

Corvaair Club Nederland

Vair mail



6° JAARGANG
4



He bought his Corvair because of its quick reflexes, flat cornering and higher horsepower in its new rear engine



'64 Corvair Monza Club Coupe and Convertible

She couldn't care less about all that gibberish

Which is okay with us.

We've made a point of talking to as many ladies who drive Corvairs as possible. We've got a pretty good idea of what it is they *do* like about their cars.

True, most of them can't spiel off Corvair's credentials, complete with chapter and verse from the latest sports car magazines.

And, frankly, very few of them carry their enthusiasm to the point of capering over dusty back roads most of the week-end just to prove their car's mettle.

But when it comes to bustling about town. Or parking in a cramped spot. Or the sheer joy of romping along a scenic drive. This is their kind of car.

All of which may simply go to prove that what the enthusiasts like to refer to as Corvair's precise, responsive handling is, by any other name, just as sweet.

But there's still one thing the girls keep bringing up about the car that we can't find an apt translation for. They think it's cute.

Maybe that just makes us even. That's what we think girls who drive Corvairs are. . . . *Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Mich.*

CORVAIR
MONZA


CHEVROLET

Chevrolet • Chevelle • Chevy • Corvair • Camaro
THE GREAT HIGHWAY PERFORMERS

Van de redactie

Al bladerend door oude Corsa Communique's zien we allerlei activiteiten uit de Amerikaanse Corvair geschiedenis de revue passeren. Ook in het verleden waren er diverse clubs die behoorlijk actief waren. Maar helaas kom je ook diverse clubnamen tegen die al lang niet meer bestaan. We zullen het er op houden dat de vele Corvair clubs, verenigd onder de Corsa vlag, net zoals alle andere verenigingen, een dynamisch gebeuren zijn en dan verandert zo nu en dan wel eens wat.

Het bijzondere in onze club in dit seizoen was dat we meer "uitstapjes" hadden maar relatief minder deelnemers. Ondanks dat we interessante en gezellige onderwerpen hadden. Helaas speelde het weer een grote rol hierin. Maar tijdens onze laatste twee "optredens" was dat toch goed te noemen, en toch zagen niet veel belangstelling. Dat is jammer want het was zeker de moeite waard geweest ook al is het soms maar een klein evenement.

Een groot deel is passief lid en volstaat met het ontvangen van het clubblad om zich te informeren naar nieuwe items. Deze willen we in de toekomst nog wat meer tegemoet komen door technische onderwerpen in ons blad op te nemen.

Toch kunnen we onze club ook dynamisch noemen. De afgelopen maanden hebben we enkele jonge enthousiasten kunnen inschrijven, en we hebben er hoop op dat zij zich met de doelstellingen van onze club bezighouden. Natuurlijk staan we ook hen met raad en daad bij. Maar we blijven erbij dat dit niet onze enige doelstelling is. Er zijn vele evenementen, ook buiten onze club, waar men zich kan vinden. Zo hebben we afgelopen seizoen diverse malen deel genomen aan ritten van de Brabants/Belgische club "Goud van Oud" en hebben we op de uitnodiging van de luchtgekoelde VW clubs 'acte de presence' gegeven. Beide waren succes-

formules. Dit soort activiteiten zullen we ook volgend seizoen gaan bijwonen. Voordat het zo ver is zullen we nog een hele winter door moeten, en krijgen we nog wel een paar clubbladen te zien. Zoals gezegd zal daar in dus wat meer aandacht geschonken worden aan technische onderwerpen, want gezien het aantal vragen ontbreekt het daar nog aan. Tot dan, veel kijk en leesplezier.

Colofon

6^e jaargang nr. 4
okt./nov.. 2003
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:
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail m.cramer@planet.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

Nieuwe leden

Op het VW euro treffen in Biddinghuizen meldde zich als lid aan, Dirk Jan Reijersen van Buuren uit Bunnik. Dirk Jan die eigenlijk op zoek was naar een VW, kwam langs onze presentatie en was zo gecharmeerd van de Corvairs dat hij zich lange tijd liet informeren en daarna lid van onze club werd. Hij is nog op zoek naar een EM convertible. Enige weken later kregen we een telefoontje van Dennis van Heteren uit Amsterdam. Deze had een paar LM's op het oog, waarbij de sedan van Onno Hompe ook in

beeld was. Een convertible in Apeldoorn had echter zijn voorkeur en die is het later ook geworden. Echter bij het naar huis rijden in zijn nieuw verworven Corvair, kwam het pechduveltje al meteen om de hoek. Een telefonisch advies en wat onderdelen voorziening vanuit Amsterdam was meteen de bijdrage vanuit de club om hem weer op weg te helpen. Later deed hij nogmaals een beroep op de club omdat het euvel nog niet verholpen was. Hopelijk is het inmiddels opgelost.

Nieuw lid

Het is al weer enige maanden geleden dat we A. De Wit uit Eindhoven als lid konden inschrijven. Ook hij heeft de voordelen van onze club al meteen kunnen ervaren. Onderweg met zijn LM convertible had hem iemand erop gewezen dat een achterband wel een heel flinke wang vertoonde. Toen hij het reservewiel wilde opleggen kwam hij er achter dat het een viergaats velg was van een onbekend merk. Een paar belletjes bezorgden hem enige dagen later een goed wiel voor een zacht prijsje.

Agenda

oktober
25/26 Oldtimerbeurs veilinghallen Hoogstarten B.
25 8-uren van Noorder Kempen Wuustwezel B.
November
09 Retromobile Casino Spa B.
15/16 Najaarsbeurs Autotron Rosmalen
22/23 Auto Moto d'Epoca Padua It.
27/30 MotorRai Amsterdam
29/30 Oldtimerbeurs Eelde
december
12/14 Vehikel (auto's & mot.) Utrecht
13 Vlaanderen Classic Tour
13/14 Nacht van Nederland Hengelo Ov.

Er is weinig te doen in deze maanden, maar als je je verveelt is Spa een aanrader.

A.G. in Frankrijk

Van de Franse club ontvingen we een aantal foto's die gemaakt werden tijdens hun AG (Assemblee Generale). Ofschoon er geen tekst bij geleverd werd, weten we dat zij een vijftigtal leden hebben. In eerdere correspondentie deed Paul Dupuis er zijn beklag over dat er zo weinig Corvairs waren komen opdagen. Hun jaarlijkse club bijeenkomst worden altijd gehouden in het dal van de Sarthe, zo'n honderd kilometer zuidwestelijk van Parijs. Zo te zien is er daar nogal wat fruitteelt, en het fruit, de persen en molens verraden dat er een appeldrankje gemaakt wordt. Voorts waren er foto's bij van een oude stoomtrein voor een stationnetje. Over de algemene opkomst hadden ze in ieder geval niet te klagen.



Onderdelen bestellen

Enige edities geleden hebben we het er al eens over gehad; het bestellen van onderdelen uit Amerika is niet meer zo eenvoudig als voorheen. Een zending van bijv. Clark's wordt meteen bij aankomst in ons



land getaxeerd op zijn waarde. Is deze boven circa E 48,- (inclusief verzendkosten) dan gaat het naar een inklaringskantoor. Daar maken ze een aantal formulieren klaar waarvan je er een thuis gestuurd krijgt. Er staat een bedrag aan invoerrechten en inklaringskosten op dat je moet overmaken naar de douane. Als dat geld "binnen" is krijg je de onderdelen pas thuisgestuurd. Kortom, een lange en dure weg. Als je meer kleine delen nodig hebt waarvan de stuksprijs inclusief verzendkosten lager is dan bovengenoemd bedrag, laat

deze dan per stuk komen. Wel rekening er mee houden dat je relatief meer aan verzendkosten kwijt bent.

Volgens Johan van Rijn is er in Rotterdam een bedrijf dat dagelijks containeraanvoer van Amerikaanse onderdelen heeft. We zijn de naam kwijt en Johan was tijdens het schrijven van deze pagina niet bereikbaar om nadere informatie te verstrekken. T.z.t. zullen we hier op terugkomen, maar als je dringend iets nodig hebt, bel even de redactie die zal je dan het telefoonnummer van Johan geven.



OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

Classic Tire
Oldtimer banden

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

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

Levering ook in België

Turbo chargers (4)

Omdat we van de vorige turbo-afleringen nog veel fotomateriaal hadden en mede omdat we op het Volkswagen treffen in Biddinghuizen een heuse vaancompressor zagen, waar we helaas geen afbeelding van hebben, vonden we het toepasselijk er nog een vierde deel aan vast te hangen.

zeggen als men het gas intrapt van de Spyder of Corsa zal het luttele seconden duren voordat hij laat merken dat hij meer vermogen heeft dan de andere motoren. Dit komt natuurlijk omdat hij eerst uitlaatdoorstroming moet produceren om dan pas extra inlaatdruk (boost) te geven.

