

# CORVAIR MAIL



# CORVAIR SPEURTOCHT

Iedere editie komt er een speurtocht met foto-opdrachten. Zo kun je toch met de Corvair bezig zijn, er even lekker op uit, en met als resultaat mooie, grappige, creatieve Corvair-foto's! De speurtochten hebben de thema's WINTER - LENTE - ZOMER - HERFST. Je kunt de speurtocht in je eigen tijd doen, tot 2 maanden na uitgave van de editie. Je kunt deelnemen in ieder voertuig, maar bij voorkeur in/met een Corvair. Per foto kun je punten verdienen, wees creatief, dit werkt in je voordeel!

Aan het einde van het jaar wordt er bekeken wie de winnaar is van de speurtocht. De winnaar wordt in december 2021 bekend gemaakt en zal iets leuks ontvangen. Over de uitslag kan niet worden gecorrespondeerd. Meedoen is belangrijker dan winnen!

De gemaakte foto's moeten toegezonden worden naar [rverhees@gmail.com](mailto:rverhees@gmail.com)  
Clubblad december 2020 insturen voor 28 februari 2021  
Clubblad maart 2021 insturen voor 31 mei 2021  
Clubblad juni 2021 insturen voor 31 augustus 2021  
Clubblad september 2021 insturen voor 30 november 2021

De toegezonden foto's kunnen geplaatst worden in het clubblad en facebook!

<b>W</b>	<b>WIT</b> Een foto van je auto met iets wits.
<b>I</b>	<b>INFORMATIE</b> Een foto van je auto bij een informatiepunt.
<b>N</b>	<b>NUMMER(S)</b> Een foto van je auto met een zo lang mogelijk nummer
<b>T</b>	<b>TRUI</b> Een foto van jezelf / jullie met je leukste of gekste trui
<b>E</b>	<b>EZEL</b> Een foto van jezelf / jullie bij een ezel
<b>R</b>	<b>RECEPT</b> Een foto van jezelf / jullie in de keuken met je favorite eten / recept.

## Rectificatie

In het vorige nummer zijn we **MARIO CASIMIRI** vergeten te vernoemen als deelnemer aan de puzzeltocht! Bij deze willen we **MARIO CASIMIRI** onze oprechte excuses aanbieden en bedanken we **MARIO CASIMIRI** voor zijn aanwezigheid. Als “goedmaker” zouden we **MARIO CASIMIRI** in geuren en kleuren vernoemen in dit blad!

## Van de penningmeester

Het jaar is weer bijna voorbij en met maar twee meetings dacht ik, “dan heb ik in het eind van het jaar een goed gevulde kas”. Helaas strooien de portokosten weer roet in het eten! Ze zijn een stuk duurder geworden. Daarom heb ik met Ralf besloten om voor komend jaar flink in de portokosten te investeren. Ik verwacht wel dat met de stijgende porto kosten voor 2022 de lidmaatschap bijdrage iets aangepast moet worden.

Wat betreft de nieuwjaars meeting in 2021 hebben we besloten om die niet door te laten gaan. Jammer, maar met de corona perikelen leek het ons veiliger om geen risico's te lopen. Mocht het eind februari helemaal veilig zijn, kunnen we misschien op korte termijn iets organiseren. We zullen dan iedereen via de Mail informeren. We hebben twee nieuwe leden mogen verwelkomen. Ook worden er weleens leden op 1 januari 2021 uitgeschreven. Waaronder de heer Nijbroek, hij kon het fysiek niet meer aan en de auto is met pijn in het hart verkocht.

Ik bedank Ralf met zijn dames, en Jaak en Linda voor hun inzet dit jaar.

En wens alle leden, ondanks corona, toch heel prettige feestdagen.

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

Sinterklaas is weer in het land en dat betekent dat het einde van het jaar weer in zicht komt. Een jaar om niet snel te vergeten. Helaas niet met de mooie herinneringen die we gehoopt hadden zoals onze bruiloft en huwelijksreis. Het is allemaal anders gegaan door het tegenwoordig welbekende virus wat de wereld bezig houdt. Helaas zijn door de beperkte mogelijkheden ook de activiteiten flink afgenomen, we spenderen met z'n allen meer tijd thuis. Toch is het clubblad lekker gevuld met verhalen van clubleden en een bij-

## 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: Monza2020**

**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 speurtocht

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Proeven en beproevingen

8

De Corvair en de Daimler

10

Corvair Live!

12

Greenbrier van mechanische naar elektrische benzinepomp

15

René Kennis Wil het 'leven' van de auto zien

16

The Great Race

18

Eerlijkheid, wat heb je eraan?

19

“De verloren zoon is weer terug”

zonder record wat verbroken is. Het is fijn om te zien dat de Corvair Club toch wel doordraait ondanks de mindere activiteiten die we hebben gehad dit jaar. We spreken elkaar wat meer door de telefoon of email en diverse clubleden hebben onderling afgesproken om elkaar te zien. Een mooie manier om toch betrokken te zijn zonder dat het een grote groep wordt.

Voor het begin van 2021 ziet het er nog niet veel beter uit, zoals Ruud al zegt gaat de nieuwjaarsmeeting niet door. Om toch wat te ondernemen heb ik de Scavanger Hunt die ik van de zomer gedaan heb omgebouwd naar een Nederlandse versie: Corvair Speurtocht! Ik hoop dat jullie hier wat plezier aan gaan beleven en er mooie, grappige foto's uitkomen. Links staat de complete uitleg en het fijne is, het is coronaproof en in je eigen tijd te doen! Dus er zijn geen smoesjes meer om er niet aan mee te doen!

Het laatste kwartaal is voor ons heel vreemd gelopen. We werken weer veel thuis omdat er meer positieve gevallen in de omgeving waren. Helaas is het toch niet gelukt om virus vrij te blijven en hebben we de maand november bijna helemaal binnen door gebracht. Nu zal je denken: dan is de Lakewood ver gevorderd, helaas, de puf en zin is er niet voor geweest dit kwartaal. Ik heb wat kleine dingen gedaan en voorbereid, maar echt grote sprongen bleven uit. Ik heb meer gepuzzeld, sprookjes gelezen en koekjes gebakken aangezien Rosalie ook thuis was. Gelukkig hebben we alleen milde klachten gehad en bouwen we de energie weer op om een dag “gewoon” door te kunnen brengen in plaats van helemaal uitgeteld savonds op de bank te belanden. Het gaat stukje bij beetje vooruit.

