door te gaan wat we ook zeker gaan doen, want de weg op zal de Lakewood toch een keer moeten. Ik kijk uit naar de dag dat we mee kunnen rijden met een clubdag. Dit zal net als bij Wim zijn Greenbrier ook spannend zijn voor de eerste keer. Een lange afstand, maar Wim is helemaal zonder problemen heen en weer gereden en zelfs op snelheid op de snelweg.

Maar voor het zover is moet er nog genoeg gebeuren. We zullen eerst maar eens zorgen dat de Lakewood op zijn wielen komt te staan. Jullie kunnen het blad gaan lezen, ikzelf heb dat al verschillende keren gedaan. Zowel de losse artikelen als het complete blad, ik kan beter de werkplaats induiken.

Ralf Verhees

George en zijn Corvairs

Het is al weer een jaar geleden sinds George uit Amerika bij ons op bezoek was. Dit verslag kan je terug lezen in de decemberuitgave van het clubblad. We hadden met George diverse dingen in Nederland gedaan en als afsluiting hadden we een verrassing voor hem. Met onze zomervakantie zouden we deze keer bij hém op bezoek komen. Buiten de Corvair Recall en Clarks hebben we ook een weekend bij George gespendeerd als onderdeel van onze vakantie.

George is een Corvair liefhebber uit de staat Maine. De staat Maine ligt rechtsboven, ten noorden van de stad Boston. Het was ons verste punt van de reis. Na de kustweg en Acadia National Park reden we zo'n 1,5 uur landinwaarts richting het plaatsje Cornville. Hier woont George.

We hadden een huisnummer doorgekregen, maar op de kenmerkende Amerikaanse brievenbussen was het betreffende nummer niet te vinden. We kwamen elke keer in de buurt, en gingen dan over naar de andere nummers. Na een paar keer op en neer gereden te zijn zagen we George staan zwaaien. Hij stond al op ons te wachten. George had een mooie plek gemaakt om onze camper neer te zetten inclusief stroom. Na de eerste knuffels hebben we de rest van de avond gespendeerd om bij te praten en cadeautjes uit te wisselen. George was mijn "opslagloods" voor de onderdelen-bestellingen die ik had gedaan. Ik heb in de maanden voorafgaand aan ons bezoek al mijn benodigde onderdelen naar hem laten sturen zodat we ze in de koffer mee naar huis konden nemen. Voor we het wisten was het al laat en tijd om naar bed te gaan.

Het weekend vloog voorbij met activiteiten als paarden voeren, schildpadden uitzetten, graafmachine besturen, Cornville en omgeving bekijken, ontbijten bij de lokale diner, Moxie Falls bezoeken, lunchen, zowel buitenhuis als "thuis", met de vijf (!) honden spelen, geweren vastgehouden, geweren schieten, met grasmaaier spelen, quad rijden, barbecueën, Skowhegan park en de lokale bandenhal bezoeken, langrijden bij het werk van April (vrouw) en Cheyenne (dochter), door Nederlanders gebouwde windmolens bezichtigen, beverhutten spotten, uit eten en vooral ook heel veel bijpraten!

Met de details van deze activiteiten zal ik jullie niet lastig vallen. Naast al het bovenstaande was er ook nog ruimte voor een rondje door de tuin en werkplaats van George. Hier in Nederland zouden we dat prima te voet kunnen doen, bij George ging het met de quad. George's tuin is ongeveer 200 meter diep. Daarna houdt het tuingedeelte op, en loopt het perceel nog 1 kilometer door naar achteren door. Dit deel is een bos met een gemaaid pad voor de quad. De tuin zelf is opgedeeld in diverse delen. Zo is er een moestuin, bloementuin, kruidentuin, een grote vijver en een kleine vijver. De overgebleven ruimte is vooral Corvairtuin.

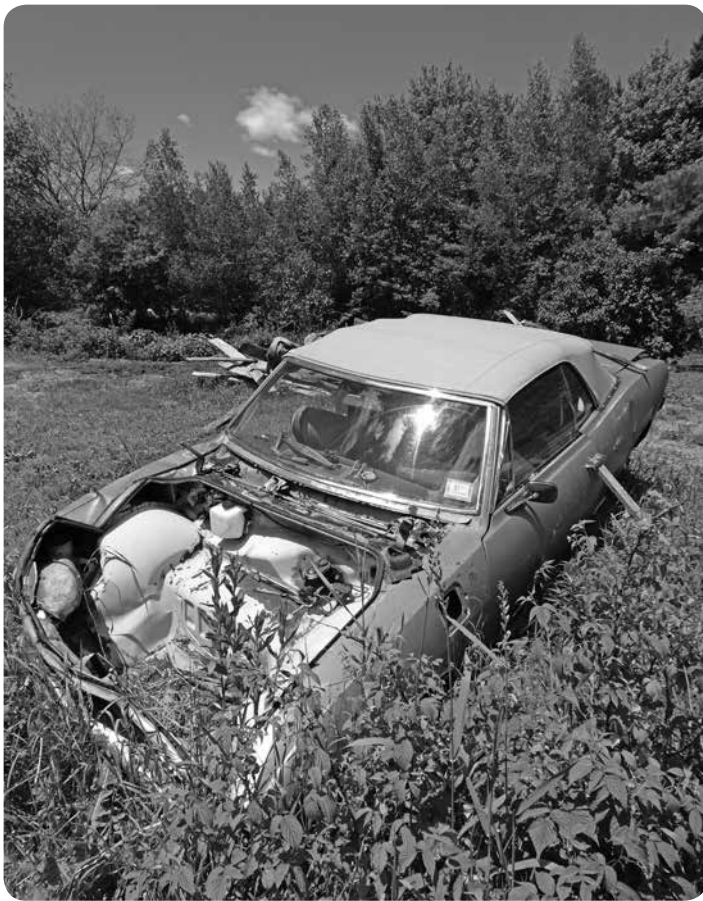
Op diverse plekken staan verschillende modellen. Vooral late modellen met diverse speciale opties. Sommige modellen worden gebruikt als donor voor onderdelen, maar er zitten ook modellen bij die George nog hoopt op te knappen. Hij heeft zoveel projecten dat er bijna geen beginnen aan

is. Een Greenbrier staat mooi apart. Hier is het minste werk aan om hem weer op de weg te krijgen. Dan is er nog een rij met 140hp Corvairs, een Rampside, en diverse met airco vanaf de fabriek. Een witte 4 deurs met voor toentertijd een super audiosysteem staat ook apart van de rest, dit is weer een ander project. Iets verderop staan er nog 4 bij elkaar, wisselend van conditie en tot mijn verbazing ook een early (buiten de Greenbrier en Rampside). Van de late versies staan er tweedeurs, vierdeurs, cabrio's....De meeste met 140hp motoren.



