

# CORVAIR MAIL



# Lakewood update.

We hebben niet stil gezeten de afgelopen tijd. Het laatste verhaal staat in het clubblad van Juni.

Laten we beginnen hoe het is met de stroomproblemen van de dynamo. Deze zijn er nog steeds. Jawel na 6 maanden zijn we nog geen stap verder en heb ik weer hulp ingeschakeld via de club. Ik heb de dynamo weggebracht om uit te zoeken waar het probleem zit. Als ik weet wat er wel en niet werkt dan hou ik vanzelf het probleem over dacht ik zo. Bij bedrijf 1 werd mij verteld wat er niet werkte, maar het maken konden ze niet. Ik wilde een ander bedrijf ook nog laten checken dus op daar naar toe. Deze hadden diezelfde week geen tijd. Aangezien ik ook geen



haast heb zouden ze er daarna aan werken om te kijken wat er mis mee is. Na 5 weken heb ik alles maar opgehaald want er was nog steeds niet aan gewerkt. Op naar het derde bedrijf, 3 maal scheepsrecht dacht ik maar. Daar hebben ze hem (wat ze zeggen) wel doorgemeten, en zowel de dynamo als de spanningsregelaars (ik heb er 4 bijgeleverd, zelfs 1 nieuwe en 1 bijna nieuwe) was de conclusie: met een nieuw binnenwerk moet het waarschijnlijk allemaal wel weer werken.

Ja zover was ik ook wel, als ik een nieuwe dynamo koop dan zal het ook wel werken. De dynamo is gereviseerd net voor ik begon met de restauratie. Deze heeft lange tijd op de plank gelegen totdat we hem inbouwden. Er kan altijd iets kapot gegaan zijn, maar dat alles niet werkt vind ik lastig te geloven. Ik ben dus nog steeds aan het kijken en proberen dingen aan het wegstrepen voor we alles "weer" nieuw gaan kopen".

De kachel-unit is aangesloten, alle kabels van de control-unit zijn doorgevoerd van achter naar voren en ook de zijkanten hebben we opnieuw opgebouwd. Alles is uit elkaar geweest, schoongemaakt, opgepoetst, aangepast en de kabels zijn nieuw. Een mooi klusje en deel voor deel kwamen de kleppen in beweging van open



en dicht. Goed gelukt tot op heden. De volgende stap is de stroom op de kachelmotor zetten, zodat dat is afgekaart. Het stuur is ook heel mooi geworden en deze hadden we gehoopt te kunnen plaatsen. Echter na het passen en bewonderen hebben we hem weer losgemaakt om het binnenwerk in orde te maken. Het stuur is nog steeds ok. Helaas is de "cone" achter het stuur op de vloer gevallen van de Corvair (dat is toch zeker wel 70cm) en deze zag er daarna uit als of er een vrachtwagen overheen gereden was. Helaas moesten we hem weer rond maken en opnieuw aflakken. Het houdt ons bezig. Dat was het momenteel aan de Lakewood. Tot de volgende update!

**Ralf Verhees**

## Uitnodiging Wintermeeting 2023

**Op zaterdag 28 januari 2023  
vindt de jaarlijkse Wintermeeting / leden vergadering plaats!**

**Het is weer even geleden maar de locatie is nog steeds hetzelfde:  
'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.**

Om 14.00 uur staan koffie & thee klaar voor leden, directe familie en voor introducés. (Aan introducés vragen wij een bijdrage van € 7,50.) Om 14.30 uur starten we met de vergadering van de Corvair Club Nederland. Na dat officiële deel is er alle tijd om - onder het genot van een hapje & drankje - gezellig bij te praten tot ca. 18.00 uur.



Begin januari ontvangen jullie de agenda, jaarrekening en begroting.

Als je nog punten wilt toevoegen aan de agenda, stuur deze a.j.b. vóór de vergadering even naar Saskia of Ralf. De e-mailadressen staan in het colofon.

Het bestuur hoopt jullie allemaal weer te zien, om zo met z'n allen een nieuw jaar vol activiteiten te kunnen plannen.

Tot slot

Papendal biedt de mogelijkheid om te blijven eten en slapen. Dit is op eigen kosten. Een kamer boeken kan via Papendal.nl of de bekende boekingsites. Het avondeten kan ook in groepsverband. Heb je daarin interesse, geef dit bij aankomst dan even door.

Tot ziens in januari!

## Colofon

**Redactie en uitgave:** Corvair Club Nederland

**Administratie en Lidmaatschap:**

Saskia Zonderland  
Sloestraat 3 III 1078 BE Amsterdam  
tel: 06-26498274  
saskiazonderland@gmail.com

**Redactie Corvair Mail:**

Ralf Verhees  
Wikke 5 5552 ET Valkenswaard  
tel: 06-38482230  
rverhees@gmail.com

**Clubsite:** www.corvair.nl

**Leden login: Spyder2022**

**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** Lakewood update.  
Uitnodiging Wintermeeting

**3** Van de penningmeester  
Van de redacteur

**4** Corvair Clubdag Langenboom en omgeving.

**6** Vanuit de sleutelclub ... 5

**8** Het verhaal achter Corvair Live.

**10** Corvair Live.

**13** Vervanging ventilatorlager.

**16** Dealerplaatje.

**18** Een Corvair, de maan en Mars.

## Clubblad sponsors

**PEETERS**  
DRUK EN PRINT

**FAREDO**  
VERPAKKINGEN

# Van de penningmeester

Beste allemaal,

Terwijl ik dit schrijf, heeft Sinterklaas nog maar net voet aan wal gezet en wij zijn alweer bezig met de winterbijeenkomst eind januari volgend jaar. De uitnodiging daarvoor staat elders in dit blad.

Wij treffen elkaar zoals gebruikelijk in Papendal, Arnhem. Maar, vroeg ik mij af: ligt Arnhem eigenlijk wel zo centraal? We hebben immers leden in zo'n beetje alle provincies. Zelfs over de grens, Bonaire buiten beschouwing houdend. Ja, Arnhem ligt centraal op de as tussen noord en zuid. Maar nee, niet op de as tussen oost en west. Misschien dat we daar een keer naar moeten kijken?

Overigens, agendapunten voor de jaarvergadering zijn natuurlijk van harte welkom!

