

Corvaair Club Nederland



6 JAARGANG
5

Van de redactie

Het verheugt ons zeer dat we van sommige leden te horen kregen dat ze, eenmaal de pen ter hand genomen hebbend, merkten er plezier in te krijgen om alle Corvair ervaringen op papier te zetten. Zeker het is mooi om andere leden te laten weten welke ervaringen je zoal opdoet met je Corvair, maar ook voor je eigen archief, als je over een aantal jaren nog eens leest wat je meegemaakt hebt met je wagen, dan zul je met plezier (en soms afgrijzen) terug denken aan "die goede oude tijd".

Jammer is dan weer, dat er leden bij zijn die nog nooit iets van zich hebben laten horen, en waarvan we zelfs niet weten welk type Corvair ze bezitten.

Nu, in de donkere dagen voor kerst, zitten wij ons uit de naad te werken om jullie toch met de feestdagen weer een leuk blad voor te schotelen, met, naar we hopen, leuke, interessante en informatieve onderwerpen. Voor de 'plaatjeskijkers' is er ook weer allerlei nieuws.

Dan kan er weer gedroomd worden, en kunnen er plannen gemaakt worden voor het volgende seizoen. Voor diegenen die nog nooit op en treffen waren is er misschien komende zomer een aanleiding om eens kennis te maken met de andere Corvair eigenaren.

We hebben weer allerlei grootse plannen en zullen trachten op ons traditionele Nieuwjaarstreffen daar een bal over op te gooien. We zullen ook proberen er een serieuze vergadering van te maken.

Inmiddels is onze club weer danig uitgebreid en we hebben er goede hoop op dat we met actieve Corvair-liefhebbers te doen hebben. Veel groter mag onze club ook niet worden want we hebben ons te houden aan een gelimiteerde oplage van ons clubblad.

De contacten met de buitenlandse clubs lopen als vanouds, met dien verstande dat er weinig nieuws is te melden. Wel zijn we van plan

de banden met onze oosterburen strakker aan te halen, omdat ons inziens, het voor de meeste leden makkelijker te communiceren is en omdat zij zich ook regelmatig laten zien en horen op onze bijeenkomsten.

Binnenkort sluiten we alweer ons zesde bestaansjaar af, en beginnen logischerwijze aan het zevende. Dan kunnen we terugkijken op zeven redelijk 'vette' jaren, en hopelijk beginnen we dan niet aan een periode van magere jaren. We hebben getracht weer een blad te vullen met veel leesvoer aangevuld met interessante plaatjes. En daarom ook nu weer....
Veel kijk en leesplezier.

Colofon

6^e jaargang nr.5
dec / jan. 2003-2004
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

Chubsite:
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

Als nieuwe leden hebben we Peter en Monique Ten Bos uit Alteveer in Groningen kunnen inschrijven. Peter heeft al vaker een oude (amerikaanse) auto gehad, maar over de '60 Corvair, die hij nu heeft, is hij zo razend enthousiast dat hij deze niet meer van de hand

wil doen. De auto is nog niet helemaal in 'zondagse' staat, maar hij denkt dat dit na een grondige carrosseriebeurt spoedig anders zal zijn. Het is, zover wij weten, de vijfde 1960 sedan in onze club. Hij heeft inmiddels ons introductiepakket ontvangen.

Motor gezocht?

Onze vriend Jochen Kölsch uit Daun in Duitsland, waar we in onze vorige editie over schreven, heeft zijn motor kapot gedraaid. "Hij loopt als een tractor" deelt hij ons telefonisch mee, en "op een cilinder zit helemaal geen compressie meer". Ze hebben dat in een werkplaats ontdekt.

Wij, en ook mensen van de Duitse club, hebben Jochen al laten weten dat het waarschijnlijk een losgelaten klepzitting is, en dat hij daarvoor helemaal geen andere motor hoeft aan te schaffen. Zelfs het blok hoeft er niet eens uit, ofschoon het wel wat handiger werken is.

Wij hebben hem laten weten hoeveel werkuren er ongeveer in gaan zitten en de bijkomende kosten, zodat hij zich een kostenplaatje kan maken. We wensen hem sterkte en succes met de reparatie.

Agenda

- december*
19/20 Nederlands Grootste
Autoplein. Zwolle
26-28 X-mas Cruise Inn
Drachten
- Januari*
03 Autodocumentatiebeurs
Vught
09 Nieuwjaarstreffen
Corvair Club Ned.
9-11 InterClassics Maastricht
25/26 Super Oldtimer festival
Leiden
- Februari*
31jan/1 Classic Motorshow
Bremen
1-6 Wintertrial Maastricht-
Monaco
7/8 Int. Voorjaars Oldt, beurs
Rosmalen
N.B. Vehikel 21/22-2 afgelast

Wist je dat...

....er twintig jaar geleden ook al Corvair clubs buiten de V.S. waren? In een 22 jaar oud Corsa blad (1981) vonden we behalve twee Canadese clubs, een Zweedse, en een club in IJsland! Van de Zweedse, ofschoon nu geen Corsa chapter meer, hadden we wel weet (website), maar van een club op IJsland hadden we nog nooit gehoord. Voorts blijken er veel verschuivingen te zijn geweest in de afgelopen twee-entwintig jaar. Wij telden een 25-tal 'afvallers' en 35 bijgekomen 'chapters' onder de vlag van Corsa.

Onderdelen

De onderdelen die Johan van Rijn hier in Nederland koopt, haalt hij bij Pieters in Rotterdam. Hij zegt dat het nagenoeg net zo duur is, en dat is dan zonder verzend- en afhandelingskosten en invoerrechten. Voor bijzonderheden zul je je tot hem moeete wenden. Het telefonnr. is op de redactie bekend

Vrijdag 9 januari

traditioneel
Nieuwjaarstreffen
(vlg. sommigen
nieuwjaarsborrel) op de
bekende locatie bij Saskia
en Remco v.d. Akker,
Noordervaart 124
in
Stompatoren
Aanvang ca. 19.00u.

Kopij

Als je kant en klare kopij aanlevert vinden wij dat natuurlijk mooi, maar dan kunnen we er niets meer aan doen als je nog wat veranderd wilt hebben. Ook zouden we in de toekomst graag zien dat het een beetje in de stijl van het blad gehouden wordt. Wij beschikken nu eenmaal niet over geavanceerde DTP apparatuur.

Sedan

De sedan die Jaak Eijkelenberg te koop heeft staan (gehad?), is verhuisd naar Traffic in Rotterdam. Wat er verder mee gaat gebeuren is niet duidelijk, maar restaureren en opnemen in de collectie van Traffic is een redelijke optie.

Autotron

Er gaan geruchten dat het bekende Autotron in Rosmalen als museum bankroet is. De geschowde auto's zouden naar elders overgebracht zijn en t.z.t., al dan niet openbaar, verkocht worden. Wij zijn niet zeker van deze zaak.



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

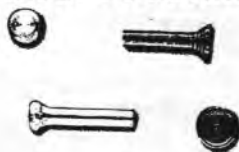
Levering ook in België

Repro 60-69 Car Accelerator Pedals

Now you can replace that old worn pedal, these have correct rod hole & correct molded rubber.

C542R \$19.59 1 lb.
24 \$18.50

Exact Door Lock Knobs



For '67, '68 & '69 — Ask For Our Latest Throwin Sheet (10/03)



Graphite Exhaust Packings



For the last 2 years all our exhaust packings have been graphite — no smell on start up, much less apt to "blow out or burn out," not affected by water or oil - don't accept less for your safety.

Solid Machined Posi Cover

Available After A 12 Year Absence — now you can replace the "weakest link".

C9868 \$229
4 lb.



Correct Repro
Steering Box Bearings & Races For 60-69 Cars.

2003-2006 CATALOG Yes, you NEED this catalog! There are 100's of parts not in our old catalogs as well as 100's of corrections & additional information. This Catalog Is Good Through 2006. Get Yours Now!

Catalog with an Order \$2 Order just a Catalog to USA \$6, Canada \$8, Foreign - Check with us.

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

CLK134

General Motor's Rear-Engine Car:



COVER STORY

Harvey Earl, GM's style chief, poses with his rear-engine Corsair.

Corsair!

Het volgende artikel werd in verkorte vorm vertaald uit de "Mechanix Illustrated" van april 1949.

Wanneer ook maar een keer een artikel verschijnt in een krant of blad over auto's met motor achterin, beginnen de jongens in Detroit al te grijzen; "Motor achterin,... niet voor het Amerikaanse publiek!"

Zij kunnen het weten, zij zijn de modellenmakers en technici van General Motors; Waarom zijn ze zo overtuigd?

Zij weten dat deze opstelling niets nieuws is. Van de 23 autoprodukten in 1902 waren er 18 met een staartmotor. Maar gaandeweg raakten de heren ingenieurs overtuigd van de voordelen van motor voorin, en zeiden daar goede redenen voor te hebben.