Tussen deze Corvairs in de tuin staan ook nog 2 vrachtwagentrailers netjes naast elkaar en een stukje ingegraven zodat je handig binnen kan lopen. Dit zijn twee van de vele opslagplekken die vol liggen met (Corvair) onderdelen. Zoveel verschillende en speciale onderdelen had ik nog nooit eerder bij elkaar gezien. Diverse Otto, Offenhauser en andere exotische merken die in de vroege jaren Corvair performance onderdelen maakten lagen op de vele schappen. Vele 4-carburateurkoppen opgestapeld in de kast. Diverse interieuronderdelen, motoronderdelen en nieuwe ophanging delen, sommige nog nieuw in de doos uit de tijd van vroeger. George weet precies wat hij heeft liggen, al is het soms even zoeken en wat onderdelen aan de kant leggen voor hij er bij kan.





Als laatste plek is er in een deel van het huis nog een werkplaats. Voor de werkplaats staat nog 2 Corvairs op assteunen. Eén is zijn trots, netjes afgedekt en de motor is er uit gehaald voor een rebuild. Deze motor staat op een motorbok in de werkplaats. Het is een performance motor geworden, compleet met vinnen carterpan en kleppendecksels. Ook binnenin is er het nodige aan veranderd. Zo zijn er rollerrocks geplaatst en een snellere nokkenas. Alles is onder handen genomen en de motor is bijna klaar. Hopelijk gaat deze weer snel in de Corvair zodat George weer een rijdende Corvair heeft. De werkplaats lijkt wel een museum verder. Overal waar je kijkt staan, hangen, liggen onderdelen en gereedschap gestapeld. Prachtig om te zien. Van meer dan de helft van de gereedschappen en onderdelen zou ik niet eens weten waarvoor ze zijn of wat ik er mee zou kunnen doen.



Zoals ik al zei vlogen de dagen om en voor we het wisten was het al weer zondag en moesten we toch weer door in de richting van Toronto. Het was super om een kijkje te nemen in het leven van George (from the woods/uit het bos). Hopelijk zien we elkaar weer snel, maar de tijd zal leren wanneer dat exact is. Voor nu hebben we de foto's, herinneringen en natuurlijk Facebook om contact te houden.

Ralf Verhees



Bezoek aan Clark's



Je zou het niet geloven maar ik heb een soort van Corvair bucketlist, of een wensenlijstje zoals ze dat netjes noemen. Hier staan diverse winkels, shows of andere Corvairgerelateerde "activiteiten" op. Tijdens onze vakantie in het noordoosten van Amerika heb ik er één af kunnen strepen: een bezoek aan Clark's, de grootste onderdelen leverancier voor Corvairs.

Toen we afgelopen winter onze route met bezienswaardigheden aan het uitstippelen waren stond er een bezoek aan Clark's ook snel in. Redelijk op de route van de staat New York, naar de kust van Maine. We mailden Clark's om te kijken of het mogelijk was om langs te komen en een rondleiding door hun bedrijf te krijgen. We kregen snel antwoord van Barb (waarmee ik wel vaker e-mail voor vragen en over het clubblad). Het is fijn om een contactpersoon te hebben die weet wat er speelt. Het antwoord was ook dat dit geen probleem was, we moesten maar laten weten wanneer we kwamen en hoe laat ongeveer. Nadat we de route helemaal duidelijk voor ons hadden wisten we welke dag we in de buurt van Clark's waren. Dit was ook goed bij Clark's dus ons bezoek stond vast.

Vanuit de Corvair Recall richting Clark's was het een uurtje of 4 rijden. Een groot stuk snelweg maar het laatste stuk lekker binnendoor om toch nog wat te kunnen

zien. Mooie slingerende wegen en flinke heuvels zorgden dat we een leuke rit hadden ondanks dat het een verbindingsdag was. We hadden een camping dicht bij Clark's gevonden.

De volgende dag reden we in de ochtend van de camping naar Clark's. Een minuutje of 10 rijden. We bekeken ieder gebouw omdat we in de buurt moesten zijn, op een gegeven moment zei ik: "het ziet er ongeveer zó uit!". De TomTom zei dat we nog wat verder moesten rijden, maar het bleek Clark's al te zijn. Met een U-turn zijn we zo het terrein van Clark's opgereden. Genoeg plek om de camper kwijt te kunnen. Bij de hoofdingang aangekomen maar op de bel gedrukt en een jongedame deed open. We stelden ons netjes voor en zeiden dat we een afspraak hadden met Barb. We mochten even wachten in de hal en Barb was al snel aanwezig om ons te verwelkomen. Het is altijd leuk om iemand in het echt te zien die je normaal alleen via de email "spreekt". Na een kort gesprekje overhandigde ik de cadeaus die we meegenomen hadden. Namens de club een nummerplaat van Nederland met als letter combinatie CL-AR-KS en een stapel penpen die ze geheid konden gebruiken. Ook aan de pauze van de werknemers hadden we gedacht en hiervoor een paar pakken

stroopwafels meegenomen. Deze werden goed ontvangen. Barb's collega Kurt zou met ons de rondleiding door Clark's gaan doen.

