

# Corvaair Club Nederland



4° jaargang

1

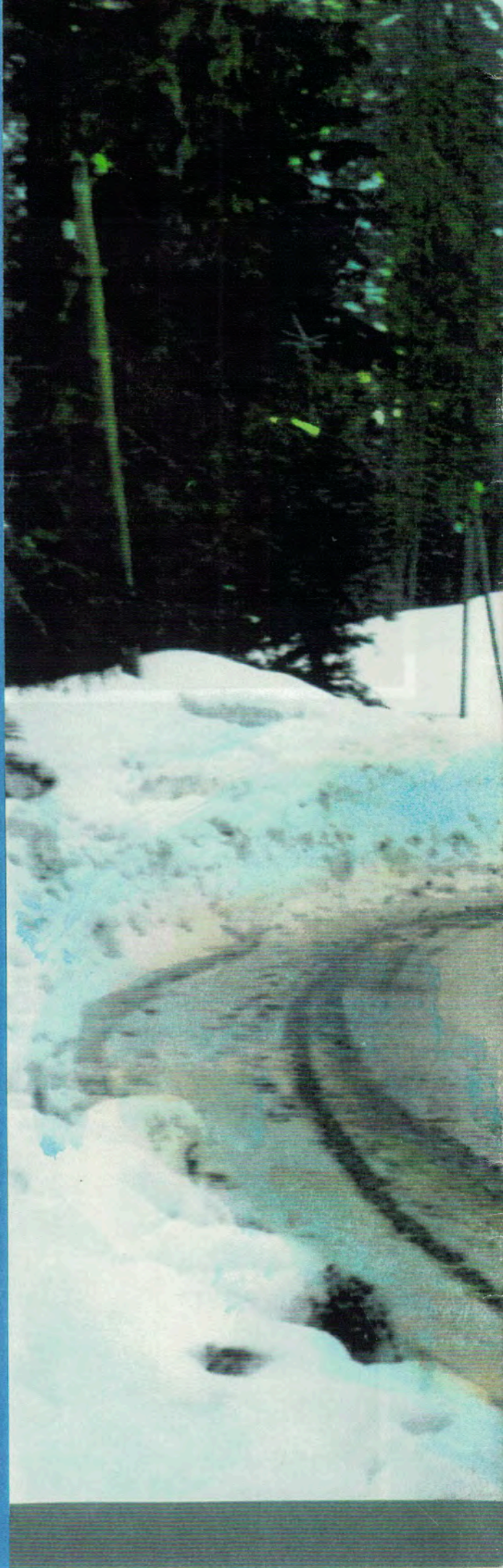


**12<sup>e</sup> RALLYE DES  
TULIPES  
1960**

Dat staat onder de originele foto.

1960 was het enige jaar dat Piet Jetten niet met een Vauxhall startte in de Tulpenrallye maar met de revolutionaire Corvair van het moedermerk Chevrolet. Hier zien we de Corvair 700 coupé tijdens de klassementsproef op de Col de Turini. Enkele kilometers verder zou de equipe Piet Jetten-Louis van Noordwijk moeten stoppen door een mankement aan het schakelmechanisme. Het zou de laatste keer zijn dat deze equipe aan de Tulpenrallye deelnam. Kort hierna werd Piet Jetten ziek, en stierf datzelfde jaar.

Deze exclusieve foto kregen we van Dries Jetten te leen. De zwart/wit uitgave hebben we gekopieerd en daarna ingekleurd. Het spreekt vanzelf dat we, naast het retourneren van het origineel, Dhr. Jetten een ingekleurd exemplaar als dank cadeau doen.





## Van de redactie

We hopen alleen nog dat jullie in groten getale actief zullen worden.

Zo sloten we de vorige keer af in deze rubriek.

Wel we hebben er wederom weinig van gemerkt op een enkeling na.

Er staat nog niets vast voor een meetingweekend, en als dat met pinksteren moet gaan plaatsvinden zal er toch gauw iets moeten gaan gebeuren. Het is een hele organisatie, en een enkeling heeft zich er al sterk voor gemaakt.

Bij de andere CCN is het al precies hetzelfde. Hiermee bedoelen we dan de Cadillac Club Nederland. Zie elders op deze pagina. Ook zij hebben de grootste moeite om de leden wat actiever te krijgen. Maar laten we de schouders eronder zetten. Activiteiten zijn er genoeg en we moeten minstens een clubmeeting houden dit jaar waarbij we hopen dat er meer auto's komen opdagen dan dat zo mooie septemberweekend, vorig jaar.

Van onze Franse collega's kregen we weer de vraag voorgeschoteld of er nog een Eurovair komt met pinksteren. Van de Zwitsers ontvingen we een verzoek voor (meer) van onze bladen. Jammer dan; een exemplaar krijgen ze, en daar moeten ze het maar mee doen. Een vraag van ons over de deelname aan het Eurovair-gebeuren bleef tot nu toe onbeantwoord.

Wel hebben ze een uitgebreide rit naar Tsjechië georganiseerd. Van Duitse kant is daar echter weer weinig animo voor. Wat onze eigen club betreft, kunnen we constateren dat de nieuwere leden het meest actief zijn. Houden zo! Van de leden van het 'eerste uur' is dat niet te zeggen. We weten wel dat ze andere dingen aan hun hoofd hebben, maar toch!

En denk er aan; kopij en foto's zijn altijd welkom. Veel kijk en leesplezier!

## Colofon

4<sup>e</sup> jaargang nr. 1  
maart/april 2001  
Uitgave en redactie:  
Corvair Club Nederland

Redactieadres:  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT  
Tel./fax 146-4 51 63 23  
E-mail: [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

Administratie en abonnementen:  
Darwinplantsoen 1  
1097 EX AMSTERDAM  
tel./fax 020- 6 92 94 25  
E-mail [mcramer@chello.nl](mailto:mcramer@chello.nl)

Clubsite: (voorlopig):  
<http://www.geer.tmfweb.nl>

Lid worden:  
Door storting van fl.60 op rek. nr. 7814905 (Postbank) o.v.v. Corvair Club.  
Jaarlijkse contributie fl. 50,-  
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

## Emblemen

Wij lazen in het blad Auto-Motor klassiek dat Marc Veenhuis nog steeds naar emblemen van Corvair zoekt. Wij weten dat minstens een van onze leden hem een paar merktekens heeft toegestuurd, maar daar schijnt hij nog niet tevreden mee te zijn. Hij vraagt het blad ook een artikel te plaatsen over Corvair.

Daarop heeft de uitgever positief gereageerd en zoekt naar een '63er. Waarom specifiek dat bouwjaar is ons niet bekend, maar er zijn er in de club. Wie nog wat 'aftandse' emblemen kwijt wil kan in ieder geval terecht bij Marc Veenhuis, Boomgaard 10, 7021 KZ in Velswijk-Zelhem

## CCN

Met deze afkorting bedoelen we nu eens niet onze club, maar we kwamen te weten dat de Cadillac Club Nederland dezelfde afkorting heeft. Ofschoon wij

deze afkorting zelden gebruiken, zor-gen we er voor dat dit in goede verstandhouding gebeurd, zeker omdat deze club al bestaat sinds 1990. Wij hebben contact met hen opgenomen om wat artikelen uit te wisselen, aangezien de Cadillac uit dezelfde familie, die General Motors heet, voortkomt zal daar wel wat van voorhanden zijn. Zouden ze niet nieuwsgierig zijn naar 'onze' Cadiback'?

## Website

Ofschoon de redactie zich zeer zijdelings bemoeit met de vervaardiging van de website, moet ze concluderen dat het nogal traag verloopt. Er is wel een groot gedeelte klaar, maar het domein 'Corvair' bemachtigen schijnt op zich te laten wachten. Een neefje van Jaak Eijkelenberg is bezig met de constructie van de site en heeft een grote hoeveelheid beeldmateriaal van ons ontvangen. We wachten af. De site is wel reeds te bezichtigen onder adres <http://www.geer.tmfweb.nl> Misschien kun je zelf nog wat inbrengen zodat hij zo compleet mogelijk gaat worden. Het 'onderhoud' zal o.a. gepleegd gaan worden door Paul Hilkens, zijn e-mail adres staat op de site vermeld.

## Voertuigendag

Op 8 juli is er in het dorpje Veulen bij Venray een voertuigendag georganiseerd. Jan Pouwels is van plan met zijn '62 convertible hieraan mee te doen en vraagt mede clubleden te komen om zo de Corvair te presenteren. Er is geen inschrijving vereist, dus als het mooi weer is... op naar Veulen!

## 'White walls'

Voor de clubleden die een Corvairmodel van Sun Star hebben aangeschaft zijn er bij de club witte zijvlakken te koop. Zie elders in deze editie. Je miniCorvair ziet er dan net iets anders uit als de winkeluitgave.

