

CORVAIR MAIL



Digitale Meeting 2

We hadden in April weer een digitale meeting gehouden. 12 leden namen deel aan het gesprek. Wat betreft de club hadden we geen bijzondere punten buiten dat we nog even wachten met het organiseren van club evenementen. Gelukkig kregen we wel vaak te horen dat de Corona prik bij verschillende leden al gezet was dus

hopelijk kunnen we vanaf de verschijning van dit clubblad weer gaan denken aan een echte meeting. We hebben een rondvraag gedaan, met technische vragen tot hoe het nu gaat met de persoon / met de Corvair. Goed was te zien dat 2 leden die we al een tijdje niet "echt gezien hadden" er toch weer bij

waren op deze manier.

Veel gelachen, serieus en slap gepraat maakt het uur zo vol. Zoals gezegd hebben we nog een digitale meeting die rond het uitkomen van dit blad gehouden zou worden, en daarna kijken we weer verder!

Ralf Verhees



Corvair Speurtocht - Zomer editie

De spelregels staan in het clubblad van december 2020. Foto's opsturen kan tot 31 Augustus 2021 naar rverhees@gmail.com

	GEVAARLIJKE BOCHTEN Een foto van je auto met een 'pas op slingerweg'-verkeersbord. Bord en auto moeten zichtbaar zijn.
	ROND Een foto van jezelf / jullie met iets ronds.
	MOLEN Een foto van je auto bij een molen. Van welk jaar is de molen?
	ERF Een foto van je auto op of bij een erf.
	ROOD Een foto van jezelf / jullie met iets roods.

Van de penningmeester

Inmiddels is het 45ste lid ingeschreven, de Heer Klinker uit Oranjewoud die naarstig gaat onderzoeken welke Corvair het beste bij hem past om aan te schaffen.

Wat betreft evenementen zal het voorlopig nog wel even rustig blijven. Ik hoop wel dat het evenement in Vreeswijk bij Wim Smit op zaterdag 4 September doorgaat.

Met het prachtige weer van de laatste weken ben ik helaas nog niet toegekomen aan een rit door drukke verbouwingswerkzaamheden thuis.

Op financieel gebied valt er geen nieuws te melden. We zullen het ook deze keer moeten doen met ons prachtige Corvair Mail blad!

Ik wens iedereen nog veel mooie zomerse dagen, aantrekkelijk voor een leuk oldtimerritje!

Ruud Keers

Van de redacteur

Eindelijk komt de zon door en lijkt het er toch op dat we een zomer gaan hebben. In verhouding met vorig jaar hebben we lang moeten wachten. Alles ziet er met de zon een stuk vrolijker uit dan grijs (regen) weer. Ik moet zeggen dat het 2e kwartaal voor mij een best goed Corvair kwartaal is geweest. Buiten de digitale meeting die we voor de 2e keer hebben gehouden (en de 3e zal op het randje zitten met het in de bus vallen van dit blad) heb ik ook een aantal Corvair leden in het echt gezien. Eén op één en met de nodige afstand of mondmasker weliswaar. Eén ding is zeker, bellen en digitaal meeten is leuk, maar in het echt is het toch een stuk leuker. Jacko kwam met zijn Corvair 95 naar ons toe rijden "omdat hij in de buurt was". We konden gelukkig lekker buiten zitten en hebben over van alles en nog wat gebabbeld. Uiteraard ook volop de bus van Jacko bewonderd en heeft hij een bezoekje gebracht aan de Corvair Basement om mijn Lakewood project te bekijken. Kortom een geslaagde paar uur. Buiten de diverse telefoontjes naar leden ben ik kort bij Wim Smit geweest om een onderdeel op te halen die hij mee had laten komen met een zending uit de USA. Een kort maar leuk gesprek. Met Wim is het altijd een fijne tijd die helaas te snel gaat (voor mij was het toch pas 10 minuten, maar het was een dik half uur, en Rosalie was

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: Corsa2021

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 Digitale Meeting 2
Corvair Speurtocht

3 Van de penningmeester en
de redacteur

4 Corvair 95 van Jacko Water

8 Contactslot met startrelais in
motorruimte

10 Corvair Live!

12 Speurtocht winter en lente
foto's

16 Ooit op TV gezien?

17 Van Sas

18 Trouwauto

wakker geworden in de auto, had honger en wilde naar huis, net als Lotte. Allemaal goed, we wisten dat het een snelle stop zou worden, dus de volgende keer zal het geheid langer zijn. Als laatste was er een verrassing op mijn bruiloft. Op de laatste pagina's van het clubblad staat hier meer over. Iedereen enorm bedankt hiervoor, als ook het bloemstuk wat namens de club is verstuurd. We hadden een super mooie (jawel een zonnige dag, met 1 regenbui) gehad. De 2 vakantieweken erna waren in het water gevallen, helaas. Hopelijk

krijgen we nog wat lekkere weekenden om het te compenseren aangezien wij er weer tegen moeten kunnen tot de herfstvakantie.

