

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



In deze uitgave : Verslagen van Eurovaair
Een avontuurlijke 'vondst'
Nog meer spotters, enz.

3^e jaargang

3

Van de redactie

We zitten alweer midden in ons derde seizoen. Allerlei activiteiten gonzen om ons heen. De Eurovair-meeting is net achter de rug en elders in deze uitgave vind je daar verslagen van. Daarnaast proberen we ook nog aan wat vakantie te denken. Maar ook in de vakantie zijn we al dan niet actief bezig met de Corvair obsessie die een deel van ons leven beheerst. Menigeen, en dat is onze ervaring, wijst achter onze rug naar zijn hoofd, of vraagt zich hoofdschuddend af of je zo'n 'ding' nog opgeknapt krijgt.

Wat moeten wij denken van al die voetbalsupporters die momenteel geheel in oranje gehuld, hun auto, huis en zelfs hele straten 'versieren' teneinde met veel drank, kabaal en feestgedruis straks met een kater te zitten omdat hun club toch verloren heeft.

Menige voetbalsupporter zal het niet met ons eens zijn, maar wetende dat er bijv. meer motorfanatici dan 'voetballers' in onze club zitten, durven we deze uitspraken toch te doen. En daarbij; dit is geen correct vergelijk, een postzegel-verzamelaar had net zo goed gekund. Daarom, zo lang we op een aangename manier bezig zijn met het wel en soms wee van de Corvair, en we dus leuke kennismakingen opdoen en gezellige dagen zoals onlangs in Ronquieres meemaken, kunnen we die hoofdschuddende mensen bij de kijkkast laten weten dat wij het dubbel zo fijn hebben met een van die zes miljoen voertuigen op de Nederlandse wegen die voor ons in ieder geval uniek zijn. En dat begint al bij het lezen van ons clubblad.

Veel lees- en kijkplezier.

Ziekte

Het is niet altijd even vrolijk in onze club. Tot onze ontsteltenis kregen we te horen dat Theo Smitz enige weken geleden in het ziekenhuis is opgenomen met een herseninfarct.

Naar het zich laat aanzien is er verbetering in zijn gezondheid,

maar heeft hij nog een lange weg te gaan voordat hij weer in zijn Corvair met ons mee kan gaan. Wij wensen hem alle moed en beterschap toe, en zullen hem met ons clubblad een bezoek brengen.

Plaatdelen

Van Ad Dijkstra hoorden we dat hij iemand gelokaliseerd heeft die nog een nieuw EM linker-achterscherm heeft liggen. Voor diegene die dat zoekt, neem even contact op met Ad (033-4724586).

Op de omslag

Het is toeval of min of meer persiflage op Ralph 'Who' van een handelaar die of zo heet of zijn zaak zo genoemd heeft. Aandacht krijgt hij in ieder geval wel voor zijn handel.

Colofon

3^e jaargang nr. 3
mei 2000

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 516 323
Email: jmljanssen@wx.nl

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
Tel./fax 020-6 929 425
Email: (let op; veranderd)
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 Corsaleden gebundeld.

Even bellen voor welke reparatie je informatie zoekt: 020-6929425, en je krijgt ze thuisbezorgd.

Loten

Van het aantal loten dat we ingekocht hebben, heeft Mike er nog 17 over. Het was de bedoeling dat deze op de Eurovair-meeting aangeboden zouden worden maar door de miserabele organisatie is daar niets van gekomen. Deze loten zullen uit de kas van de club gefinancierd worden, en mocht daar de prijs opvallen dan zullen we met een nieuwe loterij dan wel bij opbod de wagen aan de man/vrouw proberen te brengen. De loten zijn geregistreerd. Mocht iemand nog loten willen aanschaffen dan kan dat natuurlijk. (Mike 020-6929425)

Nieuwe leden 1

In onze vorige editie maakten we melding van Johan van Rijn uit Noordwijk als nieuw lid. Tot onze grote verbazing kwam er onaangemeld tijdens ons verblijf in België plotseling een blauwe 4drs. Sedan voorrijden. Het bleek Johan te zijn die in gezelschap van zijn hondje "Chevy"(!) de reis naar Ronquieres gemaakt had om met ons kennis te maken. Johan is al 18 jaar eigenaar van de '65er sedan die ongerestaureerd in een goede staat verkeert. De wagen werd door Guus onderzocht en is origineel in Antwerpen geassembleerd, dit aan de hand van enige kleine details die in Amerika nooit toegepast zijn geweest. Na de meeting had Johan nog geen zin om naar huis te gaan en wilde nog er nog een dag aan vast knopen in West Vlaanderen of Zeeland.

Nieuwe leden 2

Ook tijdens Eurovair werden we tijdens ons laatste uur van ons verblijf aldaar, min of meer staande gehouden door Guus Marinus uit Tilburg. Ook hij was nieuwsgierig geweest naar de verzameling Corvairs die er aldaar zouden moeten verschijnen. Via Ad Dijkstra was Guus reeds eerder op de hoogte van het bestaan van

de Corvaair Club, doch pas onlangs heeft hij zich bij ons aangesloten. Zijn grijsblauwe '62 coupe zag er goed uit. Toen Guus met de wagen langs het terras reed waar

wij gezellig de inwendige mens zaten te versterken, was er plotseling boven het omgevingslawaai uit, in koor te horen; "Trekhaaak!"

Import

Het ziet er naar uit dat Jaak zijn in Amerika gereviseerde '65 coupe in het najaar naar ons land zal komen.

Corvaair

Vals adres

Tot onze tevredenheid lezen we weer een artikel in een van onze nationale autobladen, met name "De Onschatbare Klassieker" Ofschoon hierin niets nicuws werd verteld, de halve waarheden achterwege gelaten, zagen we tot onze verbazing dat er als thuisbasis diverse clubs werden genoemd behalve de Corvaair Club. Navraag bij Ad Dijkstra leverde op dat deze indertijd wel degelijk een kennisgeving heeft gestuurd naar deze uitgever.

Terstond heeft Mike een schrijven gestuurd waarin nog eens van ons bestaan wordt gemeld, en er alsnog aangedrongen wordt op een publicatie.

Turbomotor

Wie attent is geweest heeft diverse keren gezien dat er in ons blad een advertentie stond waarin Ad vraagt naar een turboblok, liefst compleet. Welnu, die advertentie zullen jullie nu niet meer vinden (tenminste van Ad) daar hij in zijn opzet geslaagd is. Ook in Nederland blijkt wel degelijk nog het een en ander te vinden te zijn. Zie ook het blokje 'plaatdelen'.

Via- via hoorde hij dat er ergens op de TU-Delft een Corvaairblok moest rondslingeren. Op een goede avond bezocht hij via internet een advertentie-site waarin ook een blok aangeboden werd. Nota bene dicht bij huis. Een kijkje leverde op dat het ook nog een turboblok was en na een snelle koop gesloten te hebben, bleek dat dit blok kwam van... TU-Delft!

Schrijver dezes heeft een dochter die al enkele jaren studeert aan TU-Delft!

Millenium-meeting

Op de grote Oldtimer Millenium Meeting in Lelystad is Guus de Haan een kijkje voor ons gaan nemen. Elders in deze editie vinden jullie een kort verslag er over.

Polo shirts

Voor de nieuwe leden: er zijn poloshirts met het clublogo in de kleuren blauw en Bordeaux-rood. Neem contact op met Mike zodat je bij het e.v. treffen niet 'ongekleurd' er bij staat.

