

# Corvaair Club Nederland



## VAIRMAIL



**In deze editie: Eurovair 2000**

**Het verhaal van nieuwe leden  
Veel spotters, veel nieuws**

**3° jaargang**

**2**

## Van de redactie

Een nieuw seizoen staat weer voor de deur. Van alle kanten worden we belaagd met uitnodigingen om deel te nemen aan ritten, manifestaties en tentoonstellingen. Die keuze maakt ieder van ons voor zichzelf. Als echter iemand denkt dat we ons als club ergens moeten presenteren, laat hij dat weten via een ingezonden brief of mail en dan plaatsen we dat in ons blad. Onze auto's staan te popelen om weer de weg op te kunnen met verse benzine, olie, smeervet en een nieuwe apk. Ook dat laatste is een jaarlijks terugkomend venijn waarbij we ons het hoofd breken waarop de auto evt. afgekeurd zou kunnen worden, en hoe lang het toezenden van onderdelen en de reparatie zal gaan duren. Ook hier merken we dat keurmeesters best wel rekening houden met de leeftijd van onze speeltjes, en ze zullen er vlug doorheen rollen. Zijn er echt mankementen dan zal dat ook voor onze eigen veiligheid moeten worden verholpen. We zullen onze best doen om er dit jaar weer een gezellige boel van te maken, maar dat hangt ook van jullie zelf af. Het komen naar meetings, contact met elkaar houden, en vooral, en dat vindt de redactie, inzenden van kopij over alles en nog wat dat te maken heft met onze Corvairs. Kortom een goede band met elkaar brengt veel plezier, en daar hebben we de Corvairs toch voor? Veel lees- en kijkplezier.

## Op de Omslag

Een prachtige Monza convertible uit '68 of '69. (Zijknipperlicht op de voorschermen.) Ofschoon de extra sierstrip aan de uiteinden niet is afgewerkt, ziet dit niet verkeerd uit. Deze foto is overgenomen van het blad van de Franse 'collega's'.

## 'Nieuwe leden'

De redactie heeft een klein half jaar geleden een steek laten vallen. Sedert die tijd hebben Myrthe en Marco Oskamp uit Amsterdam zich ook bij onze club aangesloten en daar hebben wij geen gewag van gemaakt. Een artikel van hun

hand vind je elders in deze uitgave. Excuses Myrthe en Marco, maar het is er ons echt langs geglipt.

## Colofon

3<sup>e</sup> jaargang nr. 2  
mei 2000

*Uitgave en redactie:*  
Corvair Club Nederland

*Redactieadres:*  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT  
Tel./fax 046-4 516 323  
Email: [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

*Administratie en abonnementen:*  
Darwinplantsoen 1  
1097 EX AMSTERDAM  
Tel./fax 020-6 929 425  
Email: (let op; veranderd)  
[mrcramer@chello.nl](mailto:mrcramer@chello.nl)

*Clubsite op internet:*  
<http://www.geocities.com/Motorcity/Garage/9982/>

*Lid worden:*  
Door storting van fl.50 op  
Rek. nr. 7814905 (Postbank)  
o.v.v. Corvair Club. Voor extra  
kosten rekent Mike tegenwoordig  
fl.10 meer bij eerste aanmelding.  
*Niet commerciële advertenties  
zijn gratis voor alle leden.*

## Technical Guide

Nog steeds verkrijgbaar en dat is blijvend voor alle leden; specifieke reparatie-oplossingen door Corsa-leden gebundeld. Even bellen voor welke reparatie je informatie zoekt: 020-6929425, en je krijgt ze thuisbezorgd.

## Loten

De in onze vorige uitgave aangeprezen loten t.b.v. de financiering van de Corsa-Convention, vlogen meteen als warme broodjes de deur uit. Daarom heeft Mike een nieuwe partij aangevraagd. Deze zijn weer bij hem te bestellen, of anders te koop op de Eurovair2000 meeting. Daar zal er ook wel van andere clubs belangstelling zijn.

## Retour

Dhr. Van sas heeft zijn wagen terug! In 1996 ruilde Hans van Sas zijn '67 sedan in voor een Cadillac. Via omwegen kwam de wagen terecht bij Bianca en Ted Langeveld. Deze hebben hem ook weer ingeruild, en via twee tussenhandelaren is de wagen weer in zijn bezit.

Hans was zo begaan met het lot van zijn auto, toen hij van ons de editie nr.6 van '98 toegestuurd kreeg, dat hij terstond lid werd. Al die tijd is hij van onze activiteiten op de hoogte gebleven als donateur/lid. Nu is hij dus volwaardig lid en wil in onze club ook zijn steentje bijdragen. Wij hebben hem al gefeliciteerd met zijn 'nieuwe' aanwinst, en dat is het zeker want zover we weten is het de enige rijdende LM vierdeurs met zijn fraaie lijnen in onze club.

## Nieuwe leden

Als nieuwe leden konden we inschrijven Caroline Nelis uit Brunssum en Johan van Rijn uit Noordwijk. Caroline heeft onlangs met onze hulp een '64 Spyder aangeschaft en is daar lyrisch over. Ze heeft dan ook voor deze uitgave al een verhaaltje samengesteld teneinde zich aan ons voor te stellen. Zie elders in dit blad. Hoe Johan aan zijn Corvair gekomen is, weten we (nog) niet. Het hoe en waarom, teneinde daar een verhaaltje van te maken, willen we t.z.t. dan ook nog wel eens zien of horen.

## Millenium-meeting

De grote Oldtimer-Millenium-Meeting in Lelystad blijft onverminderd staan in de agenda. Er vinden er in de maand juni veel evenementen plaats. We moeten keuzes maken, maar vinden wel dat Eurovair 2000 waarover elders in dit blad, voorrang verdient. Daar ook de Duitsers/Zwitsers van plan waren ons te bezoeken, en het nu toch wel een beetje druk wordt in deze tijd, stellen we onze zomermeeting uit tot nader datum, waarschijnlijk ergens in de nazomer.

## Hallo redactie,

Sinds enige tijd (4 maanden) (geschreven 9 maart. (Red.) zijn mijn man en ik lid van de Corvaairclub. Onder het kopje "nieuw lid" ben ik ons troetelkindje nog niet tegen gekomen. Wellicht omdat bij jullie iedere informatie over ons en onze Corvaair ontbreekt. Vandaar hierbij even een korte om-/beschrijving: Sinds voorjaar '98 zijn wij de trotse bezitters van een Corvaair Monza convertible uit 1962 (origineel Nederlands!) wit met een rood interieur. Via via, kregen we, al in het bezit van enkele andere oldtimers, te horen dat iemand een Corvaair had waar hij vanaf wilde. Echter de auto was totaal gestript en een "normale" kijker zou heir niet doorheen kunnen kijken. Wij wel, en we zagen dan ook een heel ondeugend, eigenwijs wagentje, (met heel veel werk). Hij was gestript voor restauratie, maar wel compleet. Na kort beraad besloten we de auto mee te nemen. Er moest erg veel aan gesleuteld worden; de bodem was een gatenkaas en de achterwiellagers waren ook niet meer wat het ooit geweest moest zijn. Veel gesleuteld en gevloekt, maar

uiteindelijk was hij rijklaar. Ons doel was om er in de zomer van '99 mee naar Tsjechië af te reizen. Na de laatste reparaties (de hoofdplagers van het differentieel gaven een week voor vertrek de geest!) vertrokken we goed gemust.

Heerlijk, twee weken lang door de Tsjechische natuur, klein tentje mee, zonnetje op onze bol; perfect! Helaas, vlak voor de Duits-Tsjechische grens (nadat we menig snelle Duitser voorbij hadden laten stuiven, wij hadden immers vakantie, en onze 'Cor' ging gewoon niet harder) ging de automatische versnellingsbak haperen. Hij ging niet meer in de 2<sup>e</sup> versnelling. (En de 1<sup>e</sup> en de 2<sup>e</sup> zijn tevens de enige bij deze auto). En we hadden vakantie, maar om nou op een slakkegangetje heel Tsjechie door te moeten, en zeker met de terugreis naar Nederland in het vooruitzicht, besloten we de ADAC te bellen.

Mijn man had voor alle zekerheid diverse handboeken/gereedschappen meegenomen, dus we waren vol goede moed dat de ADAC ons kon helpen onze vakantie met "Cor" voort te zetten. Helaas, reparatie was niet mogelijk (althans voor niet "oldtimercracks", en we kregen een huurauto mee;

een Seat Cordoba, tja weer een "Cor", maar toch echt niet onze "Cor". Met tranen in de ogen hebben we onze bolide achtergelaten en we hebben al met al toch nog een lekkere vakantie gehad. Natuurlijk bij elke zonnestraal gedacht: die had op onze bol kunnen schijnen.... Bij thuiskomst bleek onze enige echte "Cor" al gerepatriëerd en met een relatief kleine reparatie bleek het euvel verholpen. De hydrauliek besturing van de versnellingsbak schoongemaakt en hij deed het weer. Volgend jaar weer een poging, of gewoon lekker toeren door ons eigen land? (bewonderende blikken krijg je overal....) Zo, jullie zijn op de hoogte van de korte geschiedenis van onze Corvaair.

Met vriendelijke groet,  
Marco en Myrthe Oskamp  
Amsterdam.



## Een klassieker voor alle dag

De laatste tijd wordt de club regelmatig geraadpleegd met vragen over te koop staande Corvairs.

Vaak door mensen die verzoeken iets meer te weten willen komen over de Corvaair omdat ze de auto helemaal niet kennen maar hem wel leuk vinden.

Zoals in het vorige blad al beschreven door Leon is de Corvaair om diverse redenen een bijzondere auto. Opvallend is dat sommigen de Corvaair als auto niet kennen en meer willen weten over de rij-eigenschappen en veiligheid van de auto.

In eerste instantie is het zinvol denk ik, om voor je zelf te beoordelen met wat voor doel de auto wordt aangeschaft. Is het uitsluitend voor hobby, of moet de auto ook een ander doel dienen, bijv. dagelijks vervoer al dan niet bestuurd door verschillende personen binnen het gezin.

Een Corvaair is een klassieker van 30 a 40 jaar oud, het ontwerp zelfs al wat ouder. De normen en verkeersintensiteit zijn in de afgelopen tijd drastisch veranderd. In de vijftiger jaren waren files een onbekend fenomeen. Passieve veiligheid en botsproeven waren niet of nauwelijks bekend in tegenstelling tot de ontwikkeling van de huidige auto-ontwerpen. De eerste modellen waren alle zonder gordels af fabriek. Een botsing met een Corvaair heeft dus absoluut andere gevolgen dan met een auto van deze tijd.

