

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



In dit nummer o.a. Nieuws over de 'Tulip'
Clubleden en hun verhaal
Een superblok
Grote ontwerpers van GM
Een ramp die je kan overkomen

4^e jaargang

2



onze sponsors

CADVIEW ENGINEERING SOLUTIONS

AMSTERDAM

DETERMAYER BEROEPSKLEDING

AMSTERDAM

ISTEC INTERNATIONAL

LISSE

JACOBS ENGINEERING

MEERSSEN

KUPRON PROTOTYPES

SITTARD

KZ MEET EN REGELTECHNIEK

ZWOLLE

MONSEES KEUKEN GILDE

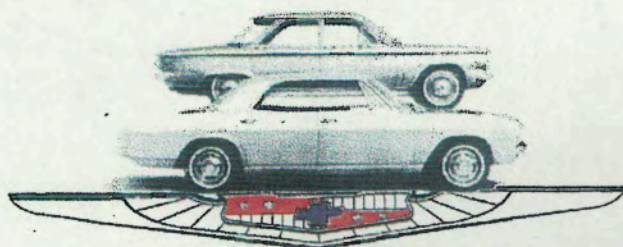
AMSTERDAM

ORTOMED

ZWIJNDRECHT

SMEENK EN JANMAAT

AMSTERDAM



Corvair Club Nederland

Darwinplantsoen 1, 1097 EX Amsterdam

Tel./Fax: 020-6929425

E-mail: mcramer@chello.nl

Op deze pagina onze sponsors voor de Tulpenrallye en tevens ons nieuwe logo dat we uitsluitend gebruiken op correspondentiepapier. De logo's op de kleding en de stickers blijven hetzelfde.

Van de redactie

Nu er weer overal in het land allerlei manifestaties worden georganiseerd, worden onze speeltjes weer van stal gehaald. Daar waar dat kan, want bij sommigen is dat niet mogelijk. Dat is jammer. Het is mooi om ze te hebben maar als er niets mee gedaan wordt is het minder leuk. We proberen toch met elkaar een meeting te organiseren. In eerste instantie hadden we dat in de Ardennen gepland, tezamen met onze buitenlandse vrienden, maar daar was te weinig animo voor. Dus geen Eurovair! Toen maar ergens op de Veluwe, maar door het mkz-gebeuren hebben we dit ook laten schieten. Onlangs lasen we dat de Studebaker/Packard Club in Valkenswaard een internationale meeting organiseert, en dus proberen we van dezelfde locatie gebruik te maken. Wel is dit niet geheel centraal in het land, maar we deden ons best een geschikte locatie te vinden. Het zou wenselijk zijn dat er in de toekomst voor dit soort evenementen een aparte commissie in leven wordt geroepen.

Nu de zomervakanties er aan staan te komen en er reizen georganiseerd gaan worden, zal men ook wel eens gedacht hebben om er eind juli tijdens de Internationale Corvair Conventie in Chicago bij te zijn. Met de huidige koers van de dollar is dat natuurlijk een flinke hap uit het budget, maar toch, misschien iets voor later. Vergeet in ieder geval niet tijdens je vakantie een camera altijd bij je te hebben. Maar eerst moeten we de Tulpenrallye maar eens gaan volbrengen, alles op zijn tijd. Veel kijk- en leesplezier

Brandgevaarlijk

Is de Corvair werkelijk zo brandgevaarlijk? (Zie elders in deze uitgave) Volgens critici

wel, volgens ons niet meer dan elke andere auto. De bedrading is supereenvoudig, en als deze gebreken vertoont zal er iets aan gedaan moeten worden, net als in elke andere klassieker. Hoogstens dat de benzinepomp een probleem kan maken dat men in eerste instantie niet door heeft. We hoorden het al van een Franse eigenaar, vorig jaar, die de benzine in zijn carter pompte i.p.v. naar de carburateur. Dit is een euvel van de 1960 carburateurs die geen opstaand randje hebben langs de 'pushrod'. We raden in ieder geval aan, en dat geldt voor iedere klassieker; een goede brandblusser, -deken, verzekering, en bij stilstand, accuklem los. En De flexibele verwarmingsbuizen regelmatig controleren.

Colofon

4^e jaargang nr.2
mei/juni 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

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail mrcramer@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

4 Drs Sedan

Jaak Eijkelenberg is van plan een sedan te kopen, omdat dit goedkoper is dan het restaureren

de '67er die hij enkele jaren geleden in Apeldoorn vond. Op zich een goede gedachte als tenminste de complete wagen geen ernstige gebreken vertoont. Zo houden we in elk geval wel weer een 'spare car' over in de club.

CCN

In deze uitgave hebben we een eerste artikel over de grote ontwerpers van GM. De andere artikelen die volgen in de komende uitgaven zijn interessant en vlot leesbaar geschreven door Ruud Gersons van de Cadillac Club. Omdat dit merk 'familie' is van onze Corvairs ligt het voor de hand dat het voor ons minstens zo interessant is.

Leden

Het aantal leden blijft vrijwel constant. Hier en daar valt er een weg, maar er komt er zo af en toe ook een bij. Onlangs werden we geraadpleegd bij aankoop van een Corvair, maar bij nader inzien was dat toch niet serieus, en daar proberen we het eerst naar te vissen. In een eerste opwelling heeft men grote plannen maar als daarna het financiële plaatje komt gaat men anders denken. Die ervaringen hebben we al vaker opgedaan. Maar als de plannen wel serieus zijn staat er altijd wel iemand van ons klaar om te taxeren en mee te denken.

'White walls'

Ze zijn nog steeds verkrijgbaar! Zie vorige editie.

Onderdelen

Als je uit Amerika onderdelen wil bestellen, en meestal zijn dit kleinere stukken, vraag dan deze zo compact mogelijk te verzenden. Bijvoorbeeld koppakkingen in een (gevoerde) enveloppe. Hou de grens ook bij circa \$25 totaal, en bestel desnoods in twee keer. Dit maakt aanmerkelijk uit in tijd en importbelasting. Bij Clark's telefonisch bestellen is goed te doen.

Toelichting financieel overzicht 2000

Bij de financiële verantwoording in ons vorige blad ontbrak de toelichting, nu gaat er weliswaar geen vermogen in onze kas om maar het is toch altijd goed om omtrent geld stromen 100% transparantie te geven.

Zoals te zien staat de club kas er gezond bij, het nieuwe jaar zij wij wederom gestart met een positief saldo, dit terwijl alle kosten van dat lopende jaar zijn verrekend. Hoe kan dat nu toch zul je je afvragen met een blad in drie kleuren druk en meetings waar de clubkas ook af en toe nog wat voor zijn rekening kan nemen. Voor het grootste deel ligt dit aan het feit dat het blad nog steeds in eigen hand tegen relatief lage kosten gemaakt kan worden. De grootste kosten bestaan uit porti en kopy kosten, en in geringe mate dus het drukwerk. Zoals te zien heeft ook de Junk yard primer aardig bijgedragen an het kas saldo.

Hetgeen sommige leden misschien al was opgevallen, is dat er een verschil zit in de som van het totale lidmaatschapsgeld t.o.v. het aantal leden. Dit is minder gecompliceerd dan het in eerste instantie lijkt. Dit komt namelijk doordat leden die in 1999 lid waren en bv. medio 99 betaald hebben hun lidmaatschap door loopt tot medio 2000 deze leden zijn dus lid gedurende een jaar maar dit jaar loopt over twee jaartallen dus 1999 en 2000. Zij tellen dus wel mee in het leden tal van 2000 maar betalen dat jaar geen lidmaatschapsgeld, als zij hun lidmaatschap niet verlengen. Hier is heel bewust voor gekozen om te voorkomen dat het jaar bedrag dan gesplitst moet worden, hetgeen meer administratieve rompslomp met zich meebrengt.

Het afgelopen jaar is het leden tal wat toegenomen. Ook het budget van de advertentie-inkomsten is dit jaar toegenomen.

Hopelijk kunnen wij deze stijgende lijn doorzetten.

