

Corva Club Nederland

VAIRMAIL



10° JAARGANG
2

2007 — 2012 Clark's Catalog

This will be *THE Catalog* until 2013

Includes all our *NEW* parts, *KITS*, improvements and Updates

Over

6 solid months
in the making!

Thicker
than
ever!

Over

670 pages
1900 photos
1100 sketches

Over

500 exploded diagrams
14,000 parts listed
11,000 index entries

Includes
updates
on 80% of
the pages!

M-O-R-E

Clark Multi Kit choices



3 volume
set

Will be used
until
March 2013

You need THIS catalog!

How to get one!

Rush order — JUST the catalog
order over the Internet or by any of our regular methods

Available 3/1/07



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

Van de voorzitter

Er is weer een vergadering geweest. Deze keer in Apeldoorn. We hebben daar o.a. gepraat over de organisatie van ons 10 jarig jubileumfeest dat in september zal gaan plaatsvinden. Meer hierover vind je in een apart artikel in dit blad. Ook heeft er een bestuurswijziging plaats gevonden en is er gepraat over meerdere wijzigingen in de loop van dit of volgend jaar. Zoals je misschien gemerkt hebt is deze column niet meer geschreven door de redactie maar door de voorzitter. Het maakt eigenlijk weinig verschil want de tekst komt van hetzelfde toetsenbord. Toch is het de bedoeling dat andere leden van het bestuur zich ook om een of meer kolommen gaan bekommeren zodat we wat meer differentiatie en inzichten krijgen in het wel en wee van onze club.

Vorige keer hebben we er melding van gemaakt dat deze uitgave gewijd zou worden aan de zogenaamd 'Utility Vehicles' ofwel de Greenbriers, Rampsides, Corvans en niet te vergeten hoort de Lakewood/Stationwagon in dit rijtje ook thuis.

We hebben weinig respons gehad op onze oproep om eens en artikelje te schrijven. Bovendien zit er weinig schot in de restauratieprojecten en is een van de Lakewoods van de hand gegaan naar het buitenland. Toch zullen we in dit nummer proberen er wat leuk van te maken met beelden die je nog niet eerder gezien hebt.

In dit nummer ook een uitgebreide reportage over Clark's Corvair Parts, een vertaling uit Hemmings Classic Car Magazine van juni vorig jaar. Een artikel dat we aangereikt kregen van Ruud Keers. Waarom een zulke uitgebreide reportage zul je zeggen? Wel, Clark's is al jarenlang, en op dit moment nog onze enige sponsor. Een beetje eerbetoon na zovele jaren mag dan wel wezen, naar onze mening. En het is bovendien nog interessant ook. Zoals je kunt lezen in andere artikelen zal er volgend jaar het een en ander gaan veranderen met het clubblad. Hoe we het precies gaan invullen weten we nog niet, maar dat er aan het blad in zijn huidige vorm een einde komt is zeker. Nu het zomerseizoen er aan staat te komen, of eigenlijk zitten we bij het samenstellen van dit blad er al volop in, gaan we weer de weg op en genieten van onze 'Pancake Six'. Liefst met het dak omlaag al je de eigenaar van een cabrio bent.

Kortom er staat weer veel te gebeuren; het rijzeizoen komt er weer aan, het weer is goed, de economie draait goed en hopelijk ook onze Corvairs....

Veel kijk- en leespezier.

Colofon

10^e jaargang nr.2

.mei /juni/juli 2007

Uitgave en redactie:

Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:

Leon Janssen

Bornerweg 13

6141 BJ Limbricht

Tel. 046-4 51 63 23

voorzitter@corvair.nl

*Administratie en abonnementen/
contributie:*

Ruud Keers

Corn.Anthoniszstraat 69/3

1071 VS Amsterdam

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'. Dat schreven we in de vorige editie, en we houden ons daar ook aan. Laat nu juist ook de Corsa uitgave van april ook ruimte ingenomen hebben met een paar artikelen over deze Corvair modellen! Puur toeval.

Van de secretaris

De zomer komt er aan. Voor de liefhebbers van klassieke auto's is het nu weer de tijd dat ze uit de winterstalling gehaald worden (afgezien van natuurlijk de echte die-hards die altijd doorrijden). Voor cabriolet bezitters was het de laatste tijd helemaal aanlokkelijk met al die zon.

Voor mij dus ook weer tijd om de Corsa eens te starten. Turbo's hebben de naam dat ze wat eigenzinniger zijn dan de andere Corvair modellen en de mijne is geen uitzondering. Meestal moet er na de winter een tijdje flink gestart worden voordat het beestje er weer zin in heeft. Twee weken geleden was het dus weer tijd en na een dik kwartier had ik hem eindelijk weer aan het lopen. Meestal roep ik mijn vrouw dan toe waar de sleutels van onze dagelijkse auto liggen. Haar antwoord hierop is steevast: "je blijft niet liggen hè, want ik kom je niet ophalen". Ondertussen weet ik ook dat als de Corsa éénmaal loopt dat het wel goed komt. Met de eerste rit moet alles weer wat op gang komen, maar de tweede keer is het al weer helemaal goed. Dan is de eerste draai van de sleutel voldoende om op pad te gaan. En dat is maar goed ook want we zijn druk! Druk met het werk, druk thuis en natuurlijk ook met de Corvair Club. Na de zomer staat het tienjarig jubileum op stapel en zowel Leon Janssen als Mike Cramer hebben aangegeven dat ze het wat rustiger aan willen gaan doen en dat ze hun functies neer willen leggen. Zelf heb ik er nog wel even zin in, maar ik doe het werk dan ook nog niet zo lang. Beide heren hebben er dan 10 jaar op zitten en het is niet vreemd dat ze vinden dat iemand anders de fakkel maar eens moet overnemen. Voor Mike is al een opvolger (penningmeester) gevonden maar er wordt nog gezocht naar een opvolger voor Leon. Omdat Leon zijn functie nogal wat verschillende taken omvat is afgesproken dat we deze taken misschien over wat meer mensen moeten verdelen. Zodra hier wat meer over bekend is, komen we hier op terug. Hetzelfde geldt voor ons tienjarig jubileum, zodra het programma wat meer definitief is hoort u van ons!

Ik wens iedereen veel plezier het komende seizoen, of het nu sleutelen of rijden is. Laat ze maar zien!

Guus de Haan, Secretaris.

Agenda

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

Vervolg volgende pagina

Juni

- 2 Saturday Night Cruise Den Haag
- 10 King Cruise Muiden
- 17 Goud van Oud.Rit4 Guus Marinus
- 17 Ardennen Classic Cult. Centr. Genk
- 17 Int. Oldtimer Dag Lelystad
- 17 American Wheels Asten-Heusden
- 24 All American Sunday, Big Daddy's Nieuwegein
- 22-24 Goodwood fest. of Speed GB
- 23-24 Historische schepen, auto's, motoren,terkkers enz. Den Helder

Juli

- 1 Hist. Vervoer Millingen ad. Rijn. Alles wat wielen heeft -defile
- 1 Oldt. evenement Oisterwijk
- 8 Goud van Oud Rit 5 Guus M.
- 8 Coast American Oostende
- 21 Park & Party Skipiste Nieuwegein

Van de penningmeester

29 april 2007. Beste Corvair vrienden, Sinds de oprichting van de Corvair Club in 1997, door Leon en mij heb ik mij bezig gehouden met de financiën van de club. Leon het blad en ik de kas een onevenredige verdeling maar wel met wederzijdse instemming. Ik heb altijd met veel plezier en passie in, onder, en naast de Corvair gestaan, en daarbij de leden administratie verzorgt. Sommige dingen veranderen in der loop der tijd zo ook passie. De omstandigheden om mij met de Corvair bezig te houden zijn de laatste jaren verre van ideaal waardoor deze minder aandacht en zorg krijgt. Ik liep al enige tijd rond met de gedachte om te stoppen met de administratie maar wilde dit niet doen zonder goede opvolging. Onderweg met Ruud en Annemiek naar de ledenvergadering bracht ik dit ter sprake waarbij Ruud spontaan aanbod dit over te nemen. Een geweldig aanbod dat ook op de leden vergadering is besproken en akkoord bevonden. Graag wil ik Leon nog een compliment maken voor de toewijding waarmee hij tien jaar lang ons voortreffelijke blad heeft gemaakt. Elke keer boeiend en gevarieerd, wetend wat een inspanning en offer het was om dat ook voor deze prijs te kunnen doen. Ruud hartelijk dank voor je spontane aanbod ik wens je veel succes toe.
Mike Cramer

Van de nieuwe penningmeester

Na 10 jaar heeft Mike Cramer, een van de oprichters van Corvair Club

Nederland de wens te kennen gegeven dat hij het penningmeesterschap wil overdragen. Ik neem het dit jaar van hem over en zal alles op de zelfde wijze voortzetten.

Mike, heel erg bedankt voor je 10 jarige inzet voor de club.

Op de laatste vergadering met de bestuursleden ter voorbereiding voor het 10 jaar jubileum meldt de voorzitter dat het club blad in de huidige vorm zal verdwijnen .

Toch wel even schrikken, we kijken er elke keer verlangend naar uit.

Leon legt het uit: Elke uitgave kost een week werk om het blad samen te stellen. En dan praten we nog niet eens over de kosten.

