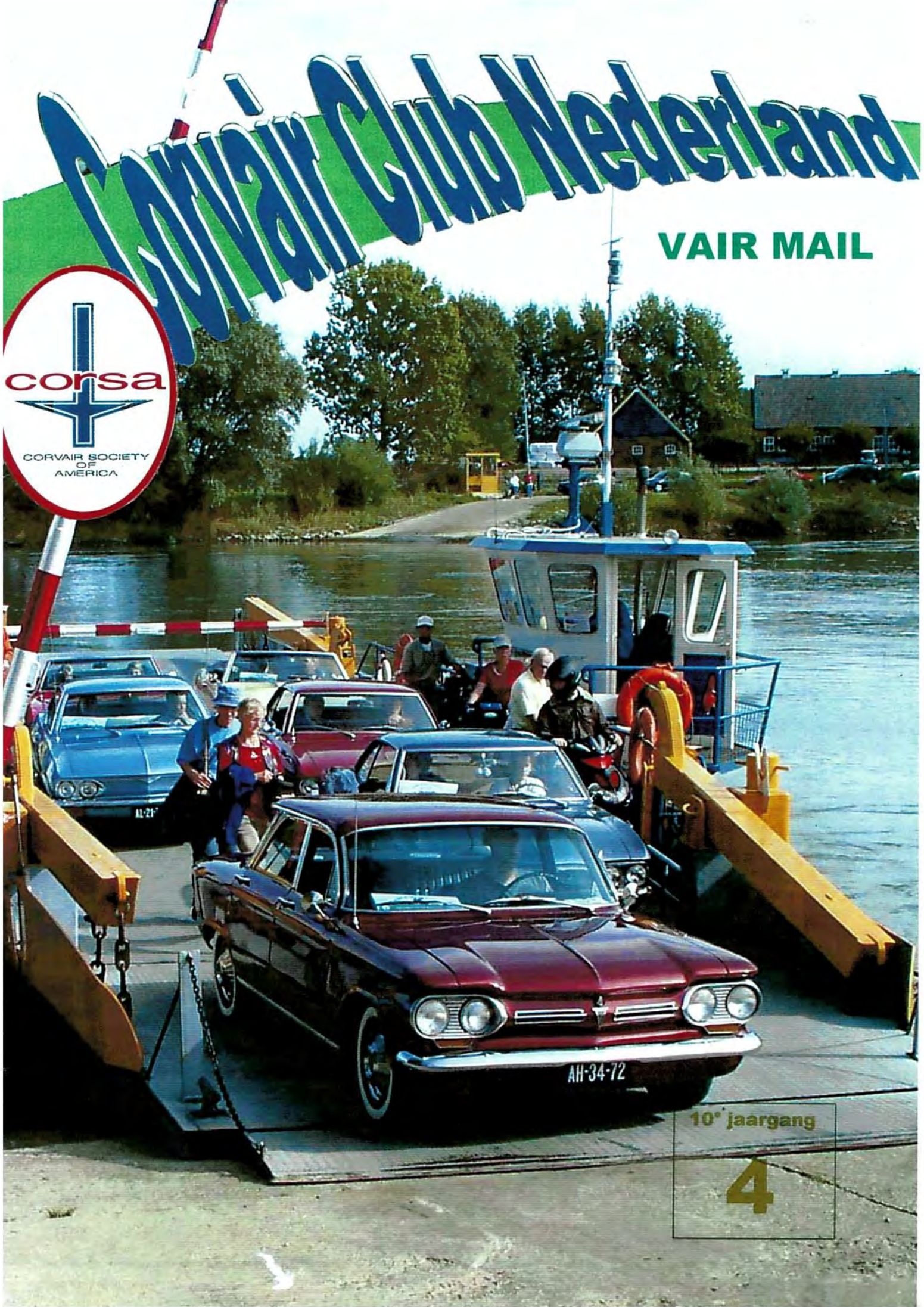


Corvaair Club Nederland

VAIR MAIL



10^e jaargang

4

Beste Corvair-liefhebbers,

Hier even een verslag van de ontwikkelingen aangaande de motorrevisie van mijn –inmiddels bijna een jaar in bezit zijnde- Monza convertible:

In oktober is de motor verwijderd en in de dagen daarna uitgepakt.

Halverwege dit proces kreeg ik opeens een heldere ingeving. Het was in de eerste instantie de bedoeling om alles zelf te doen, met ongeveer evenveel ervaring op het gebied van motorenbouw als mijn dochter van 5. Toen dacht ik, “hoeveel mensen zouden er zijn, die voor het eerst van hun leven een automotor reviseerden, zonder één fout te maken?” Het antwoord op deze retorische vraag lag voor de hand, waarna ik besloot de hele handel verder over te laten aan mijn

medemuzikant en vriend “Sikke”. Sikke is een jonge enthousiaste monteur, die onderhand een prachtige zaak heeft

(www.jeeninga-autos.nl) op een steenworp afstand van ons huis.

Hij ziet eruit als een grote viking, 100kg pure spieren en een helder verstand.

Na met hem geen haast en een redelijk

“alshetverderrustigisendomwerkdoejzelf-tarief” te hebben afgesproken, had hij in twee dagen de hele handel uit elkaar.

Awel, de rijders-kop was aan flarden (diverse vaklui geloofden niet dat hier nog wel 150 km mee was gereden...) maar voor de rest zag het er redelijk uit. Nu wilde ik toch de hele motor doen, dus een complete F-kit was bij Corvair Underground snel besteld, evenals een nieuwe dynamo, een geveerde v-riemspanner, bougies, lucht- en oliefilters, enzovoort.

Nu is snel besteld (maart) blijkbaar niet altijd snel gekregen want pas in juli mocht ik de eerste dozen verwelkomen. Niet dat het toen compleet was, want de krukas was er nog niet, en daar begint alles mee. Ook was de ruilkop vergeten en meer van dat. Lon is ook behoorlijk ziek geweest, en een schat van een vent, en goedkoop, dus die mag een potje breken.

Ondertussen is alles er wel zo'n beetje en is de krukas met “harmonic balancer” en drukgroep terug

van de machinewerkplaats alwaar deze uitgebalanceerd is geworden. Dit gaat via mijn goede maat Freddie van FCG-engineering, (zie website: www.freddycane.com, zeer indrukwekkend!!) die ook de Keith Black-zuigers en de drijfstangen op één/tiende gram nauwkeurig afgewogen heeft.

Met alleen deze actie heeft hij een keer op een stevig amerikaans V8 blok 35 pk (!) gewonnen. Dat gaat met deze motor absoluut niet gebeuren, maar hij gaat er wel lekker van lopen...

Andere koppen heb ik onderhand ook, want Leon wist me te vertellen dat Jaap Slob waarschijnlijk twee had liggen, hetgeen bij navraag bleek te kloppen. Die heb ik op een goede dag opgehaald

met mijn dochter, (je-weet-wel, kopje thee, kletsen, Trike even zien én horen, mooooi!!, was erg gezellig, bedankt, Jaap!) die -helemaal verrukt- nog wel drie dagen over die meneer Jaap met de rolstoel en die heeele grote motorfiets met drie wielen heeft gewauweld. Heerlijk! Nu waren dit 95 pk koppen, waarmee je een wat lagere

compressieverhouding creëert, maar dat is in vermogen nauwelijks terug te vinden, “And you can burn lousy gas”, citaat van Lon uit het Corvair Underground-boek. Alleen bleek uit de “Junkyard Primer” dat het koppen waren die stamden uit '65 tot '67 en mijn motor is van '64 en dat sluit niet helemaal goed aan op de cilinder; die is net een beetje te smal in doorsnede. Nu ben ik nog op zoek naar wat koper om ertussen te friemelen. Er moet 0,03 inch (0,762 mm) tussen en dan klopt het weer...

Nou ja, van een leien dakje gaat het niet echt, maar dat mag de pret niet drukken.

Wordt vervolgd... (ik niet overigens, want ik heb 'm netjes laten schrappen bij de RDW, haha.)

Arend Huisman



Van de voorzitter

Nu het seizoen op zijn einde loopt kunnen we tevreden terugkijken op al wat er afgelopen jaar heeft plaats gevonden in en met onze club. En dat was nogal wat.

De voornaamste doelstelling, het vieren van ons tienjarig bestaan, is een groot succes geweest. De opkomst was naar tevredenheid, in acht nemende dat een bezoek van 25% een goede score is.

Deze cijfers leerden we in de VS op een vergadering van de 'newsletter publishers'. Uiteraard vind je in deze editie een verslag over de conventie.

Ook kunnen we over de aanwas van nieuwe leden erg tevreden zijn. Vooral de laatste maanden worden we bestookt met vragen over Corvairs en toezeggingen van mensen die als lid willen aantreden. Dat dit er niet altijd van komt, en dat er mensen bij zijn die andere bedoelingen hebben, zoals het aan de man proberen te brengen van hun Corvaire, nemen we daarbij voor lief. Vreemd genoeg, en gelukkig ook maar, zit de handel er niet echt in. Als je zo je oor te luister legt hoor je de meest wilde verhalen over de Corvaire; de een weet het nog beter dan de ander. En allemaal "van horen zeggen!". Wat heeft die meneer Nader toch teweeg gebracht met zijn boekje om uiteindelijk zélf carrière te maken....

Zoals gezegd, zijn we ook dit jaar weer naar de Corvaire conventie geweest, deze keer in de autostad Detroit. Er was heel wat te beleven! Natuurlijk een uitgebreid verslag in deze editie.

Nu er een nieuwe penningmeester is, is er op financieel vlak ook het een en ander veranderd. De contributie is inmiddels verhoogd, en iedereen gaat nu zijn financiële bijdrage leveren van januari tot en met december met aftrek van de maanden voorafgaand aan zijn instap. Het is even wennen maar op de duur een stuk makkelijker.

Ook krijgen we van onze leden regelmatig kopij voor ons clubblad. Dat stemt tot tevredenheid want op die manier kun je vernemen hoe het met de restauratievorderingen gaat en kom je te weten welke publicaties er zijn uitgekomen in de laatste maanden. Voor het overnemen van het voorzitterschap hebben zich nog geen kandidaten gemeld. Toch gaan we er nog steeds van uit dat dit op den duur er van komen gaat. Jullie huidige voorzitter wil wel eens wat tijd vrijmaken voor de restauratie van de diverse projecten die hij nog heeft

staan. En dat geeft dan weer voer voor het clubblad! Nu we het daar toch over hebben; dit is de voorlaatste editie in zijn huidige vorm. In het laatste blad, dat rond de kerst uit komt willen we terugblikken op de afgelopen tien jaar. Maar vooralsnog veel kijk- en leespezier met deze editie!

