

Corvaair Club Nederland

VAIRMAIL

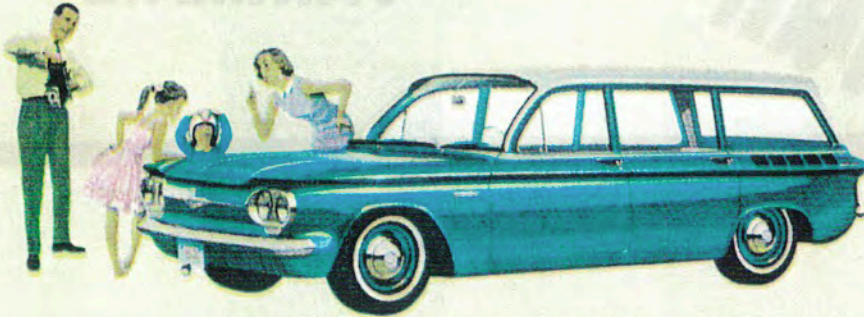


7° jaargang

2



1. Corvair Monza Club Coupe



2. Corvair Lakewood 500 Station Wagon



3. Corvair 500 4-Door Sedan

Three thrifty ways to go wandering

Well, who wouldn't like to get away from it all in cars like Corvair? Especially when it costs you so little. (Corvair's not only priced 'way down, every model keeps right on saving with quicker cold-start warmup, no antifreeze-buying blues, and lots of other ways your dealer will tell you about.) What's more, Corvair gives you your money's worth of riding comfort and handling ease. Make the first leg of your vacation trip a jaunt to your Chevrolet dealer's. Bon voyage! . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

1. *Monza* — Wouldn't you look dashing, driving a Monza Club Coupe with its handsome bucket-type front seats!
2. *Lakewood* — Corvair's rear-engined station wagon gives you up to 68 cubic feet of space, 10 of it under that lockable bonnet.
3. *500 4-Door Sedan* — Nearly 12% more luggage space up front this year, but no change in Corvair's brisk handling.

'61 CHEVY CORVAIR



Van de redactie

Het heeft even geduurd voordat jullie nieuwe clubblad weer in de bus lag. Daar zijn allerlei redenen voor, en een deel daarvan kun je in deze uitgave zien.

Het was een beetje mat de afgelopen maanden; een paar telefoontjes en een enkel e-mail bericht. Natuurlijk zit ons de winter nog een beetje in het lijf, maar langzaam aan beginnen de temperaturen op te lopen en de avonden langer te worden.

Sommige van ons zitten nog tegen een revisie of restauratie te kijken. Daar is een oplossing voor; schaf een tweede Corvair aan, zodat je er altijd een rijdend hebt.

Als je op een beurs of show komt, word je bedolven onder de pamfletten met aankondigingen van ritten of andere evenementen.

Maar de activiteiten van onze club willen nog niet zo goed van stapel lopen. De enquête heeft ook al niet opgeleverd wat we er van verwachtten. Er waren slechts tien inzenders. Dus een score van circa 25%. Zie daarvoor elders in dit blad. Toch zullen we weer wat op touw zetten. De eerste zal zijn samen met 'Goud van Oud' in het Brabantse land.

Ook het toezenden van kopij bleef achter, en wat doe je dan als redactie? Je gaat eens over jezelf schrijven. Niet dat dit al niet gebeurde, er komt al zo veel van dezelfde hand. Moge deze uitgave eens inspirerend werken op degenen die nog iets te vertellen hebben. Bijna wekelijks gaan we erop uit in de komende dagen; daar is altijd wel wat over te schrijven of een plaatje van te schieten. En toen de redactie dan ook eenmaal op dreef was, begon er ook materiaal binnen te komen, zodat we hebben moet schrappen om het aantal pagina's niet te overschrijden.

Ook zitten we nog steeds zonder webmaster om onze site eindelijk eens op te schonen. Wie voelt zich geroepen?

De echte diehards zullen naar Amerika gaan, daar is half juni weer de international conventie, een Mekka voor de echte

ICorvairist. Deze keer is het in Lexington, Kentucky. Jullie verslaggever zal er dit jaar echter niet bij zijn, maar hij bereidt zich wel al voor op die van volgend jaar in Portland, Oregon. We hebben getracht jullie weer een blad voor te schotelen, met minder onderwerpen, maar met wetenswaardigheden die je beslist nog niet wist. En daarom dus niet minder interessant.....
Veel kijk en leesplezier.