Als we dit mooie clubblad in de huidige vorm willen handhaven, heeft de penningmeester becijferd, moet de contributie met € 65.00 per lidmaatschap verhoogd worden.

We kunnen nu wel meteen zien wat de voorzitter 10 jaar lang voor de club gepresteerd heeft. Lintje zit er niet in! Maar de award uit de USA heb je er welverdiend voor gekregen.
Ruud Keers.

Metten van het olieverbriuk.

Vraag: Hoe moet het olieverbriuk bij auto's en motorfietsen nauwkeurig worden vastgesteld? Zijn er bijzondere zaken waar je op moet letten?
Antwoord: Het nauwkeurig bepalen van het olieverbriuk is een precies klusje, maar meestal is een grove indicatie voldoende. Om te beginnen moet er worden vastgesteld of het oliepeil bij koude of warme motor moet worden bepaald. Als het om motoren meteen aparte olietank gaat, moet het oliepeil na enkele minuten draaien gevolgd door enkele minuten stilstand worden gemeten. Bij sommige motoren kan het oliefilter vervelend doen door soms wel of soms niet leeg te lopen in het carter. Dat gooit een nauwkeurige meting in de war. Er zijn motoren die een behoorlijk verschil in niveau op de peilstok vertonen tussen koud en warm (80°C en hoger). Pas op met boven peil situaties, want er ontstaat gemakkelijk schuim dat voor hydraulische kettingspanners en stoters kwalijke gevolgen heeft, om over de achteruitgang in het dragend vermogen van lagers maar te zwijgen. Goed peilen is van doorslaggevend belang, de meeste motoren zijn gevoelig voor de stand van de auto of de motorfiets. Dus moet het voertuig rechtop staan op een vlakke

vloer. Om het olieverbriuk te bepalen, moet er consequent dezelfde meet- en bijvulmethode worden gebruikt en een nauwkeurige kilometer-registratie worden bijgehouden. Laat u niet verrassen door brandstofverduning. Als de olie sterk naar benzine ruikt, is er misschien iets mis met de mengselverrijking bij het starten en opwarmen of worden er veel korte ritten gereden. Tijdens een lange rit wordt de olie heet en verdampt er veel brandstof, hetgeen zorgt voor een onverwacht hoog olieverbriuk. Hetzelfde kan gebeuren als de auto of motorfiets voor een ongewoon stevige rit wordt gebruikt, ook daarbij kan het olieverbriuk aanzienlijk hoger uitvallen dan bij woon-werkverkeer. Vergist u zich overigens niet in het effect van het moderne fileverkeer op het olieverbriuk. Door de lage zuigertemperatuur en de hoge onderdruk in de verbrandingskamer verbruiken motoren heel wat meer olie dan bij constant hard rijden.

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.

Clark's Corvair Parts Inc.

Repro Parts for the
FUTURE OF YOUR CORVAIR

- Over 12,000 parts in stock
- Superior customer service
- Friendly tech support
- 650 page catalog
- Easy to use online catalog and ordering

THANK YOU
FOR YOUR SUPPORT!

Every order to Clark's
helps keep the parts coming!

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

Tucker door Philip Egan. Deel 7

Dit is het laatste deel van de bouw van een kleimodel zoals Philip Egan heeft ervaren en beschreven. We zullen de verder historie van het Tucker verhaal in de volgende edities beschrijven.

Het onvoorspelbare weer in Chicago begon ons dus zwaar tegen te werken. Onze klei die van inferieure kwaliteit was, begon barsten te vertonen tijdens een hittegolf. Honderden kilo's van het zorgvuldig verdeeld materiaal begon van plaats te veranderen in de aircoloze ruimte en het oppervlak was niet goed genoeg meer om het glad te maken. We trachtten met terpentijn het oppervlak te bewerken, maar dat werkte maar tijdelijk. Zodra het opdroogde begonnen er weer barsten te komen. Een inspirerend moment bracht ons ertoe om de bedrijfsbrandweer te bellen om een CO2 truck te vragen. De brandweerlui hadden toch niets te doen en waardeerden deze oproep zeer. Blusser na blusser met CO2 gas werden er over het kleimodel gespoten om de klei koel te houden, en na een tijdje hing er een koele mist in de hal die succesvol het barsten van de klei tegenging.



De achterkant van het 2^e model: de achterrauit stond te hoog en de uitlaatpijpen werden in de bumper geplaatst.

Aan de wand hingen nog altijd de tekeningen die zo nu en dan veranderd werden. Echter één bleef er nagenoeg ongewijgd.



Dat was die van de voorbumper die Read Viehmeister getekend had. Terwijl wij ons over het kleimodel druk maakten, was Preston Tucker bezig met het financierings spook. Tucker had ook zijn zinnen gezet op een compleet en werkend metalen prototype van de Tucker '48, om dit aan de wereld te presenteren in de vroege zomer. Dit plan was een urgente bezigheid geworden.

Het Lippincott kleimodel bijna klaar met het voorbumper van Read Viehmeister. In het midden, 3^e van links Phil Egan.

nomen. Er werd mij een vooroorlogse Studebaker instrumenten paneel overhandigd en mij opgedragen hier een eigentijdse vormgeving aan te geven. Dat was nog eens een uitdaging! Maar zoals in vele facetten met dit project werden ingrijpende innoviteiten afgedaan met 'later!'.



Het karige vooroorlogse Studebaker instrumentenpaneeltje...

Het werk hieraan vorderde wel, maar de voortgang ging te langzaam. Omdat we slechts detail na detail als goedgekeurde portie aan konden reiken aan Herman Ringling die de zorg voor het metalen project had. Maar aan het interieur was nog bijna niet gewerkt. Een aantal van mijn schetsen werden daarvoor overge-

Tucker Madawick werd opgedragen om bepaalde vormen in te passen in massaproductie. Men wist dat het succes van dit project zou staan of vallen met een productie van enkele duizenden auto's die per maand van de assemblagelijijn moesten komen. In feite waren we toch al flink opgeschoten. In de vijfde week van ons project was het tweede kleimodel in een uitstekende vorm gekomen. De inlaat in de achterschermen was

verbeterd en de achterste venstertjes waren van plaats veranderd ten gunste van een beter zicht. Vormgeving voor deurkrukken was gepresenteerd en subtiele veranderingen aan de voorschermen werden voorgesteld. Ook was er een nieuw logo-embleem gekomen dat ontworpen was door de grafici in het New Yorkse kantoor van Lippincott. Het achterste van de wagen was nu in een geheel gebracht met de uitlaatpijpen onder de aluminium bumper.

De twee kleimodellen waren nagenoeg af. Model 1 kwam dicht bij de op 2 maart in de kranten afgebeelde ontwerpen. Model had iets mindere



Het nieuwe merklogo van Lippincott.

uitbundigheid maar de eigenzinnige frontpartij was gebleven.

Op 21 april werden we bijeen geroepen voor een vergadering. Hall Bergstrom vertelde ons dat Preston Tucker spoedig een 6-tal auto's wilde zien voor een crash programma.: "Op wielen, gelakt, volledige belijsting en inclusief een versterking in het voorscherm".

"De hele natie verwacht ons" voegde hij er aan toe.

Het was alsof een schipper op een lange reis het punt van 'no return' gepasseerd was.

Waarom Preston Tucker dit moment gekozen had is niet bekend. Misschien wist hij dat deze opdracht onmogelijk was maar toch geloofde hij dat zijn imago om een onmogelijke droom te verwezenlijken alle medewerkers zou aansporen om een uiterste prestatie te verrichten.

Tucker bezocht ons nu regelmatig om kleine veranderingen te beoordelen. Alles was nu klaar. De afwerkingsafdeling werd erbij gehaald om



Audry Moore, een interieurstyliste, hield zich bezig met de kwaliteit en de kleuren combinaties voor het interieur.

kleuren voor de Tucker '48 te kiezen. Buiten was het een warme april dag. De ramen van de hal werden opengezet om de hoog ontlambare spuitnevel van de lakken te laten wegwaaien. Het hoofd van de afwerkingsafdeling richtte zijn spuitpistool en begon te spuiten; "Oh mijn God!" riep een van ons team; "Je rookt nog een sigaret!". Een klein stompje hing nog aan zijn lippen. Hij keek verrast op en drukte het stompje uit en verrichtte vervolgens een prachtig stukje spuitwerk op beide modellen.

Even later werd zorgvuldig het maskeerpapier en de tape eraf gehaald, en beetje bij beetje kwamen er twee in grijze glanslak gehulde Tuckers '48

tevoorschijn. Preston Tucker kwam erbij om te zien wat de maandenlange klus had opgeleverd. Hij liep ogenschijnlijk verheugd om de auto's heen en nam extra de tijd om de voorbumper partij te inspecteren. Toen zei hij "Dat is het!".

Er was verder geen fanfare, geen champagne en geen ceremonie. Alex Tremoulis had 125 dagen aan het project gewerkt en wij zo'n 53. Er werd niet meer gepraat over de 6 auto's die nodig waren voor de crash test. De beëindiging aan het Lippincott model op 3 mei 1947 was het einde van onze participatie van buiten, aan de vormgeving van de Tucker '48. Ons werk aan het Tuckerverhaal zat erop. Read Viehmeister ging weer terug naar Yellow Springs, Ohio, en de rest van ons vertrok weer naar New York. Het was een fascinerende ervaring geweest gehuld in een grote mate van onzekerheid. Wij allemaal voelden dat aan.....