Ene Bob Keller van de firma Turbosonic kwam met het idee om een atmosferische gasklep te monteren samen met en turbo.

over nam en extra lucht in de verbrandingsruimtes blies. Een andere, door AiResearch beproefde methode was om twee turbo's achter elkaar te plaatsen. De eerste kon al met laag toeren zijn druk opbouwen, terwijl de andere het in de hogere regionen overnam. Beide voornoemde opstellingen zijn nooit in productie geweest.

Een nog vreemdere opstelling ooit in een Corvair, was een door een aparte turbine aangedreven compressor. Deze compressor werd gevoed door conventionele brandstof onder druk, in dit geval uit een fles koolzuurgas, een soort injectie dus. Direct achter de compressor werd het heet geworden gecompriëerde brandstofmengsel voor de motor afgekoeld door een "aftercooler" (synoniem aan "intercooler") Het verschil in vermogen was fenomenaal vooral door toepassing van de intercooler.

Zoals we in onze vorige uitgave al zeiden, zagen we op de conventie in Carlisle een uitvoering met een intercooler. Maar dit blok had naast de niet standaard turbo ook nog eens brandstofinjectie.

Turbonique installatie in een Corvair; apart turbine aangedreven turbo uit een ééngallon tank. Tegen de achterwand de drukfles. Op de plaats van het reservewiel een gasdrukregelaar. Links tegen de "firewall" de "intercooler". Alles ietwat gecompliceerd.

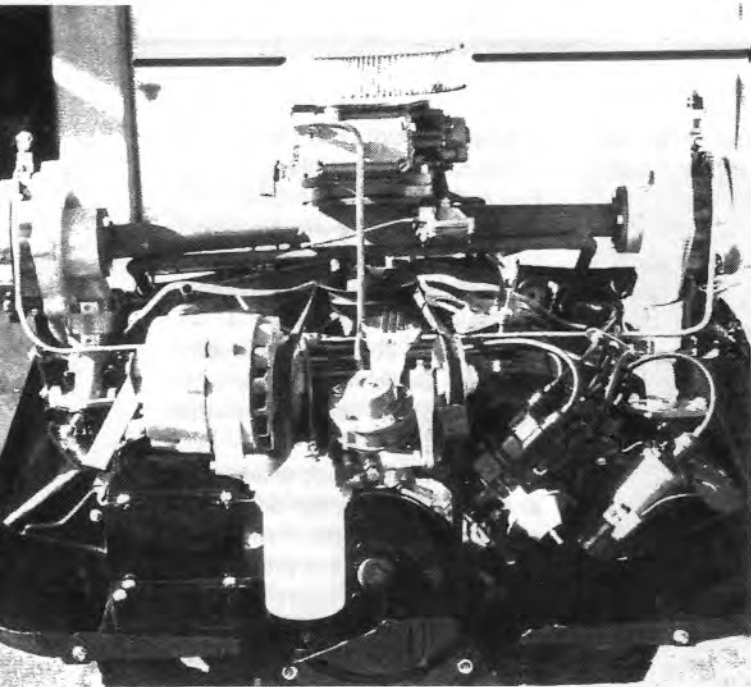


Motorruimte van de snelste Corvair in 1966. en AiResearch turbo 'super charger' perst het brandstofmengsel, verkregen uit een Carter AFB carburateur naar de cilinders. Waterinjectie (niet te zien op deze foto) was noodzakelijk. Het naar een gunstiger plaats verlegde demper verminderde onder de auto de luchtweerstand.

De motor kon op die manier eerst zijn toeren behalen langs de normale weg, waarna de turbo, eenmaal druk aanwezig, deze het

Zoals gezegd is er in het verleden veel met compressoren op Corvair motoren geëxperimenteerd. Ook nu nog zien we naast de productie modellen nog soms een geavanceerde turbopstelling. Omdat wel elke motor, en ook turbo opstellingwel ergens een gebrek had en heeft, zijn er in het verleden allerlei bedenksels geweest om deze tekortkomingen op te heffen. Zo vindt de Corvair turbomotor pas zijn meer- vermogen in een tweede stadium van het aangesprokene. Dat wil



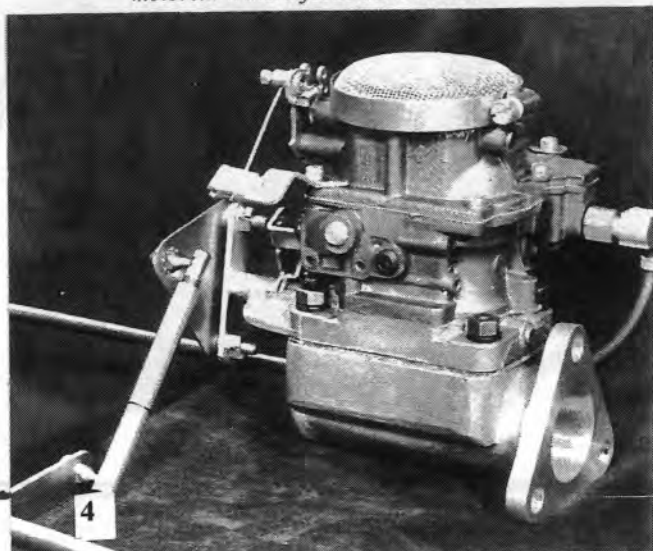


Hierboven en dubbele turbo op de Corvair motor van McInnes. Slechte zien is dat er secundair twee gaskleppen zijn ingebouwd die pas opengaan als er druk is opgebouwd.

Helaas zijn we niet te weten gekomen wat het (geschatte) vermogen van dit blok was, maar het moet veel geweest zijn. Zelfs doorgewinterde Corvair enthousiasten stonden erbij met open mond. Corvairs zijn uitermate geschikt om uit te bouwen met turbochargers omdat veel equipment zowel standaard als optioneel voor handen is.

Veel van het materiaal in deze en voorgaande afleveringen hebben we gehaald uit het boek "Turbochargers" van Hugh MacInnes, uitgegeven in 1976. Voor de echte liefhebber: ISBN: 0-912656-49-2.

Onder: Een twee "barrel" IECO carburator, fijn in '62/'63 turbo's, maar discreet te gebruiken op '64/'66 motoren. Waterinjectie aanbevolen!



Boven: Een experimentele setup van AiResearch. Een turbo zorgt voor druk in de lagere toerentallen, de ander in de hogere. "Niet aanbevolen voor beginners, staat er bij de foto!"

De injectie, intercooler turbomotor die we zagen in Carlisle. Een fraai staaltje techniek. Voor de luchtfilter was er geen plaats mee, dus zit die ergens achter de achterbank.



Mijn bizarre Greenbrier

Deel 2: een werkplaats nodig, op voor de RDW, wat rammelt die wagen toch.

Door Wim Smit

In deel 1 van mijn verhaal over mijn Greenbrier vertelde ik jullie over de ontdekking van de auto, hoe ik in de ban van dat ding raakte en over de aankoop. Dit deel gaat over de werkplaats die ik gelukkig ter beschikking kreeg en de reparaties die zijn uitgevoerd om hem op kenteken te krijgen. Toen ik de Greenbrier kocht had ik het plan om het ding in een garage RDW klaar te laten maken en daarna, als het een rijdende auto was geworden zelf bij mij thuis voor mijn garage, alle kleinere reparatiewerkzaamheden uit te voeren. Het pakte totaal anders uit.