Met de Lakewood gaat het goed. Deze staat nog steeds in de werkplaats. We hebben niet heel veel gedaan. Ik ben druk bezig geweest met de laatste puntjes voor de bruiloft en met wat klusjes, verbouwingen in en rond huis. Wel hebben we nieuwe stoterstangen gemonteerd en de motor opnieuw afgesteld. Met dit gedaan te hebben start de motor in één keer op en liep deze al lekker. De carburateurs moesten we nog afstellen. De linker zuigt nu meer aan dan de rechter, dus we kunnen het nog beter afstellen en finetunen. Dit komt "binnenkort" aan de beurt. Het plan is om de Corvair dit jaar werkend, lees rijdend op eigen kracht in en uit de garage te kunnen rijden. Nog mooier is een rondje om "onze speeltuin" heen. Op zich moet dit denk ik haalbaar zijn. De motor is goed, en moet alleen nog afgesteld worden op de carburateurs. Het dashboard moet weer in elkaar gezet worden, en aangesloten worden. Als dat is gebeurd kan het stuur er terug op en is dat weer compleet. Als het dashboard aangesloten is kan ook de automaat aangesloten worden en kan deze afgesteld worden en kijken of deze weer wil werken. Als dat het allemaal doet is de aandrijflijn klaar (klinkt simpel, toch nog genoeg te doen). De remmen zitten in elkaar, deze moet alleen nog met remvloeistof gevuld te worden en ontvlucht worden. Als het goed is kunnen we dan remmen. Als dit allemaal gedaan is kan de wagen uit de werkplaats en weer in de werkplaats gereden worden. Het doel voor het 3e kwartaal.

Daarna is het verder afwerken van de Lakewood. Een interieurstoffeerder vinden en bekijken hoe en wat ik het wil en ga doen. Ik loop nog erg te twijfelen wat voor interieur ik er in wil gaan zetten, meer welke stijl ik wil. Gelukkig heb ik hier nog even voor.

Ik wil iedereen bedanken voor het aanleveren van de verhalen die in dit clubblad staan. Ook de snelheid waarmee dit is gebeurd. Ik was vrij laat begonnen aan het clubblad, maar is toch weer op tijd bij iedereen in de bus.

Veel leesplezier allemaal, en hopelijk tot snel op een echte meeting, of "iets waardoor we elkaar weer kunnen zien".

Ralf Verhees

Corvair 95 van Jacko Water

Het was denk ik november 2019 dat ik op de bank zat en naar het troosteloze weer buiten keek. Wat voor project zat er nou weer aan te komen? Inmiddels 50 jaar oud, de motor staat opgepoetst in de garage, de boot had inmiddels een andere eigenaar gevonden, ik wist even niet meer waar de uitdaging lag. In mijn jeugd had ik diverse klassieke Chevrolet auto's gehad en als ik op zoek zou gaan naar een klassieke Amerikaanse auto dan zou Chevrolet mijn eerste keuze zijn.

Zoals zovelen die een auto zoeken open je Marktplaats of gaspedaal om eens rond te kijken wat er allemaal te koop staat. Wat een verschil in prijzen in vergelijking van een aantal (25) jaren terug. Een sedan is heerlijk om te rijden, maar ik wilde iets anders en ook iets praktisch. Er stond namelijk een busje te koop, een Corvair 95 en het model pakte mij direct. Wat een leuk karretje is dit zeg! Een aluminium 6-cilinder blokje was compleet nieuw voor mij en als deze auto bij mij past dan laat ik mij ook niet afschrikken, ik houd wel van uitdagingen. De prijs stond mij niet aan, maar gaandeweg meer informatie ingewonnen te hebben over de Corvair 95 begreep ik dat het best een uniek en eigenwijs wagentje kon zijn. Na wat heen en weer gemaaild te hebben, zijn we toch de bus gaan bekijken. Na een testritje was het al snel besloten, dit ging het worden! Via de computer geld overmaken, overschrijven bij het postkantoor en meenemen!

Mijn maat Frank was al even enthousiast als ik en we hadden onderweg de grootste lol. Het rijden viel niet mee want het busje ging niet zo vlot. Met de voet diep op het pedaal kwam het beestje net boven de 90 km/h.. ze liep, maar daar was het ook wel mee gezegd. Met een rit van 150 km voor de boeg was het een beste uitdaging, ze maakte een verschrikkelijke herrie en ze was niet vlot op het gas dus met samengeknepen billen werd een tunnel ingereden en met het zweet in de handen reed ze er weer uit. Onderweg heb ik heel wat keren achterom gekeken naar de motorruimte en naar mijn gereedschapskist. Maar gelukkig zijn we zonder sleutelen thuis gekomen. Netjes naast het



huis geparkeerd en mijn snel mijn vriendin gehaald om mijn nieuwe trots te tonen... daar viel een stilte en er was weinig enthousiasme voor zijn mooie bus kan ik je wel vertellen. Oke, de verf is vaal en er zitten wat deuken in.. ik herken die blik en daar is dan niets meer aan te doen, blijkbaar ben ik de enige die er doorheen kijkt. Komt vanzelf wel weer een keer goed. De rit van Maaskantje naar Assendelft heeft mijn maat Frank af en toe gefilmd met zijn mobiele telefoon. We hebben daar een leuke compilatie van gemaakt en op Facebook gezet. Veel mensen hebben er op gereageerd net als Jaak Eijkelenberg. Via Jaak kwam ik in contact met de Corvairclub en Ralf Verhees. We hebben veel contact gehad en elkaar gezien en gesproken op de nieuwjaarsbijeenkomst, erg gezellig en verhelderend hoeveel kennis er is binnen de club. Voor mij een bron van kennis.