Philip Egan, hier bezig aan een lop8 tweedeurs model om als tweede lijn te presenteren van de Tucker '48 maar die er nooit zou komen...



Vergadering 23 maart Apeldoorn.

Het was een geslaagde vergadering, laten we daar mee beginnen. Van de opgeroepen leden waren alle aanwezig, van andere leden niemand. Geen probleem, het merendeel van de vergadering ging over de invulling van de jubileumviering in het najaar. En daar willen we eigenlijk nog niet te veel over verklappen. Wél dat we dit gaan vieren op de Veluwe en ook dat er een datum is vastgesteld: In het weekend van 15-16 september gaat de Corvair Club Nederland zijn 10 jarig bestaan vieren. Hou die datum dus alvast vrij, want we verwachten jullie allemaal! Tijdens de vergadering werden er

nu al moeten adviseren om ook een verrekijker mee te brengen. Of we in de komende edities nog meer mogen gaan verklappen hangt een beetje van de betreffende organiserende leden van het feestcomité af. Verder werd er ook nog gepraat over de 'herindeling' van het bestuur. De voorzitter gaf te kennen dat hij na tien jaar het stokje wel eens wil over dragen aan iemand



De penningmeester, Mike Cramer, had al een opvolger in petto en na een kort overleg maakten Ruud en Annemiek Keers bekend deze functie wel te willen overnemen. Ook zal het blad gaan veranderen. De redactie heeft er een te zware taak aan om de continuïteit in de huidige vorm te garanderen. Bovendien denken we dat het een beetje te veel een 'magazine' is geworden waarbij de leden een beetje terughoudend zijn om hun mededelingen of artikelen in te sturen. Dus vanaf volgend jaar gaat het blad eenvoudiger worden met waarschijnlijk een grotere frequentie. Wij denken dan aan een maandelijks uitgave van hoogstens zes pagina's waarbij ge(d)acht wordt dat de bestuursleden zowieso een verslagje maken van hun activiteiten. Maar zover is het nog niet; laten we eerst maar eens dit jaar vol maken en het 10-jarig bestaan van onze club op een heuglijke manier vieren.



eerst een aantal suggesties gedaan, en vervolgens werden er taken verdeeld aan de leden die daar respectievelijk hun kennis van hebben. Het werd uiteindelijk een interessant en redelijk vol programma waarin de verrassingen niet van de lucht zijn. Daarbij moeten we wél nu al verklappen dat er een heuse "Valve Cover Race" gaat plaats vinden waarbij er mooie prijzen te winnen zullen zijn. Ad Dijkstra en Hans Tesselaar tekenden voor dit deel van het feest en we zullen dan ook onze mooiste en snelste 'racedeksels' mee brengen. Verder zit het programma, zoals gezegd, vol verrassingen waarbij we

anders. Ook de penningmeester dacht er zo over. De, in eerste instantie kandidaat-voorzitter in de persoon van Guus de Haan liet echter weten dat hij daar voorlopig toch niet de tijd voor heeft.





Chevrolet 'Universelle'

Dit is geen prototype van de Greenbrier. Daar voor was het nog te vroeg. Maar reeds in 1955 bouwde GM dit prototype voor een kleinbus (Minivan) en hij deze heeft onmiskenbaar model gestaan toen de Greenbrier er echt aan stond te komen. De naam die GM aan deze 'MiniVan' gaf was 'Universelle'. Het klinkt een beetje Frans, maar voor een wagen met deze ranke (maar bepaald niet slanke) vormen was deze naam nog niet zo gek gekozen. Zelfs de grootte van de radiatorgrille is niet van die tijd, ofschoon het lijkt dat de bumper van de achterkant van een Cadillac was geleend.



Caroline's Spyder

Dinsdag 10 april, 's avonds rond een uur of negen; een opgewonden Caroline in een illegaal gevoerd telefoontje vanuit de cabine van haar



vrachtwagen ergens tussen Den Bosch en Utrecht: "De auto is al bijna klaar!" was haar eerste zinnetje; "De motor zit er al in en ook de ruiten zijn geplaatst!". "Oh dan zal ik maar eens gauw met nog wat onderdelen komen" was mijn reactie. "En ja, heb je die carburateur nog, want ik kan hem hier nergens vinden!"

"Ik zal wel eens kijken, maar ik dacht toch dat die bij jou ligt" was mijn weerwoord.

Enfin, er zat weer schot in de Spyder.

Na circa vijf jaar stil te hebben gestaan na de grote, maar gelukkig niet allesverwoestende brand van Caroline's Spyder, moest het er nu dan maar eens van komen.

De jongens van de 'Speedshop' die hem een jaar of vier geleden gespoten hadden, zijn uit elkaar gegaan en hebben nu elk hun eigen werkplaats.

Één ervan heeft nog naam gemaakt in een 'Pimp my Car' programma. De ander kwam toevallig in contact met Caroline, en liet na een praatje weten dat ze welkom zou zijn om de

wagen nu ook weer in elkaar te zetten.

Er moest nog wel het een en ander gebeuren, maar de grote dingen waren dan toch gedaan; hij zat keurig in de lak en de motor lag er deels

gereviseerd en compleet bij, evenals de versnellingsbak annex differentieel.

Alle verbrande delen waren vervangen en de beschadigde delen opnieuw gelakt. Het enige wat er nog zou moeten gebeuren was een

Maar hier en daar misten er nog wat schroeven, plaatjes en ringetjes. Samen met Caroline gingen we op zoek in haar kleine, maar o zo knusse magzigtjes (lees woning, garage en andere opstallen). In de garage lagen ze niet, dan kijken in gebouw 2, een plaatstalen schuurtje. Ook daar niet dus door naar gebouw 3, een blokhut/ tuinhuisje. Daar ook niets!

Weer terug naar gebouw 2 en daar vonden we vooraan nog een doos waar we in eerste instantie overheen gekeken hadden. Daarin lagen in ieder geval de achterlichten, of wat er tenminste nog van over was.

Nu had Charles al laten weten dat hij een lijstje zou maken van alle delen die hij nog nodig dacht te hebben, maar Charles is een bouwer van zogenaamde 'Hot Rods' en in die branche wordt er nog wel eens wat geschuifd met carrosserieën, motoren onderstellen en noem maar op.

Een UNF bout past net zo goed in een bepaald gat als er maar een UNF moer op kan....

We hadden het al zo vaak geprobeerd om bij haar thuis aan de Spyder te werken. Maar vanwege de geringe afmetingen van haar garage zou dat buiten in de oprit moeten gebeuren. En er was maar zeer beperkte tijd vanwege haar nachtdiensten en andere activiteiten. Ook onze tijden waren gelimiteerd. En als er eens een



stuk bekabeling en een paar nieuwe achterlichten bestellen.

halve dag te spenderen viel, regende het meestal pijpenstelen of was het



Links; Nog een pronkstuk van de handen van Caroline's Spyder monteurs.

berekoud. Kortom, het kwam er maar niet van. Toen bood Charles zich dus aan, natuurlijk tegen betaling, maar de vraagprijs was zo gering dat Caroline het er graag voor over had. We zullen zelf later nog wel wat

checkups moeten doen maar het grote werk is dan in ieder geval gedaan. Zo moesten we constateren dat de voorruit er nog een keer uit moet omdat de sierstrip niet netjes in de nieuwe rubber zit. Op de valreep werd de carburateur, die we vijf jaar

geleden voor haar ergens weggelegd hadden, nog gevonden ook! Nu de klemmen van de kruiskoppelingen nog, de bedrading, de bumpersteunen, een filterhuis-deksel en nog wel wat meer. Maar dan over enige tijd zien we de zilvergrijze Spyder weer op onze bijeenkomsten, als Caroline tenminste er tijd voor heeft, want ze hardloopt nog, fietst, heeft muziekles, en niet te vergeten haar motorwereldje waarvoor ze een keuze kan maken uit een stuk of zes verschillende machines waaronder drie Harley's. Oh ja, Caroline had toch ook nog de beschikking over een paar andere klassieke auto's.... En als zij geen tijd heeft om naar ons te komen, ben je altijd welkom om 'een bakkie te doen' bij deze bezige bij. Als ze tenminste thuis is!

Hieronder ; zo gaat ie worden.....



Corvair meeting Zondag 17 juni

In samenwerking met Goud van Oud heeft de jaarlijkse

Corvair club zomermeeting plaats in het Brabantse land.

We komen bijelkaar in Moergestel in "t Draaiboompje" Hild 1.

Afslag A58 –Moergestel- rotonde rechts (voor Total pomp)

Na kerk rechts ca. 3km richting Oirschot/Eindhoven.

Samenkomst 11 u, vertrek 11.30u Lengte van de rit circa 80 km.

Maak je in ieder geval vrij om deze rit te bezoeken zodat we weer eens een echt Corvair treffen hebben en elkaar kunnen ontmoeten.

En met Goud van Oud is succes verzekerd!



Corvair Club Nederland - Jubileum Treffen 15/16 september

Jubileum treffen of welke naam we ook aan dit treffen willen geven...