Colofon

10^e jaargang nr.4
.okt./nov./dec. 2007

Uitgave en redactie:
Corvaire Club Nederland

Redactie en inlichtingen:

Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
voorzitter@corvaire.nl

Administratie en abonnementen/ contributie:

Ruud Keers
Corn.Anthoniszstraat 69/3
1071 VS Amsterdam
tel. 020- 470 65 80
penningmeester@corvaire.nl

Inlichtingen algemeen: Secretariaat: Vacant

Clubsite:

www.corvaire.nl
Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvaire.nl

Lid worden:

Door storting van € 37 op rek. nr. 7814905 (Postbank) o.v.v. Corvaire Club.
Jaarlijkse contributie € 30

Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis.

Nieuwe leden

In de afgelopen weken hebben we verschillende nieuwe leden kunnen inschrijven. Eerst was er Roberto Stiegelis uit Dordrecht die al een half jaar 'meeliép' alvorens een Corvaire aan te schaffen. Dan was er Lonny Drees uit Rotterdam waar we ook al geruime tijd contact mee hadden. Onlangs kregen we vrij onverwachts de aanmelding van Marco Reniers ook al weer uit Dordrecht. Hij heeft met z'n vader en broer het jubileumtreffen bezocht en waren naar hun zeggen zeer tevreden.

Toen de redactie terugkwam van een korte vakantie vond ze een aanmelding van ene Bert Stevens in haar mailbox. Een tweede aanmelding uit België staat er dus aan te komen. Na een bezoek aan een plaatselijk autotreffen ontmoetten we Corvaire eigenaren uit Maastricht. Ook zij overwegen lid te worden van onze club. Dus aardig wat aanwas uit het zuiden van ons land en in België, waar we trouwens nog wat meer aan de weg willen timmeren.

Corsa.

De Corvaire Society of America, de overkoepelende Corvaire club waar wij een 'chapter' van zijn, zou graag zien dat haar ledental zich weer wat gaat uitbreiden. De laatste jaren is het aantal leden naar beneden gegaan terwijl de inspanningen zijn verhoogd. Daartoe werden de 'chapter' clubs benaderd om pogingen te doen leden te werven. Dat is een niet zo makkelijke opgave, want velen in onze club weten niet eens wat ze van Corsa kunnen verwachten. Daarom hebben we een aantal clubbladen (Corsa Communique) gekregen die we onder potentiële nieuwe Corsa leden ter kennismaking mogen uitdelen. Dus, als je wat meer informatie wil, laat het ons even weten en we sturen je een blad toe! (zolang de voorraad strekt).

Agenda

Oktober

6-7 Rock around the Jukebox
13 Rattle & Hum Vlaardingen
13 Cruize Inn Eindhoven
21 Lazy Sunday Sixpack Speedshop Lommel (B)

November

17-18 Int. Oldt. Beurs Rosmalen
18 All American Day Ahoy R'dam
30 -9 dec. Essen Motor Show (Dld)

December

1-2 Internationale Oldt. Beurs Fower Dome Eelde.
1-2 MotoRama Assen
14-15-16 Vehikel auto's moteren en bromfietsen Utrecht

Januari

11 - 13 Interclassics & Topmobiel Mecc Maastricht

Als jij iets voor de agenda te melden hebt, laat het ons weten zodat we het kunnen opnemen in deze rubrik

Van de penningmeester

(herhaling) Inmiddels zullen een aantal leden gemerkt hebben dat de contributie met € 5 per jaar (voortaan € 30,00)

verhoogd is om de gestegen kosten het hoofd te kunnen bieden.

Op dit moment betaalt eenieder zijn contributie vanaf het moment dat het lidmaatschap is aangegaan.

Voorbeeld: start lidmaatschap maart 2007 – betalen tot en met februari 2008. Dit geeft veel administratieve rompslomp.

Vanaf januari 2009 gaat iedereen 'n jaarcontributie betalen. Om een en ander gelijk te trekken zullen alle leden in januari 2008 een nota krijgen voor de resterende contributie tot en met december 2008.

Voorbeeld: lidmaatschap is betaald tot september 2008; dit lid krijgt een nota in januari 2008 voor de maanden oktober tot en met december. (zegge €30,00 ÷ 12 X aantal maanden)

Daarna is in januari 2009 alles gelijk getrokken en gaat ieder weer een nota krijgen voor het hele jaar.

Bij voorbaat dank voor ieders medewerking en ik hoop jullie allemaal nog eens te ontmoeten.
Ruud Keers.

Powerglide Boekje

We willen het nogmaals onder de aandacht brengen: Voor de powerglide bezitters hebben we een boekwerkje samengesteld dat alle facetten van de automatische transmissie van de Corvaire belicht.

Met honderden foto's en tekeningen staat nauwkeurig beschreven hoe je een euvel aan de PG te lijf kunt gaan. Dit boekje; "Servicing the Corvaire Powerglide Transmission" is te bestellen door € 10,50 over te maken op de clubrekening met vermelding van 'Powerglide'. Je krijgt het dan z.s.m. toegestuurd.

Goud van Oud ritten:

De laatste rit van dit seizoen is geweest op 7 oktober. Plaats van bijeenkomst was Hoogstarten in België. Voor het volgend seizoen hopen we weer het programma te ontvangen zodat we dat in ons blad kunnen publiceren.

De Algemene Periodieke Keuring (APK)

De APK is in heel Europa wettelijk verplicht. In Nederland staat de keuringsplicht beschreven in de Wegenverkeerswet 1994 en de daarvan afgeleide regelingen. Bij de APK wordt de auto getest op veiligheid en milieueisen. Zo moeten de remmen goed zijn en mag de auto niet teveel

vervuilende stoffen uitstoten.

De frequentie van de APK voor personenauto's en lichte bestelauto's die op bezine rijden gaat omlaag. De frequentie gaat naar één maal in vier jaar. dan wordt het twee maal per twee jaar en na acht jaar jaarlijks, dus 4-2-2-1-1. **De nieuwe regeling gaat in op 1 januari 2008 en geldt voor auto's vanaf bouwjaar 2005.**

De verlaging betekent een verlichting van de administratieve lasten voor burgers en bedrijven.

Voor auto's die op diesel of LPG rijden blijft, vanwege de verkeersveiligheid en het milieu, de huidige frequentie gehandhaafd, dus 3-1-1.

Per 1 januari 2008 wordt de APK voor oldtimers (auto's van voor 1960) afgeschaft, en tegelijkertijd zal de APK-frequentie voor auto's ouder dan 30 jaar tweejaarlijks worden.

Tot 1 januari 2008 blijft de frequentie gehandhaafd, dus 3-1-1. De RDW stuurt autobezitters een herinnering voor de APK. U blijft echter zelf verantwoordelijk voor het ook echt laten keuren van de wagen. U kunt de APK laten doen bij garagebedrijven en keuringsstations in Nederland die door de RDW zijn erkend. Deze zijn te herkennen aan een oranje sticker waarop staat: RDW erkend.

In het buitenland kunt u uw in Nederland geregistreerde auto (nog) niet laten keuren. U zult hiervoor naar Nederland moeten komen.

Deelnemersplaat Jubileumtreffen

Voor de liefhebbers/verzamelaars liggen er nog een paar deelnemersplaten te wachten. Inclusief verzending en om de kosten een beetje op te vangen vragen we er € 7,50 voor. Je kunt een plaat ontvangen door dit bedrag te storten op het rekeningnummer van de club (in de colofon) onder vermelding van 'deelnemersplaat'. Je krijgt ze dan automatisch thuis gestuurd.



Nabeschouwing

10 jarig jubileum

Een bijeenkomst om niet snel te vergeten. Voor mij was dit de eerste keer. Het weer was goed, de organisatie

was prima en de rit van Aalten naar Brummen was bijna vlekkeloos. Ook de tocht over de Posbank was een aparte ervaring.

En dan die avond; een mooie gelegenheid om in een ontspannen sfeer nader met elkaar in contact te komen. Het eten en de locatie (met muziek op de achtergrond) waren zonder meer uitstekend. Zondag was ik niet aanwezig. Wat voor mij het absolute hoogtepunt was? Het bezoek bij Pennings, maar vooral de aankomst van de rij Corvairs door het Achterhoekse landschap..... Wat een mooi gezicht!

Johan Doornbos

Clark's Corvaire Parts Inc.

Repro Parts for the
FUTURE OF YOUR CORVAIRE

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

Daags na onze overtocht....

Kind gewond na losraken veerpont
Een jongetje is zondagmiddag gewond geraakt toen een veerpont op de Gelderse IJssel lossloeg. Een van de kabels waarmee de pont bij Bronkhorst aan de wal vastzat was losgebroken. Het jongetje, dat aan de wal stond, werd hierdoor geraakt, zegt een woordvoerder van het Korps Landelijke Politiediensten.

Het ongeluk gebeurde rond 16.45 uur. Op het moment van het ongeluk stonden zes auto's, twee motoren en enkele fietsers op de veerpont, die van Bronkhorst op weg was naar Brummen. Nadat de pont was losgeslagen, moest hij een halfuur worden tegengehouden door een ander schip om te voorkomen dat hij afdreef. De brandweer haalde de pont met touwen en kabels naar de oever. De opvarenden waren in lichte paniek maar bleven ongedeerd, zegt de KLPD-woordvoerder.

Met Goud van Oud naar Luxemburg

29,30 en 31 juni. Aankomst in Ibis Tilburg om 15.15 uur op donderdag 28 juni.

Om op tijd in Turnhout te zijn de dag voorafgaande aan het Goud van Oud weekend een hotel geboekt. Zo kunnen we de volgende ochtend lekker ontspannen verzamelen in Turnhout.



Als je zo dicht in de buurt zit van een mede Corvairlid en lid van Goud van Oud ga je daar natuurlijk even langs. We werden verhaald op koffie bij Guus Marinus. Wij wisten niet dat Tilburg zo groot was! Guus had ook vrij genomen om zich op de rit naar Luxemburg voor te kunnen bereiden. 's Avonds vroeg naar bed! Vrijdagmorgen om 9.15 uur vertrek van de parking Stadspark in Turnhout. Voorafgaand aan de start een 'to the point' briefing van de organisatoren. We kregen een prima routebeschrijving voor de komende 240 km. naar Bourscheid inclusief aanpassingen vanwege omleidingen.