Naar de garage

Ik had de Greenbrier bij mijn vaste merkloze garage in Nieuwegein laten afleveren. Ik stond erbij toen hij op 17 september 2001 van de transporteur werd geduwd. Mijn garagehouder ook en toen hij om de auto heen liep zei hij: "Oh, dat is een Corvaair, ik snap niet wat je daar nou aan vindt. Je blijft er mee bezig, het is altijd wat. Unsafe at any speed, de motor kan in de brand vliegen". En zo ging hij nog een tijdje door. Hoofdschuddend keek hij mij aan. Deze vakkundige man die altijd me veel liefde mijn Corsica weer APK klaar had gemaakt had zojuist mijn droom met de grond gelijk gemaakt. Nooit kon ik met hem nog op dezelfde manier omgaan. Eerder had hij gezegd dat hij liever niet aan oldtimers werkte omdat het altijd wachten is op onderdelen en die dingen dan maar in de weg staan. Maar goed, ik was een vaste klant, dus vooruit dan maar. Met gemengde gevoelens gaf ik hem opdracht om te onderzoeken wat er aan moest gebeuren om hem RDW klaar te krijgen. De keuringsdatum was al gepland:

26 september 2001 was voor mij een heilige dag geworden. Want dan werd mijn Greenbrier bij RDW Amsterdam gekeurd (ik bedoel goedgekeurd) en kon ik de weg op. Een paar dagen later belde de garage op. "Vergeet die RDW keuring voorlopig maar want er mankeert van alles aan die auto" En ik kreeg een opsomming waar ik steil van achterover viel: remschoenen, remcilinders, remleidingen, stuurinrichting,

stuurhuis, fuseekogels, wielophanging, koplampen, uitlaat, accu, wissers, allerlei belangrijke rubbers, koppelingen, aandrijfassen, en zo ging het nog even door. Alles wat hij opsomde moest gereviseerd of vernieuwd worden. En dan hadden we het over de motor nog niet eens gehad. Deze reparatie zou meer gaan kosten dan de hele auto. Niet dus. Het roer moest om. De RDW werd afgebeld. Ik had mij zwaar op deze auto verkeken. Hoe nu verder? Nadenken.

Brug te koop

Het kan geen toeval zijn dat enkele dagen later in de kleine rubriekadvertenties mijn oog viel op een "autobrug, nog goed te gebruiken, Fl 400,--" Nu maak je met een autobrug voor je huis geen goede sier bij je burens, maar ik had (en heb nog steeds) vriend Marc. Marc had met zijn vrouw Ans enkele jaren terug een boerderij gekocht in Wijk bij Duurstede. Daar zit een hele grote, hoge loods bij die in mijn ogen niet erg nuttig werd gebruikt. Sterker nog: eigenlijk had deze loods gewoon nog niet zijn definitieve bestemming gekregen. Marc had mij eens gezegd dat iemand hem had geadviseerd er een brug in te zetten. Ik bel Marc op en vertel hem dat het nu of nooit is. Als we de kosten delen hebben we allebei een brug voor 200 gulden en welke oudere jongere die een beetje om auto's geeft wil dat nou niet? Hij wilde even overleggen met Ans en de kogel was snel door de kerk. Kopen die brug en opbouwen in Wijk bij Duurstede.



Begin oktober had ik een werkplaats met een brug en twee trouwe fans. Een nieuwe keuringsafspraken gemaakt bij de RDW. Op 29 november zou mijn Greenbrier onder applaus door de keuring gaan.

Pruittelend naar Wijk

De garage opdracht gegeven alleen de voorwielophanging te reviseren omdat ik het niet zag zitten om de veerpoten uit elkaar te halen.

Nogal gevaarlijk. Mijn eerste mega bestelling geplaatst bij Clarks en twee weken later kon de garage aan de slag. Maar bij de montage van de veerpoten ging iets fout. Doordat de veren bovenin de poot niet in de schotels waren terechtgekomen maar er half naast stonden, waren de veren zo strak komen te staan dat iedere vering eruit was.

Onregelmatige benzineaanvoer. Tank eronder uit. Schoonmaken en leidingen doorblazen. Koplampstelschroeven van kunststof die verpulveren onder je schroevendraaier. Iets vervangends maken. Achterlichten die het blijven verdommen om goed te branden. Gewoon geen goede verbinding naar aarde in de fittingen.

Helemaal uit elkaar halen dus. En zo ging het maar door. Gelukkig had ik regelmatig hulp van mijn zwager, ja diegene die had gezegd: "kopen dat ding". Vooral herinner ik me de revisie van het remsysteem. De oude leidingen waren Volledig doorgerot. Je kon ze van de auto afblazen. En daar heb ik mee gereden! Eigenlijk heb ik het systeem Volledig nieuw opgebouwd Tot en met de hoofdremcilinder. Eindeloos leidingen buigen op mallen van hout. Buigen, passen, buigen passen, oei te ver, terugbuigen, pas op dat het niet knikt. Verdorie ik kom



Bovendien stond de wagen zeker 10 cm hoger op de voorwielen. Hij zag eruit als een opstijgend vliegtuig zonder vleugels. Het moest zich allemaal nog een beetje zetten was het verhaal. Maar die vlieger ging niet op. Alles moest weer los en na veel gewring sprongen de veren met een flinke knal in hun schotels. Ziezo, het karretje stond weer recht. En zo was mijn garage erg blij om mij na betaling van 1200 gulden met mijn voiture te zien vertrekken. Als een dief in de nacht ben ik onder begeleiding van mijn vrienden met mijn onverzekerde, ongekeurde Greenbrier, de Amerikaanse kentekenplaten er nog op, vanuit Nieuwegein naar Wijk bij Duurstede geprutteld. Op drie, hooguit vier cilinders kwam ik daar aan. Toen we op het erf stonden zei hij: "En doe de rest zelf maar" Liefdevol hebben we hem met zijn drieën op de brug geduwd en er een pilsje op gedronken. Mijn Greenbrier was thuisgekomen. Links de auto, rechts een grote doos van Clarks met allemaal glimmende spullen erin. In het midden een gereedschapskoffer met wat steeken ringsleutels. Erg handig als je wat aan je fiets wilt doen.

niet uit, waar laat ik die lengte nou? Remtrommels eraf, en al die veren en stangen schoonmaken. Vervangen wat gebroken is. Nieuwe cilinders erop, nieuwe schoenen, en dan niet meer precies weten in welke volgorde alles weer in elkaar moet. En ieder avond weer zwarte, baggervette handen die alleen nog maar schoon te krijgen zijn als je ze een paar minuten in een bak met piranha's steekt.

Aan de slag

Ik had zes weken de tijd om er wat van te maken. 29 november was D-day. De weken tot de keuring vlogen voorbij. Niet alleen had ik mijn handen vol aan de waslijst die de garage me had meegegeven, er kwamen steeds meer gebreken aan het licht. Veel versteende bedrading dat al afbrak als je er tegenaan tikte. Vernieuwen dus. Een startmotor die het vaak niet deed. Reviseren dat ding.



En als ik dan de wanhoop nabij was en in mijzelf mompelde 'dit wrak wordt mijn dood' dan ging steevast de deur van de loods open en riep mijn goede vriend Marc de verlossende vraag:

"Biertje?" en was het leven weer mooi. En maar spullen blijven bijbestellen bij Clarks.: "hey guys, that's funny, in Holland some mad man is building a brand new Greenbrier, gna, gna"

In het volgende nummer:

Mijn bizarre Greenbrier

Deel 3: Naar de keuring, en nog een keer, motorrevisie

Zijn we er klaar voor?

De laatste week tot aan De keuring was het spannend. Want het is natuurlijk fijn als je een auto hebt die voldoet aan de keuringseisen van de RDW, maar het is ook wel handig als je met die zelfde auto naar die RDW kunt toe rijden. En van dat laatste was ik nog niet zo zeker. Maar met een perfect werkende startmotor en benzinepomp, volle accu en een strakke V-snaar lukt het om het beest gestart te krijgen. Toen hij aansloeg stonden we er met een man of vier omheen Er was bier bij en het was feest.

We hebben ons niet afgevraagd op hoeveel cilinders hij nu precies liep. Totaal niet belangrijk. Het was woensdag-avond 28 november en we waren er klaar voor. Dit was de beste auto van de wereld. Morgen naar de RDW!



Corvair Conventie Carlisle (2)

Na onze aankomst in Carlisle, gingen we eerst maar eens op het conventieterrein kijken. Het hele gebeuren dat zich in en rond het plaatselijke Clarion hotel afspeelde, was op sommige borden in de stad zichtbaar gemaakt middels de slogan "Carlisle welcomes the Corvair enthousiasts" of iets dergelijks.

In het inschrijflokkaal was men druk doende alle binnenkomers te noteren. Hierbij moesten we honderd dollar betalen omdat we ook mee zouden doen aan het "banquet". Echter de ATM, de pinautomaat, in het gebouw was volkomen leeg. Dus stelden we voor in de middag terug te komen met contant geld. Tijdens wat rondlopen te hebben op het buitenterrein, waar nog lang niet alle "vendors" waren gearriveerd, zag ik al meteen interessante items die ik niet kon laten liggen. Een set '65er wielserranden en een set Greenbrier spiegels gingen meteen mee. Voor de prijs van \$20 voor elk kon ik ze niet aten liggen.



De markt was nog niet helemaal bezet, maar beduidend groter dan vorig jaar. Op de voorgrond een heel aantal "wheel well trims" waaruit ik meteen een meer dan compleet '65er set voor \$20 uit haalde.

