



CORVAIR MAIL





Vorige maand was de eerste Corvaair Kennis & Koffie. Deze clubmiddag is bedoeld om kennis en informatie over te dragen onder de clubleden. Dit verslag gaat niet in op de onderwerpen, maar is meer sfeerimpressie van de zedag.



Op zondag 10 november kwamen er meer dan 30 clubleden en aanhang bij elkaar in het fifties "clubhuis". Het was al laat in het seizoen, maar toch durfden sommige clubleden met de Corvaair af te reizen.

De ruimte was prachtig en goed geschikt voor Kennis en Koffie. De start was in en rond de bar en de jukebox speelde wat muziek. Na elkaar al wat gesproken te hebben en vele nieuwe namen nu ook een gezicht erbij hebben gekregen deed Wim Boon de aftrap voor de eerste K&K. De werking van de Carburateur. Aandachtig werd er geluisterd en er werden vele aantekeningen gemaakt.



Na een korte pauze ging Wim Smit het volgende onderwerp aan het licht brengen. De ontsteking. Deze presentatie had buiten een mooie uitleg ook een unieke demo opstelling om de werking van het vervroegen te laten zien. Een "willie wortel" achtig apparaat waar veel interesse in was van andere clubleden.

De middag vloog om, en eigenlijk hadden we te weinig tijd. Een vervolg zal er dan ook inzitten met de K&K 2. We gaan het een en ander aanpassen en finetunen, maar we mogen zeggen dat K&K 1 een geslaagde middag was. Bedankt aan alle leden die aanwezig waren en voor de goed gevulde giftenpot! Hiervan zal een geluidsset / microfoon aangeschaft worden zodat alles nog beter hoorbaar zal zijn in de toekomst.

Wim en Wim bedankt voor jullie technische uitleg, en tot een volgende K&K!

Ralf Verhees & Linda Sprangers

Ter overname aangeboden

Late model (cabrio) onderdelen.

Meer weten? 0651119644, wimfsm@gmail.com



2 Kennis & Koffie

3 Update vanuit de Stuurgroep

4 Bij deze stelt zich Mika van Hoorn voor:

6 Cord 8/10 Sportsman - Corvair Power

10 Corvair Live

12 Bij deze stellen Govert en Connie zich voor:

14 Pimp Keers Corvair

16 Bij deze stel ik Frank Rega voor:

17 Fantastic Plastic

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!

Stuur een email naar:
Communicatie@corvair.nl

Clubblad sponsors

PEETERS
DRUK EN PRINT

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland
KVK-nummer: 92470939

Corvair Club Nederland is een autoclub met liefhebbers van de oldtimer Chevrolet Corvair

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

Voorzitter - Redactie Corvair Mail - Website
Ralf Verhees
redacteur@corvair.nl

Penningmeester
Heleen Prinsen (tijdelijk)
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:
Pieter Klinker
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media
Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise
Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Welkoms verhalen
Jaak Eijkelenberg
verhalen@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Rampside

Van de stuurgroep

Sinds het vorige clubblad is de stuurgroep vooral bezig geweest met het opzetten en uitwerken van de Kennis & Koffie meeting. Een idee werd tot een middag getransformeerd. Er werd een locatie geregeld en zelfs een nieuw logo bedacht. Het logo is na de vele positieve reacties toegevoegd aan de merchandise-opties. Deze is te bestellen via de website.

Nu we het toch over de website hebben, ook deze heeft een grote toevoeging gekregen. Het ledengedeelte is namelijk weer actief. Hierop vind je 4 categorieën bestaande uit: Leveranciers, Technische items, Clubs & Forums en het Archief. Alles is weer te downloaden zoals op de oude ledenpagina. Ook is gelijk alles nagekeken, links verwijderd en toegevoegd. Tenslotte staan ook de laatste clubmagazines er weer bij.



Het wachtwoord voor de ledenpagina: Rampside



Dit wachtwoord zal gebruikt worden tot de editie van Maart 2025, daarin staat het nieuwe wachtwoord voor het jaar 2025 (tot editie maart 2026).

In Januari sturen we de contributie email er weer uit en we hopen natuurlijk dat jullie in 2025 ook weer lid zullen blijven. We hebben een goede basis opgezet in 2024 met de stuurgroep en leden. Zoals het er nu uitziet zullen we in februari weer een ledenvergadering houden. Een email met de datum en locatie volgt nog.

Wij als stuurgroep gaan het jaar 2024 afronden en ons weer voorbereiden op het nieuwe jaar!

Namens de stuurgroep fijne feestdagen en een goed begin van 2025!

De Stuurgroep

Bij deze stelt zich Mika van Hoorn voor:



Mika is wellicht het jongste clublid waar we heel blij mee mogen zijn. Zoals onder te lezen valt durft hij aan te pakken want er is inmiddels al veel werk aan deze Corvair door hem gedaan. Lees en geniet van zijn verhaal dat hij geschreven heeft.

Ik ben Mika van Hoorn, 22 jaar oud, en ik woon in Julianadorp. In het dagelijks leven werk ik als tuinman op Landgoed Hoenderdaell in Anna Paulowna. Sinds juni 2024 ben ik de trotse eigenaar van een Chevrolet Corvair Monza Convertible uit 1965.

Van jongs af aan ben ik al gek op oude auto's, vooral Amerikaanse. De auto's van tegenwoordig vind ik gewoon niet mooi en ze hebben weinig uitstraling. In september 2023 haalde ik mijn rijbewijs en vanaf dat moment kon de zoektocht naar een auto beginnen. Mijn ouders wilden graag dat ik eerst met iets kleins zou beginnen, om ervaring op te doen. Daarnaast speelde de verzekering een rol: een Amerikaanse oldtimer als dagelijkse auto kon ik vanwege mijn leeftijd niet verzekeren. Ook had ik toen nog geen garage en zou de auto mijn dagelijkse vervoermiddel worden.

Uiteindelijk kwam ik een Mitsubishi Colt Olympique uit 1983 tegen. Helaas had ik veel pech met deze auto. Hij heeft meer dan twee maanden bij de garage gestaan en onderdelen voor deze uitvoering bleken moeilijk tot niet te vinden. Dat is uiteindelijk gelukt en daarna zou hij gespoten worden. Bij het verwijderen van de zijschermen en de raamljsten bleek dat de Colt in vrij slechte staat was. Voor het geld wat ik aan reparatie en het spuiten kon ik ook een hele knappe Amerikaan aanschaffen. Na de opties besproken te hebben, bleek het beter om een Amerikaanse oldtimer aan te schaffen. De Colt is verkocht, maar wel met een wrange nasmaak. Ik had hem namelijk gekocht als een "harde auto," maar dat bleek helaas niet het geval. Pas bij de spuitspecialist, toen de schermen werden verwijderd, zag je de echte staat van de auto.