Clark's is best groot en toch voelt het ook weer klein. Overal waar je kijkt staan, liggen, hangen onderdelen. Allemaal netjes genummerd. Kurt nam ons mee om het proces te laten zien van begin tot eind. Op een matrixprinter komen de orders binnen en wordt iedere nacht de inventarislijst geprint die door middel van een computer iedere nacht alles bijwerkt. Zo weten ze precies wat er bijbesteld moet worden. Als er een order binnen komt, gaat één van de orderpickers de order verwerken. Door middel van rijen en rijen vol met producten op nummer kun je de onderdelen vinden. Komt er een nieuw onderdeel bij, krijgt het gewoon het volgende nummer. Gaat er





een product uit de handel, blijft dat nummer leeg. We liepen door alle rijen heen en zagen de meest herkenbare en niet herkenbare onderdelen liggen. Tussen de rijen zijn er werkplekken waar alles verzameld wordt. Zo zijn de eerste gebouwen gevuld. In het tussengebouw liggen alle grote en bulk onderdelen. Het eerste deel bestond uit bumpers, netjes verpakt opgestapeld. Dit was vooral een opslagplaats. Wel stond er nog een Corvaire binnen in de hal. Kurt (die op de machineshop afdeling werkt) gebruikt deze Corvaire om de gereviseerde onderdelen te testen. Een gereviseerd onderdeel wordt geplaatst en Kurt gaat er een rondje mee rijden om te kijken of alles functioneert. Als de test goed is verlopen dan gaat het onderdeel er weer af en komt het bij het goede nummertje op de plank te liggen, klaar

om naar een klant te gaan. De achterste 2 hallen zijn werkplaatsen. De eerste is een machineshop. Normaal gesloten voor bezoekers (vanwege het risico op letsel) maar aangezien er niemand was waren er ook geen machines die liepen en het was Kurt's afdeling dus hij kon het mooi laten zien. Veel wordt nog met de hand gedaan op machines die uit de tijd stammen dat Clark's is begonnen, maar het zijn speciale machines afgesteld voor Corvaire revisie. Oude machines gaan niet kapot.. Er staat één supernieuwe machine van nog geen maand oud. Een vol automatische hoonmachine. Kurt was er trots op en vertelde dat de oude zover was versleten dat hij er niks meer mee kon doen. Oude er uit en nieuwe er in. Overal in de machineshop stonden kasten met cilinders, carburateurs allemaal op jaartal of nummer.



De laatste halfronde loods is ingericht als interieuratelier. Hier worden alle panelen, hoezen en overige interieurwerken gemaakt. Het is een kleurrijke afdeling door alle rollen stof, garen en afwerkbanden die er liggen. Sommige stoffen zijn originele uit de tijd dat de Corvairs van de band rolde. Een groot gedeelte is reproductie. Naast het atelier hangen hier ook alle stansmallen voor onder andere de pakkingen. Door middel van de inventaris lijst weten ze precies wat er bijgemaakt moet worden. Achter in de hal staat nog een warmtepers voor de deur panelen. Deze maken exact de originele deur panelen na. Prachtig om te zien hoe dat werkt. Er stonden prachtige interieurs klaar om verzonden te worden.



Het laatste gebouw waar we geweest zijn was opslag voor het verzenden van de onderdelen. Tevens waren ze hier alles aan het klaarzetten voor de Conventie. De hele roadshow met onderdelen in mobiele rekken gaan naar Pittsburgh, Pennsylvania.

Na een klein uur rondgelopen te hebben en alles bekeken zat de tour er op. We waren weer bij het begin en Barb kwam nog even tot ziens zeggen. Ze had nog een bedankje van Clark's voor ons en hoopte ons in de toekomst nog eens te verwelkomen.

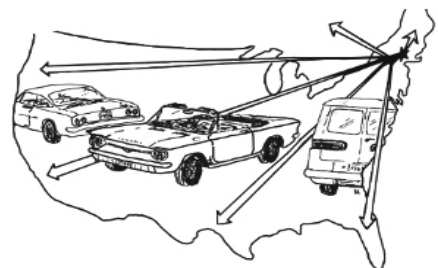
Clark's kan van de Corvair Bucketlist, "been there done that", maar ik verwacht dat ik er zeker nog wel een keer zal komen. Onderdelen heb je altijd nodig (of de Corvair nu rijdend is of in restauratie-status). En het ligt op een mooie plek die makkelijk te bezoeken is. Voor de lijst is het een streep, voor de toekomst zullen we zien wanneer we er weer zijn.



Ralf Verhees

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

Schone toekomst ook voor oldtimers binnen bereik

Veldboeket aan gemeentelijke milieuzones

Als je vraagt wie er belang hecht aan schone lucht krijg je bijval van alle kanten. Schone lucht, dat wil toch iedereen! Van daar ook dat tal van lokale initiatieven intussen hebben geleid tot een 'veldboeket' aan plannen voor stedelijke milieuzones. Maar hebben die initiatieven ook kans van slagen? Is dit de manier om luchtkwaliteit te verbeteren?

In het regeerakkoord heeft het huidige kabinet een aanzet gegeven om te komen tot het uniformeren van de eisen te stellen aan milieuzones. Niet langer: elke stad zijn eigen criteria. Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Stientje van Veldhoven (D66), heeft nu de eerste voorstellen richting Tweede Kamer en gemeenten gestuurd.

Oldtimerwereld werkt mee aan effectieve oplossingen

Dit zijn ontwikkelingen waarbij de FEHAC zich nauw betrokken voelt en waarop zij als hoeder van het Mobiele Erfgoed invloed wil uitoefenen. Want: is er straks nog wel plaats voor oldtimers in binnensteden? De FEHAC neemt de zorgen die er zijn rond het milieu (luchtkwaliteit), klimaat (CO₂-uitstoot) en de uitputting van grondstoffen zeer serieus en onderneemt daarin ook actie. Zij heeft in november 2017 een Commissie Duurzaamheid (CDZ) ingesteld. Dit om - nog meer - gericht te kunnen werken aan beleid tot beperking van de 'ecologische voetafdruk' bij het bezitten en gebruiken van oldtimers. Er wordt overleg gevoerd met

gemeenten (onder andere: Maastricht, Utrecht) om duidelijk te maken dat de oldtimerwereld volop bereid is mee te werken aan effectieve oplossingen. En de FEHAC ziet voor zichzelf een duidelijke taak in het betrekken van de leden van aangesloten verenigingen bij deze kwesties. Zij zijn immers de toegewijde verzorgers van hun historische voertuigen.