Ik kreeg helaas ook bericht dat één van de “pioniers” in Corvair racing en Corvair liefhebber Warren LeVeque is overleden aan de gevolgen van een longontsteking / Corona virus. Ik heb Warren 3 keer mogen ontmoeten. 2 keer op de Corsa Conventie zowel in Kalamazoo als in Knoxville. Ook heb ik een zomer vakantie bij de LeVeqes gependend (ik sliep bij Michael en Tracy, en Warren, de vader van Michael is de buurman) waar we de vele Corvairs samen bekeken hebben. Het was een man met veel kennis op het gebied van het motorische gedeelte. Gelukkig heeft hij de kennis doorgegeven aan zijn zoon Michael die LeVair Performance & Restaurations runt. Ook de vele “race” verhalen en de bekende Tweety's die hij uitdeelde zorgen er voor dat Warren in de Corvair wereld nooit verloren gaat en altijd op een manier aanwezig is.

Wij wensen Sharon, de vrouw van Warren, Michael & Tracy en de rest van de familie veel sterkte toe met het verlies van Warren!

Namens Lotte, Rosalie en mijzelf wens ik iedereen fijne feestdagen toe en op naar het nieuwe jaar!

**Ralf Verhees**

# Proeven en beproevingen

***Ik volg al een jaar of 3 een project op Facebook met de naam Bonneville or BUST. Dit is een project wat jaar op jaar een snelheidsrecord probeert te vestigen op de zoutvlaktes van Bonneville. Dat ze daar snel gaan weten de meesten van jullie wel, maar dat het project met een Corvair gedaan wordt is natuurlijk uniek in de wereld van de snelheidsrecords. Unsafe at any speed was ooit de gezegde over de Corvair, geldt dat ook voor deze? Ik nam contact op met Gregory T. Lloyd, de eigenaar van team Bonneville or Bust wat het verhaal achter de recordpogingen is.***

Het begon allemaal toen ik als teamlid meeging naar Bonneville. Op de lange terugweg naar huis (30 uur rijden enkele reis) kwam ik op het idee dat ik ook een auto wilde bouwen om een record te proberen te vestigen. Het was Augustus in het jaar 2017. Ik kreeg het advies om de recordboeken te raadplegen om te kijken welke records ik zou kunnen verbreken. Zowel in snelheid als in het zelf bouwen en financieren van een record. Na uren nadenken en lezen gingen we voor de klasse F/CPRO met een snelheidsrecord

van 132.8 mph (212,48 km/h). De F staat voor aangepaste motor op benzine en de CPRO is de klasse Categorie C: Classic 1948 tot 1981 Coupes en Sedans. Nu het snelheidsrecord bekend was gingen de hersenen kraken met welk voertuig we de uitdaging aan konden gaan. Rick Deerwester gaf mij een voorstel om het te gaan proberen met een Corvair. De Corvair heeft een grote groep mensen om zich heen. Onderdelen zijn voldoende te krijgen en het is vooral een lichte wagen met een sterke motor. Nu de basis plannen bekend zijn heb ik diverse mensen gebeld en uiteindelijk bij Michael LeVeque uitgekomen. Na het voorleggen van mijn plannen was Michael geïntrigeerd. Hij wilde graag deelnemen aan het project! Met Michael aan boord hadden we de kennis van Corvairs en met name het sneller maken van Corvairs. De LeVeques staan namelijk bekend in de Corvairwereld om de races met Corvairs, Warren (de vader van Michael) deed dit in de eerste jaren en zoon Michael heeft de performance werkplaats overgenomen en zet de snelheid met Corvairs graag voort. Nu de puzzelstukjes op zijn plek vielen ging de bouw van de Corvair van start. 9 maanden later was de Corvair klaar.



**Foto:**  
**Brandon Gillogly / Hagerty's Media**

De Corvair had last van kinderziektes en een paar tegenslagen hielden ons helaas tegen om het maximale uit ons project te halen. Na de shakedown op de vliegbasis in Loring, Maine konden we op de dyno van Cozzolino's in Indianapolis inderdaad onze problemen terug vinden. Helaas bezorgden ze eigenlijk meer vragen dan oplossingen. Toegewijd aan Bonneville gingen we toch op pad in de hoop dat we de problemen op locatie konden oplossen. Toen we arriveerden kwamen we niet door de Tech Inspectie heen op 4 punten. De aankomende 2 dagen spendeerden we in het oplossen en aanpassen zodat we



**Foto: Brandon Gillogly / Hagerty's Media**



Foto: Brandon Gillogly / Hagerty's Media



Foto: Brandon Gillogly / Hagerty's Media

deze keer wel de Tech Inspectie passeerden. Ondertussen hebben we spontane olie lekkages opgelost, en hebben we diverse verdelers geprobeerd. Bij één van de verdelers klonk de motor mooi zingend! Deze hebben we er op gelaten en we passeerden de tech inspectie zonder op- of aanmerkingen. Met een paar dagen vertraging mochten we eindelijk deelnemen aan de Rookie Meeting / School. De beginners uitleg en ook de Rookie run, beginners rit. Op de korte baan mochten we onze eerste run maken. We waren opgetogen met een run van 141,9XX mph, een snelheid van 227 km per uur. We hebben ons gekwalificeerd voor het record! Terug

in het paddock kregen we meteen een protest aan onze broek van één van onze tegenstanders. Deze beweerde dat onze voorspoiler niet origineel was. We werden uit de groep gezet en reden de rest van de week zonder spoiler. De regels zijn als het toendertijd beschikbaar was dat het op de auto mag zitten, de voorspoiler was een optie voor een 66-69 Corvair, maar we hadden hier geen bewijs van helaas. We probeerden het record te vestigen zonder spoiler. De condities van het zout waren slecht en een stevige kopse wind weerhield het ons bij verschillende pogingen. Uiteindelijk mochten we door naar de 'im-pound" dit betekent dat je een record hebt

gevestigd en ze de auto na willen kijken of alles klopt. We hebben een record gevestigd in het eerste jaar dat we mee deden! Prachtig, ook al is het maar 138,742 mph, 221,9 km per uur.

Phil Dally, bracht ons nog de volgende dag een Service Manual Supplement met het bewijs er in dat de spoiler wel degelijk in de jaren 66-69 verkrijgbaar waren en dus legaal op de auto kon zitten. Dit was goedgekeurd bij de commissie van Bonneville, helaas was er alleen te weinig tijd om een snelle run neer te zetten met de spoiler er onder gemonteerd zoals in onze eerste testrun. We sloten het evenement



Foto: Scott LeVeque



Foto: Brandon Gillogly / Hagerty's Media



Foto: Brandon Gillogly / Hagerty's Media

af met een tevreden gevoel, we hadden namelijk het record in handen.