Na overleg met mijn ouders besloot ik toch op zoek te gaan naar mijn droomauto. Samen met hen keek ik wat ik graag wilde en wat er binnen mijn budget te koop was, omdat ik ook spaar voor een huis. Toen vond ik deze Chevrolet en ik was direct enthousiast. Ik ben op internet gaan zoeken naar alles wat ik kon vinden over

de Corvair en werd alleen maar enthousiaster, juist omdat je hem niet vaak ziet. Samen met mijn vader ben ik naar Alphen aan den Rijn gegaan waar de auto te koop stond. We hebben de auto van alle kanten bekeken en besloten hem aan te schaffen. Ik heb hem dezelfde dag nog meegenomen.

De Chevrolet was wel even wennen na mijn oude Colt: hij is een stuk groter en heeft meer vermogen. Inmiddels had ik een garagebox geregeld en voor dagelijks vervoer een Daihatsu aangeschaft, zodat ik de Chevrolet onder een oldtimerverzekering kon plaatsen. Ik vind de auto prachtig. Het is lastig uit te leggen waarom, maar het heeft te maken met de lijnen, het chroom, de kleur en het feit dat het een cabriolet is.

De dag na de aanschaf wilde ik de Corvair in de garage zetten, maar mijn moeder zag een druppelspoor. Het bleek benzine te zijn. De eigenaar van de garagebox, die zelf ook een oldtimer heeft, hielp mee kijken. De vorige eigenaar had een stukje tapijt in de auto gelegd en dit vastgezet met schroeven, recht in de benzinetank. We hebben de tank laten verwijderen en de gaatjes laten dicht solderen. Ondertussen heb ik al wat meetings in de buurt bezocht en meegedaan aan een historische rondrit in Den Helder. Nu ben ik bezig de auto verder op te knappen. Ook deze auto kocht ik als een "harde auto," maar er blijkt toch meer werk aan te zitten dan verwacht. Van onderen was weinig te zien, maar er zijn rubbers en andere onderdelen die vervangen moeten worden. Ik heb besloten dit aan te pakken, want





deze auto gaat niet meer weg. Toen ik de vloerbedekking verwijderde (die overall was vastgeschroefd), bleek dat de bodem op sommige plekken gerepareerd moest worden. Ook in de kofferbak zaten slechte plekken. Via Facebook vond ik iemand die helpt met lassen. De kofferbak is inmiddels gelast en ziet er netjes uit. Eind januari is de bodem aan de beurt. De tank is ook vervangen, maar daar moet nog iets aan gebeuren, omdat de stabilisatorstang er nu niet onder past. Rubbers, slangen en nieuwe bekleding heb ik gevonden bij Clark's en California Corvair Parts. De komende maanden

besteed ik aan het verder opknappen van de auto. Hopelijk kan ik volgend jaar naar een aantal meetings van de Corvair-club. Verder wil ik mijn auto heel graag aan mijn opa en oma in Frankrijk laten zien. Daarom moet de auto technisch en motorisch helemaal in orde zijn. Ik geniet van elk moment dat ik in de Corvair rijd: het geluid van de motor en hoe hij op de weg ligt. Mijn ouders helpen me met het zoeken naar onderdelen en vinden het leuk om mee te gaan naar meetings. Als mijn Daihatsu aan vervanging toe is, wil ik een oldtimer als dagelijkse auto. Ik weet alleen nog niet welke. Ik geniet

zoveel meer van oude auto's. De Corvair is mijn mooi-weer-auto, perfect voor een heerlijke rit, bijvoorbeeld langs de duinen.

Gr. Mika

Heb niets te veel geschreven in de kop over het verhaal van Mika. Alles klinkt veel beovlend en ook wij hopen Mika en ouders komend jaar te ontmoeten. En natuurlijk die rit naar Frankrijk zou toch mogelijk moeten zijn. Mika en ouders wij heten jullie van harte welkom in onze mooie club.

Groetjes Jaak.

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



Cord 8/10 Sportsman - Corvair Power

We hebben in onze club een "vreemde eend" welke toch vaak op de meetings verschijnt. Is het een Corvair, aan de buitenkant niet, maar aan de binnenkant is het zeker wel een Corvair aangedreven voertuig. Wat is het wel, we duiken even een stukje terug in de tijd en gaan naar het begin toen Cor en Rita de Cord hadden gezien. Jazeker het is geen typ fout, Cor had een Cord gevonden. Hiernaast een brief hoe het allemaal begonnen is. Maar voor de clubleden onder ons, wat is een Cord nu en waar komt deze vandaan. We duiken nog verder terug in de tijd, 1936 en 1964 om een stukje geschiedenis op te halen van deze bijzondere Cor(d)vair.

Voor het verhaal van Cor en Rita duik terug in onze clubbladen September 2016.