Ook ontmoetten we Clay Wispell, die reedsop de hoogte was van onze komst. Zijn vrouw Carolyn was nog op hun kamer om uit te rusten van de reis.



Na ergens wat gegeten te hebben, gingen we tch maar eens op zoek naar ons hotel. Daar bleek dat onze reservering niet bestond maar dat ze wel kamers vrij hadden. Om de vooruitbetaalde reservering toch te gelde te maken, na lang zoeken in diverse bestanden, stelde ik voor dan maar naar de politie te gaan om aangifte te doen en dat later op onze reisverzekering te verhalen.

te betrekken, dan zouden zij in de geschreven boekhouding nog eens gaan neuzen. Een uurtje later kwam er op onze kamer een telefoontje met de melding dat ze

Deze hele mooie LM coupe met een V8 small block in het vooronder viel ons al meteen ten deel op de eerste dag.

de betaling gevonden hadden. (Een tip: neem een bankafschrift van reserverings-betalingen mee!). Toen we weer teruggingen naar het conventieterrein, en gingen we eerst naar de organisatie om onze betaling af te hndelen. We ontmoetten diverse bekenden en minder bekenden, en toen we hoorden dat op de ruime binnenplaats de "welcomeparty" aan de gang was, en tevens de "valve cover races" zouden beginnen, zijn we daar naar toe gegaan. Deze "valve cover races" waren een leuke happening. De sfeer zat er helemaal in. En wie nu denkt dat dit een gebeuren is voor de jeugd, heeft het mis. De oudste deelnemer was Fred Johnson van de NTCA, ergens een eind in de zeventig, en bloedserieus bezig zijn vehikel af te stellen. De belangstelling was groot en aan de andere zijde, op het gazon ging de "welcome party" gewoon door. Uiteindelijk werd Fred derde, en ging de trofee naar Helen Smith, een vrouw ook al boven de middelbare leeftijd. Na afloop hebben we met de NTCA-ers aan een tafeltje gezeten en hebben we gepraat over van

alles en nog wat. Gary Grimes, tot voor kort penningmeester van de club, had veel belangstelling voor het leven in Europa, en zijn pientere dochter wilde alles weten over "Ice-skating" en Las Vegas waar we vorig jaar geweest waren.

zorgvuldig bijgehouden en omgeroepen. Tijdens mijn rondwandeling over het terrein zag ik heel aparte auto's. Zo was er de racer van Warren LeVeque, een open Early, waarvan de carrosserie geheel

gewoon een grootgat in het deksel gezaagd. Aan de buitenkant zag hij er niet zo geweldig uit, en op mijn opmerking dat deze nog wel eens een beurt zal krijgen, kreeg ik als antwoord, de eigenaar kennende, dat toch wel niet het geval zal zijn. Een andere vermeldingswaardige Corvaair, was de racer van Smitty Smith, een baasje van boven de 70, dat hij dan ook als startnummer (70+) op de deur had staan. Een startmechanisme van een grasmachine (Briggs & Stratton 2,5hp) had hij op het luchtfilter gemonteerd, en wanneer men aan het koord trok, de wagen ook startte en eventjes liep. Verder waren er een Lakewood pick-up, heel mooi gemaakt, en een "split window" LM coupe die veel bekijks trokken.

In de middag rond de klok van drie werd er verzameld om een bezoek aan de Corvaair Ranch in Gettysburg te brengen. Daar zou in een colonne naar toe worden gereden, maar eenmaal op weg viel die gauw uit elkaar door verkeerslichten en het nemen van de verkeerde route. Wij, in de achterhoede tussen de merkvreemde auto's, hielden ons vast aan een mini-van waarvan we



Een overzicht van een deel van het grote veld. Hier de gesloten LM hoek.

De D' Angelo's waren juist terug van een reis naar Italië en konden dus meepraten. Maar zij hadden het meer over een huwelijks feest dat ze bij hun familie aldaar hadden bijgewoond.

Na afloop, even na tienen, zijn we teruggegaan naar ons hotel. Even bijkomen van onze eerste indrukken, de dag van morgen bespreken en even de plaatselijk nieuwsberichten op tv zien. Woensdag, de tweede dag, was er op het displayterrein, een grasveld ter grootte van ongeveer vier voetbalvelden achter het Clarion hotel, de jurering voor het "concours d'elegance" en de "car display".

De beoordeling van de auto's gebeurt zeer gedisciplineerd door een ploeg van vier of vijf kenners, die exact vier minuten kregen elke daarvoor in aanmerking komende Corvaair te inspecteren. Na die vier minuten kregen ze een minuut de gelegenheid om samenspraak te houden en even te pauzeren. Dit alles werd dor de speaker

gemaakt was van polyester aan de hand van een wrak dat hij kocht van Mike McKeel. Zijn zoon Michael was er met een deels ontklede LM coupe (zie vorig blad).



Maar ook paar V-8's, waarvan een Lakewood, die het zware ding in het vooronder gebouwd hadden. De lakewood had te weinig plaats voor het luchtfilter en dus was er

Ook de Corvairs waarmee geraced werd stonden op het terrein opgesteld. In het midden de kleine rode polyester EM van Warren LeVeque.

vermoedden dat deze bij onze club hoorde. Onderweg, het was zo'n

Rechts: Zo gingen de keurmeesters te werk. Voor elke auto kregen ze vier minuten tijd om te keuren en een minuut extra om te overleggen en even te pauzeren. Over het algemeen waren ze met vier mensen per ploeg, en een gelijk aantal ploegen waren tot ver in de middag bezig alle Corvairs die mee deden voor de diverse prijzen, te onderzoeken.



De Corvair Ranch, hier liggen Corvairs op hun laatste rustplaats. Rechts beneden is wel een van de slechtste hoeken. Let ook eens hoe er het linker voorstuk uit de witte coupe is gesneden, de bumper ging maar gelijk mee. Op het voorplein stonden meer bruikbare Corvairs waaronder deze UltraVan. Hoewel we ook bruikbare carrosserieën op de sloopplaats zagen liggen. Een nog puntgave EM convertible wilde ik zo wel meenemen als ik de mogelijkheid had.



40 km er naar toe, werd er een verzamelstop ingelast bij een aan huis verkopende fruitboer. Toen de meute van circa vijftig Corvairs en andere auto's daar weer vertrok, had deze boer goede zaken gedaan en was zo goed als "los".

rolletje vol, want op zo'n plek kom je als Europeaan nooit meer dacht ik. Later bleek dit toch wel ietwat overdreven. Tijdens ons bezoek aan de Ranch kwam ik Mark Corbin ook weer tegen.

We waren als een van de laatste auto's die van de Ranch vertrokken. De dag was bijna ten einde en we gingen op zoek naar een geschikt restaurant, want dat had er tot dat moment en beetje bij ingeschoten.

's Avonds hebben we nog een "rondje Clarion" gedaan. In de "hospitality room" was er nog volk en een paar verkoopkramen. Ik kocht er een als kentekenplaat uitgevoerd memeoory aan deze conventie, en we bekeken de hier en in de gangen opgestelde vitrines met de inzendingen van de modellenwedstrijd. Daarna gingen we naar "huis"; er was nog de tour de France te zien op t.v. en er zouden nog drie dagen volgen.



Het waren niet alleen EM's en LM's op het voorplein van de Ranch, ook FC's waren er ruim voor handen.

Bij/op de Corvair Ranch stond er een barbecue te wachten voor de hongerige gasten. Wel moest je eerst een bonnetje halen, en mocht je een donatie in een emmer doen. Dit was dacht ik voor een goed doel. Maar we hadden natuurlijk meer interesse in de ranch zelf, d.w.z. het terrein achter de gebouwen waar zo'n vierhonderd Corvair wrakken lagen. Sommige in deplorabele toestand, maar ook carrosserien die het restaureren meer dan waard waren. Het doet niet goed als je een zwak Corvairhart hebt, om zulks moois en bruikbaar te zien wegroesten in weer en wind, tussen een meter hoog onkruid. Boven op een halve autobus vond ik een mooi plekje om een paar overzichtsfoto's te maken. Wist ik veel dat mijn toestel zou haperen en dat juist dit rolletje de foto's voor een deel zou verknoeien. Gelukkig heb ik later van Clay Wispell een paar schijfjes gekregen waar goede plaatjes op stonden. Maar Clay was helaas niet lenig genoeg om boven op die autobus te klimmen. Ik knipte een

Hij vertelde me dat Mike McKeel diverse onderdelen voor mijn Corsa had meegebracht. We zouden morgen wel zien. Ook praatte ik nog even met Jeff van de Ranch. Ik zocht een koeler om de powerglide te koelen, net als bij een FC. Heel attent bezorgde hij me een kopietje uit de Technical Guide waarop stond wat te doen, en zei erbij beter een nieuwe conventionele koeler te kopen.