De Corvaair heeft in de tussenliggende periode geen veranderingen meer ondergaan. De wijzigingen van '64 en '65 even buiten beschouwing gelaten.

Ook het rijden en bedienen van een auto uit deze periode vraagt toch iets meer inzet van de bestuurder, een aantal zaken verloopt minder vloeiend en soepel. Er is echter prima mee te rijden, rekening houdende met wat verschillen zoals bijv. het remmen. De Corvaair heeft geen remschakeling en met het gewicht achterin zal de auto niet "duiken". Een snelle stop

vraagt dan ook gewoon wat meer kracht.

Ook het onderhoud verdient wat meer aandacht, het doorsmeren behoort te gebeuren zoals dat vroeger was en sommige smeerpunten dienen zelfs volgens het boekje om de 1500km te worden nagelopen.

Dat komt omdat bijv. de fusee-draaipunten open zijn in tegenstelling tot nu; het hoeft allemaal geen probleem te zijn; je kunt dit zelf doen mits je de ruimte in plaats en tijd daarvoor hebt.

Moet je dit laten doen dan gaat het kostenplaatje van het hebben van een klassieker natuurlijk iets anders uitzien, afhankelijk natuurlijk van het aantal kilometers je gaat rijden. Ook verzekering kan anders zijn; de meeste verzekeringen hanteren een max. aantal kilometers per jaar voor een klassiekerpremie. Overschrijd je die dan kan de hoogte van de premie al heel anders gaan bedragen. Ook het benzineverbruik is natuurlijk iets anders dan bij de huidige vervoermiddelen, ofschoon dit niet extreem is. Al met al dus wel punten die ter overweging genomen moeten worden alvorens men tot aanschaf van een Corvaair over gaat. Maar de ervaring leert dat, als men er eenmaal kennis mee gemaakt heeft, men gelijk 'verk(n)ocht' is aan deze bijzondere auto.

## Lood en pingelen(2)

Veel discussie heeft hierover reeds plaatsgevonden in de loop van de tijd. Zie hiervoor ook het artikel in de vorige uitgave. Eerst nog een memoreren wat lood doet; smeren van de kleppen in de geleiders en een kussen vormen op de zittingen plus verhogen van het octaangetal. Uit oogpunt van milieu werd op het eind van de jaren '60 gedacht het lood uit de brandstof te verwijderen. In '71 kwam GM met auto's die geschikt waren om ongelode als gelode benzine te stoken. In 1975 kwamen er auto's op de markt die uitsluitend op ongelode mochten rijden. In 1985 hadden alle op de markt zijnde auto's en

andere benzine machines "unleaded fuel" stickers in de buurt van de tankdop.

De Corvairs hadden geharde klepzittingen in de aluminium koppen. Hadden de GM-ingenieurs vooruit gekeken destijds? Ja en nee. De koppen hadden gewoon de verharde zittingen nodig; de kleppen waren gelijk aan de zittingen. Echter de eerste jaren niet hard genoeg voor vele duizenden kilometers. Ergens tussen de 40 en 50.000 mijlen gaven ze de geest. De Spydery niet. Zie ook vorige uitgave.

Als we de carterpan verwijderen zien we een zilverkleurige modderige aanslag in het deksel. Ga niet meteen denken dat dit weggesmolten aluminium van het blok is; dit is het teveel tetraethyllood dat overigens zeer giftig is en ALTIJD met chemisch-bestendige handschoenen aan moet worden verwijderd.

Voor de klepsteelsmering met weinig of geen lood in de brandstof is een iets grotere speling gunstig; deze ontstaat overigens vanzelf na verloop van tijd. Door af en toe eens loodhoudend te tanken of een loodvervanger toe te voegen zorgen we dat er voldoende smering voor de kleppen aanwezig is. Dus een geruststelling voor de eigenaren die bang zijn voor de kleppen.

Nu het minder goede over loodvrije brandstof. We zeiden al dat het tetraethyllood ook het octaangetal van de brandstof doet verhogen. Voor ons in Europa is dit eigenlijk geen slecht nieuws. De Corvaair-ingenieurs hadden bij het ontwerpen van de motor een uitgangspunt van octaangetal van 96. Hierop zijn de compressie, ontsteking en de curve van de bougie afgesteld. In Amerika is momenteel alleen 87 en 89 verkrijgbaar. Hier zitten we met 98 altijd goed en 95 kan wel. Over het algemeen gebruikt men ongelode benzine zonder problemen tenzij men veel en hard rijdt; of als men een '60 t.m. '62er bezit die zijn originele kleppen nog heeft.

En racen doen we (nog) niet.

door Jeroen Hendriks

DEN HAAG, woensdag

De tienduizenden liefhebbers van klassieke auto's in ons land kunnen opgelucht ademen. De vrijstelling van het betalen van motorrijtuigenbelasting voor auto's van 25 jaar of ouder blijft gehandhaafd.

Ook worden de milieueisen voor dergelijke voertuigen niet aangescherpt, zoals onder meer de RPF in de Tweede Kamer heeft bepleit.

Minister Netelenbos (Verkeer) en staatssecretaris Vermeend (Financiën) hebben de Kamer laten weten niet aan de regelsetzullen tornen.

De bewindslieden stellen weliswaar dat het veelvuldiger rijden met klassieke auto's botst met de bedoeling van de regels voor de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting omdat daardoor in feite een onbekend bedrag aan belasting wordt ontdoken, maar kondigen geen maatregelen aan.

### Invoer

Volgens Netelenbos en Vermeend was vorig jaar geen sprake van een enorme invoer van 60.000 klassieke auto's, zoals de RPF heeft gesteld. In 1999 zijn er circa 8000 voertuigen van minimaal 25 jaar van een zogenaamd klassiekerkenteken voorzien, tegen circa 6000 in 1996.

De suggestie van de RPF om naast de leeftijdsgrens een ander criterium in te voeren om oldtimers te onderscheiden van auto's waarmee veel wordt gereden, wordt van de hand gewezen omdat dit tot onnodig veel werk voor de belastingdienst en de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) zou leiden.

Wel gaan de betrokken ministeries onderzoeken of het nodig is aanvullende maatregelen te treffen tegen bedrijven die auto's van minimaal 25 jaar oud helemaal opnieuw opbouwen om de belasting te ontduiken.

Netelenbos en Vermeend

schrijven verder dat de emissie-eisen voor klassiekers niet worden aangescherpt omdat dit zou leiden tot ingrijpende aanpassingen aan de voertuigen, die daardoor niet meer 'origineel' zouden zijn en hun historische waarde zouden verliezen.

Minister Korthals (Justitie) en zijn collega Netelenbos hebben de Tweede Kamer in antwoord op andere Kamervragen wederom laten weten dat het terugdraaien van de stand van kilometertellers niet strafbaar wordt gesteld.

De bewindslieden achten het juridisch niet haalbaar om bedrijven, die in advertenties aanbieden de tellers terug te draaien, wegens uitlokking van of medeplichtigheid aan oplichting te vervolgen.

Hoewel zij dergelijke advertenties „verwerpelijk” vinden, is dit niet strafbaar.

De ministers menen dat de bestaande wetgeving voldoende aanknopingspunten biedt om frauduleus handelen door autobezitters aan te pakken.

### Banden voor klassiekers

Van onze autoredactie Michelin heeft een catalogus waarin banden met speciale maten staan. De banden zijn bedoeld voor klassiekers.

Voor bezitters van een klassieker is het soms moeilijk om banden met de juiste afmetingen op de kop te tikken. Michelin heeft banden in het assortiment die om auto's van de meest uiteenlopende soort passen.

De brochure kan worden aangevraagd door een briefje te sturen naar: Michelin Nederland N.V., PUB - retro cat. Postbus 256. 5150 AG Drunen.

### Uitnodiging

Geachte heer/ mevrouw,

Op zondag 9 juli 2000 wordt in het centrum van Den Haag een grote tunnel (Koningstunnel) geopend voor het verkeer. De dag er voor, zaterdag 8 juli heeft de gemeente Den Haag besloten om een open dag te houden voor het publiek. Aangezien wij (db activiteiten) veel evenementen voor de stad Den Haag organiseren, hebben zij ons benaderd.

Wij willen in de tunnel (die erg indrukwekkend, groot en mooi is) een soort van een Concours d'Elegance houden met de titel "100 jaar auto". Het publiek kiest gedurende de dag de mooiste auto. Voorafgaand aan het concours wordt er eerst een korte (+/-15 min.) rit door het centrum gereden onder begeleiding van de politie.

De rit zal rond 10.00 uur aanvangen en vanaf 11.00 uur is de tunnel open voor het publiek; het evenement eindigt om 17.00 uur. Alle auto's zullen dan opgesteld staan en in een ander gedeelte van de tunnel zullen een aantal Haagse autodealers worden uitgenodigd om met een exclusieve sportauto te komen. Op weer een ander gedeelte staat de brandweer met een aantal nieuwe en oude voertuigen, tevens geven zij rondleidingen over de aanwezige veiligheidsmaatregelen in de tunnel. Langs deze weg willen wij u vragen of er vanuit de club inentress is om met 2 a 3 auto's hieraan deel te nemen. Van uw kant gezien zullen er ongetwijfeld vragen zijn over het bovenstaande en kunt u hierover mailen of bellen.

