

# CORVAIR MAIL





# Corvair kort nieuws

## Tourrit klassiekers Vreeswijk

Zaterdag 7 september a.s. wordt de 10e Authentieke Dag Vreeswijk gehouden van 10.00 tot 17.00 uur. Een feestelijke dag met onder andere een tourrit van klassieke voertuigen. De deelnemende auto's, trucks, trekkers en motoren staan voor en na de rit opgesteld in de dorpskern van Vreeswijk, waar dan ook de authentieke Oud Hollandse markt wordt gehouden. Een unieke dag in een authentieke setting. Het jubilerende evenement heeft dit jaar als thema "Amerikaans". Winkels, horeca, kramen en attracties zijn zoveel mogelijk aangekleed in Amerikaanse stijl. We verwachten dan ook meer Amerikaanse auto's dan in voorgaande jaren. De Authentieke Dag Vreeswijk is een uniek evenement. De tijd van weleer wordt tastbaar in de nostalgische sfeer van het oude schippersdorp.

*Amerikaanse auto's centraal tijdens 10e Authentieke dag*

Wij hebben vorig jaar met onze kersverse Greenbrier meegereden maar ondanks de enorme opkomst was er geen Corvair te bespeuren. Dat kan en moet anders! Onze auto's zullen gezien het thema een welkome aanvulling zijn.

Aangezien wij aan de rand van Vreeswijk wonen bieden we de deelnemende clubleden na afloop bij ons thuis een hapje en drankje aan.

Je kunt je opgeven via <https://www.in-vreeswijk.nl/agenda/authentieke-dag/>

## Wim en Saskia



## 30/31 augustus - 1 september



## de Najaar Meeting in Limburg



Haagstraat 22, 6133VS Sittard

Aanmelden voor deelnamen: [T3-Bird@ziggo.nl](mailto:T3-Bird@ziggo.nl)

De zaterdag is de tourrit en in de avond BBQ en op zondag, na het ontbijt kijken naar Sittard klassiek auto's op de markt.



## PostNL neemt concurrent Sandd over

Zoals jullie wel gezien hebben wordt ons clubblad verzonden door de firma Sandd. We zijn zo'n 2 jaar geleden overgestapt van PostNL naar Sandd vanwege de oplappende porto kosten bij PostNL. Sandd die vele malen goedkoper is was en is een goed alternatief, zeker voor onze club. Helaas kwam afgelopen kwartaal (eind Februari) het bericht naar buiten: PostNL neemt zijn concurrent Sandd over en wordt weer monopolist in Nederland. De overname waardeert Sandd op een ondernemingswaarde van 130 miljoen euro. Bovenop dat bedrag betaalt PostNL nog eens tussen de 60 miljoen en 80 miljoen euro. Simpel gezegd: we hebben straks

weer één speler: PostNL, en aangezien deze een post van 130+80 miljoen goed moet maken, vrezen we dat de portokosten weer omhoog gaan. Ook hoe de laatste stijgingen gegaan zijn (echt met tiental centen per keer, en dat maal 45 clubbladen, loopt het toch weer snel op). Voorlopig kunnen we de Sandd postzegels gewoon nog gebruiken en ga ik deze ook gebruiken. Ik / we houden het in de gaten hoe het in de toekomst gaat lopen en wat de verzendkosten gaan worden. Mocht het nu zodanig uit de hand gaan lopen dan trekken we aan de bel en vinden we wel weer een nieuwe goede oplossing.

**Ralf Verhees**

## Van de penningmeester

Beste Corvair vrienden,

Als penningmeester van de club vraag ik me weleens af of de leden die nog niet aan hun betalingsverplichting hebben voldaan, de CORVAIR MAIL wel lezen?

**Als voor eind MEI de lidmaatschapsbijdrage niet is bijgeschreven weet ik zeker dat de CORVAIR MAIL niet gelezen wordt en beschouw ik het lidmaatschap als beëindigd.**

Ons eerste treffen dit jaar, georganiseerd door Wim Boon, was zo onzettend gezellig dat, zelfs als we elkaar kwijt raakten, we ervan genoten! We gingen rustig langs de weg staan tot we weer bij elkaar waren. De plaatselijke dienders hielden ons goed in de gaten, want toen we op een risicovolle plek op een doorgaande weg stopten, waren zij direct aanwezig om de veiligheid voor het doorgaande verkeer veilig te stellen. Leuk..... een beetje spanning en sensatie. Wim, nogmaals bedankt voor het leuke en gezellige weekend.

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

Ik heb wel eens een vervelender uitzicht gehad met het maken van het clubmagazine. Nu is de open haard ook een van mijn favorieten, maar deze is dit jaar niet vaak aan geweest. Het weer was grijs en af en toe nat, maar de temperatuur was gemiddeld veel te warm om de open haard aan te steken. Momenteel praat ik meer over dit uitzicht. Heerlijk



vanaf het balkon kijkend over de bergen van Slovenië. Met op de voorgrond een bijenhuis nog groter dan de gemiddelde Nederlandse schuur. Heerlijke honing bij het ontbijt gemaakt door deze actieve bestjes. Alhoewel ze rondvliegen en nieuwgierig op zoek zijn hebben we er

## 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

**Redactie Corvair Mail:**

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

**Clubsite:** www.corvair.nl

**Leden login: Corsa2019**

**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

Corvair kort nieuws

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Corvair weekend in de Betuwe

7

Boeing 737 MAX, unsafe at any speed?

8

Wees je eigen APK keurmeester.

10

Corvair Live!

12

Revisie wisselstroom dynamo Greenbrier

14

Corvair Lakewood

16

Een tevreden cilinder #5

18

In memoriam, Johan van Rijn.

19

Onze nieuwe leden van harte welkom

geen last van, op een enkel verdwaald bijtje na die netjes naar buiten geloodst wordt zodat deze weer mooi zijn gang kan gaan. Nu hoor ik jullie denken Slovenië?, geen Amerika? Nee helaas deze keer niet, we blijven "dichter" bij huis en met

onze eigen auto. Ook heel prima, en voor de eerste dagen hebben we ons goed vermaakt en heeft het land Slovenië ons verrast met het landschap, weer, en blijkt ons ouderwetse beeld niet te kloppen..Ik had een beeld van oud en grauw, boeren die nog met ezels werken (ik weet dat het niet zo is, maar toch) en een arm land. Niets is minder waar. Maar voor ik van het clubmagazine een reismagazine ga maken ga ik het nu hebben over Corvairs. Slovenië en de Corvair zijn tot op heden geen goede combinatie, maar op de weg naar Slovenië hebben we toch nog even gestopt om een aantal Corvairs te kunnen bewonderen van Ulli uit Freising. Hierover in het volgende clubblad meer. Dit clubblad zit namelijk weer helemaal vol met verhalen van onze leden en de belevenissen van clubdagen, restauraties, reparaties en helaas het verlies maar ook het welkom heten van nieuwe leden. Achter de schermen zijn wij, Linda Eijkelberg en ikzelf bezig met het aanpassen van de website voor de internationale gasten. Linda zet alle teksten om in het Engels, en ik plaats ze op de webpagina. Dit gaat deel voor deel gebeuren. Een leuk werkje waar we de club internationaal weer verder op de kaart kunnen zetten. Met de Lakewood gaat het allemaal op zich prima door. Altijd, zoals in ieder stukje wat ik schrijf, langzamer dan dat je wilt, maar we hebben weer flinke stappen gemaakt. Helaas deze keer ook wat problemen gehad, maar meer hierover in het artikel wat in dit clubblad staat. Gelukkig had ik ook goede hulp van zowel mijn beste maat Hugo als mijn dochter Rosalie, die al aardig behendigheid krijgt met het aangeven van de juiste sleutels.



We hebben lekker met ons drietjes een dag deelgenomen aan het clubweekend. een mooie mix van rondtoeren en wat bezichtigingen. Voor ons een geslaagde dag en Rosalie vond het ook leuk! Hopelijk heeft iedereen een mooie zomer! Ik heb in ieder geval genoeg te doen!

**Ralf Verhees**



# Corvair weekend in de Betuwe

*Eerste dag, 27 april 2019. (Koningsdag)*

Het verzamelpunt was bij het Nationaal Fruitmuseum in Ochten. Langzaam druppelden iedereen binnnen, 7 leden met hun Corvair. Guus de Haan was, voor 't eerst na 2/3 jaar, weer met zijn Corvair Cabrio Corsa ( gereviseerde motor) en Wim Smit voor het eerst met zijn Greenbrier.

