

CORVAIR MAIL



Corvair korte berichten

Vanuit Los Angeles

Dat familieleden stiekem ook aangestoken worden met het Corvair virus (of klinkt het woord virus momenteel te negatief), blijkt wel uit de foto's die ik binnen kreeg eind maart met een korte tekst van Wim Smit. Helaas was het clubblad van Maart al in productie gegaan, maar voor dit blad maken we gewoon wat ruimte om het alsnog te plaatsen.

Dit keer geen artikel van mij voor het blad maar een bescheiden bijdrage van mijn zoon vanuit Los Angeles . De foto's nam hij tijdens een wandeling door Venice, eind vorige maand.

Wim Smit



De penningmeester brengt de Corvairmail langs Hoe LIVE is dat!

Toegezonden door Hans Aarsman, die mede de foto's voor de middenpagina aanlevert.



Van de penningmeester

Beste Corvairianen.

De Corona toestanden hebben alles wel op zijn kop gezet.

In een periode dat het toevallig prachtig weer was, zijn voor de veiligheid alle meetings gecancelled. Een te begrijpen goede keuze. Ik hoop en wens dat alle leden veilig en Corona vrij door deze periode heen zijn gekomen.

Het aantal leden is weer op pijl, 3 leden uitgeschreven en 3 nieuwe leden ingeschreven. Nu 43 leden.

Ik heb van deze periode maar gebruik gemaakt om mijn Corvair door een specialist onderhanden te laten nemen. Na onze eigen werkzaamheden liep de motor goed maar na een tijd rijden, als alles goed op temperatuur was gekomen, kwam hij bij gasgeven slecht op toeren. Ruben de Jong van Classic Car Expert in Alphen a/d Rijn meldde, als ik geen haast had, dat het helemaal voor elkaar ging komen. Nou dat klopte helemaal! Hij verzekerde me dat ik hem niet meer zou herkennen wat de motor betreft. Onderweg, op een parkeerplaats, de Corvair stilgezet en even mijn gehoorapparaatjes gecontroleerd, want ik dacht dat de batterijen op waren. Ik hoorde de motor bijna niet meer.

Jullie begrijpen, de penningmeester is in zijn nopjes. En ziet uit naar een volgend treffen.

Blijf gezond.

Ruud Keers

Van de redacteur

Zo, het clubblad is weer in ieders brievenbus beland, het 2e kwartaal zit er weer op. Het is op alle fronten een ander kwartaal geworden dan wat we verwacht hadden. Bij ons is het in ieder geval helemaal anders verlopen dan wat we in gedachten of gepland hadden. Allereerst hoop ik dat iedereen gezond en wel de tijd doorgemaakt is en nog steeds doorkomt nu de regelingen wat versoepeld zijn.

Zoals velen van jullie weten werk ik in de interieur- en standbouw als ontwerper. Helemaal door het virus deze tak grotendeels stil komen te liggen en heb ik vele dagen thuis doorgebracht met onze dochter.

Lotte was aan het werk aangezien de zorg op volle toeren doordraaide in deze tijd. Ik heb een mooie draai kunnen geven aan het thuiswerken (gelukkig liepen er wat interieurklussen door) en het samenzijn met Rosalie. Iedere dag iets nieuws. Het fijne was dat het weer grotendeels meezat

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 korte berichten

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Mag ik mij voorstellen!

5

Miriam & Peter Huisman zijn actieve mensen in alle vorm.

6

Reparatie van de 'Wiegers Corvair'

9

APK-vrijstelling bij 50 jaar

10

Corvair Live!

12

Verrassing!

14

Hoe is het met project Lakewood?

17

Nader tweet naar Tesla

18

Ode aan de Caveman Corvair.

**Nieuwe leden login:
Monza2020**

en dat we toch naar buiten mochten. Wandelen in het bos, fietsen en in de tuin insecten zoeken voor het vergrootglas. Na een aantal weken was het zowat standaard geworden.

Nu ik meer thuis zat heb ik ook wat meer tijd kunnen spenderen aan de Lakewood omdat ik simpelweg de tijd anders in heb kunnen delen. Ik heb voor deze editie een verhaal geschreven met de belangrijkste updates aan de Lakewood. Rosalie zag mij verschillende keren werken aan de Lakewood, of items in orde maken in de tuin. Zelf heeft ze een loopauto die nog van Lotte is geweest, en die moest op een gegeven moment ook goed gemaakt worden. Ik met haar een middag gependend met 2 oprij bokken en wat gereedschap. Samen hebben we de loopauto weer helemaal afgesteld, remmen gedaan, olie verversst en hij is zelfs opnieuw gespoten in de kleur zwart. Racestrepen kwamen er niet op, dat vond Rosalie niet mooi. Nu zou je denken: er is veel tijd geweest



voor het maken van het clubblad. Ik zeg het eerlijk: ik bleef het maar uitstellen en ben er pas begin deze maand aan begonnen. Wat moest ik in het clubblad zetten nu onze Corvair club evenementen niet door gingen? Ook de Corvair items die we op onze vakantie zouden doen, het Corvairmuseum en diverse bezoeken aan Corvair mensen en wat we nog meer tegen kwamen op de Route 66 gingen allemaal niet door. Onze bruiloft en huwelijksreis zijn door het virus geannuleerd. Gelukkig hebben we toch nog samen een mooi blad kunnen vullen en ik hoop dat jullie er weer veel plezier aan zullen beleven. Hopelijk kunnen we elkaar aan het einde van het jaar weer eens zien. Op naar de editie van september en op naar 2021!

Blijf allemaal gezond en maak er toch maar een mooie zomer van!

Ralf Verhees

Mag ik mij voorstellen!

Ons leden bestand blijft groeien zo ook nu weer gaan zij zich in ons club blad aan jullie voorstellen. De eerste aanmelding is Henk Westerhof uit Bruntin-ge gelegen boven Hoogeveen.

Henk schrijft in de aanmelding het volgende: Mijn naam is Henk ben 58 jaar, getrouwd we hebben twee kinderen (zoon en dochter). In het dagelijks leven ben ik projectmanager en directeur van een organisatie voor landbouwkundig en bodemkundig praktijkonderzoek. Grote liefhebber van oude techniek en het sleutelen er aan. In het verleden heb ik zelf al eens een Burton gebouwd. (opm. red. Burton Car Company is een Nederlands automerk, gevestigd te Zutphen. Burton levert complete auto's en bouwpakketten, gebaseerd op een 2CV of een Acadiane van het Franse automerk Citroën. BCC levert twee modellen: de Burton, een sportwagen zowel met als zonder dak, en een 2CV-pick-up. De carrosserie is in beide gevallen van polyester). Deze auto staat inmiddels te koop.



De interesse in de Corvaire is ontstaan toen ik met mijn zoon op zoek ging naar een iets comfortabelere opvolger van de Burton. Wij hebben nog steeds veel plezier van dit bouwproject uit het verleden, toen kwamen wij vorig jaar ergens een Corvaire tegen (LM). Kenden de auto niet, maar zijn ons erin gaan verdiepen. Het unieke concept (luchtgekoelde 6 cyl. achterin, compacte amerikaan) sprak ons aan. Vonden wel de EM modellen mooier (achterzijde en oude dashboard), dus op zoek gegaan naar een exemplaar dat bij ons paste. (cabrio).