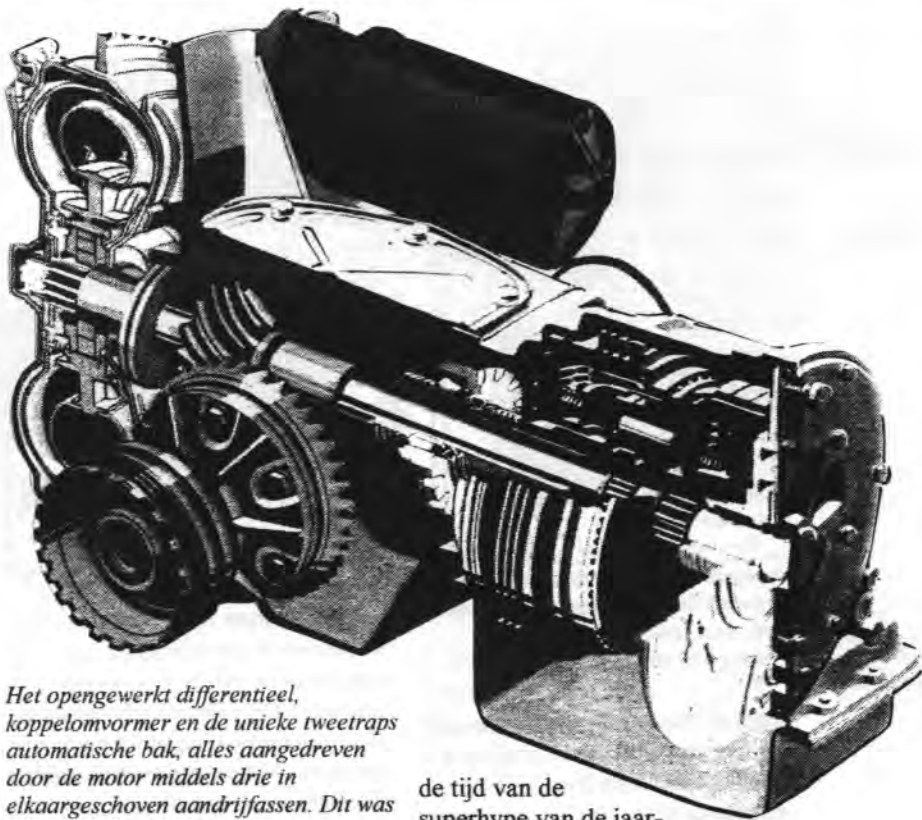
Ferry A. de Bijl, Rijswijk  
Tel. 070-3072900 dbaktiv@tref.nl

## Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvaair door de jaren heen. Deel 8

Het was een krachttoer geweest binnen de tradities van de Detroitse persconferenties. Chevrolet had het best mogelijke bereikt met deze klassieke verdediging; en rekende af met de critici, niet door hen te erkennen in hun spel, maar door hen volledig te negeren. Het spel had, onder het genot van enkele 'gin en tonics' enige verluchting gekregen binnen de begrensde regels van Detroit Athletic Club. En de inhoud van het vermeende verbale geschuifel op ontwikkelingsgebied, dat door de oppositie naar voren was gebracht, had tot overwerk geleid. De kaarten lagen nu anders toen de pers in die hete Detroit-zomer er over schreef, en nu was Ford en Chrysler weer aan zet. Binnen twee dagen had iedere reporter die op de bijeenkomst was geweest een mysterieuze blanco enveloppe op zijn bureau liggen. Er zat een lezing in van de 'Society of Automotive Engineers' van zes jaar eerder. Er stond in delen in dat "Achter-in geplaatste motoren een armzalige vertoning waren; ze namen de kofferruimte in beslag en hebben zodoende weinig bagageruimte. De voorin geplaatste tank is bij ongevallen een groot risico met de massa van de motor achter". Tenslotte; "Het lijkt ons onmogelijk een wagen te maken met extra harde achterbanden die zich goed laat hanteren met zijwind, ook met gewone snelheid". De auteur...? Maurice Olley...!

Om hier tegen iets te doen was niet meer dan maar te vertrouwen op de reclame agenten die volop aan de campagne voor de nieuwe auto werkten.

Voordat de banieren en de bestrooide olieballen waren besteld, voordat er bij iedere dealer de introductiemailing van een groots nieuw model de deur uit ging, voordat het gezaghebbende "Motor Trends" en "Road and Track" de kans kregen hun vijfde wiel met meetapparatuur te gebruiken, voordat het publiek de gelegenheid



*Het opengewerkt differentieel, koppelomvormer en de unieke tweetraps automatische bak, alles aangedreven door de motor middels drie in elkaargeschoven aandrijfassen. Dit was ook een publiekstrekker.*

kreeg in te schrijven voor de eerste proefritten, werd de Corvaair overspoeld in een twistende pennestrijd.

### Het grote nieuws voor 1960

De Corvaair was het slechts bewaarde geheim in de geschiedenis van auto-introductie. Ondanks de militair aandoende geheime beschermingen waarmee Cole het project had omhuld, was in het midden van de zomer van 1959, iedereen die enige affiniteit had met de auto, op de hoogte van alles wat hij wilde weten.

GM hield echter de prijs nog geheim, die werd gewoonlijk pas bekend gemaakt in de allerlaatste minuten, met tevens nog enkele details over uitvoering en accessoires. Maar al het andere was algemeen bekend. Sterker nog, veel informatie was zorgvuldig 'gelekt' om de introductie van de ultieme hype op te vijzelen. Datgene wat nog niet doorgedrongen was, was door de autopers wijd verbreid.

Maar in 1959 vereiste de introductie van de nieuwe auto toch een zekere hoeveelheid geheimzinnigheid. Het publiek stond daarop. Het was toen

de tijd van de superhype van de jaarlijkse modelwijzigingen. Nieuwe modellen werden naar de dealers getransporteerd onder zeildoeken. Etalageramen werden bestreken met een ondoorzichtige was, en lokale kranten berichtten met speculaties over gelijktijdig geplaatste advertenties. Het was een opwindende tijd, die in veel steden op het hele land leken op de tijd van kerstmis, de vierde juli, of een thuiskomst van helden.

Het was ook een drukke tijd bij Chevrolet. De introductie van de lijn die in 1955 was uitgezet, was enerverend geweest. Deze auto's waren op styling-gebied een door-

YOU'VE GOT A THRILL COMING!

# Corvaair

NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

AMERICA'S ONLY CAR WITH  
THE ASTONISHING SOFTNESS  
OF COMPLETE INDEPENDENT  
SUSPENSION AT ALL FOUR WHEELS!



COMING FRIDAY, OCT. 2

at a special introductory price

WAIT TILL YOU SEE IT!  
**Corvair**  
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

AMERICA'S ONLY CAR WITH  
AN AIR-COOLED ENGINE  
(NOW YOU CAN  
FORGET ABOUT  
WATER AND  
ANTIFREEZE  
FOREVER!).



COMING FRIDAY, OCT. 2

JUST DAYS AWAY!  
**Corvair**  
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

AMERICA'S ONLY CAR WITH  
AN ALUMINIUM AIRCRAFT-TYPE  
REAR ENGINE!



COMING FRIDAY, OCT. 2

*Hierboven en vorige pag. enkele van de cartoonachtige affiches zoals ze met grote hoeveelheden het publiek nieuwsgierig moesten maken*

braak geweest en hadden gezorgd voor verkooprecords. Ze hadden de mode van de Amerikaanse auto veranderd. Maar de Corvair zou meer betekenen. Het was een inleiding, hoopte men, naar een nieuw tijdperk van afmetingen en een nieuwe manier van het bouwen van auto's. Het was een definitief afscheid. En het vertegenwoordigde een vele miljoenen dollars kostend spel, de grootste gok van de grootste autofabrikant ter wereld, (of tenminste corporatie), die ooit werd genomen.

Reputaties stonden op het spel, niet alleen die van Ed Cole, maar van allen die ook maar iets met het project van doen hadden gehad; ingenieurs, tekenaars, marketingmensen, enz.

Ed Cole's troetelproject, zijn supergok, was in belangrijkheid uitgegroeid tot iets dat in de automobiel industrie veruit zijn weerga niet eerder gekend had.

En dus kwam de Corvair aankondiging niet als een verrassing tijdens de officiële jaarlijkse GM aandeelhoudersvergadering op 22 mei. Er werd een beetje verteld over enkele technische aspecten, maar het meest over het grote succes dat de wagen zou hebben in de markt. Ook werd er verteld dat de officiële introductie in de media zou

plaats vinden op 29 september, waarna de auto op 2 oktober in de showrooms gepresenteerd zou worden. Campbell-Ewald was destijds Chevrolet's reclamebureau. Het was een van de grootste in zijn soort in 1959, en algemeen geacht als een van de beste. Het was Chevrolet goed van dienst geweest door de jaren heen. Ofschoon het introduceren van een nieuwe auto altijd een periode was van grote creativiteit en zieleknijperij, was dit geen uitzonderlijke uitdaging; en waren er bepaalde formules hiervoor die altijd hun werk zouden doen. Maar de Corvair legde een nieuwe uitdaging aan de dag. Het werken met oude methodes, wat nieuw fotomateriaal en een andere presentatie op de gebruikelijke manier, zou niet werken voor de Corvair.

De wagen was niet alleen uiterlijk geheel anders; hij was nieuw van bumper tot bumper, en om een slogan te lenen die al twee keer

eerder gebruikt was; "Van dak tot weg" was te goedkoop. De wagen was kleiner dan welke Chevrolet ooit eerder gebouwd had. De motor zat achter, daar waar nooit eerder een Chevroletmotor geplaatst was. Dit waren nieuwe verkoopargumenten naar het publiek dat overtuigd moest worden dat het zulke dingen nodig had.

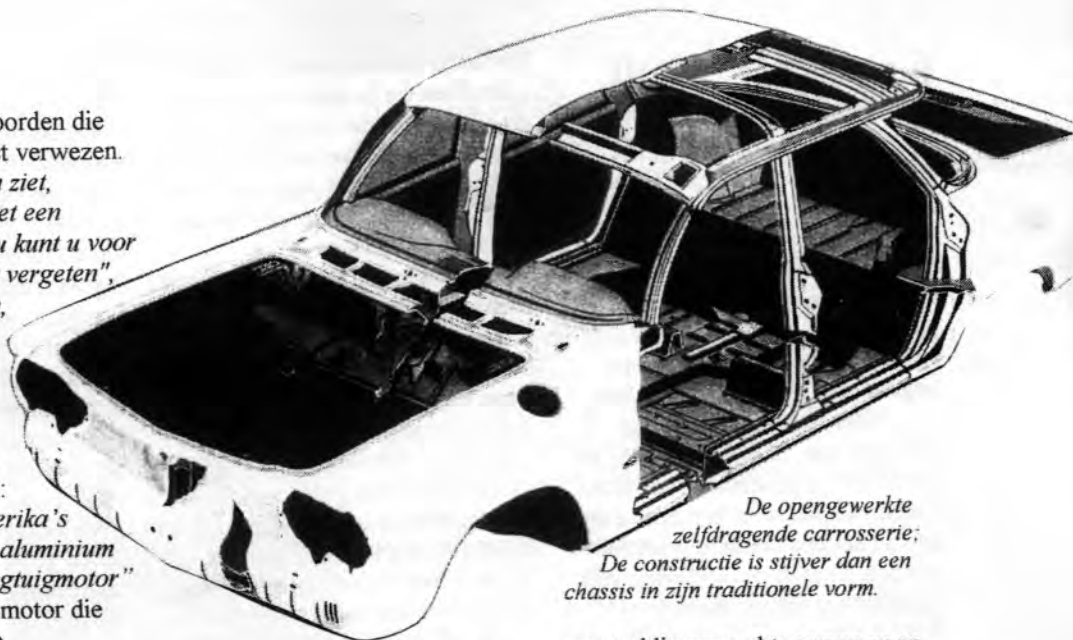
En dan was er de vraag welk markt-aandeel de wagen zou gaan krijgen. Zou hij de 'een-auto-huishoudens' moeten overtuigen als de oplossing voor de komende zestiger jaren? Of zou hij als tweede, handige boodschappenauto moeten worden gezien. Was zuinigheid een groot verkoopargument? En hoe stond men tegenover de technische hoogstandjes? Hoe verkopend was de achterin geplaatste motor, en was de onafhankelijke wielophanging een publiekstrekker? Niemand wist dit natuurlijk.