Een maand later op een ander evenement wat gehouden werd op Bonneville viel ons record helaas al weer. Een Chevrolet Citation ging met een snelheid van 142,925 mph, 228,68 km per uur net wat sneller.

We werkten het hele jaar weer aan de auto. We hadden een aerodynamische scoop ontwikkeld die de luchtstroom moet verbeteren en ons meer vermogen moet leveren. We hadden geleerd dat een scoop toegestaan was dus dit mocht geen probleem geven bij de inspecties. We gingen met de verbeterde versie van de

race-Corvair naar het ECTA evenement in Blytheville, AR. Helaas vonden we wat problemen met de Corvair. We hadden minder vermogen met een warme motor. Echter met een koude motor waren deze verdwenen. We zetten een tegenvallende record neer van 141.XXX mph (225,6 km per uur). We waren er van overtuigd dat we motorproblemen hadden en na een compressie test kwamen we er achter dat iedere cilinder wel iets had. Terug naar de werkplaats van Michael in Fayetteville TN. Na het uit elkaar halen van de motor kwamen we tot de conclusie dat alle kleppen krom waren. Schijnbaar is het gelijk stil leggen van de motor na een run niet helemaal goed voor de motor. Vijf dagen later heeft Michael de motor aangepast en voorzien van sterkere kleppen. Ik zou de motor af laten koelen door hem te laten lopen voor ik alles uit zet. We gingen weer naar Loring ME in Juli om alles te testen. We reden 147 mph, 235,2 km per uur waardoor onze plannen weer dichterbij kwamen. In 2019 na het plaatsen van de airscoop ging dit zelfs naar een snelheid van 153.442 mph een 245,5 km per uur. Met deze snelheden in onze achterhoofd vertrokken we een paar weken later naar Bonneville om een nieuwe poging te wagen het record naar ons toe te halen. Voor de zekerheid maakte we een tussenstop in Salt Lake City om de auto op de dyno te fine tunen, om zo het maximale uit de Corvair te halen. Helaas was het toen we de auto van de dyno lieten rollen dat de hemel ook open ging. Het regende zo hard dat de zoutvlaktes onder water stonden. We hebben 5 dagen gewacht voor het zout weer begaanbaar was. We mochten het zout op maar ik spinde er af met 125mpg een slodige 200 km per uur op zacht slush puppy zout. Vanwege mijn ervaring in wegrace-training, autocrossing en pro-solo-racen, reed ik op gepaste snelheid het parcours af. Bij terugkomst kreeg ik een tik op mijn vingers omdat het



Foto: Scott LeVeque

## Jerry Brown Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen

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

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

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

Gerald Brown Manning South Carolina

in strijd was met de regels. Ik kreeg de opdracht om nogmaals de rookie-bijeenkomst / school bij te wonen voor ik me weer op het circuit mocht begeven. We pakte alles in en gingen maar naar huis omdat het zout in zo'n slechte conditie was dat we geen nieuw record gingen vestigen en ik de rookie-bijeenkomst een andere keer in de toekomst wilde doen.

Voor 2020 waren we overtuigd dat we een goede Corvair hadden, maar we konden het toch niet laten om er iets aan te doen. Michael stelde voor de versnellingsbak tandwielen een REM polijst behandeling te geven. Een REM-behandeling is een gepatenteerd proces dat de onvolkomenheden elimineert die overblijven tijdens het bewerkingsproces, alle oneffenheden worden weggehaald. Hierdoor ontstaat er minder frictie. Zo gezegd zo gedaan, haalde Michael de motor er uit en zorgde dat alles weer op tijd in elkaar stond voor Bonneville. Helaas was het evenement op het vliegveld van Loring ME afgelast vanwege het virus. Deze keer dus geen shakedown test voor we op pad gingen. Ik wilde al heel lang een nieuwe aanhanger, en deze keer heb ik de knoop doorgehakt en een "gooseneck" aanhanger gekocht. Een lange aanhanger met alles er op en aan. Nadeel van de aanhanger, ik moest ook een nieuwe pick-up truck kopen, dus dat

was het volgende. Alles klaar en ingeladen gingen we, mijn zoon Ben ging mee, op 4 augustus op pad. Helaas is tijdens de weg er naar toe, zodanig mechanisch iets kapot gegaan aan onze nieuwe pick-up truck dat we op de I-74 zuidelijk van Indiana stranden. We wachtten op de AAA (ANWB) om ons van de weg te halen. Langzaam begon het door te dringen dat het geen Bonneville zou worden. Hoe langer we wachtten bij de snelweg hoe meer ik het voelde kriebelen in mijn benen en moest denken aan al alle moeite, geld, vliegtuigtickets voor de team leden, hotelkosten en inschrijfkosten die ik allemaal niet terug kreeg. Maar ook de 2 jaar voorbereiding die het ons had gekost om zo ver te komen. Ik werd boos en keek mijn zoon Ben aan: ik ga een nieuwe pick-up truck kopen. Ben was geschrokken en zei nog of ik gek geworden was, en dat mama mij zou vermoorden. Ik ging wat rondbellen en in de tijd dat mijn vrouw Melinda ons opgehaald heeft en afgezet heeft bij jawel een Buick – GMC dealer in Florance KY stond daar een nieuwe pick-up klaar voor ons. We reden met de nieuwe pick-up terug naar de oude. Daar laadden we de spullen over en koppelden de aanhanger om. Op naar Bonneville, het zelfde gevoel alleen 10 uur later dan gepland. Vanwege het virus slapen we in de nieuwe aanhanger, om zo zelfvoorzienend te zijn en met zo

min mogelijk mensen in contact te komen. We zijn zonder problemen aangekomen in Bonneville. Dit jaar was het beste jaar ooit! Alles liep gesmeerd, zelfs mijn "rookie-bijeenkomst" die ik nog moest afleggen vanwege mijn vergissing van vorig jaar. We hadden ondertussen al best wat ervaring opgedaan en de Corvair liep uitstekend! Het zout was perfect, het weer zat mee. Dit waren de beste omstandigheden om een nieuwe record te vestigen. Eindelijk deden we het weer, we hebben het record in haven in de klassen F/CPRO met 146,125 mph, een 233,8 km per uur. Dit is dik 13 mph (21,8 km per uur) boven het oude record. We hebben de lat flink hoger gelegd met dit nieuwe record! Met het nieuwe record op zak zaten we al weer vooruit te denken aan verdere aanpassingen om nog sneller te gaan. Grotere wielen zou een goede optie zijn, als het vermogen van de motor het aankon om ze ook sneller te laten draaien op hoge snelheden. Helaas was er geen tijd meer om dit uit te proberen, Bonneville Speedweek zat er op en iedereen vloog terug naar huis. Ik zelf heb het wat langzamer aan gedaan, ik had een 36-urige terugreis met maar één probleem: ik moest één van mijn nieuwe pick-up trucks verkopen.