Inmiddels een rode Corvaire Monza 900 automaat convertible uit 1962 (mijn geboorte jaar) aangeschaft. Deze staat nu bij ons in de schuur naast de boerderij. Hij is rood, maar oorspronkelijk wit geweest volgens het typeplaatje. Moet (gelukkig) nog wel iets aan gebeuren, maar fundamenteel een goed en gaaf exemplaar die prima rijdt. Er moet nog wel iets aan gebeuren, (met name wat olie lekkage), maar sleutelen vind ik wel leuk, dus dat is geen



probleem. De onderdelen zijn inmiddels besteld, maar door de huidige tijd duurt de levering wel lang. Ondertussen maken we er gewoon gebruik van en met het mooie weer van de afgelopen weken is hij dan ook al vaak van stal gehaald voor kortere of langere ritjes. Dat is ook mijn beleving van een oldtimer. Je moet er mee rijden.

Wij zijn op zoek gegaan via (internationale) websites en veulingsites en bij de nodige exemplaren gekeken. Soms te slecht, te duur of te laat. Uiteindelijk op Marktplaats een exemplaar gezien met matige foto's, maar in het echt een goed (wel erg rood) exemplaar tegen een heel acceptabele prijs. Verkoper wilde er snel vanaf, dus de koop gesloten en rijdend meegenomen naar huis (150 km).

Via Google "is sometimes your best friend" ben ik bij jullie club terecht gekomen. Ben op zoek gegaan naar een omgeving van liefhebbers voor technische informatie en praktische tips om de auto op een plezierige manier nog heel lang recreatief te gebruiken. Aldus Henk en wellicht in de toekomst zijn zoon. Ook de andere familie leden zijn meer dan welkom.

Jaak Eijkelenberg



Miriam & Peter Huisman zijn actieve mensen in alle vorm.

Ook zij zullen een welkome aanvulling voor onze club zijn.

Miriam en Peter wonen in s'-Hertogenbosch en werken beide in de regio. Hun interesses liggen in de jaren 50-60. Dit heeft inmiddels een Wurlitzer Jukebox uit 1959 opgeleverd, welke al 35 jaar in de huiskamer staat en fantastisch speelt, daarbij komt natuurlijk ook het verzamelen van rock 'n roll vinyl singles. De rock 'n roll muziek is tijdloos, ieder weekend zijn zij wel ergens aan het dansen bij live bandjes en bezoeken ze evenementen in het binnen en buitenland. Rock 'n Roll danslessen volgen zij dan ook met veel plezier op de zondag avonden.



Door de interesse in de jaren 50-60 zijn ze bekend met behoorlijk wat mensen die een Amerikaanse auto bezitten. Zelf hebben ze 5 jaar lang met veel plezier een Mini Cabrioni uit 1988 in hun bezit gehad, maar de USA heeft toch de overhand. Vorig jaar hebben ze rondgereden in Memphis met een Chevrolet Bel Air, daar is het begonnen om toch te gaan kijken naar een Amerikaanse auto uit de periode 1955-1965. Aangezien een autostalling moeilijk te krijgen is, en al onbetaalbaar geworden, hebben ze gezocht naar een formaat auto welke bij in de garage past.

De Corvair voldoet hier prima aan, uitstraling, formaat en vrijwel onbekende uitvoering met de motor achterin was het een snel gemaakte keuze.

De Mini Cabrioni hebben ze verkocht en de Corvair kunnen overnemen van een lid van de Corvair club welke op internet te koop stond. Met de eigenaar hadden ze meteen een goed gevoel, de staat van de auto en de volledige documentatie, wat het voor ons nog unieker en leuker maakt. De Corvair uit 1964 is een Monza Convertible 2.7L met natuurlijk de 6 cilinder motor achter in de kleur Daytona Blue. Op mijn vraag aan Peter waarom ze deze auto gekocht te hebben daar er toch diver-



se te koop staan in den lande. Dit was de best uitzijnde bij de andere was toch van alles aan op te merken waarbij carrosserie vaak aandacht verdiende. Via internet en de ontvangen Corvair magazine bij de auto van de vorige eigenaar zijn we in contact met de Corvair club gekomen.

Peter heeft de weg naar Facebook inmiddels ook al gevonden al was het maar voor een hulp kreet afgelopen zondag tijdens een gestrande toertocht. Leuke en goede reacties kwamen er meteen en de oplossing door de ANWB. De retour draad van de dynamo was op een draad-lus los geraakt. Na dit verholpen te hebben kon de rit weer verder. Het eerste wat Peter nu gaat aanpakken is de bedrading. Hulp

hierbij zou zeer op prijs worden gesteld. Meteen een oproep aan ons leden.

Bij deze Miriam en Peter van harte welkom uit de club en hoop dat we veel plezier van elkaar mogen beleven in onze leuke club.

Jaak Eijkelenberg



Reparatie van de 'Wiegers Corvair'



Een laatste foto met zijn vorig eigenaar



In april aangeschaft; in oktober op het eerste treffen in Afferden

Het is ergens in het vroege voorjaar van 2001 dat ik telefoontje kreeg van een zekere heer Wiegers uit Kockengen. Hij had een Corvair 'over'; of wij daar wat mee konden doen. "Gebruik hem maar voor onderdelen" werd me gezegd. De apk was bijna verlopen en hij dacht niet dat er nog een jaartje erbij kon. Later werd dat door zijn garage tegengesproken want de wagen was weliswaar zo 'rot als een mispel' maar nog goed op de essentiële plaatsen. Na wat om me heen gepraat te hebben bleek ik geen interesse te kunnen kweken voor een laat model vierdeurs. Het duurde een paar weken, en nadat ik weer een telefoontje van de betreffende meneer, een gepensioneerd tandarts had ontvangen, een afspraak gemaakt om de auto te komen bekijken eventueel te kopen. Er was (nog) geen bedrag genoemd maar wel nog een week apk en de auto moest weg. Met een gereserveerd gevoel kocht ik een treinkaartje en toog naar station Breukelen, daar zou ik opgehaald worden. Met Jaak, die toen tijdelijk in IJmuiden werkte had ik de afspraak dat als het niet tot een overeenkomst kwam, met hem terug kon rijden die vrijdag namiddag. Enfin netjes op de afgesproken tijd werd ik met een lichtblauwe smoezelige Corvair opgehaald en toog ik met de eigenaar naar zijn woonstek in Kockengen. Tot mijn verrassing bleek de vrouw des huizes een echt Maastrichtse te zijn en moest ik oppassen niet telkens in het dialect te converseren. We hebben heel wat uren gepraat over van alles en nog wat en toen de tijd van afspraak begon te naderen waren we nog geen stap verder. Ik had wel al begrepen dat met de wagen technisch niet mis was. Uiteindelijk werd ik met de Corvair terug gebracht naar de parking langs de A2 bij Breukelen en moest ik zijn vrouw nog maar eens vragen hoeveel hij voor

de auto wilde hebben. "Geef hem maar vijfhonderd gulden, dan heeft hij er iets voor terug" was haar antwoord. De heer Wiegers zei niets hierop, dus ging ik ervan uit dat daarmee de koop gesloten werd. Nu was dat juist de tijd dat we omschakelden naar de euro's dus moest ik dat gauw omrekenen. Van Jaak nog gauw 20 euro's erbij geleend want men kon niet wisselen. En meteen de A2 op. Aanvankelijk heel netjes gereden, zo tegen de honderd op de teller, maar het voelde goed. Deze auto was technisch best wel in orde.