*Boven: Nog een vooras nodig?
Onder: Van deze "halve gare" was het dak en de wielen nog goed. Ook het blok lag er nog in.*





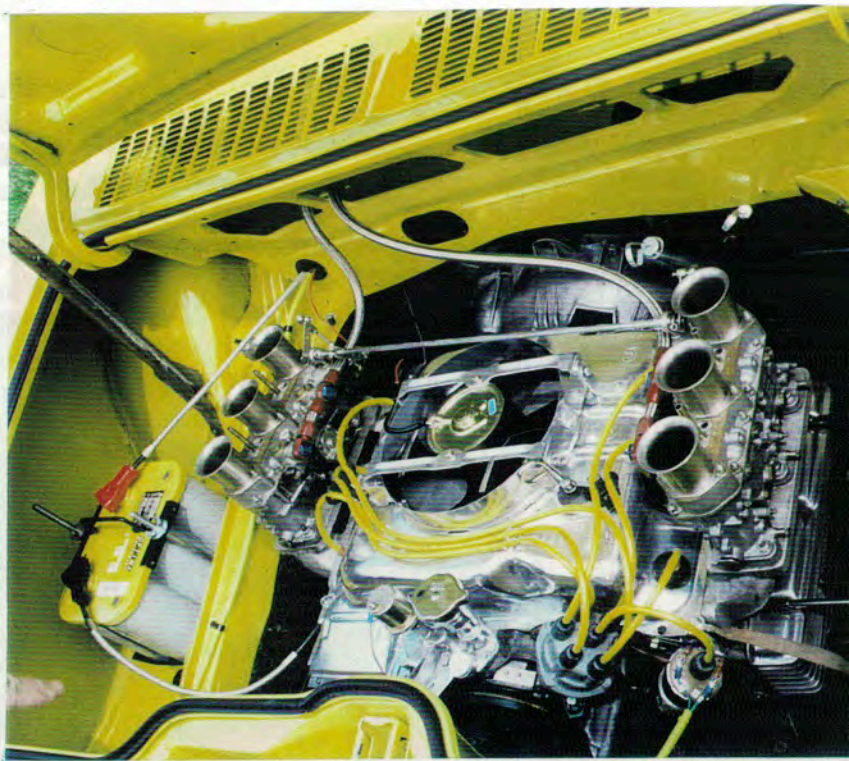
Een van de betere foto's van het mislukte rolletje die een overzicht geeft van wat er zo allemaal ligt op het terrein van de Corvair Ranch. Wat je ziet is slechts een deel; links gaat het nog even verder, en rechts strekt zich het terrein nog even naar achteren uit. De foto is genomen vanaf de halv bus die een van de weinige niet-Corvair voertuigen op deze plaats was.

Ook dit is een Corvair aangedreven racewagen. We zagen een foto van een soortgelijk model in het boek "How to keep your Corvair alive" waar Richard Finch zelf nog in geraced heeft. Helaas hebben dit exemplaar noch op het racecircuit, noch op de "autocross" plaats gezien.



Op het voorplein stonden een twintigtal "nog bruikbare" Corvairs in van alle modellen in allerlei stadia. Aan die op de voorgrond is nog wel het een en ander aan te werken, maar met de '64er convertible kon zo te zien meteen de weg op gereden worden. Rechts een deel van de vrachtwagen om de "handel" mee op te halen. We zagen die ook in Carlisle.





Hierboven: Deze carburatie opstelling kennen we ook wel in onze club. Voor de koeling zorgt echter een elektrische ventilator, en er zijn nog meer modificaties te zien aan dit blok. Onze experts horen we daar graag hierover.



Linksboven: Fred Johnson zet zijn supersnelle creatie van een kleppendeksel nauwkeurig op de baan. Het meisje in blauw mocht de startklep overhalen. Toch werd Fred slechts derde.

Midden; Van een Lakewood een pickup maken. Waarom is dit niet eerder gebeurd bij GM, vragen wij ons af. Het is in ieder geval een prachtige creatie, en nog functioneel ook, ondanks het dekzeil.



Onder: Ook deze "split window", een term uit de Corvette wereld, was ook aardig bedacht en uitgevoerd. Het dak heeft het model van de convertible maar is vast materiaal. Het idee van de tweedelige bumper komt van de SuperMonza. De moderne buitenspiegel vinden we minder geslaagd.

VW Euro

Het was en geweldig festijn. Laten we daar mee beginnen.

Omdat het treffen ter elfder ure verplaatst was geworden naar het 'six flags' terrein in Biddinghuizen, hadden we niet meer de mogelijkheid om zo veel mee te slepen als we van plan waren. Toch hebben we de meest essentiële delen, die we voor onze presentatie nodig achtten, ter plekke gekregen.



Gezellige drukte in en rondom de Corvairstand, temidden van de meest exotische VW-voertuigen

Het was de turbomotor en de 200+pk motor die Jaap Slob op zijn trike heeft gebouwd.

Daarnaast hadden we twee vouw wandjes bestaande uit vier panelen per stuk, die we vol hadden geplakt met allerlei exotische Corvairstaats afbeeldingen en wat teksten. Dit aangevuld met twee zitjes hadden we onze presentatietent vol. Buiten werd een van onze partytenten over de convertible van Mike geschoven, een stuk of wat Corvairstaats er omheen (zaterdag meer dan zondag) en met blauw/witte vlaggetjes de zaak versierd.

We hadden toen een opvallend plekje dat zich onderscheidde van al het Volkswagen gebeuren er omheen.

Mede omdat we op een kruising van diverse toegangswegen zaten, konden we de verplaatsingen van VW-voertuigen van allerlei soort

vanaf de eerste rang aanschouwen, en kregen we ook genoeg aandacht van de vele honderden bezoekers die er langs kwamen.

Als aanvulling hadden we op gezette tijden de buggy van Rik Klaassen, met zijn 140pk Corvairstaats motor op onze "stand" staan.

Jaak had nog een leuk plaatsje gevonden om zijn overvloedige VW-bus spullen aan de man te brengen. Deze handel liep trouwens goed, want op het eind van de eerste dag had hij driekwart van zijn spullen verkocht.

Achter onze presentatie tent hadden we een veldje waar we onze onderkomens konden opzetten, zodat we niet ver hoefden te gaan om ons even "terug te trekken".

Het evenement bestond uit Diverse activiteiten. Als eerste was er doorlopend een vrij grote markt, zowel overdekt als buiten, waar van alles te koop was dat enigszins met VW te maken had. Dan was er een sprintbaan waar snelheden werden bereikt die men eerder voor een kever of bus niet voor mogelijk had gehouden. Ook

was er zo een sprintbaan op gras, speciaal voor de buggies. Dan was er nog voor deze voertuigen een 'off-road' baan en een modderbak.

Op de geasfalteerde baan werden er later nog auto-trekwedstrijden gehouden, echter met voertuigen van andere merken.



Op de markt was van alles te koop. Men kon met zijn voertuig een rondrit maken over het hele terrein. Hier passeren een paar buggies

Op het eind van het festijn was daar nog een kever te zien die zijn banden zo lang liet doordraaien tot ze knapten.

En dan, voor de sfeerproever, waren er de drie grote campings waar allerlei volk van allerlei pluimage een plekje zo had ingericht dat het wel een gezellige boel moest worden.

Zo waren er prive-disco's waarbij men de muziek verkreeg uit meegebrachte pc's en boxen, en complete "licht shows" op de meest vreemde voertuigen en tenten. Veel voertuigen waren er met een trailer naar toe gebracht omdat ze niet op de weg mochten komen. Maar op het terrein kon (bijna) alles, ofschoon het er nog wel redelijk gedisciplineerd aan toe ging. Op de andere hoek van ons kruispunt stond een grote feesttent die 's avonds goed bevolk was en van waar uit de muziek over het hele terrein denderde. Gelukkig gingen om 1 uur de knoppen om, want anders kwam er van een beetje nachtrust helemaal niets terecht.

Overall op de diverse locaties waren er wel eetkramen, sommige tot diep in de nacht geopend, zodat men geen honger of dorst hoefde te lijden. Bovendien hadden we een eigen voorraadje meegebracht en hadden Linda en Jaak een kampeerzit mee.

Op het grote middenterrein was er op zaterdag nadat het donker was geworden een heuse

"drive-in movie". Het scherm dat daar voor dienst deed was wel tien bij twintig meter.

De zondagochtend deed het middenterrein dienst als showplaats, en moesten de vele juryleden de auto's beoordelen die dan later op de dag voor prijzen in aanmerking kwamen.