**Gregory T. Lloyd**

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

*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)

**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)



# De Corvaair en de Daimler

Enkele maanden terug kreeg ik een telefoontje van Theo Reniers een club lid, na even bijgepraat te hebben hoe het met elkaar ging kwam zijn opmerking "waar ik voor bel". Een bevriende zakenrelatie van Theo was enige jaren geleden overleden. Hij was bezig een Corvaair te restaureren. Nu was zijn vrouw er na jaren aan toe om afstand van deze Corvaair te nemen en bood deze aan Theo aan. Theo heeft met zijn zonen er serieus over gehad om aan dit project te beginnen echter zagen ze er geen mogelijkheid en ruimte in om deze klus te klaren. Bij het verhaal kwam er ook nog naar voren dat er een Daimler stond die ook weg kon. Bep de vrouw van André had Theo benaderd omdat ze al een Corvaair in hun bezit hadden. Marco de Zoon van Theo heeft een EM coupé 140pk.

Deze auto's die Theo werden aangeboden, was zonder betaling echter of dit ook voor mij zo zou zijn wist hij niet en wilde zich er ook niet mee bemoeien. Theo wist te vertellen dat het een vroeg model 4 drs. was en nieuw gespoten in het groen. Laat dit nu net mijn favoriete model en kleur zijn voor die tijd ( en de Greenbrier / Rampside). En met de Daimler ging hij vanuit dat het een jaren '70 Benz was. Theo had een grote oplegger en zou ook voor het transport zorgen, en dat terwijl hij een erg druk bezet man is.

Na een afspraak met Theo op zijn bedrijf te Dussen hebben gemaakt, ben ik er naar toe gereden om het verhaal aan te horen en te kijken wat nou precies de bedoeling was. Theo zou na ons gesprek met Bep gaan voorleggen om te vragen of wij een optie waren om haar auto's over te nemen.

Aan de hand van die uitkomst en een nieuwe afspraak gemaakt te hebben, zijn

Linda en ik er op een zaterdag ochtend naar toe gegaan. Ook waren zonen Marco en Menno waren aanwezig. Na de gebruikelijke gastvrije ontvangst door de familie Reniers met in acht neming van de Covid 19 maatregelen werd het gesprek in de kantine voortgezet. Het was een leuke ontmoeting waar lekker bijgepraat en natuurlijk uitgebreid over de auto's gesproken werd en ook onze (lees mijn ) interesse er in. Vanuit Dussen zijn we achter Theo en Marco aangereden richting Dordrecht waar de auto's stonden. Daar aangekomen kwamen we op een vrij "nieuw" bedrijventerrein ook hier werden wij gastvrij ontvangen. Traditie getrouw hadden we een vla vanuit Limburg meegenomen en deze bij aankomst overhandigd. Bep was er met haar broer en zijn vrouw.. De kennismaking verliep zeer prettig, eerst gezellig met elkaar aan de koffie gezeten en toen kwam het hoogtepunt de auto's te bekijken. Eerst liepen we een grote bedrijfsruimte in waar heel veel onderdelen waren opgeslagen van beide

auto's wat erg indrukwekkend was. Hierna gingen we naar de volgende ruimte waar in een hoek de auto's gebroederlijk naast elkaar stonden. De Corvaair een mooi gespoten carrosserie zonder ruiten etc. en de Daimler in de grondlak wel met motor er in en waar zichtbaar al veel werk in gestoken maar zeker nog veel werk aan te doen was, wat voor beide projecten gezegd kan worden. De Daimler was geen Benz (Mercedes) zoals Theo dacht maar een Engelse Daimler uit 1951, de Corvaair is van het bouwjaar 1960.

Na uitgebreid de auto's zo goed als mogelijk bekeken en over gesproken te hebben kwam van Bep de emotionele reactie dat ze er aan toe was de auto's een ander tehuis te geven. Ik voelde dat Linda en ik een klik hadden en wellicht voelde Bep dat ook zo, ze had er vrede mee dat de auto's naar ons toe zouden gaan. Ik verwachtte dat er een onderhandeling over de prijs zou beginnen. Toen Bep met de reactie kwam "ik heb Theo de auto's aangeboden om ze voor niets mee te nemen en dat geldt ook voor jou". Ik was heel erg verrast. Dat mij dit overkwam dacht ik







nog. Ik kreeg al meteen de boeken en alle bijbehorende documenten van de Daimler mee. Deze boeken waren opgeslagen in de hobbyruimte van Bep waar ook heel veel mooi spul van haar stond zo ook een zelfgemaakte foto van André.

Dit was een diamond painting, (het plaatsen van geslepen steentjes of diamantjes op canvas) een erg mooie hobby met top resultaat. Hierna hebben we afscheid van elkaar genomen en afgesproken elkaar nog een data door geven om de auto's op te halen. Op de terugweg ging het gesprek natuurlijk alleen maar over deze ontmoeting. Weer werk erbij terwijl we nog een Corvair en T-Bird de weg op moeten brengen komend jaar. Ook is beloofd om de Corvair van Marco komend jaar weer lopend en gekeurd te krijgen als tegen dank van ons, hoop dit middels de bekende sleuteldag een duw te kunnen geven.

Zaterdag 28 november was het zo ver, met mijn neefje Gerard en aanhangwagen achter de auto richting Dordrecht gereden. Theo zou er met zijn oplegger

naar toe komen. Bep stond ons al op te wachten en meteen zijn we aan de koffie gegaan, Theo schoof iets later ook aan. De tijd vloog door allerlei verhalen voorbij zodat we toch vlug aan de slag moesten om Corvair en onderdelen te gaan laden. Inmiddels kwam Marco nog de spanbanden brengen die Theo was vergeten. De Corvair stond op de trailer en de onderdelen in de bus. De aanhangwagen was eigenlijk niet nodig geweest. Daar we dus ruimte te over hadden hebben we er een motoraanhangwagen op gezet die eigendom was van werknemer van Bep en deze "kwijt" wilde. Inmiddels kwamen ook haar broer en zus erbij om afscheid van de Corvair te nemen.