Maar rotte spatborden rondom, gaten in de gootjes en de vloer van het vooronder, een paar grote scheuren in de voorruit, kapotte voorstoelen enzovoort maakten er echt geen museumstuk van. Ik had al begrepen dat meneer Wiegers de wagen nieuw gekocht had bij garage in Woerden, van eerste eigenaar dus! En omdat meneer Wiegers hem zo lang gehad heeft zal het best wel pijn gedaan hebben om hem te zien verdwijnen. Toen ik merkte dat de wagen het best wel goed deed zette ik een tandje bij en voerde de snelheid op tot boven de honderd. Later bleek dat ik tussen de honderdtien en vijftien had gereden. Ja de snelheidsmeter gaf ook niet de juiste snelheid aan. Ik ben zo zonder problemen met het voertuig thuisgekomen. Thuis er nog eens omheen gewandeld en details bekeken. Welke onderdelen zouden nog bruikbaar zijn? Maar de wagen was wel nog heel origineel. En met een (oerlelijk gemonteerde) trekhaak! In gedachte zag ik onze oldtimer caravan er al achter hangen! Een week lang heb ik nog met hem rond gereden, toen was de apk afgelopen en heb ik de knoop door gehakt. Deze auto verdient niet gesloopt te worden, er zat te veel originaliteit en emotie in van de familie Wiegers. Achter

op de plaats (buiten dus, want ik had nog wat Corvair projecten in de garages staan) heb ik hem neergezet, een paar vierkante meter plaatwerk gekocht en het lasapparaat ernaast. Met slijpen, buigen, en lassen kwam ik een heel eind. Maar hoe die wielranden te vernieuwen? Ik zocht mijn heil bij een filiaal van een groothandel in carrosseriedelen en samen met de dienstdoende employé togen we naar de zolder van het filiaal op zoek vergeten plaatwerk. Van Corvairs was niets te vinden, maar van het eerste model Mercedes 190 kwam het profiel van de spatbordrand goed overeen met dat van de Corvair. De ronding was ook goed, het was alleen wat kort maar dat loste ik op door een stukje van circa acht centimeter na te maken. Enfin, het voorgaande verhaal speelde zich af in april van dat jaar en in oktober zouden we een treffen hebben in Afferden. Hij was nog niet helemaal klaar maar de Wiegerscorvair, zo noemde ik hem inmiddels, was daar present! En met de caravan erachter. Zonder problemen trok hij de sleurhut (een erfstuk) voort. Honderd per uur was geen probleem voor hem. In de winter van dat jaar heeft hij nog wat sierstrips gekregen en het voorjaar daarna hadden we een treffen in de buurt van Gouda. We zouden dan ook een uitstap maken naar de garage waar hij ooit geleverd was en de verzameling van de heer Kunnen aanschouwen. De monteur die de Corvair al die jaren in onderhoud heeft gehad wilde hem nog zo graag eens terugzien. Helaas werd dat bezoek te elfder ure afgezegd en min of meer uit boosheid regelde ik gauw een bezoek aan het Ford museum in Hillegom. Met de caravan erachter was ik via allerlei binnenwegen naar Zuid-Holland getogen maar de terugreis ging onder veel bekijks over de autoweg.



Nog mooier met de in Oostenrijk verworven Oldsmobile velgen.

Gaandeweg werden er meer meerdaagse trips ondernomen, meestal met de caravan erachter. De rest van projecten bleven een beetje liggen. Ik had er schik in, en het vierdeurs model begon me steeds beter te bevallen. Een goede Amerikaanse kennis, Mark Corbin, heeft er ook een met alle opties.

Toch kwam er op een bepaald moment een kink in de kabel. Op reis naar een caravan treffen in het Duitse Kleve, begon de wagen kuren te vertonen. Hij wilde niet doortrekken en bij een rood licht kwam ik bijna niet van de plaats. Gestopt bij een tankstation en de tank vol gegooid met super benzine. Daar liep hij weer even normaal op maar enkel kilometers verder was het weer hetzelfde. Wij zijn er gekomen maar ook weer eerder weggegaan vanwege de problemen. Ondereg terug weer hetzelfde. Pingelen, gloeiend heet worden. Weer wat wachten, het begon al donker te worden, achterlichten werkten

niet meer, kortom kommer en kwel. Toch thuis gekomen.....

Toen de zaak eens goed nagezien en toen bleek dat de flexibele verwarmingsbuis op de bovenste 'shroud' aan de onderkant een groot gat vertoonde: niet te zien van bovenaf. De motor had al die tijd geen verse koellucht gehad! En dat was allemaal zo heet geworden dat de bedrading van de trekhaak versmolten was vandaar geen achterlicht. Bovendien was ik het achterste bochtje van de uitlaat verloren.

Toen de hele handel los gehaald, de slang gerepareerd (ik wilde in koudere tijden toch wel wat verwarming) en de bedrading van de trekhaak opnieuw gemaakt. Een volgend treffen was, naar ik meen, in Brabant. Over de A2 naar Tilburg en deelgenomen aan een rondrit. De wagen reed niet optimaal en Guus Marinus meende nog wat pingelen te horen. De ontsteking toen wat teruggezet. Rustig rijdend was er niets aan de hand maar zodra er wat

meer van de motor gevraagd werd hoorde je hem weer pingelen. Toch een tijdje later weer met de caravan erachter naar het treffen in Schaffen gegaan. Rekening houdend met het probleem, onderweg een tijdje gestopt en laten afkoelen. Daar aangekomen kwam ik nog net het terrein op. Een jaar later weer dezelfde rit. We hadden de kleinkinderen bij ons en dan ga je niet naast de snelweg staan. Doorgereden tot de eerstvolgende parkeerplaats. En daar pas laten afkoelen. Maar hij liep niet mooi meer. Toch weer in Schaffen/Diest gekomen maar voor de terugweg twee dagen later had ik mijn schoonzoon al besteld om met de dagelijkse auto de caravan te trekken. Op de terugweg liep de wagen echt slecht en bijna thuis nog maar op vier of vijf cilinders. Het einde van de wagen waar ik zoveel genot van had gehad.

Zo heeft hij enkele jaren in de garage gestaan en niet meer naar om gekeken. Ik had immers de '62 coupe nog om nog eens een treffen te bezoeken, maar door allerlei omstandigheden, waaronder die rotziekte, kwam van bezoeken aan een treffen niet veel meer. En de witte coupé verkocht ik aan een enthousiasteling in Berlijn. Wel nog bezocht ik de jaarvergaderingen. Mijn oude maat Wim Smit zat denk ik in een zelfde modus. Totdat hij me weer eens een keer belde. In ons gesprek bleek dat die van hem al vijftien jaar stil stond. En hij er weer eens aan wilde beginnen maar niet wetend hoe. Om zelf ook weer een beetje aan de slag te komen, stelde ik in de jaarvergadering voor om een of meer sleuteldagen te organiseren. En dat idee werd enthousiast ontvangen. Een paar keer hebben we met een 'ploeg' zijn mooie werkplaats bezocht om aan zijn Greenbrier te werken en dat heeft geresulteerd dat die wagen weer helemaal op de weg staat.