Emissiearme brandstoffen

Een werkelijk interessant perspectief ontstaat in de sfeer van de brandstoffen die we gebruiken. Twee voorbeelden die de ontwikkelingsrichting illustreren:

- Voor dieselmotoren wordt al gebruik gemaakt van GTL (Gas To Liquid) waarmee een vermindering van 50% op emissies wordt bereikt. Voorsnog gebruikt vooral de binnenvaart deze brandstof en men voldoet hiermee aan de actuele eisen.
- Voor benzine worden alternatieven ontwikkeld die vrij zijn van de meest schadelijke stoffen als benzeen en toluen. Deze brandstoffen worden als het ware samengesteld uit voornamelijk niet-schadelijke bestanddelen. En verminderen dus de aard en hoeveelheid van de emissies. De FEHAC overlegt met meerdere producenten. Zij dringt er bij de overheid op aan dat deze schonere brandstoffen voor iedereen bereikbaar zijn. Dit kan bijvoorbeeld door maatregelen die de prijs beïnvloeden (belastingen, accijnzen).

Hoe kunnen eigenaren en gebruikers van het Mobiel Erfgoed zelf zorgen dat zij de emissie verminderen? Door soms

iets verder te gaan dan de gebruikelijke verzorging van oldtimers:

het qua uitstoot optimaal onderhouden de voertuigen in een zo goed (=schoon) mogelijke conditie houden;

het tanken van moderne, emissiearme brandstoffen (MHF-Fuel (klik hier));

het vervolgens optimaal afstellen van het voertuig op die brandstoffen.

Oldtimers op weg naar morgen

De FEHAC is druk bezig om met producenten / leveranciers van brandstoffen te komen tot emissiearme alternatieven speciaal voor oldtimers. Brandstoffen die ongekend gunstig afsteken bij de nu gangbare aardolieproducten, zodanig dat met recht gesproken kan worden van een toekomstbestendige oplossing. Een schone toekomst, ook voor oldtimers.

Bezwaren tegen meer ethanol

Deze ontwikkelingen worden door de FEHAC gezien als erg belangrijk. Er is een tendens om aan de bestaande brandstoffen steeds meer ethanol toe te voegen. Buiten Nederland gebeurt dit al. Aangezien ethanol schadelijk is voor de motoren van historische voertuigen (rubber afdichtingen en pakkingen kunnen worden aangetast) is het van belang die stof 'buiten de deur' te houden. Vergelijk het maar met een fokker van raspaarden: hij zal zijn dieren toch geen onvolwaardig voedsel te eten geven!

Kennis delen en verantwoordelijkheid nemen

De FEHAC neemt ook de taak op zich om de achterban te betrekken bij de ontwikkelingen die gaande zijn. Wie met zijn of haar oldtimer wil kunnen blijven rijden zal ook moeten beseffen dat daar verplichtingen aan vast zitten. In de voorlichtingscampagne die de FEHAC voorbereidt heet dit bijvoorbeeld: "de verantwoordelijkheid houdt niet op bij het mobiel erfgoed zelf, het strekt zich ook uit tot de omgeving. Men moet verantwoord deelnemen aan het verkeer en men moet verantwoord omgaan met het milieu en dit niet onnodig belasten."

**Met dank aan het inzenden
Johan Doornbos**

Fehac Nieuwsbrief 08 juli 2018

Voor meer informatie kijk op fehac.nl of email naar secretariaat@fehac.nl





Corvair Early uit 1961 op Menlo Park Mountain, Tucson op de achtergrond, Arizona, 1969
Uit de Collectie **Corvair Livet** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



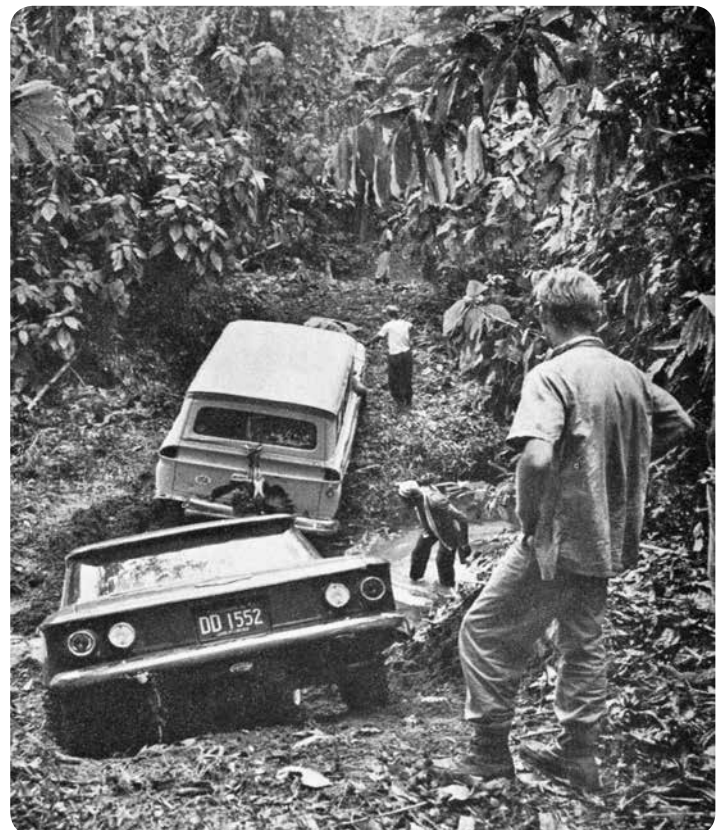
Corvaair in de jungle

Tegenwoordig is de wereld klein. De manier van reizen is veranderd. We stappen zo op een vliegtuig en vliegen in een aantal uren naar de andere kant van de wereld, waarbij vele tijdzones gepasseerd worden. Vliegen is nog wel het makkelijkste om grote afstanden te overbruggen. Toch zijn er ook nog een aantal routes die over land gaan. Een van de bekendste is de Transsiberische spoorlijn, waarbij je de halve wereld kunt overbruggen met de trein. Met de auto wordt het al een stuk moeilijker om één weg te blijven volgen, maar met de Pan American Highway komt het toch dichtbij om een groot stuk van de wereld in één keer af te reizen. 30.000 mijlen in lengte of 48.000 km over verschillende continenten door 18 landen. Van Prudhoe Bay in Alaska, ver in het noorden, tot Ushuaia op het zuidelijkste Tierra Del Fuego in Argentina. Het grootste deel van de weg is verhard, maar op sommige stukken bestaat de weg uit gravel of zelfs gewoon uit zand. Toch is het maar de vraag of deze weg als één weg gezien kan worden omdat de Pan American Highway bestaat uit een noord- en zuidgedeelte. Tussen deze 2 delen zit een moeras gebied en een dichte jungle, genaamd de Darién Gap. Dit gebied van 110 kilometer vormt een grens tussen Panama en Colombia. Door de Darién lopen