Het laden verliep voorspoedig en na een klein 2 uur nodigde Bep ons uit voor een broodje en koffie. Na afscheid genomen te hebben zijn we op weg gegaan richting Limboland om het spul naar Sittard te brengen. Wel met Bep en Theo afgesproken dat we 2 weken later de Daimler zouden gaan ophalen.

De reis ging erg vlot mooi weertje dus niets te klagen. Wij zijn achter Theo blijven rijden om de lading in de gaten te houden maar die was goed vastgezet. Het was

een leuk gezicht dus met plezier er achter gereden.

Theo heeft de combinatie zonder enige problemen achteruit ons perceel opgeden. Hij bleek een ervaren chauffeur. De Corvair van de trailer gehaald en meteen in de garage geparkeerd, toen nog al de onderdelen eruit en deze ook een plaatsje in de garage gegeven. Hierna reed Gerard zijn auto met aanhangwagens het perceel op en deze ook met hulp van o.a. onze dochter er afgehaald. Toen was het weer tijd voor de koffie. Theo wilde weer vlug terug naar huis en zodoende geen tijd genomen voor een kop soep en broodje wat Linda had klaar staan maar we hadden er alle begrip voor. Was toch weer een twee uurtjes rijden om vervolgens de aanhangwagen en bus te stallen.. Linda heeft die zelfde avond een foto van het transport geplaatst op Facebook die op de auto-weg genomen was. Hier kwamen leuke reacties op en de vraag van Wim Boon "Hopelijk horen we meer over deze auto" is meteen beantwoord.

Met grote dank aan Bep, Theo, Gerard en natuurlijk mijn lieve Linda.

**Jaak Eijkelenberg.**







Een Corvair Monza Coupe in de laatste scène van *Playtime* (regie Jacques Tati, 1967)  
Uit 'Corvair Live' van Ruud Keers, Ralf Verhees, Jaak Eijkelenberg en Hans Aarsman

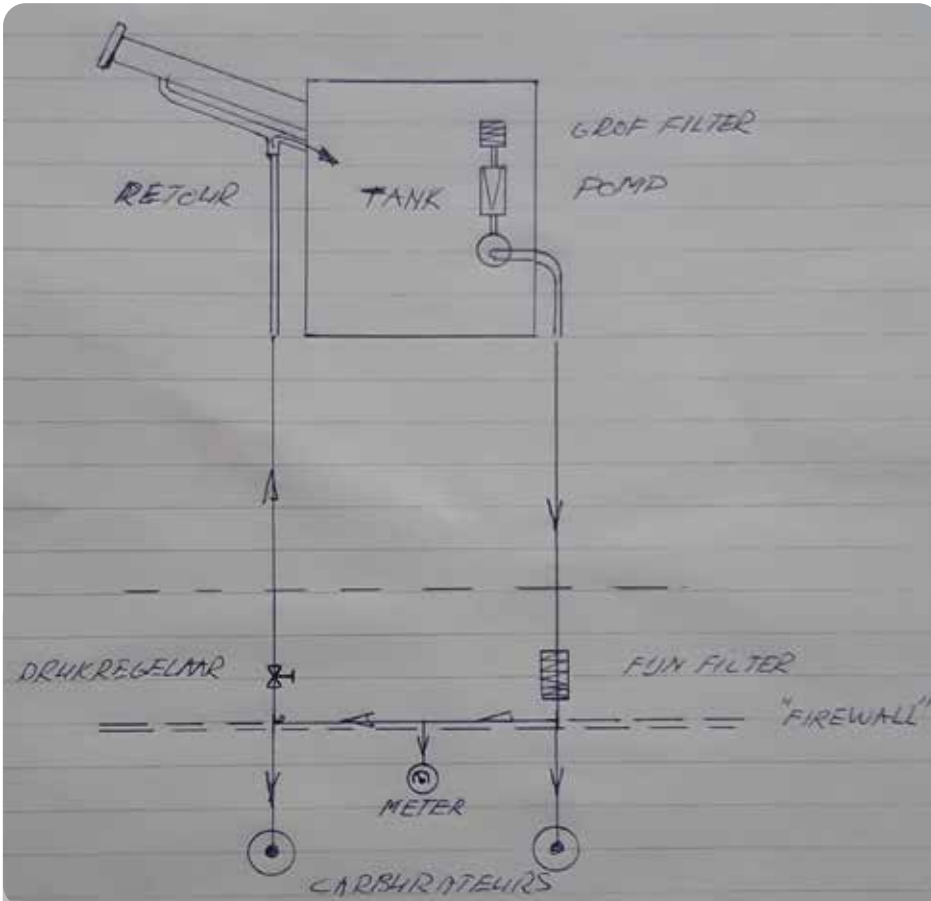
# Greenbrier van mechanische naar elektrische benzinepomp

## Deel 2 en slot: De geboorte van een geavanceerd brandstof toevoersysteem

Als aandachtige lezer van ons magazine kun je je vast nog herinneren dat ik was blijven steken bij een veel te krachtige elektrische benzinepomp die ik niet kon temmen door de voedingsspanning te verlagen. Die moest er dus weer uit en ik moest op zoek naar een vervangende pomp met een lagere capaciteit, geschikt

voor carburateurs. Hoe gaat dat tegenwoordig? Je voert de juiste zoekterm in en je scherm loopt vol met foto's van brandstofpompen en linkjes naar bedrijven waar je ze kunt kopen. Resultaat: keuzestress. Gelukkig vielen de meeste pompen gelijk af omdat ik een 'in-tank' pomp wilde hebben. Ik stuitte op het

assortiment van het Duitse Pierburg en de firma Wilmlink, een specialist op het gebied van brandstofsysteemen. Mijn vraag aan hen wat voor een carburateurauto nu het beste systeem is werd beantwoord met het doorsturen van hun brochure waar ook een rondpomp systeem in stond voor klassieker ombouw van mechanisch naar elektrisch. Ondanks dat zowel Jaap Slob als Wim Boon mij verzekerden dat een retourleiding helemaal niet nodig is mits je een pomp toepast die is afgestemd op de ingangsdruk van de carburateurs liet het rondpomp systeem mij niet meer los. Waarom makkelijk doen als het ook moeilijk kan? Vanuit technisch oogpunt leek het mij het mooiste systeem aangezien je met een drukregelaar aan boord de meest ideale systeemdruk voor je carburateurs kunt kiezen. Op het Corvairforum doen 'gedroomde' drukken de ronde tussen de 2,5 en 3,5 PSI terwijl de 'in-tank' Pierberg pomp daar nog het dichtst bij in de buurt komt met 5 à 6 PSI. Dus een surplus van 1,5 in het gunstigste geval en 3,5 PSI in het ongunstigste geval. Er valt dan dus wel wat brandstof naar de tank terug te voeren. En dat komt de werking van de carburateurs en de pomp ten goede. Wim Boon drukte tenslotte de kers op de slagroom door mij erop te wijzen dat als ik dan zo nodig ingewikkeld wilde doen, ik de drukregelaar in de retour zou moeten zetten voor het mooiste regel-resultaat. Dat kwartje viel bij mij zonder haperen en daarmee was het ontwerp geboren.



