

Corva Club Nederland

VAIRMAIL



10^e JAARGANG

1



Op de omslag een prent als hier boven, maar dan in spiegelbeeld uit de nieuwe film 'Zodiac'.
Naar het schijnt treden er een EM (foto) en een LM Corvair op in deze film. In welke mate weten we (nog) niet.

Zodiac

(2007) -

Verenigde Staten

Thriller / Misdaad. Geregisseerd door [David Fincher](#)
met Jake Gyllenhaal, Robert Downey Jr. en Mark Ruffalo

Deze film vertelt het waargebeurde verhaal van een beruchte seriemoordenaar die in de jaren '70 in San Francisco huishield. Deze moordenaar, die nooit opgepakt is, liet vreemde aanwijzingen en brieven achter bij zijn slachtoffers. Deze methode en het feit dat hij nooit is opgepakt geeft hem nog altijd een legendarische status.

In 1968 wordt het plaatsje Vallejo in Californie opgeschrikt door de brute moord op een jong stelletje. Agent Parrish worstelt met het vinden van de moordenaar, terwijl de druk wordt opgevoerd door de lokale krant. Zes maanden later slaat de moordenaar opnieuw toe, maar geeft deze keer enkele aanwijzingen omtrent zijn identiteit. Bovendien geeft hij aan nog veel vaker toe te zullen slaan. Agent Parrish gaat vervolgens volledig op in het uitpuzzelen van de aanwijzingen.



Van de voorzitter

En zo zitten we dan weer in een nieuw jaar. 2007 zal een memorabel jaar gaan worden. En dan bedoelen we dat dit in positieve zin. Onze 10^e verjaardag willen we uitbundig gaan vieren en daar hebben we jullie allen voor nodig, of liever gezegd, we hopen dat jullie allen dat met ons komen vieren. Want hoe meer zielen, hoe meer vreugde. De internationale band is in Nancy nog eens versterkt, de Europese gedachte is ook tot in onze clubs doorgedrongen. Wie ooit eens een meeting of conventie in de VS heeft ervaren zal daarover veel kunnen vertellen. En dat proberen we ook hier een beetje te bereiken. Er gaan nu reeds stemmen op om in oktober van het eveneens memorabele jaar 2009, (de eerste verschijning van de Corvair was in okt. '59), minimaal 50 Corvairs samen te brengen in Sinsheim. Onze Duitse vrienden wille weer garant staan voor een 'gründliche' organisatie. Maar zover is het nog lang niet, laten we eerst maar eens zelf wat moois organiseren. Er staan een paar projectauto's in vergaande staat van afwerking, en dus beloofd dat in ieder geval veel moois. In de laatste Corsa Communiqué lezen we een indrukwekkend verhaal van Mark Ellis, een door de wol geleverde Corvair liefhebber. In zijn jongere jaren was hij zó gecharmeerd van die 6 cilinder boxer, dat hij de Camaro's liet staan toen hij in '69 op zoek was naar een nieuwe auto. Vele dealers verkochten de Corvair niet meer vanwege zijn slechte verkoopcijfers en moeilijk te repareren oliekkages. Toen al begon de Corvair een zeldzame auto te worden. Dat er nu tóch nog veel bestaan is te danken aan Corsa. Al in 1970 richtten een aantal gepassioneerden de club op waarin alle lokale clubs werden ondergebracht. De tweedehands prijzen waren zo ver gezakt dat je ze bijna voor niets kon krijgen en velen van die clubs begonnen te verzamelen omdat zij inzagen dat een uniek stukje techniek in de vorm van een auto niet verloren mocht gaan. Onder deze oprichters waren onder andere Calvin en Joan Clark. En elke Corvair bezitter kan dit echtpaar in dubbel opzicht m.b.t. de Corvair niet missen. Een stukje historie waar je niet meteen bij stilstaat, maar dat toch momenteel geschiedenis schrijft, want elk van ons heeft wel eens een onderdeel nodig. We kunnen dan toch wel zeggen dat we ons gelukkig mogen prijzen dat zulke mensen bestaan. En dat we niet alleen zo nu en

dan met een 'blitse' auto op de weg zitten, maar dat we een een stukje historie bezitten dat enerzijds voor het grote publiek onbekend is en anderzijds de verhalen los maakt, waar overigens vaak maar de helft van waar is. Uniek? Ja dat zeker! Laten we daarom dit stuk historie niet verloren laten gaan in de massa 'dikke Amerikanen' want daar hoort de Corvair eigenlijk niet thuis. De Corvair Club is dan de juiste museumplek om ons in te verenigen. Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

10^e jaargang nr. 1
maart / april / mei 2007
Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland
Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Borneweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
voorzitter@corvair.nl
**Administratie en abonnementen/
contributie:**
Mike Cramer
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
penningmeester@corvair.nl
Inlichtingen algemeen:
Guus de Haan
Golle 27a
9247 DL Ureterp
Tel. 0512 - 30 10 99
Fax. 0512 - 30 10 12
secretaris@corvair.nl
Clubsite:
www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
secretaris@corvair.nl
Lid worden:
Door storting van € 30 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 25 entree € 5
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis.

'Utility vehicles'

In onze volgende uitgave gaan we het weer uitgebreid hebben over de Greenbrier, Lakewood, UltraVan en andere Corvair 'Utility Vehicles'. Dus heren eigenaren van deze wagens, wij staan te wachten op jullie kopij!

Corvair motoren

Wist je dat er in Tonawanda, de motorenfabriek van de Corvair, een experimentele motor bestond die opgebouwd was uit modules van

telkens twee cilinders. Op die manier kon men een blok samenstellen uit vier, zes, acht of zelfs tien cilinders. Uiteraard is dit moduleblok nooit in productie geweest, maar werd het uitsluitend voor proefnemingen gebruikt.

Corvair in Action

Op U-tube is er een leuk filmpje te zien over een Corvair in actie. Het betreft een promotiefilmpje van de 1960 Corvair dat ook op de DVD van Ronald Vijsma staat. Op die manier hoef je je plaatje niet meteen op te zoeken maar als je toevallig toch voor je scherm zit eens even te downloaden. In ieder geval zeker de moeite waard eens even te bekijken en je hart op te halen als de moed er even niet in zit: Via Google; U-Tube; 'Corvair in Action'.....

Agenda

Maart

- 2-4 Vehikel Motor Utrecht
- 2-4 Antwerp Classic Salon
- 10-11 British car & Lifest. Rosmalen.
- 18 Goud van Oud (Guus 06-20137903)

- 18 Oldt, beurs Arras, (F)
- 23 Meeting Corvair Club Apeldoorn
- 25 Gentsche (B) Retro Wielen
- 29-1/4 Techno Classica Essen
- 30- 1/4 Coppa d'Europa Rally Vaals

April

- 1 Bestse Autobeurs Best
- 7-9 Oldt.b. Eburonenhal Tongeren B.
- 8-9 N. Hollands Oldt. Fest. Venhuizen
- 14 Oldt. Beurs Ijsselhallen Zwolle
- 14 Gelderse Vallei Rit Terschuur
- 14-15 Nostalgia WTC Leeuwarden
- 15 Goud v. Oud (Guus 06-20137903)
- 15 Winterswijks Oldt. Evenement
- 21 Oost Nederland Class. Rally 0570-592013
- 21-26 AutoVak RAI
- 28-29 Stars on Wheels Antwerp Expo Customs-lowriders-dragsters etc.
- 28-5/5 Eur. Veteran Rally. Berg en Terblijt (L)
- 28-29 Oldt. Dreamcar Nekkerh. Gent
- 29 Rock a'd the Jukebox Rosmalen
- 29-1/4 Techno Classica Essen
- 30 Oranje klass. rit Velp (Arnhem)

Mei

- 6 'Rundje Zumpelveld' rally (L)
- 13 Goud v. Oud (Guus 06-20137903)
- 18-29 Historic Zandvoort Trophy
- 19 Hist. Elfsteden Rally
- 26 Oldt. dag / Lenterit Culemborg
- 26-28 Retromoteur Ciney (B)
- 26-28 Jukebox & oldtimers Goes

Olie

Inwendige motorreiniging op z'n Amerikaans: Ook de Corvairs hebben er last van; vervuiling van inlaatsysteem, kleppen, verbrandingskamers. En injectiesysteem vormen nog altijd één van de belangrijkste oorzaken van een slechte motorloop, een hoger verbruik en vuile uitlaatgassen. Inwendige motorreiniging doet vaak wonderen. Het Amerikaanse BG Products is specialist op dit gebied en introduceert een breed programma onderhoudsproducten en komt nu ook op de Nederlandse markt.

De Belgische firma Difocas is recent door BG Products aangesteld als distributeur voor de Benelux. Het Amerikaanse BG Products is al 35 jaar actief op het gebied van inwendige motorreinigers, olieverbeters, vetten en andere onderhoudsproducten. Difocas start met de introductie van BG 44K, voor het verwijderen van koolaanslag, en BG MOA, een product dat de veroudering van motorolie tegengaat. (www.difocas.be)

Jubileum

Onze oproep in het vorige blad heeft tot een en ander geresulteerd. Inmiddels hebben we in grote lijnen een eerste opzet vastgesteld. Hoe het programma verder gaat uitzien zullen we gaan bespreken op een ingelaste vergadering op 23 maart aanstaande. We zijn van plan om de 'europese verbroedering' ook met de Corvair clubs gestalte te geven. Als basisplan zullen we de ideeën van Johan Doornbos hanteren. Dus gaat het zich afspelen in de Achterhoek en op de Veluwe. Meer duidelijkheid zullen we kunnen geven als we de vergadering gehad hebben, en er diverse details zijn besproken.

'Goud van Oud'

Van Guus Marinus ontvingen we het programma voor de ritten die de club Goud van Oud komend seizoen gaat rijden. Dat wil zeggen dat we alleen de data kunnen noemen. Het thema van de ritten en het programma dat er achter steekt wordt pas bekend gemaakt als een voorgaande rit reeds geweest is. We zullen dat, als we met de Corvair club meedoen, in ons blad bekend maken. Maar dan zal het wel op een korte termijn zijn. Natuurlijk kun je wel altijd individueel mee gaan op de in de volgende kolom genoemde data:

Goud van Oud ritten:

Rit 1 op 18 maart, rit 2 op 15 april, rit 3 op 13 mei, rit 4 op 17 juni, rit 5 op 8 juli, rit 6 op 19 augustus.

Rit 7 heeft een beperkte voorinschrijving en leidt een weekend naar Frankrijk op 29 aug.-1 sept. Tenslotte rit 8 op 16 september en de laatste rit op 7 oktober.

Voor de startplaats en het programma van een bepaalde rit (N.Brabant) kun je Guus bellen op 06-20137903.

E-bay

We weten dat we op eBay op allerlei Corvair artikelen kunnen bieden. Sommigen van onze clubgenoten doen dat regelmatig. En uiteraard ook op andere merken dan Corvair zoals bijv. op 'General Purpose Vehicles' ofwel Jeeps. Onlangs bood er iemand in New Jersey een motorblok aan van zulk een voertuig, te starten bij 10.000 dollar !!! Het blok was dan wel nieuw en zat nog in de originele krat uit de tweede wereldoorlog. Zijn wij blij dat Corvair onderdelen vele malen goedkoper zijn?

Verzekering

Weer is gebleken dat men er niet altijd op de hoogte van is dat voertuig, of het nu gedemonteerd is of gewoon stil staat, altijd verzekerd moet zijn. Ingeval je van plan bent je Corvair voor langere tijd stil te zetten heb je de mogelijkheid van 'schorsen'. Daarvoor moet je naar een groter post-kantoor en alle papieren (ook deel 3) meenemen. Bovendien zul je je als eigenaar moeten kunnen legitimeren (paspoort of rijbewijs). Een niet verzekerd of niet geschorst voertuig kan je een fikse boete opleveren en wordt bij niet tijdig 'schikken', als strafbaar feit gezien. Dat wil zeggen dat je er dan een 'strafblad' aan over kunt houden. En je wilt toch niet als 'misdadiger' te boek staan?

Vergadering

Op 23 maart a.s. komen we weer bij elkaar om ons jubileumfeest te bespreken.

Iedereen is welkom. Als de tijd het toelaat zullen we het ook hebben over uitbreiding van het bestuur. Als plaats van samenkomst hebben we gekozen voor:

Hotel/rest. De Canatarel - Van der Valk in Apeldoorn

Oldtimers en APK

Ook eigenaren van oldtimers moeten voldoen aan de Algemene Periodieke Keuringsplicht. Het voorstel tot wetswijziging van het APK-regime voor oldtimers wordt van kracht als de wetswijziging is aangenomen en gepubliceerd in de Staatscourant. Tot die tijd blijft de APK-plicht met betrekking tot oldtimers ongewijzigd.