Colofon

7^e jaargang nr. 2
mei/juni/juli 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
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 regels?

Het lijkt er op dat de importregels weer veranderd zijn. Onlangs bestelden we een pakkingsetje voor Caroline's turbo ter waarde van \$68 en tot onze verbazing kwam dat aan zonder de beruchte inklaringsbrief.

Ook Ronald Vijsma haalde een nokkenas binnen ter waarde van \$154. Deze kwam er met slechts een bijbetaling van 9 'euries' aan de postbode van af en verder geen 'douanegezeik' zoals hij zelf zegt. Onze tussenpersonen in Amerika beginnen ongeduldig te worden, ze hebben geen verzend werk meer

Caravans

Onlangs heb ik dan eindelijk een kenteken gekregen voor mijn oude caravan. Het heeft heel wat moeite en dito kosten met zich mee gebracht. Als er iemand binnen onze club is die daar nog tegenaan hikt, neem dan contact met me op. Per 1 september loopt de termijn af waarop een caravan of aanhangwagen op kenteken gezet kan worden. Mijn hele verhaal staat binnenkort te lezen in het clubblad van de Oldtimer Caravan Club. (of Tel./e-mail redactie)

DVD

In het najaar denkt Ronald Vijsma de films van Corvair op DVD uit te brengen. Dat schreven we de vorige keer. De Franse Corvair club is hem echter voor geweest. Op hun treffen bij gelegenheid van het twintig jarig jubileum boden zij iedereen die aanwezig was met een Corvair gratis een dvd aan met deze filmpjes.

Agenda

- Juni**
3-6 2^e rally van Renswoude
5 Miniaturbeurs Rijssen
6 Oldt. Pers. & vrachtw. show Ewijk
18 Hotstreet Night Drachten
19 American day Amsterdam
Cruise Inn
19-20 American Automobile Emmen
19-20 All American Wheels Asten-Heusden
20 Nationale Oldtimerdag Lelystad
20 Caddy's Diner Purmerend
26-27 Historisch weekend Den Helder
27 Oldt. klassiekerbeurs Koksehoeve Gemert
- Juli**
3 R&R festival Hoevelaken
11 Trappistenrit Corvair Club i.s.m. Goud van Oud. Trappistenklooster Berkel-Enschot (N.Br)
14 R&R markt Dalen
23-25 Rockabillyrumble Landgraaf
- September**
21 Rockabilly fest. Meulebeke B.

Lille, klassiekerstad bij uitstek....

Tijdens het weekend van 27 en 28 juli zal de Noord-Franse stad Lille de klassieker stad bij uitstek zijn. Men probeert daar dan en immense hoeveelheid klassieke auto's bij elkaar te krijgen die dan een defilé gaan rijden. Het gaat om minstens drieduizend (!) klassiekers, die dan met gepaste snelheid door de stad zullen toeren. Langs de route verwacht men enkele honderdduizenden geestdriftige liefhebbers die de deelnemers begeesterd zullen aanzien. Indien er belangstelling vanuit onze club is willen we er een rit naar toe wagen. Laat wat weten!

Een niet Corvair

Ons clublid Gerard Naseman is bij ingewijden ook bekend door zijn militaire voertuigen (evenals Johan van Rijn). Begin juni wanneer de vijfjaarlijkse herdenkingen zullen plaatsvinden op de slagvelden van Normandie, zal hij een van de tweeduizend aanwezige militaire voertuigen aldaar besturen. Het is ons niet bekend of hij met zijn GMC gereedschapswagen zal gaan, of met zijn pas verworven Volvo Sugga, een jeepachtige terreinwagen van het Zweedse leger.

Oude autobanden

Met ingang van 1 april j.l. is er een nieuwe regeling in werking getreden voor afgedankte autobanden. Globaal gesproken komt die er op neer dat de leverancier bij aanschaf van nieuwe banden, de oude terugneemt. We danken in Nederland jaarlijks zo'n 6 miljoen autobanden af. 5 miljoen hiervan worden vervangen door nieuwe. De rest zit onder auto's en aanhangers die naar de sloop gaan. Omgerekend nemen die 6 miljoen banden een ruimte in van circa 300.000 kubieke meters. Gelukkig kunnen er nieuwe producten van gemaakt worden als bijvoorbeeld verkeerspaaltjes en asfalt. Of ze kunnen dienen als

brandstof in centrales. Het ministerie van VROM heeft met de fabrikanten en importeurs afspraken gemaakt dat zij verantwoordelijk worden gesteld voor de inname van net zo veel banden als er verkocht worden, en dat ze doorgestuurd worden naar verwerkingsbedrijven. Op die manier zouden er geen banden meer in het milieu komen, mede omdat ze gratis ingeleverd kunnen worden. De banden van je sloop-Corvair kun je gratis naar het milieupark brengen.