Ontwerp

### Hoe het werkt

Mits er benzine in de tank zit wordt dit via een grof filter door de pomp op de bodem van de tank aangezogen en vervolgens via het fijn filter naar beide carburateurs gepompt. Op de leiding tussen de carburateurs zit een benzinedrukmeter waarop de druk afleesbaar is. Vervolgens gaat de benzine de drukregelaar in. Deze is gesloten zolang de carburateurs benzine vragen. Zodra de carburateurs gevuld zijn sluiten ze zichzelf af en neemt de leidingdruk toe. Als de ingestelde druk van bijvoorbeeld 3 PSI bereikt wordt gaat de klep van de drukregelaar open en de overtollige

brandstof stroomt via de retourleiding terug naar de tank via een T-stuk in de ontluchtingsleiding. In de praktijk verloopt dit regelproces traploos. De benzinedrukmeter laat zien dat de druk in de leiding tot aan de drukregelaar onder alle omstandigheden constant blijft ongeacht toerental en belasting. Alleen in de retourleiding na de drukregelaar varieert de brandstofstroom sterk. Bij stationair toerental is de retourstroom maximaal (carbs. vragen weinig) en bij vol gas minimaal (carbs. vragen veel). De drukregelaar heeft een instelschroef waarmee de druk naar de carburateurs nauwkeurig kan worden ingesteld. Deze waarde lees je af op de meter.

### Bestellen maar

De onderdelen konden besteld worden. De pomp bij Autodoc, het grof filter van de Buick pomp paste wonderwel op de aanzuigtuit van de Pierburg pomp, het fijnfilter van Hengst bij Staadegaard, het Normaplast polyamide verloop T-stuk bij Wildkamp, montagebeugeltjes en slangklemmen bij Hoogendoorn, de Malpassi drukregelaar en de Sytec benzinemeter bij Biesheuvel, alle koppeling en leidingen bij Mattech en dan nog een buigijzer uit het Verre Oosten. Vooral het uitzoeken van alle koppelingen, inzetstukjes, warteltjes en het vinden van koperen leiding 'aan de meter' was een heel gedoe. Want het uitrollen van koperen leiding op de rol zag ik niet zo zitten. Hoe je ook je best doet, strak werk levert het nooit op.

### **De montage**

Om te beginnen trok ik alle oud leidingwerk uit de auto. Weg met die verroeste en eindeloos verbogen meuk. Toen de tank er weer onderuit gehaald om de sensing unit van de nieuwe pomp te voorzien. Daarna het luchtkanaal aan de bijrijderskant er van voor tot achter uit omdat daar achter de nieuwe toevoerleiding zou gaan lopen. Alle belemmering waren uit de weg genomen om aan het fitwerk te beginnen. Fitwerk is een veel te rooskleurig verzamelwoord voor meten en nog eens meten, (verkeerd)zagen, (verkeerd)buigen, verdorie terug buigen, opnieuw buigen, inpassen, vastzetten en weer losmaken, afbramen, beugeltjes en gaatjes boren, tulletjes plaatsen, warteltjes vastdraaien en weer los en nog eens vast, en dat een dag en nog meer lang, totdat je ziet dat je toch iets tot stand brengt. Het resultaat is dan een mooie strakke koperen leiding die vanaf de tank rechtsonder de wagen de versnellingsbakruimte induikt en achter de firewall oversteekt naar de andere kant van de auto en dan linksonder de wagen weer naar voren gaat richting tank. Onderweg zit er dan een filter tussen, aftakkingen naar carburateurs en meter, de drukregelaar om ten slotte in het T-stuk bij de tankopening te eindigen. Ik schroef-



*Fijnfilter naast kachel*



*Oversteek leiding achter firewall*



*Drukregelaar*



*Drukregelaar*



*Leidingen naar carburateurs*



de het luchtkanaal er weer onder, keek er nog eens naar en zag dat het goed was (Quote APK keuring 2020: "Ik vind uw auto aan de onderkant mooier dan aan de bovenkant").

**Foutje, bedankt**

Na zo'n klus zeggen Amerikanen 'let's call it a day' en trekken een Cola los. Maar ik niet. Dom. Ik wilde het zoemende geluid van de pomp in de tank toch nog even horen als afsluiter van dag. Ik zet de pomp onder spanning maar hoor niets. Raar. Na enig gezoek ontdek ik dat ik de verkeerde draad heb aangesloten. Draad omgewisseld en de pomp gaat zoemen. Mooi. Maar de vreugde hierover sloeg over in zorg. Op welke draad heb ik die 12Volt dan wel gezet? De sensor? Slik! Die weerstandsdraad is zo'n 90 ohm. Met een zwaar gemoed de ohmmeter op de draad gezet. Uitslag: oneindig. Onderbroken. Doorgebrand. De sensor heeft een seconde als haarföhn gefungeerd en heeft daarna de geest gegeven. Stoppen nu, uithuilen en nieuwe moed verzamelen mocht dit ooit nog terugkeren. En de moed keerde terug. Op de foto's zie je een jammerlijk mislukte poging om de weerstandsdraad in te korten en weer vast te maken. Bij test zag ik een heel onregelmatig weerstandsverloop. Aan een zwiepende brandstofmeter heb je ook niets. Zie ook het brandplekje op het isolatieplaatje en de replica die ik al had gemaakt. Daarna nog een poging ondernomen met een draadgewonden potmeter. Werkte op zich goed maar de vlotterslag kreeg ik er niet goed op afgesteld en dus geen betrouwbare meteruitslag. De oplossing kwam toch weer uit de Buick hoek. Deze sensing unit bevatte uiteraard ook nog een sensor. Na veel passen, meten en gepruts heb ik die kunnen overzetten. Het werkt maar het houdt niet over. Een volle tank geeft hij prima aan om dan heel lang vol te blijven aangeven waarna de meter te snel naar nul gaat. En hij zwaait nogal bij optrekken en remmen. Ik heb er vrede mee. Er is nog meer te doen. Zeker nu ik heb gehoord dat mijn Greenbrier aan de onderkant mooier is dan aan de bovenkant.

