

Corvaair Club Nederland

VAIRMAIL



5^e jaargang

3

Van de redactie

Het was de bedoeling dat jullie dit nummer begin augustus in huis zouden hebben, maar dat is door allerlei omstandigheden niet gelukt. Een van die omstandigheden is, dat er van alles wordt toegezegd maar dat daar niets van terecht komt.

In ieder geval heb je het blad wel ruim voor ons 5-jarig lustrumtreffen, zodat je al je plannen voor het weekend van 4, 5 en 6 oktober kunt verzetten. We hopen dat er nu wel de clubgenoten in groten getale zullen komen opdagen, want de laatste jaren was het erg summier. Altijd was er hetzelfde clubje dat er wel een gezellige boel van te maakte.

Natuurlijk hangt het ook een beetje van het weer af, maar er wordt nu getracht daar zo veel mogelijk rekening mee te houden.

Enige weken gelden heeft jullie redactie de Corvair Conventie in Amerika bijgewoond, gekoppeld aan een reis door de VS.

In dit nummer vinden jullie dan ook een uitgebreid verslag over zowel de reis als de conventie.

Toch willen we ook nog eens een beroep op jullie doen. Zoals Onno Hompe elders in dit blad verteld, dat hij er over verbaasd is hoeveel aan oude auto's er nog links en rechts staan, denken wij dat er even zovele verhalen, anekdotes en andere wetenswaardigheden te vertellen zijn die best dit blad mogen halen. Bovendien hopen we tijdens onze lustrummeeting nu eens auto's te zien die we nog nooit eerder gezien hebben.

Vaak heb ik het idee dat ik maar wat aan zit te lullen alleen al om deze kolom vol te krijgen.

Natuurlijk kun je kopiëren tot in het oneindige, maar, en al wordt dat dan ook al wel gedaan, daar zit denk ik toch niemand echt zo op te wachten. Dus gooien we dit onderwerp nog maar eens in een vergadering, en hopen dat er een aantal van jullie zijn die zich geroepen voelen. We wachten af, en zien elkaar op de meeting. Veel kijk en leesplezier.

Colofon

5^e jaargang nr.3
aug./sept./okt. 2002
Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 51 63 23
E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Administratie en abonnementen:
Let op: Julianaplantsoen 251
1111 XN AMSTERDAM
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail mcramer@chello.nl

Clubsite:
www.corvair.nl

Lid worden:
Door storting van € 30 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 25
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

Corvair Club Caps

De Corvair mensen die nog een pet met ons logo erop wensen, zullen zich nu toch wel heel snel moeten melden bij Mike Cramer. Ze gingen als warme broodjes over de toonbank. Er zullen voorlopig geen nieuwe meer aangemaakt worden vanwege de vrij hoge kosten. Let wel de prijs waarvoor ze de deur uit zijn gegaan is lager dan de kostprijs. Vanuit de clubkas werd/wordt dit aangevuld.

Telefoon

Diegenen die de afgelopen weken getracht hebben Mike Cramer te bellen, hebben wel gemerkt dat het nummer niet klopt. Nadat hij verhuisd is zou hij zijn bestaande nummer 'meenemen', maar UPC heeft daar tot op heden nog niets van gebrouwen. Ook zijn E-mail adres ligt er dank zij UPC met regelmaat uit. Als je hem niet kunt bereiken via zijn reguliere nummer, probeer het dan met 020-7736768 of 06-28084312

Verkocht

De in Amerika gereviseerde lichtblauwe coupe van Jaak Eijkelenberg is verkocht. Hij is gegaan naar een restaurateur in de buurt van Zaltbommel die de wagen weer als nieuw wil gaan maken. Of hij daarna weer 'op de markt' komt is niet bekend, maar we houden onze ogen open voor een lichtblauwe coupe met isky-cam en "dual custom exhausts".

Historische cijfers

Onlangs was er weer het Amerikanen treffen in Antwerpen. Daar wordt met de grote getallen gegoocheld. We waren er met drie man in twee Corvairs. Mike die een beetje aan de late kant was kreeg een nummer ergens in de 2300, wat betekent dat er weer meer auto's aanwezig waren dan voorgaande jaren. Dit ondanks de Cadillac-record meeting in Haarlemmermeer, waarvan we dezelfde avond nog beelden op de tv zagen.

Verder was er de Corvair met 8 cilinder motor te zien die nog steeds te koop staat. Weer was er een levendige belangstelling voor de Corvairtjes.

Bougies

Van Hans Tesselaar ontvingen we de informatie dat hij had ontdekt dat voor de high performance motoren de bougies van NGK type 5 HS geschikt zijn. We weten dat er meer merken kunnen; wie het weet mag het ons meedelen zodat ook anderen hiervan kunnen profiteren.

Olielampje

Tijdens onze rit naar Callantsoog, ging het oliedrukklampje branden van de Mike's Lakewood. Het bleek de V-snaar te zijn die eraf gelopen was, en hiermee had het andere lampje moeten gaan branden. De aansluitingen waren dus ooit ergens een keer verwisseld. Daarom de waarschuwing: zodra een van beide lampjes gaat branden tijdens het rijden; zet de auto meteen stil. Het wegvallen van de oliedruk kan desastreuze gevolgen hebben voor de motor.

Voor de niet zo op het dashboard lettende rijder is het misschien een reden om er een "buzzer" bij te plaatsen.

Agenda

- Aug. 31 Oldt. treffen/dorpsdag
Hoewelaken
- " 30-1 sept. Vehikel binnen- en
buiten Utrecht
- " 30-1 sept. 2^e Loonse Oldt. en
Classic beurs
- " 30-31 Vehikel Utrecht
- Sept. 1 Vaartse Oldtimerdag
Dongen
- " 14 Oldtimerdag
Alphen a.d.Rijn
- " 15 Oldimerdag
Voorschoten
- " 15 Oldt. Evenement
Jubbega
- " 28 11^e Documentatiebeurs
Vught
- " 28-29 Oldt, Festival Meddo
Meddo
- Okt. 2 Cadillac 110 jaar
Automusa Bergeijk
- " 5 Oldt. Berurs Zwolle
- " 4-5-6 Internationale
Corvairmeeting
Afferden (L)
- " 9-10 Hershey USA
(www.aaca.org)
- " 12-13 Veterama Mannheim
- " 12-13 Oldtimer Beurs
Groenenoordh. Leiden
- " 18-20 Retromobile Salon
Brussel
- " 26 Modelauto's Eindh.
Tarwestr.
- " 27 Min. Beurs De Meente
Steenwijk
- Nov. 2-3 Retromobile
La Louviere (B)
- " 2 Miniatuur Beurs
Slagharen
- " 10-11 Oldt. Beurs Spa
(aanvebolen)
- " 15-17 Race Tuning & Oldt.
Grensl. Hall. Hasselt B
- " 16-17 Autotron Rosmalen
- " 17 Onderdelendag Almere
- " 18 Collectie auto's Palais
des Congres Parijs.
- " 24 Min. Ruilbeurs College
Maasmechelen (B)
- " 29/Dec.8 Motorshow Essen

Fehac

Achter in deze uitgave is er een pagina afgedrukt met de doelstellingen van de Fehac. Dit onderwerp is al vaker ter sprake gekomen, en willen we nog eens ter sprake brengen tijdens onze lustrummeeting in Afferden. Het heeft enige consequenties en daarom is er al die tijd niet van gekomen om hier verder over te praten.

Corsa jurering

Hieronder zie je een aantal jurering formulieren (verkleind) volgens welke de Corvairs beoordeeld worden op een Corsa conventie. De niet afgebeelde bladen 1 en 2 gelden voor elk afzonderlijk model (bijv. conv, pick-up, stationwagon enz.) De nummers 3 t.m 6, hier afgebeeld gelden voor alle wagens, en de nrs. 7 zijn weer voor de modellen apart. Een hele klus om elke Corvair zo te taxeren op punten.

JUDGING UNIT 3
Wheels & Tires, Glass

JUDGING UNIT 4
Undercarriage

JUDGING UNIT 5
Engine & Compartment

JUDGING UNIT 6
Operations
All Corvairs

JUDGING UNIT 7
RUNNING GEAR

1. WHEEL

Left Front

a. Wheel

b. Wheel

c. Tire

Left Rear

d. Wheel

e. Wheel

f. Tire

Right Front

g. Wheel

h. Wheel

i. Tire

Right Rear

j. Wheel

k. Wheel

l. Tire

1. FRONT

a. Wheel

b. Backing

c. Upper

d. Brake

e. Bushin

f. Cross

g. Speed

h. Spin

i. Shock

j. Greas

k. Link

l. Steer

m. Mtr

n. Ca

o. Tr

p. Tools

q. Decal

1. COMP

a. Lid Under

b. Lid, Body

c. Comp. Sid

d. Other Pai

e. Lid Suppr

f. Perimeter

g. Battery

h. Battery 1

i. Battery C

j. Ground

k. Wiring

l. Spare TI

m. Tools

n. Decal

1. FRONT SHOCKS

a. Shock (left) 10

b. Shock (right) 10

Total 20

2. RIGHT SIDE

a. Vent Glass 10

b. Front Side Glass 10

c. Rear Side Glass 10

d. Glove Box Light 10

e. Door Switch 5

Total 45

3. REAR SHOCKS

a. Shock (left) 10

b. Shock (right) 10

Total 20

4. LEFT SIDE

a. Vent Glass 10

b. Front Side Glass 10

c. Rear Side Glass 10

d. Dome, Courtesy Lamps 10

e. Door Switch 5

Total 45

5. EXTERIOR LIGHTS & SIGNALS

a. Parking, Side Marker (front) 20

b. Tail, Side Marker (rear) 20

c. License Lamp(s) 10

d. Low Beams 10

e. High Beams 40

f. Dimmer Switch 20

g. Deck, Hood, Other Lamp 10

h. Turn (front) 20

i. Turn (rear) 20

j. Turn Signal Switch (catch) 20

k. Turn Signal Switch (cancel) 20

l. Warning, Clock 10

m. Brake 40

Total 280

6. CONTROLS

a. Horn 30

b. Lighter 10

d. Radio 30

e. Heater, A/C Controls 20

f. Heater, A/C Performance 20

g. Foot Brake (1 1/2" travel) 70

h. Emergency Brake (strain at half travel) 60

i. Steering (tires move at 1" travel) 60

Total 300

7. RUNNING GEAR

a. Engine Start 80

b. Engine Idle 80

c. Engine Noise 80

d. Exhaust Leaks 30

e. Clutch & Shifter or Powerslide 70

f. Backup Lamps 20

g. Instruments exc. clock 10

Total 370

NOTES

All operations are to be performed by entrant. Judges will direct and observe operations.

Entrants—See separate notes sheet.

TOTAL DEDUCTIONS (MAX 1070)

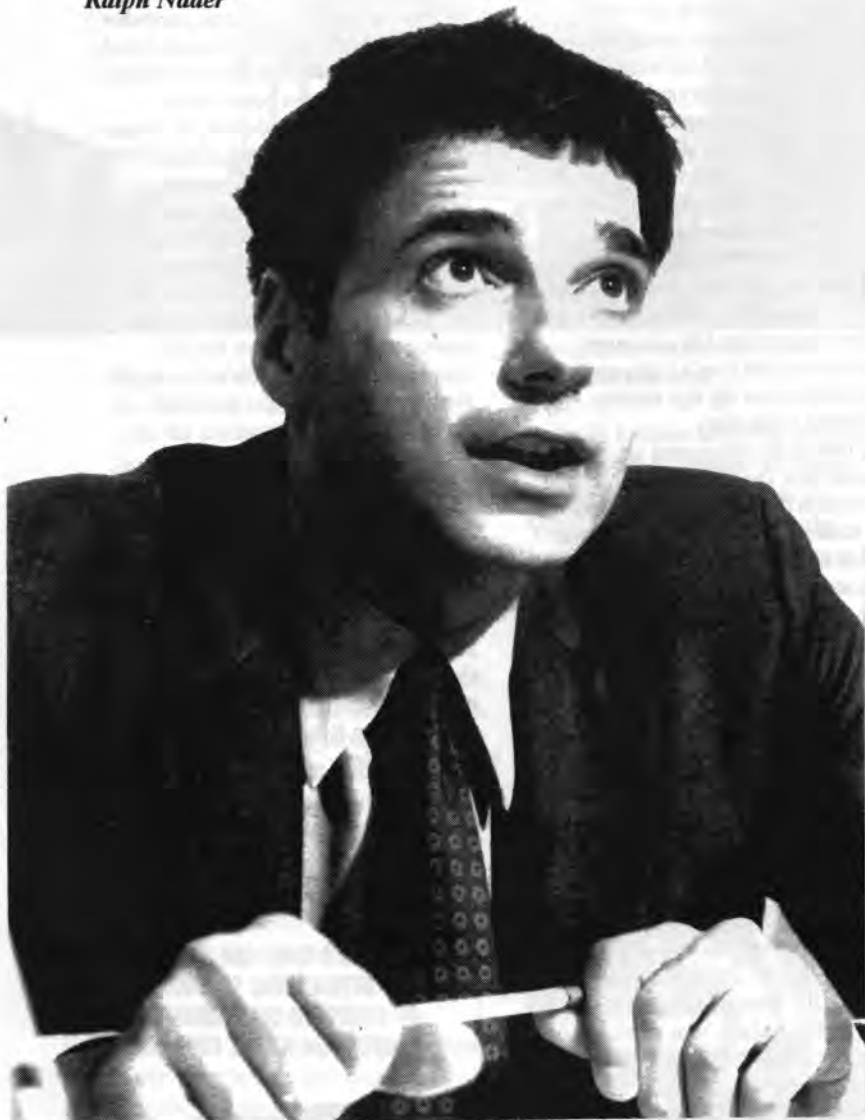
Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair. Deel 19

Corvair Affair, Mike Knepper

Ribicoff, Nader en Corvair.