geen wegen, waardoor het gebied een onderbreking van 110 kilometer vormt in de Pan-Amerikaanse weg die de uiteinden van de continenten Noord-Amerika en Zuid-Amerika met elkaar verbindt. Bij de stad Yaviza aan de Panamese kant eindigt de Pan-Amerikaanse weg, om aan de Colombiaanse kant weer verder te gaan. Plannen om een verbindingsweg door de regio te leggen zijn nooit uitgevoerd en het transport vindt daarom te voet of per kano plaats. Maar dit kleine stukje zonder weg was voor Chevrolet in 1961 geen punt van discussie. Ze gingen de Pan American Highway helemaal afrijden, met hun nieuwe model, de Corvaair, of er nu wél of géén weg lag.

In 1960 was Chevrolet behoorlijk opgewonden met de komst van de nieuwe Corvaair. Het speciale model met de luchtgekoelde motor achterin was een grote ommekeer in de Chevrolet- en automobielbranch in Midden-Amerika. Zoals de Duitsers al hadden aangetoond, heeft de luchtgekoelde motor veel voordelen vooral in koudere klimaten. Chevrolet besloot hierover een promotiefilm te maken en stuurde drie Corvairs naar Prudhoe Bay, Alaska in de Arctic Circle. Het plan was om zuidwaarts te rijden om zo een compleet beeld te geven voor hun promotievideo. De Corvairs deden het uitstekend en samen met hun volgwagens reden ze zonder problemen naar het zuiden. Tót



aan de noordkant van de Darién Gap. Einde weg, einde promotiefilm. Het hele team draaide omen keerde terug naar "huis".

Het jaar erop besloot Chevrolet de Pan American Highway toch zuidwaarts verder af te rijden om zo nóg een promotiefilm te maken. De zelfde 3 Corvairs die bij een dealer in Chicago in de opslag stonden reisden samen met het volgteam weer zuidwaarts richting Panama. De Corvairs werden rijdend gefilmd door Panama City om zo het begin van de tocht zuidwaarts aan te geven. Vanuit de stad reden ze zuidwaarts over een gravelpad en de modderige rivierbedding van de Yaviza River. Het moeilijkste gedeelte lag nu aan hun voeten, de Darién Gap. Geen weg te bekennen, alles wordt per boot vervoerd, maar de Corvairs zouden dit zoveel mogelijk zelf af gaan leggen. Ze staken de rivier over op houten bootjes en kwamen in de



maar uiteindelijk kwam het team met twee Corvairs uit de zuidelijke kant van de Darién Gap. Nu het moeilijkste stuk achter ze lag, begonnen ze de lange tocht naar het zuiden van Zuid-Amerika. Het lange stuk naar Argentinië met als overwinning shot triomfantelijk door de straten van Buenos Aires. De promotie film was afgerond, en

de Corvairs hebben hun plicht gedaan. Of ja, twee van de drie hebben hun plicht gedaan. Eentje staat nog steeds vast in de Darién Gap. De andere twee zijn achtergebleven in Buenos Aires. Wat er met deze twee gebeurd is, is helaas onbekend. Het team had de tijd er op zitten en pakte alles in om te vliegen naar de Verenigde Staten, want om de route weer terug te rijden, was iets teveel van het goede.



Van de barre tocht door de jungle is een film te zien op YouTube.

Door de zoekterm: Corvair Daring The Darien in te vullen,

vind je diverse lange films waarop de Corvairs te bewonderen zijn.

Mike Cramer & Ralf Verhees



jungle terecht. Meter voor meter kapten ze hun weg door de dicht begroeide jungle. De Corvairs reden zoveel mogelijk tussen de open plekjes door en waar ze niet zelf door kwamen trok het team de Corvairs voort met touwen. De lier op de volgwagens hielp hier soms bij maar het werd ook met de hand gedaan. In de dichtbegroeide jungle vol met obstakels lukte het team om veel te overwinnen. Soms met slimigheid, soms met brute kracht. Als er een Corvair kapot ging, werd deze gemaakt. Bomen werden gekapt om bruggen te bouwen om zo verder zuidwaarts te kunnen "rijden". Het duurde maanden,



Lekker weer en vapour lock

Het overkwam de eigenaar van een BMW R69S en de jeugdige berijder van een Honda CBF 125 uit 2012: Beide motoren raakten door de hitte bevangen. Niet door een vastloper of een klemmer of zoiets Nederlands: 'een damp slot'. Maar wie spreekt er nu nog Nederlands als hij het met de Engelse term af kan?

Als het buiten lekker warm is

De buitentemperaturen en de rij-omstandigheden zorgden ervoor dat de benzine in de vlotterbakken van de BMW en in het inspuitsysteem van het Hondaatje aan de kook raakten. En op benzinedamp wil een blok niet echt lekker lopen. Op benzinedamp blijft een vlotter ook niet drijven.