Onderweg waren een aantal stop's gepland om even uit te blazen, koffie en broodjes te nuttigen of te tanken. Belangrijk en leuk waren de gesprekken over de diverse auto's (± 14 verschillende merken reden mee; Mercedes, BMW, Volkswagen, Volvo, Desoto, Opel, Jeep, Landrover, Triumph Stag, Peugeot, Porsche, Riley, Ford Anglia, Chevrolet Corvair. Wat ook leuk is.....bleek dat Annemiek de enige dame achter het stuur was. Hoe zit 't met de emancipatie in Brabant? Rond 17.30 uur kwamen we aan in Bourscheid, hotel Belair.



{foto1292

Even de omgeving verkennen en bijkomen met een drankje alvorens te gaan genieten van een 5 gangendiner. Ook die avond niet te laat naar bed, want de volgende dag vertrokken we om 8.30 uur voor een prachtige rit met de routebeschrijving in de hand door het Luxemburgse land naar een Orchidarium



[foto1295]in Duitsland. Afstand ± 100 km. Na genoten te hebben van een heerlijke lunch in het hotel kon de namiddagse tourrit van weer 100 km. aanvangen. Eerst richting Müllerthal (klein Zwitserland)



en vervolgens naar Kasteel Bourscheid. Alle routebeschrijvingen waren voorzien van beschrijvingen van de omgeving aangevuld met een routekaartje. Het was natuurlijk niet geheel onmogelijk dat we 'n keer de weg kwijt zouden raken! Dus dat gebeurde dan ook. We kregen de boel weer op de rit toen we op een kruising voor het

stoplicht stonden te wachten. Zowaar, voor onze neus werden wij verblijd met het langs rijden van een aantal andere clubleden. Richtingaanwijzer uit en er achteraan, we zaten weer op de juiste rit.

Bij Kasteel Bourscheid op de parkeerplaats, die overigens tijdens afwezigheid van de auto-eigenaren keurig in de gaten gehouden werd door een van de organisatoren, kreeg Ruud met de Corvair het voor elkaar z'n autosleutel (incl. reservesleutels) in de voorklep achter te laten. Gelukkig was deze nog niet in het tweede slot gedrukt en werd met behulp van Guus en Marcel onder aanvoering van de mede rijders de windhaak met een stevig stuk ijzerdraad open gemaakt. Zucht van verlichting bedankt jongens!

Die avond werden we vergast op een zevengangen diner. Het was allemaal heerlijk en erg gezellig.

De gesprekken gingen over allerlei onderwerpen, wat het voor alle aanwezigen, zowel heren, dames, jong en oud, aantrekkelijk maakte. De sfeer was er een van "leve de lol!" Voor we naar onze hotelkamer gingen, hebben we een gesprek gehad met de voorzitter van de Goud van Oud club. Wij hadden op voorspraak van Guus Marinus deel kunnen nemen aan deze 3 daagse rit. Eerder hadden we ook al eens deel genomen aan een dagrit. Daar moest natuurlijk wel iets tegenover staan, vonden we ook zelf. We hebben in overleg met Kees en Corry besloten zelf lid te worden van Goud van Oud. Natuurlijk zijn andere Corvairleden ook welkom om mee te rijden. De laatste dag brak aan. De terugrit naar Turnhout van 240 km.. via een prachtige route door de Ardennen. Net boven 'La Roche en Ardenne', bij de laatste lunchstop



[foto1317] hebben we afscheid genomen. Marcella en Jos bedankt voor de perfecte organisatie van dit weekend. We zijn nog meegereden tot Alken, net onder Hasselt. Daar was het voor ons prettig om naar boven door te steken via Eindhoven 'en route' naar Amsterdam. Daar kwamen we ± 20.00 uur aan, moe maar zeer voldaan.

Het is de moeite waard eens mee te gaan en het "oude beestje" te confronteren met allemaal andere, soms nog "oudere beestjes". Corvairclub leden in de buurt van Tilburg; Goud van Oud rijdt alleen op binnenwegen elke maand een rit. Meld je aan, er kan altijd meegereden worden.

Ruud en Annemiek Keers.

Technische Tips

De heteluchtslangen van de verwarming onder en in de motorruimte van de Corvair willen nog wel eens stuk gaan na zoveel jaren. Deze zijn gemaakt van een soort canvas dat verstevigd is met een stalen spiraal draad. Deze draad wil er nog wel eens voor zorgen dat hij na het doorroesten van een ophangbeugel, doorzakt en bij de Corvairs van de tweede generatie op de linker aandrijfjas gaat hangen. Het staal van de spiraal draad is zo hard dat het de aandrijfjas gaat afschuren en op die plaats de buis dunner maakt. Er zijn zelfs voorvallen bekend waarbij de as helemaal doorgeschuurd werd.

Natuurlijk kun je nieuwe slangen bestellen bij Clark's, maar vanwege hun omvang zal de verzendprijs niet gering zijn. Een alternatief kun je vinden bij de lokale bouwmarkt. Dit zijn flexibele aluminium 'buizen' die uitgerekt kunnen worden. De maat klopt niet helemaal, maar kan met een beetje huisvlijt aangepast worden. Een beter alternatief vind je bij de betere 'rubberboer'. Gerard Naseman plaatste uitstekend passende en hoog kwalitatieve slangen op zijn '62 Monza. Deze kosten wel iets meer (circa €50 p.m.) maar zijn wel goed voor jaren rijplezier.





Jubileumtreffen

Eindelijk waren ons de weergoden eens goed gezind. Het was al sedert jaren dat we met regen te kampen hadden. Een zomertreffen als dit mocht gewoon niet in het water vallen en een 10 jarig jubileum vier je maar eens, liet zich een van onze leden ontvallen.

Bij aankomst op het 'basis' adres lag er voor alle deelnemers een zak met informatie en wat 'gadgets' te wachten. Voor diegenen die op vrijdag kwamen begon het met urenlang in de files staan.

Een relaxte ontmoeting aan de bar van Polysport was dan ook een welkome afwisseling. Daarna zijn we met de hele groep gaan eten in het sfeervolle restaurant van 'Kokkie' waar een lange tafel voor ons gereserveerd was. De vrouw des huizes maakte er gelijk een gezellige boel van en bij het afscheid kreeg Johan nog een dikke kus van haar.....!

Daarna was het organiseren geblazen; de surprizetassen en de prijzen voor de kleppendecksel races moesten nog samengesteld worden. De baan had Hans al voorbereid, maar moest wel nog even in elkaar gezet worden. Toen alles klaar was werd er nog even nagekaart (of eigenlijk 'voorgekaart') over het volle programma dat er komen ging.

Op de zaterdagochtend was iedereen mooi op tijd present en vertrokken we met een 10-tal auto's via een, toch wel, toeristische hoofdweg naar autorestaurentie bedrijf Pennings in Aalten. Daar stond Johan, Diny en Frank Doornbos en Guus de Haan en zijn gezin reeds te wachten. De GPS van Hans zorgde er voor dat we mooi op tijd aan kwamen. We werden onthaald op koffie en cake en voor

elke deelnemer lag er ook nog een zak snoep klaar.

Uiteraard werd de in restauratie zijnde Corvaair van Johan uitgebreid getoont en ook de diverse onderdelen die reeds gereed waren lagen op diverse plaatsen te pronken. Ook waren er computerbeelden op sommige beeldschermen te zien. Er stonden projecten die in verschillende fases van restauratie en men kon goed zien hoe er te werk wordt gegaan. Tekst en uitleg werd er gegeven door de aanwezige personeelsleden van Pennings en Johan en Frank zelf natuurlijk. In de 'showroom' stonden behalve een paar kant en klare carrosserien ook een groot aantal modelautootjes die te koop waren en waarvan de opbrengsten naar een goed doel in Ethiopie gaan. Of er gekocht werd weten we niet, maar vanuit de clubkas hebben we een bedrag geschonken voor dit goede doel. Toen we dachten alles gezien te hebben en om de programmatijd enigszins te volgen vertrokken we weer, na het maken van een groepsfoto en het overhandigen van een presentje, voor een toeristische rit richting Bronkhorst. Daar, in het kleinste, maar zeer pittoreske, plaatsje van Nederland hebben we een 'rondje om de kerk' gewandeld. Het was er gezellig druk en we moesten de Corvaairs op een parkeerplaats even buiten het dorp parkeren. Nadat we dit gezien hadden en sommigen op een terrasje een drankje hadden genuttigd, gingen we via een veerpontje over de IJssel naar Brummen. Het was toen al wat later geworden dan het programma aanduidde en het wachten op de pont deed er een schepje bovenop. Er moest drie keer gevaren worden om de hele meute aan de overkant te krijgen. Later bleek dat we nog geluk gehad hebben...

Aangekomen bij "The Gallery" in Brummen togen de meesten naar het inspannige restaurant teneinde de inwendige mens te versterken. Toen we de collectie eens goed wilden gaan bekijken bleek dat het sluitingsuur genaderd was. Na een vluchtige blik door de meerdere etages en de kelder van het mooi geoutilleerde gebouw, gingen we weer naar onze Corvaairs om nog een ommetje te maken over de 'Posbank'. Dit is een heuvelig deel van de Veluwe met een top van 110 meter boven NAP. Je waant je in het buitenland met de haarspeldbochten in de weg omhoog.

Nadat we een korte stop hadden gemaakt waarbij je ver kunt uitkijken over een deel van de Veluwe, vertrokken we weer terug naar onze pleisterplaats in Dieren.

Daar moesten we ons gereed maken voor de kleppendeckselrace en de barbeque. De volgorde werd omgekeerd omdat we vast zaten aan de grote braadpan die voor ons was aangestoken. Maar dat wilde niet zeggen dat het de gemoederen over de race niet bezig hield. Eerst lieten we ons de prima verzorgde maaltijd smaken waarbij ieder zijn stukjes vlees zelf kon (laten) braden. Er was meer dan voldoende garnituur bij en al gauw stond menig buikje op ploffen. De racers konden reeds voor de barbeque hun bolides tonen. Er waren imposante bouwsels bij, waarvan we de merken niet zullen noemen vanwege de 'concurrentie positie' voor de toekomst. Maar uiteindelijk bleek dat toch het 'staleigen' (GM-Opel) deksel van Johan van Rijn het snelste was van het hele veld. Hij ging dan ook met de hoofdprijs slepen; een handige boormachine.