In 1964 maakte Hubert Humphrey zich druk voor het vice-presidentschap in de VS. Hij had geen tijd om zich bezig te houden met al de comite's en groeperingen die onder hem stonden gedurende de jaren dat hij actief lid van de senaat was. Van het onder zijn verantwoordelijkheid vallende stuurcomité voor reorganisatie van internationale organisaties waarvan hij voorzitter was, wilde hij afstand doen.

Ralph Nader



Gerechtigd zou het voorzitterschap naar de senator van Alaska gaan, met name senator Ernest Gruening, maar op de achtergrond lonkend was het de senator van Connecticut, Abraham

Ribicoff die wel enige functies van Humphrey ambieerde.

Toch hij benoemde senator John McClellan van Arkansas, die tot dan het voorzitterschap van het overkoepelende 'Government Operations Committee' had, om de overtollige uitgaven hiervan te beperken door deze op te splitsen. Gruening kreeg Internationale Organisatie, en Ribicoff Uitvoerende Reorganisatie.

Maar deze ogenschijnlijk onbelangrijke politieke ego-trippen zouden verstrekende gevolgen hebben.

Dus Ribicoff had het voorzitterschap van een subcomité, maar het was een lichaam dat niets voorstelde. Ondanks

dat er wel enige potentiële dingen waren die ondergebracht konden worden in de Amerikaanse wetgeving met een daar voor openstaande senaat. Ribicoff wilde politiek wel wat furore

maken met een in het door Lyndon B. Johnson gestarte herziene sociale programma van die tijd. Sociale herzieningen leken de enige manier van vooruitgang, maar hoe?

Ribicoff stelde een onstuimige en jonge advocaat Jerry Sonosky aan om actuele onderwerpen te bekijken die het subcomité zou kunnen gaan onderzoeken. De enige richtlijn was dat het onderwerp meer dan een ministerie moest betrekken met wettiging in het vooruitzicht.

Voor een tijd gebeurde er niets. Maar op een zondagochtend las Ribicoff een artikel in de New York Times dat geschreven was door ene William Haddon die al bekendheid genoot als zijnde een expert op het gebied van autoveiligheid.

In het artikel stond in feite dat er te veel nadruk werd gelegd op invloeden als snelheid, waardoor er ongelukken ontstonden, en niet voldoende aandacht werd besteed aan het voertuig zelf. Haddon meende dat er zoveel ongelukken gebeurden omdat er te veel auto's op de weg waren, en begon een studie naar de veiligheid van de auto's zelf. Dit stond Ribicoff wel aan en hij zette Sonosky op dat spoor. Hiermee bezig zijn betekende dus zoeken naar de houding van Detroit inzake veiligheid; een potentiële krantenkop maker. Snelwegverkeer viel onder maar liefst zestien secretariaten. Dit onderwerp paste precies in zijn straatje.

Gedurende zijn oriëntering over dit onderwerp, vertelde een vriend van Sonosky, Ralph Mueller, die werkte bij het Budget Bureau, dat als hij zich wilde verdiepen in verkeersveiligheid, hij zich in verbinding moest stellen met een zekere Ralph Nader. Deze werkte als jonge jurist voor assistent secretaris werkgelegenheidszaken, Patrick Moynihan. Dus belde Sonosky naar Ralph Nader. Terwijl zij praatten realiseerde zich Sonosky dat autoveiligheid een ongedolven goudader was en Ralph Nader de ontginning. Nader was zeer overtuigd van de bedoeling van het subcomité, en gooide zich met hart en ziel op dit onderwerp. Hij leverde Ribicoff grote hoeveelheden informatie die hij in de loop der jaren verzameld had, en toen het comité in maart '65 naar buiten kwam met dit onderwerp, was Nader de sleutelfiguur. Hij was zelfs zo belangrijk dat, toen er hoorzittingen begonnen, en er slachtoffer-getuigen opgeroepen werden om voor een panel te verschijnen, Sonosky de vragen stelde alsof ze van hem waren maar in werkelijkheid ingefluisterd kreeg van

Nader die op een stoel zat vlak achter de bank van het panel.

Omstreeks deze tijd legde Nader de laatste hand aan een boek dat een regelrechte aanklacht zou bevatten aan het adres van Detroit met zijn "ongeïnteresseerdheid in het bouwen van veilige auto's". Dat najaar van 1965, verscheen het boek; niet met haastige terugblikken maar met voldoende inhoud om landelijke attentie te krijgen en om Nader te laten opklimmen van een vragensteller in een hoorzitting tot een expert op het gebied van veiligheid.

Nader was uit zijn hokje gekomen om te spreken op de getuigenbank. Zijn eerste optreden kwam op 10 februari 1966.

Storende telefoontjes aan zijn adres werden steeds frequenter en meer beangstigend. Op de avond van zijn eerste getuigenis voor het Ribicoff tribunaal bleef hij heel zelfverzekerd vragen van de verzamelde pers beantwoorden tot in de kleine uurtjes. Hij was er ook zeker van dat hij de laatste dagen achtervolgd werd, maar voor dit alledaags, ietwat overdreven onderwerp, zou dat als een overactieve voorstelling van iemand kunnen worden gezien. Een beetje paranoia zijn was toen een landelijke verschijnsel. (koude oorlog)

Maar het had duidelijk niets te doen met toeval, waanvoorstelling of paranoia. Nader was er van overtuigd dat er iemand was die hem te grazen wilde nemen. En ofschoon hij niet wist wie, wist hij wel waarom.

Al deze rare feiten speelden sterk in zijn gedachten de dag na zijn getuigenis, toen hij zijn sobere flat verliet aan de Negentiende straat N.W. nr. 1791, op 11 februari 1966 om een aantal afspraken na te komen. Zijn appartement was klein en eenvoudig ingericht zonder televisie. Het had weinig gemakken om het een 31-jarige vrijgezel een comfortabel leven te bieden. Maar een eenvoudig leven is een van de voorwaarden voor een man met een "missie". Het is de rugzak van een professionele kruisvaarder. De deur klikte dicht achter Nader's private wereld en hij ging over tot de orde van de dag.

De twee afspraken die hij had waren om de teksten op te halen van hetgeen hij de vorige dag verteld had in zijn getuigenis voor het tribunaal, dit om de inhoud te controleren en eventueel te corrigeren op fouten. En een interview geven voor NBC-televisie in het nieuwe senaatsgebouw. Nader had een hekel aan te laat komen en lag waarschijnlijk achter op zijn

tijdsschema toen hij zijn slanke gestel, gestoken in een verfrommeld donker pak door de Negentiende straat voortbewoog.

Aan de overkant in een portiek stond een man zich reeds voor de tweede dag op rij ogenschijnlijk te vervelen, maar werd wel goed betaald voor deze bezigheid.

Ofschoon er een paar van zijn collegae op pad waren gestuurd om hier aan de oostkust enig interessant detective-werk te doen, was zijn opdracht slechts om zoveel mogelijk informatie te vergaren over de dagelijkse activiteiten van de persoon op wie hij nu lette. Van iemand die hij niet kende had hij een boel geld gekregen om zoveel mogelijk gegevens van deze Ralph Nader te vergaren. Tot dan toe was het resultaat nul, maar na vele uren graafwerk in Naders leven, van zijn jeugd in Winsted, Connecticut, zijn studententijd op Harvard, zijn voorpoedige rechten carrière, tot zijn recente activiteiten als geïnspireerd ombudsman, waarin tot nog toe geen plaats was geweest om voor een vrouw aan zijn zijde te kiezen.

"Geef me een verveelde huisvrouw met een achterdochtige echtgenoot" dacht hij toen hij zijn slachtoffer over straat zag snellen. Op zijn minst moesten er dan foto's zijn van in de motelkamer als hij zijn missie geslaagd wilde zien. Hij drukte de zijn sigaret uit, nam een laatste slok van de koffie die hij had besteld in de snackbar op de hoek van de straat, deponeerde de kartonnen beker zorgvuldig in de afvalbak en viel automatisch in een geïmproviseerde tred om zijn potentieel slachtoffer in het vizier te houden zonder enige argwaan te wekken.

Nader maakte zijn wandeling naar het kantoor van Ribicoff, pikte het script op en haastte zich verder naar het nieuwe gebouw van de senaat voor het NBC interview.

Het ging allemaal als verwacht tot Nader bij de lift van het kantoorgebouw kwam. Hij duwde ogenschijnlijk op de 'omhoog' knop, en de detective nam snel de trap. Hij zou op elke etage even wachten of daar de lift openging, om zich vervolgens haastig naar de volgende te begeven. Maar Nader had zich op het laatste moment bedacht en was omlaag gegaan naar het cafetaria in de kelder voor een haastige kop koffie. Op de bovenste verdieping wachtte onze man zelfverzekerd tot Nader zou verschijnen. Maar dat gebeurde niet. Een volgende lift kwam boven, en daarna nog een; het was duidelijk dat

hij hem uit het oog verloren had. Hij snelde een etage naar beneden, en toen nog een. Met groeiende paniek gaf hij tot zichzelf toe dat hij in de problemen zat. Het enige wat hij nog doen kon was zijn kantoor bellen en om hulp vragen. Met twee man zouden ze de gangen na gaan om hun object opnieuw te lokaliseren.

Hij zou wel en standje krijgen van zijn baas, maar liever dat dan zijn slachtoffer voor de rest van de dag uit het oog verliezen. Binnen een paar minuten was de andere detective aanwezig en gezamenlijk gingen ze gericht zoeken naar de man die voor het federale gouvernement op dat moment een topfiguur was. Op een punt, waar ze radeloos vroegen aan een bewaker of hij iemand gezien had die op Naders beschrijving leek, meenden ze hem te bemerken beneden in de hal, en vlogen omlaag om dat te verifiëren. De bewaker op zijn beurt werd nieuwsgierig en volgde hen, en op een bepaald moment was er een korte confrontatie tussen de bewaker, de twee detectives en Bryce Nelson, die voor Nader werd aangezien, en in werkelijkheid een reporter was van de Washington Post. De bewaker vroeg de heren naar hun naam en Nelson maakte enige notities om het rare voorval na te trekken. En de twee paar nieuwsgierige ogen, die duidelijk aangeslagen waren, maakten dat ze wegwamen.

Met dit voorval kwam het "onderzoek" van General Motors in de publiciteit, en hiermee kwamen reeksen van gebeurtenissen aan het daglicht, zo erg dat James Roche, president van GM en de meest belangrijke en invloedrijke zakenman van de wereld, zijn 'Mea Culpa' (het spijt me) kwam uitspreken naar Nader toe, dit alles voor het tribunaal van Ribicoff.

Wordt vervolgd.

YOU'VE GOT A THRILL COMING!
Corvair
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

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



COMING FRIDAY, OCT. 2

See it at your local authorized Chevrolet dealer.

CABRIO-vakantie

Het is natuurlijk duidelijk dat als je een cabrio hebt, je er koste wat het kost ook in wilt rijden. Dat je daarbij sommige risico's voor een vakantiereis incalculeert is duidelijk.

Ik heb had dus pas en wilde er mee rijden richting zon. Voordat ik zou vertrekken was er al enkele malen flink proef gereden zoals richting Honfleur, dat in het vorige blad reeds beschreven is.



Een of ander interessant gebouw in een Italiaanse stad.

Daarbij hadden zich al enkele problemen geopenbaard die ik voor de echte trip wilde oplossen. Zoals de kabelboom achter de achteras en het te veel speling hebben op een achterwiellager. (de garage APK was echter van mening dat dit ruim binnen de toleranties viel)

Toch maar een achteras besteld in Amerika. Echter dit duurde dit veel langer dan ik gepland had omdat ik hem via Jersey had laten komen om invoerrechten te voorkomen. Jammer genoeg heb ik niet tijdig gedacht aan de mogelijkheid van in Nederland op voorraad zijnde onderdelen bij de diverse clubleden.

Het plan was om mijn broer te bezoeken in Italië, maar ook om het voor (dochter) Giulia ook aantrekkelijk te maken zijn we via Parijs gereden en een dagje Eurodisney gedaan.

De auto hield zich perfect en ook het brandstofverbruik bleef binnen de perken; een op 10.3 is toch een mooi verbruik.

Het olie verbruik was ook niet verontrustend, ofschoon er een olie lekkage is bij de bevestiging van het olie pomphuis.

Het verbruik was echter minimaal dus geen reden om tot actie over te gaan behalve af en toe wat deppen. Van Parijs naar Zwitserland zijn we via Chiasso gereden, waar nog steeds de Zwitserse douaniers je zeer onvriendelijk te woord staan. Hier hebben we weer een overnachting gemaakt en toen zijn we richting Milaan gereden.

Ook dan blijkt weer dat de Corvairtjes het goed blijven doen, soms met enig kunst en vliegwerk, maar goed...