Met de Corvair op het Vrijthof in Maastricht



Als een stel gretige jonge honden kropen ze eronder...

Geheel buiten mijn verwachting vond Wim het een jaar later op z'n plaats om ook naar mijn slapend project eens een 'clubhand' uit te steken en na een verkennend onderzoek samen met hem, waarbij we ontdekten dat de cilinders van de rechter bank niet veel compressie meer vertoonden, besloot ik niet de betreffende cilinderkop te demonteren maar het hele

blok eruit te halen en mede door het vele olieverlies te reviseren. Omdat ik niet over een fraaie brug beschik vroeg ik Ralf die zijn vriend Hugo wel wilde meebrengen om onder de wagen te kruipen. En met die twee goed getrainde jonge Corvair enthousiasten lag het hele blok er in een paar uur uit. Ik had zelf al wat voorwerk gedaan door de bovenkant

van het blok kaal te maken en aan de rechteronderkant de ophanging deels te verwijderen. Aan de linkerkant zou een probleem kunnen worden omdat de auto daar dicht langs de garagewand staat. Maar die twee waren zo goed op elkaar ingespeeld dat er een niet onder de auto uit kwam voordat de ophanging compleet met wiel onder wagen vandaan kwam. Wim was er dan om de onderdelen verder te demonteren en ik maakte al een aanvang om alles schoon te maken en een plaatsje te geven. Een paar uurtjes later lag de motor op een bok. Het ging allemaal zo voorspoedig dat we met z'n vieren na afloop nog gezellig onder het genot van een biertje hebben kunnen nakaarten. Wim meende toen zich een beetje overbodig gevoeld te hebben omdat hij dacht te weinig te hebben betekend. Niets is minder waar Wim. Je bent eigenlijk al de organisator van dit optreden geweest!

Nu kon ik weer verder. Eerst alles schoonmaken, een verfje erover en rubriceren. Onderdelen die vernieuwd dienen te worden alvast noteren.



Zo kwam de linker ophanging compleet met wiel, eronderuit.

Toen kwam Corona; we zitten al een tijdje aan huis gekluisterd en om hele dagen in de garage te vertoeven, gaat me wat ver. Wel haalde ik een verroeste maar goed werkende Koni schokbreker tevoorschijn. Met wat schuren, en jawel, de roestputjes dicht plamuren zag ie er weer uit als nieuw. Jammer dat de Koni transfer eraf was. Toch maar eens even de fabriek aangeschreven, en wonder... een paar weken later kreeg ik zes nieuwe transfers thuis gestuurd. Helaas is de schokbreker aan de ander kant wel aan het eind van zijn latijn. Ik heb hem toch eenzelfde beurt gegeven, maar ik zal een andere oplossing zien te vinden. Heeft iemand er nog een liggen? Ik heb genoeg EM schokbrekers om te ruilen. Wat er uiteindelijk onder het rechter kleppendecksel vandaan komt, lees je in een volgend artikel.

Leon Janssen.



En binnen een paar uur was het motorblok er compleet uit.



Een van de splinternieuwe Koni transfers

APK-vrijstelling bij 50 jaar eindelijk goedgekeurd door het parlement

De Eerste Kamer heeft op 19 mei jl. een wijziging van de Wegenverkeerswet goedgekeurd om alle tractoren te gaan voorzien van een kenteken. Daarnaast werd voor snelle tractoren een APK verplicht en gelijk met die nieuwe APK-categorie werd besloten om alle voertuigen ouder dan 50 jaar vrijstelling te verlenen van de APK.

Inlossen van een oude toezegging

Met die vrijstelling wordt een ruim vijf jaar oude toezegging van de overheid eindelijk ingelost. Nu is de RDW aan zet om de vrijstelling ook daadwerkelijk in te gaan voeren. Dus nog even een paar maanden geduld voordat alle voertuigen uit de 'sixties' en daarvoor nooit meer op bezoek hoeven bij de APK-keurmeester. De FEHAC heeft zich al heel lang ingezet - en dat is nu eindelijk met succes bekrond! - om dit resultaat te bereiken.

Goed onderhouden voertuigen met weinig gereden kilometers

De Algemene Periodieke Keuring APK voor personenauto's en bestelwagens is in 1985 ingevoerd. Op 1-1-2008 werden uitzonderingen voor oldtimers van kracht.

30 jaar en ouder hoefde nog maar eens in de twee jaar naar de keuring. Alle historische voertuigen met een Datum Eerste Toelating DET voor 1-1-1960 werden helemaal vrijgesteld van een APK. De voornaamste reden voor de APK-vrijstelling was dat historische voertuigen toen ook al liefhebbersvoertuigen waren, die uitstekend werden onderhouden en waar maar weinig mee werd gereden. Bovendien ontbrak het de APK-keurmeesters doorgaans aan gedegen kennis over de hele oude voertuigen. Die redenen voor vrijstelling staan nu in 2020 nog recht overeind.

APK-vrijstelling voor 50+ voertuigen rechtzetten van vergissing in het verleden

De wetgever heeft destijds per abuis het jaartal 1960 als vaste datum in de APK-regelgeving opgenomen. Sinds de invoering van de vrijstelling in 2008 is de APK-vrij-grens steeds verder in het verleden komen te liggen, waardoor nu een voertuig pas bij 60 jaar oud APK-vrij is. Wat er straks gaat gebeuren met de APK-vrijstelling bij 50 jaar, is gewoon het herstel van een in het verleden gemaakte vergissing.

Goed onderhoud en weinig afkeuringen

De RDW houdt van de APK-keuringen bij welke problemen en gebreken er spelen. Daarbij blijkt steeds dat mobiel erfgoed goed wordt onderhouden en verreweg het minste aantal afkeuringen kent. In deze categorie zijn er wel relatief veel onterechte afkeuringen en opmerkingen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Omdat de meeste eigenaren hun mobiel erfgoed al een lange reeks van jaren hebben, is onderhoud en restauratie eigenlijk geen kostenpost maar veel meer een verantwoorde investering in deze voertuigen. Afschaffen van de APK-plicht zal in de praktijk niet of nauwelijks tot minder onderhoud leiden. Goed onderhoud is en blijft altijd noodzakelijk. Wie twijfelt kan natuurlijk altijd vrijwillig zijn historisch voertuig APK laten keuren.

Hoe verder

De FEHAC komt weer met een nieuwsbrief zodra we de ingangsdatum weten van de APK-vrijstelling voor voertuigen van 50 jaar en ouder.

Artikel van Fehac

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 email: clarks@corvair.com







Corvairs en beren in Yellowstone park, eind jaren zestig, een vondst van Ad Dijkstra
Uit de verzameling **Corvair Live!** van Ralf Verhees, Ruud Keers en Hans Aarsman

Verrassing!