Kleine "kanonnen" worden instelling gebracht voor een sprintje van circa 300 meter, en dat ging er echt hard aan toe!

Op een andere weide, die met gekleurde lampjes versierd was, stonden enige tientallen VW's die te koop werden aangeboden.

Dit is een beknopte opsomming zoals wij het festijn gezien en ervaren hebben, maar je zou het ook kunnen omschrijven als dat het een heel weekend een groot feest was.

Tijdens dit festijn waren er Ook mensen die gecharmeerd waren van onze Corvairs, en hebben we Dirk Jan Reijersen van Buuren uit Bunnik als Nieuw lid kunnen inschrijven.

Bij ons afscheid hebben we er melding van gemaakt dat we ons graag voor een volgende keer uitgenodigd zouden zien. Diegenen van onze club die er nu niet bij waren, zouden dan de gelegenheid hebben om ook eens wat van die sfeer te proeven. Natuurlijk was het mooie weer een belangrijke

factor hierin, maar we hebben zeker genoten tijdens dit festijn..



Veel belangstelling was er voor de turbomotor en de 200+pk motor van Jaap (achter het publiek).



CORPHIBIAN

The amphibious Corvair

In het kader van "utility vehicles" hebben we nog eens een auto uit ons archief gehaald waar we enkele jaren geleden al eens aandacht aan besteed hebben. Het was Richard Hulthen die een droom had en die ook bijna was uitgekomen. Al in het midden van de vijftiger jaren was hij bezig een voertuig te bedenken dat zich zowel op de weg als op het water kon voortbewegen.

In april 1961 kocht hij een van de eerste Corvair 95 Loadsides en ging in een gehuurd onderkomen in Pontiac Michigan aan de slag. De 'Loadside' was voor hem een perfecte basis vanwege de onafhankelijke wielophanging en een goed verdeeld gewicht. De voor- en onderkant werden waterdicht gemaakt en aan de achterkant kwam er vanwege het gewicht van de motor een drijfstuk bij. De krukas werd verlengd om een eenvoudige verdeelkast (voor- en achteruit en neutraal) aan te

koppelen die op zijn beurt weer twee schroefassen aandreef die naar voren gericht waren. De bediening als vaartuig was van een standaard type speedboot en was in de laadruimte gesitueerd.

Toen het prototype klaar was en er al folders en advertenties klaar lagen om hem op de markt te brengen, kondigde zich een delegatie aan van het in hoog aanzien staande blad "Popular

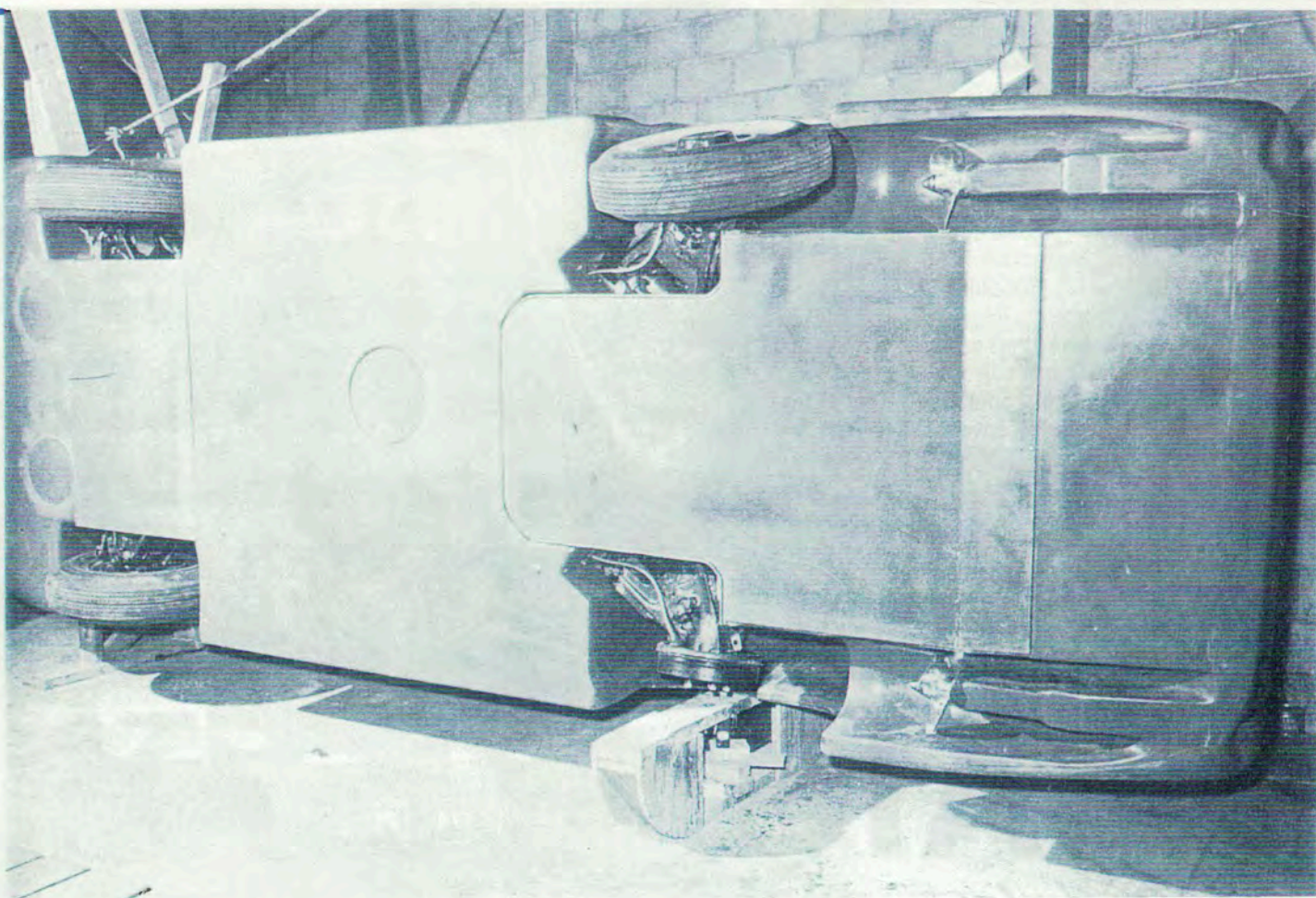


Science" om een reportage te maken van het voertuig. Toen men een mooi 'shot' wilde maken van de Corphibian, uit het water komend, ging echter het olielampje branden. Een blik in de motorruimte leerde dat de oliezender gescheurd was en de hele motorruimte onder de olie zat. De reportage ging niet door en vreemd genoeg was dit euvel ook het einde van het Corphibian verhaal dat commerciële opzet moest krijgen. Richard en zijn familie hebben nog lang plezier gehad van de wagen en hij bestaat nog steeds in een goede staat. Toch is hij twee jaar geleden voor vele duizenden dollars (wij menen ons te herinneren \$35.000) verkocht op een openbare verkoop.



Corphibian





EVERY MOMENT IS PLEASURE WITH CORPHIBIAN

Completely self-contained and ready to go anywhere, anytime. CORPHIBIAN saves you hours on every trip . . . gives you extra hours of fun and leisure.

With CORPHIBIAN you eliminate the weary task of pulling a boat and trailer through traffic, launching the boat, and parking the boat trailer and car.

Now! Enjoy yourself! Have more time for fun with CORPHIBIAN, drive to the water's edge and . . . ROLL ON IN!

CORPHIBIAN is also ideal for a wide range of commercial and utility applications such as rescue work, resort operations, lake property promotion, island dwellers commuting, and many other uses.



CORPHIBIAN EQUIPMENT AND SPECIFICATIONS

Corphibian is not in production. The interest of manufacturers is being solicited. Vehicle, equipment and conversion manufacturers interested in Corphibian contact Hulten-Holm and Company.

Standard Equipment

Heater
 Dual Exhausts
 Dual Marine Controls
 Twin 10" Propellers
 No-Rust Fiberglass Hull
 Full Foam Floatation
 Goodyear Safeguard Safety Spare Tires
 Two-tone Paint
 95 Horsepower 5 Cylinder Air Cooled Engine

Optional Equipment

Automatic Transmission
 Radio
 Five Passenger Cabin
 Flying Bridge
 White-wall Tires
 Power Operated Winch
 Electric Shift Propellers
 Limited Slip Differential
 Tonneau Cover

Specifications

Length 195 inches
 Width 70 inches
 Curb Weight 3200 lbs.

Ground Clearance . . 7 inches
 Draft 9 inches
 Load Draft Ratio . . 500 lb/in.