In Nederland hadden we kort hierop volgend ook weer een bijeenkomst in Callantsoog, dit in combinatie met meer Amerikanenliefhebbers.

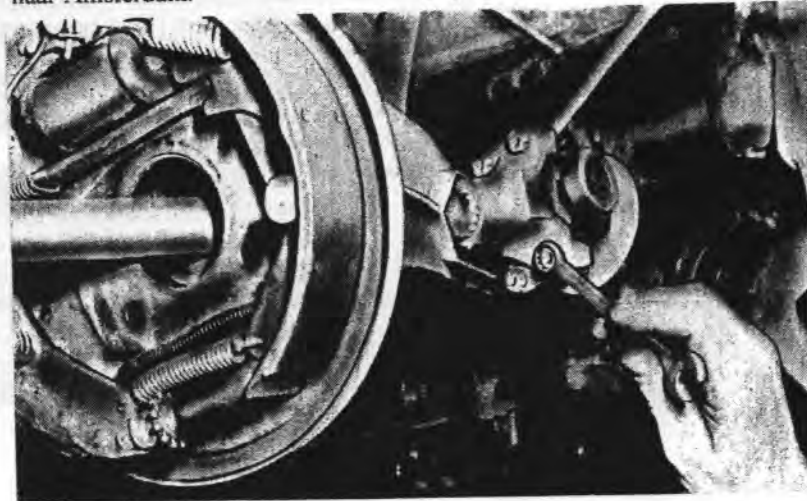
Waarover elders in het blad meer. Maar hier liet de Corvaair mij echter wel in de steek, in eerste instantie dachten wij aan een gesneuveld pignonwiel van het differentieel maar naar later bleek waren het de spiebanen van de spendelas en de gaffel van de kruiskoppeling die versleten waren als gevolg van een niet bevestigde bout in de kruiskoppeling. De vervangende as had ik al besteld voor onze vakantiereis maar nog niet gemonteerd, omdat hij nog niet aanwezig was. De auto heeft het dus nog eens 5500 km uitgehouden zonder bout maar dat was dus echt de limiet.

Bij de tegenoverliggende liggende as bleek het lager er bijna uitgelopen te zijn. Bij van Jan van de Worp vond ik binnen enkele uren een tweede as, en toen kon ook deze gemonteerd worden. De reparatie heb ik laten uitvoeren in Callantsoog; naast de camping was de werkplaats annex handel van ene Luc, de kosten hiervan vielen wat tegen.

Mar we rijden nu weer vrolijk rond genietend van het laatste beetje zomer.

Mike

Zonder de kruiskoppeling los te hoeven maken kon de pendelas er uitgetrokken worden.



Maandagochtend op de ring Amsterdam.

Aangezien ik in December een nieuwe baan had gevonden die (helaas) niet met de fiets bereikbaar is, reed ik op de bewuste ochtend van 7 januari met mijn sedan uit 1966 de ring Amsterdam op, waar de gebruikelijke drukte heerste. Ik reed dit stuk al een maand en deze ochtend leek dan ook niet anders dan andere te zijn. Hoe kan een mens zich vergissen.

Terwijl wij ons in colonne stapvoets voort bewogen, keek ik even in mijn spiegeltje om te kijken of ik een baan naar links kon om richting Schiphol te gaan. Op het moment dat ik naar links begon te gaan en een beetje gas gaf, besloot de rij voor mij weer eens te gaan stoppen. Een fractie van een seconde later stond alles stil en had de rechterkant van mijn ooit zo mooie auto zich ineenvouwen als ware het een cabrioletkap. Ook de simpele heupgordel kon helaas niet voorkomen dat ik na een hardhandig contact met mijn stuur mijn aangezicht beschadigde. Ik had meteen een gat in mijn lip waar je een flinke piercing door kon zetten, dit tot grote spijt van de met de politie meegelifte cameraploeg (van het Yorinprogramma 'Bij de politie'). Want vragen beantwoorden, dat lukt niet erg meer als je een lip hebt met de dikte van een donut, waar ook nog eens het bloed uit bleef stromen.

De verhalen van wegslepen, verzekeringen, ambulance en ziekenhuis bezoeken, zal ik jullie besparen. Hoewel het wel leuk is om te weten, dat je wonden ook gewoon kan dichtlijmen in plaats van met naald en draad aan de slag te

gaan. Maar ik zal meteen naar het deel over de auto gaan.

Een paar dagen na dit onfortuinlijke voorval, zat ik dus met een auto opgescheept die op zich een stuk makkelijker inparkeerde, maar die nooit aan de huidige APK eisen zou voldoen.

Eerst maar eens gaan overleggen met Frans van de garage aan de overkant, die altijd behulpzaam is en al veel aan deze en mijn vorige auto heeft geknutseld en er altijd voor zorgt dat ze door de keuring komen. Hij stuurde me door naar een Turkse plaatwerken die toevallig om de hoek zit. Deze was wel bereid om de klus te klaren, mits ik natuurlijk zelf voor de benodigde onderdelen zorgde. Geen probleem, in het verleden tot volle tevredenheid enkele onderdelen bij Clarks besteld, dus dat moest wel lukken. Dacht ik. Na één blik in de catalogus en een glaasje water voor de schrik, tot de conclusie gekomen dat een paar motoronderdelen een ander verhaal is, dan een zootje plaatwerk. 500 dollar voor een spatbord, nog eens 500 voor een kofferbakdeksel en dan had ik ook nog wat kleinere dingen nodig. Tel hier nog eens de transportkosten bij op en men begrijpt waarom ik het even niet meer zag zitten. Omdat ik toch een oplossing moest hebben, diezelfde dag maar eens gaan bellen met Mike en Leon. Een wereld ging voor mij open, nooit geweten dat de collega corvairliefhebbers zo sociaal en meelevend waren. Zowel Leon als Mike hadden wat tips en kenden mensen die nog wel eens een paar dingen op zolder of in de schuur konden hebben staan en beloofde ook hun ogen open te houden voor de

benodigde onderdelen. Zelf had ik ondertussen m'n oog laten vallen op de enigszins verwaarloosde wagen van Jan van de Worp, die in Amsterdam Osdorp stond. Helaas bleek die qua prijs ook een beetje tegen te vallen en daarnaast zou ik dan nog zelf op zoek moeten gaan naar nieuwe koplampen en toebehoren.

Ondertussen had ik de wagen ook maar te koop gezet op internet, dit om te kijken of er mensen geïnteresseerd waren om de wagen over te nemen en zelf op te knappen. Uiteraard bleven de reacties hierop uit, totdat ik op een mooie zaterdagochtend veel te vroeg werd wakker gebeld door een heerschap (helaas ben ik z'n naam vergeten, hij is ook geen lid) die de advertentie had gezien. Het was niet zijn intentie om de wagen van mij te kopen maar belde me om me te informeren dat er in Callantsoog een complete sloopwagen stond en dat de huidige eigenaar daar waarschijnlijk wel van af wilde. Hij had ook een telefoonnummer voor me, dus een afspraak om eens te gaan kijken was snel gemaakt. De wagen in kwestie stond op het terrein van Piet de Vries naast het casco van een Cadillac van hetzelfde type als degene met wie ik naar Callantsoog was gereden, toeval is een mooi iets.

Na het aanschouwen van de mogelijke donor, ook maar even gekeken naar wat voor juweeltjes er op de zolder van de op zich zeer complete garage van Piet stonden. Ik blijf me er over verbazen wat er in dit land nog in garages en loodsen staat, zonde dat deze wagens zelden tot nooit worden gebruikt.

Enkele weken later, toen alles rond was en de garage bereid was om op korte termijn het plaatwerk aan te pakken, met een goede vriend en een busje opnieuw naar Callantsoog gereden, om hier op niet al te subtiële wijze een auto doormidden te gaan zagen. Leon had ondertussen de voorruit er al uit gehaald, dus dat scheelde weer. Na enig snij- en zaagwerk, veel geduw en getrek zat het benodigde stuk auto (en nog iets extra) in de bus en reden we weer terug naar Amsterdam.

's Maandags kon de auto naar de garage, dus op zondag besloten we om hem maar alvast voor de deur te gaan zetten. Helaas stond de auto toen al zo'n vier maanden stil en zat er dus totaal geen leven meer in de accu. Gelukkig hadden we een garage om de hoek, dus duwen maar. Wat waren wij toch weer blij met de Amsterdams karakteristieke bruggetjes! Nadat we bijna nog een andere auto hadden aangereiden met het van de brug afrijden, stond de wagen waar hij wezen moest. Maandagochtend vroeg de sleutels aan de garagehouder gegeven en hij is diezelfde dag

nog aan de slag gegaan.

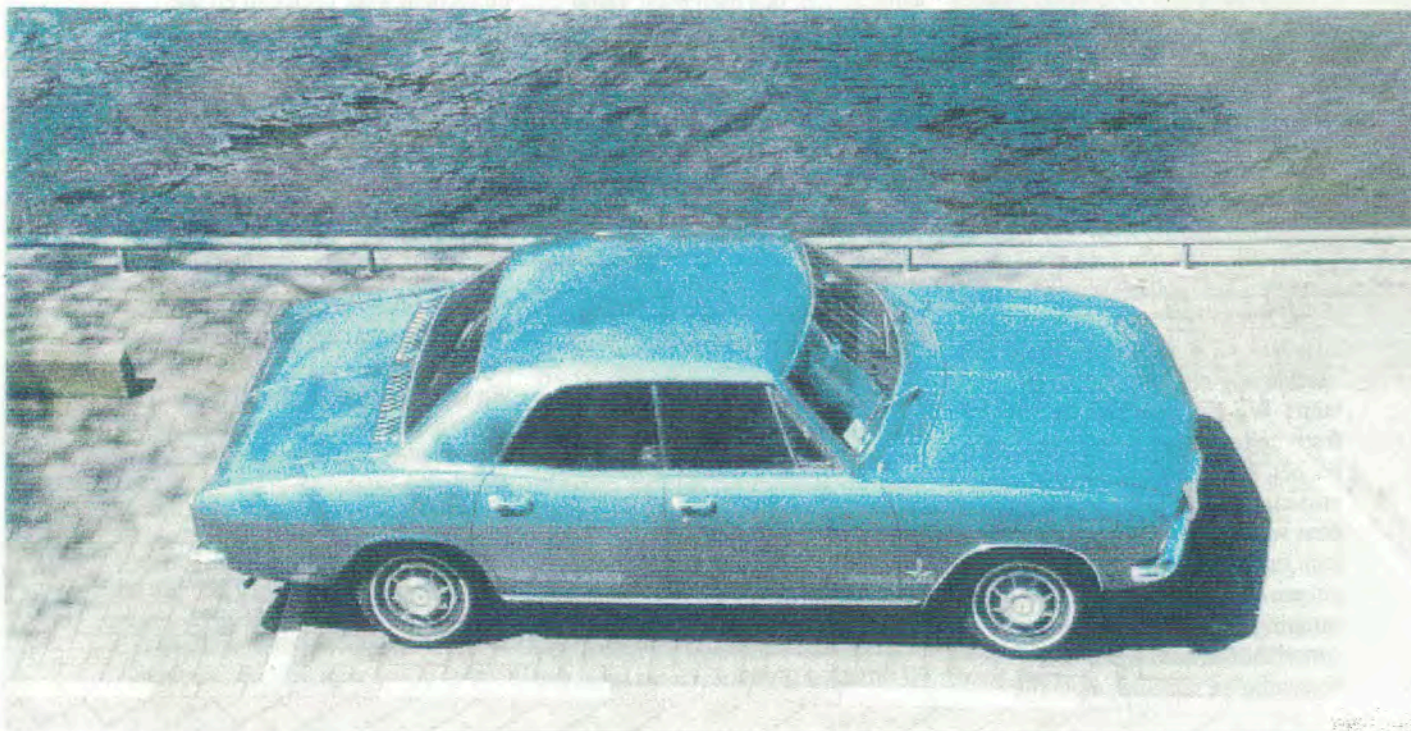
Toen ik later op de dag weer langskwam, was al het slechte plaatwerk al weggesneden. Binnen een week was de auto dan ook klaar om gespoten te worden. Helaas vroeg de spuitser die werd aanbevolen door de plaatwerker 1000 euro! Dus meteen naar een ander gereden, deze kon het wel doen voor 600 euro, maar had voorlopig geen tijd, dus gingen we onverrichter zaken terug naar huis. Tegen de tijd dat de spuitser wel tijd had, was hij verhuisd naar een onbereikbaar industrieterrein. Ik had nog even het idee om de autoschadefirma aan de overkant van het terrein waar ik werk het spuitwerk te laten doen, maar die vond 1000 euro ook al zo mooi klinken. Het is mij opgevallen dat dit soort bedrijven in het algemeen denkt in duizendtallen, wat natuurlijk voor hun makkelijk rekent.

Op een maandagochtend de auto samen met m'n vader dan toch maar naar de goedkopere spuitser gebracht en ik moet zeggen dat niemand het voor 400 euro meer mooier had kunnen doen. Zelfs het chroom van de bumper had hij

dusdanig opgepoetst dat het wel nieuw leek.