Ik denk dat het overzicht voor een ieder duidelijk is mochten er vragen zijn dan ben ik graag bereid een toelichting te geven, en zoals bekend liggen alle stukken voor een ieder op verzoek ter inzage. Veelal heb ik de administratie op meetings mee, schroom niet.
Mike



F I L M F L A S H



Ernest Tilley (Danny DeVito)

PESTEN

20.00 VER **TIN MEN**
In 1987 ging de Amerikaanse regisseur Barry Levinson terug naar Baltimore, de stad waar hij was geboren en opgegroeid. De door hem geschreven en geregisseerde komedie *Tin men* speelt zich hier af in het begin van de jaren zestig. 'Tin men' is de bijnaam voor vertegenwoordigers in aluminium raamkozijnen, voor wie alle middelen en verkooptrucs zijn geoorloofd om hun waar aan de man en vooral de vrouw te brengen. Dat levert hen een luxe leventje op met mooie auto's. Wanneer

de nieuwe Cadillac van Ernest Tilley (Danny DeVito) aan het begin van de film dan ook wordt geramd door de auto van BB, Bill Babowsky (Richard Dreyfuss), die hetzelfde beroep uitoefent, zijn de poppen aan het dansen. Ze hebben onmiddellijk een gruwelijke hekel aan elkaar. Niets is de twee heren te dol om elkaar te pesten. Zelfs de vrouw van Tilley, Nora (Barbara Hershey), is niet veilig voor Babowsky. Als later zij noch haar man echter veel bezwaar maakt tegen de avances van BB, liggen de kaarten weer heel anders.

Om dat de GM-ontwerpers altijd 'trendsetters' zijn geweest, heeft Ruud Gersons van de Cadillac Club Nederland een aantal boeiende biografieën over hen geschreven. Het is vanzelfsprekend dat de naam Cadillac en LaSalle hierin veelvuldig voorkomt, niet alleen vanwege de langere staat van dienst van deze merken, maar natuurlijk ook vanwege de bron. We hebben daar waar wij dit nodig achten, de Corvair story ingevoegd. Echter hebben we zo weinig mogelijk aan de tekst veranderd. Onze dank gaat uit naar de schrijver en de Cadillac Club Nederland.

HARLEY EARL, DE GROOTSTE AUTOMOBIEL ONTWERPER BIJ GM ALLER TIJDEN!

Deel I

Door Ruud Gersons

Het heeft mij als kind al gefascineerd waarom Amerikaanse auto's er uit zagen zoals ze er uit zagen. Wie had dat bedacht om de Buick's van 1957 achterlichten te geven als vuurtorens? Wie zat er achter de staartvinnen van de Cadillacs van '59 en '60? En hoe kwam het dat je bepaalde "styling cues" (stijlkenmerken) door alle GM merken heen tegen kwam, zoals de dog-leg (hondenpoot) voorruitstijl van '59 en '60. Die zag je van de goedkoopste Chevrolets tot de duurste Cadillacs. En de "annual model change" (jaarlijkse model verandering) bracht elke herfst weer een spannend nieuw model, met geraffineerde nieuwigheden, waardoor de Buick's en Chevy's van mijn vader er al snel verouderd uit zagen. Maar daar was het de jongens in Detroit natuurlijk om te doen: ze wilden auto's verkopen. En om de potentiële kopers te prikkelen, was er in de jaren '50 en '60 elk jaar een nieuw model.

Als je kijkt wat daar achter zit, dan kom je uit bij mensen. Het waren natuurlijk ontwerpers die hun brood verdienden met het bedenken van al die prachtige auto's. En dan is er één ontwerper waar je niet om heen kunt: Harley Earl! Ik wil wat uitgebreider op deze kleurrijke figuur ingaan en zal zijn biografie schetsen als een soort vervolgverhaal in de 'Standard'. (clubblad Cadillac Club Nederland. Red.)

Romeinse strijdwagens

Earl was geboren in Los Angeles in 1893. Op zestienjarige leeftijd maakte hij al auto modellen van klei. Die klei haalde hij uit de modderige grond op de "ranch" (boerderij) waar zijn familie met vakantie heen ging.

Zijn vader, J.W. Earl verkocht paardenkoetsen en al zijn vier zonen werkten in het bedrijf, weliswaar op een parttime basis na school! In 1908 werd de "Earl Carriage Works" omgedoopt tot Earl Automobile works. Men vervaardigde voorruit, spaakwielen, daken en zetels. Ze begonnen complete carrosserieën te bouwen in 1911 en ongetwijfeld had Harley Earl een inbreng in het ontwerp!

Toen hij 21 was, stuurde zijn vader hem naar Stanford University om rechten te studeren, maar zoals het vaak gaat: hij werd ernstig ziek – vaak een teken van een diepe levenscrisis – en eenmaal genezen gooide hij het roer radicaal om. Eenmaal terug in Hollywood, waar de familie woonde, raakte hij intensief betrokken bij het familie bedrijf, die hij van zijn vader bezig was over te nemen.

Toen de Earl's in 1900 zich settelden in Hollywood, was het een klein landelijk dorp, dat zelfs geen hotel bezat. Het eerste commerciële gebouw, het Hollywood Hotel opende in 1903. Het had 33 kamers en twee badkamers. Tien jaar later, was er al een beetje filmindustrie

belachelijk dat een model '23 afgewezen zou worden om dat het niet zo mooi was als- of niet leek op een model van '25.)

"Wij wensen dat een man die een van onze producten koopt, nooit een ander product meer hoeft te kopen" aldus Henri Ford. Beide bedrijfsfilosofieën stonden dus diametraal tegenover elkaar. Alfred P. Sloan stond aan de wieg van wat uiteindelijk de "wegwerp-maatschappij" zou worden, terwijl de behoudende Henry Ford iedere Amerikaanse staatsburger een goede auto gunde, die liefst een leven lang zou meegaan. Wat een vreemde loop kan de geschiedenis toch hebben: in onze tijd is Henri Ford's filosofie – die toen als hopeloos ouderwets werd betiteld – weer actueel. Was hij niet de pionier van het "duurzaam bouwen", het zuinig omgaan met grondstoffen en milieu? En was de wegwerp-auto van GM niet het begin van verkwisting en onnodige milieu belasting? Maar hoe dan ook: de Sloan doctrine won het in die tijd en zo ontstond de "annual model change", de jaarlijkse model verandering.

Een van Sloan's belangrijkste ideeën was een krachtige aanval op de automarkt met *"... een auto voor elke prijs en voor elk doel...."*

Reeds in 1926 had hij Chevrolet gemaakt tot massa-product voor de massa-markt, gevolgd door Pontiac (nieuw dat jaar), vervolgens Oldsmobile, Buick en als topmerk Cadillac. Maar evenzeer zag hij de noodzaak van een auto die van Cadillac kwaliteit was, maar iets kleiner van afmeting en met een kleiner prijskaartje er aan. Styling was uiteraard zeer belangrijk voor zo'n wagen en met het speciale doel om zo'n auto te ontwerpen, vroeg Alfred Sloan aan Harley Earl om daarvoor naar Detroit te komen. De wagen zou *La Salle* heten, ter nagedachtenis van de Franse edelman en onderzoeker Irene Robbert Cavalier de la Salle, die de Amerikaanse staat Louisiana als bezit claimde voor de Franse koning Louis XIV, (bij ons beter bekend als de "zonnekoning", Lodewijk de

Veertiende.) Zo is dus de staat Louisiana aan zijn naam gekomen.

Hispano Suiza

Earl vertrok oostwaarts in januari 1926 en het ontwerp nam ongeveer drie maanden in beslag. Earl had slechts één assistent, iemand die van hout modellen maakte (wat toen zeer gebruikelijk was). Dat was Ralph Pew. Maar de vier prototypen die Earl vervaardigde waren gemodelleerd in klei, wat een totaal nieuw iets was in de auto-industrie. Kwam dat omdat Earl als kleine jongen klei-autootjes had gemaakt van de modderklei op die vakantie boerderij? Earl maakte een roadster, een convertible coupe, een open tourer en een sedan.



