

Corvaair Club Nederland

VAIR MAIL



10° jaargang

5

jullie niet meteen de schrik op het lijf te jagen, we denken er nu al over om tóch wat kleur toe te passen. Als je zelf ook ideeën hebt, schrijf ons dan een mailtje of bel ons eens.

Deelnemersplaat Jubileumtreffen

Voor de liefhebbers/verzamelaars liggen er nog een paar deelnemersplaten te wachten. Om de kosten een beetje op te vangen vragen we er €7,50 voor inclusief porto. 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.



Corrsa.

Het is opmerkelijk dat zich (nog) niemand gemeld heeft om een proef-

nummer van het Corrsa blad te ontvangen. 'Corrsa Communiqué' is het officiële orgaan van de overkoepelende Corvaair club. Er staan behalve een aantal opmerkelijke verhalen, ook club-bijeenkomsten, technische tips (die wij lang niet altijd overnemen) en interessante advertenties in. Door de verzending overzee, kost een Corrsa een lidmaatschap momenteel \$52. Dat lijkt veel maar omgerekend in de huidige koers is dat slechts €34,70. Daarvoor krijg je dan elke maand het blad Corrsa Communiqué.

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 Corvaair 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 Corvaair 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.

De Algemene Periodieke Keuring (APK)

De nieuwe regeling gaat in op 1 januari 2008 en geldt voor auto's vanaf bouwjaar 2005.

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.

In memoriam

Nu eerst ontvingen we het bericht dat ons oud lid Theo Schmitz afgelopen jaar is overleden. Theo werd in 1999 lid van onze club met een champagnekleurige '65 coupé. Na een herseninfarct te hebben gehad moest hij overschakelen op een automaat. Hij koos voor een ander merk maar bleef wel nog enige tijd lid van onze club. We wensen zijn familie veel sterkte met het verlies.

Clark's Corvaair 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.corvaair.com • e-mail: clarks@corvaair.com

413-625-9776



Corvaire Historie

David LaChance – Hemmings Classic Car

Geboren in de nadagen van de jaren '50 was de Corvaire, een technisch hoogstandje van General Motors, een product van "frisse lucht denken" van toegewijde ingenieurs in Detroit. Ofschoon hij ietwat struikelde bij de openingsact als GM's intrede in de kleine klasse rage, zou de Corvaire in tweede instantie terugkeren met applaus in Chevrolet's sportieve compacte lijn, om alsnog in derde instantie te worden bekogeld met rotte tomaten door de critieken die door de landelijke consumenten-organisatie werden gelanceerd.

Tegen de tijd dat na tien jaar productie het gordijn ging vallen, waren er een groot aantal modellen gelanceerd op het luchtgekoelde platform: Van cabrio's tot station-wagens en frontgestuurde pick-ups, en iets wat heden ten dage zou lijken op een 'minivan'.

Doorheen al deze variaties bleven twee thema's gewaarborgd; innovatieve techniek en een snijdend design.

We zullen er niet omheen draaien; er is geen reden om te ontkennen dat de Corvaire een omstreden reputatie had gedurende zijn jaren. Het is echter een auto die, zoals de weduwe van zijn creator Ed Cole het verwoordt, beter verdiende dan hij heeft gekregen. Ofschoon historieschrijvers onlangs nog naar buiten kwamen met de kwalificatie als zou de Corvaire de meest onterecht verstoten auto zijn die ooit van een productielijn rolde.

De titel van Michael Lamm's artikel over de auto in "Special Interest Autos", en dat zes jaar na productie-beëindiging verscheen spreekt over: een 'Martelaar', controversieel op vele punten, was hij aangeschoten wild voor de lastercampagnes van de andere fabrikanten en een opsteker voor serieuze autocritici.

Hoe dan ook het grote publiek geloofde in de Corvaire of niet; Hij werd onvoorwaardelijk omarmd door enthousiasten, van GM's heldere jonge zakenlui tot mensen als John Fitch en Don Yenko die in de wagen een potentiële vermogen zagen.

Ontegezeggelijk is de Corvaire de meest markante wagen die GM ooit gebouwd heeft. Het was de eerste zelfdragende carrosserie bij de Generale gebouwd, en de eerste in Noord Amerika in massa productie genomen auto met een motor achterin. Het was een van de eerste auto's met onafhankelijke wielophanging rondom, en in de Spyder editie, na de Oldsmobile F85 de tweede Amerikaanse auto met een productie turbo. Zijn sportieve Monza model dat in het voorjaar van 1960 gepresenteerd werd, deed Ford besluiten de Falcon door

de Mustang te laten vervangen. De wijdverbreide klachten over de swingarm auto's hielpen de consumentenorganisaties om de *National Highway Traffic Safety Administration* van de grond te krijgen. Zouden zonder de Corvaire de stabilisatiestangen vandaag de dag ook bestaan?

Vandaag de dag is er voor iedere liefhebber een Corvaire; van de originele basis 80pk sedan tot de 180 pk turbo Corsa convertible. Op de een of andere manier zijn de auto's, ook in rijdende toestand betaalbaar gebleven. Rijdende restauratie projecten kunnen al voor een paar honderd dollar aangeschaft worden. Goede rijdende voor 3000 tot 4000 dollar, en 10.000 of meer wordt neergelegd voor een showkwaliteit coupé. Het plezier ervan kan je niet goedkoper overkomen dan hiermee. Met een totaalproductie van 1,8 miljoen zijn ze makkelijk te vinden en een grote liefhebbersgroep plus toegewijde onderdelenleveranciers geven je zoveel steun waar geen enkele liefhebber van kan dromen.

Edward N. Cole, een briljant ingenieur, die eerst zijn tanden had gezet in Cadillac's bovenliggende nokkenas en hoogcompressie V8's in 1949, was chef engineering toen de divisiehalverwege de jaren '50 plannen begon te maken voor een compacte wagen. Iets om al die kleine Volkswagens die in de havens arriveerden een halt toe te roepen.

Niet tevreden met een op kleinere schaal gemaakte bestaande auto, liet hij weten elke mogelijk configuratie te bestuderen. "We keken naar de motor voorin-aandrijving achter—opstelling en natuurlijk motor en aandrijving achter". We keken naar luchtkoeling in beide opstellingen, en we bekeken de Volkswagen, die goed liep in die tijd, zorgvuldig".

Cole schreef in het voorwoord van Karl Ludvigsen's boek: 'Corvaire by Chevrolet' dat Maurice Olley, Chevrolet's chef van Onderzoek en Ontwikkeling, dat na een studie van enkele maanden, de motor en aandrijving achter een goede optie was. Plaatsing van de motor naar achteren zou de wagen makkelijker bestuurbaar maken zonder bekrachtiging. Ook zou er meer plaats op de banken komen door het weglaten van een tunnel. Om zo weinig mogelijk gewicht achterin te krijgen zou de motor van aluminium gemaakt moeten worden en luchtgekoeld om ook dat gewicht te besparen. Dit zou het ontwerp moeten worden dat Cole, inmiddels hoofd van Chevrolet, aan Harlow Curtice, President directeur van GM, zou voorleggen ter goedkeuring.

Styling in de geest van een gekrompen '59 Olds zonder grille werd overgelaten aan Ned Nickles, de man die de wereld de ventilatie-poort schonk.

Het was voor Chevrolet een dure uitdaging om een dergelijke nieuwe wagen te bouwen. Productielijnen werden opgezet in de grote Willow Run fabriek en Reynolds aluminium werd gedwongen een smelterij te bouwen naast de gieterij in Messina, New York. (Deze gieterij bestaat overigens nog steeds). Andere assemblagelijnen zouden later opgezet worden in Oakland (Ca) Kansas City en Los Angeles. Ford en Chrysler hadden lucht gekregen van Chevrolets plannen en begonnen reeds op voorhand het achterliggende motor concept in diskrediet te brengen. Chevrolet op zijn beurt antwoordde met een advertentie-campagne over een totaal nieuw concept waarbij het model evenals de naam (een combinatie van Corvette en Bel Air) niet in beeld kwam. Dus de nieuwsgierigheid van het publiek was groot, toen de wagen uiteindelijk op 2 oktober 1959 onthuld werd. Dat Ford met de Falcon en Chrysler met de Valiant zouden volgen was een kwestie van dagen.

De nieuwe Corvairs waren extreem kaal, met bekleding en metaal oppervlakken in 'oorlogsschip grijs'.

En geen plusse onder de voeten maar een gewone rubbermat. Om compe-tatief te zijn met de Falcon en de Valiant werd alle extra gewicht gemeden, zelfs een stabilisatorstang aan de vooras die wel op de prototypes had gezeten was er niet. Als een stapje hoger van het basis 500 model, werd er een 700 model aangeboden met een in kleur passende vloermat en, 'zèer luxueus' een kledinghaak. Alle modellen werden aangedreven met een 140 cid turbo-air zescilinder boxer met een keuze uit een tweetraps automatische of een drietraps handgeschakelde versnellingsbak. (in tegenstelling wat je van de naam zou verwachten was dit (nog) niet turbocharged motor).

Enthousiasten verklaarden dit, ondanks het gebrek aan snuisterijen, tot een goed stukje werk. "Misschien wel het beste dat General Motors tot nog toe heeft gebracht" spuide het Britse blad 'Car Magazine'; "Dit is een prachtige, laag geprijsde auto; terugkeer naar eenvoud." "In werkelijkheid is de Corvaire een eenvoudige, gevoelig goed ontworpen auto waar we al 10 jaar op staan te wachten." riep 'Road & Track'.

Ludvigsen die toen uitgever was van het blad 'Sports Cars Illustrated' schreef: "Voor een gewone gemiddelde bestuurder is de Corvaire een echte uitdaging om te berijden". 'Motor Trend' riep hem uit tot auto van het jaar in 1960.

De goede critieken hielpen de "anti-achttermotor" propaganda de mond te snoeren en de verkoopresultaten waren voorlopig hoopgevend. Maar gauw genoeg begonnen eigenaren te klagen over het benzineverbruik, bevrozende

carburetors, en de tendens van de motor om de lange gebogen v-snaar van de koelfan eraf te gooien. Steeds meer mensen begonnen zich af te vragen waarom zij hun geld zouden stoppen in deze bij het publiek ongeteste technologie terwijl een frontmotor watergekoelde Falcon minder kostte en bovendien een beter verbruik had. Dit had het begin van het einde van de Corvaire al kunnen betekenen als niet een sportieve versie, de Monza op de 1960 Chicago Motorshow getoond werd. Opgedrukt met spaakwielen, kuipstoelen en een zonnedak was de Monza een sensatie. Cole gebod meteen het model in productie te nemen. Toen het modeljaar eindigde had Chevrolet het respectabele aantal van 250.000 Corvairs gebouwd.

Geen slecht getal als je bedenkt dat Ford 'maar' 200.000 Falcons méér bouwde. Het was toen dat Chevrolet zijn weddenschap ging dekken. Het bedrijf begon een orthodoxe compact auto te ontwikkelen die de strijd moest aanbinden met de Falcon. Deze auto zou Chevy II gaan heten en zou de eerste spijker aan de doodkist van de Corvaire worden. Je zou dat niet denken omdat voor 1961 de Corvaire lijn sterk uitgebreid werd met een Lakewood stationwagon, de Greenbrier bus met ramen, de Rampside een slimme pick-up met een zijdeur, en de Corvan, een gesloten bus. Opboring van de cilinders bracht de inhoud naar 145 cu.inch. En een viergang bak werd optioneel aangeboden. Het was een goede inspanning want de verkoopcijfers gingen naar 297.881 stuks dat jaar. Hiervan waren 4 van elke tien auto's Monza's. Meer veranderingen kwamen er in 1962. Chevrolet begon de wagen af te schermen van de verbruikscijfers en legde de nadruk meer op vermogen. Kopers wilden meer dan die 80 pk om mee te spelen en dus kwam er de mogelijkheid een 102 pk super-turbo-air en later zelfs het Monza Spyder pakket met een turbocharger, goed voor 150pk, te bestellen. 'Popular Science' legde een tijd vast van 9,6 seconden van 0 naar 100kmh. Dat was 7,1 seconden sneller dan de 80pk. Ofschoon het nieuw en opwindend was aan deze auto, kwamen ook de tekortkomingen naar voren. Het was niet mogelijk een nog sterkere motor in te bouwen onder het gelouverd deksel. Spydere in coupé en convertible uitvoeringen waren opwindende auto's voor enthousiasten en blijven nu ook onder de Corvairs de meest begeerde

auto's. De gehele productie voor 1962 bedroeg 292.531 stuks.