Het enige wat er nu nog nodig was, was de keuring en vooral een nieuwe uitlaat want de auto begon een beetje als een V8 te klinken. Dit was snel gebeurd bij mijn vertrouwde adres en na bijna een half jaar is de auto eindelijk weer in nieuwstaat. Helaas heb ik ondertussen wel besloten om de wagen te verkopen, dit ook omdat ik voor m'n werk niet in deze wagen kan blijven rijden en je in Amsterdam niet bepaald wordt aangemoedigd om twee auto's te bezitten. Verderop in dit blad staat als het goed is een advertentie.

Het was een heel avontuur en vooral een flinke klus, zowel qua tijd als financieel gezien, maar het resultaat is boven verwachting. Helaas blijven de foto's nog even achterwege, ik moet ze nog steeds af laten drukken, maar kom daar simpelweg niet aan toe. Mijn dank gaat uit naar Nico, Rick, Frans, Mike, Leon, Piet en iedereen die ik vergeten ben maar die mij ontzettend hebben geholpen, zonder deze hulp had ik nog steeds een berg verwrongen staal voor de deur gehad! Onno Hompe



Meeting Callantsoog

Het regende pijpenstelen die zaterdagmorgen.

Een aantal dagen tevoren had ik tegen Mike gezegd dat als de weersvoorzichten zo bleven, ik weinig trek had met mijn Corvaire zo'n eind door de regen te rijden. "Geen probleem", zei Mike, "dan leen je toch een van mij". En dus togen we eerst richting Amsterdam om onze auto en bagage te ruilen, om dan gezamenlijk richting Callantsoog te trekken. Maar dat ging niet zo maar. Even voorbij Zaandam ging er het lampje van de oliedruk branden, en ik stopte na wat lichtsignalen onmiddellijk. Gelukkig was alleen maar de V-snaar eraf en zijn de lampjes verkeerd geschakeld.

Omdat we in Amsterdam wat lang waren blijven hangen, en dit korte oponthoud, waren we te laat om deel te nemen aan de tourrit. Even buiten Callantsoog kwam ons de meute al tegen, en we wachtten totdat we er een Corvaire tussen zagen. Dat was niet het geval en dus togen we door naar het dorp. Wat we al vermoedden bleek juist; de jongens hadden op ons gewacht, en tussen de drukte ontwaarden we enige donkerrode Corvairs. Het waren die van Ruud en Annemiek Keers en de Monza sedan van Ronald Vijsma. Het bleek dat ze de rit hadden gelaten voor wat ze was en op ons hadden gewacht in een café aan de hoofdstraat. Daar zijn we toen weer met z'n allen binnen gegaan en hebben bijgepraat met een kop koffie, en later langs zee gewandeld. Gezien het slechte weer verwachtten we niemand meer, ofschoon het inmiddels was opgeklaard. Zelfs Ronald wilde naar huis en Ruud en Annemiek hadden nog een afspraak in de buurt. Wij zijn toen naar de festiviteiten in het dorp gegaan en hebben wat gegeten. Ook een museumbezoekje, dat was weer eens wat anders. Toen we besloten toch maar te blijven voor de nacht gingen we op zoek naar de camping. Daar waren meer Amerikaanse auto's met hun eigenaren en families; eigenlijk

was het een grote familie die ons graag in hun midden opnam. Er was volop belangstelling voor onze "Corvairetjes" en we werden er al op geattendeerd dat we die avond een gezellige barbecue konden verwachten. Dus de tenten maar gauw opgezet. Toen bleek dat Mike het interieur van de tent vergeten had en met wat kunst en vliegwerk werd er toch wat gevonden om zijn vriendin en hem

Toen de meeste hun tent of caravan opzochten deden wij dat ook, maar bij onze tenten hebben we nog wat nagekaart en plannen gemaakt voor de volgende dag. We zouden de volgende ochtend in een naburig hotel gaan ontbijten, nog wat napraten met de andere aanwezigen en dan een toeristische terugtocht maken gedurende de middag. Echter de volgende ochtend waren



Beeld van de natte doch gezellige BBQ in de avonduren

geen kou te laten lijden. Maar we hadden nog geen eten en drinken aangeschaft, dus toen maar gauw terug naar het dorp om bij AH het een en ander in te slaan.

Op weg hier naar toe begaf de aandrijving van de cabriolet het. (Lees elders in dit blad). Het was voornamelijk vocht dat we moesten hebben, maar omdat men ons al had gezegd niet te lang te wachten met het kopen van BBQ pakketten op de camping, namen we ook daar wat van mee. Dat was maar goed ook want alles was uitverkocht toen we terug waren. Maar we hadden voldoende, mede omdat we nog wat broodjes over hadden van onze lunch-pakketten. Het was een gezellige boel tijdens de barbecue. De meeste kampeers waren hele families. Dus er werd gerateld over van alles en nog wat met een gezellig muziekje op de achtergrond.

de lichten weer dreigend en we zouden het niet lang droog houden. Toen we zaten te ontbijten (gelukkig maar) barstte er een onweer los dat zijn weerga niet kende. Hevige blikseminslagen rondom, gepaard met flinke slagregens teisterden de omgeving. Dat beloofde niet veel goeds op de camping! En toen we dan ook terugkwamen, het regende nog steeds, moesten we tot onze enkels door het water.

We hebben de hele handel toen maar in de Lakewood gepropt, de convertible bleef achter vanwege de kapotte aandrijving, en zijn toen maar zo snel mogelijk richting Amsterdam getogen.

Dat er verder niemand is komen opdagen, kunnen we begrijpen, maar "Old soldiers never die!" LJ

Voyage to the USA

Sommigen van jullie wisten het al, en de goede lezer had het kunnen ontdekken. Wij zouden naar Amerika gaan, en behalve een groot deel van het land zien, ook de Corvair Conventie in Flagstaff bezoeken. Dit laatste op uitdrukkelijk verzoek van onze Amerikaanse vrienden Carolyn en Clay Wispell van de North Texas Corvair Association. Zij verwachtten me enige jaren terug reeds, en steeds heb ik hen moeten teleurstellen. Vorig jaar nog stond ik op het punt een weekje naar Chicago te gaan, maar omdat ik er alleen voor stond heb dat op het laatste moment afgezegd.



Hit the road; America here we come

Nu moest het er dan van komen. De omstandigheden waren er naar, en dus gingen mijn vrouw en ik in april naar een reisbureau en boekten een retour Denver, een hotel voor de eerste nacht, en een auto. We kozen voor Denver omdat dit vrij centraal in de VS gelegen is, vlak voor de Rocky Mountains die we ook wilden doorkruisen. Onze reis die 4 weken (28 dagen) in beslag zou nemen startten we op 6 juni.

Na een voorspoedige vlucht via Washington DC waar we moesten overstappen, en we enige vertraging hadden vanwege het slechte weer, kwamen we dus aan op Denver Intl. Airport. Meteen werden we geconfronteerd met het andere klimaat, want even buiten het bereik van de airconditioners, stapten we in de avonduren rond in een temperatuur van rond de dertig graden celcius. Een shuttle busje bracht ons naar het hotel, vanwaar onze eerste grote reis door Amerika een aanvang ging nemen. De dag erna gingen we er op uit om onze auto op te halen bij Alamo. Ik had gevraagd voor een middenklasser Amerikaan van GM, maar wat ze voor

ons hadden klaar gezet was een grote Japanner. Ook goed daar ik weet dat een onzer leden met eenzelfde automobiel geen slechte ervaringen had of heeft. Alles zat er op en er aan. Wij waren circa een half uur onderweg over de grote autowegen die Denver doorkruisen, toen ik de eerste Corvair zag. Hij kwam ons weliswaar tegen op een trailer aan de overzijde van de weg, maar dat was toch hoopgevend. Even buiten de stad misten we een afslag om noordelijk de Rocky Mountains in te trekken. Bij de volgende, bij Idaho Springs konden we terugdraaien. Echter we hadden daar geen spijt van want het plaatsje was een typisch Amerikaans voormalig

mijnstadje waar de oude machines gezamenlijk met oude pick-up trucks langs de straten stonden. Men moet zich zo'n straat niet voorstellen als bij ons. Hier is er veel meer plaats tussen de huizen en staat er meer groen tussen. Na een afslag teruggegaan te zijn, vervolgden we onze weg over de 119 naar het plaatsje 'Nederland'. Wij wilden dit plaatsje bezoeken nadat we het tevoren toevallig op de kaart gevonden hadden. Bovendien lag het aan een toeristische route. Hier gingen we voor het eerst een Amerikaanse supermarkt binnen, maar het enige verschil met die van hier is dat er veel meer plaats is.

Aan de behuizingen, auto's en kleren van de mensen konden we zien dat het in deze streken bepaald geen vetpot is. We vervolgden onze weg naar het noordelijk gelegen 'Rocky Mountain National Park'. Ondanks de hoge temperaturen die hier al enige maanden heersten, zagen we al van ver dat er op de hogere toppen nog volop sneeuw lag. Later hoorden we dat het er de afgelopen winter weinig gesneeuwd had en dat er al veel gesmolten was! Maar op een van de wegen door het park reden we later toch langs sneeuwvelden. Uiteraard

moesten we ook even voelen hoe koud dat was.

Overnachten in de VS is geen enkel probleem; overal waar er mensen wonen vind je wel een 'Lodge' zoals wij ze zijn gaan noemen. Als je weinig voorkeur hebt ben je gauw onder de pannen.

Wij namen onze intrek in het plaatsje Grand Lake, gelegen aan het gelijknamige meer. Het was, door zijn ligging aan het water, een toeristisch stadje, maar dan van typisch Amerikaanse allure. D.w.z. veel restaurants en lodges, en hier en daar een winkel in western stijl. De straten zijn er breed en aan weerszijden zijn er dwarse parkeerplaatsen.

De volgende dag gingen we over de 40 met mooie uitzichten over de bergen weer zuidelijk naar de Interstate 70 die dwars door het midden-westen loopt. Toen we die bereikten gingen we weer westelijk waarbij we na verloop van tijd langs de Colorado gingen rijden. De Colorado zou een beetje als rode draad fungeren gedurende onze reis. Bij Glenwood Springs zagen we dat de lucht ging betrekken maar het waren niet de wolken die we gewend zijn. Even later roken we dan ook dat het geen gewone wolken waren maar dat er ergens een bosbrand moest zijn. Toen de rook zo dicht werd dat we onze lichten moesten aanzetten werd er nog maar langzaam gereden. Vergelijk het maar met dichte mist bij ons. Toen



Dus er zijn er meer

we daaruit kwamen zagen we aan onze linkerkant op een bergrug de vlammen. Her en der reden politie, zieken- en brandweerwagens nerveus rond of stonden op hoeken te posten. Later die avond hoorden we op tv dat de weg een uur na onze passage in zijn geheel was gesloten. Wij waren toen in Grand Junction, en omdat er nogal



Prachtige natuur, slapende stadjes en heel veel oude auto's.

In dit landschap waar het grootwild waarschijnlijk niet zo wild meer is, kan de natuurliefhebber zijn hart ophalen. Het zijn niet alleen de mooie entourages, maar de wijsheid van het land dat hier zijn charmes prijsgeeft.

Maar het moderne Amerika is ook tot hier opgerukt, want op diverse plaatsen hebben we kadavers van deze mooie dieren langs de weg zien liggen. Dit ondanks de vele waarschuwingsborden en de oplettenheid van talloze 'rangers'.

Toch zijn er vele nationale parken die met een en hetzelfde pasje te bezoeken zijn, en waar de natuur voorrang heeft, ook al zijn ze vanwege de gigantische afmetingen alleen maar met een auto te bezoeken.

Deze foto is overigens niet in een park gemaakt.



De Chevrolet uit '47 was te koop, maar ogenschijnlijk zonder motor. De 'minivan' rechts ook zonder krachtbron, maar men had men geen takel en is hij er van voren uit gehaald

Deze foto's zijn nog maar van de eerste dag;

Het slapende stadje Silver Plume waar in vroeger tijden een, de naam zegt het al, zilvermijn geëxploiteerd werd, is nu een soort openluchtmuseum. Het oude schoolgebouw is als museum ingericht met tal van oude gebruiksvoorwerpen en foto's. In de goede jaren leefden er wel duizend inwoners, maar in de slechte nog geen vijftig. Even na de vorige eeuwwisseling hield de mijnbouw op te bestaan.



veel activiteiten waren konden we nog net de laatste kamer huren in Motel 6, het eerste en beste waar we aanklopten. Er was o.a. een Harley Davidson treffen, maar dat was ons al duidelijk omdat er tientallen lawaai-makers over de straten op en neer raceten.

De volgende dag ging het richting zuidwesten naar Moab. Over de 70 gingen we naar het Colorado Natl Monument, dat een ruig bergland met een aantal 'canyons' in rode zandsteen toont. Hier praatte ik met een 'ranger' die me de ernst van de situatie vertelde rond Denver, waar ook een bosbrand was uitgebroken.



Zo zie je ze nog rijden in Nevada

Bij Cisco bogen we af naar het zuiden naar een heel erg eenzame weg in een woestijnachtige omgeving. Maar eerst hadden we nog een zandstorm moeten trotseren, en ook hierin zie je geen hand voor ogen. Ook waren we nog even gestopt bij de staatsgrens want we reden nu Utah binnen. De harde hete wind, maakte daar echter geen pretje van.

De "scenic route" 128 richting Moab vertoonde eerst alleen maar woestijn maar na een uur rijden, gingen we de diepte van een ravijn in en een kilometers lange bochtige route langs de Colorado rivier maakte deze benaming meer dan waar.