Ledenlijst per 21 juni 2000

CORVAIR.ADR corvaair club ledenlijst

Adressee	Postal address	Postal Postcode	Postal Town
Aken van	Statenlaan 90	2562 GS	Den Haag
<i>Van Dijk R.H.</i>	<i>Nieuweweg 37</i>	<i>8391 KP</i>	<i>NOORDWOLDE</i>
Corvaair Society of America	P.O. Box 607 IL 60439-0607	Lemont	Vereinigde Staten van America
Cramer M	Darwinplantsoen 1	1097EX	Amsterdam
Deijnzen T.	Leo de X111 straat 16	1502RE	Zaandam
Dijk van K	Buterhoeke 62	8041AD	Berlikum
Dijkstra A.	Diederikhof 6	3813KW	Amerstfoort
Eijkelenberg J.	Haagstraat 20	6133VS	Sittard
Graaff de H	Ametandhoeve 3	3137 GA	Viaardingen
Haan de G	Gole 27a	8247DL	Ureterp
Hanssen M.	Osterbosch 4	5866CH	Swolgen
Hikens J&P	Toon Hermans singel 27	6132BT	Sittard
Honert van den T.H.	Oosterend 21	1251HM	Laren
Janssen L	Borneweg 13	6141BJ	Limbricht
Keers R&A	Corn. Antoniusstraat 69/3	1071VS	Amsterdam
Koning de W	Kasteellaan 1	5492BR	st. Oedenrode
Langeveld T&B	Westerdreef 15	2161GN	Lisse
Mannus G.	Saasveldstraat 42	5035HG	Tilburg
Meeuwenoord M.W.	Zonnebloem 2	2211 MN	Noordwijkerhout
Naseman G.	Caldenborghsweg 18	6301JK	Valkenburg
Neils C.M.	Marktstraat 8	6446 AC	Brunsum
Oskamp Marco	Veerstraat 84/2	1057SZ	Amsterdam
Pouwels J.A.	Veulenseweg 39	5814AA	VEULEN
Ras I.M	Langeweg 166	3241KB	Middelhamis
Rijn v. Johan	Golfweg 21	2202 JH	Noordwijk ZH
Salden P.J.G	Walramstraat 62	6131PG	Sittard
Sas van M.P.M.	RIJKWAERTSTRAAT 20	6622HV	Eindhoven
Sieben R.J.M.	Tongeraeweg 88	6214BC	Maastricht
Siebes M.	C. Boyerstraat 10	1325LH	Almere
Smitz T.H.	Graetheide 5	6121RN	Born
Tesselaar J.W.A.	Rinaldostraat 18	6963 CP	Dieren
Trafic F.de Koff	Noorderschans 16 B	3026VX	Rotterdam
Verstappen M.A.	Willelm Boyeweg 121	6591ZX	Gennep
Visser-Rosbergen E	Dorpstraat 171	2781AR	Zevenhuizen
Worp v.d. J.	Calstraat 41	1076WE	Amsterdam
Worst H.	Commissarislaan 158	8016LV	Zwolle

CORVAIR-SPOTTERS



'63 Monza



'67 Corvair 500

Hier nog een aantal foto's als verlenging van het getoonde fotomateriaal van de vorige keer. Niet alleen op 'junkyard's' staan deze Corvairs maar ook, zoals de '63er coupe, de particulier zet zijn auto ergens achteraf op het erf nadat hij een andere heeft aangeschaft. Zoiets komt in Nederland (helaas) zelden meer voor. Wij danken de AAC voor het geleverde materiaal.



'65 Monza



Monza



'67 Corvair 500



Hij kwam, zag, en vond het beter hier. Maar eerst inspecteren!



*De tweede LM sedan
In de club. Hans van Sas
heeft concurrentie van Johan
van Rijn gekregen..*



*Zonder de Nederlandse
Corvairs was het maar een
kort rijtje gebleven.*

EUROVAIR 2000 MEETING

10 en 11 juni was het zover. De Eurovair meeting 2000 te Ronquiere België.

Wij hadden er ons toch wel wat meer van voorgesteld dan het uiteindelijke resultaat. Er was al sprake van enige twijfel. Maar deze zou volledig ten onrechte zijn zo verzekerde Dhr Esser ons. In oktober waren Leon en ik al ter plaatse geweest en later is Leon zelfs nog enkele malen langs geweest om hulp aan te bieden en te checken of er nog voorzieningen nodig waren. Dit was absoluut niet nodig en alles zou piekfijn in orde komen. Waar zouden wij ons nog druk om maken.

Diverse leden hadden met elkaar afgesproken om gezamenlijk naar Ronquieres te rijden Ruud en Annemiek Keers en Ton Deijnen hoopte de autos tijdig klaar te hebben hetgeen helaas niet is gelukt.

Zo sprak ik af met Hans en Jacoline de Graaf elkaar bij de eerste pomp na Breda te treffen. Om negen uur stonden wij bij het betreffende pompstation. Na nog even getankt te hebben en de nodige Belgische francs ingeslagen te hebben wilden wij wederom vertrekken toen ik werd aangesproken door ene Rik Klaassen die opmerkte eindelijk eens een Corvair te zien in het land. Hij bleek voorzitter te zijn van de Algemene Buggy Club. De link met de Corvair is dat hij zijn buggy heeft uitgerust met een Corvair motor.

Uit het fraaie blad dat ik van hem kreeg blijkt hoe perfect dit allemaal in deze auto is ingebouwd. We spraken af later contact met elkaar op te nemen en dan ook eens af te spreken om elkaar uit te nodigen voor een meeting, gezien de directe verwantschap met de Corvair.

Zonder problemen vonden wij de locatie van de meeting. De geplaatste borden waren hierbij een zeer welkome aanvulling.

Bij Essere aangekomen worden wij meteen naar een binnenplein gedirigeerd en niet op het grasveld.

De ontvangst deed voorkomen als zouden we een week te vroeg zijn. Vragen, als waar is het sanitair was en waar we de tenten konden opzetten en de auto's opgesteld worden, werden meteen ontrafeld. Niets kon en ook niets was geregeld. Voor het sanitair werden we verwezen naar een kroegje aan de andere kant van het kanaal, 15 min lopen.

Vreemd wij hadden hulp aangeboden, gevraagd welke voorzieningen nog nodig waren maar nee, alles was geregeld.

Dhr Esser loopt rond als een soort politieagent en verteld al snel dat hij nergens verantwoordelijk voor wil zijn. Langzaam kwamen er nog enkele Corvairisten het terrein op en allemaal waren wij in afwachting van hetgeen er komen ging. Er gebeurde echter weinig. Totdat Paul Dupuis (voorzitter Franse Club) komt en er enkele beleefdheden worden uitgewisseld.

Men verdwijnt naar binnen naar later blijkt voor een presidents lunch. Inmiddels hebben wij aardig de smoor in en besluiten we ons eigen gang te gaan.

Inmiddels zijn ook Leon, Caroline, Sjaak, Gerard en Johan van Rijn gearriveerd.

Leon werd nog onthaald op een glas wijn, maar wijst dat resoluut van de hand, en geeft het door aan Caroline.

Wij besluiten na achterlating van een GSM nummer op het hek voor degenen die nog zouden komen een camping te zoeken.

Inmiddels is ook Guus met zijn gezin gearriveerd. Wij houden de Corsa nog tegoed (de spanning hieromtrent wordt wel opgevoerd) Guus en fam. en Johan besluiten in een hotel te gaan overnachten. De overigen kiezen een camping in de omgeving.

Na wat formaliteiten geregeld te hebben begonnen we met het bouwen van het kamp waarbij Sjaak de nodige fourage uit de VW-Brier te voorschijn toverde. Ondanks de wat matige start vermaken wij ons prima.

's Avonds zijn we heerlijk gaan eten bij een Italiaan in de stad Nijvel. Hierna gingen we weer

retour camping waar we nog gezellig geborrelt hebben tot in de kleine uurtjes.

's morgens rond een uur of negen is iedereen weer wakker en kon er aangeschoven worden voor het lekker ontbijt dat door Gerard georganiseerd was door in een buurtwinkel allerlei inkopen te doen. Hans wilde nog even de kleppen stellen daar deze wel erg tikten en dat na het ontbijt gebeuren moest. Het plan was om vandaag de omgeving te gaan verkennen. Leon had nog een gescheurd membraam van de benzinepomp maar ook hierin bood Gerard uitkomst door in zijn rijdend magazijntje te tasten.

Het leek ons ondanks alles zinvol gebruik te maken van de expertise van Esser en deze dus bij de liften van het 'Hellend vlak' te ontmoeten.

Ook hier laat Esser ons in de steek het lijkt dat hij de omgeving voor het eerst ziet en niet geïnformeerd is over de openingstijden van de te bezichtigen hefbruggen welke dan ook gesloten zijn. Wij haken af na nog een reparatie aan Hans auto te hebben verricht, een lekkend kleppendecksel ook hier werd wederom de voorraad van Gerard aangesproken.