Clark's Corvair Parts

tel. 001-413-625-9776
fax. 001-413-625-8498

Kleine onderdelen
bestellen op maandag;
vrijdag in huis
(art. tot ca. \$ 50)
Zie advertentie laatste pagina.

Corvair Parts On-line

On-line Store: www.corvairdoctor.com

Parts and Repairs you can count on



- 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



OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

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

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 20

Corvair Affair. Mike Knepper

De nieuwe Corvair was drie inch langer en twee inch breder dan het vorige model. De wielbasis bleef hetzelfde bij 108 inch. Maar zowat alle het andere was gewijzigd. De laagst geprijsde 500 had in kleur aangepaste rubbermatten in plaats van karpert, zonnekleppen, aansteker, armsteunen, afsluitbaar handschoenkastje, kledinghaken en interieurlicht. Het was de enige Corvair met banken, die er een zes persoons auto van maakten. Alle Monza's en Corsa's hadden voorin 'kuip'stoelen, en een groot aantal luxe- en gemakvoorzieningen. Er was een geheel nieuw instrumentenpaneel aangepast aan het koetswerk. De klokjes waren geplaatst in diepe ronde uitsparingen, een grote vooruitgang ten van de snelheidsmeter ten opzichte van zijn horizontale voorganger. De 500 en de Monza's hadden een snelheidsmeter in het linker gedeelte en een tankmeter in de rechter ruimte.

Waarschuwingslampjes zaten ook in de rechter uitsparing, en in het midden was re ruimte voor een klokje tegen bijbetaling. De Corsa had twee grote uitsparingen; links snelheid en kilometer teller, rechts de toerenteller, en daartussen vier kleinere uitsparingen waarin een klokje (ook weer tegen bijbetaling), een inlaatdruk meter, temperatuurmeter, en tankmeter.

Er waren een paar nieuwe opties beschikbaar voor het modeljaar '65. Een AM-FM radio, eveneens beschikbaar als stereo apparaat, die wel een vaste antenne aan de voorkant vereiste. Er was ook een telescopische stuurkolom, en een van binnenuit bedienbare buitenspiegel.

De 500 had nog steeds drie verschillende interieurkleuren; rood, aqua (blauw), en fawn (beige). Maar de Monza's en Corsa's waren er met de kleuren fawn, blauw, rood, zwart, bruin, met antraciet en wit, en wit met aqua of wit en zwarte accenten. De neerklapbare achterbank was standaard op de Monza's en Corsa's, echter niet in de convertibles, en was optioneel verkrijgbaar in de 500 modellen.