'line-up' bij Pennings Auto restauratie

Rechts: De Corvair in restauratie

Onder: Guus, Thijs en Karin hadden toch wel interesse?



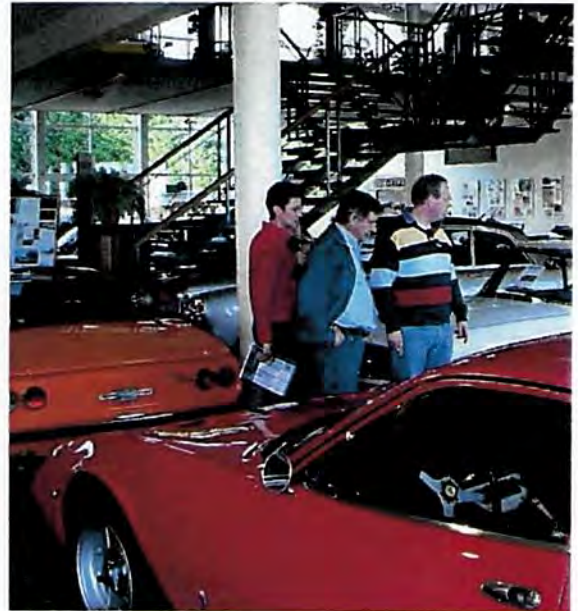
Hierboven: Een videopresentatie en reeds gerestaureerde Delen van de Corvair.

Links: Pierre in een technisch gesprek met Theo Reniers.



Boven; Met een korte wandeling rond de kerk kon men het hele dorpje Bronkhorst aanschouwen. Maar goed ook want de tijd begon te dringen.

Links: Een tweede oversteek wordt helemaal gevuld met Corvairs, een derde zou er nog achter aan komen.



Midden links: Eerst werd door het grootste deel van onze groep het cafetaria bezocht omdat er een echte lunchpauze nog niet in gezeten had. Boven: Daarna nog even door de diverse showrooms, vol met interessante auto's wandelen.

Links: Nog even naar de 'Posbank', een hoog gelegen deel van de Veluwe, gelegen op slechts enkele kilometers van onze 'basis'.



Boven links: Garnituur bij de bbq
Rechts: De snelle baan gemaakt door Hans Tesselaar

Midden links: Een technisch overleg inzake het winnende Opeldeksel.

Hierboven een deel van de deelnemers smullen van de bbq en

Links: Nakaarten en in afwachting van een speech en de loterij



Van de andere deelnemers vielen er ook de 2^e en 3^e plaatsen in de prijzen. Daarnaast was er een prijs voor het

digheids brevet van de Rijks Luchtvaart Dienst nog niet had ontvangen. En dus mocht het niet de lucht in om



mooiste deksel. Die trofee ging naar Hans Tesselaar met zijn mooi verchromde bolide compleet met spatschermen en twee bougies als passagiers. Toen dit evenement afgelopen was togen we weer naar binnen om de avond binnen gezellig voort te zetten onder het genot van drankjes. De voorzitter stak een speech af om de historie van de afgelopen tien jaar te belichten en er werd een woord van dank uitgesproken door Guus de Haan. Maar daarna was het nog niet over: Elke surprisetas bleek nog een lotnummer te bevatten. En dus was er een trekking voor de soms fraaie prijzen. Deze prijzen waren o.a. beschikbaar gesteld door Clark's Corvair Parts; DACC, de 2007 Corvair Conventie club in Detroit, Caroline Nelis, die op dit treffen niet aanwezig kon zijn, en van onze eigen club. De loterij vond plaats onder de bezielende leiding van Ad Dijkstra die zijn drie kinderen de winnende lotnummers liet trekken. Voor de zondag was het programma ietwat gewijzigd. Dat wil zeggen; Apeldoorn werd ingeruild voor Hoogeveen, een dikke 80 km verder. Voor sommigen was dit een beetje te ver en haakten af. Anderen wilden toch wel de verrassing zien! Die verrassing was het vliegtuig met Corvair motor van Paul Ruiter, dat nu vliegklaar was maar zijn luchtwaar-

ons tegemoet te vliegen. Ondanks de lange rit was het zeker de moeite waard om dit stukje vernuft van dichtbij te bekijken. Daarnaast waren er nog verschillende loodsen waarin oude vliegtuigen te kijk stonden of gerestaureerd werden en werd er uitleg bij gegeven. Een extraatje dus. Tussen het bezoek door werd er gebruik gemaakt van het restaurant-terras voor een gezamenlijke en gezellige kop koffie met gebak of een ander hapje. Toen we

weer terug wandelden naar de loodsen kregen we als klap op de vuurpijl de Focke Wulf-met Corvairmotor- te zien in 'operationele' toestand; hij werd gestart! Stationnair draaiend zette de propellor al zoveel lucht weg dat het toestel aan de achterkant door broer Bert moest worden neer gehouden. Nadat we er nog eens rondgekeken hadden; er was van alles te zien zowel op de baan als parachutisten in de lucht, kwam de tijd dat we de reis richting huiswaarts moesten gaan aanvaarden. Het was inmiddels 3 uur geworden en voor sommigen lag er nog een ritje van 3 à 4 uur in het verschiet. Een enkeling (Guus) was bijna thuis....

Na en uitgebreid dankwoordje aan het adres van Paul en Bert Ruiter namen niet alleen afscheid van hen maar ook onder elkaar. Daarbij een laatste cadeautje uitwisselend, in de vorm van twee poloshirts, aan de familie Reniers uit Dordrecht die nog maar pas lid zijn en het gehele treffen hebben bijgewoond. Vader Theo liet zich ontvallen dat hij en zijn zoons het prima naar hun zin hadden gehad en een volgende keer zeker weer van de partij zouden zijn. Uit een snel mailtje bleek dat iedereen die avond goed thuis was gekomen. Dus kunnen we samenvatten dat we allen kunnen terugkijken op een zeer geslaagd jubileumtreffen....



VERRASSING

Als je bezig bent met het restaureren van een auto, kom je voor veel verrassingen, problemen, beslissingen en uitdagingen te staan.

Eén van de problemen was de aluminium beplating van het dashboardkastje. Deze was weliswaar niet beschadigd maar wel erg vies met afzettingen van nicotine, aangekoekt vingervet en vuil uit de lucht. (Denk maar eens aan een schilderij van vroeger waar decennia lang vuile lucht vrij toegang heeft op het doek.) In het begin van de restauratie ben ik al eens begonnen met simpel voorzichtig schoonmaken. Geen enkel resultaat. Mijn bevindingen met het restauratiebedrijf besproken. Er werd gedacht aan chroomverf. (Dat is verf die niet van chroom is te onderscheiden.) Wat tegenwoordig al niet kan.....

Een oplossing zou kunnen zijn door nieuw of repro te bestellen bij Clark's. Niet mogelijk. E-bay dan? Niets gezien.

Schoonmaken met agressieve middelen levert een risico op van onherstelbare schade, zeker omdat het profiel een verschillende oppervlaktestructuur heeft. Opeens kreeg ik een idee. Als ik dat oppervlak eens schoon laat maken bij een brillenzaak..... Brillen worden in een bad met vloeistof ultrasoon schoongemaakt. De vuildeeltjes worden dmv hoge trillingen losgetrild.

En toen dacht ik, hééé..., ik heb een ultrasone tandenborstel van een bekend Nederlands merk en een afgedankt opzetstuk. Zou dat kunnen? Ik ga dat eens proberen! Als vloeistof denk ik aan motorreiniger in een

sputbus. Met motorreiniger heb ik goede ervaringen om allerlei dingen schoon te maken, zonder schade aan het oppervlak toe te brengen.

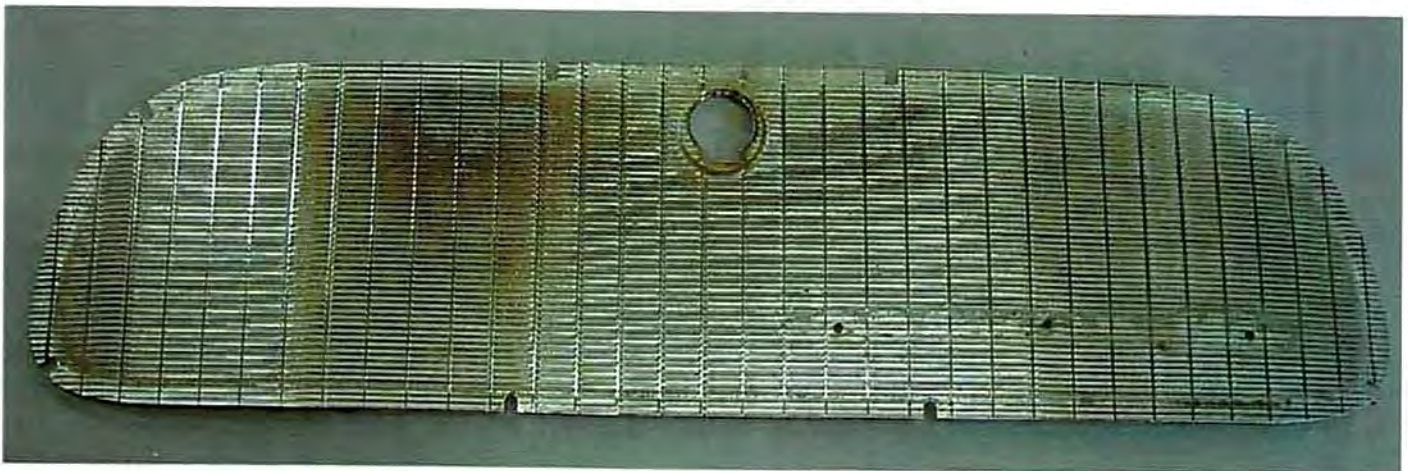
Daar gaan we. Spuiten en poetsen. En.... ja hoor, het oorspronkelijke materiaal kwam tevoorschijn. Wat een kik! Maar het enthousiasme bekoelde enige tijd later. Want.... de nicotine-aanslag liet zich niet verwijderen. De nicotine heeft zich in de poriën van het materiaal genesteld bleek bij bestudering adhv een goed vergrootglas. In huis diverse flesjes vlekkenverwijderaars bestudeerd. Nergens stond specifiek nicotine genoemd. Laat ik eens "google-en". Ach natuurlijk, het is oma die altijd alles weet over vlekken. "Oma weet raad.nl" dus. Oma adviseert citroensap te gebruiken. In de ijskast ligt nog een plastic citroen met een restantje sap. En toen, en toen.... toen gebeurde er een wonder. De combinatie citroensap en een ultrasone tandenborstel bleek de perfecte combinatie te zijn!