Earl kwam er openlijk voor uit, dat hij zijn inspiratie putte uit de in Frankrijk gebouwde Hispano-Suiza, een auto die hij boven alles bewonderde. Earl: *"Als je een ontwerper bent denk je zo'n beetje: als ik een auto voor mezelf zou maken vanaf het chassis opgebouwd, wat zou ik dan doen? De Hispano Suiza is een auto waar ik van top tot teen verliefd op was. Ik wilde geen al te groot risico lopen door een wagen te ontwerpen die nergens op leek."* En zo kreeg Earl's La Salle de trekjes mee van zijn Franse voorbeeld. Zo kwam de sterk gepiekte radiator met het gevleugelde embleem van de Hispano Suisa, de grote bowl-vormige koplampen eveneens en ook

ontstaan en werd het hotel uitgebreid tot 100 kamers en 66 badkamers, en de Earl Automobile Works kregen een nieuw soort klanten. Veel van de eerste films die werden opgenomen hadden historische tafereel en de Earl's mochten daarvoor Romeinse strijdwagens en Napoleontische- en koninklijke koetsen leveren. Rond 1919 begonnen filmsterren en producers speciale carrosserieën te bestellen bij Earl's Automobile Works en daar was Harley hoofdzakelijk verantwoordelijk voor. Zijn klanten kozen merken als Cadillac en Pierce-Arrow vanwege hun kwaliteit, maar ze waren niet gelukkig met de sobere styling die normaal was ten oosten van Rocky Mountains. Earl's opdrachten waren daarom geen hele carrosserieën, maar bewerkte en verfreesde fabriekscarrosserieën. Wieldoppen of spaakwielen moesten de sobere (vaak houten) wielen verfreesen, reservewielen werden zijdelings geplaatst (in plaats van achterop wat toen gebruikelijk was) en voorruit werden schuiner geplaatst dan de fabriek leverde. Fantastische "koffers" of golf-racks werden aan de achterstevens toegevoegd. Maar boven alles werden de carrosserieën in veel fellere kleuren geschilderd. De uitstraling van de filmsterren en de heldere tinten die hoorden bij het Californische landschap brachten Earl tot een ongebreideld gebruik van kleuren, zoals nog nooit tevoren gezien op autocarrosserieën. Het bezig zijn met kleuren zou een van de karakteristieken worden voor Earl's latere leven.

De eerste speciale auto's die Earl vervaardigde en die de aandacht van de pers trokken waren een Marmon phaeton en een Chandler Town Car, die ten toon gesteld waren op de Los Angeles autoshow in januari 1919. *"Deze auto's zijn ontworpen door Harley Earl... (...)... die plotseling van de ene dag op de andere een prominente plaats heeft ingenomen als maker van automobielontwerpen"*, sprak de krant de *Los Angeles Times*. Er werd in de pers

veel aandacht besteed aan het feit dat de klant van de Mormon een New Yorkse bankier was, die het crème de la crème van de traditionele carrosseriebouwers praktisch voor z'n voorkeur had, maar toch besloten had z'n carrosserie helemaal in Californië te bestellen! De wagen kostte hem liefst \$ 7.000, terwijl een gewone fabrieks Mormon al voor \$ 4.000 kon worden aangeschaft! De L.A. Times legde uit dat veel werknemers van Earl's carrosseriebedrijf van bijna 100 man, oorspronkelijk afkomstig waren van firma's uit het oosten van de Verenigde Staten zoals Fleetwood (!!), Holbrook en Packard.

In juli 1919 werden de Earl Automobile Works overgenomen door Cadillac dealer Don Lee, die onmiddellijk de naam veranderde in Don Lee Coach & Body Works. Harley Earl behield zijn positie als hoofd ontwerper en ging verder met het produceren van vernieuwende styling voor filmsterren als Pauline Frederick, Anne May, Mary Miles Minter, Jack P Pickford die toen heel bekend waren en in het bijzonder voor Roscoe "Fatty" Arbuckle, die minstens drie door Earl ontworpen auto's had! De wagen die hij voor deze laatste ontwierp is bewaard gebleven en is nog steeds te bezichtigen.

Sloan doctrine

We maken een kleine sprong in de tijd. Fisher Body en Alfred P. Sloan (de toenmalige president-directeur bij GM) waren het er over eens dat "styling" een noodzakelijk element was geworden bij de steeds populairder wordende Amerikaanse automobiel. Het was natuurlijk prachtig als een auto er aantrekkelijk uit zag, maar er was meer. Jaarlijks zouden betrekkelijk kleine een goedkoop door te voeren model veranderingen ingevoerd kunnen worden. Het hoofddoel van Sloan was, dat het verschijnen van een nieuw model een zekere ontevredenheid met het oude model zou veroorzaken. Dat was revolutionair! (Voor Henri Ford was het bijvoorbeeld

de gracieuze voorspatborden. Zien we van de zijkant de ronde patrijspoorten (zgn. "portholes"), die later zo karakteristiek waren voor de Buick uit de jaren '50, eveneens uit de ontwerp-schoot van Harley Earl? Ik denk van wel! De dubbele kleuren schema's (two-tones) kwamen van Earl zelf. De motorkap, spatborden en top waren in een donkerdere kleur, bijv. zwart, bruin of donker blauw, met zijpanelen in lichtere kleurtonen.



Sloan en Fisher keurden de klei-modellen goed, zodra ze die zagen en hoewel Earl deze missie volbracht had, werd hij door Sloan uitgenodigd mee te gaan naar de Parijse autosalon van oktober 1926, wat een hele eer was!

De La Salle werd gelanceerd in maart 1927 en de wagen werd uitzonderlijk goed ontvangen. Meerdere "Styling awards" (ontwerp-prijzen) werden in de wacht gesleept, zowel in de USA als ook in Europa. De verkopen in de modeljaren 1927 en '28 bedroegen 26.807 eenheden, waarmee Cadillac gepasseerd werd! La Salle zou nooit meer zulke aantallen produceren en het merk verdween na 1940, maar dat was absoluut niet aan Harley Earl te wijten. De La Salle van 1927 zou de geschiedenis ingaan als de eerste massageproduceerde auto die door een gespecialiseerde stylist ontworpen was. Wordt vervolgd.

Bron: Nick Georgano "The Art of the American Automobile, New York 1995



“Back to the sixties”

Het is weer enige tijd geleden dat ik jullie beloofd heb de historie van mijn Corvaair op papier te zetten.

En belofte maakt schuld!

Eigenlijk is het een heel simpel verhaal.

Mijn vader heeft de Corvaair in 1963 gekocht bij zijn dealer “de boer Janssen”, zoals hij genoemd werd, in Maastricht.

Voor de oorlog bezat mijn vader reeds een Chevrolet. Hij heeft hem de hele oorlog door kunnen behouden, maar meteen na de bevrijding werd hij door de Nederlandse overheid ‘geconfisqueerd’.

Wat dus de bezetter niet gelukt was in goed vier jaar (Maastricht werd reeds eind 1944 bevrijd, red.), lukte een nieuwe ambtenaar wel in enkele dagen.

Binnen twee weken was de auto naar zijn ‘mallemoer’.

Echter, voor mijn vader bleef een Chevrolet toch een ultieme wens.

Het merk stond voor alles wat goed was. Maar het zat er in de jaren direct na de oorlog niet in een nieuwe aan te schaffen.

Zaken werden toen immers gedaan met de fles op tafel.

Ik kan me nog goed herinneren (ik was toen 24) dat mijn moeder helemaal niet blij was, en dan druk ik me heel voorzichtig uit.

De Corvaair was de trots van mijn vader en absoluut een bezienswaardigheid in Maastricht en omgeving (het was immers een convertible, en ook nog goudkleurig).

Mijn vader was toen 65 en heeft er tien jaar actief mee gereden.



Vader Sieben trots naast zijn nieuwe Chevrolet. Het zal en warme junidag zijn geweest toen hij de Corvaair kocht want het werd een cabriolet.

Na enkele VW-kevers te hebben versleten stapte hij over naar Opel. De dealer was dezelfde die hem voor de oorlog al de Chevrolet verkocht had, en nu weer dealer van dat merk was geworden. Op een zondagochtend in juni 1963 kreeg mijn vader een telefoontje van hem. Hij had een koper voor zijn Opel Kapitan. Die auto moest de deur uit want hij liep zo'n beetje 1 op 1, maar dan wat olie betreft!

Enfin, om een lang verhaal iets korter te maken; in de late namiddag kwam mijn vader thuis. Een Opel en vijftienduizend gulden armer, en een Corvaair en een vorstelijk stuk in zijn kraag rijker!

Daarna werd het stil rond de auto. Kapotte accu, versleten uitlaat en dat soort dingen. De auto werd door ons vergeten, zeker toen mijn vader kwam te overlijden. Pas na het overlijden van mijn moeder, enkele jaren geleden, moest er iets ondernomen worden. Het woonhuis met de garage werden verkocht. Door een toevalligheid kwam ik met Mike Cramer en Leon Janssen in contact, en een afspraak werd gemaakt. Ze waren nieuwsgierig naar wat er nog aanwezig was van de auto, en in welke staat dit verkeerde.

Moeder Sieben bij de eerste naoorlogse GM-auto van de familie; een Opel Kapitan hier tijdens een reis in Zwitserland.