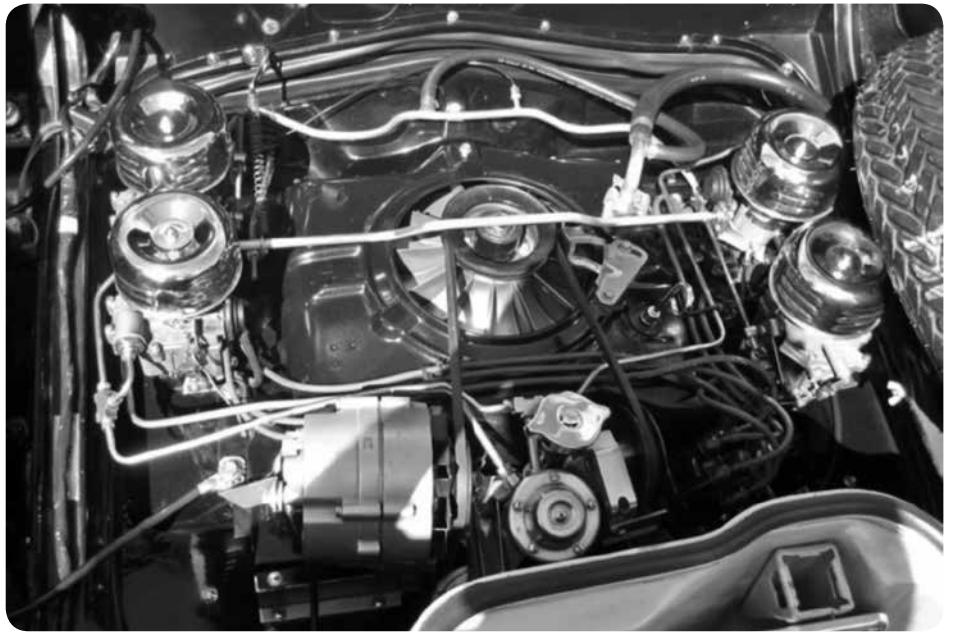
Benzine is moeilijk spul

Benzine is de brandstof voor ontstekings- of Otto-motoren. Het is in hoofdzaak een mengsel van koolwaterstoffen waarvan het kooktraject tussen de 25 en de 220 °C ligt. Het is een ingewikkeld mengsel van meer dan 100 bestanddelen. Alle koolwaterstoffen in benzine hebben een eigen onderling verschillend kookpunt. Een hoge vluchtigheid betekent dat een relatief groot deel van de benzine al in het lage temperatuurgebied kookt.



Het gebeurt ook bij auto's

Bij auto's gebeurt dat koken op hete dagen vaak na dat de motor heeft stil gestaan na een lange rit of tijdens langdurig langzaam rijden. De hitte onder de motorkap loopt dan op. Voor motorfietsen geldt hetzelfde, maar dan 'zonder de motorkap'. De hitte die uitgestraald wordt door cilinderkoppen kan de daar doorgaans vlakbij gemonteerde carburateurs het zweet op de vlotterbakken bezorgen. Waar het probleem bij auto's vaak is dat ze na een lange rit eerst niet willen starten, daar kan de mengselvoorziening bij motorfietsen ook gewoon tijdens het (langzaam) rijden zo in de war raken dat de motor heel slecht gaat lopen of ermee



Onder welke omstandigheden kan vapour lock ontstaan?

- Bij hoge buitentemperaturen.
- Door opwarming van bijv. de uitlaat, cilinderkoppen of andere hete motoronderdelen.
- Door het gebruik van metalen leidingen in plaats van van rubberslangen vanwege warmte geleiding.
- Bij het rijden in de bergen waardoor wordt het kookpunt verlaagd.
- Door vluchtiger winterbenzine als die in de zomer nog wordt verbruikt.
- Door de warmte die na een lange rit bij een geparkeerde motor/auto vrijkomt.

stopt. Motorfietsen met veel beplating of kuipwerk (Goldwing) kunnen er eerder last van hebben dan 'naked bikes'. We kennen een Goldwing eigenaar die het probleem tijdens zijn Spaanse vakantie oploste door aanschaf en montage van een stofzuigerslang. Maar het is op de Spaanse hoogvlakte dan ook wel bizar heet.

De oplossing

Vapour lock lost zich vanzelf op als je de tijd neemt. Door afkoeling gaat de dampvorm vanzelf weer over in vloeistof. Je kunt het afkoelen versnellen door in de schaduw te parkeren of met natte doeken

te werken. Als het probleem optreedt in de buurt van een ijskar of een terrasje, dan kun je al genietend uitleggen dat je bezig bent een storing aan het brandstofsysteem te verhelpen. Zoek op het terras wel een plaatsje in de schaduw. Want een bezweet voorhoofd kan lacherig worden afgedaan met "ik heb een lekke koppakking". Maar voor zonnebrand en een zonnesteek moet je echt oppassen.

**Met dank aan het inzenden
Jaak Eijkelenberg,**

Artikel geschreven door Dolf Peeters



Corvair

Recall 2018

De Corvair Recall. Waarschijnlijk hebben niet veel leden hiervan gehoord, en eerlijk gezegd was het voor ons ook een onbekend evenement. Tijdens het plannen van onze vakantie aan het begin van 2018 kwam deze Corvair-show op ons pad. Het paste precies in onze vakantie als we de bestaande route tegen de klok in zouden rijden. We zochten contact met de Central New York Corvair Club en hebben wat informatie opgevraagd over de Recall. Na het bekijken van deze informatie en de foto's van afgelopen jaren hebben we besloten om een bezoek aan Syracuse, NY te brengen om deel te kunnen nemen aan de Recall.

Na de Niagara Falls reden we door de staat New York richting Syracuse, waar de Corvair Recall plaats zou vinden. De locatie was het DoubleTree by Hilton-hotel. Een prima hotel voor een kleine conventie. Wij verbleven niet in het hotel aange-



zien we een camper bij ons hadden. We hadden een camping bij een State Park gevonden op een minuutje of 10 rijden ervandaan.

Vrijdagmiddag ging de Recall van start en rond een uur of 3 waren wij op de locatie. Een mooie tijd want verschillende Corvairs waren al gearriveerd en nog velen kwamen na ons binnen. Via de receptie-desk naar de hospitality ruimte waar het binnengedeelte plaats zou vinden. In de hospitality ruimte kon je je registreren en het welkomspakket ophalen. We kregen een heel warm welkom en soms zelfs een verbaasde blik dat we helemaal uit Europa kwamen om de Corvair Recall mee te maken. De vrijdagmiddag vloog om, we hebben met veel mensen een praatje kunnen maken en als verrassing kregen we zelf een eigen Corvair (met dank aan Lew) om naar het avond-evenement te rijden. Het was zowaar zelfs een Lakewood. Een mooie witte met fenderskirts. De autostoel achterin en Rosalie kon ook makkelijk mee. Wat was dat heerlijk om weer achter het stuur te zitten van "mijn model". We reden aan het begin van de avond naar een lokale autoshow waar we de Corvairs op konden stellen. De autoshow was een mix van oldtimers en live muziek. Diverse modellen van de Corvairs waren vertegen-