Ralf, Lotte en Rosalie met hun dagelijks auto omdat zijn Lakewood nog niet volledig gerestaureerd is. Allen genoten van de koffie met (oranje) gebak, aangeboden door de Corvairclub.

We hadden geen tijd genoeg om een rondleiding over het Fruitterrein aan te gaan. Het was toen ook nog erg koud. Om 13.00 uur startte de rit. Over dijkes, door



dorpjes, op weg naar het stadje Buren, alwaar onze koning die naam ooit heeft gebruikt om in cognito een 11 stedentocht te schaatsen.

Er bleek een in bedrijf zijnde molen te zijn, daar hebben we een bezoek aan gebracht. De molenaar had het druk...

van het meel van de molen moesten veel broodjes gebakken worden. Die broodjes worden op 5 mei uit een vliegtuig boven Buren gegooid ter nagedachtenis aan de bevrijding van de 2e wereldoorlog.

Tijdens het vervolg van de tocht bleek dat we elkaar goed in de gaten hielden. Er

werd regelmatig gestopt en overleg gepleegd als er Corvairs uit het zicht dreigden te raken. Ook bij pech werd onmiddellijk adequaat ingegrepen. De Greenbrier had even accu problemen. Dat kon met de dagelijkse auto van Ralf en startkabels opgelost worden.







We gingen verder, een mooie slingerende weg volgend naar een Betuws Wijdomein voor een streekhapje en een wijnproefrijtje. Dat gebeurde buiten bij een vuurtje omdat het binnen erg druk was met een wijnworkshop.

Daar hebben we afscheid genomen van Ralf, Lotte en Rosalie, die huiswaarts gingen omdat een tweedaags weekend voor Rosalie nog wat te vermoeiend is. Het laatste gedeelte van deze dag tuften we via binnenwegen rechtstreeks naar het hotel, 't Veerhuis in Wamel.

Daar konden we onze auto's op een afgescheiden parkeergeedeelte zetten.

De kok stond ons al op te wachten..... we hebben heerlijk gegeten en hebben na een gezellig samenzijn de rust van de hotelkamer opgezocht.



**tweede dag, 28 april 2019.**

Wakker worden en zicht hebben op de Waal, aan de overkant het stadje Tiel. Wie wil dat niet?

Na een gezellig ontbijt in Hotel 't Veerhuis in Wamel, vertrokken we voor een mooie tocht richting Ford Vuren. Een mooie rit over de dijken langs de Waal en de Linge. In het Ford was een vrijwilliger aanwezig die uitgebreid kon vertellen over de neergestorte vliegtuigen in de Betuwe. Vitrines vol met informatie, foto's en attributen die zijn teruggevonden.

Daarna vervolgden we onze weg naar de glasblazerij in Leerdam. Helaas was er niet genoeg tijd om daar een bezoek aan te brengen omdat we ook erg nieuwsgierig waren naar de laatste stop voor een bezoek aan het Minidome in Asperen. Daar werden we ontvangen met koffie en koek door de eigenaar die heel veel te vertellen had over zijn enorme verzameling miniatuur auto's. (7000) Allerlei merken, van allerlei modelauto producenten en in allerlei schaalgroottes. Keurig gerangschikt in prachtig verlichte vitrines. Een doolhof langs de hele verzameling.

Tenslotte was er ook nog de mogelijkheid om in de "museumshop" een modelletje







aan te schaffen! Hier komen wij zeker nog een keer naar terug.

Voorafgaand aan het laatste stuk hadden we nog een tankstop en zijn we geëindigd bij Landgoed Mariënwaert en hebben daar op het terras nog lekker kunnen genieten van het zonnetje.

Bij aankomst aldaar stond er op het parkeerterrein een volkswagen met 2 dames die ten einde raad waren..... konden niet starten, de accu was leeg. En natuurlijk waren de "oudjes" in staat om dat probleem op te lossen.... Hans met startkabels van Jaak en het was zo gepiept. Het was een verrassend weekend met veel indrukken. Het weer viel eigenlijk alles mee, af en toe een buitje, maar ook wel een zonnestraaltje.

Met dank aan Wim en Cecil Boon voor het organiseren van het clubweekend.

**Ruud & Annemiek Keers**



## Jerry Brown

### Voor al uw tweedehands Corvaair onderdelen

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

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

Prijzen voor onderdelen gaan in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvaair 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**





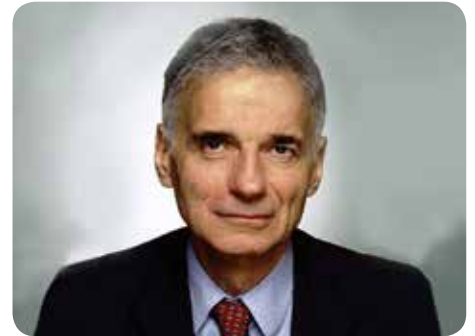
# Boeing 737 MAX, unsafe at any speed?

Consumentenactivist Ralph Nader laat weer van zich horen

Als je Corvair rijdt dan hoort het verhaal van Ralph Nader over de Chevrolet Corvair tot je standaard kennisrepertoire. Anders mag je echt niet achter het stuur. Ralph Nader, de geboren Amerikaanse linkse activist die in de jaren zestig in de gaten kreeg dat de grote bedrijven in de VS hun winsten opvoerden door het niet zo nauw te nemen met veiligheidseisen en consumentenbelangen. Luis in de pels van General Motors. In ons Corvair Mail Magazine ( ja, een magazine sinds het in kleur uitkomt) is het verhaal over Nader en hoe hij de Corvair genadeloos affakelde door de wagen te typeren als 'unsafe at any speed' zo vaak uitgemeten dat de gemiddelde Corvairnist er zo onderhand bij in slaap sukkelt. Maar Ralph wil blijkbaar niet dat hij in de vergetelheid raakt. Toen ik laatst de NRC opensloeg en een artikel las over het geplaagde Boeing raakte hij me weer recht tussen de ogen. Knap hoor, bijna zestig jaar na zijn eerste Unsafe statement. Met een 'woedende brief' aan de directie van Boeing, nagelt hij nu de 737 MAX aan de paal. En dit keer speelt er ook een persoonlijk element een rol. Nader's achtermicht verongelukte met een van de onfortuinlijke vluchten. Triest genoeg, dus laten we proberen wat vrolijker te eindigen. Verderop in het artikel lees ik dat President Trump Boeing adviseert om de 737 MAX een nieuwe naam te geven zodra deze weer de lucht in mag. Nu heb



ik Mr. Trump nog niet zo vaak op verstandige uitspraken kunnen betrappen, maar misschien heeft hij nu wel een punt. Ook in Nederland kennen wij de voorbeelden van producten die nooit meer uit hun crisis kwamen omdat hun naam definitief bezield was. Exota, Buckler, Variomatic. En wat te denken van Baby Benz in Duitsland? Laten we eens filosoferen over een andere afloop van het Unsafe drama voor Corvair in de sixties. Stel: onverschrokken ontwikkelt Chevrolet het Corvair concept naar een volgende generatie, haalt er de zwakke punten uit (kom op zeg, natuurlijk kan de Corvair beter) en laat de naam Corvair vallen. Welke nieuwe naam zou het gelukt zijn het publiek de Unsafe geschiedenis definitief te doen vergeten? Ik doe een voorzetje: Chevrolet Allsafe, Chevrolet Secure, Chevrolet Nader To You, Chevrolet Anyway, Chevrolet Realive,



Chevrolet LuckyYou, Chevrolet Don't Worry, Chevrolet BeHappy, Chevrolet Happy Days Are Here Again, en zo kan ik nog uren doorgaan. Maar ongeacht de naam, er moet absoluut weer een luchtgekoelde 6-cilinder boxer in het achteronder. Bij voorkeur met automaat. Anders hoeft ik hem echt niet.

**Wim Smit**

... laten reageren als zijn voorganger. Dat is ook prettig voor piloten."

## Falend toezicht

De afgelopen week bracht weer onprettig nieuws voor Boeing. De grootste 737 MAX-klant, Southwest Airlines, wist niet dat een foutmeldingslampje in de cockpit was uitgeschakeld. Waarschuwingen van klokkenluiders bij Boeing en toezichthouder FAA zijn genegeerd, zo meldde *Wall Street Journal*. Volgens *The New York Times* kampt de fabriek voor de 787 Dreamliner, een ander nieuw en geliefd model, met slordige werkprocessen en falend toezicht. Consumentenactivist Ralph Nader, die zijn

achternicht verloor bij de Ethiopian-crash, publiceerde een woedende open brief aan Muilenburg.