Het is inmiddels januari 2020, hopeloos koud en te vochtig om aan de bus te werken. Mijn plan is om het plaatwerk te vernieuwen waar het nodig is en het motortje beter te laten lopen. Omdat het weer nog niet meewerkt en ik buiten in het rotweer aan de slag moet als ik eraan wil werken beperkte ik me tot de motor en het plaatwerk moest maar wachten tot het zonnetje zou schijnen. De achterkant staat tot tegen de garage aan geparkeerd en moest mij een beetje tegen de wind en regen beschermen. Het vervelende is dat de motor niet meer wilde starten sinds de dag van aankoop, dat was een domper. Ontsteking werkte, bougies werden nat, compressie was aanwezig.. wat nou weer? Het was alweer een aantal jaren geleden dat ik gesleuteld had aan



een klassieker, maar volgens mij verloor je dat nooit. Even het koppie erbij! Toch maar even de compressie meten, die was redelijk, gelukkig! Dan de ontsteking bekeken en na wat gerommel bleek deze flink van het juiste ontstekingstijdstip te staan. Beetje draaien aan de verdeelkap, starten en weer herhalen. En ja hoor! Ze kwam gelukkig tot leven maar met horten en stoten. De garage vol stank en rook maar dat mocht de pret niet drukken. Hoe de verschuiving heeft kunnen plaatsvinden weet ik tot op de dag van vandaag nog niet. De vonk was wel zwak en met het koude en natte weer zou dat net de doorslag kunnen geven bij minder vlot starten en reageren op het gas. Een elektronisch ontstekingsetje van Velleman was snel besteld en het weekend erop gesoldeerd en erin gemonteerd. Ze startte direct en ik was tevreden, weer een puntje van de lijst afgewerkt. Kort erop werd de dynamo gereviseerd en ventilatorlager vervangen. Het motortje klinkt beter en ze is een stuk sterker dan in het begin.

Ze staat nog steeds buiten in de regen en dat is haar wel aan te zien, in de bus is het vochtig en klam. Het wordt tijd dat het weer snel omslaat, maar dan iets wat niemand kon voorspellen; rare berichtgevingen in de media in verband met een mondiaal verspreide ziekte houdt ons in haar tang en in maart gaat dan de kogel door de kerk; Nederland gaat op slot vanwege Covid.. een hele verandering in het sociale leven. De eerste twee weken heb ik niet kunnen werken maar ieder nadeel heeft zijn voordeel! Het is prachtig weer buiten en gewapend met een haakse slijper ben ik de zwakke plekken te lijf gegaan. Alles eruit geslepen wat eruit moest. Ik wilde een harde bus zonder plamuur en dan is dit de enige manier. Een ieder die soortgelijke ervaringen heeft met het onder handen nemen van de carrosserie zal het waarschijnlijk wel herkennen dat wanneer je met de slijptol aan het uitslijpen bent, je naarmate de tijd vordert steeds minder voorzichtig te werk gaat. Alles waar maar roest op zit wordt eruit geslepen. Met een goed MIG/MAG lasapparaat in de aanslag en 1 mm carrosserie-plaat onder de hamer veranderde in een aantal weken de carrosserie naar een "harde" bus. Naadjes netjes vlakgeslepen en epoxyprimer erop aangebracht moest het geheel afdekken tegen de elementen. De lente breekt langzaam aan en van volledige isolatie mogen we gelukkig ook weer wat reizen. Bij een vriend in de buurt van Utrecht mag ik tijdens de meivakantie de brug gebruiken waardoor ik de benzinetank eronder vandaan kon violen. Mijn benzinemeter



gaf namelijk niet het benzine niveau aan en dat kwam door een draadbreuk in de opnemer. Dat was vlot gefixt door de breuk weer te solderen. Tijd genoeg om de rest van de onderkant onderhanden te nemen. De onderkant heb ik ontvet en schoongeborsteld (wat een hels karwei zeg!) en daarop de bodem in een beschermende witte coating geschilderd. Voordeel van de vervuilde vettige bodem is dat het niet roest en het valt mij 100 procent mee hoe de conditie is van deze bus. Ze is altijd gebruikt als onderhoudsbusje en ook niet ontzien maar zeker niet verwaarloosd. Dus ik had nu een bus zonder roest, hard plaatwerk en knappe bodem. Blij mee! In oktober kon ik bij een oude vriend de dubbele garagebox gebruiken zolang ik deze nodig dacht te hebben, geweldig! Begonnen met het demonteren en opbergen van alle losse delen komt er een moment dat de bus kaal geplukt is. Mijn plan is om al

het verf te verwijderen, in de epoxyprimer te zetten, strak maken en naar de spuitery voor een frisse look.. makkelijker gezegd dan gedaan. Het verf ging eraf met professionele afbijt, maar de grondverf bleef over het grootste gedeelte gewoon zitten, kwaliteit van bijna 60 jaar oud.. met de schuurmachine werd het blanke metaal zichtbaar en na een paar dagen zat er ook geen spatje grondverf meer op. Met een roller heb ik de epoxyprimer aangebracht. Spuiten was mooier geweest, maar ik zat niet in een spuitcabine jammer genoeg. De deukjes en golfjes heb ik weggeklopt met een hamer en de rest werd strak gemaakt met plamuur. Op zoek naar een geschikte spuiters kwam ik nogal wat goudzoekers tegen die zonder blikken of blozen de prijs vragen van een redelijke middenklasse auto.. één kleur, geen metallic en zonder BTW meneer. De moed zank mij in de schoenen, want dit was niet



de bedoeling. Ik wilde een klassiek busje dat ik dagelijks kan rijden, geen concours wagen. Uiteindelijk werd een geschikte spuitspecialist gevonden in Zaandam die met mij meedacht. Metallic kleur, two-tone, dash meegespoten en een goede prijs.