Wij besluiten naar Ronquiere terug te rijden en daar heerlijk op een terrasje te gaan lunchen. Daar ontmoetten wij Guus Marinus met zijn fraaie Early coupe met wel zeer bijzondere trekhaak, die tevens bescherming biedt aan de carterpan. We meldden Guus dat de volgende meeting wederom volledig in eigen hand georganiseerd zal worden zodat wij elkaar de volgende keer zonder problemen zullen ontmoeten. Na een heerlijke lunch in een prachtig zonnetje werd de reis naar de diverse windstreken aanvaard. Ik reed samen met Hans en Jacoline richting Breda. Onderweg worden wij nog gewaarschuwd door de Gendarmerie voor de snelheidscontroles. Kleine Mike mag nog even op de motoren zitten alvorens wij verder gaan. De leuke foto hiervan houden jullie nog tegoed.

Mike Cramer

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvaair door de jaren heen. Deel 9

Toen de showrooms opengingen vrijdag de 2^e oktober stroomde het publiek naar binnen om te zien wat men in elkaar had gesmeed. Als u onder de gelukkige Amerikanen behoort die toen de nieuwe Corvaair te zien kregen, zult u zich zeker de eerste indrukken herinneren. De kleurrijke wimpels zwaaiden in de koele najaarsbries bij de typische dealersshowrooms uit die dagen. De blinding van de ramen en de aankondigings-affiches die uw nieuwsgierigheid hadden gewekt waren verdwenen, en in plaats daarvan hingen er banieren met de teksten als "Nu hier", "Corvaair", "Nieuw voor 1960" en "Kom naar binnen". Nu gebeurt dat niet meer zo. Op de ene dag is de showroom gewoon als altijd, en de dag er na is er iets geheel nieuws te zien, maar meestal niet nieuw genoeg om een hart sneller te doen slaan. Op die oktoberdag was dat anders; je stapte de met banieren en slingers feestelijk aangeklede showroom binnen, soms uitgerust met een jonge verkoper in een clownspak die de kinderen met 'clickers', boekjes en ballonnen bezig hield terwijl je je jaarlijkse rondje tussen nieuwe auto's maakte.

Er stonden de zwierige 1960 Impala's met hun uitdijende en flitsende staartvinnen, stilstaand al snel uitziend. En er was de zakelijke Bel Air die een beetje treurig ongeïnteresseerd in een hoek stond. Een stationwagon stond er ook. Zelfs een Corvette die normaal gesproken een publiekstrekker is, werd een beetje gemedend. De grote drukte was vooraan in de showroom waar mensen iets omringden dat wel een auto moest zijn. Je moest je door de menigte heen duwen om dan oog in oog komen te staan met het grote automobielnieuws van 1960.

De Corvaair die je zag was verbazend klein en het leek alsof hij niet in een Chevrolet-showroom thuishoorde. Je eerste reactie was er een van teleurstelling. Je had verwacht

geraakt te worden door iets –je wist eigenlijk niet wat– dat meer indrukwekkend zou zijn.

Maar dan, je gezicht houdend als zijnde een autokenner, begin je een nauwkeuriger onderzoek.

En wat je dan vindt begin je te waarderen. Ja het was een kleine wagen, maar het interieur was ruimer dan je je had kunnen voorstellen. Dit was ook een voorbeeld van de nieuwe aanpak van auto's, een wagen die een uitstraling had van een soort van verantwoordelijkheid. En hij bevatte de meest vooruitstrevende ideeën op het gebied van automobieltechniek ter wereld.

De voorkant zonder een flitsende grille die tussen de koplampen een mechanische bizarre grijns moest weergeven was kaal en weinig aansprekend. De flanken waren glad, de daklijn plat en iel. Het achterstuk was in verhouding lang, maar je wist dat daarin niet alleen een motor in zat, maar een totaal nieuwe aandrijving die beloofde een gunstig benzineverbruik te hebben. Iets waar je vantevoren nooit aan gedacht had, en het was ook nog eens een motor nooit meer antivries nodig had.

Je glipte achter het stuurwiel en ontmoet een eenvoudig instrumentenpaneel achter een eenvoudig stuurwiel. Ofschoon je had gelezen over een op de vloer gemonteerde driersnellingspook, was deze uitgevoerd met een automaat die door een handel op het dashboard bediend werd. En inderdaad, de vloer was vlak, voor en achter. Het zou iets krap worden, maar zes volwassenen pasten er met gemak in. Ja, dit was een opmerkelijke nieuwe auto.

De Corvaair werd geïntroduceerd in maar twee versies, beide vierdeurs sedans; de basis 500 en luxere 700. De prijs van de kale 500 was maar \$1.984, dat was 4126 meer dan een vergelijkbare Ford Falcon. Beide Corvairs waren nogal sober uitgevoerd. De showroomfolders die uitgedeeld werden bij de introductie, probeerden er iets meer van te maken.

De standaarduitvoering van de 500 hield iets in als: veiligheidsglas,

een-sleutel sloten, drukknophandels op de deuren(!) 2 snelheden ruitenwissers, binnenverlichting, asbakken enz. De 700 voegde daaraan toe een dubbele claxon, binnenverlichting aangestuurd door de voorste deuren, keuze uit drie interieurkleuren inclusief matten en aangepast aan de buitenkleur en een zwartrubberen mat in de kofferruimte.

Er waren ook extra's zoals; natuurlijk; banden met witte vlakken en grotere wieldeksels, benzinekachel met ontgooier, radio.

Er waren twee optiemogelijkheden; De Deluxe carrosserie met een tweede zonneklep, armsteunen en sigarettenaansteker. Dan was er de meeruitvoering met achteruitrijlampen, buitenspiegel, ruitensproeiers en handschoenkastverlichting. En dan waren er nog de accessoires als een neerklapbare achterbank en de automatische bak. Er was aanvankelijk echter maar een motor voorhanden. De aluminium luchtgekoelde platte zescilinder die uit de ontwikkelingsafdeling was gekomen, en die door Campbell-Ewald (reclamebureau) genaamd werd als 'Turbo Air 6'.

De inhoud was ongeveer 2300cc, 80pk bij 4400 toeren, koppel 125 bij 2400tpm bij een compressie van 8:1 Er waren twee enkelvoudige carburateurs, op elke zijde een, die werden gevoed door een luchtfilter en uitmondten in een enkel uitlaatsysteem.

Bij een van zijn ontwikkelingspunten werd de Corvaair gebaseerd op een automatische versnellingsbak, een logisch uitgangspunt voor een kleine wagen die bedoeld was voor de drukke verstedelijkte gebieden, dus waarom nu een handgeschakelde? Tijdens de ontwikkeling ontdekte men dat het koperspubliek toch liever een handgeschakelde versie zou willen, en daarom waren beide nu leverbaar.

We laten hiernaast zien en lezen hoe de auto bij introductie in Nederland ontvangen is.

Volgende ed. De techniek en prijzen.

De Chevrolet Corvair

De modernste compacte
wagen ter wereld

door Paul FRERE



De belangstelling voor wagens die even comfortabel als de klassieke Amerikaanse automobielen, maar gemakkelijker te manœvreren en zuiniger zijn, is in Europa en ook in de Verenigde Staten zo toegenomen, dat Chevrolet een compacte wagen heeft ontworpen die geheel met de traditie breekt. Chevrolet is de enige constructeur die het probleem van de compacte wagen op grondige wijze heeft aangepakt.

Om de Corvair te bouwen vertrok men van een interieur dat ruim en comfortabel genoeg is voor zes personen. Aangezien een auto zuiniger wordt, naarmate zijn gewicht lager en zijn luchtweerstand kleiner is, werd ernaar gestreefd de totale hoogte tot een minimum te beperken. Om maximale stabiliteit te verkrijgen moest vervolgens het zwaartepunt zich zo laag mogelijk bij de grond bevinden, en dus ook de zware delen van het voertuig, met inbegrip van de passagiers. En wou men ten slotte van een goede wegligging verzekerd zijn, vooral op natte wegen, dan moest er voor gezorgd worden, dat de aandrijvende wielen voldoende belast werden om te voorkomen dat ze gingen slippen. Deze opvattingen hebben het ontwerp van de Corvair bepaald, ontwerp, dat voor een wagen van dit formaat revolutionair is. De carrosserie is zelfdragend en haar vloer is het laagste punt van de wagen, zodat de totale hoogte van de Corvair

slechts 1,30 m bedraagt, hoewel het interieur toch even hoog of zelfs nog hoger is dan bij de meeste Amerikaanse wagens van het klassieke type. Dit was de eerste belangrijke stap om de luchtweerstand te verminderen en een perfecte stabiliteit te verkrijgen. Een tweede voordeel op hetzelfde gebied werd verkregen door het monteren van een zescilinder boxermotor, waarvan de cilinders, in twee groepen van drie, vlak tegenover elkaar liggen, wat de motor opvallend laag maakt.