Verder zit in deze editie van Corvair Mail de nota voor de contributie voor 2023. Het bedrag is gelijk gebleven zoals dat vorig jaar tijdens de jaarvergadering is besloten. Slechts € 35 voor een netwerk van enthousiaste Corvairrijders en contacten met kennis van zaken. Verder ook voor originele tourritten en bijeenkomsten, voor

## Van de redacteur

Het haardvuur brandt weer dus we zitten weer in het einde van het jaar. 2022 is omgevlogen met ups and downs. Maar gelukkig konden we zonder problemen weer meetings organiseren en zijn we bijna de maskers, 1,5 meter en andere regels al weer vergeten. Het clubblad is daarom ook weer goed gevuld met allerlei verschillende verhalen. Bedankt voor het toezenden. Hopelijk wordt 2023 net zo'n mooi jaar!

Ik wil iedereen veel leesplezier wensen tijdens de feestdagen en tot ziens in Papendal, dan gaan we weer nieuwe evenementen plannen!

Ralf Verhees

## Waarom Papendal voor 2023

Al jaren is Papendal onze vaste locatie voor de Wintermeeting. Afgelopen tijd hebben we kritisch gekeken naar alternatieven. We hebben diverse locaties bekeken en prijzen opgevraagd. Papendal vraagt voor de ruimte geen huur en dit is in verhouding met andere locaties gelijk een doorslaggevend punt. Een zaal huren kost al snel rond de €200,- zonder drankjes. De drankjes en hapjes zijn wel wat duurder in Papendal, maar de variatie is veel groter.

We hopen jullie komende Wintermeeting dus op Papendal te zien!

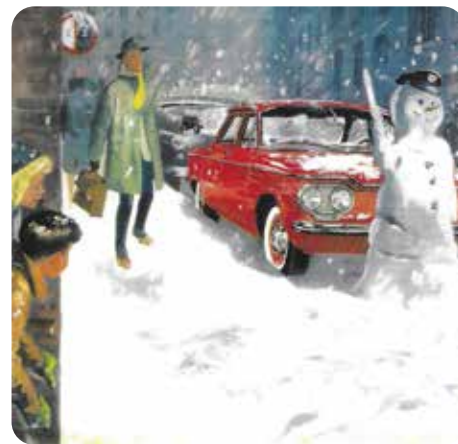
een uitgebreide website vol informatie. Last but not least, voor dit glossy kwartaalblad met informatieve artikelen, persoonlijke presentaties en - elke keer weer - die unieke centerfold. Dit jaar alweer de 25e jaargang!

Dus, blijven jullie volgend jaar met ons meerijden?

Tot slot: ontzettend veel dank aan allen die het afgelopen jaar op de een of andere wijze een bijdrage hebben geleverd aan de Corvair Club Nederland.

En de allerbeste wensen voor 2023 en tot ziens in Papendal.

### Saskia Zonderland



## Editie Maart

Nieuwe verhalen, oude verhalen, sleutel, events, projecten, goede en minder goede Corvair momenten. Alles is mogelijk in het clubblad. Mocht je voor maart nog een mooi verhaal hebben, pak je pen (of toetsenbord) en schrijf het op.

Graag zie ik verhalen van leden weer verschijnen voor het clubblad van maart. Geef een emailtje als je iets gaat schrijven en ik hou er rekening mee in het clubblad.

**rverhees@gmail.com**

**Ik zie de verhalen graag voor  
zondag 5 Maart verschijnen.**

# Corvair Clubdag Langenboom en omgeving.

*De laatste clubdag van 2022 zit er ook al weer op. Niet vreemd aangezien dit ook het laatste clubblad van 2022 is.*

De clubdag werd georganiseerd door René en Ingrid van der Ven (onze dank hiervoor).

Het startpunt was gezellig samenkomen bij de Eterij d'n Oven in Zeeland (Noord Brabant). Veel clubleden hadden er zin in, zowel met als zonder Corvair. Het was ook weer een tijd geleden dat we elkaar gezien hadden dus vele verhalen en vragen deden de ronde. Na de lunch was het tijd om de Corvairs te bekijken en te horen. Alle Corvairs waren klaar voor een toertocht van anderhalf uur in de omgeving van Zeeland en Langenboom. Prachtig gebied, van landbouw en veeteelt tot de waterwegen van Nederland die we gevolgd hebben. Het weer was prachtig dus ging bij veel cabrio's de kap naar beneden. De ultieme Corvair cabrio experience. Het doel was om te eindigen bij het Museum voor Nostalgie en Techniek in Langenboom. Een fijne binnenplaats op het terrein zorgde ervoor dat de Corvairs mooi bij elkaar konden staan.





**Het Museum voor Nostalgie en Techniek in het Brabantse Langenboom is een uniek museum voor mannen en vrouwen van alle generaties. Begonnen als een verzameling gerestaureerde antieke tractoren is het museum onder leiding van de oprichter Wim van Schayik en zijn meisje Joke uitgegroeid tot een bijzondere collectie oude gereedschappen en gebruiksvoorwerpen van meer dan 70 ambachten en beroepen met duizenden voorwerpen, gereedschappen en machines uit het verleden. Van handgereedschappen tot de eerste elektrisch aangedreven machines voor huis, tuin, keuken, werkplaats, kantoor, praktijk, kerk en op het land; u kijkt uw ogen uit!**

En het hierboven genoemde stukje (van de website) is niet gelogen. We hebben met zijn allen echt onze ogen uitgekeken en vooral ook enkele keren hard gelachen. Zoveel verzameld en neergezet, je kan het bijna niet geloven als je het zelf niet gezien hebt. Het museum is echt uniek in zijn soort en we hopen dat het nog een lange tijd zal bestaan. Plannen zijn er zeker, zelfs een uitbreiding staat gepland. Wie weet komen we als club nog wel eens terug naar dit bijzondere, geweldige museum. Na een afscheidsdrankje van het museum hebben we nog een aantal foto's gemaakt van de Corvairs en was het tijd om elkaar weer dag te zeggen. Op naar een nieuwe meeting in 2023!

Rene en Ingrid, bedankt voor het organiseren en regelen van deze dag. Het was super gegaan en een top idee!

Clubleden die aanwezig waren, bedankt voor de komst en tot een volgende meeting!