# Financieel overzicht 2000

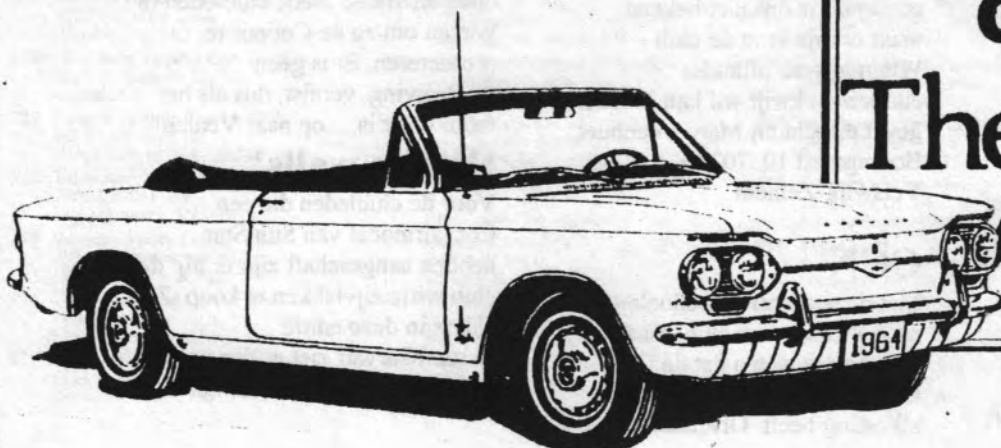
Ledenbestand totaal 45 leden  
 Nieuwe leden 1999 14  
 Opzeggingen 1999 4  
 Uitg./ink. per giro

## Girorekening Corvair Club nr.7814905

	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/00			fl.925.45 +/-
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/ boekjes		fl. 1925.00 +	
Donaties		fl. 150.00 +	
Advertentie inkomsten		fl. 126.89 +	
Loten inkomsten per Giro		fl. 75.00 +	
Rente		fl. 3.94 +	
Loten aankoop	fl. 202.29 -		
Kosten buit.bet verkeer	fl. 21.51 -		
Uitgaven meeting/storting kas	fl. 414.67 -		
Uitgave: blad/porto/drukwerk fotocopieen proefbladen e.d	fl. 1028.65 -		
Fehac	fl. 225.00 -		
totaal uitgaven			fl. 1892.12-/-
totaal inkomsten			fl. 2280.83+/-
Saldo 31/12/00			fl. 1314.16 +/-

## Uitg/ink per kas 2000

	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/00			fl. 09.22 +/-
Uitgave meetings Belgie/Valkenburg	fl. 619, 99-		
Inkomsten meetings		fl. 126.00+	
Uitgave: drukwerk/porto/proefbladen			
Asp.leden	fl. 131.85-		
Verkoop JY primer per kas		fl. 20.00+	
Lidmaatschaps gelden per kas		fl. 110.00+	
Storting kas giro 7814905		fl. 414.67+	
Loten verkoop kas		fl. 65.00+	
Totaal inkomsten			fl. 735.67+/-
Totaal uitgave			fl. 751.84 -/-
Saldo 31/12/00			fl. 6.95 -/-



# “Elvis Left the building”

*Een verslag van Jaak Eijkelenberg over weer een Amerika-vakantie die ook in het teken stond van de Corvair.*

Op maandag 4 september vertrokken mijn vriend Loe en ik vanaf vliegveld Zaventem bij Brussel naar Chicago USA. Het was middag toen we landden we in Chicago en we gingen toen meteen een auto huren. En “on the road”, op weg naar Memphis. Loe en ik zijn al vanaf onze prille jeugd Elvisfans en dus was onze eerste bestemming ‘Graceland’, het landgoed van wijlen Elvis Presley. Na een overnachting in St. Louis arriveerden we aan het begin van de avond in Memphis, Tennessee. Loe had de auto geparkeerd voor het landgoed van “the King” terwijl ik dat op videobeelden zette. Het was voor mij de vierde keer dat ik hier was, maar voor Loe was het de allereerste keer. Voor hem was het een droom die nu werkelijkheid zou worden.

Na enige dagen in en op en om Graceland te hebben vertoefd gingen wij op zoek naar een plaats waar ik in het verleden diverse Corvairs had zien staan. Onderweg passeerden we nog een autohandel waar een LM coupe te koop stond voor \$2500. De wagen was in matige staat.

Aangekomen bij ons doel zag het er verlaten en verwaarloosd uit. Liepen er twee jaar geleden nog een vijftal hondjes om het gebouw, was er nu nog een, geheel verwaarloosd en met gespleten tong. Hieruit blijkt dat een Corvair “verzamelaar” niet altijd een dierenliefhebber is. Er was niemand aanwezig en naar het zich liet aanzien was dat ook maar zelden het geval. Van de ongeveer tien Corvairs die er toen waren, stonden er nog maar een vijf, en ze waren in slechte staat. Geheel overwoekerd door het groen. De

enige foto’s die ik gemaakt heb waren goed voor het onderwerp ‘carspotters’.

Een beetje teleurgesteld maar toch blij dat ik na lang zoeken er geweest was om foto’s te maken zijn we terug gegaan naar ons motel.

Toen we s’avonds een wandeling gingen maken zagen we schuin tegenover ons motel een Corvair LM 4 drs. staan. We liepen er naar toe en het bleek dat hij voor een tandartsenpraktijk stond.

Waarschijnlijk werd deze auto dagelijks gebruikt. Hij was niet perfect maar toch in leuke staat.

*Voordat we naar Amerika gingen zag ik in het ‘Corsa Communique’ dat er in Indianapolis een Corvair meeting zou gaan plaatshebben tijdens het laatste weekend van ons verblijf.*

*Op mijn verzoek (ik ben tijdelijk van een pc verstoken) werd er door Leon Janssen een mailtje gestuurd naar de ‘Circle City Corvair Club’, dat we als ‘buitenlanders’ graag hun treffen wilden bezoeken. Er werd meteen op gereageerd en we werden uitgenodigd op hun ‘convention’ aanwezig te zijn. Ook kreeg ik een mailtje waarin een routebeschrijving stond, en het programma.*

Van Memphis zijn we toen naar het countrystad Nashville gereden. Omdat het ons hier erg tegenviel, zijn we na twee dagen doorgereisd naar Indianapolis. Omdat de reis erg goed verliep, waren we al snel bij het motel waar de leden van de ‘Circle City Corvair Club’ zouden overnachten.

Maar we waren twee dagen te vroeg en dus was er natuurlijk nog niemand aanwezig. Wij namen onze intrek in een motel driehonderd meter verder. Dat scheelde ons \$ 22.00 p. nacht en we boekten voor vijf dagen.

De volgende dag zijn we naar het Mekka van Indianapolis gereden: “de Brickyard”. Dat is waar de beroemde autoraces plaatsvinden. Een week later werden er hier zelfs voor de eerste keer de Europese formule 1 races gereden, waar ik

ook een beetje gek van ben. Wij zijn er de hele dag verbleven en zelfs met een bus over het circuit gereden.

De dag er na zijn we naar het gebouw geweest waar Elvis zijn allerlaatste concert heeft gegeven in juni 1977. Terug bij onze auto hebben we een ‘ticket’ gekregen voor het ‘onbevoegd parkeren’. Deze heb ik als aandenken bewaard! (En niet betaald) Vanuit Nederland had ik twee clubshirts meegenomen en die op de dag van de ‘convention’ aangetrokken om te tonen dat we van de Nederlandse Corvair Club waren.

Op de vrijdagmiddag zou er om 16:00h een eerste bijeenkomst plaatsvinden. Rond die tijd aangekomen, waren er op de parkeerplaats van het motel al zo’n twintigtal Corvairs aanwezig. En er kwamen er steeds meer bij. Van bijna alle Corvairs vond ik dat ze in goede tot uitstekende staat waren. Voor een Corvairliefhebber een schitterend aanblik. Alle modellen waren vertegenwoordigd zelfs een verlengde 5 drs. Limousine. (zie vorige uitgave)



*Donald Filkins, eigenaar van de ‘Limo’*

Rond de auto’s kijkend en filmend was ik al snel in gesprek met enige eigenaren. Bij de Limo aangekomen, kwam ik aan het praten met de eigenaar Donald Filkins. Deze vertelde mij zijn verhaal over deze unieke auto. Het is de enige verlengde Corvair. Voor de ‘Limo’ van had ik ook al snel een naam bedacht of liever een uitroep:



"Elvis Left the Building". Hij vond dat best aardig.