In april 1962 liet Chevrolet de wagen vallen, en voor het eerst bleef het programma voor 1963 ongewijzigd. De productie daalde naar 254.571 stuks. Waar kopers gewend waren om de twee jaar een modelwijziging voorgeschoteld te krijgen begon deze wedijver zijn tol te eisen. Chevrolet ontwierp wel een nieuwe ophanging voor '64 door achter een overdwarse bladveer toe te voegen, herziene spiraalveren en een stabilisator stang vóór, dat de handelbaarheid van de wagen een stuk beter maakte. De turbo-air bereikte zijn hoogtepunt door hem op te boren naar 164 ci. En nu standaard 95



of 110pk te leveren. De turboutoerering bleef steken bij 150 pk.. Dit was het ultieme van de ontwikkeling van de eerste generatie Corvairs, en de meest gezochte van heden. Ook al was Ford hard aan het trekken met zijn Mustang, stond er toch een grote wijziging van de Corvaire op stapel voor modeljaar 1965. Vloeiende nieuwe lijnen, een verdienste van ontwerper Ron Hill, waren zowel eenvoudig als elegant. De coupés en sedans werden hardtops en straalden hun sportiviteit uit. Aan de onderkant was er een volledig nieuw onafhankelijk geveerd onderstel dat veel leek op dat van de '63 Corvette. De Corsa kwam er in plaats van de Spyder met zowel een turbomotor met 180 pk alsook een vier carburetors versie met 140 pk. Het was een indrukwekkende rij en de productie trok weer aan naar 235.528 units. Ofschoon het management op de weg kon zien wat

er gaande was, hadden ze toch niet gearzeld.

Dat jaar verscheen er in november in de krant 'The Nation' een artikel van een ambitieuze jonge advocaat, genaamd Ralph Nader, over de wegligging van de Corvairs uit de eerste generatie. Dit artikel werd later die maand gevolgd door een boek met dezelfde titel: "Unsafe at any Speed". Dit was een teken aan de wand. Chevrolet had als antwoord op het Mustang syndroom een auto in ontwikkeling gebracht met de naam Camaro en met zijn introductie in de herfst van 1966 zou het Corvaire tijdperk ten einde lopen. Met de Chevy II en de Nova voor het 'laag verbruik' publiek, bleef er niet veel markt meer over voor de lucht-gekoelde Corvaire. "Een ongebruikelijke auto voor mensen die daarvan houden" schreven de advertenties. Je kon de wanhoop van de tekstschrijvers ruiken! Het nieuwe ontwerp dat in 1965 geïntroduceerd werd zou blijven bestaan tot zijn einde in 1969, maar elk jaar werd er wat van het aanbod afgeknabbeld. In april van 1965 werd alle ontwikkeling aan de Corvaire stopgezet behalve het noodzakelijke om aan veiligheids- en emissie regels te voldoen. De modellenreeks werd afgeslankt totdat er nog slecht de coupé en de cabriolet over waren. De productie-cijfers kwamen in een vrije val van 103.743 stuks in 1966 tot 6000 auto's in het laatste jaar. Bij de laatste 1969 modellen kregen de kopers een cheque ter waarde van \$150 mee die ze tot 1974 konden verzilveren bij aankoop van een nieuwe Chevrolet.

In juli 1973, meer dan drie jaar na het beëindigen van de Corvaire productie, besliste het federale departement voor transport bij wetsaanpassing en Naders klachten, en na testen met de Corvairs van 1960 tot 1963, dat deze auto's niet onveilig waren. Chevrolet dealers konden niet wachten met het van de hand doen van hun onderdelenopslag en de divisie was voor jaren afkerig geworden van de naam van de auto. Maar dingen veranderen; dit jaar hield de Corvaire Society of America (CORSA) haar internationale conventie in Detroit en General Motors stelde het voorplein van haar technisch centrum beschikbaar voor het concours en de tentoonstelling. "Ik denk dat ze er een beetje op terugkomen" zei Tim Mahler, voorzitter van Corsa. "Het is meer dan dertig jaar geleden en nu realiseren ze zich dat alle Corvaire fans ook Chevrolet liefhebbers zijn!"



‘Deathproof’

Motorolie druipt over de stoep en de auto rookt vervaarlijk. De gecrashte vierwieler en de kapotte pui van een dvd- en cdwinkel aan het Rotterdamse Binnenwegplein trokken donderdag veel bekijks. Ongeluk of reclamestunt?

Nadere inspectie leert dat de pijlers van de pui zijn doorgezaagd in plaats van geramd. En de auto is daar prima tegenaan geparkeerd en vertoont geen krasje. En de dvd's van de film Death Proof van Quentin Tarantino, waarin onheilspellende achtervolgingen met auto's een hoofdrol vertolken, liggen net iets te pontificaal op de motorkap en rond de auto gedrapeerd. Onder één van de dvd's blijkt de knop te zitten waarmee de rookmachine wordt bediend.

Maar toch: Conny van de naastgelegen Pipos moest gisterenmorgen twee keer kijken, toen ze de deuren van de hobbywinkel opende. Ze had niets gehoord over een reclamestunt. „Maar het ziet er toch iets te nep uit voor een ongeluk.” Ook een passerende zwerver laat zich niet gek maken. „Ze hebben rolluiken dus die auto kan vannacht nooit naar binnen gereden zijn.”

*Lange tijd geen contact maar hier gaat alles goed, wou jullie deze copy niet onthouden.
Algemeen dagblad, regionieus
rotterdam. 23 november 2007-11-23*

*Het betrof dus een reclame stuntje voor de dvd release van Quinten Tarentino's laatste film 'Death Proof', eigenlijk moest het een Chevy Nova '71 zijn, maar die konden we niet 'goedkoop' vinden. We hadden nog wel een Corvair staan voor de sloop. Matzward overgespoten met acrylverf en iedereen geloofde het.
Groet Andries en Francois.*



Mijn Corvair Monza Convertible 1968.

Eind 1959 kondigde General Motors de eerste compact car aan, de Chevrolet Corvair. Diezelfde maand deden Ford en Chrysler dit evenzo met respectievelijk de Falcon en de Valiant.

In februari 1960 werd ik voor een jaar te werk gesteld bij het IBM Development Laboratorium in San José, California. Ik kreeg daar de beschikking over een Ford Falcon, een prettige fantasieloze auto. Ik wist niet beter. Na enkele maanden zag ik steeds vaker de kleine Chevrolet rijden, die ik veel aardiger vond, maar ik had in dit opzicht geen keus. De daarop volgende jaren waren zwaar voor de Corvair, niet alleen door de concurrentie van de Falcon en Valiant, maar ook van de Mustang. Later ook als gevolg van de acties van Ralph Nader met zijn boek "Unsafe at Any Speed" in 1965.

Na terugkeer in Nederland in 1961 vergat ik de Amerikaanse compacts en reed ik in een Fiat.

Enkele jaren later, in het begin van 1966, werd ik wederom uitgezonden naar de USA. Dit keer met vrouw en drie kinderen. Ik zou een of twee jaren gaan werken op een IBM laboratorium in Upstate New York. Voor mijn vertrek kocht ik in de Tax Free Shop op



Schiphol een Volvo stationcar. (Toen voor f 8.000,00). Deze Volvo zou voor mij naar New York worden verscheept. Tijdelijk huurde ik een auto. De levering duurde echter eindelijk, dus besloot ik zo lang een oud barrel te kopen. Na wat rondshoppen en

proefrijden vond ik een veilig aanvoelende Corvair van 1961. Een knalrode coupe. Nadat de Volvo was gearriveerd hield ik deze Corvair om naar mijn werk te rijden en ik raakte eraan gehecht. Ralph Nader was in die jaren zeer actief. Op de televisie liet hij zien hoe

gemakkelijk Corvairs over de kop sloegen. Verder sleepte hij de top-man van de Corvair divisie voor het gerecht omdat deze een detectieve had ingehuurd om zijn sexleven na te gaan. (Een soort Starr, gebeurde toen ook al). De Corvair directeur heeft toen zijn excuses op de TV moeten aanbieden.

De oude Corvair was mijn lieveling. Nooit problemen. Alleen in het najaar met veel regen spoot het water door de bodem naar binnen. Niet erg als je op je Corvair gesteld bent.

In 1967 verhuisden wij naar Rochester Minnesota en ik nam de Corvair mee. De winter is daar bitterkoud maar mijn rode liefde bleef mij steeds trouw.

Toen ik vernam dat wij in begin 1968 terug moesten naar





Nederland heb ik mijn trouwe vriend ingeruild voor mijn huidige Corvair, een convertible (niet electrisch) standard shift (4-speed). En 110 horse power. Zo uit de fabriek voor \$2,400.00, nu niet meer voorstelbaar. In februari reed ik mijn nieuwe Corvair 2000 mijl naar de oostkust om hem op de boot te zetten in Baltimore.

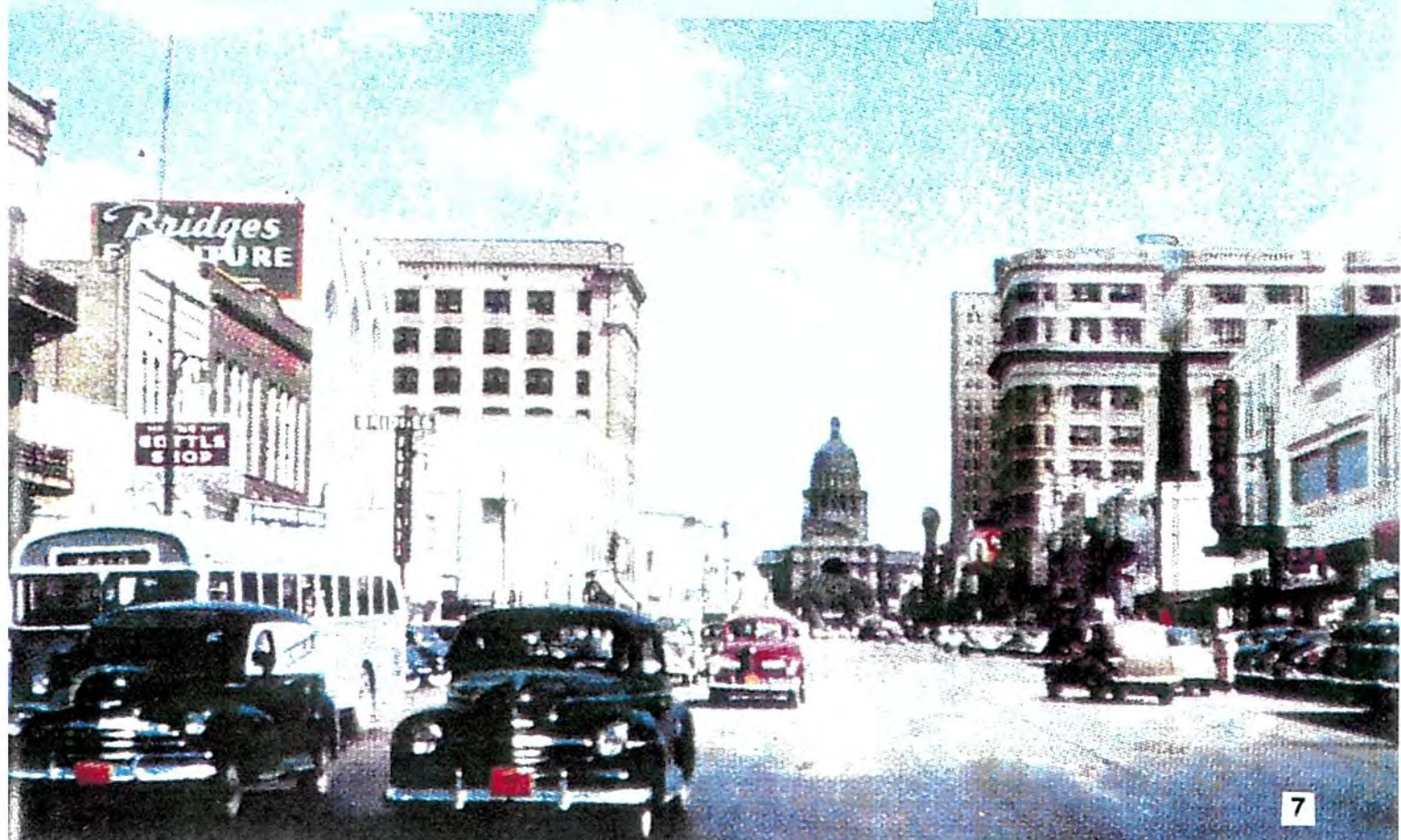
In Nederland gebruikte ik mijn Corvair dagelijks voor mijn werk tot 1977 waarna ik hem wilde inruilen tegen een snellere comfortabeler auto. Voor IBM reed ik toen ruim 50.000 km per jaar. Ik kon bij geen enkele dealer meer dan fl.500,00 inruilwaarde krijgen dus zette ik hem toen in de garage wachtend op betere tijden.