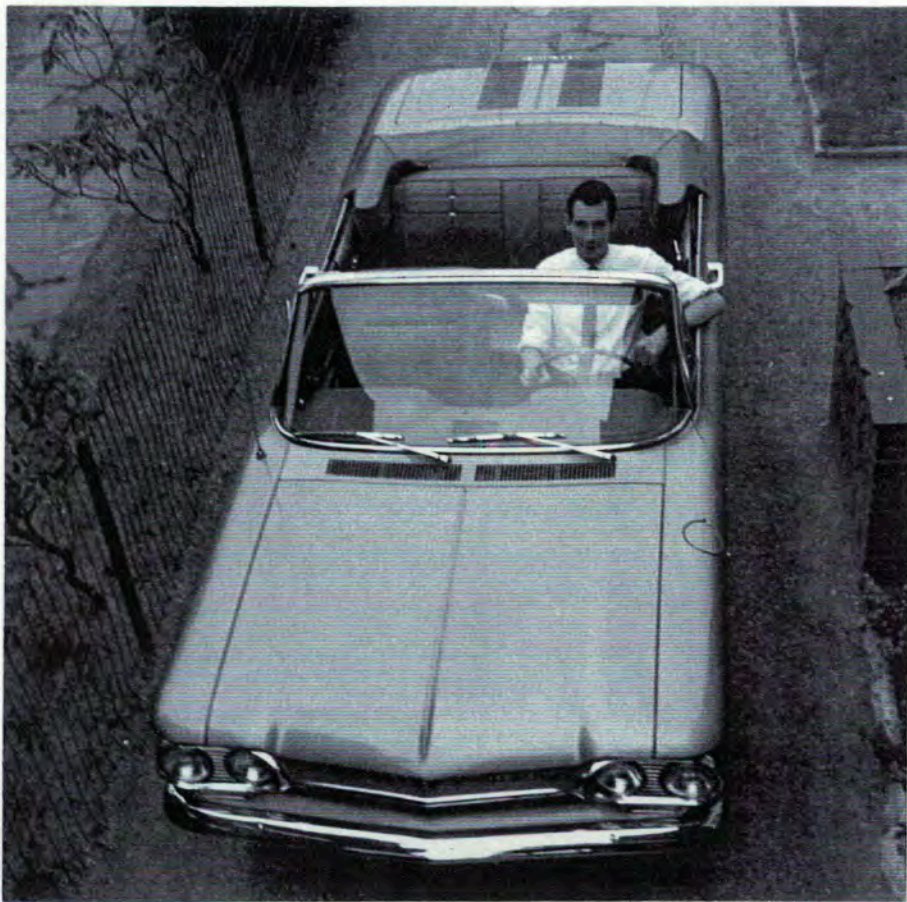


Foto hierboven: zoon Rob mocht ook zo nu en dan achter het stuur plaatsnemen. De foto is gemaakt in 1964.

Foto hieronder: Rob Sieben 37 jaar later, zijn zoon mag nu op zijn beurt eens achter het stuur zitten, maar van gebruik op de weg is ons niets bekend.

Wat ze aantreffen is al eerder middels een foto gepubliceerd (nr. 1-2^e jaargang) in ons clubblad. Veel stof opgespaard over 25 jaar, maar daaronder een 100% originele auto.

Beiden hebben me eigenlijk zo enthousiast gemaakt dat ik toen heb besloten om de auto te laten restaureren. Zelf was ik daartoe niet in staat omdat ik tamelijk A-technisch aangelegd ben.

Het motorisch gedeelte en de rest van de techniek is zeer vakbekwaam gerenoveerd door twee specialisten op dit gebied, te weten vader en zoon Jan Jacob in Maastricht.

In wezen ben ik geen echte auto-freak, maar toch, als ik op een zonnige zondagochtend met open dak door de Limburgse heuvels, geeft mij dat toch een heel speciaal gevoel. En niet in het laatst door de reacties van de mede weggebruikers; zo iets van: "Let's go man, back to the sixties!"

Op zo'n moment kan ik me heel goed verplaatsen in de passie van mijn medeclubgenoten.

Met vriendelijk groet,
Rob Sieben.



HET SUPERBLOK

VAN
JAAP SLOB

Toen ik me voorstelde als nieuw lid van de Corvair Club (nr. 5, vorig jaar, red.), heb ik toegezegd om het een en ander te vertellen over de manier waarop ik een Corvairmotor aan het opbouwen ben.

Voor ik er aan begon heb ik me verdiept in diverse handboeken om me een beeld te vormen hoe "mijn" motorblok er uit moest gaan zien.

Globaal waren mijn criteria als volgt: Het moest passen op een VW half-automatische bak; de cilinderinhoud 3 liter, en aan beide zijden voorzien zijn van een drie-dubbele Weber carburateur; de ventilator zou een ingebouwde dynamo moeten krijgen, en waar mogelijk moesten technische verbeteringen aangebracht moeten worden.

Als volgt ben ik te werk gegaan: Te beginnen met de carterhelften. De oliekanalen naar de hoofdagers werden vergroot voor betere smering. Aan de binnenkant van de carters heb ik de scherpe randen weggehaald. De schroefdraad voor de tapeinden werden groter getapt om sterkere tapeinden te kunnen inbrengen.

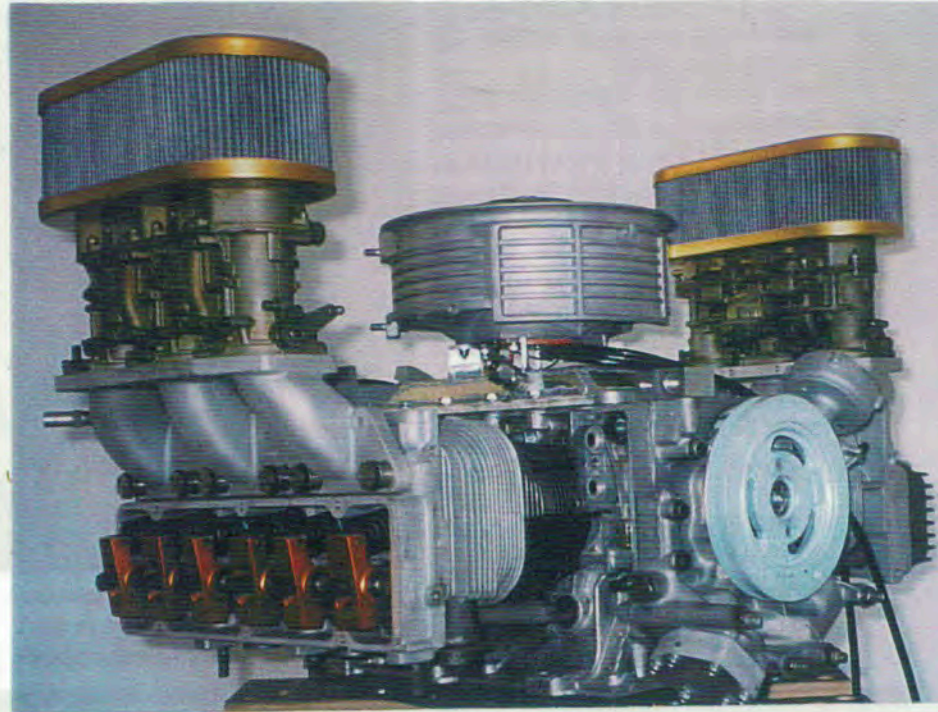
De boringen voor de cilindervoet in het carter werden vergroot om VW cilinders met een boring van 92 mm. Te kunnen plaatsen. De totale inhoud van de cilinders werd dan 3 liter.

Om de cilinders tussen kop en carter te kunnen klemmen moesten er nieuwe gaten door de koelribben geboord worden, ze zitten op een iets andere plaats dan bij de Corvair.

De hoofdagerschalen heb ik ook van extra smeergaatjes voorzien. De zuigers die ik gebruikte hebben een piston-pen diameter van 22 terwijl die van de Corvair slechts 20,3 zijn.

Dus het drijfstang-gat moest daarvoor vergroot worden zou je zeggen, maar daardoor verzwakte de deze te veel.

"Custom made" drijfstangen was de volgende gedachte, maar dat was financieel niet leuk.



Dus op zoek naar een ander merk of type dat met enige aanpassingen te gebruiken zou zijn.

Na enig speurwerk kwam ik uit op een drijfstang van een BMW M20 motor (320/525 12 kleppen enz.) De Corvair krukas heb ik op de gewenste BMW afmetingen laten slijpen. Dat betekende dat er slechts 0,7mm af moest.

Ook de kruktaf zag er nu weer als nieuw uit. De krukas werd na deze behandeling maar meteen gebalanceerd.

De diameter van het pistonpenoog was precies wat ik zocht. De BMW drijfstang is echter 10mm langer dan die van de Corvair. Door zuigers te kiezen die de pistonpen hoger hebben zitten, en de cilinders 5 mm langer te laten, was ook dit probleem opgelost. Maar bij langere cilinders horen natuurlijk ook langere stoterstangen en beschermhulzen. Dus langere stoterstangen gekocht en de hulzen werden zelf verlengd. Voor een goede balancerings heb ik

de zuigers samen met de drijfstang gelijk in gewicht gemaakt.

