

GEZOCHT!

Penningmeester

We zijn op zoek naar een nieuwe penningmeester voor de club.

Als je wat van cijfers afweet en denkt hierin kan ik helpen, laat het ons weten!

De inhoud van penningmeester is het bijhouden van betalingen. Er zal samengewerkt worden met de stuurgroep en met name de leden administratie (deze wordt gedaan door Jaak).

Buiten de betalingen zal er ook een begroting en een overzicht van inkomsten en uitgaven voorgelegd worden.

Mocht je interesse hebben, stuur een email naar

Communicatie@corvair.nl

Editie Maart

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

redacteur@corvair.nl

Ik zie de verhalen graag voor zondag 25 Februari verschijnen.

Graag nodigen wij u uit voor de

Algemene LEDENVERGADERING



Zondag 25 Februari 2024
aanvang 13.00 uur

Locatie: Hotel Papendal
Bar Dug Out
Papendallaan 3 Arnhem



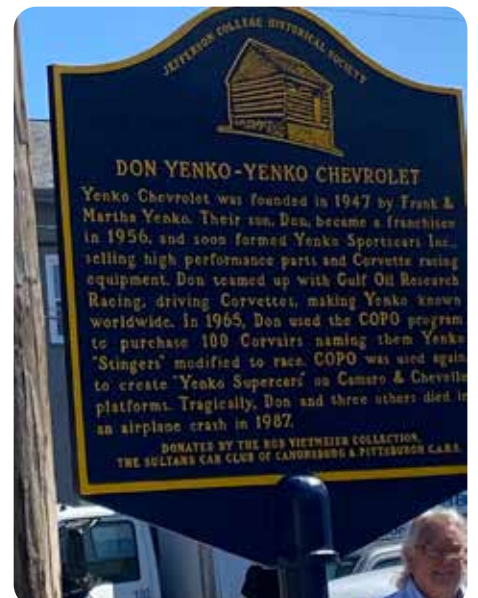
Meer info volgt via de mail

Don Yenko herdenkings plaquette

Don Yenko en zijn voormalige Yenko Chevrolet-dealergebouw aan 575 West Pike Street in de wijk Canonsburg, Pennsylvania, werden op 16 september herdacht. Een speciale plaquette is onthuld met in het kort de geschiedenis van Don Yenko. De plaquette is bij de voormalige showroom geplaatst.

In de showroom is momenteel een ander auto- en motorbedrijf gevestigd.

Ralf Verhees



Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter - Redactie Corvair Mail - Website:

Ralf Verhees
redacteur@corvair.nl

Penningsmeester:

Heleen Prinsen (tijdelijk)
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:

Jaak Eijkelenberg
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media

Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise

Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: CCN2023

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 Club Nederland 2.0

3

Van de redacteur

4

Voorstellen stuurgroep

6

Friesland Weekend

10

Corvair Live

12

Vervanging mechanische benzine pomp

12

Vervanging mechanische benzine pomp

13

Hierbij stellen nieuwe leden zich voor

Clubblad sponsors



Update vanuit de stuurgroep:

Beste leden,

Graag delen we met jullie een overzicht van de recente activiteiten en ontwikkelingen binnen onze Corvair Club Nederland. De afgelopen maanden hebben we als stuurgroep hard gewerkt om de fundamenten van onze club te verstevigen en te verbeteren. Hier zijn enkele belangrijke updates:

1. Opstellen van Statuten:

Een van de eerste stappen die we hebben ondernomen, is het opstellen van officiële statuten voor de Corvair Club Nederland. Dit document vormt de basis van onze vereniging en biedt duidelijkheid over de doelstellingen, structuur en werking van de club. Ruim voor de Algemene Ledenvergadering in Februari 2024 worden de statuten naar jullie gemaild, zodat we ze officieel kunnen vastleggen tijdens de vergadering.

2. Stuurgroepvergaderingen:

Regelmatige stuurgroepvergaderingen zijn cruciaal voor effectieve besluitvorming en samenwerking binnen onze club. De afgelopen maanden hebben we daarom ook 2 keer een stuurgroepoverleg georganiseerd om de voortgang van lopende projecten te bespreken, uitdagingen aan te pakken en toekomstige initiatieven te plannen.

3. Overdracht van het Penningmeesterschap:

Een belangrijke wijziging binnen onze stuurgroep betreft de (tijdelijke) overdracht van het penningmeesterschap aan Heleen Prinsen. Met haar ervaring en toewijding zijn we ervan overtuigd dat Heleen deze functie prima gaat vervullen. Echter hopen we dat er nog een lid op gaat staan om de vacature als penningmeester compleet over te nemen. We bedanken de vorige penningmeester Saskia voor haar inzet en toewijding aan deze functie de afgelopen 2 jaar.

4. KVK-formulieren:

Om ervoor te zorgen dat onze club voldoet aan alle wettelijke vereisten, hebben we nauwgezet samengewerkt om de Kamer van Koophandel (KVK) formulieren in orde te maken. Dit jaar nog zal onze vereniging officieel ingeschreven gaan worden. Dit zorgt ervoor dat onze vereniging per 1 januari 2024 officieel geregistreerd is en voldoet aan alle wettelijke verplichtingen.

5. Extra hulp:

Recent hebben we Jan van Geneugelijk kunnen toevoegen aan de stuurgroep. Jan heeft ervaring op het financieel en club / verenigingen gebied en heeft ons al diverse keren van advies voorzien.

We zijn met Jan nog in gesprek voor verdere hulp en advies binnen de stuurgroep.