Zie het bewijs op de bijgaande foto.

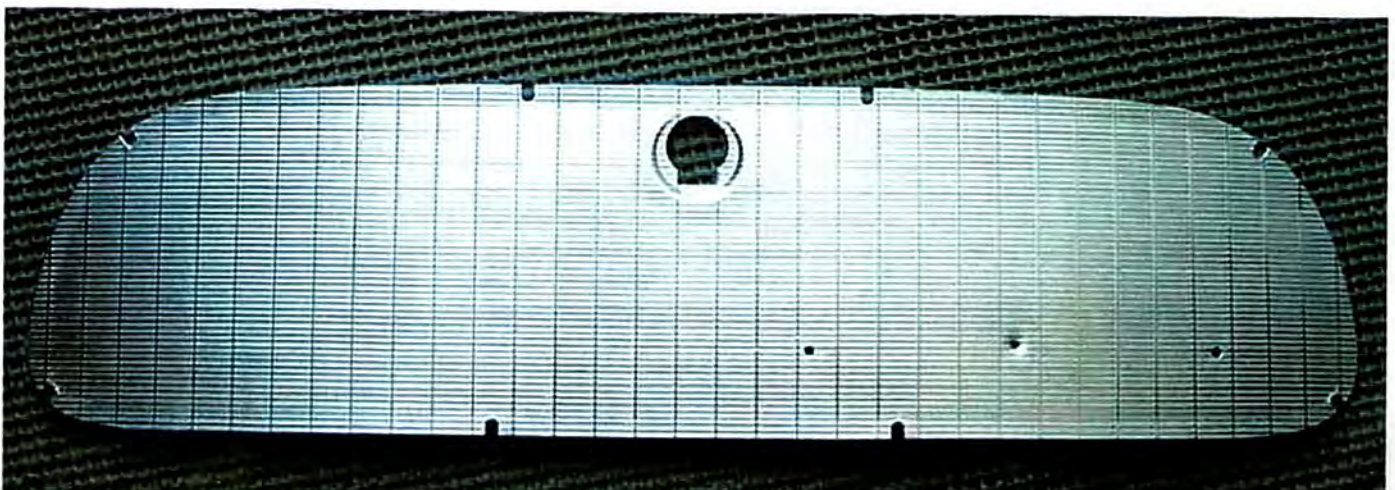
Johan Doombos.

DE AANHOUDER WINT

Eén van de eerste bestellingen bij Clark's voor onderdelen was ook een "Sticker / Decal Ultimate Kit", toe te passen op een 60'er Corvair. Het zijn papieren of plastic stickers met instructies en/of tekeningen. Die zijn op diverse plaatsen door de fabrikant aangebracht om de gebruiker er op te wijzen hoe te handelen of om te waarschuwen. Zo zat in de kit ook een plastic Caution sticker, bedoeld voor



Zo was het



Zo is het geworden

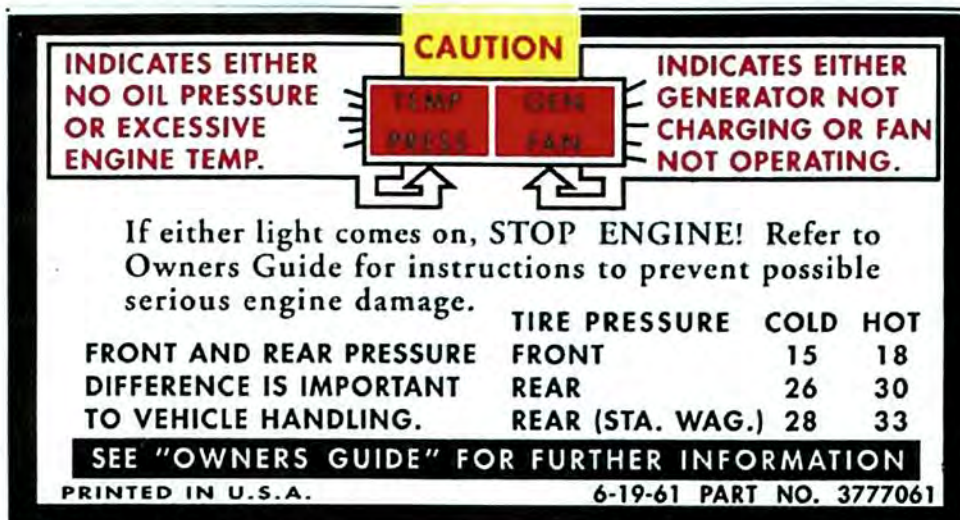
aan de binnenzijde van het dashboardkastklepje. (Wat een woord.) Omdat het dashboardkastklepje voorbereid wordt voor lakken, in het kader van restauratie, ging de aandacht van mijn zoon uit naar de oorspronkelijke papieren sticker die waarschuwt voor oververhitting van de motor en laadstroomcontrole. Deze gaat er af als dat klepje gestraald wordt en kan dus niet meer worden gebruikt. Hij wees mij daarop, omdat de plastic Clark's sticker van een 1961er model is en daarom afwijkend. Hij stelde mij voor de keus; bestaande laten zitten, of de niet originele sticker tzt aanbrengen.

Bestudering van de twee plaatjes levert een aantal afwijkingen op. Weet je wat, dacht ik? Ik ga proberen adhv de oude en de nieuwe sticker mbv MS 'Paint' een eigen sticker te maken. Daarom heb ik een foto gemaakt en een scan van die van Clark's. En dan ga je ermee aan de slag, met het idee van, "Ohh, dat doe ik even". Nee dus. Het eerste resultaat, naarmate je er langer mee bezig was, bleef onbevredigend. Er zaten te veel afwijkingen in. Je komt erachter dat Paint niet het juiste programma is. Elke keer, als je een geselecteerde tekst uittrekt of comprimeert, treedt er een verslechtering van de letters op. Een speciaal bewerkingsprogramma, dat ik niet heb, vond ik niet de moeite waard om in bezit te krijgen.

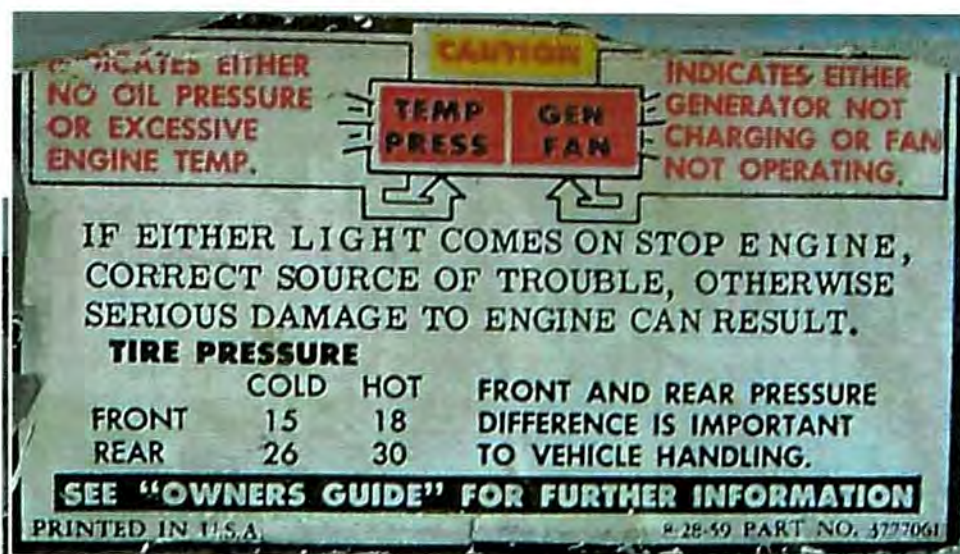
Eerst even iets over de oorspronkelijke sticker. Je moet je voorstellen dat de jaren 50 en 60 geen 'digi' tijdperk was. Het stempelblok dat de sticker heeft gemaakt, zal ooit handmatig zijn vervaardigd. Daar kom je achter als je met de spaties van de letters bezig bent op de PC. Als je goed kijkt zijn van de originele sticker de spaties niet overal gelijk. Ook blijkt het lettertype niet altijd consequent te zijn toegepast.

Stoppen er mee? Ik ga het helemaal overnieuw doen en dan 'pixel voor pixel' waar nodig, per letter verschuiven en sommige letters individueel bewerken. Eindeloos opnieuw doen, controleren, enz. En dat bleek de juiste aanpak te zijn, maar ten koste van heeel veel tijd. Voldoening als beloning.

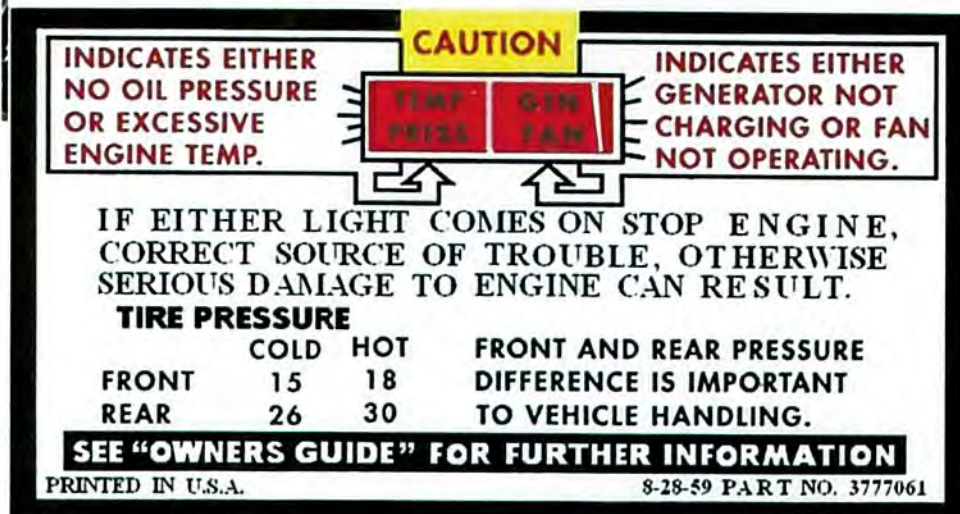
Zie de bijgaande samengestelde foto en zoek de verschillen.
Johan Doombos.