Ik maak gebruik van een 'reverse' nokkenas die met de omschrijving van "best all around" te koop is.

De carterhelften heb ik tegen elkaar getrokken met

paspenbouten.

De cilinderkoppen zijn van het 140 type en de aangegoten spuitstukken werden er af gefreesd om plaats te maken voor 3 dubbele Weber-spruitstukken. De kanalen zijn bewerkt en 'geflood'. Dit is dat ze in theorie

alle evenveel lucht behoren door te laten.

De tuimelaars zijn van het 'roller' type, en van prachtig rood geanodiseerd aluminium. Zonde om ze weg te stoppen achter de kleppendeckels.

In het rechter kleppendecksel heb ik een olievuldop gecreëerd omdat ik de originele vulpijp wilde laten vervallen.

Ook de peilstok moest vervallen en in plaats daarvan heb ik op het achterdeksel een doorzichtige slang met twee 'banjobouten' gemonteerd.

Door de ventilator/dynamo van een Porsche 911 te gebruiken kon ook de originele Corvair dynamo vervallen. Echter om deze degelijk

te kunnen monteren was het wel nodig een nieuw deksel boven op het carter te fabriceren.

Vanwege de langere cilinders en de andere ventilator moest er ook een nieuwe koellucht tunnel gemaakt worden.

Deze is gemaakt van aluminium plaat en met een oranje poedercoating behandeld.

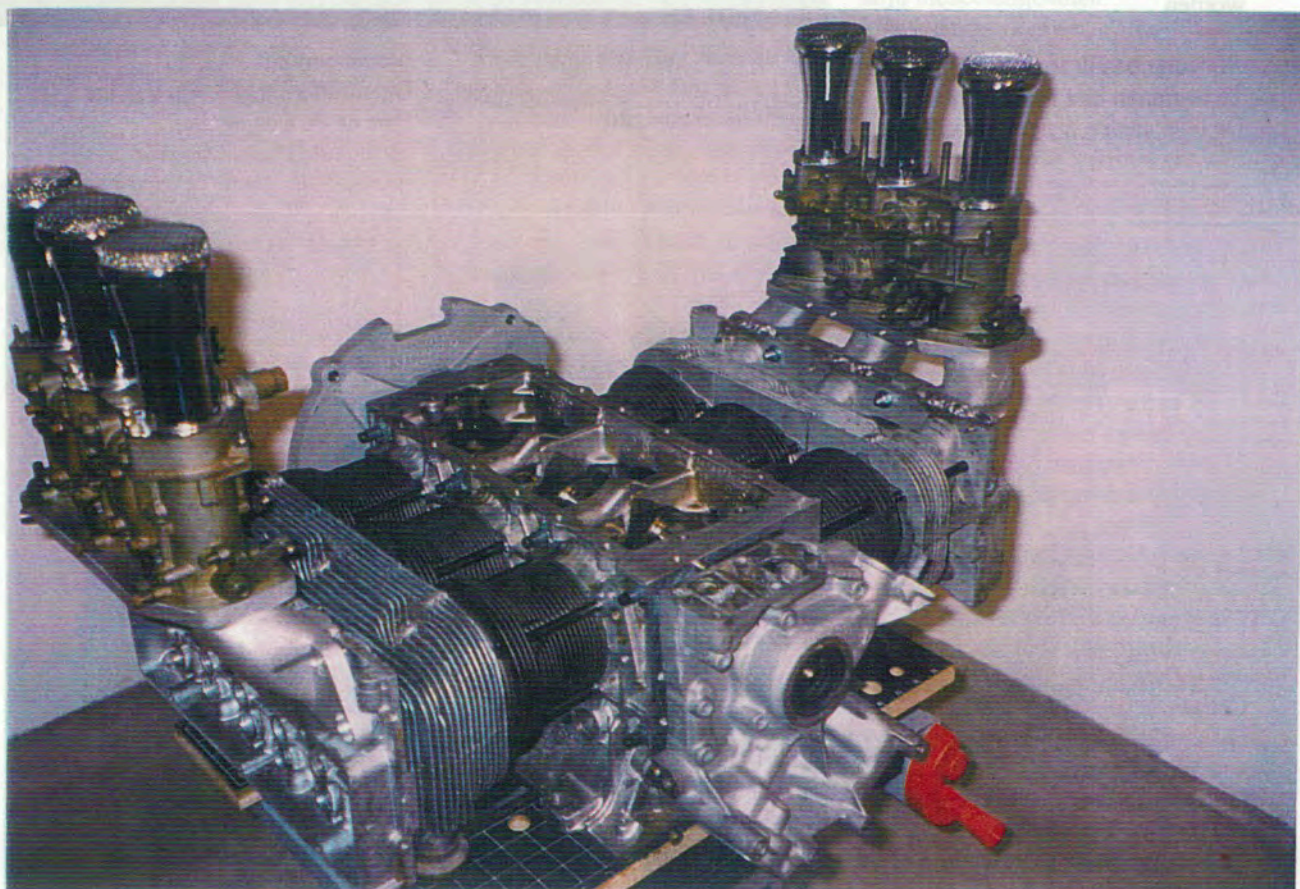
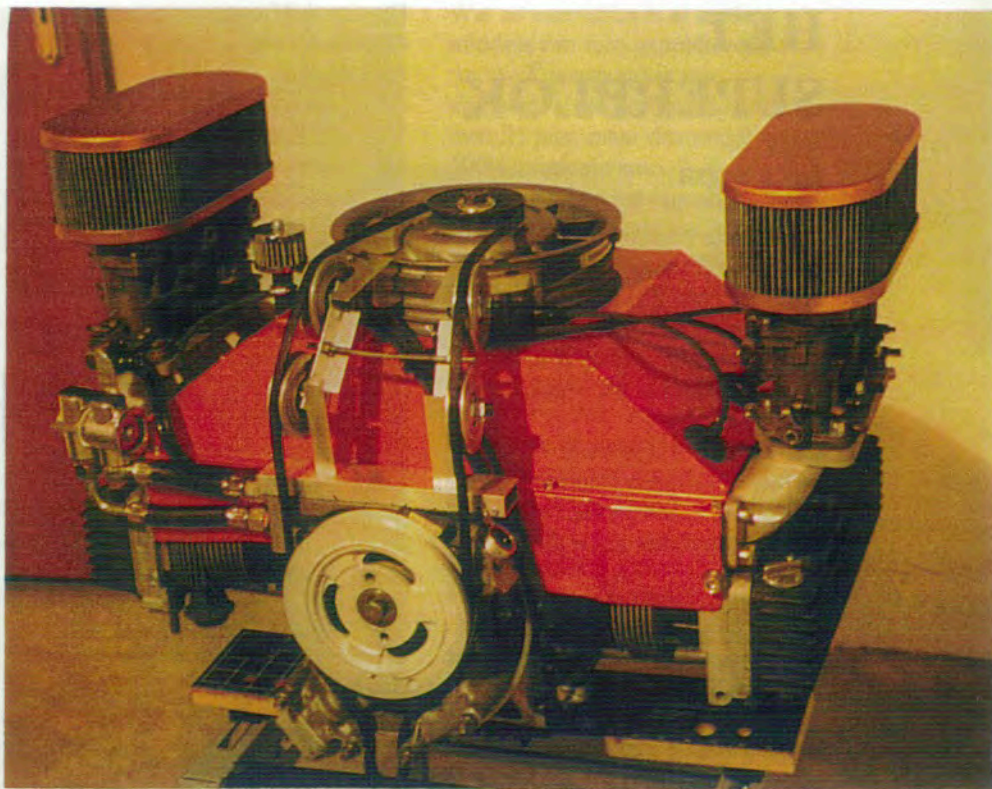
Wat moet er nog meer gebeuren? De oliekoeler, extern gemonteerd, zal door de rijwind gekoeld gaan worden en op de plaats van de oorspronkelijke koeler komt nu het oliefilter.

V-snaar rollen met steun en de carburatiebediening moeten nog. De uitlaatbochten zullen ook nog gemaakt moeten worden.

En voordat het blok netjes draait zal er heus nog wel wat bijkomen.

Tot zover het verhaal van een Corvair "nut" (Jaap schrijft hier een minder sympathiek klinkend woord, red.) die wat verder wilde gaan dan alleen maar reviseren.....

Groeten, Jaap Slob.



