

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



5° jaargang

4

Van de redactie

Het seizoen is weer ten einde en onze speeltjes staan weer op stal. Tenminste voor diegenen die er een onderkomen voor hebben.

Menige Corvairstaat in weer en wind de winter door te komen bij gebrek aan een onderdak. Als we al een garage hebben, hebben we die vaak nodig voor het repareren of verbeteren van kleinere hanteerbare delen van de auto(s). Met andere woorden; een Corvairstaatsliefhebber heeft altijd plaatsgebrek.

En dan hebben we ook nog onze dagelijkse bezigheden, want onze hobby zal toch ergens van betaald moeten worden. Bovendien zal er een inhaalrace plaats hebben om werkzaamheden in en om huis uit te voeren. Dat geldt ook voor de redactie, die allerlei klussen die zijn blijven liggen, op zich af ziet komen. En dan komen de clubbladen weer een beetje in het gedrang.

De eerste drie jaar van ons bestaan is er zes keer per jaar een clubblad verschenen, en daarna werden het er vijf met meer pagina's.

Voor de toekomst gaan we het nu een beetje op zijn beloop laten. Als er voldoende onderwerpen zijn maken we een blad zonder dat we een termijn in acht nemen. Ook kunnen we beter een blad brengen met inhoud dan dat we proberen vierentwintig pagina's vol te krijgen. Dat kan betekenen dat er rond de feestdagen, en dat is over minder dan twee maanden, waarschijnlijk een afgeslankt nummer zal komen. Ditt om toch een 'oude' gewoonte in stand te houden. Voorlopig heeft Wim Smits zich opgeworpen als vertaler van langere Engelstalige teksten, en dit verlicht aanmerkelijk.

Tegen een datum van verschijning aan is het de laatste tijd steeds meer een blok aan het been dan dat het een lust is om ons blad samen te stellen. Voorts zouden we wel eens graag willen weten welke advertenties er nog lopende zijn. Ze worden niet afgemeld na verkoop van een auto of het vinden van onderdelen of men

heef zich bedacht. Maar het nieuwe clubblad licht weer voor je. Veel kijk en leesplezier.

Meiden van De Wit

Zoals in onze vorige editie aangekondigd zijn de meiden met de Corvairstaat volop te zien op tv. Wie het verhaal volgt zal het best spannend vinden, maar de keren dat er door ons gekeken werd is dat uitsluitend om de Corvairstaat te zien. Zo was er onlangs (zondag 20 okt.) de scène te zien van de afbeelding in ons vorige blad. En dan letten wij bij het wegrijden natuurlijk ook op het geluid en eventuele rook aan de achterkant.

Colofon

5^e jaargang nr. 4

nov./dec. 2002

Uitgave en redactie:

Corvairstaat Nederland

Redactieadres:

Bornerweg 13

6141 BJ LIMBRICHT

Tel./fax 046-4 51 63 23

E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Administratie en abonnementen:

Julianaplantsoen 251

1111 XN Diemen

tel./fax 020- 6 92 94 25

E-mail m.cramer@amc.uva.nl

Clubsite:

www.corvairstaat.nl

Lid worden:

Door storting van € 30 op rek.

nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.

Corvairstaat Club.

Jaarlijkse contributie € 25

Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

Nieuwe leverancier

Sedert begin dit jaar is er een nieuwe leverancier van gebruikte Corvairstaat onderdelen op de markt. We hebben de man leren kennen in Amerika en hij kwam ons erg serieus over. Maar dat zegt niets. Voor vier en een halve dollar bestel je een catalogus exclusief verzendkosten (overzee) bij Cali-

ifornia Corvairstaat 5453 Alhambra Ave. Los Angeles CA 90032 of Bel je 001 323 223 2775. Ook www.CaliforniaCorvairstaatParts.com

Greenbrier

Onlangs is er een begin gemaakt met het goed lopend maken (nog geen revisie) van de motor van de Greenbrier van Wim Smits. Daar er vervelende vibraties in zaten en het vermogen ook niet optimaal was, werd als eerste een compressietest gedaan. De verschillende cilinders waren mooi op druk behalve de nr. 2 die geen enkele compressie vertoonde. Na de kop er af gehaald te hebben, bleek een loszittende klepzetel zijn gat wel met meer dan een halve centimeter groter te hebben gemaakt. Met alle waarschijnlijkheid is de kop er al eerder af geweest, maar na die 'reparatie' de heeft betreffende cilinder nooit gefunctioneerd. De zuiger was geheel blank terwijl de andere koolaanslag vertoonden. Echter tijdens bespreking achteraf met een revisiebedrijf kan het ook zijn dat door de instromende benzine de zuiger schoon gespoeld is. In een volgende editie zal over de vorderingen meer worden verteld.

Verkocht

In ons vorige keer gepubliceerde blokje op deze plaats maakten we melding van de verkoop van de lichtblauwe coupe van Jaak Eijkelenberg. Onlangs verscheen hij weer in een advertentie in het blad Auto-Motor klassiek. De wagen staat al weer te koop. Weliswaar voor een redelijk bedrag, maar de verhalen die er aan de verkoop gekoppeld waren (de vrouw van de koper vond hem zo leuk) waren volledig uit de lucht gegrepen. Dit is gewoon handel geweest, en had niets met liefhebberij te maken.

Bougies

Direct na het verschijnen van het vorige nummer kregen we van Jaap Slob te horen dat de type benaming van de bougies van NGK onvolledig was. Dit moet zijn NGK BP 5 HS.

laatste tijd, in vergelijking met enkele jaren geleden, steeds minder Corvair te koop worden aangeboden.

Dat kan verschillende oorzaken hebben. De belangrijkste is natuurlijk dat er steeds minder auto's zijn. Maar de auto's die er zijn, zijn gerestaureerd, en dan te koop aangeboden. En dan niet voor de luttele bedragen als voorheen. Corvairs voor twee of driehonderd dollar kom je niet meer tegen, ook al zijn ze nog zo slecht. Ze zijn tegenwoordig flink aan de prijs.

Ook worden er meer en meer onderdelen aangeboden zodat men kan denken dat de niet meer te restaureren auto's uit elkaar gehaald worden en in onderdelen worden aangeboden. Maar ook veel aangeboden onderdelen zijn specifiek nagemaakt en verbeterd. Gelukkig zijn ze hier bij ons wel nog betaalbaar, en handelaren weten er nog altijd te vinden die schappelijk over de toonbank gaan.

Spyder

De turbocorvair van Caroline Nelis is in een gevorderd stadium. De carrosserie is inmiddels van een nieuw jasje voorzien en zou (we hebben hem nog niet gezien) er piekfijn op staan. Daar er aan het blok nog al een en ander haperde zal dat nog even op zich moeten laten wachten. De koppen zijn beide in revisie, enerzijds omdat er lekken langs de klepzetels waren, anderzijds omdat het blok een keer zo heet moet zijn geweest dat in een van de koppen vervorming van de verbrandingsruimte heeft plaatsgehad.

Bij het schoonmaken van de cilinders, die vol verbrande en versmolten troep zaten, ontdekten we een scheurtje in het onderste gedeelte (skirt). Aangezien Clark's alleen opgeboorde cilinders levert en er dus een aangepaste zuiger op zou moeten, hebben we bij een persoonlijke relatie een standaard cilinder kunnen bemachtigen.

Het is nu wachten totdat het (zware) pakketje van overzee zal arriveren.

Agenda

- Nov. 2-3 Retromobile
La Louviere (B)
- " 2 Miniatur Beurs
Slagharen
- " 10-11 Oldt. Beurs Spa
(aanbevolen)
- " 15-17 Race Tuning & Oldt.
Grensl. Hall. Hasselt B
- " 16-17 Autotron Rosmalen
- " 17 Onderdelendag Almere
- " 18 Collectie auto's Palais
des Congres Parijs.
- " 23 Hist. Rallye St. Niklaas
- " 24 Min. Ruilbeurs College
Maasmechelen (B)
- " 30 NAMAC min. Beurs
Houten
- " 30 Min. Beurs Tegelen
- " 29/Dec. 8 Motorshow Essen
- Dec 7 Oldt. Beurs Flowerdome
Eelde
- " 8 Min. Beurs Spaarnehah
Haarlem
- " 21 Min. Beurs Postillon
hotel Dordrecht
- " 22 Min. Beurs Mercure hotel
Amsterdam
- " 15/17 KleintjeVehikel Utrecht
2003
- Jan 4 Documentatiebeurs Vught
- " 4 Apeldoornse Oldt. beurs
Americahal
- " 10/12 Interclassics
Maastricht
- " 11 Oldt. beurs Rosmalen
- " 25 " " Leiden
Groenenoordhallen
- " 31 Hist. Rallye Monte Carlo
- Feb. 1 Flanders collection
Expo Gent
- " 8 Oldt. beurs Rosmalen
- " 10 " " Roeselare (B)
- " 15 " " Doetichem

Memorabilia

In de laatste Corsa Communique stond een artikeltje dat we jullie niet willen onthouden. Een vroegere Corvairliefhebber, Stephen Christy uit Chicago had een buitenhuisje gekocht. Hij vond bij het inrichten daarvan een papiertje achter de koelkast. Het was een service/instructie handleiding uit de jaren zestig met daarop een Greenbrier afgebeeld.