Ook Moab is weer zo'n toeristisch stadje waar je allerlei leuke dingen kan zien. Er was veel Indiaanse kunst te koop, een teken dat we hun gebieden naderden. Ook hoorden we dat er vele talen gesproken waaronder..... Nederlands!

De dag hierna bezochten we het 'Arches Natl Park' dat bekend is door zijn natuurlijke bruggen van zandsteen. Toen weer terug naar de Interstate 70, om eveneens weer in zuidwestelijk richting de 24 af te dalen naar de parken Bryce en Zion. Op de weg hierheen vonden we onderdak in het plaatsje Torrey. Eerder aangedane

plaatsjes betonden slechts uit enkele houten huisjes en een tankstation. Op de meest onmogelijk plaatsen vind je soms huisjes, of beter gezegd houten barakken waar mensen wonen. Andere dorpjes zijn weer aangenaam om te vertoeven en zo ook Torrey waar we na het 'inchecken' en een kopje koffie in het enige maar nieuwe motel; "The Chuck Wagon", een wandeling maakten door de 'buitengebieden'. Het is onwaarschijnlijk hoeveel oude auto's je dan ontdekt achter de huizen, en vaak zijn ze op de weg niet veel jonger.

Daags erna gingen we naar de parken Zion en Bryce. Prachtige gevormde

steenmassa's in de meest exotische kleuren. In Zion mooie dalen met watervallen in veel groen. Ook hier hoorden we weer andere talen spreken dan Amerikaans-Engels.

Vanuit deze omgeving vertrokken we dwars door de staat Nevada richting Californie. In Enterprise (Ut) maakten we een stop en gingen toen naar de 50 om via de "Loneliest way" naar Lake



Tahoe te gaan. Een tussenstop maakten we in Fallon, Nevada. In Lake Tahoe, waar twee jaar geleden de Corvair Conventie plaatsvond, kwamen we weer terecht op een Harley treffen. Er was een gezellige markt rond de meest extravagante motorfietsen, waarvan alleen het blok

aangaf dat het hier om het beroemde merk draait.

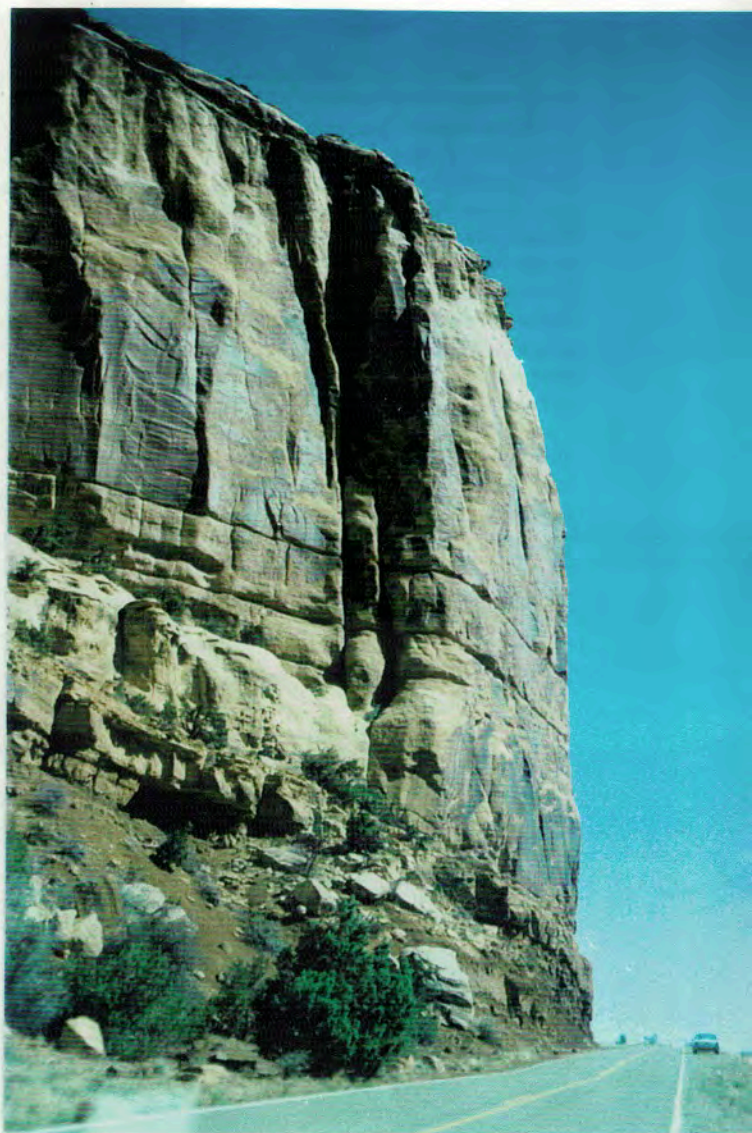
Onderweg zag ik een enkele keer tussen het andere 'schroot' een Corvair staan, maar het was te ver weg, of de mogelijkheid was er niet daar een plaatje van te schieten. Het vertoeven in Lake Tahoe was aangenaam daar het op enige hoogte tussen de bergen ligt en door het grote meer enige koelte bracht. De reis vervolgde via Sacramento naar de Pacifische kust. Het werd weer wat groener en hier en daar waren er wijngaarden en andere fruitplantages. Aan de naamborden, en ook de auto's was te zien dat hier veel bewoners van Duitse afkomst zijn. Aan de hoge rotskust keken we neer op verscheidene groepen zeeleeuwen die op de zandbanken lagen te rusten. We namen onze intrek de plaats Guerneville, waar we door het grote aantal 'volboekingen' een luxe appartement betrokken dat ver boven de begroting lag. Maar we hadden dan ook een aparte keuken, woonkamer met open haard, slaapkamer, badkamer en patio!

Die avond door het stadje lopend zag ik een man zittend in een witte Plymouth Fury uit het midden van de 60er jaren. De wagen was duidelijk gebruikt maar niet in slechte staat. Ik sprak de man aan met het compliment dat hij een mooie wagen had. Gevlaid als ie was begon hij te vertellen dat hij hem gekocht had van een oudere vrouw voor 200 dollar. Hij zag er niet uit omdat hij jaren buiten gestaan had, maar toen hij hem eens goed gepoetst had en een accu erin gezet had, kon hij er zo mee wegrijden. Hij was niet van

Zo leven de truckers als ze thuis zijn.

plan de lak over te spuiten, maar wel het interieur te verbeteren.

Ook zag ik een verzamelaar van vooroorlogse brandweerauto's. Naast zijn huis had hij een grote carport met een gerestaureerde ladderwagen en een kleine spuitwagen. Aan de andere kant van zijn huis stonden ook nog eens



Colorado National park;
onze eerste canyons, en er
zouden nog vele volgen.
Ze doemen plotselin op in
het landschap en zijn
ontstaan door rivieren die
in zijn geheel zijn
verdwenen, aldus een
'ranger'. Van hem hoorden
we ook meer nieuws over
de grote bosbranden bij
Glenwood Springs.
De gigantische rots-
formaties kunnen het best
weergegeven worden door
er een auto naast te zetten.
De Chevrolet uit de
dertiger jaren ontwaarde
ik tijdens een avond-
wandeling in het plaatsje
Torrey in Utah. De
eigenaar had geen
belangstelling hem te
restaureren.
Op de kleine foto is te zien
hoe 'ze' met tientallen op
de erven staan.



tweeladderwagens in ongerestaureerde staat onder het huis was een grote garage waarin een ladderwagen op T-Ford chassis en wat andere spullen. De volgende dag gingen we naar San Francisco. Eerst een mooie route van circa 100km langs de zee, en toen via de 'Golden Gate Bridge' de stad in. Na wat omrijden bereikten we de Fishermen's Warf, de alom bekende toeristische trekpleister van de stad. Van hieruit heeft men zicht op de Alcatraz gevangenis, en ook kan men hier op de kabeltram stappen om naar het hoge punt te gaan vanwaar de slingerende Lombard Street weer afdaalt. Aan de andere kant van de

door de uitgang en hadden toen zicht op een prachtig wijds en diep dal dat de grens van het Sierra Nevada gebergte aankondigde. Mijlenver kon je de weg zien die we even later te berijden hadden. In de laagvlakte er achter was het weer snikheet, maar omdat het al avond was geworden gingen we gauw genoeg op zoek naar een plekje. Dat vonden we in Bishop. De volgende dag gingen we de echte hitte tegemoet. Death Valley stond op het programma. In de plaats Olanha bogen we af de 190 op die dwars door het maanlandschap van deze woestijn voert. Even tevoren nog getankt en water ingeslagen.

was ook onze verbazing toen we in de woestijn een bronwaterfabriek zagen. Bij Pahump gingen we weer Nevada binnen, en dat was al te zien aan de vele casino's die er waren gevestigd terwijl er van een fatsoenlijke civiele bebouwing geen sprake was. Zowat iedereen woont hier in keten of caravans. We gingen op weg naar Las Vegas, maar door de drukte en de ver gevorderde tijd van de dag reden we door naar Boulder City nabij de Hoover dam. Daar namen we meer dan een halve dag de tijd om de bouwwerk te bekijken. Hier zag ik ook de eerste Corvair met een V8 motor erin. Het motordekseel was samen met de achterruit gemaakt tot een grote achterklep om de toegang te vergemakkelijken. Van Boulder City uit reden we terug naar Las Vegas om ons dan meteen maar tijdelijk te vestigen op de "Strip". Wat hier zoal te zien is hou je niet voor mogelijk als je bedenkt dat je even buiten de stad in de woestijn zit. We hebben er kilometers gelopen zodat we letterlijk blaren onder onze voeten hadden, en we vielen van de ene verbazing in de andere. Een aspect wil ik hier uitlichten: Op tal van plaatsen worden er reclamekaartjes uitgedeeld, meestal van publieke dames. Maar plotseling werd me een toegangskaartje in de hand gestopt. Het was voor een autotentoonstelling op de vijfde etage van het Imperial casino. Daar vond ik tussen de, meest Amerikaanse wagens, twee Corvairs. Maar ook stonden er vier Tuckers. Ik zag een affiche dat ik graag wilde kopen maar men verwees me naar de volgende dag dan zouden de "Tucker boys" aanwezig zijn. Toen ik er de dag erna weer was vond ik niets van affiches, maar kocht wel een herdruk van een folder en een boekje



Ik heb het maar niet geprobeerd

helling hadden we ons onderkomen geregeld, maar toen wisten we nog niet dat we zo dicht bij dit punt waren. Ik sprak die avond met een zwarte motoragent. Zijn Harley stond aan de kant van de straat geparkeerd. Hij baalde er van dat hij de hele dag 'klaar-over' had moeten spelen in plaats van op de motor door de stad surveilleren. Dit was na vele jaren dienst zijn laatste jaar dat hij op de motor zijn vak mocht uitoefenen. Na San Francisco gingen we naar Yosemite park, welhaast een "must" voor elke toerist. We zouden het park aan de zuidkant binnengaan. Hier kregen we meteen de grote sequoiabomen te zien die hier eveneens staan. Zo hoefden we niet zuidelijker te gaan om in het gelijknamige park deze bomen te gaan zien. Midden in het park zijn de mooiste plekje die gevormd worden door hoge rotswanden, watervallen en ruige stromen te bereiken via een shuttle bus. Opmerkelijk was dat ik onze chauffeuse niet ouder schatte dan 17 jaar. Aan de oostelijke kant verlieten we het park weer via de Tioga pas. Deze pas is het grootste deel van het jaar gesloten. Toen we het hoogste punt bereikt hadden, gingen we meteen

Groot was onze verbazing toen we bij het dalen naar de hete vallei werden opgehouden door wegwerkzaamheden. (wij waren zo wat de enigen in die richting). De "flagman" (i.p.v. lampen) kwam naar ons toe met de vraag "How do you like the desert?" Toen ik zei dat ik het maar heet vond, zei hij dat als je maar genoeg water en een volle tank benzine hebt, het te doen is. Bovendien is er beneden in het dal (woestijn) nog een tankstation.