We kunnen het niet vaak genoeg in je hoofd (en agenda) prenten. Hou het weekend van 15/16 september vrij voor deze jubileumbijeenkomst van onze club. We denken er aan om ook de vrijdag voorafgaand al een beetje van leer te trekken. Dat wil zeggen dat we het hele weekend wel wat te doen zullen hebben. En diegenen die van ver moeten komen kunnen dan op hun gemak aan komen tuffen om geheel uitgerust aan het weekend te beginnen, De redactie heeft van het feestcomité voorlopig nog geen toestemming gekregen om dat wat er op stapel staat te publiceren. Het zal de ene verrassing na de andere worden en je zult je geen moment vervelen. Begin alvast te bouwen aan een 'Valve Cover Racer', en leg in ieder geval een verrekijker gereed.

Tussen de bezoeken die we af leggen zit dan meteen een rit over een deel van de Veluwe en de Achterhoek ingebouwd. Voor diegenen die (nog) niet met hun Corvair kunnen komen proberen we een alternatief te bedenken. Je komt in ieder geval dan maar met je dagelijkse auto naar de verzamelplaats die we later apart of in het clubblad zullen publiceren.

Het programma volgt in de volgende editie.



Clark's Corvair Parts



Chevrolet's luchtgekoelde compact kon geen betere vriend hebben....

Stel je voor, je bent manager van het onderdelenmagazijn van een Chevroletdealer in de zorgeloze dagen van 1959. Je hebt een goede aanvoer van onderdelen om al die nieuwe Biscayne's, Impala's en Bel Air's op de weg te houden, en het leven is er redelijk eenvoudig, in acht nemend dat er genoeg onderdelen voor deze auto's op voorraad liggen.

Dan laat Chevrolet een bom ontploffen: een geheel nieuwe Corvair komt in 1960 op de markt. Het is een revolutionair model, een compact met een achterin liggende luchtgekoelde zes cilinder boxermotor. De automobielpers gaat uit zijn dak over de technische innovaties van deze nieuwe wagen, maar jou levert het een voortdurende hoofdpijn op. Je moet plaats zien te vinden voor al die honderden onderdelen die op geen enkele andere Chevrolet passen; Onderdelen als lucht- en elektrische thermostaten en klepstoterbuizen, rubbers, wat ze ook te betekenen hebben. Ze zouden je ook gezegd kunnen hebben dat je de onderdelen van de Vanguard sateliet van Nasa, die

toen de ruimte in werd geschoten, op voorraad zou moeten hebben.

Geen wonder dat de dealers, toen Chevrolet de Corvair in 1969 uit productie nam, deze onderdelen zo gauw mogelijk uit hun assortiment verwijderden. Ondanks een algemene vraag aan de fabrikanten om de onderdelen nog een aantal jaren te blijven maken nadat het laatste model was verdwenen, was er niet die vraag naar op het eind van het tijdperk van Aquarius.

Godzijdank voor de Corvair fans dat Cal en Joan Clark van deze wagen hielden en erin geloofden. "Juist op het moment dat er niemand meer in de Corvair geloofde kwamen wij met onze handel" herinnert zich Calvin Clark; "Wij geloofden absoluut in deze wagen, op geen enkele manier. Waren wij klaar met de emotionele achtergrond van deze wagen". Wat Cal en Joan deden was het opzetten van Clark's Corvair Parts, 's werelds grootste leverancier van onderdelen van deze luchtgekoelde Chevrolet. Vanuit hun locatie bij het pittoreske stadje Shelburne Falls in west Massachusetts versturen ze onderdelen naar alle werelddelen behalve Antarctica. Zij offeren meer

dan 14.000 verschillende delen in een 600 pagina's dikke catalogi.

Terugkijkend in de Clark's historie is er altijd een Corvair in de hoofdrol. Cal's vader, Calvin sr. was technicus bij de nabijgelegen Miller Tool Company. Hij bezat twee Corvairs; een '61 en een '64-er. De jonge Cal behaalde zijn rijbewijs in 1964 in de '61er Corvair van zijn vader. Hij leerde Joan kennen toen ze beide op de High School zaten, en ook zij leerde rijden in de auto van Cal's ouders. "Het was als opklimmen naar een Cadillac toen ik vanuit de VW van mijn ouders in een Corvair stapte" zegt Joan.

Cal gaat onderwijs geven gedurende het laatste jaar van zijn universitaire studie en kon van zijn salaris juist een VW kopen voor 200 dollar. "Die was nog altijd goedkoper dan en tweedehands Corvair" zegt hij. Maar hij keek uit naar een Monza Spyder met een 150 pk turbomotor, en stopte zo nu en dan een briefje achter de ruitenwissers van een op de campus geparkeerd staande Spyder. Nooit had hij respons. Tot op een dag dat hij de achterkant van een '64er Spyder coupe uit zag steken in een sneeuwwal bij een reparatiewerkplaats in de dichtbij



Carburateurs worden geglaspareld en volledig met nieuwe onderdelen opgebouwd.

gelegen plaats Greenfield. Of hij het toen al wist of niet maar zijn toekomst werd toen vastgelegd.

Cal en Joan die vier jaar eerder getrouwd waren, kochten de Spyder met de motor gedemonteerd in dozen, voor 50 dollar. Zij restaureerden de wagen in de schuur van Cal's ouderlijk huis in de zomer van 1972. Hij doceerde toen biologie en algemene wetenschappen aan de 'Mohawk Trail Regional High School' en kon zich zo tijdens die zomer aan de restauratie wijden. Joan werkte als decaan op de studentenkamers van de Universiteit van Massachusetts in Amherst.

Toen zij met hun restauratie naar buiten kwamen, kwamen ze in contact met andere Corvairenhouders die gefrustreerd waren door het niet kunnen vinden van de juiste onderdelen voor hun auto's. Het volgende voorjaar besloten Cal en Joan om de verkoop van een paar Corvaire onderdelen erbij te gaan doen om hun hobby een beetje te financieren; "We zeiden tegen elkaar; laten we een part-time zaakje beginnen dat een van ons beiden kan bestieren" lacht Cal. Cal had gewerkt in een garage en was in staat om onderdelen met korting te bemachtigen via een Chevrolet dealer. Hij en Joan leefden op de bovenverdieping van een oude boerderij en kregen van hun huisbaas de

toestemming om in de schuur wat rekken in te richten met circa 150 onderdelen. Hun eerste onderdeel staat nog altijd in de catalogus als C1 en is een bronzen bus ter vervanging van een plastic exemplaar. Via advertenties in Hemmings Motor News, Popular Science en Popular Mechanics wachtten ze welke orders er binnen zouden komen. "Wij kregen een brief van een advocaat uit Buffalo – onze eerste gedachte was dat we iets fout hadden gedaan, en dat ze achter ons aan zaten!" lacht Cal. Maar de advocaat wilde onderdelen bestellen. Het zaakje liep goed en Clark's zou weldra meer rekken moeten plaatsen, waar ze maar konden; in de gang en op zolder van de boerderij en voor de helft van de boerderijsschuur. Ze voelden dat het nu tijd werd om te verhuizen. Dus met al hun spaargeld en een lening van Cal's grootouders kochten ze een 1500 vierkante voet ranchhuis in het naburige Buckland. "We hadden niet veel meubilair, want er was toch geen plaats voor" legt Joan uit. "We moesten staande eten!". Zij zetten het bed hoog boven de vloer zodat het overdag kon dienen als inpaktafel. In de woonkamer stond de drukpers en bindmachine om hun catalogi te drukken, én nog eens 50 dozen met papier. De orders per telefoon konden gedaan worden van 7 uur 's ochtends tot 1 uur 's nachts, maar ze brachten dit later terug tot een totaal van 14 uur per dag. De volgende stappen waren er van natuurlijke vooruitgang. In 1976 gaf



Ingewikkeld stansmes voor PG pakking



Dozijnen stansmessen voor vloerbedekking, deurpanelen., kickboards enz.

Joan haar baan aan de universiteit van Massachusetts op om full time in de onderdelenbusiness te gaan werken en Cal volgde haar een jaar later. "Het was druk genoeg om ons bezig te houden en het werd alsmatrukker" zegt Cal. In 1978 bouwden ze hun eerste gebouw in Shelburne Falls, en nadat ze daarmee klaar waren ontdekten ze dat er een tweede gebouw nodig was. Daarna nog een en nog een... Toen die alle stonden waren het er acht met een totaal van 80.000 vierkante voet (27.000 vierkante meter). Waarom zoveel gebouwen? Joan en Cal bleven hun activiteiten uitbreiden en voor elke activiteit was



Rollen met moeilijk te vinden originele bekledingsstoffen liggen opgeslagen in rekken.