Stephen doneerde dit pamfletje aan Corsa, en het zal waarschijnlijk aan het CPF (Corvair Preservation Fund) overgedragen worden.



Not only do G-E refrigerators have outstanding features—they are well-designed, dependable, and precision-built. There is exhaustive testing in the laboratory and in the home.

Efficient, nationwide product service is available. No matter where you live—or move.

FOR SERVICE AFTER THE WARRANTY PERIOD

Even the finest precision-built appliances may require service from time to time. In some areas, authorized General Electric major appliance service organizations offer service contracts, beyond the original warranty period, which enables you to budget for such possible occurrences.

Contact your local authorized General Electric major appliance service organization to ascertain whether service contracts are available in your area, and to learn the details of their plan and its terms and conditions.

Materiaal

Van Ruud Keers ontvingen we al enkele maanden geleden een flinke hoeveelheid fotomateriaal voor ons blad.

Het zijn kleurenkopieën van folders die hij van een goede vriend te leen kreeg om te kopiëren. Hij deed dat twee keer. Het was zijn bedoeling deze over te nemen, maar dat kon niet. Reeds in onze vorige uitgave hebben we dankbaar hiervan gebruik gemaakt (o.a. omslag) en ook in dit blad staan er enkele.

Shirts

We hebben de mogelijkheid om een aantal zomershirts te laten bedrukken met ons clublogo. Daarvoor moet er wel voldoende belangstelling zijn. Het betreft shirts (overhemden) met korte mouwen, in blauw, met een witte opdruk van ons logo op het borstzakje. Als je hiervoor belangstelling hebt, laat het even weten bij de redactie, en vermeldt meteen het aantal en je maat er bij. Wij denken dat de shirts rond de € 17 gaan kosten.

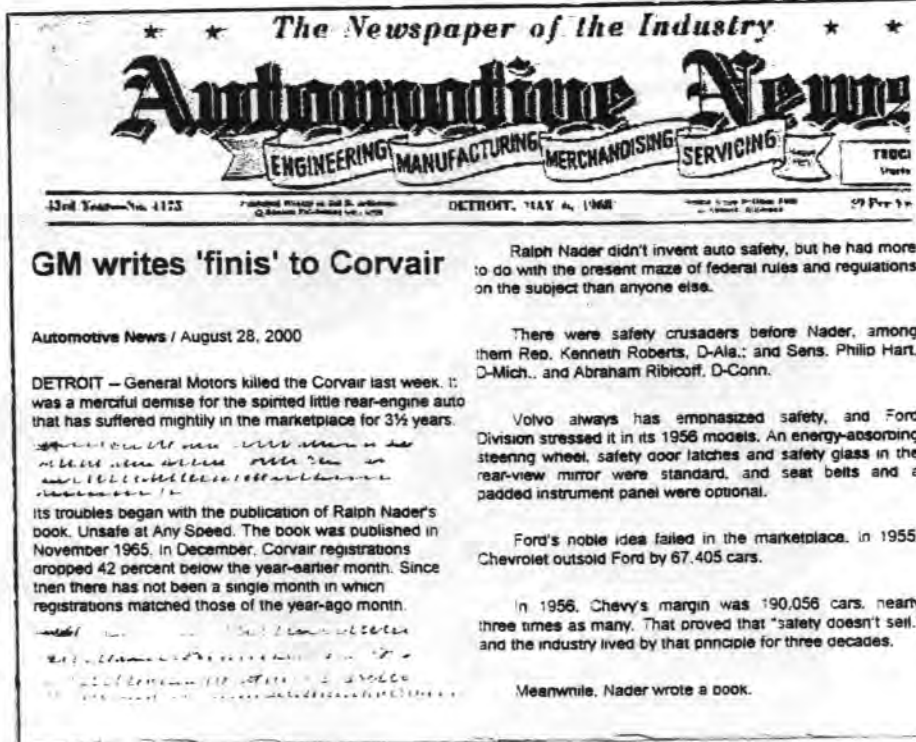
Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair.
Deel 20 Vert. Wim Smit
Corvair Affair Mike knepper

Toen *Unsafe at any speed* in november 1965 verscheen was General Motors al tot over haar oren in Corvair rechtszaken verwickeld, 106 stuks om precies te zijn. Nu zijn rechtszaken voor grote ondernemingen in de regel normale aangelegenheden, maar de situatie rondom de Corvair begon zo langzamerhand op een groot probleem uit te draaien, zodat de juridische afdeling van GM er steeds nadrukkelijker in betrokken werd. Terwijl *Unsafe* bij het grote publiek maar weinig losmaakte, was de zakenwereld en in het bijzonder General Motors er zeer van onder de indruk. En van de auteur. Want nog vóórdat *Unsafe* gepubliceerd werd was Nader in de schijnwerpers van de juristen van General Motors komen te staan.

Als er maar liefst 106 rechtszaken tegen een onderneming uitstaan die betrekking hebben op een en hetzelfde product trekt dat de aandacht van de juridische wereld. Men ziet een interessante rechtzaak ontstaan en gaat op zoek naar bronnen om zich over het onderwerp te informeren. In zulke gevallen is de Amerikaanse Orde van Advocaten een goede plaats om de zoektocht te beginnen. En toen de aanvragen om informatie over de Corvair zaak daar begonnen binnen te stromen was dat het begin van de verspreiding van de naam Ralph Nader. Nog voor de verschijning van het boek werd Nader in een ATLA publicatie al genoemd als een bron van informatie en kennis met betrekking tot de veiligheidsproblemen van de Corvair. Toen deze publicatie op de bureaus van de juridische afdeling van General Motors terecht kwam was de vanzelfsprekende reactie van de mensen daar: "Wie is die Ralph Nader en waarom zegt hij al deze dingen over de Corvair?"

Deze vraag was in het bijzonder van belang voor Aloysius F. Power, GM's hoofd juridische aangelegenheden en de man die als geen ander de toenemende hitte van al deze Corvair rechtszaken begon te voelen. De ATLA publicatie meldde dat Nader over "een belangrijke hoeveelheid informatie over de Corvair" beschikte. Power had snel in de gaten dat Nader niet direct betrokken was als raadsman bij de uitvoering van de aangespannen rechtszaken. Toch maakte zijn betrokkenheid, zijn status als expert hem tot een sleutelfiguur. Maar wie was die

aanklagers eisten en kregen \$ 225.000,-. En in deze voor de aanklagers succesvolle rechtzaak dook als advocaat opnieuw de naam Nader op. Wie is dat toch, vroeg Power zich opnieuw af. Een snel onderzoek door zijn afdeling leverde een door Nader geschreven artikel op voor publicatie in het ATLA magazine, dat uiterst kritisch was over de stabiliteit van de Corvair in het gebruik. De kern waar het allemaal om draaide in al die 106 rechtszaken. Het was duidelijk dat deze onbekende advocaat zich aan het ontpoppen was als een invloedrijke en



man? En wat wist hij precies? Wat betekende "belangrijke hoeveelheid informatie" nu eigenlijk? En als cynische bedrijfsjurist kwam hij ook niet om de vraag heen waar nou precies het belang van Nader in deze kwestie gezocht moest worden. De belangstelling van Power voor Nader inzake de Corvair was nog maar nauwelijks gewekt of in een heel andere rechtzaak losstaande van de Corvair dook de naam Nader opnieuw op. Deze zaak ging over een defect gaspedaal van een Chevrolet type 1960. Tijdens de eerste rechtzaak won GM maar in beroep werd deze beslissing herzien. De

krachtige tegenstander. Een basisregel in de advocatuur is: ken je tegenstander. Power nam het besluit daar maar eens aan te gaan werken. Wanneer precies en wat er werd gezegd is niet meer te achterhalen maar op zeker moment riep Power zijn medewerkers bijeen en naast alle andere drukke werkzaamheden kregen zij de opdracht om alles over Ralph Nader te weten te komen. En men ging aan het werk. De eerste weken gebeurde er niets. Maar in het najaar van 1965 verscheen er een artikel van Nader met als titel: "Winst in plaats van Engineering- Het

Corvaire verhaal" in The Nation, een voor Amerikaanse begrippen links blad met een kleine oplage, met frontale opstelling ten opzichte van het grootschalige Amerikaanse bedrijfsleven. Het bleek een samenvatting te zijn van het hoofdstuk over de Corvaire in *Unsafe*. In onbedekte termen beschreef het de mening van de schrijver dat General Motors bij de ontwikkeling van de Corvaire met voorbedachte rade de winstgevendheid voorrang had gegeven op de veiligheid van de consument. Power zei er later over dat het hem was opgevallen dat Nader klachten naar voren bracht die al in de eerste ronde van de rechtszaken uitgebreid ter sprake waren gekomen en door GM waren gewonnen. Het begon er op te lijken dat Nader een opportunist was die er alleen maar op uit was om GM en de Corvaire "op alle voorpagina's van alle kranten in het land te krijgen". De enige verklaring die Power er voor had is dat Nader andere belangen had met de Corvaire zaak dan enkel het dienen van het consumenten belang. En zo ontstond er langzamerhand toch iets meer duidelijkheid over deze tegenstander. Het werd tijd om eens een paar stappen te ondernemen.