De Clark's 61'er sticker →



De originele sticker →



Het resultaat. Zoek de verschillen →

'Where it all started'

Corvair Conventie Detroit

Voor de vijfde keer alweer, hebben we de Corsa conventie voor jullie bezocht. Dat laatste is natuurlijk niet helemaal waar want het is een eigen keuze, en ik ging niet alleen voor een verslag voor ons clubblad. Wederom was ik alleen op reis gegaan. Dat betekende niet dat ik als enige Nederlander daar was want Guus de Haan had aangekondigd met zijn familie ook naar de conventie te komen als onderdeel van een vakantie in de VS.

Nadat ik de eerste trein naar Schiphol had genomen (ik had mijn auto 'ingeleverd' vanwege een crash met de andere) was het aldaar al flink dringen geblazen. Vanwege de vakantiedrukte werd ik gedwongen letterlijk mijn ellebogen te gebruiken, wilde ik mijn vlucht nog halen. Het inchecken van de bagage ging al niet meer, maar die is op de heenreis toch altijd minimaal en kon dus gemakkelijk mee het vliegtuig in. Eenmaal voet op Amerikaanse bodem werd ik meteen eruit gepikt omdat mijn emigratie papieren niet in orde zouden zijn. Ze laten je daar gerust drie kwartier in een wachtkamer zitten, en de verhoren die in de belendende kamertjes plaatsvonden kon je goed volgen en waren bepaald niet van de lucht! Ik dacht niets te verbergen te hebben en wachtte ontspannen en geduldig op wat er komen ging. Niets dus! Na circa 45 minuten kwam men mij keurig mijn paspoort brengen en kon ik gaan. Op mijn vraag wat er mis was werd geantwoord dat de vingerafdrukken niet 'leesbaar' waren, waarop ik zei dat dit goed mogelijk was omdat ik de dagen voordien met schuurpapier gewerkt had.... Buiten stond Corvair vriend, Mark Corbin al die tijd op me te wachten. Gelukkig hoefde ik niet meer langs de bagageband. Eenmaal een hernieuwde kennismaking gingen we naar het dichtbij gelegen Corvair museum in Ypsilanti. Het was immers nog te vroeg om naar



het 'host' hotel te gaan waar nog lang niet alle inschrijvers aanwezig waren. In Ypsilanti ontmoette ik meteen Mike McKeel waarmee ik voorgaande jaren ook vaak optrok. Hij was gekomen met een Corsa 140 van Mark en zou die na de conventie meteen meenemen naar Indiana voor enkele reparaties. Probleem van Mike is echter dat hij in druk verkeer gezichts gehinderd is en dat hij dan het liefst een bekende auto voor zich en een bijrijder naast zich heeft. In het museum was nu de Super Monza aanwezig. Deze wagen heb ik een vorige keer moeten missen omdat hij voor

reparaties elders was. Ik maakte weer kennis met de beheerder, Jack Miller. Hij herinderd zich nog vaag mijn vorige bezoek. Rondlopend in het museum kreeg ik plotseling een tikje op mijn schouder. Het was 'good old friend' Clay Wispell! Al jaren zijn we goed bevriend met elkaar maar telkens is het pas de tweede of derde dag van de conventie dat we elkaar ontmoeten. Nu zagen elkaar nog vóór de start! Hij was er vanwege zijn rol in de organisatie van de "econorun", een onderdeel van het conventiegebeuren. Carolyn, zijn vrouw zat nog buiten in de (gehuurde) auto. Dus gelijk naar





*V.b.n.b. De Super Monza, In Saginaw maakten ze ook straatstenen!
Concours en show op het GM Technical Center en een Cavalier Corvair.*





haar toe. We hadden zoveel te bepraten dat we na een tijdje onderbroken werden door Mark en Mike die toch wel eens naar 'Sterling Heights' wilden.

Daar aangekomen na een rit van pakweg 50 km, namen we intrek in onze kamer. Wij deelden de kamer en dus ook de kosten gedrieën. De tweede helft van die week zou er nog een vierde bijkomen.

Vanaf de vijfde en bovenste etage hadden we een prachtig overzicht op het westelijk deel van het parkeer-

vroeger op werd. Uiteindelijk was het zo laat dat de enige geopende 'eettent' een naastgelegen tankstation was met een gekoelde 'gevulde' broodjes-vitrine. Elke openbare gelegenheid heeft wel zijn eigen koffieautomaat, dus dat was hier ook het geval.

Wat we toen nog niet wisten was dat de organisatie van de conventie een doorlopend geopend eet- en drink buffet had naast de zogenaamde 'hospitality room'. Dus mocht je honger hebben tijdens je toch wel haastige verblijf, kon je daar altijd terecht.

Zittend op een bankje nabij de hoofdingang rond elf uur plaatselijke tijd, kwam ik erachter dat ik op dat moment meer dan 25 uur in de weer was, en dat het mooi zou zijn om eens horizontaal te gaan.....

De volgende morgen stonden de eerste activiteiten op het programma. Bij het registreren krijg je altijd een zak vol allerlei papieren wetenswaardigheden, waarbij ook een klein kaartje met

een circuit op circa 50 km afstand. Maar omdat ik zonder vervoer zat en Mark al volop 'geprogrammeerd' was, zat een bezoek er deze keer niet in.

Die avond was er weer de 'welcome party' met tevens de 'valve cover races'. Dit gebeuren vond deze keer plaats in een park op toch wel gerede afstand. Maar daar had ik vervoer voor. Dat is trouwens niet zo'n groot probleem want altijd wil wel iemand een 'foreigner, all the way from Holland' ten dienste staan.

Daar ontmoette ik ook weer Guus en familie. Guus wilde bij die gelegenheid kennis maken met sommige mensen.

Nadat de barbeque 'uitverkocht' was, werd voor velen de eindrondes van de valve cover race competitie ook niet meer zo interessant en begon het onderkomen het leeg te lopen. Een ijscoman op de parkeerplaats deed wel nog goede zaken, en toen ook wij later weggingen bleek er een tweede bijkomen te zijn.

Mike was er die avond niet bij omdat hij als 'mechanic' een lijst met reparaties had af te werken. Later die week mocht ik hem zelfs helpen met een secuur werkje aan een turbo carburateur.

Die avond werd er nog wat rondgehangen en we begonnen ons bankje voor de ingang eigen te maken. Woensdag was het concours en 'car display'. Dit vond plaats op het GM Technisch Centrum, waar een speciaal terrein, omgeven door grachten en met een heuvel voor een overzicht, voor auto treffens is ingericht. De 'car display' is niet meer dan het showen van de auto's aan aan andere Corvair eigenaren en enkele buitenstaanders die geïnteresseerd zijn. Er waren verschillende exotische Corvairs op het terrein en deze genoten dan ook de meeste belangstelling. De wagens die meededen voor 'de punten' werden weer door een legertje keurmeesters belaagd en op elk schroefje en leidinkje beoordeeld. Een aantal van deze auto's deden mee voor de Ed Cole beker, zowat het hoogste wat er te bereiken valt op een conventie. De Ed Cole beker wordt uitgereikt aan de auto die het hoogste aantal punten (behalve de rally) haald in alle



terrein waar de meeste Corvairs stonden. Na onze intrek gingen Mike en ik op zoek naar iets te eten. Mark was al op pad gegaan en wellicht dat we hem nog wel zouden zien. Onderweg ontmoetten we diverse oude bekenden en telkens een praatje makend zorgde er voor dat het er niet

aanvangstijden van alle activiteiten van die week. Dus werd maar eerst eens de 'markt' afgestruind op zoek naar begerenswaardige delen die over het algemeen goedkoop zijn. Bovendien had ik een bestellijstje. Die dag waren er ook de 'time trials' op



Nog meer rariteiten in de Corvairwereld...



Hieronder; de oudste en de jongste bekende Corvairs. Tussen de allereerste en deze oudst bekende zitten er nog wel een paar honderd stuks, maar de blauwe coupé is nr. 5999. De één na laatst geproduceerde Corvair. Hij werd ontdekt en aangekocht door Mark Corbin en twee jaar geleden aan de Corvair Preservation Foundation geschonken..



Boven: een 'namaak' Porsche 356 met Corvairmotor

Daaronder: een modderdragster die evenals de HotRod op de vorige fotopagina de aandrijftrein omgekeerd heeft.

Hierboven een andere manier voor het openen van het koffer-Deksel; wat de voordelen zijn is niet bekend...



disciplines die op de conventie plaats vinden.

Ik was al vroeg ter plaatse vanwege het keurmeesterschap van mijn vervoerder, Mark. Rond een uur of elf had ik het wel zo'n beetje gezien en ging in de rij staan voor de shuttle bus. Dit was een doorlopende busdienst die een verbinding onderhield tussen het hotel, het Gm Technical Centre en het GM Heritage Museum. Dit museum is normaliter niet geopend voor de

Pontiacs, Buicks, Oldsmobiles en natuurlijk Chevrolets.

In alle soorten en maten, van de Electro Vair tot de Mako Shark Corvette, een reeks voor- en naoorlogse pick-ups, Cadillacs die nooit eerder te zien waren, en natuurlijk de SS de GT en de Astro 1 van Corvair. Deze laatste was overigens nooit bedoeld als een sportieve Corvair, maar een studie over hoe laag je kon gaan met een



gewone burger maar slechts een soort bewaarcentrum voor alle GM auto's, pproductie- en prototype modellen, die her en der naar shows worden gebracht. Wat daar te zien was wil je niet geloven, diverse 'proto' Cadillacs,

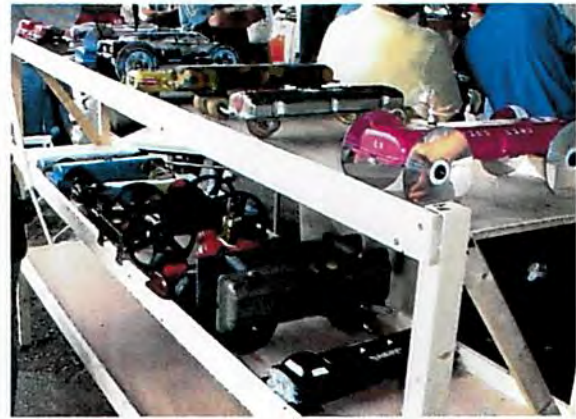
auto. Het meest logische zou zijn om er een "pancake six" in te leggen. Indertijd was er een verbouwd blok met bovenliggende nokkenassen voor gereserveerd, maar is er nooit in gekomen. Het blok is zelfs

'zoekgeraakt' en tot op heden weet niemand wat er mee gebeurd is. Enfin, foto's zeggen de rest van dit verhaal. Na er een aantal uren te hebben rondgedoeld, was voor mij de tijd rijp om weer terug naar het hotel te gaan. Ik was bekap en ging een uurtje op bed liggen. De rest van de middag en avond werd weer ingevuld als de dagen ervoor en werden nog wat inkopen gedaan.