Cal Clark staat aan het eind van een 40 meter lang rek met gebruikte onderdelen

er een nieuw gebouw nodig. "Om een goede kwaliteit te waarborgen moesten we wel in al die leegtes stappen waar de fabrikanten niet meer aan wilden meewerken" legt Joan uit. Een van hun eerste eigen producten was een kartonnen voetstootbord voor het interieur dat ze zelf uitsneden met een mes uit een geschikt soort karton. Hoogwaardiger uitrusting kwam daarna en werd meest door Cal's vader, als eerste assistent in het bedrijf, bediend. Cal had toen een immense degeldrukmachine gekocht van een leverancier op Long Island om het relief in bekleding te drukken en zo zelf vinyl stoelbekleding te



maken. Ook bestelde hij een stansmes om deurpanelen te snijden. Cal vroeg zijn vader om deze machine te bedienen vanwege zijn nauwgezette accuratesse. Deze nam eerst de machine helemaal uit elkaar om ze daarna met een betere fijnafstelling weer in elkaar te zetten. Joan en Cal kochten voor hem een decoupeerzaag en enkele buiginstrumenten, en hij begon ook andere interieurdelen te maken. Vandaag de dag is gebouw 4 gevuld met honderden relief- en stansmessen die door Cal's vader gemaakt zijn; alleen al de stansmessen voor de deurpanelen zijn verzekerd voor een bedrag van 500.000 dollar, en Cal is er zeker van dat er een veelvoud van dit bedrag nodig is om ze te vervangen, mochten ze verloren gaan. Met andere stansmessen worden er pakkingen, vloerbedekkingen, kartons en andere interieurdelen gestanst. "Mijn vader maakte al deze gereedschappen zelf" zegt Cal met gepaste trots. Al de stoelvertrekken worden hier aan elkaar genaaid, waarbij gebruikt gemaakt wordt van nieuwe of nog uit oude voorraad (NOS) stammende materialen die Cal heeft weten te bemachtigen. Hoe weten ze hoe de stukken precies aan elkaar gemaakt moeten worden, en hoeveel stiksels er per centimeter werden gebruikt? Het was weer Cal's vader die elk type bekleding zorgvuldig uit elkaar haalde en bekeek hoe het genaaid was. "We hadden het veel simpelere en goedkoper kunnen doen door bijvoorbeeld hoeken af te snijden maar dat deden we niet" zegt

Stoelhoezen worden vervaardigd volgens de originele specificaties; de klanten krijgen ze gemaakt op hun bestelling. Ook dit atelier is onderdeel van een 20 minuten durende rondleiding door het bedrijf.

Joan; "In veel gevallen is het degelijker dan wat de fabriek toen produceerde". Ze zetten hun eigen drukkerij op in gebouw 5 om niet alleen de catalogi te maken maar ook werkplaats handboeken, handleiding boekjes en andere drukwerken. Als je bedenkt dat Chevrolet alle sporen van de Corvaire had weggevaagd, was het te overwegen dat Cal in 1976 toestemming vroeg aan GM om al deze items te mogen herdrukken. Van een advocaat van General Motors kreeg hij een brief terug met de woorden "U kunt herdrukken wat u maar wilt; het is allemaal van U!" Cal bewaart deze brief zorgvuldig en heeft er verschillende kopieën van gemaakt, "Voor het geval dat..." zegt hij. Sommige onderdelen zijn niet gemaakt maar worden gereviseerd. In gebouw 3 staat een machinepark. "Voor een-voudige bewerkingen die niemand anders wil doen" zegt Cal. Hier worden cilinders en drijfstangen bewerkt en carburateurs herbouwd (5600 per jaar!). Ook worden er andere metalen delen bewerkt en getest zoals startmotoren en dynamo's voor dat ze naar de klanten gaan. Clark doet geen motoren reviseren maar kan wel alle delen leveren die nodig zijn om een vermoeide platte zescilinder in een 'als nieuw' conditie te brengen. Gebouw 1 is het

verzendingcentrum waar ook een aantal van de meer populaire delen opgeslagen zijn.. Gebouw 2 wordt gebruikt voor het samenstellen van de meer dan 15000 verschillende Clark's 'multi kits'. New Old Stock en goede gebruikte onderdelen vullen gebouw 6 terwijl gebouw 7 en 8 uitpuilen van gebruikte onderdelen. Alleen al in gebouw 8 ligt een berg van 50 ton die hij ergens in het oosten van Californie kocht. Veel Corvair liefhebbers konden niet stoppen met één exemplaar, zeker niet in die dagen dat de auto's voor niets weg gehaald konden worden bij hun eigenaren. Clark's is niet geheel zelf voorzienend in alle onderdelen. Ze hebben nog tientallen contracten met leveranciers van lampen, lampsierlijsten, schokbrekers, uitlaten, emblemen, stickers

en talloze andere delen. Werken met deze leveranciers vergt veel tijd voor Cal. Soms is het een beloning als je na 25 jaar zoeken een leverancier vindt voor een model '65-'69 glasvezel motorkap isolatie. Andere momenten zijn, het is frustrerend, als een leverancier 10.000 gietijzeren cilinders met de verkeerde specificaties levert. Ofschoon Clark's niet hoefde te betalen voor deze fout, moeten ze nu een andere leverancier zien te vinden voor deze onderdelen. Tot zover de onderdelenaanvoer. Hoe zit het met de klanten? Clark's publiceerd niet hoeveel klanten er in hun database staan, ofschoon Joan zich laat ontvallen dat er elke dag 6 tot 10 uur besteed wordt aan technische ondersteuning per telefoon. " We blijven aan de telefoon zolang de klant

dat nodig acht" zegt Joan, "Ik wil niet dat je na een bestelling tereurgesteld bent". Niemand weet hoeveel er van de 1,8 miljoen Corvairs die in tien jaar geproduceerd werden, nog over zijn. "Daar maak ik een volkomen wilde schatting van 80.000 tot 100.000 van", laat Cal zich ontvallen. Hoe veel ze ook van de Corvair houden, Cal en Joan Clark bewonderen ook andere auto's. Zij restaureerden een Impala Super Sport uit '63 en zijn nu bezig met een 1962 Oldsmobile Starfire. "We hebben altijd een Corvair en een grote auto er op na gehouden", legt Cal uit, "Dit moet ook een liefhebbers auto worden. Ik hou nu eenmaal van auto's uit de 50er, 60er en 70er jaren...."

Vertaling uit Hemmings Classic Car, juni 2006





een restauratie van een authentieke Travel Wagon.

Travel Equipment

Zo ook de fa.TEC Inc. die een wel zeer apart verhogend dak op een Greenbrier leverden inclusief een comfortabel interieur. In gesloten toestand was het niet meer dan wat we nu nog zien van de Westfalia daken op VW bussen, maar om het dak te verhogen werd het omhoog gedrukt als een bult waarbij de panelen uitelkaar schuiven. De wagen was bedoeld om hem doordeeweeks te gebruiken voor wwon-werk verkeer en in de weekends als reiswagen waarbij het nachtonderkomen altijd bij de hand is. Ook leverbaar op deze unit was een kleine 12 volt koelkast.

Deze wagen zien we reeds jaren op de Corvair Conventie en is



Sleeps 6--3 adults and 3 children
Top goes up or down in 2 seconds

Last year, Travel Wagon proved to be the best-selling, self-powered travel unit in America. Dealers who displayed it, sold it. Here's why:

During the week it's a workin' wagon for round-town shopping and chauffeuring. Weekends and holidays it's a camper with real home comfort. For fishermen, hunters, skiers and sight-seeing families. For salesmen and other commercial users, too. Its patented metal top flips up in two seconds to provide plenty of standing headroom, extra light and ventilation. Sleeps six in comfort—3 adults and 3 children.

Has complete kitchen facilities. Standard equipment includes plenty of "extras"—interior lights, shades, screens and much more. Licensed, insured, taxed and tolled as a station wagon. Travel Wagon is built for budget-minded folks who like their comfort.

Want to boost Greenbrier truck sales? Want to build traffic? Display and sell the 1963 Travel Wagon. Converted by Travel Equipment Corp. and sold through authorized Chevrolet dealers. To order, write, wire or phone:



**TRAVEL
WAGON**

Travel Equipment Corp., P. O. Box 68, Elkhart, Indiana, Telephone 219-522-7167

**SOLD AS
A TRUCK**
**...licensed as
a wagon!**

FC Exoten



Een fraai stukje huisvlijt door een Rampside te voorzien van het achterste deel van een Greenbrier. De bovenkant van de achterdeuren werden evenwel vervangen door een grote ruit.

Eveneens een exotisch geval is de afsleepwagen op basis van een Load- of Rampside. We twijfelen wel aan het functionele ervan aangezien we er niet meteen een 2 tons pickup achter zien hangen!

Dat er in de VS in de jaren '60 meer op kampeergebied werd gedaan dan in Europa mag wel blijken uit het grote aanbod van ombouw tot 'mobilhomes'. Deze ombouwsets waren los verkrijgbaar om zelf aan de slag te gaan, maar je kon ook een compleet ingerichte wagen kopen.

Let vooral op de bovenste foto in de advertentie waar men demonstreert hoe sterk het hefdak wel niet was.

TRAVELCAR by Royden

IDEAL FOR VACATION PLEASURE.

Yes, you can even take your boat and trailer.

Truly, the TRAVELCAR is America's first and finest multi-purpose vehicle, designed for maximum utility at home and the ultimate in comfort and convenience on week-ends and vacations. Every in-town stop is quick and easy, your TRAVELCAR parks in any space, stop and shop wherever you like. But out on the highway—here's where pleasure begins!



TRAVELCAR—The practical, self-contained, multi-purpose family car.

AN EXCITING EXPERIENCE IN AUTO-MOBILITY!