Power vroeg een van zijn medewerkers om contact op te nemen met Royal Globe Verzekeringen, een GM product verzekeraar, om te vragen of zij een privé detective kenden die wat informatie over Nader zou kunnen verzamelen. Dit leidde tot een beschaafd uitgevoerd onderzoek naar Nader's verleden door ene William F. O'Neil die op onderzoek uitging in Nader's woonplaats Winsted in Connecticut. Zo ontdekte hij zaken als het bezoek van Nader aan de zondagschool, zijn baantjes als krantenbezorger, en dat hij regelmatig ging eten de Highland Arms, een bekend restaurant in Winsted. De Highland Arms was eigendom van een openhartige en

eigenzinnige Libanese immigrant, genaamd Nathra Nader, Ralph's vader. Power was over dit onderzoek niet tevreden. Eileen Murphy was GM's juridische bibliothecaris. Het is niet duidelijk hoe en waarom zij met de zaak Nader werd belast maar vlak voor kerstmis 1965 belde ze met Alvord & Alvord een advocatenkantoor in Washington D.C. en sprak met een van de advocaten Richard Danner. Ze maakte duidelijk wat ze wilde: een professioneel onderzoek naar de persoon van Ralph Nader. Murphy en Danner



ontmoetten elkaar enkele dagen later in D.C. Ze bracht alle informatie die GM over Nader had verzameld mee, wat niet veel was, en maakte Danner duidelijk wat nu precies de reden van GM was voor de belangstelling in de jonge advocaat: Kon Nader op de een of andere manier betrokken zijn bij de veelheid aan rechtszaken tegen de Corvaire via contacten met de advocaten van de aanklagers? Dit zou betekenen dat als aangetoond kon worden dat Nader ten dienste zou staan van de oppositie - een rol die verder zou gaan dan enkel de positie van Corvaire expert - zijn ergerlijke, vasthoudende stem tot zwijgen gebracht zou kunnen worden. Danner accepteerde de opdracht. Maar hijzelf was geen privé detective zodat zijn eerste stap was om de diensten in te huren van iemand die het feitelijke zoekwerk zou kunnen verrichten. Danner kwam in contact met Vincent Gillen die een privé detective bureau voerde in New York en Gillen bracht het project uiteindelijk in beweging. Laten we nu even

afstand nemen van de ontwikkelingen die zich voltrokken en even voorbij gaan aan wat we nu weten over de uitkomst, en de situatie eens analyseren. De gebeurtenissen waren in gang gezet met Power's betrekkelijk bescheiden verzoek om er achter te komen wie Ralph Nader was. Een eenvoudige en gerechtvaardigde vraag, gezien de feiten die hij had. Dit verzoek had een onbruikbaar onderzoek door O'Neil opgeleverd. Power wilde meer en liet het overnemen door Murphy. Zij zette een volgende stap door Danner in te schakelen, die de opdracht weer doorschoof naar Gillen. (Als je ooit 'zeg het voort' hebt gespeeld met een kring mensen dan weet je dat zelfs de meest eenvoudige boodschap doorgefluisterd van persoon tot persoon aan het einde van de kring een uitkomst oplevert die in de verste verte niet meer lijkt op de originele boodschap. Je begrijpt dan ook hoe de krachten van de bedoeling van de opdracht van Power kon en zou groeien). Om eerlijk te zijn, Power had vermoedelijk geen idee van de krachten die hij had losgemaakt. Laat staan van de potentiële gevolgen. Gillen, onder de indruk van zijn opdracht van de grootste en sterkste onderneming van het land, liet er geen gras over groeien en schakelde een fiks aantal detectives in voor dit project. Eind januari liepen er speurhonden op de Universiteit van Hartford waar Nader had lesgegeven, in Winsted in gesprek met zijn vrienden, in New York bij zijn uitgever, en waren ze aan het rondneuzen in zijn woonomgeving in D.C. Voor Gillen had het net zo goed een onderzoek kunnen zijn naar een communistische samenzwering om het vrijheidsbeeld te kidnappen. Maar alle activiteiten leverden niets op. Toen de rapportages van zijn mensen binnenstroomden werd al snel duidelijk dat Ralph Nader een van de minst interessante mensen was waar Gillen en zijn

mensen ooit onderzoek naar moesten verrichten. Dagen zat Gillen gebogen over rapporten die zeiden dat Nader rustig en bescheiden was, eerlijk en gewetensvol tot vervelens toe, kerkgaand, knap, zorgzaam, doelgericht, hardwerkend en ambitieus. Het leek wel de beschrijving van een nobele padvinder. Niets in de rapportages wees op iets negatiefs over Nader. Hij deed wat hij deed omdat hij er in geloofde. Zelfs de mensen die waren ingehuurd om al zijn bewegingen in de gaten te houden stonden met lege handen. Geen wild nachtleven, geen geheime voorliefde voor sterke drank, geen abonnementen op homo literatuur. Nader, rapporteerden zij, besteedde zijn dagen aan zijn

strijd tegen de ondernemingswindmolens en zijn avonden afgezonderd, lezend en schrijvend in zijn kleine slonzige appartement. Danner kon niet veel meer dan het doorgeven van deze rapporten aan Murphy. Maar Murphy was er niet tevreden mee. Er moest meer aan de hand zijn met de persoon Nader. De hitte liep op aan het juridische Corvair front en Nader was steeds weer een onderdeel in de gerechtelijke stappen. Hij kon gewoon niet de nobele padvinder zijn die de rapporten van hem hadden gemaakt. In het begin van het nieuwe jaar, als Nader op het punt staat voor de subcommissie te verschijnen wordt Murphy het blijkbaar zat. Volgens Ralph Buckhorn in zijn boek "*Nader, de advocaat van het volk*"

schreef Murphy aan Danner: "Er zijn te veel tegenstellingen om deze conclusies juist te laten zijn". De druk liep op. Danner, schrijft Buckborn vervolgens, schrijft op zijn beurt aan Gillen: "Wij gaan problemen krijgen met de juistheid van jullie rekeningen tenzij er informatie boven tafel komt die wat meer in de buurt komt van de werkelijke achtergronden van Nader". Nu wordt het verhaal over wat er daarna gebeurde onduidelijk. Danner en Gillen blijven er bij dat het onderzoek nooit een vrijpostiger karakter kreeg dan: "Neem me niet kwalijk, maar" snuffelend in Nader's geschiedenis en de dagelijkse observaties van zijn activiteiten. Nader heeft dat echter geheel anders ervaren. *Wordt vervolgd.*



CORVAIRS HAVE a reputation of being "tricky" cars to drive. Many have been involved in one-car accidents such as this in which Television comedian Ernie Kovacs lost his life. Improvements in 1965 should make it harder for unskilled driver to get into trouble.



CORVAIR

Corvair Convention in Flagstaff (vervolg)

Zoals vorige keer beloofd zal ik in dit artikel wat verder ingaan op het internationaal treffen in Flagstaff in juni van dit jaar.

Daarvoor ga ik even terug naar een paar Corvairs die ik voor Flagstaff reeds gezien had.



Zo was er de redelijk gave vierdeurs 700 sedan uit '64 op een slopersterrein bij Carson City.

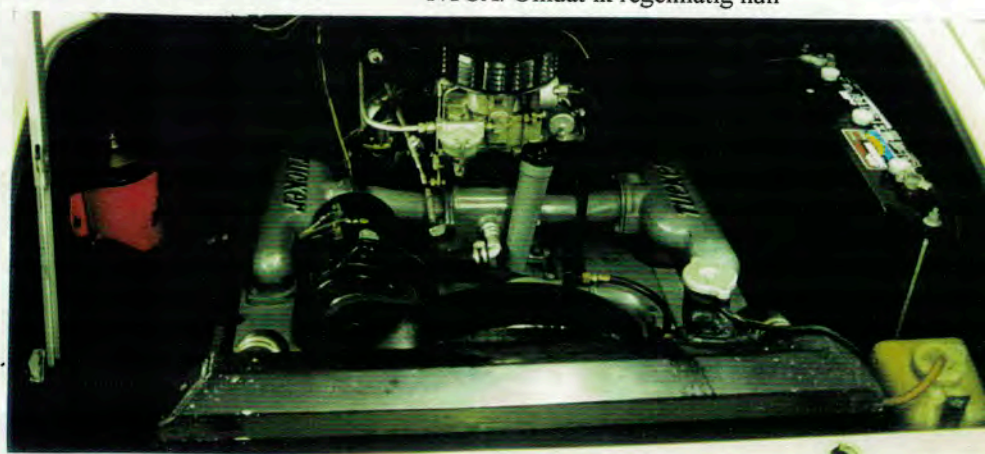
De eveneens '64 sedan Monza met getint glas van de moteleigenaar bij wie we twee dagen verbleven in Boulder bij Las Vegas, waar we ook de LM met V8 motor ontdekten. Deze had wel een zeer apart motordeksel. De achterruit was met een gecompliceerde constructie verweven met het deksel zodat met een opening motor en aandrijving goed bereikbaar was. Ook de ophanging was geheel veranderd en hiervan was niets van Corvair te bespeuren. Ofschoon er iets van Porsche rond de kentekenplaat stond was in ieder geval het blok een heuse V8. De rest kon ik niet definiëren.

