

CORVAIR MAIL



Corvair V8 met middenmotor

De Chevrolet Corvair, gebouwd tussen 1960 en 1969, you love it or you hate it! Een van de grootste criticasters destijds was consumentengoeroe Ralph Nader, die met zijn boek "unsafe at any speed" de Corvair eigenlijk de nekslag gaf. Naast het gebrek aan vermogen van de achterin gemonteerde luchtgekoelde 6-cilinder betrof het voornaamste punt van kritiek vooral de abominabele wegligging. De Corvair was namelijk nogal tailhappy, bij het minste of geringste bochtenwerk brak de achterkant uit. Minder ervaren bestuurders hebben op zo'n moment vast en zeker klotzende oksels gehad... Maar zoals altijd komt er ooit een moment dat verbetering van een gemaakte fout zich aandient. In het geval van de Chevrolet Corvair is dit toe te schrijven aan Abimele Design. Helaas betreft het nog slechts een digitale versie, genaamd de Corv8 (spreekt uit als: "Corveet"). Door de 6,2 liter



LT2-V8 uit de Chevrolet C8 Corvette als middenmotor te monteren, worden de achterste zitplaatsen opgeofferd. Maar wat maakt het uit? Met zo'n krachtbron is het toch geen gezinsauto meer. Had de originele Corvair slechts 140pk (104 kW), de Corv8 is goed voor 490pk (365 kW). Het extra gewicht van de motor wordt ruimschoots gecompenseerd door de overvloed aan pk's. Ook het feit dat de V8 een middenmotor is, vormt een aanzienlijke verbetering ten opzichte van het origineel. Hierdoor ontstaat een veel betere gewichtsverdeling en dito wegligging. Ralph Nader is inmiddels 86 jaar. Hopelijk maakt hij de echte lancering van de Corv8 nog mee.

Artikel toegezonden: Peter Huisman

Corvair Speurtocht - Herfst editie

De spelregels staan in het clubblad van december 2020. Foto's opsturen kan tot 30 November 2021 naar rverhees@gmail.com

H	HERFSTKLEUREN Een foto van je auto met een achtergrond van prachtige herfstkleuren.
E	ETABLISSEMENT Een foto van je auto bij jullie favoriete restaurant.
R	REGEN Een foto van jezelf / jullie in de regen.
F	FANCLUB Een foto waaruit blijkt dat je een echte Corvair-fan bent.
S	SEIZOENSGROETEN Een foto van jezelf bij een boerderijwinkel of groentestalletje
T	HOOGSTE TOREN Een foto van auto bij een toren met de hoogte van de toren.

Van de penningmeester

Beste Corvair vrienden.

De kosten voor de CORVAIR MAIL, ons clubblad, zijn voor de komende 2 jaar zeker gesteld.

Het aantal leden is iets gestegen, we hebben op dit moment weer 47 leden.

Van Rick Van Aken, zoon van Harry (overleden Juli 2019) en Anne Van Aken, kwam het bericht, dat de in top conditie verkerende Corvair Convertible 1967 na het onverwachte overlijden van zijn moeder toch in de verkoop gaat. Veel succes met de verkoop. De foto's staan in de Corvair Mail van 14 Juli 2020.

Van Cees en Tineke Kortenoever uit Dronten kwam het bericht binnen dat zij de Corvair aan hun kleinzoon hebben geschonken en hun lidmaatschap willen beëindigen. Cees en Tineke, bedankt voor jullie jaren lange lidmaatschap.

We hebben met een aantal leden genoten van de dag in Vreewijk met een leuke rit. En september kan nog een mooie nazomer geven, misschien zitten er een paar dag ritjes in!

Ruud Keers

Van de redacteur

Het 3e clubblad van het jaar is al weer klaar. Deze zijn jullie momenteel aan het lezen. Het is een divers blad geworden met gelukkig sinds lange tijd weer een evenementenverhaal. Jawel, een bijeenkomst waar we elkaar in het echt treffen en met elkaar de dag spenderen. We zouden bijna vergeten hoe dit ook alweer ging.

We hebben ook weer een leuke serie foto's binnen gehad van de puzzeltocht. Je ziet er weer een aantal in dit clubblad. Het volgende blad zal de laatste zijn met de "winnaar" van de puzzeltocht. Mogen de beste en leukste foto's de winnaar bezorgen!

Met de Lakewood gaat het goed door. Ik heb een update hier in het blad geschreven. We zijn alweer een paar kleine stapjes verder dan waar het verhaal ophoudt, maar deze pak ik weer mee met een volgende update. Het blijft toch een hoop werk om alles werkend te krijgen. Uit elkaar gaat toch veel makkelijker dan in elkaar. Toch komen we stap voor stap dichterbij het punt dat de Lakewood zelf

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

Corvair V8 met middenmotor
Corvair Speurtocht

3

Van de penningmeester en
de redacteur

4

'Op papier is alles mogelijk'

7

Reactie op de 'centerfold'.

8

Authentieke dag
Vreeswijk 2021

10

Corvair Live!

12

Lakewood update

14

Speurtocht foto's lente en
zomer

16

Het verhaal achter,
CORVAIR petrol industries.

17

Hierbij willen wij ons voor-
stellen: Familie Klinkers

18

Hierbij willen wij ons voor-
stellen: Familie Veldboer

in en uit de werkplaats kan rijden. We gaan proberen dit nog voor elkaar te krijgen voor de winter Nederland weer in zijn greep krijgt. We gaan ons best doen om dit voor elkaar te krijgen.



Corsa Conventie 2022

De San Diego Conventie heeft heel veel pech gehad. Na vorig jaar en dit jaar te zijn afgelast omdat het hotel niet beschikbaar was (deze is in gebruik voor het Corona virus) gaat de beurt ditmaal voorbij. San Diego gaat weer mee doen voor een aankomende versie, maar het is eerst de beurt aan Peachtree City Georgia. Deze zal plaats vinden op 12-16 juli 2022. 5 Corvair clubs hebben hun handen ineengestoken om een conventie te organiseren. Deze groepen zijn niet de minste groepen en hebben al veel ervaring in het organiseren van een evenement. Het bekende Springfest in Helen Georgia wordt namelijk ook door hun georganiseerd.