Het opstellen van de motor achterin heeft bovendien de transmissies overbodig gemaakt, die in een zo lage wagen beslist hinderlijk zou geweest zijn en het onmogelijk zou hebben gemaakt het midden van de zitbanken te gebruiken. In plaats daarvan heeft de Corvair een vloer die vrijwel geheel vlak is, zodat men ook in het midden van de zitbank even gemakkelijk zit als op de andere plaatsen.

De achterin gemonteerde motor heeft echter nog andere voordelen. Ik heb er reeds één aangehaald: hij verhoogt het gewicht dat op de achterwielen rust, waardoor zij, ook als men op een gladde weg krachtig wegtrekt, minder neiging tot slippen vertonen.

De wegvastheid wordt trouwens nog in de hand gewerkt door de onafhankelijk geveerde achterwielen. Een dergelijke vering herleidt het niet



Van de Chevrolet Corvair bestaan twee typen: het «De Luxe» model met o.m. een verchroomde sierlijst rond de carrosserie, en een standaard uitvoering.

afgeveerde gewicht tot een minimum en beperkt het opspringen van de wielen op hobbelige wegen. Ten slotte wordt de gewichtsverdeling op beide assen nagenoeg gelijk, als bij het remmen het gewicht zich gedeeltelijk naar voren verplaatst. Het resultaat hiervan is gelijkmatig remmen zonder dat er gevaar voor vroegtijdig blokkeren van de wielen bestaat. Ik heb er reeds op gewezen dat licht gewicht een eerste vereiste is, indien men een zuinige wagen wil bouwen zonder aan zijn briljante prestaties te kort te doen. Dit heeft geleid tot het bouwen van een motor-transmissie-aggregaat, dat bijna geheel van aluminium is, evenals tot het gebruik van aluminium voor andere organen, zoals o.m. het stuurhuis.

De motor is luchtgekoeld. Voor de luchttoevoer zorgt een krachtige horizontaal geplaatste turbine die per minuut 9000 liter lucht levert. Dit koelsysteem biedt niet alleen het voordeel licht te zijn, maar voorkomt tevens de nadelen van waterkoeling, namelijk de aanwezigheid van rubber waterslangen en het gebruik van een antivries-middel in de winter.



De achterin geplaatste motor- en transmissieorganen geven de Corvair een zeer gunstige gewichtsverdeling. Dank zij de vier onafhankelijk geveerde wielen blijft het contact met de weg altijd perfect.

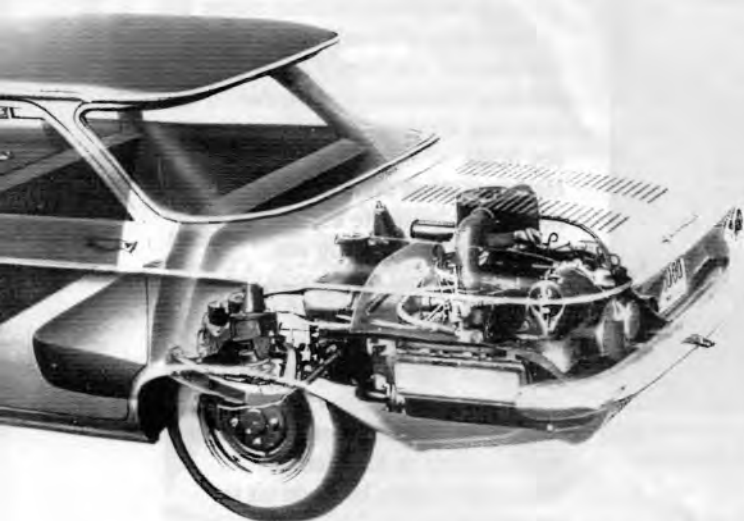
De compressie van de Corvair motor, die een zuigerverplaatsing van 2,3 liter heeft, is slechts 8 op 1; hij levert 81 pk bij een betrekkelijk laag toerental, 4400 omw/min. Zijn specifiek vermogen werd met opzet tot 35 pk per liter beperkt door het monteren van tamelijk kleine kleppen, wat hem een grotere levensduur zal geven dan om het even welke andere Amerikaanse motor. Zijn beperkt vermogen ten spijt heeft de Corvair, die niet eens 1100 kg weegt en slechts weinig luchtweerstand hoeft te overwinnen, volgens metingen die wij zelf verricht hebben, een topsnelheid van 143 km/h en heeft hij vanuit stilstand slechts 16,1 sec nodig om 100 km/h te bereiken. Het verbruik ligt tussen 10 en 12 liter per 100 km (8,5 tot 10 op 1). Het



De Chevrolet Corvair is een volwaardige zespersoonswagen. Doordat de motor zich achterin bevindt, ontbreekt de tunnel van de transmissieas en zit ook de passagier in het midden comfortabel.

luxemodel van de Corvair is naar keus leverbaar met twee typen van transmissie: een Synchro-Mesh driefersnellingsbak waarvan de handel op de vloer is gemonteerd, maar lichtjes naar de bestuurder toe, om hem goed in zijn bereik te stellen en om de plaats in het midden van de voorzitting vrij te houden; de andere transmissie is een automatische Powerglide, die speciaal aangepast is aan de kenmerken van de Corvair motor. De Corvair in standaarduitvoering is steeds met de Synchro-Mesh uitgerust.

Ten gevolge van de luchtkoeling kon een verwar-



mingssysteem van het gewone type niet worden gehandhaafd en is een kachel voorzien, zoals die welke op vliegtuigen wordt gemonteerd; deze autokachel heeft het voordeel direkt warmte te geven.

Aangezien de motor achterin is geplaatst, komt de bagageruimte, die tevens het reservewiel bevat, vooraan. Daarenboven is er extra bergruimte achter de achterzitting; op het De Luxe model kan de leuning van de achterbank naar voren worden geklapt, zodat men over een extra laadvlak beschikt in geval er slechts drie passagiers aan boord zijn.

Over de lijn van de Corvair ga ik niet uitweiden. Ik houd ervan om haar eenvoud en beschouw ze als een schitterend bewijs, dat vormen die in de eerste plaats functioneel zijn, ook uiterst elegant kunnen zijn.

Het instappen is, dank zij de brede deuren, voor een zo lage wagen opvallend gemakkelijk. Men heeft meer hoofdruimte dan in vele grote wagens.



De Corvair heeft een zescilinder luchtgekoelde boxermotor van aluminium. Hij is zeer rationeel van opvatting: licht, goed toegankelijk en zuinig.



De koffer voorin is zeer ruim: $\frac{1}{3}$ m³; bovendien beschikt men achter de achterzitting over een extra ruimte. In het totaal is de bagageruimte ca. $\frac{1}{2}$ m³ groot.



Eurovairmaak

Door Caroline Nelis.

Eindelijk... 't lang naar uitgekeken weekend stond voor de deur.

Mijn Corvaair ook..... verder is hij niet gekomen.....

Ik werd spontaan rijp voor een postnatale depressie, en dat 39 jaar na mijn eigen geboorte.



Maar ja, je auto kan beter zo dicht bij huis de geest geven dan ergens waar je iemand nog niet eens kan uitleggen waar je je bevindt.

Leon en Gerard zijn mij maar komen halen en hebben nog geprobeerd te reanimeren (de auto) maar helaas.

Ik ben 't weekend met Leon meegereden, dat was ook gezellig want dan heb je onderweg nog wat te kletsen.

Gerard was met de cabriolet, Jaak en Pierre met de VW-broodbus vol met lekkere dingen (de broodjes dus, niet dat de heren zich aangesproken voelen)

De reis verliep goed en 't adres was snel gevonden. Hans met Jacolien en Mike waren al ter plaatse en ik mocht met Leon z'n Corvaair het terrein oprijden, dus er werd wat vreemd opgekeken, maar dat was wel leuk

We werden hatelijk ontvangen (dit is geen drukfout) door Dhr. Esser die de indruk wekte dat wij zeer onverwacht kwamen.