Maar Campbell-Ewald wist het wel en had een flinke klus te doen. Het besluit werd genomen met een schot voor de boeg; "Laat geen potentiële klant onbewerkt, ga in op alle aspecten; als alles aan de wagen nieuw is zal dat alles dan ook een verkoopargument kunnen zijn". De mediablits begon enkele weken voor de 2<sup>e</sup> oktober, als de auto's in de showrooms zouden verschijnen. Simpele maar opvallende krantenadvertenties werden gemaakt, elk met een cartoonachtige illustratie en



*Hierboven de gehele aandrijfunit met de onafhankelijke ophanging*

een paar vetgedrukte woorden die naar een specifiek aspect verwezen. Zoals; "Wacht tot u hem ziet, Amerika's enige auto met een luchtgekoelde motor. Nu kunt u voor altijd water en antivries vergeten", en "Onthoudt de datum, bredere wielen dan de grote auto's geven hem vastere voet dan een polopony!" (met illustratie van een klein paard in volle galop) en: "Nog enige dagen; Amerika's enige auto met een van aluminium achterin-geplaatste vliegtuigmotor" (met illustratie van een motor die lijkt op een gevleugelde kleinbeeldcamera), "Binnenkort, Amerika's enige auto met de motor achterin, daar waar deze hoort in een kleine auto!" (illustratie met een pijl aangegeven op de achterkant). En tenslotte om de kopers van grote auto's te doen



De opengewerkte zelfdragende carrosserie; De constructie is stijver dan een chassis in zijn traditionele vorm.

zwenken; "U kunt een verschuiving verwachten, Amerika's enige auto met een verbluffend comfort door geheel onafhankelijke vering op alle wielen" (illustratie van een rustende man op een wolk)  
De aankondigingen waren

zorgvuldig gemaakt; er was voor iedereen wel iets, maar natuurlijk niets specifiek en natuurlijk geen foto's. Chevrolet's mistieke auto bleef een geheim voor het publiek totdat de gordijnen omhoog gingen. Volgende ed.; De showrooms gaan open.

#### Later binnengekomen informatie: advertenties:

T.k. Chevrolet Corvair Corsa coupe bj. '66 nw.st.  
Fl. 11.000 Tel. 06-5406119

T.k. Chevrolet Corvair, hemelsblauw, cabriotop wit,  
automaat b.j. '66 vr.pr. Fl. 16.500 Tel. 038-4470407

Klaus Dibbern uit Duitsland heeft ons via Thomas  
Stingl weten te bereiken om zijn '61 convertible te  
koop aan te bieden. Een afbeelding en meer info zal  
nog volgen in onze volgende editie, maar voor wie nu  
al interesse heeft: [kdibbern@denc.de](mailto:kdibbern@denc.de)

Thomas Stingl wil zijn  
Corvan gaan verkopen.  
De wagen is uitgerust als  
camper, en heeft als zo-  
danig klapruitjes gemon-  
teerd. Voor grotere  
afbeeldingen zie ook Website  
German Corvair. Prijs in  
overleg. [ts@corvair.de](mailto:ts@corvair.de)  
Tel. via Roland Mehl 0049-  
721849985

#### Vochtvreter in de auto

Vooral oudere auto's met minder goede  
verwarmingssystemen hebben er last van. Beslagen  
ruiten; vervelend en gevaarlijk. Remedie: leg een  
kussentje met kattenbakkorrels in de auto. De korrels  
nemen het vocht op. En als ze na verloop van tijd  
verzadigd zijn, leg het kussentje een dag op de  
verwarming en dan kan het weer dienst doen als  
vochtvreter.

Ruud Keers heeft nog LM-remleidingen en  
tuimelaars te koop; Tel.020-4 70 65 80





## Eurovair 2000

Het komt steeds dichterbij; het pinksterweekend, **10 en 11 juni**. We gaan ons langzaam maar zeker opmaken voor de **grootste Europese Corvair-meeting** aller tijden. Tenminste dat zal het moeten gaan worden.

Iedereen met een Corvair wordt uitgenodigd op het landgoed van Guy Esser te Ronquieres even westelijk van Nijvel (Nivelles) en ca. 25 km onder Brussel, te verzamelen. Als het weer een beetje meezit kan het een prachtig weekend worden. Er is in de omgeving veel gelegenheid om wandelingen te maken, iets te gaan bezichtigen, een boottocht te maken of gewoon op een Belgisch terrasje te vertoeven, dit voor de mensen die niet altijd met de Corvairs bezig willen zijn. Het is dus de bedoeling dat we op zaterdag daar aankomen. Om de reis er naar toe een beetje te veraangename, en om een veiliger gevoel te hebben als er eens iets mis mocht gaan, stellen we voor dat jullie je per regio organiseren en dan in groepjes gaan rijden. De afstand is vanuit het westen van Nederland niet groter dan de reis van vorig jaar naar Limburg. Vanuit midden- en oost Nederland is het ietsje verder. Het is vrij gemakkelijk te vinden mits je de aangegeven route in acht neemt, of een goed gedetailleerde (Michelin)kaart bezit.

Op het programma staat een bezoek aan het "Plan incline" waar sluis-bakken met schepen er in per spoor over een afstand van meer dan een kilometer omhoog worden getrokken. Een meer dan 100 meter hoge toren markeert het complex in het landschap, en dat is een goed baken om te volgen want dicht er bij is onze verzamelplaats. Die toren is trouwens toeganke-lijk, en bovenin heeft men dan een tientallen kilometers ver uitzicht over de streek.

Om onze meetingplaats te vinden gebruiken we de parkeerplaats aan de oostelijk zijde van het complex. Aan de noordelijke kant hiervan is er een verhard landweggetje dat we volgen. Bij een driesprong houden we links en dan komen we automatisch op onze meetingplaats. Dit is de enige officiële toegangsroute!

We zullen zorgen dat er borden staan met de tekst 'Corvair', maar het zou kunnen zijn dat deze door onverlaten worden weggehaald of verkeerd worden geplaatst. De dag er na staat er een bezoek aan de slagvelden van Napoleon te Waterloo op het programma. Wat we ons hiervan moeten voorstellen weten we nog niet, maar het zal best wel interessant dan wel aangenaam zijn.

Zoals gezegd, voor de mensen die de wielen een beetje moe zijn is er het water waarop men per boot de omgeving kan bezichtigen. Zie hiervoor ook de betreffende pagina. Als 'convoileiders' hebben zich de volgende leden beschikbaar gesteld: Voor midden- en west-Nederland; route Amsterdam-Utrecht-Breda-Antwerpen-Brussel-Nijvel; Mike Cramer tel 020-6929425.

Deelnemers vanuit Den Haag-Rotterdam kunnen zich hierbij

aansluiten ter hoogte van Breda. Vanuit noord en oost Nederand via Amersfoort dan dezelfde route als voorgaande; Ad Dijkstra (033-4724586) of Guus de Haan (0512-301099).

Oost-Nederland via Eindhoven-Antwerpen: Hans van Sas, en vanuit Limburg grensovergang Elsloo-Leuven-Brussel-Nijvel; Gerard Naseman (043-6040670) of Leon Janssen (046-4516323).

Let er op dat prepaid GSM telefoons het niet doen zodra men de grens over is.

Voor iedereen die in 'convooi' wil rijden geldt: **Maak goede afspraken.**

Mochten er veranderingen plaats vinden dan zullen jullie dit alsnog te horen of te lezen krijgen.

Er zijn geen kosten aan deze meeting verbonden, hetgeen wel betekent dat ter plaatse entree's, evt. hotel, eten en drinken betaald zal moeten worden dus zorg voor wat Belgisch geld, want je kunt lang niet overal pinnen en chippen.

We hopen dat jullie in groten getale aanwezig zullen zijn, en dat het een amusant en interessant weekend gat worden, waarbij vele nieuwe contacten worden gelegd.

*Hieronder: het landgoed van Guy Esser. verzamelplaats en 'camping'*



# Ronquières

HET HELLEND VLAK



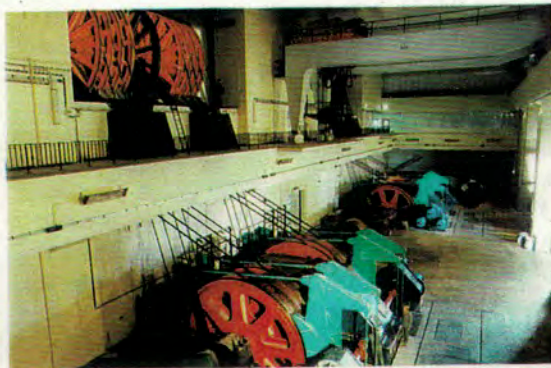
Het hellend vlak van Ronquières werd ontworpen om het hoogteverschil van 68 m te overbruggen tussen de schutsluizen van het kanaal van Charleroi naar Brussel. Dit kanaal kan bevaren worden door boten tot 1.350 ton.

Deze opmerkelijke constructie, een soort sluis met beweegbare sassen, bestaat uit twee reusachtige bakken die over rails lopen.

## EEN SCHIP, EEN LEVEN

### Circuit spektakel over de binnenvaart Internationale bezienswaardigheid

Met een koptelefoon voor de rondleiding zal de bezoeker een spannende avontuur beleven door de binnenschipper in zijn dagelijkse bezigheden te volgen (driedimensionaal decor, de meest moderne audiovisuele technieken, reuze projectieschermen, automaten,...).



U kunt ook een film zien die een uiteenzetting geeft over het functioneren van de installatie en, met een telefoon voor de rondleiding, vanuit de toren van de toren, van een prachtig uitzicht genieten op de schilderachtige streek van de "Kleine Ardennen".