Boeing blijft ondertussen hopen op goedkeuring van de verbeteringen door de luchtvaartautoriteiten, mogelijk eind mei. Muilenburg vertelde de aandeelhouders dat er 146 testvluchten met de nieuwe software zijn uitgevoerd en dat bijna 90 procent van de ruim vijftig klanten de software heeft getest in simulators.

Als de luchtvaartautoriteiten en maatschappijen zijn overtuigd, volgt de grootste uitdaging: het vertrouwen terugwinnen van passagiers. President Trump twitterde al een tip: geef dat vliegtuig een nieuwe naam.

# Wees je eigen APK keurmeester.

*In het maandblad AutoMotorklassiek zag ik een verhaal van Dolf Peters staan. Wellicht voor sommige Corvair mensen niets nieuws maar toch voor de meeste wel bruikbaar om de APK zenuwen in te dammen.*

## Praktijk en techniek Wees je eigen APK keurmeester.

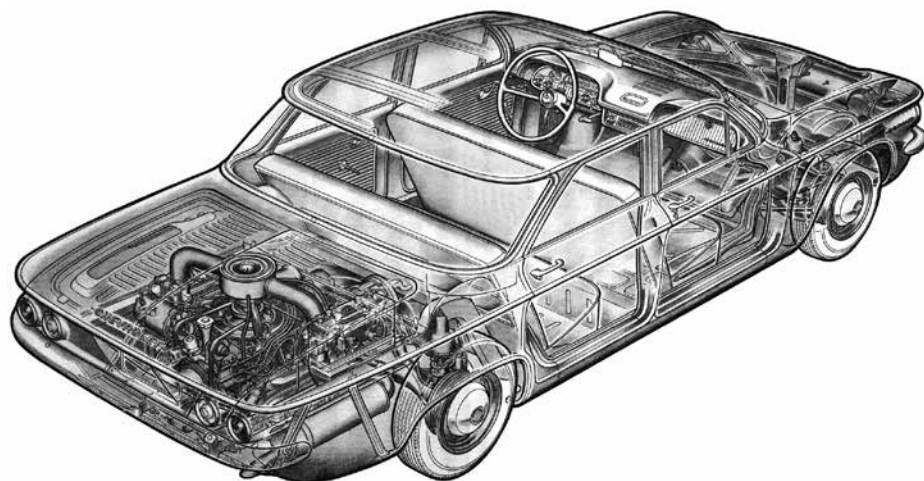
Een APK keurmeesterschap is niet gering. Dus daar maken we geen grappen over. Maar ook zonder Multi gasmeter en remmen testbank kom je als klassiekerliefhebber een heel eind. Met gezond verstand. Je kunt je eigen auto goed controleren met beperkte middelen. Al doende leer je je eigen auto kennen en houdt je hem verkeersveilig.

### Het begint met een rondje om de auto.

Bij onze auto's is het verwisselen van lampjes geen probleem. Let er even op dat de doorgaans kleine schroefjes niet zoekraken (magneetschaaltje) en vet ze voor montage licht in. Controleer stadslicht, groot licht, gedimd groot licht, de knipperlichten voor en achter, de remlichten en – heel belangrijk – de kentekenverlichting. Let er even op: als er twee achteruitrijlampen zijn gemonteerd, dan moeten die het allebei doen. Of niet doen. Dat is ook goed.

### Een gouden tip in moeilijke tijden:

Bij de restpartijenwinkel 'Action' kosten lampensets iets van twee euro. Aan de andere kant: het lichtbeeld van die goedkope



lampen is vaak om te janken. Aan de binnenkant hoeft de plafonnière het niet te doen.

Maar de dashboardverlichting moet werken. Meer controlewerk vanaf de bestuurdersstoel: de ruitenwissers en de ruitensproeiers moeten het ook doen. De ruitwisserbladen aan de andere kant van de ruit moeten goed zijn, streep loos en niet piepend en kantelend over de ruit gaan.

De binnenspiegel en de buitenspiegel(s) moeten goed zijn. Het mechaniek van eventuele veiligheidsgordels moet werken, de bevestiging van de stoelen aan de koets moet stevig zijn.

### Voor wat de voorruit betreft:

Een pitje of sterretje hoeft geen reden tot afkeur te zijn. Maar voor wat betreft het

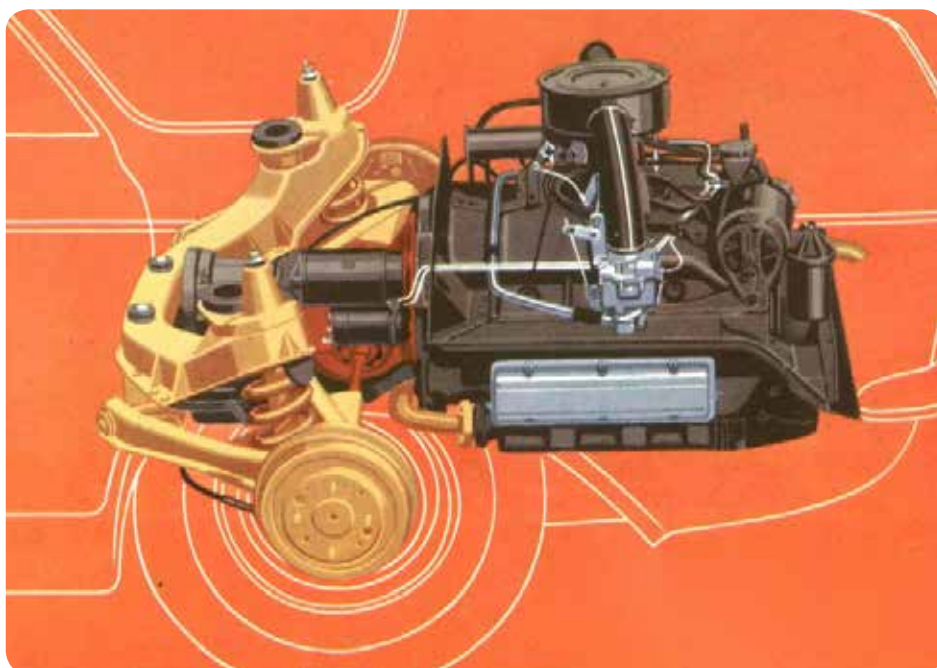
'zichtdeel' voor de bestuurder zijn de regels wel streng. De voorruitontwaseming moet werken. De claxon moet het ook luid en duidelijk doen. Problemen in die hoek zijn vaak te wijten aan een slechte massaverbinding.

### Onder de motorkap:

Onder de motorkap kijkt een APK keurmeester eerst of de accu goed vast zit. Het niveau van de remvloeistof moet ook goed zijn en een kritische keurmeester zal ook zeker een aanmerking maken wanneer hij ziet dat de remvloeistof de kleur heeft van koffie verkeerd. De 'remslangen' en brandstofleidingen moeten in goede staat zijn. De flexibele, rubberen- of kunststofbrandstofleidingen mogen niet verdroogd of gescheurd zijn. Vervang oudere flexibele leidingen direct maar preventief. Begin niet zonder enige voorkennis aan werkzaamheden aan het remsysteem! De huidige benzine bevat zoveel aceton dat oudere slangen er door worden aangevreten of opgelost. Een motorbrand kan het resultaat zijn. De klemmetjes er omheen moeten ook goed vast zitten. Dat brengt ons terzijde op de opmerking dat het niet onverstandig is om een brandblusser aan boord van een klassieker te hebben. Kijk ook even of het chassisnummer nog goed leesbaar is, maar dat mag na eerdere APK's geen problemen geven.

### Naar de DHZ garage

Om de auto aan de onderkant te kunnen bekijken is het handig om even bij een bevriende garagist langs te gaan. Natuurlijk kan de auto opgekrakt worden om de actie in eigen schuur uit te voeren. Maar steun hem dan altijd af op steunen! Werk nooit onder een auto die alleen opgekrakt is!