Op 20 mei 2020, zouden wij (Lotte & Ralf) gaan trouwen. Een één of ander raar virus dacht daar uiteindelijk anders over, en de boel moest uiteindelijk afgeblazen worden. Geen paniek mensen, we gaan trouwen in 2021, dus er hoeven geen sterkte- en condoleancekaarten verstuurd worden.

Nu zullen jullie wel denken “wat heeft dit nu met de Corvairclub te maken?” Het volgende is er gebeurd op onze “ex trouwdag”.

We hadden besloten om er samen toch een leuke dag van te maken. Om 10 uur moesten we een mini versie van onze bruidstaart ophalen zodat we met de koffie toch nog iets speciaals hadden. Om een uur of 8 liep de wekker af en ik dacht ik; ik zal eens ontbijt op bed maken voor Lotte. Lotte vindt dit geweldig, ik echt verschrikkelijk, vooral als ik 's avonds kruimels terug vind. Maar aangezien het een speciale dag was dacht ik “het komt maar 2 keer per jaar voor (Moederdag en haar verjaardag), dus laat ik eens gek doen”. Broodjes, croissantjes, verse geperste jus, ja ik ging helemaal los. Ondertussen nog wat whatsappen met mijn beste maat Hugo, die allerlei hints gaf, maar het muntje viel niet echt. Ik kan ook niet én ontbijt op bed maken, én appen, én dan nog hints raden. Hugo zei “schiet maar op, ga dat ontbijt maar brengen”. Zo gezegd zo gedaan. Ontbijt naar boven en daar samen de eerste hap genomen en de post erbij gehaald om samen te lezen. We hadden een hele stapel brieven en kaartjes gehad. Nog geen 5 minuten later, DING DONG, de bel. Ik dacht “God miljaar, die zijn er vroeg bij, hopelijk hebben ze geen ontbijt meegebracht”, want ik was best trots op mijn ontbijt op bed. Ik naar beneden in mijn ochtendjas, mijn ouders op de stoep. Ik mopperde in eerste instantie of het niet wat later kon, want we zaten net aan het ontbijt. “Nee” was het antwoord en toen ik de deur open deed stonden ze daar met een bos bloemen en een mooie rode Corvair. De Corvair van Jaak & Linda! Zo verbaasd als ik was, kreeg ik de sleutels in mijn handen gedruwd van mijn vader, met de zin: hier kun je lekker rondrijden van het weekend (het was pas woensdag) en hij hoeft pas over een paar dagen terug. Nog steeds verbaasd maar wel blij begon ik het eindelijk te snappen dat we de Corvair mochten lenen om zo toch wat leuke dagen te gaan beleven nu onze bruiloft en huwelijksreis niet door konden gaan.



Ondertussen was ook verloofde Lotte (nog steeds niet mijn vrouw nu) naar beneden gekomen. Ze snapte er niks van, maar ook bij haar ging het muntje vallen. Er was wel een vereiste: dat we op de foto gingen met de Corvair. Nu wil ik jullie de foto besparen met de ochtendjas, dus snel naar boven, omkleden en weer naar beneden voor een foto. Ondertussen was het al een stuk later, en we moesten om 10 uur de mini bruidstaart ophalen. Tijd om toch wat sneller het prachtige ontbijt op bed op te eten, we hebben vlot de broodjes en croissantjes naar binnen gewerkt, om zo om 10 uur met de Corvair in Veldhoven te zijn om de taart op te halen. Wat een leuke combinatie om zo de 2 items samen te zien. De Corvair en de Taart. (helaas was mijn Corvair nog niet klaar met de bruiloft, en zouden we de witte Corvair van Wim Boon gebruiken als trouwauto). Nu alles anders liep dan gepland hebben we ineens een rode Corvair voor een aantal dagen tot onze beschikking. De plannen worden allemaal omgegooid en van tafel geveegd, tijd voor een nieuw plan!

Aangezien we gelijk op huwelijksreis zouden gaan, en deze ook niet door ging, zaten we een paar weken thuis (fijn als je al vanaf maart thuis zit door het virus). Wat konden we een paar dagen lang met de Corvair ondernemen? Op de “ex huwelijksdag” hebben we lekker een rondje in en rondom Valkenswaard gereden, even toch nog een uurtje rijden, Het Corvair gevoel kwam weer helemaal tot leven. In de dagen erna hebben we diverse kleine ritjes in de omgeving gemaakt. Ik ben alleen op pad geweest en met mijn vader, als ook met Lotte & Rosalie. Rosalie zat



prachtig in het midden in haar kinderstoel die Jaak zorgvuldig met mijn vader had geïnstalleerd met 2 grote spanbanden.

Na de ritjes rond de kerk, hebben we 2 dagtochtjes gedaan. Eén was binnendoor richting Kelpen-Oler. Daar hadden we een fruitboerderij gevonden en aangezien het wel lekker weer was gaat een doosje aardbeien er altijd wel in. Nu kan je aardbeien ook gewoon bij de Appie of de Jumbo kopen, maar we moesten toch een doel hebben om ergens heen te rijden. Uiteraard ging de picknickmand ook mee want er is verder niks open onderweg. Na slingerend van dorp naar dorp gereden te hebben vonden we een mooie plek bij Nederweert, onder hoge bomen en met een speeltuintje voor Rosalie, waar we ons kleedje voor de picknick uitgelegd hadden. Op naar het doel: de fruitboerderij. Deze was prachtig gelegen met een mooie oprijlaan vol met bloemen en

overkapt met bomen. Helaas hing er een briefje op de fruitautomaat dat de aardbeien er pas een week later zouden zijn. Een beetje teleurgesteld waren we wel, maar onderweg hebben we nog diverse andere boerderijtjes en stalletjes aangedaan zodat uiteindelijk de koelbox net zo vol zat als waar we mee begonnen waren. Via Weert (zeker niet door België, want daar mochten we niet in) weer terug naar Valkenswaard en de dagtocht zat er op.

We hadden met Jaak en Linda afgesproken dat we de Corvair maandag terug zouden brengen. Zo konden we nog een mooi rondje door Limburg rijden. Met 2 auto's op naar Limburg, waar we er één parkeerden bij Jaak en Linda om vervolgens met de Corvair nog een route door het zuiden van Limburg te maken. Ik heb het nog nooit zo stil gezien in Limburg. Er was niemand in Valkenburg, op de Mergelland route of waar dan ook. Ik heb overal op mijn gemak (Captain Slow tempo) gereden. Het doel was de bekende fruit- en ijsboerderij waar we een aantal tochten geleden ook met de Corvairclub waren geweest. Hier moesten we toen toch wel een 30-45 minuten wachten tot we aan de beurt waren. Nu was er niemand! Er waren drive in vakken gemaakt, je kon alles bestellen maar we moesten het bij de Corvair opeten. Goed te doen en een hele boterham is de wafel met ijs en fruit (lees 3 wafels, met een mega-bol ijs en een kilo fruit). Met onze buik vol met lekkers reden we via de slingerweggetjes en hoogtevverschillen weer terug naar Jaak en Linda.