Hopelijk kan alles weer normaal doorgaan en gaat er weer een internationale conventie plaats vinden.

Wij zelf als Corvair club moeten ook maar eens verzinnen wat we volgend jaar kunnen gaan doen. Gaat het een weekend worden of een dag, een toertocht of toch een bezichtiging? Met een beetje geluk is alles weer mogelijk. Gaan we begin van het jaar naar Papendal om alles weer te bespreken? Of heeft er iemand een andere of betere locatie beschikbaar? We zullen maar zeggen "een nieuw fris begin", hiermee hopen we 2022 weer normaal te kunnen vullen. Voor het zover is gaan we nog een keer digitaal met elkaar praten. Misschien kunnen hier al de eerste ideeën op tafel komen. dan kunnen we van daaruit verder bekijken wat er mogelijk is in 2022.

Veel leesplezier met deze editie en op naar het laatste blad van het jaar.

Ralf Verhees

‘Op papier is alles mogelijk’



Tekenaar Ever Meulen houdt van auto's, architectuur en mooie muziekjes. En van Brussel, dat openbloeit in zijn jongste boek. 'Ik ben geen getormenteerde kunstenaar. Mijn mentaliteit is vrolijk, zelfs positief.'

Hij parkeert zijn groene Corvair, een Chevrolet coupé uit 1960, op het middenplein van het Jubelpark. De oldtimer oogst bewonderende blikken. 'Ik ben altijd een beetje kind gebleven', zegt Ever Meulen, nom de plume van tekenaar Eddy Vermeulen (75). 'Autootjes en vliegtuigen, daar hou ik van.'

Als zijn favoriete beeld voor deze rubriek overwoog hij eerst om het Atomium te kiezen. Maar als de man die geassocieerd wordt met de 'aatomstijl' vond hij dat iets te evident. Het werd de driedubbele triomfboog van de 'Cinquantenaire' in Brussel. Het Jubelpark werd in 1880 aangelegd voor de vijftigste verjaardag van de onafhankelijkheid van België. De triomfboog biedt een majestueuze entree voor Brussel, dat zich hier de allure van een grootstad aanmeet. Het monumentale beeld dat de constructie bekroont, een vierspan in brons, geldt als een baken voor de hoofdstad. Ooit was het zelfs 's nachts verlicht. Vermeulen: 'Het is klassieke architectuur, mooi in haar proporties. We kijken hier naar het België onder Leopold II. Ik heb geen sympathie voor hoe de koning zijn fortuin vergaarde, maar zijn Tervurenlaan is wel de mooiste laan van Brussel. Ook de musea van het Jubelpark getuigen van grandeur, zelfs van grootheidswaanzin. Je snapt meteen wat het kost om ze te onderhouden.'

'Ik heb me nooit een kunstenaar genoemd, die ambitie was er niet. Ik teken omdat ik dat goed kan en daar een opdrachtgever tevreden mee kan stellen'

De twee terrassen van de triomfboog zijn bereikbaar via een lift van het Legermuseum. Ze bieden een riant uitzicht op de skyline van Brussel, tot aan de kantoorstorens van de Noordwijk. 'Op de nationale feestdag staat hier het rollend legermaterieel aan te schuiven', zegt Vermeulen, genietend van het panorama. 'Drie straalvliegtuigen komen overgevlogen, zo laag mogelijk, en laten de Belgische kleuren zien. Dan zijn we op deze plek niet weg te slaan.'

We zien hoe het park doorklieft wordt door een open tunnel, richting Schuman en Wetstraat. De snelweg landt bij manier van spreken midden in de stad. 'Zo'n hommage aan koning auto zou nu ondenkbaar zijn', zegt Vermeulen. 'Maar evengoed is de huidige Brusselse aversie voor de auto overdreven. Rustig cruisen zit er niet meer in: overal moet je drempels over en 30 km/u aanhouden.'

Door Brussel cruisen is nochtans wat Ever Meulen en zijn vrouw Viviane deden tijdens de coronaperiode. Hij had de opdracht aanvaard om voor het luxemerk Louis Vuitton een reisboek samen te stellen met 120 tekeningen die de hoofdstad in beeld brengen. Zowat een jaar werkte hij eraan.



'We deden uitstapjes met mijn oldtimer naar plekken die we kenden of toevallig ontdekten, verdwalend door straatjes. Het was relaxed. Toch als het niet regende, want mijn Corvair is niet waterdicht. Op zondagmorgen is Brussel zo goed als verlaten. Ik had dus niet af te rekenen met laatdunkende reacties van andere automobilisten. Vroeger vond men een oldtimer cool. Nu is het van: "Bompa, je gaat niet vooruit!" Zelfs al heb ik een sportieve pet op. (lacht)'

Brussel zit in uw binnenzak. U bent vertrouwd met de stad en er nog altijd verliefd op.

'Ik was er al vroeg zot van, zeker toen ik als twaalfjarige Expo 58 ontdekte. Ik leef hier, ik flaneer in de stad, ik heb mijn favoriete plekken en ontdek er nog altijd nieuwe. Het is ook de stad van mijn helden, van Merckx en Magritte, van Brel en Hergé.'

'Uiteraard heb ik Brussel zien veranderen. De stad heeft veel gezichten. De beslis-sing om er een reisboek over te maken was snel gemaakt. De plekken die ik zo uit het hoofd had kunnen tekenen, ben ik opnieuw gaan opzoeken. Ik heb verrassende hoekjes ontdekt die ik niet kende. Zoals de Jubelberg in Etterbeek, een spectaculair zijstraatje. Je kunt er met de auto niet in. Het is een en al trap, met nieuwbouw naast façades in art deco. Het niveau-verschil, toch al zo typisch Brussel, is er haast filmisch. Evengoed moest ik denken aan iconische architectuur die verdwenen is, zoals de Martinatoren en de Zuidertoren. Of het viaduct van Koekelberg, dat je naar hartje Brussel voerde. Dat was pas een ervaring. Je zweefde boven de stad, verheven boven het dagelijkse gewoel.'