Al snel ging het verhaal rond dat de mensen van Nederland er waren en toen werden we officieel verwelkomd door presidente Pam Ray. Ze nam ons mee naar binnen in een kleine ruimte met veel tafels en voorzien van allerlei lekkertjes. De leden hadden traditiegetrouw elk iets meegebracht zodat er een zeer gevarieerd buffet was, inclusief vele soorten dranken, waarvan cola's het meest in getal.

Pam stelde ons voor aan de leden en tijdens het schudden van vele handen, ontmoetten we ook Pat Bremer, die met Leon en mij gemaaild had. Ik had kopieën van ons clubblad meegebracht, iets waarvan ze zeer onder de indruk waren, ze vonden ze zelfs nog beter dan het Corsa Communiqué. Alleen de tekst was te moeilijk voor de doorsnee Amerikaan.

Na te hebben gegeten en gepraat wilde ik toch nog graag de auto's gaan bekijken.

Men vertelde me dat de dag erna de meeting zich zou verplaatsen naar een vrije automarkt ergens in de buurt; De "34 Hoosier Auto & Swap Meet" genaamd.

Toen het langzaam donker werd zijn we weer naar binnen gegaan en hebben nog een stuk van een film gezien over Corvairs die de VS en Mexico doorkruisten.

We spraken af dat we de volgende dag ook naar de 'Hoosier-meet' zouden gaan.

De meeste deelnemers zouden al erg vroeg op pad gaan, maar wij gaven we te kennen "iets later" te willen komen.

Na die avond afscheid van elkaar te hebben genomen zijn we naar ons motel gegaan. De volgende ochtend gingen we via een van hun gekregen routebeschrijving om 09:00h op weg. Na een kleine 2 uur rijden vroegen we bij een tankstation of we wel op de juiste route zaten, dit bleek dus niet het geval, sterker nog we waren bijna de staat Indiana uit gereden richting Columbus, Ohio. Dus weer helemaal terug naar het beginpunt gegaan. Vanaf daar was het toen slechts 15 minuten rijden.

Bij de Hoosier-meet aangekomen was het daar ongelooflijk druk, zo'n grote show had ik nog nooit meegemaakt. We hebben ons omstreeks 13:00h bij de presidente Pam gemeld die al ongerust was geworden. Na haar te hebben uitgelegd hoe dit kwam vroeg ze met ongeloof "the state Columbus?, oh my god!". Ook de andere clubleden waren zichtbaar blij dat we weer aanwezig waren. We werden weer uitgenodigd om mee te eten waar we ook dankbaar gebruik van maakten.

Met moeite maakte we ons los van de club en gingen op pad. Als je dit nooit hebt meegemaakt is het moeilijk te omschrijven hoe groot, hoeveel en wat een verschillende auto's, onderdelen en alles wat er maar mee te maken had, tentoongesteld werd.

Ik had er wel een week rond kunnen lopen maar helaas het was de hoogste tijd om naar het motel terug te gaan daar we waren uitgenodigd op het banket die avond.

De leden van de Corvair club waren al reeds verdwenen. Na ons te hebben opgefrist en voorzien van schone kledij togen we naar het restaurant dat nagenoeg naast ons motel lag. Alle leden waren al aanwezig, ze zaten te wachten op de twee gasten, wij dus.

De bestuursleden deden hun

uiterste best om loten te verkopen. Dat lukte hen aardig.

Toen het etentje er op zat werd de trekking van de loterij gehouden die nagenoeg de gehele avond in beslag zou nemen, zoveel prijzen waren er. Hierna volgde een toespraak van de voorzitter met een speciaal woord voor de twee gasten van "Holland Amsterdam". Na te hebben uitgelegd dat we uit "Nederland, Limburg" kwamen en we hen bedankten voor de gastvrijheid, werden er prijzen voor de auto's uitgereikt. Aan ons werd een prijs voor de 'longest distance' uitgereikt waar ik zeer trots op was. Helaas was na deze ceremonie het feest afgelopen en de Corvair liefhebbers waren in 'no time' weg. Wij namen afscheid van Pam en andere leden, en hebben hen nogmaals bedankt voor hun gastvrijheid. Ik heb hun gezegd, dat als het even mogelijk is, hen op de Corsa Convention in Chicago in juli, graag weer te ontmoeten.

Met een goed gevoel en diverse prijzen onder de arm zijn we toen naar ons motel gegaan vanwaar we de volgende dag de reis naar huis aanvaardden.

Zelden ben ik ergens zo hartelijk ontvangen als bij de mensen van de Circle City Corvair Club.

Met Donald Filkins, van de 'Limo' heb ik nog regelmatig contact.



## Technische avond

Om meteen al een actieve start van het nieuwe jaar te maken werd besloten op 5 januari de eerste technische avond te houden.

Tevens konden dan de nieuwjaarswensen overgebracht worden. We konden hierbij dankbaar gebruik maken van een ruimte bij Remco en Saskia van de Akker. Sinds juli 2000 zijn zij lid van onze club en leveren op deze wijze meteen al een mooie bijdrage in het al eerder beschreven club gevoel.

De ruimte die we ter beschikking kregen was uitzonderlijk geschikt voor een dergelijke avond; een loods met centraal daarin een hefbrug en bijna ernaast, een kantine met een grote tafel in het midden en een bar. Verlichting in de oprit en nog de nodige andere klassiekers om te aanschouwen in de naast gelegen loods.

En, last but not least, de 1960 sedan van Remco en Saskia zelf, die pas gerestaureerd er als een juweeltje er bij stond.

Voor de nodige koffie en andere versnaperingen was gezorgd. Helaas zijn wij onduidelijk geweest in het vermelden dat er voor een eenvoudige lunch zou worden gezorgd, en hadden enkele leden al een maaltijd genuttigd. Ondanks dit feit zijn de belegde broodjes toch opgekomen want een paar anderen hadden trek voor twee!

Hoewel het niet voor een iedereen even gemakkelijk was de lokatie te vinden; de naastgelegen 'stompe

toren' is niet verlicht, was de opkomst boven verwachting. We hebben kennis gemaakt met veel nieuwe leden waarmee wij reeds eerder telefonisch contact hadden, maar die we nu in levende lijve mochten ontmoeten.

Er waren ook een aantal prachtige bladen aanwezig welke voor de meesten onbekend waren en nu weer een mooie bron kunnen zijn voor de komende clubbladen.

Afstand bleek geen bezwaar. Van alle windstreken was men vertegenwoordigd. o.a. Limbricht, Sittard, Amsterdam, Zaandam, Bergen, Honselersdijk, Dordrecht, Vlaardingingen ect.

De bedoeling was om wat te sleutelen, maar naar blijkt is een avond ook reeds in te vullen door met elkaar te praten met de Corvair als onderwerp.

Met foto's en bladen werden de nodige gesprekken toegelicht en ook leuke tips uitgewisseld over op te lossen problemen.

Her en der werden afspraken gemaakt om elkaar met een bepaalde klus te helpen, en dat is nu precies waar het allemaal om draait in een clubje; voor en met elkaar.

Zo liet Jan v.d. Worp zich ontvallen een EM convertible te zoeken. Gelijk kreeg hij een paar tips, ofschoon dit niet meteen was wat hij zocht.

We hoeven zeker niet de deur plat te lopen maar zo nu en dan elkaar met raad en daad terzijde staan kan wederzijds genoeglijke momenten opleveren.

Tijl Kuitwaard merkte op nog heel

wat te restaureren te hebben aan een EM coupe, en hoorde dat er middels zelfgemaakte mallen vloerplaten te maken waren. Hij heeft de mallen inmiddels bij Leon opgehaald. En als dit een beetje lukt wordt zijn wagen de vierde die een vloer krijgt van zelf 'geperste' delen.

In de loop van de avond zijn de kleppen gesteld van de Lakewood, maar het lukte niet meer om de remmen te inspecteren, mede omdat hier de nodige vragen over waren.

Naar later bleek is het probleem van het slepende geluid bij Ronald Vijsma's Corvair door eigen inzicht en inmiddels opgedane ervaring gediagnostiseerd, en is het wachten op enkele onderdelen om dit te repareren. Een vastzittende remcilinder was de boosdoener.

Het was al een eind voorbij middernacht toen de laatste ploeg afscheid nam. Het waren ook nog diegenen die het meest ver moesten rijden, en zodoende pas tegen de ochtend hun nest in konden duiken. Maar het was de moeite waard geweest. Een dergelijk geluid hoorden we ook van Guus Marinus die met een stel vrienden vanuit Tilburg was gekomen.

Bij het optellen van de kosten bleek dat die van dien aard waren dat ze makkelijk weer door de clubkas gedragen konden worden. Een attentie in de vorm van een dartbord viel onze gastvrouw/heer ten deel.