Onderweg nog even een korte pauze om wat te drinken, uit de koelbox uiteraard. Om vervolgens via een app bij een zwammenkwekerij uit te komen. Ik ben dol op paddenstoelen (nee ik ben niet aan het hallucineren). hoe raarder ze er uit zien hoe hoe beter. Op de pizza, in de pasta, eigenlijk gaan ze overal wel in. Nu had ik laatst zelf ook zwammen gekweekt en



nu konden we een kilo oesterzwammen ophalen voor €5,-. Dus met een Corvair vol met zwammen gingen we terug naar Jaak en Linda. Alles was prima en goed verlopen met de Corvair. Het trouwe rode beestje deed het super! De verrassing zat er op..Na nog een kopje koffie reden we uiteindelijk in onze eigen auto weer terug. Jaak en Linda, super super super be-

dankt voor deze leuke verrassing. Het heeft echt het beetje extra gebracht op de dag, die onze dag had moeten worden, maar helaas niet geworden is. Op naar 2021 voor een nieuwe kans om te gaan trouwen.

Ralf Verhees
(en Lotte, en Rosalie)



Hoe is het met project Lakewood?

Het is weer een aantal bladen geleden dat er een update is geweest van mijn project. Je kan wel degelijk met hoofdletters zeggen PROJECT. We zijn flink gevorderd kan ik gelukkig zeggen, maar er moet nog steeds genoeg gebeuren.

We hadden de brandstofleidingen er in zitten. Een simpele stap naar de remleidingen. Op de zelfde manier allemaal gebogen en netjes op en onder de auto gepositioneerd. Helaas was er een klein obstakel in de weg. Er loopt een remleiding over de tank heen. Na wat bekijken kwamen we toch tot de conclusie dat de tank er onder uit moest. De tank, compleet met vulpijp en weet ik wat nog meer. Geen leuk klusje, want je hebt het gevoel dat je weer een stap terug gaat. Gelukkig kwam deze redelijk goed naar beneden en konden we de leiding mooi op zijn plek leggen. Alles aangesloten op de vier wielen en het klinkt sneller dan het daadwerkelijk gedaan was. De remmen waren klaar op het pedaal na. Het rempedaal bestaat ook gelijk uit het reservoir, dus alles uit elkaar gehaald, schoongemaakt en vervangen wat er vervangen moest worden. Stap voor stap ieder onderdeel in mijn handen gehad en weer in elkaar geschroefd. Het eindresultaat was het monteren van het pedaal onder het dashboard! Nu is alles aangesloten en kon de benzinetank ook weer terug op zijn plaats. We zullen maar zeggen dat we er steeds handiger in worden want deze zat ook weer redelijk snel op zijn plek. Die tank blijft toch wel een lomp onderdeel om onder de auto te krijgen. Als we de remvloeistof er in gaan doen gaan we nog een keer alle koppelingen nalopen, hetzelfde geldt voor de brandstofleidingen.



Nu de leidingen allemaal klaar zijn konden we ons gaan bezighouden met de elektra van de auto. Buiten de standaard kabelboom (die er nieuw in komt) worden er ook een paar dingen aangepast en gemoderniseerd. De mechanische brandstofpomp is vervangen door een elektrische met bypass plate zodat de oude look wel bewaard bleef. De pomp krijgt een mooie plek bij de kachel unit zodat deze niet in het zicht zit. Ook de mechanische ontsteking is omgebouwd naar elektrische. Dit is mede mogelijk gemaakt door het "nog in bruikleen of het werkt" van Robert Knop. Dit had nog iets meer voeten in aarde dan standaard ombouwen. Ik heb een Corvair van 1961, en de setjes zijn allemaal voor 1962 (of later). Nu kan je een 1962 verdeler gewoon op een 1961 model zetten, het was alleen even de juiste onderdelen bij elkaar zoeken. Na wat rondvragen kwamen de onderdelen overal vandaan. De basis uit IJsland (jawel, IJsland) en nog wat kleine onderdelen hier uit Nederland. Deze samenvoegen en geplaatst op het motorblok van de Corvair. Het aansluiten was relatief eenvoudig, al heb ik lang



gepuzzeld omdat ik diverse adviezen kreeg en ik op gegeven moment de weg kwijtraakte wat er nu wel en niet kon. Dit stukje is ook weer klaar om hopelijk met het starten van de motor zijn werk te gaan doen. Een andere elektrische optie was achteruitrij-verlichting. Eén van mijn eerste aankopen toen ik de Corvair gekocht had was een NOS backup light setje. Deze uit de kast getrokken en bekeken wat er allemaal gedaan moest worden. Buiten wat gaatjes boren in de carrosserie was dit een vrij simpel klusje omdat alles ook aanwezig was in het setje. Wel heb ik de stekkers aangepast omdat ik een standaard nieuwe kabelboom gebruik met backup light kabel. Hier zaten andere stekkers aan dan die in het setje zaten. Ik heb universele waterdichte stekkers gekocht en omgezet. De lenzen passen prima van 1961. Ikzelf vind de lenzen van 1963 ook heel mooi (en dan een kwartslag gedraaid). Ik ben nog aan het twijfelen welke ik ga gebruiken, voor nu blijven de 1961 lenzen zitten, deze passen ook het beste. Steeds meer elektra kabels vinden de weg waar ze moeten zijn. De starter, de dynamo, naar voren, claxon, lampen. Ieder draadje ligt er nu in, en klaar om aangesloten te worden.

Nu we de meeste elektra kabels hadden liggen was het tijd voor die onhandige kachelunit die al jaren in weg ligt. Omdat de Corvair in de fabriek andersom is opgebouwd, hadden we een probleem met de kachelunit bevestigen aan de "kachelklep". De klep kan niet open als de kachel eraan zit, of ik kan de kachel niet meer bevestigen (vanwege de aandrijflijn die er onder zit). De beste manier voor ons was een beugel maken waar de kachelunit aan ophangt en dan los de klep er op. Een simpel klusje, maar we zijn er toch wel een tijdje mee bezig geweest om de juiste beugel te maken en deze af te werken zodat alles bevestigd kon worden. Nu de unit eindelijk op zijn plaats hangt kunnen ook de buizen gemonteerd worden. Deze passen uiteindelijk super goed. We hebben gelijk ook maar een deel van het interieur in orde gemaakt. In het interieur hebben we op de dempingmatten nog een laag isolatie aangebracht waarop de kachel Y stukken geplaatst zijn die de lucht naar voren moeten vervoeren. In de toekomst zal het hele interieur ermee voorzien worden. Zo wordt het geluid van buitenaf gedempt en ook de warmte zal minder snel kans krijgen om via de carrosserie binnen te treden.