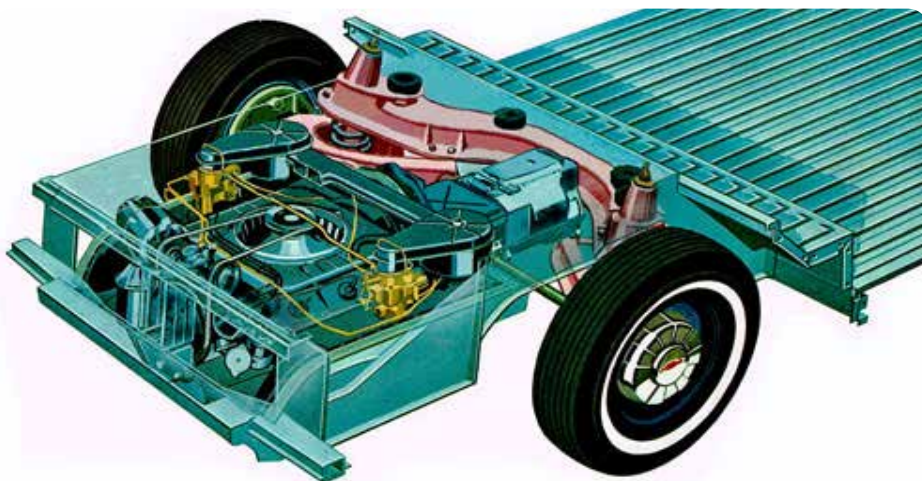
### De echte APK keurmeester kijkt het eerst naar de uitlaat:

Die moet stevig opgehangen- en gasdicht zijn. Tie raps en ijzerdraad worden niet erkend als officieel bevestigingsmateriaal. Controleer de onderzijde ook even op overdadige olie lekkage. Keurmeesters kijken ook altijd naar remleidingen onder de auto (die mogen niet gecorrodeerd zijn en ook een extra dikke laag Tectyl kan tot commentaar leiden). Stuurhoezen en ander rubber balgenmateriaal moet ook scheurvrij zijn.



### Kapotte wiellagers:

Met de wielen vrij van de grond kunnen we de wiellagers controleren. Een ruisend-, knarsend geluid duidt op defecte lagers en – vroeger – op een APK afkeur. Een licht slepend geluid van de remschoenen en of remblokken kan geen kwaad. Controleer de wangen van de beschadigingen op beschadigingen en droogtescheurtjes. Bedenk dat banden van meer dan tien jaar in geen enkel ander Europees land getolereerd worden. En terecht. In een eerder verhaal vertelden we alles over de geheimzinnige coderingen op de bandflanken. De handrem, of hij op de voor- of de achterwielen werkt, moet zijn werk voorbeeldig doen. Als de handrem aangetrokken is, dan moeten de wielen onwrikbaar vast staan.



Terug naar de draaiende wielen. Kijk tijdens het draaien ook over de volle breedte naar het profiel. Lagerspeling wordt gecontroleerd door het wiel aan de bovenkant en onderkant beet te pakken en het dan te 'kantelen'. Voelbare speling en een metalig 'klonk' duiden op overleden lagers. Aan de voorwielkant kan de fusseespeling gecontroleerd worden door de zaak even met een lange bandenlichter of een koevoet te lichten. Voelbare speling is niet goed.

Het probleem is vaak op te lossen met de vetspuit. Speling op de stuurkogels wordt duidelijk door de voorwielen nu niet aan de boven- en onderkant vast te pakken en te wrikken, maar door hetzelfde te doen met de handen op negen- en drie uur. In het horizontale vlak dus.

Grote denkers verwijderen de speling middels een gerichte klap met een moker. Vervanging is doorgaans geen probleem.

De wielen moeten dan wel weer uitgelijnd worden.

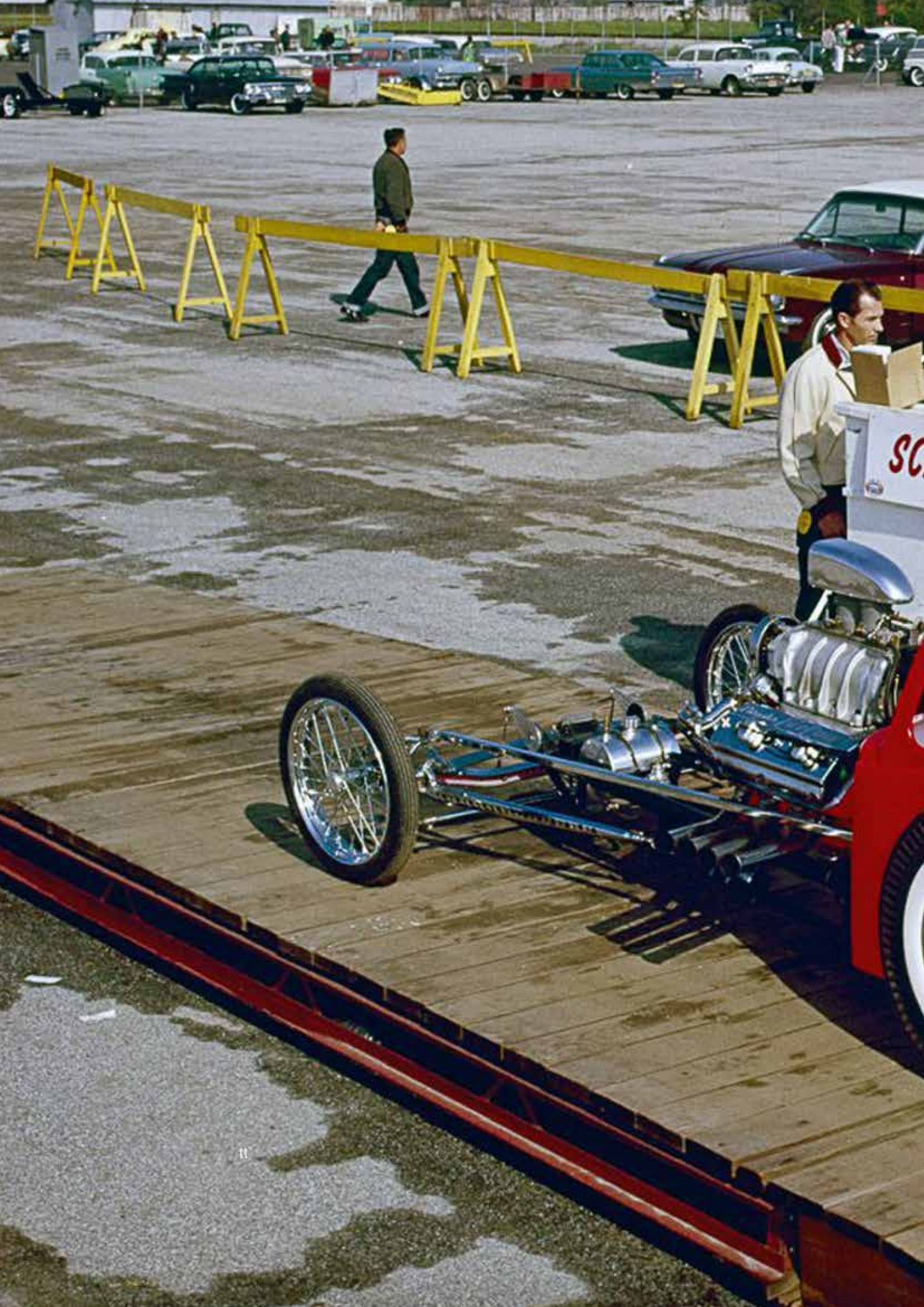
Er staan een paar punten die niet kloppen: Als oud APK keurmeester(es) kan ik het alleen maar eens zijn met het verhaal. Extra puntje, roest. Zorg dat gaten dicht zijn met doorgelaste of geproplaste (Om de 2 cm minimaal) platen.

En je mag niet alles lassen. Ophanging is vervangen. Niet werkende dashboard verlichting is geen afkeur. Dit wordt niet eens gecontroleerd bij apk. Piepende en strepende ruitenwischerbladen is geen afkeur zolang ze het water maar van het voorruit halen. Een ruitensproeier installatie is niet bij elke oldtimer een verplicht punt. Alleen na datum deel 1 30 september 1971. Brandstof en rem slangen mogen best scheurtjes vertonen tenzij ze zo diep zijn dat de bewapening zichtbaar is.

**Jaak Eijkelenberg**











Corvair Monza Early bij de weegbrug van een drag-race, Pomona, California, 1963  
Uit de Collectie: **Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



# Revisie wisselstroom dynamo Greenbrier

## Starten, niet meer lopen

Tijdens de afgelopen Koningsdag Club Tour door de Betuwe en verder beleefden wij een pijnlijk moment toen ik na een korte stilstand wilde starten en mijn startmotor zich beperkte tot een doffe 'klik'. Oef, hoe kom ik nu weg, zei ik tegen mijn rijder Saskia. Het leuke van zo'n clubrit is dan dat je je daar helemaal geen zorgen over hoeft te maken. Onder het motto 'spannend!' stortten bijna alle deelnemers zich op mijn motor. Ik kon gewoon achter het stuur blijven zitten wachten op het commando: 'starten!'. Zonder dralen sloeg de motor weer aan, via de startkabels verbonden met de Nissan van wegenwachter Ralf. De rest van de rit ben ik goed doorgekomen door eenvoudig mijn verlichting uit te laten. De volgende morgen de spanning op de accu gemeten bij draaiende motor. De wijzer bleef steken op 12,5 Volt waar dat idealiter 14 Volt moet zijn. De accu werd overduidelijk niet goed opgeladen, wat wijst op een probleem in de dynamo, de spanningsregelaar of de bedrading. De accu had een alibi, want die had ik een half jaar eerder nieuw aangeschaft. De week na de clubrit maar eens wat testjes gedaan. Aan de bedrading kon ik geen mankementen ontdekken. Ik had nog een tweede spanningsregelaar liggen en ook nog een dynamo waarvan ook niet duidelijk is of ze goed zijn. Deze opties gaven in ieder geval geen verbetering.