De RDW voert regelmatig registercontroles uit, onder andere op het nakomen van de keuringsplicht. De keuringsplicht is niet gekoppeld aan het gebruik van de weg, maar aan het geregistreerd staan in het RDW kentekenregister. De RDW controleert hierbij alle keuringsplichtige voertuigen.

Het niet nakomen van de keuringsplicht is strafbaar!

Een uitzondering hierop zijn de voertuigen waarvan uit het kentekenregister blijkt dat de geldigheid van het kentekenbewijs is geschorst. Een geschorst voertuig mag niet op de openbare weg staan of rijden.

Aanhangwagens/Caravans

Voor aanhangwagens/caravans met een toegestane maximummassa van meer dan 750 kg geldt dat zij één of twee mistachterlichten moeten hebben, als op het kentekenbewijs van de aanhangwagen een datum eerste toelating is vermeld van na 31 december 1997. Als de aanhangwagen eerder is toegelaten, is een mistachterlicht niet verplicht. Eisen aan mistachterlichten: Voor beide categorieën aanhangwagens geldt dat het mistachterlicht van de aanhangwagen eventueel via een aparte schakelaar mag zijn geschakeld. Als er slechts één mistachterlicht is aangebracht, dan moet deze zich aan de linkerzijde bevinden.

De controle op het inschakelen van het mistachterlicht op de aanhangwagen hoeft niet via een lampje zichtbaar te zijn in het trekkende voertuig. Het mistachterlicht op het trekkende voertuig hoeft niet automatisch te worden uitgeschakeld als de mistachterlichten op de aanhangwagen zijn ingeschakeld.

Kopij

Van een enkel lid krijgen we regelmatig stukjes kopij of verwijzingen naar websites die het publiceren waard kunnen zijn. Wij zouden graag zien dat jullie dat ook zo nu en dan eens doen. Je komt allicht wat tegen dat je de moeite van het publiceren waard is.

Om het behoud van het erfgoed van de weg...

Europa speelt al veel meer dan 100 jaar een centrale rol in de ontwikkeling van auto's en motoren én in de auto- en motorsport. Het gaat om een deel van ons erfgoed, dat de laatste jaren door de groei van het aantal events een enorme steun in de rug heeft gekregen. Belangrijke producenten hebben een structuur gecreëerd om de klassieke auto's en motoren die ze hebben gefabriceerd in stand te houden en er is een hele bedrijfstak ontstaan die voor de onderdelen en de vakkennis zorgt die de liefhebbers nodig hebben om met de voertuigen die ze koesteren de weg op te kunnen blijven gaan. Het is zeker niet alleen de wat oudere populatie met een topinkomen die deze bezieling heeft. Het gaat om mensen van alle leeftijden en rangen en standen. De voertuigen dekken een enorm spectrum, van zeer basaal tot super exotisch, en elk voertuig is een deel van onze geschiedenis. Het zien en horen van deze machines in combinatie met hun geschiedenis en soms mijn persoonlijke herinneringen maar vooral ook het enthousiasme dat ze zichtbaar tweeg brengen heeft me er toe aangezet om me sterker voor de historische voertuigwereld in te gaan zetten. Om die reden sta ik volledig achter dit soort onderzoek, dat dit belangrijke onderdeel van ons internationaal mobiele erfgoed zal helpen bewaren en promoten. De FEHAC zet zich al 30 jaar in voor het behoud van het Nederlandse erfgoed van de weg. Deze belangenbehartiging voor de liefhebbers van historische voertuigen in Nederland kan echter niet worden gedaan, zonder voortdurend te kijken naar de ontwikkelingen binnen de Europese Unie. Door de opening van de grenzen en de creatie van één economische markt wordt de regelgeving rond voertuigtechniek en voertuiggebruik sterk bepaald vanuit de Europese Unie. De FEHAC is daarom al jaren lid van de FIVA, de mondiale koepelorganisatie van nationale federaties van historische voertuigen. De FIVA richt zich tot de Europese instellingen zoals de Europese Commissie en het Europese Parlement. Voor deze belangbehartiging is cijfermatig inzicht van wezenlijk belang. Om daarin te voorzien heeft de FIVA het initiatief genomen om een

Europees onderzoek op touw te zetten. De FEHAC heeft hier vanzelfsprekend aan meegedaan.

In totaal hebben 11 nationale federaties meegedaan aan het onderzoek. Het bestond uit drie deelonderzoeken, te weten onder de eigenaren van historische voertuigen, onder de clubs in deze sector, en onder de bedrijven die op historische voertuigen georiënteerd zijn.

1. Aantallen en het gebruik van het klassieke voertuig (25 jaar en ouder)

- 4% van het totaal aantal voertuigen (inclusief aanhangwagens) betreft een klassiek voertuig
- Meer dan de helft bestaat uit personenauto's
- Gemiddeld wordt nog geen 1.900 kilometer afgelegd
- Het aandeel in kilometers van personenauto's is slechts 0,2%

1. Profiel van de eigenaar

- meer dan 80% van de eigenaren is boven de 40 jaar
- 55% van de eigenaren heeft een bruto-inkomen tot € 50.000

Economische betekenis

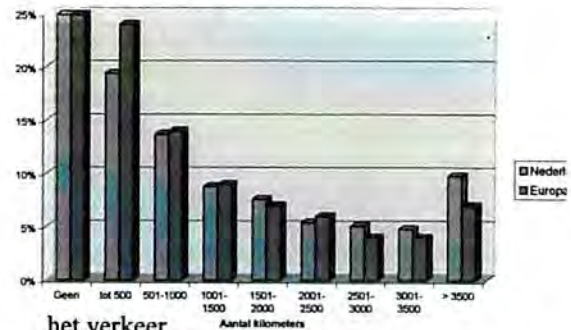
- In Nederland wordt voor 120 miljoen euro per jaar uitgegeven ten behoeve van het klassieke voertuig
- Er zijn dagelijks meer dan 400 ondernemingen actief in deze sector
- Door de Nederlandse eigenaren worden meer dan een half miljoen tochten gemaakt waarvan 230.000 meerdaagse



Opvallend in de verdeling is het grote aantal aanhangwagens (waaronder ook caravans e.d.) van ruim 70.000 en de 85.000 motorfietsen. Verder zien we de uiterst geringe groep aan vrachtauto's en andere bedrijfsvoertuigen. Voorbeeld is de sector autobussen waarvan er nog 537 bekend zijn. Zoals te verwachten wordt de grootste groep klassieke voertuigen gevormd door de personenauto's. Volgens het CBS zijn er 195.000 klassieke personenauto's geregistreerd. Het FIVA onderzoek laat zien dat van het aantal auto's 65%

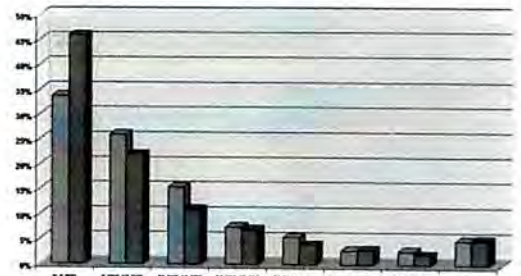
van dusdanige kwaliteit zijn dat hier mee gereden kan worden. De overige 35% is in restauratie of wordt alleen aangehouden vanwege de historische waarde maar maakt geen deel uit van

Afgelegde kilometers door historische voertuigen



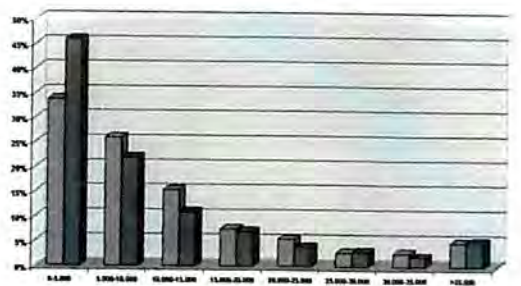
het verkeer.

In Nederland rijden er met enige regelmaat ongeveer 125.000 historische personenauto's.



Het

onderzoek wijst uit, dat met een klassiek voertuig in Nederland gemiddeld 1.894 kilometers wordt afgelegd. Opvallend is dat een groot deel van de voertuigen in Nederland in het geheel geen kilometers maakt. In zowel Nederland als de rest van Europa wordt met bijna de helft van de



voertuigen

minder dan 500 kilometer per jaar afgelegd. Slechts een gering deel van de voertuigen rijdt veel meer dan gemiddeld. Zoals voor de hand ligt

Leeftijdsoopbouw bezitters van klassieke voertuigen in Nederland

nemen klassieke personenauto's het

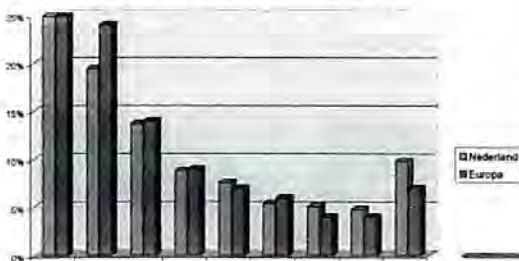


grootste deel voor hun rekening nemen. Gezamenlijk leggen ze ongeveer 240 miljoen kilometers af. Dit lijkt veel maar het aantal kilometers dat in Nederland door alle personenauto's wordt afgelegd bedraagt 122 miljard kilometers. Klassieke auto's zijn goed voor slechts 0,2% van het aantal jaarlijks afgelegde kilometers. In Europa ligt dit percentage op 0,8% en is daarmee iets hoger dan in Nederland. De leeftijdsopbouw van de motorvoertuigen heeft betrekking op bijna 10 miljoen voertuigen. Hieronder vallen alle denkbare voertuigen zoals personenauto's, motorfietsen, bestelauto's andere vrachtauto's en bussen alsmede aanhangwagens. Een zeer beperkt deel van het totaal heeft betrekking op klassieke voertuigen. Indien naar de onderverdeling van de verschillende soorten voertuigen kijken dan zien we het volgende beeld.



Opvallend in de verdeling is het grote aantal aanhangwagens (waaronder ook caravans e.d.) van ruim 70.000 en de 85.000 motorfietsen. Verder zien we de uiterst geringe groep aan vrachtauto's en andere bedrijfsvoertuigen. Voorbeeld is de sector autobussen waarvan er nog 537 bekend zijn. Zoals te verwachten wordt de grootste groep klassieke voertuigen gevormd door de personenauto's. Volgens het CBS zijn er 195.000 klassieke personenauto's geregistreerd. Het FIVA onderzoek laat zien dat van het aantal auto's 65% van dusdanige kwaliteit zijn dat hier mee gereden kan worden. De overige 35% is in restauratie of wordt alleen aangehouden vanwege de historische waarde maar maakt geen deel uit van het verkeer. In Nederland rijden er met enige regelmaat ongeveer 125.000 historische personenauto's.

Naast het aantal is ook het gebruik van wezenlijk belang immers het gebruik



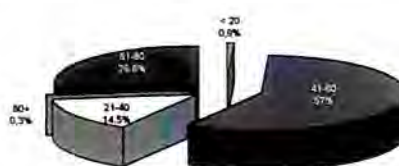
bepaald hoeveel klassiekers op de Nederlandse wegen te zien.

Het bezit van een klassiek voertuig begint in de leeftijdscategorie van de 40 plussers duidelijk serieuze vormen aan te nemen. Het grootste deel van de eigenaren zitten in de leeftijd tussen de 40 en 60 jaar met nog een aanzienlijke groep 60 plussers.

Evenals in Nederland is in Europa de bezitter ruim ouder dan 40 jaar. Opvallend is wel dat de groep 60 plussers in Europa veel groter is dan in Nederland. De Nederlandse bezitter van een klassiek voertuig is dus gemiddeld veel jonger dan die in de rest van Europa. In veel landen is het een activiteit geworden die vooral door ouderen wordt uitgevoerd.

Het uitgevoerde onderzoek ten aanzien van de inkomens laat zien dat een

Leeftijdsoopbouw bezitters van klassieke voertuigen in Nederland



aanzienlijk deel van de bezitters van klassieke voertuigen een gematigd inkomen heeft. De groep tot een inkomen van € 50.000 is zwaar oververtegenwoordigd terwijl de hogere inkomensgroepen een beperkt deel uitmaken van deze populatie. Opvallend is wel dat in Nederland in de laagste inkomenscategorie minder eigenaren kent terwijl dit in de groep van € 31.000 tot € 50.000 hoger is. In de hogere inkomensgroepen zijn deze nagenoeg gelijk met een klein verschil in de hoogste inkomensgroep daar zien we dat het Europese gemiddelde iets hoger ligt dan in Nederland.

Economische betekenis van het klassieke voertuig
In het onderzoek is ook gekeken naar de economische kant van het gebruik van het klassieke voertuig. Enerzijds is een onderzoek gedaan naar de ondernemingen die actief zijn in deze branche anderzijds is onderzocht wat de betekenis is van het recreatief gebruik van het voertuig.

