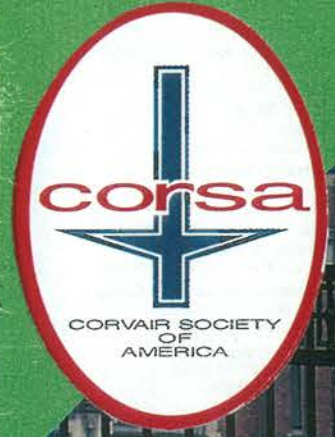


# Corvair Club Nederland



**VAIRMAIL**



In dit nummer: Kopen van een  
 Taxatie en verzekering  
 Geschiedenis  
 RDW en Douane

2<sup>e</sup> jaargang  
**2**

# CORSA Chapters

- 017 Bay State Corvairs**  
16 Darby Drive  
Mansfield, MA 02048
- 019 Colonial Corvair Club**  
44 Columbia Rd.  
Arlington, MA 02174
- 027 City Car Club Corvairs**  
30 Camel Street  
Fairhaven, MA 02719-2102
- 032 Central New Hampshire Corvair Assn.**  
P.O. Box 334  
Contoocook, NH 03229
- 052 Vermont Independent Corvair Enth.**  
P.O. Box 235  
East Arlington, VT 05252
- 068 Connecticut CORSA**  
P.O. Box 341  
Georgetown, CT 06829-0341
- 074 New Jersey Association of Corvair Enth.**  
P.O. Box 631  
Ridgewood, NJ 07451
- 087 Bayshore Corvair Association**  
P.O. Box 815  
Jackson, NJ 08527
- 088\*\* Delaware Valley Corvair Club**  
1301 Union Landing Road  
Cinnaminson, NJ 08077
- 107 Resurrection Corvairs of Yonkers**  
522 Saw Mill River Road  
Yonkers, NY 10701
- 117 Long Island Corvair Association**  
P.O. Box 1675  
West Babylon, NY 11704
- 120 Capital District Corvair Club**  
P.O. Box 192  
Rexford, NY 12148
- 130 Central New York Corvair Club, Inc.**  
P.O. Box 425  
Jamesville, NY 13078
- 140 Niagara Frontier Corvair Club**  
P.O. Box 45  
Buffalo, NY 14224
- 148 Association of Corvair Nuts**  
180 Prospect St.  
Spencerport, NY 14559
- 158\*\* Western Pennsylvania Corvair Club**  
458 Whitestown Rd.  
Butler, PA 16001
- 170 Central Pennsylvania Corvair Club**  
3080 E. Prospect Road  
York, PA 17402
- 180 Lehigh Valley Corvair Club**  
137 American Street  
Whitehall, PA 18052
- 190 Philadelphia Corvair Association**  
2545 Broder St. 1st Fl.  
Allentown, PA 18103
- 198 First State Corvair Club**  
1002 Stonewood Road  
Wilmington, DE 19810-3114
- 207 Group Corvair**  
12710 Lode Street  
Bowie, MD 20720
- 210\*\* Chesapeake Corvair**  
P.O. Box 554  
Forest Hill, MD 21050-0554
- 212 CORSA of Baltimore**  
619 Round Oak Road  
Towson, MD 21204-3867
- 217 Mid-Maryland Corvair Club**  
8703 Antietam Drive  
Walkersville, MD 21793-8020
- 220 Northern Virginia Corvair Club**  
13608 Smithwood Ct.  
Nokesville, VA 20181
- 232 Central Virginia Corvair Club**  
8015 Driftwood Dr.  
Prince George, VA 23875
- 236 Tidewater Corvair Club**  
2901 Cardo Place  
Virginia Beach, VA 23456
- 240 Roanoke Valley Corvair Club**  
2934 Rivermont Ave #30  
Lynchburg, VA 24503
- 264 Wild Wonderful Corvair Club**  
140 Scott Acres  
Scott Depot, WV 25560
- 271\*\* CORSA/N.C.**  
6715 Branson Mill Road  
Pleasant Garden, NC 27313
- 291 Central Carolina CORSA**  
Rural Route 03 Box 1195  
Manning, SC 29102
- 294 Lowcountry Corvair Association**  
P.O. Box 505  
Ladson, SC 29456
- 296 CORSA South Carolina**  
P.O. Box 5559  
Greenville, SC 29606
- 303 Corvair Atlanta**  
2701 Old Jonesboro Road  
Fairburn, GA 30213
- 310 Heart of Georgia Corvairs**  
104 Echo Lane  
Warner Robins, GA 31088
- 322 First Coast Corvairs**  
3271 Sunshine Dr.  
Callahan, FL 32011
- 325 West Florida Corvair Club**  
2907 San Miguel  
Milton, FL 32583
- 328 Central Florida Corvair**  
605 N. Clayton  
Mount Dora, FL 32757
- 333 South Florida Corvairs**  
P.O. Box 936652  
Margate, FL 33093
- 336 Suncoast Corvairs**  
P.O. Box 788  
Crystal Beach, FL 34681
- 342 Gulfcoast Corvairs**  
2630 Webber St.  
Sarasota, FL 34239
- 344\*\* Nature Coast Corvairs**  
6735 W. Rainhill Ct.  
Crystal River, FL 34429
- 352 Vulcan Corvair Enthusiasts**  
P.O. Box 59071  
Birmingham, AL 35259-9071
- 363 Alabama Corvair Club**  
3112 Clayborne Road  
Dothan, AL 36303
- 371 Music City Corvair Club**  
109 Walnut Street  
Smyrna, TN 37167
- 376 East Tennessee Corvair Club**  
P.O. Box 928  
Kingsport, TN 37660
- 379 Knoxville Area Corvair Club**  
P.O. Box 233  
Knoxville, TN 37901
- 385 Upper Cumberland Corvair Club**  
241 Parkway Drive  
Cookeville, TN 38501
- 402 Derby City Corvair**  
2207 Thomas Avenue  
Louisville, KY 40216
- 405 Central Kentucky Corvair**  
300 Albany Road  
Lexington, KY 40503
- 430\*\* Mid-Ohio Vair Force**  
4673 Northwest Parkway  
Hilliard, OH 43026
- 435 Tri-State Corvairs**  
P.O. Box 581  
Bryan, OH 43506
- 440 Friends of Corvair**  
7354 Middlebranch Ave. NE  
North Canton, OH 44721
- 441\*\* North Coast Corvair Enthusiasts**  
54 Kenilworth Ave.  
Painesville, OH 44077
- 448 Vacationland Corvairs**  
560 Lindberg Blvd.  
Berea, OH 44017-1418
- 452 Corvair Club of Cincinnati**  
P.O. Box 40153  
Cincinnati, OH 45240
- 454\*\* Dayton Corvair Club**  
P.O. Box 3514  
Dayton, OH 45401
- 460 Circle City Corvairs**  
P.O. Box 17325  
Indianapolis, IN 46217-0325
- 465\*\* Michiana Corvair Club**  
17428 County Road 40  
Goshen, IN 46526
- 468 Mad Anthony Corvair Club**  
2323 Lima Valley Drive  
Fort Wayne, IN 46818
- 480 Detroit Area Corvair Club**  
815 Madison  
Birmingham, MI 48008
- 495\*\* West Michigan Corvair Club**  
7214 9 Mile Road  
Rockford, MI 49341
- 526 Iowa Corvair Enthusiasts**  
23 Gleason Dr.  
Iowa City, IA 52240-5854
- 532\*\* Milwaukee Corvair Club**  
621 E. State St.  
Milwaukee, WI 53202
- 537 Capital City Corvair Club**  
2795 Alleghney Dr.  
Madison, WI 53719
- 541 North East Wisconsin Corvair Club**  
2205 Sullivan Ave.  
Kaukauna, WI 54130-3455
- 554 Corvair Minnesota**  
3370 Library Lane  
St. Louis Park, MN 55426-4224
- 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts**  
P.O. Box 704  
Matteson, IL 60443-0704
- 627 Prairie Capital Corvair Association**  
P.O. Box 954  
Springfield, IL 62705
- 633 Show-Me Corvair Club**  
4067 Waterfall Drive  
St. Louis, MO 63034-0187
- 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.**  
9802 Booth  
Kansas City, MO 64134
- 656 Ozarks Classic Corvair Club**  
4026 W. Wayland  
Springfield, MO 65807
- 685 Corvair Midwest**  
1522 W. Manor Dr.  
Lincoln, NE 68506-1457
- 700 New Orleans Corvair Enthusiasts**  
P.O. Box 427  
Denham Springs, LA 70727-0427
- 711 Red River Corvairs**  
528 Glenwood St.  
Bossier City, LA 71111
- 722 Arkansas Corvair Club**  
P.O. Box 627  
Little Rock, AR 72203
- 731 Indian Nations Corvair Association**  
3320 SE 24th St.  
Del City, OK 73115-1614
- 744 Green Country Corvair Group**  
P.O. Box 470022  
Tulsa, OK 74147
- 750 North Texas Corvair Association**  
2701 W. 15th St., Box 153  
Plano, TX 75075
- 770 Corvair Houston**  
P.O. Box 2331  
Houston, TX 77252-2331
- 782 Alamo City Corvair Association**  
P.O. Box 291222  
San Antonio, TX 78229
- 787 Lone Star Corvair Club**  
Rural Route 01 Box 15A  
McDade, TX 78650
- 799 Desert Corvair Club**  
P.O. Box 220108  
El Paso, TX 79912-2108
- 802 Rocky Mountain CORSA**  
P.O. Box 27058  
Denver, CO 80227
- 809 Pikes Peak Corvair Club**  
P.O. Box 15034  
Colorado Springs, CO 80935
- 837 Boise Basin Corvairs**  
P.O. Box 16734  
Boise, ID 83715
- 840 Bonneville Corvair Club**  
2273N 700W  
Clinton, UT 84015
- 850 Cactus Corvair Club**  
P.O. Box 11701  
Phoenix, AZ 85061
- 857 Tucson Corvair Association**  
4072 E. 22nd St., Suite 197  
Tucson, AZ 85711
- 860 Northern Arizona Corvair Club**  
340 E. David  
Flagstaff, AZ 86001
- 871 Corvairs of New Mexico**  
2226 Inez Dr. NE  
Albuquerque, NM 87110-4732
- 891 Vegas Vairs**  
4607 E. Imperial Ave.  
Las Vegas, NV 89104-5816
- 903 South Coast CORSA**  
P.O. Box 213  
Redondo Beach, CA 90277-0213
- 914 CORSA West of Los Angeles**  
P.O. Box 950023  
Mission Hills, CA 91395
- 917 Vintage CORSA**  
P.O. Box 1180  
Placentia, CA 92871-1180
- 920 Coyote Corvair Club**  
P.O. Box 2204  
Vista, CA 92085-2204
- 921 San Diego Corvair Club**  
P.O. Box 23172  
San Diego, CA 92193
- 925 Inland Empire Corvair Club**  
P.O. Box 52714  
Riverside, CA 92517
- 931 Ventura County Corvairs**  
1364 Cottonwood Lane  
Fillmore, CA 93015
- 933 Bakersfield Corvairs**  
10817 Sunset Canyon Dr.  
Bakersfield, CA 93311-2749
- 934 Central Coast CORSA**  
3155 Nacimiento Lake Dr.  
Paso Robles, CA 93446-9773
- 937 San Joaquin Corvair Club**  
P.O. Box 4693  
Fresno, CA 93744
- 947 San Francisco Bay Area CORSA**  
P.O. Box 6331  
Albany, CA 94706
- 951 Valley CORSA**  
P.O. Box 2792  
Santa Clara, CA 95055
- 953\*\* Central Valley Corvairs**  
3001 Lancelot Lane  
Modesto, CA 95350-1408
- 956 Classic Corvairs of River City**  
2990 Boeing Road  
Cameron Park, CA 95682-9210
- 958 Sacramento Corvair Tour Group**  
9590 Appalachian Drive  
Sacramento, CA 95827
- 960 Shasta Corvairs**  
2922 Quartz Hill Road  
Redding, CA 96003
- 970 CORSA Oregon**  
P.O. Box 1445  
Portland, OR 97201
- 973 Beaver State Corvair Club**  
P.O. Box 148  
Crabtree, OR 97335-0148
- 975 Southern Oregon Corvair Owners**  
512 Fairmount Street  
Medford, OR 97501-2426
- 981 CORSA Northwest**  
P.O. Box 88  
Renton, WA 98057-0088
- 990 Inland Northwest Corvair Club**  
P.O. Box 132  
Four Lakes, WA 99014-0132
- 993 Columbia Basin Corvairs**  
P.O. Box 1022  
Richland, WA 99352-1022
- INTERNATIONAL**
- FRA Chevrolet Corvair Club of Paris**  
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi  
91410 Dourdan, France
- NED\*\* Corvair Club Nederland**  
Darwin Plantsoen 1  
1097 EX Amsterdam, The Netherlands
- ONT CORSA Ontario**  
401 Beechwood Crescent  
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada
- SWI Swiss Corvair Club**  
Bachtelenstrasse 39  
CH-2540 Grenchen, Switzerland
- WCC Western Canada CORSA**  
2378 Estevan Ave.  
Victoria, BC V8B 2S5 Canada
- SPECIAL INTEREST**
- 270 Corvanatics**  
5000 Cascabel Road  
Atascadero, CA 93422-2302
- 001 Lakewood-Monza Group**  
14 Ashwood Dr.  
Brick, NJ 08723-3402
- 002\*\* Group UltraVan**  
5537 Pioneer Road  
Boulder, CO 80301
- 004\*\* Air 'Vair Group**  
5474 S.R. 19  
Galion, OH 44833
- 006 V-8 Registry**  
4361 St. Dominic Drive  
Cincinnati, OH 45238