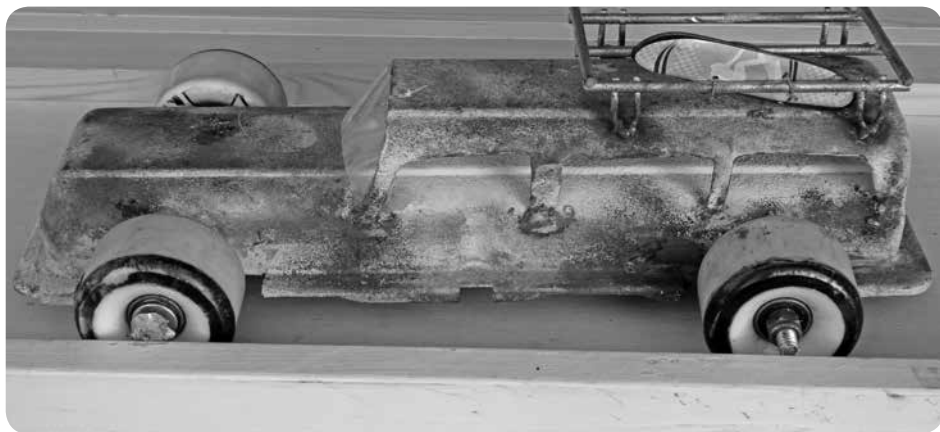
woordigd. Ook de loterij-Corvair (die je op de Conventie kon winnen) van de Corsa was aanwezig. Na wat rondgelopen te hebben en een goede hamburger en een salade gegeten te hebben namen we als toetje nog een grote ijsco. Deze ijsco was zo groot dat we door moesten eten voor we weer vertrokken terug naar het hotel. Terug bij het host hotel aangekomen was de Lakewood goedgekeurd door Rosalie want ze lag heerlijk te slapen in haar autostoel. Met een slapende Rosalie hebben



wij ons nog even vermaakt bij de valve cover races (kleppendecksel races). Een stuk of 8 deelnemers namen het deel voor deel tegen elkaar op wie het snelste is. Uiteindelijk blijft er een winnaar over. Rosalie was ondertussen wakker geworden en gaf aan dat ze genoeg voor vandaag gedaan had, en wij waren het daar mee eens. Het was een lange dag geweest met veel rijden en het eerste deel van de Corvair Recall. We besloten naar de camping te gaan om lekker te gaan slapen.

De zaterdag ochtend

Na een traditioneel Amerikaans pancake-ontbijt reden we terug naar de Corvair Recall waar iedereen al druk in de weer was om zijn Corvair er zo mooi mogelijk uit te laten zien. Het was Concours tijd. De jury ging één voor één de Corvairs af voor de beoordeling, degene met de meeste punten wint. Voor ons een goede gelegenheid om de Corvairs van buiten maar zeker ook van binnen eens te bekijken. Verschillende opties en versies waren aanwezig. Van Canadese modellen (die de kofferbak in de kleur van de auto hebben, in tegenstelling tot Amerikaanse modellen, die spetterverf-kofferbakken



hebben) tot een Fitch versie en van net rijdend tot concours gerestaureerd. Zowat alle modellen waren wel aanwezig wat een mooi gezicht was. Voor we het wisten was het al weer lunchtijd en hadden ze de hospitality ruimte omgebouwd met een lunch buffet. Diverse gerechten (de meeste zelfgemaakt) waren uitgestald en men kon zo veel pakken als je zelf wilde. Er was zoveel dat we gerust nog 4 lunches hadden kunnen houden.

Na de lunch was het tijd voor de autocross. Deze hebben we grotendeels overgeslagen omdat Rosalie ook even naar bed wilde. Een van de Recall organisatoren had een kamer in het hotel waar ze een babybed in had laten zetten. Dat was

makkelijk voor ons dacht ze als Rosalie wilde slapen. We kregen de sleutel en konden zo op ieder gewenst moment daar gebruik van maken. Een mooi moment om het eens uit te proberen en Rosalie heeft heerlijk geslapen. Wij hebben gelijk gebruik gemaakt om zelf ook even wat uit te rusten en wat computerwerk te doen. Na het slapen zijn we weer op pad gegaan en hebben buiten in het gras met de mede Corvair liefhebbers gepraat over van alles en nog wat tot de middag ook al weer verom was en het tijd was om ons in orde te maken voor het banquet. Wat zo fijn is, was dat we de camper dicht bij hadden dus omkleden en opfrissen was geen probleem. De hospitality ruimte was voor



het banquet omgebouwd en een muziek bandje was al aan het spelen toen wij binnenkwamen. Er waren meer dan 60 mensen, wat een mooie opkomst was. Na de korte toespraken hoe het geweest was en een stukje over de Corsa Convention kwam er een speciaal stukje. Ze waren toch wel van mening dat Rosalie het zo goed gedaan had (wat ook was, ze had zich voorbeeldig gedragen en met iedereen plezier gemaakt). Ze hadden voor haar diverse kadootjes gekocht dus Rosalie was ook weer zoet de avond (slimme zet). Na de toespraken kwamen de prijs uitreikingen. Wonder boven wonder kregen we ook een prijs; de long distance award: degene die het verst had gereisd voor de Recall. Dit zelfs zonder Corvair! Het is altijd leuk om iets te winnen en het is een mooi aandenken aan het evenement. Als laatste konden we onze buik gaan vullen met de diverse gerechten die het buffet te bieden had. Het was een mooie opzet en duurde niet zo lang als bij de Corsa Convention. Na het eten



was het tijd om daadwerkelijk "goodbye" te zeggen tegen iedereen. De zondag ochtend zouden we weer verder rijden in de richting van Clark's (Daar in een ander artikel meer over). De Corvair Recall is een kleinere conventie, maar zeker niet minder waard om te bezoeken. Voor ons paste het precies goed in het reisschema, en hebben ons

super vermaakt. Op een een of andere manier is de Corvair familie zo open, het lijkt alsof je elkaar al jaren kent. We hebben weer wat leuke nieuwe contacten opgedaan en wie weet brengt de toekomst ons nog wel een keer naar de Corvair Recall.

Ralf Verhees



Corvair meeting

“Brunch at the Basement”



In het verleden werd er vaak gesproken, gediscussieerd, en vergaderd over hoe we meer leden naar een meeting konden krijgen. Moeten we er wel bij opmerken dat de laatste meeting in het Zuid Limburgse Kerkrade heel goed en ook door andere leden bezocht was.