We zijn verheugd over de vooruitgang die we hebben geboekt en kijken uit naar een toekomst vol enthousiaste activiteiten, evenementen en groei binnen de Corvair Club Nederland. We willen onze leden bedanken voor hun voortdurende steun en betrokkenheid.

Mochten er vragen of opmerkingen zijn, aarzel dan niet om contact met ons op te nemen.

Hartelijke groet,

Ralf Verhees, Linda Sprangers, Jaak Eijkelenberg, Heleen Prinsen, Jan Geneugelijk
Stuurgroep Corvair Club Nederland

“Oude” Corvair magazines te koop:

Beste leden,

We hebben een hele partij bladen die vanaf oprichting uitgebracht zijn op voorraad, deze zijn nu te koop voor 50 eurocent per magazine (meer doneren mag) zolang de voorraad strekt. Helaas niet alle nummers zijn nog aanwezig maar toch wel heel veel.

Heeft U interesse laat het mij weten vanaf welk jaargang U lid bent geworden dan zoek ik de ontbrekende uit voor U. Deze neem ik dan mee naar de jaarvergadering of een andere meeting. Verzenden kan ook maar dat zijn dan extra kosten. Op is op.

Gr. Jaak Eijkelenberg

Morvair

In september/oktober hebben wij (Heleen, Erwin, Jop en Dirk) een family road trip gemaakt in het zuidwesten van de USA. Met een (hele grote) camper zijn we 4 weken lang onderweg geweest, vanuit Los Angeles via national parks en plaatsen als Joshua Tree, Grand Canyon, deels over Route 66, Monument Valley, Antelope, Moab/Arches, Zion, Bryce via Las Vegas, Yosemite en San Francisco en weer terug naar Los Angeles. Wat een fantastische reis om te maken!!



Onderweg natuurlijk steeds de ogen open om een oude Willys Jeep of verdwaalde Corvair te spotten. Vooral die laatste zijn ook in de USA vrij zeldzaam bleek. Met 1 uitzondering want wij hadden tussen Bryce en Las Vegas een bijzondere tussenstop gepland, namelijk Matt's Off-Road Recovery in het plaatsje Hurricane. Matt is gespecialiseerd in het lostrekken/bergen van allerlei Jeeps, ATV's en zelfs

ook regelmatig grote campers die zijn vastgelopen of met panne staan in de uitgestrekte woestijn en berggebieden rondom Hurricane. Het is daar een waar walhalla voor terreinrijders, maar niet altijd even gemakkelijk zoals wij uit eerste hand hebben ervaren in Moab. Ik volg Matt al een tijd via zijn gelijknamige YouTube kanaal en Matt is een grote liefhebber van... jawel Corvairs!! Hij heeft er een aantal in bezit en bijzonder, hij heeft een Wagon helemaal in eigen beheer omgebouwd tot mega terrein- en bergingsvoertuig. Het is zeer vermakelijk om de bergingen te zien die hij met zijn team doet, waarbij er altijd met veel humor en optimisme een oplossing gevonden wordt voor elke uitdaging. Een aanrader dus!

Maar goed, wij vonden na wat speurwerk het bedrijfe ergens achteraf op een industrieterreintje. Er stond een hoog hek omheen en er was een heel klein kantoor-tje. Na wat heen en weer dralen trokken Jop en ik de stoute schoenen aan en gingen naar binnen. Daar werden we zeer





hartelijk (amerikaans) ontvangen en na wat gepraat over het kanaal en Corvairs kregen we zelfs een rondleiding over het terrein. Grappig om alles waar ik al zo lang naar zit te kijken in het echt terug te zien daar. Ook was er een kleine shop met Caps, t-shirts en andere merchandise, waarvan we natuurlijk wat hebben meegenomen. Mooiste was een zeer gedetailleerd schaalmodel van de omgebouwde Corvair, genaamd de Morvair. Buiten stonden inderdaad verspreid een

paar project Corvairs (early en late models) en ook de Morvair was er! Echt een beest van een auto, best of two worlds wat mij betreft!! Al kan ik me voorstellen dat sommigen het heiligschennis zullen vinden. Foto's gemaakt en we moesten alweer door omdat we nog een lange weg te gaan hadden die dag. Weer een mooie ervaring rijker!

Heleen en Erwin Prinsen

Leuk aflevering over Matt's Corvair verslaving:



Te Koop bij Auto Mooij

Merk: Chevrolet Corvair
Uitvoering: Monza Convertible 64
KM-stand: 61.665 mi
Vermogen: 71 kW / 97 PK

Chevrolet Corvair Monza cabriolet uit 1964

handgeschakeld 4 versnellingen.

Zeldzame kleur!

Nette softtop cabriokap met goede achterruit.

Loopt en rijdt zeer goed!

Voor meer info kijk op: www.automooij.nl

Auto Mooij • Lange Vonder 16 • 5741 TT Beek en Donk • 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)

Corvair left de building

Beste mensen hier een vervolg op het "mooie" verhaal van Annita en Stephan onze Belgische vrienden. Enkele weken terug was de grote Jukebox beurs in Rosmalen Linda en ik waren er aanwezig. Bij het rondlopen trok een vrolijk dansend stel mijn aandacht en meteen herkende ik onze Belgische leden. Na ze aangesproken te hebben bleken ze het inderdaad te zijn. Meteen gevraagd naar hun Corvair en toen begon het trieste verhaal zoals Stephan het later aan mij heeft gemaaild. Helaas is dit verhaal minder mooi maar na overleg met Ralf besloten om het te plaatsen

"Ter leer maar zeker niet vermaak".