\*\*changes

The Sporty Car in Chevrolet's New World of Worth



## CHEVROLET '62 Corvair

Built for budget-minded people  
who go for sports car driving

Here, with *saucier styling, tasteful new interiors and bigger new brakes*, is the latest version of the car that proved itself in the fiercest rally competition going. If you like a car that goes with extra gusto—and the reflexes of a hummingbird—then read on and see why you and this new Corvair ought to become closer friends.

You'll like what we changed—and what we *didn't* change—about this new '62 Corvair. We've spruced up the interiors, sparked up the styling and included a bundle of goodies (a cigaret lighter, front door armrests, dual sunshades, an automatic choke—even a forced-air heater and defroster!) as standard equipment in all sedans, coupes and station wagons. You also get bigger, more efficient brakes that team up with Corvair's rear-engine traction to give you just about the surest-footed car that ever latched onto a road.

Which brings us to the things we haven't changed a bit. Corvair's quicksilver steering. Its jigsaw agility on corners. Its gutty air-cooled engine. But words really won't do—your dealer's is the place to see for yourself. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.



### Corvair Monza

This is the one that started the bucket seat brigade. But it's what happens *after* you sit down behind the wheel of this Monza Club Coupe that the other makes can't match.

\*\*\*\*\*

### '62 CORVETTE

New go—for the goingest car in America!

Dramatic styling refinements and a smooth new 327-cubic-inch V8 make this the sweetest Corvette yet. See America's only true sports car at your dealer's. He's got just the one to convert you to a wind-in-the-face sports car enthusiast.









auto. (het was makkelijk voor Cole om over Olley's schouder mee te kijken en hem te informeren over de lering die hij betrokken had van het Caddiback project jaren eerder). En Olley besloot dat, als de motor achterin kwam te liggen, luchtkoeling de meest voor de hand liggende oplossing was. Enige belangrijke concepten werden vastgelegd, maar de tijd was eigenlijk nog niet rijp om serieus te zijn over deze nieuwe auto die langzaam gestalte kreeg op de tekenafels van de Research en Development afdeling. Er waren dringender zaken die sneller hun vruchten zouden afwerpen. De nieuwe wagen, in welke hoedanigheid hij uiteindelijk dan ook zou komen, bleef echter op een laag vuurtje pruttelen.

Vlugger pruttelend kwam het tot koken toen Cole in juli 1956, steeds de weg naar de directiekamer volgend, werd benoemd tot algemeen directeur van de Chevrolet divisie. Niemand die iets wist van de nieuwe auto verbaasde er zich dan ook over, toen het project weer werd opgeschroefd. In die tijd was Olley officieel met pensioen gegaan, en kwam de herleving onder de hoede van zijn opvolger.

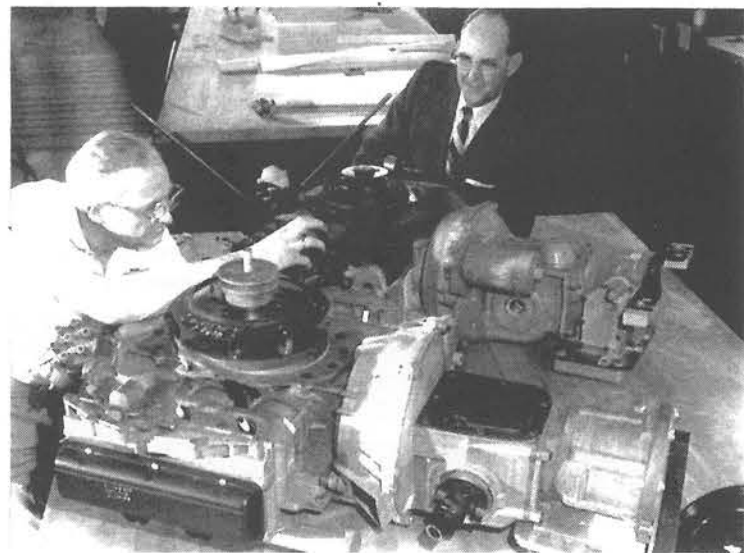
Don MacDonald, deel uit makend van het nieuwe team en pratend over een bijeenkomst in Cole's kantoor, twee maanden nadat deze algemeen directeur was geworden, schreef in 1959 in het november nummer van 'True magazine': "We gingen Cole's bureau binnen," volgens de technicus, "met allerlei kaarten en diagrammen over alle soorten van auto's die je maar kon bedenken. Ed weigerde om er naar te kijken. 'Ik wil niets conventioneels' besliste hij, 'ga verder aan de achterin geplaatste motor' ". Dat was het dan, van boven af. In het begin van de zomer van 1957, bijna een jaar nadat hij 'met het heilige water besprenkeld was' begon het Corvaire project -zo werd het wel nog niet genoemd- in de hoogste versnelling te geraken en het concept begon vorm te krijgen. Het

project groeide snel uit onder de hoede van R & D en werd naar de styling afdeling overgebracht. Dit was voor hen iets meer gevraagd dan het half frivolous klussen met nieuwe motoren, ophangingen en andere onderdelen. Dit was een heuse auto die gemaakt moest gaan worden, en een auto moet een carrosserie hebben.