Op donderdag was er de 'autocross', altijd wel spectaculair vanwege de snelle opgevoerde race-Corvairs die op het randje van hun kunnen het 1 mijl lange circuit zo snel mogelijk probeerden af te leggen.



Deze autocross vond plaats op een groot parkeerterrein bij een winkelcentrum op circa tein kilometer van het hotel. Piepende en rokende banden en soms op drie wielen namen de deelnemers de scherpe, soms haakse bochten tussen de tientallen pilonnetjes door. Vanaf de zijkant heb je weinig zicht over de loop van het circuit ofschoon er op sommige plaatsen met wit zand of kalk de route is aangeduid. Maar al snel heb je door welke de snelle stukken zijn om leuke plaatjes te kunnen schieten. Overigens was ik daar gekomen met Clay Wispell en Mike Boyle die deze keer ook weer van de partij was. Ik heb Mike leren kennen op onze eerste conventie in Flagstaff, Az. Tot een eind in de middag warenwe daar maar toen de minder snelle deelnemers aan hun rondjes waren begonnen zijn we teruggegaan. Ik moest me klaar gaan maken voor de 'Chapter Newsletter Editors Meeting'. Deze werd voorgeten door iemand van de lokale organiserende club, maar onder supervisie van Mike McGowan, de eindredacteur van Corsa Communique.



Boven: de valve cover races waren weer een Druk bezochte attractie.

Corvairs in allerlei grootten en in allerlei uitvoeringen; soms hou je het bijna niet voor mogelijk!



Nu is ook deze Mike geen onbekende meer voor me; voor het vorige blad kreeg ik exclusief de foto's van 'Amalia Island' van hem om te publiceren. Hij maakte ook de newsletter awards bekend en het bleek dat we weer in de prijzen gevallen waren: weer derde deze keer! Het bleek ook in de conversaties onder 'collega's' dat alle clubs met hetzelfde probleem zitten; een tekort aan kopij van de leden en te weinig respons. Het is maar al te vaak dat de redacteur zelf de verhalen moet schrijven en dat de inbreng van de leden minimaal is. Ook met de opkomst op meetings blijken wij geen uitzondering te zijn met een karige tien tot dertig procent. Toch waren we het erover eens dat het clubblad de rode draad is van een club. Zonder een blad is de communicatie eenzijdig en minimaal. Sommige 'editors' meenden het te kunnen doen met uitsluitend een digitaal blad, maar van allerlei kanten kwamen er genoeg argumenten om dit tegen te spreken. In zijn eindwoord sprak Mike over het tanende ledental van Corsa. Hij vroeg ons allen een aantal reeds verschenen nummers, waarvan hij twee hoge stapels had meegebracht, mee te nemen en aan potentiële nieuw Corsa leden uit te reiken. Dus 'die harts'; laat het weten als je belangstelling hebt en je krijgt ter kennismaking gratis een exemplaar toegestuurd!

Meteen volgend op deze vergadering was er de 'Chapter Officers Meeting'. Deze heb ik niet bezocht waar ik achteraf een beetje spijt van heb. Ik had andere plannen: voor morgen, vrijdag, had ik een kaartje voor een bezoek aan de Ford 'Rouge Plant'. Dit kaartje wilde ik verkopen aangezien ik Clay Wispell had weten over te halen het Chrysler museum in Flint te gaan bezoeken. Mark had me verteld dat dit een prachtig museum was en dat hij niet begreep waarom dit niet in de 'tours' was opgenomen. Ik hing op sommige plaatsen advertentieplakjes op, maar ondanks dat men mij verzekerd had dat de 'tour' uitverkocht was, vond ik geen koper voor mijn kaartje. Dan beschouwde ik die \$28 maar als entree voor het Chrysler museum. En ik had er geen spijt van. Buiten op de parking stond



een heel speciale Edsel Ranger die ik voordien nooit 'live' gezien had. Hij was van het bouwjaar '60, het laatste jaar waarin er nog maar heel weinig geproduceerd waren.

Dit is een geweldig museum; een mooi modern strak gebouw met majestueuze trappen voor de ingang. Veel glas zodat je alles goed met daglicht kon aanschouwen, en minstens zoveel interessante modellen waarvan enige proto's als in het GM museum. Enkele aparte modellen stonden iop en schavot aan een centraal staande paal rond te draaien zodat je, als je de tijd er voor nam, van alle kanten kon bezichtigen zonder een stap te hoeven verzetten. Uiteraard stond er de turbine wagen met een carrosserie van Ghia, die in een groot aantal stuks een jaar lang ter 'kennismaking' uitgeleend was aan zowel 'jan van de straat' als automotive journalisten. Ik kan me voorstellen hoe groot het verdriet van die mensen moet zijn geweest toen ze deze wagens weer moesten 'inleveren' en ze op t.v. zagen hoe ze de shredder in gingen omdat het project werd afgeblazen. Daar moet ik nog ergens een filmpje van hebben liggen. Na al dit moois aanschouwd te hebben togen we weer terug naar Sterling Heights.

Die namiddag bedteedde ik aan inkopen; ik had nog een lijstje met begerenswaardige voorwerpen af te werken. Op de 'vendors place' buiten had ik al eerder een kokerbalkstrip gezien van een '63 700. Omdat mijn

eerste Corvaire die al 25 jaar mist wilde ik die wel meenemen, maar het formaat leek me niet handig in een vliegtuig. Zodus besloot ik deze strip doormidden te zagen met de bedoeling ze thuis weer aan elkaar te solderen. Dat had ik al eens eerder gedaan dus liep ik weinig risico. Bovendien was ze zo goedkoop bij 'James' dat ik hem een dollar fooi gaf. Aan een ijzerzaagje was ik meer geld kwijt waarvoor Rusty Rose van NTCA zo vriendelijk was om me naar een naburige super-supermarkt te brengen voor dat zaagje. Twee dagen eerder had Guus me al een lift gegeven om daar een setje videobandjes te kopen. Toch zou het fout aflopen met mijn strip, maar daarover later meer. Daarnaast had ik voor een potentieel nieuw belgisch clublid een paar fuseekogels gezocht. Moeilijk te vinden maar uiteindelijk kocht ik er twee licht gebruikte. Achteraf vond ik nog een paar nieuwe..... Ook vond ik een complete Corsa bedrading voor slechts een tientje. Mike McKeel wilde er later een stukje van knippen voor een reparatie, maar daar kon ik toch niet mee instemmen. Warren Leveque (de Corvaire racer) bracht die namiddag meer dan een uur klassieke muziek op de piano in de foyer.

De zaterdag werd gebruikt om alles nog eens goed door te lopen en sommige contacten beter aan te halen. Zo liep ik al geruime tijd rond om een goed met Calvin Clark aan de praat te komen. Steeds had hij het te druk dus



Mike McKeel in zijn nopjes met een kilometer "speedo".

wilde ik hem niet storen. Maar bij het 'scheiden van de markt' ze moesten de zaal voor 13 uur ontruimen vanwege het 'banquit' had ik 'beet'. Ik bedankte hem voor de jarenlange financiële ondersteuning van onze club en gaf hem twee exemplaren van ons clubblad zodat hij kon zien dat we wel zekervoor hem adverteren. Uiteraard was nr 2 van dit jaar met het artikel over hen erbij waarin zijn 'handel' uitgebreid wordt beschreven. Terloops vroeg ik of er soms wt 'doorprizes' beschikbaar waren i.v.m. ons 10 jarig jubileumtreffen. Zonder blikken of blozen begon hij te graaien in zijn artikelen, na zich eerst te hebben laten ontvallen dat ik dat zelf wel mocht doen. Uiteraard deed ik dat zelf niet..... Het gesprek kreeg verder een persoonlijk tintje en hij vertelde me wat hij en Joan komend jaar voor hebben. Daar heb ik nog genoeg documentatie over en zal hun dan ook bij wijze van kerstpresentje wat materiaal toesturen. Die avond was er het traditionele 'banquit'. De parkeerplaatsen waren in de loop van de middag al flink leeg gelopen maar er waren toch nog enkele honderden aanwezigen die het hele ritueel van opsommen van aantallen aanwezigen, punten en strafpunten, enz. enz. in een voorwoord van Larry Claypool mochten aanhoren. Uiteraard werden

de overzeese gasten speciaal gelauwerd, maar die kwamen niet alleen uit Nederland, want ook uit Australie waren Corvaire mensen geweest. Ik heb er nog even mee gesproken. Helaas waren zij voor het 'banquet' al vertrokken. Dan kwam de tijd dat er de prijzen werden uitgedeeld. Oh ja, tussentijds werd er natuurlijk gegeten op het banket. Van het prijzenpakket kan ik me nog herinneren dat de 'hard luck award ging naar iemand van ver weg (Amerikaanse maatstaven). Hij had de Corvaire startklaar voor de grote rit toen bleek dat zijn motor toch niet deugde en hij terug naar huis reed en prompt zijn 1931 A-Ford Woody Wagon nam om alsnog op het 'feest' aanwezig te kunnen zijn. Een ander, meer vrolijker feit kwam uit de rally. Daarin waren twee participanten die slechts twee strafseconden hadden over de gehele rally. Dat was nog nooit voorgekomen. Nog een frappant cijfer kwam uit de 'econorun'. Daarin ging iemand met de hoofdprijs slepen omdat hij bijna de helft minder benzine had gebruikt dan nr. 2! En dan nog met een FC! De exacte cijfers zijn me ontschoten, maar waarschijnlijk meer daarover in een volgende editie. Toen de avond (al vroeg) was afgesloten had ik nog wat conversaties met enkele aanwezigen. Ik maakte nog een foto van de NTCA club die ik later in hun blad vond. Daarna was het inpakken gebalzen want de volgende