**Maar je schreef toch dat die Buick pomp had kunnen blijven zitten?**

Nou dat zit zo. De Buick pomp heeft een opvoerdruk van circa 30PSI. De Pierbrug pomp doet 5 à 6 PSI. Drukregelaars kom je in principe alleen tegen in hoge druk injectiesystemen. De meeste drukregelaars zijn niet geschikt voor lage druk carburateursystemen. De drukregelaar die ik nu heb is een buitenbeentje en ontwikkeld om injectiesystemen om te bouwen naar



**Retourleiding op ontluichtingsleiding**



**Verbrand sensorelement**



**Buick grof filter, Pierburg pomp, Buick sensor**

carburateursystemen waarbij de pomp, die dan veel te sterk is geworden toch gehandhaafd kan blijven. Hé, was dat niet mijn situatie? Dus deze regelaar had met mijn Buick pomp ook wel raad geweten? Absoluut. Achteraf kijk je een koe..... Ik had de Pierburg pomp al even in huis en heb toch maar voor deze gekozen. Met de Buick pomp zou er veel meer benzine

continue nutteloos zijn rondgepompt en dat leek me een nadeel. En liever een nieuwe pomp in de tank dan een die ook al weer 35 jaar oud is. Tja, enerzijds, anderzijds. Leuke klus, veel van geleerd, van de straat geweest en daar gaat het om, toch?

**Wim Smit**

# René Kennis

## Wil het 'leven' van de auto zien



De geniepige roest bracht weinig schade aan dit plaatstalens slachtoffer, dus nog lang niet bezweken. Dat er verpleging nodig is staat wel buiten kijf. De plannen zijn dan ook de roofridder (roest) te bestrijden. Maar er komt geen totale restauratie, want René is van mening dat je het 'leven' van de Amerikaan moet blijven zien. Dus geen grote zichtbare veranderingen, de lak blijft patina. De verbeteringen komen met de revisie van de motor en het herstel van het plaatwerk.

René Kennis: "Velen zullen niet gecharmeerd zijn over de staat van de auto, het heeft geen zin om dat te ontkennen. Ik bekijk het graag van twee kanten, ik ben bedrijfsmatig actief in het restaureren van luchtgekoelde Volkswagens van voor 1953 waar perfectie de rode draad is. Deze Corvair is zoals de kenners weten een kleine Amerikaan met een luchtgekoelde krachtbron, die als opvallende hobby auto zijn plezierige taak mag verrichten."

### 'Geleefde auto' met historie

Vorig jaar kreeg René de gelegenheid deze Corvair te bemachtigen. Hij stond al vele jaren te verstoffen in een oude loods. Na de aankoop werd de auto goed beke-



ken en op de brug bleek de Amerikaan zeer gaaf en van de onderkant vrijwel roestvrij. Navraag bij de Corvairclub gaf het juiste bouwjaar aan: 1963. Na slechts twee pogingen liep de motor meteen. En de automaat waar de Corvair mee is uitgerust werkte perfect. Alleen de remmen functioneerden niet, en uitlaat en verlichting moesten worden vernieuwd.

### Ruig en puur

Op de foto is dat misschien nog niet

zo goed te zien, maar onder drie lagen verf kwam de originele zeegroene kleur tevoorschijn die René na het schuren gewoon handhaaft. Dus ruig en puur. Een prachtige aanvulling op de VW Kevers die hij bezit. Het advies wat René nog graag wilde geven aan de Auto Motor Klassiek lezers: Geniet van uw oldtimer en houd hem in ere...

*Dirk de Jong van AMKlassiek.nl*



# The Great Race

De voertuigen van de film *The Great Race* zijn sinds lange tijd weer voor het publiek te bezichtigen. Het heeft ongeveer 40 jaar geduurd voor ze voor het zover was. Deze film auto's zijn legendarisch. Laatst werden er 3 voertuigen uit de film *The Great Race* van de filmproducent Warner Bros geveild. *The Great Race* was, met in de hoofdrol Jack Lemmon, Natalie Wood en Tony Curtis een van de topfilms uit de tijd. De film was de duurste film ooit geproduceerd. Deze kwam uit in 1965 en koste toen der tijd 8 miljoen dollar. Even voor de mensen die niet weten waar de film over gaat:

*De film draait om de rivaliserende waaghalzen The Great Leslie (Tony Curtis) en Professor Fate (Jack Lemmon), die begin 20e eeuw elkaar op elke mogelijke manier proberen te overtreffen. Leslie is een traditionele held, gekleed in wit en zeer getalenteerd en succesvol. Fate is een stereotype schurk; gekleed in het zwart met een hoge hoed, een zwarte snor, en hij laat regelmatig een valse lach horen.*



*Vroeg in de film daagt Leslie Fate uit tot een autorace van New York naar Parijs, waarmee Leslie hoopt een nieuw type racewagen te kunnen promoten. Fate neemt de uitdaging aan en bouwt zelf ook een nieuwe racewagen, de Hannibal Twin-8. Ook andere belangstellenden besluiten aan de race mee te doen, waaronder Maggie DuBois, een journaliste en suffragette uit New York.*

De professor Fate historische iconen hadden (tot nu) de grenzen van de staat California niet verlaten sinds de productie van de voertuigen in 1964. Na de premiere van de film kwamen ze terecht in het wereld beroemde Movie World museum in Burbank. Daar stonden ze tentoongesteld tot de sluiting van het museum eind jaren 70. De auto's samen met de rest van de collectie heeft sinds de sluiting het daglicht







niet meer gezien tot 1993. Een deel van de collectie kwam onder de veiling hamer en de auto's van The Great Race werden gekocht door een Beverly Hills film auto verzamelaar. Deze zijn toegevoegd aan zijn privé collectie en verdwenen 16 jaar van het toneel.

Na die jaren komen ze weer in het veiling circuit terecht en worden de 3 voertuigen van Professor Fate te koop aangeboden.