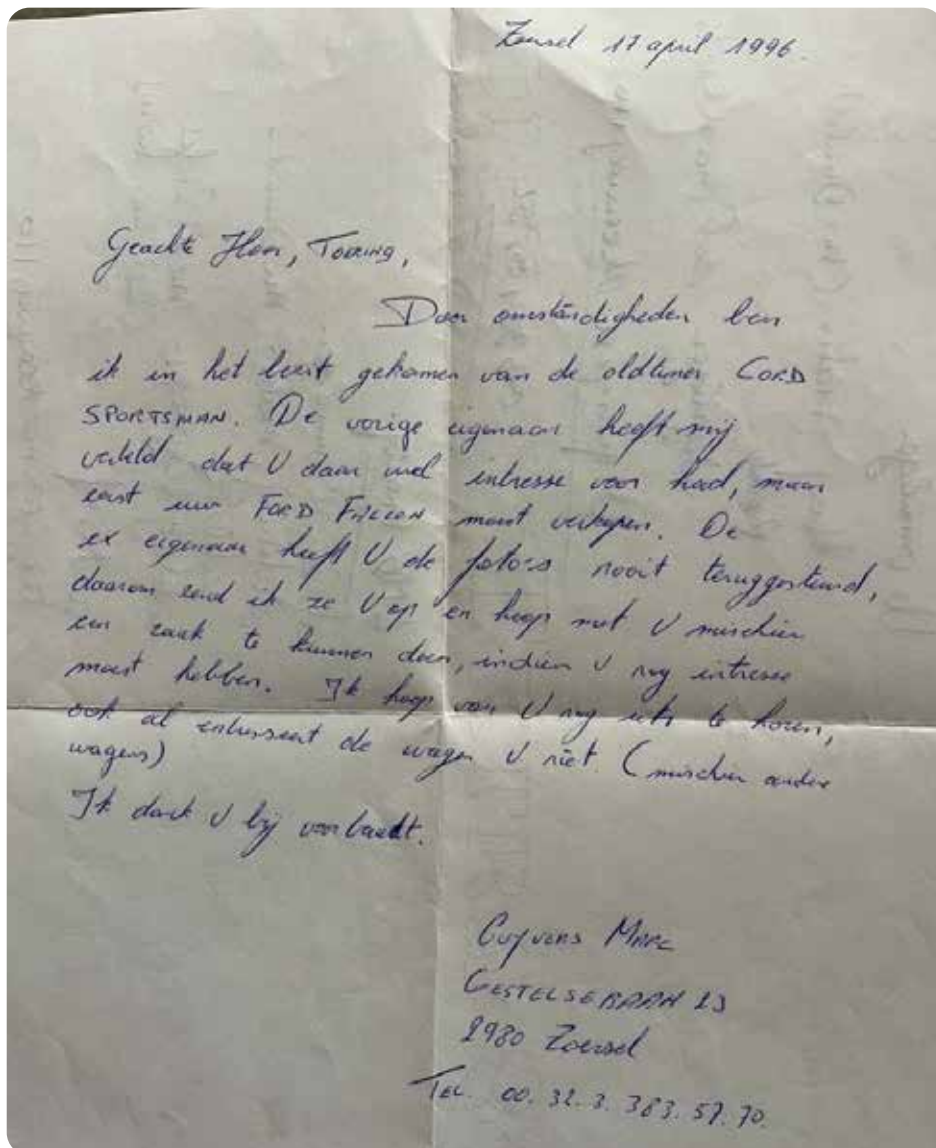
Dit is een kort verhaal over de door Corvair aangedreven Cord 8/10 Sportsman-replicator, aangekondigd in de pers in september 1964 en geproduceerd door de Cord Automobile Company tot 1966. Het was een 8/10e schaalreplica van de "onsterfelijke doodskistneus" Cords die in de jaren 30 werden geproduceerd.

De sensationele Cord 810 van 1936

De originele Cord 810 zorgde voor een sensatie toen hij voor het eerst verscheen op de New York Auto Show in november 1935. In tegenstelling tot eerdere klassieke Amerikaanse auto's was dit geen limousine die door een arrogante chauffeur werd bestuurd. Dat soort auto raakte uit de mode met de Grote Depressie. Nee, de Cord 810 was bedoeld om door de eigenaar te worden bestuurd; een auto voor de bestuurder.



Cord Cabriolet 1937-Super-Charged-van Prins Bernhard-1



Net als de enorm succesvolle Miller Indy-auto's had hij voorwielaandrijving. Hij werd aangedreven door een Lycoming V8, een zusterbedrijf dat vliegtuigmotoren maakte. Hij had een elektrisch bediende Wilson-voorkeuzeversnellingsbak. Het instrumentenpaneel zat vol met meters. En hij was zo gestroomlijnd, zo laag.

Niemand had ooit zo'n auto gezien. Aan de voorkant had hij pontonspatborden, net als een vliegtuig. Intrekbare koplampen droegen bij aan zijn gestroomlijnde uiterlijk. De achterkant van de auto was net zo strak, met vlak gemonteerde achterlichten. De antenne voor de radio was achter een rooster gemonteerd aan de onderkant van de auto waar hij niet te zien was. De tankdop en deurscharnieren waren verborgen. En in plaats van een conventionele chromen grille voor de radiator, had hij horizontale lamellen die om zijn doosvormige motorkap wikkelden. Hij werd bekend als de "coffin-nose" Cord. Het stylingteam werd geleid door Gordon Buehrig, wiens carrière zich uitstrekte tot in de jaren 60 en die ook gecrediteerd wordt voor zijn werk aan de Lincoln Mark II coupé uit 1956-57. Zoals de meeste radicale ontwerpen had de Cord 810 kinderziektes die zijn reputatie bezoedelden. Hij werd slechts twee jaar aangeboden, in 1936 en 1937. In het tweede jaar werd hij vergezeld door een supercharged versie - de Cord 812, maar

de verkoop bleef in het slop. De recessie van 1937-38 hielp niet. De productie werd stopgezet en de carrosserieën werden verkocht. Maar de Cord met doodskist-neus werd niet vergeten. Het werd meteen een klassieker.

Glenn Pray's droom

Toen de Auburn Automobile Company in 1937 failliet ging, kocht een man genaamd Dallas Winslow, een Buick-dealer uit Flint, Michigan, een deel van de resterende activa, waaronder de complete onderdeleninventaris voor Auburn, Duesenbergs en Cord-auto's. De prijs was \$ 85.000 plus nog eens \$ 25.000 voor het administratiegebouw van Auburn. Zo werd de Auburn-Cord-Duesenberg Company opgericht. ACD Co. bleef onderdelen en service aanbieden vanuit de vestiging in Auburn, Indiana in de jaren 40 en 50.

In 1960 kocht Glenn Pray, een schoolmeester die een groot Cord-liefhebber was, de resterende activa van Auburn-Cord-Duesenberg Company van Dallas Winslow en verplaatste ze naar een leegstaande augurkenfabriek in Broken Arrow, Oklahoma. Dit zou Prays uitvalsbasis blijven in de toekomst. De onderneming werd deels gefinancierd door een partner genaamd Wayne McKinley. Glenn Pray had waarschijnlijk kunnen floreren door simpelweg onderdelen voor deze klassieke auto's te verkopen, maar hij had hogere ambities. Hij wilde replica's van ze gaan bouwen voor betalende klanten. En om zijn droom waar te maken, koos hij de meest gedurfde, mooiste van allemaal. De Cord 810. Terwijl hij zijn belangen in ACD behield, richtten Glenn Pray en verschillende uitvinders een nieuwe entiteit op om de replica's te ontwerpen, produceren en verkopen.

Wat zit erin?

Het was belangrijk voor Glenn Pray dat zijn replica een auto met voorwielaandrijving zou zijn, net als het origineel. Maar tijdens de planningsfase werden er in Amerika geen auto's met voorwielaandrijving



Cord 1937 en 1966 - de verschillen, even breed, lengte zeker anders

gebouwd. De Oldsmobile Toronado was er nog niet. Meneer Pray moest creatief zijn. Gelukkig produceerde Chevrolet op dat moment nog steeds Corvairs.