1. Compact land cruiser
2. Mobile business office
3. 9 passenger sports wagon
4. Mobile lakeside cottage
5. 6 passenger cargo carrier

Converts in 30 seconds, nothing to install, nothing to remove

YOU GET ALL THESE FINE FEATURES AS STANDARD EQUIPMENT

- | | |
|---|------------------------------|
| 1. Enclosed toilet, complete with water and septic tank | 8. Built-in wardrobe |
| 2. Ice Box | 9. Built-in kitchen cabinets |
| 3. Two-burner stove | 10. Blanket storage |
| 4. Foam mattresses and cushions | 11. Luggage space |
| 5. 20-gallon water storage | 12. Dinette, formica top |
| 6. Stainless steel sink | 13. Night shades |
| 7. Chest of drawers | 14. Adjustable lounge chair |
| | 15. Chaise lounge—Day Bed |

SPECIFICATIONS subject to change without notice

DEALERS: Write, wire or phone for full information, prices and dealership.



ROYDEN INDUSTRIES, INC.

Subsidiary of Stewart Coach

General Offices and Factory **BRISTOL, INDIANA**

TELEPHONE TH 1-2215

*Southwestern Factory: Grand Saline, Texas

Greenbrier Mike Thijssen

Omstreeks deze tijd vorig jaar publiceerden we een uitgebreid verslag van Mike Thijssen over de aanschaf van



een Greenbrier .

Ook maakte hij een uitgebreid fotoverslag en plaatste dat op een website. Op deze pagina's een licht beknopt verslag van de restauratie van de Greenbrier met foto's en aantekeningen die we van de website hebben geplukt. We hebben Mike gevraagd nog een extra verslagje te schrijven maar door omstandigheden was dit niet mogelijk.

Alles strippen

9 april 2006; Om een beetje plek te hebben dient binnenin de auto natuurlijk alles gestript te worden.

Dit valt nog niet mee aangezien de meeste schroeven en moeren sinds de auto uit de fabriek kwam niet meer zijn los geweest,



11 april; Weer een beetje gedaan aan de auto, en het viel weer allemaal mee. Geen overdreven rotte plekken tegengekomen alleen maar oppervlakkig. Linkerpaneel verwijderd.



Verder zijn de zijdeuren leeggemaakt door alle ruiten te verwijderen en sloten.

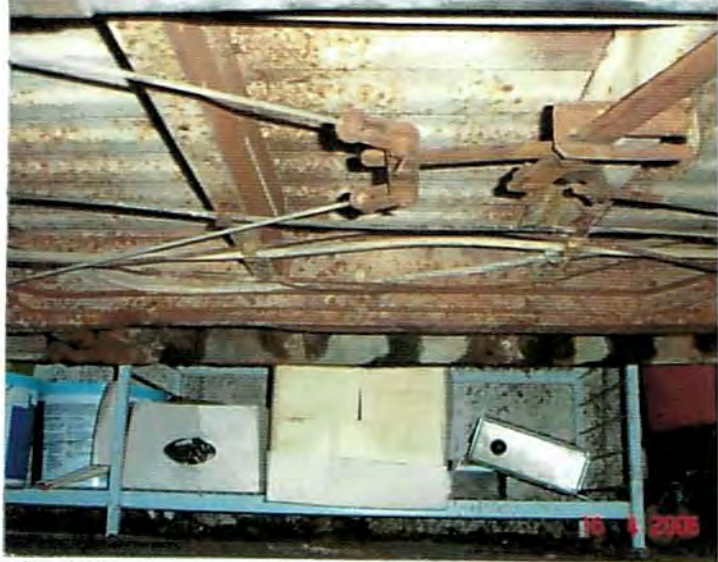
16 april; Er is niet heel veel veranderd maar ik zal toch even een kleine update geven.

Bedienings paneel van de verwarming verwijderd, nog een zijpaneel verwijderd.

Hierachter zat een halve woestijn verborgen maar ook hier geen roest.

Aan het dashboard is niet veel veranderd.

Een foto van de onderkant.



Hier vinden we de andere helft van de woestijn terug.

En nog even het voorpaneel verwijderd.

Zoals ik al zei niet veel veranderd maar wel wat en tot de volgende keer maar weer.

20-april '06; Dag allemaal daar ben ik weer.

Ik heb weer een kleine update voor jullie.



Ben bezig geweest met de deuren te verwijderen en nog eventjes voor onder het dashboard.

De verwijderde deuren gezellig bij elkaar.

dit zijn de zij en de achterdeuren.

De plaats waar de zijdeuren horen (nu wel een lekkere ruime instap)

En hier horen uiteraard de achterdeuren. (foto links)



En ikzelf ben op dit moment bezig de buitenringing een lekkere polijstbeurt te geven.



Zo de tellerbak is weer in elkaar gezet en ziet er weer spik en span uit

De wijzers en de wijzerplaten zijn met opzet niet opnieuw geschilderd of gespoten omdat je nu toch dat mooie oude effect blijft houden vinden wij.

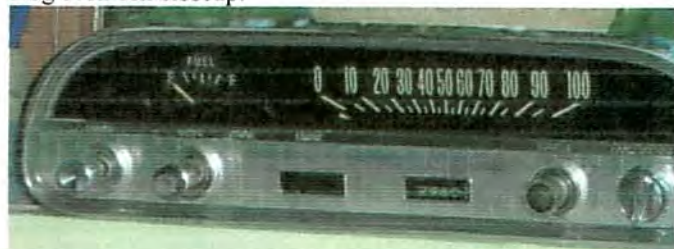
En nog een foto van de tellerbak samen met de grille die ook net zijn eerste poets beurt heeft gehad.



ALLES WAT GEPOEST E N GEPOLIJST WORDT.
Hier zul je alle foto's vinden van de dingen die we met poetsen en polijsten opgeknapt hebben.
Denk dan aan deur openers , raamslingers , enz enz. Hier ben ik begonnen met het schuren van de tellerbak rand.



Eerst met korrel 200 en dan oplopend naar 800 en als laatste even met waterproof 1000 eroverheen.
Nog even een closeup.



Hier zitten er nog een paar kleine krasjes in het midden. Zo de meeste krasen eruit gekregen.

Hier is de rand net met 1000 geschuurd en klaar om te polijsten.

Tadaa... na een fijne polijstbeurt glimt alles weer netjes zoals het in 1963 ook deed.

en nog een foto van de vers gepolijste rand.

Zoals hier het middenstuk is zo zag de rand er ook uit.



Op de bovenstaande foto kun je goed het verschil zien tussen een stuk dat net is geschuurd en een stuk dat net is gepolijst. dit zijn dan wel 2 strips van een VW Golf maar het gaat even om het voorbeeld.

Even schoonmaken, een lekkere wasbeurt op zijn tijd.



bus bijna volledig gestript te hebben was hij wel toe aan een grote schoonmaakbeurt.

Alle troep en aanslag hebben we hiermee verwijderd. Eerst de bus weer eens in het daglicht gezet en toen gekanteld zodat alle troep en water er uit kan lopen.

Zo daar staat hij dan als een hond tegen een boom.

En een mooie kans om wat foto's van de onderzijde te maken natuurlijk.



Begonnen met wat schilderwerk.

We zijn inmiddels begonnen aan wat schilderwerk.



Hiervoor hebben we een verf gevonden die het niet nodig maakt om alles tot het blanke ijzer af te schuren.

Tevens een beschermende werking en beschermend.

Het grote voordeel is dat alleen de oneffenheden eruit geschuurd hoeven te worden want deze verf kan ook als grondverf gebruikt worden.

Het schilderwerk is gedaan door mijn vader die er even meer tijd voor had als ik

hier weer wat foto's van de achterpartij :



Tot zover de berichtgeving van Mike via de website. Hij zou nog een stuk schrijven voor ons blad maar bij het 'ter perse gaan' van deze editie bleek dat hij geen pc ter beschikking (meer) had.

Corvair 95 modellenoverzicht

Corvair 95 ofwel FC (Forward Control) dankt zijn naam aan de wielbasis. Deze is slechts 95 inch en dat is maar liefst 13 inch (33 diameter van een velg) korter dan de



personenwagen uitvoering!

Met die velg bedoelen we dan wel die van een personenwagen, want een velg van een 95 is toevallig weer 14 inch.cm groot in diameter.

Corvan



De Corvan is de meest eenvoudige uitvoering van de FC modellen. Het is een gesloten bus zonder ramen aan de zijkanten van de laadruimte en er was de keuze met of zonder ramen in de achterdeuren

Evenals de Greenbrier kon de Corvan geleverd worden met laaddeuren aan beide zijden, een zogenaamde '8 door' (foto linksboven). De productie van de Corvan was van 1961 t/m. 1964.



Greenbrier (beide foto's)

De greenbrier is een gesloten bus met ramen aan de zijkanten en was o.a. leverbaar met of zonder banken voor personenvervoer.

Op speciale bestelling kon de Greenbrier geleverd worden met deuren aan beide zijden van de laad/passagierruimte. Ook was de Greenbrier af fabriek leverbaar in een standaard kampeeruitvoering.

Productie was van 1961 t m 1965



Rampside met dubbele laadklep

De Loadside is een open pick-up uitvoering waarvan de laadruimte slechts toegang bood via de achterkant. Loadside's werden alleen gemaakt in 1961 en '62.

De Rampside is een open pickupuitvoering waarvan de laadruimte toegankelijk is zowel via de achterkant en aan de zijkant middels een neerklapbare klep (ramp) Deze uitvoering was op speciale bestelling ook leverbaar met een ramp aan beide zijden. Het spreekt voor zichzelf dat de stijfheid van de carrosserie hiervan sterk te lijden had.