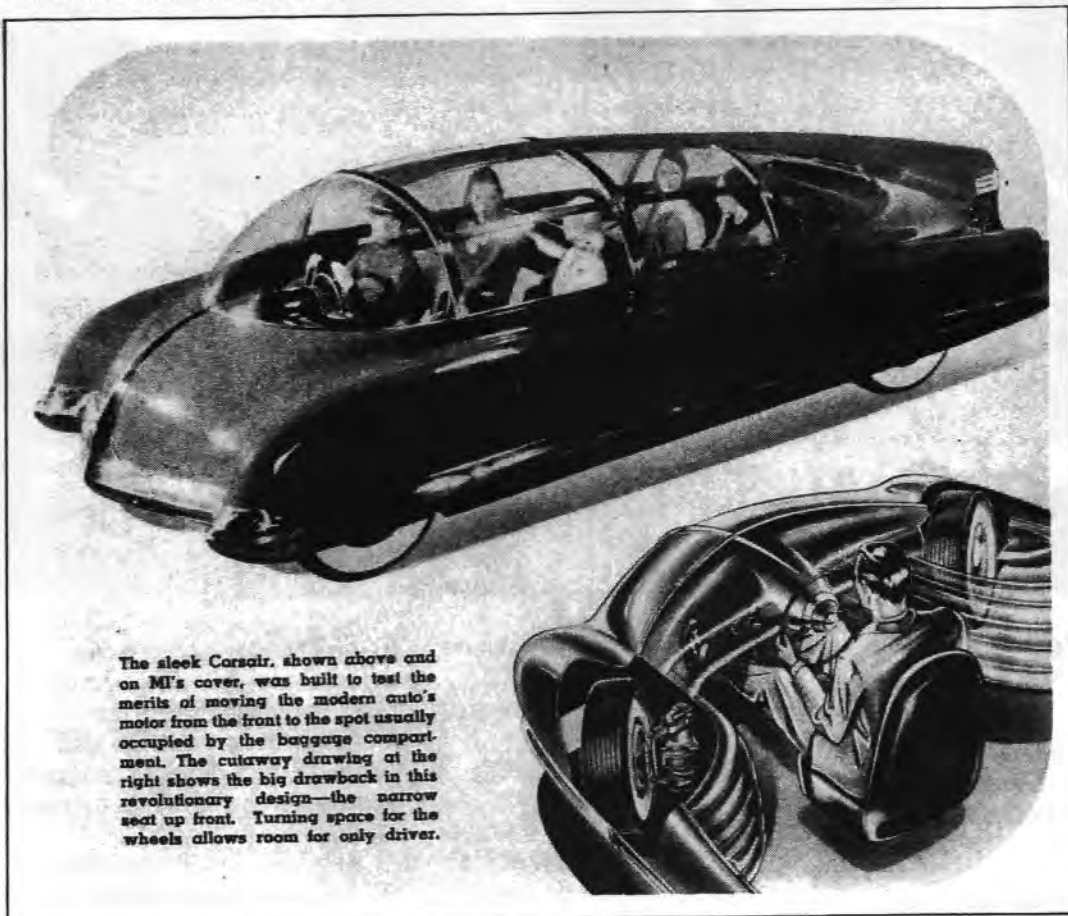
Veiligheid was een van die redenen, maar ook betere gewichtsverdeling.

En ook werden alle auto's ugerust met de motor voorin. Maar spoedig draaide die mening weer en in 1925 was het de 'Julian' die het predikaat voerde van de eerste auto met staartmotor in 20 jaar! In 1931 was het Sir Dennistoun Burney, een notoir luchtschipontwerper, die met een plan de GM en Studebaker leiding benaderde. Met een gewichtsverdelin van 34% voor en 66 achter, dacht hij een remkrachtverdeling van 50/50 te bereiken. Aangevuld met

speciale schokbrekers moest de wagen veel comfortabeler zijn. Het plan dat ook nog twee radiatoren had, waarvan er een diende voor verwarming van de passagiers, werd uiteindelijk verkocht aan British Crosley. Met een 3000 dollar kostende sedan werden geen hoge ogen gegooid, en de verkopen werden gauw gestaakt. De van Nederlandse afkomst zijnde John Tjaarda uit Detroit ontwierp twee modellen voor de Briggs Manufacturing Company met lampjes op het dashboard. Je kon immers de motor niet horen en een groen lichtje betekende dat de motor aan stond, rood was uit. Briggs die toeleverancier van Ford en Chrysler was, kreeg het voor elkaar dat de "freaks"

met zware V8 motoren achterin, proefritten door Detroit maakten. Maar toen de winter inviel was het vreemd genoeg niet de onhandelbaarheid door de gladheid, maar de verwarmingsproblemen die het plan deden afhaken. Weer een andere ontwerper, William B. Stout, die al naam had gemaakt door het eerste volledig metalen vliegtuig te ontwerpen, kwam met het wel heel comfortabele ontwerp. Een huiskamer op wielen; compleet met tafel en divan. Hij plande er 100 van te gaan maken, maar uiteindelijk kwam het alleen maar tot verbetering van het idee. Hij oogstte goede recensies bij de pers, maar de productie (en verkoop) haperde

omdat de prijs van \$5000 te hoog was. In 1938 kondigden de Fransman Emile Matthis en de Zweed Axel Werner Gren aan een auto in Europa en de VS op de markt te brengen met een dwarsgeplaatste motor achterin, die een verbruik zou hebben van 50 a60 mijl per gallon. De koopprijs zou circa \$500 bedragen. Helaas haalde de oorlog een streep door dit plan. Diverse Europese ontwerpen van met staartmotor aangedreven auto's haalden de markt wel omdat de Europese behoeften anders lagen. De meeste waren kleine auto's met weinig pk's en te langzaam voor de Amerikaanse markt.>



The sleek Corsair, shown above and on MI's cover, was built to test the merits of moving the modern auto's motor from the front to the spot usually occupied by the baggage compartment. The cutaway drawing at the right shows the big drawback in this revolutionary design—the narrow seat up front. Turning space for the wheels allows room for only driver.

De gestroomlijnde Corsair werd gebouwd om de voordelen te testen van de verplaatsing van de moderne automotor van het vooronder naar de plaats die als gebruikelijk door de bagageruimte wordt ingenomen. De doorzichttekening laat zien welke grote verandering er zit in dit revolutionaire ontwerp; een enkele kleine stoel voorin. De draairuimte voor de wielen laat slechts ruimte voor de bestuurder.

Na de oorlog kwam de Tucker. Deze auto was ruimer, had meer kracht, betere remmen en had meer uitstraling dan de tot dan toe op de Amerikaanse markt zijnde auto's. Bovendien was hij hetzelfde geprijsd. Het plan strandde!

(in 1949 toen dit verhaal geschreven werd, waren de Tuckerperikelen nog niet ten einde, maar dit is een verhaal apart. Red.)

Op een dag in 1946 stopte een auto, een Pontiac, bij de tolheffing van de Hollandtunnel in New Jersey. De beambte keek even naar de auto en zag tot zijn verbazing dat de auto achter het dubbele aantal wielen had van een gewone auto. Hij schroomde niet en bracht de bestuurder het bustarief in rekening! Dit aparte zeswielige voertuig, met achterin liggende motor, was door New Yorkse ingenieurs gebouwd voor General Motors om er proeven mee te doen. Het resultaat was dat men de tractie (met vier wielen!) onder allerlei weersomstandigheden wel kon waarderen, maar door het lichte vooreind, de stureigenschappen ronduit slecht waren. Het plan werd gestopt. Wat zijn nu de argumenten tegen een staartmotorontwerp? Een van de voornaamste nadelen is wel de gewichts-

verdeling. Met het gewicht achterin heeft de wagen de neiging bij een bocht het gewicht, dat achterin ligt, het eerst naar voren te gooien, zodat hij zou kunnen gaan tolleren. Ook, in geval van een aanrijding, drukt de zwaardere achterkant de auto meer in elkaar. De bestuurder is meer blootgesteld aan verwondingen zonder de bescherming van het motorblok.

In bijna alle gevallen is de voorkant verkleind. Het sturen is ook minder gemakkelijk omdat er geen gewicht op de vooras rust, en ook de koeling kan een probleem zijn.

Wat kan er als voordeel gezegd worden van de auto met achterin geplaatste motor?

De bestuurder kan meer naar voren geplaatst worden voor beter zicht; door het toegenomen gewicht achterin is er dus betere tractie; lawaai en motorhitte komen niet in het passagierscompartiment, en er zijn minder onderdelen nog om een auto te fabriceren. De lange aandrijfas wordt vermeden evenals de tunnel waar die in draait.

Die Pontiac had nog wel een aantal verbeteringen kunnen hebben, zeiden de ingenieurs toen ze de voor- en nadelen opsomden.

Maar de stylingafdeling van GM

was niet overtuigd; wat dan te doen met deze super gestroomlijnde schoonheden die de artiesten de auto's van de toekomst noemden? Drie personen voorin; geen vast dak. Er was toch niet genoeg overtuigingskracht om een plan van een staartmotor aangedreven voertuig geheel van tafel te vegen. Als GM de voordelen en het gewicht weet te verbeteren kan er een nieuwe GM auto komen!

Om aan deze opsommingen tegemoet te komen bouwden ze een dergelijke auto en noemden hem CORSAIR! Het is voorlopig een 3/8 model, en futuristisch zoals de ontwerpers dat wilden. Maar u moet het mooi vinden!

Om de bestuurder alle voordelen te geven, wat betreft ruimte tussen de wielen en zicht, komt hij alleen voorin te zitten. Voor de passagiers werd er een extra bank toegevoegd en krijgt hij het effect van een bus.

De Corsair is ongetwijfeld GM's "auto van de toekomst", Zal hij ooit geproduceerd gaan worden? Er is getest; zijn voor- en nadelen zijn bekend.

Als u, gemotoriseerd publiek, vraagt voor deze autostijl, GM zal hem uit de mottenballen halen, het stof er af vegen, en aan u verkopen!



De Corvair als verhuiswagen



In juni van dit jaar hadden we ons huis plotseling verkocht en hadden we maar drie maanden de tijd om de enorme hoeveelheid huisraad, vervoermiddelen, prullaria en dergelijke te verhuizen naar ons toen al aangekochte 2° huisje in Kijkduin. Genoeg tijd zou je denken. Inmiddels hadden we onze Lancia ook verkocht en moesten we de Corvair inzetten voor dagelijks vervoer. Met het gevolg dat iedere keer als we besloten in Boskoop te komen, de Corvair aardig wat kilootjes te versjouwen kreeg.