John R. Tucker (r) en Philip S. Egan

Ook zijn er volgens de kaart diverse campings. We zagen er een bij Stove Pipe Wells waar ook een groene golfbaan midden in de woestijn ligt. Wij hadden die dag temperaturen die opgelopen waren tot 118 graden Fahrenheit. (circa 44 Celcius). Groot

over de Tucker. Toen me de verkoper vroeg of ie zijn handtekening moest zetten in het boekje, vroeg ik waarom hij dat aanbod. Hij zei een van de ontwerpers van de auto, en schrijver van het boek te zijn. Ik had te doen



Twee plaatjes gemaakt in Yosemite Park; Dit zicht waar een waterval met donderend geraas enkele honderden meters naar beneden komt en de Merced River vormt is een prent die we op vele ansichtkaarten terugvinden. Daaronder het landschap dat je ziet als je de 'Tiogapass' over gaat. Linksonder: Auto's zoals je ze geëtaleerd ziet langs de route 66. Hieronder: Dit is niet de lichtstad bij nacht, maar een van de vele mond-openers van Las Vegas.



met Philip S. Egan, en naast hem zat de zoon van Preston Tucker; John R. Tucker. Hij wilde op mijn verzoek natuurlijk ook signeren. Ook vroeg ik een foto van hen te mogen maken. Ik maakte er twee want John vroeg mijn vrouw naast hem te komen zitten. Terloops moest hij ook nog even kwijt dat hij het toch niet netjes vond wat GM indertijd gedaan had. Ze kraakten het Tuckerprincipe met luchtgekoelde motor achterin tot op de grond af, om dan een goede tien jaar later met hetzelfde ontwerp op de markt te komen. Jammer meneer Tucker, "I agree" maar ik kan er ook niets aan doen. Maar mijn dag kon niet meer stuk, behalve dat ik verzuimde zelf met de heren op de foto te gaan. Ons volgende doel was een stuk route 66 te rijden. Nu wist ik wel dat het een gewone weg is met dat nummer, maar langs de route zijn er toch nog wat enigszins geëtaleerde relikwieën uit de beruchte tijd van deze route te vinden. Zo is er de beroemde shop/museum bij Hackberry, die welhaast iedereen kent van en of andere prent, en de winkels en restaurantjes in Seligman. In deze laatste plaats bleven we overnachten, en toen ik 's morgens al vroeg wakker was maakte ik een wandeling door het plaatsje. Toen zag ik weer diverse oude auto's, waaronder twee Corvairs, achter en naast de huisjes, en nam me voor bij vertrek even langs te komen om wat plaatjes te schieten.

In een praatje vertelde hij dat hij vroeger in een fabriek in Californie had gewerkt waar Paxton turbines werden gemaakt. Hij vertelde dat hij veel autos's, waaronder en Corvairs had gereden en het fotoalbum kwam tevoorschijn. Daarin had hij ook nog de rekeningen en andere memorabilia. Van Seligman gingen we naar de Grand Canyon. "A very big hole" hadden ons al en paar wegwerkers voorspeld. Dat was het inderdaad. Met een shuttlebus gingen we een route langs een van de ravijnen, en later met de auto nog langs andere "vistas".



richting Flagstaff, reden liet ik me door een indiaan versteende voetsporen van voorhistorische dieren tonen. Van zijn moeder kochten we een paar sierraden op voorwaarde dat ze samen op de foto wilden. Dat willen ze niet zo gauw en in hun dorpen, die overigens bestaan uit een verzameling keten, staan borden met een verbod op fotograferen. Terug naar het zuiden gingen we nog een park met vulkanische restanten binnen, maar zo interessant was dit niet. Wel was de Meteor Crater, veertig mijl oostelijk van Flagstaff, een adembenemend gat midden in de vlakke woestijn. Ver aan de horizon waren de paddestoelachtige wolken te zien van de grote bosbrand die bij Show Low die de gemoederen, vooral in de media, bezig hielden. Die avond kwamen we aan in Flagstaff, een dag vroeger dan we onze hotelreservering hadden gemaakt. Het gaf enige problemen maar we kregen een uitgebreide kamer met koffiezetter, koelkast, magnetron en natuurlijk luxe badkamer. Ik moest ze nog wel even herinneren dat de jongens van "a Cool Vair Affair" speciale prijzen had bedongen. Het wemelde al van de Corvairs in Flagstaff, die anders dan de Amerikaanse stadjes, gezellig dichter is bebouwd. Luidruchtige treinen op enige afstand was het enige wat ik als minpunt kon bedenken. Op het conventieterrein herkende ik al gauw Rusty Rose van NTCA en vroeg hem of hij wist waar Carolyn en Clay Wispell waren. Dat wist hij niet maar enige tijd later kwam hij naar me toe en wees naar een Voyager waar Carolyn en Clay mee kwamen aanrijden. Na een hartelijke begroeting vroegen ze of we megingen naar de stad om even een boodschap te doen. Dat deden we en onderweg hebben we kunnen kletsen. Terug op het terrein van "Little America" kwamen later Patricia en Paul Dupuis van de Franse Corvaireclub tegen en we spraken af de volgende dag, als Thierry Naudot en zijn vrouw er ook waren, gezamenlijk een hapje te gaan eten. De volgende dag was Naudot er inderdaad. We hebben wat rondgehangen op het terrein en ik kocht wat onderdelen waarvan ik verwachtte dat ze er niet lang meer zouden liggen. Het viel me tegen dat er slechts een particuliere verkoper was, maar daarentegen waren alle commerciële handelaren er vertegenwoordigd. Ook Charly Dye die het ratelen geen tien seconden kon laten, al was het maar tegen zichzelf. Later zou ik ook kennis maken met o.a. Mark Aksamit van



Meteor Crater. Aan de horizon de branden van Show Low

Toen ik bij een van de Corvairs kwam (er stonden meer auto's) vroeg ik de eigenaar die er nu rondliep, om zijn terrein op te mogen om een foto te maken van de Corvaire. "No problem".

Na de G.Canyon gingen we in noordelijke richting via de 89 naar Tuba City. In dit indianen-gebied, dat overigens nog steeds woestijnlandschap is, zijn er langs de weg tientallen kraampjes te zien waar zelfgemaakte sierraden worden verkocht. De volgende dag, toen we

South West Corvair waarmee ik al eens telefonisch contact had gehad. Ook Larry Shapiro sprak me aan toen hij hoorde dat ik 'from the Netherlands' kwam, evenals Mark Corbin. en zovele anderen. Maar eigenlijk waren alle mensen erg vriendelijk.

Die avond gingen we dus gezamenlijk eten en dat werd Chinezen in een door Paul Dupuis gekend restaurant. Het bleek dat het bij 'hem' op de hoek was. Ofschoon de Chinezen hier anders serveren dan we gewend zijn, was het toch een smakelijke en gezellige avond geworden. We spraken af voor een rit de volgende dag naar Sedona en andere daar in de buurt gelegen bezienswaardigheden. De volgende dag waren we keurig op tijd op de afgesproken plaats en gingen we met twee auto's naar de verrassing die Dupuis in petto had. Hij was al vaker in Arizona geweest en we gingen er van uit dat hij wel wist wat hij zei. Eerst gingen we door een erg bosrijke omgeving waarbij we vaak gewaarschuwd werden voor bosbrandgevaar. Eerst kwamen we door de plaats Sedona, maar veel meer dan een mooie omgeving met tal van toeristen was er niet te zien. We reden door en kwamen bij een verlaten mijn waar in een museum de historie en enige gebruikte machines te zien waren. Toen gingen we verder naar een ander voormalig mijnstadje; Jerome. Dit, ook weer typische westernstadje met zijn fraaie geveltjes was zeker de moeite

plafonds. Na onze maaltijd gingen we even buiten het stadje een onverharde weg omhoog die ons naar het voormalige mijnsterrein bracht. Wat we hier zagen was voor de ware 'oud-ijzer' liefhebber een Walhalla. Er werd weliswaar aangegeven dat het een "Ghosttown" zou zijn maar ik vond een benaming van materieelverzamelplaats meer terecht.



Dit is een korte 'tijdrit' op een grote parkeerplaats waar een circuit is uitgezet met pionnetjes. Een snelle rit met een aangepaste auto kwam uit op circa 34 seconden, maar een conventionele Corvair deed er al gauw 15 seconden langer over. Interessant was het om te zien hoe sommige Corvairs omgebouwd waren tot echte racemonsters. Natuurlijk meer geschikt

Er stonden prachtige oude personen- en vrachtwagens, alsmede machines voor van alles en nog wat. Zo werd er een oude plankzaagmachine gedemonstreerd en lagen er her en der onderdelen meest van auto's. Alles van lang geleden. Ook was er in een van de houten gebouwen, een verzameling wasmachines te zien en stond in en ander gebouwtje een compleet

De Greenbrier waar mijn vrouw weg van was!

voor het echte racecircuit, want de vele pk's kwamen hier niet echt aan bod. We hebben er de gehele dag vertoefd. Larry Claypool praatte door de microfoon een verslag aan elkaar. Toen het gebeuren in de late namiddag afgelopen was zijn we naar het conventieterrein teruggegaan en heb ik nog wat spulletjes gekocht. Ook zijn we de Corvairmodellen gaan bekijken. De zaterdag was de laatste dag van de conventie. We waren bijtijds uit de veren en na een douchebeurt en ontbijt zijn we weer naar "Little America". We moesten een beetje op tijd zijn want om elf uur zouden de 'vendors' hun handel inpakken en wegwezen. Dus nu moest ik snel gaan 'inkopen'. Bij Clark's kocht ik een uitlaatdemper en wat kleine spullen plus een nieuwe catalogus, bij Larry een set klepveren en stoters, bij Rafee's wat rubbers. Toen ik buiten bij de kraam van Aksamit stond om nog wat klein spul te zoeken, ruilde hij juist het bordje van de 1\$-tafel om met "all free". Als vliegen op een paardekeutel vlogen de aanwezigen toe. Mijn vrouw had net een mooie stoffen Corvair tas gekocht die ik confisqueerde, en toen ik zo'n drie kilo daar in had gestopt waren de interessante dingen weg. Toen moesten we vlug naar een winkel om een extra koffer te kopen, want al



In de felle zon van Arizona vergaat dit spul niet. Paul Dupuis wist dat.

van bezoeken waard. We zijn er een hapje gaan eten in een restaurant dat voorheen een belangrijk hotel in het stadje was geweest. Het interieur deed wat Frans aan met zijn hoge bewerkte

tandartsen inventaris. Nadat we dit alles aanschouwd hadden gingen we terug naar Jerome, waar de Franse dames wilden gaan 'shoppen' en wij afhaakten omdat we nog een afspraak met Carolyn en Clay hadden om gezamenlijk te gaan eten. De volgende dag was er de "autocross"

die gekocht handel ging niet meer bij onze bagage.
 's Avonds was er dan het "banquet" waarvoor we speciaal gevraagd waren door Carolyn en Clay. Het bleek dat we met bussen naar een grote sporthal getransporteerd zouden worden, waar we dan een etentje kregen aangeboden (wel reeds bij aanmelding betaald!) en waar dan de prijsuitreiking plaats zou vinden.

kilometer in twee dagen te gaan hadden om op tijd in Denver te zijn. We reden weer noordwaarts waarbij we door 'Monument Valley' kwamen. Deze gigantische rotsformaties in het vlakke land kennen we allemaal wel uit de vele westernfilms. Daarna reden we weer de Rocky Mountains in en maakten halt in het plaatsje Silverton. Dit voormalige mijnstadje had ook

Colorado Springs naar Denver. Bij deze laatste plaats hing er onweer in de lucht (voor het eerst hadden we een bewolkte hemel) en langs de weg aan de overkant ontdekte ik een vrachtwagen met Doppler radar er op, dit om tornado's op te speuren. Angstvallig keek ik daarna vaker keren in de spiegel, maar we konden de donkere lucht in noordelijk richting rijdend ontvluchten.

Diezelfde avond kon ik de auto nog inleveren voordat we onze laatste nacht in Amerika zouden doorbrennen. Op de luchthaven moest ik (natuurlijk) mijn onderdelen koffer openen, maar dat gaf verder geen problemen. Wel later op Schiphol, waar het zoek was geraakt. Het vliegtuig had door technische problemen vertragingen opgelopen zodat we bij een tussenstop in Chicago alleen nog maar een vlucht naar Londen konden krijgen. Van hieruit kregen we dan een vlucht naar Amsterdam waarbij we in totaal anderhalve dag gereisd hebben. Dit reisverslag is een beknopte weerspiegeling van mijn 75 pagina's tellende aantekeningen.

Ik maakte meer dan 450 foto's en circa 3 uren video film.

Natuurlijk heb ik veel meer Corvair foto's gemaakt, die ik graag de volgende keer wil laten zien.

Samen met Carolyn en Clay Wispell waarmee we al een hele tijd contact hebben, en waarmee we tijdens ons verblijf in Flagstaff veel omgingen, aan tafel tijdens het 'Banquet'. Ook zorgden zij voor de nodige informatie om onze reis naar Amerika zo aangenaam mogelijk te maken.



How to keep our Corvair minds alive!

Bij aankomst in de hal kwamen weer diverse mensen naar ons toe waar we kennis mee moesten maken. Zo kwamen we in contact met Marybeth en Larry Claypool, Brevan en Richard Finch, Harry Jensen, Larry Schmuhl, en vele anderen. Clay hing me een Texaanse vlag over mijn schouders, als dat we bij hen hoorden en toen moesten we nog eens langs de tafels van NTCA (circa 80 personen). Tijdens de prijsuitreikingen nam, nadat Larry Claypool een welkomstwoordje gedaan had, zowat de hele avond in beslag. Een van de vele prijzen was de "bad luck" prijs die naar iemand uit Virginia ging omdat hij er zeven dagen over gedaan had om met zijn Corvair in Arizona te komen. Daarvan had hij er drie in een werkplaats gestaan. Omdat hij een vriend had gebeld dat hij later zou komen had deze hem ingeschreven en zijn verhaal op papier gezet, anders was hij er niet voor in aanmerking gekomen. De verst komende (met auto) was iemand uit Maine, en niet de man met de 'Fitch Sprint' uit Alaska die bij ons in het hotel logeerde.