Hoe breng je een stad op papier?

'Ik had er niet veel vaste ideeën over. Ik reed rond als tekenaar en observeerde de buitenkant. Mijn aandacht gaat niet naar de mensen, maar naar hoe ze gekleed gaan of naar hun auto's. Straatbeelden en -ambiance hebben mij altijd geïnteresseerd. Ik noteer en maak schetsjes, maar het is een misverstand dat ik de werkelijkheid zou tekenen. Met het materiaal dat ik zie en opsla, ga ik aan mijn tekenafel als een constructivist te werk. Met meetlat en pen of potlood bouw ik aan een compositie. De veelheid op een interessante manier op papier krijgen, dat is de uitdaging. Daar schep ik ook het meeste plezier in. Ik speel en combineer, goochel met optische illusies op een plat vlak. Op papier is



alles mogelijk. Vormen en verhoudingen inspireren mij.'

Sleutelen

Ook net daarom zijn oude auto's een passie geworden, zegt hij. 'Mijn eerste oldtimer kocht ik in 1974 voor 5.000 frank (125 euro, red.). De motor was geblokkeerd, de achterraut gesneuveld, maar ik hield van de prachtige lijn. Van techniek wist ik niets af. Van de garage van mijn vader verhuisde de wagen naar een plek in Anderlecht, waar ik me voornam om eraan te werken. Ik begon me in automechaniek te verdiepen. Met de handleiding op de knie demonteerde ik onderdelen om te zien hoe alles in elkaar zat. Ik zit doorgaans stil aan de tekenafel. Onder een auto gaan liggen om eraan te sleutelen was voor mij ook een compensatie. De auto uit 1974 heb ik nog altijd, hij is zo goed als klaar (lacht). Maar sleutelen is de echte hobby, niet zozeer het rijden.'

Vermeulen heeft interesse voor auto's en vliegtuigen, maar niet voor de trein. 'Dat is een doos waarin je op een bankje zit. Geen avontuur mogelijk.'

We zijn intussen in de luchtvaarthal van het Legermuseum beland, waar Vermeulen lang blijft staan bij oude tuigen. Op alles wat kan vliegen is hij jaloers, zegt hij. 'In tegenstelling tot auto's en vliegtuigen hebben treinen en boten mij nooit geïnspireerd. We woonden in Kuurne langs de grote weg en zagen auto's passeren, Amerikaanse sleeën met hoge vinnen en snelle Porsches. Op de bus stappen of de trein nemen, dat was ordinair en alledaags. Auto's en vliegtuigen zijn

bestudeerd gestroomlijnd, in functie van de snelheid. Die kun je besturen. Een trein is een doos waarin je op een bankje zit. Geen avontuur mogelijk. Al is mijn vriend, de tekenaar François Schuiten, het daar wellicht niet mee eens.'

Uw werk straalt een zondagsgevoel uit. Het lijkt er altijd vakantie. U bent een onverbeterlijke optimist?

'Ik ben geen getormenteerde kunstenaar die het moet hebben van zware onderwerpen. Mijn mentaliteit is positief, zelfs vrolijk. Ik ben gewoon mezelf, hoop ik. Ik zoek het esthetische op en dat maakt me blij. Als ik teken, wil ik me amuseren en het luchtig houden. De actualiteit en al de miserie in de wereld zijn geen inspiratiebron. Chapeau voor tekenaars voor wie dat wel geldt, maar ik wil niet ruilen. En misschien ben ik ook wel een zondagskind. Ik heb altijd kunnen leven van mijn tekenwerk, vooral dank zij Humo onder Guy Mortier. In de jaren 70 en 80 werd het blad populair en ik dus ook een beetje. Van Avenue tot The New Yorker of Libération, men belde mij. Ik ben nergens moeten gaan bedelen, mijn werklijstje was altijd goed gevuld.'

U ziet zichzelf meer als stielman dan als kunstenaar?

'Ik teken omdat ik dat goed kan en daar een opdrachtgever tevreden mee kan stellen. De ambitie van een kunstenaar-schap was er niet bij, ik heb me ook nooit zo genoemd.'

'Een straffe student was ik niet. Ik kon ook nauwelijks voetballen, ik las stripverhalen

en tekende die nauwkeurig na. Als kind was ik Eddy, de tekenaar. Eens op de kunstschool was het alle dagen feest. Een onbekommerde jeugd dus – niet goed voor een kunstenaar, zeggen ze. Ik hield er geen trauma's aan over. Ook niet aan mijn legerdienst: ik was toen actief als tekenaar van het maandblad voor de vier strijdkrachten.'

'Alleen mijn korte passage in La Cambre was een vergissing. Het atelier grafiek stond er in het teken van lyrische abstractie en Cobra. Men keek naar Parijs, maar ik had al rondgelopen in Londen. Ik luisterde naar The Beatles en de merseybeat en had David Hockney ontdekt. Ik tekende Mickey Mouse en was fan van popart. Mijn switch naar Sint-Lukas Brussel was onvermijdelijk.'



Er was ook een korte uitstap naar de schilderkunst, toen u avondschool volgde bij Roger Raveel.

'Ik vond zijn keuze voor de Nieuwe Figuratie wel tof. Raveel vond mijn tekeningen maar niets. Hij porde me aan om altijd maar groter te schilderen en om tubes uit te knippen op doek. Terwijl ik altijd een zuinige tekenaar geweest was, die voorzichtig omsprong met zijn potje Chinese inkt. Ik maakte geen grote vlakken maar trok lijntjes, het was millimeterwerk op klein formaat. Ik wou toen nog striptekenaar worden.'