In Nederland wordt jaarlijks voor ruim 120 miljoen euro uitgegeven (in geheel Europa 2,2 miljard euro) aan alles rond het klassieke voertuig. Niet verrassend

Uitgaven ten behoeve van het klassieke voertuig (in miljoenen euro's)



is dat het onderhoud het grootste deel van de uitgaven voor hun rekening neemt echter ook aan gerelateerde items wordt veel geld uitgegeven. De gerelateerde items hebben niet alleen betrekking op boeken, tijdschriften, modellen en gereedschappen maar ook op bijvoorbeeld het bezoek aan musea.

Uit het onderzoek naar de ondernemingen die in Nederland actief zijn, valt nog het volgende af te lezen:

- In Nederland zijn ongeveer 400 gespecialiseerde bedrijven voor klassiekers
- Zij bieden directe werkgelegenheid voor ruim 1.400 mensen
- 47% van de bedrijven bestaat uit eenmanszaken
- 76% van deze bedrijven bestaan langer dan 10 jaar
- 17% van de medewerkers van deze bedrijven is jonger dan 25 jaar en 67% van de ondernemers geven aan problemen te hebben met de invulling van vacatures
- Naast de direct bij het klassieke voertuig betrokken ondernemers heeft ook de toeristische sector veel belang bij deze branche. Uit het onderzoek blijkt duidelijk dat de bezitters van klassieke voertuigen vaak op pad gaan er worden daarbij zowel dagtrips als meerdaagse tochten gemaakt. De belangrijkste uitkomsten uit het onderzoek zijn hierna opgenomen.
- Klassieke bezitters zijn goed voor jaarlijks 230.000 overnachtingen (in heel Europa 2.7 miljoen) waarvan 114.000 binnen Nederland
- In totaal worden er 288.000 dagtrips gemaakt
- 53.000 dagtrips worden gemaakt naar de omliggende landen
- 176.000 keer wordt door leden een bijeenkomst van een klassieker vereniging bezocht.

Dit onderzoek geeft een goed eerste inzicht in de betekenis van het klassieke voertuig. Duidelijk is wel dat de historische voertuigwereld de komende

jaren onderwerp van discussie zal blijven. Er zal veel overtuigingskracht nodig zijn om ook in de toekomst te kunnen blijven rijden. Gelukkig is er in brede lagen van de bevolking én van de politiek veel sympathie voor onze prachtig culturele erfgoed. Maar dit is niet genoeg en we zullen hard moeten blijven werken om dit over te brengen. We zullen het daarbij vooral moeten hebben van overtuigende argumenten, gebaseerd op feiten en cijfers. Het initiatief van de FIVA om een pan-Europees onderzoek te doen naar het belang van de historische voertuigbeweging is in die richting een goede stap geweest. De FEHAC zal er binnen de FIVA, in overleg met een aantal andere belangrijke federaties in Europa, op aandringen dat er een vervolg komt op dit onderzoek. We denken hierbij aan een meer uitgebreid onderzoek door ondermeer gebruik te maken van gegevens die andere organisaties al beschikbaar hebben. Verder zal er een sterkere samenwerking moeten komen met de sectoren die er belang bij hebben, dat de liefhebbers hun auto's, motorfietsen en andere machines in beweging kunnen houden, zoals de leveranciers van onderdelen, banden en brandstoffen, de restauratiebedrijven, verzekeraars maar ook de toeristenbranche.



De FEHAC (Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs) stelt zich vanaf haar oprichting (in 1976) ten doel de belangen te behartigen van de eigenaren en houders van voertuigen welke uit historisch oogpunt in stand worden gehouden. Het gaat als regel om voertuigen van 25 jaar en ouder. De FEHAC telt bijna 200 leden, Nederlandse verenigingen en stichtingen die samen circa 70.000 personen vertegenwoordigen. Al deze mensen spannen er zich er voor in om de historische voertuigen die zij bezitten in stand te houden, met inzet van kennis, kunde en tijd, en

volledig uit eigen middelen. Aldus zorgen zij er voor, ondersteund door een hele bedrijfstak, dat er in Nederland een rijke en gevarieerde collectie voertuigen behouden blijft; niet alleen personenauto's, maar onder meer ook bromfietsen, motorfietsen, autobussen, bedrijfsvoertuigen, legervoertuigen, aanhangwagens en tractoren. In haar 30 jarige bestaan is de FEHAC uitgegroeid tot dé gesprekspartner van de overheid op dit gebied. De FEHAC is aangesloten bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) en vertegenwoordigt de sector wegvoertuigen in de stichting Mobiele Collectie Nederland.



De FIVA

De FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) is zowel op Europees als op mondiaal niveau de enige internationale organisatie, die de belangen van eigenaren van historische voertuigen vertegenwoordigt. De FIVA staat voor de passie van circa 750.000 mensen in 48 landen wereldwijd. De meeste van deze liefhebbers wonen in Europa en daarom bestaat de kern van het werk van de FIVA uit het volgen en beïnvloeden van de Europese regelgeving. Daarbij staat steeds voorop er voor te zorgen dat bezit en gebruik van

historische voertuigen niet onder druk komt te staan van beleid dat op zich gerechtvaardigd is, maar bedoeld om het moderne verkeer in goede banen te leiden. De FIVA onderhoudt daartoe goede contacten met de Europese Commissie en het Europese Parlement. De FIVA erkent het grote belang van verkeersveiligheid en van een duurzame omgang met onze leefomgeving, maar wil tegelijkertijd begrip en erkenning kweken voor het belang van het mobiele erfgoed, dat juist in Europa een integraal onderdeel is van onze cultuur. Het enthousiasme van honderdduizenden Europeanen voor de voertuigen van weleer staat ook borg voor de het behoud van duizenden meestal kleine en zeer ambachtelijk werkende bedrijven, waar specialisten vaardigheden beoefenen die niet verloren mogen gaan. De historische voertuigbeweging speelt ook een niet te onderschatten rol voor het toerisme in Europa, veelal juist in de regio's die deze inkomstenbron goed kunnen gebruiken. De open grenzen én internet hebben een enorme impuls gegeven aan het ontstaan van grensoverschrijdende contacten tussen de liefhebbers. De FIVA zet zich er voor in om al die aspecten, de historische, de economische en de sociaal-culturele, onder de aandacht te brengen waar en wanneer dat in het internationale veld van belang is, daarbij ondersteund door de nationale federaties zoals de FEHAC. Dat dit alleen mogelijk is wanneer die aspecten met behulp van cijfers en ander feitenmateriaal kunnen worden onderbouwd, is evident.

It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts CLARK'S 31st yr.!

- Over 10.000 different new parts
- Over 3,000 used parts
- Over 650 pages of parts

- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

| | | | |
|--------------------|----------------------|---------------|---------|
| steel floor panels | technical assistance | emblems | trim |
| steel patch panels | VW bus transplant | interior | carpets |
| mid engine V-8 | dune buggy | shop manuals | engine |
| suspension | assembly manuals | weatherstrips | wiring |

Parts! ● Get your 2002-06 catalog ● Service!

(CLARK'S 3 catalog set) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more.
Includes: main catalog (over 400-pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.

400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com

Nieuwjaarsmeeting

Het eerste treffen van het nieuwe seizoen zit er weer op.

Niet verwonderlijk want het is tenslotte een nieuwjaarsbijeenkomst waarop de leden elkaar 'de beste wensen' kunnen overmaken en voor nieuwe leden is het de avond bij uitstek om met elkaar kennis te maken.



We hebben deze keer voor een heel andere invulling gekozen. Ten eerste hadden we een andere plaats gekozen om eens wat andere gezichten te zien en de weg wat in te korten voor de leden van elders.

De keuze van een lokatie ergens in het centrum van ons land was dan ook gauw gemaakt. Maar een geschikte locatie vinden was een ander verhaal. We vroegen twee van onze leden in de buurt van Utrecht om eens uit te kijken naar een geschikte locatie. Uiteindelijk kwamen we uit bij 'Big Daddy's' in Nieuwegein.

Dit etablissement heeft wel vaker autoclubs op bezoek als we de website geloven, en men kon ons passende aanbiedingen doen. Dus was die keuze gauw gemaakt. Met onze aankomst schrokken we een beetje van de drukte al zo vroeg op de avond, niet van onze club maar van de andere (nog) aanwezigen. Er was weliswaar geen geluid van harde muziek, maar geluidsproductie van de vele tientallen bezoekers zou onze bijeenkomst toch danig kunnen storen. Maar een afschermgordijn deed in dit geval wonderen. Er werd netjes gezorgd voor onze vooraf bestelde natjes en droogjes en tegen de afgesproken tijd begon ook onze ruimte lekker vol te lopen. Precies

wat we beoogd hadden, dit ondanks een paar afmeldingen.

Na een welkomstwoord van de voorzitter stelden de aanwezige leden zich voor zodat iedereen een beetje kon vernemen wie wie is en welke auto hij heeft.

Al gauw werd de ambiance verhoogd met de verhalen Corvairs.

Tussendoor werd er enkele minuten het woord gevraagd voor algemene

mededelingen en om een balletje op te werpen over de bestuurlijke toekomst van onze club. Een eerste aanzet werd gegeven door voorzitter Leon, waarop secretaris Guus daar verder op in ging.

Het punt was om met een gedegen plan te komen voor ons 10-jarig jubileum komend najaar. En voor dat plan is er een gedegen organisatie nodig om een en ander te bewerkstelligen. Om het huidige bestuur uit te breiden met eventueel een organisatie team werden er links en rechts al wat ideeën gelanceerd.



Voorts heeft een deel van het huidige bestuur kenbaar gemaakt na komend seizoen tijd zijn taken op een lager niveau te willen uitoefenen.

Alleszins een hele aankondiging waarop de leden niet meteen gerekend hadden. Maar daarvoor is er nu dan ook een bedenkpauze ingelast.

Wel werd er besloten om met een plan dat Johan Doornbos had ingezet voor de jubileumviering, door te gaan en dit verder uit te werken.

Daarvoor hebben we 23 maart weer een meeting waarbij niet noodzakelijk de Corvairs erbij hoeven te zijn, maar er meer over onze organisatie gepraat gaat worden. Elder in dit blad zal hiervoor nog een aankondiging staan.

En over de uitkomst daarvan zullen we uiteraard verslag uit brengen in een volgende editie, of indien noodzakelijk, via een 'direct mailing'.

Verder verliep de avond even amicaal als dat hij begonnen was. Toen even na tien uur de gordijnen open gingen en een half uur later de muziek ging klinken maakten de

eersten zich op om huiswaarts te keren. Nog een half uur later had iedereen van ons dat voorbeeld opgevolgd met de intentie dat er nog een aantal meetings zullen plaats vinden mét onze Corvairs.

Want die ontbraken op dit treffen. Ronald Vijsma was de enige die zijn liefde had meegebracht en gelukkig kon hij die pal voor de deur parkeren zodat iedereen die na hem kwam kon zien dat hij op de goede plek was. We kunnen concluderen dat het een vruchtbare avond was en dat een goede basis gelegd is voor het komend seizoen.

GM Continental

Het blijkt ontzettend moeilijk te zijn om er 'binnen te komen'.

We hebben contact gehad met diverse mensen. Enkele daarvan zijn gepensioneerd, maar de een schuift ons door naar de andere en weer terug.

Vervelender is dat sommige mensen niets willen vertellen. Niet dat er een geweldige 'secret policy' heerst, want daarover heeft het nog geen enkele benaderde het gehad. Op een of andere manier is men trots op het huidige product, maar van voorgaande bouwsels wil men blijkbaar niets meer weten. De oude fabriek waar eens de Corvaire werd samengesteld mag dan wel deels afgebroken en niet meer als zodanig in gebruik zijn, het lijkt ons te gek dat daar niets meer van in de archieven staat.

We willen het nu over een andere boeg gooien, en gaan via Oshawa contact proberen te krijgen. Daar is het Frank Zapora die wél uit een degelijk archief kan putten. Wanneer we meer gegevens binnen krijgen zullen we daar zeker kond van doen en kunnen we de historici

interieur van de GM fabriek in Antwerpen waar een Corvaire op de band staat tussen Opel en Vauxhalls.

Deze foto is stiekum gemaakt door Philippe van Impe toen deze tijdens een schoolreisje met zijn reisgenoten een rondleiding kreeg door het



in de VS ook weer blij kunnen maken. Voorlopig 'doen' we het met de enige ons bekende foto van het

bedrijf. We hebben Philippe nog niet zo lang geleden kunnen traceren en hij heeft ons zijn volledige medewerking beloofd.

Met een betere afbeelding van de fabriek stuurde hij tevens een mooie foto van zijn '64 Spyder coupé.

We wisten dat Vna Impe lang gelden lid was van de Franse Corvaire club. Hij was zelfs medeoprichter ervan. Tijdens onze correspondentie bleek ook dat hij in Nancy is geweest als lid van de deze club.

Jammer dat we daarvan niets wisten en ons zodoende een gesprek langs de neus is gegaan.