Zodus, niemand die zich bezig houdt met het ontwerpen van nieuwe auto's zal beweren dat deze discipline makkelijk is, en niet doorspekt is met problemen; Styling is een esthetische oefening, een vrije vlucht door het proces dat op marketing gebaseerd is, en technische en vaak persoonlijke overwegingen meebrengt.

En GM-styling had een paar dikke problemen met het ontwerpen van de nieuwe wagen. Eerst een beetje moeilijk, maar daarna werd er toch meer feitelijke informatie verstrekt. De styling afdeling had een nog moeilijkere weg te gaan dan haar zuster-afdelingen. Ze wisten de basis-afmetingen van de auto; klein, licht, en zes passagiers.

Het werk ging van start in een vurig tempo. Een ontwerp, in deze fase tenminste, is wat meer dan een stel tekeningen die regelmatig veranderen tot een uiteindelijk concept. De toepassingen van de verschillende technische afdelingen was bijzonder gecompliceerd en dus een stuk



Harry Barr, technisch opperhoofd destijds, kijkt hoe een van zijn technische werkers aan een houten model van de aandrijving van de Corvaire werkt. Dit was een belangrijke stap in de ontwikkeling van de geheel nieuwe motor en versnellingsbak.

moeilijker. Het bouwen van een motor uit een krabbel bijvoorbeeld, vraagt meer dan tekenen en het herleiden van lijnen of het vormen en hervormen van kleimodellen. Een nieuwe motor moet, ook in zijn eerste fase niet alleen goed uit zien maar ook werken.

In 1957 waren luchtgekoelde motoren niet onbekend, Volkswagen had er een die een daverend succes aan het worden was in zijn marktsegment, en er waren door de jaren heen enige gedenk-waardige Amerikaanse pogingen geweest. De Franklin bijvoorbeeld, droeg deze technologie de markt op van 1902 tot 1934, en in 1919 was er de wagen met de pakkende naam 'Julian'. De Julian was niet alleen uitgevoerd met een luchtgekoelde motor die de achterwielen aandreef, maar had ook een aluminium carrosserie, pendelassen, een buizenframe, wegdraaibaar stuurwiel en ruimte voor vijf passagiers. De Julian liet het afweten, zo vertelt de geschiedenis, omdat de wagen te revolutionair was voor zijn tijd.

En ook Chevrolet had enige luchtgekoelde ervaringen. In december 1922 kondigde Chevrolet aan een wagen te gaan bouwen met een luchtgekoelde motor op de basis van het model van 1922/23. Hierover meer in deel 3. *Wordt vervolgd.*



## Chevrolet CORVAIR

De Corvaire zal lang gelden als de meest revolutionaire Amerikaanse auto van de laatste drie decennia. GM's compacte Corvaire heeft een luchtgekoelde platte 80 pk zescilinder, grotendeels van aluminium gemaakt en achterin geplaatst. De carrosserie is zelfdragend, de geheel onafhankelijke vering wordt rondom verzorgd door schroefveren. De bult op de vloer is verdwenen dank zij het vervallen van de overbrengingsas omdat versnelling, motor en differentieel in een blok zijn samengebouwd. De Corvaire, aanvankelijk alleen verkrijgbaar als vierdeurs-sedan, is inmiddels ook uitgekomen als tweedeurs-coupé.

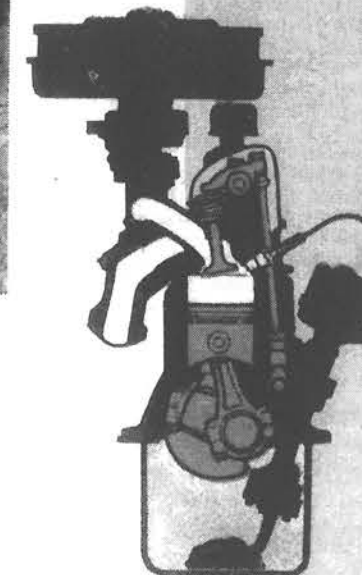
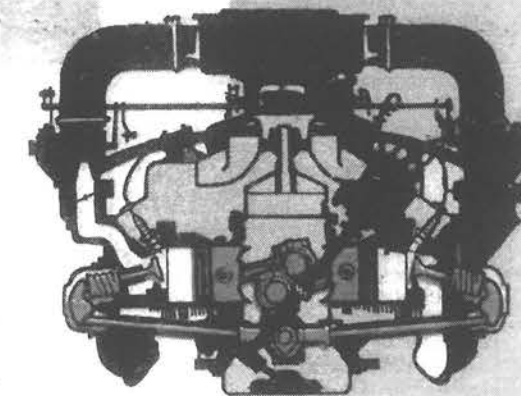
Gegevens van de Corvaire:  
lengte: 457 cm, breedte: 170 cm, 80 pk.



## Ford FALCON

Hoewel het uiterlijk eenvoudig is, heeft de compacte Falcon van Ford het meest luxueuze interieur. Zowel een twee- als een vierdeurs-sedan is verkrijgbaar. De Falcon heeft een zelfdragende carrosserie en zeer veel bagageruimte. Vóór zijn in de onafhankelijke wielophanging hooggeplaatste schroefveren toegepast, net zoals bij de Europese Ford modellen. De motor is een zescilinder van het in-lijn type, met een opvallend laag cilinderblok, het resultaat van een korte zuiger-slag.

Gegevens van de Falcon Fordor:  
lengte: 460 cm, breedte: 178 cm, 90 pk.



# DE COMPACTE KLASSE



## Chrysler VALIANT

De grootste der compacte wagens, uitgerust met een zes-cilinder motor die 30 graden naar rechts overhelt. Het aluminium inlaatspruitstuk heeft zes gebogen buizen, die voor een directe toevoer naar de cilinders zorgen. De wisselstroomdynamo wekt al stroom op bij stationair draaiende motor. De carrosserie is zelfdragend; van voren zijn torsiestaven toegepast, van achteren bladveren. Een stationwagen is verkrijgbaar, waarbij de derde bank naar achteren is gericht.

Gegevens van de Valiant V 100:  
lengte: 467 cm, breedte: 179 cm, 101 pk.



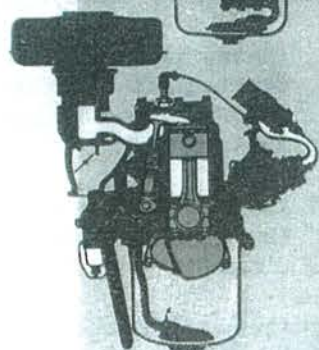
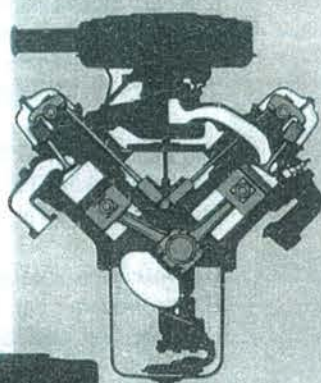
## Studebaker LARK

In deze serie zijn een nieuwe cabriolet en een vier-deurs stationwagen (met een derde bank naar achteren gericht) geïntroduceerd. De Lark is verkrijgbaar met een zuinige 90 pk zescilinder zijklepmotor of een snelle 180 pk V8. Het uiterlijk van de sportieve Hawk bleef ongewijzigd, maar het zescilinder model werd vervangen door een met de grote 210 pk V8.

Gegevens van de Lark:  
lengte: 442 cm, breedte: 181 cm, zescilinder 90 pk, V8 180 pk.



tekeningen van  
George W. Blow



## Corvaair kopen

Enige tijd nadat het blad 'De heilige koe' waarin het verhaal en de foto's van Ad Dijkstra's Spyder stonden, werd ik gebeld door een 'trucker' vanuit zijn vrachtwagen. Hij had het blad zomaar ergens in een kiosk gekocht om tijdens de rusturen die de wet nu eenmaal voorschrijft iets te lezen te hebben. Het verhaal van de Corvaair viel hem meteen op en met belangstelling las hij dat er in Nederland een Corvaairclub bestond.