De twee EM's in het museum op de vijfde etage van Imperial hotel casino, waar ook de Tuckers stonden moeten in dit verhaal natuurlijk niet vergeten worden omdat een van de voorgangers, de Tucker dus, hier tijdelijk prominent aanwezig was.

Een zwarte LM coupe vond ik in Seligman langs de route 66. Deze had, volgens een andere verzamelaar in dat dorp, een verkeerde olie in de automatische bak zitten en was defect geraakt. De wagen was te koop voor \$500. De verzamelaar had er ook een staan, maar was meer een Fordman. Met hem maakte ik op de vroege zondagmorgen een praatje waarbij er foto's en oude

Ergens in de buurt van Carson City bij een handelaar deze '64 vierdeurs Monza.

rekeningen tevoorschijn werden gehaald. Vroeger had hij ook Corvair gereden toen hij werkte bij Paxton, een fabriek waar men mechanische turbo's maakte.



In Flagstaff had ik vanuit ons hotel vanaf de eerste dag een mooi zicht op een prachtige witte '65 coupe die de hele week daar met tussenpozen geparkeerd stond. Later sprak ik met de eigenaar en deze vertelde me dat het toch maar

zijn "daily driver" was. Zijn goede Corvair had hij thuis gelaten.

Ik vervolg nu met mijn dagboek zij het ook nu weer in verkorte vorm: Vandaag onze eerste vollen dag in Flagstaff. Op allerlei plaatsen kon je zien dat er een Corvairtreffen plaats had. Vanaf het balkon had ik zicht op een prachtige witte '65 coupe. Na een hapje met koffie op onze kamer die gelukkig op het noorden ligt (vanwege de warmte) en een frisse douche de papieren ter hand genomen om te zien waar we moesten zijn. Op de achtergrond passeert weer een trein van de Santa Fe lijn, met oorverdovend lawaai toeterend. Meestal bestaand uit drie locomotieven met een tactig a honderd wagons daarachter geladen met vrachtwagenopleggers of containers, soms dubbel gestapeld. Het lawaai doet voorkomen alsof ze onder het balkon door rijden. Het conventieterrein ligt op circa een halve mijl, dus goed te lopen. Daar aangekomen ons eerst laten inschrijven. We zouden dezelfde middag of daags erna een deelnemerspakket ontvangen. Daarna een oriënterend rondje over het terrein, dat bestond uit verschillende gebouwen met dito parkeerplaatsen. Hier ontmoette ik Rusty Rose van NTCA. Omdat ik regelmatig hun

Een Tucker motor. Deze waterkoeler vertoont sterke overeenkomsten met de Corvair.

clubblad ontvang herkende ik hem. Wij maakten kennis met elkaar en vroeg hem of hij wist waar Carolyn en Clay Wispell ergens



Boven en onder; Iedereen die een beetje gelezen heeft over de historie van Route 66 kent de foto wel van het winkel/museumpje in Hackberry. Het plaatje met de Corvette onder het afdak of bij de pompen kom je in vele boeken tegen maar wat langszij en achterom staat is minstens zo interessant.

Rechtsboven De Monza coupe met een geruïneerde bak, te koop voor \$500.

De rode 700 sedan die op de vijfde etage samen met de Tuckers in het Imperial museum stond was uiteraard om door een ringetje te halen.

Zomaar ergens langs de weg, maar wel achter draad; een Lincoln Premiere uit 1956.



waren. Wij kennen hen reeds enkele jaren. Even later kwamen we hen tegen en na een hartelijke begroeting zijn we met hen de stad in gegaan omdat hij er even wat boodschappen moest doen. Terug op "Little America" gingen we weer ieder onze eigen weg. later in de middag ontmoetten we ook onze Franse vrienden Patricia en Paul Dupuis. Van hen vernamen we dat ook Thierry Naudot en zijn vrouw in aantocht zouden zijn. Met Clay die we ook weer tegen kwamen die middag spraken we af later in de week samen uit eten te gaan. Een bezoekje aan de "vendors" bracht ons in contact met Charly Dye, een Corvair-enthousiast die de mond niet op de verkeerde plaats heeft zitten, trouwens Mark Aksamit van South West Corvair had het ook naar zijn zin. Later op de avond zijn we de stad in gegaan die in tegenstelling tot andere Amerikaanse steden zeer levendig was. Er waren ook diverse muziek optredens. Het publiek, meest jongeren, waren studenten van de plaatselijk universiteit.

wieltjes voorzien een plank laten aflopen, maar dat hebben we gemist. Tijdens onze wandeling langs de verkooptafels die binnen stonden maakte ik kennis met Mark

dat niet lukte een stel deurrubbers die hij in de geweerolie had gezet tegen uitdrogen; waarschijnlijk waren ze dat al, maar door de dikke smurrie was dat niet te zien.



De mooie '65er coupe die ik elke morgen mocht aanschouwen als ik de gordijnen opende.

Corbin. Hij vertelde me regelmatig contact te hebben met Thomas Stingl en Guus kende hij ook goed. Thomas had hij al eens bezocht. Ook werd ik aangesproken door een man uit Colorado, zijn naam vergat ik helaas, en zoals de

Een andere verkoper, de enige niet commerciële, zei me wel t.z.t. aan onderdelen te kunnen helpen voor mijn Corsa die al twee jaar staat te wachten op restauratie; ik zou later in de week nog eens langs komen. Toen we weer naar buien gingen ontmoetten we Paul Dupuis weer. We maakten een afspraak om die avond samen uit eten te gaan ook Naudot en zijn vrouw zouden mee gaan. Het zou een 'Chinees' worden waar Paul goede ervaringen mee had. Het bleek een echte te zijn want de Amerikaanse taal was hij niet machtig. Maar het bleek ook bij hem op de hoek te zijn. Later zijn we gezamenlijk naar zijn kamer geweest en hebben we een afspraak gemaakt om de volgende dag een rondrit te maken; hij wist nog aparte plekjes. Donderdag 27 juni.

Als eerste ging ik naar de kamer van Carolyn en Clay om te zeggen dat we die dag niet in de buurt zouden zijn. De Fransen waren al aanwezig op het afgesproken tijdstip. We besloten onze eigen auto mee te nemen zodat we ons vrijer konden bewegen. En ik een sigaret kon roken, want buiten was er een algehele rookbeperking i.v.m. het algehele brandgevaar.



Woensdag 26 juni.

Op het terrein stonden de wagens nu beter opgesteld als de dag er voor. Bij de zeven aanwezige V8-corvairs kregen we een formulier om een keuze te maken in "Peoples Choise". In de namiddag zou er de "valve cover race" plaats vinden; dit is kleppendecksels van

Waar hebben we deze wel eens meer gezien? Juist! In een van onze voorgaande nummers waarvoor we een artikel uit "This Old Truck" haalden

meeste Amerikanen die we ontmoetten, willen ze uitsluitend praten over "Holland". Op de buitenplaats wilde me Charly een aantal brochures verkopen, en toen

er een algehele rookbeperking i.v.m. het algehele brandgevaar. Onderweg reden we in een politiefuik. Elke automobilist werd hier nog eens gewezen op het grote brandgevaar en kreeg een formulier waarop stond waar men zich aan te houden had. Na een volgende stop bij een aantal

honderden gebruiksvoorwerpen, varerend van een tandartsenpraktijk uit de jaren '20 tot een wasmachine verzameling. Maar vooral veel auto's. Ook een plankenzaag, aangedreven door een wel heel langzame stationaire petroleummotor werd er gedemonstreerd.

Toen de Franse dames weer wilden gaan "shoppen" zijn wij weer teruggegaan naar Flagstaff, dat altijd nog zo'n twee uur rijden was. We hadden nog een afspraak lopen met de Wispells, en ik wilde nog wat onderdelen kopen. Die avond hadden we een etentje met hen, en daarna hebben we in de lounge noch wat zitten nakaarten waarbij ik aan aantal Corsa leden mijn verhaal moest doen. Ook had ik hier aan voorafgaand een gesprek met en vrij jonge bezitter van een 140 met airco die dezelfde problemen had als ik met de 140. De Fransen zouden daags erna vertrekken, maar wij werden toch zeker op het "banquet" verwacht. *Wordt vervolgd.*



verkoopstalletjes van indianen, waar bijouerieën verkocht werden, en waar de Franse dames nogal interesse in hadden, kwamen we in Sedona. Dit is voor de Amerikanen een toeristische plaats, en dat was te zien ook. Wij reden door naar een enige tientallen mijlen verderop gelegen voormalige zilvermijn. Hier stonden diverse oude gereedschappen opgesteld rond de markante gebouwen die tegen de flanken van een berg waren gebouwd. Binnen was er een museum gevestigd. Het bleek ook dat in het hele gebied mijnbouw was geweest en toen we dan ook enige mijlen verder zuidwaarts het typisch mijnstadje Jerome bezochten, stond er een oude vrachtwagen met een beschrifting verwijzend naar een goudmijn annex "ghost town", een mijl verdrop in de bergen. Toen we daar aankwamen viel mijn mond open. Wat hier stond in zijn omgeving zie je niet in een museum. Na een schamele entreeprijs betaald te hebben, kwamen we op een terrein met wat hutjes, afdaken en schuren waarin

Een tractor met achter slechts een wiel op basis van een T-Ford. Het plaatje op de tank vermeldt dat hij nog steeds werkt. Het fabrikaat is onbekend.