Maar vanaf nu zal daar verandering in komen.

Wij houden jullie op de hoogte..

Boven de foto die Philippe van Impe maakte tijdens een schoolreisje naar GM in Antwerpen.

Links; de prachtige 1964 Spyder coupé waarmee hij in Nancy was.



Technische Tips.

Klak Klak, Ra Ra.... (Ter leering ende vermaeck).
Februari 2007.

Reeds geruime tijd maakte mijn Corvair een klakkend geluid na het starten van de motor. Dit irritante geluid ging pas weg nadat er een drietal kilometers werd gereden.



Op een gegeven moment werd de klak steeds luider. Maar eens de kleppen gesteld. Geen andere afstelling maar de klak bleef. Op een gegeven dag bleef de klak hoorbaar, ook nadat ik een eind had gereden. Reden om ongerust te worden.

In eerste instantie dacht ik aan een losgeraakte



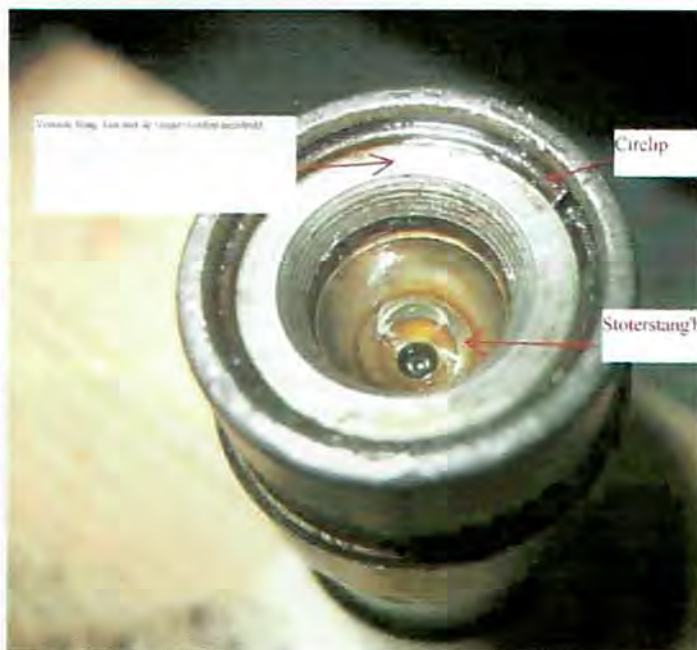
klepzitting. Dat werd dus sleutelen.

Kop eraf halen? Heb de Corvair al 13 jaar en nog nooit aan gesleuteld! Behalve wat stuurdelen en de remmen. Dus maar eens kijken hoe deze zaak in elkaar zit.

Ik heb gekozen om het hele blok er uit te halen. Kan ik eens goed zien hoe het in werkelijkheid uit ziet i.p.v. op foto's en tekeningen. Voor mij is dat redelijk

eenvoudig als wagenparkbezitter met een eigen werkplaats met alles erop en erin. Niet zo heel veel werk maar wel alle plaatwerk wat er omheen zit is een gedoe. Alle plaatwerk eraf, de assen los en nog wat kleine zaken en dan 3 moeren los en de hele prak valt naar beneden. Dan de rechtercilinderkop eraf. De inlaatklep van de eerste cilinder was de boosdoener omdat deze teveel speling had en niet kon worden bijgesteld. Inmiddels was onze voorzitter Léon een kijkje komen nemen. Prettig voor mij omdat Léon al de nodige ervaring heeft met de Corvairs. Aan de cilindervkop was, na +/- 90000km, niks vreemds te zien.

Dan de kleppen er maar uit. Ook niks te zien. Léon opperde dat dan alleen de (hydraulische) klepstoter de boosdoener kon zijn. Ik heb daarna de betreffende stoter eruit gevist en eens aan een nader (niet Ralph) onderzoek onderworpen. Boven in de stoter zit de zitting waar de stoterstang in rust. Deze zitting kan iets bewegen, d.w.z. dat je deze zitting iets naar beneden kan duwen. De kracht die je daarvoor nodig hebt is gelijk aan het indrukken van een balpenstift/veer. Dus een lichte druk moet volstaan om de stoterzitting te bewegen. Deze zat echter muurvast. Echt vast want ik heb hem tussen de bankschroef los moeten persen. Hierna ging hij weer vanzelf. Ik heb nu 12 nieuwe besteld bij Clark's.



Volgens de gegevens zijn er twee typen. Ik heb het type met het 'plaatje' besteld. Volgens Clark's de betere van de twee. Voor nog geen 55 dollar wil je niet het risico lopen straks weer opnieuw de boel weer uit elkaar te moeten halen.

Dit was bij nader inzien ook niet nodig geweest. De klepstoters kun je er ook uit halen zonder de cilinderkop te demonteren. (speciale methode.red.) Maar dat weet ik dus nu pas. Ik heb schijnbaar nog steeds niet geleerd om bij het begin te beginnen. Eerst de motor er uit, dan het hele plaatwerk er af en



dan de cylinderkop er af omdat ik DACHT dat het eens klep betrof. Niet dus. Dit is nog al eens gebeurd.

Een aantal jaren geleden onderweg met mijn GMC (1943) naar Tsjecho-Slowakije (Dat bestond in 1992 nog). Onderweg begon de 4,4 liter 6 cylinder in lijn steeds slechter te lopen. Maar eens zoeken wat er aan de hand was. Op een treffen te Struth in Duitsland wat technuten erbij gehaald maar niemand kon een juiste diagnose stellen. Nieuwe contactpunten, bougie's, kleppen gesteld, spruitstukpakkingen enz. Niks hielp echt. In Pilzen werd het steeds slechter. Nog maar eens alles doorgenomen maar het werd er niet beter op. Na een paar dagen op de terugweg werd het nog erger. Maximaal 40km p/u. Bedenk wel dat er 6000 kg moesten worden verplaatst. In Baumholder (D) nog maar eens kijken. De carburateur eraf en wat bleek? Er zit namelijk een zgn governor (toerentalbegrenzer) op. Deze had men destijds vastgezet met een blokje hout. Dit blokje was gaan verschuiven zodat het governorklepje half dicht stond en zo bleef staan. Als iemand had gezegd in den beginne "haal het luchtfilter eraf en kijk eens in de carburateur" dan waren niet de kleppen verbrand, uitlaatspruitstuk gescheurd, de uitlaatpijp stuk enz. Bij het begin beginnen dus..... Nu wachten op de nieuwe stukken van Clark's. Gerard Naseman.



Met het demonteren van de motor en de betreffende kop vond Gerard nog een paar opmerkelijke zaken. Eerst vond hij bovenaan de vulpijp van de PG een ontluchtingsgaatje. Dit zal niet gauw verstopt raken op deze plaats, maar toch, als dat eens zou gebeuren; Wie denkt daar nu aan?

Een tweede geval was een van de kopmoeren. Ofschoon deze goed draaide op de draad van het tapeind, bleek deze wel heel erg scheef erop te zitten. De draad van het tapeind was niet beschadigd en die in de moer ook eigenlijk niet.

Maar het lijkt ons toch beter deze te vervangen door een recht getapt exemplaar, want theoretisch gezien drukt de moer niet gelijkmatig tegen de kop. (red.)



Mijn Monza 1962 (laatste deel)

Hallo allemaal,

Hier dan voorlopig het laatste deel van mijn restauratie maar eigenlijk is een klassieker nooit klaar. Dit hoofdstuk is echter voor mij afgelopen en nu wil ik gewoon waar voor mijn geld en genieten van het rijden, o.a. naar meetings.



Genieten doe ik zeker; als ik de auto in de garage ga zetten, dan neem ik eerst een ruime omweg over een leuk landweggetje zoals op de foto hierboven.

Genieten heb ik ook gedaan naar Nancy, dit was de eerste lange rit sinds mijn restauratie.

Ik ben dan wel een paar keer naar de 'Cruise Night'



geweest in Den Haag samen met mijn vrienden, in een lange rij van 8 Camaro's, Dodge Charger '69, Plymouth Roadrunner '68,

Dodge Estate Wagon '70 en een El Camino '72.

Dat was me toch een optocht! Maar het weer was lekker en we hadden veel bekijks.

Maar goed, dat waren kleine stukjes naar Den Haag en ja Nancy leek me spannende! Ja, hoe zou ie zich houden onderweg? Kan ik het nog wel aan als de motor iets mankeert..... Ik hoor Guus Marinus lachen, hard lachen... Die zegt gewoon: "Rijden met die auto!" En met die instelling ben ik dus gewoon gaan rijden! Dat deden ze ook in 1962! En zeker in de 'States' zijn de afstanden nog veel groter, dus zo gezegd zo gedaan.

Eerst naar Limbricht naar Leon en Pierre, toch een behoorlijke rit van dik 2 uur.

Tot mijn verbazing ging de auto mooier en mooier lopen. Als een tierelier reed ik zo'n 65 à 70 mph, ongeveer zo'n 110 km per uur. bIk had wel gereedschap meegenomen maar naar Limbricht ging gewoon goed en dus kwam mijn vertrouwen in de auto ook steeds meer terug, en dat voelde goed!

Bij Leon aangekomen heb ik even rondgekeken en een bakkie gedronken. Toen hoorden we het zware geluid van Pierre z'n Corvette. Kortom tijd om te vertrekken!

Goed de rit begon, 'so far, so good', we rijden en een klein uu later, bij koffiestop ontmoetten we Ruud en Annemiek Keers. Weer een uurtje later maken we de eerste (goedkope) tank stop. We betalen 1,04 per liter! Dit gaat dus écht een leuke rit worden en de

omgeving werd ook steeds mooier.

Na een paar uurtjes rijden waren we er bijna. We hadden gehoord dat Guus de Haan en Ad Dijkstra net achter ons lagen wij wachtten om te kijken of we elkaar konden vinden. Maar goed, twee turbo's die op hun gemak gingen rijden, nee dus! In iedergeval wat iedereen om me heen ook deed ik genoot van het avontuur en ook dat de auto gewoon z'n werk prima deed, gewoon heerlijk.

Het mag ook wel na al die avonden sleutelen bij Jaap en in mijn garage en dan ook nog eens de keuken

verbouwen om toch maar niet mijn vriendin teleur te stellen. En nu... Auto af, en de keuken ook! (nu de rest van ons huis nog).

Om het verhaal wat korter te maken en omdat jullie de rest van de Nancy meeting al hebben gelezen van onze andere clubgenoten, de terugrit verliep ook goed! Dus zo'n 1300 km zonder pech afgelegd. Kleine dingen die nog op mijn verlanglijstje staan is de Powerglide, die schakelt nog niet goed en slijpt te lang vanuit stilstaande positie. De voortrein moet ook nog een keer los gehaald worden. Maar die staat voor volgend jaar winter gepland. Dus veren, schokdempers, rubbers, tectileren ect. Is dan aan de beurt. De auto heeft nu, van voor Nancy op inloop-olie gelopen om dus alles goed op elkaar in te laten lopen. Die gaat er deze maand uit voor nieuwe verse olie van Millers die gericht is op klassiekers.

(www.millersoils.nl)

Slapen doet mijn auto weinig, zodra het mooi weer is ga ik er op vrijdagden mee naar mijn werk. Mijn dagelijkse auto had onlangs een kapotte koppakking en dus moest mijn 'Doorvaar' een heel weekje hard werken. Helaas was dat precies in de week waarin pekkel werd gestrooid. Ja stom, maar ik kon niet anders, ik laat 'm nu eerst drogen zodat ik de schermen aan de onderkant kan afborstelen en hem dan pas afspuut.



Al met al heb ik een wagentje dat lekker rijdt en weer betrouwbaar is op de weg. Nog steeds rij ik met een half ingedrukt gaspedaal, ik denk dat er nog veel meer in zit vanwege de nieuwe nokkenas. Maar 65 mph rijdt gewoon ook erg lekker! Ronald Vijsma.

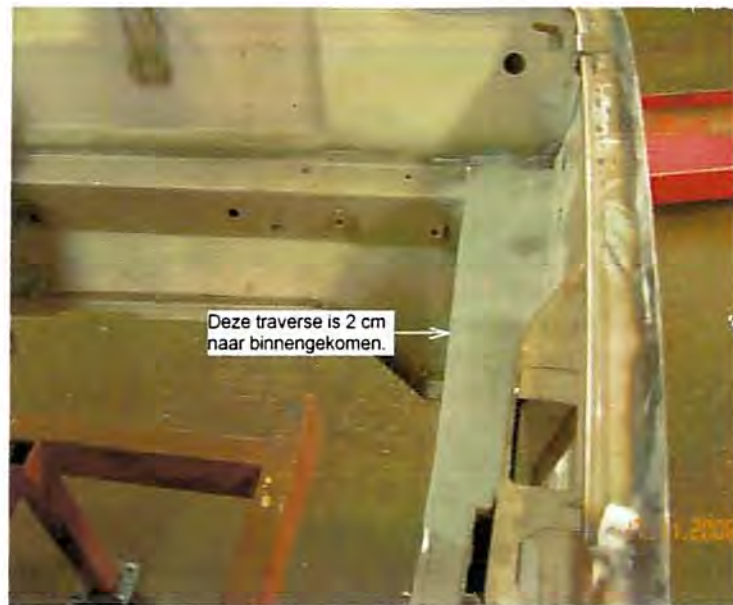


Verslag restauratie 1960 4 drs. Corvaire 700. Deel 5

In dit verslag ga ik verder in op het herstellen van de carrosserie, de aftrap voor de eerste zelf bestelde delen bij Clark's en de kleurbepaling van de auto.