**Ralf Verhees**



# Vanuit de sleutelclub..... 5

## Elektrische benzinepomp (Corvair 769A, 4-deurs sedan 1961).



Foto 1

**Kent u de grap van de man die een elektrische benzinepomp ging installeren? Hij deed het niet.**

Mijn witte Corvair, een sedan van 1961 had in afwachting van wat onderhoud een maandje of 6 stilgestaan. Dat onderhoud betrof revisie van het remsysteem, een nieuwe uitlaat en nog wat kleinere dingetjes. Toen die uitlaat eronder zat dacht ik: even starten, kijken of hij dicht is. Wel, die uitlaat was wel dicht, maar de benzinepomp niet. Die sproeide langs de onderste afdichtring keurig benzine in het rond. Vlug de boutjes aangedraaid. Dat hielp wel, maar er bleven druppels komen uit het "plasnootje" onder de onderste afdichtring. Dat plasnootje dient om bij enige lekkage benzine af te voeren zodat die niet in het carter terechtkomt.

De pomp uit elkaar gehaald en ja hoor, de onderste afdichtring was verouderd en gebarsten. De pomp zat er bijna 10 jaar in, dus dat was eigenlijk niet zo vreemd, al zal ook de ethanol wel een rol hebben gespeeld. Nieuwe pomp bestellen dus bij Clark's. Maar nee hoor. Currently out of stock. Nog bij anderen geïnformeerd. Ook nog even op facebook gezet. Vergeet het maar. Geen mechanische pompen meer. Wat is het geval? Iedereen plaatst een elektrische pomp en naar mechanische pompen is te weinig vraag.

Mijn Corvair is echter geheel origineel en ik wil dat graag zo houden. Maar, helaas, waar niet is verliest de keizer zijn recht. Dus ik kon weinig anders besluiten dan om toch maar een elektrische pomp te



Foto 2



Foto 3

plaatsen. Maar, hoe doe je dat? Als je bij een Corvair de motorkap opent dan zie je recht voor je neus die karakteristieke benzinepomp met de brandstofleidingen. Visueel heel typisch voor een Corvair. Bovendien, als je die pomp weghaalt dan zweven de brandstofleidingen in de lucht. Je moet dus alles reorganiseren.

Dat karakteristieke beeld van de pomp met leidingen wilde ik behouden. Daarom bedacht ik een nepconstructie waarbij je niet ziet dat de mechanische pomp is vervangen door een elektrische. Ongetwijfeld ben ik niet de eerste, maar zullen anderen dat eerder ook al hebben gedaan.

Bij mij ging dat als volgt:  
Als je de pomp uit elkaar haalt dan zie je



Foto 4

bij de middenring een "dammetje" tussen het kamertje waar de benzine binnenkomt en het kamertje waar de benzine eruit gaat. Dat dammetje heb ik er uit gezaagd (foto 1 en 2). Vervolgens heb



Foto 5



Foto 6

ik de middenring met aluminium plaatjes aan boven- en onderzijde afgedicht. Daardoor kan de benzine, afkomstig van de elektrische pomp, gewoon van de input rechtstreeks naar de output stromen. Voor de afdekplaatjes heb ik aluminiumplaat gebruikt van 0,5 mm dik (Hornbach). Je kunt dat gewoon met een schaar knippen. De 5 gaatjes heb ik overgenomen van de middenring (foto 3). Alles gemerkt want de gaatjes zijn niet gelijkmatig verdeeld. Vervolgens heb ik de aluminiumplaatjes met een benzine/ethanol bestendige kit (Loctite gasket sealant) aan de boven- en onderkant van de middenring geplakt en aangedrukt met benzine/ethanol bestendige rubber plaatjes. Het was niet eenvoudig om aan het juiste materiaal daarvoor te komen. Uiteindelijk zijn dat Viton ringen geworden, 80 mm uitwendig, 10 mm inwendig en 3 mm dik van Technirub. Ook hier heb ik de plaats van de 5 gaatjes overgenomen en met een holpijpje eruit getikt. Verder het "puistje" van de pompvoet afgezaagd (foto 4).

Zie foto 5 voor de "exploded view" van de uiteindelijke samenstelling.

De boel ingepapt met kit en in elkaar gepast met behulp van klemmen (foto 6) want het glibberde overal heen. Vervolgens de kap en de veer er op gemonteerd (foto 7) en het leek zowaar weer een benzinepomp. De boutjes goed aangedraaid en overtollige kit verwijderd. De inlaatwartel en het uitlaatpijpje er in gedraaid met een druppeltje Loctite 577 om de schroefdraad af te dichten en de neppomp was klaar om op zijn plaats op het carter te worden gemonteerd.

***Ik bedacht nog even dat ik niet moest vergeten om het veertje en de Pushrod met een magneet uit het carter halen. Want anders gaan die dansen als een gek.***

Voor de elektrische pomp heb ik gekozen voor een Hardi. De pomp en de botsschakelaar besloot ik in de bagageruimte te monteren in de buurt van het schutbord.

Gewoon met een benzineslang vanaf de tank ergens de kofferbak in, na de pomp er ook weer uit en aansluiten op de bestaande benzineleiding.

De stroomvoorziening besloot ik vanaf de zekeringkast te halen vanaf een zekering die spanning krijgt zodra het contact aan gaat. Zonodig een zwaardere zekering plaatsen.

Zover waren de laatste vorderingen. Toen echter, tot mijn grote verrassing en eeuwige dankbaarheid, kreeg ik bij de Corvair meeting, geheel onverwachts, van onze onvolprezen Jaak Eikelenberg een splinternieuwe originele mechanische benzinepomp. Die pomp zit er nu dus in en loopt als een tierelier. De neppomp ligt naast de Hardi en de botsschakelaar te wachten tot hij toch nog een keer nodig zal zijn. Of hij dan zal functioneren?

We zullen het zien.

**Wim Boon**



Foto 7

# Het verhaal achter Corvair Live.

Het begon zeker met een boek vol nieuwsfoto's uit 1963. Daarin zag ik een foto van een geweldloze burgerrechten-demonstratie van Afro-Amerikanen in Birmingham, Alabama. Op de achtergrond een glimp van een Corvair Early. Toen ik de foto aan Ruud Keers liet zien, de liefhebbende man van mijn zus Annemiek, kwamen we op een briljant idee voor Corvair Mail. Een terugkerende middenpagina met een beeldvullende foto van een Corvair zoals ze in de jaren zestig en zeventig rondreden. Niet als klassiekers, maar gewoon zichzelf.