Hier en daar hadden we onze adressen om het teveel aan bezitsdrang te kunnen onderbrengen. De Corvair had het best naar zijn zin want hij had al te veel stilgestaan, en er mee rijden is nu eenmaal beter. Soms gingen we wel erg ver met over beladen (foto's)

Twee weken voor de officiële verkoop van ons huis in Boskoop hadden we een MB sprinter gehuurd want hiermee zouden we op een zondag met vereende krachten het restant aan meubilair wel over kunnen brengen.

Maar toen op het "moment supreme" alles nog eens nagelopen moest worden, bleek dat onze Corvair voor de 5° achtereenvolgende keer tot de nok toe afgeladen moest worden, inclusief racefiets.

Noodzakelijkerwijs was ik op het laatst nog verplicht om een imperiaal aan te schaffen.

Na dit zware werk was het zaak de Corvair te laten vertroetelen en dat doen we bij Johan van Rijn in Noordwijk.

Groeten van Willem en Marinus



Mijn bizarre Greenbrier

Deel 3: Naar de keuring, en nog een keer
Door Wim Smit

In deel 2 van mijn verhaal over mijn Greenbrier vertelde ik jullie over de brug die ik op de kop kon tikken de werkplaats die ik bij mijn vriend Marc in Wijk bij Duurstede kon inrichten in een grote schuur van zijn boerderij. En ook over alle werkzaamheden die ik aan de Greenbrier uitvoerde om de auto klaar te maken voor de keuring. In dit deel kun je lezen hoe het de auto en mij tijdens de keuring verging.

Naar Amsterdam

Het was 29 november 2001 en de avond tevoren had ik mijn tweede illegale tocht gemaakt van Wijk bij Duurstede naar Mijn huis in Nieuwegein. De Greenbrier stond voor het eerst bij mij voor de deur. Ik was vroeg opgestaan want, terwijl ik pas om half twee een keuringsafpraak had bij de RDW Amsterdam wilde ik toch geen enkel risico nemen. Nog nooit was ik met de auto op de rijksweg geweest en ik had geen idee hoe hard ik er mee kon rijden. Maar wat me vooral bezig hield was de vraag of het zou lukken om zonder problemen Amsterdam te halen. Uit voorzorg had ik al mijn gereedschap in de auto geladen voor het geval er onderweg gesleuteld moest worden. En ik zou er niet alleen voor staan mocht er iets fout gaan want mijn zwager zou met zijn eigen auto achter mij aan rijden. We konden telefonisch contact met elkaar houden. Half elf vertrekken want we hadden ons erop ingesteld om binnenwegen te nemen als het op de rijksweg iets te spannend zou worden voor de Greenbrier. Liefst drie uur de tijd om een afstand af te leggen waar je met een normale auto hooguit drie kwartier over doet. Ja, je haalt je de gekste dingen in je hoofd als je met een Corvaire ergens graag wilt aankomen. Wat niet echt meezat was het weer. Er stond een flinke wind en het regende pijpenstelen. Daardoor was het extra donker

voor de tijd van het jaar. Redelijk gestresst draaide ik mijn Greenbrier de straat uit en enkele minuten later zat ik op de oprit van de A2, richting het grootste en drukste verkeersplein van ons land, Oudenrijn.

Wanneer iemand mij zou vragen wat nou een leuk weggetje is om je klassieke auto eens voorzichtig uit te proberen en ik raadde hem/haar met klem aan om de A2 te pakken van Utrecht naar Amsterdam, maar daar wel mee te wachten tot het winter is en flink hoost, dan kun je er vanuit gaan dat ik aan die persoon een bloedhekel heb. Ik zou het mezelf nog niet eens aandoen maar..... ik deed het!

Dit wordt niks

Ik denk dat ik nog geen driehonderd meter op de rijksweg zat of ik had al in de gaten dat dit absoluut te hoog gegrepen was voor mijn



kanjer. Om te beginnen begonnen de ramen flink te beslaan, waardoor het zicht een drama werd. Ik realiseerde me dat ik naar alles had gekeken maar de ventilatie had daar niet bijgezet. Dus met ramen open rijden en maar poetsen op die voorruit. Ook bleek dat ik de gemiddelde snelheid om mij heen absoluut niet kon bijhouden. Het was in de wagen al een hoop lawaai maar iedere poging die ik deed om hem met de stroom mee te laten rijden resulteerde in een angstaanjagende herrie. Een handicap was ook dat de snelheidsmeter het nog niet deed. Het gevolg was dat ook de vrachtwagens mij gingen inhalen. En wat dat betekent als het regent en je ramen open staan dat kun je je voorstellen. Soms was het een getoeter en ik vond al dat een Greenbrier wel

erg bescheiden achterlichtjes heeft. Ik was bang. Maar goed, dan zit je eenmaal op die weg, maar dan ben je er nog niet zo maar weer af. Ter hoogte van Oudenrijn maakt het ook niet uit welke afslag je neemt. Het is overal druk. Met de moed der wanhoop besloot ik maar door te douwen en eerst maar eens te proberen om Utrecht achter me te laten. Mijn zwager was ik inmiddels kwijt geraakt en bellen had vanwege het lawaai geen enkele zin. Bovendien had ik al mijn ledematen nodig om die auto op de weg te houden. Ik was liever in mijn eentje op een kreupele dromedaris de Sahara ingetrokken of op een arrenslee met dronken poolhonden naar de poolcirkel gegaan maar meneer Smit, gefeliciteerd met de hoofdprijs: U mag met uw Greenbrier midden op Oudenrijn, 90 km per uur, met zijwind, regen, open ramen, beslagen ramen, zonder oordopjes proberen uzelf in leven te houden. Wij wensen u succes!

De V-snaar

En als dan blijkt dat alles went dan ga je toch proberen of het niet wat harder kan. De afstraffing kwam ter hoogte van Maarssen. Ineens (gaat meestal zo met lampjes) een oplichtend generator lampje. Daarna die van de temperatuur. Paniek. Aan de kant met dat ding. De auto uit, kijken. Blijkt dat de V-snaar eraf ligt. In weer en wind zo langs de weg die snaar er weer omleggen. En iedere vrachtwagen die voorbij flitst geeft mij de 'prettige' sensatie met kleren aan onder de douche te staan. Mijn zwager die achter me stopt bijt me nog toe dat ik hier gvd als de brandweer weg moet. Veel te gevaarlijk. De snaar ligt er weer om, lekker strak aangespannen. We besluiten om hier maar gelijk de afslag Maarssen te nemen en die onzalige A2 de rug toe te keren. De rest van de rit zal via binnenwegen worden gedaan. En net als ik denk dat we het ergste onheil achter de rug hebben: rode lampen! Nee hè, blijft dat zo? Eruit, kijken en vaststellen dat er opnieuw omleggen nu niet meer lukt. Snaar gebroken. Wat is er toch aan de hand met dat ding, en waarom nu, vandaag? Deze auto heeft duidelijk geen zin om gekeurd te worden, maar het moet en het zal, want om half twee worden we verwacht. Inmiddels is het half twaalf, Amsterdam ligt aan het andere eind van de wereld en ik sta hier in Maarssen met een Greenbrier zonder snaar. Dus op zoek naar een snaar, d.w.z. op zoek naar een auto onderdelen zaak. Tot onze verbazing treffen we er na één bocht al eentje aan. Wij vertellen ons verhaal,

en twee mannen die naast ons staan doen ook een duit in het zakje. Ze weten alles van Amerikanen en hoe dat met zo'n snaar bij een Corvair moet weten ze ook. Ik weet niet hoe ik het voor elkaar kreeg, maar een seconde later had ik ze gegijzeld. Als ze het dan zo goed weten mogen ze het bewijzen ook. Met zijn vieren in de auto van mijn zwager naar de Greenbrier. Hij staat hier om de hoek, dus het kost jullie nauwelijks tijd. 'Kijk' zegt die ene, terwijl die andere een onderonsje met mijn nieuwe snaar heeft: 'Je denkt dat als je die snaar nou maar heel strak aanspant, hij er niet meer af kan lopen maar het is net andersom. Hij moet er lekker slap om liggen, dan gaat het goed'. Ik kijk mijn zwager pissig aan die net nog riep: 'En nou zo strak mogelijk dat ding, verdomme!'

Bruine, stinkende walm

OK, het is twaalf uur, het is gelukkig droog geworden, ik heb een nieuwe slappe snaar, sta in Maarssen en moet over anderhalf uur in Amsterdam zijn. Moet kunnen. Ik start mijn Greenbrier en, rustig aan dan breekt het lijntje niet, vervolgen wij onze weg langs de Vecht richting Amsterdam. Terwijl ik zelf wel behoorlijk strak sta en me er op ingesteld heb dat op ieder moment een wiel af kan breken, het dak eraf kan waaien of de veren me om de oren springen, blijft het maar goed gaan. Ik snap er niks van. Of zijn mijn rode lampjes nu ineens stuk gegaan?