Daar ik bij het interview en de fotosessie met de heilige koe-jongens aanwezig was, werd mijn telefoonnummer genoteerd en stond dan ook afgedrukt in het blad als dat van de club. Vandaar.

Echter deze, naar later bleek, jonge 'trucker' had ons telefoonnummer gedraaid om een heel andere reden. Bij hem thuis, hij woonde nog samen met een broer bij zijn moeder in, stond nog een Corvaair, en die moest weg want zijn moeder kon hem niet meer zien staan van verdriet. Toen volgde er een triest verhaal met het hoe en waarom deze wagen wegmoest. Dit verhaal zal ik hier niet publiekelijk maken omdat het te persoonlijk is.

Naar de sloop brengen vonden ze toch een beetje zonde want zo slecht was hij niet. Enfin, het ging in ieder geval om een '67er sedan die ooit nog eens gered is geworden van de 'autocross', en er zouden nog een hele reeks onderdelen bij zijn. De bekleding zou nog redelijk zijn en roest was er ook niet al te veel.

Echter de motor lag uit elkaar, maar er was nog een reservemotor bij. Hij stond al jaren onder zeil onder een afdak en was van lieverlee 'ingepakt' met onderdelen van andere auto's en dingen die ook opgeslagen dienden te worden zodus een exacte beschrijving was er niet te geven. De reden van het contact opnemen met ons was dus of wij iemand wisten voor deze auto, of dat we een advertentie konden plaatsen in ons clubblad.

Na enige clubleden te hebben geïnformeerd was de

belangstelling voor deze auto echter magertjes. Voor onderdelen misschien, want het was tenslotte 'maar' een sedan, die nog gerestaureerd zou moeten worden. Om gehoor te geven aan deze 'smeekbede', want daar begon het een beetje op te lijken, heb ik beloofd eens een kijkje te gaan nemen teneinde de wagen en de onderdelen eens te taxeren om er een prijs aan te hangen.

kijkje kon nemen bij die auto, zodat de mensen een beetje de indruk kregen dat ik er ook werk van maakte. Maar ook Ad vond de tijd niet deze Corvaair te gaan bekijken. Toen ik op een van onze donderdagse minimeetings was hoorde ik van Jaak Eijkelenberg dat deze de dag daarop naar het noorden ging om een 'jukebox'-vriend te bezoeken. Ik vroeg hem als hij toch langs Apeldoorn



Helaas kwam het er steeds weer niet van temeer daar een retourtje Sittard-Apeldoorn meer bepaald een dagtrip is. In ieder geval heb ik ook een advertentie geplaatst, maar naar het schijnt heeft daar niemand op gereageerd.

Toen op een dag Ad ons in het zuiden een bezoek bracht, heb ik hem gevraagd of hij niet eens een

*Hierboven: Een deel van de bijkomende onderdelen worden door Pierre en mij getaxeerd.*

kwam, even langs te gaan bij die mensen en eens naar de Corvaair te kijken, dan was er tenminste iemand geweest. Dat wilde hij wel doen, en de avond daarna vergat ik helemaal hem te informeren wat hij er van

vond. Zelf liet hij ook niets van zich horen, en toen ik dan ook enige dagen daarna er naar vroeg kreeg ik te horen dat hij er zelf wel belangstelling voor had. Te meer daar Carola, zijn vrouw er bij was en de wagen haar best kon bevallen. (Waar vind je dit soort vrouwen nog!)

In de periode hieraan voorafgaand, had ik al diverse keren via email contact gehad met de eigenaars van de auto, en had ik wat prijzen doorgegeven wat onderdelen zoal waard konden zijn, als het dan toch van sloop moest komen. Dit had ik ook aan Jaak meegedeeld. Ik heb gemaaild wat ik voor mijn wagen betaald heb en ook het voorbeeld aangehaald van Tony Fernandes.

Eveneens via email kon Jaak een prijs overeenkomen, en werden er plannen gesmeed 'de hele handel' naar het zuiden te krijgen. Er werd gekozen voor zondag de 18<sup>e</sup> april.

Jaak kon op zijn gemak een trailer regelen en voor de zekerheid zijn bij een handelaar te koop staande Voyager tijdelijk terugvorderen. Mij werd gevraagd met de aanhangwagen mee te rijden om daar de onderdelen in te bergen. Ook Pierre, ons lid nummer vijf-en-twintig ging mee om hand- en spandiensten te verrichten.

We werden ontvangen met een kopje koffie en over en weer werd er gepraat over Corvair. we kregen te horen dat er begin tachtiger jaren ook een Corvairclub zou zijn geweest in Nederland; heel toevallig had de vrouw des huizes daar een publicatie van gevonden. Het gesprek was te geanimeerd om er verder naar te vragen en het werd vergeten.

Nu is mijn 'sleurhok' bepaald geen kleintje, maar mijn Variant moest toch aangesproken worden om alles te bergen. Ook de Voyager kreeg een lading binnen en 'Zowie', de hond van Jaak, die overall mee naar toe mag, had amper plaats om van zijn zitvlak gebruik te maken.

Bij de eerste aanschouwing kon ik voor mezelf oordelen dat deze Corvair helemaal geen slechte



koop was mede door de bijkomende onderdelen, zonder dat hier sprake zou kunnen zijn van gebruik maken van een 'noodverkoop'.

Toen de Corvair op de trailer werd getrokken bemerkte ik dat dit een emotionele gebeurtenis was voor de familie. Ik hoop dat enige woorden van troost mijnerzijds enige verlichting hierin hebben kunnen brengen.

De Corvair werd onder het maken van vele foto's uitgeleide gedaan, en we hebben beloofd er van te laten horen en zien.

Leon Janssen



*Hierboven: De '67er 4 deurs Monza was hier uit zijn stalling gehaald en kon nu eens goed bekeken worden. Het zag er in eerste instantie helemaal niet zo slecht uit.*

*Hieronder: Nadat de wagen op de trailer gerold was, en niet zoals dat regulier achterste voren gebeuren moet, (de motor lag los in het vooronder) om het gewicht te verdelen werd de reis naar het zuiden aanvaard. Deze verliep voorspoedig.*

## Advertenties

### Nederland:

Corvair conv. PG '65 z. mooi  
De Lengh H'veld-Giessendam  
Tel. 0184-612235

Corvair '65 conv. zilver metallic  
Pow.top Amerikaweg 6  
Beekbergen Tel. 055-5063800

Corvair type onbek.  
TAI Callantssoog

### Belgie:

Corvair Monza coupe '63 nl.kent  
De Molenhoek auto's Essen (B)  
Tel.0032 36674773

Corvair Monza coupe '64 PG  
Metallic blauw. Nwe.w.w.banden  
140000km. 2<sup>e</sup> eig.  
Patrick Steylaerts Antwerpen  
Tel. 0032-33531451 of 495841359

### Frankrijk:

Corvair Monza sedan 140pk,  
zwart, int rood. 70.000km. gave  
carr. Enkele deukjes, barst in  
voorr. Nwe. Utitl. F.fr.15000 Mr. T.  
Pouillard, Villiers le Bel. Tel. 01  
39 90 01 11

Corvair monza conv. '63 PG  
rood/rood, witte powertop  
Amerik. Restauratie F.fr.49000  
Tel.04 75 02 27 95 (Drome)

Corvair sedan 700 1960  
Zeer gaaf nwe PG F.fr.10000  
Omgev. Tarbes Tel. 0683241367

Corvair Monza coupe 1963 PG  
Blauw, voorruit def, F.fr.15000  
Nanterre Tel. 0685647336

Corvair Monza coupe '61 PG  
Groen met.(nw) 48.000km.  
F.fr. 50.000 Omg. Toulouse  
Tel. 05 61 86 44 75

Corvair Monza cpe.1964 wit/rood  
Gerest. F.fr. 55000 Omg. Cote  
d'Azur Tel. 04 93 77 0301

Corvair Monza cpe '61  
zwart/rood  
Nrd. Frankrijk Tel. 03 83 22 97 46  
Vr. pr. F.fr. 10000

Corvair 700 sedan 1960 PG voor  
rest. of onderd. lopend F.fr. 5000  
Chatellerault Tel.01 43 19 39 37

Corvair 4drs. Monza '66 140pk in  
conc.st. F.fr. 60000 Mulhouse  
Tel. 03 89 83 10 00

Corvair Monza cpe 1961 PG  
Rest.proj. carr. gaaf, pr. n.o.t.k.  
Charente Mar.tel.05 46 88 47 08

Corvair 4drs. Monza bl./bl. met.  
Goede staat F.fr.25000 La Charite  
(Nievre) Tel.0386691757