'In de jaren 70 kwam het Amerikaanse undergroundcircuit op, met de cartoonist Robert Crumb als boegbeeld. Amsterdam was de plek waar je dat ontdekte. Mijn eerste tekeningetjes werden gepubliceerd in de Onderwaterkrant van Herman J. Claey's. Daarin moet ook Joost Swarte ze gezien hebben. Hij had een opleiding productdesign gekregen, maar wou strip-tekenaar worden. Plots stond hij in Brussel voor de deur. We zijn goede vrienden geworden, we deelden een liefde voor



dezelfde dingen: architectuur, popmuziek, auto's, kunst en alles uit de jaren 30. Ik wees hem op kleine technische dingen. Dat hij niet op bristolkarton mocht tekenen met pen en Chinese inkt, bijvoorbeeld. Joost leerde snel en was zeer gedisciplineerd. Ik was na zes jaar Sint-Lukas een volleerd tekenaar, freewheelend van aquarel naar plakkaatverf, switchend van de ene opdracht naar de andere.'

Julie zijn allebei adepten van de klare lijn, van 'less is more'. Maar uw devies lijkt veeleer 'more is more'.

'Ik heb veel ingewikkelde tekeningen gemaakt, straatbeelden met figuren à volonté. Noem mijn manier van werken gerust omslachtig en inefficiënt. Het begint meestal chaotisch en druk. En dan moet ik liquideren. Eenvoudige tekeningen maken is moeilijk.'

'Ik werk al vijftig jaar en meestal in opdracht, toch ben ik erin geslaagd een eigen stijl te ontwikkelen. Met invloeden uit mijn favoriete jaren 30 en 50, en uit de strips. Nu maak ik vrijer werk, ik hoef niet meer te bewijzen dat ik het kan. Al blijft tekenen zeer moeilijk. Ik bedenk geen tekeningen in mijn hoofd, ik moet het uitzoeken op papier.'

'En wie weet, misschien krijg ik ooit een tekening ergens aan een museummuur van mijn geliefde Cinquantenaire.'

In deze reeks laten we ons door iemand op sleeptouw nemen naar het kunstwerk dat altijd opnieuw beroert, troost of inspireert.

HET BEELD XL - EVER MEULEN

**Door Geert Van der Speeten
Foto's Christophe De Muyneck**

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

Reactie op de 'centerfold'.



Op de middenpagina van het laatste clubblad werd ik gelijk van een paar raadsels voorzien. Daarom ben ik eens even op de stoel van Hans Aarsman gaan zitten (broer/schoonbroer van Annemiek en Ruud). Hij pluist o.a. allerlei gegevens uit ogenschijnlijk gewone foto's van de straat. De Corvair op die foto viel me al meteen op omdat hij precies dezelfde schade aan het achterdeur en -scherm heeft als mijn eerste aankoop in 1982. Zij het aan de andere kant. Welk paaltje of straatmeubilair kan dat geweest zijn dat hem in de weg stond?

Voorts zie ik dat zowel de Corvair als de kever die er voor staat, hun schuifdakje hebben openstaan terwijl de trottoirs nog

wat nat zijn en het wandelende stelletje een dikke jas heeft aangetrokken op hun voormiddagse wandeling. (voormiddags gezien de stand van de zon).

Met de middelen van de huidige tijd heb ik getracht de exacte lokatie te vinden. En als ik me niet vergis moet dat ter hoogte zijn van nummer 147 aan de Wassenaar-seweg. Uiteraard zijn bomen gegroeid en deels gekapt, is de straat gemoderniseerd en is er o.a. voor het rechts afslaand verkeer op de kruising met de Van Alkemade-laan, daar waar die grote '62 Chevrolet en de DKW F11 staat, een uitvoegstrook gekomen. Aan de overkant staat onmiskenbaar een Vauxhall uit 1962/63 en een Peugeot 403. Maar achter die Vauxhall

staat een busje dat ik niet meteen kon thuisbrengen. Een VW is het niet want de T2 met voorruit over de hele breedte moest nog 'uitgevonden' worden. Een Ford Transit van ongeveer dat bouwjaar heeft de lampen dichterbij de grill staan. Een zeldzame DKW F1000L lijkt erop maar is het niet. Renault Estafette ook niet. Wat dan wel? Via de duidelijk aanwezige pendelassen aan de achterkant ging ik het zoeken in de "Deutsche Kleinbusse" uit de jaren vijftig. Uiteindelijk kwam ik uit bij Tempo Matador, gemaakt van 1955 tot 1963. Tempo, gesticht in 1924 door een zekere Vidal & Sohn, was ook in Nederland een redelijk bekend merk van vooral driewielige bedrijfswagens die nog lang in India geproduceerd werden. In 1966 is het bedrijf opgegaan in de Hanomag Henschel groep die later ook weer door Mercedes werd opgeslokt en toen een stille dood gestorven is.

Terug naar de Corvair, hij heeft een Hollandia schuifdak dat (uiteraard) hier in Nederland is gemonteerd. Ofschoon ik even twijfelde of het de tamelijk vuile wieldeksels bol of platter zijn, verraad het Corvair embleem vooraan op het spat-scherm dat het een model 700 (sierstrip rondom) uit 1960 moet zijn. Het kan nog wel zo zijn dat het op papier een '61er is, want er werd nogal eens wat gewisseld in de GM assemblagefabriek in Antwerpen waar deze wagen zeker vandaan moet zijn gekomen. De wagen van Mike Cramer is dezelfde als deze maar ook pas in 1961 op de weg gekomen.



Onlangs kwamen we terug van vakantie in Frankrijk. Per toeval ontmoette ik daar iemand uit de Corvair 'scene' waarover in een ander artikel meer verteld gaat worden.

Leon Janssen

Authentieke dag Vreeswijk 2021



Het heeft even geduurd maar gelukkig kunnen we toch nog zeggen dat we in 2021 een clubdag hebben kunnen houden. Dit was in combinatie met de Authentieke dag in Vreeswijk. Voor het Corona tijdperk zijn we hier ook al een aantal keren geweest. Een mooie combinatie van een toertocht en een gezellige "binnenstad" met kraampjes, ambachten en demonstraties.