Begin januari werd de bus op een trailer gezet en naar Zaandam vervoerd en een kleine twee maanden later kon ik haar ophalen.. wat is ze mooi... het zonnetje

kwam ook nog even door en scheen op de lichtblauwe lak, geweldig! Ik was weer helemaal blij met haar. In de afgelopen weken heb ik Clarks, UPS en de overheid flink mogen sponsoren met de aankoop van verschillende onderdelen zoals raamen deurrubbers en allerlei klein spul en nu is het tijd om het op de bus te mogen monteren. Een open dakje en een roofrack op het dak maakt het voor mij een stukje completer vind ik. Bij de montage was het

plaatsen van het voorraam inclusief de chromen lijst nogal een operatie om erin te zetten en viel erg tegen. Het raamrubber heeft een nogal apart profiel en laat zich moeilijk in positie manoeuvreren. Gelukkig had ik hulp en na een ochtend worstelen zat het raam erin. De elektrische draadboom achter in het motorruim was flink verouderd en in mijn ogen ook brandgevaarlijk dus een nieuwe draadboom was een vereiste. Soepel draad gewikkeld in





canvas tape geeft een afgewerkte indruk en ik ben dan ook blij met het resultaat. Wel heb ik het bedradings-schema aangepast waardoor de electronische ontsteking mooi weggewerkt is in de ruimte boven de PG en de ombouw naar een wisselstroomdynamo later zonder moeite uitgevoerd kan worden. Een low-pressure elektrische benzinepomp heb ik ook weggewerkt boven de PG, dus geen problemen meer met benzinetekort. Een hoop hobbels heb ik zo weggenomen bij de opbouw van de bus.

Eind maart kwam dan eindelijk het moment om te starten en mogelijk een stukje te rijden. Ze startte direct, terwijl ik maar op 1 carburateur een werkende choke heb zitten(!) en na wat stationair draaien was een rondje rijden op het industrieterrein een plezierig moment. Wat een grappig wagentje is het toch! Veel nieuwsgierige blikken van automobilisten en af en toe een duimpje omhoog.. dat gaat goed. De garagebox werd schoongemaakt weer naar de eigenaar teruggegeven en ze



staat nu lekker buiten naast het huis. In het weekend rijd ik alleen maar met de bus in plaats van met de auto. Dat houdt haar in beweging en ik merk dat het motortje beter loopt en oppakt. Ik heb nog enige tijd gezocht naar geschikte lichtmetalen velgen, maar vond dat lichtmetaal niet past op een klassieker als deze. Dus werd er gezocht naar geschikte wioldoppen en gevonden in 's Hertogenbosch bij een autoliefhebber. Afspraak gemaakt op de zaterdag en hop met de bus ernaartoe om te passen. Een leuke rit naar Den Bosch met onderweg positieve reacties van medeweggebruikers. Het adres was vlot gevonden en aangekomen bij de verkoper werd eerst uitgebreid gekeken en gegevens uitgewisseld, wat een enthousiasme! De wioldoppen waren van het juiste model en de koop werd gesloten. Ik wist dat Ralf en Lotte daar in de buurt wonen, dus vlug gebeld en afgesproken zodat bij een kop koffie en koek hun Corvair ook uitgebreid werd bekeken. Al met al een gezellige dag gehad en een flink stuk ge-



reden zonder haperingen of dergelijke. Inmiddels zijn we al halverwege juni en ieder weekend staat ze haar mannetje in het verkeer. Een van mijn diverse hobby's is het imkeren van bijen en de bus helpt daar graag bij. Mijn imkerspullen staan in de bus en we rijden graag samen de bijenkasten af. Daarnaast gebruik ik de bus voor het vervoeren van mijn mobiele zendmast en apparatuur om als zendamateur mijn apparatuur te testen en verbindingen te maken met diverse continenten, een veelzijdig wagentje kun je wel zeggen. Mijn verdere plannen voor de bus is het intimmeren van de binnenzijde, maar op dit moment weet ik nog niet de indeling. Eerst maar veel kilometers rijden, de ideeën volgen meestal snel.

Jacko Water



Contactslot met startrelais in motorruimte

Prettige assistent bij het werken aan de motor

Menig bezitter van een oldtimer herkent het. Je brengt meer tijd door onder de motorkap dan achter het stuur. Want onder de kap is het eigenlijk veel spannender. Er valt altijd wel wat te sleutelen en te verbeteren. En zo niet, dan verzinnen we wel wat. Lastig eigenlijk dat de bedieningsfuncties van de auto daardoor op zo'n ondoordachte plek zitten. Nabij het stuur, daar waar je nou niet zo vaak te vinden bent. Je zult ook herkennen dat je vaak alleen aan het werk bent, want terwijl jouw enthousiasme voor je Corvair geen grenzen kent, zijn vrienden en partners jaren geleden al afgehaakt van die hopeloze hobby van jou. Roepen om een starthulp is roepen in de woestijn. Je staat er moederziel alleen voor als de motor gestart moet worden terwijl je ook wilt kijken of het allemaal wel goed gaat daar achterin. Vooral bij het afstellen van carburateurs en ontsteking vond ik dat heen en weer lopen van achter naar voor en weer terug erg irritant. Nog afgezien van het feit dat je sommige dingen in je eentje gewoon niet kunt omdat je op het zelfde moment voor en achter moet zijn.

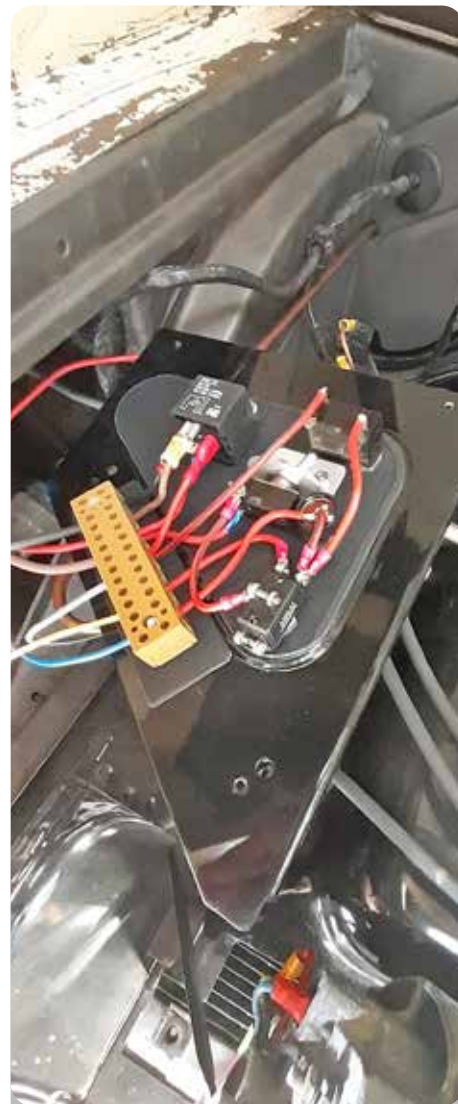
Remote start switch?