Veel stond er gewoon buiten opgesteld en er werd ook wat gerestaureerd. De tijd stond hier vijftig a zeventig jaar stil. Later zijn we teruggegaan naar het stadje en hebben in het oudste hotel waar nu een restaurant gevestigd is, een hapje gegeten.

Een '64 coupe bij de vriendelijke Ford verzamelaar in Seligman Az.



Een deel van een prachtig stel Kelsey Hayes spaakwielen te koop op de 'vendors place'; prijs onbekend





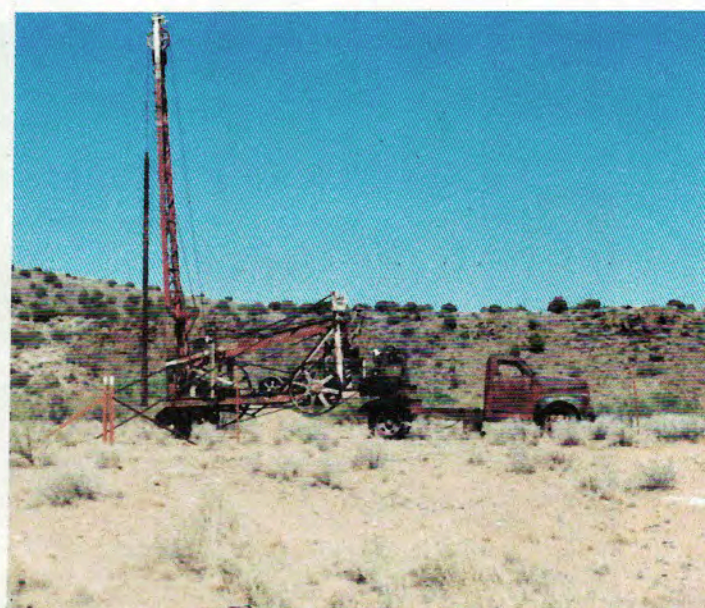
Boven: Een sferplaatje in de "ghosttown" nabij Jerome.

Boven rechts: Een deel van de opgestelde voertuigen uit de tijd dat route 66 zijn bekendheid kreeg.

Rechts de Corveight met een wel zeer speciale ophanging, gezien in Boulder City

Onder: Een handelaar die meer Studebaker modellen had staan dan deze Hawk uit 1962.

Onder rechts: Als men geen goud, olie of water vond, en de machine begaf het, liet men de hele handel staan. Zo lijkt het tenminste.





Deze Ford County Squire woody wagon uit '53, zo te zien nog steeds in gebruik als 'daily driver', schoot ik tegenover het restaurant in Jerome.

Rechts: Een loadside pick-up van een NTCA-lid op de conventie. Om door een ringetje te halen.

Onder: De restanten van het eens zo florerende goud- en zilver mijnbouw gebied te zuid-oosten van Sedona Az. Het is nu enigszins toeristisch ingericht, maar veel belangstelling hiervoor is er niet.



Lustrumtreffen Afferden

Het aantal inschrijvingen was niet zo hoopgevend, maar gezien de weersvoorspellingen kan ik me voorstellen dat velen gewacht hebben tot het laatste moment. Vanuit het zuiden waren we deze keer ook niet met ons vertrouwde driemanschap; Jaak had nu eenmaal ingeschreven voor de beurs in Rosmalen, en kon daar niet meer onder uit.



Aanvankelijk was het de bedoeling om met de caravan op vrijdag al te komen omdat ik wist dat er een delegatie uit Karlsruhe die dag zou arriveren, maar omdat ik verplichtingen had jegens onze dochter, die juist die dag haar studie beëindigde met de uitreiking van de "Bul", moest ik die dag verstek laten gaan.

Wat enkelen verwachtten kon ik wel waar maken. Ik kwam met de "Wiegiers sedan", met vernieuwde trekhaak en de caravan.

Ik wist dat er meer 'nieuwjes' zouden komen opdagen, zoals de coupe van Hans Tesselaar en de '60 sedan van ons nieuwe lid Marinus van der Craats.

Tot vier uur in de morgen had ik nog aan de "Wiegiers sedan" gewerkt om hem presentabel te krijgen, en ofschoon ik de sierlijstjes langs de kokerbalken en

de wielkasten heb moet laten schieten, kon ik er toch mee voor de dag komen.

Met Pierre, die zoals altijd met de rode Corvette zou zijn, had ik afgesproken rond tien en zaterdagochtend te vertrekken.

Voor ons zou het ongeveer anderhalf uur zijn, maar omdat ik onderweg ook nog de caravan uit de stalling moest halen kwam daar een klein half uurtje bij.

Het was droog die morgen maar even nadat we de caravan aangekoppeld hadden begonnen de eerste druppels weer te vallen.

Een van de nieuwe verschijningen binnen de club; de mooie 140 pk coupe van Hans en Heleen Tesselaar.

Omdat het de eerste reis was met deze auto, en vooral met de nieuwe trekhaak reed ik voorzichtig, om eerst het gedrag van de combinatie te leren kennen. De wagen hield zich prachtig, en een half uur later kwamen we op camping Roland aan. Het bleek al meteen dat de prijs niet de vermelde 25 euro was, maar slechts 15, hetgeen ons ondanks de lichte regen die nog viel, voorlopig genoeglijk stemde. Op hetzelfde moment kwam Mike achter ons aan, en hij kon al vertellen dat de Duitse delegatie uit Karlsruhe, t.w. Roland Mehl, Ingo Illinger, beide met vrouw en dochter, en Thomas Stingl, zeven man sterk er al was.

Later kwamen er nog vier bij vanuit Berlijn en Bremen, die ook

nog een stel uit Dortmund mee hadden gebracht.

De uit Berlijn afkomstige Peter Krug had een 500 sedan bij zich, de eerste van dit type die ik hier in Europa heb gezien. Jammer genoeg was er door het slechte weer weinig mogelijkheid de auto's gedetailleerd te bekijken. Het terrein oprijdend zagen we her en der reeds diverse Corvairs van al even diverse types staan. We zorgden eerst dat ons kampement in orde was, om daarna wat gezelschap op te zoeken.

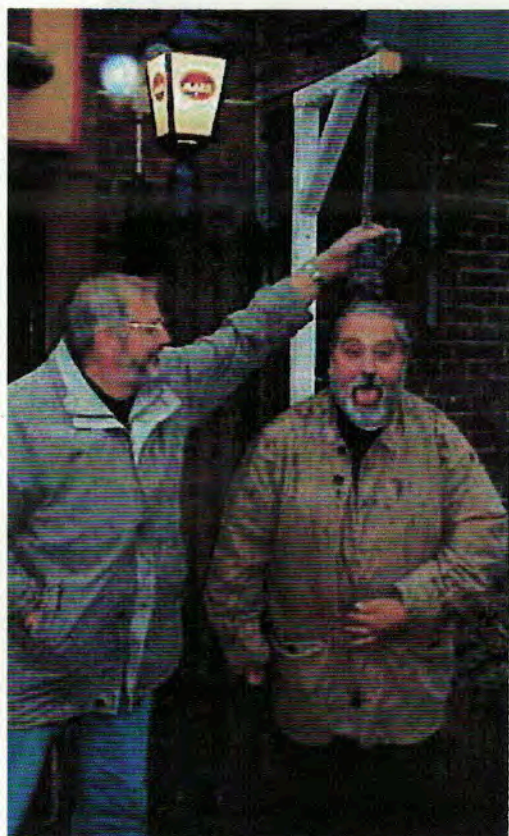
Een tijdje later kwam Ronald Vijsma aanrijden. We hadden hem al eerder verwacht, en het eerste wat door ons hoofd schoot was dat hij onderweg panne zou hebben gehad. Echter, het bleek dat hij al in de buurt van Arnhem in een geheel ander Afferden was geweest, en daar noch Corvairs noch een camping had gevonden. (In ons clubblad staat toch duidelijk waar dit Afferden gelegen is Ronald!).

Na meteen bij binnenkomst al een kopje koffie te hebben kunnen nuttigen waar Marion Verstappen voor zorgde, gingen we met z'n allen naar de voor ons gereserveerde cafe/zaal waar we nog eens uitgebreid op koffie en vlaai onthaald werden. Hier maakten we kennis met alle aanwezigen, hetgeen me niet tegenviel, dit met in acht neming wat we eventueel nog konden verwachten.

Na een uitgebreid praatje aan de diverse tafels, riep Marco ons plotseling op om toch maar eens aan de rit die voor die middag gepland was te gaan beginnen. Deze toer voerde ons voor een deel door Duitsland en daarna door de Ooijpolder.