## Kennis vergaren

Omdat ik de dynamo nog niet uit elkaar had gehad en benieuwd was naar de inhoud leek het me een goede gedachte deze eerst eens te inspecteren. Om te beginnen heb je de dynamo in een oogwenk van de wagen af. Als je daarna de poelie en de ventilator los hebt kunnen krijgen dan nog slechts de vier verbindingbouten losdraaien en met enig getik en getrek

schuif je het geheel uit elkaar. Voor ik verder ging met ontmantelen eerst Section 6Y, Engine Electrical van de Shop Manual 1965 van het internet gehaald en eens goed bestudeerd, en ook de Clarks Manual, Alternator Parts, pagina 83-84 er maar eens op nageslagen. Na enig heen en weer surfen op het internet op zoek naar de juiste zoekterm ontdekte ik dat deze dynamo luistert naar de naam Delcotron 10DN, wat ook weer de nodige wetenswaardigheden opleverde. Eerst maar eens de rotor eruit gehaald en doorgemeten. Goed. Stator eraf en doorgemeten. Ook goed. Ik vroeg mij af waaraan ik nou de staat van deze dynamo verder het beste kon aflezen. Het antwoord bood zich aan doordat de koolborstels door de achterliggende veertjes uit de borstelhouder waren gedrukt. Die bleken inmiddels erg ver afgesleten. Te ver. Daarmee stond voor mij toen vast: reviseren deze dynamo. Het kwam erop neer dat als ik het goed wilde aanpakken, de borstelhouder, de diodes en de lagers vervangen zouden moeten worden. Maar ik vond dat de ontstoringcondensator er ook bij hoorde.

## Zoektocht naar onderdelen

Via internet botste ik op een Amerikaanse webshop die een revisieset voor deze dynamo aanbood voor 31 dollar. Met meer onderdelen dan strikt gewenst maar desondanks een interessante set. Echter naar Nederland verschepen zat niet in het repertoire van deze shop. Nog wel naar gevraagd, maar nooit een reactie gekregen. Kopen bij Clarks zou me een shippingbill van 40 dollar gaan opleveren en dan is het nog maar de vraag wat de douane er mee doet. Nee dus. Vervolgens geprobeerd de zogenaamde 'metal stud press fit diodes' los in het verre oosten te kopen. Ik kwam ze wel tegen op het net maar dan was de vraag of ik er tienduizend of honderdduizend wilde hebben.



Rotor met collectors.

zend of honderdduizend wilde hebben. Ik heb nog zitten tellen hoeveel leden we hebben en hoeveel wisselstroomdynamo's er dan tussen zaten. En hoeveel zaterdag ik daar dan mee bezig zou zijn maar het leverde geen gezond verdienmodel op. Ten einde raad maar eens contact gezocht met dynamorevisiebedrijven in Nederland. Rotor Alkmaar! Hoe groot is de kans dat ik hen zal aanbevelen bij familie en kennissen op een schaal van 1 tot 10? 20!! Het bestaat nog. Je belt en er wordt opgenomen. Je weet dat je een probleemje hebt waar de partij aan de andere kant van de lijn niets aan kan verdienen. Maar het gebeurt; de persoon in kwestie gaat het voor je uitzoeken, blijft zoeken, belt terug en belt nog eens terug. Resultaat: er wordt een paar dagen later een pakketje bezorgd met daarin een borstelset, een ontstoringcondensator, 3 positieve diodes en 3 negatieve diodes. Voor een Delcotron 10DN. Je tekent voor ontvangst en doet een vreugdedansje. Je hebt een topdag. Inclusief verzendkosten 40 Euro. En de lagers dan? Helemaal niet nodig; ik kon in de verste verte geen speling ontdekken en ze draaide alsof ze nieuw waren.



Alle versleten en vuile onderdelen.



Stator met gammele verbinding onder plakbandje.





**Oude borstelunit met afgesleten koolborstels.**

### Schoonmaken en weer opbouwen

De te vervangen onderdelen uit de schalen gedrukt en de overige onderdelen uiteraard eerst goed schoongemaakt. Bij het doormeten van de oude diodes bleken er twee niet meer volledig te sperren en de capaciteit van de condensator was verheer. Vervolgens een kort buisje gemaakt van verwarmingspijp om in de bank-schroef de diodes in de schalen te persen. Niet slaan, want dan gaan ze kapot. En let op: de positieve diodes gaan in het tussenframe waar draden samenkomen en de negatieve diodes in de grote schaal daarachter. Draai het niet om want dan levert je dynamo geen spanning. Vervolgens de borstelunit erin geschroefd. De borstels worden in de schachten gehouden door een pennetje dat er voor is geschoven en dat heel slim door een gaatje in de schaal naar buiten steekt. Hoe dat werkt lees je verderop. Daarna de condensator erin geperst. Het op zijn plaats buigen van de diodebedrading dient met zorg te gebeuren om te voorkomen dat er een draad afbreekt.

### Stator niet in orde

Bij het terugplaatsen van de stator viel me ineens een stukje isolatie op daar waar de uiteinden van de drie wikkelingen met elkaar zijn verbonden. Dat was duidelijk niet origineel. Eronder zat een gebroken en weer in elkaar gedraaide wikkelingsdraad. Oei, was dit misschien de reden dat deze dynamo het niet meer deed? Toen ik de



**De nieuwe componenten.**

meter nog eens aansloot en aan de verbinding rommelde, sloeg de meter uit tussen laag- en hoogohmig. Deze verbinding was dus gammel en de eerdere meting had mij dus misleid. Gelukkig had ik lengte genoeg om de draden alsnog goed aan elkaar te solderen. Tenslotte het naaldlager nog wat ingevet, de rotor geplaatst en de dynamo gesloten. Ventilator en poelie nog even netjes zwart gespoten en er weer op gezet. En dan steekt daar nog dat pennetje uit de achterste schaal, weet je nog? Nou trek het er maar uit. Ping, de eerste borstel springt op de voorste collector en poing, de tweede borstel stuit op de achterste collector. Het pennetje mag in de prullenbak en de dynamo kan worden ingebouwd.

### Inbouwen, starten, lopen?

Zaterdagmiddag 18 mei sta ik goedge-mutst met mijn hoofd boven de motor, klaar om de dynamo weer op zijn plaats te zetten. Nog even een lapje over de motoromgeving, je kent dat wel. Maar wat ziet dat er toch vreemd uit achter de oliekoeler. De krukspoelie zit strak tegen de



**- diodes worden in de buitenschaal geperst.**

achterkant van het filter aangedrukt. Dat zag er dus helemaal niet goed uit. Al snel drong het tot me door dat de buitenring van de harmonic balancer was losgekomen van het binnenwiel. Ik kon het buitenwiel vrij eenvoudig terugdrukken waarna er weer een ruimte van circa 7 mm tussen filter en balancer was. Ik zag toen ook dat de verf van het filter er helemaal vanaf was geschuurd. Kortom, ik zat met een defecte motorpoelie en het had dus geen enkele zin om de dynamo er nu nog op te zetten. Toen ik de film van de Koningsdag club tour nog eens teruggedraaide kon ik slechts dankbaar zijn dat de Greenbrier ons er nog zo doorheen geholpen had en dat ik dit probleem comfortabel op de brug kon ontdekken en niet met een heet gelopen motor en een vet oliespoor achter me, ergens langs de weg. Zo bleek die middag de fles niet alleen half leeg te zijn gelopen maar vooral nog half vol te zijn gebleven. Bovendien houden we zo steeds weer een onderwerp voor een volgend artikel in een volgende Corvair Mail.