Het is half een en inmiddels zitten we onder Amsterdam. Helaas moeten we nu toch het drukke verkeer weer in want we zullen van de rondweg en een paar S-wegen gebruik moeten maken om bij de RDW te komen. Mijn zwager weet de weg maar je kent het gevoel als je achter iemand aan moet rijden om ergens te komen zonder dat je weet hoe de rit eruit zal zien. Onprettig. Het wordt zeer onprettig als je in files terecht komt met links en rechts auto's, en je ziet als het ware het slappe snaartje van de poelie aflopen en de tijd wegtikken. Amsterdam Noord-West is een lang eind als je er bij Zuid-Oost inkomt. Eigenlijk iets te lang bleek die middag. We waren nog een paar straten verwijderd van de RDW maar het was wel vijf voor half twee geweest. Terwijl ik mijn Greenbrier zowat door alle rode stoplichten heen joeg om mijn familielid niet kwijt te raken lichtten ineens mijn bekende rode vrienden in mijn dashboard weer op. Op dat moment gaat bij mij ook de rode lamp branden en ik besluit gewoon door te karren.

We zien wel hoever we komen moet ik hebben gedacht. Maar die vlieger ging niet op. Binnen enkele seconden begint alles wat maar een beetje op vet of olie lijkt te verbranden en dit zet de hele cabine in een bruine stinkende walm. Zo kan ik niet verder en terwijl ik op de linker baan zit, jakker ik diagonaal de weg over en kwak mijn Greenbrier, twee rijbanen verder zo over een stoeprand in het openbaar groen.



Een hoop getoeter om heen, maar het kan me niets meer schelen. Op dat moment heb ik de neiging om het bijltje er bij neer te gooien. Ik was gesloopt. En toch schuif ik voor de zoveelste keer de motordeksel naar achteren om te kijken wat er is. Niet gebroken. Inmiddels ben ik zo geoefend in het omleggen van snaren dat ik na een paar minuten al weer achter het stuur zit. Ik steek mijn hand uit het raam en ram mijn karretje zonder pardon de weg op, terug naar de linkerbaan en gelijk maar door rood linksaf. Aan het getoeter ben ik dan al gewend. Nog één bocht en ik scheur met een rotgang het terrein van de RDW op en plant mijn karretje pontificaal strak tegen de deur waar ik tien minuten eerder doorheen had gemoeten. Ik stap uit en ga staan zwaaien dat ik erin moet en snel een beetje. Er komt een keurmeester naar me toe die de tijd heeft en vraagt of ik een beetje wil inbinden. Terwijl hij zijn tekst al klaar heeft. Te laat, volgende keer beter, laat ik mijn handen zien. Pikzwart. Hij kijkt me meelevend aan en snapt het. 'Rijdt hem dan maar naar binnen' zegt hij. 'maar pas als ik de deur heb open gedaan'.

Afgekeurd

Heb ik het toch nog gehaald. Onbegrijpelijk. Er valt zoveel spanning van me af dat ik van

mijn zwager moet horen dat ze erg onder de indruk zijn van wat er allemaal aan de auto is gedaan, maar dat hij toch nog niet goedgekeurd kan worden. De schokbrekers moeten op een betere manier aan de draagarmen worden bevestigd, de remleidingen moeten hier en daar nog extra worden vastgezet, het stuur draait te zwaar en het remverschil achter is te groot. Eigenlijk een lijst van niks.

Inmiddels is ook Marc gearriveerd en moegestreden rij ik onder escorte van mijn twee broeders in de strijd huiswaarts. In de avondspits, in het donker, en voor een groot gedeelte in de file. Of het nu kwam doordat bij mij de stress geheel was verdwenen weet ik niet maar op de terugweg naar Wijk bij Duurstede is de v-snaar er op blijven zitten. Aan het einde van de avond arriveren we in Wijk waar we onze patiënt weer op de brug zetten. We praten nog een tijd na over wat ons allemaal is overkomen. Ik kijk terug op een van de meest

stressvolle dagen in mijn leven. De volgende keuringsafspraak ligt al vast. Op 20 december wordt ik opnieuw verwacht. Drie weken de tijd voor een paar kleine ingrepen. Er is geen twijfel mogelijk. Op 20 december wordt mijn auto goedgekeurd voor de weg.

Krukaspoele in de prak

De weken die ik ter beschikking had om de laatste dingen in orde te brengen gebruikte ik ook om bij Clark's een goede v-snaar te bestellen. Toen ik die erom legde zag ik het verschil met de snaar die ik in Maarssen had gekocht. Die van Clark's was dunner waardoor hij veel dieper in de poelies lag. Dat ding van Brezan was bovendien getand, wat wordt afgeraden voor Corvairs. Ik had direct veel vertrouwen in deze snaar en dat vertrouwen werd niet beschaamd. Op 20 december reed ik zonder snaarproblemen naar Amsterdam. Wat ik alleen wel vreemd vond was dat snerpande geluid wat gaande weg steeds luider werd. Eenmaal in de buurt van de RDW leek het wel of mijn auto was uitgerust met een straalmotor. Toen ik aankwam en eens naar de motor keek leek het wel of de vorm van de krukaspoele was veranderd. Dat was ook zo. Ik ontdekte dat zo'n ding bestaat uit een binnenring en een buitenring waar rubber tussen zit. Axiaal was

de buitenring verschoven van de binnenring en deze liep tegen de carrosserie aan. Vandaar het krassende geluid. Het gekke was dat er radiaal nog steeds verband was tussen de binnenring en de buitenring waardoor er nog wel steeds aandrijving was. Veel belangrijker was dat mijn auto met vlag en wimpel werd goedgekeurd wat werd bekrachtigd door het inponsen van het chassisnummer in het centrale plaatwerk achter de voorstoel. Feest. Jammer alleen dat er bij de belastingdienst en de douane een lange rij stond waardoor ik voor sluitingstijd niet meer geholpen kon worden. Dus enigszins gefrustreerd reed ik met een hoop poeliegekrijs vanuit het achteronder naar huis. In de werkplaats aangekomen maakten we een fles champagne kort Jan ter ere van het bereikte resultaat.

De volgende dag op 21 december voor de derde keer naar de RDW, gelukkig met mijn gewone Corsica, om de papieren verder in orde te krijgen. Uiteindelijk moest het 9 januari 2002 worden toen ik het kenteken thuisgestuurd kreeg. Mijn Greenbrier was gezegend met het kenteken AL-06-02 en een week later schroefde ik trots de kentekenplaten op mijn auto. Ik mocht de weg op met mijn Greenbrier maar juist daardoor ontdekt ik dat ik er nog lang niet was met mijn auto.

In het volgende nr: **Mijn bizarre Greenbrier;**
Deel 4: motorrevisie

Het ziet er naar uit dat dit spannende en onderhoudende verhaal nog lang niet afgelopen is. Tegen de tijd dat het wel het geval is, zullen we overwegen om alle pagina's nog eens samen te stellen tot een boekwerkje. Red.

CALIFORNIA
STATE OF TITLE

YR MODEL MAKE 64 CHEV	PLATE NUMBER 4T98979
FUEL TRANSFER DATE 6	REGISTRATION EXPIRATION DATE 11/30/97
FEES PAID -NONE-	ISSUE DATE 09/20/97
YR 5	MO CW
EQUIPMT/TRUST NUMBER	
ODOMETER DATE 00/00/0000	

RDW
29. NOV 2001
AMSTERDAM

Handwritten: BPM/015 86468

Red stamp: douane Nederland 21 DEC 2001 1123 district amsterdam

California, that THE SIGNATURE(S) BELOW RELEASES INTEREST



Corvair Conventie Carlisle (3)

Donderdag 17 juli moest de dag gaan worden om onderdelen in te slaan. Eerst moest ik Mark Corbin en Mike McKeel zien te vinden. Mark vond ik gauw genoeg, en met hem ging ik naar de kamer van beiden om te zien welke spullen Mike voor me had meegebracht. Dat viel ietwat tegen; de turbo en ook de carburateur zaten vast. Alleen de 'bracket' en de leidingen waren goed bruikbaar. Weer buiten bij een kraam vonden we Mike, en samen vonden we op de "vendors place" twee gangbare turbo's, zelfs een met carburateur voor 150 en 175 dollar. Mike zag wel dat het een '62er en '63er waren, maar het zou mijn prijs kunnen drukken. Samen met Mike struinden we de markt verder af naar spullen die ik voor mijn Corsa kon gebruiken. We vonden een originele en goed werkende carburateur. Bij Mark Aksamith nam ik een optie op uitlaatpijpen, maar Mike vond dat de 70 dollar die er voor gevraagd werd te duur, en dacht met 40 te bieden deze voor 50 a 60 te kunnen kopen.

twee die aanvankelijk voor Clark bedoeld waren. Dit meer om het bewijs te leveren dat we ook daadwerkelijk advertenties van hen in ons blad plaatsen. Het was al ver na de middag toen ik mijn vrouw eens ging zoeken om een hapje te gaan eten.

eerst naar een winkel om wat 'bagels' te kopen want met een lege maag haalde ik de avond niet. 's Avonds was het een Italiaans restaurant en daar aangekomen stond de hele club al op ons te wachten. Maar het was in de rij staan voor een plaatsje.



Onder de boom waar ze zich geïnstalleerd had met een boek, was ze niet meer, en toen ik Clay ontmoette kon die me vertellen dat ze met Carolyn (Clay's vrouw) naar hun kamer waren om op bed wat te rusten.

Geen defecte Corvairs, maar door duwen brandstof besparen tot aan de startlijn van de econorun

Ik ging even een spelende pianist bewonderen, en toen ik weer terugging naar de meute bleek die ineens verdwenen. Ze hadden het plan gevat ergens anders naar toe te gaan, en zaten buiten in de auto's op mij te wachten. Het werd weer een Italiaan. Tijdens het nogal sjeke diner sprak ik met Fred Johnson, het oude baasje dat tweede was geworden in de valvecover race. Ik kon me nog herinneren dat hij vorig jaar de pianist was tijdens een uitvoering van de "oil spots and drippers", een zanggroepje van de club. Die avond maakten we met de Wispells de afspraak dat we morgen met z'n vieren uit eten zouden gaan.