Brand

Zaterdagavond, 21 april, De hoorn was juist neergelegd van een Corvairpraatje. Weer telefoon, het was al half twaalf. Wie mag dat nog zijn, ofschoon menigeen weet dat ik nog laat bereikbaar ben. Caroline: "Mijn wagen staat uit te branden!!!" Ik sta daar en daar. "Maar ik heb de brandweer al gebeld".

Enkele seconden sta ik verslagen bij het toestel. Er moest snel iets ondernomen worden. Helemaal af fikken zou doodzonde zijn. Ik wist dat ze daartegen niet verzekerd was. Snel een brandblusser uit de garage genomen, weg..., terug.... de telefoon, want ik wist niet goed welke locatie ze noemde, maar wel dat het niet ver uit de buurt was. Toen ik aankwam was de brandweer inderdaad bezig met blussen. Veel water. Het vuur was nagenoeg uit.

Wat was er gebeurd? "Nou, plotseling een plof daarna een knal, en de vlammen kwamen door

de koelribben omhoog. De wagen gauw aan de kant en afgezet, want hij liep nog". Een heel eind er van vandaan gaan staan, bang voor ontploffing.

En de brandblusser lag doelloos achter de bank. Jammer, maar diezelfde middag hadden we nog gepraat over een ontplofte accu die een vriend trof terwijl hij met lassen bezig was.

Diezelfde middag hadden we ook nog een lekkende overloopfilter weer vervangen door de brandstof drukregelaar die er aanvankelijk op zat. De week er voor was de wagen in een reparatiewerkplaats geweest om een 'helicoil' te plaatsen in een stuk gedraaid bougiegat. Ook werd er daar naar een losse wartel aan de benzinepomp gekeken.

Er zat een plastic olievuldop op de vulpijp, de motorolie, die na de brand nog bijzonder hoog stond, rook naar benzine. Wat helpt het nu nog dit allemaal op te sommen..... Niets!

Toen de brand geblust was en de schade bekeken kon worden,

maakte ik een vlugge taxatie.

Ik kon haar daarmee enigszins geruststellen, want reparatie was nog mogelijk. Ik memoreerde meteen dat ik nog een 110 blok had liggen, dat ik ooit van Jan v. de. Worp kocht, maar zei er niet bij dat dit nog steeds muurvast zit. Een motordeksel had ik nog liggen. Ook iets van bedrading en andere losse delen.

Andere delen waren nog wel binnen de club te krijgen.

En dat stelde haar inderdaad gerust; "dus de auto is nog te repareren?" "Jawel!"

Maar wat zonde van dat Spyderblok; de carburateur helemaal weggesmolten evenals andere delen. Wat moet dat heet zijn geweest.

De dag er na verder gekeken; de dynamo draaide nog wel maar was stroef en moet afgeschreven worden, evenals alle leidingwerk en bedrading, ontsteking, benzinepomp, achterlichten, accu. En nu hopen dat de turbo de hitte heeft doorstaan. De ventilator



draait zwaar, het kan dat gesmolten delen van de carburateur deze hebben vastgezet, maar hij is krom.

Een geluk bij een ongeluk is dat de vorige eigenaar een goede isolatie tegen de 'firewall' heeft gemaakt bestaande uit glas- of steenwol afgezet met staalplaat. De brandweer heeft die wel losgetrokken om smeulen te vermijden.

Wat nu?

Gelijk op maandag de handen uit de mouwen gestoken, en begonnen met 'ontmanteling'. Delen die nog bruikbaar waren opgepoetst en aan de kant gelegd.

Omdat Caroline door haar rugklachten enige tijd ziek thuis is geweest, heeft ze haar nachtoeslag bij haar inkomen moeten missen.

Dus de pot is slecht gevuld om nieuwe delen aan te schaffen.

Zeker als daarbij nog het bewerken en spuiten van de carrosserie gaat komen.

Daarom doen we een oproep aan iedereen, wie nog delen wil missen voor haar, stuur ze op. Uit de clubkas zullen we portokosten vergoeden.

Hier volgt een lijst van delen die ze zeker nog nodig heeft:

Kabelboom hoofd- motorruimte, en korte voor achterlichten.

Achterlichten 2 binnenste ('64)

Stroomregelaar, benzinepomp,



dynamo, ventilator, ontstekingshuis, spanpoelie, riem, rubbers, bougiekabels en doppen, en ander klein spul uit de motorruimte.

We gaan er van uit dat er geen carburateur in Nederland gemist kan worden, en proberen die in Amerika te kopen. Van de turbo zullen er zeker kleine delen vervangen moeten worden, maar welke weten we nog niet. Voorts hopen we dat het blok verder geen

schade heeft opgelopen. Bij het 'ter perse' gaan van dit blad was het blok nog niet gedemonteerd. Wie helpt mee Caroline's Spyder weer op de weg te krijgen?

Haar adres: Caroline Nelis, Marktstraat 8, 6446 AC Brunssum. Tel. 045-5214616.

Naar ik aanneem hebben wij allen hier iets van geleerd: minimaal waplus, goede brandblusser en branddeken aan boord en gauw blussen.

Zomermeeting

Onze zomermeeting met Pinksteren gaat hoe dan ook door.

Er zijn slechts enkele leden die daadwerkelijk gereageerd hebben op onze oproep die we aan alle internet-adressen gericht hebben. Van een internationale meeting hebben we afgezien omdat het organisatorisch te veel risico's met zich mee brengt, en de animo vanuit het buitenland op z'n minst afwachtend te noemen is. Jammer maar we laten ons niet uit het veld slaan. We hadden in eerste instantie iets bedacht op de Veluwe, maar door de mkz-crisis hebben we ook daar van afgezien. Nu

hebben we in navolging van de Studebaker/Packard Club, die in het weekend van 19 mei een internationaal treffen in Valkenswaard georganiseerd hebben, ook voor deze locatie gekozen. Het doet ons geen deugd dat het allemaal een beetje chaotisch verloopt, maar we doen ons best. Omdat bij het 'ter perse' gaan van deze editie nog niet alles geregeld was, krijgen jullie meer informatie middels ingevoegd blad.

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 14 *Corvair Affair Mike Knepper*

Dankzij de introductie van de Monza coupe waren de teruglopende verkopen opgevangen en sloot men het modeljaar 1960 af met goede en opgaande verkoopstatistieken.

Chevrolet had reden genoeg om te geloven dat met de uitbreiding van de modellenrange voor het jaar 1961 te voldoen aan de meest optimistische verwachtingen. Als de Monza al een wagen was die buiten verwachting goed voldeed aan de vraag van het koperspubliek, en waarop het bedrijf met opmerkelijke gretigheid antwoordde, was de uitbreiding van de diverse modellenreeks voor 1961 zorgvuldig gepland. Men vroeg zich dan ook af waarom een paar van de nieuwe modellen er niet gelijk bij waren vanaf de eerste introductie. Toen kopers naar de dealers togen om de festiviteiten rond de introductie van de nieuwe modellen bij te wonen, vonden zij propvolle showrooms met nieuwe glimmende Corvairs.

De 500 en 700 coupe's en sedans werden uitgebreid met 500 en 700 stationwagens die Lakewood genoemd werden. Ook een Monza sedan werd toegevoegd. En er kwamen niet minder dan vier nieuwe modellen die als de sedan op een en dezelfde basis gebouwd werden. Deze basis was wel korter; 95 inch in plaats van de 108 van de sedan. Het waren de Greenbrier Sports Wagon, een met ramen uitgevoerde personen bus; de Corvan, een gesloten goederen bus. Verder kwamen er de Rampside, een pick-up truck die een 'valdeur' (ramp) aan de zijkant had, en een pick-up die alleen aan de achterkant bereikbaar was. Deze werden alle aangeduid als FC (Forward Control) Deze bedrijfswagens reden op veertien-inch (pers. Wagen 13") wielen die met 7.00x14 banden beschoeid waren. Ze zetten zo'n 3000 lbs (1362kg) op de weegschaal en hadden een maximum totaal

gewicht van 4600lbs (2088kg) zodat het laadvermogen zo'n 700kg mocht bedragen.