De originele Cord 810 had een unitaire aandrijflijn, wat betekent dat de motor, transmissie en differentieel allemaal aan elkaar waren geschroefd als één geheel, met de transmissie aan de voorkant, het differentieel in het midden en de motor aan de achterkant, net als de Corvair Uni-Pack aandrijflijn. Het was dus logisch dat Glenn Pray de Corvair aandrijflijn zou kiezen als basis voor zijn replica van de originele auto. Het was gewoon een kwestie van de Corvair aandrijflijn vooraan te positioneren in plaats van achteraan. De volgende uitdaging was het ontwerpen van de ophanging. De originele Cord 810 had een onafhankelijke voorwielloophanging met halve assen. Om de voorwielen te laten sturen en kracht over te brengen op de weg, waren de assen uitgerust met cardankoppelingen in plaats van eenvoudige kruiskoppelingen. Verder was de ophanging eenvoudig: niets anders dan één sleeparm aan elke kant. De vering werd verzorgd door een dwarsblad dat in het midden aan het chassis was bevestigd en verbonden was met de uiteinden aan de buitenkant van de rechter- en linker

sleeparmen. Je zou kunnen stellen dat een DeDion-opstelling zoals die op de eerdere L-29 Cord te vinden was, een stevigere opstelling was. Aan de achterkant had de originele Cord 810 een eenvoudige starre as die was opgehangen aan semi-elliptische bladveren, zoals een Dodge-minivan. Glenn Pray's replica was moderner op het gebied van ophanging. Net als het origineel had hij een onafhankelijke voorwielloophanging met halve assen, maar in plaats van sleeparmen werd elk wiel geplaatst door bovenste en onderste draagarmen. Pontoon-spatborden laten niet veel ruimte over voor veren, dus specificerden Pray's ingenieurs longitudinale torsiestaven, net als die op Chrysler-producten uit die tijd. Aan de achterkant zat een starre as, geplaatst door draagarmen en een Panhard-stang. Net als zijn voorganger had de 8/10 een conventioneel stalen frame bestaande uit lange kokerprofielen die van voor naar achter liepen, dwarsbalken, bevestigingspunten voor de ophanging en pads voor de carrosserie. Het frame woog ongeveer 400 pond (181,4kg). Desalniettemin was de hele auto vrij licht in gewicht met 2100 pond (952,5kg).





Schoonheid van kunststof

Het zou authentieker zijn geweest als de carrosserie van de 8/10 van staal was gemaakt, zoals het origineel. Maar dit zou financieel onmogelijk zijn geweest voor een kleine nieuwkomer als Glenn Pray. Hij moest out of the box denken.

Rond dezelfde tijd promoveerde U.S. Rubber Company een product genaamd "Expanded Royalite" als een geschikt materiaal voor scheepsrompen en zware vrachtwagencabines. Een speciale auto van Royalite zou een goed promotiemiddel zijn voor U.S. Rubber. En zo is het ontstaan.

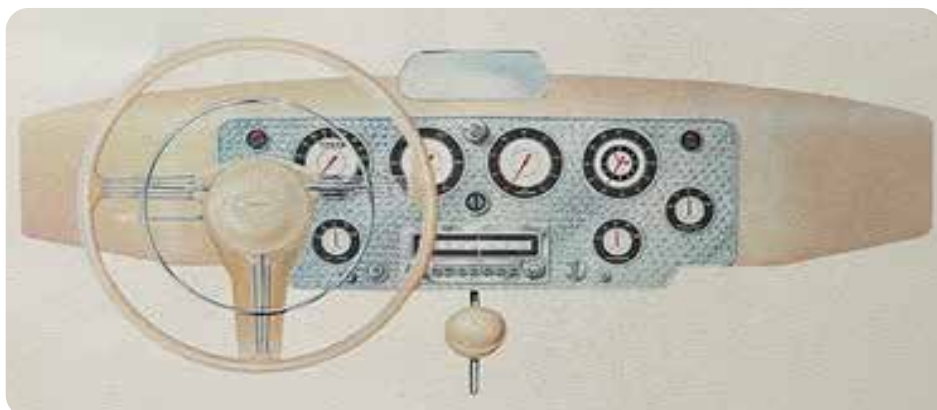
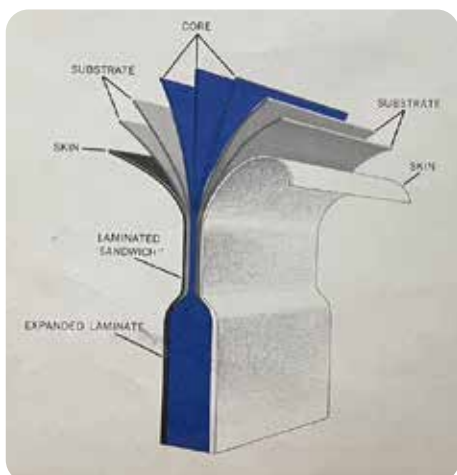
Expanded Royalite wordt geleverd in grote platen. Het is een gelamineerd ABS-gebaseerd plastic met een cellulaire binnenkern tussen de binnen- en buitenhuid. (ABS staat voor acrylonitril-butadien-styreen). Tegenwoordig zijn er waarschijnlijk tientallen kunststoffen die geschikt zouden zijn voor het vormen van autocarrosserieën, maar in de jaren 60 had Expanded Royalite een unieke combinatie van eigenschappen. Het werd geadverteerd als uitzonderlijk stijf, licht van gewicht en bestand tegen weersinvloeden, zouten, alkaliën en de meeste chemicaliën. Maar het belangrijkste verkoopargument was dat het gemakkelijk in vormen te vormen was met behulp van conventionele vacuümvormtechnieken. Dat betekende lage gereedschapskosten voor productie in kleine volumes.



Om de bal aan het rollen te krijgen, leverde Glenn Pray een originele Cord-carriolet aan U.S. Royal om te dienen als patroon voor de 8/10-replica. De Consumer and Industrial Products Division van U.S. Royal in Mishawaka, Indiana, nam het van daaruit over. Om de afmetingen goed te krijgen, maakten ze een kleimodel op schaal 8/10 van Glens donorauto. Vervolgens maakten ze een gipsmal met vijf stukken om de afmetingen en eigenschappen van Royalite-platen te accommoderen. Tot slot bereidden ze voor productiedoeleinden een epoxy-vacuümvormmal voor waarin Royalite-platen werden gevormd tot afzonderlijke carrosseriedelen. Het duurde ongeveer vijf minuten om elk stuk te vormen. De stukken werden samengevoegd tot een complete schaal met behulp van epoxylijmen en standaard mechanische bevestigingsmiddelen. De complete carrosserie woog

slechts 200 pond. U.S. Rubber produceerde de carrosserieën voor alle Cord 8/10's in hun fabriek in Mishawaka en verscheepte ze naar Glenn Pray's fabriek in Oklahoma. Daar werden ze op rollende chassis-eenheden bevestigd die door Pray's personeel werden geassembleerd. De rest van het werk werd daar uitgevoerd, in Pray's werkplaats.