Ik had al eens gelezen over een remote start switch als mogelijke oplossing hiervoor. Toen ik onlangs de vonken van mijn bougies wilde controleren leek me dat een logische aanleiding om deze 'feature' maar eens in te bouwen. Een zoektochtje op Internet leverde remote start switches

op die eruit zien als een zo'n handgaspedaalje voor een racebaan autootje. Ze zijn bedoeld voor tijdelijke overbrugging van het contactslot tijdens service of een reparatie. Je koopt ze bij Amazon voor een Eurootje of 12. Om te beginnen wil ik niet bij Amazon kopen maar zo'n oplossing waarbij je situationeel hier en daar een draadje moet vastprikken leek mij ook niet iets waar ik gelukkig van zou worden. Je moet dan nog steeds achter het stuur kruipen om eerst het contact aan te zetten, waarna je dan nabij de motor de startpuls kunt geven. Belangrijker bezwaar is dat je weer naar je stuur moet lopen als je de motor wilt uitzetten, tenzij je het lef hebt om de hoogspanningskabel van je bobine los te trekken. Maar juist het snel kunnen uitzetten van de motor is essentieel als je aan het werk bent. Half werk dus zo'n remote start switch en zelfs voor 12 Euro zonde van het geld. Maar waar ik ook geen zin in had was een tweede contactslot met nog eens een sleutel die je kunt kwijtraken. Wat dan wel?

Remote dashboard!

Het werd me langzaam duidelijk. Eigenlijk wilde ik alle functies van het contactslot maar dan zonder sleuteltje. En het moest op een handige doch discrete plek komen nabij de motor zonder mijn handen te moeten branden om erbij te kunnen. Bij de Greenbrier is het motorcompartiment deels gescheiden van de achterspatborden door metalen afdekplaatjes. Na enige



Startrelais en vrijgaveschakelaar achterop paneel



Paarse draad startcommando via relais naar startsolenoïde

overweging vond ik het linker afdekplaatje en ook de plek waar deze zit zeer geschikt als remote dashboard. Op de foto zie je van onder naar boven de contactschakelaar, daar boven het olie/temp lampje (ja, als we nou toch bezig zijn) en daarboven de startdrukknop. Om het ongenode gas ten niet te gemakkelijk te maken de motor te starten zit er ook een vrijgaveschakelaar op die aan het oog is onttrokken als het paneeltje is gemonteerd. Eigenlijk is dit de sleutel. Aan de functie van het startslot voor in de auto verandert niets. Het startslot en het remote dashboard staan parallel.

Dan ook maar een startrelais

Tijdens onze Internet meeting in maart maakte Guus de Haan ons attent op het nut om de inschakeling van de startmotor door een relais te laten doen. De startstroom van maar liefst 40 Ampère hoeft dan niet meer via het contactslot te lopen. Onze bejaarde contactsloten kunnen deze hoge stroom missen als kiespijn. Voordeel is ook dat de startstroom dan ook niet meer de hele wagen hoeft te doorkruisen met zo maar een paar Volt spanningsverlies als resultaat. Het contactslot dient nu als trigger voor het startrelais en dat trekt bij zo'n 50 milli ampères al aan. De startstroom voor de startsolenoïde komt via het relais vrijwel linearecta van de accu af, dus bereikt via nog geen meter draad zonder verliezen de startmotor. Mijn startsolenoïde is sinds deze aanpassing weer helemaal bij de les en wel heel erg een macho geworden hoor. Wat een gesteiger. Onbegrijpelijk dat een startrelais niet standaard in het ontwerp van de Corvair was opgenomen. De opmerking van Guus

kwam zeker niet te vroeg omdat ik al bezig was en het een klein stapje extra was om het relais in de schakeling mee te nemen. Aan de achterkant van het paneeltje zie je het relais zitten.

Eerste ervaringen

Zoals je hebt gelezen was de aanleiding van het remote dashboard mijn wens om op een comfortabele manier de vonken van mijn bougies te kunnen controleren. Dat heb ik inmiddels gedaan en het was me anders alleen nooit gelukt. Steeds de volgende bougie los op het blok en alle andere kabels los om aanslaan van de motor te voorkomen. Ook de benzinepomp even uitgezet om onnodige druk te vermijden. Dan even een startimpuls geven zodat de rotor een paar slagen draait en er vonken zichtbaar worden. En dat het rijtje langs. Daarna de verdeelkap en de rest eraf zodat de contactpuntjes en de rotoras zichtbaar zijn. Door korte startpulsjes te geven kun je nu het openen en sluiten van de puntjes met je neus er bovenop volgen en deze ook heel comfortabel afstellen. Vergelijk dat met het moeizame gesjor aan de V-snaar om de motor een beetje rond te krijgen en de contactpuntjes te openen. Ook de afstelling van stationair toeren, contacthoek en timing verloopt veel prettiger omdat je niet meer achter de motor vandaan hoeft. Een aanrader.