De deelnemers moesten al vroeg op pad voor de toertocht, wijzelf kwamen rond 11 uur aan in Vreeswijk. Onderweg kregen we telefoon dat Jaak en Linda stilstonden bij een benzinepomp. Gelukkig stonden wij ook stil (voor een kopje koffie), één benzinepomp bij ze vandaan. We reden er naar toe en gelukkig kregen we de Corvair van Jaak en Linda weer op gang. Op naar Vreeswijk.

4 Corvairs waren aanwezig. De Corvair van Ruud & Annemiek, Wim & Cecile, Jaak & Linda (en Rex) en van Wim en Saskia. Een mooie mix van early en late modellen. Buiten de Corvairs waren er ook nog "Corvairloze" leden op komen dagen, René, Leon, Mario en wijzelf maakten het tot best nog wel een mooi groepje.

Na een rondje gelopen te hebben en het terras vaarwel gezegd te hebben waren



Vreeswijk zelf is een gezellig dorpje / wijk en het weer ging van grijs toen we wegreden naar zonnig en blauw. Het evenement was wat rustiger dan de voorgaande jaren. Minder kraampjes, en aanverwante activiteiten. toch mogen we niet klagen en blij zijn dat dit al weer georganiseerd kon en niet te vergeten ook door ging. We zagen de meeste oldtimers, vrachtwagens, brommers, motoren en tractors binnenkomen. Het terras waar we elkaar ontmoetten was een prima uitvalsbasis voor alle leden om rond te lopen, weer terug te komen, wat te eten of te drinken en vooral om met elkaar bij te praten na een lange tijd.



Een aantal leden van onze Corvair-club had zich ingeschreven voor deze dag.

Vroeg aantreden was de bedoeling!

Voor de ver weg wonende leden niet makkelijk haalbaar.

Zij kwamen wat later, maar deden wel mee met de uitgeschreven tourrit.

Er waren allerlei tractoren, vrachtwagens en personenauto's met een verschillend aantal "jaarringen".

Om 10.15 uur vertrokken de personenauto's voor een 2,5 uur durende rit in de omstreken van Utrecht, Zuid Holland en Gelderland.

Dijkjes rijden, de Linge en de Lek volgen en kennismaken met een aantal onderdelen van de Hollandse Waterlinie. Een mooie rit.

In de ochtend fris en bewolkt, 's middags een heerlijk zonnetje wat een wandeltocht langs al de oude wagens zeer de moeite waard maakte.

En natuurlijk bijpraten op een terras onder het genot van koffie en nog meer lekkers. De jongste deelnemer was ook van de partij, Rosalie.

Ze genoot van alle aandacht en praatte honderd uit. Ter afsluiting waren we uitgenodigd bij Wim Smit.

Aldaar werden we zeer gastvrij ontvangen met allerlei lekkers aan hapjes en drankjes.

Het was een geslaagde dag!

Groetjes van Annemiek.

we nog uitgenodigd bij Wim voor een hapje en een drankje. Prima geregeld zo!

Het was ondanks de kleinere versie een mooie dag (zeker ook door het weer) en fijn om iedereen weer te kunnen zien. Hopelijk kunnen we in de toekomst elkaar weer vaker gaan zien. Voor dit jaar zit het er weer op met de meetings. We gaan nog wel een digitale meeting houden. Dat werkt goed, maar is toch geen vervanger voor een echte meeting met elkaar.

Ralf Verhees





BRAND'S BIER

Schiedel Zillert

CHEFARINE

DROGISTERY 9/13/50



Lakewood update

Het is al weer een tijd geleden sinds er een update is geweest over mijn Lakewood. De laatste keer hadden we de motor gestart. Dit ging op zich goed, maar naar een aantal keren starten en proberen te finetunen klonk de motor steeds slechter en rauwer. We hebben de motor niet meer gestart en zijn op zoek gegaan naar het probleem. We controleerden de



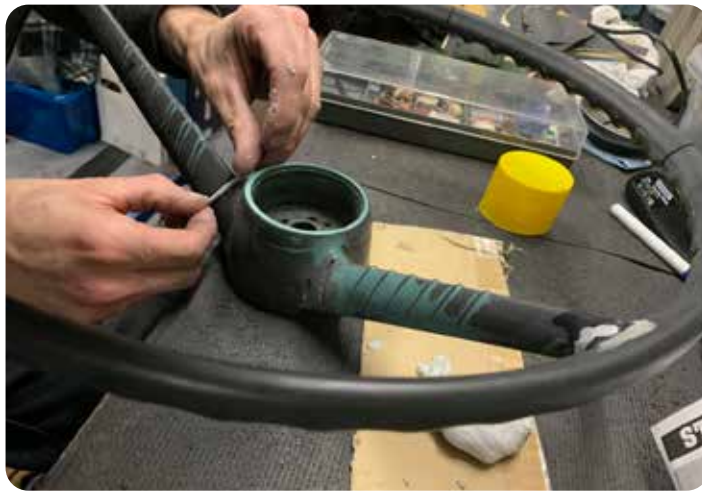
olie, oliefilter en carterpan op "onderdelen die er niet thuis horen" en vonden gelukkig niks daarin. De volgende stap was het open maken van de koppen, en de stoters controleren. Ik kreeg namelijk berichten dat het klonk of er een kromme stoter stang in zat. Dit stap voor stap gedaan en iedere stoter stang gecontroleerd op rechtheid door middel van een glasplaat. Ongelooflijk maar waar, er zaten 2 kromme in. Met het verder zoeken naar de oorzaak kwamen we 2 dingen op het spoor. Het zijn de oude stoter stangen en deze hebben we nooit gecontroleerd (waren ze al krom?) en met het plaatsen en afstellen hebben we nooit het motorblok op "cilinder 1" gezet en de klepveren aangedraaid, motor doorgedraaid naar cilinder 2 en de overige klepveren aangedraaid. Deze combinatie kan geleid hebben tot kromme stoterstangen. Helaas gaat er dus ook nog wel eens iets fout, ondanks dat we zo zorgvuldig mogelijk werken. We hebben een nieuw setje stoterstangen besteld om er zeker er van te zijn dat het in de toekomst geen probleem meer gaat geven (mits we ze nu wel goed afstellen). Deze geplaatst en alles volgens het boek en uitleg van Corvairexperts afgesteld. Het moment van testen was weer daar gekomen. We draaiden het contact om en de motor sloeg gelijk aan en liep prachtig. Met het fine tunen van de carburateurs kwamen