Glenn Pray en zijn mensen deden hun best om overal algemeen verkrijgbare onderdelen te gebruiken om onderhoud en reparaties voor toekomstige eigenaren te vergemakkelijken. Natuurlijk waren sommige onderdelen uniek, zoals het NOS Cord-instrumentenpaneel met zijn volledige aanvulling aan meters. Afgezien van zijn kleinere formaat was de Cord 8/10 een passend eerbetoon aan de originele auto.





Lovende recensies

Autobladen als Motor Trend en Automobile Quarterly gaven recensies toen de Cord 8/10 op de markt kwam. Naast het feit dat ze trouw waren aan de originele stijl, waren ze ook goed afgewerkt met kwaliteitscomponenten. Hoewel de carrosserie van plastic was, was dit geen kitcar.

De bladen prezen ze om hun comfort, handling en acceleratie. Pray bekibbelde niet op de motoren - Cord 8/10's werden geleverd met de krachtige 140 Corvair-motor, met de turbo 180 als optie. Of ze echt zo goed waren, is nog maar de vraag. Sommige mensen die erin hebben gereden, zijn niet zo onder de indruk van hun rijeigenschappen. Maar niemand kan ontkennen dat ze de aandacht trekken. Het zijn echt knappe auto's.

Nasleep

Glenn Pray en Wayne McKinley waren niet de enigen die de Cord Automobile Company financierden. Er waren andere investeerders en er ontstond een geschil toen de verkoop niet aan de verwachtingen voldeed. In januari 1966 werd Pray ontslagen en zes maanden later, in juli 1966, stopte de Cord Automobile Company met de productie van auto's nadat er slechts 97 waren gebouwd.

Maar dat is nog niet het einde van het Cord-verhaal. In maart 1967 werden de activa van de Cord Automobile Company gekocht door een nieuwe onderneming die werd gesteund door William P. Lear, bekend van Lear Jet. De naam van het nieuwe bedrijf was Sports Automobile Manufacturing Company. SAMCO produceerde nog eens 13 Cord 8/10 Sportsman-auto's, waarschijnlijk om de bestaande voorraden op te maken, en introduceerde vervolgens twee nieuwe Cord-replica's. Deze stonden bekend als de Cord Warrior en Cord Royale en waren lang niet zo trouw aan het originele Cord-ontwerp uit de jaren 30. Blijkbaar kon het autokopende publiek het niets schelen. Ze kochten er 400, dus de verkoop was veel beter dan die van Glenn Pray's 8/10 Sportsman. Toch besloot SAMCO rond 1974 om campers te gaan

produceren in plaats van Cords en werden er geen Cords meer geproduceerd.

Ondertussen, na het verlaten van de Cord Company, begon Glenn Pray nog een andere onderneming - het bouwen van replica's van Auburn Speedsters. De productie ging door van 1968 tot 1981. Tegelijkertijd bleef Pray's Auburn-Cord-Duesenberg Company onderdelen en diensten verko-

pen voor de originele auto's die in de jaren 30 werden gebouwd. Glenn Pray overleed in 2011. ACD Co. is nu eigendom van zijn zoon, Doug Pray.

Van tijd tot tijd kondigden investeerders plannen aan om nog een versie van de klassieke Cord 810 te introduceren, maar er werd er nooit een in grote aantallen gebouwd. Op of rond 25 november 2016 kondigde een andere ondernemer plannen aan om Cord-replica's te bouwen. Misschien wel, maar ze zullen zeker niet worden aangedreven door Corvair!

Ralf Verhees

Bijdagen en foto's door Cor en Rita

[Dit artikel werd oorspronkelijk afgedrukt in de uitgave van december 2016 van "the fifth wheel", nieuwsbrief van de Lehigh Valley Corvair Club, Allan Lacki, redacteur.]

Marcel
sprangers
metselwerk en meer!

nieuwbouw
verbouw
badkamer
keuken
tegelwerk
etc.

sprangers

t. 06 12219572

info@sprangersmetselwerk.nl



Corvair Late One over de Duivendrechtsevaart © Arsath Ro'is 1968 / Stadsarchief Amsterdam
Uit de Collectie 'Corvair Live!' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman



Bij deze stellen Govert en Connie zich voor:

In het vorige blad is er geen verhaal van de nieuwe leden geplaatst. Niet dat er geen nieuwe leden waren maar i.v.m. drukte van mij en de nieuwe leden die niet direct de tijd hadden om iets in te sturen. Deze bijdrage is geheel vrijwillig en blij dat de nieuwe leden hiertoe bereid zijn en voor ons mooi om te lezen wie die leden zijn. Prachtige is het ook als de leden dit zo enthousiast schrijven zoals dit verhaal van Govert, lees en geniet er van:

Beste Leden Corvair club,
Mijn naam is Govert Rijken ik ben 66 jaar jong en al een ruime 40 jaar getrouwd met Connie. Wij hebben drie volwassen kinderen, twee kleindochters en een kleinzoon op komst. Woonachtig in Bennekom dorpje op de Veluwe tussen Ede en Wageningen. Ben ondernemer in het vastgoedonderhoud projectmatig, zakelijk en particulier. Mijn hobby's zijn varen (boot in Wageningse haven liggen) golf je weet wel knikkeren voor oude mannetjes. Al ruim 40 jaar sleutel ik aan Citroen DS, hiervan zijn er verschillende in mijn bezit geweest de afgelopen jaren en heb nu nog een DS break waar ik nog regelmatig in rijd. En nu de laatste hobby is natuurlijk de Corvair Monza Cabrio.

Beetje veel zo lijkt het maar golven staat op een heel laag pitje en onze jongste zoon vaart veel met de boot en wij nog maar zelden. Zo krijg toch ruimte voor de laatste hobby onze Corvair.

Ik zocht iets dat heel anders is dan een DS mijn voorkeur ging uit voor een cabrio en uiteraard een klassieker. Na een periode googelen viel mijn blik op een aangeboden Corvair en deze auto kende

ik geheel niet maar hij trok mij wel aan, de lijn van de carrosserie en zo ook het formaat.

De kleur blauw met de witte bekleding vond ook mooi, dus een bod gedaan maar kreeg geen antwoord. Daarop na twee weken nog maar eens een berichtje verzonden dat ik geïnteresseerd was, en na schouwing het bod wel kon verhogen naar Euro. En zowaar ik kreeg nu wel bericht terug.