In geval van storing

Het is altijd prettig als modificaties aan het elektrisch circuit zonder ingewikkelde ingrepen ongedaan gemaakt kunnen worden en indien mogelijk op een manier waarbij de originele situatie ongeschonden

kan terugkeren. Zo ook hier met dank aan Ralf voor de gedoneerde oude stekkerzet. Mocht er onverhoopt iets defect raken in het remote dashboard wat de werking van de auto belemmert dan is de oplossing het her-verbinden van de oorspronkelijke dubbelpolige stekkers waarmee het startslot met de startsolenoïde is verbonden. Het dashboard is dan buiten bedrijf gesteld en de 40 Ampère startstroom loopt weer via het contactslot. Een prima thuiskomer waarna ik het dashboardje thuis zo nodig kan repareren. De kans hierop is uiterst klein want de schakeling is erg eenvoudig. Mocht je ook iets zien in een remote dashboard en het schema willen hebben? Laat maar weten.

Ten slotte de veiligheid

Bezitters van een Powerglide auto weten dat het starten van de motor alleen lukt in positie 'neutral'. Mijn remote dashboard biedt deze beveiliging niet. Reden? Dan had ik de voedingsspanning bij de Powerglide schakelhendel moeten aftakken en een draad van voor naar achter moeten trekken. Daar had ik geen zin in. Als ik de auto achterin start dank kijk ik altijd eerst of hij in 'neutral' staat. Maar sommige afstellingen bij een Powerglide motor moeten gebeuren in 'drive'. Ik weet uit ervaring dat dit oppassen is. Zorg er voor dat je handrem goed werkt en ook maximaal aangetrokken is. Plaats eventueel nog een paar blokken voor de wielen. Pas op met gasgeven op de motor. Vermijdt het risico dat de wagen gaat rijden als je er niet in zit. Prachtig zo'n dashboardje bij de motor, maar een rem zit er niet op.

Wim Smit



Contactschakelaar, olie/temp lamp en startdrukknop





Wild parkeren op de Wassenaarseweg. Collectie Haags Gemeentearchief, Den Haag 1963
Uit 'Corvall 'Live' van Ruud Keers, Ralf Verhees, Jaak Eijkelenberg en Hans Aarssen

Speurtocht winter en lente foto's

In de afgelopen wintereditie stond het eerste deel van de 4-delige serie van de speurtocht. Een foto puzzeltocht die je alleen of met je gezin kan doen. Corona proof noemen ze dat. Een woord dat vorig jaar nog gek klonk, maar nu standaard is geworden in de Nederlandse maatschappij.

De foto speurtocht is makkelijk te doen en in je eigen vrije tijd wanneer je maar wilt. Zoek / ga op pad wat er omschreven staat bij de letters (winter, lente, zomer en herfst). Pak je fototoestel of tegenwoordig je telefoon (of is dat meer een fototoestel dat kan bellen?) en leg de punten vast. Denk simpel, denk leuk, en ga er een leuke dag van maken.

Hopelijk kunnen we de aankomende maanden weer een keer bij elkaar komen, maar zolang dit nog niet mogelijk is op een veilige manier is het een goede vervanger om toch (wel of niet met je Corvair) op pad te gaan en de punten te zoeken.

Hier zie je een aantal foto's van leden die de winter- en lente-editie al ingestuurd hebben. Zoals je ziet, soms in de omgeving, ook vaak in en rond huis.

Mocht je denken dit lijkt me leuk om te doen, in dit clubblad staat de ZOMER-versie en in het volgende clubblad komt de HERFST-versie te staan.

We houden de aantal genomen foto's bij die zijn ingestuurd. Hieronder zie je een punten schema dat - op de bonus punten na - is ingevuld. Met het insturen van de foto's valt 1 punt te winnen en er zijn extra punten te verdienen met de bonus punten. Nadat alle seizoenen zijn geweest zal er eind van het jaar (clubblad december) een winnaar uitkomen met de meeste punten; de winnaar kan een leuk aandenken/prijs verwachten.

Ik zou zeggen pak die camera telefoon, ga op pad met het zonnige weer en stuur de foto's door.

Alle informatie staat in het clubblad van december 2020.

Ralf Verhees

clublid naam	Eerste Inzending	W	I	N	N Bonus	T	E	R	Totaal winter punten	L	E	N	T	E	Totaal lente punten
Wim & Cecile	1	1	1	1		1	1	1	6	1	1	1	1	1	5
Jaak & Linda		1	1	1		1	1	1	6						0
Ruud & Annemiek									0	1	1	1			3



WIT: Een foto van onze auto met Marijke en Ron de WIT. Hoe Wit wil je het hebben, dit zijn onze dierbare (schoon) Zus en Schoonbroer. Foto Jaak & Linda



INFORMATIE: Een foto van je auto met een informatie punt. Foto Wim & Cecile



TRUI: voorzien van Corvair (gekketru). Foto Jaak & Linda



EZEL: Foto Wim & Cecile



EZEL: D'n Aezel, zo hete het restaurant toen het nog open was. Zie de borden achter auto. Dus niets met bestuurder en rijder te maken. Foto Jaak & Linda



RECEPT:
Het vispotje met spinazie en pasta gegarneerd met Corvairtjes.