Die zijn nu gearriveerd want meer dan F 500,00 zal hij wel opbrengen denk ik, bovendien heb ik er nog veel plezier van, één van onze dochters trouwde in de Corvair. Sinds 1980 ben ik lid van de Corvair Society of America. Hun blad "Corsa Communique" was zeer nuttig met veel technische tips en natuurlijk ook het adres van Clark's. Alle Communique's heb ik bewaard.

Eénmaal kreeg ik in Nederland bezoek van een Corvair Owner uit de States. Hij woonde op een eilandje voor de kust van Seattle. Het was een man met een baardje en was ca 55 jaar oud. Hij had zijn jonge vrouwje bij zich, een meisje van ongeveer 20 jaar en beeldschoon. Ik denk dat hij haar verborgen hield op zijn eiland. Natuurlijk bleven ze bij ons logeren.

Zo maak je nog eens wat mee als Corvair bezitter.

Taco van den Honert



Tucker

Om het Tuckerverhaal van de laatste twee jaar af te sluiten beelden we hier een paar foto's af van een wel heel grote liefhebber met een kleine beurs. Onlangs lazen we nog dat er een Tucker (nr.1046) verkocht is geworden voor dik \$200.000. En dan had die wagen ook nog eens een onderstel van een Mercury, dus niet geheel origineel. Om zijn droom toch waar te kunnen maken bouwde deze liefhebber er zelf een. En welke basis is er dan meer geschikt dan een Corvair? De oude baas heeft natuurlijk niet de beschikking gehad over professioneel gereedschap en dat is dan ook aan de afwerking te zien. Maar hoe dan ook, hij kan toch zeggen dat hij een Tucker (replica) bezit, en dan nog een cabriolet ook!



Een andere Tucker replica staat in het Automotive Heritage Museum in Ypsilanti. De carrosserie is geheel opgetrokken uit polyester en dit geheel staat op het onderstel van een Ford. De auto heeft dienst gedaan in de film "The man and his dream" uit 1988 van Francis (Ford) Coppola met Jeff Bridges in de hoofdrol. De film gaat over het leven van Preston Tucker ten tijde van het ontwikkelen, de opgang en de ondergang van het Tucker drama. Deze film is ontelbare keren gekopieerd op band en dvd en is een 'must' voor elke klassieker liefhebber.

De meeting

Zo, ons eerste clubtreffen zit er op. Hier en daar wat schoonheidsfoutjes, maar als we de stemmen moeten geloven kunnen we zeggen dat het, onder een stralende zon, een geslaagd festijn genoemd mag worden.



Natuurlijk liep niet alles van een leien dakje, of juist wel bij Ton van Deyzen en zijn monteur/compaan: Zij vonden dat hun Spyder zo goed liep op de late vrijdagavond dat ze, toen ze op de autoweg een proefritje maakten, maar gelijk koers naar het zuiden zetten.

Hadden ze nou even een belletje gepleegd, dan konden ze bij aankomst, (om drie uur 's nachts!) tenminste hun tent op zetten. Nu moesten ze het doen met een hazeslaapje in de auto, en toen de dageraad aanbrak (en dat is vroeg rond de 21^{ste} juni) gingen ze te voet op pad om de omgeving te verkennen. Toen ze min of meer toevallig de bakker ontdekten waren zij de eerste klanten van die dag. Dat zal even later bij de slager ook wel zo geweest zijn. Gelukkig was de overbuurman van de wei ook vroeg op, en zo kon het

verkeren dat, toen de organisatoren de laatste voorbereidingen op het terrein kwamen aanbrengen, de eerste deelnemers zich voor dag en dauw al pontificaal geïnstalleerd hadden.

Natuurlijk, we hadden gezegd dat men op vrijdag ook al welkom was, maar de zaak 's nachts onbeheerd achterlatend, moet toch

Op een voor Amerikanen bekende manier werd de clubvlag 'gehesen'.

op z'n minst de grendel op de poort. Stel je voor dat we de volgende dag het biervat leeg hadden teruggevonden!

Jammer is dat de heren de dag erna motorische problemen kregen met hun prachtige Spyder convertible, verder in dit verslag meer hierover.

Een even grote pechvogel was Hans de Graaff en zijn gezin. Hij was van plan geweest om de vrijdag reeds te komen, maar zijn baas had daar een stokje voor gestoken omdat deze meende dat hij de zaterdagochtend nog een bedrijfstraining moest houden. Wel was Hans al met zijn mooie Monza conv. halverwege gekomen op vrijdag, en zou hij zaterdag rond twaalf meteen na de training zijn weg vervolgen.

Echter kort voor het einddoel begaf de toch al niet best lopende motor het helemaal. De laatste kilometer moest hij te voet afleggen om dan te constateren dat de meute al weg was om het programma af te werken.

Gelukkig was een der dames van de organisatie achtergebleven, en met haar auto werd er teruggereden naar de in panne gevallen Corvaair met daarin de rest van het gezin De Graaff. Een sleepkabel was niet direct voorhanden, maar een (niet al te dik) stuk touw zou uitkomst bieden. Na drie keer opnieuw geknoopt te hebben, en het touw driedubbel aangelegd, werd de Corvaair naar de weide gesleept alwaar de oorzaak opgespoord kon worden. Graag hadden we dit schouwspel willen zien, want een Corvaair gesleept door een klein Fiatje zie je niet alle dagen.

Toen de meute weer terug was werd er assistentie verleend, en het was Mike die een adequate oplossing vond om het euvel van de naar valse lucht happende rechterkant van het blok, want dat was het probleem, te verhelpen. De scheef zittende carburateur en de pakking, die niet helemaal gaaf meer zat op het inlaatstuk, werd nu op zijn plaats gehouden middels een vulmoer op het tapeind. De wagen heeft voor de rest van het weekend goed gelopen.

Een welkomstwoord van de 'voorzitter' werd met een blik op de klok ingekort. De helemaal uit het Duitse Karlsruhe gekomen Thomas Stingl werd bijna over het hoofd gezien, en alsnog speciaal welkom geheten.

Een extra moment werd ingeruimd voor het hijsen van de clubvlag. Aangezien we wel een vlag hebben maar (nog) geen koord daar aan, moest deze op de grond aan de mast bevestigd worden en daarna op een voor Amerikanen 'heilige' manier recht gezet worden. Het moet een grote eer geweest zijn voor Taco om als seniorclublid deze handeling te mogen verrichten. Enige hulp kreeg hij hierbij aangeboden.

Groot was de hilariteit toen bleek dat de vlag er ondersteboven aan bevestigd was. Toen we deze 'plechtigheid' achter de rug hadden werd er koers gezet naar de 'Happy Days Diner' van Carola en Jaak voor het gebruik van een lunch. De vergadering werd verschoven naar de avonduren. (Toen kwam er ook niets meer van!) Direct daarna gingen we op pad voor een niet al te lange rit. Op de markt van het oude stadje Maaseik in België werd er halt gehouden. Vanwege de drukte moesten we een paar illegale parkeerplaatsen annexeren. Helaas kwamen we ook hier al langzaam maar zeker in tijd (en ruimte)gebrek, en besloten we om hier geen terrasje te pikken, maar dat elders te doen. Na een korte, door onstuimig verkeer, zich vervolgende route kwamen we weer aan de grens bij Berg a. d. Maas. Aangezien mede-organisator en schrijver dezes, hier oorspronkelijk vandaan komt moest dit in de route opgenomen worden. Groot was zijn euforie dat hij juist dan zijn oude schoolvriendinnetje, (waar hij nog steeds goede contacten mee heeft), moest tegenkomen, en trots een sliert Corvair kon tonen. Een Corvair-anekdote met haar zit ook nog wel eens in de pen!

Ook het feit dat we hier over de grens gezet zouden worden met een veerpont over de Maas was een leuke afwisseling. Een pont vol (10) Corvairs is een zeldzaam gezicht. We vragen ons af wie daar een mooie foto van heeft. De koffiepauze die we hier hadden gepland ging ook al niet door vanwege de grote drukte op het plaatselijk terras.

Toen maar weer koers gezet naar ons tijdelijk honk. Hier gingen de motor- en kofferdeksels open, al dan niet voor wat onderhoud of "show 'n shine". De rest van de namiddag werd al pratend, en

voor sommigen sleutelend doorgebracht met een glaasje van uiteenlopende soorten nattigheid. Ook werden enkele geïnteresseerde bezoekers rondgeleid. Rond de klok van zeven werd de barbecue aangestoken, en

aangezien deze van het modernste soort is behoefde men niet te blazen en lang te wachten om de eerste hapjes naar binnen te werken. Wij weten niet of iedereen aan zijn kwantum is gekomen maar we hebben geen klachten gehoord.



Hierboven: De sfeer zat er goed in, mede veroorzaakt door het stralende weer.

Onder: De Corvairs, elf in getal, werden met een kritisch oog bekeken, ook door de dames.



De avond werd verder in een gezellige sfeer doorgebracht, waarbij vermeld kan worden dat de heren 'nachrijders' al vroeg 'de man met de hamer' zijn tegengekomen en hun stee hebben opgezocht.

Gelukkig was die niet ver weg. Om de tijd van elven hebben we geprobeerd nog wat te vergaderen maar het is bij wat suggesties en adviezen gebleven, want toen hadden al een aantal mensen gekozen voor een tijdelijk horizontaal leven, en waren richting hotel gegaan.

Voor de zondagmorgen hadden de organisatoren hun wekker moeten zetten. In de straat van het terrein gekomen kwam hen de geur al tegemoet van spek, eieren en verse koffie. Het bleek dat Ad al driftig met de pollepel aan het zwaaien was, om iedereen van een stevig ontbijt te voorzien.

We zouden vooral op tijd aan de start verschijnen voor de 'happy days rally' die voor de zondag op het programma stond. Gezien er nog andere activiteiten achteraan kwamen mochten we als eerste weg. Een aparte parking was daar voor ons geregeld, en met weer wat gehaast waren we keurig op tijd. Toen we van start mochten, waren we.....laatste!

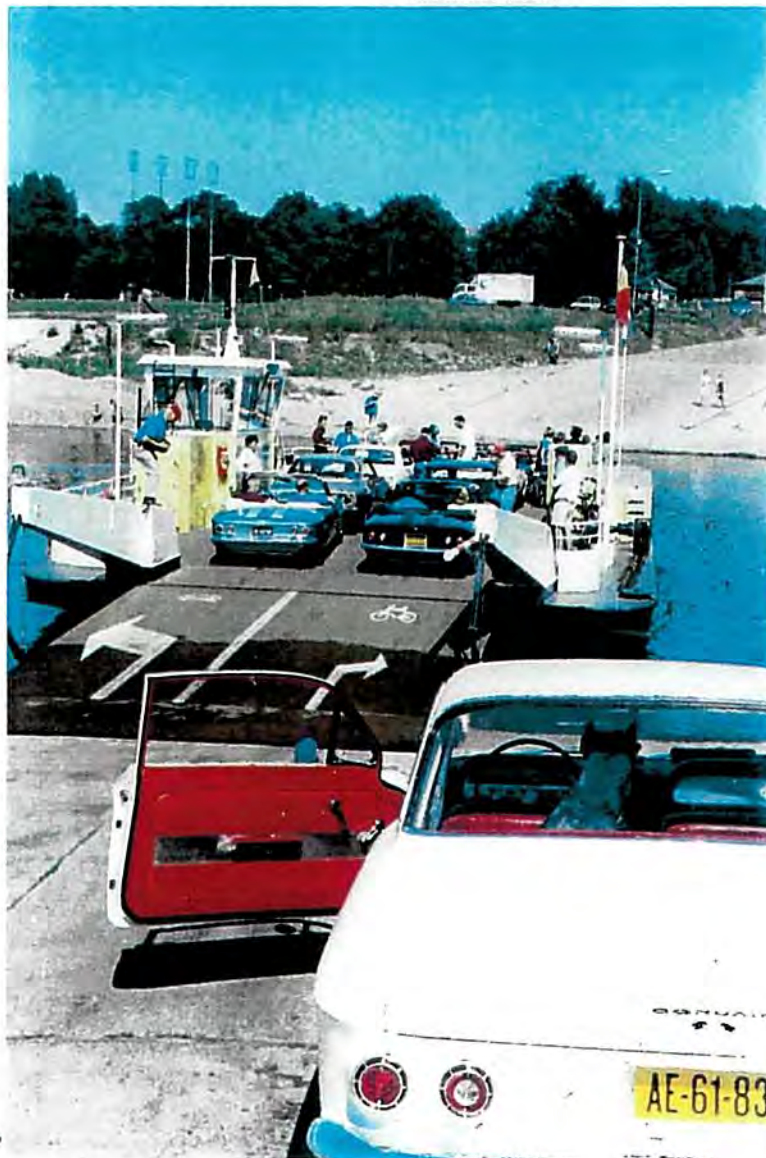
Even voor de start ondervond Ad enige problemen met zijn motor. Na een kwartiertje met z'n allen zoeken ontdekte hij zelf dat een losgeschoten vacuumslangetje (weer valse lucht) de oorzaak was.