## Titel 'Corvair Live!'.

We mailden een aantal geschikte foto's naar de toenmalige hoofdredacteur van Corvair Mail. Die reageerde niet bijster enthousiast. Na enig doorvragen bleek de foto van de onlusten in Birmingham de reden te zijn. Corvair mail stond op de nominatie door Corvair Corsa te worden verkozen tot Corvairblad van het Jaar en hij was bang dat die foto roet in het eten zou gooien. We stelden voor we de publicatie van de foto uit te stellen tot na de verkiezing, en zo geschiedde. Geld voor een extra pagina was ook een probleem, maar daarvoor bedacht Ruud een oplossing, hij betaalde voor het drukken van de pagina's uit eigen zak.

In mei 2008 stond de eerste 'Corvair Live!' in de Corvair Mail. Terwijl ik ieder fotoboek uit de jaren zestig en zeventig dat ik in handen kreeg doorzocht op Corvairs, wierp Ruud zich op de gouden periode van de ansicht. Dat was de tijd dat een dorpsstraat, een motel, een parkeerplaats nog als een goed motief golden voor een ansichtkaart. Ruud kende een handelaar in ansichtkaarten die met hem mee speurde, menige kaart heeft hij bij hem gekocht. Ruud heeft er inmiddels meer dan tweehonderd. In een speciale editie van Corvair Mail kwamen in 2013 zijn mooiste vondsten paginagroot te staan. Daarbij wordt het raster waarmee de kaarten gedrukt zijn erg groot. Dat draagt bij aan de charme.

In 2014 voegde Ralf Verhees zich bij het speurdersteam. Ralf eerste bijdrage was een trailer vol Corvairs, een foto die hij op internet had gevonden. Ralf bleek goed in zoeken op internet. Een andere goede speurder is Jaak Eijkelenburg, hij voegde zich in 2019 bij het Live-team met een foto van een nachtclub in Los Angeles. Er gaat geen week of Jaak mailt een foto naar zijn Corvair-Live-vrienden. Soms hebben ze een resolutie die te laag is voor onze dubbele pagina, die belanden dan weer op de Facebook-pagina van de club. Als ik moet zeggen wat ik na al die jaren

de mooiste vind: die van de onlusten in Birmingham. Een historisch moment met op de achtergrond een Early, echter kan niet. We zijn nog op zoek naar een ansichtkaart van een raketlancering op Cape Canaveral met op de voorgrond een Corvair. We weten dat ie bestaat, hij is Ruud bij het bieden op internet door de vingers geglipt.

**Hans Aarsman**



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

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

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



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

**Order just a 2019-2025 Catalog**

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

**Clark's Corvair Parts®**

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

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

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







Een Early bij de strijd van zwarten voor gelijke rechten, Alabama, USA, 1963  
 Lic de Collectie: Corvair Live! van Ruud Keers en Hans Aarsman



8 postcards from the Corvair Live Collection:  
 Corvairs in the days they were not classic yet,  
 collected by Hans Aarsman and Ruud Keers.  
 For more information: [www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)

# CORVAIR MAIL

magazine of corvair club nederland november 2013

CORVAIR LIVE  
 special edition

Non  
 Classic  
 Corvairs  
 Only

Ventura, California, USA



KERK MART SPRUYT

ERFELDER BUREAU





Nova's en Corvair Early's van de GM-assemblagefabriek in Janesville, Wisconsin, 1962  
 Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Hans Aarsman en Ralf van Hees



# Vervanging ventilatorlager.

## Onderschat klusje.

Toen ik al weer jaren geleden hulp kreeg vanuit de club met de opbouw van mijn motorblok wees Leon me er bij de montage van het motordeksel op dat het ventilatorlager toch echt een keer vervangen zou moeten worden, want veel te lawaaiig. Bedankt nog Leon, want vanaf dat moment dacht ik bij elke start hetzelfde. Dat ventilatorlager, toch eens vervangen binnenkort. Toen mijn motor dan eindelijk eens lekker in zijn vel was komen te zitten was deze klus dit voorjaar aan de beurt.

### Early en late lagers

Bij bestudering van het hoe en wat, stuitte ik op een artikel in de Corvairsation (leuke naam) van juni 2017. Dit is het blad van de Tucson Corvair Association. Ene Mike Dawson schrijft hierin over de Corvair Engine Cooling Fan Bearings. Het artikel maakt duidelijk dat er vanaf 1965 een groter lager is toegepast waardoor ook de carterdeksel, ventilator en poelie grotere asdiameters hebben gekregen. Ik ontdekte dat mijn '64 blok inderdaad nog een klein lager had. Jammer. Ze zullen er bij GM heel goede redenen voor gehad hebben om een zwaarder lager toe te passen dacht ik, maar ja, dat betekent een hoop nieuwe onderdelen, dus een klus van een paar honderd Euro. Toch maar het eerste model lager bestellen dan? Maar wacht eens, ik heb nog een motorblok liggen. Wat zou daar opzitten? Met weinig hoop ging ik op onderzoek uit want het betreft hier een 80PK blok uit de early periode, dus.. Tot mijn verbazing zie ik toch een carterdeksel met een groot lager en bijpassende poelie. Hier heeft dus al een keer een onderdelen swap plaatsgevonden.

### Early fan naar late geveild

Maar de ventilator is helaas niet meer aanwezig een ook dit lager blijkt een lawaaimaker. Maar met een late carterdeksel binnen handbereik besluit ik dat ik de stap zal zetten naar een groot lager. Een groot lager bestellen dus. Maar ook een ventilator? Als ik het gat van mijn early fan rondom 2mm zou kunnen uitvijlen heb ik een 'late' en ben ik klaar. Op het Corvairforum gevraagd of iemand daar ervaring mee heeft. De reacties zijn voorspelbaar. Waarom moeilijk doen als het makkelijk kan? Late fans zijn er nog te over. En met vijlen krijg je onbalans, kijk maar uit. Dat laatste eens aan Jaap Slob voorgelegd.