Foto Jaak & Linda

Z	O	M	M Bonus	E	R	Totaal zomer punten	H	H Bonus	E	R	F	S	T	Totaal herfst punten	Totaal 2021
						0								0	12
						0								0	6
						0								0	3



LIEFDE: Foto Wim & Cecile



LIEFDE: Ons meest geliefde item, bankje voor ons huis.
Foto Ruud & Annemiek



EI: Jij / Jullie met Eieren. Foto Wim & Cecile



EI: Eitjes in de lamp als paas versiering voor een foto met allemaal klassiekers. Foto Ruud & Annemiek



TROUWEN: Een foto van je auto met een trouwlocatie.
Foto Wim & Cecile



NIEUW: Nieuwe veren en schokbrekers op de klep.
Foto Ruud & Annemiek



EHBO: Een foto van je auto met iets van EHBO. Foto Wim & Cecile

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



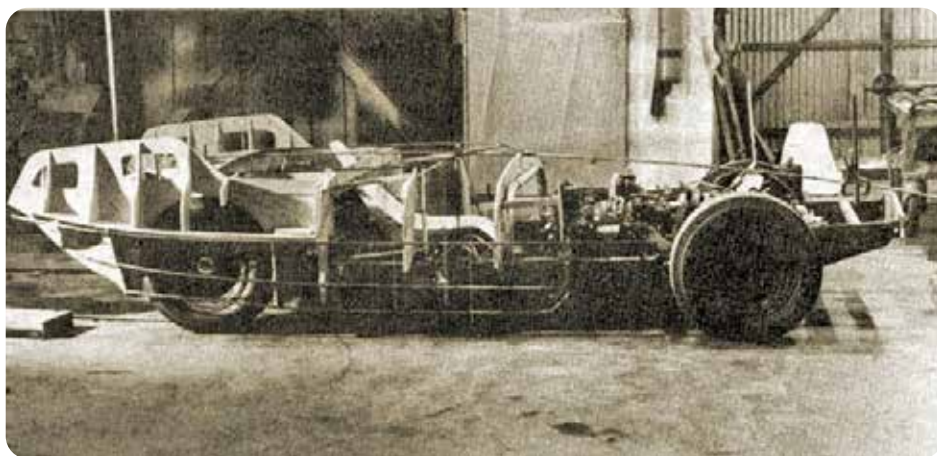
Ooit op TV gezien?

*Dit is de Reactor,
een creatie van Gene Winfield.*

De auto is oorspronkelijk gemaakt in 1966 voor Bewitched, een TV-serie die in Nederland werd uitgezonden onder de titel De schone heks. De moeder van de schone heks wil bewijzen dat zij best aardig kan zijn tegen haar schoonzoon en tovert een droomauto voor hem tevoorschijn, de

Reactor Mach II.

Qua vormgeving was dit opvallend futuristische model met niets te vergelijken. Qua aandrijving wel. De aandacht die dit vehikel in ons clubblad krijgt, dankt het aan de Corvairmotor (1965, 180 pk) die erin ligt. De ophanging en vering was ook overgenomen van een bekende auto: de Citroën DS. Wie kan daar een tweede model van noemen: een Corvair met hydropneumatische vering, inclusief een lage parkeerstand en een variabele rijhoogte? Gene Winfield behield de oorspronkelijke spoorbreedte van de DS, waarbij de voorwielen verder uit elkaar staan dan de achterwielen. In het ontwerp zijn de achterwielen vrijwel niet te zien en de achterkant lijkt te zweven. Het motorblok ligt



iets voor het midden van de Reactor, met de vierbak transaxle daar weer voor. De voorwielen staan juist vrij van de carrosserie. Zo trekken zij niet alleen de auto, maar ook de aandacht. De koets is ambachtelijk geklopt uit aluminium en heeft snuffjes als een elektrische motorkap, uitklapbare koplampen en sequentiële achterlichten. Om in te kunnen stappen gaat de hele ruit- en dakpartij elektrisch omhoog. Trouw aan de jaren zestig is de paintjob metal flake verlopend van bleek- naar warmgroen.

Een fragment met de auto in Bewitched vind je op Youtube (<https://youtu.be/SYb61vle8D8>).



De auto is ook nog te zien geweest in afleveringen van Star Trek, Batman en Mission Impossible. De Reactor bestaat nog steeds en schitterde in 2017 op het Concours d'Elegance van Pebble Beach.

Ad Dijkstra



Van Sas

De van Sas familie is wel bekend in de Corvair club. In de begin jaren van de club waren ze al lid en volgens mij zelfs aanwezig op de eerste meeting "op het veldje" bij Leon Janssen. Nu viel bij mij het kwartje niet gelijk, toen ik op marktplaats een aantal boeken (manuals en technische boeken) zag staan. Eén boek viel mij op en dat was voor mij een grote aanwinst: "Corvair valve servicing". Nu was ik toevallig mijn kleppen en stoters aan het vervangen en finetunen (in het volgende blad meer over mijn Lakewood project) en dit kon ik mooi gebruiken om alles goed af te stellen. De andere boeken zijn altijd een mooie aanvulling in mijn collectie boeken, maar niet direct nodig. Toch heb ik vanwege dat ene boekje de partij gekocht en kwam in contact met Marc van Sas.

De familie van Sas had vroeger een Late model vierdeurs die ze compleet opgeknapt hadden. Vader en zoon. Al hoewel de Corvair al jaren geleden verkocht was, zijn ze toch altijd lid gebleven van de Corvair club. Helaas moest "vader" van Sas verhuizen naar een verzorgingstehuis en Marc het huis van zijn vader opruimen. Hier kwam hij nog diverse Corvair gerelateerde boeken tegen. De eerste boeken die ik heb opgehaald waren die van Marktplaats. Het was een kort gesprekje aan de deur (corona proof) en Marc zou mij een bericht sturen als hij nog meer zou vinden.

Nog geen week later kreeg ik een email met nog een partij boeken en clubbladen. Bladen van vroeger (voor mijn tijd) en bladen die ik heb gemaakt. Het blijft toch wel raar om die bladen dan weer te zien, die je zelf gemaakt hebt. Ik mocht de clubbladen zo meenemen en voor de boekjes hebben we een kleine prijs afgesproken.