Even nadat we de grens passeerden maakten we een uitgebreide tankstop die op het betreffende station met dertien auto's meteen al voor overbevolking zorgde. Daarna reden we een door het vlakke Duitse boerenland over smalle weggetjes naar een stopplaats waar we weer koffie of ander vocht tot ons konden nemen,

Een min of meer Duitse pagina.
Op de foto hiernaast Roland Mehl die
zijn '64 Monza convertible met
"einheimische" benzine volgooit.
Daaronder de '63 Spyder coupe van
Ingo Illinger, die overigens te koop
staat.
Hieronder Peter Krug uit Berlijn die
zich door zijn vriend uit Bremen, die
eigenlijk een Tatra-liefhebber is, in een
strop laat duwen. Onder zijn 500 sedan
uit 1965, origineel in twee kleuren
gespoten, en in Zwitserland
geassembleerd. De in Zwitserland
gefabriceerde auto's hadden voor
bepaalde types een eigen bekledinglijn.



en voor degenen die honger hadden een hapje te eten was. De tocht voerde verder richting Rijn daar waar die ons land binnenkomt en meteen de naam Waal krijgt. Hij voerde door de Ooijpolder en we deden het kleinste dorpje van Nederland aan te weten 'Groenlanden'. Hoeveel inwoners dat heeft is ons niet meegedeeld maar een schattig brengt ons op vijftig. Vanaf de mooie dijkweggetjes die aan de ene kant uitzicht gaven over de Waal, en aan de andere kant over de polder, gingen we naar de meer heuvelachtige streek van Berg en Dal en Groesbeek. Hier is wel de 'Zeven heuvelenweg' de meest imponerende, want je hebt meteen het idee dat je in enkele minuten van het vlakke Hollandse polderland in de Ardennen terecht bent gekomen.

Via Groesbeek gingen we binnendoor naar Milsbeek waar we een tweede stop hadden. Hier konden de kinderen snel een hapje eten om niet te hoeven wachten tot de BBQ later op de avond. Het begon al in de schemeren toen we terug op onze stek waren. Toen ook kwam Caroline Nelis ons nog

genoeg van krijgen om over de auto's en alles wat er mee te maken heeft te vertellen. O.a. kwam hierbij prins Claus ter sprake, en wie kon vermoeden dat we de dag er na van zijn dood moesten vernemen.

des te meer gezellig omdat de grill in de centraal gelegen open haard was gezet zodat je nooit ver hoefde te gaan of er nog wat van je gading op lag. De avond werd verder doorgebracht met veel kletsen en



De eerste stopplaats: Omdat er gewerkt werd aan het monumentale complex stonden er wat steigers en machines op onze parkeerplaats.

Toen Mike de eerste vlam onder de BBQ hield, begon men zich al klaar te maken voor het file staan, want we hadden allen toch wel wat honger gekregen. Met de zeer goed verzorgde maaltijd zou niemand iets te kort komen.

de nodige drankjes. Hiervoor had iedereen een aantal tegoedmuntjes ontvangen, hetgeen een vorstelijk gebaar was van onze penningmeester. Van tevoren had hij al aangekondigd dat er best wel een gebaar vanuit de kas kon worden gemaakt. Het is natuurlijk niet alle dag dat men kan communiceren met onze Duitse collegae, die ook nog eens wat videobanden hadden meegebracht, zodat we ook beelden bij onze verhalen hadden. Ook Ronald Vijsma en ik hadden nog wat bandmateriaal meegebracht, alles betreffende Corvaair.

Toen het in de kleine uurtjes begon te lopen werd het aanwezige publiek uitgedund, maar een aantal standvastigen hielden vol tot de uren die men ook als de vroege morgen kan betitelen. De volgende ochtend zouden we tussen negen en tien voor een uitgebreid ontbijt weer aanwezig te zijn. Hierbij was er ook de mogelijkheid om alleen voor een kopje koffie of thee te komen, dit vanwege de hotelgangers die in hun onderkomen al een ontbijt



Ergens in de Ooijpolder met op de achtergrond de heuvels oostelijk van Nijmegen waar we even later over zouden rijden.

vergezellen, en na nog even rond de auto's gehangen te hebben, zijn we naar binnen gegaan om daar onder het genot van een drankje verder te communiceren. Hierbij kon Peter Krug er maar niet

Men kon terug gaan voor een hapje zo vaak als men wilde. Het vuur bleef nog lang branden, en het was

aangeboden kregen. Ton van Deijzen en Douwe, zijn altijd aanwezige metgezel, hielden het bij een sapje om het zware hoofd een beetje door te spoelen. We zouden nu dan ook de 'valve Cover race' introduceren omdat het de zaterdagavond te laat en te nat was geworden. Ik spreek hier met opzet over introduceren, omdat velen niet weten wat het eigenlijk is. We hadden nu nog geen baan gemaakt, maar maakten gebruik van de helling buiten het gebouw.

Tijdens het ontbijt kregen we via Ingo Illinger van onze Duitse zusterclub een "Spende" als cadeau voor ons vijfjarig bestaan. Onder het snel zoeken naar enige mooie woorden heb ik hen daar hartelijk voor bedankt.

In de loop van de ochtend begon weer de grote uittek. Als eersten waren het de Duitsers die nog een flinke rit voor de boeg hadden. En langzaam volgden er meer. Zo rond de klok van twee waren we dan ook zowat de laatsten die van het toneel vertrokken. Op de terugweg zou ik de caravan weer in de stalling plaatsen en getweeën (twee auto's) gingen we onze weg naar huis. Echter ter hoogte van Blerick begon de Corvette plotseling te tikken en werd links de kant gezet. Verder rijden met de pas gereviseerde motor vonden we niet verantwoord. Later bleek het een gebroken tuimelaarbout te zijn geweest. Een uurtje wachten op de wegenwacht, en daarna nog eens een uur op de sleepdienst, zorgde er voor dat we pas aan het begin van de avond thuis waren.

Later op de avond hoorden we via de media dat die dag juist in Groesbeek de meeste regen was gevallen (18mm.)

Ondanks de vele nattigheid was het een fraai weekend geweest dankzij de goede organisatie van Marco en Marion Verstappen. Bedankt jongens! Leon Janssen.



Foto boven: De reeds aanwezigen op de zondagochtend in afwachting van het ontbijt. Later op de morgen zouden de Duitsers ook nog aanschuiven voor een kopje koffie en wat napraten. De heren uit Zaandam hielden het bij een sapje.

Foto onder: Omdat het op zaterdag te laat geworden was werd de introductie van de 'valve cover race' naar de zondagochtend verschoven. Bovendien was het toen droog. Omdat er nog geen baan beschikbaar was werd de helling naast de zaal gebruikt, maar die bleek niet zo geschikt vanwege de oneffenheid.



De "Wiegers sedan"

Zoals circa een kwart van de club al heeft kunnen zien, staat de wagen weer op de weg. Nog niet helemaal klaar. Er moesten nog wat sierstrips op en een stoel vervangen worden, maar toch toonbaar genoeg om het lustrumtreffen ermee te bezoeken.



Dat bleek achteraf ook wel nodig want met dat weer had ik de trekhaak nodig om de caravan aan te koppelen. In een tentje bivakkeren is dan alleen iets voor de echte kampeerliefhebbers. Zoals ik vorige keer schreef heb ik de blauwe lak er (bijna) helemaal afgebeten met een middel dat in elke kluswinkel te verkrijgen is. Daar kwamen de plamuurplekken onder tevoorschijn, en omdat een gedeelte van die plamuur over de eerste aflaklaag (de wagen was al een keer overgespoten) gesmeerd was, moest daar een groot deel van overnieuw gedaan worden. Bovendien was dat niet al te best gebeurd zodat de scherpste van de 'beltline' opnieuw gevormd moest worden. Omdat dit wel enige tijd in beslag ging nemen, liet ik de wagen eerst in een primer spuiten omdat op enkele plaatsen de grondlak was beschadigd en het blanke metaal er door heen kwam. Dit heb ik rechtstreeks met een op 2k basis vullende primer laten doen, en niet met de beoogde 2k epoxy primer daar er nog flink aan geschuurd moest worden, en de epoxy primer

dan voor een deel weer weggeschuurd zou worden. Bovendien moesten er weer lagen over heen gezet worden met hetzelfde materiaal.

Zo dus na de vullende primer opnieuw aan het plamuren gegaan teneinde de 'beltline' strak te krijgen. Nu kun je dit doel vooral bij 'Amerikanen' niet geheel

Dit kwam er te voorschijn nadat de oude lak eraf gehaald was. De authentieke grondlak bleef zitten.

bereiken, want de pasvorm laat nogal te wensen over. Bijvoorbeeld een naad van een spatbord die over loopt naar een deur, kan aan de bovenkant mooi



gelijk zitten, maar in het midden of onderlangs millimeters er boven of er onder zitten. Nadat ik de naad aan de linkerkant van de auto overall even 'scherp'

had geplamuurd en geschuurd, zette ik zelf een tweede laag primer hier over heen. Toen begon het echte schuurwerk, waarbij zo hier en daar vaker opnieuw de vullende primer moest worden vernieuwd. M.a.w. in vaktermen 'golfplaat' genoemd.

Voor het schuren had ik een week uitgetrokken, maar het werden er uiteindelijk twee. Echter de tijd begon te dringen. Toen ook de spuitsel de wagen nog eens drie dagen liet staan omdat het in zijn planning niet uitkwam, begon ik zelf al met aflakken en spuitgereed maken.