Na deze enerverende avond gingen we weer met de bus naar "Little America" waar we uitgebreid afscheid namen van onze vrienden. De volgende dag moesten we weer bijtijds uit de veren omdat we nog een rit van circa 1100

weer die typische gezellige western uitstraling. Er was een muzikfestival geweest en in de twee Lodges was niet veel keuze meer. Desondanks vonden we, mede door een behulpzame gaste, een kamer. De baas zelf was nog naar het festival, en toen ik hem later sprak en o.a. vertelde over mijn Tucker ervaringen, vertelde hij dat zijn vader toentertijd bij de fabriek woonde en een Tucker besteld had. Daags hierna gingen we voor onze laatste etappe via Canon City en



American Classic & Rockabilly Festival

Het in de agenda van ons vorige blad geplande American Classic & Rockabilly festival in Landgraaf, dat doorgaans goed bezocht wordt door liefhebbers van internationale komaf, meest Duits, werd vanuit onze club bezocht door Jaak en Linda Eijkelenberg, Pierre Salden en Caroline Nelis. De redactie is er ook even geweest maar dat mag geen naam hebben. Alleen een beetje van de sfeer proeven. Jaak was er met zijn 'nieuwe' '66 coupe, die hij overgenomen heeft van Theo Smitz, en ook met zijn twee jaar geleden verworven caravan van het merk Mostard, type Yvonne. Ofschoon de 'sleurhut' nog een keer gerestaureerd dient te worden was het toch een leuke combinatie, waarvan we jullie onderstaande foto niet wilden onthouden. Hij had meteen ook de enige Corvaire op het festival hier aanwezig, daar Pierre zijn geliefde Corvette mee had en Caroline noodgedwongen op een van haar Harley's was omdat haar Spyder nog steeds niet klaar is. Het festival behelsde een treffen, markt en muziekoptredens, en zoals elk jaar druk bezocht. Volgens Jaak moeten we van dit festival in de toekomst een Corvairetreffen gaan maken. Graag jullie mening!



Hieronder de restanten van de vierdeurs sedan nadat het voorfront eraf was gehaald voor de reparatie van de sedan van Onno Hompe. Het blok dat al jaren gedemonteerd was en er in onderdelen in lag, zwaar aangetast door de tand des tijds, werd meegenomen door Leon Janssen nadat deze helemaal voor niets richting Callantssoog was gereden voor een paar dorpelstrippen die ook mee doorgezaagd waren geworden. Helaas is er van de auto niet veel bruikbaar meer over aangezien de deuren aan de bovenkant doorgeroest zijn. de rest van het plaatwerk is redelijk hard.



**Binnenkort op tv:
“Meiden van De Wit” (werktitel)**

“Meiden van De Wit” is een serie over de drie zusjes De Wit, spetters van meiden (vgl. Charlie’s Angels), die op hun eigen en onconventionele manier een plaats in de zuivelwereld veroveren.

In de serie staat de familie De Wit centraal, al vanouds eigenaren van een van de laatste zelfstandig opererende zuivelfabrieken in Nederland en van een landgoed met een groot aantal boerderijen.

De zusjes worden gespeeld door Angela Schijf, Frederique Huydts en Eva Duyvenstein.

Vanaf oktober op de televisie. Een van de zusjes rijdt in de Corvaair van Andries Kamp van Trafic. Zij is de meest succesvolle en voor haar rol was eerder een Audi A4 of Saab 93 cabrio bedacht. De jongens van Trafic hebben ze echter in hun ‘65er Corvaair convertible gezet. Goede promotie voor het merk en de club.

Voor de onwetenden: Trafic is een bedrijf dat auto’s levert voor film-, tv- en commercialproducties.
(www.cinematrafic.com)

Intussen wordt er al anderhalve maand gedraaid en de Corvaair zal regelmatig in beeld komen. Andries schrijft; “Omdat de wagen nu overgespoten is en er als nieuw uit ziet, heb ik het idee dat ik in de auto van iemand anders rij, hopelijk gaat dat nog wennen”.



Via het net kregen we twee foto's toegestuurd, waarvan we bovenstaande hebben geselecteerd. Dus vanaf oktober zitten we met z'n allen voor de buis om te kijken naarehde meiden van De Wit.

De 'Wiegers Corvaair'

De reparatie/restauratie van de "Wiegers sedan" vordert gestaag. Nadat een randje aan de achterwielkast, dat eigenlijk te slecht was, ook nog vernieuwd werd op dezelfde manier als de voorwielranden kwam de rest van de carrosserie aan de beurt. Wel werd hier een slechts kort stukje van het profiel zelf geklopt en gebogen. Omdat het helemaal omzetten van de binnenste rand niet mogelijk was, werd dit randje er later apart in gelast.

tevoorschijn. En aangezien een deel daarvan over de eerste laklaag gezet was, moest ook die eraf. Zodoende wordt nu de hele linkerkant van de auto opnieuw strak gemaakt. Foto's hiervan in onze volgende uitgave. Inmiddels heb ik een E-mail gehad van de oude eigenaar, Bert Wiegers. Daarin spreekt hij zijn vertrouwen uit in de goede afloop van deze restauratie en zegt blij te zijn dat de wagen geen roemloos einde tegemoet hoeft te zien. Het mooie hiervan is dat hij



Hierboven een deels mislukte foto van het kofferdeksel dat geheel blank gemaakt werd omdat er geen basislaag af fabriek meer op zat.



Links: Een wielrand voor, nadat met plamuur de lasnaden weggewerkt waren. De rode primer uit spuitbus zit er slechts tijdelijk op om modellering te overzien. Dit wordt nog afgewerkt met een vullende primer en dan geheel glad geschuurd.

Op aanraden van Marc van Sas, die de lakken zal leveren, werd de hele carrosserie kaal gemaakt. Dit deed ik met een normale verfabijter. De lak, die zich in het schuurpapier vastzette, achtte hij niet geschikt om er een laag van en ander fabrikaat overheen te zetten. Het mooie was dat de authentieke laklagen, de wagen was al eens overgespoten, er meteen vanaf vielen, en de grondlaag onaangetast bleef. Zo had de wagen al een basis, waardoor ik niet al te snel hoefde te handelen om vliegroest te voorkomen. Desondanks zal er toch nog een afsluitende 2K-coating aangebracht worden om een vertrouwde basis te hebben voor de volgende aflaklagen. (vullende primer, base en blanke lak). Maar onder de lak kwam aan de linkerkant van de auto een groot oppervak met plamuur

nog altijd spreekt over "zijn Corvaair", voor mij een teken dat hij een innige verbondenheid in zijn 35-jarige relatie met deze Corvaair heeft gehad. Een wagen met historie, die, wat mij betreft, nooit gesloopt mocht worden, en dus heb ik gedaan wat ik vond dat ik moest doen.

Onder de linker achterkant nadat dez wat afgewerkt was, dit in tegenstelling van de foto in ons vorige blad. Zoals je ziet moet de wagen eerst nog geheel 'ontkleed' worden. Ook aan de trekhaak wordt al gewerkt. De buis die eerder onder de bumper zat, en er een lelijke kijk op gaf, zal nu in zijn geheel verdwijnen achter de bumper. Slechts de haak, die vanchter de bumper omlaag en weer naar achter omhoog komt zal zichtbaar blijven tesamen met het stopcontact. De bumper zal door de bevestigingsplaten circa 7mm naar achter komen te staan. Dit zal waarschijnlijk niet hinderlijk opvallen



Corvair Meeting / Het eerste Lustrum

Dit najaar is het vijf jaar geleden dat Mike Cramer op een maandagochtend een bezoekje bracht aan Leon Janssen. Ze hadden enkele dagen tevoren contact gehad per telefoon door tussenkomst van de Franse Corvair club. Aanvankelijk werd geopperd om aansluiting te zoeken bij de Franse club, het eerste clubblad werd deels in het Frans uitgebracht. Maar toen Ad Dijkstra en Guus de Haan ook als Corvairisten gelokaliseerd waren, werd besloten een Nederlandse club op te richten. Dit alles is te lezen op onze internet site.

Sedert die tijd is de club gegroeid totdat midden vorig jaar het aantal leden is blijven stilstaan met een goede veertig stuks. Als we onze families meetellen is dat een mooi aantal om samen ons vijfjarig bestaan te vieren. In het verleden zijn er diverse mogelijkheden voor het houden van een meeting geprobeerd. Helaas zijn er nooit meer dan de helft van de leden aanwezig geweest, en de laatste jaren zelfs nog minder dan eenderde. De trouwe bezoekers van onze meetings hebben kunnen vaststellen dat deze bijeenkomsten in de meeste gevallen bijzonder gezellig zijn geweest. Dit jaar heeft Marco Verstappen zijn best gedaan om ons een prachtige locatie te bieden om er weer een gezellig feest van te maken. Dus laat het niet afweten.

Ons treffen zal plaats hebben op **camping 't Roland te Afferden**.

Dit plaatsje ligt in de kop van Limburg ongeveer 35 kilometer ten zuiden van Nijmegen aan de oude weg van Gennep naar Venlo, N271 waar de camping goed aangegeven staat.

Op dit terrein zijn er twee 'trekkershutten' voor maximaal 4 personen. Als je daar gebruik van wilt maken zul je dat zelf moeten regelen met de campingleiding (telefoon 0485-531431) maar zeg er dan wel even bij dat je van de Corvair club bent want Marco heeft deze reeds besproken voor de club)

Kampeersplaatsen zijn er genoeg, maar het is de bedoeling dat we onze tenten of caravans een beetje bij elkaar zullen opzetten.

Voor diegenen die van een hotel gebruik willen maken zijn er in Afferden twee luxe hotels, te weten: De Heerenwaard (0485-532323) en Auberge de Papenberg. Ook hier; zelf boeken!

We hebben de beschikking over de gehele kantine, dus als de weersvoorspellingen niet te best zijn kunnen we daar de avond(en) verbrengen met open haardvuur, speeltafels, video en een inpanidige grill.

Programma: Corvair 5-jarig lustrummeeting op 4, 5 en 6 oktober, 2002.

Vrijdags mogelijkheid om reeds een dag eerder aan te komen en er een lang(er) weekend van te maken.

Mogelijkheden voor wandelingen, midgetgolf of een bezoek aan de Duitse plaatsen Goch en Kleve.

Zaterdag rond twaalf zijn we allemaal op de plaats, er is dan koffie en vlaai, evt. een belegd broodje.

Rond 14.00 uur. Dan gaan we een mooie tocht maken van circa drie uur waarbij onderweg diverse stops zijn gepland. Denk eraan je paspoort mee te nemen want we rijden gedeeltelijk door Duitsland. De benzine kost daar slechts iets meer dan een €, dus zorg dat je tank leeg is!

Rond 17.00 uur. Bij terugkomst zullen we gezellig een glaasje nuttigen en later zal dan de barbecue in de hens gaan. Tevens zullen we dan proberen een korte vergadering te houden om de structuur van onze club door te nemen.

Voor de wandelaars is er de mogelijkheid een tochtje te maken door de mooie omgeving.

Rond 18.00 uur. Voor de jeugd hebben we de uit Amerika over komen waaien, valvecover-races. Daar niet elke vader een kleppendeksel heeft liggen zijn ook andere voertuigen toegestaan mits niet langer dan het voornoemde deksel.

Dus; vaders help de jeugd een handje. (anders helpt de jeugd jullie, van het gereedschap af)

Na 21.00 uur. Na onze traditionele BBQ kunnen we weer gezellig een glaasje (of meer) nuttigen en we zullen trachten dan enig entertainment ter plaatse te krijgen. Er is een groot videoscherm aanwezig en eenieder die denkt iets op video te hebben dat het voor de andere leden interessant kan zijn, brengt die band mee.

Zondags

Rond 9.30 uur. Gezamenlijk ontbijt waarbij we dit weekend evalueren, evenals de voorgaande en de komende evenementen.

Voor de mensen die de dag verder willen doorbrengen op deze locatie zal er die mogelijk opengelaten worden.

Rond 10.30 uur. We denken dan aan een wandeling langs de Maas of het spelen van een partijtje minigolf.

Er is een mogelijkheid om de hele zondag te blijven en maandags pas naar huis te gaan. Een programma voor die extra dag zal dan nog besproken dienen te worden.

De kosten:

Voor de camping hebben we de speciale prijs bedongen van € 25 per overnachting voor auto + tent en maximaal 4 personen per plaats. Afrekenen op de receptie kantoor.