Ofschoon de motor ook hier achterin lag, was deze slim verstopt onder de laadvloer zodat de laadcapaciteit niet verloren ging. Op alle FC's en Lakewoods was er een speciale toegang naar de motor om olie te peilen en bij te vullen zodat de lading niet behoefde te worden verwijderd voor dergelijk onderhoud. Als antwoord op de hogere belasting waren de wiellagers zwaarder uitgevoerd. De grootste mechanische verandering voor 1961 was de vergroting van de cilinderinhoud naar 145 kubiek inch. Dit werd bereikt door de cilinders op te boren van 3.38 naar 3.44 inch. De standaard 'turbo-air' motor had nog steeds zijn 80 pk, maar de 'super turbo-air' ging omhoog naar 98 pk met een compressie van 9:1. Deze motor was beschikbaar voor elke sedan en coupe met bijbetaling van \$26,90. Het was toentertijd een groot misverstand dat men dacht dat deze sterkere motoren alleen voor de Monza-uitvoeringen besteld konden worden.

De nieuwe standaard differentieelverhouding was 3.27:1, maar voor slecht \$2 meer kon de optionele 3.55 of de vlotte 3.89 besteld worden.

Het verlagen van deze verhoudingen was een poging de brandstofkosten omlaag te brengen, maar door de nieuwe 3.89 te brengen werd het vermogen verhoogd, dit om de groeiende groep jonge sportieve kopers tegemoet te komen.

En het vermogen werd verbeterd: "de 80pk Corvair is een van de langzaamste compacts" meldde 'Motor Trend' in haar mei-nummer van 1961, "maar de 98pk kan zich meten met bijna elke zescilinder wat betreft trekkracht (gerefeerd werd naar de zescilinder Valiant's) In die uitgave testte 'Motor Trend' een tweetal Corvairs uit de hoogste en laagste regionen van vermogen: een 80pk met automatische bak (Powerglide) en een 98pk met handgeschakelde vierbak, beide auto's waren Monza coupe's.

De Powerglide onderscheidde zich als langzaamste van 0 tot 60 mph. Hij deed dit in een-en-twintig seconden. Maar de 98pk met zijn vierbak klokte een behoorlijk tot de verbeelding sprekende tijd van 13,2. (Car Life magazine kwam in deze test echter niet verder dan 15,5 seconden).



Duidelijk was echter dat er vraag was naar meer vermogen.

De sterkere versie was echter niet geheel zonder gebreken. Veel van deze extra kracht kwam door een herziening van de nokkenas, en deze assen die de extra kracht moesten leveren zijn historisch gezien niet altijd even volmaakt dan alleen met volgas rijden. Rapporten uit deze tijd meldden dat de motor moeilijk te starten was als hij koud was, neigde naar onregelmatig stationair lopen, en had een zorgvuldig onderhoud en afstelling nodig. Maar laten we dat maar vergeten. De Corvair had nu ook het vermogen dat in de Monza getoond werd. Maar vergeet niet dat de brandstofconsumptie daaronder te lijden had. 'Motor Trend' noteerde een verbruik van 19 tot 23 mijl per gallon voor de 80pk, naar 17 tot 21 mijl per gallon voor de 'hete' motor. Het publiek wist wat het wilde, en

dat was een Corvaire met vermogen. Dat was duidelijk.

De Lakewood stationwagens waren erg compleet voor het modeljaar 1961. Echter ze hadden een kort leven voor de boeg want midden '62 werden ze uit productie genomen toen de Chevy II ook met een stationwagon zijn intrede deed. Nochtans waren het aardige kleine vervoermiddelen.

Ook de Lakewoods waren verkrijgbaar met zowel de 80 als de 98pk motor. Op het eerste gezicht waren het niet meer dan verlengde sedans, maar in feite was het dak ook met twee inch verhoogd dat op zijn beurt geheel nieuwe deuren, raampartijen en dito glas vereiste. Met de achterbank neergeklapt hadden de wagen acht-en-vijftig kubieke voet, dit is 1,64 m³, inhoud. De laadvloer is dan 6,5 voet ofwel op anderhalve centimeter na, twee meter, van de achterklep tot de voorbank.

Opmerkelijke veranderingen over de gehele lijn waren, het verplaatsen van het reservewiel naar de motorruimte, en het weglaten van de benzinegestookte kachel (die als optie een meerprijs had van \$74). Deze werd vervangen door een kast onder de hoedenplank waarin hete lucht van de motor verdeeld werd

door het compartiment.

Aan de buitenkant kunnen de '61ers herkend worden aan de convexe neus die de holle van de '60er verving. Het verhaal doet dat de Amerikanen vonden dat er te weinig bagageruimte was in de Corvaire. Door het reservewiel te verhuizen en de neus naar voren te halen kon GM vermelden dat er zoveel liters bagageruimte bij gekomen waren. De Corvaire naamplaatjes aan de voorkant op de spatborden werden weg gelaten en vervangen door typebenamingen 500 of 700 nu achter de wielopeningen. De Monza had zijn aparte embleem met daarin 900 om aan te geven welke plaats hij innam in de cijfermatige hiërarchie. Het Chevrolet-embleem op de achterkant was vervangen door een Corvaire embleem.

De Monza was uitgevoerd als het jaar er voor, maar de sierlijst rondom was verdwenen. Er waren speciale wieldeksels, die ook beschikbaar waren voor de andere modellen, en anders uitgevoerd waren dan het jaar daarvoor. Tweekleuren lakwerk was verkrijgbaar voor slechts elf dollar meer.

De standaard Monza uitvoering was: tapijt-vloerbedekking; twee zonne-

kleppen; armsteunen voor in de coupe's en ook achter bij de sedans; sigarettenaansteker, lampje in handschoenkastje, en een speciaal stuurwiel met claxonring. Echter al deze opties waren tegen meerprijs ook beschikbaar op de 500 en 700. De Monza coupe was uitgevoerd met een geheel vinyl interieur; de sedans met een combinatie van vinyl en stof.

De bekleding van de 500 was lichtjes verbeterd in kwaliteit en design, in drie kleurencombinaties: grijs, groen en blauw. De 700 series kostten maar 465 meer dan de kale 500's. Voor dit geld kreeg men: een tweetonige claxon; kledinghaakjes; stoffen bekleding met vinyl afgezet, en binnenverlichting die op de voorportieren geschakeld waren. De vloer van de 700 was nog bekleed met vinyl matten die in grijs, groen, blauw of rood, aangepast waren aan het exterieur van de auto.

Alles bij elkaar zorgde dit voor hogere verkoopcijfers, zeker voor wat betreft de meer potentie hebbende Monza's.

De totale verkopen voor 1960 waren 250.007 geweest. In 1961 schoot dit getal omhoog naar 329.632.

Foto: 1961 Monza sedan



CORVAIR-SPOTTERS



Deze Greenbrier vonden we bij een handelaar in Herkenbosch, Limburg. Het busje was voor personenvervoer uitgevoerd, maar de banken zitten er niet meer in. De wagen is nagenoeg roestvrij maar heeft zo hier en daar de nodige deuken (gehad). Natuurlijk zit het niet meer in zijn eerste lak.

De motor is niet droog maar het ziet er in de motorruimte ook niet chaotisch uit. Interieur is gebruikt maar voor zijn leeftijd netjes te noemen. Voor de wagen wordt circa negenduizend gulden gevraagd. Binnen de club zijn er geïnteresseerden. Het zou een aanwinst voor de club zijn als deze Corvair regelmatig op de weg zou komen.



Tulpenrallye

In aanvulling op hetgeen we de vorige keer schreven, is onze deelname aan de 'Tulip' nu definitief. De financiering is ook nagenoeg rond. Slechts een sponsor moet zijn toezeggingen nog nakomen. Aan de hand van het kostenplaatje dat we aanvankelijk maakten hebben we de sponsorbenadering afgestemd. Hierbij zou een 'te verhapstukken bedrag uit eigen vermogen' gelegd moeten worden. Door toedoen van Guus de Haan, en diens werkgever, werd het beoogde bedrag dat wij bij sponsors dachten te vergaren, reeds gehaald. Het is nu helemaal aan ons om van de rally iets te maken in welke zin dan ook. De beoogde doelstellingen zijn in volgorde van belangrijkheid.:

1. De Corvair en de Corvair Club Nederland meer bekendheid geven.
2. Enige publiciteit maken voor de geldschietters als tegenprestatie.
3. Proberen aan deze rally nog wat plezier te beleven.

We eindigden ons vorig verhaal met de wens dat Adecco nog 'even' door de bocht moest. Nou dat is niet gelukt, maar zoals ik reeds schreef heeft KZ Meet- en Regelinstrumenten (werkgever van Guus) hiervoor de plaats ingenomen.

De loterij die Mike bedacht had, hebben we niet door laten gaan omdat dit te veel organisatie in beslag nam en nu de tijd begint te dringen is daar geen plaats meer voor.

Ook het inbouwen van een zogenaamde tripmaster hebben we laten varen, aangezien er voor elk merk auto een aparte tandwielkast gemonteerd dient te worden, en we hierover geen beschikking hebben.