Hoi Jaak,

Zal ik nu even in de pen kruipen en ons wedervaren belichten. Zoals al vermeld in ons voorgaand en gepubliceerd eerste bericht zijn wij per ongeluk op een Corvair gestoten. Het was altijd al een droom van mij geweest om een oldtimer te mogen bezitten en liefst een Amerikaan. Dus alles berust op puur toeval dat wij onze Corvair kochten en trouwens een pracht wagen, uiterlijk dan! Wat de ervaring betreft, 0,0 niks gewoonweg leek. Retro City Kapellen verkocht deze wagen in consignatie. De eigenaar heeft de wagen veel te lang laten stilstaan met alle gevolgen vandien. Volgens de tussenpersoon en eigenaar van Retro City leek het een betrouwbare auto en werd ook al eens onderhouden door de huiseigen mechaniker. Wie zijn wij om daar geen vertrouwen in te hebben. Zij zijn/waren toch de specialisten ter zake? Het moest dan ook een wagen zijn voor het dagelijks gebruik.

Zoals gezegd, na een korte proefrit waren wij verkocht. De afspraak was dat wij verder op onderhoud konden blijven komen en dit op maar 15 km van ons thuis. Leek ons een super deal. Het eerste wat diende te gebeuren was de technische controle. In België dient ook een oldtimer een keuring te ondergaan. Een week later was hij ter beschikking en gekeurd tot 2028 en wij de fiere eigenaar van onze oldtimer. Ik had wel door dat een oldtimer de nodige werken bleef nodig hebben maar in die mate.....nooit gedacht. Het begon met het verwijderen van enkele roestplekken, dus werden wij doorverwezen naar een carrossier die ook oldtimers deed. Hij ging trouwens ook de onderkant behandelen, gecoat dus.

Drie weken later was de Corvair klaar. Zij hebben toch meer moeten doen dan gedacht en hebben provisoire een herstelling aan de unibody uitgevoerd met de melding om eerst te genieten van de oldtimer en ten laatste in twee jaar de herstelling te laten uitvoeren. Ok dan, wij gaan nu lekker genieten, of dat was toch de bedoeling.

Tot dan hadden wij nog geen benul dat alle stukken in de States dienden besteld te worden maar we hadden dan ook alle vertrouwen in de oldtimerspecialist en huiseigen vriendelijke mechaniker.

Eindelijk, onze eerst rit, Paasrit, stond gepland en weg waren wij. De eerste helft verliep alles volgens plan tot deze plots niet meer wilde voorruit rijden en zelfs niet meer wilde starten. Een vriendelijke deelnemer had ons mee op sleeptouw genomen en kon na zijn eerste interventie vaststellen dat er gewoonweg GEEN benzine in de carburators terecht kwam. de reden was zo simpel als iets, de elektrische benzinepomp bevond zich in het motorcompartiment en niet zoals het hoorde ter hoogte van de benzinetank.

Een elektrische benzinepomp dient de benzine naar voor te sturen en de juiste plaatsing is ter hoogte van de benzinetank en niet in het motorcompartiment om de benzine van de voorkant naar de motor achteraan te zuigen!! Het tweede wat vastgesteld werd is het ontbreken van olie van de powerglide deze is in het differentiël terecht gekomen? Verduurde dichtingen was het verdict. Dus, Corvair laten afslepen naar Retro City.

De PG dan maar laten reviseren en hierdoor waren wij de wagen weer voor twee weken kwijt met uiteraard ook de nodige centen, dju toch. De specialist stelde ook wel vast dat er een uitlijning diende te gebeuren maar.....zijn de boutjes toch wel niet vastgeroest zeker! Geen probleem, contact genomen met een bedrijf gespecialiseerd in oldtimers om dit dan maar ook te laten doen en uiteraard het frame van het cabrio dak ook maar te laten reviseren met de bijhorende rubbers, waren dus ook verduurd. Dit ging dan gebeuren eind november en weer KOSTEN.... Ondertussen smelten onze centjes zo maar onder de zon, veel betalen en GEEN plezier beleven aan de Corvair.

Onze brave huiseigen mechaniker diende dan de benzinepomp, origineel van



Californië Corvair Parts, nog te plaatsen met de hoop dat de wagen blijft rijden, grappig hé. Daar onze corvair dan ook nog lekte aan de carter pan een hoop materiaal in de States besteld om toch de nodige verbeteringen te kunnen uitvoeren. Ook diende de luchtleidingen voor de verwarming vervangen te worden, zij die er in zaten verduurd, niets meer waard. Dit zouden wij dan later doen... Weet men ons ook nog te vertellen dat een oldtimer wel eens kan lekken of zoals zij zeggen dan verschoond, hij zweet.....Grapje zeker? Voor mij niet te snappen maar ja, wie ben ik?