Het is een mooie avond geweest. Bedankt Saskia en Remco.





## Tulpenrally

Onze deelname aan de Tulpenrally begint steeds vastere vorm te krijgen. De inschrijving staat vast (zie [www.tulpenrallye.nl](http://www.tulpenrallye.nl)) en langzaam maar zeker beginnen we meer te organiseren voor onszelf en de auto. Uiteraard zal Mike rijden en zal ik gaan kaartlezen, tijd en snelheid in de gaten houden, kortom navigeren.

De financiering van het hele gebeuren zal voor een deel voor eigen rekening komen, maar ook hebben we de hulp van sponsors ingeroepen. We begonnen enkele weken geleden met het werven hiervan.

Hoe dat aangepakt? We maakten een presentatiemap met daarin een brief waarin staat wat de bedoeling is van de map; een blad over de club en wie wij zijn. Daarnaast een documentatiepagina over de deelname van Dries Jetten in 1960, een foto van zijn vader in de Monza coupe, die we van Dries kregen toegestuurd, en het artikel over de wagen waarmee Mike Cramer met de 1960 Corvaire in Automobiel Klassiek, van februari vorig jaar heeft gestaan. Ook voegen we er nog in een enkel geval, een van onze clubbladen bij, tenminste zo lang de voorraad strekt.

Om ons zo goed mogelijk voor te bereiden nam ik contact op met mensen die de rally reeds eerder gereden hadden. De meest voor de hand liggende naam is dan natuurlijk die van Dries Jetten. Via het bedrijf dat nu door zoon Dick gerund wordt kwam ik aan zijn privé telefoonnummer. De vriendelijke man nam de tijd om uitgebreid met me over de rally te praten.

Sinds het begin van de Tulpenrally is de familie Jetten begaan met dit evenement. Vader Piet was er als een van de eersten bij met een Engels GM product; Vauxhall. Toen in 1960 de Corvaire op de markt kwam waren de verwachtingen van deze sportieve Amerikaanse met een Europees aandoende techniek, hoog gespannen. Vandaar deelname aan de rally met deze auto, niet in het minst uit publiciteitsoogpunt, maar

ook omdat de Jetten's er zelf hoge verwachtingen van hadden.

Echter de eerste Corvairs waren nog niet krachtig genoeg om concurrentie als Jaguar, Triumph, Mercedes, Lancia en andere merken het hoofd te bieden in een dergelijke wedstrijd.

Dat erkende GM ook gauw genoeg, en al begin 1960 kwam men dan ook met een optionele 95pk motor (de latere grotere 98/102pk). Samen met een sterkere motor was ook een vierbak optioneel verkrijgbaar.

De coupe modellen kwamen in de 500 en 700 serie. Midden dat jaar kwam de Monza en daar zijn er dat jaar nog 12.000 van gemaakt op een totaal van 240.000 units.

Vader Piet reed, samen met Louis van Noordwijk, een 700 coupe met en 95pk motor en optionele vierbak.

Gezien deze wagens pas begin 1960 op de markt kwamen, moet het een van de eerste zijn geweest die naar Nederland werd verscheept.

Helaas moest Piet tijdens een klassementsproef op de Col de Turini, nu nog steeds een bekende in de Rally van Monte Carlo, uitvallen met een lullig mankementje. Een splitpen van een van de schakelstangen bij de bak was losgeraakt, en zodoende was schakelen onmogelijk. Om dit te repareren moesten eerst alle achterliggende deelnemers voorbij gelaten worden, en met meer dan een uur vertraging op deze proef was de wedstrijd verloren. Later bleek dat het de laatste tulpenrally van Piet Jetten was geweest, want kort hierna werd hij ziek en overleed datzelfde jaar.

Voor Dries pakte de rally anders uit. Hij reed een standaard 4drs. met driebak zoals ze eind '59 op de markt gekomen waren.

Ofschoon hij in de buurt van het Franse Colmar ook pech kreeg door een gebroken koppelingskabel, kon hij toch, uiteraard moeilijk schakelend, de wedstrijd voortzetten.

Het breken van de koppelingskabel was een euvel van de auto's uit de voorserie doordat de kabel bij de

vork aan het koppelingshuis onder een hoek geleid werd. Deze geleiding werd in de loop van dat jaar veranderd.

De wagens waren dus standaard, en de kleuren hadden niet bepaald een uitstraling. Piet had een zwarte, en de sedan van Dries was vaalgroen van kleur.

Omdat beide een team vormden, en om de wagens iets sportiever te doen lijken, werden de daken van de auto's wit gespoten. Ook werden er aan de achterkant nog koni's gemonteerd, hetgeen Dhr. Jetten ons ook nu weer sterk aanraadt, mits verkrijgbaar natuurlijk. Dit was een grote verbetering voor de wegligging.

Met navigator Henry van der Velden werd Dries, buiten verwachting, vierde in zijn klasse achter drie Mercedes Benz fabrieksteams. In de wedstrijd werd hij 30<sup>e</sup> 'overall'.

Door mijn gesprek met Dhr. Jetten kwam ik ook te weten dat zij niet alleen met een Corvaire in de rally zijn geweest. GM-dealer Van Zijl uit Arnhem met navigator Hans Brinkman hebben drie keer de rally gereden met een Corvaire. Toen me ter ore kwam dat ook ene Jaap Swart, eveneens GM-dealer in Wormerveer, de rally met een Corvaire gereden had, ging Mike Cramer daar meteen op af. Zijn relaas lezen we in onze volgende editie.

Dhr. Jetten heeft ons uitgenodigd om verder te praten over de rally en tevens zijn fotoalbums te bekijken. Hierop gaan we natuurlijk graag in en we zullen de nodige kopieën van de foto's trachten te maken.

Dit schreef ik enige weken geleden. Aanvullend hierop is dat we onlangs bij een van onze 'hoofdsponsors' tijdens een open dag van het bedrijf op zaterdag 17 februari, onze auto gepresenteerd hebben. Omdat de sponsortoezeggingen ons inziens goed lopen, hebben we de auto volgeplakt met de namen van de bedrijven die al geld hadden overgemaakt of concreet toegezegd hebben. Tezamen met het startnummer dat Dries Jetten in 1960 gebruikte; nr.91, werd het een professioneel uitzienend geheel.





Voeg daar nog bij twee mist-lampen, die Mike daags tevoren op Vehikel kocht, en die nog dezelfde avond gemonteerd werden. De wagen werd met het rechter-voorwiel op een bruggetje gereden, en achter de voorruit werd een uitleg op posterformaat gehangen. De Corvaire genoot redelijk wat belangstelling, mede door het feit dat men zich afvroeg welk merk het eigenlijk was, en omdat hij naast de toegangsdeur geplaatst was. De directie van onze hoofdsponsor, die zich beweegt in de 'automotive' sector, wist er evenmin iets over te vertellen. Maar men was blij dat we deze 'act' klaar gestoomd hadden, ondanks dat we er pas twee dagen van op de hoogte waren. Het was dus even aanpakken geweest om al die bestickering rond te krijgen. Mike zou vanuit Amsterdam om 9.30 uur aanwezig zijn, en dan moest de wagen in een half uur tijd beletterd worden. We kregen de hulp van Paul Hilkens, die zich ook inzet voor sponsorbenadering, en zich als "stand-in" beschikbaar heeft gesteld. Daarvoor zal hij ook de nodige studie moeten doen om de reglementen onder de knie (lees in het hoofd) te krijgen.

Behoorlijke vorderingen zijn er dus gemaakt, maar we zijn er nog lang niet. En omdat het inschrijfgeld reeds betaald is, kunnen we alleen maar doorgaan, en daar is alle reden toe. Tot nu toe zijn de vorderingen hoopgevend. Ook de kleine bijdragen zijn welkom; zo zegden goede vrienden van Mike toe dat we op hun kosten een keer konden gaan tanken. De firma Kupron, waar we ons op de open dag hadden gepresenteerd, zei toe niet alleen een fikse bijdrage te leveren in de kosten van de rally, maar ook de kosten te vergoeden die we hadden gemaakt voor hun open dag. Ook van Johan van Rijn hebben we een opmerkelijke gift gekregen: We mogen bij hem de eerste nacht overblijven in plaats van onze intrek te nemen in een van de dure Noordwijkse hotels. Alvast bedankt Johan. Voorts dacht Mike een loterijtje te houden, waarbij de clubleden uitsluitend Corvairepullen kunnen winnen. Enfin, alles gaat voortvarend, en we hebben ons terdege gerealiseerd dat dit niet zo maar een toerijtje zal worden. We zullen ook verder ons best doen. Als nu nog even uitzend-

*Hierboven de 'rallywagen' zoals we presenteerden tijdens een 'open dag' bij een van onze hoofdsponsors.*

organisatie Adecco door de bocht gaat is het financiële plaatje een heel eind in de goede richting. Bij het 'ter perse' gaan van deze editie waren we met hen nog in onderhandeling, maar toen we in de krant lezen dat deze organisatie op wereldniveau als sponsor gaat optreden voor de F1-stal van Alain Prost dachten we dat het wel goed komt.