we er achter dat er een verschil zit in links en rechts. Ik moet deze nog afstellen en zal daar zeker hulp bij nodig hebben van een van de ervaren "corvair rotten" van de club. We laten de motor even voor wat het is, tot deze helemaal in orde is, dan kunnen we verder finetunen.

Om de aandrijflijn compleet te kunnen maken, hebben we het dashboard nodig. Alle kabels van de motor en powerglide lopen daar nu eenmaal heen (niet dat het er zoveel zijn, maar toch). Dashboard uit elkaar en stap voor stap schoonmaken, vervangen, goed maken en weer in elkaar zetten. Een mooi, maar tijdrovend klusje omdat eerst de kleine meters en knoppen in orde zijn gemaakt, en we nu met de behuizing bezig zijn. Hopelijk kunnen we





deze in de aankomende weken in elkaar zetten. De kabelboom aansluiten en dan zouden we weer een werkend dashboard moeten hebben. Het grootste verschil met het oude dashboard is de witte wijzerplaat. De oude was helaas erg slecht en deze heb ik vervangen voor "een hele nette sticker" in combinatie met oranje naald verf. Het ziet er uit als nieuw! En het is veel beter leesbaar.

Bij het dashboard hoort natuurlijk ook het stuur en de stuurkolom. De stuurkolom hebben we al grotendeels klaar liggen. Enkele kleine onderdelen zijn schoongemaakt en gereviseerd of vervangen. Het stuur, kaal gemaakt en de scheuren zijn uitgefreesd en gevuld met Epoxy Putty. Deze kneedgumachtige substantie wordt hard en we kunnen het weer in model terugschuren. De stuurkolom zal redelijk snel geplaatst kunnen worden als het dashboard klaar is, maar aan het stuur zit nog wel wat werk, gelukkig kan het als het nodig is ook in de huidige staat terug geplaatst worden, de Lakewood stuurt zo onhandig zonder stuur.

Onder het dashboard zit de bediening voor de voeten, de rem en het gaspedaal. Het rempedaal en -systeem is helemaal klaar. We moeten deze nog 1 keer naloopen en dan vullen (staat op de planning), en dan is het pompen en afstellen. Het gaspedaal was een leuk klusje om in orde te maken. Het stangenstelsel dat in gang gezet wordt zodra je het gaspedaal indrukt is echt geweldig bedacht. Deel voor deel hebben we alles schoongemaakt, vervangen waar nodig, en in elkaar gezet. Een mooie avond bezig geweest om het stangenstelsel onder de Lakewood te monteren. Het systeem werkt, ook dit moeten we nog afstellen in combinatie met de carburateurs, ook dit staat nog op de "to do list".

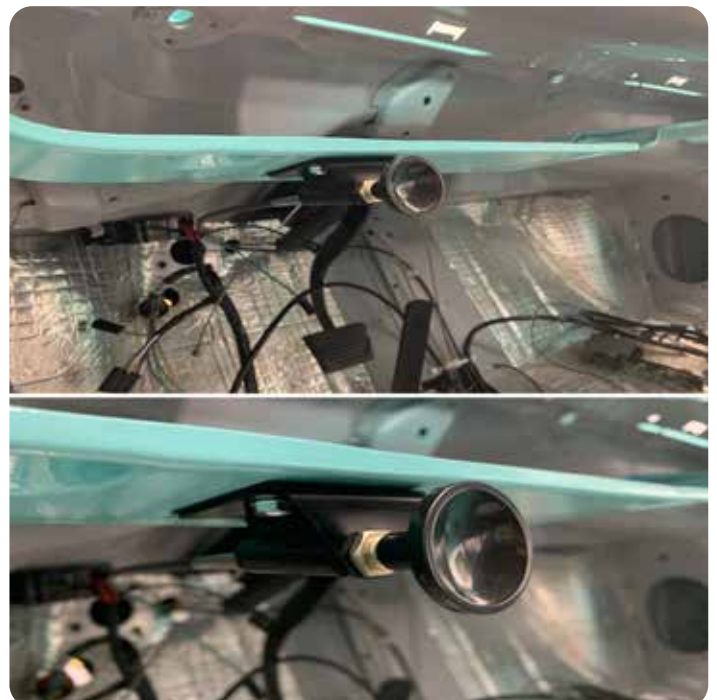
De overige items in en om het dashboard zijn we ook aan het "aanleggen". De hand choke kabel en de kacheldelen zijn in orde gemaakt, alles ligt klaar om gemonteerd te worden zodra de dashboardbehuizing klaar is. Het plan is om de Lakewood voor de winter op eigen kracht in en uit



de werkplaats te rijden, en wie weet een rondje om de speeltuin heen. Dit zou moeten lukken als alles door blijft lopen en er geen gekke dingen gebeuren. Toch is het afwachten of het gaat lukken, want het loopt wel eens anders, dat heb ik nu wel gezien de afgelopen 10 jaar dat ik met de Lakewood bezig ben.

Tot een volgende update weer

Ralf Verhees



Speurtocht foto's lente en zomer

Hier zijn weer een aantal foto's van de speurtocht die het hele jaar door loopt. In ieder blad staan een aantal opdrachten. In dit blad het vierde en laatste deel, de Herfst. Stuur je foto's in en wie weet word je de winnaar van de Corvair Club Nederland speurtocht 2021.