De afstand was een vaak terugkomend argument. Tja je hebt een auto hobby niet alleen voor het bekende rondje kerk dacht ik. Maar goed daar zullen wel andere meningen over zijn. Natuurlijk is het jammer dat je niet meer leden jaarlijks kunt ontmoeten en dit is het probleem in bijna alle verenigingen dus moeten we ons er maar bij neer leggen. Ook was er de opmerking en die steun ik zelf ook dat als je naar een meeting gaat en dan al 1 ½ uur tot 2 ½ uur gereden hebt niet veel fut over is om er weer enkele uurtjes achter aan te gaan rijden. De auto is wel je hobby en middelpunt maar dat hoeft hij niet persé rijden of er in zittend te zijn. Deze mening werd door meerdere mensen gedragen en toen kwamen Lotte en Ralf op het idee om een Corvair brunch meeting te organiseren. Na gebrainstormd te hebben in welke vorm, hoe en waar was het meest handig en

kostenbesparend bij hun thuis. Natuurlijk was dan wel het risico (hoop) dat er meer mensen dit leuk zouden vinden en dus een grote groep zou komen. Hier was al een back-up voor in de maak. Ralf had het idee om toch er een leuke rit aan te koppelen dat men vanaf de woonplaats via de navigatie buiten de autowegen om naar hem toe zou rijden. Dan was dat meteen de gekoppelde Corvair rit.

Via mail en Facebook werd het idee door Ralf de wereld in gezonden met de naam “Brunch at the Basement” en nu maar wachten wie hier aan mee wilden doen. Er kwamen al vlug leuke reacties en aanmeldingen binnen. Gelukkig de bekende namen echter helaas de groep die we hoopten bleef ook nu weer weg. Jammer maar het is niet anders.

Op zondag 2 september was de data voor de meeting en we hadden er zin in. Met Mario en Pierre in de Corvair en Corvette richting Valkenswaard echter eerst nog even naar de markt in Sittard voor het jaarlijkse Sittard Klassiek treffen. Dit slaan we nagenoeg geen jaar over om al dat moois te aanschouwen. Na een dik uur

rond te hebben gelopen zijn we dan richting Valkenswaard gereden. Door de tijddruk helaas via de autosnelweg want we waren al aan de late kant. Het was toch een mooie rit waarbij de Corvair aardig met het verkeer mee kon (Linda en ik waren weer trots op ons autootje) en wat de snelheid betreft natuurlijk voor de Corvette geen probleem was. In de Wikke 5 aangekomen stonden er al wat klassiekers ons op te wachten waarbij de Greenbrier van Wim wel het meest opviel naast de Cord natuurlijk. Onze auto's erbij geparkeerd en naar de deur van nr. 5 gelopen.

Door de dames Verhees werd vrolijk de voordeur geopend met een hartelijk ontvangst zo ook door de club vrienden die al aan tafel op ons zaten te wachten. We waren juist op tijd voor de aanvang riep Ralf ons vrolijk toe. De lange tafel was overvol gedekt met heel veel lekkers. Voor iedere gast was een lotnummer neer gelegd voor ???? dat wisten we toen nog niet.

Voordeel van deze vorm van treffen was dat je met elkaar heerlijk over auto's en andere zaken kan kletsen en met iedereen want daar was tijd en ruimte genoeg voor. Dit was dus wat Ralf er ook mee wilde bereiken.

Lotte en Ralf hadden ongelofelijk hun best gedaan en waren hier al enkele dagen mee bezig geweest wat duidelijk te zien en te proeven was. Na een lange tijd ontspannen aan de tafel gezeten en heerlijk gegeten te hebben vroeg Ralf even de aandacht. Ralf had enkele leuke weggeef spullen verzameld (T-shirts etc.) daarom waren de loten bij de zitplaats op tafel. Dus een kleine loterij volgde die met gelach en gejuich begroet werd. Na deze loterij en nog wat gepraat was het tijd om Lotte en Ralfs project te gaan aanschouwen.



Deze mooie Lakewood stond in de garage al op ons te wachten en wat zag hij er al super uit met de mooie paintjob. En in de two tone kleuren zag deze Corvair er prachtig uit. Ralf had al heel wat werk verzet om deze mooie auto body-of te restaureren. Ralf zal wel nog even aan de bak moeten maar dan heeft hij volgens ons de eyecatcher van de Corvair club Nederland zo niet van heel Europa. Ook het motorblok (foto staat op Facebook) zag er super uit. Hij zou de cover in de auto van glas moeten maken zodat je het blok altijd kon zien als hij in de auto is gelepeld.

Ook hier hebben we met de club heerlijk staan te kletsen en dromen om deze mooie auto heen. Na afloop was hij met de mond al zo goed als klaar en konden we ermee weg rijden . . . en toen werden we weer wakker en vervoegden we ons bij de rest van onze mensen om de gezellige tafel in de woonkamer heen.

Hier hebben we nog een tijdje heerlijk na gekletst en toen was het weer zo ver om richting huis te gaan. Enkele waren ons al voor gegaan en wij volgden er netjes achteraan. Na het bekende hartelijke afscheid van onze gastheer en vrouwen weer de motoren gestart en lekker naar huis gekruist. Het was een supermooie zondag met een idem gezellig treffen. Alle aanwezigen waren van mening dat dit een heel goed idee was en zeker voor herhaling vatbaar.

Nogmaals namens alle aanwezigen dank aan Lotte, Ralf en Rosalie voor deze goed verzorgde meeting.

Na dit succes willen Linda en ik dit het komend jaar voortzetten. De datum zal in de eerste weekenden van september 2019 worden. Het zal een weekend worden



i.v.m. de reistijd naar ons Zuid Limburg toe die men niet even rijdt vanuit het Noorden. Beste members, jullie kunnen er nu al rekening mee houden en stel niet uit want voor de meeste komt later niet, later is nu al begonnen, net als alle andere excuses. We gaan er een mooi treffen van maken die alleen kan slagen met jullie aanwezigheid. Ook gaan we kijken om

de mogelijkheid voor slaapgelegenheden hier inde buurt waarbij we nu al de oproep plaatsen om leden die in de omgeving van Sittard wonen de andere leden onder dak te verschaffen.

Linda & Jaak



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