Toen was het ook gauw gebeurd. In tegenstelling tot wat ik eerder schreef heb ik de rest van de lakken toen ook maar van mijn plaatselijke (Sikkens)leverancier afgenomen, daar ik hiervan nog de 'ouderwetse' metallic lak kon krijgen zonder een blanke laklaag er overheen te hoeven zetten. Deze lak is wel moeilijker te spuiten, (de spuitsel had er een uitgesproken hekel aan) en niet heel erg hoogglanzend aan te brengen, maar dat was ten tijde van de fabricage van de Corvaair ook niet en zo konden nog wat kleine oneffenheden verborgen blijven.

Toen de wagen dan toch eindelijk gespoten was moest hij nog helemaal opgebouwd worden.

In de vullende primer, geschuurd en de sluitkanten voor gespoten.

Daarvoor had ik maar enkel dagen tijd. Mijn buurman Jan, een voormalige Forddealer, kwam me



helpen de voorruit te plaatsen, en dat is dan ook gebeurd op een "Fordiaanse" manier met behulp van originele Ford kitten. Daar ik het 'rubber koord', niet bij de hand had, hebben we er en gemaakt door een kitlaag als en lange worm in de sponning te leggen. Daarvoor moesten we eerst meten hoe dik die moest worden. Alles bij elkaar kostte het een goede halve dag om de ruit er goed in te krijgen, en toen moesten nog de sierlijsten er langs.

Hier was al eerder mee geknoeid. Ik had vijf klemmetjes op voorraad liggen, maar dat bleken er te weinig. Dus maakte ik de resterende los, schoon en boog ze bij. Een goede raad voor een zulke klus; vervang ze allemaal. Omdat ik eerder bij een metaalhandel aluminium strips vond ben ik daarmee gaan experimenteren met betrekking tot wielsieranden. Dat lukte aardig, maar omdat de strips te kort zijn moeten ze aan elkaar gelast worden. Tot op heden

ben ik er niet aan toe gekomen deze af te werken, maar zodra ze klaar zijn zal ik daar melding van maken om de eigenzinnige doehet-zelver een dikke tweehonderd dollar te laten besparen.



Omdat ik ook nog wat andere verplichtingen had kon ik de laatste dagen voor de meeting niet doorwerken aan de auto.

Desondanks wilde ik met deze wagen komen om de reeds genoemde redenen, alsook omdat mijn '62 coupe geblokkeerd staat middels een hoop van circa twee kuub zand voor de poort van zijn onderkomen. En de cabriolet achtte ik niet geschikt voor regenweer in verband met lekken langs dak en ruiten.

Het is dus gelukt, zij het dat ik de nacht voor het treffen tot vier uur, en vanaf acht uur die morgen er aan gewerkt heb om rond de klok van tien te kunnen vertrekken. Een apk, waar hij glansrijk doorheen kwam, had ik drie dagen tevoren laten doen.

Met de trekhaak was het ook een experiment daar ik deze zelf bedacht heb. Ik ben er van overtuigd dat hij in ieder geval

steviger is dan de vorige. De Michelin banden had ik achter gepompt op 2,7 en voor op 1,7 en de combinatie liep hier prima op. Toch heb ik nog wat voorzichtig gereden daar ik eerst de combinatie wilde proberen onder moeilijkere omstandigheden. Enfin, de carrosserie is weer toonbaar, nu in de nabije toekomst het blok nog. Er was al belangstelling voor de auto, maar voorlopig blijft het even zo. Zelf heb ik het genoegzame gevoel weer een Corvair te hebben gered van de schroot in een goed half jaar tijds, en dat alles buiten in de open lucht. Leon Janssen



Historische toerwagen races

Van Ad Dijkstra kregen we een berichtje met een kopietje dat hij maakte uit het Duitse blad 'Motor Klassik'.

Daarin staat dat er sedert afgelopen seizoen een Corvair op de diverse circuits te zien is. Het betreft hier in de races voor de Toerwagen Trophy, die voor de liefhebber de tijden van weleer doen herleven. In de jaren zestig waren deze toerwagenraces de meest interessante races naast de verschillende formuleraces, en schrijver dezes heeft in die tijd Jacky Ickx, toen nog op tienerleeftijd, Belgisch kampioen zien worden in een Mustang op het circuit van Zolder. Op datzelfde circuit ook diverse tests gezien van Rob Slotemaker in de toenmalige F1 Daf/Lotus met automatische (riemen)bak. Heden ten dage zijn de toerwagenraces weer uit de kast gehaald, en dan met name voor auto's t.m. bouwjaar '65.

Reeds enkel jaren bezoeken we deze races op het circuit van Zolder/Terlaemen met in het achterhoofd ooit eens een keer een Corvair aan te treffen tussen de Mustangs, Falcons, Giulia's en GTA's, Cortina's, BMW's, Volvo's, Coopertjes enz.

Die wens zal nu in vervulling gaan: Sedert enkele maanden is het de 59-jarige Duitser Erwin Derichs uit Mayen bij Koblenz die met een Corsa de Corvair vlag verdedigt. Tot op heden is hij nog niet erg succesvol geweest, maar wat niet is kan nog komen. Hij heeft wel steeds de eindstreep bereikt. Het artikelje schrijft dat het een 180pk Corvair is, en dat is voor ons dus een Corsa turbo. Erwin zegt dat de wagen zich erg avontuurlijk gedraagt, omdat hij ongelooflijk overstuurd is. Een reisje over het net bracht ons bij een aantal foto's waarvan wij er twee hier afbeelden.

Voor het volgend seizoen zijn de toerwagen races voor ieder te bezoeken; Assen, Zandvoort, Zolder en op de Nürburgring. Bij de races 'op' Zolder kan er in de 'paddock' rondgewandeld worden.

Wij zullen er t.z.t. melding van maken wanneer deze races plaats vinden, en misschien zouden we, om Erwin een hart onder de riem steken er met een aantal Corvairs kunnen zijn. Bovendien zullen we met Erwin contact opnemen. De bijgaande foto's zijn gemaakt door Nicole Meyer tijdens races op het circuit van Oschersleben in Duitsland.





Trip naar Callantsoog.

Naar aanleiding van de oproep in het Corvair blad op zaterdagmorgen 3 augustus het Corvair shirt uit de kast gehaald en de pas aangeschafte cap opgezet. De Corvair uit de hoek getrokken en even naar de wasstraat gereden om te zien of de echte kleur er nog op zat. Vervolgens benzine er in en in de stromende regen naar Callantsoog. De camping (Westend) was snel gevonden. Hier zagen we (Johan en zijn hondje Chevy. Red.) slechts een stel grote snollenbakken staan maar geen Corvairs. Toen dus maar even het dorp ingereden, maar ook daar automobielen van voornoemd type. Aangezien het nog steeds goot van de regen maar besloten om langs de kust weer rustig terug te rijden. Dit is altijd een schitterende route over Groot-Bergen, Egmond enz.

Steeds de kleine weggetjes zo dicht mogelijk langs de kust blijven volgen.

In IJmuiden het Noordzee-kanaal overgestoken over de sluizen. Het was inmiddels droog geworden, en er voer juist een groot schip de sluizen binnen. Dat is altijd een imposant gezicht. Na in de visserijhaven nog een vissie gekocht te hebben, weer verderop via Driehuis naar Santpoort. Daar even gestopt bij de ruïne van Brederode en aan de overkant hiervan een uurtje met Chevy gewandeld in de Kennemerduinen.

Hierna over Zandvoort weer richting Noordwijk. Ondanks dat we geen andere clubleden hebben ontmoet was het toch wel een leuk dagje geworden. Groetjes, Johan van Rijn.

*Naschrift redactie;
Zoals Johan heeft kunnen lezen in het vorige blad zijn er toch Corvairs in Callantsoog geweest. Waarschijnlijk heeft hij zich*

gefixeerd op die ene camping, die vanuit het zuiden nog voor het dorp ligt.

Maar de beoogde camping was een gelegenheidsterrein, beschikbaar gesteld door Piet de Vries, aan de noordoostkant van het dorp.

Ofschoon we met twee auto's aan de late kant waren, de rondrit stoet kwam ons al tegen, stonden de twee rode Corvairs van Ronald Vijsma en Ruud Keers in het dorp al op ons te wachten. Vanaf welke tijd is niet bekend..

Jammer dat het zo gelopen is. LJ

Hieronder een foto gemaakt door Ruud Keers van onze bijeenkomst vorig jaar in Valkenswaard. Ofschoon er niet alle aanwezige auto's op deze prent staan is er nog iets anders speciaals op deze foto. We delen geen prijzen uit, maar wie het weet mag het zeggen.