Z - Gevaarlijke bochten 13km lang: Foto Ruud & Annemiek



NIEUW: Een foto van je auto met iets nieuws. Jaak had nieuwe onderbroeken nodig. Hij heeft er meer dan 1 gekregen het waren er in totaal 6 !
Foto Jaak & Linda



M - Molen, St. Hubertusmolen in Beek. Bouwjaar: 1802
Foto Jaak & Linda



Z - Gevaarlijke bochten Foto Wim & Cecile



M - Molen, Molen uit 1857 Foto Wim & Cecile



R - Iets Rood: Foto Ruud & Annemiek



M - Molen, Molen uit 1636 Rieker molen langs de Amstel
Foto Ruud & Annemiek



Z - Gevaarlijke bochten: Foto Foto Jaak & Linda

FOR SALE

Price	Model	Year
€23500,-	Corvaire cabriolet 110hp automaat	1967



De auto is in 1983 geïmporteerd door mijn vader uit Californië. De auto verkeert in uitstekende staat. Hij is goed onderhouden en geheel roestvrij. De automaat versnellingsbak en remsysteem zijn recent gereviseerd. Nu mijn vader en moeder zijn overleden zoeken wij een mooie nieuwe bestemming voor de auto.

Onze vraagprijs is 23.500 euro.

Voor verdere vragen kan er contact worden opgenomen met mij op nummer 0630170456.

Rick Van Aken



Het verhaal achter, **CORVAIR petrol industries.**

Mijn eigen slager in Amsterdam is met vakantie.... Dus naar de Franse slager op de Albert Cuijmarkt. Hij staat goed aangeschreven en niet voor niets. Heerlijke rosbief, ossehaas, kalfsentrécôte, etc. Maar..... kleine winkel, dus buiten op je beurt wachten want er mogen maar 2 klanten binnen zijn. Ik sta te wachten en er verschijnt een man. Hij zegt: "O, druk, ik ga eerst wel even geld halen". Apart..... 'geld halen'? Ik neem altijd geld mee als ik naar de slager ga! De man draait zich om en loopt weg. Ik wordt geconfronteerd met de achterkant van zijn vest met het opschrift 'CORVAIR'.

Even later mag ik naar binnen, bestel, reken af en vraag aan de slager: "Die neer die net buiten stond te wachten, ken je die?" De slager zegt: "Ja zeker, is een marktkoopman met een kraam verderop aan de overkant. Hij haalt hier altijd zijn lunch. Vraag maar naar Richard. Hij staat met dames- en heren slips, en sokken". Ik er op af. Bij de kraam aangekomen zeg ik: "Ha, Richard, je stond net naast me bij de slager". Enfin. Aan hem uitgelegd waarom ik zijn vest zo bijzonder vond. Hij reageerde heel leuk.... "Nou, ik weet eigenlijk niet wat er achterop staat hoor, ik heb

zoveel vesten!" Hij vond het wel grappig het verhaal te horen over de Corvaairclub met eigenaren die allemaal een antieke Amerikaanse auto hadden. Verder had hij daar natuurlijk geen verstand van!

Thuis gekomen vertel ik over deze ervaring aan Ruud. Zullen we vanmiddag nog even naar de markt en bij de kraam van Richard aankloppen? Zo gezegd, zo gedaan.

Bleek dat Richard al heel wat jaartjes geleden dit 'vest' had aangeschaft bij een gabber (collega marktman) verder op de markt met een winkel in herenkleding. Maar, Ruud mocht het vest wel hebben hoor, hij had toch genoeg andere vesten. We hebben eerst even een foto van het vest gemaakt en zijn doorgestapt naar die 'gabber"! Daar de foto laten zien met de vraag of hij nog zo'n vest te koop had. Antwoord: "Tja, hallo, zeg, dat was een collectie van 20 jaar geleden, nee, daar is niet meer aan te komen."

Wij weer terug naar de kraam van Richard. "20 Jaar geleden is een beetje overdreven, zullen we er 6 jaar van maken. Nou, dan is ie voor jou. Alleen trek ik hem nu even niet uit, want dan krijg ik het koud, maar als je zaterdag komt, neem



ik hem voor je mee. Wel nog even zelf wassen!"

Ruud zegt: "Maar... ik betaal hem wel. Wat wil je ervoor hebben?"

"Nee joh, zo'n oud vest, nee hoor. Neem maar een wijntje voor me mee, ben ik gek op!"

Zaterdag was een leuk moment. Wijntje mee, fotootje gemaakt en vest mee naar huis. Met een bijzondere aanwinst!

Ruud & Annermiek Keers



Hierbij willen wij ons voorstellen:

Familie Klinkers

Hierbij willen wij ons voorstellen:

Wij zijn Carolien, (dochters) zijn Isa (8) en Ella (5) en Pieter Klinker. We wonen in Oranjewoud, dat ligt net onder Heerenvveen. Ik (Pieter) heb niet heel veel met nieuwe auto's, maar heb wel altijd al een zwak gehad voor iets aparts. Rond mijn 20e heb ik een paar jaar in een eend (Citroen 2CV6) gereden als dagelijks vervoer. Zo raak je wat bekend met de eenvoudige techniek van die auto's en kom je erachter dat, als je niet te bang bent, je hieraan vrijwel alles zelf kunt doen.

Jaren later, zo rond 2005, heb ik samen met mijn vader twee Burton's gebouwd. Een Burton is een bouwpakket op basis van het rijdende gedeelte van een eend. (www.burtoncar.com).

Rond 2010 hebben we samen een nieuw project gedaan; Een Citroen Mehari. Dit was een gestrand restauratie project wat ik van iemand over heb over kunnen nemen. De bedoeling was om de gesloopte auto weer in elkaar te zetten om er snel mee op pad te kunnen. Zoals zo vaak is dit niet gelukt en hebben we er toch een uitgebreide restauratie van gemaakt. Een jaar later was de Mehari weer als nieuw.