Jacolien mocht zelfs na wat aandrang even van het toilet

gebruik maken en moest meteen daarna het pand verlaten.

We zijn toen maar een camping gaan zoeken vlak in de buurt, dat leek ons verstandiger.

Achteraf was dit ook veel leuker. Hier werden we zeer vriendelijk onthaald, vooral omdat we geen hooligans waren. De prijs was ook zeer vriendelijk, volgens mij zijn deze mensen sinds de oorlog niet

En alle lof voor Carola die zich zo bij de club betrokken voelt; dat zij dit alles zo goed verzorgd heeft; dank je wel!

's Avonds zijn we nog in een pizza-restaurant gaan eten; zelfs de twee honden mochten ook mee naar binnen. De hond van Sjaak en die van Johan. Johan heeft een '65er Corvaair vierdeurs sedan, een hele leuke auto, hier was ik ook wel en beetje weg van.

Zijn hondje heet 'Chevy', toepasselijk!

Het was natuurlijk hartstikke gezellig, we waren met een clubje van een man of twaalf, maar we hadden pret voor tien. Op de camping bleven er wat minder over; een klein aantal prefereerde een hotel.

Het weer stond ons toe 's avonds nog lekker buiten te kunnen zitten, zo lang dat er zelfs nog een moppentrommel opengetrokken kon worden.

Na de zeventiende mop kwamen die van boven de 18. Maar goed dat de kinderen sliepen, tenminste... dat hoopten we, anders hadden Hans en Jacolien de volgende morgen heel wat uit te leggen.

Gerard had de volgende ochtend al vroeg brood en beleg gehaald dus we werden goed in de watten gelegd.

Na de hele handel weer opgeborgen te hebben zouden we

Even overleggen voordat er gebouwd ging worden, maar toen hing de clubvlag al in top, ... nou ja!

Een paar goed uitziende Corvairs op de ongerestaureerde verzamelplaats

meer buiten 't dorp geweest.

Nadat alle tenten waren opgezet werd de VW-broodbus opengetrokken; wat daar allemaal niet uit tevoorschijn kwam.....: bier, limonade, belegde broodjes, hardgekookte eieren, chips en... 'n hond. Knap trouwens dat niet de hond alleen nog over was, goed opgevoed Jaak!



nog iets (Leon help me!... wat was dat ook weer voor een ding?) gaan bezichtigen.

Om de hoek van de camping kreeg Leon z'n auto kuren; het membraam van de benzinepomp

groep zich splitsen. Dan zat het weekend er al weer op. Het was hartstikke leuk, we hebben ons goed vermaakt.

Leon heeft inmiddels mijn auto weer goed aan de gang gekregen.

Het was een hele uitzoekerij met hetgeen daarmee aan de hand was. Ik denk dat hij daar zelf wel een stukje over schrijft, omdat dat nogal technisch is, en aangezien ik toch 'n beetje blond ben, laat ik dat liever aan hem over.
Groetjes, Caroline.

Om aan dat laatste te voldoen, hier dan maar gelijk er achter aan: Caroline's Spyder had last van te veel benzineaanvoer welke door de vlotternaald niet meer gecontroleerd kon worden en dus de motor al na enige km's 'verzoop'. Dit euvel hadden de Spyders al van jongs af aan en daarom werden vanaf eind '63 filters ingebouwd met een terugloopleiding naar de tank. Clark's levert tegenwoordig naast deze filters (die op dit moment uitverkocht zijn), ook vlotterregelaars met een kogeltje er in. Dit werkt effectiever bij hogere druk.

In de wagen van Caroline zit ook een drukregelaar ingebouwd om de druk mee te reguleren daar er in de tank waarschijnlijk nog een elektrische benzinepomp zit die te hard pompt. Een terugloopfilter (die Guus nog heeft) zal op den duur beter zijn teneinde pomp en leidingen niet onnodig te belasten.

Hieronder: 'Chevy', het hondje van Johan van Rijn, bewaakt de auto van zijn baas.

Hierboven: grotere panne, hieronder kleine panne, maar beide auto's haalden de eindstreep wel, dankzij Gerard's "survival-pakket"



was kapot. Gelukkig had Gerard, de Corvairwenner, 'n soort van survival kit in de auto. De wet van Gerard: "Alles wat kapot kan gaan hebben we bij ons!". Het euvel was dus snel verholpen, en wij vervolgden onze weg.

Later bij de sluis was Hans zijn auto aan de beurt, hij had op de camping de kleppen gesteld en de pakking beschadigd. De auto lekte aanzienlijk olie, en het lukte niet erg dit te verhelpen. Dan maar gewoon bijvullen, de auto reed immers nog. En al zou ie de weg terug niet meer weten, dan volgde hij gewoon het oliespoor. En weer vervolgden we onze weg, deze keer naar een gezellig terras. Hier hebben we min of meer afscheid genomen, want bij Brussel zou de



Corsa Connection Cruise

Dit verhaal begon al in januari, maar ik heb me toen voorgenomen dat ik er in ons blad pas melding van zou maken als alles achter de rug zou zijn.

Wel, het zou even zo goed een stoute droom kunnen zijn, waarover je wel eens hoort of leest; iemand vindt een zeldzame motorfiets of auto in een oude, meestal Franse, schuur. De volgende morgen is het, na al dan niet een forse kneep in een wang, niet meer dan een droom geweest.

Eind januari werd ik door Paul Dupuis, voorzitter van de Franse Corvair Club, getipt dat ergens in het zuiden van dat land een convertible stond, die, weliswaar incompleet, van de hand gedaan moest worden.

Dat zal wel, dacht ik bij mezelf, maar er staan er zoveel in Frankrijk en ik stond nu niet bepaald uit te kijken naar een vijfde Corvair op het erf. Bovendien als het er al van moest komen, zou het eerder een EM convertible worden.

Ik liet het dus een beetje sudderen en zei geen nee om Paul niet teleur te stellen. Ik heb goede contacten met hem en in ons blad staan toch mooi een halve pagina advertenties uit Frankrijk, dankzij hem.

Een paar weken later vroeg hij me of ik al contact had gemaakt met de eigenaar van die convertible. Nee dus. Hij vertelde me toen dat de wagen in een garage in zijn nabijheid was aangeboden ter reparatie van enkele olielekages. De garage was toen failliet gegaan zonder dat de eigenaar dat wist en een groot aantal onderdelen van de motor, de bak en achterbrug waren weggeraakt. En... de wagen was een Corsa turbo! Daarnaast vertelde hij me dat hij nog wel een 4-bak had liggen. (en Jaak had nog een achteras) en dat hij mij de geschikte persoon vond om van deze auto nog iets te maken. (ik voelde me gevleid)

Nog niet helemaal onder de indruk heb ik toen maar eens telefonisch contact opgenomen met de eigenaar, Dhr. De Lassus. Meer om Paul tevreden te stellen dan mezelf.

In onze gevarieerde conversatie, ik probeerde zo goed mogelijk Frans te spreken maar hij antwoordde telkens in het Engels, dat wel evenredig slecht was, vroeg ik om een lijstje te maken van de missende onderdelen en me dat toe te faxen. Aan de hand hiervan kon ik een bod berekenen en dan maar zien of hij daarmee kon instemmen.

Een aantal dagen daarna vroeg Paul me weer of ik gereageerd had. Ik kon hem op dat moment tevreden stellen, en vertelde hem dus dat ik een lijst liet maken teneinde een bod te kunnen doen.

Fout dus; dat had ik nu niet moeten doen; ik moest die wagen zo snel mogelijk gaan halen want ik kreeg hem voor niets! Pro deo! Gratuit! Niet veel vragen, Halen! Toen ging ik toch wel wat sneller te werk. Eerst een fax gestuurd waarin ik min of meer mijn excuses aanbod voor mijn muggezifterij in zo'n aanbod. Gelijk een poging gedaan om een afspraak te maken. En daar was de gulle gever erg duidelijk in; de wagen moest voor

een juni weg zijn anders stond hij niet in voor eventuele gevolgen. En het was al april! Nu had ik met mijn dagelijkse auto al eerder mijn '62 coupe gehaald in Frankrijk, maar dat was in het noorden, en dat deed ik toen in een dag. Maar dit was een ritje van om en nabij 1200 km, enkele reis. Daar had ik op z'n minst een lang weekend voor nodig. En alleen zulke onderneming aangaan vond ik ook niks.