Het bezoek wordt afgesloten met een rondvaart. U gaat op de aanlegsteiger, stroomafwaarts, aan boord om een heerlijke, onvergetelijke tocht naar de grote sluis van Ittre te maken.

### HOE BEREIKT MEN RONQUIÈRES ?

Men bereikt Ronquières, halverwege tussen Braine-le-Comte en Nivelles gelegen

#### langs de weg :

**autosnelweg E42** (autosnelweg van Wallonië) – Keulen - Liège - Mons (uitrit : Chapelle-lez-Herlaimont) – uitrit 18.

**autosnelweg E19** – Brussel - Mons - Paris (uitrit : Feluy-Petrochimie) – uitrit 20

**rijksweg (N6)** – Brussel - Mons (vanuit Braine-le-Comte, richting Nivelles).

**rijksweg (N27)** – Brussel - Nivelles - La Louvière

(vanuit Nivelles, richting Braine-le-Comte).

#### met de gemeenschappelijke vervoermiddelen :

**N.M.B.S., lijn Nr 96** (uitstappen te Braine-le-Comte).

**N.M.B.S., lijn Nr 124** (uitstappen te Nivelles).

De autobussen van de T.E.C. die van Nivelles tot Braine-le-Comte rijden, stoppen onderweg te Ronquières (lijn 565 A).

Inlichtingen zijn te verkrijgen bij de stations van de N.M.B.S. en de kantoren van de T.E.C.



### WANNEER ? EN DE PARKING ?

**Vanaf zaterdag 1 april tot en met zondag 29 oktober 2000**, zijn de installaties van Ronquières toegankelijk voor het publiek alle dagen van 10 tot 19 uur. De biljetten worden na 17 uur niet meer verkocht.

Parkeerterreinen werden aangelegd in de onmiddellijke nabijheid van de te bezoeken uitzichtpunten, zo kunnen de wagen niet parkeren aan de rand van de wegen welke langsheen het hellend vlak zijn aangelegd. Bovendien werd er een macadamweg aangelegd met didactische borden langsheen de hele lengte van het hellend vlak. Men wordt verzocht zich van deze weg niet te verwijderen.

### VERTREKTIJDEN RONDVAARTBOOT

**Van zaterdag 29 april tot en met zondag 1 oktober 2000**, boottochten van één uur naar de sluis van Ittre.

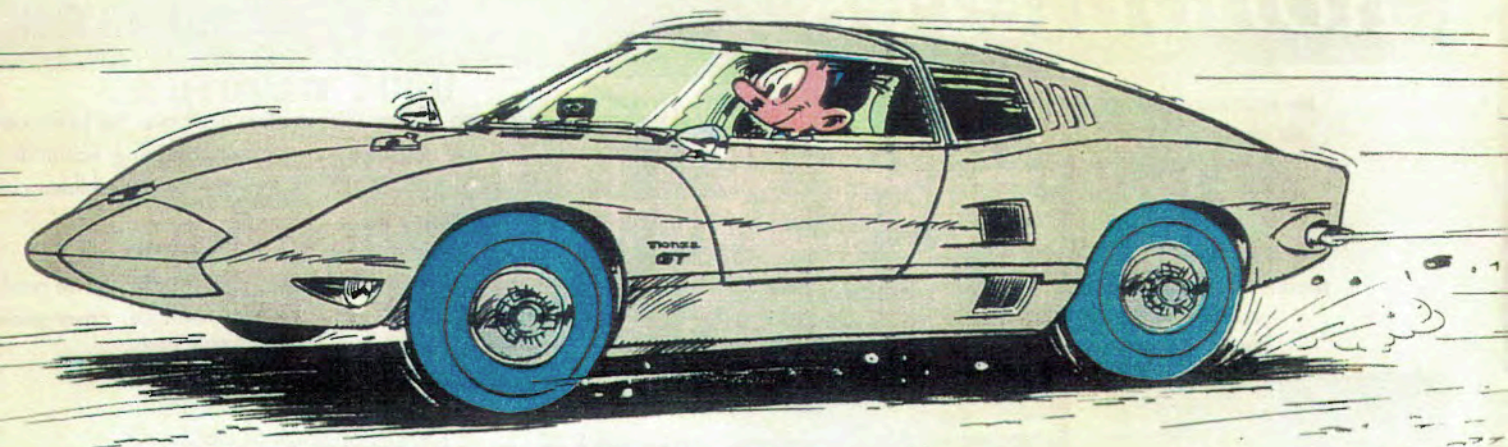
Dagelijks open. **Gesloten op maandag en woensdag, behalve tijdens feestdagen.**

**VERTREKKEN : Om 12.00 – 14.00 – 15.30 en 17.30 uur**



Het circuit spektakel werd uitgevoerd dankzij de subsidie van de Europese Gemeenschap en het "Région wallonne".

# IS DIT EEN OPGEZET MONSTER ?



## DE CORVAIRE

### 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 cm<sup>3</sup> motor, midden-achter 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 Corvaire uit de bus. Zijn fantastische XP 777 is er een sublimatie van, die de fanatieke autoïefhebbers overal ter wereld aan het dromen kan brengen.

#### ONDER DIT AVONTUURLIJK UITERLIJK GAAT COMFORT SCHUIL

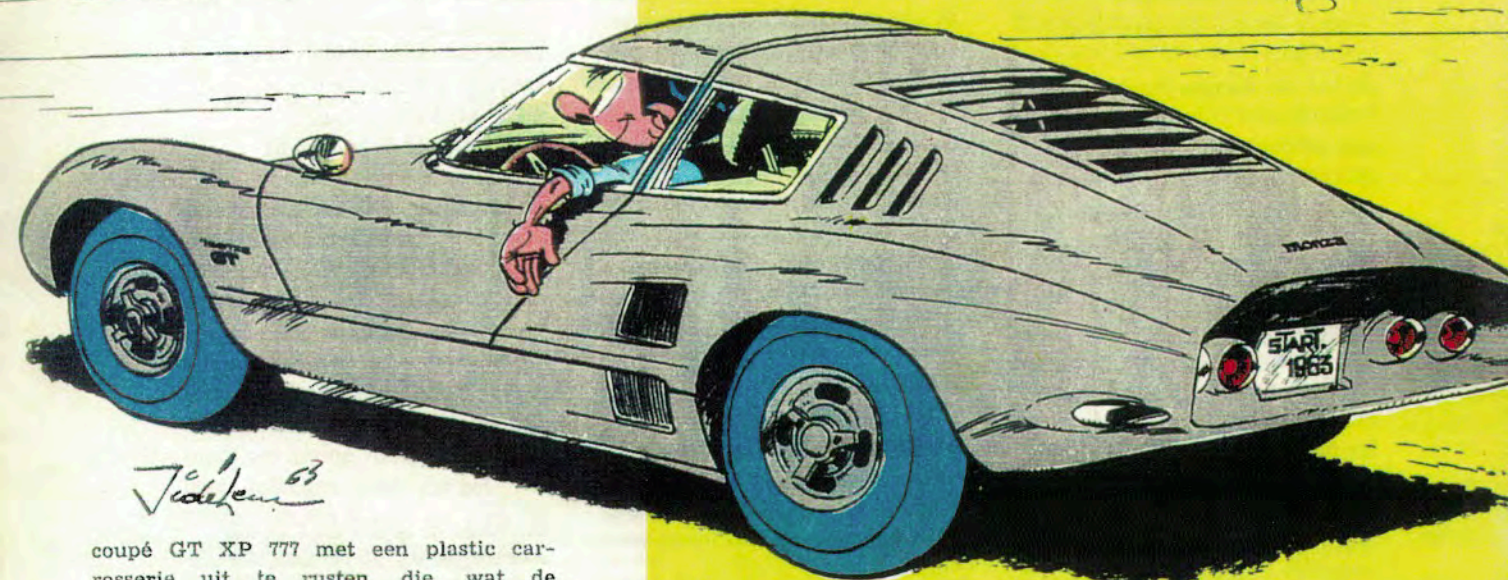
De Corvette Sting Ray mag dan nog uitgerust zijn met allerlei overbodige en kinderachtige versierselen (zoals die overdadig uitgevoerde grill), de Corvaire Monza GT XP is « van kop tot teen » doelmatig! Er zijn vele nieuwe snuffjes in aangebracht, die de wagen com-

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 doodgewone 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 pedaaltang gemonteerd) en de telescopische stuurstang verstelbaar. Het dashboard is dofzwart van kleur en bevat een keur aan instrumenten (in ronde lijsten gévat). 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

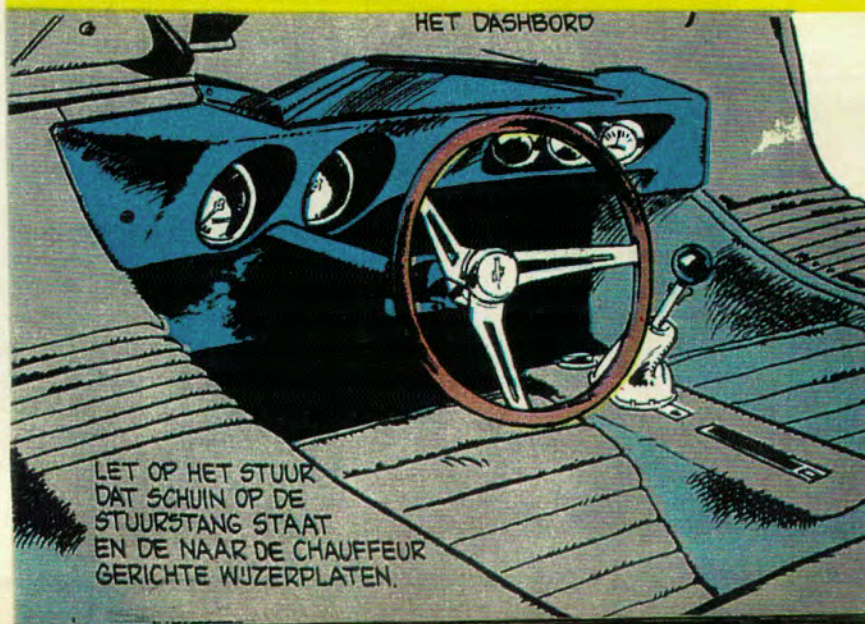
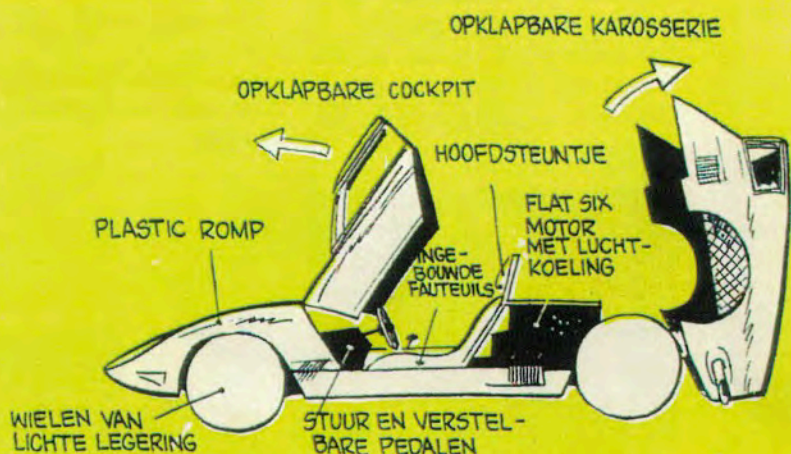


coupé GT XP 777 met een plastic carrosserie uit te rusten, die, wat de stroomlijn betreft, volmaakt uitgebalanceerd is. Zij is van voren scherp als een mes en breekt van achteren plotse-ling af in een hol paneel, dat de achter-lichten en de nummerplaat beschermt tegen een te woeste luchtcirkeling. Op 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.**



LET OP HET STUUR  
DAT SCHUIN OP DE  
STUURSTANG STAAT  
EN DE NAAR DE CHAUFFEUR  
GERICHTE WIJZERPLATEN.