Late en early poelie



Late poelie als vijlmal voor early fan

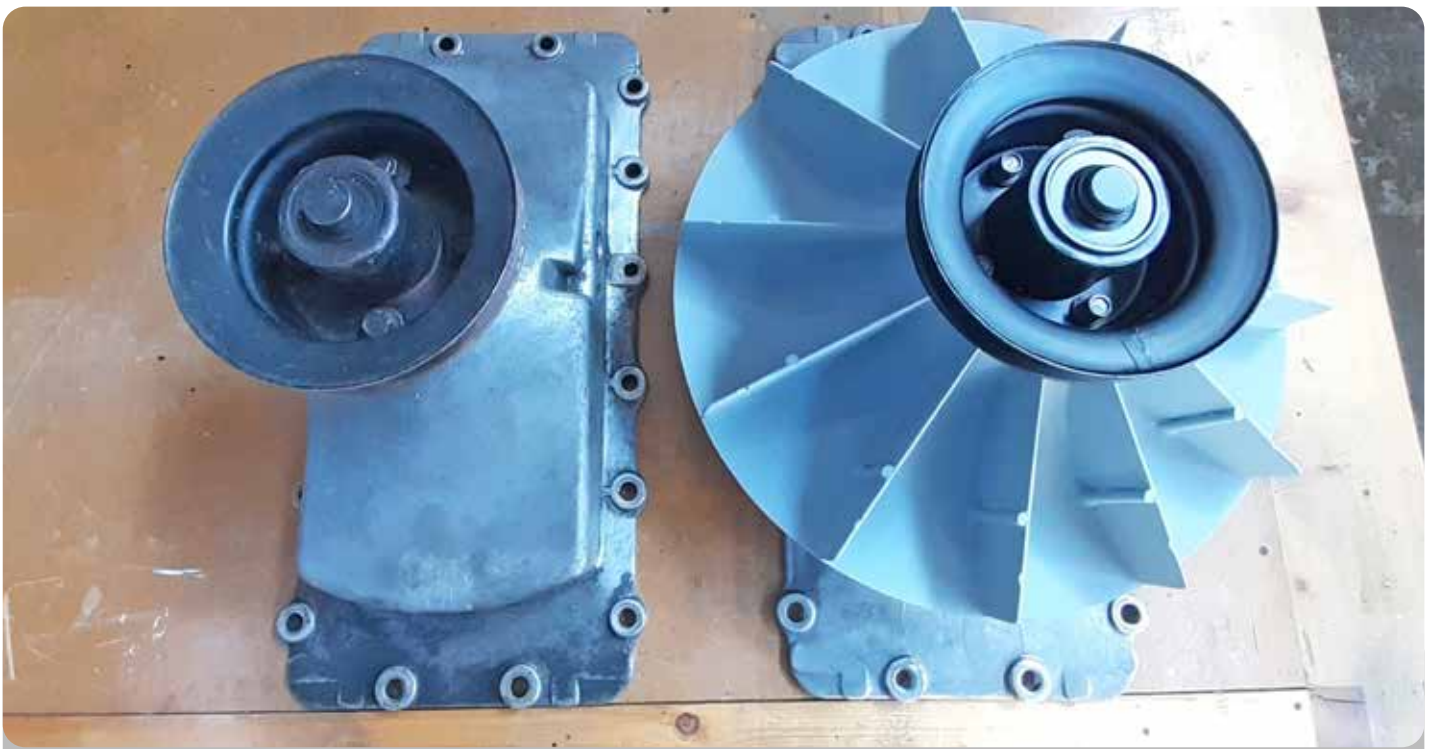
Als je aan de buitenkant zou vijlen krijg je inderdaad onbalans. Maar je vijlt in het midden. Daar maakt de fan veel minder snelheid. Geen risico's dus. Natuurlijk Jaap, logisch, dank maar weer voor het meedenken. De bestelling van het lager kan last minute mee met een bestelling van Ruud Keers en ik heb hem binnen de kortste keren in huis. Aan de slag. Late carterdeksel van het reserveblok halen, verhitten, lager eruit tikken, deksel schoonmaken, klaar. Late poelie als vijlmal op mijn early fan gebout, rondom 2mm aluminium wegvijlen, klaar. Onderdelen schuren, ontroesten, spuiten, oei wat mooi, ook al weer klaar.

### Moment suprême

En dan komt de echte billenknipper. De lagerpen moet in het gat in het carterdeksel worden geklemd. En wel op de juiste hoogte. Dat is een zeer kritisch klusje. De carterdeksel moet worden verhit, maar gelijkmatig en niet te heet. Het is maar lichtmetaal. Het lager heeft dan al een nachtje in het vriesvak gelegen. Onder deze condities moet het mogelijk zijn de lagerpen met enig tikken in het dekselgat te laten zakken. Maar zodra de materialen elkaar raken verdwijnt het temperatuurverschil, dus er is maar weinig tijd om de juiste positie te bereiken. Komt nog eens bij dat Clarks er een tubetje loektite bij doet met het advies dit toch echt te gebruiken. Nog minder tijd om het lager in de juiste positie te krijgen. Conclusie: als je zo'n klusje wilt uitvoeren is het altijd handig om het een keer te hebben zien mislukken en te weten waarom. Het liefst bij een ander natuurlijk. Ik heb het zien mislukken. Bij mijzelf.

### In de herkansing

Toen het lager een centimeter of twee in het gat was gezakt probeerde ik hem met kleine tikjes op de juiste hoogte te krijgen. Het zweet brak me uit toen ik merkte dat mijn tikjes geen indruk meer maakte. Het maakte allang niet meer uit hoe hard ik sloeg. Het lager zat als een muur zo vast, 8 mm te hoog in het deksel. De stofring was inmiddels uit het lager gesprongen. Ik had zojuist een lager van 80 dollar vernield. Na mijn zenuwinzinking bleek ik weer te kunnen meeliften met een bestelling van Ruud. Het vernielde lager uit de deksel getikt en met mijn handen voor de ogen in de oud ijzer bak gesmeten. Lager



**Early en late onderdelen**

nr.2 ligt al weer ijs- en ijskoud in de vriezer naast de Jägermeister en de carterdeksel ligt weer geduldig warm te worden onder de vlam van de nieuw aangeschafte Sievert gasbrander. Wat me heel duidelijk is, dat er geen tijd is voor afstelling van de hoogte van het lager. Het moet in no-time in een keer goed zitten. Om dit mogelijk te maken heb ik een hardhouten vorkje gemaakt dat zo dik is als de afstand tussen onderkant lager en bovenkant deksel en om de lager as past. Nu MOET het lukken. Lager uit de vriezer, ingesmeerd met loctite, in het gat steken, vork er tussen, flinke

duw en tik met plastic hamer nageven, ingeklemde vork er tussen uit trekken, plons koud water er overheen, KLAAR!