Ik vond een schoonbroer die dit avontuur wel wilde meebeleven, bovendien heeft deze wel vaker voor hete vuren gestaan op het gebied van reizen. We zouden vrijdagavond vertrekken en proberen zondagavond terug te zijn. Dit kon alleen maar als we constant door bleven rijden. Een trailer werd gereserveerd bij een verhuurbedrijf waar ik al eerder een handig en licht exemplaar had gehuurd. Nog even een oliebeurtje en een volle tank voor de trouwe diesel (250000) en rijden maar. Eerst de trailer ophalen. Dat viel al tegen; de enige beschikbare was een 3,5 tons, 2.40 brede, rijdende laadvloer voor kleine graafmachines. Dan maar zo. We hadden geen keuze en geen tijd te verliezen. We vertrokken vrijdags rond vijven.

De reis verliep voorspoedig en rond half elf zaten we in de 'periferique' van Parijs... vast. Je hoopt dan de avondspits ontlopen te hebben maar dus mooi niet in dat wespennest. En dan met zo'n breed ding achter je, op de soms zesbaanse wegen waar je regelmatig van rijbaan moet wisselen. We zijn er toch heelhuids doorheen gekomen en rond half twaalf zaten we op de lange rechte weg richting zuiden. Wie van zins is een dergelijk onderneming ook te wagen, moet zich er van vergewissen een klein kapitaaltje voor tolheffingen mee te nemen. Volgens onze berekeningen zouden we er al in de vroege ochtend zijn, doch deze berekeningen moesten met het hele uur worden bijgesteld. Edoch de laatste gaf ons de mogelijkheid om tegen half zes een oogje dicht te knijpen. Tegen half negen waren we bijna op plaats van bestemming, en dus te vroeg want ik had afgesproken tussen negen en twaalf. Dus eerst maar eens in de omgeving gekeken naar een passende attentie, want met lege handen een Corsa in ontvangst komen nemen staat een beetje te zelfzuchtig. Die attentie werd gevonden in de vorm van een taart bij een dorpsbakkerij. Inmiddels was het negen uur geweest, en na een beetje zoeken reden we om half tien tussen grote, sierlijke smeedijzeren hekken door op het parkachtige erf van een kasteelachtige villa. Dat was niet mis daar.

De weg vervolgde naar de achterkant, en daar stond de witte Corsa al zijn achterwerk te tonen in een van de onder de villa aanwezige ruimtes. Een brede en meer dan tien treden tellende trap voerde naar een grote dubbele deur waar we ons deden aanmelden. We werden gelijk onthaald op koffie en koek, maar gaven te kennen dat we niet gekomen waren om uit te rusten en dat het ons om het even was waar we de koffie zouden nuttigen. Een beetje onfatsoenlijk was dat wel, maar we lagen al achter op ons schema en we hadden nog een hele klus te klaren om de Corsa op de trailer te krijgen. Daartoe had ik thuis al een hulpframe met twee

krijgen. Daartoe had ik thuis al een hulpframe met twee zwenkwielen gemaakt zodat hij in ieder geval rijdbaar was. De wagen zat dik onder het stof en andere ongerechtigheden, en ik zag meteen al dat de vloer en een kokerbalk, voor zover die tussen een boel rommel te zien was, goed verrot was. Bovendien zat er geen voorruit in. Was het dan toch een miskleun? Het hulpframe zat er vrij snel onder, maar het op de trailer trekken was een ander verhaal. Zwenkwielen gaan nu eenmaal niet alleen voor of achteruit, maar doen hun naam alle eer aan in alle richtingen. Toen de sleutel van de Corsa gevonden was werd de kofferbak geopend en daar bleek nog wel het een en ander van missende delen te liggen. Bovendien kwam de eigenaar vanuit een andere ruimte aanslepen met koppen, cilinders met zuigers er in, krukas, nokkenas en wat klein spul. Alles, behalve de assen, op het eerste oog in deplorabele staat. Weer betrapte ik mezelf op een onfatsoenlijke reactie door mijn ongenoegen over de staat er van te laten blijken. (Ik heb dit later weer goed proberen te praten.) Met wat vertellen en een hapje eten, (de wijnfles stond ook al klaar, maar die wezen we af), was het inmiddels middag geworden en na een hartelijk bedankt en 'bon voyage' vertrokken we voor de thuisreis. Eenmaal op de autoweg bleek dat we het tempo van de heenreis bij lange na niet konden halen, hetgeen we verwachtten, maar tachtig was toch wel erg langzaam. De vracht was zwaarder dan gedacht, mede door de gekregen wielen waar hij op lag, de originele velgen die ik er bij kreeg, en het gewicht van de trailer. De twee lichtmetalen wielen die nog op de Corsa zaten en van een BMW waren die buiten naast de keldergarage stond, moest ik inleveren. Bovendien lag het koffer vol met spul zodat de wagen voor (op de trailer dus achter) zwaarder was dan achter. We moesten hem toch achterstevoren laden vanwege het ontbreken van de voorruit anders zouden we het dak 'opblazen'.

Maar we waren weer op weg!

In de Dordogne, een overigens heel mooie streek die door Mike erg geadoreerd wordt, is er over een heel stuk nog geen noord/zuid autoweg en dus ging het hier tergend langzaam over de 'routes nationales'. Af en toe eens van de weg om achterliggers te laten passeren werd ons in dank afgenomen.

Bij Brive la Gaillarde kregen we weer autoweg onder onze wielen. Circa 20 km ten zuiden van Limoges vond mijn zwager dat ik het stuur maar weer moest overnemen. Goed en wel weer onderweg kwam vanuit het vooronder... een niet gezond geluid. Schrompend en knarsend zette ik de combinatie aan de kant om de wielmoeren te controleren, want het leek of deze waren losgelopen. De wielen zaten moervast, dat was het dus niet. Een aandrijfjas misschien? Weer een aantal km's doorgereden, maar het werd alsmat erger. Toen ik weer stoppen wilde kon dat niet door wegwerkzaamheden, en werd gedwongen nog



In deze keldergarage vonden we de Corsa; hier staat hij al op het hulpframe met zwenkwielen.

een behoorlijke afstand door te rijden. Daarna een parkeerhaven in gestuurd. Rechtsvoor opgekrikt en laten lopen. De schrik sloeg er toen goed in. Het geluid kwam uit de nabijheid van de bak. Had ik die dan stuk getrokken met die zware last erachter? Vrij kort na onze tweede gedwongen halte stopte een wagentje van de autowegkantonniers achter ons. De chauffeur met de GSM al in de hand vroeg ons wat het probleem was en of er "assistance" nodig was. We wilden het eerst zeker weten wat er precies aan de hand was. Daarom werd de andere zijde opgekrikt en de aandrijving in werking gesteld. Hier geen knarsend geluid. Dus het was de aandrijfjas, gelukkig. Maar waar zulk ding nog gevonden op een zaterdagavond en dan nog van een niet-Franse auto? En hier langs de snelweg repareren was al helemaal niet mogelijk, ook al had ik wat gereedschap bij me. Dus toch maar "assistance".

Dhr. en Mevr. De Lassus hadden weinig moeite met het vertrek van de Corsa hier reeds geladen achter hun kapitaal landhuis.



Maar eerst wilde ik weten of en hoe ik daar voor verzekerd was, ik had immers een pasje van "interhelp" op zak, maar nog nooit hoeven te gebruiken. De GSM van mijn zwager reikte tot in Amsterdam en ook daar kreeg ik de vraag voorgelegd waar ik precies voor verzekerd was.