Plots stellen wij een getik vast in de motor, de kleppenstoter maakte dit geluid. Dus weer stukken bestellen om dit euvel op te lossen. Ondertussen gaan zoeken op internet over mogelijke oorzaken en ben zo dus ook bij de Corvair club terecht gekomen. Ervoor zorgen dat er steeds voldoende olie in de motor zit en ook in de PG en Dif en zo snel mogelijk laten herstellen. Amai zeg, onze huiseigen mechaniker mag het kunnen en weer centjes kwijt..... Ondertussen via internet twee boeken aangeschaft over onderhoud en herstellingen aan Coravairs voor modellen van 1960 tot 1964, bied ik trouwens nu te koop aan. Alle hulp was welkom en er was terug hoop. Het volgend fenomeen dient zich aan, "VAPOR-LOCK", weer gaan opzoeken wat men er aan kan doen en ja hoor, van isoleren van de metalen benzineleidingen in het motor compartiment tot veranderen van elektrische benzinepomp. Zo'n vapor-lock is wel een heel onprettig ervaring, vooral als je voor rood verkeerslicht staat..... Komt erop neer dat dit telkens na zo'n 40 km opdook. FRUSTRATIE ten top.



Zo, nu wordt het toch eens tijd om de auto aan vrienden te tonen en zoals afgesproken stonden zij op ons te wachten, maar ja, je moet er eerst geraken...volgende lek, een van de carburators spuwde de benzine zo maar weg! Vrienden dus weer weg en niets schouwen. Gelukkig kwam onze vriend ons uit de nood helpen, dit wil zeggen ons op een zondag naar Retro City slepen. Ondertussen had ik voor elk probleem, Patrick een van de eigenaars van Retro Ciy, gebeld en hij vond dit wel "oervervelend" en voelde zich zelfs een beetje schuldig?

Trouwens een prachtmens en als ik hem iets mag en kan verwijten, waarom had hij ons als specialist er niet voor gewaarschuwd zoals: "een oldtimer rijden is veel sleutelen en alles moet uit de States komen....maar het kwaad was geschied" Dus weer herstellingen maar onze huiseigen mechaniker diende dan ook weer eens met vakantie te vertrekken en als je alleen bent kan dat wel eens voor

problemen zorgen nietwaar?? Dus weer wachten.

Hij heeft dan wel provisoires de lekkende carb in orde gekregen want.....ja....wij wilden naar een meeting in Retro Sur Mer in Wenduine en dit lukte wonder boven wonder zonder enige tegenslag. EINDELIJK, na al onze investeringen een beetje genieten. Ik kan jullie wel zeggen dat ik een zenuwzinking nabij was. Het was wel een prachtig weekend met geregeld zon en een korte tijd hevig regen..... Wat dien ik vast te stellen....de vloermat aan de bestuurderskant voelde nat aan en er was een hoop water aanwezig in de koffer.....man,man,man, de tranen nabij maar goed we zien wel. Van waar komt dat water nu toch, weer Patrick gebeld en ja hoor wat sneu en dat dit toch nog onderzocht dient te worden,pfffffffffffffffff. Trouwens wij weten nog niet vanwaar dit lek komt.

Ondertussen is de nieuwe cover van het

cabrio dak aangekomen, en daar liep het ook nog een beetje mis maar OK, de nieuwe paste.

Zo, eindelijk nieuws van Bjorn, de huiseigen oldtimer mechaniker, de stukken uit de States zijn aangekomen en alles kan gedaan worden. Breng de wagen maandag binnen en vrijdag heb je hem terug wat ook nodig was voor ons volgend evenement nietwaar. Dus goede hoop. Woensdag uiteraard al eens gaan kijken en ja, Bjorn is goed bezig, denk ik dan. Tja maar dat zweten aan de carterpan, hahaha, zijn er toch wel twee vijzen die zot draaien. Man, logisch dat hij lekt! De oplossing van Bjorn, misschien langere vijzen indraaien?!?! Komt wel goed zeker....

Dan is het donderdag.....ligt het aan de benaming of is er weer "donder" op komst? PROBLEEM met de carburators. Het zal niet lukken tegen vrijdag want dan vertrek ik met vakantie.....HELP. Vrijdag





daarop bel ik met Patrick en vraag toch een beetje uitleg. Ja, volgens Patrick gaat den Bjorn voor VIER WEKEN MET VAKANTIE en dit was de spreekwoordelijke druppel. IK HEB HET GEHAD!!!!
Wacht Stephan, ik heb nog een mechaniker die vroeger hier gewerkt heeft en zal vragen of hij vrijdag het euvel komt oplossen. Ondertussen ben ik dan ook te weten gekomen dat de kachelmotor voor de verwarming defect is, zelf geen vermelding van de mechaniker gehad en nog wat van de gevraagde details die nog niet uitgevoerd waren??????

Vrijdag zijn we dan ook naar Retro City gereden om polshoogte te nemen en blijkt hij ook nog specialist in luchtgekoelde motoren te zijn!!! Hij heeft er bijna acht uur aan gewerkt om die carburators in orde te krijgen, bleek het de interne veren te zijn, de nieuwe waren te straf, de oude er dan maar terug in en klaar.

Ook wist hij even te melden dat het probleem met die vapor-lock op een simpele manier kan opgelost worden, een pomp die voor constante circulatie zorgt waardoor de benzine gewoonweg in de leiding niet te warm kan worden en dus NIET verdampt, doet hij ook bij de VW Kever. Voor mij de zoveelste mokerslag in mijn aangezicht en ja hoor, ik diende vast te stellen dat ik niet meer tegen al die stress kan die ik tot nu toe had met de Corvaire. Sinds mijn pensioen heb ik daar trouwens last van en is dan ook nog naar boven gekomen door het overlijden van mijn vader eind vorig jaar. Misschien ook door mijn buitenlandse opdrachten? Wie zal het zeggen? (Stephan was bij de Belgische Marechaussee red.)