## Hallo Corvairwanten!

Als nieuw lid zal ik mij hierbij voorstellen.

Ik ben Caroline en altijd al een beetje bezeten geweest van oude voertuigen. Als het maar oud is en 't heeft wielen, dan loop ik er wel warm voor.

Ik had een Ranger (model Opel C-Rekord) uit 1971, waar ik best wel aan gehecht was. Deze moest gespoten worden, dus ik zou het een tijdje (half jaar) zonder hem moeten stellen. Ik heb toen een Opel Manta (A) uit 1970 er bij gekocht om me te vervoeren. Toen Ranger terug kwam van de spuiter was hij hardstikke mooi. Echter na twee maanden waren er al weer bruine plekjes en bobbeltjes in de lak te zien. Dat viel tegen, daarbij werd hij nog afgekeurd ook voor de APK. Ze tikten behoorlijke gaten in de balken, en een veerschotel was gescheurd.

Toen zonk me de moed naar het onderste dode punt; logisch! Een goede vriend, die mee was gegaan naar de keuring vond het sneu voor me. Hij zei toen dat hij

nog een leuk autootje had zien staan bij een handelaar die misschien wel de Ranger en de Manta wilde inruilen.

"Leuk autootje"?!!? Dit was liefde op het eerste gezicht; wat een stuk! Ik was helemaal over m'n zuiger. Daar wilde ik de twee auto's wel voor inleveren; dit was een Corvair Spyder coupe uit 1964!

Ik had al eerder naar een aardige Corvair geloerd; een '67 coupe, maar dit model was veel leuker.

Ik had nog nooit zo'n auto in het echt gezien (en nu ben ik in het echt aan hem verbonden).

Van plaatjes kende ik hem wel, maar "life" is hij veel indrukwekkender.

Omdat je deze auto's bijna niet op de weg ziet, wou ik er toch iets meer over weten. Je mag tenslotte niet alleen op het uiterlijk afgaan, er zit ook nog een hart in, en dat moet kloppen.

Ik kwam er dus achter dat er een club van is en toen Mike en Leon gebeld.

Leon woont het dichtst bij me in de buurt, en hij wilde wel even komen kijken.

Nou even.... hij heeft er erg veel tijd en zorg aan besteed om alles over de auto te weten te komen. Bij deze, Leon hardstikke bedankt, en Mike trouwens ook! Hij is nog naar Katwijk gegaan om voor me te kijken naar een coupe uit 1969. Leon had me inmiddels al wat wegwijs gemaakt in Corvairland, en ik werd alleen maar enthousiaster over de auto.

Na een hele Corvairsatie werden de handelaar en ik het eens over de prijs. Het was wel duidelijk dat dit het is wat ik wilde, en ik hoop dat de auto ook zo over mij denkt. Dan leven we nog lang en gelukkig. Groetjes van Caroline Nelis.

*Wordt vaivolg.*

*Hieronder de Spyder die Caroline aanschaffen wil. Bij het uitkomen van deze uitgave is de wagen nog niet officieel in haar bezit vanwege problemen met de RDW-keuring. Aan de voorkant staat de wagen hoger omdat er 'spacers' in de veren gemonteerd zijn, dit vanwege bredere velgen en banden die de schermen raakten.*



## Strips

Van Guus de Haan ontvingen we een vijftal stripboekjes te leen. Guus werd getipt door een 'strippenkenner' die een aantal Corvaair-illustraties had gesignaleerd. Toen heeft hij gelijk alle stripboekjes aangeschaft. In deze uitgave worden reeds de afbeeldingen uit een stripblad afgebeeld.

## Schaalmodel

Ook via Guus hoorden we dat Lon Wall, van Corvaair Underground, een Amerikaanse leverancier van Corvaair-onderdelen, een schaalmodel in bestelling heeft bij een fabrikant hiervan. Lon die reeds een kleine 700 bestellingen heeft gekregen, denkt dat het model, dat een schaal van 1 op 18 zal gaan krijgen, op een prijs zal uitkomen van rond \$19,-. Dat is volgens ons niet te duur als we deze prijs vergelijken met bijv. het model dat door Franklin Mint al een tijdje op de markt gebracht is. Als je ook wil inschrijven voor een dergelijk model neem dan contact op met:

Corvaair Underground Inc.  
PO BOX 339  
Dundee, Or. 97115  
Tel. 1-503-434-1648 of  
via de site een email;  
[www.corvaairunderground.com](http://www.corvaairunderground.com)

## Vorige eigenaar(s)

Sommigen van ons vinden het belangrijk om te weten waar onze Corvaair vandaan komt en wie de vorige eigenaren zijn geweest. Soms kunnen we al aan de hand van de papieren die bij de auto zijn de laatste berijder traceren. Deze zou dan weer gevraagd kunnen worden wat meer van de geschiedenis van de auto te vertellen. In veel gevallen komt daar echter niets van. Zo ook Leon. Hij had daarom gevraagd maar hoorde er niets meer van, totdat twee en een half jaar na dato toch een brief in de bus lag. De vorige eigenaar had via een verkeers-computerbestand de laatste drie bezitters kunnen achterhalen.

Opvallend is dat de auto al in 1979 werd afgeschreven voor sloop, doch daarna toch weer twee keer een inschrijving werd afgegeven. De uitdraaien zijn gecompriemd en ietwat verwarrend doch de vorige drie eigenaren zijn er uit te halen en daar gaat het om. Het is de bedoeling om de vorige eigenaren aan te schrijven en proberen te achterhalen waar en

waarom de originele motor vervangen is geworden. Het zou helemaal te gek zijn als die al dan niet in delen nog ergens tevoorschijn zou komen. Het vermoeden dat de wagen uit het zuiden van Frankrijk komt is met deze bewijzen bewaarheid.

```
*** M.I *** FICHER NATIONAL DES AUTOMOBILES LE 12/06/99 PAGE: D
INFORMATIONS CARTE GRISE PREFECTURE - NO IMMAT: 8716 TL 06
*PROPRIETAIRE: FRITSCH. JEAN-PIERRE QUALITE: AUTRE
NOM D'USAGE :
ALIAS/LOCAT.: NON LOCATAIRE

PROFESSION : ARTISAN/COMMER. SIREN: 000000000 NO-EXPL-AGRICOLE: 00
NE LE : 00/00/00 A

ADRESSE : 0261 PDE DEA ANGLAIS (088)
06 NICE

*GENRE: VP MARQUE: CHEVROLET TYP-MINES: CORVAIR927A TYP-COM:
NO-SERIE: CA20927W140215 CARROSSERIE: CI EN: ES PUISS.:
PL.ASS.: 005 LARG.: 0 M 00 SURF.: 00 M 0 POIDS T.C.: 000 T 000
POIDS A VIDE: 00 T 000 POIDS T.R.:000 T 000 BR(DBA): 0000 REG.MOT.: 0
COULEUR: ORIGINE: VEHICULE D'OCCASION
*1ERE MISE EN CIRCUL.: 01/01/67 DATE CERTIF.: 21/12/78 ACQUIS LE: 00/00/00
CERTIF. PRECEDENT: 1835 RV 67 EN DATE DU 22/09/77 NO C.G.: 01
*MESS.: DATE ENR DESTRUCTION: 19790645
```

```
*** M.I *** FICHER NATIONAL DES AUTOMOBILES LE 12/06/99 PAGE: D
INFORMATIONS CARTE GRISE PREFECTURE - NO IMMAT: 8716 TL 06
MARQUE: CHEVROLET GENRE: VP COULEUR: TYP-COM:
NO SERIE: CA20927W140215 DATE IMMAT: 21/12/78
TITULAIRE: FRITSCH. JEAN-PIERRE 00/00/00
COMMUNE: NICE (088)
COMPLEMENTS D'INFORMATIONS - NO C.G.: 01
DESTRUCTION DESTRUCTION ADMINISTRATIVE AVEC CG (18/05/79)
NO DE LA DESTRUCTION: 08645 DATE D'EFFET: 18/05/79
```

```
*** M.I *** FICHER NATIONAL DES AUTOMOBILES LE 12/06/99 PAGE: D
INFORMATIONS CARTE GRISE PREFECTURE - NO IMMAT: 2043 SG 67
*PROPRIETAIRE: REITHOFER FABRICE QUALITE: MONSIEUR
NOM D'USAGE :
ALIAS/LOCAT.: NON LOCATAIRE
IMMATRICULATION NORMALE
PROFESSION : REPRESENTANT SIREN: NO-EXPL-AGRICOLE:
NE LE : 13/08/68 A STRASBOURG (67)

ADRESSE : 4 RUE DE L'ESPERANCE (267)
67 LINGOLSHEIM
```

```
*** M.I *** FICHER NATIONAL DES AUTOMOBILES LE 12/06/99 PAGE: D
SOUSSION DE RECHERCHE SIMPLE (RS) INFO(*) : NO CG :
NO DE SERIE : CA20927W140215 NO IMMAT :
NOM :
PRENOM : DATE NAISSANCE :

000003 VEHICULE(S)
000001 CHEVROLET VP ES CI CA20927W140215 8716 TL
DET 21/12/78 FRITSCH JEAN PIERRE (H
0261 PDE DEA ANGLAIS NICE (00/00/
000002 CHEVROLET VP ES CI2P CA20927W140215 73 YY (A
12/07/94 DEMANGE REGTS (A
4 RUE DU SORBIER BOUSSE (00/00/
000003 CHEVROLET VP ES CI2P CA20927W140215 2043 SG (J
MUT 26/01/94 REITHOFER FABRICE (J
4 RUE DE L'ESPERANCE LINGOLSHEIM 13/08/
```

# CORVAIR-SPOTTERS



Monza

Deze keer de 'spotters' eens niet in kleur. Om dat te compenseren zijn het er dan ook veel meer. Het zijn opnamen gemaakt, uiteraard in Amerika, door een lid van de AAC, oftewel Amerikaanse Automobiel Club. Sommige van onze leden zijn hier ook lid van en speelden ons deze prenten door.