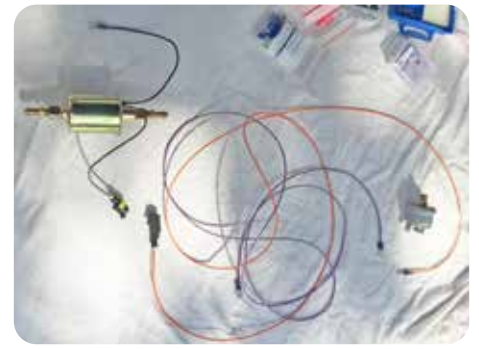
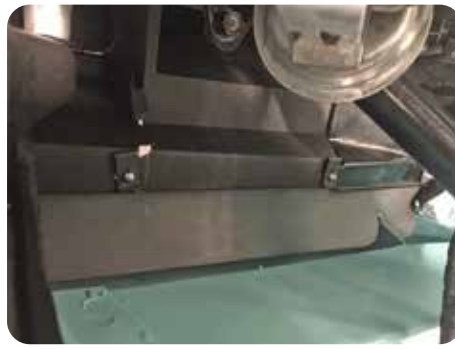
Nog 2 kleine dingen (buiten een hoop niet zo interessante klusjes) hebben we



de laatste motor seal strip gemaakt en gemonteerd. Nu is de motor afgezeald en kan er nagenoeg niks meer door. Weer een item van de lijst.

Nu ik een elektrische benzinepomp gebruik wilde ik ook wel wat veiligheid inbouwen, hiervoor gebruik ik een sensor bij de oliefilter samen met een oliedrukmeter. Deze extra meters geven een beter beeld van de motor als deze loopt. Als er iets fout gaat schakelt de brandstofpomp uit. Ik zal in een ander verhaaltje (waarschijnlijk volgende editie) mijn veiligheidssysteem uitleggen. Hiervoor hebben we de elektradraden gemaakt en aangesloten naar waar ze moeten komen. Een mooi klusje waarbij je stap voor stap resultaat ziet.

De lijst met punten vóór we de motor kunnen starten wordt steeds kleiner en kleiner. Ook de vloeistoffen zijn we één voor één aan het vullen. Benzine er eerst in want dat is een simpel klusje. Ik had nogmaals alle koppelingen nagelopen en een jerrycan benzine in de tank gegoten. In eerste instantie onder de Lakewood gekeken bij de tank en niks lekte. Toch bleef er een benzinelucht hangen en werd het steeds erger. Toch maar eens verder kijken, en jawel toch nog een lek bij één van de carburateur aansluitingen. Ik heb deze nog een kleine slag aangedraaid en de lekkage was over. Ik ben toch alle koppelingen maar eens na gaan kijken en warempel: bij de elektrische pomp lekte het ook. Niet waar de slang op de pomp zit, maar op één van de koppelingen. Helemaal kreeg ik deze niet verder aangedraaid en heb ik onder bij de tank maar de slang losgemaakt en de benzine terug in de jerrycan laten lopen. Het gevolg hiervan was nog meer benzinelucht in huis. Fijn, een werkplaats aan huis, handig en leuk om op zijn tijd samen koffie te drinken, maar nu iets minder. Gelukkig was het mooi weer en konden alle ramen open en waaide het ook nog een beetje. Na 1,5 dag was alles weg. Ik heb de elektrische pomp er weer uitgehaald en de koppelingen nogmaals strakker aangedraaid. Deze weer teruggehangen en de slangen aangesloten. Mijn vertrouwen in vloeistoffen was weer een behoorlijk eind gedaald, dus overall maar papiertjes ondergelegd. Op deze manier kon ik snel zien als er ergens iets lekt. Met spanning maar weer een jerrycan erin gegooit, in een aantal etappes om niet gelijk zoals de eerste keer een zwembad vol met benzine te krijgen. Deze keer ging het wel goed en het systeem blijft momenteel lekvrij. De benzinepomp moet ik nog wel terug monteren maar dat mag niet uitmaken met het lekvrij blijven.



De volgende vloeistof is het vullen van de differentieel. Dit ging super, alleen na 1,6 liter van de 2,36 (5 pints) liep deze al over. Nu staat de Corvair misschien niet helemaal recht, en kan er straks nog wat bij als deze op de grond staat of als we hem een keer waterpas zetten met het verder vullen van de vloeistoffen. Ook deze afgestreept van de lijst, met een aantekening om deze later nog een keer te checken.

Hier zijn we gebleven, we moeten nog de automaat vullen, en motorolie toevoegen dan zijn alle vloeistoffen gedaan. De accu

is besteld dus we zijn een heel eind op weg met de laatste punten. Voor we hem starten probeer ik nog de stuurkolom in orde te maken zodat we de Corvair makkelijk om kunnen draaien. Sturen gaat een stuk fijner dan ronddraaien met een krik. Zou het er dan eindelijk van komen om hem deze zomer een keer te starten? We zullen het meemaken en natuurlijk schrijf ik weer een stukje als we weer een stukje verder zijn of een mijlpaal bereikt hebben.

Ralf Verhees

Nader tweet naar Tesla

Consumentenadvocaat Ralph Nader ging begin dit jaar achter Tesla aan. Onnodig te zeggen dat er een tegenslag was.

De 85-jarige Nader heeft verschillende keren een poging voor het presidentschap gedaan, maar is vooral bekend van zijn boek *Unsafe At Any Speed*, waarin autofabrikanten werden opgeroepen zich meer bezig te houden met veiligheidsvoorzieningen zoals veiligheidsgordels en later de veiligheidswetgeving voor auto's. Het was een bestseller in 1966.

De tweet van Nader begon: **“Wanneer de aandelenbeurs-zeepbel implodeert, zal deze zijn begonnen door de stijging van het @Tesla-aandeel dat verder gaat dan speculatieve ijver. Diep in het rood, vorig jaar minder dan 400.000 voertuigen verkocht.”**

Vervolgens twijfelde hij aan de aandelenwaardering van Tesla, die Volkswagen deze week passeerde.

Sommigen waren het eens met zijn oordeel - “Het zou tijd kunnen zijn om ‘unsafe at any speed’ te updaten met een hoofdstuk over #Tesla. Echter waren de meeste mensen verontwaardigd over de aanval op hun favoriete autobedrijf.

‘Je hebt het mis Ralph ... Alleen Tesla heeft het zelfvertrouwen, magie, en sexappeal om premium elektrische apparaten te verkopen die kunnen concurreren. Er is een reden waarom er momenteel geen enkel elektrisch VW-model op de weg is met een merkbare verkoop’, zei één van de mensen die gereageerd had op de tweet.

Een ander zei: ‘Welke uitdagingen? Er is geen concurrentie. Andere autofabrikanten kunnen geen software maken.’ Een paar tweets gebruikten de naam ‘OK, boomer’, verwijzend naar babyboomers, die vaak worden gebrandmerkt als ‘ouderwets’. (Nader is eigenlijk ouder dan de babyboomgeneratie.)

Anderen, die kritiek hadden op Nader, verwezen naar opmerkingen die de CEO van Volkswagen Group, Herbert Diess, heeft gemaakt over het risico dat Volkswagen een nieuwe Nokia wordt en opmerkingen die hij rechtstreeks over Tesla heeft gemaakt. Enkele opmerkingen die Diess



Ralph Nader ✓ @RalphNader · Jan 23, 2020

When the stock market bubble implodes, it will have been started by the surge in @Tesla shares beyond speculative zeal...



Ralph Nader ✓ @RalphNader

Deep in debt, selling less than 400,000 vehicles last year, and challenged by several competing electric car models in 2020, Tesla's stock valuation stunningly exceeds VW which sold over 10 million vehicles last year. Watch out Tesla believers. -R

♥ 1,265 12:34 AM - Jan 23, 2020

822 people are talking about this

deze week op het World Economic Forum maakte, waren bijvoorbeeld lovend over Tesla.