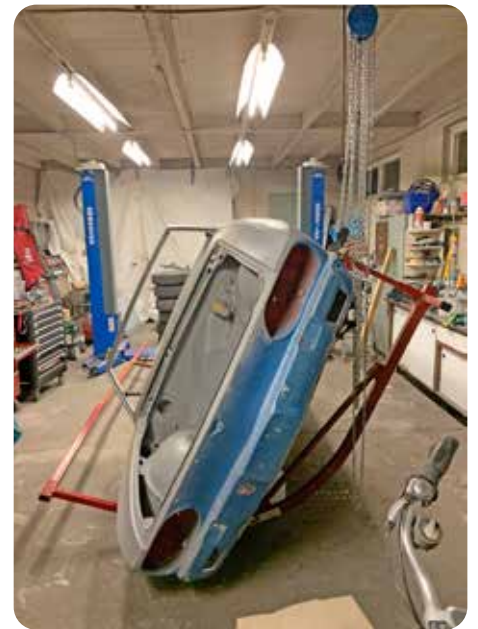
Kon de Corvair in de Flevopolder komen bekijken en zo een afspraak gemaakt.

De verkoopster bleek de dochter van de eigenaar te zijn die de Corvair verkocht wegens ruimtegebrek. Afspraak was op een industrieterrein waar de dochter met de Corvair kwam aanrijden.

Ik was eigenlijk gelijk verkocht wat een leuke auto is dit. Even een proefritje gemaakt schakelde goed remde slecht maar het geluid van deze motor vond ik geweldig. Accu was zo slecht dat zij de auto niet kon stilzetten maar bij koop zou ze zorgen dat er een nieuwe in geplaatst werd. Het was goed hoorbaar bij vrijstand dat er slijtage aan het druklager van de koppeling was, (dit had men vooraf ook gemeld). Ik heb het plaatwerk en de carrosserie bekeken en zag wel dat er veel werk aan gedaan moest worden, mijn meegereisde zoon gaf aan er niet aan te beginnen en er eerst nog maar eens goed over na moest denken.

Maar zoals al gezegd ik was verkocht en vroeg "waar mag hij voor weg" en na een paar wisselingen betreffende het bedrag was de deal gesloten. De zaterdag erop gingen wij hem ophalen.

Er zat geen nieuwe accu in maar hier was ik op voorbereid en had er zelf één meegenomen want je weet maar nooit er



ging hierdoor wel iets van de prijs af dus dat is oké. De Corvair overgeschreven en betaald en op 27 juli werd ik eigenaar van deze Corvair Serie 105 Monza Cabriolet kenteken DH-28-03 bouwjaar 30-06-1965 met op 15-10-1992 zijn eerste overschrijving op Nederlands kenteken.

Van de eigenaar (nu wel aanwezig) kreeg ik een map mee met zijn aankoop gegevens en taxatierapport van 24 jaar geleden toen gekocht bij Aldering in Brummen voor 24.500,00 gulden.

De Corvair reed wat stoterig met iets meer gas erop ging het beter en op de snelweg heb ik het gaspedaal goed ingetrapt waarna de motor na een harde knal steeds beter liep. Na een rit van ruim een uur liep de motor als een zonnetje. Heb er daarna korte tochtjes mee gemaakt het was toch nog hartje zomer en er van genieten.

Tijdens mijn laatste ritje werd ik overvallen door een zware regenbui snel de kap gesloten en gauw terug naar huis in slechts tien minuten had ik natte voeten het water kwam naar binnen.

Inmiddels was het al oktober en ja geen ritjes meer en dus tijd voor de start van dit project. Heb de auto gestript waar bij het





wegzetten van de voorruit deze een breuk opleep, na mij oproep op facebook heb ik via een link van medelid Carl (nog dank daar voor) in Polen een nieuwe besteld en deze staat reeds klaar. Deuren eruit en leeggehaald, motor en kofferklep eraf alle scharnieren los en toen ook de motor eruit. Dat ik werk moest verrichten was mij wel klaar maar het viel mij toch een beetje tegen. De zijschermen voor inclusief de voorste vijftig centimeter warentol gespoten met purschuim, heb er wel veertig liter uitgehaald (wie verzint zoiets), daarnaast zat er onder het rooster achter het schutbord alles dichtgeplakt met een dun soort dakleer als waterkering en ook twee water afvoertjes zaten dicht. Huidige stand heb de kofferbak het motorcompartiment en bodem binnenzijde geheel ontroest na behandeld met fosforzuur en in de epoxy gespoten. Zo ook alle losse scharnieren en kleine onderdeeljes. De buitendorpels

heb ik laten zetten en deze zijn inmiddels binnen. De tussendorpels blijken ook zwak en daar heb ik ook een mal van gemaakt om te laten zetten, krijg deze aankomende week binnen dan kan ik de complete buitendorpels gaan vervangen. Daarnaast wat kleine stukjes plaatwerk inlassen en dan weer strak maken en spuiten. Origineel conform plaatje W = Glacier Cray Poly ook terug gevonden op verschillende onderdelen maar hij word toch weer blauw. Achterremvoeringen vervangen zo ook de drukgroep en koppelingsplaat plus druklager dan weet ik zeker dat het rammeltje over is. Al met al nog even te gaan voor opbouw. Mijn doel is om er weer een goede en leuke Covair van te maken esthetisch moet het voor mij wel een oude auto blijven dus geen showroommodel maar technisch en motorisch 100% voor nog vele jaren rijplezier. Hoop medio mei 2025 de klus te

hebben geklaard. Dit stukje is voor het december nummer zo heb ik begrepen en wens hierbij een ieder van jullie fijne feestdagen en een gezond 2025 toe.

Santé Govert.

Connie en Govert namens alle leden van harte welkom in onze club. Zoals men heeft kunnen lezen uit Govert zijn verhaal durft hij een auto aan te pakken. Deze mensen zijn zeker toe te juichen en zal veel meer weten over de auto als hij klaar is. Hierdoor krijgen we er weer een vraagbaak bij. Diegene die facebook bezoeken hebben al het e.e.a. van Govert zijn project kunnen lezen en zien. We verheugen ons er op om deze mensen komend jaar te ontmoeten.

Groetjes Jaak.