'61 Corvair 700 Stationwagon



'62 Monza

Dat het geen echte Corvairkenners zijn is hun niet kwalijk te nemen. Zo is de stationwagen van 1961 bij ons nog altijd een Lakewood. De tekst die er bij stond besparen we jullie want het is een vertaling van een uitgebreid historisch overzicht uit de 'Collectible Automobile' van 1979, dat overigens een zeer goed blad is.



'60 Corvair 700



'62 Monza



Bij het zien van deze beelden zal menigeen de handen gaan jeuken, want behalve dat er nog goed te restaureren auto's bij staan, bulkt het van de goede onderdelen.





# Advertenties

## Nederland:

### (aangeboden)

Corvair Monza sedan 1967 te rest.  
Blauwmet. /int. Blauw fl.3500  
J. vd Worp 020-4 11 05 89

Corvair Monza conv. 1967 110pk  
rood, witte kap Fl.15.000  
(tax.rapp.) Kooy, Baarn 035-  
5413500 (Gezien door Ad Dijkstra  
033-4724586)

Corvair 500 coupe '69 140pk  
blauwmet. PG. Gerest. auto met  
zeer veel dokumentatie  
Geen kenteken. Fl.13500  
'Classic Car Expert' Alphen  
a.d. Rijn. Tel. 0172-44 26 60

Corvair Monza conv. 1963  
Rood/witte kap, zwart int.  
Calif. imp. Fl. 16000  
Breda Tel.076-5 21 81 43

Corvair Monza coupe '63 wit  
Ned. kent. 0032-36674773

Corvair Monza '67 coupe  
Lichtbl.met. spaakwielcovers  
Prijs fl.13.500, zonder kent.  
fl.12.750 Tel.045-5250787

Corvair Monza 4drs. sedan 1962  
rood fl.7900 Hofman leek  
Site [www.hofman.nl](http://www.hofman.nl)

Corvair coupe 1963 wit, nieuw  
interieur fl.12.750 S&S Classics  
Tel. 06-25509112 / 06-55526083

Corvair coupe '65. Grijsmet. Fl.19500  
T.A.I. Callantsog Tel. 0224-581731

Corvair coupe feb. 1969, orig. 140pk  
blauw/blauw. Goede staat. Canada auto  
Pap. vorige eig. aanwezig. Zond. Kent.  
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk ad  
Rijn. Tel. 071-4017362 / 06-24638083

**DeSoto Sportsman Fireflite** 4drs.  
Hardtop 1959, V8, lichtblauw/wit,  
vleugelauto, Fl.40.000 geïnvesteerd  
in restauratie Nu fl.26.500,--  
*Inruil: Corvair, kleine bedrijfsauto  
gas/diesel, motorfiets, jukebox of  
andere fifties spullen mogelijk.*  
Jaak Eijkelenberg 046-4523133 of  
[happy.days.diner@worldonline.nl](mailto:happy.days.diner@worldonline.nl)

### (gevraagd)

Corvair **Turboblok + turbo** moet  
i.g.st. zijn. (liefst 1964)  
Ad Dijkstra 033 472 45 86

**Voorbumper FC**, liefst chroom,  
enige roest geen bezwaar.  
J.v.d. Worp Tel. 020-4 11 05 89

**Bouwpakketten uit de jaren '60  
en '70**; gebouwd, ongebouwd, lege  
dozen, catalogi. Met alles doe je  
me een plezier. Ook boeken en  
tijdschriften uit die tijd over  
'customs & hot rods'  
Ad Dijkstra 033-472 45 86

'**Boot**' (afdekzeil conv. kap)  
zwart voor EM ('62)  
J. Pouwels 0478-58 41 43

**Voorruit LM**. Jaak Eijkelenberg  
Tel.046-4523133 of  
[happy.days.diner@worldonline.nl](mailto:happy.days.diner@worldonline.nl)

**Achterophanging** delen; mot.  
delen, turbo + carb, enz. Alles LM  
Tel. 046-4516323 of  
[jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

## Belgie

Corvair Monza 1968  
Mecanic Import St. Truiden  
Tel. 0031 - 11 69 58 44

## Frankrijk:

### (aangeboden)

Corvair 700 sedan 1960 groen  
Zeer gaaf. Nwe.PG. F.fr.10.000  
Omgev. Tarbes 06 83 24 13

Corvair Monza coupe 1963 PG  
Blauw met. (over te spuiten) int.  
Bl.. Geen v.ruit. F.fr 15.000  
Nanterre 06 85 64 73 36

Corvair Monza coupe 1961 PG  
groen met.(nw.) int. Groen origin.  
48.000km. F.fr. 50.000  
Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

Corvair Monza coupe 1964  
wit/rood (gerest.) voorfr. '61  
F.fr.55.000 Cote d'Azur  
04 93 77 03 01

Corvair Monza coupe 1961  
zwart/rood staat onbekend,  
F.fr 10 000 Noord Frankrijk  
03 83 22 97 46

Corvair Monza sedan 1966 (140  
pk) blw. Met. nw. int.Concoursst.  
F.fr 60 000 Mulhouse  
Tel. 03 89 83 10 00

Corvair 700 sedan 1960 PG Grijs  
met. Voor ond. of rest.  
Lopend F.fr 5000 Chatellerault  
Tel. 01 43 19 39 37

Corvair Monza coupe 1966 PG  
140pk grijs/zwart 13.800 km  
F.fr 60 000 Castelnau  
Tel. 05 62 31 96 29

**Corvair Monza sedan 1964 PG**  
110pk grijs/zwart **19.800km** Nwe.  
band, remmen. uitlaat.  
F.fr 28 000 Dourdan (bij Parijs)  
Evt. info; Leon Janssen  
Tel. 01 43 19 34 43

Corvair Monza conv. 1965 PG  
110pk rood/rood dak wit  
F.fr 35 000 Omg. Rennes  
Saudrais 06 07 79 99 83

Corvair Monza conv. 1962 PG  
rose/grijs, int. slecht nw. dak carr.  
matig inf. Leon Janssen, F.fr 12000  
St.Flour (Z.Fr.) Mr. Ponsard  
Tel. 04 71 60 41 70

Corvair Monza coupe 1967 nwe.  
motor int goud, in rest.  
Corvair 500 sedan 1966 te rest.  
Met vele nwe. onderdelen.  
**Beide auto's** F fr 32 000  
Vierzon Tel.0248 51 56 05

Corvair Corsa conv. '66 140pk  
Rood/zwart, wit dak spaakw.  
4-bak Calif. Imp. F.fr 80 000  
Neuilly 01 49 92 52 52

Corvair Monza coupe 1967 110pk  
PG goud/goud 139000km 1° eig,  
F.fr 25000 Cannes 0493695222

Corvair Monza coupe 1962 PG  
102 pk creme/rood staat stil sinds  
1980 F.fr 10 000  
Perpignan 04 68 34 95 15

2 Corvairs voor onderd., sedan en conv. Tel. 003 31 86 46 11

### Zwitserland

Corvaire Corsa turbo coupe '66  
Rood/rood dak grijs, alu carter  
Nwe.remm. wintergestald,+ gerev.  
turbo motor, 2 versn.bakk. enz.  
F.fr.40.000 Tel. 032-731 2023

*De redactie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de advertenties.*

*Om een indicatie te krijgen over de prijzen in Frankrijk, deel deze door drie. Frankrijk en Duitsland zijn E.U.-landen, dus geen invoerrechten en BTW*

### Agenda

- 29 apr.- 1 mei:** Int. Oldtimerbeurs België; Nekkerhal mechelen.  
**5 mei** Oldtimerdag Leidschendam info 070-3273615  
**6 mei** Oldtimerbeurs Barneveld info 0318-591697  
**6/7 mei** Speed 2000 Autotron Rosmalen  
**7 mei** Am. Droomaut& Harley dag Openluchtmuseum Arnhem  
**13 mei** Rock 'n Roll Night Elsloo Cafe "De dikke stein"  
**20/21 mei** Historic Zandvoort Trophy info 023-5280362  
**20/21 mei** All American Cars & Bikes Camping Emmen Info 0591-624344/625501  
**21 mei** American Fifties Day Breda Havermarkt v.a. 13.00 uur  
**26/27 mei** Amerikaanse dagen Mijdrecht; Hillybilly Boogiemen en meer bands  
**28 mei** Classic Cars & Rock'n Roll  
**1 juni** (Hemelvaart) Nat. Oldtimer festival TT Assen  
**3/ 4 juni** American Country Days Boxtel, Landgoed Velder Line dance, cars&bikes, lifestyle. Info 031 8672900  
**10/11 juni** Europese Corvaire Clubs Ronquieres België  
**10/11/12 juni** Super Oldtimer festival Hobahohallen Lisse info 0252-687466  
**16/17/18 juni** Lelystad Millennium Intern. Oldtimermeeting  
**24/25 juni** Glanerbrook; Harley dagen+ American cars&lifestyle  
**1/ 2 juli** Amstenrade (Z.Limb.) Classic Cars, Rockabilly Rumble

## persbericht

### Nederlands Openluchtmuseum

Postbus 049  
6800 AP Arnhem  
Schelmseweg 89  
6810 SJ Arnhem

Telefoon (026) 357 0111  
Telefax (026) 357 0147  
E-mail: info@openluchtmuseum.nl  
http://www.openluchtmuseum.nl  
Rabobank 30.39.09.500  
Postbank 7130071  
Handelsregister 41050671

Arnhem: 6 april 2000

### Amerikaanse Droomauto's en Harleys in Openluchtmuseum Klassiekers uit de jaren '45 tot jaren '70

Het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem organiseert op zondag 7 mei 2000 een 'Amerikaanse Droomauto en Harley-Davidson Dag'. Op deze dag zijn op het museumterrein circa 50 Amerikaanse wagens en 80 Harleys uit de jaren '45 tot '70 te bewonderen. Een gedeelte van de Amerikaanse Klassiekers rijdt ook in een parade door de binnenstad van Arnhem.