Corvair convert. 1962 PG  
rose/grijs +res.mot. + dak fr.12000  
Cantal Ponsard Tel.04 71 60 41 70

Corvair Monza cpe. '66 PG 140pk  
grijs/zw. 13.800km! F.fr.60.000  
Castelnaud Tel.05 62 31 96 29



Corvair Monza sedan '64 4drs.  
Grijs met. Int. Zwart 19800 km!  
Nwe. banden, remmen, uitlaat.  
Uitzonderl. goede auto F.fr 27.000  
Mr.P. Dupuis Les Granges le Roi  
Tel. 01 43 19 34 43

Corvair Monza coupe '61  
brons/br. Carr. gaaf, loopt, goede  
basis rest. project Mr. A. Ravaud,  
Tonnay-Charente Tel.05 56 78011

Corvair Monza coupe '67 PG  
brons/brons. 1<sup>e</sup> eig. nwe. banden,  
altijd garage gestald i.d. Midi.  
F.fr 38000 Mr Philidori, Cannes  
Tel. 04 93 69 52 22



USA PARTS

voor Amerikaanse auto-onderdelen

Keizersveld 71d Venray Tel. 0478-515000 Fax 0478-515567

## DAREX IMPORT & EXPORT

oldtimer rubber profielen  
cabrio daken  
bekledingsstoffen  
cabrio windschermen

Klingbenden 160  
6441 KR Brunssum  
Nederland  
Tel. (+31)45 5257766  
Fax (+31)45 5257766  
GSM (+31)653 151479

Corvair Monza coupe '62 PG  
creme int. rood weinig km's niet  
meer ger. sinds '80 F.fr 10.000  
Mr. Ros Perpignan  
Tel. 04 68 34 95 15

*De redactie van dit blad draagt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de geplaatste advertenties. N.B. In de meeste Franse advertenties staat alleen de plaats- of streek vermeld. Bij de naam van een eigenaar staat Mr. er voor.*



## CORVAIR-SPOTTERS



Een door Gerard Naseman gespotte wagen ergens tussen Diest en Leuven in België. Het betreft hier een '63er Convertible die met het dak omhoog of omlaag altijd airco heeft. Nadere beschouwing reeds op de foto's leert dat de wagen in deze staat veel te hoog geprijsd is. Onder de motorkap is het behoorlijk vuil en zelfs de V-snaar ontbreekt.



## Verzekering en het nut van een taxatie.

Voor vele van ons is de tijd angebroken om de eerste blikken in de stalling te richten op ons stalen ros. Hoe heeft hij de winter doorstaan, en de behoefte om de poetsdoek ter hand te nemen is bijna niet te weerstaan.

Helaas gaat het leven van de bezitter van een klassieker niet alleen over rozen.

De angst dat de auto schade oploopt is reeel aanwezig, hoewel vele verzekeringsmaatschappijen uit ervaring weten dat deze rijders de minste schades veroorzaken hetgeen ook blijkt uit hun premies, is wel degelijk aanwezig.

Veelal wordt deze schade niet veroorzaakt door de berijder zelf maar door een derde; voor je het weet zit je met een enorme schade opgescheept. Een verzekering met een goede omschrijving van de waarde kan dan uitkomst bieden. Heeft men geen cascoverzekering dan is men voor verhaal van de schade aan de eigen auto afhankelijk van de verzekering van de tegenpartij. Deze moet u weliswaar schadeloos stellen, maar ja, de waarde van een dertig jaar oude auto is nagenoeg nul. U zult het hier uiteraard niet mee eens zijn, maar het is aan u om te bewijzen dat de auto meer waard is. Het wetboek van koophandel is er in artikel 273 duidelijk over: Indien de waarde van verzekerde voorwerpen niet door partijen in de polis is uitgedrukt kan dezelfde door alle bewijsmiddelen worden gestaafd; dat geeft veel werk en mogelijk een rechtzaak om een en ander af te dwingen. Een moeilijke zaak.

Bezit u een cascoverzekering met daarin de genoemde waarde, dan bent u al beter af. Hierover schrijft de wet in artikel 274:

Indien de waarde in een polis is uitgedrukt, heeft de rechter niettemin de bevoegdheid om aan de verzekerde de nadere rechtvaardiging van de uitgedrukte waarde op te leggen, voorzover door de verzekeraar redenen

worden aangevoerd waaruit gegrond vermoeden wegens het bovenmatige der opgave geboren wordt. De verzekeraar heeft in alle gevallen het vermogen om de bovenmatigheid der uitgedrukte waarde in rechte te bewijzen. In normaal Nederlands: (De betreffende artikelen dateren uit de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw, en zijn sindsdien niet veranderd) betekent dit het volgende:

De verzekeraar moet u de schade betalen op basis van het in de polis vermelde bedrag. Mocht sinds het opmaken van de polis de waarde van het voertuig aanmerkelijk minder zijn geworden, dan mag hij op grond daarvan ook minder uitkeren. Echter, uw verzekeraar moet die waardevermindering wel hard kunnen maken, eventueel tegenover de rechter. In de regel komt u met zo'n artikel 274 wel goed weg, maar het kan best eventjes duren voordat u uw geld hebt. De verzekeraar zal namelijk bij een forse schade altijd proberen "bovenmatigheid" aan te tonen! Het beste bent u dan ook af met waardebeoordeling volgens artikel 275 van het Wetboek van Koophandel:

Indien echter het verzekerde voorwerp vooraf is gewaar-deerd en door deskundigen, bij partijen daartoe benoemd en, desgevorderd door de rechter beedigd, kan de verzekeraar niet daartegen opkomen tenzij in geval van bedrog; alles behoudens de bijzondere uitzonderingen bij de wet gemaakt. Met andere woorden: Indiende waarde van een vertuig door een door de verzekeraar geaccepteerde deskundige is vastgesteld, is hij gehouden aan deze taxatie. Hij moet u ten allen tijde het schadebedrag, conform de overeengekomen taxatiewaarde zonder discussie uitbetalen tenzij hij bedrog kan aantonen. Zo een deskundige hoeft niet perse beedigd te zijn, maar het is natuurlijk wel wenselijk. Belangrijk is in elk geval, dat uw polis duidelijk vermeldt dat de waardebeoordeling overeenkomstig artikel 275 heeft plaatsgevonden. Indien uw polis dit niet expliciet

vermeld, moet u er van uit gaan dat de vermelde waarde in de polis tot stand is gekomen op basis van artikel 274. Ook indien de waardebeoordeling van uw voertuig door een beedigd taxateur heeft plaatsgevonden. U moet namelijk vooraf met de verzekeraar afspreken dat uw taxateur als deskundige is 'benoemd', anders wordt uw taxateur over dezelfde kam geschoren als zijn niet beedigde collega's. Blijft tenslotte de vraag wat u moet doen indien u alleen een WA-verzekering hebt. In zo'n geval heeft een waardebeoordeling door een beedigd taxateur toch wel zin. U hebt dan tenminste een rapport in handen van iemand die door de rechter als deskundige is benoemd en dat zorgt er voor dat u toch wel sterk staat tegenover de tegenpartij. En absolute 'must' is wel dat u over en rechtsbijstand verzekering beschikt, want op eigen kosten uw gelijk halen is meestal zo duur dat u het vaak beter maar kunt laten. Aan een rapport van een beedigd persoon hebt u in een dergelijk geval weinig; u moet dan eerst maar zien te bewijzen dat die persoon deskundig is en dat is verre van eenvoudig.

Mike Cramer.

## Meeting

Dit is dan het laatste blad voor de meeting. Het volgende zal een ruim verslag hierover brengen, dit voor de leden die niet aanwezig zullen zijn.

Daarom vinden wij dat de deelnemers zelf een artikel kunnen maken omtrent ons eerste grote evenement.

Maar zover is het nog lang niet. Ten eerste zullen we de vergunning nog moeten afwachten waarin staat wat wel en niet zal mogen. Hierop zouden we dan een alternatief moeten bedenken.

We kunnen wel vast onder elkaar enige afspraken maken. Daarmee bedoelen we dat we niet met brullende motoren, blerende radio's of doordraaiende wielen ons profileren aan de mensen in de buurt of diegenen die onze auto's willen komen bezichtigen. Hieronder verstaan we slechts en klein aantal geïnteresseerden en geen drommen volk.

Iedere deelnemende auto krijgt op de meetingplaats een flink stuk karton aangereikt. We gaan ervan uit dat men dit onder zijn auto zal leggen en zo zijn maatregelen zal treffen tegen lekkende olie. We hebben deze belofte gedaan bij het aanvragen van de vergunning, en de kans is groot dat dit gecontroleerd zal worden. En met iedere auto bedoelen we ook iedere, of deze nu veel, weinig of niet lekt volgens de eigenaar. Een auto die extreem veel lekt, daarvan zal de eigenaar zelf maatregelen moeten treffen. Zorg dat de grond schoon blijft. Elke eigenaar van een deelnemende auto zal een briefje tekenen waarin staat dat hij geheel voor eigen verantwoording deelneemt aan de meeting op het terrein. Dit omdat we (nog) geen stichting zijn die als verantwoordelijk rechtspersoon zal kunnen fungeren.