Advertenties

Nederland: (aangeboden)

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

Corvair Monza convertible '67 aut. Power top. Geel/zwart taxatie rapport aanw. vr. pr. € 7500. Ton Duinkerken Tel. 0164-258077

Corvair Monza Spyder '62 convertible Deels gerest. Onderstel en tank verzinkt P. Hilken 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 coupe '67 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 Onno Hompe 06-15091921

Onderdelen (aangeboden):
Stoelen model '67 zwart. Rugleuning prima, zitting gescheurd. €10,- p.stuk. 046-4516323 of jmljanssen@wxs.nl

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

(gevraagd):

Corvair cabriolet Arthur Ernon, Grotestraat 2, Berg en Terblijt tel.043-6040364

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

Alle rubberdelen 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

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 Spyder coupe '63 km33000 wit/rood Vr.pr.€12.500 Ingo Illinger 0049-721-816537 i.illinger@enbw.com

Corvair convertible 1965 Bl/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 conv. '61 Klaus Dibbern Kdibbern@denc.de
Zie ook: www.corvair.de

New INTERNET Site www.corvair.com



COMPLETE CLARK'S CATALOG ON LINE! Click on any part for current price, info & add to shopping cart



FULL ELECTRONIC INDEX — over 11,000 entries! Checks all catalogs at once. Click on page & you're there.



PART NUMBER CROSS REFERENCES LISTED! Search by over 4,000 GM part numbers to get Clark part numbers.



COMPLETE SECURE ONLINE ORDERING

Get our new 2002-06 Catalog for \$6.00
Canadians \$8.00 (US Funds) Foreign E-mail for cost



Clark's Corvair Parts, Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370, 413-625-9776
fax: 888-625-8498 • www.corvair.com • email: clarks@corvair.com



TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN VAN CHEVROLET CORVAIR MONZA

Motor. Luchtgekoelde „Turbo-Air“ 6-cilinder boxermotor. Zuigerverplaatsing 2,69 liter. Boring en slag 87,3 x 74,6 mm. Compressieverhouding 9,25 : 1. Vermogen 111 pk bij 4400 omw/min. Koppel 22,13 kgm bij 2800 omw/min. Twee enkelvoudige carburateurs. Motorblok, cilinderkoppen en zuigers van aluminium legering. Cilinderbussen in gietijzer. Krukas en drijfstangen van gesmeed staal. Kopkleppen. Hydraulische kleplichers. Automatische choke. Volledige druksmering met „full flow“ oliefilter. Gassen, die in de krukast doordringen worden opnieuw verbrand. Brandstoffilter in benzinetank en in beide carburateurs. Thermostatische regeling van de koelluchttoevoer. 12-volts batterij, met Delcotron wisselstroomgenerator die reeds bij lage toerentallen bijlaadt en daardoor de levensduur van de batterij verlengt.

Koppeling (met 4-versnellingsbak). Semi-centrifugaal droge-plaatkoppeling met diafragmaveer.

4-versnellingsbak (op Sport Coupe). Volledig gesynchroniseerd. Schakelhandle op de vloer. Overbrengingen: eerste versn. 3,11 : 1, tweede versn. 2,20 : 1, derde versn. 1,47 : 1, vierde versn. 1 : 1, achteruit 3,11 : 1.

Powerglide transmissie (op Sport Sedan). Volledig automatisch. Koppelomvormer en planetair tandwielstelsel. Selector met 4 standen.

Motor-transmissieblok. Transmissie en hypoïd achteras vormen één compact geheel dat samen met de motor achter is gemonteerd. Achterasoverbrenging: 3,27 : 1 op Coupe; 3,55 : 1 op Sedan.

Vering. Schroefveren en telescopische schokbrekers aan de 4 wielen.

Wielophanging. Onafhankelijke wielophanging voor en achter. Ongelijke draagarmen en rijstabilisator vóór. Aan kruiskoppelingen scharnierende pendelassen met parallel lopende controlestangen en twee in de lengte-

richting van de wagen opgestelde draagarmen die door dwarsstangen met de ophangingstraverse van het motor-transmissie-blok verbonden zijn, zorgen voor een uiterst preciese wieluitlijning en geleiding achter.

Stuurinrichting. Anti-slijtage mechanisme met worm en moer op kogelkringloop. Stuurkolom met nieuwe ingebouwde veiligheidsinrichting. Draaicirkelstraal 5,64 m.

Remmen. Zelfbijstellende trommelremmen. Geplakte voering. Dubbel remcircuit met afzonderlijke leidingen naar voor- en achterwielen voor extra veiligheid.

Banden. Zonder binnenband. Witte zijvlakken. Nylon versterking. Maat 7.00 S x 13 - 4 ply.

Carrosserie. Zelfdragend, versterkt door langs- en dwarsliggers. Dubbelwandige constructie van deuren, kofferdeksel, motorkap en spatborden.

Afmetingen. Wielbasis 2,74 m. Spoorwijdte vóór 1,40 m, achter 1,44 m. Totale lengte 4,66 m. Totale breedte 1,77 m. Hoogte: 1,30 m.

Inhoud. Motorcarter (verversen - zonder filter) 3,78 l. Benzinetank 53 liter.

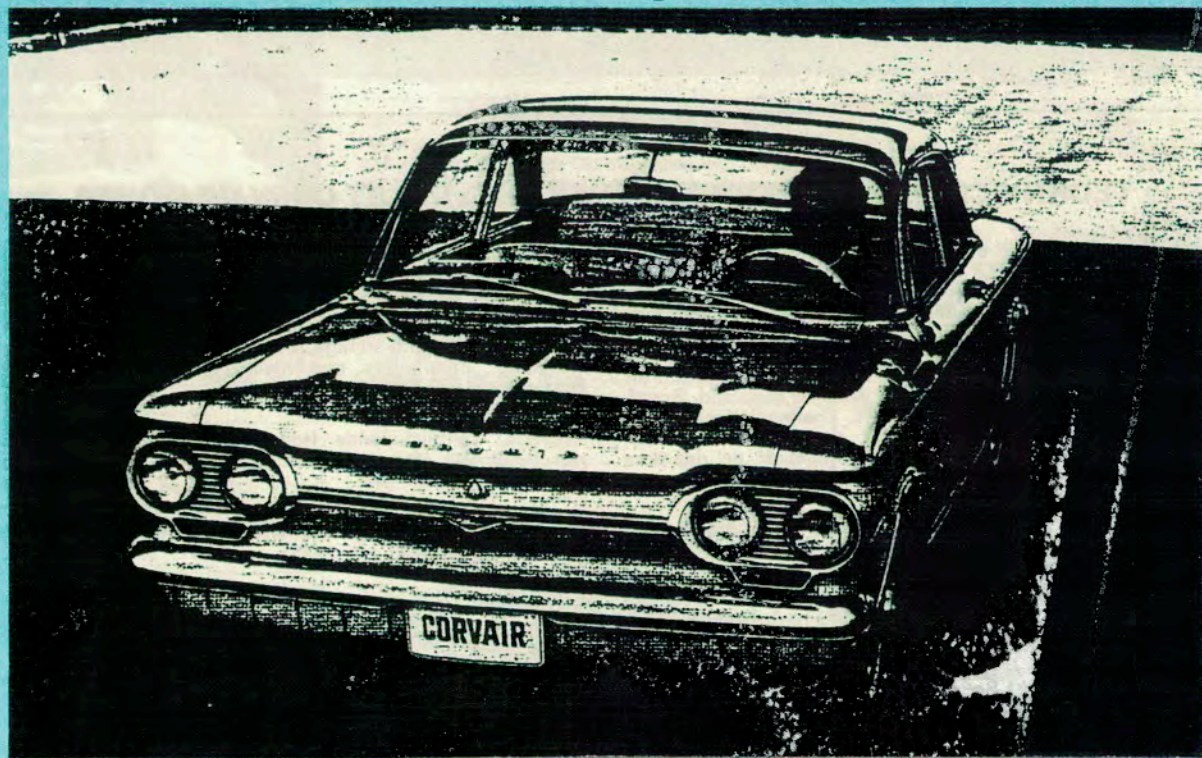
Standaarduitrusting: Autokachel en voorruitontdooyer. Bucket-seats vóór. Rugleuning van de achterbank neerklapbaar voor extra bagageruimte. Elektrisch klokje. Sigareaansteker. Drie asbakjes. Handschoenenkastje met slot en verlichting. Slot op reservewiel. Sierschijven aan de wielen.

BOVENDIEN: speciale Chevrolet veiligheidsuitrusting: zie lijst op laatste pagina van deze catalogus.

EVEN EASIER TO GET AROUND IN. Go climb a hill! That's the quickest way to see the *biggest* change in Corvair for '64. Its air-cooled engine's been beefed up for new power and stamina. ~ New Standard Turbo-Air engine for '64 is 95 hp (nearly 19% more power!); there's a high-performance version* at 110 hp; while the Monza Spyder has a 150-hp Turbocharged engine. ~ Bright new touches complement Corvair's classic styling and tasteful new interiors make it more comfortable than ever. ~ A wide range of accessories and extra-cost options lets you personalize *any* Corvair to your heart's content, while many luxury features are *standard* on Monza models—like front bucket seats, all-vinyl interiors and a convenient map pocket on each front door. ~ Actually, you may not notice most of the changes on Corvair for '64. Until you fire up one of seven sporty models at your Chevrolet dealer's. And look for a steep hill. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

THERE'S 5 IN
64
CHEVROLET
CHEVROLET • CADILLAC • BUICK • CORVAIR • CORVETTE

'64 CORVAIR by CHEVROLET



*Optional at extra cost.

CORVAIR MONZA CLUB COUPE—ONE OF 7 NEW MODELS FOR '64