Maar goed, wij kunnen de auto ophalen en weg zijn we. Hij reed al helemaal anders en ikke vooral blij. NA EEN TIJDJE OVERMANT MIJ een ongemakkelijk gevoel, het leek of de twee carburatoren niet gesyn-

chroniseerd waren. Dit vermoeden werd dan nog eens bevestigd tijdens het daarop volgend evenement, rijden met een on-off gevoel, niet leuk en ik had het helemaal gehad. DE WAGEN WORDT VERKOCHT.

Nita mijn vrouwtje snapte het volledig en we wisten dat er toch nog het een en andere aan diende te gebeuren dus weer langs de kassa en mijn stressgevoel, echt niet goed, genoeg is genoeg.

De Corvaire zal verkocht worden. In België is het wel zo dat je voor verkoop "WEER" naar de technische keuring moet alhoewel hij gekeurd was tot 2028. Echt Belgisch..... Als de wagen dan niet door de keuring geraakt, geraakt deze zo goed als niet verkocht in België en mijn beslissing was genomen, verkopen naar het buitenland en liefst zo snel mogelijk! De rit naar de garage voor verkoop ging ook niet zonder slag of stoot, weer stilgevallen en niet kunnen starten.....Een kwartier voor een rood licht en dan nog berg op...VAPOR LOCK????????

Het On-Off gevoel tijdens het rijden bleef waardoor ik besliste via de autosnelweg te rijden, man, man dikwijls een schietgebed gedaan. Zonder verdere problemen de rit kunnen afwerken en overhandigd aan de garage. Uiteraard heb ik niet zoveel gekregen voor de wagen zoals gewild maar de Corvaire MOEST weg daar het mijn gezondheid zou gaan kosten.

Als je veel kennis hebt van zo'n wagen en jezelf er veel kan aan werken en een garage hebt kan het wel de moeite zijn maar ik denk niet aan die prijs. Ik kan mij de indruk niet ontdoen, dievenstreken..... of zeker heel gemakkelijk verdient.

Ons besluit, wij hebben zeker geen spijt van wat wij gedaan hebben en ik blijf Corvaire een warm hart toedragen maar wat mijn gezondheid en onze centjes betreft,

ergens stopt het. De doelstelling was om plezier te beleven en niet om met gespannen zenuwen een ritje te doen.

Zo Jaak, ik hoop dat je daarmee aan de slag kan en zoals gezegd blijven wij lid en nemen zeker jou aanbod aan om nog eens met een Corvaire te kunnen rijden met eentje die het doet

Groetjes, Stephan en Nita

Ja lieve Corvaire leden, dit is tenminste wat mij betreft een verhaal om even stil van te worden. Stephan gaf op de beurs al meteen aan lid te willen blijven waarop ik hem aanbood dat hij een van mijn Corvaires mocht rijden bij een treffen.

Weet dat dit wel meerdere mensen is overkomen die met tegenslagen zaten en "autopech". Dat is dan ook het punt waar ik het al vaker over heb gehad "waar in ons landje is die monteur die deze problemen van onze fijne hobby Corvaires aankan". Helaas ben ik die garage/monteur nog niet tegen gekomen. Zeker zijn er kundige onder de leden maar ja die zijn blij hun eigen auto te kunnen repareren en niet voor anderen. Wat helaas meestal gebeurd is eerst de aanschaf van de Corvaire en dan pas het onderzoek naar wat het is (geldt ook voor andere klassiekers) maar dat is vaak kopen met het hart (ook mijn eigen ervaring). Als je een auto koopt bij de garage/handel dan verwacht men ook ondersteuning maar helaas is dat in de klassiekerwereld niet zo. Vaak garantie tot buiten de garagepoort.

Wij hopen Annita en Stephan dan toch regelmatig te mogen begroeten op meetings en bijeenkomsten van onze club.

Groetjes Jaak Eijkelenberg

Oldtimerbeurs in Rosmalen

Zaterdag 4 november ben ik met Pierre naar Rosmalen de oldtimerbeurs geweest. Het was een "jubileum" editie In 2023 bestaat Autotron Classics 50 jaar! Maar uitgezonderd enkele beurzen die men er per jaar organiseert is de vraag wat heeft de naam Autotron nog met dat gebouw te maken als je weet hoe het er ooit was?

Vreemd genoeg ben ik door de Corvair club in aanraking gekomen met het lichtelijke Daf virus. Dit is ontstaan door een bezoek aan het museum in Eindhoven en dan te bedenken dat ik er jaren voor gruwelde bij de gedachten aan een Daf.

Een hal was geheel gevuld met Daf, een lust voor het oog en voor de Daf liefhebbers. Alle modellen waren er wel aanwezig die ik nog nooit gezien of van gehoord had o.a. eigenbouw en buggy's. Vanaf een Daf truckje werd er koffie verkocht en een ander maakte er poffertjes op. Jammer dat er geen onderdelen of hebbedingetjes te koop werden aangeboden. Daar had ik wel op gehoopt. Door onze vrienden van het Corvair bestuur wordt er vaak een oproep gedaan voor een rit te organiseren maar eigenlijk was dit nog veel mooier om met de club naar toe te gaan en/of elkaar te ontmoeten. Wellicht dat we hier eens wat meer aandacht aan kunnen besteden! Natuurlijk was er veel meer moois te zien zoals een ruimte in de bovenverdieping gevuld met Amerikaanse trucks. Onderdelen en veel toys werden er te koop aangeboden. Buiten op de oldtimer parkeerplaats stonden ook aardig wat voitures om te bewonderen waar de eigenaars mee naar Rosmalen waren gekomen. Ook een heel plein weer vol geparkeerd met Dafjes.