Nogmaals naar Eindhoven wat een korte



rit is vanuit Valkenswaard. Deze keer hebben we langer bij de deur gepraat (nog steeds corona proof, dat virus wil zich er altijd mee bemoeien het laatste jaar). Langzaam begon bij mij het beeld compleet te worden over de familie van Sas. De witte 4 deurs Corvair heeft Marc met zijn vader gerestaureerd. Ze hebben ervaring met restaureren en autolakken. Niet verwonderlijk aangezien ze een



THE COLOR STORE

Winkel informatie
Autolakkenspecialist
The Color Store Nuenen,
Huufkes 39
5674 TL Nuenen
Bel ons nu: 040-3035100
E-mail: info@thecolorstore.nl

autolakken zaak hebben: The Color Store in Nuenen. Hier verkopen, scannen en mengen ze alle soorten autolak. Ook voor advies, technische vragen, tips and tricks kun je bij Marc terecht. Van het inscannen van bijvoorbeeld je Corvair kleur kan hij diverse lakken maken, gericht op welke ondergrond je het wilt hebben. Ook alle aanverwante artikelen zijn in de winkel aanwezig. Een paradijs voor de liefhebbers van auto's en oldtimers, van Caddilacs tot Corvair. De Corvair was verkocht, na een aantal jaren weer terug gekocht en daarna nogmaals verkocht. Een leuk verhaal, maar een nieuwe Corvair komt er niet meer in bij Marc; niet alleen geen Corvair, helemaal geen oldtimer meer. Dit neemt niet weg dat zijn liefde voor oldtimers nog steeds bestaat en dat je voor een helpende hand omtrent autolak en kleur altijd bij hem terecht kunt. Als je contact opneemt, meldt dan even dat je van de Corvair club bent en ik weet zeker dat er een leuk gesprek gaat volgen.

Uiteindelijk naar huis gegaan met nog meer spullen, waaronder een grote foto van hun Corvair die nu mooi in mijn werkplaats hangt !

Ralf Verhees

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 rekeningnummer 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

Trouwauto

Het is al weer een tijdje geleden, maar na een jaar wachten vanwege het virus, zijn we toch op 12 mei kunnen trouwen in Waalre. Het is allemaal anders dan anders geworden, maar met wat er mogelijk was hebben we een mooie dag in elkaar weten te draaien.

We wilden een Corvair als trouwauto, aangezien de Corvair onderdeel van ons leven uitmaakt. Helaas, zoals jullie onder-tussen wel weten, ben ik nog steeds bezig met de Lakewood en konden we deze niet gebruiken voor de bruiloft (ondanks dat ik een jaar langer de tijd had). Een goede vervanger was zo gevonden. We waren allebei weg van Wim Boon's witte Corvair. Een echte trouwauto. We hadden Wim opgebeld (vorig jaar al) en hij wilde ons graag rijden naar de trouwlocatie.

Een jaar later hadden we gelukkig nog steeds de mogelijkheid om de Corvair van Wim te mogen gebruiken. Eén verschil: vanwege het virus zou Wim zelf niet rijden (we zitten te dicht op elkaar en de leeftijd speelt daarin ook een belangrijke rol). Echter vond Wim het geen probleem dat we zelf zouden rijden. We weten tenslotte hoe een Corvair werkt. Op deze manier afgesproken en op de trouwdag zelf kwamen Wim en Cecile aanrijden met een prachtig gepoetste witte Corvair met mooie versieringen: een bouquetje aan de antenne en de hoedenplank vol met



bloemen. Een chique feestelijke gezicht. Na een korte uitleg kreeg ik de sleutels en hadden we afgesproken dat ik zou bellen als alles er op zou zitten.

Om één uur begon "het circus": ik ging Lotte ophalen en reed met de Corvair voor. Na de eerste indrukken van de bruid, volgden de decoratie voor het huis als

verrassing van mijn werk en de blik op de trouwauto. We konden op weg naar de trouwlocatie.

Verrassing

Net toen we wilden instappen hoorden we een toeter en zagen we Wim en Cecile met hun rode cabrio Corvair de straat in



rijden. Verrassend maar leuk dat ze een kijkje kwamen nemen (of was het een oogje in het zeil houden). Nog niet wetend dat achter hen een 2e Corvair reed. Kort schoot door mijn hoofd, dat is de Corvair van Wilco. Nee dat kan niet, Wilco woont ver weg, die kan hier nu niet zijn. Maar jawel Wilco was naar ons toe komen rijden om samen naar het gemeentehuis te rijden. Achter Wilco reed nog een Corvair. Onze trouwe Corvair man Jaak, die altijd wel van de partij is. Drie Corvairs extra om ons naar het gemeentehuis te rijden. Hoe mooi kan het zijn!

Op pad

Daar ging de stoet op pad, de Witte Corvair voorop met ons erin, gevolgd door in dit geval drie rode Corvairs. We konden een mooi stukje rijden tot aan het gemeentehuis waar wij voor de deur mochten parkeren. Helaas konden de andere Corvairs niet mee tot de voordeur en mochten we ook niet meer mensen binnen hebben. Ondanks dat het misschien wat kort was, was het wel super mooi en speciaal. Hopelijk hebben jullie ook een leuke dag gehad om ons te begeleiden. Wij vonden het heel speciaal en hadden het echt niet verwacht dat dit zou gebeuren.

Bedankt Wilco en Jaak, en helemaal Wim en Cecile voor het mogen lenen van de trouwauto!

Ralf & Lotte Verhees





Foto: Bruiloft Ralf & Lotte met de Corvair van Wim Boon