Highway Cruising Speed . . . 70 mph
 Marine Cruising Speed . . . 12 mph

Corphibian

Conceived and Designed by:

HULTEN - HOLM & Co.

523 Tilmor Drive Pontiac, Michigan

All information, illustrations and specifications contained in this literature are based on the prototype vehicle and design. The right is reserved to make changes at any time without notice in materials, equipment, specifications and models, and also to discontinue models. HULTEN - HOLM and COMPANY.

© Hulten - Holm & Co., 1963

Technische Tips

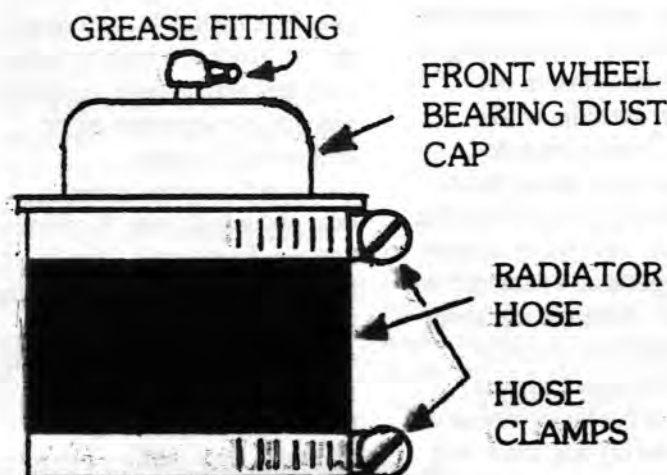
In het voorwoord hebben we er melding van gemaakt, waarom dan niet meteen de daad bij het woord voegen? Ja, we weten dat er ook nog een vervolghet verhaal is over de geschiedenis van de Corvair, maar dat komt ook nog wel weer eens aan bod.

Maar gezien het aantal praktische vragen die ons regelmatig bereiken, zullen van nu af aan een technische pagina in ons blad opnemen. Dat neemt natuurlijk niet weg dat we altijd nog vragen zullen beantwoorden voor zover onze kennis reikt.

We zullen in deze aflevering twee onderwerpen behandelen; het vaak rammelende lager van de koelfan en de dolgedraaide boutjes van de klependeksels. Eerst de fan, of ventilator. Deze is gelagerd op een staaf die in het bovenste blokdeksel geperst is. Als hij veel speling heeft, en je riem loopt regelmatig van de poelie, is het waarschijnlijk al te laat voor deze oplossing. Het lager is in de fabriek er op gezet als zogenaamd 'onderhoudsvrij'. Maar dat is natuurlijk een abstract begrip als je praat over circa veertig jaar geleden. Bovendien waren de materialen niet van die kwaliteit als heden ten dage. Nu kun je voor \$20 bij Clark's wel een nieuw kopen, maar dan heb je het er nog niet op zitten. Eerst zullen de carburateurs verwijderd moeten worden, daarna het bovenste plaatwerk en dan het deksel met zijn vele bouten en twee pakkingen. Dan moet je een pers zien te vinden en met de juiste stempels het op de juiste diepte er in persen, als tenminste eerst het oude er uit gedruwd is. Bovendien kan je dan meteen de pakkingen van het bovenste deksel ook vervangen. Kortom, een hele klus. Om dat alles nu te vermijden of in ieder geval uit te stellen, is het mogelijk het lager te smeren. Daarvoor koop je een stukje radiatorslang van de juiste maat. Op een naafdop van een (het) voorwiel schroef je een smeernippel, al dan niet met een moertje. Deze zet je op elkaar vast

met behulp van een slangklem. Je maakt aan de rechterkant de carburatorbediening los, en draait de vier boutjes van de ventilator los. Schuif de slang over de kop van het lager en zet deze met een tweede slangklem vast. Pomp met de vetspuit de naafdop vol met smeervet, zodat je denkt dat het

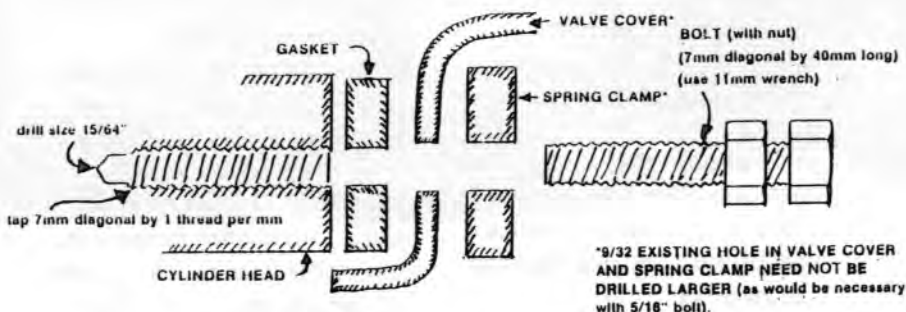
lager zijn portie heeft gehad. Desnoods met een föhn het lager warm maken, zodat het vet dunner wordt. Geef het even de tijd om zich een weg naar beneden te zoeken. Als je dit om de vijf a tienduizend kilometer doet, zal je aan een nieuw lager niet toekomen. Succes!



A SIMPLE RIG FOR GREASING BLOWER BEARINGS. HOSE TO FIT OUTSIDE DIAMETER OF BEARING.

Een ander veel voorkomend probleem is het doldraaien van de klepdekselboutjes. Als het nog niet zo ver is, draai er dan tapeindjes in en trek de deksels met moertjes vast. Is een gat eenmaal dol, dan uitboren en nieuwe draad tappen. Tijdens het tappen olie gebruiken om de tap te smeren. Het aluminium is vrij sprok en je krijgt zonder te smeren geen mooie gladde draad getapt.

Dan een dikker boutje met een extra moer, of een dikker tapeindje er in draaien. De deksels kunnen dan met het moertje aangetrokken worden. Eenmaal de pakkingen lek, heeft sterker aandraaien geen zin, en zullen nieuwe (kurken) geplaatst moeten worden. Het is aan te raden deze met wat vloeibare silicone pakking in te smeren als de oppervlakken ruw of beschadigd zijn. Succes!



Eifeltreffen

(of hoe het ook heten mocht)

Even voordat ons vorige clubblad ging verschijnen, kwam ons een faxbericht van een zekere Jochen Kölsch uit Brockscheid in de Eifel.

Een mailtje richting Karlsruhe bracht aan het licht dat Jochen recentelijk een '65 convertible had gekocht in Luxemburg, en zich dolenthousiast in het klassieker wereldje wilde begeven. Daarbij hoorde natuurlijk op de eerste plaats een "Treffen" georganiseerd te worden, dit om met de andere Corvaireigenaren in contact te komen en zodoende wat meer over de auto's te weten te komen. Een nobel streven.

Het mailtje bracht eveneens aan het licht dat hij nog maar met een paar Corvairsten contact had, en dat juist die, geen tijd, geen zin of het te ver vonden om te komen. Daarop werd de Nederlandse club ingeschakeld, opdat er tenminste een paar auto's meer op het treffen zouden komen als wat zij hadden voorzien.

Uit een paar toevallige contacten binnen onze club kwam naar voren dat er best wel interesse was om het mooie Eifelland in het najaar een keer te bezoeken, maar in gedachte houdend; "Als het tenminste mooi weer is".

Met het naderbij komen van de 12^o oktober werden de voorstellingen beter, en even tevoren beloofde het een stralende dag te worden.

Echter, gaandeweg kwamen ook de afzeggingen, waarbij we moeten zeggen dat ze in ieder geval gemotiveerd waren. Van onze club bleven we met twee auto's over, maar we hielden voet bij stuk om naar Duitsland "ab zu reisen".

Omdat Jochen de bui al zag hangen had hij inmiddels ook al andere "Ami Klubs ingeladen". Hij wilde er in ieder geval een leuk ééndags feestje van maken. Daarvoor had hij, voor de minder begeesterde autofanaten, een rondleiding in een klokkenmakerij georganiseerd. En een locatie voor een gezellige babbel bij een drankje en een heuse tombola met door hem zelf verzamelde prijzen die van diverse sponsors uit de omgeving kwamen.

De avond tevoren, zaterdag dus, pleegde ik met "Karlsruhe" nog een telefoontje. Men hield het nog steeds in beraad. Alleen Roland had absoluut geen ruimte om te komen. (ik belde hem tijdens een motorrijles).

Mike was inmiddels in Limburg aangekomen om hier te overnachten zodat zijn rit de dag er na niet al te lang zou worden.

Wij met zijn tweeën, zouden het erop wagen dat er toch voldoende belangstelling zou zijn.