Binnen viel me ook op dat er meer youngtimers te koop werden aangeboden deze



blijven wel volledig in de belasting dus of dat zo aantrekkelijk is om te verzamelen? Denk dat ik mijn tijd wel zal uitzitten maar vraag me wel eens af of de toekomst goed uitpakt voor onze hobby. Kunnen we onze hobby auto's blijven rijden en niet alleen maar bezitten om naar te kijken, wat ook wel genieten is. Vele modellen en types werden er aangeboden maar geen koopje kunnen vinden of het moet die Daf 66 Marathon zijn geweest. Daar was een Duitse heer mee naar Rosmalen gereden op een trialer en bood deze op de parkeerplaats aldaar aan voor € 4000,00 in mooie staat leek het. Even liggen te twijfelen maar toen zag ik ineens een beeld van Linda mijn schatje voor me en heb er maar vlug vanaf gezien. Ze is gewend dat ik meestal mijn zin doe en erna mijn excuses aanbiedt maar zo wilde ik het nu eens niet doen.

Ook deze beurs geeft weer aan hoe bijzonder onze Corvair is want er stond geen enkele te koop of te bezichtigen. Wel was

er een verkoper die enkele achterlichten en een doos met nieuwe remschoenen te koop had, heb deze meteen overgenomen.

Entree van het evenement viel mee maar het parkeren €8,00 is wel schandig duur zo ook de consumpties en het eten wat dan ook nog eens geen topkwaliteit is. En nu ik toch aan het zeuren ben de verlichting was zwaar kl** je moest vaak een zaklamp gebruiken om iets te kunnen zien van het kleine spul ook de standhouders klaagden er over. Maar al met alweer een leuke zaterdag gehad.

Jaak Eijkelenberg







Ad Dijkstra ontdekte deze Early op een foto van een Mazda-promotour door Japan, Osaka 1967
Uit de collectie 'Corvair Live!' van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarman



Wie een Corsa Corvair Conventie heeft meegemaakt heeft vast ook wel van de Economy run gehoord. Maar wat is het en waarom wordt het gehouden. Hieronder een stukje geschiedenis omtrent de Economy Run, als ook waarom het op de Corvair Conventie een onderdeel is dat ieder jaar terugkomt.

De Mobil Economy Run was een jaarlijks terugkerend evenement dat plaatsvond van 1936 tot 1968 (behalve tijdens de Tweede Wereldoorlog). De run is bedacht om de echte brandstofefficiëntiecijfers te geven tijdens een kust-tot-kust-test op de openbare weg. Dit alles onder normale verkeers- en weersomstandigheden. De Mobil Oil Corporation sponsorde de run en de United States Auto Club (USAC) verzorgde de run en zorgde ervoor dat alles eerlijk verliep.

De Mobil Economy Run bepaalde het brandstofverbruik van personenauto's onder normale rij-omstandigheden, waarmee de gemiddelde automobilist te maken krijgt. Dit verschilde nogal in verhouding tot de methode om het brandstofverbruik te berekenen zoals gehanteerd door de United States Environmental Protection Agency (EPA). De EPA voerde deze test uit door de auto's op een rollenbank te plaatsen en vervolgens de auto te laten rijden in een klimaatgecontroleerde ruimte.

Om speciale voorbereiding of aanpassingen aan de deelnemende auto's voor de run te voorkomen, kocht de United States Auto Club de auto's bij de dealers zelf. Na de koop werden ze gecontroleerd en als ze goed bevonden werden, kregen ze de certificering van deelname met de naam STOCK (standaard). Om te zorgen