De bodem is zover klaar, dat alleen de zijkanten bij de dorpels te zijner tijd dichtgekit worden. De kofferbakbodem moet nog vervangen worden. Zoals bericht in de vorige editie van Vairmail, zijn de opstaande randen van de Clark's platen 180° omgebogen. Vervolgens zijn ze aan de onderzijde gepuntlast. Een naad aan de bovenzijde wordt met kit dichtgemaakt. Is het nog te volgen?

Het is inmiddels herfstvacantie. In die tijd heeft mijn zoon de deuren, het kofferdeksel en motordeksel kaalgemaakt. Eerst met stoom om de bovenlaag en bitumen aan de binnenzijde weg te krijgen en daarna met een schuurmachine. Een schuurmachine ja, omdat met stralen relatief veel warmte in het metaal wordt gebracht, met kans op ongewenste uitzetting. Na het



bewerken van deze componenten bleek het blanke onderliggende metaal in goede conditie te zijn. Het portier nderaan van de bestuurderszijde is wat gedeukt over de helft van de lengte. Ook het kofferdeksel is licht gedeukt aan de voorzijde, evenals de motorkap. Maar deze is, zoals later zou blijken, meer beschadigd dan verdaangenomen. Lees verderop in dit artikel meer hierover.

De kaalgemaakte deuren en deksels zijn nodig om de buitenzijde van de carrosserie strak te krijgen. Deze werden dus tijdelijk ingehangen. Een contrastprimer werd langs de sponningen aangebracht om zo een goed contrast te verkrijgen.

De aanrijdingsschade aan de achterzijde is ernstiger dan gedacht. Namelijk de dwarstraverse met beplating van het nummerbord is 2 cm naar binnengekomen. Door de aanrijdingsschade achter is de motorkap ook uit zijn vorm. De lijn rechtsachter langs de chroomlijst is niet meer mooi t.o.v. de andere zijde en ook nog eens wat omhooggebogen. René liet ons dat zien aan de hand van een zelfgemaakte mal. Tja, je moet wel een vakmansoog hebben om dat te zien! En als je dat ziet, dan moet je concluderen, dat er meer herstelwerk nodig is dan gepland. Wat kan plamuur de boel berdrigen! De beplating van het nummerbord is dubbelwandig. Uitdeuken is lastig. Oplossing? Stukken eruit zagen en nieuw inlassen. Dat is gebeurd. En hoe! Keurig hoor. Je ziet er niets meer van!





De nazomer en herfst heb ik me beziggehouden met het, op papier, uitzoeken van delen die nodig zullen zijn als vervanging. Dit als werkvoorbereiding. Een hele klus, temeer ik me het product, (engelse) autovaktermen en variaties in onderdelen, eigen moet maken. Inmiddels is er een begin gemaakt met wat delen te bestellen, dit om werkervaring op te doen met een credit card en bestellen via internet.

Intussen is gebleken dat de uitlaatgrill een schaars goed is, want de grill van deze auto is toch behoorlijk beschadigd. Dat wordt dus zoeken.....

In de afgelopen periode ben ik erachter gekomen dat, welke delen welke kleur moeten hebben, niet eenvoudig is. De auto was van oorsprong 'sateen silver poly'. De auto wordt niet weer grijs, maar krijgt een andere kleur. De kleur van de auto was bij aankoop blauw. Zelf wil ik graag de auto in two tone blauw laten spuiten.

Er is voorafgaand aan het kaalmaken van de portieren onderzoek gedaan, om te achterhalen of die blauwe kleur wel een originele 'horizon blue poly' is. Moeilijk....., wel een Chevroletkleur, maar geen Corvairkleur. Via Leon ben ik, heel toevallig, in het bezit gekomen van originele blauwe Dupont kleurenstalen van toen. Heel bijzonder! Ook kleurenstalen bij Clark's besteld en ontvangen. Tot nu toe, ik schrijf december 2006, is het nog niet te achterhalen welke kleurcode Akzo Nobel (leverancier van Lesonal lakken) heeft voor 'horizon blue poly'. Het mooiste zou zijn dat een verfleverancier aan kan tonen dat de kleurcode van Dupont overeenkomt met de code van bijvoorbeeld Lesonal, Max Mayer of Sikkens. We gaan ermee door.

Tot zover de berichtgeving van mijn 1960 Corvair.

Johan Doornbos



Corvair Conventie 2007

We kunnen er niet vroeg genoeg over beginnen. Dit jaar zal de conventie plaats vinden in Sterling



Heights, in de buurt waar ooit de geboorte van de Corvair heeft plaats gevonden.

"Groeten uit Motor City, de (tijdelijke) thuishaven van de 2007 conventie". Zo begint de uitnodiging van de Detroit Area Covair Club, die er zorg voor draagt dat de conventie ook dit jaar weer een succes zal worden. "Where it all started" is het thema voor dit jaar, en het zal ons niet ontnomen worden dat al die startposities, of op z'n minst een deel daarvan bezocht kunnen worden. Men belooft een pelzierig verblijf voor alle familieleden, ook al zijn er een aantal niet echt zo geïnteresseerd in auto's.

Voor de echte Corvair enthousiasten is er o.a. een concours d'elegance bij het GM Technisch Centrum. Als we dan toch in 'Motor City' zijn, krijgen we de gelegenheid om een bezoek te brengen aan een Ford (!) fabriek, waar we het fabricageproces van een Ford kunnen volgen. Maar ook een bezoek aan het Henry Ford Museum zal niet mogen ontbreken. En ga er maar niet vanuit dat hier alleen maar Fords te zien zijn. Integendeel, slechts enkele auto's van dit fabriekaat staan keurig in de rij met andere merken. En daar ontbreekt een Corvair niet in. Voorts zijn er

locomotieven, huisinterieurs, tankstations en noem maar op, te zien. Maar afgezien van dat andere merk zullen er ook Corvairs te bezichtigen zijn. Niet alleen op de conventie natuurlijk, maar zeker in

het GM Heritage Museum en het Ypsilanti Heritage Museum. Dit laatste is gevestigd in de garage van de allerlaatste Hudson dealer in de VS. De oude eigenaar, Jack Miller, zwaait er nog altijd de scepter.

Een bezoek aan het GM Heritage Museum belooft een spektakel te worden. Dit museum is over het algemeen niet toegankelijk en wordt speciaal opengesteld voor de conventiegangers. In dit museum zullen er een groot aantal prototypes staan opgesteld, en daaronder zullen een of meerdere Corvair prototypes niet ontbreken.

Voor de romantici zal er een 'dinner cruise' op de 'Detroit Princess' gehouden worden. Inmiddels is er een website gestart voor de geïnteresseerden: www.corvairscomehome2007.com Hier zul je te zijner tijd de nodige informatie vinden als je plannen hebt.

De plaats van het gebeuren zal zijn in en bij het Best Western Hotel vlakbij de interstate 75 en circa 22 kilometer buiten de stadskern van Detroit.

Alle kamers hebben een koelkast, koffiezetter en draadloze internet aansluiting.

Er is een klein industriepark in de buurt waar een MacDonalds, een Tim Horton's en wel meer eettentent gevestigd zijn. Ook een internetcafé is er te vinden.

Het belooft weer leuk te worden....



Hieronder een model dat we kunnen verwachten in het GM Heritage Museum. Het is maar zeer de vraag of er foto's gemaakt mogen worden. Zoniet dan nemen we papier en potlood mee.....



Beursgang

Je zou het zo kunnen noemen als je naar de InterClassics beurs in Maastricht was gegaan. Als we toevallig geen kortingbonnetje in een regionaal dagblad hadden gevonden, had er misschien nu geen verslag in jullie blad gestaan. Nou ja, we hadden het ook een vriend uit Antwerpen beloofd die naarstig op zoek was naar rubbers en zich tevens wilde oriënteren in de wereld van semi-klassiekers.



Het slot van de Corvair wil niet meer!

Zoals gezegd je bent al een klein kapitaaltje kwijt om er binnen te komen. En een bekertje koffie doet de prijs van een luxe kop in een goed restaurant. Als je er heen gaat om echt aparte (haast onbereikbare) klassiekers te zien, zit je wel goed. Een legertje Amilcar's van diverse bouwjaren, een aantal Astons en Lagonda's, wat Alfa Jaguar sport/racewagens en ander exotisch spul. Daaronder een heuse V8 luchtgekoelde Tsjechische Tatra die helemaal uit het land van onze Duitse Corvair vrienden kwam; Karlsruhe. Ook de fameuse Bugatticlub van Maastrichtenaar Jean Prick ontbrak uiteraard niet. We ontmoetten er een paar bekenden waaronder clublid Gerard Naseman. Hij had iets ontdekt dat meer in zijn straatje lag; een 'halftrack' Citroen. Volgens hem is het de eerste in zijn soort, en we kunnen ons herinneren dat een klein konvooi van dergelijke machines ruim voor de oorlog een reisje naar Peking heeft gemaakt. Later kregen we het bericht van Gerard dat hij nog een leuk technisch boek in het Duits over de Corvair had gevonden. En er stond ook nog een Corvair te koop!; een '63 Monza convertible.



Citroen Kegresse halftrack uit 1931

De wagen zag er nog wel enigszins redelijk uit, maar toen we een deur probeerden dicht te maken, wilde het slot niet meer pakken. De verkoper kon er ons weinig over vertellen, maar wat wij zagen was niet al te fraai en we lieten hem voor wat hij was.

Verder stond er een heuse kopie van een sportwagen op ware grootte uit de Disneyfilm 'Cars'.

Wie op de Bond toer wilde kon zijn hart ophalen aan twee Aston Martins die in de pluche omgeving stonden opgesteld tussen al het andere exotische spul.



Een polyester Disney model uit de film 'Cars' met de kleindochter van Bugattikoon Jean Prick

Tussen de 'kleinhandelaren' waren er natuurlijk de nodige modellen stands, maar we hadden de indruk dat dit toch minder was dan op andere plaatsen. Ook een rubberhandelaar die ons bekend is en waar we liever 'zaken' mee doen aan huis was er goed vertegenwoordigd. Verder was er een Tsjechische handelaar in

speciale gereedschappen. Men ziet hem enkel op grotere beurzen, maar de spullen die hij verkoopt zijn zeker de moeite waard. Denk maar eens aan staalborstel in de vorm van een pijpenreiniger, en dan ook nog in drie of vier maten. Veel 'oud ijzer' was er niet te vinden, wel wat blinkende achterlichten, toeters en bellen. Een handelaar in hydraulische artikelen had een aantal garageliften staan die ook voor de particulier betaalbaar zijn.

We laten we het volgend jaar maar weer eens verstek gaan. Maar van diegene die een 'abonnement' heeft op InterClassics zouden we dan graag een verslag willen ontvangen. Gerard Naseman maakte de foto's bij dit verslag.



De '63 Monza convertible stond er op het eerste oog niet verkeerd bij. Erg compleet met bumperguards, stwee buitenspiegels en maar liefst twee sprieten op het achterdek. De wielen hebben echter weer de standaard wioldoppen van de 700 serie. De achtergrille komt van een '64 model. De uitlaat zit vreemd genoeg aan de linkerkant!
 De Tatra, een Tsjechisch achterneefje van de Corvair deed het met twee cilinders meer in zijn luchtgekoelde achtercompartiment. Heel speciaal was de grote staartvin op het motordek. Wij denken dat dit waarschijnlijk niet echt bijgedragen heeft aan de verkoopcijfers in de toch wel lange productie periode van '37 t/m '50. Eraan vooraf ging een viercilinder. Of deze vin werkelijk enig effect had op de wegligging is twijfelachtig want het vermogen lag bij 75 pk. Met een gewicht van 1420 kg kan daar geen hoge top van verwacht worden.
 Voor de foto's tekenden Patrick Pelckmans en Gerard Naseman.



Prototypes

Van eigen ontwerpen hebben we nog niets gezien. Maar hier een paar studies van een Camaro en Ferrari, die net zo goed voor een nieuwe Corvair anno 2010 zouden kunnen doorgaan. Misschien dat deze voor de nodige inspiratie kunnen zorgen.