## “Mijn verhaal”

Het werd maar eens tijd dat ik mijn verhaal ging doen voor we straks moeten teruggaan naar zestien pagina's.

Nou, ik ben Ronald Vijsma en kom uit Dordrecht. Ondertussen heb ik al kennis gemaakt met heel wat mensen van de Corvair club.

Ik zal eens een draai geven aan mijn verhaal. Het begon op vrij jonge leeftijd met de liefde voor mooie oude spullen. Ik ben opgegroeid tussen de films van Elvis en de muziek van de Ventures. Mijn droom was nog altijd eens te rijden in een vijftiger Buick, Ford of Chevy.

Maar op je zestiende droom je al snel van iets. Toch ging ik die droom in zekere zin waar maken. Ik kocht een echte Amerikaanse 'paperboy' fiets uit 1950. De meeste mensen die de film "Back to the future" gezien hebben, snappen over welke fiets ik het heb. Dus de hobby van het restaureren zat er al vroeg in, en intussen heb ik nu vier van deze fietsen; een Columbia Three Star deluxe 1952, een Schwinn Black Phantom 1950, een Schwinn Spitfire 1951 en een Higgins uit 1949.

SLEEK • SMOOTH • TERRIFIC

## THE BLACK PHANTOM

Truly the most outstanding bicycle in America today. Never before such touch-ups of chrome and never brought together in such an inspired design.



Alleen voor de namen zou je het al doen. Het leuke van deze hobby is dat het net zo uitgebreid is als de Corvair. Voor de fietsen heb ik net zo'n boek als dat van Clark's voor de Corvair. En er zijn even zo veel



clubs in de States. Maar goed, je word ouder en je wil dan nu toch voor het echte gaan. De dag dat ik me echt ging interesseren voor de Corvair was toen ik met een vriend naar een Solex ging kijken. Daar zag ik voor het eerst een Corvair, een coupe uit 1963, wit met rood interieur. Ik vond het zo'n gekke auto dat ik me er in ging verdiepen, terwijl ik pas met mijn rijbewijs bezig was. Ik zocht alles op wat er maar te vinden was over de Corvair, en als eerste stuitte ik op de verhalen van Nader. Ook kwam ik al snel bij Mike en Leon terecht. Die hadden ontzettend veel informatie. Ondertussen waren we alweer een half jaar verder, en had ik mijn rijbewijs gehaald. Ik kocht van mijn broertje (die automonteur is) een Opel Corsa. Ook van GM en al met een goede achternaam!

Na wat zoeken en bellen was mijn hart verkocht aan een "early" model, en het liefst een sedan.

Ik vond er een te koop bij Hofman in Leek. Mij werd aangeraden contact op te nemen met Guus de Haan, hij woont in de buurt, en werd kundig geacht inzake Corvairs. Ik wil hem hierbij nog bedanken voor zijn advies, moeite en tijd die hij voor me vrij maakte, en ik hoop hem nog eens te ontmoeten bij een volgend treffen.

Maar goed, de auto werd van mij en de helse rit naar huis kon beginnen. Ik was met twee maatjes er naar toe gegaan. Op de weg terug ging een van beide met mij mee in de Corvair, de andere trapte de plank in en reed alvast vooruit. Ik had wat c-d's meegenomen want ik wist dat er een speler in de auto zat en die deed het nog ook. We vertrokken om twaalf uur uit Leek, nadat we eerst de tank hadden volgegooid.

Het was mooi weer dus gingen de ramen wat verder open, en de radio ook. Al vrij snel kwam het eerste probleem op. We hadden er net 30 km op zitten toen de automatische bak terugschakelde naar zijn eerste versnelling en daarin bleef staan.

We raakten lichtelijk in paniek, wat nu? In ieder geval waren we net bij een afrit toen dit gebeurde, en gingen we maar gelijk bellen.

Uiteraard met Mike en Leon, maar die konden ook alleen maar gissen wat er aan de hand was.

We waren dus nog maar pas onderweg, en we wilden toch naar huis dus we probeerden weer opnieuw op de snelweg te komen, en dan maar rustig in zijn eerste versnelling.

Het ging gelukkig goed, tot Alkmaar, toen een giga rookpluim achter ons te zien was en het lampje van de fan was gaan branden.

Het bleek dat de V-snaar te los zat. We waren zo stom geweest om geen gereedschap mee te nemen, dus werd het wachten op de wegenwacht, die de snaar wat strakker zette. Met wat geluk schakelde hij door naar z'n twee, en daar gingen we weer.

Zonder verder te stoppen kwamen we in Dordrecht aan om een uur of acht....en toen... eerst een Bavaria. Nu, wat maanden later, komt de auto in een steeds betere conditie. Ondertussen heb ik de powerglide zelf gemaakt, en ja Guus, het was inderdaad die e-clip. Met dank ook aan Marco Oskamp die ook voor het nodige advies zorgde.

Ik ben het sleutelen echt leuk gaan vinden, plus dat dit de beste manier is om de auto goed te leren kennen. Ik hoop er bij een volgende clubmeeting in ieder geval bij te zijn.... met de Corvair.

Ronald Vijsma.



# De verzameling van klaas van dijk



hier een deel van de verzameling van klaas van dijk.  
naast de corvairs heeft hij een  
complete verzameling amc-ramblers.  
ook zagen we op de ons toegestuurde plaatjes  
enige cadillacs.



het moge duidelijk zijn dat we  
met een volledige reportage over zijn  
verzameling een halve editie vol krijgen.  
en daar denken we ook aan !



## Corvairmodellen

Het lijkt wel of de modellen in de schaal 1/18 zo langzamerhand de kleinere 1/43 van het Dinky Toys formaat, gaan verdringen.

Van deze kleine modellen zijn er diverse merken van even zo diverse Corvair uitvoeringen gemaakt of zelfs nieuw op de markt gebracht.

Zo zijn er bijv. een '60 4 drs. sedan van Dinky- en Corgi Toys en een van Lone Star.

Hierbij moeten we opmerken dat die van Corgi redelijk goed gedetailleerd is, en die van Lone Star bijzonder slecht; de achterkant is te kort t.o.v. de voorkant.

Prijzen op beurzen variëren van vijf gulden voor een incomplete Lone Star tot tachtig gulden voor een Dinky. Een goedogende Corgi doet ongeveer dertig gulden.

Deze Corgi's kunnen er zijn in twee verschillende kleuren blauw. Maar we hebben ook al een Dinky, in goede staat en in doosje, zien staan op een beurs voor meer dan tweehonderd!

Dan zijn er een '63 coupe in dat formaat van diverse fabrikanten. Een plastic uitvoering die er goed uit ziet is van het Franse merk Norev. Uit deze zelfde mal is recentelijk een metalen model gegoten van het merk Eligor.

Voor deze laatste wordt ongeveer veertig gulden betaald, en is in diverse kleuren uitgevoerd.

Van de Corvairs uit de tweede serie is op deze schaal ons slecht een merk bekend. Het is van het merk Sabre en werd gemaakt in Israël. Deze goudkleurige coupe heeft opengaande deuren die doorgaans slecht passen. Prijzen die we hier aan moeten koppelen variëren tussen vijftig en vijftig gulden, naar gelang de staat er van.

Dan zijn er de prototype modellen. Van de Monza GT en SS zijn er modellen gemaakt door het Deense merk Tekno. Hierbij dient aangetekend dat de SS niet is zoals hij behoort te zijn, doch slechts een opengewerkte GT. Hiervan zijn er nog veel te vinden op beurzen. De prijzen liggen rond dertig gulden,



Leuk ontwerp, deze Chevrolet Corvair Monza coupé van Sun Star

en een beetje afdingen brengt die makkelijk naar vijftig gulden. In deze zelfde prijsklasse ligt een bijzonder aardig modelletje van een Astro 1. De fabrikant hiervan is Corgi, maar er zijn tegenwoordig dezelfde nieuwe modellen 'op de markt' waarvan ons de naam even ontschoten is. Deze zijn, compleet in doosje, voor circa twintig gulden.

Maar tegenwoordig is er het grotere werk.