Ook werd iets heel specials ontdekt aan de motor van zijn -tussen de 110 en 140pk-Spyder, maar daarover meer in een ander verhaal. De lucht was niet zo mooi als de dag er voor, en af en toe viel er een druppel. De rit voerde ons door de mooiere plekjes van Limburg, zelfs daar waar de redacteur als rechtgeaarde Limburger nog nooit geweest was. Toen we goed en wel op weg waren kwamen de probleempjes; een gedeelte van de sliert Corvairs reed verkeerd, en het duurde even voordat zij weer op het juiste pad zaten. Een twintigtal kilometers verder kreeg de Spyder van Ton de reeds gemelde



Hierboven: Halteplaats op de sfeervolle markt te Maaseik in België.

Onder: Een pont vol Corvairs, een zeer zeldzame vertoning tot nu toe. In de toekomst meer?





De zondagmorgen!



Met z'n allen in de file



De eerste afscheidshandjes worden geschud

problemen. De carburator werd nog even uit elkaar 'gegooid' maar er werd niets gevonden en de problemen bleven. De trekkracht was er uit. Toch konden ze de rit door de mooiste delen van Zuid Limburg voortzetten.

Onderwijl hadden we echter zoveel tijd verloren, dat we plots een telefoontje kregen met het advies om maar een stuk af te snijden en ons naar de lunchplek te begeven. Hier was het een gezellige boel en onze wagens trokken veel bekijks. Daar de kleine wijzer al tegen drie begon te lopen, hebben we gezamenlijk besloten om van hier uit naar de startplaats terug te gaan teneinde nog wat van de straatfeesten mee te krijgen. Ton had het hier niet op en verkoos de kortste weg naar huis te nemen, aangezien hij zijn auto helemaal niet meer vertrouwde. Taco verkoos met hem mee te reizen; hij wilde een beetje op tijd thuiskomen om zijn, een paar dagen eerder geboren eerste kleinkind nog te zien.

(Nogmaals van ons allen gefeliciteerd Taco, en maak er een Corvairst(e) van).

Ook vader en zoon van Aken verkozen huiswaarts te keren. Intussen waren er al wat meer druppels uit de lucht komen vallen, en toen we in Elsloo aan kwamen, begon het geleidelijk stevig te regenen.

We hebben nog een tijdje moeten wachten op een parkeerplaats die we niet meteen konden vinden, en daarna in de file gestaan voor het defile, waarbij de Nederlandse Corvairst Club (of wat daar nog van over was) zich 'aan den volke' kon presenteren.

Toen het nog harder ging regenen kozen we toch maar voor een rit huiswaarts na een kopje koffie in een plaatselijke kroeg, en lieten de (verregende) straatfeesten voor wat ze waren.

Ondanks het minder fraaie staartje aan dit weekend, waren de reacties positief, en zien we uit naar een volgend treffen.

Velen kennen elkaar nu, en laten we hopen dat de gezelligheid dan de boventoon zal voeren in de Nederlandse Corvairst Club-familie.

Rallysport

Begin deze maand kregen we weer een uitnodiging van de organisatie van de Tulpenrally. Die ontvangen we elk jaar sedert we in 2001 deze rally hebben gereden.

Het balletje kwam aan het rollen toen we contact kregen met Dries Jetten, GM autodealer in Boxmeer. Zijn vader en hij waren het die in 1960 en '61 met Corvairs aan deze rally deelnamen. Nu deze rally alleen met klassieke auto's gereden kan worden leek het ons een 'historische daad' om vijftig jaar later in herhaling te treden.

Het was de 1960 sedan van Mike die voor de eer van de club moest gaan strijden aangezien deze ook het meest overeenkwam met de auto die Dries Jetten toen gebruikte. Dries zou zelf nu ook weer meedoen, maar dan met een Ferrari.

Er werd eerst begonnen met een heuse persmap samen te stellen. Deze werd dan aan potentiële sponsors voorgelegd of gestuurd. Daarna werd met de sponsors een afspraak gemaakt óf er op hen kon worden gerekend en over welk bedrag we konden beschikken.

Schrik niet, er waren bedrijven die ons 'zo maar' duizend gulden toezegden, en dan enige met de helft van dit bedrag. De vooruitzichten waren goed en de beoogde zesduizend gulden kregen we bijelkaar. Achteraf bleek dat we nog een klein bedrag over hadden dat we uiteraard in de clubkas gestort hebben. Toen was de wagen aan de beurt. Eerst diende er een homologatieformulier van de FIVA te zijn. Daarna kwam er een gedegen keuring waarbij bleek dat de remvloeistof te oud was en vernieuwd moest worden. Dat kon bij een lokale garage nog gauw gedaan kon worden. Een week of wat later kwam er een oefenrit in de buurt van Rosmalen. We hadden nog geprobeerd een mechanische rally-klok te bemachtigen, maar die waren toch, ook tweedehands, te duur voor ons budget. We zouden het 'doen' op onze gewone kilometerteller onder de leuze "meedoen is belangrijker dan winnen". De rally, die van maandag tot zaterdag duurde, leidde ons via allerlei binnenwegen naar de Franse Alpen. Daar wed er een dag een lokale etappe gereden, en via Zwitserland, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland terug naar Nederland.

Een etappe in Zuid Limburg ging vanwege de bekendheid met het wegennet zo voorspoedig dat we steeds ongeveer als eersten op de controleplaatsen kwamen. Maar door het niet zorgvuldig op de kaarten te letten, kostte het ons ook een heleboel tussencontrole stempels. Zonder enige schade en niet op laatste plaats eindigend, kwamen we weer feestelijk aan in Noordwijk. Voor de plaatsing in het klassement hadden we een goede reden. Reeds op de tweede dag liet het enige telwerk dat we hadden, de kilometerteller, het afweten zodat we afstanden op verstand en horloge moesten inschatten. Één daad is me bijgebleven; op een vijf-armig kruispunt kozen wij de juiste afslag, hetgeen voor de andere deelnemers een voorbeeld was!

Zo aankomen kon opk niet gezegd worden van vele andere deelnemers die óf met mechanische óf met carrosserie-schade uitvielen of flinke vertraging hadden opgelopen.

Alles bijelkaar genomen was die deelname aan de Tulpenrally een geweldige ervaring; als de kosten niet zo hoog waren zouden we er weer aan beginnen.



*The only difference
between men and boys is
the price of their toys!*

Als kind had ik autootjes, net als iedereen van mijn leeftijd. Alleen, ik heb een heleboel van die autootjes altijd bewaard en ben er, ook toen ik daar volgens mijn vrienden veel te oud voor was, steeds weer modelletjes bij blijven kopen. Wel vond een verschuiving plaats van de metalen Dinky Toys naar plastic bouwpakketten, voornamelijk van Amerikaanse auto's uit de jaren vijftig en zestig. Daarvan heb ik er een groot aantal gebouwd, maar mijn kooptempo lag vele malen hoger dan mijn bouwtempo, dus op mijn zolder stapelden de doosjes zich op. Inmiddels was ik 38 en een simpele rekensom leerde me dat tegen de tijd dat ik blind, lam en dement zou zijn, minstens de helft nog in onderdeeljes op de planken zou staan. Na mijn hersens met dit cijferwerkje te hebben opgewarmd, ben ik nog eens wat dieper gaan nadenken. Waarom spaarde ik eigenlijk die autootjes? Nou, omdat ik 'Amerikanengek' was en een 'echte' Amerikaan toch buiten bereik lag. Immers, een modelletje van een paar tientjes is eerder gekocht en in een showmodel veranderd, dan een restauratieobject op ware grootte van enkele duizendjes. Toen ik op mijn

zolder nog eens om me heen keek begon het te dagen.... In de twee jaar daarop was ik vaak op ruilbeurzen van miniatuurauto's te vinden. Alleen, dit keer niet om te kopen, maar om te verkopen. Ik heb driekwart van mijn verzameling verkocht, nog wat gehandeld en gesjacherd en uiteindelijk kwam een echte auto binnen bereik. Dat het een Corvaire zou worden stond al vast. Een beetje verstand (past in een standaardgarage, niet zo populair dus minder duur) en een heleboel gevoel (zo on-Amerikaans elegant,

eigenzinnig ontwerp, door weinigen opgehemeld en door velen verguisd) hebben die keuze bepaald. Of het een eerste of een tweede type moest worden wist ik nog niet, beide modellen hebben hun eigen charme, maar een cabrio zou natuurlijk geweldig zijn. Maar wat was er eigenlijk zoal te koop? Als ik niet op een ruilbeurs stond, dan zat ik wel met mijn neus in de krant of in een autoblad, of ik belde met verkopers die amper wisten wat ze hadden staan, of ik was onderweg naar plaatsjes waar ik nog nooit eerder van gehoord



had. Echt veel Corvairs heb ik niet bekeken, een stuk of acht, waarvan eentje meerdere keren, omdat hij van de ene handelaar naar de andere was doorgeschoven en ik dat pas door had toen ik de auto weer zag.

Na het bezichtigen van 'verdachte gevallen', 'auto's met potentie', 'afgeragde lijken' etc., besloot ik toch te gaan voor een auto waarmee ik een behoorlijke periode plezierig zou kunnen rijden, voordat er structureel werk aan zou moeten gebeuren. Ik ben een rijder, geen sleutelaar.

Na veel lezen, kijken en vragen (vooral dank aan Virtual Vairs op Internet!), achtte ik mijzelf wijs genoeg om de knoop door te hakken en een fraaie zwarte Spyder cabrio uit 1964 te kopen, ook al zat er een niet-originele motor in zonder turbo. Deze auto was in 1993 naar Nederland gekomen, samen met enkele tientallen andere Amerikanen, en stond sindsdien in een loods bij een handelaar in gebruikte bedrijfswagens ergens in de Peel. Via via kreeg ik dit te horen en na lang nadenken en verder kijken werd de

koop gesloten.

Reken maar dat ik al heel wat heb genoten van de vele mooie dagen die we aan het eind van de winter en in het vroege voorjaar hebben gehad. Als we afspreken een keer bij elkaar te komen, dan ben ik van de partij. Met de Corvaair!

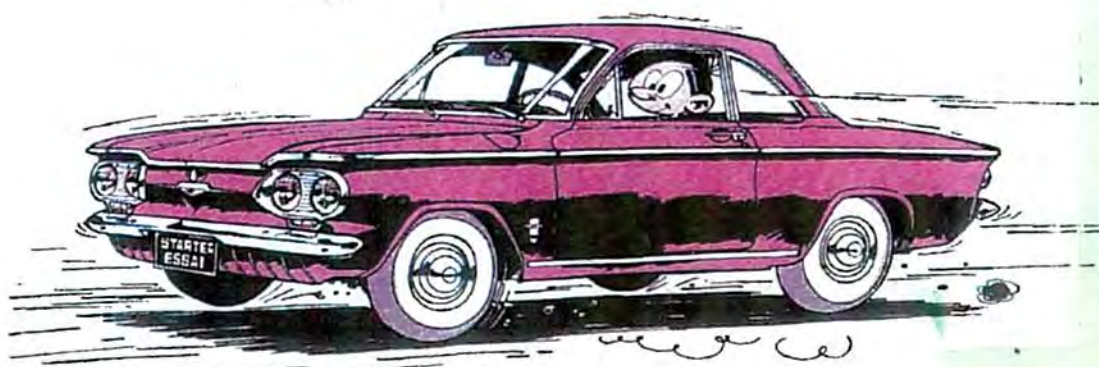
Ad Dijkstra
Amersfoort

Op de foto links een (klein) deel van de modellen die Ad in de loop der jaren aanschafte. Menigeen weet niet dat zoveel Corvaairmodellen in de handel waren, ook de redactie niet!



Hierboven: Het resultaat van vele jaren autootjes verzamelen, de prachtige '64 Spyder convertible waarvan Ad ons in de toekomst nog wel wat meer kan vertellen, naar we aannemen.