**Wim Smit**



**Binnenframe in buitenschaal gemonteerd. Alles aangesloten.**



**+ diodes in het binnenframe, - diodes in de buitenschaal, condensator naast het lager, borstelunit achter de R en F aansluitingen, borstel borgpennetje boven het lager.**



# Vorderingen van het Lakewood project

Het is alweer een half jaar geleden sinds de vorige update in het clubblad (december 2018). Die editie eindigde met het bericht dat de motor er in hing. Het goede nieuws is dat deze er nog steeds in hangt, het "slechte" nieuws: we hebben hem nog steeds niet gestart. Wel zijn we weer een aantal punten verder en hebben we wat aanpassingen gedaan.

Nadat de motor er in hing hebben we de aandrijfassen gemonteerd. Een mooi klusje om die beugels om de kruiskoppelingen te krijgen. Gelukkig pastte alles perfect, en was ik op mijn gemak 2 avondjes verder. We blijven even onder de auto, want ik kon de achterophanging en remmerij op deze manier afmaken. Helaas was mijn vreugde van de aandrijfassen van korte duur, aangezien ik de remcilinders vergeten was te plaatsen. Ik dacht dat ik daar achteraf wel bij kon, maar niets was minder waar. Gelukkig gaat uit elkaar makkelijker dan in elkaar en het kostte maar een avondje voor ik weer terug was op het punt waar ik gestart was. Vervolgens alles weer op precies dezelfde manier in elkaar te zetten, alleen deze keer mét remcilinder. Ook dit ging sneller dan de vorige keer en het uiteindelijke resultaat is altijd weer mooi om te zien. Ik mistte nog een klein onderdeel (of laat ik het zo zeggen, het huidige onderdeel was slecht van kwaliteit) dat ik nog eens een poging gewaagd heb in Nederland om deze remonderdelen te kopen. Ik kwam uit bij C&C Parts Remonderdelen Remonderdelen. Een bedrijf wat gespecialiseerd is in (oude) rem onderdelen en techniek. Vol goede moed ben ik er heen gereden en legde de 2 onderdelen op de toonbank. De beste man keek ernaar en begon wat te meten. Deze moesten besteld worden (ik dacht dat het standaard rem onderdelen waren, maar goed). Na wat gegevens van de auto doorgegeven te hebben had hij de goede gevonden in hun database en



konden ze het bestellen. zou 2 tot 3 weken duren. OK jammer dat ik ze niet gelijk heb, maar bestel maar, ik hoor het wel. 3 weken later werd ik gebeld dat alles binnen was. Een collega van mij woont in het dorp waar deze firma zit en kon voor mij de spullen ophalen (scheelt weer een ritje). Ik had hem de oude onderdelen meegegeven, zo van hier moet het op lijken. Ik kreeg al snel een berichtje dat het allemaal veel groter was dan ik had meegegeven. Nog geen minuut later belde de firma mij op, of het wel de goede waren die ik had meegegeven (eeeeh ja ik heb maar één Lakewood). Ja hun onderdelen waren veel groter, of ze van de Lakewood ook een vrachtwagen versie hebben misschien en of ik dan de grotere wilde hebben. Kort antwoord, Nee ik hoef die onderdelen niet want dat gaat niet passen. Een mooie firma dus en mijn poging om weer eens iets in Nederland te halen voor de Lakewood is voor de zoveelste keer gestrand. Kortom 3 weken wachten weg en nog geen onderdelen. Uiteindelijk besteld bij de vertrouwde Clark's, op laten sturen en binnen een aantal dagen in huis.

Ik kon de remtrommels afmaken. Hebben we dan die 3 weken wachten stil gezeten. Nee natuurlijk niet. Het plafond is geïsoleerd met hitte- en geluidswerende foam. Dit materiaal gaat straks ook op de vloer, maar daar moeten we nog te vaak overheen kruipen dat we deze daar nog niet geïnstalleerd hebben. Ook hebben we de motor verder afgewerkt. De kleine onderdelen, onder andere de bobine, bougiekabels, carburateurs, gashendel, choke splitter, snaarspanner, en uiteindelijk ook de koelkappen met de seals allemaal bevestigd. Leuke klusjes om zo een avond mee bezig te zijn. Je ziet alles groeien.

Na het opbouwen van de trommelremmen en de motordelen, zijn we op het punt van de leidingen aangekomen. Ik heb nog een deel "nieuwe" leidingen van de lakewood liggen in metaal / rvs vorm. Het leek me een goed idee om in deze stijl verder te gaan. Na wat zoekwerk op internet een bedrijf gevonden die mij RVS leidingen kon leveren in de maten die ik nodig had. Remmerij en brandstof leidingen. Lang leve internet, avond bestellen 2 dagen







later in huis. We konden gaan buigen. Helaas bleef het bij buigen. Na een dag en een avond bezig geweest te zijn om op diverse manieren en met diverse tools de koppelingen eraan proberen te zetten hebben we het maar opgeven. RVS is te hard om te bewerken met huis-, tuin-, en keukengereedschap. Het schijnt wel te kunnen met een hydraulische pers, maar de bedrijven die deze hebben wilden mij niet verder helpen helaas. Een doodlopend pad dus. terug naar de tekentafel, of eerder gezegd naar de besteltafel. Cunifer is het geworden, waarom dit, persoonlijk omdat ik het mooier vind dan koperen leidingen in mijn motor compartiment. De huidige leidingen in het compartiment er uit. Deze nagebogen en gefine tuned om ze weer terug te plaatsen. Een mooi klusje wat zo een paar avonden in beslag neemt zonder er daadwerkelijk een stap mee vooruit te gaan. Remleidingen buigen en koppelen, zowel achter als voor. Voor was weer een andere tegenslag. De leiding liep boven de benzine tank door. Na wat gepuzzel en bekeken te hebben zagen we geen andere mogelijkheid om de benzine tank er onder uit te halen. Dit verliep gelukkig wel vlot, hopelijk gaat deze er straks ook weer zo handig terug op zijn plek. Nu we voor weer alle ruimte hadden konden we deel voor deel de rem leidingen buigen. Helaas kunnen we het project leidingen nog niet afwerken. Het rempedaal moet er in. Nu had Jan Geneugelijk een rem revisie setje liggen en al snel kwamen we tot een samenwerking om nog wat onderdelen te bestellen en deze gezamenlijk over te laten komen. Normaal gaat dit goed, behalve (jawel de wet van Murphy) deze keer. Het begin ging goed, maar bij Schiphol bleef het stil op de Track en Trace. Na 3 weken (nee ik had en kreeg geen verdere informatie, want die was er niet) ging het pakketje weer terug naar New York, om vervolgens de volgende dag weer naar Amsterdam te vliegen. Door de douane en net niet op tijd

bij de voordeur voor mijn vakantie. Gelukkig heb ik nog ouders die dichtbij wonen en konden zij het pakketje ophalen. Na een kleine betaling kregen zij het pakketje in ontvangst (nog geen idee wat er betaald moest worden, het bedrag is te laag voor invoer en BTW) Hier gaan we na de vakantie wel eens achteraan of in ieder geval bekijken waarom er wat betaald moest worden. Kortom binnenkort een ritje naar Jan (of andersom) om de laatste onderdelen bij elkaar te krijgen om zo het rempedaal te reviseren. Als dit gebeurd is kunnen we deze plaatsen, en vervolgens als een kettingreactie de punten één voor één afwerken en aansluiten (rempedaal - remleidingen - benzinetank terug - benzineleidingen). Als dit klaar is is er weer een grote stap gedaan. Ondertussen hebben we diverse andere klusjes opgepakt. Eén ervan was de kachel-unit uitzoeken en in orde maken. Hier stuitte ik op een "probleem" of zal ik het zo zeggen een designfout bij cilinder 5. In deze editie het complete verhaal hierover. Ik sla dit voor nu over. De kachel unit is verder klaar op wat buizen en een rubberen of stoffen connectie punt na (deze zit in het pakketje met onderdelen als het goed is). Buizen van diverse diameters en lengte ook weer mooi via internet besteld en snel geleverd. Helaas liep het hier ook weer iets anders dan gedacht of gehoopt. De kleine buis past perfect onder het dashboard, maar de middelste is te groot als buitenmaat. De



binnen diameter is perfect, maar de buiten diameter is te groot voor in de kokerbalken helaas. Kortom weer terug naar de "winkel" om andere te zoeken. Uiteindelijk hebben we de juiste buis gevonden en besteld en toen het pakketje (de buizen zullen onderhand wel gek worden van al mijn pakketjes) gelijk gepast of deze er wel door gingen. en het paste! Ik heb ze nog niet gemonteerd verder, dit staat op de planning zodra de andere klusjes klaar zijn. De grootste buizen zijn perfect, al heb ik een buis net te kort besteld helaas. Na wat meten kwamen we uit op 2x50cm of te wel 1 meter. Nu hadden we geen rekening gehouden dat een kachelbuis in een bocht loopt in plaats van direct erheen. we komen 10cm tekort. Helaas, na wat puzzelen en opties bekeken te hebben zit er niks anders op dan nog een keer 1 meter te bestellen en op maat te maken. Dit gaat na de vakantie gebeuren. Als laatste zijn we met de elektra bezig in het motor compartiment. Dit past nagenoeg allemaal. Een enkel draadje moeten we verlengen, maar dit komt meer doordat ik een achteruitrij-verlichting ga plaatsen en de draden een bepaalde positie in het bodywork daarvoor moeten hebben. De eerste gaten voor het systeem zijn in het bodywork geboord. Het is altijd spannend om zoiets te gaan doen. Hopelijk is het resultaat er straks naar, maar ook dit project hebben we nog niet kunnen afronden helaas.