Rampside's werden gemaakt van 1961 tot en met 1964.

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 getoerd! Div nieuwe spullen aanw.: De Winter Brielle (marktplaats)

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

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.
Red. 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 coupé Bwj'r 1964
30K mls. Perf. St. € 7250 Kraaijeveld Driehuis NH. 06-22903795

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. Potomac Motors
Terborg (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 coupé
1962 hande auto lichte roest van onder
keihard plaatwerk strak motor loopt
goed automaat schakelt goed rem
redelijk interieur goed goede banden
geen dad. Marktpl.

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



Corvair Monza coupé '67 06-22387000 Harskamp 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: essoleocle@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; Ventilatioerooster 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 vliegroest 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

Te koop VoorEM; ruitenwisser-motor/mechaniek €15; remtrommels €10; veren €10; wielen €15; goede banken echter vuil €10, red.goede EM bumpers echter met ID/DS guards €60; LM bumpers minder goed; tank €5, motor 84 pk €150 EM voorfront €70; draagarmen; voetdim-schakelaar €15 dashboarddeurtje (gaaf) €25; div.EM en LM sierlijsten, stoelen, tunnelplaten (gaaf) €30 EM stuur gaaf € 20, gasschakelstang en mech.gaaf; **wielen m./z. banden EM/LM € 15** deurbekl.'63, '64, '65 EM vooras compl. ; EM tank;'60(?) benzinekachel Ook diverse delen motorplaatwerk EM & LM. Enz. enz. Prijs n.o.t.k. Voor LM; stoelen model '67 zwart, Rug prima, zitt. gescheurd, heel of in delen €10 p.st. rijdersstoel en achterbank grijs/zwart BMW (E36) j.m.l.janssen@zonnet.nl

Belgie aangeboden



Corvair Monza '62 cabrio €10.000 Tel. 0032-14267222 M Lenarts Westerlo B



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 Vandebussche (0032)473953659



Monza '64 PG. Femke 0497-729507 Deze wagen was 8 jaar geleden te koop van ex lid Pat Steylaerts. Zie kapaza.be

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 Synchronmesh, 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

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



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, 67000 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](http://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

11 vehicles for sale. 2 RAMPSIDES & 9 cars model 1961, 1962, 2 1964 RAMPSIDE, 1965 van, 2 1965 2-doors, 1967 2-door. All for \$6,000. Merle, 334/687-2331.(AL)

2 RAMPSIDES complete and restorable. 2 GREENBRIERS complete and restorable, 1961 MONZA coupe w/air complete and restorable. 1962 & 1964 coupe parts cars. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390.(TX)

1961

1961 8-door GREENBRIER, CA van, reworked in early '90s, 80 hp. w/4-speed, great looking with all the seats and original rubber mats, white with red trim, runs great, just a wonderful unique vehicle to drive and shine and show, can send pics. Asking \$11,000. Located in Kentucky, Tom Walther, 606/271-1925, tomwalt39@yahoo.com.(KY)

1961 Corvairs, 46 years clean dry floors believe it. Phx Charlie.(AZ)

1961 LAKEWOOD 500 wagon needs a good home! New paint, new seat upholstery, new front springs & shocks. Original 80 hp engine with Powerglide. A really good car you can drive anywhere, and a great deal at \$4,300. Located in Summerville SC. Steve Yeomans, 843/514-9797, stevej@aol.com.(SC)

1962

1962 RAMPSIDE 80/4, dark green, stock interior, Goodguys winner 1997, Super Chevy first place 2006. \$20,000. Denny Loroff, 419/684-9300 or bloroff@aol.com.(OH)

1963

1963 MONZA convertible, auto, good solid car runs excellent, needs restoration. Tim, 802/375-6782.(VT)

1963 MONZA coupes, twins. One black, one white, new paint and interiors, 2K rebuilt eng., 4-spd. trans, diff, and suspension. Drive like new. 29 mpg @ 60 mph. Much more invested than their price. \$5,000 each. Can't work on them, old age.

"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.

3 other earlies: 1961 wagon, 1962 coupe, 1963 conv. Joe Matthews, 541/884-0496.(OR)

1963 MONZA convertible, CA car, reworked in late '80s, cordovan outside, saddle inside, beige top w/clear window, less than 1,000 miles on rebuilt 102 hp Powerglide, this car is ready to go, gets lots of looks, can send pics. Asking \$5,500. Located in Kentucky, Tom Walther, 606/271-1925, tomwalt39@yahoo.com.(KY)

1963 Corvairs 44 years dry floors clean free of rot. Phx Charlie.(AZ)

1964

1964 convertible, 4-speed, one owner, 35K original miles. Orig. top/interior, new 0 miles Michelins. I have most parts to convert to Spyder turbo/card redone. That's the good news. Bad news is it's been outside and has some rust. \$2,000 firm may deliver within reason. Bill Hutchinson, 941/928-4141, hutchhouse@hughes.net, Sarasota.(FL)

1964 700 4-door sedan, PG, stored serviceable (undriven) indoors 10 years, will need a new battery and one lifter (no oil consumption). Good interior and repaint light blue, but noticed just a few very tiny blisters low on passenger side, 54,952 original miles. \$4,300. Bill Hanna, Jefferson ME, 207/563-5055.(ME)

1965

1965 CORSA coupe, 4.5L PFI V-8, 4-spd auto mounted transverse in the rear. Fast & smooth, a real head turner, approx. 7K miles on Powertrain. Raspberry basecoat/clearcoat, black interior. Too many mods to list, ready for show or go, very good condition. \$13,000. Larry Cooper, 734/946-4257.(MI)

1965 MONZA convertible, 110/4, Posi, elec. ign., duals, 87K miles, burg. w/new black int., cassette stereo, everything replaced or repaired by Corvair Ranch, some rust bubbles. \$6,500. 717/624-2805.(DC)

1965 MONZA convertible, 110/4, indigo blue with white/black interior, power top, almost complete restoration, new paint and body, rebuilt engine, unfinished interior and top, many new and refurbished parts are included, garage kept, photos upon request. \$4,900, 919/844-7134, pulici@bellsouth.net.(NC)

1966

1966 MONZA coupe, Canary Yellow, 69,075 miles. Always housed, needs some bodywork. White interior in very good condition. James Malley, Box 27, 330 E. Church, Earlville IL 60518, 815/246-9409.(IL)

1967

1967 Corvairs 40 years still like factory except for dirt not rot. Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033.(AZ)

1968

1968 MONZA coupe, 110/PG, new paint (Malibu Blue), new upholstery & headliner (black), spoke wheel covers, looks showroom new. Garaged and not driven for 5+ years, log book. \$3,900. Details & photos on request. Canoga Park CA, 818/346-8393, roweurboat@aol.com.(CA)

1969

1969 MONZA coupe, Frost Green, medium green interior, 110/PG. Original window sticker, 88 actual miles, clean and beautiful. \$22,000. Denny Loroff, 419/684-9300 or bloroff@aol.com.(OH)

CARS WANTED

V-8 Vair, any year, any style, running or not. Alan Raab, 610/824-2842 days, 610/681-6370 evenings, idsaw@pto.net.(PA)

1965-69 convertible. Must be an automatic and in very good to mint condition. Serious buyer. Tim/Todd, 330/659-0280 ext. 215, leave message.(OH)

PARTS FOR SALE

1963 complete running powerplant. This assembly is mounted on a custom skid, and includes engine (110), differential 3.55:1, 4-speed trans, and all electrical accessories and sheet metal shrouding. Many new parts such as rings, seals, fuel pump, crossover pipe, etc. Starts quick, does not leak, easily transportable. \$650 cash. Dave, 928/476-2251.(AZ)

140 engine, complete with 4 carburetors. Taken out of a crashed car, has been stored in garage for 10+ years, condition not known, \$500. Other engines also. Details & photos on request. Canoga Park, CA, 818/346-8393, roweurboat@aol.com.(CA)

Most of my brite stuff just that. Dollar a year Charlie.(AZ)

Think I am fair? Dollar a year Charlie.(AZ)

Lighter items shipped in hope buy again. Phoenix Charlie.(AZ)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$130 with exchange band \$175 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings.(MA)

2 new early shaded windshields, 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)



Fred Johnson
April 25, 1921 - April 13, 2007

In Memoriam Fred Johnson

Voor de Corsa leden binnen onze club waarschijnlijk een bekende, niet leden zullen er ongetwijfeld wel eens over gehoord hebben of gaan horen.

Wij ontvingen de laatste 'Transaxle Telegraph' van de North Texas Corvair Association per luchtpost; Een vaag teken....

Daarin een volle pagina waarin de dood van Fred Johnson wordt gememoreerd door Clay Wispell, vriend van Fred en ook al een van de Corsa pioniers van het eerste uur.

Fred Johnson kwam met Corvairs in contact toen hij op een zakenreis een compactauto huurde om snel door een grote stad te kunnen gaan. Dat was begin 60er jaren.

Door de jaren heen bleef Fred trouw aan de E M's ofschoon zijn beste restauratie een '66 Corsa convertible was. Daarbij bezat hij steeds, naast de vele Corvairs personenwagens, een of meer Rampside's.