1961 Chevrolet Corvair Monza Zal meer geven!



EH, VAL NIET IN SLAAP! Kijk ik had net het genoeg om meneer General Motors toe te spreken inzake een Corvair Monza. De standaard Corvair met vier deuren heeft al ophef gemaakt onder de klassieke merken van Detroit..... Hoe? Bewondert Chevrolet vandaag nog dat wat gisteren hier al is uitgebreed? He Ja!

Chevrolet negeerde de wensen van zijn slaafs klantenvolk en verwierp zelfs de kleuren; de nieuwe tweedeurs coupe is gedoopt met de naam van een Europees circuit en bevestigt daarmee moedig te zijn.

Zijn lijn ligt laag, is eerlijk en elegant. De cockpit werd een weelderig verblijf met aparte stoelen voor. De motor van deze al beroemde luchtgekoelde "flat six" heeft genoeg te vertellen met een cilinderinhoud van 2377 kubieke cm en voorzien is van twee carburateurs (een per blok van drie cilinders).



Het vermogen stijgt hiermee naar 98 SAE pk bij 4600 tpm. Hiermee gewapend, en gebouwd op een moderne en functionele structuur, zal de Chevrolet op de weg een geduchte tegenstander zijn in de huidige klasse van Fiat 1800, ID 16, Volvo 122 en Mercedes 190...

Amerikaanse scheervlucht

De Corvair is bijzonder laag, Met instappen kun je zeggen dat... je afdalt in de auto.... Deze instap vergt een zekere oefening van de heupen, maar eenmaal geïnstalleerd, is het comfort uitstekend: de benen gestrekt, de rug goed gesteund en het stuur laag en verticaal.

Het type Monza heeft een eigen interieurlijn en de voorstoelen bieden goed steun in bochten.

En nu rijden! De motor achterin laat een tevreden en sonoor gegrom horen naar het goed

geïsoleerd interieur. Zelfs bij 120 km/u geeft de radio goed geluid zonder hem harder te zetten. De Corvair Monza ademend door zijn twee grote carbura-

teurs presteert een aardige trekkracht: de 80km bereikt hij in 11 seconden, de 100 in 18, en 130 km/u in 40 seconden. Verder biedt de versnellingsbak een efficiënt koppel en snel gesynchroniseerd overschakelen....

Men kan zo spelen met het koppel en het beste uit de motor halen. De derde versnelling is heel fijn om te passeren en wegen in de bergen.

Eigenlijk is deze Monza een hele levendige en sportieve auto tegenover de volumieuze Amerikaanse limousines!



Veel geluk is er niet nodig om aan de Corvair Monza een fijne reiswagen te hebben. Hij is sierlijk en zijn tekortkomingen zijn te corrigeren maar...: zie het oordeel over een nieuweling !

Veiligheid : een onvoltooid hoofdstuk

Laten we kijken....gedetailleerd als hij is met zijn lage body, en zijn onafhankelijke wielophanging zou de Corvair Monza een fijne reiswagen moeten zijn !

Helaas ! Meneer General Motors zal wel moe geweest zijn en heeft de laatste twee hoofdstukken van zijn werk afgeroffeld.....

De remmen (zo klein op de al kleine wielen) zijn nog onvoldoende. Een snelle stuurcorrectie op een ongelijke weg wordt snel gevaarlijk, en als men met 140 km/u buiten op de

autoweg wil rijden, moet men ver vooruit kijken of een grote dosis moed hebben !

Ook als we op het platteland gaan ... De Corvair Monza heeft een fijne vering en een goede verdeling van gewicht -men zegt dat het de vijand is van achterin liggende motoren- maar de schokbrekers zijn ver beneden de maat !

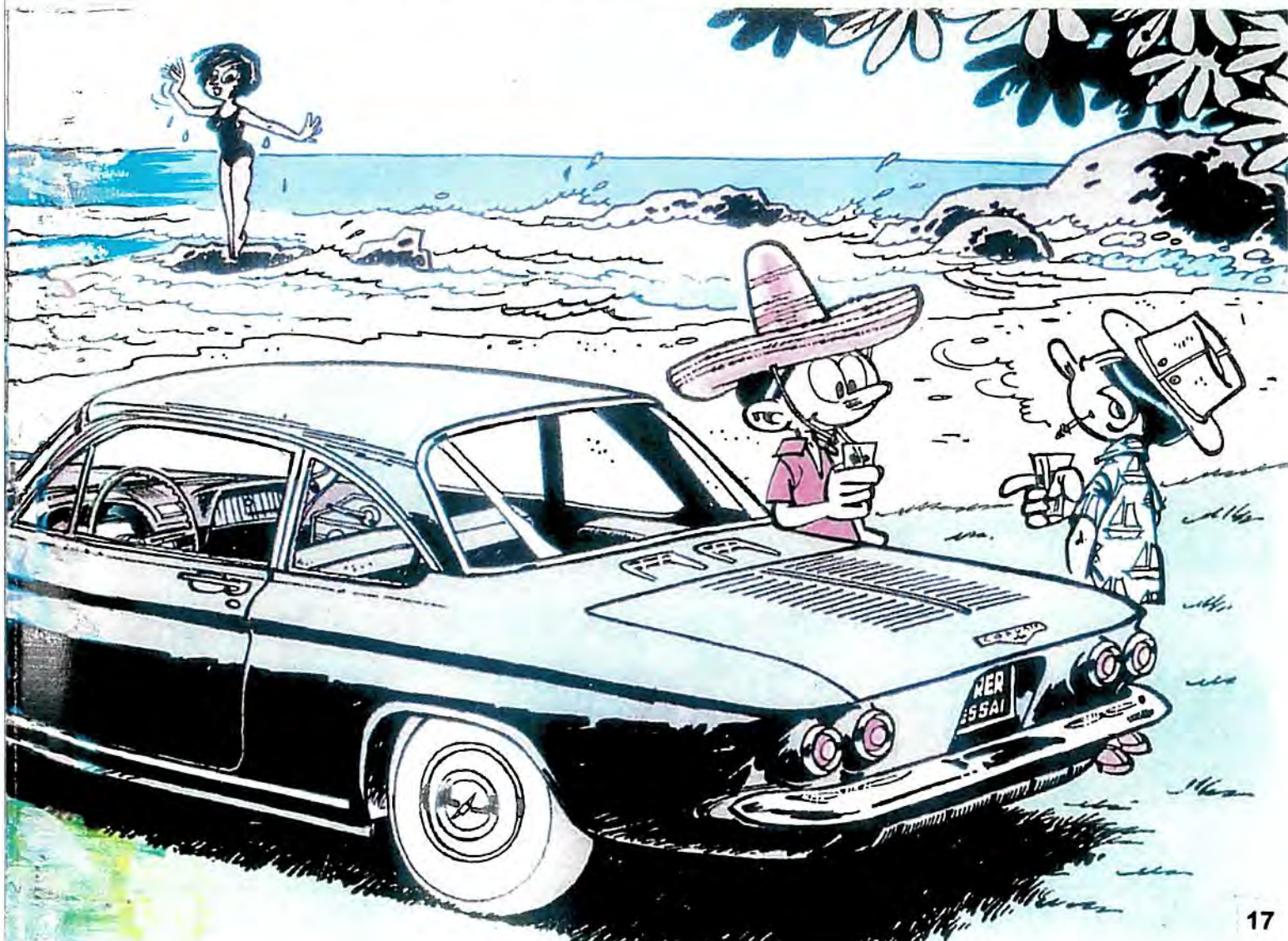
Conclusie: het comfort is goed, maar de stabiliteit en wegligging zijn zeer twijfelachtig. Het wegdribbelen aan de achterkant heeft me soms emotionele momenten bezorgd.

Ik overdrijf? Geloof het maar niet !

Amerikaanse specialisten die de Monza omarmden, verbeterden een auto waarna alle tekortkomingen weg waren.....

Dus vrienden, vindt u ook niet dat de constructeur, meneer General Motors, de lessen van zijn eigen ontwerpers en ingenieurs een beetje in de wind heeft geslagen?

De Corvair Monza is een erg aantrekkelijke auto, maar voor de prijs die men ons er voor vroeg hebben we het recht en de plicht om veeleisend te zijn !



Meeting

Eindelijk is het er dan toch van gekomen. Een korte meeting. Ondanks of misschien wel juist door de korte tijd voor het bekend worden dat er video-opnamen gemaakt gingen worden door "Passie voor auto's".

Het is jammer dat niet iedereen hiervan op de hoogte was, maar we beloven een volgende keer beter.

Een enkeling liet zich excuseren, maar desondanks was er behoorlijk wat belangstelling om elkaar te ontmoeten en, voor zover aanwezig de auto's te bewonderen.

Hoe is dit alles zo gekomen? Welnu, op een zondagochtend enige weken geleden, las Mike's vrouw, Anita, een advertentie in de Telegraaf, waarin een oproep gedaan werd aan mensen die een passie voor auto's hebben. Men vond Mike's wagen interessant, omdat er een verhaal aan vast zit. Mike had begrepen dat het om opnamen ging die t.z.t. op tv te zien zouden zijn. Een eerdere band die het bedrijf had gemaakt, was in de winkel te koop geweest, en met een nieuwe band, waar onze Corvairs maar een onderdeel van zijn, wil men de media benaderen om te laten zien dat er publiek voor is, gezien de verkoopresultaten van de eerste band. Er wil nog wel eens een autoprogramma op tv een fragment van die eerste band tonen, dus er is belangstelling voor. Klinkt allemaal ingewikkeld maar wat maakt 't uit, we hadden in ieder geval een reden en een locatie om elkaar te ontmoeten.

Enige dagen tevoren kreeg Mike te horen dat de opnamen die zondag 7 juni gingen plaats vinden, en of hij er dan tevens wat meer Corvairs bij kon organiseren. Om zich heen bellend waren de toezeggingen hoopvol wat betreft rijdende Corvairs, maar ook clubleden zonder auto zouden van de partij zijn. Dit werd ruimschoots gecompenseerd door Klaas die met twee Corvairs kwam opdagen. De opnamen zouden duren van elf tot twee. Of dat laatste tijdstip gehaald is weet schrijver dezes niet aangezien hij op uitnodiging van Ad in Amersfoort in diens voertuig had plaatsgenomen, en daar Ad nog verplichtingen elders had weer op tijd moest vertrekken. Mike (of Anita?) had gezorgd voor koffie en een broodje, en de garage een beetje als (nood)clublokaal ingericht. Guus, die zich aanvankelijk zorgen maakte dat er geen enkel LM (late model) aanwezig zou zijn, slaakte een

zucht van verlichting toen Ruud en wederhelft in hun donkerrode '65-er coupe de hoek om kwamen.

Wat er zo alles verteld is in de '60er sedan weten we niet, maar we gaan ervan uit dat voor de camera alleen maar positieve geluiden naar voren gebracht zijn, mede door het feit dat er geen negatieve zijn! Bijzonder fijn vonden we het dat John ook van de partij was, jammer dat we geen foto hebben gemaakt van zijn kofferslot; echt Nederlands fabrikaat!

Na het interview, dat dus achter gesloten deuren plaatsvond, en opnamen van iedere Corvaair afzonderlijk, waarbij de heren cineasten het niet hadden op de flitslichten van fotocamera's, werd er (dé)filé gereden waarbij het overige verkeer hinderlijk (lees nieuwsgierig) was. Men moet toch plaats maken voor Corvairs nietwaar? En toen de leider van de file niet half Amsterdam wilde



Een overzicht van een deel van de aanwezige Corvairs; over en weer werden indrukken en wetenswaardigheden uitgewisseld.

doorkruisen om op het startpunt terug te komen, moest er dus gekeerd worden, hetgeen door de grotere draaicirkel van de Corvair de overige weggebruikers het idee gaf dat Corvairs in Amsterdam naast elkaar en dwars op de rijweg geparkeerd mogen worden.

Even terug naar het begin van de morgen; er stopte een klassieke autobus en de bestuurder maakt zich bekend als Arthur Staal, lid van de

NSU club Nederland. Hij had belangstelling voor ons clubje en de Corvair in het bijzonder. In een schrijven dat we later van hem mochten ontvangen, refereerde hij naar ons Corvairgebeuren en wilde graag wat meer informatie voor een artikel in hun clubblad.

En nu komt 't: Ook hij is van mening, dat de Corvair uniek is, en nu citeren we: "De Corvair is, hoe je het wendt of keert, de moeder van de NSU

Prinz". Dat steken we in onze zak Meneer Staal! Sorry Guus, meneer bedoelt EM.