### **Scheur in deksel**

De volgende morgen geef ik nog eens een zwengel aan de ventilator op het nieuwe lager. Man, wat stil en soepel draait dat. Prachtig. Dan gaan we hem straks op het blok zetten en de motor weer opbouwen want overmorgen is er een clubdag. Altijd leuk om wat nieuws te kunnen laten zien. Maar zie ik het nou goed? Hemeltje lief, er

zit een scheur in de deksel. Gisteren nog niet, ik weet het zeker. Hoe is dit mogelijk? Ik heb niet veel tijd nodig om achter de oorzaak te komen. Die grote koude plons water was hem duidelijk te veel geworden. Wat dom om dat te doen en hoe krijg ik dit nou weer in orde? Met de Subaru naar de clubdag? Dat trek ik niet.

### **Held Henk**

Aluminium lassen? Moet kunnen, maar waar? Na een uurtje heen en weer bellen en de meest afgrijselijke prijzen te hebben



**Scheur in deksel**

moeten aanhoren word ik verwezen naar Jos Mulder Carrosseriebouw in Bunnik. Ik ga niet bellen want dan word ik zeker afgepoeierd. Gelijk er naar toe, niets te verliezen. Groot bedrijf, glimmende entree. Kom ik binnen met een sneu gezicht en een raar onderdeel onder de arm. Zegt u het maar, roept dan een van de accountmanagers vanachter een glanzend bureau. Kansloos denk ik, ze hebben wel wat beters te doen. Hij snuffelt eens aan de deksel en mompelt wat. Loop maar even mee, zegt de man. We lopen de werkplaats in waar hij Henk van zijn werkt haalt die een aluminium oplegger in elkaar aan het lassen is. Henk, maak dat even in orde voor die meneer. Henk laat zijn werk vallen en wordt mijn held van de dag. Twee tientjes lichter sta ik weer buiten met een gerepareerde deksel en de toezegging dat als ik ooit een koelwagen nodig heb ik deze bij Jos Mulder zal kopen. OK, het is nu donderdagmiddag geworden al met al. Als het me morgen lukt de motor weer op te bouwen dan zijn we zaterdag toch nog van de partij op de clubdag. En zo geschiedde. Honderd Euro te veel uitgegeven aan stomiteiten? Ach nee. Spannende ervaringen kosten soms wat geld.

**Wim Smit**



*Deksel ingespannen klaar voor lassen*



**Held Henk**

# Dealerplaatje

*Ik kan er niets aan doen, maar ik heb een afwijking. Niet een om je zorgen over te maken, wel een die af en toe tot gefronste wenkbrauwen leidt. Als ik auto's van bepaalde merken en van voor een specifiek bouwjaar zie, dan loop ik altijd even naar de achterkant. Niet omdat ik die kant nou per se mooier vindt maar omdat daar misschien, héél misschien nog een dealerplaatje op te zien is. En om me heen zie ik mensen denken: "wat-doet-ie-dáár-nou?". Ik kan ze geen ongelijk geven!*

Ook als ik in autobladen foto's tegenkom hoop ik door diezelfde afwijking altijd op een plaatje met uitzicht op de kont. Op die manier heb ik al honderden auto's bekeken, maar de keren "eureka" is op de vingers van één hand te tellen. Maar soms is het raak, zoals onlangs in het blad Auto Motor Klassiek van mei 2022. Het merk klopt. Het bouwjaar komt in aanmerking. En er is een foto van de achterkant te zien met daarop een dealerplaatje met dezelfde vorm, kleur, schroefgaatjes en locatie als ik als jong mannetje zo vaak gezien had en er een enkele keer ook op mocht vastschroeven – het gaatjes boren mocht ik toen nog niet, dat deed een echte monteur om scheefstand te voorkomen.

Het kan dus bijna niet missen of er zit een dealerplaatje van autobedrijf Th. Vlemmings op de achterzijde van de witte Chevrolet Corvaair Monza Sport-Sedan van 1967 die in het blad besproken wordt. Om helemaal zeker te zijn zou ik de letters op de plaatje moeten kunnen lezen, maar daarvoor is de foto helaas net niet scherp genoeg. Na een mailtje aan de redactie van het blad krijg ik het email adres van de eigenaar: Stefan Strothjohann. En ja hoor, zo mailde hij direct, op het metalen dealerplaatje achterop zijn Corvaair staat nog keurig te lezen Th. Vlemmings Eindhoven N.V.

Dat autobedrijf Th. Vlemmings is ontstaan uit de handel in rijwielen waar mijn overgrootvader Theodorus Vlemmings in 1884 in Geldrop, bij Eindhoven, mee begint. Een jaar of tien later verkoopt hij ze niet alleen maar maakt hij ze ook zelf en wordt zo fabrikant van rijwielen. In 1900 slaat echter het noodlot toe: Theodorus, nog maar veertig jaar overlijdt onverwacht. Gelukkig slaagt mijn overgrootmoeder er in de zaak over te houden. De vier zonen, Willem, Janus, mijn opa Johan en Harry komen daarna, als ze eenmaal oud genoeg zijn, de zaak versterken.

Met die tweede generatie aan het roer gaat het snel. Vanaf 1902 worden er ook motorfietsen verkocht en sinds 1905 al ook auto's. Enkele jaren later wordt de firma Th. Vlemmings importeur voor Nederland van de Belgisch Saroléa motorfietsen en van die van het Zwitserse Motosacoche. Van begin jaren tien tot begin jaren dertig van de vorige eeuw is de firma met haar motorfietsen ook present op de RAI-tentoonstelling in Amsterdam. Ter promotie neemt vooral Harry Vlemmings met Saroléa motorfietsen jarenlang deel aan diverse race- en betrouwbaarheidswedstrijden in binnen- en buitenland.