We zullen de dagen zo gemoedelijk mogelijk proberen in te vullen en ons niet een strak schema gaan opleggen. Niets moet, veel mag. Een routebeschrijving en andere bescheiden zullen jullie nog ontvangen.

Laten we er met z'n allen iets moois van maken.



## En dan de BPM

We gaan het nu even over de kosten hebben. De stand van zaken is sinds juni 1998 als volgt: vanaf de eerste toelating gaat elke maand 1% van de BPM af, dit tot en met 90 manden ofwel 7,5 jaar. Na die tijd betaal je tot een ouderdom van 25 jaar altijd 10% van de BPM. Let wel: de catalogusprijs van toen is hierbij uitgangspunt. Het gaat dus om relatief kleine bedragen. De BPM gaat spelen op het moment van de keuring. Je krijgt dan een kopieformulier mee van de BPM waarmee je dan naar de douane gaat. Verder worden aan keuringskosten FL.85,-, leges deel 1 FL.90,- en tenaamstelling deel twee FL.23,50 in rekening gebracht.

## RDW KEURINGSSTATIONS

### Regio Noord:

Van de Broekeweg 14 7602 PH ALMELO  
Malburgseveerweg 2 6833 HK ARNHEM  
Duinkerkenstraat 25 9723 BP GRONINGEN  
Snekertrekweg 37 8912 AA LEEUWARDEN  
Ossenkamp 2 8024 AE ZWOLLE

### Regio West:

Tijnmuiden 1 1046 AK AMSTERDAM  
Burg. Nieuwenhuysenstr. 16c 1906 CM LIMMEN  
Hollandhaven 11 3433 PD NIEUWEGEIN  
Calandstraat 97 3125 BA SCHIEDAM  
Noordeinde 57 2761 BR ZEVENHUIZEN  
Zouverkoperstraat 4 3334 KJ ZWIJNDRECHT

### Regio Zuid:

Hedikhuizenweg 19 5222 BC DEN BOSCH  
Sanderboutlaan 45 6181 DN ELSLOO  
Borchwerf 18 4704 ROSENDAAL  
Haansbergseweg 18 5121 LJ RIJEN  
DE Run 4412 5503 LR VELDHOVEN  
L.J. Costerstraat 55 5916 PR VENLO

Alle stations zijn bereikbaar via het telefoonnummer 079-3464444.

Ze zijn geopend van 8.30 tot 12.30 uur en van 13.00 tot 16.30 uur.

De RDW zelf, afdeling voertuigdocumentatie en Centrale Registratie, is te bereiken via Postbus 30.000, 9640 RA in Veendam. Tel. 0598-624240. Fax 0598-699504.

Bij het natrekken van telefoonnummers vroeg schrijver dezes en passant hoe lang de wachttijd voor keuring momenteel is. En dat was maar goed ook want die is weer opgelopen tot 3 a 4 weken, afhankelijk van de stations. Dus maar gauw een afspraak gemaakt, want op het kenteken kan men ook nog zo lang wachten tenzij er een fors bedrag (fl.250 naar men informeel zegt) extra neer legt om bespoediging te verkrijgen. Voor de meeting ben ik dus aan de late kant als ik op 20 mei op keuring moet.

Gedeeltelijk overgenomen en aangepast uit HMR. Leon Janssen

## Michelin banden voor veteranen en klassiekers

Speciaal voor de bezitters van veteranen en klassieke voertuigen levert bandenfabrikant Michelin nog steeds (of weer) banden in de originele maten en met de oorspronkelijke specificaties.

Belangrijk is, dat zowel de jongere als de klassieke wagens worden voorzien van originele banden.

Michelin geeft nu een catalogus uit, waarin 200 verschillende maten voor klassiekers en oldtimers gerubriceerd en leverbaar zijn.

Meestal worden ze op bestelling geleverd vanwege de kleine aantallen die nog met de hand gemaakt worden.

Ze zien er exact hetzelfde uit als de vroegere exemplaren en hebben ook dezelfde constructie.

Wel worden vandaag de dag modernere materialen gebruikt omdat de hedendaagse normen dat verlangen. Dat kan de levensduur en sterkte van de banden alleen maar ten goede komen.

Je kunt deze Michelin-catalogus zelf bestellen bij: Michelin Nederland NV  
Postbus 256  
5150 AG in Drunen.

Voor jullie gelezen:

Een klassieke auto is als een andermans vrouw,  
Kijk en bewonder,..... maar aanraken niet...

Als klotzakken konden vliegen, dan moet hier ergens een vliegveld zijn.

## Je Corvaire, de Douane en de RDW

Het zijn leuke aanbiedingen soms op de Corsa Classified pagina's, van onze eigen informatie of zomaar uit de krant. Niets aan de hand als de juiste papieren erbij zijn of als je weet hoe het moet. Voor alle andere gevallen lijkt me dit artikel een wetenswaardige documentatie dat uit het blad 'Het Motorrijwiel' is gehaald en aangepast is aan onze liefhebbersstukken. HMR sprak met mensen van FEHAC en RDW en vergaarde veel informatie die de moeite van het bewaren loont. Desondanks behoeft het voor de toekomst zich op de hoogte te houden want onze wetten veranderen nog al eens.

Dat het bouwjaar van een klassieker voor 1976 is, ligt voor de hand als het tenminste om een Corvaire gaat. Als een paal boven water staat dat je er mee langs de douane moet. In iedere telefoongids vindt je adressen en telefoonnummers, dat is dus geen probleem. Dan ontstaat er een tweedeling: komt het voertuig uit een van de landen van de Europese Gemeenschap, dan geldt het volgende; als er documenten bij het voertuig zijn, en dat is heel makkelijk, hoeft u dit niet meer in te voeren. Zijn er geen officiële documenten, dan moet je proberen aan te tonen bij wie en waar in de E.G. het voertuig gekocht is. De verkoper moet dus een betalingsbewijs afgeven waarop merk, type, bouwjaar en chassisnummer vermeld zijn. Belangrijk is dat op dit formulier ook de naam, adres en paspoort of rijbewijsnummer van de verkoper staat. Heb je totaal geen papier bij het voertuig gekregen, dan heb je een probleem. Je moet dan toch op de een of andere manier proberen te bewijzen dat hij uit de EG komt. Voor een Corvaire die in Antwerpen geassembleerd is lijkt me dat niet zo'n groot probleem mits het extra (aluminium) typeplaatje er nog correct in zit. Lukt dat niet dan gaat de douane 10% invoerrechten heffen, want zo zeggen ze, hij kan ook van een ander land buiten de EG komen. Je bent dan ook BTW-plichtig over de aanschaf plus de kosten van transport van buiten de EG naar Nederland.

Een Nederlands kenteken op een ingevoerd voertuig. Het spreekt vanzelf dat indien het voertuig niet 100% in orde is, dit het eerst wordt hersteld. Dat mag ruim opgevat worden; van wrak tot goed ogende Corvaire; hij zal aan bepaalde keuringseisen moeten voldoen wil er een kenteken op afgegeven worden. Hier kan verwarring ontstaan: Vragen als bijv. moeten er dan spiegels op zitten, moet de remvertraging aan de hedendaagse eisen voldoen, en nog meer hoofdbreken kunnen dan in je opkomen. We kunnen je gerust stellen; het voertuig moet voldoen aan de eisen die er destijds bij het op de markt komen door de Rijks Dienst Wegverkeer aan gesteld werden. De RDW heeft wel degelijk oog voor klassieke voertuigen en zal zich over het algemeen daarin soepel opstellen. Wel zijn er enige aanpassingseisen zoals voor de dimlichten geen sealed beams en extra reflectors op de achterzijde. Dit geldt trouwens voor een groot aantal landen bij de EG. Duidelijk mag zijn dat bij het ter keuring aanbieden, dat de deuren niet met ijzerdraad

vastgebonden zijn of dat een gat in een kokerbalk met schroefjes en een plaatje is gedicht. Een APK-keuring is in deze vergelijkbaar en je weet heus wel wat je wagen mag hebben en wat niet.