Ondanks de groeten van Pluvius waarvan we er vele kregen, kunnen we terugkijken op een happening die eveneens uit de lucht was komen vallen, en die naar ik hoorde, men niet had willen missen.

Volgende keer proberen we wat vroeger aan de bel te trekken en zoeken we wat beter weer uit.

LJ

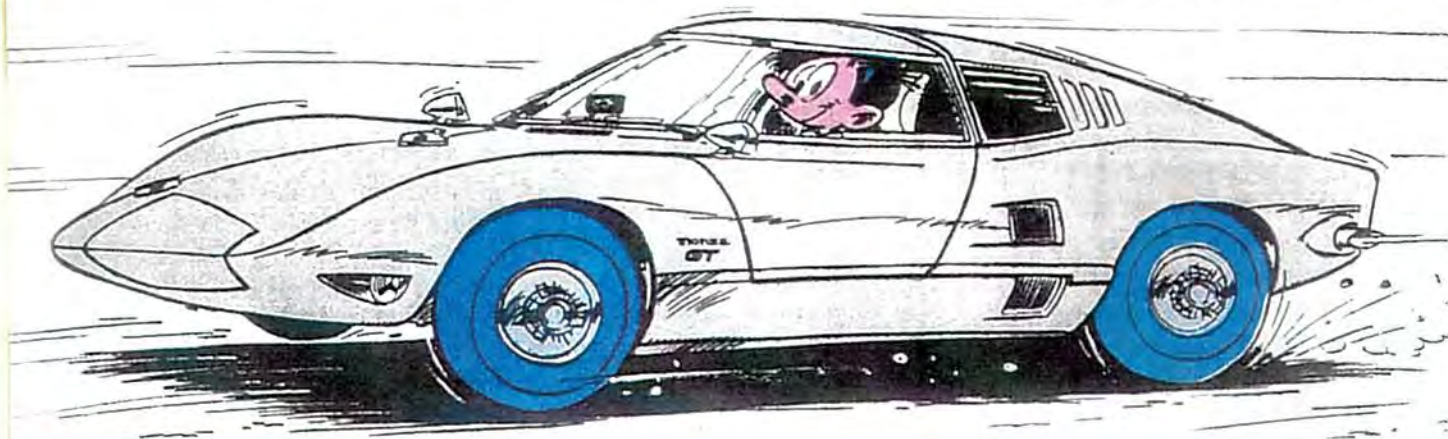


Hierboven; De filmcrew bespreekt hoe het beste plaatje te kunnen maken van de '63er Monza convertible van John Stewart. Op de achtergrond worden plaatjes voor eigen archief vastgelegd.

Hieronder; Van de zes aanwezige Corvairs slechts een late model. De '65er Monza coupe van Ruud Keers voor een deel afgebeeld op de voorgrond van deze foto. De beide '60ers hadden veel belangstelling.



IS DIT EEN OPGEZET MONSTER ?



DE CORVAIR

XP 777

Nee hoor, de laatste uitvinding van Bill Mitchell heeft een uitstekende stamboom... En als hij zijn monsterlijke oogleden sluit, wordt hij een geraffineerde droom.

DE WISPELTURIGE BOSS KAATST DE BAL TERUG

De Amerikaanse « nouvelle vague » is werkelijk als een vloedgolf op komen zetten. Die opgezette monsters, « dream cars » genaamd, zijn een beetje in de achterhoede geraakt en de traditionele Corvette en Thunderbird zijn zelfs belachelijk geworden naast de nieuwelingen van de USA...

Het machtige sportieve offensief van de grote Amerikaanse autobouwers ontwikkelt zich in een gevaarlijk tempo. Ford heeft het voorbeeld gegeven door van het vermogen, verkregen door machtige cylinders, af te stappen en de interessante Mustang op de markt gebracht. In deze wagen zit een 1500 cm³ motor, middenachter geplaatst, zoals dat bij onze Formule 1-wagens het geval is. General Motors kon toen niet achterblijven en « enfant terrible » Bill Mitchell, de « boss » van Chevrolet, kwam, alle heersende regels van de Yankees trots rend, met de Chevrolet Corvair uit de bus. Zijn fantastische XP 777 is er een sublimatie van, die de fanatieke autoliefhebbers overal ter wereld aan het dromen kan brengen.

ONDER DIT AVONTUURLIJK UITERLIJK GAAT COMFORT SCHUIJL

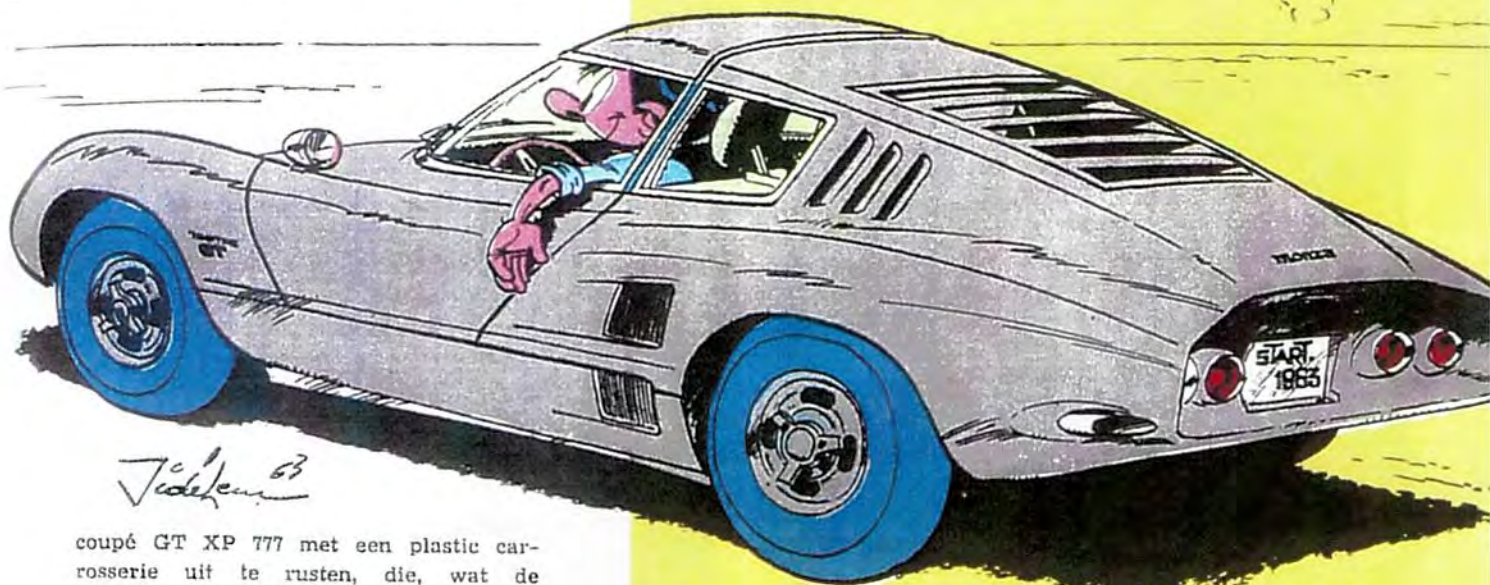
De Corvette Sting Ray mag dan nog uitgerust zijn met allerlei overbodige en kinderachtige versierselen (zoals die overdadig uitgevoerde grill), de Corvair Monza GT XP is « van kop tot teen » doelmatig! Er zijn vele nieuwe snuffjes in aangebracht, die de wagen com-

fortabel en technisch vrijwel volmaakt maken... Maar als we hem eens van dichtbij willen bekijken, zullen we, wat de portieren en de motorkap betreft, van veel bekende opvattingen afstand moeten doen. De XP 777 is op sommige punten namelijk heel revolutionair. De chauffeur moet, om achter het stuur te kunnen gaan zitten, de bovenkant, die, als de cockpit van een vliegtuig, in zijn geheel naar voren opengaat, optillen. De toegang tot de motor (midden-achter geplaatst) is ideaal en eenvoudig... Het achterste gedeelte van de carrosserie draait om een scharnier, waardoor het motorblok, de vering en de wielen gemakkelijk bereikbaar zijn. En waarom ook niet?

Waarom zou een doodgevone auto niet profiteren van de uitvindingen, die toegepast worden op racewagens? Doen onze constructeurs dat eigenlijk ook niet te weinig? Ze krijgen hier van de Amerikaan Bill Mitchell een aardig lesje!

De XP 777 heeft ook een logisch ontworpen en krachtig onderstel; opvallend zijn de stevige, soepele wielen. De vlakliggende zes-cylinders is voor de achterwielen geplaatst en de wagen heeft dus geen last van een overhangend geplaatste motor. De uiterst verzorgde, sterk hellende zittingen (zo uit een kunstsatelliet, zou je bijna denken) zijn handig in het chassis verwerkt en opzij en in het midden voorzien van comfortabele armleuningen. Net als bij de Ford Mustang zijn de pedalen (op een soort pedaalstang gemonteerd) en de telescopische stuurstang verstelbaar. Het dashboard is dofzwart van kleur en bevat een keur aan instrumenten (in ronde lijsten gevat). De handle van de 4-versnellingsbak is op de armleuning in het midden aangebracht en ligt gemakkelijk in de hand. Een prachtig driearmig, met hout bekleed stuurwiel voltooit het geheel.

ALS EEN SPEERPUNT IN DE LUCHT...
De wetenschappelijke bestudering van de stroomlijn is geen loos gedoe. Bill Mitchell heeft dat bewezen door zijn



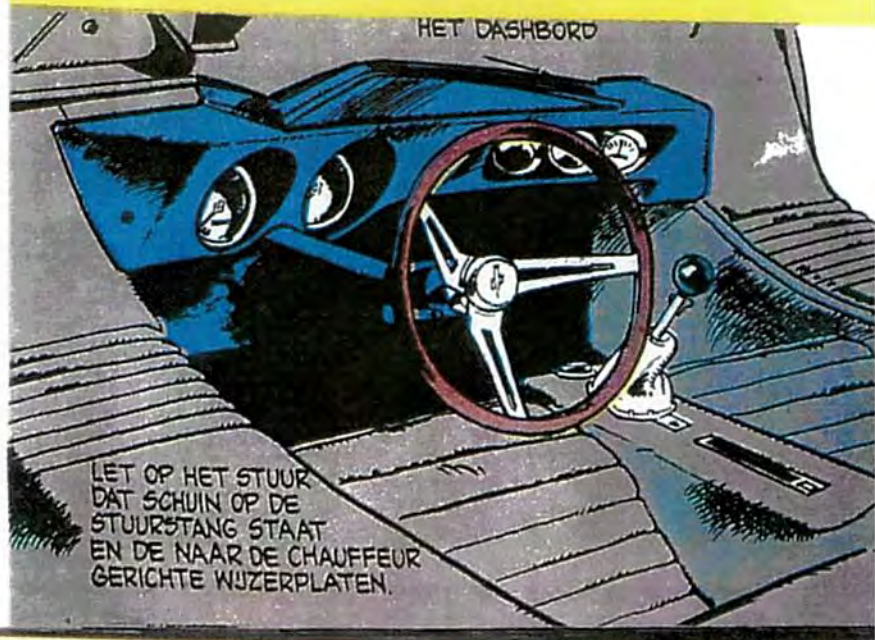
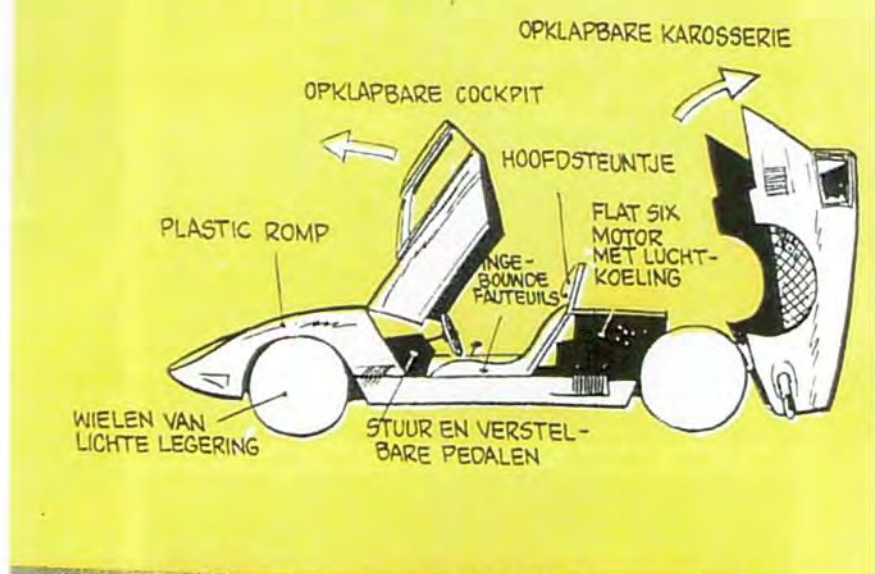
J. de Leeuw '63

coupé GT XP 777 met een plastic carrosserie uit te rusten, die, wat de stroomlijn betreft, volmaakt uitgebalanceerd is. Zij is van voren scherp als een mes en breekt van achteren plotse-ling af in een hol paneel, dat de achter-lichten en de nummerplaat beschermt tegen een te woeste luchtcirkeling. Op de ruime achterraut (stijl berlinette Fer-rari) is een jaloezie aangebracht, waar-door de luchtstromingen verdeeld worden. Ik vind het alleen jammer, dat Mitchell voor de koplampen geen andere plaats heeft gevonden dan achter die afschuwe-lijke oogleden van een pad. Op het chassis vinden wij de Corvaire-mechaniek terug, maar het vermogen is tot 220 PK SAE opgevoerd en de uit een legering van licht metaal bestaande wielen zijn voorzien van 4 schijfremmen.