Ondertussen worden de auto's niet vergeten. Th. Vlemmings is die eerste jaren dealer van verschillende merken zoals Eysink, Ford, Oldsmobile en Renault en is ook nog even importeur van de Duitse Dürkopp automobielen. In 1922 wordt in het snel groeiende Eindhoven een filiaal geopend aan de Stratumsedijk. Twee



**40 JAAR Chevrolet bij TH. VLEMMINGS**

**CHEVROLET 1964**

Van 1924 af in Eindhoven en omgeving vertegenwoordigt daar een ex-deelzitter d'zelve Th. Vlemmings Eindhoven N.V.

Wij dealer voor Chevrolet-rijden en General Motors in het streek 40 jaar in een gezellig verkeer.

**CORVAIR**

**AUTOBEDRIJF TH. VLEMMINGS EINDHOVEN N.V.**  
STRATUMSEDIJK 23 EINDHOVEN TEL. 16265

**NU OOK IN EINDHOVEN!**

Van 19 tot 24 DECEMBER STRATUMSEDIJK 23

**CHEVROLET COMPACT-CAR**  
**CORVAIR** AUTOMOBIELBEDRIJF TH. VLEMMINGS EINDHOVEN N.V.

4-DEURS - 6 CYLINDER LUCHTGEKOELD - MOTOR ACHTERIN



jaar later volgt het dealership van Chevrolet met daarna ook de General Motors merken Oakland, Pontiac, Oldsmobile, Vauxhall en Bedford.

Het bedrijf groeit nu snel en in 1927 wordt in Eindhoven een tweede vestiging geopend aan het Stationsplein (waar ik geboren ben, maar dan is het inmiddels 1956). Van de rijwielen is al afscheid genomen en begin jaren dertig worden ook de motorfietsen vaarwel gezegd. Zij maken plaats voor het taxibedrijf Vlemtax, dat natuurlijk met Chevrolet gaat rijden. Het pand aan de Stratumsewijk wordt in 1938 grondig verbouwd en uitgebreid. Begin jaren vijftig gebeurt dit nog een keer en zo is het bedrijf met nog steeds Chevrolet als hoofdmerk klaar voor de toekomst. Het is ook in die tijd dat het dealerplaatje geïntroduceerd wordt dat achterop Stefans Corvaire zit.

December 1959 wordt in de showroom van Th. Vlemmings aan de Stratumsewijk in Eindhoven voor het eerst de Chevrolet Corvaire tentoongesteld. Hoeveel er verkocht zijn en aan wie is onbekend, waardoor helaas (nog) onbekend is wie die eerste eigenaar is van die witte Chevrolet Corvaire Monza Sport-Sedan van 1967. Zeker is dat het merk Chevrolet ook in Eindhoven langzaam maar zeker qua verkoop-aantallen overvleugeld wordt door Vauxhall. Het bedrijf in Geldrop is in die jaren inmiddels dealer van Morris en MG en vanaf eind jaren zestig ook van Mazda en even later Austin. In Geldrop is aan de Eindhovenseweg in die tijd ook een tweede vestiging geopend, waar een grote hal plaats biedt aan de vrachtwagen activiteiten (met Bedford, Leyland en O.M.). En natuurlijk is daar een benzinstation van Esso te vinden, net als sinds de jaren twintig bij de andere vestigingen en vanaf 1946 aan het Wilhelminapark in Den Bosch.

Zomer 1969 zet ik als bijna brugklaspieper mijn eerste arbeidzame schreden in het bedrijf dat dan geleid wordt door mijn ooms Theo en Huub (Eindhoven) en hun neef Dorus (Geldrop). Zo maak ik van dichtbij mee dat ook het merk Vauxhall langzaam maar zeker ten onder gaat. Omdat Chevrolet niet meer de omzet genereert van de jaren daarvoor, staan er vanaf begin jaren zeventig ook Saabs in de showroom. In die tijd wordt aan de Bisschop-Bekkerslaan in Eindhoven onder de naam Vlemmings-Woensel een bedrijf gestart met Audi.

Dat duurt echter maar kort omdat de importeur van dat merk even later aan de kant wordt geschoven en de dealers geen Audi's meer kunnen verkopen.

In 1978 wordt gevierd dat Th. Vlemmings Eindhoven 45 jaar dealer van Vauxhall is, maar in dat zelfde jaar komt aan de samenwerking met General Motors een einde (na 54 jaar van Chevrolet!) Het bedrijf in Geldrop is dan inmiddels verkocht. En hoewel Vlemmings sinds 1975 ook dealer van Mitsubishi is komt het einde nu rap in zicht. Er wordt nog gestart met de bouw van een nieuw pand aan de Kanaaldijk in Eindhoven, maar voordat de deuren daar geopend kunnen worden valt het doek. 31 december 1982 gaat voor de laatste keer de kanteldeur aan de Stratumsewijk naar beneden en komt er een einde aan wat in 1884 in Geldrop startte met die rijwielhandel van mijn overgrootvader Theodorus.

**Eindhoven, 1 december 2022**

**Paul Vlemmings**

Dealer voor Eindhoven en omgeving  
AUTOMOBIELBEDRIJF

## Th. Vlemmings Eindhoven n.v.

Stratumsewijk 23 - Eindhoven - Telefoon 04900-16265



### de volmaakte Compact-car

# 80

## JAAR Th. Vlemmings

Wij herdenken deze maand het feit dat wij 40 jaar dealer zijn voor de grootste automobiefabriek ter wereld „General Motors“.

Doornast doen wij ruim 40 jaar zaken met Esso, 's-werelds grootste benzinemaatschappij.

Als derde jubileum vieren wij het 80-jarig bestaan van onze zaken.

Th. Vlemmings Eindhoven n.v.  
Th. Vlemmings Geldrop n.v.