“We denken dat Tesla een zeer belangrijke rol speelt in het maken van de elektrische weg ... Ze tonen aan dat elektrische auto's werken, dat een volledig elektrische auto de juiste oplossing is. Dus dat waarden we” vertelde Diess aan CNBC.

Weer anderen vroegen zich af of Nader een tekort heeft aan “Tesla”, een veelvoorkomende tweet die wordt gebruikt door fervente supporters als je de strategie van Tesla in twijfel trekt.

Twee dagen na de eerste tweet gaf Nader Tesla toch wat lof.

Ralf Verhees



Ralph Nader ✓ @RalphNader · Jan 24, 2020

Tesla and @elonmusk exposed the technological stagnation of the auto companies and broke ground with EVs and other climate-benign technologies. However, a fast moving company can not obscure wildly speculative stock valuation on top of a general stock market bubble that could...



Ralph Nader ✓ @RalphNader

...implode on pension and mutual fund savings of millions of Americans. Fundamentals can't be ignored. -R

♥ 135 8:57 PM - Jan 24, 2020

42 people are talking about this

Ode aan de Caveman Corvair.

De eerste Corvair, de meest primitieve, basic, geen luxe, zelfs geen buitenspiegels, maar wel de meest innovatieve auto van zijn tijd. Gewoon een auto zoals de ontwerpers van GM hem hadden bedacht. Nog niet beïnvloed door commentaar vanuit de markt, van betweters, van journalisten die zo nodig iets moeten vinden, niets daarvan. Gewoon puur zoals hij op de wereld kwam. Spottend of vertroetelend werd hij de Caveman Corvair genoemd.

Waarom was de eerste Volkswagen, het brilletje, zo eindeloos veel mooier dan al die Volkswagens die er achteraan kwamen?? Waarom was dat eerste Saabje, de 92, de OerSaab met zijn prachtige gestroomlijnde vormgeving, zijn kleine achterrautje, zonder kofferdeksel, zijn tweetactmotortje, prrrrututpruttut, zo eindeloos veel mooier dan alle Saabs die er achteraan kwamen?? Waarom was die eerste Eend zo veel leuker dan al die latere eenden? Ook al kwam je met wind tegen niet boven de 70 km/uur uit, eindeloos genieten was het in zo'n koekblik. Gewoon omdat je voelde dat je in iets bijzonders zat.

Ze waren zo bijzonder omdat ze gewoon bedacht waren door mensen die nog niet

gemangeld waren door het grote publiek, door de massa, door marketingmanagers, die wel verstand hadden van de markt maar geen gevoel hadden voor auto's. Door de smakeloze massa. Zeker, over smaak valt niet te twisten, zult u zeggen, maar over gebrek aan smaak zoveel te meer, volgens mij.

Zo was het ook met de eerste Corvair. Het jaar noteerde voor ons 1960, in de VS iets eerder. Alles aan die auto was anders. Zeker, auto's met de motor achterin kenden we al, boxermotoren ook, zelfdragende carrosserieën ook, pendelassen ook. Maar net als bij de DS19, waar alleen maar bestaande technieken werden gebruikt om een compleet nieuw concept neer te zetten, was dat ook bij de Corvair het geval. Bestaande techniek, maar toegepast in een niet eerder vertoonde combinatie.

Die eerste Corvair, de Caveman Corvair (al was dat eigenlijk alleen de Corvair 500), had net als dat brilletje en dat Pruttut Saabje, net dat extra eigenwijze wat ik bij de latere EM Corvairs een beetje ben gaan missen. De auto was zo logisch opgebouwd dat ik mij altijd heb afgevraagd waarom dingen anders moesten.

Wat is simpeler dan een choke gewoon centraal monteren bij het luchtfilter? Dan heb je er gewoon maar één nodig. En waarom moest er later een automatische choke komen met alle potentiële sores van dien? Ja, dat vroeg de markt. Zo gaat dat.

En dan die super simpele centrale thermostat die gewoon de boel op en neer laat bewegen? Veel eenvoudiger dan de latere dubbele thermostaten met aparte kleppen.

Wat was fijner dan die benzinekachel? Direct warmte, we hadden toen nog echte winters met bloemen op de ruiten en op je bril.

Waarom die ingewikkelde slangen om een beetje warmte van de motor al dan niet vermengd met uitlaatgassen pas na 10 minuten blauwbekken naar binnen te krijgen? En dan ook nog vanwege die slangen de helft van de bagageruimte achter de achterbank inleveren. Ja, die kachel kostte wat meer brandstof, maar gaf wel heel veel extra comfort.

Foto:

De eerste Caveman Corvair afgeleverd in Gorinchem in het voorjaar van 1960.



Waarom moest dat reservewiel naar de motorruimte? Vond de band niet fijn en de gewichtsverdeling werd er niet beter van. Een beetje ruimtewinst. Nou, en? Waarom moesten die mooie aluminium huizen van de versnellingsbak en het differentieel vervangen worden door gietijzeren huizen? Goedkoper, maar het is zwaarder en het haalt wel net weer even wat weg van dat speciale van de Corvair.

Zo veranderde in de loop van de jaren de unieke, sublieme, bijzondere, onvergelijkbare Caveman toch stap voor stap in een Homo Sapiens. En menigeen dacht dat het goed was.

Wim Boon



Jerry Brown

Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen

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

air_cooled63@yahoo.com

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

Gerald Brown Manning South Carolina

Naar aanleiding van het Caveman verhaal van Wim Boon, moest ik gelijk denken aan een groene Caveman Corvair met de bijnaam Kermit van Catherine McCafferty. Deze hebben we in 2018 ontmoet op de Corvair Recall in Syracuse. Ik heb Cathy gemaild omdat ik wist dat er nog iets bijzonders was aan haar Corvair.

Dank je voor het toevoegen van Kermit in jullie verhaal over de Caveman Corvairs.

Kermit is de 3e oudste Corvair die nog bestaat. Het VIN-nummer van Kermit is 428. De Corvair is gebouwd op 11 of 12 juli 1959. Toen deze klaar was is deze gelijk op transport gezet naar Master Chevrolet Sales Inc. in Petersburg, Virginia. De Corvair is op 6 oktober 1959 verkocht, 4 dagen voor de officiële lancering van de Corvair. De verkoopprijs was \$2,427.65.

Kermit is ook één van de 4 of 5 bestaande Corvairs met claxon-sleuven!

Groetjes, Cathy

Meer over die claxon-sleuven, want daarvoor had ik haar gemaild: De allereerste modellen van de 1960 Corvair hadden vooraan onder de bumper een aantal sleuven zitten. Achter deze sleuven zat de claxon. Een logische keuze voor betere geluidsdoordringing. Echter was er één nadeel: vuil, sneeuw, zand. Alles hoopte er in op. Deze optie werd al snel geschrapt en de claxon kwam gewoon aan de binnenkant van de wielkuip.

Ralf Verhees



De groene Caveman Corvair, met de bijnaam Kermit is eigendom van Catherine McCafferty, lid van de Bay State Corvairs, Massachusetts USA.