**Maar wat maakt dit voertuig nu zo bijzonder?  
Het is toch een Ford Model A?**

We gaan terug in de tijd toen Warner Bros de auto liet maken voor de film tegen een

kostprijs van 150.000 dollar (omgerekend tegenwoordig tijd een slordige 1 miljoen dollar). De 1964 Hannibal 8 is helemaal met de hand gebouwd. De aandrijflijn is een Corvair 6 cilinder 3 versnellingen handbak en alle 4 de wielen zijn aangedreven door middel van een ketting. Een paar speciale features zijn het kanon wat uit de motorkap komt en een functioneel rookgordijn. De auto is nooit gerestoureerd en nog in originele staat zoals deze ook gebruikt is op de set van van de film. Alles is werkend, rijdend en zelfs compleet met VIN nummer. (men kan een kenteken er op krijgen in de USA). Bij het voertuig behoren ook diverse accessoires en documentatie samen met een complete historie van Warner Bros.



The Rocket car, "een mad man creatie" is net als het andere voertuig ook helemaal operationeel. Aangedreven door een Corvair motor met automaat, lopend op een rails. De conditie is net als de andere in originele staat, compleet met de geschiedenis en accessoires

The torpedo is de laatste auto van het "team van Dokter Fate". Deze torpedo wordt elektrisch aangedreven en blijft zelfs drijven. Deze is ook compleet met zijkant film doek en aanhanger voor de close up shots.

**Ralf Verhees**



# Eerlijkheid, wat heb je eraan?



Het eerste bouw pakketje dat ik bouwde kwam uit een zakje: een Austin Healey Kikkeroog. Ik was een jaar of 9 en wat me in de winkel heeft aangetrokken weet ik niet. Het tekeningetje op de verpakking was erg simpel, een beetje strip-achtig. Nee, dan die bouwdoos die ik een paar jaar later op de schappen zag staan! Ik kende de auto niet, maar het was een racer, laag, breed, slank, agressief en door de daklijn boven de voorruit 'keek' hij een beetje boos. En hij kon vast hard, want de man achter het stuur had een helm op en hij hield een paar open sportwagens achter zich.

In ruil voor een paar weken zakgeld mocht ik de bouwdoos mee naar huis nemen. Na een avondje zwoegen met het puntje van mijn tong uit mijn mond, stond het model op tafel. Het resultaat was anders dan ik



verwacht had..... De auto was hoog en lomp, sloom en met die voorruit keek hij eerder lodderig....

Dit soort teleurstellingen kwamen vaker voor en uiteindelijk leidde het er in de ja-

ren 80 toe dat (met name in de VS) op het deksel van een bouwdoos een foto moest staan van het model zoals het er gebouwd uit zou zien. Nou, dan had ik dat kitje van die Corvair Corsa echt niet gekocht en dat had ik nu ook dat doosje met die prachtige box art niet gehad.

**Nee eerlijkheid maakt de wereld niet altijd mooier. Eerst had je een lelijke model en een mooie doos, nu waren ze beide lelijk.**

Voor de eerlijkheid naar bouwdozenmaker Aurora wil ik hier nog wel zeggen dat de modellen die zij maakten van bijvoorbeeld de Monza SS en de Monza GT wel goede verhoudingen en fijne details hadden. En fraaie box art!

**Ad Dijkstra**



# “De verloren zoon is weer terug”



**Ons “nieuwe” Corvair lid is eigenlijk een “oud” lid die de weg weer terug gevonden heeft (lijkt wel een citaat uit de bijbel).**

**Peter en zijn vrouw Annie zijn we op diverse meetings tegen gekomen afgelopen jaren. Meestal zagen we eerst de Corvair en later ontmoette we hun dan.**

**Het klikte meteen tussen Peter, Annie en ons. Hierbij zijn verhaal:**

Hallo ik ben Peter Nijs, getrouwd en woonachtig in Maastricht inmiddels 70 jaar jong. Mijn interesse voor de Corvair is ontstaan daar ik jaren veel aan GM automobielen heb mogen werken. In mijn werkzame leven ben ik 20 jaar werkzaam geweest in een autoschade/spuitbedrijf deze deed alle werkzaamheden voor garage Janssen die GM dealer in Maastricht was.

De aanschaf van de Corvair komt door een voormalig buurman Rob Sieben die ook een oud lid van de Corvair club is

geweest. Van hem heb de Corvair overgenomen, dit was in 2008. Ik was toen een Mustang aan het restaureren wat in totaal 7 jaren heeft geduurd en toch wel graag wilde genieten van een klassieke auto. Daarom de aanschaf van een Corvair 1963 Monza Cabrio 2.4L die op mijn pad was gekomen en een blijvertje is gebleken.

Enkele jaren terug ben ik Linda en Jaak Eijkelenberg tegengekomen bij een meeting van oldtimers te Maastricht, en werd gevraagd door Jaak om weer lid te worden. Heb er even moeten over denken maar vorige zomer 2019 na een kort bezoek in Sittard waar de Corvair club hun meeting had bij Linda en Jaak leek het wel leuk om het toch te doen. En dus weer lid geworden van de deze Club. Enkele jaren terug heb ik in het Mecc bij InterClassics Maastricht meegedaan met de Corvair namens de Maastrichtse Oldtimer Club. En hier de 3de prijs gewonnen zoals onder

afgebeeld.

Wij heten Peter en Annie weer van harte welkom in de club, kijken er naar uit de komende jaren hun Corvair op meetings en ritten te mogen bewonderen.

Jaak Eijkelenberg



## Winnaars InterClassics Maastricht - FIVA clubcompetitie bekend

De prijzen van de jaarlijkse InterClassics Maastricht - FIVA Clubcompetitie werden gisteravond tijdens de drukbezochte deelnemersborrel uitgereikt. FEHAC had speciaal voor deze gelegenheid een jury benoemd die de deelnemers van de oldtimerbeurs beoordeelde in de categorieën “The Best Club Car of Show”, “The Best Club Stand of Show” en “The Oldest Club Car of Show”. De jury bestond uit voorzitter Bert Pronk en juryleden Cees Pereboom en Wim Oude Weernink.

De volgende winnaars mochten de prijzen uit de handen van FEHAC voorzitter Bert de Boer in ontvangst nemen:

The Best Club Car of Show:

1. BMW 507 1959, BMW Klassieke Autoclub
2. Buick/ Opel Coupé de Luxe 1976, FEDOC
3. Chevrolet Corvair cabrio 1962, Maastrichtse Oldtimer Club

The Best Club Stand of Show:

1. Maastrichtse Oldtimer Club
2. BMW Bavaria Club Belgium
3. Austin-Healey O.C. Nederland



Foto: De Corvair van Peter en Annie gefotografeerd door hun zoon Aron Nijs.