Terug bij ons hotel heb ik nog geruime tijd staan praten met Art Gordon uit Virginia, die met zijn 140 Corsa juist aan kwam rijden. Zijn vrouw maakte nog wat grapjes over hoe wij in Europa omgaan met deze auto's, maar ik



De stage 4 of 5 van Cotrofeld, klaar voor de start van de 'autocross'.

Hierna gingen we naar onze auto en hebben we wat foto's en onze clubbladen bekeken. Ik gaf hem er

Daar aangekomen zaten beide dames al plannen te smeden voor de avond. Wij zouden uit eten gaan samen met de aanwezige NTCA mensen. Maar voor nu moesten we



Links boven: De speciale Corvair met turbo, injectie en intercooler genoot heel wat aandacht. Ook Seth Emerson (achter de auto) was zeer geïnteresseerd.

Rechtsboven: De eerste Reacties na de bekendmaking van de Ed. N. Cole beker winnaar. Larry Schmul overhandigd een schaal aan Rusty Rose. Aan deze prijs is ook een grote wisselbeker verbonden, waar een plaatje van elke winnaar op zit. Een foto hiervan mislukte helaas.

Links: Deze heel mooie witte 700 coupe kon ik niet zo maar laten staan. Ingewijden weten waarom.

kon haar verzekeren dat het in sommige gevallen niet veel verschilt.

Vrijdag 18 juli; "autocross". Dit is een van de belangrijkste dagen van de conventie.



Ook met FC's werden er baantjes getrokken tijdens de 'autocross'. Diegenen die meededen voor de Ed.N.Cole Award moesten alle onderdelen afwerken.

Een traject van een mijl uitgezet met pionnetjes, op een grote parkeerplaats zo snel mogelijk afleggen in diverse klassen. Er waren een paar obstakels in het midden van het parcours die filmen en fotograferen hinderden. Larry Claypool en Warren LeVeque waren de speakers. Er werden leuke races gereden, en toen ik Mike weer ontmoette zei hij me dat hij hiervan helemaal uit z'n dak ging, en dat hij het jammer vond dat hij dit niet meer kon. (vanwege zijn oogziekte). Toen kwam Clay naar me toe, en vroeg me of ik zin had om mee te gaan naar de Corvair Ranch. Hij had nog een paar onderdeeljes nodig. Voor mij de uitgelezen gelegenheid om te zoeken naar onderdelen die ik hier op de markt niet vond. Dus samen op naar de Bon-Ox road in Gettysburg. Daar aangekomen bleken er meer conventiegangers deze gedachte te hebben gehad. De sfeer was er gemoedelijk en iedereen wachtte netjes op zijn beurt. Een zwarte Amerikaan, helemaal vanuit Seattle aan de westkust, was voor

ons. Omdat ze niet alles hadden wat hij wenste, wilde hij in augustus nog wel eens terugkomen ("Only a three day drive!"). Toen wij aan de beurt waren liet ik Clay voor gaan om te vragen naar

spijltjes voor de isolatie van het motordekse van zijn FC. Daarna vertelde ik (weer eens) het verhaal over mijn Corsa, en wat ik daar zoal voor nodig had. Na even denken verdween Bob en kwam even later terug met een keurig gereinigd leeg RL-blok. De prijs van 125 dollar had ik er graag voor over, en hoe ik dat thuis zou krijgen was een zorg voor later. Die avond zaten we samen in Hoss's restaurant en daarna vroeg me Clay nog mee te gaan naar en vergadering van de 'Corvanatics', hetgeen ik afwimpelde omdat ik dat Amerikaans Engels toch niet goed zou verstaan. Bovendien vond ik het saai omdat ik al eerder een vergadering (deels) had bijgewoond. Zaterdag 19 juli. Vanmorgen een beetje haast gemaakt omdat ik nog meer onderdelen moest inkopen. Om tien uur stonden we weer voor het Clarionhotel waar een lange rij Corvairs gereed stond voor de "Economy Run". Dat is een vooraf uitgezette route rijden, waarna wordt gemeten wie daar het minste brandstof voor nodig heeft. Achter aan de colonne stapte ik uit om te duwen omdat ik dacht dat een voertuig niet wilde starten. Maar toen bleek dat het was om

brandstof te besparen tot aan de startlijn, en ze het bij nader inzien bijna allemaal deden, liet ik ze dan ook maar zelf duwen. We zagen Clay rondlopen in een T-shirt van de Nederlandse Corvair Club, dat ik hem enige dagen terug geschonken had. Ook Mark en Mike, waar we naar op zoek gingen, hadden er een van me gekregen.

Toen we die gevonden hadden gingen we samen op onderdelenjacht. Vandaag, de laatste dag, werden er kortingen gegeven. Ik kocht een doos nieuwe zuigers en zuigerveren zouden me worden nagestuurd. Ook wat andere kleine spullen veranderden van eigenaar. Rond de middag gingen we samen lunchen in een restaurant aan de overkant van de grote weg, waar ik hen wilde trakteren vanwege hun hulp. Toen we terug waren zagen we de Corsa met injectiemotor waarover ik in de vorige aflevering vertelde.

Ook Seth Emerson had belangstelling voor deze auto. Ik maakte er wat foto's van. Na nog wat rondgenganen te hebben, moesten we naar 'huis' om ons klaar te maken voor het "banquet" die avond.



'Awards' waren er te over. Ook deze oudste deelnemer, 86 lentes jong, kreeg een prijs.

Toen we op het borreluurtje verschenen stonden Carolyn en Clay al op ons te wachten. Ze hadden een tafel in het midden van de zaal geregeld samen met o.a. Barbara en John d'Angelo, de huidige 'publisher' van NTCA. Toen de avond begon werden er eerst alle aanwezige clubs verwelkomd met een applausje. Toen echter de Nederlandse Corvair Club aan de beurt was, werd dit een staande ovatie, en ik kon me dan ook niet veroorloven daar gewoon bij te blijven zitten. Daarna begon de eindeloze opsomming van deelnemers en winnaars van de talloze prijzen die er te vergeven waren. Dit werd telkens aangevuld met lichtbeelden van de betreffende klasse en winnaars. Onderwijl werden ook nog wat prijzen verloot, en Clay won daarbij een kunstzinnig geweven spreij. Ook werd er een prijs uitgereikt voor het beste clubblad. Om tien uur vond ik het tijd om me even te verwijderen en aan een sigaretje te gaan hangen, buiten bij de hoofdingang. Daar was ik niet alleen, en de zoon van Larry Schmuhl (ook NTCA) vond de nederlandse shag best goed. Terug in de zaal was ik net op tijd om de uitreiking van de Ed Cole Award bij te wonen. De eerste prijs ging naar Rusty Rose (ook al NTCA), voor ons een verrassing, maar de Texanen hadden het toch min of meer verwacht. Wij kennen Rusty al van vorig jaar, en ook dit jaar ontmoetten we elkaar nog voor de conventie op "Summit Point". (Voor de meer geïnteresseerden; Rusty heeft een eigen website. Klik via de Corsa site de NTCA site en van daar naar Rusty Rose). De hele zaal, en vooral het 42 man sterke NTCA stond op z'n kop. Na deze uitreiking was de avond, en ook de conventie afgelopen. We bleven nog wat nakaarten, want ongeveer de helft van de aanwezigen bleef hangen. Ik ontmoette toen Mike McGowan van Corsa,



en toonde hem ons clubblad, hetgeen hem erg aansprak. Ik vroeg of we een kans maakten voor een prijs, en toonde hem nog een blad dat Mike McKeel toevallig bij zich had. Ofschoon dit in een "foreign language" is geschreven, keek hij een 'collega' aan en liet zich ontvallen; "next time?" Ik haalde snel nog twee (dezelfde) bladen uit de auto, ruilde er een met Mike, en overhandigde hem er een van. We wachtten dus af.

Na een hartelijk afscheid van allen om ons heen en speciaal van Mike en Mark, en Carolyn en Clay, gingen we weer naar 'huis'. Het was in het begin een saaie avond geweest maar op het eind toch opwindend

Vooral het afscheid met Mike was verwarmend, en we zouden zeker contact houden. Wordt het dan toch nog Lexington volgend jaar?

Even voor we aan tafel gingen; de altijd keuvelende dames, Clay en Sarah Jones, huidige voorzitter Corsa.

Het driemanschap even na de laatste (markt) strooptocht. Mike liep in het shirt van onze club.

Na dit festijn was mijn verhaal in Amerika van dit jaar nog niet afgelopen. Nadat we nog een paar dagen rondgehangen hadden in het Amish gebied in het oostelijk deel van Pennsylvania, gingen we terug richting Washington. In de buurt van Gettysburg, kon ik het niet nalaten om toch weer even de Corvair Ranch te bezoeken, en kocht er nog wat kleine delen. Met Jeff, de baas, die nu weer aanwezig was, (hij was eerder in Carlisle) had ik een geanimeerd gesprek over Corvairs in Europa.

Het was weer een prachtig avontuur geweest, niet alleen wat het Corvairgebeuren betreft, maar de hele reis in dit deel van de VS (en een stukje Canada).

Leon Janssen.





Colombia

Naarmate Mike Cramer vaker naar Colombia gaat kunnen we er welhaast een prijsvraag van maken met welk merk hij weer terugkomt. Ook deze keer heeft hij voertuigen op de gevoelige plaat gezet die we niet of slecht kunnen identificeren. Vooral op de bovenste foto is er geen merk van te brouwen, ofschoon dit woord wel erg van toepassing is bij dit concept.