Het zal je niet ontgaan zijn dat er in Amerika bij de diverse Corvair 'suppliers' een 1963 coupe model van schaal 1:18 wordt aangeboden. Bij een van die leveranciers kon je enkele maanden geleden zelfs intekenen voor de "volstrekt gelimiteerde" uitgave. De prijzen verschillen tussen twintig en dertig dollar. Daarbij komt nog een zelfde bedrag aan verzendkosten. Helaas voor hen, maar ze zijn in de Nederlandse modelzaken en op beurzen volop te koop voor 50 a 60 gulden.

Ze zijn van het merk Sun Star, en zijn bijzonder goed gedetailleerd. Dit merk heeft recentelijk meer merken gemaakt en is dus behoorlijk aan de weg aan het timmeren. Men sluit niet uit dat er in de nabije toekomst nog een Corvairmodel gepresenteerd zal worden.

Behalve dat Sun Star andere goede modellen van o.a. Ford en Chevrolet maakt is dit tot nu het enige model van de Corvair, leverbaar in drie kleuren: blauw met lichtblauw interieur; rood met rood interieur, en wit met een zwarte binnenkant.

Het aardige hiervan is, dat met enige handigheid, en onderlinge

afspraken, deze interieurs uitwisselbaar zijn.

Door het demonteren van het model kan de carrosserie in elke gewenste kleur gespoten worden. Zo heeft Caroline Nelis haar zilveren Spyder met zwart interieur in klein formaat in de vitrinekast staan; Leon Janssen zijn witte coupe een rood interieur en gele lichten gekregen, en Paul Hilkens heeft zelfs het dak er af gezaagd en er een prachtige convertible van gemaakt, inclusief het rode interieur van Caroline.

En, als clubservice; na storting van 2 gulden in de clubkas krijg je zelfklevende 'white wall' ringetjes thuisgestuurd. (alleen clubleden) Enfin, met een beetje handigheid is veel mogelijk, oordeel zelf maar. Nog een opmerking; we hebben het hier gehad over zgn. die-cast modellen. Er zijn ook plastic bouwmodellen op de markt geweest. Meestal schaal 1:24. Deze zijn nu echter nauwelijks te vinden, maar Ad Dijkstra heeft een rijke collectie hiervan.



Fraaie kleuren kenmerken de Bel Air Chevrolet van Sun Star

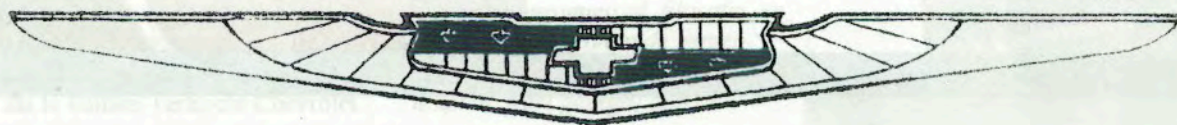


Sun Star's imposante Ford Galaxy convertible uit 1963





*Hierboven: de twee modellen die naar eigen wensen werden uitgevoerd. Het converteren in een cabrio was een relatief eenvoudige zaak volgens Paul Hilken. De roestvrijstalen raamlijst werd verkregen door de verf van het metaal af te krabben en daarna te polijsten. Uiteraard kregen beide modellen 'white walls'.*



## Zomermeeting

Dat we op z'n minst een grote clubmeeting zullen hebben dit jaar mag wel verwacht worden. Hiervoor hebben we ook deze keer weer het weekend van Pinksteren gereserveerd.

Of dat een internationale bijeenkomst gaat worden weten we nog niet maar we zijn wel van plan om er iets fraais van te maken. Alle positieve ervaringen uit het verleden halen we uit de kast en worden gekopieerd. Daarbij voegen we een aantal nieuwe elementen, en zorgen dat we door een aanslag op de clubkas de kosten zo laag mogelijk houden. Het enige wat we niet in de hand hebben is het weer, maar terugkijkend op onze voorgaande evenementen kan dat ons nu niet in de steek laten. Kortom we willen er iets moois van maken. We zullen gaan werken met inschrijvingen om voor iedereen iets te kunnen regelen naar behoefte. Grotere afstanden hoeven met onze opzet geen bezwaar te zijn. Gezien de belangstelling van de (inter)nationale pers, kan het niet anders zijn als dat we ons straks kunnen manifesteren op Europees niveau. Het enige wat jullie moeten doen is KOMEN !

**Meer informatie volgt, maar reserveer alvast het Pinksterweekend.**



## **Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 13** *Corvair Affair-Mike Knepper*

Met de verschijning van de Corvair ontstond bij het publiek meteen een nieuw aspect. De nieuwe vierdeurs was niet meer dan een standaard transportmiddel, en nadat de eerste opwinding over was, veroorzaakte de wagen geen snellere hartslag meer. De coupes brachten daarin verandering. In feite zat het enige verschil met de sedans in de daklijn. De vlakke daken van de sedans, met hun overhangende achterkant werden vervangen door een kleiner onderkomen dat met een sierlijke lijn twee in plaats van vier deuren bedekte. De Corvair was toen

veranderd van een strakke in een goedogende sportieve auto. In februari toonde Chevrolet de sportieve coupe op de Chicago auto show. Hij werd de Monza genoemd naar het befaamde circuit in Italië. De Monza showwagen was inderdaad niet meer dan een uit de 700 serie als coupe opgetuigde auto in een ietwat sportievere gedaante. Hij had een hoger gehalte in uitvoering: losse stoelen, spaakwielen, schuifdak uitgesneden in een speciale bekleding en het dak in een contrasterende kleur. Het was een typische droomauto maar toch dichterbij de werkelijkheid dan men in eerste instantie zou vermoeden. Dit in tegenstelling tot de traditionele droomauto's zoals ze normaliter gepresenteerd werden op autoshows als deze.

Hij werd dan ook onmiddellijk een publiekssucces. Terugkijkend is het moeilijk om vast te stellen of Cole en zijn mensen de noodzakelijkheid van een sportieve en ietwat luxere versie van de Corvair hadden voorzien. Ik denk het niet. Vanaf de start van het project tot de introductie er van, en de tijd daarna, was het basis Corvair concept bedoeld om een eenvoudig en zuinig transportmiddel te maken. Er was geen andere doelstelling geweest. De Monza, op de Chicago autoshow was in de ogen van de Chevrolet-mensen zeker niets meer dan een oefening in mogelijkheden. Door iets nieuws en opwindends te

*Hieronder de coupe van 1961. De '60er was, behalve neus en enkele kleine details identiek het 1960 model. Het coupe model was een 'bestseller' op het eind van 1960.*

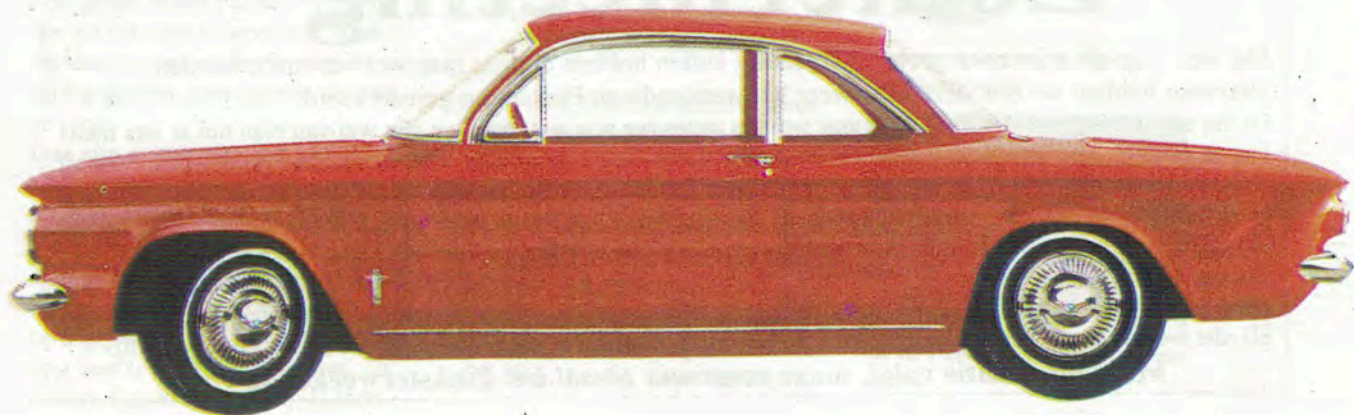
## **CORVAIR MONZA CLUB COUPE**

### **LUXURY WITH SPORTS CAR SPIRIT**

**SPORTS CAR STYLED SEATS**—Leather-soft vinyl covers the Monza's front bucket seats, rear bucket-styled folding seat and roof headlining. Deep pile carpets and bright trim accents, de luxe steering wheel and cigarette lighter, special arm rests and window hardware come as standard equipment.