Te Koop bij Auto Mooij

Chevrolet Corvair

SPYDER

TURBOCHARGED

1963 / Zeer zeldzaam

150PK Turbo

4 hand geschakeld

Lederen bekleding

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)**

Pimp Keers Corvair *Deel 2*

In de 3de week van Oktober was de custompainter Jarmo Nuutre "One Eyed Morse Kustoms" voor diverse opdrachten weer in onze buurt. Om precies te zijn in Maasmechelen bij Phil "Kustomfab". Jarno woont in Estland dat is dus niet bepaald vlakbij maar meer dan 2400km rijden. Meteen een afspraak gemaakt om de Keers Corvair nog verder te veranderen. Op maandag de Corvair er naar toe gebracht



en met Jarmo en Phil besproken wat we er allemaal aan gedaan wilde hebben. Voor Phil was er de demontage en montage werkzaamheden en zeker belangrijk in de linker deurstijl was een slechte plek en al gaatjes zichtbaar. Phil heeft de "rotte" plek er uit geslepen wat meer was dan het zichtbare gedeelte en er een mooi stuk voor terug geplaatst. Jarno heeft toen de kleur weer passend gemaakt. Voor de "pimp" wilden wij graag een andere kleur toevoegen aan de Corvair, hiervoor hebben we gekozen de "gele" kleur die in de nummers op de deuren verwerkt was ervoor te gebruiken. Of het mooi werd was maar de vraag en werd betwijfeld, echter dit zou pas blijken als het klaar was. Om te beginnen andere spiegels er op en die in kleur aan passen daar ze groen waren. Spiegels zijn helemaal gedemonteerd en in de kleur gemaakt. De aluminium covers (Headlight bezel) om de koplampen wilde ik ook in die kleur hebben. Daar ik er nog twee had liggen zijn deze er voor gebruikt zodat de originele die op de auto zaten bewaard konden blijven. Dan wilde we de achterkant tussen de lampen ook in die kleur hebben, een beetje het idee wat de Corsa heeft in het zilver. En dan op over de motorkap en voorklep een subtiele pinstriping. En als laatste werden de logo's van Kustomfab en One Eyed Morse Kustoms tussen de achterlichten gezet. Als je het zo ziet denk je dat het niet veel voorstelt maar geloof



mij dat Jarmo en Phil er veel werk aan hebben gedaan en gehad. Linda en ik zijn er blij mee, voorlopig is het goed zo maar nog niet klaar er komt nog meer aan het komend jaar maar dat heeft meer met de techniek te maken. De Keers Corvair is door deze metamorfose uniek in de hele wereld dit zal zeker niet ieders smaak zijn maar wij zijn erg blij met het resultaat en de auto.

Jaak Eijkelenberg





Wij weten veel van klassieke auto's,
omdat we er zelf ook in rijden.



KUIPER
Verzekering / Risicobeheer

Voelt als familie.

Bij deze stel ik Frank Rega voor:

Weer de eer iemand voor te stellen en wederom een Corvair liefhebber wonende in ons mooie buurland België.

Hoi, Mijn naam is Frank Rega met mijn vrouw en dochter wonen wij in Brecht België.

Ik ga al vanaf mijn 16de jaar naar meetings en autoshow's en ben inmiddels 60 jaar maar zat voornamelijk in de Hot Rod scene. Nu de overheid hier moeilijk over doet zijn we een alternatief gaan zoeken. Wij zagen een Corvair coupé op een meeting en ik en mijn vrouw vonden het wel een mooie auto. Na diverse Chevrolets zoals een Suburban, Corvette en een 48 Fleetmaster die ondertussen terug verkocht is zagen we deze Corvair wel zitten. Dus op zoek en bij Marc Lenaerts's in Olen België er één gevonden. Het is een EM Coupé 95hp. uit 1946 geworden donker blauw met een beetje werk, 2 gaatjes in de vloer waren zichtbaar. Na verder onderzoek thuis bleek de halve bodem rot en voor een gedeelte de spatborden en dorpels. Dus begonnen met slijpen en lassen, rubbers vooraan vervangen van de ophanging en een nieuw tapijt er in met isolatie er onder.

Toen ik hem kocht was de benzinepomp stuk deze is inmiddels vervangen en zo ook het potje van de remmen. Oké starten dan maar echter een groot olie lek aan de pakking van de keerring automaat werd zichtbaar. Wat nu gedaan, dan maar motor en ophanging er onderuit halen en hier aan gaan werken. Alles was toch uit elkaar gehaald dus ophanging laten poederlakken en alle rubbers vervangen inclusief rubbers klepstoters, deze waren met pasta dichtgemaakt enz.

Alle onderdelen werden schoongemaakt, gespoten en vervangen wat er maar kon



hierna alles weer terug in elkaar gezet en starten. Helaas nu bleek dat de carburateur lekt, deze ook laten reviseren, nieuwe kabels en platines (contactpuntjes) geplaatst. Nu nog uitlaatcollector vervangen wegens scheur en nieuwe demper. Ook hebben we alles van de remmen en de handremkabel vernieuwd. Waarschijnlijk ben ik nog wat het een en ander vergeten. Ondertussen wat een klein project zou zijn hebben we ongeveer een jaar bijna elke zaterdag gewerkt aan de wagen, dat weet je dus nooit bij een oldtimer en het blijft hobby. Nu vrijdag de motor laten afstellen en dan even zo rijden voorlopig want de carrosserie is niet perfect maar dat is een klus voor later. Wat wel is dat ik nu veel zekerder ben van de wagen en er vertrouwen in heb.

Ps aan de verkoper Marc heb ik geen verwijten hij kon dit ook niet weten, de wagen komt van Florida. Groetjes Frank.

Met Frank is er weer een technische "kenner" bij gekomen in de club want zo mag je hem wel noemen na een jaar sleutelen aan deze auto. Dit alles is wel te zien aan de vele foto's die hij van het project heeft meegestuurd. Helaas te veel om te plaatsen.

Frank en zijn familie van harte welkom in onze club en ook jullie hopen we komend jaar ergens in den lande op een meeting/rit te mogen ontmoeten. Gr. Jaak.



Fantastic Plastic

Soms weet je net precies waarmee je speelt. Als kind had ik een blauw Husky autootje, formaat Matchbox, dat uit zijn neus een raketje kon afschieten. De auto hoorde bij een TV-serie: The Man from U.N.C.L.E.. Ik was te klein om de serie te snappen, maar het was altijd sensatie met achtervolgingen en gekke grote geweren. Als tiener speelde ik niet meer met modelauto's, ik bouwde ze! Uit kitjes van Monogram en Revell, maar vooral van AMT. Stoere Amerikanen met vleugels, liefst ook met dikke wielen en grote blowers die door de motorkap staken. Gewone kitjes kocht ik in de winkel, maar oude en de meer bijzondere op beurzen. Daar zag ik ook die auto van de U.N.C.L.E. serie weer, van AMT en in de schaal van mijn voorkeur 1 op 25. Ook in miniatuur een tijdloos vormgegeven sportwagentje. Op de doos zag ik er een Corvair motor in zat. Maar het kitje was wel veel te duur voor mij. Het kostte meer dan 25 keer zoveel als welk ander bouwdoosje. Ik liet het staan. Wel ging ik me wat meer verdiepen in deze en andere TV- en filmauto's.