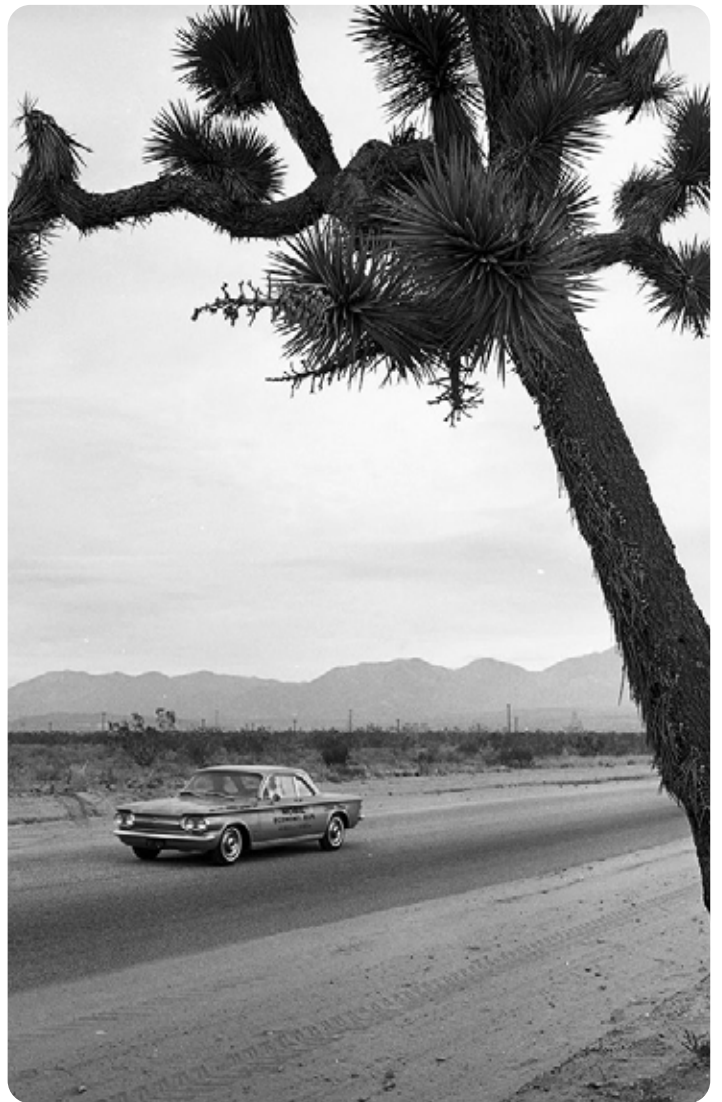
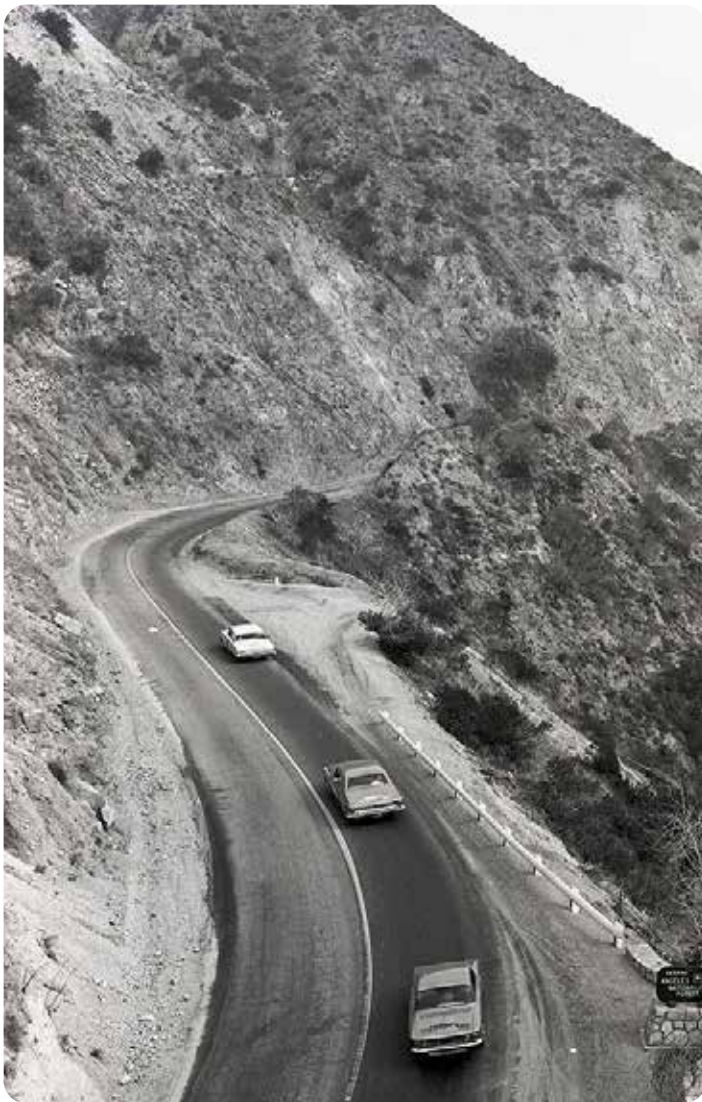
dat de auto's standaard bleven, werden de motorkappen en het chassis verzegeld. De fabrieksbrandstoftank werd losgekoppeld, zodat het brandstofverbruik nauwkeurig kon worden gemeten met behulp van een speciale tank, die in de kofferbak was gemonteerd. Vanwege de vele soorten auto's kende de Mobil Economy Run acht klassen op basis van wielbasis, motor- en carrosseriegrootte en prijs. De toonaangevende autofabrikanten zorgden voor chauffeurs en in elke auto zat een USAC-waarnemer om een oogje in het zeil te houden of alles volgens de regels verliep. Als het nodig was konden ze straffen opleggen voor overtredingen van de verkeers- of snelheidslimieten.

Het evenement was een (marketing)wedstrijd tussen de autofabrikanten. Het doel was de felbegeerde titel als winnaar van de Mobilgas Economy Run in elke klasse. Vanaf 1959 werden de inzendingen echter beoordeeld op basis van werkelijke mijlen per gallon, in plaats van de eerder gebruikte ton-mijlformule (ton-mileage formula) die de voorkeur gaf aan grotere, zwaardere auto's. Als gevolg hiervan werden compacte auto's de kampioenen op het gebied van de kilometerstand.

In het veld met 47 auto's voor 1959 stond een Rambler American op de eerste plaats - met een gemiddelde van 25,2878 mijl per US gallon (9,3015 l/100 km; 30,3694 mpg-imp) - terwijl een Rambler Six tweede werd - met een gemiddelde van 22,9572 mijl per US gallon (10,2458 l/100 km; 27,5704 mpg-imp) - voor de vijfdaagse reis van 3055 km van Los Angeles, Californië naar Kansas City, Missouri.

De efficiëntie van modellen als de compactere Ramblers van AMC zorgde ervoor dat ze bijna van het evenement werden uitgesloten. Als gevolg hiervan werden





Ramblers en Studebakers in een aparte klasse geplaatst. Dit kwam doordat de 'Grote Drie' autofabrikanten (General Motors, Ford en Chrysler) op dat moment geen concurrerende auto's hadden en op de ranglijst van brandstofefficiëntie werden verslagen totdat ze kleinere modellen introduceerden (GM X-body, Ford Falcon, Chrysler A body).

boek *Balloons are Available* van Jordan Crittenden. In de roman wordt een fictief personage tijdens de gebeurtenis aangereden door een auto. Een fragment uit de roman luidt: 'Het was verschrikkelijk', zegt ze. 'De chauffeur kon niet stoppen, omdat hij meedeed aan een Mobilgas Economy Run.'