**CORVAIR MONZA CLUB COUPE** in Roman Red . . . with sports car pleasure, luxury features for the young-in-heart family.





presenteren op basis van bestaande modellen kon men de interesse voor de auto's in de showrooms opvijzelen.

Maar de reactie van het publiek op de Monza showauto was zo veelbelovend, juist toen de Corvair-verkopen snel naar beneden gingen, dat men geen verkoopdeskundige behoefde te zijn om te constateren dat dit een goede zet was.

Chevrolet reageerde erg snel, en in mei 1960 ging de Monza, ofwel Corvair 900, in productie.

De Monza coupe kwam er met een hoogwaardig kunstleren vinyl interieur, kuipstoelen en verchromde armsteunen. Aan de buitenkant waren er speciale wieldeksels, kokerbalk-sierlijsten en gesimuleerde ventilatie roosters op het paneel achter de achterraut. De Monza had in standaard uitvoering extra's die optioneel waren op de andere modellen: neerklapbare achterbank, asbakjes achterin, dubbele zonneklep, handschoenkast verlichting en een sigaretten-aansteker. Meteen ook leverde Chevrolet twee klinkende extra opties: een 95pk motor (andere nokkenas) en een vierversnellings bak, geheel gesynchroniseerd. Met het sportieve uiterlijk en een mechanische opwaardering was de Monza meteen een goede verschijning, en, zoals verwacht, een verkoopsucces.

In de paar maanden die het 1960 modeljaar nog te gaan had (mei-augustus) en het 1961 model er aanzat te komen, verkocht Chevrolet

bijna 12.000 Monza's op een totaal van 250.000 stuks dat jaar. Het was duidelijk dat de Monza uitvoering een vervolg moest krijgen.

Toen het modeljaar afslot ging de Monza uitvoering naar twee modellen, later naar vijf. En er gingen er nog meer komen, veel meer....

*Het toonaangevende autoblad 'Motor Trend' riep in april 1960 de Corvair uit als auto van het jaar. Hiervoor hadden ze onderstaande argumentatie:*

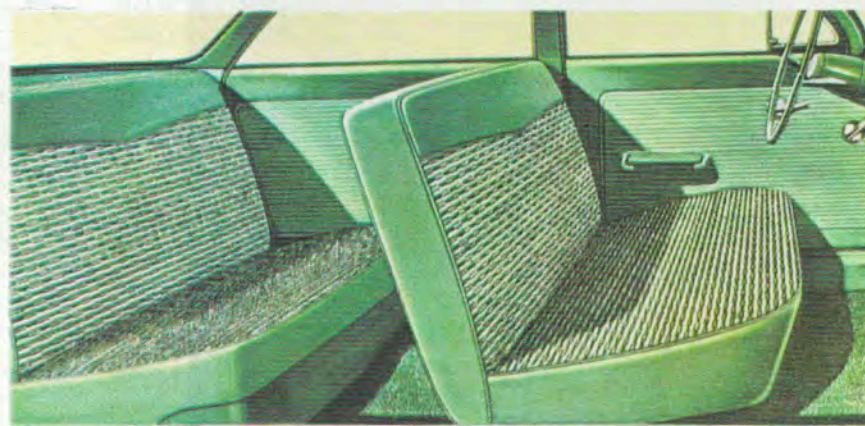
*Met interesse voor compacte auto's of als zodanig genoemd, was het duidelijk een vergaande conclusie dat de leden van onze staf zouden gaan kiezen voor een 'compact' als 'auto van het jaar' in onze vijfde jaarlijkse uitroeping van Motor Trend's prijs toekenningen. We keken niet naar de snelste, of de meest economische, of de meest comfortabele, de mooist gevormde, maar naar de meest opmerkelijke. De basis, voorafgaand aan de uitreiking van deze prijs ligt in de voorzet die gegeven is in ons mei-nummer van 1956. We schreven toen dat de prijs zou worden toegekend aan een productiewagen, waarbij we geen rekening zouden houden met veranderingen die bepaalde onderdelen ten goede zouden komen. Ook lieten we meewegen de bedoeling van het nieuwe programma of filosofie, en de veranderingen om de wagen beter te maken, buiten beschouwing te laten. Kort gezegd; aan de*

*Amerikaanse fabrikant die duidelijk een technische vooruitgang geboekt heeft met een bepaalde auto.*

*De keuze voor de Chevrolet Corvair van 1960 was unaniem. Waarom? Vanwege technische vooruitgang; de luchtgekoelde motor, pendas met onafhankelijke ophanging rondom. Al deze aspecten heeft ons doen besluiten te kiezen voor de Corvair als de meest uitzonderlijk auto van 1960.*



*Hierboven de trofee die Chevrolet ontving van het toonaangevende autoblad "Motor Trend" bij uitroeping van de Corvair als auto van het jaar (in Amerika).*



Het « 6-persoons » interieur van de Corvair 700 : breedte op heuphoogte, 1,47 m vóór, 1,46 m achter ; extra ruimte voor de voeten, dank zij de vrijwel vlakke vloer.

*Links: het Spartaanse interieur van de 700 sedan. Dit in tegenstelling tot dat van de Monza op de vorige pagina. Begrijpelijk dat de wagen goed verkocht.*



## CORVAIR-SPOTTERS



Deze foto's maakten we bij ons bezoek aan Brussel, alweer enige maanden geleden. Aanleiding hiertoe was de kennismaking met Herwig Beckers tijdens het powerfestival in Antwerpen, zomer vorig jaar. Hieronder is te zien een LM sedan, en geloof onsecht, in bijzonder slechte staat. Boven: een EM convertible die voor een groot deel blank gemaakt was, maar daarna ook niets meer. Hij zal opnieuw gestraald moeten worden, en voorts is de wagen erg incompleet. Ernaast staat een LM coupe die wel restaureerbaar is, en tesamen met het wrak hier onder tweeduizend gulden moet gaan kosten.





# Corvair Styling Evolutie

In aanvulling op dit item in onze vorige editie, gaan we hier verder met de evolutie van de tweede generatie Corvairs.

Het was duidelijk dat de eerste serie zijn eigen gezicht had, en dat men mooi vond of niet.

Omdat hij vaker gekopieerd werd, en daarvan is de NSU Prinz het meest duidelijke voorbeeld, zou men niet vermoeden dat men bij GM dacht dat het model geen toekomst had.

Toch werd bij het ontwerp van de tweede serie het roer drastisch omgegooid.

Omdat dit al gebeurde in het begin van de zestiger jaren, getuige de datering van de ontwerpen, kan men stellen dat Chevrolet in het eigenzinnige model al vrij vroeg geen brood meer zag en streefde naar een meer conventioneel model.

In deze ontwerpen zitten trekjes die we later in Vauxhall, Opel en andere GM-producten terug zien. Nog meer waarschijnlijk was dat GM in het hele Corvairproject toen al geen heil meer zag, en dat al dan niet in opdracht van Ed Cole men een laatste poging ondernam om op het revolutionaire onderstel, nu een meer conventionele carrosserie te zetten.

Kortom, ondanks dat de eerste serie een 'trendsetter' was, en dat erkende men ook duidelijk bij Chevrolet (zie vorige editie) werd al in 1962 gedacht aan een hiervan afwijkend nieuw model. Dit alles om een groter publiek te bereiken. Toen bleek dat het niet het model was maar

de gebezigde techniek, in tegenstelling tot de conventioneel opgebouwde nieuwe modellen van voornamelijk Ford (Mustang), was de Corvair gedoemd het onderspit te moeten delven.

In de bestaansgeschiedenis zien we dat het tweede model in zijn eerste twee jaren (1965 en '66) nog de 140- en turbomotoren kreeg, maar nadat de verkopen niet beter werden, nam men ook deze, tezamen met de bedrijfswagenrange uit productie.

Na een hevig kopersprotest is de 140 later weer in het nog summiere gamma opgenomen en is dat ook tot het einde van de Corvair in 1969 gebleven.

Nadat de modellen er eenmaal waren ondergingen ze geen wijzigingen meer, maar voor het zover had men eerst langdurig in een kristallen bol getuurd.



*Hierboven een vroeg concept uit mei 1962. Volgens de beschrijving zijn er invloeden van de GT en SS prototypes in verwerkt die datzelfde jaar verschenen. Duidelijk is wel dat de latere B-Kadett coupe dezelfde lijnen heeft gekregen en dat GM haar studies in eigen huis voor meerdere merken gebruikte.*

*Hieronder een vierdeurs uitvoering waarbij door Italiaanse invloeden de vaak nageaapte klassieke lijnen van de eerste serie geheel geëlimineerd werden. Een tweedeurs uitvoering hiervan op de volgende pagina.*





En dus, toen de dalende verkopen er om vroegen dat er iets nieuws moest gaan komen, kwam in 1965 de compleet nieuw ontworpen Corvair. Hij had de pretentie jaren vooruit te zijn.