Zoals je leest heb ik helaas dus wat tegenslag gehad met diverse bestellingen / onderdelen. Meestal is het balen, bekijken hoe verder en verder gaan. We hebben veel "projecten" lopen die allemaal nog niet af zijn, maar straks als de ketting reactie in gang gezet gaat worden kunnen we veel afwerken en afstrepen van onze to do lijst.

Tot zover weer een update van het Lakewood project. Hopelijk bij een volgende weer wat beter, sneller, of misschien wel start nieuws. We blijven dromen en hopen dat het deze zomer een keer gaat lukken om de motor te starten!

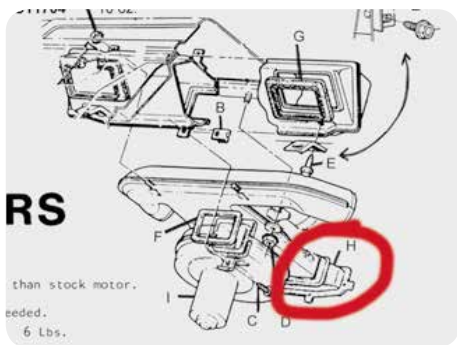
**Ralf Verhees**





# Een tevreden cilinder #5

Met het afmonteren van mijn motor in de Lakewood kwam ik op een punt om de "heater boot" te plaatsen. Deze zit als je naar de motor kijkt rechts boven op de afdek kap van de ventilator en verdwijnt in het brandschot. Achter het brandschot komt hij bij de kachelunit uit. Ik kwam er niet uit welk rubber ik nodig had tussen het brandschot en de kachelunit. Clark's bood 2 opties aan een \$17 en een \$72 versie. Het prijsverschil vond ik dusdanig groot dat ik op onderzoek uit ging. Uiteraard heb ik Facebook in geschakeld en al snel kreeg ik de eerste reacties. Het mooie was dat het niet over de rubbers ging maar over het blokkeren van deze buis. Na een aantal berichten gehad te hebben van diverse mensen, als ook van echte Corvair restaurateurs, ben ik er toch maar eens serieus naar gaan kijken.



Hier een paar van de berichten:

***I've made dozens of them. I don't trust the 50 plus year old hoses. Some times you don't even see the leaks in them. So I block them all. Can't count how many bad #5 cylinders I've found because of this.***

***yes I can't agree with you more ! I have lots of cylinder heads with dropped valve seats in the number 5 cylinder as well. There's something I would like to add to this however that even if you had a brand new hose on there, there's still a certain amount of air that goes THRUUGH the hose which is not good. So the hole must always be blocked***

***off tightly and securely with a plate or welded up like Bud is doing with his.***

***The Corvair engine gets its cooling from the air that goes down the fan, then it is intended to blow past the hot cylinders and Hot Heads, then blow outside or blow into the cabin for hot air. But if you take that air and blow it through the top cover before it has a chance to do its job and go down past the hot engine, it's wasting the air and thus will overheat the engine.***

Om een lang verhaal kort te maken: het komt er op neer dat er een foutje in het ontwerp van de koeling zit. De Corvair motor wordt door middel van "koude" lucht gekoeld (ik denk dat we dat wel allemaal weten). Deze komt van boven via de ventilator het motorblok in en gaat door de cilinders en koppen naar de onderkant om vervolgens naar buiten te gaan of naar de kachel unit te gaan om zo hete lucht in het zit gedeelte te krijgen. Nu is er nog een slang die naar de kachel unit gaat maar die zit boven op bij de koelkap van de ventilator. Hierdoor kan er lucht al naar de kachel unit gaan voor deze de motor bereikt heeft. Oorzaak lucht verdwijnt voor deze bij de motor komt in het gebied van cilinder 5 (rechtsboven als je naar de motor kijkt). Gevolg is dat er bij cilinder 5 veel minder "koude" lucht stroomt, en dus automatisch veel minder koeling krijgt. Het gevolg van minder koeling is het oververhitten of zelfs uitvallen van cilinder 5. Deze krijgt op zijn falie en gaat kapot. Zelfs al zet je de kachel unit dicht, dan kan er nog steeds lucht in de buis komen, en al heeft de buis maar een enkel klein gaatje, of slechte connectie (vaak is deze met tape rondom dicht gemaakt) kan het tot verlies van koel lucht lijden voor cilinder 5 (deze is dan niet happy meer helaas).

Oplissing voor dit probleem: Eigenlijk heel makkelijk, een afdekkapje. Ik zal het uitleggen hoe ik het



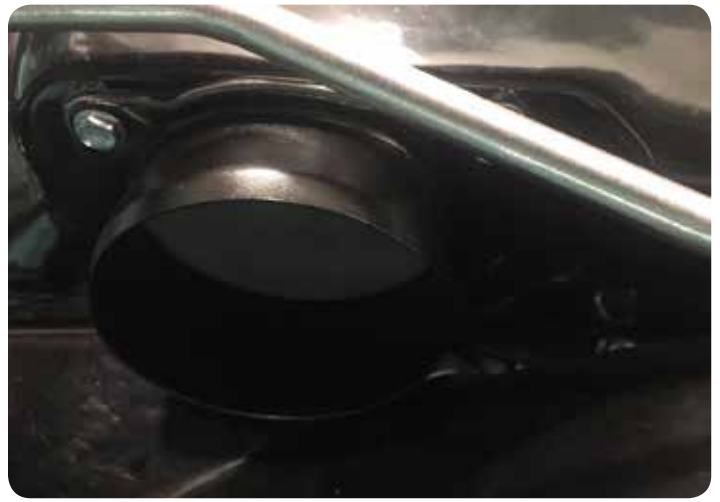
gemaakt heb. De lokale smid of ijzerwarenboer heeft vast wel een klein plaatje (9,2x8,5cm) dun metaal. Dit wordt de basis van de blokkade. Pakking papier om het dicht te maken en een boor om gaten te boren.

Schroef de "ronde buis connectie" los van de ventilator koelkap. Deze zit met 3 schroefjes vast aan de achterzijde boven cilinder 5. Als deze los is, pak je het plaatje en teken je het af zodat je weet hoe de ronde hoeken van het plaatje moet worden. Dremel of slijp de ronde hoekjes er aan (het kan ook recht, maar dit ziet er mooier uit, en het was ook nog leuk om te maken). Pak je boormachine en een ijzer boortje en boor er 3 gaten in zodat deze overeen komen met "ronde buis connectie". De basis is nu klaar voor de blokkade. De volgende stap is het maken van 2 pakkingen. Gebruik het plaatje als mal zodat je de buitenkant kan los knippen. Pak de "ronde buis connectie" en teken op één van de pakking de binnenkant af. Snij het ronde gat uit (deze komt bij de motor te zitten, zo kan er nooit pakking materiaal naar binnen vallen. Als je de pakkingen klaar hebt, heb je alles klaar voor de montage.

Het monteren is eenvoudig, stapel het op als een hamburger. Begin bij het motorgat, pakking met ronde gat, blokkade plaat, pakking en dan de "ronde buis connectie". Schroef deze weer vast met de 3







schroeven en het probleem is opgelost. De pakking bij de motor sluit de lucht af samen met de blokkadeplaat, er kan geen lucht meer door en gaat via cilinder 5 naar beneden om deze te koelen. Een tevreden cilinder 5 hierdoor. De andere pakking zorgt dat er geen lucht uit de kachel het motorcompartiment in kan komen (mits de buis ook nog heel is).