### Waar de RDW op let:

- Chassisnummer, dit moet goed leesbaar
- overeenkomen met de voorhanden zijnde papieren.
- Merk en fabrieksaanduiding; geen probleem voor een Corvaire.
- Afmetingen en gewicht; je krijgt vaak even voor de keuring de gelegenheid om de wagen bij een off. Weegbrug te laten wegen.
- Goedgekeurde koplampen (Bij Corvaire alleen buitenste dimlichten) let op met E-nummer!
- Stadslicht en remlicht bij auto's natuurlijk, bij motorfietsen van resp. 31-12-'94 en 26-11-'75.
- Goedwerkend rem- en achterlicht.
- Nummerbordverlichting, dashbordverlichting.
- Claxon, vaste toonhoogte(n), min. 93, max 104 Db a op 7m. afstand.
- Snelheidsmeter moet werken en verlicht zijn.
- Goedgekeurde rode reflectoren aan de achterzijde, mits niet ingebouwd in de achterlichten (Corvaire niet).
- Na 26-11-'75 moeten dez van een E, SAE of DOT-keurmerk voorzien zijn.
- Banden: Deze mogen niet beschadigd (droogtebreuken) zijn, minstens een APK-gelijke (1.6mm.) profieldiepte hebben, niet opgesneden, geen NHS (not for highway use) aanduiding, en wat belangrijk is voor de Corvaire; rondom dezelfde soort banden, dus niet bijv. voor moderne radiaals en achter de ouderwetse 6.40X13 diagonaalbanden.
- Remmen moeten gelijkwaardige vertraging hebben op alle wielen, geen lekkages! Niveau moet goed controleerbaar zijn. Remslangen moeten in goede conditie zijn.
- Verder wordt er gekeken naar speling op de fuseekogels, stuur, bedrading, brandstofsysteem, accu (vastzetten).
- Hier geldt altijd; geen ondeugdelijke bevestiging, geen vervormingen, geen ontoelaatbare spelingen; kortom: alles gewoon goed in orde!

Dat er ventieldopjes op moeten zitten daar zou je misschien niet meteen op komen, maar het moet wel! Maar zit er een of ander accessoire op dat niet werkt en dat er vroeger nooit op gezeten heeft, dan is dat geen probleem.

Een voertuig moet ook altijd een Typegoedkeuring hebben als het van buiten de EG komt. De RDW beschikt over bijna alle auto's en motorfietsen die in Nederland geïmporteerd zijn, lijsten van deze typekeuringen. Is die er niet dan dient zich echt een probleem aan. Dit komt zelden voor en we gaan er dan ook niet verder op in. Maar toch je zult maar in de verleiding komen om in Amerika een van de weinige 'Tuckers' te kopen!

# CHEVROLET CORVAIRE, UNSAFE AT ANY SPEED?

De Corvaire groeide in de jaren zestig in Amerika uit tot een van de meest omstreden auto's uit de Amerikaanse automobielproductie. De naam Ralph Nader is veelvuldig in verband gebracht met de ondergang van de Corvaire, omdat werd gezegd dat de publicatie van zijn boek 'unsafe at any speed' de Corvaire ten onder deed gaan. Was dit de werkelijke reden van de ondergang van een van de constructief meest aparte auto's die Amerikaanse serieproductie voortbracht?

DOOR OSCAR WILBERS

Nadat de Corvaire geheel uit de productie was genomen gingen er stemmen op die beweerden dat de publicatie van het voornoemde boek totaal geen invloed had op de beslissing van de directie om de Corvaire een zachte dood te laten sterven. In een aanwijzing van de directie, gedateerd april 1965, werd reeds geschreven; "geen verdere ontwikkeling meer, net genoeg om aan de veiligheidseisen te blijven voldoen". Zes maanden later werd het boek 'unsafe at any speed' door Ralph Nader pas gepubliceerd. Dit moedigde echter wel velen die ooit betrokken waren geweest bij een verkeersongeluk met een Corvaire aan om tegen GM te procederen ten einde een sappige schadevergoeding te incasseren. Deze schadevergoedingen kunnen oplopen tot zeer aantrekkelijke bedragen zodat de Amerikaanse advocatuur daar handig op insprong door hun diensten op een 'no cure, no pay' basis aan te bieden. Teneinde erachter te komen of het rijden met een Corvaire werkelijk vergezeld gaat met bloedstollende levensgevaarlijke en halsbrekende taferelen reden wij met een Corvaire en doken tevens in enkele testberichten uit die periode.

### Overstuur

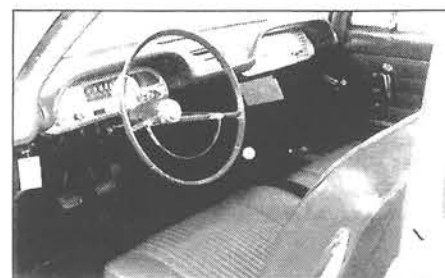
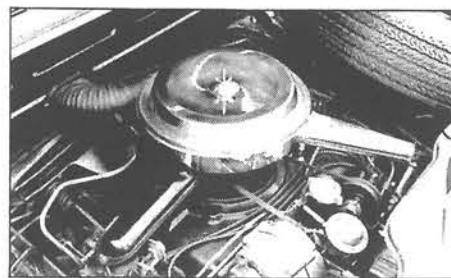
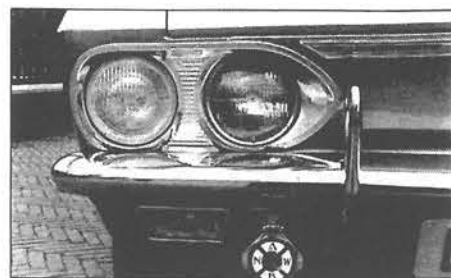
Het bereiden Corvaire exemplaar is officieel getooid met de naam Chevrolet Corvaire Monza Convertible en is zoals alle Corvaires uitgerust met een luchtgekoelde zescilinder boxer motor die achterin de auto gemonteerd is en de achterwielen aandrijft. In dit geval via een drietraps automaat. De zes cilinders bieden samen plaats aan zo'n 2690 cc's. Het maximale vermogen was, gezien de motorinhoud aan de lage kant; 110 pk. Tegenwoordig ontzetselt men dit een 1,6 liter Golfmotor, zij het dat dit dan wel met een ander motorkarakter gepaard gaat.

Bij het fotograferen van de Corvaire vertoonde de linker achterband de weerszinwekkende neiging lucht te laten ontsnappen. Geen probleem, dacht ik. De 'straight from the states' afkomstige Corvaire verkeert nog in zijn originele staat en is niet gerestaureerd dus krik, reserve wiel en wielsleutel zijn aanwezig. Op zoek dus naar de kriksteun. Niet aanwezig! Dan maar gewoon onder de dorpel, maar wel voorzichtig (bleek later ook zo te horen). Al-dus geschiedde. Plotseling een knal, en de auto

staat weer op zijn zachte band. De krik was duidelijk niet meer opgewassen tegen zijn taak en gaf de pijp aan maartje. Tja, en daar sta je dan. Gelukkig had de eigenaar een elektrisch bandenpompje in de auto liggen, u weet wel zo'n ding dat je op de sigareaansteker aansluit, en dat tegen mijn verwachting in ook nog bleek te werken. De reden dat ik u dit vertel is natuurlijk niet om medelijden op te wekken maar om het feit van de bandendruk die zeer kritisch is bij de Corvaire, onder de aandacht te brengen. Dit is ook een van de redenen ge-

weest dat de Corvaire in korte tijd toch zo'n slechte reputatie wist op te bouwen. Dit was namelijk te wijten aan het 'overstuur' dat in ruime mate optrad bij de Corvaire, net als bij andere auto's met een achterin geplaatste motor overigens, en dat nog versterkt werd wanneer de bandenspanning niet volgens voorschrift was. Verder leverden het ontbreken van een stabilisator en het ca 50 kg hogere motorgewicht dan gepland, beide uit kostenoverwegingen, een belangrijke bijdrage aan het 'oversturen'.





### Technische begaafdheid

De gemiddelde Amerikaanse automobilist(e) is nu niet direct een technisch hoogbegaafde superchauffeur. Natuurlijk, er zijn in Amerika ontzettend veel autoliefhebbers die dit wel zijn, meer dan in Europa misschien, maar wat dacht u van het bericht dat onlangs in het Duitse Auto Motor und Sport te lezen was? Daarin werd vermeld dat verhoudingsgewijs veel Amerikaanse berijders van Audi automatics bij verkeersongelukken betrokken zijn. Waarom? Welnu, het rempedaal is nogal dicht bij het gaspedaal geplaatst bij deze types zodat nogal eens het rempedaal voor het gaspedaal en andersom aangezien werd. Zodoende is het dan ook niet zo erg verwonderlijk dat een Corvair in handen van menig Amerikaans chauffeur ongelukken veroorzaakte wanneer de auto tot het limiet gereden werd. Toegegeven, het limiet ligt laag. De maximaal haalbare zijdelingse acceleratie lag op een matige 0,6 g en slechte exemplaren hadden nog moeite met 0,53 g. Deze cijfers gelden voor de types van voor 1962, daarna werd een optie, RPO 696, leverbaar die zwaardere veren, een stabilisator voor en kortere achtervangers, omvatte. Hierdoor werd zelfs 0,7 g haalbaar. In 1965 met de invoering van een nieuw chassis kwam een 'Corvette like' achterwielophanging die een en ander nog weer verbeterde. Het kwaad was echter al geschied.