Advertenties Nederland:(aangeboden)

Corvair Monza sedan 1967 te restaureren Blauwmet./int. Blauw fl.3500 J. vd Worp 020-4 11 05 8

Corvair Monza sedan '67 aut. Carr. en int. in red. st. Motor dient in elkaar gezet te worden. € 750 Jaak Eijkelenberg 046-4514965 of corvair65@hetnet.nl

Corvair Monza Spyder '62 convertible Deels gerest. Onderstel en tank verzinkt P. Hilkens 06-10 94 59 77

Corvair Monza coupe 1965 140pk, met. grijs, gerest. in uitst. staat; € 9750 Piet de Vries, Callantssoog Tel. 06-53 16 47 60

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

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

Corvair Monza Sedan '67 orig. Ned. auto. Kl. Wit. Goede st. vr. pr. fl 9500 H.v.Sas Eindhoven 040-2443151

Corvair Monza sedan 1966 Blauw met. Int. zwart in perf. st. Kenwood CD m. 10CD wisselaar. Prijs € 6500 Na 18.00u Ono Hompe 06-15091921

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

(gevraagd):
Corvair cabriolet gezocht;
Arthur Ernon, Grotestraat 2,
6325 EA Berg en Terblijt
tel.043-6040364

Corvair Monza convertible PG
Peter Vijfvinkel Westervoort
Petervijfvinkel@zonnet.nl

Alle rubbers die je ooit vervangen hebt kun je aan me kwijt, ook al zijn ze (deels) stuk.
Jmljanssen@wxs.nl

Gevr. 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, ongebr., dozen, catalogi. Alles is welkom, ook **boeken of tijdschriften** over "customs & hot rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

Armsteun Monza 4-deurs rechts-achter, kleur zwart of evt. alleen plastic drager. Leon Janssen 046-4516323 of Onno Hompe 06-15091921

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

Voor restauratie of onderdelen:
Corvair conv. '62 in slechte staat Maar compl. Vr. prijs € 1000,- H. Beckers Tel.0032 2532.28.84

Frankrijk(aangeboden):
Corvair Monza coupe 1961 PG groen met.(nw.) F.fr. 50.000 Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

Corvair Monza coupe 1962 PG 102 pk creme/rood staat stil sinds 1980 F.fr 10 000 Perpignan 04 68 34 95 15
Er worden in Frankrijk meerdere auto's aangeboden. Zie hiervoor onze voorgaande edities.

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

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

Corvair convertible '61 prijs en kleur onbekend. Klaus Dibbern
Kdibbern@denc.de

Zie ook: www.corvair.de

CLARK'S NEW! 2002-2006 CATALOG

- OVER 650 pages • OVER 3 Lbs.!
 - OVER 14,000 part numbers
 - 100's of photos • technical assistance
- Clark's - more than just parts! Our 26 year reputation and our catalog speaks for itself!**

NEW CAT RUSHED \$6.00 (in U.S.A.)

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.
400 Mohawk Trail - Clubs
Shelburne Falls, Ma. 01370-9748
413-625-9776



doelstelling FEHAC

Oprichting en Doelstelling

De Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs, kortweg FEHAC is in 1976 opgericht door een tiental clubs voor klassieke personenauto's als belangenvereniging voor Klassiek rijdend Nederland. De steeds strenger wordende overheidsmaatregelen met betrekking tot het gemotoriseerd verkeer in het algemeen hebben soms juist voor de historische voertuighobby verstrekende gevolgen. Voorbeelden van dergelijke overheidsmaatregelen zijn Houderschapsbelasting, kenteken-eisen, technische eisen bij de APK van voertuigen, invoerrechten en milieu-eisen. Zowel gezien vanuit de overheid als vanuit het clubcircuit zou het niet prettig zijn als elke club afzonderlijk haar belangen t.a.v van dit soort regels bij de overheid naar voren zou brengen. Doelstelling van de FEHAC, die overigens bijna volledig op vrijwillige basis functioneert, is dan ook de behartiging van de gemeenschappelijke belangen van eigenaars en houders van voertuigen, die uit historisch standpunt in stand worden gehouden en al hetgeen daarmee in de meest ruime zin verband houdt (statuten FEHAC).

De FEHAC fuseerde in 1990 met de Vereniging van Clubs voor Klassieke Motorfietsen en Scooters (VOKM). De FEHAC is vooral de laatste tien jaar fors gegroeid en kan al geruime tijd de representant van historisch rijdend Nederland genoemd worden: er zijn momenteel ruim 200 van de circa 300 auto- en motorfietsclubs lid van de FEHAC en die 200 clubs hebben samen bijna 70.000 leden.

De aantallen groeien nog steeds. De clubs zijn onder te verdelen in algemene, regionale, merk-, type- en soortgebonden verenigingen, en variëren sterk in grootte: de grootste club heeft bijna 4000 leden en de kleinste heeft 10 leden.

Gesprekspartner overheid

Om haar doelstelling te bereiken stelt de FEHAC zich in de eerste plaats namens haar leden op als gesprekspartner van de overheid. Dit omvat niet alleen de centrale overheid, maar ook instanties als RDW/Centrum voor Voertuigtechniek & Informatie en het Centraal Bureau Motorrijtuigenbelasting. In het overleg ligt het accent op wet en regelgeving die de belangen van voertuigeigenaren kan raken. Een voorbeeld. Als de overheid zou besluiten dat alle auto's vanaf datum X moeten voldoen aan zeer strenge uitlaatmissie-eisen, dan zullen bepaalde (m.n. historische) auto's daar nooit aan kunnen voldoen. Het rijden met die auto's wordt dan in feite onmogelijk gemaakt. In zo'n geval zal de FEHAC zich sterk maken om uitzonderingen op zo'n regeling voor bepaalde categorieën voertuigen te bepleiten.

Een ander voorbeeld is geweest de bemoeilijking van het behoud van historische voertuigen door de invoering per 1-4-1995 van de Houderschapsbelasting. Gelukkig is er een schorsingsregeling gekomen die de eigenaar van voertuigen weliswaar jaarlijks wat geld kost maar de voertuighobby niet onmogelijk maakt. Gaandeweg is de FEHAC als volwaardig gesprekspartner geaccepteerd. Het is zelfs zo dat in veel gevallen vooraf de mening van de FEHAC gevraagd wordt over maatregelen die in voorbereiding zijn. Gelukkig is het besef ontstaan dat clubs en particulieren zeer bewust een 'technisch cultureel erfgoed' in stand houden.

Bestuursstructuur FEHAC

De FEHAC behartigt de belangen van alle soorten historische voertuigen: personenauto's, motorfietsen, scooters en rijwielen met hulpmotor. Vrachtwagens, bussen en (ex-) militaire voertuigen; sinds enkele jaren zijn ook de landbouwvoertuigen nadrukkelijk in beeld gekomen.

Deze voertuigsoorten hebben binnen de structuur van de FEHAC veelal elk een aparte commissie waarin specifieke voor deze groep van belang zijnde onderwerpen worden behandeld. De commissievoorzitters zijn tevens bestuurslid.

Naast de voertuigcommissies kent de FEHAC nog een onontbeerlijke Juridische Commissie en zijn er werkgroepen en ad hoc commissies.

Internationaal

Wat de FEHAC is voor de Nederlandse clubs, is de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) voor de federaties in de diverse landen.

Veel internationaal geldende regelgeving wordt in Brussel door de Europese Unie uitgevaardigd. De FIVA, waar de FEHAC ook bij is aangesloten, houdt daar de belangen van alle Europese 'classic'-liefhebbers in het oog.



De 2-deurs Monza Sport Coupé met bucket-seats vóór en neerklapbare rugleuning achter. Uit voorraad leverbaar in 2 uitvoeringen :

- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en 4-versnellingsbak
- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en Powerglide automatische transmissie.

Klasse, persoonlijkheid, sensationele lijn : de nieuwe Corvair MONZA

De dynamische lijn van de Corvair Monza 1965, schijnt wel een uitdaging om eens te proberen waartoe een Monza in staat is. Als U die uitdaging aanneemt, zult U ontdekken dat de Corvair Monza de eerste indruk waar maakt : het is een snelle wagen met felle acceleraties en een onberispelijke wegligging. Waar U ook rijdt, de Monza wordt altijd bewonderend nagekeken, want deze wagen is er nooit één van de vele. De stabiliserende werking van de vering en de betrouwbare remmen maken het mogelijk de 111 pk van zijn boxermotor met 2 carburators de vrije teugel te geven. Wij kunnen 3 carrosserietypen in 6 verschillende modellen aan U voorstellen : de Coupé is ongeëvenaard van lijn, maar de 4-deurs doet er qua sportief uiterlijk nauwelijks voor onder. Dit zijn dus twee hardtop modellen, dit betekent dat de middenraamstijl ontbreekt, hetgeen het uiterlijk en het uitzicht ten goede komt. De Convertible, een wagen voor liefhebbers van zon en licht heeft natuurlijk een elektrisch bediende kap. Het luxe-interieur van de Corvair Monza is boven alle lof verheven en herkent U aan vele details : in alle modellen bucket-seats voorin, fraaie bekleding, kaartentassen aan de voorste portieren en sierlijsten rond de wieluitsnijdingen.



De 4-deurs Monza Sport Sedan met bucket-seats vóór en neerklapbare rugleuning achter. Uit voorraad leverbaar in 2 uitvoeringen :

- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en 4-versnellingsbak
- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en Powerglide automatische transmissie.

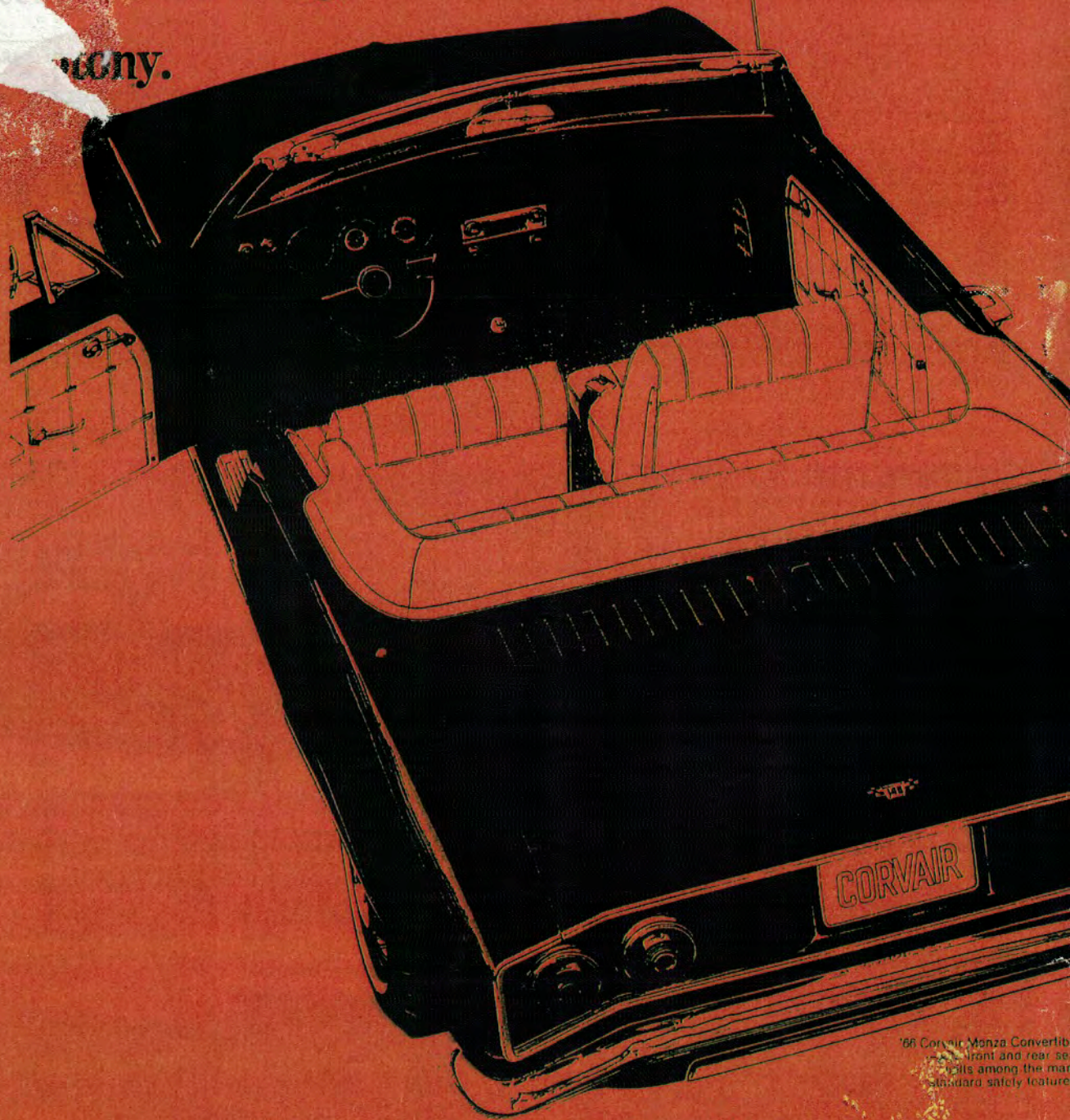


De Monza Convertible met bucket-seats vóór. Uit voorraad leverbaar in 2 uitvoeringen :

- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en 4-versnellingsbak
- met 6 cil. boxermotor van 111 pk en Powerglide automatische transmissie.

The first time you take a long, hard drive
break something.

The Chevy.



'66 Corvair Monza Convertible
front and rear seat
chairs among the many
standard safety features

Corvair-Unusual the Chevrolet way

**CHEVROLET
DOUBLE
DIVIDEND DAYS!**

NO. 1 BUYS • NO. 1 CARS
Now at your Chevrolet dealer's

The happy fact is, Corvair is about as unmonotonous as a car can get.

And it's not just that the engine is in back where you'd expect the trunk to be.

Or that the trunk is in front where you'd expect the engine to be.

Or even that the ride—thanks to 4-wheel independent suspension—is remarkably even-keeled where you'd expect bumps to be.

As with any exceptionally fine piece

of machinery, it's the way all these things work together that makes this a uncommonly nimble, sure-footed, easy steering, relaxing car to drive.

And right now—during your Chevrolet dealer's Double Dividend Days—is an unusually good time to get an unusual good buy on just the Corvair model you want. He's offering No. 1 Buys on the No. 1 Cars—which add up to a Double Dividend any way you figure.