Er is hier wel heel kunstzinnig omgegaan met het vermaken van het plaatwerk. De daklijn doet denken aan Ford van eind jaren vijftig, maar de flanken en deurklinken zijn weer van Chryslerachtigen uit die jaren. Het front, hoewel slecht zichtbaar heeft weer iets van Packard, of men heeft er dat van willen maken. Wie het weet mag het zeggen.

Rechts (midden) is onmiskenbaar een Ford Fairlane uit 1961. Hoewel gehavend aan de neus, kunnen we aan de daklijn zien dat het geen Galaxie is. Onder een gemodificeerde truck die in ieder geval van Amerikaanse makelij is, maar dan houdt onze gissing ook op. Het embleem op de neus kunnen we niet thuisbrengen evenals de typenummers aan de zijkant ervan. We denken aan "International" maar kunnen er goed naast zitten. Ook hier graag jullie visie.

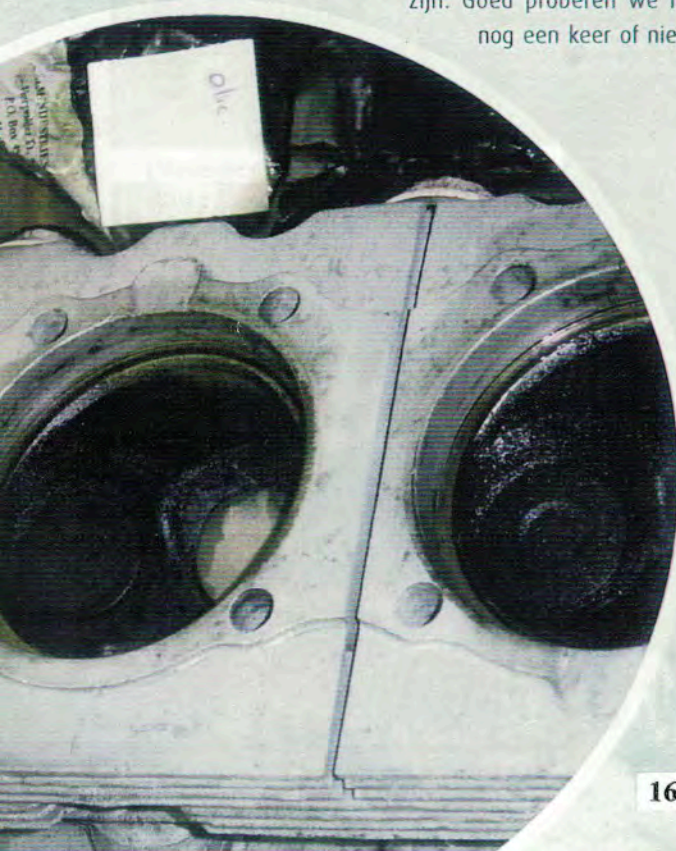


Hier weer een bericht

Van de zomer kampte ik met wat problemen met de corvaair weer het niet goed stationair lopen van de motor en op den duur liep de motor opeens anders dan anders en dan was het weer eens weg. Gek werd ik er van zo gek dat ik op een punt kwam om de corvaair van de hand te doen en een chevrolet impala 1962 aan te schaffen met lpg....

maar uiteindelijk begin je dan gewoon weer aan een nieuw probleem en ik krijg het niet over mijn hart om deze auto ooit weg te doen. Bij deze wagen weet je waar je geweest ben en wat je er aan gedaan heb. Affijn problemen, problemen, thuis kind erbij, rotte heipalen, huis verbouwen, andere hypotheek. Niet veel tijd voor sleutelen aan de corvaair en ook geen garage. We zien deze zomer wel even waar het schip strand!

Het begon allemaal op een zeer warme zomerdag, we gingen met het gezin een ritje maken naar de overkant van de Maas om daar te picknicken, heen ging goed terug wilde de auto niet van geen meter toen ik van de parkeerplaats weg wou rijden kon een kind in een skelter me in halen (wat ook gebeurde) en ik had het pedaal toch bijna ingetrapt, motor afgezet, vaporlock dacht ik, na 5 min weer proberen weer hetzelfde, weer uit weer wachtten even naar de ontsteking gekeken boogje kabels nagelopen weer proberen, weer slecht lopen en geen power! We strandde precies bij een boom (5 meter verder) in de schaduw, want het was bloed heet en Rocco was pas nog maar een paar maanden en anders zou het veel te heet geweest zijn. Goed proberen we het nog een keer of niet...



ja...nee...ja...toch niet. Dan de ANWB bellen die kwam een uur later onder tussen nog twee keer geprobeerd maar weer niks, toen de anwb man de accu heeft getest en naar mijn ontsteking heeft gekeken kwam hij tot de conclusie: niks mis mee! En dat antwoord wou ik nou net niet horen. Ja klink gek maar ik wil zo graag het probleem ontdekken, dus de beste man zij van; start hem maar eerst eens even. En jahoor dat kl..te ding start alsof er niks mee aan de hand, goed iedereen er weer in en gelijk naar huis....

Er gingen wat dagen voorbij en ik ben eens gaan kijken voor nieuwe boogjes en contact puntjes en olie verversen. Ook had ik al maanden nieuwe carburateurs liggen, ik dacht misschien ligt het aan de carburateurs...misschien...ondertussen. Oke dacht ik ...naar de vader van een vriend van mij die mij met de eerste revisie heeft geholpen vragen of hij mij kan helpen met het monteren van de nieuwe carburateurs en de contactpuntjes en boogjes...maar zijn zoon had een huis gekocht in de buurt en ik had een afspraak gemaakt met zijn vader om die avond dat werkje te doen, maar het pakte anders uit die vader was ,toen ik dus bij zijn huis aankwam, zijn zoon aan het helpen een eind verderop om een karretje met puin aan het inladen, lekker dacht ik dus ook maar even naar dat huis gereden en ook even de handen uit de mouwen gestoken en even meegeholpen. Toen waren we een uur verder en wilden ze toch maar eerst een bakkie koffie doen... dus ik vroeg vast de sleutel van zijn garage zodat ik vast de andere carburateurs kon verwijderen en dat koffiedrinken dat duurde maar de beste man is al wat op leeftijd en alles gaat dan ook op z'n elfendertigst.. maargoed na een anderhalve uur en tegen de schemer kwam meneer aangelopen en al klagend van dat het bijna donker was en dat wemorgen maar verder moesten, oke dacht ik ,morgen verder. Toen was het de volgende avond en mijn broer was meegekomen... de vader was opeens toch nog steeds humeurig en mompelde alleen maar van het ruikt naar olie...maar stak geen hand uit en mijn broer wist ook even niet waar naar hij moest kijken ,ondertussen had ik de nieuwe carburateurs er op gezet maar ik kreeg het niet afgesteld, ik werd weer gek. Wat was er nou met die vent dacht ik hij wou me niet helpen althans hij zij niet veel (het zijn boeren dus het word al snel mompelen) wat bleek nou eerder die avond hebben vader en zoon slaande ruzie gehad en daar tussen zat ik met een half gedemonteerde corvaair, dus wrong time, wrong place, dus ik dacht als hij me binnen een uur niet help dan ben ik hier weg, met corvaair, na een half uur kwam zoon langs en had



uit Dordrecht.

het gelijk aan de stok met zijn moeder en tenslotte weer met zijn vader. Ik dacht ouwe carburateurs er op en weg ik, was nog een half uurtje bezig en zijn vader kwam langs om te zeggen dat het nog steeds naar olie stonk en wat mijn volgende stappen waren. Tegen mij was hij ook erg humeurig en ik kwam erg ongelegen en ik moest eerst maar eens alle benodigde spullen maar eens aanschaffen.

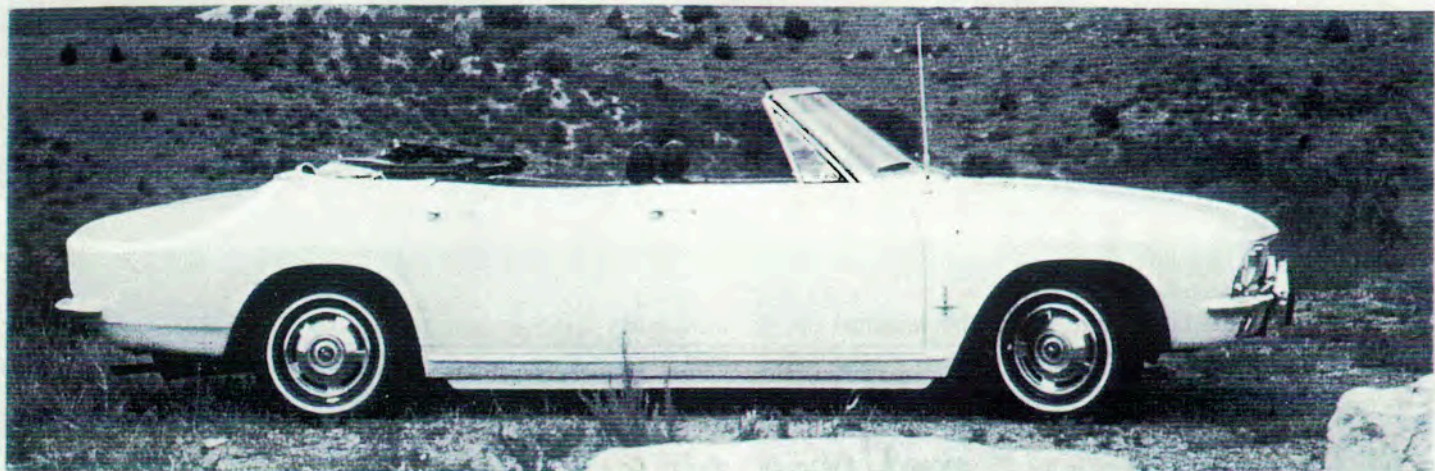
Kortom ik werd op de koop toe ook nog eens even afgezeken. Dus na een half uur zat alles weer in elkaar en de auto liep redelijk. Ik dacht gas erop en weg ik had het hellemaal gehad daar (en het was ook veel te warm). Een week later naar de oom van mijn vriendin, ook een oude rot in het vak, ook op leeftijd, een-