Celanni
Visions in Design

Unsafe at Any Speed

Onlangs zagen we op de tv zender 'National Geographics' een uitzending die handelde over de geschiedenis van de veiligheids toepassingen in de automobielenindustrie. Natuurlijk kwam Ralph Naders' boek 'Unsafe at Any Speed' ter sprake. De benzinetank van de Ford Pinto werd volop onder de aandacht gebracht.

Maar het viel ons op dat er over de Corvaire niet gerept werd. Terecht! Want het artikel 'Corvaire' was slechts het eerste van de acht hoofdstukken in dit boek en gold als voorbeeld van de algemene belabberde veiligheids toepassingen in de Amerikaanse auto-industrie. Wij zijn geneigd er achter te staan dat het goed was dat dit boek was verschenen. Dit om diverse redenen!

Ten eerste op deze manier werd de veiligheid aan de kaak gesteld en kon de consument voor een paar dollar meer wat meer veiligheid eisen in een potentiële aankoop.

Volvo was in Zweden al jaren bezig te experimenteren met onder andere veiligheidsgordels en kwam maar niet van de grond daarmee.

Nu dit een 'hot item' werd kreeg deze zaak de belangstelling die het verdiende en werd het dan ook de riem toegepast evenals een kooiconstructie die bij een aanrijding een bepaalde bescherming kon bieden.

Kleine toepassingen als zachte bekleding van dashboard, een veiliger stuurwiel en riemen waren slechts goedkope toepassingen waar de automobielenindustrie vooralsnog niet aan wilde beginnen.

Maar door deze publicatie moesten ze wel!

Een tweede reden voor de verschijning van dit boek was dat daardoor de Corvaire langer 'geleefd' heeft. Reeds in 1965 had Gm de handdoek al in de ring gegooid wat betreft het 'project' Corvaire. De moderne techniek sprak het Amerikaanse koperspubliek niet aan en de verkoopcijfers waren daar ook naar.

Ofschoon al in 1962 het nieuwe model ('65) klaar was, werd nog drie jaar met de productie. In die periode kregen de GM leiders de gelegenheid de bedenken met het Corvaire project door gaan of ermee te stoppen. Uiteindelijk werd

besloten om te stoppen na 1966.

Maar met het Nader verhaal, dat pas in 1965 verscheen, wilde men geen knieval maken voor de zogenaamde verkeerde constructie van de auto.

Weliswaar werden het Corsamodel en 140 pk motoren uit productie genomen, maar men wilde bewijzen dat de Corvaire een goede auto was.

Zeker met het 1965 model dat nu volledig onafhankelijke wielophanging had. Het protest was niet van de lucht en men nam in mei van dat jaar (1967) de 140 pk motoren weer in productie.

Maar dit terzijde. We hadden het over de veiligheid van de Amerikaanse auto's.

Met de publicatie van Ralph Nader werd er door alle constructeurs toch wel wat gedaan aan veiligheid. De Volvo importen liepen sterk op en ook in deze 'veilige auto' zagen de constructeurs potentiële concurrentie.

Wat betreft de Corvaire hadden diverse 'after market' producenten al wat producten op de markt gebracht om de Corvaire een beter weggedrag te geven. Een extra stabilisatorstang aan de voorkant en stuggere veren voor achter waren de meest opvallende.

Chevrolet had in '64 een extra bladveer dwars toegepast aan de achterkant om de pendelassen geen gelegenheid te geven over hun 'dode' punt heen te slaan. Men had veel leed kunnen voorkomen door dit eerder toe te passen want al vanaf de eerste bouwjaar was het euvel bekend bij GM. Zeker toen het reservewiel van de bagageruimte naar de motorruimte verhuisde.

Daarnaast werd er extra aandacht besteed aan de bandenspanning. De voorkant had immers maar iets meer dan de helft nodig van de achterwielen. Het onderstuur karakter van de auto kon dus op diverse manieren sterk teruggedrongen worden.

Het was niet zo dat de Corvaire onveilig was, het gezaghebbende blad 'Motor Trend' verhef hem zelfs tot 'Car of the Year' bij zijn verschijning in 1960. Zijn gewichtsverdeling werd geroemd.

Maar het Amerikaanse koperspubliek dat gewend was aan de traditionele opstelling van (zware) motor voorin - starre as achter, kon er niet mee omgaan. Bovendien werd er niet al te veel

aandacht besteed aan onderhoud; lucht in de banden, olie op peil en benzine in de tank, en rijden maar....

Nu hoeren we nog steeds oudere mensen die ooit in een Corvaire reden, dat de remmen van 'die auto's' niet voldeden.

Het tegendeel is waar. Deze mensen hebben waarschijnlijk nooit de remweg van een Corvaire gemeten en vergeleken met een andere auto van hetzelfde formaat. Het is wel zo dat een Corvaire niet 'duikt' als men stevig in de ankers gaat, omdat de achterwielen een grotere taak hierin nemen t.o.v. conventionele auto's.

En het omslaan van een Corvaire tijdens een onverwachte manoeuvre was al helemaal niet mogelijk. In een filmpje op 'YouTube' is te zien dat men een tweede poging moet doen om een Corvaire aan het rollen te krijgen, dit om aan te toonen hoe stevig de kooiconstructie wel is. De deuren en deksels gaan nog gewoon open. Maar ook dit zal wel een beetje gemanipuleerd zijn evenals het omslaan in een ander filmpje waarin de onveiligheid van een Corvaire getoond wordt.

Wij zijn zelfs geneigd om de Corvaire veiliger te noemen dan de doorsnee conventionele auto's van toen. Bij een frontale botsing heeft de Corvaire een enorme kreukelzone aan de voorkant, iets wat men in latere jaren, vooral in Duitsland, toepaste in elke auto.

Kortom de Corvaire was niet onveiliger, misschien zelfs veiliger dan andere auto's. De verschijning van "Unsafe at Any Speed" heeft slechts een beperkte invloed gehad op zijn verkoopcijfers. Meer invloed had de komst van de uitermate populaire 'ponycar' Mustang. Dat bewijst dan weer voor een deel dat het koperspubliek wel een kleinere auto wilde maar met een conventionele opstelling.

"Unsafe at Any Speed" heeft in feite het leven van de Corvaire gerekend tot 1969 omdat GM niet wilde toegeven aan de carrièrerisico's van een jonge Amerikaanse advocaat.

'Unsafe or Unfair'?



Tucker

Deel 6

Toewijding en vergelijking

Preston Tucker's negatieve reactie op onze eliptische voorkant zat ons niet lekker maar we hielden ons aan discipline. Elk project, individueel of in teamverband, heeft een centraal thema nodig om zich op de focussen anders wordt het een chaos. We stelden een bescheiden uitgangspunt vast uit het eerste Tucker ontwerp en dan zou hij we 'nee' zeggen. We zochtem steeds de limieten op. Toekomstige klanten zijn doorgaans geen ontwerpers. Het 'cycloopenoog' was een logisch doel en met de eliptische grille zou dat een concurrerend doelwit geweest kunnen zijn.

Tucker's idee van de meedraaiende koplamp leek niet vervangbaar. We begonnen studies te maken op dit gebied. We starten ook de gehele grille te maken om deze lamp erin te verwerken. Al na twee weken hard werken hadden we een complete auto klaar, weliswaar nog redelijk ruw in de klei maar een goede expressie van het uitgangsthema. De panoramische lamp leek goed in het geheel van de auto te passen. Op dit punt van het project voelde ik dat we duidelijke stappen hadden gezet waaraan we moesten vasthouden. Ik begon een visueel dagboek bij te houden in de ontwikkelingen van de Tucker.



Dit 'schetsendagboek' werd meer dan 40 jaar lang bewaard door John en Dorothy Ristine uit Evanston, Illinois, die familie van me zijn. Een daarvan was een, naar mijn mening, leuke Tucker convertible. Het achtereind van de wagen begon er goed uit te zien. De luchtinlaten op de cahterschermen zagen er wat 'vooroorlogs' uit en had nog wat werk nodig, zo dachten we. Doch veel van Read's en Hal's ideeën

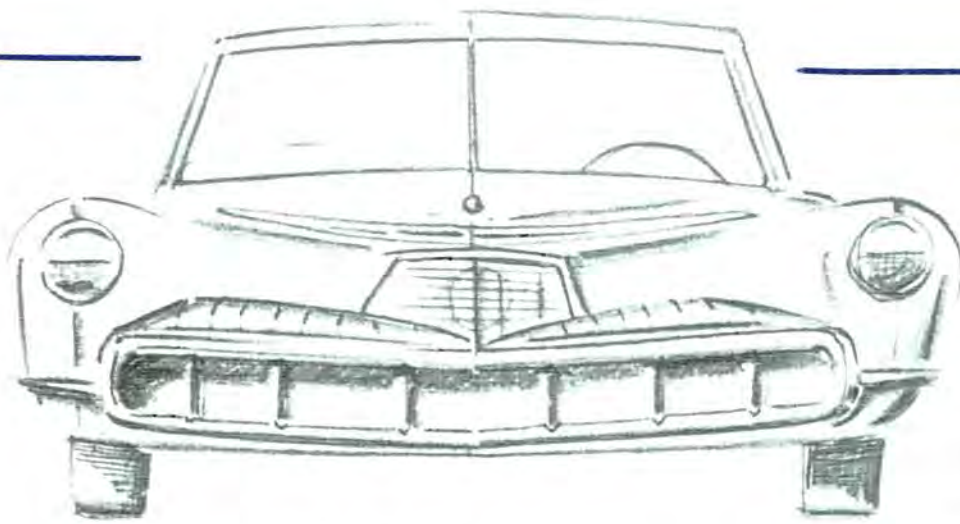
waren succesvol. De uitlaatpijpen waren verhuisd naar de bovenkant van de bumper, en Preston had nu zijn grille voor lucht doorlating in een vrolijk achtereind. Dit in de veronderstelling dat er een radiator achterin gebouwd zou worden. Tucker Madawick en Budd Steinhilber hadden met hun kennis en ervaringen de tijd die daarvoor gepland was verkort. Tucker bleef ons bezoeken, soms alleen, maar meestal met gegadigden (de ruimte leek zo nu en dan op een publiek forum). Over het algemeen was hij optimistisch maar soms waren er confrontaties zoals bijvoorbeeld over de panoramische lamp. Met zijn veto wilde hij perse dat die lamp draaibaar en sterk naar voren stak en er een diep liggende ruimte kwam tussen lamp en voorschermen.



De Tucker twee deurs convertible zoals Egan hem tekende.

Dit wetende dat de wensen van de 'klant' altijd voorrang hebben, moesten we het kleimodel diep insnijden, zelfs zo diep dat we een klein deel van de houten mal moesten wegverven. Toen we de nieuwe vorm hadden installeerden we de 'sealed-beam' lamp, precies zoals Preston ze wilde hebben (Naar mijn persoonlijke mening had een panoramische lens even goed gewerkt). Toen Tucker weer kwam kijken liet hij zich ontvallen dat we op de goede weg waren, maar de front grille beviel hem nog steeds niet. "that's it" liet hij zich nors ontvallen; "terug naar het papier en het klei-gereedschap!" Alex Tremulis en zijn twee ontwerpers, ingehuurd door Barnes en Reinicke, een lokaal bedrijf, hadden voortvarend aan het andere kleimodel (nr.1) gewerkt en waren en dat was ver gevorderd naar wat wij de laatste keer gezien hadden.

Evenals in mijn schetsen dagboek te zien is, had het Lippincott team ook een zekere graad van attentie gewijd aan details, zoals ornamenten, achterlichten en sierlijsten. Het top management in de rol van klant wilde dit vaak accepteren zolang deze ondergeschikt bleven aan het model. Een of twee van ons team maakten een paar ruwe schetsen van een dekselornament en vervaardigden dit vervolgens in klei. Tucker madawick verteld nog graag een verhaal over een Studebaker ontwerp waarbij Raymond Loewy met een smaakvol frans accent en grote gebaren een verpletterende mening gaf over de gracieuze vorm van een frontornament. Staand voor een compleet kleimodel van een Studebaker, nam hij verschillende modellen van zijn stafmedewerkers, en plaatste ze een na een op de wagen. Toen plaatste hij zijn eigen keuze erop - aan de



Schets van Egan met betrekking tot de meedraaiende centrale lamp die volgens de ontwerpers achter een venstertje geplaatst kon worden, maar waar Preston Tucker absoluut niet aan wilde.

achterkant! Niemand zei een woord. Dit werd geaccepteerd als het nieuwe ornament voor de auto!. "Later," zo zegt Madawick, "het bleef een jaar of twee in productie en werd toen vervangen door een ander ornament". "Maar het bleef op de achterkant!"