De U.N.C.L.E.-car kwam weer terug in mijn aandacht toen ik het Corvair-virus te pakken had. De auto had een bijzondere ontstaansgeschiedenis. Het begon bij een producent van kunststoffen, Marbon Chemicals. Daar waren ze ervan overtuigd dat hun product Cylolac meer toepassingsmogelijkheden had dan enkel voor het vervaardigen van telefoontoestellen. Het is begin jaren zestig en de auto-industrie is booming. Om te bewijzen dat Cylolac een geschikt materiaal is voor auto-onderdelen, bouwden ze er een complete auto van. De onder en boven body delen waren van ABS wat het Cylolac materiaal



was en het tussen frame van glasvezel versterkt polyester. Daar aan werden de subframes en technische delen gemonteerd. Het design kwam van Dann Deaver die zijn sporen had verdiend als ontwerper van Centaur racewagens. De wagen kreeg de naam CRV, Cylolac Research Vehicle. De CRV-1, een convertible, werd in 1964 ontworpen en in januari 1965 gepresenteerd aan de club van Automotive ingenieurs (SAE). De reacties waren erg positief en Marbon pakte door. Na het eerste prototype werden de CRV's uitgevoerd met 140pk Corvair-motoren. Voor de stevigheid werd ook een gesloten uitvoering ontwikkeld.

Op internet is veel informatie te vinden over hoe het verder ging (zie URL's bij dit artikel), ik ga hier even wat korter door de bocht. Na het eerste prototype van de

Cylolac volgden er nog een paar, maar uiteindelijk stond bouwdozenproducent AMT op om de productie ter hand te nemen. Ervaring genoeg in het fabriceren en verkopen van grote aantallen plastic modelauto's. Hoe moeilijk kan het zijn over te gaan op ware grootte.... Ook AMT had een promotieplan. In de eerste plaats gaven ze de CRV een aansprekende naam: Piranha. Associeert makkelijk met stroomlijn, agressie en snelheid. Voor publiciteits redenen was er een samenwerking met dragracer Don Garlits. Ze hingen een V8 in een stevig verbouwd exemplaar en gingen ermee dragraceren. En last but not least gaven ze de Piranha exposure door een ander exemplaar in een goedbekeken TV-serie te laten figuren. Customiser Gene Winfield verlengde de auto en voorzag hem van alle gadgets die een man van U.N.C.L.E. zich maar





kan wensen. De auto bestaat nog en is mooi gerestaureerd.

Er is maar een handjevol Piranhas gemaakt naast het eerdere handjevol CRV's. Uiteindelijk is het model ook nog aangeboden als glasvezel kitcar met de naam Seagull, op basis van een Kever chassis.

Ach alles lang geleden en ver weg..... Of toch niet?

Scrollend door de foto's van een gemist evenement (Wheels Mariënwaerd), zie ik hem ineens voor me: de U.N.C.L.E.-car. Niet precies die, maar wel een van de weinige Cocolacs die gebouwd zijn. De

schatting is twee handjes vol, inclusief de filmauto. En eentje daarvan rijdt nu gewoon in Nederland. Op een kenteken uit die tijd.

Met een kleine omweg kom ik in contact met Coen Mol, de huidige eigenaar van de enige Cocolac CRV in Europa. Coen zag ooit op een internetfoto een rode auto in de achtergrond staan die hij niet kende. Of eigenlijk wel: hij leek heel sterk op een schets die hij in zijn jonge jaren had gemaakt. Die schets heb ik gezien en het klopt! Maar wat was het nu echt voor merk en model? Zijn speurtocht bracht hem bij het verhaal van de Cocolac

CRV en uiteindelijk bij de eigenaar. Dat bleek een verzamelaar van allerhande eigenbouw sportwagens te zijn in Tampa Florida.

Zoals Coen het omschrijft stond de CRV lange tijd op de achtergrond van foto's als er weer een nieuwe vondst was aangekocht. Er leek niets mee te gebeuren. Hij had wel zin om die zeldzame Cocolac te reanimeren. Met wat moeite en hulp lukte het hem de auto te verwerven en naar Nederland te halen. Het had heel wat voeten in de aarde om hem weer asfaltwaardig te maken. Er ontbraken delen en de auto had eigenlijk geen chassis meer, de roestduivel had er een mooie tijd





gehad in Florida. Bij Hot-Rod in Doesburg, een VW-specialist, werd een passend VW-chassis gevonden en opgebouwd met nieuwe onderdelen tot in perfectie. Door de CRV te versmelten met een oud Nederlandse Kever-chassis kreeg de auto het huidige authentieke kenteken. Coen rijdt er regelmatig mee. Niet lang geleden was het bijzondere project dus te zien op het Concours d'Élégance op landgoed Mariënwaerd en begin oktober in Amersfoort op een VW-bijeenkomst.

“Het is een project en dat blijft het”, zegt de gedreven eigenaar. Hij pakt de zaken grondig aan, laat bruikbaarheid voorgaan op originaliteit, maar dan wel ‘passend’ voor wat betreft materialen en het tijdsbeeld waarin deze ontworpen is. Kosten noch moeite worden gespaard. De lage voorruit oogt simpel, maar kon pas gevormd worden nadat er eerst zorgvuldig een mal was gemaakt. En voor het bepalen van de juiste hoogte waren proefritten nodig waar de haren van overeind gingen

staan. En als er dan iemand voorstelt de perspex ruit eenvoudigweg direct op de eveneens kunststof koets te lijmen, klopt dat niet met de vooruitziende blik van Coen. De flexibele carrosserie kan tijdens het rijden flink torderen en dan zou het niet goed gaan. Daarom is het scherm toch in een frame gezet en zo gemonteerd.

Op de Facebookpagina van Coen neemt hij je mee in de voortgang van zijn project: keuzes, problemen en vooral creatieve oplossingen. Wanneer je geen passend autostuur vindt, neem je toch een stuur van een speedboot? En achter de gestroomlijnde perspex kappen ogen de handig verstelbare lampen van een Jeep elegant.

Het glimmende VW-blok contrasteert flink met het matte koetswerk. Coen kijkt langs me heen en mompelt:

“Dus historisch gezien zou een Corvair-motor wel passend zijn.....”.

Ad Dijkstra



Coen's CRV VW Piranha (Facebook)



Historie van de Cyclolac CRV





Foto: "Dus historisch gezien zou een Corvairmotor wel passend zijn....."