Totale kosten voor dit al: metalen plaatje was gratis (we hebben een goede vriendelijke smid hier in het dorp) pakking papier rol: €14,00, waar ik nog een hoop van over heb nu. Gereedschap: Dremel en slijpschijfje of een slijpmachine, boormachine en ijzer boortjes, mesje en een schaar. Een simpele oplossing die een hoop ellende kan besparen. Beter een tevreden cilinder 5 fluitend aan het werk tijdens het

rijden dan een boze oververhitte cilinder 5 die tijdens het rijden gaat staken! En waar het allemaal mee begonnen is, ik ben voor de €17 euro versie gegaan aangezien het nu alleen nog maar show is en geen doel meer heeft. Ik zelf vind het mooier als er wel een rubber zit, dan lijkt het af in plaats van geen rubber, vandaar de goedkopere versie.

**Ralf Verhees.**

## New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

## Parts

*Free with a parts order (you pay shipping)*

- Over 500 pages in 1 volume
- 330 interior color samples on 8 pages
- All new text & layout
- More photos & information
- Includes all new parts as of 2/1/19



*Catalog - Free with a parts order (you pay shipping)*

**Order just a 2019-2025 Catalog**

**USA** - order Cat-9 \$8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money  
**International** - you pay the actual shipping (starting at approximately \$30 shipping)

### Check the website - Many Improvements!

Catalog pages much "sharper"

Ordering a part with color options?

Click on the color sample "pop-up" window

Index takes you right to the page

Many screens now larger & easier to use including the shopping cart

### Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 Fax: 413-625-8498

[www.corvair.com](http://www.corvair.com) email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)





# In memoriam, Johan van Rijn.

*Het was mei 2001; "Ze vlogen alle kanten op toen ze hier de helling af kwamen!" memoreerde hij.*

We hebben het hier over het commentaar van Johan van Rijn aan het begin van de historische Tulpenrally waar we dat jaar aan deelnamen in Mike's '60 Corvair. Een hele onderneming van twee totaal onervaren 'rallyrijders'. Maar met de steun van een aantal financiële sponsors en de morele steun van een handjevol clubleden. Één daarvan was Johan van Rijn. We werden op voorhand door hem uitgenodigd om de nacht vóór de start bij hem te komen logeren om ons zo goed voor te bereiden op de rally. De rally startte immers in zijn woonplaats, Noordwijk.



De dag ervoor waren we dus bij Johan gearriveerd en kregen we eerst een rondleiding door zijn garage vol met militaire voertuigen die naast zijn vierdeurs '65 Corvair stonden opgesteld. Zijn trouwe hondje 'Chevy' was er steeds bij. Ook bij de finish was Johan er weer en wederom werden we uitgenodigd bij hem te logeren. Maar dat sloegen we af omdat ik toch wel naar huis wilde en Mike in 'Huis ter Duyn' bleef om de prijsuitreiking bij te wonen. Johan was ook op vele van onze club-



treffens aanwezig, ongeacht waar deze plaatsvonden. En zeker op de nieuwjaars bijeenkomsten annex jaarvergaderingen. Niet dat hij veel wilde inbrengen maar om een vriendschappelijk praatje met de aanwezige leden te maken. En altijd over de auto's, meer bepaald over de Corvairs. Zelden over de militaire voertuigen want dat hield Johan strikt gescheiden.

Onlangs, tijdens de laatste jaarvergadering was hij er niet. Niemand die zich afvroeg waarom hij er niet was. Kort daarna kwamen we er via via achter waarom niet. Johan was toen zwaar ziek en zou enige

dagen later overlijden. In zijn woonplaats Noordwijk was hij een bekende garagehouder en voerde lange tijd een Seat dealerschap. Maar zijn oude legervoertuigen waren zijn ultieme hobby. Bij zijn uitvaart werd hij dan ook geheel toepasselijk, en naar zijn wens, in een klassieke legerwagen vervoerd in een in legerkleur geleverde kist. Wij gedenken Johan van Rijn als een zeer aimabel en toegewijd clublid en we zullen hem zeker missen op onze diverse bijeenkomsten.

**Leon Janssen / Mike Cramer**





# Onze nieuwe leden van harte welkom:

*Na in de vergadering het onderwerp gelanceerd te hebben dat het wenselijk is dat nieuwe leden zich voorstellen in ons club blad hebben we een formulier gemaakt die de nieuwe leden toegezonden krijgen. Hierop staan wat vragen die betrekking op hun zelf en vooral de interesse van Corvair hebben. Dit onderwerp was neergelegd bij onze Ruud, de penningmeester, echter die verzocht mij om dat op zich te nemen. Mijn voornemen was nu ik met "pensioen" ben na een hard werkzaam leven om er geen taken erbij te nemen. Echter na het verzoek van Ruud om dit op me nemen ben ik toch gezwicht want tegen onze Ruud kan ik nu eenmaal bijna geen nee zeggen. Dus bij deze een nieuwe functie in de club erbij n.l. het behartigen van nieuwe leden.*

*Ik heb nu de eer om zelfs 2 leden welkom te mogen heten namens de club:*



**Robert Knop** is 56 jaar jong, ondernemer en woont in Apeldoorn. Zo'n 33 jaar geleden al is zijn Corvair liefde bij aanschaf van de auto begonnen. "Ik wist al jaren van het bestaan van deze auto af", aldus Robert, "voordat ik hem kocht in 1986 stond de auto jaren lang bij een bevriende Subaru dealer in Apeldoorn. Iedere keer dat ik hem bezocht, ging ik even in de Corvair zitten. Daarvoor als kind kan ik de auto ook nog herinneren, toen we met onze AMC Hornet naar oma gingen in Laren, reden we door de Laan van Zevenhuizen in Apeldoorn waar de Corvair vaak voor een huis geparkeerd stond. In de beginjaren na aanschaf van de auto ben ik begonnen met de restauratie, alles werd er van aangepakt, motor eruit en deze opnieuw opgebouwd.

Onderdelen besteld bij Clark's in Amerika. Helaas heeft de motor nooit goed meer gelopen en daardoor de Corvair jaren lang weer stil gestaan in ons pand in Twello. Het afgelopen jaar de motor weer aangepakt, cilinders laten uitboren met overmaat zuigers enz. het blok is nog steeds niet ingebouwd. Ik moet alleen de koelbepaling nog opbouwen, de thermostaten erin en de zojuist aangekochte elektronische ontsteking monteren. En ook de vier carburateurs schoonmaken en weer monteren. Dan kan het blok er weer in. Hopelijk lukt dat deze zomer.

Dit jaar dan hopelijk eindelijk rijden in mijn Corvair. Via internet ben ik bij de Corvair club terecht gekomen."

De Corvair van Robert is een "Nederlandse" witte Corsa 140hp uit 1966. Dus weer een mooie snelle jonge in de club erbij die er heel mooi uitziet naar mijn mening. En wonderbaarlijk dat hij de auto al zo lang in zijn bezit heeft gehouden en nu de stap genomen heeft om lid van onze club te worden. Gezien de foto's van de motor restauratie is Robert wel heel erg goed bezig en lijkt hij mij een aanwinst voor onze club en hopelijk de club voor hem.

*Het tweede nieuwe lid dat voorgesteld wordt is:*

**Job van Oostrum** die wel een heel rijk autoverleden heeft zoals ik uit zijn omschrijving mag vernemen. Job schrijft dat hij al vanaf zijn 14de in de autosport actief is geweest en na een lange pauze weer actief is met de Porsche 99 cup races. Ook actief geweest als "oud" Olympisch bobsleeër. Hij heeft een grote autoverzameling en de allereerste en vlugste auto nog steeds in zijn bezit. Dit alles klinkt wel veelbelovend voor onze club ontmoeting met Job.

De interesse van Job in Corvair is ontstaan doordat hij fan is van de Volkswagen luchtgekoeld en zoals vaker bij luchtgekoelde VW liefhebbers voor komt dus ook voor de andere luchtgekoelde voertuigen en in dit geval de Corvair met de motor achterin geplaatst. Job bezit dan ook een EM convertible 1963 in de kleur rood/wit die hij op de sloop in Amerika vond en heeft meegenomen naar Nederland en een blauwe EM sedan 1962. Beide auto's zijn nog niet voorzien van kenteken, de blauwe sedan was bedoeld als onderdelen leverancier voor de cabrio, echter is in zo'n goede staat, er mankeerde niets aan behalve geen rem druk en is dus weg gezet voor restauratie. Beide auto's zijn al in 2003 gekocht en nu is hij begonnen met de restauratie. Job heeft de weg naar onze club ook via internet gevonden.

**Robert en Job, namens alle clubleden van harte welkom en wij verheugen ons al op een ontmoeting. Wellicht is de komende meeting daar een leuke plek voor.**

**Jaak Eijkelenberg**