Zijn laatste restauratie is ook een Rampside die helaas door zijn ziekte en dood onafgemaakt is gebleven.

Een van zijn bekendste restauraties was een Early Model die voor zijn kleinzoon bedoeld was, en die hij, nadat hij met de restauratie klaar was, zelf helemaal van Texas naar de staat Washington heeft gereden.

Hij won in 1979 met de 'Red Rod '66 Corsa' -restauratie de Ed Cole beker.

Fred was behalve een zeer kundig persoon op het gebied van Corvairs, eigenlijk van alle markten thuis. Hij ging er in op om met de Valve Cover races in de prijzen te vallen en was de 'uitvinder' van de schijfwielen.

Aan zijn Corvairs werkte Fred in een witte 'overall'!

En hij maakte alle speciale gereedschappen zelf. Hij was net zo goed op de hoogte van de modernste HiFi installaties als van alle soorten vuurwerk.

Voor zijn pensionering was hij in zijn dagelijks leven specialist in het schrijven van specificaties voor vuurwerk, maar evenzo betrokken in vele innovatieve mechanische, elektrische, vliegtuigtechnische alsook computer gerelateerde ontwerpen.

Zoals gezegd stond Fred aan de wieg van CORSA. Hij was ingevend in de wijze van besturen en het vastleggen van clubregels in zowel Corsa als NTCA. Zijn regels zijn nog grotendeels van kracht en hebben er mede voor gezorgd dat beide clubs een gezonde en gedegen koers varen.

Ook was Fred een humoristisch getint. Zijn humor beeldde hij vaak uit in een cartoon die in het clubblad gepubliceerd werd.

Enige jaren geleden leerde ik Fred persoonlijk kennen. Het is daarom dat er een afscheidswordje in ons blad staat ter herinnering aan Fred Johnson (1921-2007)

Clay Wispell – Leon Janssen.

Ledenbestand

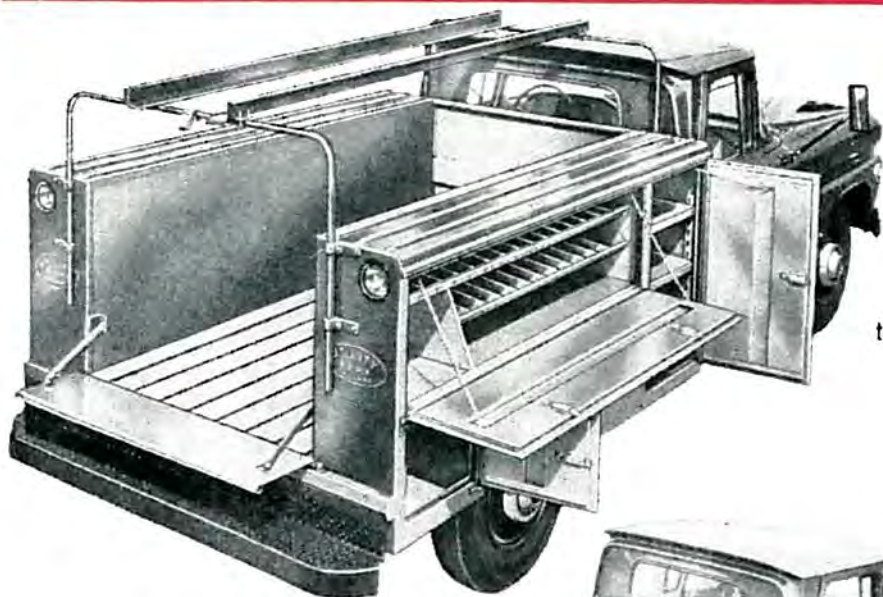
Op verzoek publiceren we hier een ledenbestand dat, zover we nu weten redelijk compleet is. We hebben adressen weggelaten en alleen enkel telefoonnummers of de mailadressen erbij gezet. Voor diegenen die niet (meer) wensen dat hun mailadres of tel nr. gepubliceerd wordt, laat het ons weten.

Te zijner tijd willen we wel een ledenlijst publiceren met de auto(s) van de betreffende leden erbij.

- L. Janssen Limbricht jmljanssen@zonnet.nl
M. Cramer Diemen m.cramer@amc.uva.nl
G. de Haan Ureterp corvair@corvair.nl
A. Dijkstra A'foort A.Y.dijkstra@riza.rws.minvenw.nl
R. Keers Amsterdam keers@xs4all.nl
K. van Dijk Berlikum
E.H. van Aken Den Haag a.v.a.@wanadoo.nl
T. Deijzen 1502 RE Zaandam
M.P.M. van Sas Eindhoven m.van.sas@hetnet.nl
R.J.M. Sieben Maastricht
G. Naseman Valkenburg (L) info@naseman.nl
P.G.M. Salden Sittard pierres@tiscali.nl
P.J.M.T. Hilken Sittard corvair62@hilken.sittard.nl
F. S. Visser Zevenhuizen
M.A. Verstappen Gennep verstappen1@zonnet.nl
M. Siebes Almere
J.W.A. Tesselaar Dieren
info@loodgietersbedrijftesselaar.nl
C. Nelis Brunssum carolinenelis@wanadoo.nl
J. Van Rijn Noordwijk 071-3615886
G. Marinus Tilburg AFMMTI@noknok.nl
J. Slob Noordeloos Tel. 0183-582209
R.O. v.d. Akker Stompetersen Tel. 072-50 38 199
A.N.M. Broch Honselersdijk
R. Vijsma Dordrecht RonaldV@pluspoint.com
W. Smit Nieuwegein wimsmit@wingmark.nl
M. v.d. Craats Den Haag willeminus@hotmail.com
A. de Wit Eindhoven a.wit@chello.nl
M. Arentsen Gaanderen wecom@planet.nl
A.D. Heijdens Breda tel. 076 - 5 141 822
P. ten Bos Alteveer
peter.monique.ten.bos@wanadoo.nl
J. Doornbos Neede doornbos@g.mail.com
M. Thijssen Arcen mikethijssen@mac.com
R. van Rijkom Nieuwegein v.rijkom@casema.nl
B.J. Baumeister Bentelo (Ov) 0547 - 29 25 09
A. Huisman Bergum arendhuismus@XS4all.nl
R.J.M. Sieben Maastricht
G. Jonker Vaassen
J. Eijkelenberg Sittard corvair65@hetnet.nl
J. V.d. Worp Amsterdam
R. de Stiegelis Dordrecht fodenn@hotmail.nl

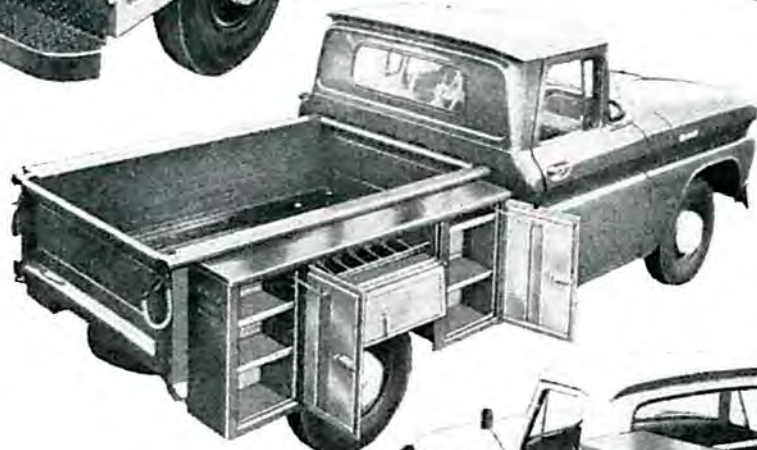
SPECIFY

UTILITY BODY!



check these
MONEY SAVING
quality *plus* features

Series S- Finest quality available anywhere! Built to last! Fully equipped with shelves and bins to provide the greatest storage space of any service body. Quick labor saving access to all compartments — easy, accurate item inventories. Cold rolled steel construction electrically welded into one rugged unit which will outlast 3 truck chassis. Fits any standard cab and chassis. 15", 18" compartment depths — 38", 48 3/8", 56" bed widths. Manufactured in standard lengths and models. Special designs on request



Series PC — Pickup compartments convert ordinary trucks into service vehicle at very low cost. Replaces fenders on an sideside pickup. Roomy, lockable compartments contain shelves and dividers. Loading space remains free. Full vision from rear cab window. Sizes for 1/2 ton and 3/4 ton. Series TC tool compartments mount on top flare. Available in 4 sizes

Series UB — More performance per dollar! Heavy duty service and maintenance body fits any 1/2, 3/4, or 1 ton chassis. Three roomy 15" compartment layouts, with shelves and trays, to choose from. Full 48 3/8" bed width, anti-buckling floor, rigid front panel, double-panelled doors, safety hemmed edges. Many additional features add up to make the Series UB the best "Value Buy" for a wide variety of service fields.



Corvan Compartment Interiors



Versatile bins, trays and shelves provide excellent tool and parts storage to convert the Corvan into a low cost multi-use service vehicle. Made from heavy duty, cold rolled steel, with all edges hemmed for safety! Overhead ladder racks optional.

For more data on Utility Body's complete line of Service Bodies and Tool Compartments, contact your Utility Body Co. Distributor or write to:

UTILITY BODY CO.

1530 WOOD STREET
OAKLAND, CALIF.
TWINOAKS 3-8980