mans bedrijf, ook een ouwe mopper maar altijd gereed om eens naar mijn corvaire te kijken. De auto bleef vanwege de drukte een week daar na die week was het er niet veel beter op geworden, hij had het filter in de benzine tank nagekeken, maar dat was schoon en de leidingen door gespoten met lucht ook daar was niks mis mee, nieuwe boogies en contactpuntjes maar kreeg de auto niet of van geen meter afgesteld. Op een een of andere manier kwam hij op het idee om de vacuumslang van de onsteking naar de rechtercarburateur af te sluiten en zodoende reed hij wel aardig maar erg hoog stationair en ik vond het idee dat de vacuumslang afgesloten was ook maar niks. Hij zie; ik heb het je gezegd, altijd gezeik met die ouwe wagen, maar gaf me het advies ga eens compressie meten en dan zijn we weer een stap verder. Goed dan komen we bij mijn broer, hij is ook auto monteur maar meer van deze tijd maar compressie meten kon hij wel, een paar dagen later had hij de meter meegenomen en we gingen meten (de gemeten getalen moet ik even opzoeken!, kan later hier nog tussen gevoegd worden. Oke dat valt allemaal mee behalve cilinder 6 was wat lager, wat is nu de volgende stap, revisie of toch maar eerst een kleine lijs nalopen van vacuum check ect. eerst maar de checklist!

Na wat heen en weer gebel naar Leon en Clarks kwam Guus Marinus me te hulp. Op een zondag effe langs..en voordat ik koffie had gezet was hij al klaar hij kon de carburateurs sneller afstellen dan z'n schaduw, ik geloofde m'n oren en ogen niet. Hij haalde de verbinding los tussen de carburateurs, stelde ze af, en even proberen en weer een stukje bijdraaien de verbinding er weer op en gaan. De Corvaire reed als een zonnetje en klonk ook gezond....affijn Guus naar huis en ik weer blij...wat het was ik wist het niet en ik vond het wel goed behalve de auto rookte heel licht met het accelereren, maar toch wat dagen lekker gereden in de zomer totdat de auto op de weg meer ging roken je kon in iedergeval een spoor van rook volgen waar ik dan ook naar toe ging, in iedergeval op de snelweg....ik heb toen Leon gebeld en het probleem weer voorgelegd ..en tja misschien kapotte olieschrapring of te dunne olie het kan van alles zijn....dat betekende voor mij maar een ding.. revisie en nou een goeie, zodat ik me alleen nog maar druk zou kunnen maken om olie verversen en dat soort dingen, vervangen wat kapot is of wat misschien binnenkort kapot gaat maar voornamelijk eerst de motor eruit en dan eens op m'n gemak de boeken erbij flink wat mailen en bellen....

voor de volgende blad ben ik met deel 2 bezig met fotos en uitvoerig verslag.

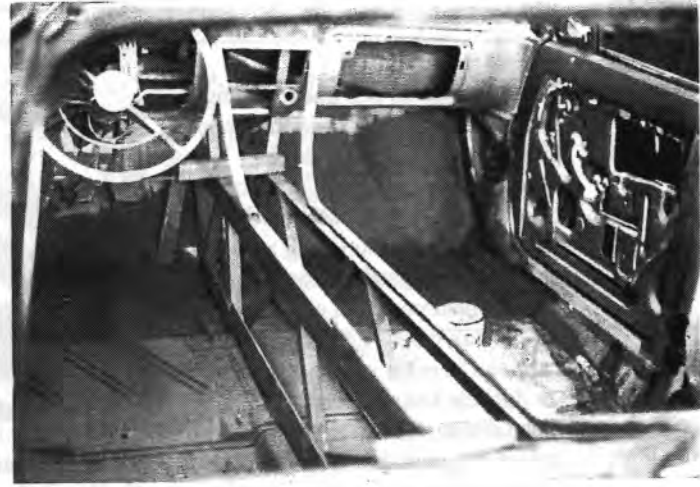
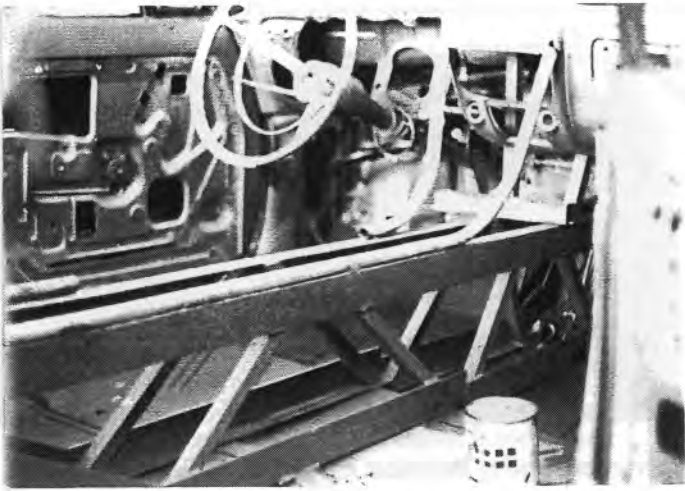
groeten Ronald...



Corvair Phaeton

A real one-of-a-kind





De constructie van de tunnel om de stijfheid na het verwijderen van het dak op te vangen.

Wat is een Pheaton?

In het begin van de vorige eeuw waren deze auto's een type dat door alle grote merken geleverd kon worden. Het was een open auto zonder zijramen, en bij slecht weer kon men er een cabrioletkap overheen trekken. Later werd dit een volwaardige vierdeurs cabriolet, maar na de tweede wereldoorlog (bijna) niet meer geleverd.

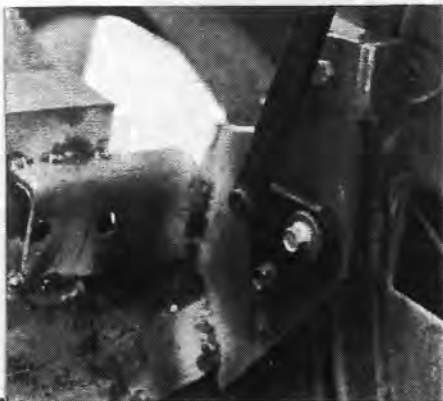
John en Dee Glussick uit Colorado Springs wilden op de Denver Corvair Conventie in 1981 met iets speciaals verschijnen. Ze hadden een paar rijdende Corvairs, maar vonden niet dat deze "conventie-waardig" waren. En van de te restaureren auto's konden ze geen keuze maken, welke op te zullen knappen.

Rechts: Nadat er de nodige verstevigingen waren aangebracht, ging de zaag er in

Hieronder op rij; bevestiging van het dakframe, luchtinlaat bijna 7" naar achteren, extra versteviging voor dekselscharnieren.

Ze hadden al eens eerder geksheerd over het maken van een vierdeurs cabriolet gepraat, maar de problemen die daaraan vast zaten had hen daarvan weerhouden. Toch nam hij eens wat maten en kwam tot de conclusie dat het mogelijk zou zijn. Mar probleem nummer een deed zich toen al voor; hij had twee mooie sedans op zijn terrein staan, maar kon het niet over zijn

hart krijgen daar een 'blikopener' door te halen. Hij belde een vriend, Jim Wood, en vertelde hem zijn plannen. Deze kwam enkele dagen later met een 4-deurs 'bare bone' 500 achter zijn auto gesleept. Bij nadere inspectie bleek dat deze auto nogal vervelende ketting afdrucken had in het dak. Zij startten op hun "Pheaton Memorial Day" met het helemaal ontmantelen van de auto.



Toen maakte hij een kokervormige constructie van dikke vierkant pijp en laste die in de auto als een tunnelkoker. Hij liet dit omhoog doorlopen naar het dashboard. Dit gaf een flinke versteviging aan de auto, want een sedan moet normaal zijn stijfheid voor een groot deel uit het dak halen. Een productiecabriolet is extra verstevigd door de dubbele kokerbalken.

Toen al dat staal op zijn plaats was gelast, ging het dak eraf.

De deuren waren er weer in gezet om eventuele vervorming van de body te controleren.

Om het linnendak te bevestigen monteerde hij een raamlijst van een convertible. De plaatsing van het (cabriolet) dakframe kwam toen. Met gesloten zijramen werd een origineel frame over de auto gelegd, en gezocht naar het bovenste scharnierpunt.

De rails van het dak werden aan de beide kanten van de middenboog 4" (samen 20cm) verlengd.

Een volgend probleem was het maken van voldoende ruimte boven de achterste wielkasten, en aan de achterkant om de dakconstructie te kunnen neervouwen. Daarvoor verplaatste hij de luchtinlaat circa 16 cm naar achteren, en werd het motordekseel 20 cm ingekort. De scharnieren werden aangepast.