Natuurlijk had ik de polis niet bij me, en heb toen gevraagd bij me thuis te bellen daar wij een beetje zuinig moesten zijn met de batterij van het toestel. Toen mevrouw Scholten van 'Interhelp' weer contact met ons opnam bleek dat ik uitgebreid verzekerd was voor autopech. Dat was net op tijd want een 'camion de depannage' stond inmiddels al voor mijn wagen, klaar om de hele handel op te laden. Binnen tien minuten stond mijn wagen op de truck en de Corsa op de trailer erachter. Vanuit de vrachtwagen, die een gigantische rammelkist bleek te zijn, gepoogd nog even naar huis te bellen, maar dat bleek vrijwel onmogelijk vanwege het kabaal. Aangekomen bij de garage, liet de berger al gauw weten dat er van reparatie geen sprake meer kon zijn gezien dat niet binnen twee dagen mogelijk was, en dat repatriëring naar Nederland de enige optie was. Over en weer is toen gebeld met 'Interhelp' om dat maar eens duidelijk te maken. Ik liet het ze zelf maar uitzoeken en bemoeide me daar niet meer mee. Toen moest ik de telefoon weer overnemen, en er werd me gezegd dat we met een taxi naar een (niet te duur) hotel gebracht konden worden, om daar te overnachten. De volgende morgen konden we per trein onze thuisreis aanvaarden en de beide auto's en trailer zouden gepatriëerd worden. De verzekering betaalde. Ook eventuele onvoorziene maaltijden en andere kosten. Een hele opluchting, want alleen al het taxiritje was iets van honderdtwintig gulden. De berging was dubbel tarief, en het was nog een heel eind met de trein. In het hotel aangekomen, namen we eerst een (lauwe) douche, waarna we de stad in gingen om ons een goede maaltijd te laten smaken.



De Corsa op de trailer ergens in het zuiden van Frankrijk toen er nog niets aan de hand was.

Terug in het hotel was er niet veel tijd nodig om in een in een diepe rust te geraken. 's Anderendaags na nog een stevig ontbijt, (Frans ontbijt is normaliter niet zo

stevig, maar wij leenden wat van de burens die nog niet zo vroeg op waren), zetten we koers naar het station. Helaas, vanwege nationale feestdag reed de eerstvolgende trein pas om 14.20u. richting Parijs. Noodgedwongen een halve dag 'sightseeing' Limoges gedaan, hetgeen door het mooie weer nog wel aangenaam was. In de namiddag hadden we dus de (overvolle) trein waarin we een plaatsje vonden in een totaal verdonkerde coupe waarin een wietlucht hing. Op verzoek gingen de gordijnen open en toen bleek dat we met drieën waren. De jongeman zorgde gedurende drie uren voor een (soms) aangename afwisseling met zijn verhalen, waartussen nog maar eens een graspeuk opgestoken werd. Hij bleek kok te zijn in de grote stad, maar kwam oorspronkelijk uit Auvergne waar zijn vader een boerderijtje voor hem verbouwde. Ook had hij wat streekgerechten bij zich en daar moesten we, naar Frans gebruik, van proeven. Aangekomen op station 'Austerlitz' in Parijs kwam er plotseling een echte Amsterdamse opdagen. Ze maakte zich bekend als Jos en vertelde dat ze op terugreis was vanuit de Dordogne, waar zij met haar familie een caravan op een privé-terreintje hadden staan. Ze wees ons de weg met de metro naar het 'Gare du Nord' Daar zou zij op de 'Thalys' stappen waarvoor ze eerder had geboekt, en die haar in drie uurtjes naar Amsterdam zou brengen. Ik kon het eens proberen of er nog plaatsen vrij waren.



Rechts Amsterdamse 'Jos' en mijn schoonbroer op het 'Gare du Nord' waar we in afwachting waren van het vertrek van de "Thalys"

En ja hoor, er waren plaatsen, en de trein ging ook nog voor een deel richting Keulen, met een stop in Luik. Vanaf dat moment liep het gesmeerd. Om tien voor zeven hadden we dus die snelle trein en om tien uur stonden we in Luik. Even daarna hadden we aansluiting naar Maastricht, en direct daarop een trein naar Sittard, waarna een van mijn dochters ons kwam ophalen. Om 10.45 zat ik thuis aan tafel, barstend van de honger want we hadden behoudens de proeverij van de Franse kok en wat snoepgoed niets meer gegeten sedert die morgen.

So far so good. Maar in Frankrijk stond nog altijd mijn dagelijkse auto, mijn hobby-auto en een gehuurde aanhangwagen. Bij 'Interhelp' had men mij gezegd dat het wel een dag of tien kon gaan duren voor de hele handel bij me thuis werd afgeleverd. Dat was dus na

het daaropvolgende weekend waarin ik met m'n vrouw een reisje naar Londen te goed hadden. Vrijdagochtend heel vroeg uit de veren om op tijd op de luchthaven te zijn, dus de avond tevoren op tijd het nest in, dat was de planning.

Maar ook hier werd deels een stokje voor gestoken toen een vriendelijke Brabander donderdagavond zijn hoofd om mijn achterdeur stak met de mededeling dat hij me een paar auto's kwam terugbrengen. En mijn auto stond helemaal boven, voor op de met vier auto's geladen vrachtwagen. De Corsa hing er netjes achter. Dus de hele handel in de straat tegenover mijn huis lossen, en deels weer laden, hetgeen wel enig bekijks te weeg bracht. Toen de Corsa van de trailer, om deze laatste in te leveren bij het verhuurbedrijf. Dat lukte dus niet want de avond was al ver gevorderd en men nam geen telefoon meer op. Een belletje naar Jaak gaf ook hierin uitkomst; hij zou wel zorgen dat de aanhangwagen op zijn plaats kwam.

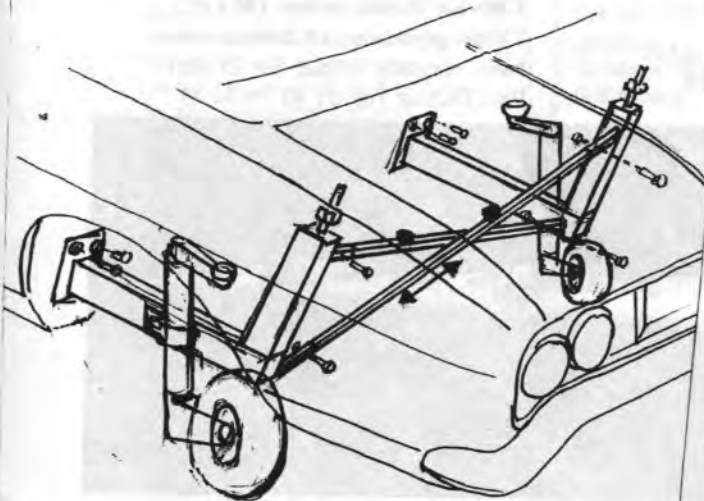
De Corsa stond in ieder geval in onze tuin en na onze Engelandreis zou ik hem wel eens wat beter onderzoeken.

Dat heb ik gedaan en bij nadere inspectie bleek dat hij helemaal nog niet zo slecht is. De bekleding was, verpakt in papier, vuil maar puntgaaf, de hele voorkant, achterkant, deuren en dak redelijk goed en de veren lagen in het koffer. Wat ik ook had gekregen bij de Corsa, en al die tijd niet gezien had:..... Een dooie kat!



Hierboven: De Corsa in mijn tuin, even voordat ze afgeladen zou worden.

Hier een schets van het hulpframe zoals ik dat met succes gebruikte voor het vervoer van de Corsa.



Hieronder een gedeelte van de correspondentie die ik van Dhr De Lassus ontving.

INVERSION ?
no lucky!

Monsieur LION JANSSEN
F(W) 00 31 46 451 63 23
F(H) 00 31 46 411 08 35

Monsieur,
Pardon pour ce retard, mauvais n° de fax, plus d'encre, et problèmes de mante!

Je vous confirme vous donner ma Chevrolet Corvair turbo cabriolet sans mécanique démontée, incomplète, sous réserve que vous l'enleviez avant le 1^{er} juin.
Je ne suis pas certain que la bonne solution soit de remonter une boîte de vitesses et des suspensions arrière chez moi, car c'est probablement un travail important et semble qu'un camion ou un remorqueur équipé d'un treuil permettrait de tirer la voiture sans roues arrière directement sur le plateau. Elle est garée en marche avant dans un garage. Son arrière est relativement léger puisqu'il n'y a aucune mécanique. Il me faut mon avis le treuil, quelques planches de bois et 4 personnes musclées.

Donnez-moi vite vos dates possibles de venue. Je ne suis pas toujours à Toulouse.