En het tot leven brengen van een nieuwe auto is in Detroit niet iets gewoons. In feite stelt het de meest onbeantwoordbare vragen in elk facet.

Verandering is het sleutelwoord. Verandering in techniek, verandering in het koperspatroon, verandering in levensgewoontes.

Een nieuw model wordt gemaakt rekening houdend met al deze factoren.

Ed Cole wist dat 'zijn' originele Corvair een gelimiteerd leven had. Te zijner tijd zou hij vervangen worden. Dat is nu eenmaal de auto-industrie.

Al in 1962 had hij gepland dat het jaar 1965 dat zou zijn. Cole ging in 1961 over naar de auto en truck divisie van GM.

'Bunkie' Knudsen volgde hem op, en handhaafde deze datum.

De nieuwe Corvair moest er anders gaan uit zien, andere (sterkere) motoren krijgen, en een andere wielophanging achter.

Toch moest hij nog iets hebben van zijn voorganger, en dat was dus het algehele concept.

De nieuwe Corvair stimuleerde de tanende Corvair-verkopen met een briljant nieuw model, dat toonaangevend zou zijn in de Amerikaanse automobielenindustrie van de jaren zestig.



Hierboven; de coupe uitvoering van het model op de vorige pagina. Jonge ontwerpers trachtten sportieve Italiaanse lijnen in het model aan te brengen.

Onder; Het uiteindelijke model, hier nog in klei, mist de klassieke lijnen van het model uit de eerste serie. Deze opstelling (mockup) was al eind 1963 klaar, en het topmodel draagt nog de naam Spyder. In september '64 werd reeds met de productie gestart, en na enkele honderden Spyders werd de naam van het topmodel veranderd in Corsa.



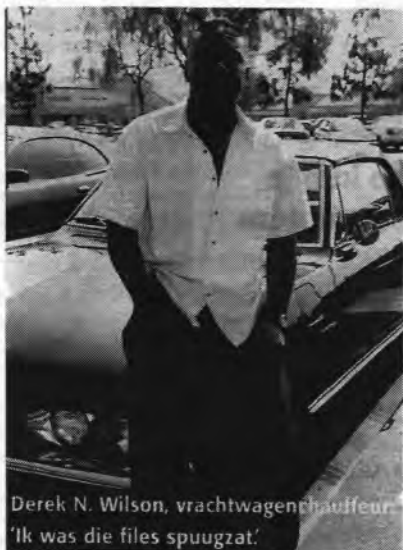


## Oplettende lezers

Dat zo nu en dan oren of ogen gebruikt worden, vernamen we van Caroline Nelis.

Op een van haar stopplaatsen die ze beroepsmatig aandoet, las ze in een 'Autokampioen' een artikel over het fileprobleem in de VS.

Op een van de bijgevoegde plaatjes zag ze een Corvaair die nog niet eens op haar Spyder lijkt. Of was het de collega die haar aandacht trok?



Derek N. Wilson, vrachtwagenchauffeur.  
'Ik was die files spuugzat.'

## Loterij

Om de kosten van deelname aan e Tulpenrallye (vlg. de organisatie met e) nog meer te verzachten had Mike Cramer het plan gevat om een loterij te houden. Er zullen kleine spullen als set bougies, olie/luchtfilter, enz te winnen zijn. Men zou kunnen gaan raden op welke plaats we zullen eindigen in onze klasse en/of 'over all'. Meer in onze volgende uitgave.

## Agenda

- 2-4 maart. Antwerp Classic Salon  
Bouwcentrum  
Antwerpen
- 4 " Modelbeurs Spaarnehal  
Haarlem
- 17-18 " Br. Car & Lifestyle  
Autotron
- 17-18 " Model & miniatuur  
Volmerlaan 12  
Rijswijk
- 23-24 " Int. Historische  
Hornelandrally  
Weert-Belgie-  
Frankrijk.

- 24-25 " Verzamelaars jaarbeurs  
Utrecht
- 5-8 april Techno Classica Essen
- 7 " Namac Ruilbeurs  
Houten
- 21-22 " Oldtimerbeurs  
Autotron Rosmalen
- 28-29 " Oldt. Dreamcar  
International  
Nekkerhal Mechelen,  
Belgie
- 14-19 mei Hist. Tulpenrallye  
Noorwijk-Frankrijk
- 25-27 " Historic Zandvoort  
Trophy



# OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

**Classic Tire**  
Oldtimer banden

Wij hebben de band voor uw oldtimer of  
klassieker, ook met wit zijvlak.  
Hielbanden voor auto en motor.

**Tel. 020 - 6477379**  
**Fax 020 - 6434824**  
**Legmeerdijk 235**  
**1187 NA Amstelveen**

Levering ook in België

## Adverteerders.

Zoals jullie zien hierboven, hebben we een nieuwe adverteerder erbij gekregen. De prijzen hiervoor zijn natuurlijk afgestemd op oplage. Mike Cramer had goede ervaringen met dit bedrijf.

**Kwaliteit en Gezelligheid  
in een sfeer uit  
de vijftiger jaren  
vindt U bij:**



*Cafeteria*  
**Happy Days 50's Diner**

Haagstraat 20 Sittard Tel: 046-4523133

**NEW** FULLY REVISED  
**1999-2002**  
**CLARK'S**

**3 Volume CATALOG SET!**  
(Main Cat., Specialty Cat., Price List)  
650 pages! \$6.00 (in U.S.A.)

26 years providing:  
technical assistance, reliable parts  
inventory, and excellent service.

SELLING PARTS? Usually buying new  
used or "NOS" parts. Contact us for a  
quote.

**CLARK'S CORVAIR  
PARTS, INC.**

400 Mohawk Trail - Clubs  
Shelburne Falls, Ma.  
01370-9748 413-625-9776





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

Corvair coupe feb. 1969, orig.  
140pk blauw/blauw. Goede staat.  
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk  
ad Rijn. Tel. 071-4017362

Corvair '63 coupe PG wit, met  
brandschade in motorruimte. Nwe.  
carb. Vr. Prijs fl.3000 R. vanDijk  
Nieuwe weg 37 Noordwolde

## Onderdelen (aangeboden):

Nwe. band voor Corvair, 185/70R  
1386T merk Viking geen white  
wall, M. Cramer 020-6929425 of  
[mrcramer@chello.nl](mailto:mrcramer@chello.nl)

Corvair 1960 vr. pr. Fl. 49.500 (?)  
Van Vliet Woerden

## (gevraagd):

Voorbumper FC, liefst chroom,  
enige roest geen bezwaar.

J.v.d. Worp Tel. 020-4 11 05 89  
**Corvair cabriolet gezocht;**  
Arthur Ernon, Grtotestraat 2 6325  
EA Berg en Terblijt tel.043-  
6040364

**Turboblok.** Of delen hiervan.  
Ook **voorruit**, alles LM Tel. 046-  
4516323 of [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

**Motorbeplating** nr 15 + nr.5  
tekening Clark's catalogus pag.162  
used parts. Tevens thermostaten  
CU 528 Mike Cramer 020-  
6929425 of [mrcramer@chello.nl](mailto:mrcramer@chello.nl)

## Diversen (gevraagd):

**Bouwpakketten** uit '60 & '70.  
Gebouwd, ongebo., dozen, catalogi.  
Alles is welkom, ook **boeken of**  
**tijdschriften** over "customs & hot  
rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

## België (aangeboden):

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

Voor restauratie:  
Corvair sedan '60 Bfrs.45.000  
Corvair conv. '62 " 75.000  
Corvair coupe '65, samen met  
sedan voor onderdelen Hfl. 2000  
Herwig Beckers Tel. 02/532.28.84

## Frankrijk(aangeboden):

Corvair Monza coupe 1961 PG  
groen met.(nw.) 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. in 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 Tel. 05 62 31 96 29

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

*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.  
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -  
landen, dus geen invoerrechten en BTW.*

## Duitsland (aangeboden):

Corvair 4drs. Sedan blauw met.  
[Ingo.illinger@corvair.de](mailto:Ingo.illinger@corvair.de)

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

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

Corvair convertible '61 prijs en  
kleur onbekend. Klaus Dibbern  
[Kdibbern@denc.de](mailto:Kdibbern@denc.de)





Onze digitale scout schoot deze plaatjes. Boven: Een '65 Monza die we slechts kennen uit onze gegevens. Hij komt vermoedelijk uit Zwolle. Wij vragen ons wel af wat die zoekt op een MG-dag in Houten?  
Onder: gelokaliseerd op Vehikel, vorig najaar, maar nu in het bezit van Tijn Kuitwaard.