Totdat er zaterdagavond het mailtje kwam dat niemand van de "Jung's aus Karlsruhe" zou komen. Nu begonnen we ook te twijfelen om Jochen een fax te sturen met het vervelende nieuws. Mike had het er al over om de mooie zondag samen in te vullen met een toertje door Zuid Limburg, aangevuld met een wandeling en een etentje. Dus zondagmorgen een fax gestuurd: "... Wij komen niet...". Binnen tien minuten hadden we een zwaar teleurgestelde en enigszins in paniek zijnde Jochen Kölsch aan de telefoon; "Es kommen auch andere Amerikaner!.....bitte!". Wij keken elkaar aan..... we zouden immers toch een eindje gaan rijden..... naar het heuvelland..... via Aken

naar Monschau?.... en dan verder....?.... Dan maar toch....? "....Wir sollen mal sehen!....."

OK, dan maar toch. We hadden al een anderhalf uur geleden in de auto moeten zitten, en op de valreep kon ik de arme Jochen nog meedelen dat, als we zouden komen, we dan zeker niet op tijd zouden zijn. Binnen vijf minuten waren we op weg. Via de autoweg naar de Akense rondweg en daar de afslag Monschau.

We waren niet de enigen die van het prachtige najaarsweer wilden genieten in deze mooie omgeving. Nu speciaal voor ons in goudgele en rode herfstkleuren omgetoverd, was het een lust voor het oog.

We tuften op ons gemakkie van dorpje naar stadje en verder.

Dit alleen al was de moeite waard om de reis te maken, en zo zouden we er ook wel komen. Echter..... dus niet op tijd, maar dat wisten ze daar in Brockscheid toch! Wat wij niet wisten dat men daar de moed al had opgegeven; het was dan ook drie uur toen we er aan kwamen, en er stond nog slechts één Corvaire, die van Jochen. Een Falcon was er ook, en later kwam er nog een NSU-Prinzje even kijken, maar die was ook meteen weer weg! Bang voor zijn grote neven? Daar wij enigszins uitgehongerd waren stapten we het eerste en beste restaurant binnen op het plein bij de klokkengieterij.

Aan de bediening merkten we al dat we niet in de door Jochen beoogde bistro zaten, maar toen we te kennen gaven toch een hapje te willen eten klaarden de gezichten op. Na ons etentje gingen we maar eens naar buiten waar de enkele mensen om de nog aanwezige auto's stonden. Daar bleken Jochen en

zijn "Schmiermaxe" Renate ook bij te zijn. We hebben met hen verteld over de auto's en wat foto's gemaakt. Van zijn tombola waren er nog wat prijzen over die we in ontvangst mochten nemen. Wij hadden slechts een oude Clark's catalogus om aan te bieden, mede omdat we hem die eerder beloofd hadden. Toen Mike vond dat het mooi geweest was maakten we een aanvang om via Trier over de autoweg door de Ardennen naar huis te rijden. De wegen in de "Vulcan Eifel" zijn behoorlijk verbeterd in een paar jaar tijd, en we hadden een goede aansluiting naar de E42. Omdat het een heuvelachtig gebied is wilden onze auto's

wel zonder veel moeite harder rijden als het bergaf ging. Dat schoot lekker op, en bergop werd er ook al een tandje bij gezet. Tussen Verviers en Luik werd er nog een stop gemaakt, en daarna kwamen we gauw genoeg weer op Nederlandse bodem. Vanaf hier ging ieder "zijns weegs", want Mike wilde nog in de vooravond in Amsterdam zijn. In een telefoontje later op de avond waren we het erover eens dat we een prachtige dag hadden gehad. De auto's wat minder, want de motoren die in Brockscheid nog mooi droog waren, glommen nu van de langs de peilstok uitgebraakte olie. Het was weer eens een leuk

avontuur geweest, en we hebben er geen spijt van gehad, mede omdat we Jochen en Renate toch een beetje hebben kunnen opvrolijken.
Leon Janssen.

We moesten van Jochen op de foto. Dat "Schmiermaxe" Renate er ook bij stond was ons inziens min of meer toevallig, de rest telde niet. Rechts de rode LM convertible van Jochen en Renate Kölsch.



Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Corvair Monza Coupé 1966,
Bronz/Zilver i.g.st. mooi rood int.
4 schakelbak, 110 pk,
origineel Ned. kenteken 1967.
€ 3600,00 Tel: 06-12823052

Corvair Corsa bj. 1965,
4 speed, cabrio, shade/roest vrij,
kleur rood met zwart electr. dak.
Leidschendam Tel. 070-3177754.

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

Corvair Monza coupé bj. '65
140pk, met. grijs, gerest.
in uitst. staat; € 9750,
P. de Vries, Callantsoog
Tel. 06-53164760.

Corvair Monza coupé bj. '67
kleur lichtbl.met., spaakwielcovers,
4500,00, Brunssum,
Tel.045-5250787.

Corvair Monza Convert. 1962,
Rood, Technisch perfect,
Tel. 0529-483078.

Corvair Monza sedan 1966
Blauw met. Int. zwart in perf. st.
Kenwood CD m. 10CD wisselaar.
Prijs op aanvraag Na 18.00u
Onno Hompe Tel. 06-15091921

Corvair Corsa Spyder 1965
In top staat 13.750,00,
Tel. 035-6970126,
www.gooimeercarcenter.nl.

Corvair Monza 1965
4 drs. sedan kl. Blauw, totaal
restauratie project, (sloop) €
600,00 moet z.s.m. weg.
Tel. 0111-401820.

Corvair Monza Convert. Bj. 64,
Rood, witte kap, i.g.st. € 8.450,00
Tel. 071-3646013/06-21825344.

Corvair Monza bj. 1960,
Origineel, compleet en mooi
interieur, motor goed.
Tel. 0180-517670/0644518837.

Corvair Spyder Conv. '62,
I.z.g.st. l.bl./ int.wit, turbo.
T.v. Deijzen 06-11054711
Zaandam
(Gelezen op 'Marktplaats' (Red.)

Corvair coupe bj. 1963,
Volledig gerestaureerd, tax.
€15.000,00 nu € 7950,00
P. Zuur, Stadsknaal
0599-648480 / 06-40070543,

Corvair Monza bj. 62,
Rood, autom., APK
gstokkers@uwnet.nl

Onderdelen/div. Aangeb.
Diverse carr. delen LM.
G. de Haan tel.0512-301099

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

Stoelen model '67 zwart,
Rugleuning prima, zitting
gescheurd, ook in delen €10p.st.
Tel. 046-4516323
jmljanssen@wxs.nl

SloopCorvair 700 sedan bj. 60,
€200,00 Tel. 06-22856387 Hr.
V.d. West

Corvair 700 sedan '60 voor
onderdelen met papieren. € 200
Peter Zuur, Stadskanaal 0599-
648480 of 06-40070453

Aangeboden; 70cm autotijd-
schriften, '60er, '70er en '80er
jaren. Ned, Duits, Engels, Am.
jmljanssen@wxs.nl

Gevr. Motorbeplating nr 15 +
nr.5 tekening Clark's catalogus
pag.162 used parts. Tevens "fake
airscoops" van '64. Mike Cramer
020-6929425 of mcramer@chello.nl

Diversen (gevraagd):

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

Duitsland (aangeboden):

Corvair Spyder coupe '63
km33000 wit/rood Vr.pr.€ 8.500
Ingo Illinger 0049-721-816537
i.illinger@enbw.com

Corvair convertible '61
Klaus Dibbern Kdibbern@denk.de
Zie ook: www.corvair.de

België: (aangeboden)

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. als nieuw,
Tel. 05 61 86 44 75 Toulouse
(y a t'il encore d'annonces en France?)

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

*België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -
landen, dus geen invoerrechten en BTW.
Opgave advertentie corvair65@hetnet.nl*

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





Op het allerlaatste moment voor het “ter perse” gaan van deze editie, ontvingen we van Johan van Rijn nog een foto met bijschrift. Dit aan de hand van de foto in Colombia gemaakt door Mike Cramer in ons vorige blad. Johan vertelde ons tijdens het VW-Euro gebeuren al dat hij ook zo een Dodge in zijn bezit heeft. Op de foto zien we hem broederlijk naast zijn Corvair. Hij schrijft verder dat deze auto pas gereed gekomen is van een grondige restauratie en dat het een speciaal model is. Het is een Dodge D15 uit 1938 die in Canada gemaakt is en het stuur rechts heeft. Canada had in het verleden, als voormalige Britse kolonie, links verkeer.

Pinpoint Your Prospects —
Find Just the Right Buyers
for Your '65 Corvairs in Stock