Het linnendak werd door vrouw Dee zelf gemaakt, alsook het interieur. De standaard stoelen waren door de tunnel te breed geworden, en op zoek naar



passende exemplaren, vonden ze die in een Datsun. Achter kwamen ze van Toyota. Beiden waren te hoog en door reconstructie werden de voorstoelen op rails 5 cm verlaagd. De achterstoelen kwamen met het zittingframe op de dwarsbalk te liggen, net als de originele bank. Het materiaal voor de binnenbekleding werd lederlook vinyl in combinatie met een druk patroon van stof. Houten plaatjes moesten de Monza emblemen dragen. In de vloerbedekking onder aan de deuren werden gaten gemaakt voor lampjes als instapverlichting. De console had onder het dashboard een kastje, en radio en 8track speler kon er ook geborgen worden. De wagen werd gespoten in een parelwitte acryllak. De zichtbare metaaldelen van het interieur in glanzend zwart. De 110pk motor heeft een automatische transmissie.

De maker sprak de wens uit dat er op een andere manier naar de vierdeurs Corvaire werd gekeken omdat er tot dan toe alleen de convertibles en tweedeurs coupe's in het vizier waren. De Pheaton gooidte hoge ogen tijdens de Denver conventie. Corsa Comm. 1981 vert.LJ



Reclining seats and a glove box in the console...



Technische Tips

Wiellagers

ShowMe Corvair Club

Het komt wel eens voor dat je na montage en/of afstelling van het voorwiellager de kroonmoer niet juist vast kan draaien: Of hij staat te los om de splitpen door moer en as te schuiven, of hij loopt aan als je een gaatje verder draait. In dit geval kun je met een onderleg ring van een klepveer de juiste speling bereiken, zodat je niet meer die overspeling hebt. Ofschoon er een bepaalde tolerantie is toegestaan, kan speling hinderlijk zijn, vooral als je het weet.

Slepen van een PowerGlide

Larry Claypool

Elke automatische transmissie van een Corvair heeft een achterste oliepomp die aangedreven is via het differentieel. Als de wagen gesleept moet worden zorgt deze pomp voor voldoende smering van de draaiende delen mits een snelheid van circa 20 km/h bereikt wordt. Echter wanneer de afstand meer dan circa 40km gaat bedragen kan oververhitting een rol gaan spelen. Het is dan zaak de boel geruime tijd af te laten koelen, of de motor, indien dit mogelijk is, enige minuten te laten draaien. Dit omdat dan de olie door de gehele bak gepompt wordt en zodoende koelt. Slepen met een lopende motor is dus ongelimiteerd.

Bougies

Dan Brizendine

Het is soms verwarrend over wat er aan bougies voor onze Corvairs op de markt zijn. Nu de AC's er langzaam uit beginnen te raken zullen we meer moeten weten over andere merken.

Belangrijk is in ieder geval de hitte-range en de lengte van de draad. De hitte die bij sommige fabrikanten in cijfers omhoog loopt gaat bij nadere producten juist omlaag. Er zijn vele bruikbare bougies beschikbaar voor onze auto's. Echter er zijn weinig vergelijkingspublicaties te vinden.

De lengte van de schroefdraad mag i.i.g. niet langer zijn dan 12,5 mm. (1/2 inch).

Hieronder hebben twee tabelletjes overgenomen (gekopieerd) om geen fouten te maken in het zetwerk. Kijk eerst welke bougies voor jouw Corvair zijn voorgeschreven in het instructieboekje of werkplaatshandboek.

AC:	44, 45 or 46 F, FF or FFS or any of these with "R" prefix.
CHAMPION:	L or UL 15 or 12 "Y" L or UL 10, 8 or 7 with or without "Y" L or UL 86, 87, 85, 90, 92 or 95 with or without "Y"
NGK:	BP6 HS or H, B7HZ
AUTOLITE:	AE 22, 32, 42, 43 or 44
BOSCH:	W 175, 145, 225 T1, T7, or T35

AC #	Standard Bosch	Super Bosch	NGK	NGK Fine Wire
43 FFS	W8B	W8BC	BP6HS	
44 FF	W8A	W8AC	B6HS*	B6HV
44 FFS	W8B	W8BC	BP5HS	
45 FF	W8A	W8AC	B5HS*	
45 FFS	W8B	W8BC	BP5HS	
46 FF	W10A	—	B5HS*	
46 FFS	W10A	—	BP5HS	

* These plugs are not conversions from the NGK catalogue; they are my additions. I have successfully used these plugs.

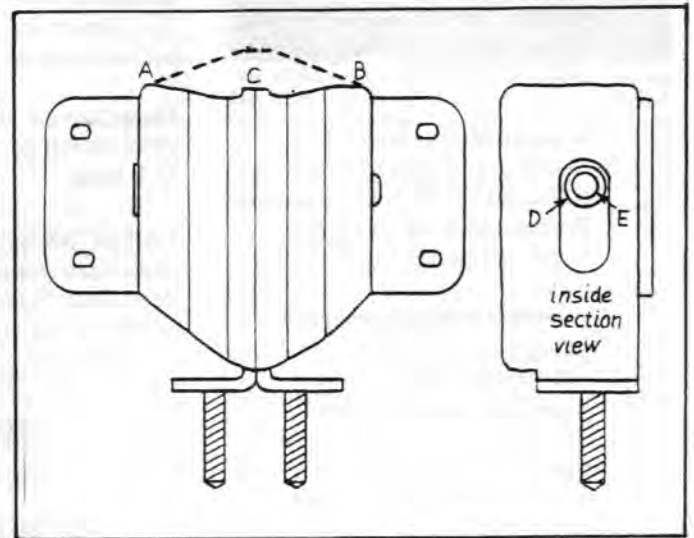
Motorsteun LM

Jim Scott/red.

Hoe kun je zien of de motorsteun aan zijn eind is?

Als je naar de tekening kijkt, zie je in het midden punt C. Als deze lager ligt dan A en B, betekent dat, dat de motor niet meer in het rubber hangt, maar op de veiligheidspen in een bus (D-E) die dwars door de steun is aangebracht. Er moet dan nog heel wat gebeuren om die pen te doen breken, want al hangt de motor op de pen, het volle gewicht is dat nog lang niet. Als de rubber zichtbaar versleten is, is het toch raadzaam deze te vervangen, want de pen houdt niet eeuwig stand. Ook de hinderlijke vibraties en daaropvolgend slijtage aan diverse delen kan/moet aanleiding zijn de motorsteun te vernieuwen.

Een goede of nieuwe motorsteun is aan de bovenkant onbelast piramidevormig. De steun van de 1965 Corvair wijkt af in deze vorm en is ietwat minder comfortabel maar beter betrouwbaar doordat de delen gehoekt over elkaar liggen met een rubber ertussen. Deze zijn echter niet meer nieuw leverbaar.



V-snaar spanning

Mike Dawson/Red.

Naar aanleiding van de ervaringen van Wim Smit in zijn verhaal zochten we op wat de werkelijke strakheid moet zijn; De Technical Guide zegt dat je de riem circa 3/8" moet kunnen indrukken met 15 pounds load. Dat betekent dat je met je duim de riem circa een centimeter stevig omlaag moet kunnen drukken tussen de ventilator en de spanpoelie.

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Corvair Monza Coupé 1966,
Bronzen/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.

Aangeboden
Corvair Lakewood 700 61
Powerglide lichtblauw
vr.pr. € 5750,00
M. Cramer 020-6929425 of
mrcramer@planet.nl

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

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

Diversen (gevraagd):

Bouwpakketten uit '60 & '70.
Gebouwd, ongebu., 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@denc.de
Zie ook: www.corvair.de

België: (aangeboden)

Corvair conv. '62 rest. of ond.
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*

Corvair Parts On-line

www.home.earthlink.net/~vairdoc

Parts and Repairs you can count on

CORVAIR



DOCTOR
PARTS AND REPAIR
13727 INGLEWOOD AVE
HAWTHORNE CA 90250

- **Mastercard-Visa-Discovercard**
- No double talk - doc takes the time to explain
- Fair prices on quality parts - doc won't sell anything he wouldn't use on his Vair
- E-mail: vairdoc@earthlink.net
- Phone: 310/970-1966 & 213/CORVAIR
- Fax: 310/973-1901
- **Doc really does care**



Small wonder—with a wonderful ride!

In a Corvair even a ho-hum trip through town can be a happy experience. You not only don't mind the traffic, it's kind of a challenge to your Corvair's lighthearted handling and nimble reflexes. Same goes for parking. You'll get a real boot out of driving this car. And practical, too. Air-cooled rear engine (no water, no antifreeze). Virtually flat floor. Independent suspension at all four wheels. Low price. Little gas. And a fold-down rear seat is standard. But we know why you'll really want a Corvair. Just drive one and you'll know, too.

A magician on mileage. Your gas dollars will now go farther... because the Corvair delivers miles and miles and miles per gallon.

Four models. Practical four-door or sleek new two-door in standard or deluxe versions.

Trunk's up front. Plenty of luggage space under the hood, where it's convenient to get to.

Engine's in the rear... where it belongs in a compact car... to give you nimbler handling, greater traction, better 4-wheel braking.

Independent suspension at all 4 wheels. Coil springs at each and every wheel take bumps with independent knee-action for a ride that rivals the costliest cars.

Fold-down rear seat. Converts into a station sedan with a total of 17.8 cu. ft. of extra storage space behind front seat.

Choice of automatic or manual transmission. You can have Powerglide® or a smooth-shifting Synchro-Mesh standard transmission.

*Optional at extra cost.

Unipack power team. Wraps engine, transmission and drive gears into one compact package... takes less room, leaves you more.

All at a practical kind of price. Check your dealer on the short, sweet details... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

the happiest driving compact car

corvair
by Chevrolet





*Prettige feestdagen
en een Corvairrijk 2004*