En dan hebben we natuurlijk nog de ligging van de motor (midden-achter), die afgekeken is van de Formule 1-wagens. Ik heb al eens voorgesteld dit systeem ook op Grand Tourisme-wagens toe te passen en sindsdien is dit al gebeurd met de Lola 4200, de ATS 2500 en ten-slotte de Corvaire GT XP 777. Deze op-lossing heeft wel de voordelen van alles achteraan, maar niet het grote nadeel van de overhangend geplaatste motor.

Tot besluit wil ik nog even opmerken, dat van de XP 777 ook een roadster-versie bestaat, maar de motor is niet zo voor-delig geplaatst. Hij bevindt zich namelijk achter de achterwielen, zoals dat het geval is bij de gewone Chevrolet Corvaire.

STARTER.



Museumstukken

Tijdens ons bezoek aan de laatste conventie in Detroit, spreekt het voor zich zelf dat we musea hebben bezocht in de deze autostad. Vooral het GM heritage museum, dat slechts toegankelijk is voor aangemelde bezoekers met een GM relatie, was en unieke gelegenheid om niet alledaagse auto's te aanschouwen. Vandaar dat we hier nog een aantal plaatjes tonen van meest 'one of a kind' automobielen.



Turbinewagens; studies voor het straaltijdperk dat er waarschijnlijk nooit zal komen.



Een Cadillac V16 blok



Cadillac studies voor de jaren '90



Cadillac roadster. In dit 'schip' was plaats voor slechts 2 personen, nou ja drie!



Oldsmobile; racewagen voor de LeMans serie?



Corvette en Corvair GT



Een nestje Buick's uit de jaren veertig en vijftig; "brand new"



Dezelfde als aan de overkant



Oldsmobile eind '50er jaren; nu 'uitgestorven'.....



Een Corvette roadster studi;. Let op gesloten wielkasten achter.



Astro II; bedoeld als Corvair maar zonder motor!



Camaro of Cross Fire?



Mooie kontjes van nooit gemaakte Corvettes.....



Voor de kleine en de grote kinderen staat er een heuze Tonka 'big wheel truck'. Er van uitgaand dat deze auto hier staat, en dus GM eigendom is, zal hij meer op autoshow's dan op speelgoedbeurzen zijn optreden doen.



De Monza GT, een studie van Larry Shinoda en Tony Lapine



Ook de ElectroVair staat hier 'opgeslagen'.



De blitse Mako Shark Corvette.



Een van de laatste; 37 mijl op de teller.....





GM's Mechanisch Wonder

Richard Lentinello

Bijna 100 nationale conventies van verschillende autoclubs heb ik in de afgelopen jaren bezocht, maar geen enkele trof mij zo aangenaam als de Corvair Society of America conventie in Buffalo.

Ik was op de hoogte van de sterke band die eigenaren met hun Corvairs hebben, maar had geen idee dat die band sterker was dan een 'dubbele lasverbinding'.

Ondanks het feit dat het Corsa concours gehouden werd in een prachtig, door bomen omzoomd park gelegen langs het Erie-meer, was het niet de omgeving die dit bezoek tot een onvergetelijke ervaring maakte. Het waren de auto's en hun eigenaren. Meer dan 200 Corvairs stonden -zij aan zij- opgesteld op het veld en alles zag er zeer indrukwekkend uit: van de basis 500 modellen tot de 'high performance' Yenko Stingers, en welke Corvair dan ook daar tussen in, de Lakewood stationcars, Rampside pickups, Greenbriers en verschillende custom made cars zoals de Fitch Sprint, waarvan er twee aanwezig waren.

Wat me nog meer verbaasde was de interesse die eigenaren van origineel gebleven auto's hadden voor de gemodificeerde modellen en vice versa, iets wat je tegenwoordig veel te weinig ziet.

Maar al te vaak kijken puristen neer op liefhebbers die hun auto modificeren om de prestaties te verbeteren, of aanpassen aan hun eigen wensen, maar zo niet deze Corvair bezitters.

Iedereen bewonderde alle tentoongestelde Corvairs, zelfs degene die dagelijks bereden werden en daardoor een wat beduimelde uitstraling hadden, en dat was hartverwarmend om te zien.

Wat me het meeste bevalt aan Corvair eigenaren is dat het allemaal nuchtere types zijn, in ieder geval degene die ik heb gesproken. Op deze

bijeenkomsten zie je geen elitair snobisme wat zo tekenend is voor menig andere collecter-car clubconours. Dit maakt Corvair evenementen veel plezieriger en meer uitnodigend dan de meeste andere.

Daarnaast overspant het Corvair eigenaarschap een heel scala van beroepen: van winkeliers tot doctoren, van onderwijzers tot advocaten, geheel onafhankelijk van leeftijd of (financiële) status, allemaal zijn ze gegrepen door Chevrolets meesterwerk-met-de-motor-achterin.

Het is niet moeilijk te begrijpen waarom zoveel autoliefhebbers gek zijn op Corvairs. Kort door de bocht (hoe toepasselijk), het zijn geweldige auto's en ook zeer geavanceerd voor hun tijd. Het is jammer dat General Motors haar technici niet de gelegenheid heeft gegeven om het Corvair concept te verbeteren, want met een paar jaar doorontwikkeling, die geholpen zou zijn door de komst van de radiaalband en geventileerde schijfremmen, zou de Corvair een gerespecteerde sportwagen zijn geworden, die voor de met groot vakmanschap gebouwde Porsche 911 een behoorlijke tegenstander was geweest.

Als je de "aardse" Corvair vergelijkt met de bijna exotische 911, hoewel bedoeld voor verschillende marktsegmenten, hebben de twee auto's veel overeenkomsten. Beide worden aangedreven door luchtgekoelde, zescilinder boxeromotor achterin, hetgeen een laag zwaartepunt tot gevolg heeft, met de bijkomstigheid van een prettige, lichte stuurkarakteristiek.

Had de Corvair dezelfde ervaring doorlopen als de eindeloos doorontwikkelde en verfijnde Porsche 911, dan zou Amerika nu een echt opmerkelijke auto hebben gehad die de rest van de wereld met afgunst zou bewonderen. Stel je voor: een Corvair met rondsel en heugel besturing, multi-link wielophanging, rondom geventileerde schijfremmen met ABS en traction control, een close ratio 6-versnellingsbak en elektronische injectie en op brede low-profile high performance banden. Voeg dat alles samen in een model dat niet veel anders is dan de tweede

generatie Corvair coupé, misschien nog voorzien van 'pop-up' koplampen en een iets platter gelegen voorruit voor een betere aërodynamica. Maar dat zou het dan ook zijn. Er is niet veel te veranderen aan een model wat eigenlijk vanaf het begin precies goed is.

Het zou een mooie droom zijn, maar omdat we geen grip hebben op hetgeen geweest is, zullen we het moeten doen met het origineel. En daar kunnen we het prima mee redden, dank u wel.

Hoewel ik nooit een Corvair de mijne heb kunnen noemen, ben ik wel van plan om mijn collectie met een mooi exemplaar uit te breiden; misschien in het komend jaar al. Zuid Vermont, waar ik woon, is een ideale plek voor een Corvair liefhebber. Waarom? Zo'n 2 mijl van mijn huis zit Bill Cotrofeld Automotive, een van de oudste en meest ervaren garagisten die gespecialiseerd is in restauraties en motorenbouw. Hoewel ik een ervaren doe-het-zelver op het gebied van auto's ben en ik mijn eigen onderhoud en restauratiewerk doe, is het goed te weten dat er een wereldvermaarde Corvair expert bij mij in de stad zit, om mij op onbekend gebied bij te spijkeren. En dan nog, net over de zuidgrens, in Shelburne Falls, Massachusetts, is Clarks Corvair Parts gevestigd. Clarks heeft praktisch alle onderdelen, zowel voor carrosserie, -mechanisch en voor afwerking om elke Corvair in showroomconditie te brengen en ze zitten maar een uurtje hier vandaan!

Mijn voorkeur gaat uit naar '65 of '66 Corsa met de 4-carburateur 140 pk motor. In grijsblauw natuurlijk met het zilvergrijze achterpaneel en blauwe bekleding; ja, ja ook een handgeschakelde 4-bak. Nah ja, een 4-deurs van de eerste generatie met dat doorgetrokken dak is ook mooi en dat recht-toe-recht-aan basismodel 500... Sinds jaar en dag houd ik al van stationcars, dus die Lakewood krijgt ook een speciaal plekje in mijn hart.

Om uit zoveel verschillende Corvair modellen te kunnen kiezen is het geen wonder dat sommige Corvair-eigenaren er meer dan één exemplaar bezitten.

Vertaling: Arend Huisman

Het Chryslermuseum is in tegenstelling tot het 'GM heritage' wél toegankelijk voor elke autoliefhebber. Het is een erg mooi luchtig gebouw met een overzichtelijk aanbod van auto's door Chrysler ooit gemaakt in zowel productie als studiemodellen.



De prachtige, door Gio ontworpen Turbinewagen



Sommigen van ons kennen hem als 'Christine' uit de gelijknamige film; de Plymouth Fury 1959.



De Valiant, de tegenhanger die enkele weken na de Corvaire gelanceerd werd.



Prototype van de Chrysler Airflow, en hiernaast....



De turbinemotor lijkt meer op een slagerijmachine, maar voldeed toch goed in deze wagen. Desondanks schrapte Chrysler het project en werden een 90tal van deze auto's in de shredder gedeponeerd...



'Christine' maar dan als Desoto in stationwagon uitvoering.



Zeer zeldzaam; 1941 'Town & Country woody' stationwagon.



De echte Airflow



Een 7 persoons Airflow



Waarom deze Nash Healy in dit museum stondis ons niet helemaal duidelijk; misschien heeft hij model gestaan voor de hiernaast afgebeelde prototypes?



Plymouth uit de late jaren '30.

EEN OMWEG NAAR HOLLAND

Medio oktober ging Albert Gerbel op zoek naar een Early model Corvair, tijdens zijn studie tijd heeft hij er ooit een voorbij zien rijden terwijl hij uit het raam keek in plaats van bij de les te blijven. Hij keek graag naar buiten tijdens de les (gelukkig is het zoals blijkt allemaal goed gekomen). Dit maakte echter een onuitwisbare indruk op zijn netvlies. En was nu aanleiding voor het schrijven van een artikel in het blad

Automobiel Klassiek. Maar ja en artikel is leuk maar dient wel gelardeerd te zijn met de nodige foto's van de betreffende auto. Daar de oorsprong van de Corvair in Amerika lag en het adres van de CCN. nog geen algemeen goed is en slechts in enkele gidsen voorkomt. Op zoek in Amerika naar een 'Early' model Corvair. De Amerikanen verwezen Albert door naar Ad Dijkstra en Ad wist uiteraard waar een Early model van het eerste type te vinden was. Na enige dagen nam Albert contact met mij op en zette uiteen wat de bedoeling was. Veel overredingskracht was niet nodig want wie is niet geveild als zijn auto op deze wijze aandacht krijgt (zo zag ik ook de auto van Klaas v. Dijk in de Oldtimer catalogus van Ton Lohman).

De afspraak was snel gemaakt er was ook haast bij het ging om het eerste nr. van 2000 nr. (1 komt al in december uit) Om het extra gezellig te maken en ook alle kennis te bundelen was Leon van de partij en ook Jaak Eijkelenberg namen de moeite naar Amsterdam te komen.