De Tucker achterlichten belevten ook onze aandacht vragen. Ons idee van een lange blinkende metalen vorm met daarop een glas, en rustend bovenop het scherm werd een 'gewijd stuk'. Een aantal Tucker officials kwam kijken hoe dat gemaakt kon worden. Het was redelijk simpel; een verchromde metalen ring met een helder rood gegoten acrylplastic venstertje erin, werd geschat op een achtduizend dollar aan aanmaakkosten, een schijntje vergeleken met de gereedschapskosten van de hele auto.

We ontdekten echter al gauw dat er vanuit het bedrijf enige afkeuring kwam omdat we ons bezig hielden met zulke kleinsten.

Door de tijdsdruk en financiële beperkingen zou de productie van ongeveer alle kleine onderdelen worden uitbesteed. Dus werd er besloten een bestaand achterlicht te zoeken en dat in het ontwerp op te nemen. Er werd voorlopig voor een vooroorlogs Dodge achterlicht gekozen. Dit kleine incident gaf al een deuk in de 'wapens' van de Tucker Corporation.

Ondanks de ruimte die deze fabriek voor grote machines bood, zouden slechts de daken, de zijkanten en de vloeren in deze fabriek gemaakt worden. Deze voorzichtigheid had het hogere personeel in acht

genomen, dus werd de fabricage in huis ontraden. Preston Tucker wilde wel de productiemachines voor de motor in eigen huis halen. Deze waren eerder gebruikt om Wright vliegtuigmotoren te maken. De Tucker motor was echter nog steeds in een ontwikkelingsfase en niemand kon zeggen wanneer de machines gebruikt konden worden om de productie te starten.

Wij begonnen op het kleimodel diverse chromedelen aan te brengen omdat de Tucker'48 zijn voltooiing

naderde. De volgende stap was de afwerking. Speciale behandeling hadden de bumpers nodig die in eerste instantie uit een modderige hoop klei waren gevormd. Zorgvuldig werd er aluminiumfolie over het oppervlak geplakt en zorgvuldig met de rondingen mee gebogen. Deze folie buigt niet echt op holle of bolle oppervlakken dus moesten er steeds kleine stukjes met de hand gesneden worden. Echter eerst werd er 'schellak' over het oppervlak gesmeerd om een kleeflaag te verkrijgen. Als de folie erop zat werd deze zorgvuldig geborsteld en met katoenen doeken opgepoetst to een glimmend oppervlak. Ik geloof dat Tucker Madawick de enige was van ons team die deze techniek beheerste. Hij zei dit reeds diverse keren gedaan te hebben toen hij werkte voor de Ford Motor Company. Hij zei; "je kon geen onderscheid zien tussen aluminium folie en chromedelen". Inmiddels was het april geworden en het onvoorspelbare weer van Chicago begon ons zwaar op te breken.....

wordt vervolgd.



Advertenties

Nederland:(aangeboden)



Corvair cabriolet, hier moet nog zeker aan gewerkt worden, ingeklaard in Nederland maar staat nog niet op kenteken.handgeschakeld.Carrosserie is in zeer nette staat zonder schade. div plaatwerk aan de bodem en dorpels.motor 3 jaar geleden gelopen! Wel getornd! Div nieuwe spullen aanw.: DeWinter Brielle (marktplaats)

Monza 4drs. 140pk
Jan v.d. Worp A'dam

'65 Corvair Monza coupé blauw z.mooi vr. Pr. €7950 Gerbert A. Zoetermeer 06-22458266



'62 Stationwagon wit sl. st.
www.heideveldzwolle.nl

'63 convertible rood €.6250
E.v.d.Velden 06-22488300

Corvair Monza convertible '64
I.g..st. € 9250 Schinveld L.
Tel. 06-20540361



Corvair Monza coupé. Moet weg tegen elk aannemelijk bod. Wagen ligt al jaren uit elkaar maar is compleet.
Rob v, Wylick tel. 0485-343598

Corvair Monza sedan 110 PG Wit.
Goede staat E.3950, HT Auto's
Hoogwoud 06-23300578

Corvair Monza sedan '66, E.4950 De Groot. Soesterberg 033-4615529



Corvair '64 coupé PG "moet nog gespoten worden" E.1500 Lommen, Brunssum (L) 06-51319999

Corvair Monza Convert. 1962,
Rood, Tel. 0529-483078.

Corvair Monza 1965
4 drs. sedan kl. Blauw, totaal restauratie project, (sloop) € 600,00 moet z.s.m. weg. Tel. 0111-401820.

Corvair Monza Convert. Bj. '64,
Rood, witte kap, i.g.st. € 8.450,00
Tel. 071-3646013/06-21825344.



Corvair Monza conv. PG '63
Vr.pr. E.7950 www.PotomacMotorsTerborg (zie art. InterClassics) tel.06-53328817

Corvair Monza bj. 1960,
Origineel, compleet en mooi interieur, motor goed.
Tel. 0180-517670/0644518837.



chevrolet corvair 900 monza coupe
1962 harde auto lichte roest van onder keihard plaatwerk strak motor loopt goed automaat schakelt goed remd

redelijk interieur goed goede banden... geen pap. Marktpl.nl

Corvair coupe '61 €3995 Van Wijk
Wijk en Aalburg 06-53975994



Corvair Monza coupe '67 06-22387000Harskamp E.4750



Corvair Monza Spyder (turbo) '62
T.Deijnzen Zaandam 06-21961396

Daar het ons zelden gemeld wordt wanneer er auto's verkocht zijn, komt het voor dat advertenties niet meer geldig zijn.

Onderdelen (gevraagd)

Interieur und Chrom eines 62er Coupés;
Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH)
Email: utgrenchen@bluewin.ch

Komplete motor, liefst 1962;
Kontakt: *Max Ruegg (CH)*
Email: m.w.rueegg@esa.ch

Une corvair cabriolet, avec le moteur turbo, en très bon état, véhicule Suisse.
Kontakt: *Bernard Chételat*
Email: essolelocle@bluewin.ch

Turbo engine for my 1966 Corsa
Kontakt: *Ola, Norway*
Email: olaekr@online.no

Onderdelen/div. (aangeb)

Wielen; EM € 15 en LM €20 p.st.
(ook losse velgen LM) Leon Janssen
j.m.l.janssen@zonnet.nl

Set banden met wit zijvlak; komen pas over enige tijd vrij. Prijs n.o.t.k.
Johan Doornbos j.doornbos@wanadoo.nl

Motor, 1960 Motornummer: 3786752, mit Vergaser und Getriebe
Kontakt: *Mario Di Stefano, Luxemburg*
Email: mdistefano@mds-legal.com

(Sloop) Corvair sedan '62 Monza PG
zonder mot. Zond kent. € 380
M. Trougnou +33 01 69 90 27 31

Te koop:

Motorblok 2,4L voor Turbo-Charged
(past in alle modellen) Blok compleet met turbokoppen maar zonder carb., ontsteking etc. Dit is een 'dealer replacement block' zonder ingeslagen nummer Vraagprijs €300 Onderstaande spullen allemaal voor '65-'69 tenzij anders vermeld: Tank, als nieuw €50 Kofferbak deksel (de voorste dus) €50 Ventilatioerooster voor (tussen raam en kofferbak deksel) €10, Motor-kap (de achterste dus) €50; Ventilatie-rooster achter voor convertible '65-'69 €20; Onderste draagarmen achter 4 stuks, bussen moeten vernieuwd worden €5 per stuk Luchtfilterhuis 110 HP compleet €15 Achtergrill '66-'69 €10 Stuurinrichting '65-'66 Stuur, as en huis €30 Trilling-dempers v. convertible '65 - '69 Per set voor of achter €20; Nieuw vloerdeel RA voor convertible vliegroeest maar goed en hard €20 Set oude schroefveren V+A Oud maar misschien bruikbaar. Gratis meer LM spul maar nog niet uitgezocht. Exclusief verzendkosten Friesland of halen. Guus de Haan secretaris@corvair.nl (0512) 30 10 99

Diverse delen LM coupe

D. de Wit Eindhoven 06-20626730

Te koop

VoorEM; ruitenwissermotor/mechaniek €15; remtrommels €10; veren €10; wielen €15; goede banken echter vuil €10, goede bumpers echter met ID/DS guards €60; tank €5, motor 84 pk €150 EM voorfront €70; voetdenschakelaar €15 dashboarddeurtje (gaaf) €25; div.EM sierlijsten, tunnelplaten (gaaf) €30 gaaf stuur € 20; **wielen m./z. banden EM/LM € 15** deurbekl.'64; EM vooras compl. ; EM tank enz. enz. Ook diverse delen motorplaatwerk EM & LM. Prijs n.o.t.k. Voor LM; stoelen model '67 zwart, Rug prima, zitt. gescheurd, heel of in delen €10 p.st. j.m.l.janssen@zonnet.nl

Belgie aangeboden



Corvair convertible 1962 € 12000
Laakdal (0032)475-602079



Corvair coupe '63 m. airco B.Stevens Diepenbeek. prijs: bieden!



Corvair 700 sedan '63, 1e eig. €5000
Vandenbussche (0032)473953659



Monza '64 PG. Femke 0497-729507
Deze wagen was 8 jaar geleden te koop van 1jr.lid Patr. Steylaerts. Zie kapaza

Duitsland (aangeboden):

1963 Monza Spyder Coupé, 150hp,
weiss/rot, original TURBOCHARGED,
komplett, **Monza 1965 sedan,** samen
€15000 i.illinger@enbw.com



1964 Monza convertible, Powerglide
& **1964 Monza coupé, 4-Gear**
Synchronesh, Beide für 3.000 Euro;



Andreas Quick, Hamburg
Email: a.quick@freenet.de

Corvair 1960 700 Sedan, EUR 2.150;
Jens-Peter Wilde; wilde@agentis.de

Corvair '65 Coupé, Festpreis €3000
Aus Californien. Kein Rost bis auf die bekannten Stellen an den A-Säulen und einem hinteren Kotflügel. Ersatzbleche sind bestellt. Ist komplett. Motor wurde überholt und läuft. *Jens-Peter Wilde(D)*
Email: wilde@agentis.de

1967 Monza convertible, CHF
8.500/EUR 5.500; 4-Gear Synchronesh



Mark Gautschi, (CH)
markmobile@freesurf.ch

TAUSCH/BIETE: Material eines 68er Coupés (Interieur, Chrom, Türen, Polster, etc.); **SUCHE:** Interieur und Chrom eines 62er Coupés; Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH), utgrenchen (AT) bluewin.ch

Frankrijk: (aangeboden)

1966 Corsa convertible, P.O.A;
Origineel, 180 hp, TURBO-
CHARGED, 67'000 Kilometer



Eric Mattern (F) eric.mattern@sncf.fr

LM convertible, 140pk Af te bouwen
restauratie vr.pr. € 4500 Meer info:
www.stephestaf.chez.tiscali.fr

LM sedan, tel..st.kolom. rijdt niet.
Vr.prijs € 1800 Incl. Franse papieren
vanessa@pontalaligne.ch
Zie ook www.Corvairfrance.free.f

*De redactie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de advertenties
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -landen, dus geen invoerrechten en BTW.
Daar het ons zelden gemeld wordt wanneer er auto's verkocht zijn, komt het voor dat advertenties niet meer geldig zijn.*

CORSA Classified

CARS FOR SALE



1963 MONZA, PG, near new tires, brakes, shocks, new Viton tube seals, interior very good, new carpet (Clark's), good glass, spare windshield, 4 years on paint, 87K miles, \$4,800 CDN. 1964 700 sedan, 110 hp, 21K miles, new clutch/throwout bearing/pressure plate, all new seals everywhere (Viton on pushrod tubes), heads deflashed, new Firestone 440 whitewall radial tires, new rear shocks, new gas tank and gauge, new weatherstripping, good glass, interior good but headliner is brittle. One of only 133 Canadian built with 3-speed manual transmission in 1964. Great on the highway and around town. Needs new floorboards and a paint job. Excellent car ready for easy restoration \$4,500 CDN. Or twofer \$9,000 CDN. Seller will donate \$500 to CPF when both cars sell. Merv Krull, 250/832-7326, Salmon Arm, BC Canada, krupross@sunwave.net. (BC)

1961

1961 LAKEWOOD 500, 13x6 Aero wheels, Addco anti-sway bar, gas dampers, original red paint & interior. Clear title, many extra parts & manuals, needs work. \$2,100 ONO. David, 626/584-6957. (CA)

1963

1963 MONZA 900 with 138K miles, 4-speed. Was still running in 1973 but not started since. Plates in storage and has a clean title. \$1,000. Pictures at <http://charlescook.com/corvair/>, charles@charlescook.com, 612/326-5325. (IA)

1965

1965 MONZA 2-door 110/PG, 25K miles, rust free Arizona car, white/off-white int., all rubber new, new windshield, body excl. Drive it home. \$3,500. Jean, 561/352-6158. (FL)

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," P.O. Box 607, Lemont IL 60439-0607, FAX 630/257-5540, e-mail: COMMUNIQUE@CORVAIR.ORG. The first six lines (52 spaces) are free to members, \$1 each additional line. Members commercial advertising is \$1.50 per line. Non-member rates are \$25 for six lines and \$3 per additional line. Photos: insertion size: 1-1/2" x 2-5/16", \$12 each; maximum insertion size 2-5/16" x 2-5/16", \$16 each. Deadline for all classified ads is the third day of the month preceding the issue cover date.