Iedereen die ons wil komen uitzwaaien is van harte welkom, evenals bij de binnenkomst op zaterdag 19 mei. Omdat we het startnummer 24 toebedeeld kregen, moeten we maandagochtend al op tijd vertrekken en wel om 9.25 uur. Naar we aannemen krijgen we dezelfde starttijd op de diverse andere stop- / startplaatsen. Waar die zijn staat hiernaast in het persbericht.

Dit zijn de laatste officiële meldingen voor de rally. Ieder die nog meer informatie wil kan ons mailen, bellen of faxen, met dien verstande dat Mike tot en met dinsdag 8 mei niet aanwezig is. Wij hopen dat we de rally naar tevredenheid zullen volbrengen.

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 dokumentatie
Geen kenteken. Fl.13500
'Classic Car Expert' Alphen
a.d. Rijn. Tel. 0172-44 26 60

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

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

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

Corvair 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

Corvair 1960 vr. pr. Fl. 47.500 (!)
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 **voorrui**t, alles LM Tel. 046-
4516323 of 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

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

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

NL-Valkenswaard, april-2001

48e TULPENRALLYE VAN 14 TOT 19 MEI NAAR FRANKRIJK

Ongeveer 195 equipes, allen met auto's die zijn gebouwd voor 1969, zijn voorlopig geaccepteerd voor de 48e International Historic Tulpenrallye, die op maandag 14 mei in Noordwijk bij Grand Hotel "Huis ter Duin" van start zal gaan. De deelnemers zullen starten in de vintage-klasse, met auto's die zijn gebouwd voor 1946, in de tour-klasse waarin dit jaar voor het eerst regelmatigheids-etappes in de route zijn opgenomen of in de sport-klasse voor de meer ervaren equipes. De route zal volgens traditie voor een groot gedeelte door Frankrijk lopen, met een belangrijk gedeelte van het wedstrijdterrein over de bergachtige wegen van zowel de Vogezes als de Jura. De totale lengte van de rally bedraagt ongeveer 2650 km voor de sport-klasse, terwijl de deelnemers in de tour-klasse 2500 km en die in de vintage-klasse 2300 km zullen afleggen.

Na de technische controle bij de Kon. Astrid Boulevard in Noordwijk, zullen op maandagmorgen 14 mei vanaf negen uur de eerste deelnemers vertrekken van het startpodium dat is opgesteld bij het Grand Hotel "Huis ter Duin" in Noordwijk. De route op deze eerste dag loopt via een korte lunch bij Brecht, net in het noorden van België over de grens richting Antwerpen, naar Verdun in Frankrijk. De finish ligt hier bij de "Hostellerie Le Coq Hardi". De route op deze dag is minder gecompliceerd dan in voorgaande jaren, om zodoende eerder het noorden van Frankrijk te kunnen bereiken. Op dinsdag 15 mei voert de route via een lunch bij Hotel "Campanile" in Contrexé ville in Frankrijk naar het Hotel "Le Lac" in Malbuisson waar de rally-karavaan voor twee nachten haar tenten zal opslaan.

Op woensdag 16 mei zal de "Tulip" opnieuw in deze plaats finishen. De route van die dag is zeer uitdagend en brengt de deelnemers over de bergen van zowel de Vogezes als de Jura, met een lunch bij Hotel "Campanile" in Bellegarde (het zuidelijkste punt in de route van de 48e Tulpenrallye). De Jura vormde in de jaren vijftig en zestig diverse malen het decor van de Tulpenrallye, doch is in de meeste historische edities van de laatste jaren niet opgenomen geweest.

Originele routes uit edities van de jaren zestig, zullen in deze 2001 -uitgave van rally weer worden verreden. Op donderdag 17 mei starten de equipes weer vanuit Malbuisson, om vervolgens via een route door de Vogezes, met een lunchpauze bij "Le Domaine de Claire Fontaine" in St. Nabord, 's avonds in Hotel "De l'Europe" in St. Avoird voor de nachtrust te arriveren. De route van vrijdag 18 mei loopt via een lunch in Clervaux in Luxemburg (Hotel "Des Nations") naar de finish bij de vestiging van Philips Autolampen in het Duitse Aken. Hier worden de deelnemers vanaf vijf uur 's middags door Philips ontvangen, waarna later op de avond het diner zal worden geserveerd in het Novotel te Aken.

Op zaterdag 19 mei wordt de laatste dag gereden via Rosmalen, waar de lunch wordt gebruikt bij het Autotron in Rosmalen, naar de finish bij Grand Hotel "Huis ter Duin" in Noordwijk. De deelnemers worden hier vanaf half drie 's middags verwacht, terwijl 's avonds vanaf acht uur de traditionele en feestelijke prijsuitreiking plaats zal vinden.

Op 6 april a.s. zal de definitieve startlijst worden gepubliceerd. De startvolgorde zal worden bepaald op basis van de leeftijd van de auto, waarbij de oudste auto als eerste zal starten. De deelnemers in de vintage-klasse zullen iedere dag als eerste starten, gevolgd door de tour-klasse waarna de deelnemers in de sport-klasse als laatsten zullen vertrekken. De equipes zullen steeds starten met een onderling tijdsverschil van 1 minuut.

De 48e International Historic Tulpenrallye wordt verreden volgens de reglementen van de Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) en een aanvullend reglement dat door de organisatie wordt uitgegeven.

AGENDA

- 5 mei Cruise Brothers –
Amerikaanse Automeeting
De Werf Den Haag
- 6 “ An American Sunday
TT-circuit Assen
Camping fl.25 per persoon
- 13 “ Documentatie/modelbeurs
De Meenthe Lelystad
- 12/13 “ Dragraces Lelystad
- 13 “ Euregio-rit Maaseik B.
- 14/19 “ Tulpenrallye Noordwijk-
Frankrijk
- 19/20 “ Meeting American
Automobiel 2001 Emmen
- 20 “ Fifties Rock ‘n Roll
Havermarkt Breda.
- 20 “ Jukebox open air
Autotron Rosmalen
- 20 “ Oldtimermeeting
Sterrebeek B.
- 20 “ Heartbeat Corvette Club
Kast. Haarzuilens Vleuten
- 24 “ Nationaal Oldtimer festival
TT-circuit Assen
- 26 “ Mot. Grenslandtreffen
Herkenbosch L
- 26/27 “ Historic Car Races
Circuitpark Zandvoort
- 27 “ Miniatuur ruilbeurs
Maasmechelen B.
- 2 Juni Super Oldtimerfestival
Habaho hallen Lisse
- 2/3 “ **Corvaair weekend?**
- 9 “ Vroem, the moviecars
600 auto's+ onderd. beurs
Joure Fr.
- 9 “ All American Wheels
'Peel Cruisers'
- 10 “ Oldt. Treffen
Manege 'De witte vallei'
Astend-Heusden



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

VERVOERS- VERZEKERING

Nu de vakantietijd weer aanbreekt is het goed mogelijk dat je die in het buitenland verblijft. Wij kunnen ons niet voorstellen dat je dan niet hier en daar een oog laat vallen op iets dat roestig achter of in een schuur staat. Of dat nu een auto of motorfiets is. Voorts zul je een bijeenkomst of beurs bezoeken mocht die toevallig in de buurt van je vakantieadres plaats vinden. Zou het zijn dat je iets vindt en dat nog rijdbaar is, is het is mogelijk dat zelf mee naar huis te nemen, dan is er een maatschappij die je

dat eigen vervoer wil verzekeren. De GRB -Exportverzekeraar neemt tijdelijk (goede) rijdbare auto's en motorfietsen in dekking. GRB -Exportverzekeraar 072-5724747.

Schrijf het nummer op een briefje en stop het in je portefeuille, je weet maar nooit!

White Walls

Tot onze verbazing heeft er nog niemand de witte ringetjes voor de banden van het nieuw op de markt gekomen '63 coupe Corvaairmodel besteld. In elke miniatuur speciaalzaak zijn ze te vinden.

WAIT TILL YOU SEE IT!
Corvaair

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



**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

CAR CONFORMITY CONTROL

PARKING TRAILERS

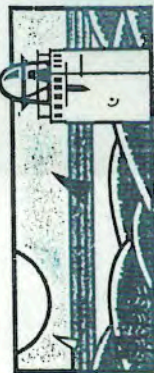
ENTRANCE RALLY OFFICE

Parking rallycar after car check
in front of
Grand Hotel "Huis ter Duin"

14-19 MAY

2001

INTERNATIONAL HISTORIC
TULPENRALLYE



Noordwijk - Holland

Historic Marathon