ochtend werden we verzocht de kamer verlaten te hebben. Dat was geen sinicure want met z'n vieren en hun oinderdelen hadden we er een redelijke troep van gemaakt. Mark, die al jaren de juiste berekeningen maakt voor elks bijdrage in de kosten had dat plaatje al klaar. De volgende ochtend was het Stephen die er als eerste uit moest vanwege zijn vroege vlucht (5.30 uur) Dus namen we de avond voordien afscheid. Daarna was Mike aan de beurt die in een van Mark's auto's, een '69 (!) Corsa, de vlucht nam met Kent Sullivan die in Indianapolis moest zijn, als navigator naast zich. Omdat ik mijn vlucht zou hebben in de late namiddag gingen Mark en ik nog maar eens naar Ypsilanti (Where it all started). Onderweg viel hem te binnen dat een bezichtiging van de Willow Run fabrieken wel interessant kon zijn. Dat deden we dan ook en daarna eens niet het Corvaire museum maar het barndweer museum een eindje verderop in dezelfde straat. Toen ik achtte dat de tijd rijp was naar de luchthaven te gaan zijn we eerst nog een hapje gaan eten en daarna op ons gemak naar het vliegveld gegaan. Ik zou dan nog twee uur hebben om mijn zaakjes verder te regelen. Na een hartelijk afscheid ging in de rij staan om aan te hoeren dat ik drie kwartier te laat was. Die verdomde tickets ook, daar staan veel te veel tijden op!!! Met een bijbetaling van \$200 kon ik anderhalf uur later mee. (weinig keuze). De security deed nog moeilijk over mijn doorgezaagde strip maar uiteindelijk gingen riond zes uur de lucht in. Eenmaal op Schiphol nam ik de eerste en beste trein naar het zuiden. Die ging tot in Eindhoven alwaar ik moest overstappen. Daar liet ik mijn, met zoveel moeite vergaarde strip liggen in de trein. Bellen mailen en nog ens naar het station toe gaan leverde echter niets meer op. Dit stuk 'schroot' werd geacht geen waarde te hebben en is ergens in een container beland... Op de maandagochtend om ca 10.30 was ik weer thuis bij mijn eigen Corvaire; 'where I it all started'.
Leon Janssen.

Advertenties

Nederland: (aangeboden)



Corvair coupe 1964 PG. In '99 Gerest., mot./techn. i.z.g.st. ST. ... 2.700 cc, schadevrije auto, dealer onderhouden, met NAP km gar., alle keuringen toegestaan, 3 mnd gar./inruil/finan. mogelijk, Aerdmennekesbaan 51a te Veldhoven. Altijd mobiel bereikbaar 06 55360127 (**oppassen!**)



Corvair LM cabriolet, hier moet nog aan gewerkt worden, ingeklaard in Nederland nog niet op kenteken. 4 versnell. Carr. i.g.st. geen schade. Div plaatwerk v. bodem en dorpels. motor 3 jaar geleed. gelopen! Div nieuwe spullen aanw.: De Winter Brielle (marktplaats)

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



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 '68 € 5000 of ruilen tegen V8. Woudrichem 06-40094255



Corvair cabrio 1962 Deze auto is grotendeels geheel (?) gerest. niwe bekleding, dak, banden uitlaats motor gereviseerd nwe bedrading, accu nieuw in de lak voor de liefhebber echt heel mooi www.automaikel.nl Enschede.

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 Bwjr 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 conv. PG '63 Vr.pr. E.7950 www.PotomacMotors Terborg tel.06-53328817

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

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



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

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, mit Vergaser und Getriebe: *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- 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. kap (de achterste dus) €50; Ventilatie-rooster achter voor convertible '65-'69 €20; Onderste draagarmen achter 4 stuks, bussen moeten vern. worden €5 p.st. Luchtfilterhuis 110 HP Guus de Haan webmaster@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 benzinekachel. Ook diverse delen motorplaatwerk EM & LM. Enz. enz. Prijs n.o.t.k. >Leon Janssen<

Belgie aangeboden



Corvair Monza '62 cabrio €10.000 Tel. 0032-14267222 M Lenaerts 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. €3000 Americars (0032)497-275288

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

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)

1960 Corvair 700 sedan >wrak< Wie helpt deze 'schone slaapster' met papieren aan een doelmatiger einde.



Meer foto's te bevragen bij de redactie. Auto staat nabij Nancy Dominique Bouchy 0611986826



Corvair Monza Sedan, 1 ière gen. Moteur 6 cylindres à plat (arrière refroidit par air . 2688 cm3, 95 cv. Boîte auto 3 rapports. Allum. et freins refaits Autoradio à casset-tes. Carte grise normal, Contr. Technique OK 4500 Euros Contact : 06.66.29.11.39

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 als er auto's verkocht worden, komt het voor dat advertenties niet meer geldig zijn.

CORVAIRS

Forget the MYTHS, enjoy the cars!

These are great handling cars with real personality All models!

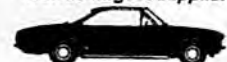
NEW! 650 pg catalog also on line.

FREE tech support

Catalog - \$6.00 Canada - \$8.00

Worlds largest supplier since 1973

Also a great national club to join!



Clarks Corvair Parts, © Inc.

www.corvair.com (413) 625-9776

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

CORSA Classified

CARS FOR SALE

1962 coupe 4-speed. 1964 coupe 110/4 1965 convertible 110/PG. 1966 convertible 110/4. 1969 convertible 95/4, only 521 made. 1964 SPYDER convertible 4-speed. Warren Lynch, 432/547-2302, PO Box 54, Grandfalls TX 79742. (TX)

RAMPSIDE complete and restorable. GREENBRIER complete and restorable, 1960 sedan & 1964 coupe parts cars. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

1960

1960 700 2-door coupe, 3-speed, Roman Red, 2nd owner since 1962, Colorado car, black vinyl, black carpet. \$5,300. 303/985-5332, w0nbk@aol.com (that's a zero, not the letter O). (CO)

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/or shine and show, can send pics. Asking \$9,850. In Kentucky, Tom Walther, 606/271-1925, tomwalt39@yahoo.com. (KY)

1963

1963 MONZA, good glass, new axle & bearings, new int., mech. sound. Body needs work. All trim, includes parts. New heads and exhaust. \$1,500 OBO. Terre Haute IN, 812/460-4405. (IN)

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 \$4,500. Located in Kentucky, Tom Walther, 606/271-1925, tomwalt39@yahoo.com. (KY)

1964

1964 SPYDER coupe, turbo 4-speed, Daytona Blue with light blue interior. Original 100%, restored with all NOS parts in the 1980s by Jack Hilton 423/542-2257. Garage kept all its life, not driven in rain or snow, trailered to shows. Won Senior Division in Buffalo NY July 2006, 94.75. Has won

"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.

mostly first places and best of show from the north to the south. Ready to roll. Pics available. \$20,000 firm, no less. Debby Proffitt, chefdproffitt@hotmail.com, 423/543-4013. (TN)

1964 SPYDER convertible. Since 1995 several new interior parts have been purchased including convertible top, boot, and carpet. Since 1998 the exterior has been done with NOS parts and paint, burgundy with black interior and white top. \$12,500 OBO. mr_zrxv65@yahoo.com. (MN)

1964 MONZA 2-door coupe, family heirloom, maroon w/black int. New brakes, Running but needs some carb tuning. Late mom's first car then hobby for me but can no longer give it TLC it deserves. Wish to go to enthusiast who can. Cumming GA location. robbyerssh60b@yahoo.com. (FL)

1964 MONZA convertible project car, aqua, 110/PG, engine seized, body fair but solid. 1964 700 4-door sedan, light blue body good, some filler, PG, 2 engines and many new parts. \$1,200 each or \$2,000 for all. 30 min. north of national convention, Armada MI, 586/784-8078. (MI)

1966

1966 MONZA convertible, blue with light tan top (almost), automatic, reconditioned front cross-member, bumpers, tires, O-rings, brakes (dual master cylinder). Start, runs, drives fine. \$6,000 or best offer. Located in Battle Creek MI. Steve, 269/965-4247, karknut61@msn.com. (MI)

1966 CORSA coupe, 140/4, new: engine, paint, interior, headliner, radio. Call for more. 503/347-6998, Rick, Cottonwood. (CA)

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

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)

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)

PARTS FOR SALE

1964 rebuilt turbo housing with Viton seals, rebuilt turbo and carb, ready to install on car, restored to show condition, \$1,000. 1962 & 63 rebuilt turbo housing, '64 rebuilt carb and turbo ready to install on your car, show quality, \$1,000. Done this for 40 years. Pics available. Jack Hilton 423/542-2257, or Debbie Proffitt chefdproffitt@hotmail.com. (TN)

Late model front bumper, not show but nice enough for daily driver. \$50. Call John at 336/672-1467 or jnance13@triad.rr.com. (NC)

Hubcaps for 1960 Monza, set of 4 in good condition, \$115. 303/985-5332, w0nbk@aol.com (that's a zero, not the letter O). (CO)

Bolt-on turbo fuel injection throttle bodies are now available. Replacement and custom metering rods, jets, and replacement throttle shafts for Carter YH carbs. E-mail chuck@blackhawkengr.com or call

Molded Hood and Fender Insulation

After 33 years we finally have exact molded hood and fender insulation! Correct color, thickness, fit, and the hood insulation even has the original "dots." See our 2006 supplement or Internet site (What's New) for more info. Shipping weight is high due to size (we will not fold or roll to ship). We can ship up to three hood insulation for 30 lb., two fender insulation for 70 lb., and a set of hood insulation and two fender insulation for 70 lb.



Item	Part No.	Order Quantity		
		1	2-4	5+
Hood	C135RD	\$69 ea.	\$65 ea.	\$62 ea.
Set of Retainers	C378A	\$9.40 set		
Right Fender	C136ER	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Left Fender	C136EL	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Full Set	C135R6	\$179 set		
Save \$5, you get a molded hood & left & right fender insulation set. (hood retainers included)				

Clark's Corvaire Parts, Inc.

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