STRATUMSEWIJK 23  
Op 18, 19 en 20 december houden wij een show van diverse Chevrolet modellen 1965 in onze showroom

Vrijdag van 10 tot 22 uur  
Zaterdag van 10 tot 22 uur  
Zondag van 12 tot 22 uur

CHEVROLET - VAUXHALL - BEDFORD

# CORVAIRE



BY CHEVROLET

## NU VANAF f 11.400,-

AUTOMOBIELBEDRIJF

### TH. VLEMMINGS - EINDHOVEN N.V.

STRATUMSEWIJK 23 - TELEFOON 16264

# Een Corvair, de maan en Mars.

**Maan rijden, ontwikkeld door General Motors.**

*Er zit een lange tijd tussen de Corvair luchtgekoelde zescilinder lijnmotor en de Mars Rover Curiosity.*

Van de stoffige testlocatie in het zuidwesten van de USA tot het kale oppervlakte van Mars. Vóór Mars en robot Curiosity was er de maan en robot Surveyor die, net als Curiosity, werden bestuurd vanuit een commandocentrum op aarde. De op afstand bestuurbare Surveyor was een spijl op de weg naar autorijden op het maanoppervlak. We gingen naar de maan en we hadden iets nodig om te rijden.

## MOLAB

Het Marshall Space Flight Center ontwikkelde een concept voor een voertuig dat op de maan kon rijden met een gesloten cabine ter bescherming tegen de ruimte "lucht" zodat de bestuurders vrij konden bewegen en de maanpakken niet nodig zouden zijn. Dit mobiele laboratorium, of MOLAB, zou een bereik hebben van 100 kilometer. Het eerste ontwerp had vier wielen aan de voorkant en twee wielen aan een scharnierende aanhangwagen. Volgens General Motors zou MOLAB een onderzoeksomgeving kunnen creëren voor 2 weken met een reikwijdte van 400 kilometer. (400 kilometer is niet ver op planeet aarde, echter er zijn geen tankstations op de maan).



Een werkend testvoertuig van het MOLAB-concept en de technologie werd gebouwd door Delco Electronic General Motors Santa Barbara Operations in Goleta, Californië. De door Corvair aangedreven machine diende als een waardevol onderdeel van de voortdurende ontwikkeling van Lunar Roving voertuig. Twee wetenschappers bootste gedurende twee weken in een vergelijkbare omgeving met volledige bewegingsvrijheden (zonder maanpakken) een op aardgebonden geo-

logische excursie na. Dit was in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken.

Van General Motors:  
"GM voltooide de MOLAB (of "MGL" voor "Mobile Geological Laboratory") in 1964 voor NASA's gebruik in het Apollo-astro-nautenprogramma. Het werd gebouwd en ontwikkeld door GM-ingenieur Vic Hickey en is een van de meest ongewone Corvair-aangedreven voertuigen ooit



## Te Koop bij Auto Mooij

**Merk:** Chevrolet, Corvair Monza

**Uitvoering:** 1962 Cabrio

**KM-stand:** 62.368 mi

**Vermogen:** 71 kW / 97 PK

- Chevrolet Corvair cabriolet uit 1962 in Monza uitvoering.
- Handgeschakeld met 4 versnellingen.
- Loopt en rijdt goed prima.
- Cabriolet kap zal vervangen moeten worden, is gescheurd.
- Auto wordt geleverd met Amerikaans kenteken. Alle invoerrechten betaald. Desgewenst kunnen wij een Nederlands kenteken verzorgen tegen meerprijs.

Voor meer info kijk op: [www.automooij.nl](http://www.automooij.nl)

**Auto Mooij • Lange Vonder 16 • 5741 TT Beek en Donk • [info@automooij.nl](mailto:info@automooij.nl) • 0492-778267**

**Bezichtiging: Ma - Vr 9:00-18:00 • Za 9:00-17:00 (Graag even bellen van te voren i.v.m. beschikbaarheid)**



gebouwd. NASA gebruikte MOLAB zeven jaar lang, ontwikkelde maanpakken voor de Apollo-astronauten (die MOLAB trainden en ermee reden in de woestijn van New Mexico). Het werd uitgeleend aan de U.S. Geological Survey en voerde baanbrekend werk uit door minerale afzettingen in kaart te brengen en grondmonsters te nemen ."

Terwijl de MOLAB-serie van maanvoertuigen met een groter bereik gedeeltelijk afhangt van de ontwikkeling van een permanente maanbasis en daaropvolgende

langere roadtrips over de maan die nooit kwamen, verschoof de focus naar de lichtere open cockpit, de Lunar Roving Vehicles. Deze Roving voertuigen werden op de maan bestuurd door de astronauten op Apollo 15, 16 en 17. De door Corvair aangedreven MOLAB, ook bekend als MGL, bleef hier de aarde verkennen voor de United States Geological Survey en staat geparkeerd bij het U.S. Space and Rocket Center in Alabama.

**Ralf Verhees**



## Specificaties MOLAB:

Mobile Lunar Laboratory / Mobiel laboratorium / MOLAB  
Amerikaanse bemande maanrover / mobiele laboratorium

Project geannuleerd in 1968

Brutomassa: 3.732 kg (8.227 lb).  
Hoogte: 6,15 m (20,17 ft).  
Snelheid: 16 km/u zijn bereik: 396 km  
Draaistraal 7 m  
Werkruimte 12,8 m<sup>3</sup> plus een extra luchtsluis van 3,46 m<sup>3</sup>

Brutomassa: 3.732 kg (8.227 lb)  
Length: 5.5 m (18 ft)  
Width: 2.90 m (9.5 ft)  
Hoogte: 6,15 m (20,17 ft).  
Draaistraal 7 m

Snelheid: 16 km/u zijn  
Bereik: 396 km

Elektrisch systeem: 160,00 kWh.

Bemanningsgrootte: 2.  
Bewoonbaar volume: 5,66 m<sup>3</sup>.  
Werkruimte 12,8 m<sup>3</sup>  
Luchtsluis van 3,46 m<sup>3</sup>

3.732 kg verdeeld over:  
1.036 kg cabinesystemen  
825 kg mobiliteit  
282 kg vermogen  
210 kg elektronica  
340 kg wetenschappelijke apparatuur  
466 kg voor Lunar Flying Vehicle (raketplatform voor noodterugkeer naar LM Taxi)  
126 kg voor spanbanden  
437 kg voor verbruiksartikelen (drijfgassen voor brandstofcellen en zuurstof voor de bemanning).





Foto: 1964 MOLAB (Mobile "Geological" Laboratory)