Door de jaren heen sponsorde de Mobil Oil Corporation vele Mobil Economy Run-evenementen in het hele land voor verschillende autoklassen en autovereningen voor korte afstanden. In 1963 evolueerde een "dagdagse" test tussen Los Angeles en de Grand Canyon uiteindelijk naar een "zesdaagse" duurttest tussen Los Angeles en New York door de US Auto

Autofabrikanten probeerden hun auto's 'voor te bereiden' om betere resultaten te behalen. Een voorbeeld was het gebruik van lichtgewicht motorolie tijdens de toegestane inlooperperiode van 2.400 km (1.500 mijl) "om snellere slijtage te bevorderen en de motoren snel losser te maken." Bovendien waren de door de fabriek geleverde chauffeurs hoog opgeleid en ervaren om te rijden op een brandstof besparende manier. Een gemiddelde coureur in dezelfde auto en over hetzelfde parcours zou geluk hebben als hij de resultaten van de Run zou behalen. De tests tonen alleen het "ultieme" zuinigheidspotentieel van de geteste auto's en hun relatieve efficiëntie in brandstofverbruik aan. Het evenement kreeg kritiek in de vorm van literaire fictie, uit het



Club. De laatste run begon op 2 april 1968 in Anaheim, CA, maar werd op 5 april in Indianapolis geannuleerd vanwege de burgerlijke onrust in het hele land na de dood van Martin Luther King Jr. op 4 april. In december 1968 werd door Richard F. Tucker, vice-president marketing van Mobil in Noord-Amerika aangekondigd, dat het evenement in de Verenigde Staten zal worden afgelast, onder vermelding van "veranderende reclamepatronen en veranderende nadruk op autoprestaties als belangrijke factoren die de beslissing beïnvloeden."

Ralf Verhees



Corvair en de Economy Run

Ook de Corvair was goed vertegenwoordigd van 1960 tot 1968. In de groep Compact met 6 cilinder behaalde de Corvair meerdere keren een podium plaats. Zoals ook in 1966 een 3e plaats. Zo is dit onderdeel op de Corsa Corvair Conventie gekomen.

The top three performers in each class were:

Compact Six Cylinder	Rambler American 440	24.0561 Miles Per Gallon
	Ford Falcon	23.7002 Miles Per Gallon
	Chevrolet Corvair Monza	23.6270 Miles Per Gallon
Compact Eight Cylinder	Dodge Dart	21.6886 Miles Per Gallon
	Ford Mustang 2+2	20.7454 Miles Per Gallon
	Ford Falcon	19.7521 Miles Per Gallon
Intermediate Size Six Cylinder	Plymouth Belvedere I	23.2294 Miles Per Gallon
	Buick Special	22.9024 Miles Per Gallon
	Pontiac Tempest Custom	22.8473 Miles Per Gallon
Intermediate Size Eight Cylinder	Dodge Coronet Deluxe	21.1750 Miles Per Gallon
	Buick Special Deluxe	20.8514 Miles Per Gallon
	Ford Fairlane 500	19.5999 Miles Per Gallon
Standard Size Six Cylinder	Chevrolet Biscayne	21.2216 Miles Per Gallon
	Plymouth Fury I	20.7143 Miles Per Gallon
	Ford Custom	20.0054 Miles Per Gallon
Low Price Eight Cylinder	Chevrolet Impala	20.0084 Miles Per Gallon
	Chevrolet Caprice	18.7739 Miles Per Gallon
	Plymouth Fury I	18.7538 Miles Per Gallon
Medium Price	Buick LeSabre	19.3779 Miles Per Gallon
	Pontiac Star Chief Executive	19.0231 Miles Per Gallon
	Pontiac Catalina	18.7336 Miles Per Gallon
Luxury Cars	Oldsmobile Toronado	17.3737 Miles Per Gallon
	Oldsmobile Ninety-Eight	16.8005 Miles Per Gallon
	Chrysler New Yorker	16.7670 Miles Per Gallon

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



Je Corvair en je miniatuur Corvair

Enkele maanden geleden zag ik op facebook een leuke post van Peter Visser. Hij had een model corvair gevonden van zijn Corvair Wagon. Nu vind ik zelf Corvair modellen ook leuk en heb er ook een van mijn Corvair Lakewood. Nu vroeg ik me af of er meer leden waren met een model van hun echte Corvair. Via een email heb ik gevraagd naar foto's van jullie Corvair en jullie mini Corvair.

Ik heb hierop zoveel reacties gehad. Dank jullie wel voor het toezenden van de foto's! Ik heb op de volgende pagina's de foto's bij elkaar gezet. We kunnen best wel zeggen dat buiten de "echte" Corvairs, er ook nog een heleboel mini Corvairs zijn.

Ralf Verhees



Peter Visser



Leon Janssen



Patrick Veldboer



Stefan Strothjohann



Jaak Eijkelenberg



Arjan van der Meer



Guus Marinus



Wim Smit



Ad Dijkstra



Eddy Vermeulen



Ralf Verhees



Sander Mooij





Foto: Automooij met een miniatuur Corvair op de echte Corvair!