DESCRIPTION
Véhicule de 65, acheté en 85, assez bon état général, BV 4, couleur blanc cassé, d'origine, int. skai noir, CG normale 14 Ch.
Moteur et turbo tournent comme une horloge, mais perte d'huile par les conduits de culbuteur.

Je confie la voiture à un garagiste pour refaire le moteur, mais il fait faillite et une bonne partie de la mécanique disparaît.
Je récupère la caisse et quelques pièces moteur: *leviers* vilebrequin, arbre à cames, bidules, *nocturnes* pistons, cylindres, culasses, etc. Ont disparu le bloc moteur, la boîte de vitesse, le turbo *voiture* carburé, les suspensions arrière.

Le véhicule est depuis stocké dans mon garage, les pièces en cave. Les roues arrière peuvent être remontées puisqu'il manque la boîte de vitesse et les suspensions arrière.

La carrosserie est en assez bon état, le pare-brise est fendu.

Manuel d'utilisation - doc. 84/85 Corvair Parts de CLARK'S USA.

VÉHICULE NON ROULANT



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 nu
fl. 9950 Kooy Baarn 035-5413500
(Gezien door Ad Dijkstra 033-4724586)

Corvair 500 coupe '69 140pk
blauwmet. PG. Gerest. auto met
zeer veel documentatie
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

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. Callantsoog 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 Firelite 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

(gevraagd)

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

Turboblok. Of delen hiervan.
Ook voorruit, alles LM Tel. 046-
4516323 of jmljanssen@wxs.nl

Belgie

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



Corvair Monza cabriolet 1963
Goede staat tel 02-538.74.32
Rue de la Ruche 1 Bruxelles

Frankrijk:

(aangeboden)

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. Ffr 28 000
Paul Dupuis 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
Corvair 500 sedan 1966 te rest.
Vele onderdelen.samenF.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^e eig,
F.fr 25000 Cannes 0493695222

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

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

Zwitserland

Corvair Corsa turbo coupe '66
Rood/rood dak grijs, alu carters
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

Duitsland

aangeboden

Corvair 4drs. Sedan blauw met.
Ingo.illinger@corvair.de

Corvair convertible 1965
donk. Blauw/blauw
Rland Mehl 0049-721-849985

Corvan'63 orange, uitgev. als
camper. Runs & drives good
Thomas Stingl 0049-179-2060174
Of ts@corvair.de

AGENDA

Historische rally's:

24 juni-1 juli Alpentourrally.
Grossglockner/Salzburg info NL
0172-434945

1-2 juli Routes du Luxembourg
Bad Mondorf

2 juli Vorselaar/Rotselaar Meeting
A Merry Car Club

8-9 juli Coast Classic info B. 059-
233563

Contactsleutels

Alweer hebben we een ontdekking
gedaan, althans Mike Cramer.

Toen hij met zijn '60 sedan onderweg
was moest hij iets hebben dat in het
dashboardkastje, of handschoen zo je
wilt, moest hebben.

Echter dit was afgesloten maar in een
reflex trok hij al rijdend de sleutels uit
het contactslot.

En wonderwel, dat ging!

Thuisgekomen ging hij het trucje
uitgebreid opnieuw proberen.

Ook op de Lakewood teneinde er zeker
van te zijn dat het niet alleen op de '60er
van toepassing zou zijn, en ook hier
werkte het.

Het blijkt nu dat de sleutel alleen nodig is
om het contactslot uit het slot te halen.
Staat hij niet in dat slot dan kun je de
wagen gewoon starten en/of afzetten.

Dit verklaart nu natuurlijk ook de
opstaande lipjes naast de sleutelgleuf die
je makkelijk met je vingers kunt draaien
zonder dat er een sleutel in zit.

Reeds lange tijd ben ik in bezit van een
Corvair (1982) maar ook dit heb ik nooit
geweten.

Zo leer je elke dag wel iets bij over je
liefhebberij.

Wellicht dat er meerdere EM-bezitters dit
ook niet wisten en dat hen nu ook iets
nieuws verteld wordt.

Zoekend naar een passende afbeelding
bij dit verhaaltje kwam ik uit bij het '63
handleidingboekje en warempel hier staat
het zwart op wit.

Voorts staat er dat de contact-sleutel in
de OFF stand niet uit het contactslot
getrokken kan worden, zodat het
uitgesloten is dat je de wagen bij
vergissing verlaat zonder het contact op
LOCK te draaien.

Ook dat waar ik ooit eens bij half
Amerika voor geïnformeerd heb
(clubgenoten deden dat via virtual vairst)
over hoeveel sleutels er origineel bij een
Em Corvair horen, kwam ik nu aan de
weet;

Je hebt als alles origineel is bij de EM's
slechts een sleutel nodig voor alle sloten
behoudens de sleutel voor het optionele
slot van het reservewiel.

Voor de LM is me niets bekend over
vooromschreven sleutel-gebruik, maar
daar er hier geen opstaande lipjes zijn
denk ik niet dat dit verhaal hierbij
opgaat.

Wel is me bekend dat de LM twee aparte
sleutels nodig heeft voor contactslot en
kofferdeksel.

4-5 aug. Coupe de Spa / 24 uur
van Francorchamps

5 aug. Verviers Historic Challenge

17-20 aug. 10e Raid Suisse-Paris

19-20 aug. 26e European Historic
GP Zolder. (aanrader)

Beurzen:

8-9 juli Oldtimershow "Historie op
de Veluwe" Zuuk, gem. Epe

16 juli American Cars & Bikes
festival TT-circuit Assen

12-13 aug. Oldtimer Truckshow
Tienray (Limb.)

13 aug. Vive La France festival
Lelystad

18-20 aug. Vehikel Utrecht

26-27 aug. Zomeroldtimerbeurs

Autotron Rosmalen.

27 aug. VW sportief Lelystad

Miniatuurbeurzen:

1 juli 't Witte Hoes Rijssen

22 juli NAMAC Houten Utr.

16 sept. 'T Witte Hoes Rijssen

Evenementen:

1 juli Hoewelaken Rock 'n Roll
Spektakel

8 juli Tock 'n Rollfestival Putten

9 juli American Cars & Bikes
evenement Zuuk/Epe

15-16 juli Amerikaans weekend/
birthdayparty Cafe/Frituur
'Highway' topless serving!

23 juli Country festival met de
Thunderbirds Herkenbosch.(Limb)

29-30 juli Rock 'n Rollfestival
Wettenberg



ASSURANTIE • HYPOTHEEKADVISEURS

Burgwal 121
Postbus 153
8260 AD Kampen



Tel. : 038-3371017
Fax : 038-3371010
E-mail : Rook.22149@nvm.nl

ING Bank Kampen 67.53.94.902
K.v.K. Zwolle 05061838
SER inschr. A1049554

Chevrolet Covair Club Nederland
T.a.v. Jansen
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT

Kampen, 7 juni '00

Betreft: Klassiekerverzekering

Geachte heer Jansen,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek van 6 juni jl. stuur ik u de gevraagde informatie. In deze enveloppe treft u een folder aan, die wij hebben samengesteld voor een andere oldtimer club. Op deze manier geven wij u een idee wat de mogelijkheden zijn. Ook onder aan deze bladzijde vindt u een tabel met de verschillende premies. Het is een *vrijblijvende* opgave, want afhankelijk van de wensen van uw leden gaan wij een pakket samenstellen. **Ook de tarieven liggen bij ons niet vast.** Kortingen kunnen ten gunste van uw leden komen of van de club zelf.

Kilometrage	< 3.000 kilometer	10.000 kilometer
WA	Vanaf NLG 125,-	Vanaf NLG 321,-
Casco*	" 1,50 %	" 2,20 %

* percentage over de taxatiewaarde

Hierboven geven wij u een idee van de mogelijkheden van de premies. Tussen 3000 en 10.000 kilometer zijn er nog verschillende mogelijkheden qua premie. Natuurlijk aangepast aan het aantal te rijden kilometers. Zelfs is er een mogelijkheid voor een kilometrage van 20.000 kilometer.

Graag horen wij wat van u, en kunnen we een afspraak maken voor een vrijblijvend gesprek. Dan kunnen we gaan bekijken wat voor soort pakket we voor u en uw leden kunnen samenstellen.

Met vriendelijke groet,

Arjan Geelhoed