Na eerst de nodige koffie met Albert en Rein van der Zee (de fotograaf) welke beide een brede belangstelling hebben voor klassiekers naast een enorme kennis hier over zijn wij vertrokken richting landgoed Frankendaal. Gelukkig zat het 'weer' mee voor het eerste deel van de dag en bleef het mooi droog waardoor er prachtige foto's zijn gemaakt. Later zijn we richting oliehavens gereden om enkele objecten uit het industrieel erfgoed te gebruiken als achtergrond. In totaal zijn er bijna 200 foto's gemaakt vele overall foto's maar ook vele details. Deels voor het blad maar ook voor Reins persoonlijk archief. Wat m.i. inhoud dat we nog wel eens vaker foto's kunnen tegen komen. Uiteraard was het erg spannend te moeten wachten tot het blad zou uitkomen.

Tijdens ons bezoek aan het MECC kregen wij al een klein voorproefje van Piet Foret, hoofdredacteur van 'Automobiel Klassiek'.

Hij deed ons uit de doeken dat het een zes pagina's beslaand artikel zou worden met de nodige foto's. Tevens zagen wij enkele bladen van recente data waarin de auto van Ad te zien was. Dit m.b.t. wie er eerste was met de TURBO. Precies GM met de Corvair en niemand anders, zoals in enkele bladen verondersteld werd. Zoals het een goede redactie betaamd corrigeert men dat.

Ook vertelde Albert mij dat vanaf het maart nummer het blad is overgegaan naar een andere uitgever. Eerst was dit Rai Langfords bv. Per februari gaat het over Naar Wilbers Publishing bv. Dit is een uitgever van publiekstijdschriften terwijl Rai m.n. vaktijdschriften uitgeeft. De als bijlage toegevoegde Voiture's Oldtimerkrant zal separaat gaan verschijnen.

Hieronder; nog net te zien achter Albert Gerbel, de fotocamera. Leon staat er kleumend bij aangezien deze even voor de foto zijn 'Corvairjasje' had uitgeleend aan Mike. (zie A.K.)



Advertenties

Nederland:(aangeboden)



Corvair 500 '61 met schade. Prijs n.o.t.k
Rob Zeef, Oud Beijerland 0186 - 626287



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, inge-klaard in
Nederland nog niet op kenteken. 4
versnell. Carr. i.g.st. geen schade. Div
plaatwerk v. bodem en dorpels. motor 3
jaar geled. 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 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 bj. 1960,
Origineel, compleet en mooi interieur, motor
g..Tel. 0180-517670 / 0644518837.



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

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
Ventilatie-rooster 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
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.
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
Guis de Haan webmaster@corvair.nl (0512)
30 10 99

Te koop VoorEM; ruitenwisser-motor/mecha-
niek €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.; motor 84 pk €150
EM voorfront €70; draagarmen; voetsdim-
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<

Historie van de club

Toespraak tijdens het jubileumtreffen nadat iedereen nogmaals een welkom geheten was:

Begin zestiger jaren zag ik voor het eerst wat een Chevrolet Corvaair was. Op de fiets naar school in de 'grote stad' zag ik dat er een verwerende medeleerling steeds met een dergelijke auto gebracht werd. Enige jaren later zag ik een ongeveer dezelfde auto waar niet meer zo duidelijk Chevrolet op stond, niet meteen wetende dat dit ook een Corvaair was.

Toch bleef dit aparte model me bij en pas veel later kwam ik er achter dat die een luchtgekolde motor achterin had.

Op vakantie in Zeeuws Vlaanderen, ging ik met mijn gezin op een regenachtige dag een stukje rijden en het plan was om de stad Gent eens te bezoeken. In het havengebied van deze stad zag ik plotseling een garage/autohandelaar/importeur met een voorraad van wel 200 stuks ingeruilde oude Amerikanen. Elke van deze auto's zou momenteel goede handel zijn in het klassiekerswereldje. Achterdoor langs een muur zag ik een mooie Impale coupe. Daar wilde ik het mijne van weten. Maar deze wagen was niet te koop en er lag geeneens een motor in. Teruglopen langs de drie rijen auto's zag ik in de achterste rij een Corvaairtje staan. (door die 'dikke' amerikanen was het maar een klein ding).

Het was een vierdeurs 700 sedan naar later bleek uit 1963. De herinneringen uit de zestiger jaren kwamen naar boven en mijn interesse was gewekt. Toch duurde het nog vijf à zes weken eer ik deze auto thuis had staan. Van restaureren, want dat was wel een beetje nodig, had ik nog weinig kennis en al helemaal geen tijd. De auto zwierf rond op een paar parkeerplekken, en kwam uiteindelijk in een apart daar voor gebouwde garage te staan. In 1989 liet ik hem overspuiten voor gebruik op een reünie waarbij ik kortstondig reed op het (ongeldige) Belgische kenteken. Daarna werd hij zo nu en dan eens gestart en stond verder te wachten op betere tijden.

In het midden van de negentiger jaren kwam het internetgebeuren opzetten en werd er op bescheiden schaal informatie verstrekt via de elektronische snelweg. Zo kreeg ik de beschikking over het Amerikaanse Corsa clubgebeuren en kwam er toen achter dat er in Frankrijk een club van was.

Dat was toevallig juist voor onze vakantie die sedert meerdere jaren daar doorgebracht werd. Ik was vast van plan om de voorzitter van die club een bezoekje te brengen. Ook een zwitser adres dat ik op dezelfde manier had verkregen wilde ik aan doen. Op het adres van de franse voorzitter trof ik niemand thuis, en stopte mijn gegevens in de brievenbus. Op het zwitserse adres ging het al hetzelfde.

Verder schonk ik er weinig of geen aandacht aan.

Eenmaal thuis had ik een brief in de bus waarin de voorzitter van de franse club (Paul Dupuis) zijn spijt betuigde mij niet ontmoet te hebben. Hij zou me graag inlijven in zijn club om meer leden uit de Benelux binnen te halen voor de franse club. Op dat moment wist ik niet dat er een lichte rivaliteit bestond tussen de franse en zwitserse clubs. De zwitserse was ontstaan uit

sommige leden van de franse club en hadden reeds een duitse afdeling.

Zo geschiedde het dat ik lid werd van de Chevrolet Corvaair Club de France.

Enige tijd later werd ik gebeld door een zekere Mike Cramer uit Amsterdam. Hij had mijn adres en telefoonnummer gekregen via de franse Corvaair club. Hij was er enthousiast over dat hij contact had met een mede Corvaair eigenaar in Nederland en enige dagen later bracht hij me een bezoekje.

Daarin vertelde ik hem o.a. dat ik me aangesloten had bij de franse club en dat ik een poging deed een Benelux afdeling op te zetten. Dit sprak hem niet zo aan. Desondanks maakte ik een eerste meertalig clubblad waarin we samen een oproep deden aan potentiële leden om een club te beginnen. Al dan niet onder de franse vlag. Mike wist nog minstens één iemand die een Corvaair bezat en deze zouden we aanschrijven. Dat was Ad Dijkstra. Deze wist ook weer iemand in de naam van Guus de Haan. Dat waren er al vier.

Uit een korte correspondentie bleek dat geen van allen er zin in had om zich aan te sluiten bij de franse Corvaair club, maar zagen een nederlandse club wel zitten. De Nederlandse Corvaair Club was geboren! Mike zou op de centjes letten en ik ging verder met het clubblad. Dit alles speelde zich af in het najaar van 1997, dus nu tien jaar geleden. Het blad kwam tweemaandelijks uit. Een jaar later werd dat vijf keer per jaar om de kosten voor frankering een beetje te drukken.

In de loop van de jaren breidde de club gestaag uit en enkele leden van het eerste uur zijn er nog steeds bij. Activiteiten voor het seizoen 1998 bleven beperkt tot een vrij plotselinge meeting bij Mike thuis in Amsterdam. Dit omdat er een videoproductie-bedrijfje opnamen wilde maken van onze Corvaairs.

Voor de rest bleef het bij wat rondschrijven, bellen en plannen maken. Intussen had ik in het franse clubblad een '62er coupe gevonden, een model dat ik altijd al had willen hebben en begon die te restaureren. Het zouden er meer worden!

In de zomer van 1999 hadden we een groots opgezette, maar 'low budget' kennismakings meeting in georganiseerd bij mij in Limburg. Er kwamen circa 12 Corvaairs opdagen. Ons oudste lid van destijds, Taco van den Honert uit Laren, mocht een inderhaast gefabriceerde clubvlag hijsen. Deze was echter bevestigd aan een dikwandige steigerbuis zodat enige extra mankracht nodig was om ons nieuwe logo in de lucht te hijsen hetgeen een plaatje opwiep gelijk aan dat van de Amerikaanse overwinning op Okinawa. Hans de Graaf kwam te voet omdat hij de auto met de rest van zijn gezin erin had moeten achterlaten op enige kilometers van de feestweide. In een andere anecdote schreef Ton Deinz uit Zaandam geschiedenis: Hij was op de late avond tevoren, na enige reparaties aan zijn Corvaair, met zijn monteur voor een proefritje onderweg, en ze bemerkten dat 'het ding' goed liep. Ze reden toen maar gelijk door naar het 'verre zuiden'. In het holst van de nacht kwamen ze aan en maakten in alle vroegte een boswandeling. Toen de plaatselijke bakker openging om 6.30 uur hebben ze daar wat broodjes gekocht en ontbeten. Nog voordat de eerste organisator op het terrein was stond hun

tentje met de wagen ernaast al te prijken in de felle ochtendzon. Een paar biertjes op die warme dag zorgden er voor dat ze in de late namiddag ook weer gauw in hun tentje lagen. De leden die in het lokale hotel overnachtten vroegen naar de 'nachtzuster' vanwege het overwegend witte en steriele interieur. Datzelfde jaar togen we met een delegatie naar Sinsheim op uitnodiging van de duitse afdeling van de zwitserse Corvaair club. Een hele onderneming voor deze lange rit maar achteraf bleek het zeer de moeite waard. (Deutsche Gründlichkeit).

In de loop der jaren steeg het ledental gestaag en op een bepaald moment bereikten we het 'record' van 42 of 43 leden. De meesten waren leden waar we nooit iets van zagen en zelden iets van vernamen.

Wij beschouwden deze als 'sponsors'. Een paar keer per jaar werd er iets op poten gezet en één keer gingen we met de franse club in zee middels een door een belgisch lid georganiseerd evenement. Dat was een grote flop. De Fransen gingen gauw naar huis.... Wij hadden gelukkig de bui zien hangen en zochten onze toevlucht op een lokale camping. Daar, en in de aardige omgeving, hebben we zelf plezier gemaakt en het heeft ons de dag erna nog een nieuw lid opgeleverd ook, in de persoon van Guus Marinus.

In de loop van vooral de laatste jaren zijn de activiteiten een beetje op een laag pitje komen te staan.

We hebben ons vaker aangesloten bij 'Goud van Oud', de club van Guus Marinus. Het ledental was tot twee jaar geleden tanende. Vorig jaar echter begon dat gelukkig weer aan te groeien. Het werd tijd dat er 'vers bloed' door de aderen van de Nederlandse Corvaair Club ging vloeien. Mike heeft enige tijd geleden zijn portefeuille over kunnen dragen aan Ruud Keers. Hem achtten we een zeer geschikt persoon voor deze functie. Voor het voorzitterschap zoeken we ook nog een opvolger. Daarbij zal ik de club uiteraard blijven steunen in woord en daad. Met deze bijeenkomst kunnen we weer zien dat de Corvaair Club Nederland nog steeds springlevend is.

Uitwisseling van gedachten onlangs op de internationale conventie in Detroit leerde dat een opkomst -percentage van 25% een hoge score is. Dat wil niet zeggen dat we de zogenaamde slapende leden er verder maar niet bij hoeven te betrekken. Juist deze leden moeten geactiveerd worden en dienen we zoveel mogelijk te stimuleren met het opknappen en in stand houden van hun Corvaair.

Dat schept de band die een club in stand houdt en die de wereld doet verkleinen om er vriendschappelijke relaties in leuke bijeenkomsten aan over te houden.

Zo ook vandaag waar we als een vriendenclub bijeen mogen zijn, waarbij de Corvaair, die heel aparte Amerikaanse auto, de spil is waar het allemaal om draait.

Ik wens jullie een aangename voortzetting van dit weekend toe en hopen dat we in de toekomst, ook als we geen verjaardag te vieren hebben, een dergelijk festijn nog vaak mogen herhalen. Leon Janssen.

WIJ WENSEN U
prettige feestdagen
EEN VOORSPOEDIG