### Afgebeeld

Van de eerste generatie Corvairs zijn stying kenmerken terug te vinden in bijvoorbeeld de NSU Prinz. Maar ook bij bijvoorbeeld de Simca 1000 en de Fiat 1300.

De tweede generatie, zoals het type dat bij het artikel in de convertible uitvoering afgebeeld staat, week qua techniek maar ook qua vormgeving aanzienlijk af van de eerste. Het concept bleef hetzelfde, het was alleen niet uitgevoerd met de rode pen in de hand, beter dus. Het was een strakke auto geworden zonder overbodige tierelantijntjes. Men schreef dan ook ooit eens; "In tegenstelling tot andere producten van de Amerikaanse automobiellndustrie die saai technische specificaties proberen te verhullen met een overdaad aan

chromen en een overdreven vormgeving, verbindt de Corvair interessante technische specificaties aan een strakke sober gelijnde maar toch mooie carrosserie". Een waarheid als een koe, want de Corvair is niet echt een opvallende maar wel een zeldzame verschijning. Het bereden exemplaar is een convertible, dit maakt hem wel weer opvallend. Maar hoe rijdt zo'n auto nu? Eenmaal gestart brengt de motor een opvallend zwaar 'luchtgekoeld' geluid voort. Niet echt stil. Bij het instappen valt direct de prettige, typisch Amerikaanse zitpositie op. Het stuur steekt ver in het interieur. De pedalen hebben echter voldoende afstand ten opzichte van de stoel. Een prettige zitpositie. Even stond ik voor een raadsel. De afwezigheid van een koppelpedaal deed me al realiseren dat we hier met een automaat te doen hadden. Op de vloer was echter geen keuzehandle aan te treffen. Aha, dan zit ie natuurlijk aan het stuur, het is tenslotte een Amerikaan. Dit was ook al niet het geval. Het kleine hendeltje tussen teller en radio (zie foto) bleek het gezochte item te zijn. Leuk, zeker een Amerikaans grapje. De handrem is er ook zo een, maar dat is niet uit te leggen, dat moet je zien. Afijn, het hendeltje eindelijk in de D-stand en de

handrem er af. De automaat is er een van het oude stempel die met een royaal slippercentage werkt. Iets gas doet het motortoerental onmiddellijk stijgen, de auto zet zich echter maar gestaag in beweging. "Je zult merken dat ie een beetje lui is, ik rijd er altijd rustig mee" commentarieert de eigenaar. Alweer een waarheid als een koe. Voordat je het weet manoeuvreert de automaat al in de derde trap. Typisch Amerikaans is het 'relaxte' rijden. Powerglide, electraglide etc., het zijn alle Amerikaanse termen die er op een of andere manier bij passen. Het gaat allemaal zo gladjes en soepel, het nodigt totaal niet uit tot een sportieve rijstijl maar meer tot een rustig toeren en genieten van al het moois dat het leven te bieden heeft. Zo'n rijstijl vraagt normaal gesproken om stuurbekrachtiging, die ontbreekt echter op deze Corvair. Het zal echter voor

niemand een gemis zijn want het sturen gaat met een passend gemak, zij het een beetje indirect. Om terug te schakelen naar een lagere trap is iets meer gas geven reeds voldoende. De acceleratie is dan nog niet sensationeel, maar hij gaat dan goed vooruit. De auto is, zoals viel te verwachten, comfortabel. Chassis en carrosserie zijn erg stil, ook op slechte wegen en het geheel is zo stijf als je maar van een cabriolet kunt verwachten.

### Eervol

Ondanks de door Ralphie geuite kritiek verdient de Corvair zeker een eervolle vermelding in de geschiedenis van de Amerikaanse automobiellndustrie. Het concept getuigde van moed, de uitvoering van vooral de eerste generatie liet nog het een en ander te wensen

over, gezien het ontbreken van een deugdelijk uitgevoerde wielophanging. Temeer daar men in die tijd de know-how in huis had, maar de trap uit kostenoverwegingen niet consequent toepaste. Opmerkingen dat de Corvair niet meer is dan een Amerikaanse uitvoering van de Kever missen een gegronde fundering, want reeds voor de Tweede Wereldoorlog experimenteerde men bij Chevrolet met achterin geplaatste motoren en deed daarbij veel ervaring op wat betreft de stureigenschappen van dat concept, men paste de kennis, zoals gezegd, alleen niet consequent toe. Men ging ervan uit dat de gemiddelde Amerikaanse automobilist toch niet zo hard reed, ze hadden het bij het verkeerde eind. Bovendien was het marktaandeel van de Kever in de tijd dat men met de ontwikkeling van de Corvair begon, slechts minimaal.

Een van de redenen dat men voor dit concept koos was dat men geen concurrentie in eigen

huis wilde. Vandaar dat de 'compact car' totaal afweek van de resterende producten van GM, en juist hierdoor een van de meest spraakmakende Amerikaanse voertuigen in de jaren zestig werd. Het doek viel tenslotte op 14 mei, 1969 om 13.30 uur toen het 1.710.018e exemplaar van de band rolde.

### Corvair in vogelvlucht

In 1959 werd de Corvair geïntroduceerd. Zelfdragende carrosserie met subframes, onafhankelijke wielophanging, schroefveren rondom, later ook compensatieveer (bladveer).

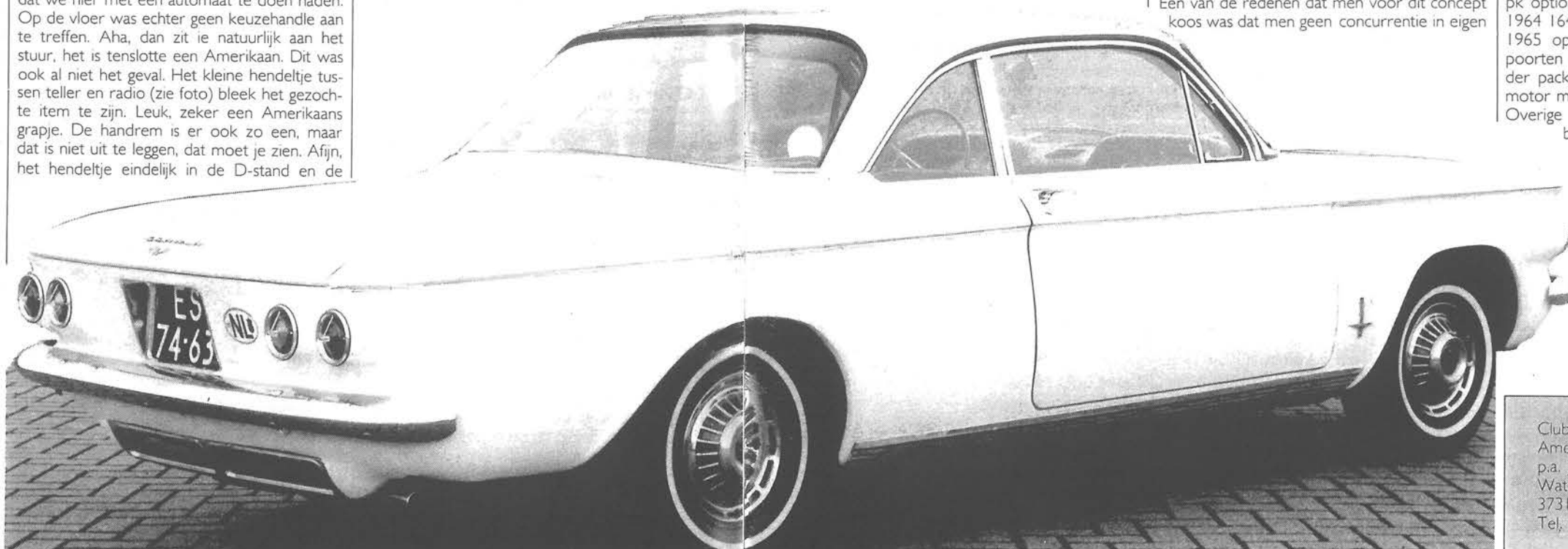
Motor: zescilinder boxer motor, luchtgekoeld, 6 losse gietijzeren cilinders, 2 alu. cil.koppen, cil.inh.: 140 cu is 2,3 ltr 80 pk standaard of 95 pk optional.

1961 145 cu = 2,4 ltr, 95 pk standaard of 98 pk optional.

1964 164 cu = 2,7 ltr, 110 pk.

1965 optional cil.kop met grotere kleppen, poorten en 4 valstroomcarb. 140 pk. of Spyder package 1962-1964/Corsa 65-66. Turbo-motor met 140 later 180 pk.

Overige wijzigingen: eind 60 vier-bak leverbaar, 1962 RPO (regular production option) 696 leverbaar (zie tekst), tevens introductie convertible, 1965 tweede generatie Corvair.



ATM  
Klassiek

Club:  
Amerikaanse Automobiellndustrieclub  
p.a. J. Klok  
Waterweg 241  
3731 HK De Bilt  
Tel. 030-761533