Cadillacs, Mustangs, Harleys en swingende Rock 'n Roll muziek. De hele zondag staat het Openluchtmuseum in het teken van Amerika. Bij menigeen zal het gevoel van vrijheid en rebellie in de jaren vijftig en zestig weer boven komen bij het zien van de klassieke auto's en motoren van de leden van Harley World Arnhem, Harley Davidson Club Nederland en de Amerikaanse Automobiel Club. In stijl gekleed, met vetkuif, petticoat of strakke nauwe broeken, laten zij vanaf 10 uur met trots hun paradepaardjes aan het publiek zien. Museumbezoekers kunnen behalve kijken en voorzichtig aanraken ook een korte rondrit maken op een Harley of in een Amerikaanse droomauto.

#### Vetkuif

Even zullen de gedachten weer terug gaan naar vroeger bij het horen van Tutti Frutti, van Little Richard of het aanstekelijke nummer van Jerry Lee Lewis, *Great Balls of Fire*. De Rockabilly band *The Reno Brothers* brengt de museumbezoeker in een vrolijke Amerikaanse stemming. Wie voor heel even er net zo uit wil zien als toen, brengt een bezoekje aan de Kuivenkapper voor een vetkuif of suikerspinkapsel.

#### Parade

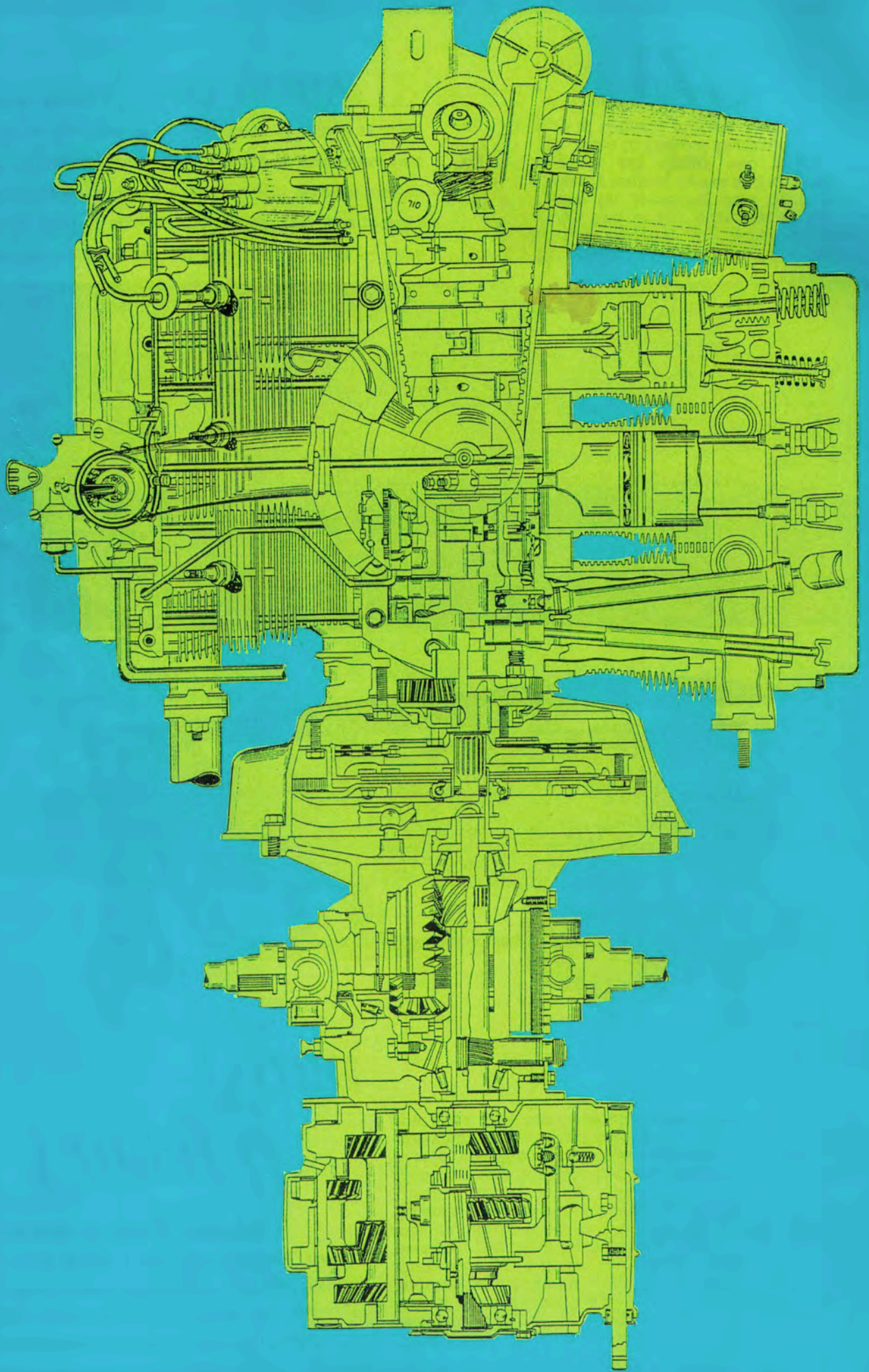
Om 13 uur maakt een gedeelte van de Amerikaanse Klassiekers vanaf het museum een tocht van anderhalf uur door de binnenstad van Arnhem. Zoals het hoort bij een echte Amerikaanse parade is er ook een Miss aanwezig, de Arnhemse *Miss Summertime 1999*. De Rockabilly band speelt vanaf een Pick-up Truck bekende meezingers. Rond half drie komen de droomauto's en de Harleys weer terug in het Openluchtmuseum. De museumbezoekers kunnen tot 17 uur van de Amerikaanse auto's en motoren genieten.

Deze dag wordt georganiseerd naar aanleiding van de tentoonstelling 'De Amerikaanse Droom in Nederland, 1944-1969'. Een expositie over de invloed van Amerika op de Nederlandse samenleving, die vanaf 2 mei tot 29 oktober 2000 te zien is in het Openluchtmuseum. Andere evenementen zijn onder meer de *Show & Drumfanfare Dag* zondag 21 mei en de *Cheerleaderdag* op zaterdag 9 september 2000.

Nederlands Openluchtmuseum  
Schelmseweg 89  
6818 SJ Arnhem  
Telefoon: 026-3576111  
Openingstijden: vanaf 21 april tot 29 oktober dagelijks van 10 tot 17 uur.

Noot voor de redactie: Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Bianca Veenendaal of Erwin te Bokkel, Pers & Publiciteit Nederlands Openluchtmuseum. Telefoon: 026-3576273.





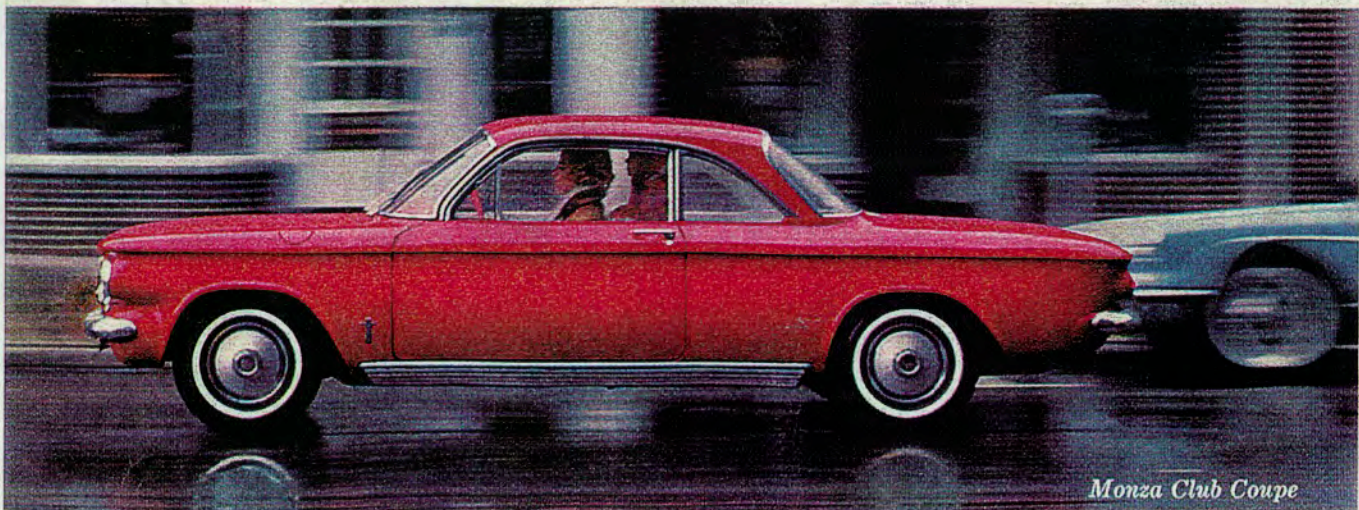
*family-pleaser—with a price to match—It's perky new-sized car that can do big things for our family pride. Easy to look at, ride in—and on. You couldn't ask for anything handier around home (or away from it!) than a*

# Chevy II Nova

That Chevy II sedan you see below has plenty of room for a well-fed family of six—bag and baggage. And there's a full line of ten other models to pick from, including a convertible, hardtop and station wagons. Every one is built with sturdiness that reduces service and maintenance. Major front-end sections, including fenders, bolt on for easy fixin' in case of repairs. And, whether you pick the frisky 4 or spunky 6 (there's a choice in most models), you can expect the kind of diehard dependability that runs in the Chevrolet family. Combine that with the custard-smooth comfort of the Chevy II ride (new Mono-Plate rear springs at work here) and you've got yourself a car that blends liveliness and luxury at a low, low price. How low? Just check your dealer and see.



*Chevy II Nova 4-Door Sedan*



*Monza Club Coupe*

*Sports-car scamper on the family plan — This is the kind of happy-handling car that lifts driving out of the humdrum. Highballing over the open road or bustling about town, it's a rewarding experience just to be at the wheel. Why, even running family errands can be fun in a*

Corvaair's rear-engine reflexes give you a combination of effortless steering and tenacious traction that you won't find in any other car in the land. Just the ticket for jockeying into tight parking places. Or skirring around curves and up grades out where the roads get sloppy and rough. Your dealer's is the place to find out firsthand. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Mich.

**'62 CORVAIR monza**