Van beide auto's (ook luchtgekoeld) hebben we jaren plezier gehad totdat Isa en Ella in ons leven kwamen. Het nadeel van de twee auto's was het feit dat het allebei tweezitters zijn. Omdat we met z'n vieren

zijn, werden de auto's niet veel meer gebruikt. Begin dit jaar hebben we besloten dat er tenminste één verkocht zou worden en er een vierzitter voor in de plaats moest komen. De Mehari is verkocht en rijdt nu ergens in het zuiden van Nederland rond. Vervolgens opzoek naar een vierzitter; Ik wilde een oldtimer en oudste dochter Isa zei; "het moet er wel een zijn met een open dak" Isa heeft daar natuurlijk niks over te zeggen, maar ze had wel gelijk. Dan ga je op zoek naar een vierzits cabrio oldtimer en blijkt dat die er eigenlijk niet zoveel zijn, (of je moet genoeg nemen met een 'veredelde plank' als achterbank). Al snel kom je dan uit bij een Amerikaanse auto, echter onze garage is maar 5,35m lang. Zo ben ik uitgekomen bij een Corvair als mogelijke optie. Ik had de naam wel eens gehoord, maar kende de auto niet echt. Het model sprak ons wel aan en ook het verhaal erachter maakt de auto iets aparts.

Vervolgens heb ik me aangemeld als lid bij de club om me er zo wat meer in te kunnen verdiepen. Om ook eens zo'n auto van dichtbij te kunnen heb ik het dichtstbijzijnde clublid gemaïld of we zijn auto mochten bekijken. Guus de Haan uit Ureterp woont het dichtst bij en wilde ons graag zijn prachtige wagen laten zien en liet ons zelfs een stuk rijden. In het gesprek na de rit liet Guus tussen neus en lippen door vallen dat hij zijn auto wil gaan verkopen. Dat hadden we niet verwacht



Eigenlijk wilde ik me eerst wat meer verdiepen in de Corvair om vervolgens geschikte auto te gaan zoeken. Omdat we de auto van Guus toch wel erg mooi vonden hebben we in de week erna een tweede bezoek gebracht aan Guus. Nu niet om te kijken of een Corvair wat voor ons was, maar om te kijken of zijn Corvair wat voor ons was.

En dat was het natuurlijk wel. Een prachtige gele Corvair Corsa Turbo Convertible uit 1965. We kwamen er met Guus vrij vlot uit en hebben de auto, samen met een kar vol onderdelen én veel informatie, een paar dagen later al opgehaald! Kortom; We kunnen nu lekker met z'n vieren toeren met het dak eraf!

Groeten uit Friesland van Isa, Ella, Carolien & Pieter.

Aldus de Corvair story van de fam. Klinker tot zo ver. Hopelijk komen er nog vele vervolg verhalen over hun ritjes. Pieter en dames Klinker van harte welkom in onze fijne club en dat we elkaar vaak mogen ontmoeten zo ook de gele Corvair die ik in al die jaren nog niet zo vaak gezien heb.

Jaak Eijkelenberg



Familie Veldboer

Wij zijn Yvette & Patrick Veldboer wonende in Heerhugowaard, nadat wij elkaar 13 jaar geleden hebben ontmoet zijn we eindelijk 20-4-2021 letterlijk in het huwelijks bootje gestapt. Omdat vier kinderen onze liefde nog niet genoeg hebben bezegeld vonden wij het erg leuk om voor ons huwelijk iets samen te gaan doen. Een ieder die we de foto's van de auto lieten zien dacht dat het onze trouwauto was maar dat was het niet. Het was een cadeau aan onszelf om een heerlijke tijd mee te gaan beleven. Het toeren met de auto is ons niet vreemd en deden we al erg lang (voor de kids uiteraard vaker) maar dit idee borrelde wel in onze gedachten. Zo zijn wij op de keuze van een Corvair uitgekomen en wilden dan heel graag een cabrio om tijdens mooie dagen hier dan ook echt van te genieten. Sinds een week na 3 maanden in spanning te hebben gewacht is ze er dan ook werkelijk! We genieten enorm van deze Corvair.



De aanschaf van juist een Corvair voor ons omdat het blijft een apart mooi klassiek model, de luchtgekoelde 6 cilinder brengt ons terug naar de eerste auto van Yvette een ahum. . . . kever luchtgekoeld

iets minder cilinders maar wel de motor achterin! Deze kever was overigens uit 1983 en onze Corvair uit 1964 in een veel maar dan ook veel betere staat.



Onze Corvair gevonden bij Mooij in Beek en Donk, en na een proefritje van slechts-180km beviel deze zo goed en was dus eigenlijk direct de koop rond gemaakt. Het is een cabriolet bouwjaar 1964 in witte uitvoering met rode bekleding met de 110pk motor kenteken PM-20-34. We zijn heel erg blij met deze geweldige auto, het doel is om de auto weer zo origineel als mogelijk te maken. We starten met het vervangen van de velgen en hier komen mooie spaakdoppen op. De velgen hebben we inmiddels helemaal gestraald (velgen van Francois de Koff) en opnieuw gecoat dus die gaan we binnenkort onder! Inmiddels zijn we wat speurwerk over onze Corvair op internet gaan doen We hebben de barnfinds advertentie op internet gevonden. En de latere eigenaar ook, Marvin Dumbrow waar we contact mee hebben,





die heeft ons zelfs de originele brochures en aankoop bon gestuurd. De auto komt uit Oregon.

Toen natuurlijk op internet gaan zoeken en daar vonden we de Nederlandse Corvair Club waar we lid van zijn geworden. Dit is dan in een notendop onze Corvair story tot nu toe.

Groetjes Yvette, Patrick en de kids.

Bij deze wensen wij de familie Veldboer heel veel veilige en plezierige km toe en welkom in de club. Wij verheugen er op om jullie te ontmoeten.

Jaak Eijkelenberg



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





Foto: De Corvair uit 1964 van de familie Veldboer.