Classified advertising is also hosted on the CORSA Web site, WWW.CORVAIR.ORG.

1965 CORSA coupe, 140/4. Colorado car, complete, in primer 20+ yrs., runs but needs full body/inter/eng. resto. Includes parts car. Best offer to a good home. Jack, jack_4941@prodigy.net, 303/517-9286. (CO)

1966



1966 MONZA auto, Kelsy's. Photo you see. Charlie, 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1966 coupe auto A/C \$1,600. Are you wanting to be ready for summer, 1966 MONZA auto optioned convertible, lipstick over white top white, one of options power. Charlie Phoenix. (AZ)

1967

1967 coupe. Have a rust out? Got one auto factory A/C no title \$950. Nother coupe 1967 sister \$1,150. Charlie, 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1968

1968 MONZA 110 convertible, power top, recent paint, new interior, engine resealed, new top, good brakes and tires, \$8,000 OBO. Also GREENBRIER for restoration or for parts, \$500. Harry Herfurth, 954/971-8435. (FL)

CARS WANTED

1960 700 coupe with 3-speed transmission, no 500, Monza, 4-door, or PG. Thanks for any leads. Bob McShane, heritinsp@taconic.net, 518/325-3317. (NY)

1965 CORSA. James Ziegler, 1300 11th Ave S., St. Cloud MN 56301, 320/251-8847. (MN)

PARTS FOR SALE

PHOENIX CHARLIE
2902 N 60 Dr 85033
PARTS TYPE I would Buy
NOT STRIP'D NAKED
UNIB on RUBBER Choice \$'s
Lists SASE
US Postal Dollars USA

Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

Four 13" Monza hubcaps for '64, 2 good, 1 slightly curbed, 1 harder curbed, \$25+\$10 USPS for the set. Two 13" '65 Monza caps, dented, \$15+\$8 USPS. Good enough for daily driver. Dale Sargent, 533 Rutgers Rd., Cheyenne WY 82009-2635, 307/632-0427 or 631-0880. (WY)

Air conditioner, factory original, complete unit, removed from 1967 Corvair. Good working condition. Two spare compressors included. \$795 plus shipping. Bill Artzberger, 412/364-6842. (PA)

Bolt-on turbo fuel injection throttle bodies are now available. Replacement and custom metering rods, jets, and replacement throttle shafts for Carter YH

Complete Air Conditioning Kits

Everything you need to install air conditioning in your Corvair. The A/C Catalog is free C11682 - will also be in the new catalog (ready 3/1/07).

5% OFF!

All complete A/C Kits will be 5% Off the 2007 price from 1/1/07 - 3/30/07.



Clark's Corvair Parts, Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
fax: 888-625-8498 • www.corvair.com • email: clarks@corvair.com

CORSA Classified

carbs. E-mail chuck@blackhawkengr.com or call for info. Chuck Riblett, Black Hawk Engineering, 970/635-4769, 737 W. 10th St., Loveland CO 80537-4624. (CO)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$135 with exchange band \$180 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings. (MA)

LIFE OF A CORVAIR
Why WASTE \$ ON CUTTIN
CHARLIES FREE OF ROT!
METAL FREE OF ROT
NEEDIN' COSMETICS

Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

Detroit post, list parts like to see? 2902 N 60 Dr 85033. (AZ)

Detroit July (yours) card w/o return what? 2902 N 60 Dr 85033. (AZ)

What look for in placement? Arizona quality lite wt. 2902 N 60 Dr 85033. (AZ)

Valves, not 140 or turbo, used \$5 ea.; generators \$10, voltage regulators \$10, generator mounting pads \$10, generator end supports \$5, early cooling fans \$10, fan shrouds \$10, exhaust manifolds not 140 \$10, 145 cid piston/rod/cylinder \$15, carbs \$10, late tail light assys. \$10, late tail light lenses \$5, late instrument panels not Corsa \$20. All prices plus shipping. David, 626/584-6957. (CA)

2 new early shaded windshields, 1 used FC windshield, 4 engines. Several 13" 3-prong wire wheel covers in various conditions, various prices, disassembled, cleaned, polished, and painted if needed. Conditions vary from very good (minor scratches on edge) to some with small dents. Also have 2-3 sets of 2-prong 13" wire covers. Also have some 14" 3-prong wire wheel covers in various conditions. Several wheel covers from 1961-1967 in various conditions and prices. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

Comin Arizona postcard w/what. Upon getting here phone 623/247-3272 give time to display pick of litter. Phoenix Charlie always welcome fellow clubbers. Lost 20 yr display March 3 yrs ago. (AZ)

Explicit could be Phoenix Charlie metal free of rot comfortable price SASE. 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

You've tried to save yours. Might be time to inquire Phx Charlie as to update choice of zero turmoil of salt. (AZ)

Pcs of Corvair or whole rot free w/40 yrs worth still rite now trip'd over near full of those only on Corvairs. The chrome wonders one uses each time out. Roll on for salute some clown does not to your liking. The song hi man n fiddle 2007 it will be your turn 78c two long type #10 envelopes SASE like the US Postal M/O will return. Inner cost stamp how's that fairness you gals/guys order

that's all it takes to keep merry go round of rot free guy w/o phone house. Phoenix Charlie. (AZ)

Look to class personal. Put on touch. Charlie might have needing only cosmetics SASE inquire. Why? Put yourself thru order/wait/high\$/ship?/rite fit Charlie Phoenix. (AZ)

LIFE OF ME
Why CUT-WELD WAIT
STILL GET ROT
Phx CHARLIE ONLY
FREE OF ROT CORVAIRS

Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

Most of U have never been to God's country. Phoenix Charlie items are close to factory condition, none of rotted nuts brittle floors. Spend your \$ wisely getting home just cosmetics Corvairs to last to 2050 believe it. Hi humid conditions man's hair late coupes auto/factory A/C, less than nu. Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

Save trip wreck yard not much? Phx Charlie not blow own horn, close to condition as it was dealer year wise. Roller/Ramp/stawagon/10539. Other brite lite shine stuff. Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

PARTS WANTED

Reverse rotation camshaft for a Buick 215 V-8 conversion project. Will buy complete engine also if already converted for use in a Vair. Cars with V-8 Buick kit also considered. Leon, M-F 9-3 Mountain Time, 800/821-1342 or ccparts@whc.net. (TX)

Wanted: EMPI camber compensator and attaching hardware for EM car. Will consider rebuildable or

restorable condition, missing pieces, etc. Robert Parker, prkrep@netscape.net or 817/460-5369. (TX)

LITERATURE & COLLECTIBLES

Service manuals for Corvair by Chevrolet. 1960, 1961 & 1965 major service manuals \$24.95 ea. All other yearly service manual supplements \$9.95 ea. All yearly owners manuals \$12.95 ea. Alex Voss, 4750 37th Ave. S., Seattle WA 98118, 206/721-3077, www.books4cars.com. (MI)

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. 1960-68 \$15. Owner's manuals 1960-69 \$18. Paint color chips 1960-69 \$5. All prices per year. Add \$3.85 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256 www.autolit.com. (NY)

MISCELLANEOUS

Waterstone coasters, set of two, moisture absorbent stone, featuring "Corvair 1960-1969" or Route 66 sign, please specify. \$10 per pair includes shipping, from Indian Nations Corvair Association, c/o Cliff Nieman, 10000 Willow Springs Dr., Guthrie OK 73044-8243. (OK)

PERSONALS

Human mind, how it thinks, those who can't won't. Rot free means free. Charlie's 3rd grade education who said that? Open Forum. There's nothing free. With exception of Dye for Q free of salt damage zero cut-n-weld wait put \$ in cosmetics. Back of CORSA Jan 07 Mar May July Detroit Michigan 1st col top under Arizona. USA SASE US Postal funds/dollar. Charlie Phoenix. (AZ)

Ya out tired tried too. 2007 came about before I knew it. Twas 6AM just nuther AM first of week 1st of year. Thank to all good Corvair owners Charlie. (AZ)

"The Clark Experience"—More Than Parts!

650 Page Catalog

14,000+ Quality Parts

1000's of Reproductions

Interactive Internet Site

Cheerful, Experienced Order Takers

Knowledgeable Technicians

Fast, Courteous, Professional Service

Always Trying to Surpass Your Expectations

"The Clark Experience" Only at...

Clark's Corvair Parts, Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370-413-625-9776
 fax: 888-625-8498 • www.corvair.com • email: clarks@corvair.com



• EURO-MEETING CORVAIR •

Sortie européenne du CCCF



Cette élégante Monza hollandaise de 1963 a vu sa face avant redessinée.



Coupé Sport Monza 1961 avec levier de vitesses au plancher.

Réunir plus d'une trentaine de Chevrolet Corvaire sur un même lieu en France n'est pas une entreprise aisée. La petite diffusion de ce modèle allié à une faible préservation, surtout pour les conduites intérieures, font qu'il reste en France un peu moins de 200 unités survivantes.

Pourtant les trois principaux clubs consacrés à cette voiture ont réussi ce challenge le week-end du 9 au 10 septembre dernier à Nancy. C'est au Président du Club suisse, Bernhard Willi, qu'en revient le principal mérite, puisque c'est grâce à son esprit d'organisation que cette sortie a pu être réalisée et réussie. Je rappellerai, au demeurant, que c'est un peu logique qu'il en est été ainsi puisque Louis Chevrolet était natif de ce pays.

Les trois Clubs européens, Hollande, Suisse, France sont « Chapter » du club américain « Corvaire Society of America » et ont privilégié la ville de Nancy par rapport à sa position relativement centrale vis à vis de ces pays sans oublier l'Allemagne qui est une filiale du club suisse. Rendez-vous avait été donné sur la place Carnot, non loin de la célèbre et magnifique place Stanislas. C'est ainsi que les Nancéens eurent la surprise de voir, pour la première

fois sans doute, autant de Corvaire réunies en un même endroit. Les participants furent assaillis de questions posées par les visiteurs. Beaucoup d'interrogations sur cette étrange voiture américaine à moteur arrière 6 cylindres refroidis par air : il n'y avait donc pas que des gros V8 ou 6 cylindres en ligne en ce temps là au pays de l'Oncle Sam ? Pour être parfaitement honnête, l'emploi de pneus et d'amortisseurs modernes et performants ont transfiguré les Corvaire de première génération (1960 à 1963) en les rendant souvent plus sûres que des européennes contemporaines.

Nous avons pu constater lors de cet important rassemblement, à travers les interrogations du public, que les mentalités ont considérablement évolué en la matière. Après les festivités d'usage, repas, animations, récompenses... rendez-vous à été pris dans 3 ans pour le prochain « Euromeeting Corvaire » qui se déroulera en Allemagne.

Texte : Paul Dupuis-Philipponnet
Photos : Chevrolet Corvaire Club de France

*Chevrolet Corvaire Club de France,
 93 rue d'Angerville, 91410 Les
 Granges le Roi, tél : 01 64 59 96 99,
<http://corvairefrance.free.fr/>*



Ce cabriolet Corvaire de 2ème génération (1965/69) est venu de Suisse.



Au camping de Villers les Nancy, le coin des Corvaire françaises.



Suisses, Allemands, Hollandais et Français ont exposé les voitures le samedi dans le centre de Nancy.



Mélange des carrosseries et des clubs lors de l'exposition sur la place Carnot à Nancy.



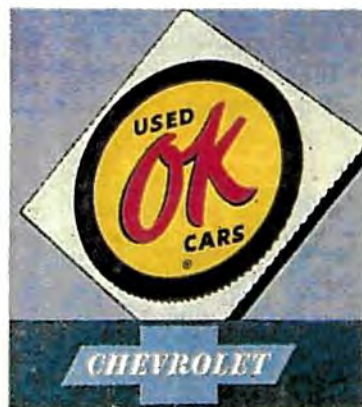
Un étonnant break lakewood Monza 1961 venu d'Allemagne, il ne fut produit que deux ans.



In just one stop, you've found a lot to look for

And a lot to consider, too. Like the fact that your Chevrolet dealer puts so many people into new cars, he has a fresh selection of used cars to browse through almost every day. All kinds of them. So you don't have to shop all over town to find that bucket-seated Impala. Or one with power steering. Or late models in other makes. Or that handy pickup.

Then, too, consider the salesman. He's there to help you by passing on all he's learned



about picking out used cars over the years. And happy he is to do it.

Finally, consider the OK sign. It's a welcome one if you don't know your cars. Because it stands for a man your community *does* know. Check the used cars he lists in your local paper. Then stop in any time. More than likely, you'll find the used car or truck that's exactly right for you. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.