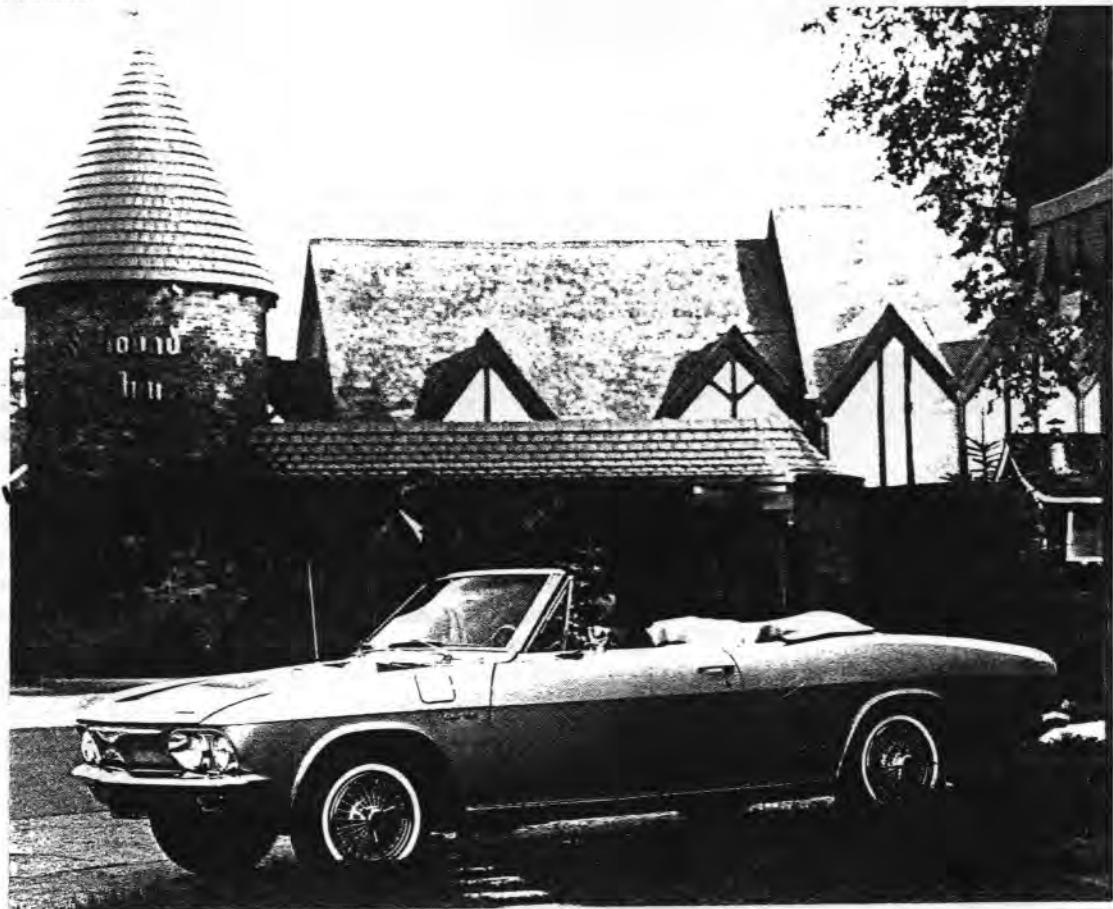
Van de bedrijfswagens bleef slechts de Greenbrier (bus met ramen) over in 1965. De Corvan en Rampside vielen weg, en de Loadside was al in '63 uit productie genomen.

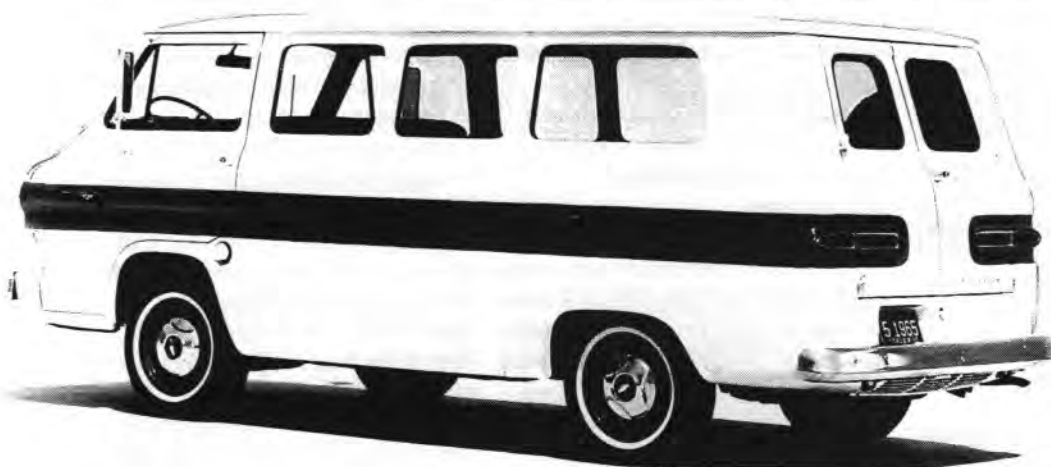
De belangstelling van de autobladen was gedaald sinds de eerste introductie van de Corvair. De landelijk autotesters waren na hun eerdere optimistische verklaringen een beetje terughoudend geworden nadat de Corvair onder vuur was komen te liggen uit een paar kritische hoeken.

Zij hadden hun enthousiasme voor iets opwindend nieuws gereserveerd en namen zich voor met journalistieke objectiviteit een revanche te nemen.

Bijvoorbeeld; "Popular Hot Rodding", na een testsessie; "Het is te vroeg om de auto goed te praten, en te zeggen dat het probleem (handelbaarheid) is opgelost – in feite is dat waarschijnlijk niet zo – maar het lijkt erop dat de verbeteringen ons overwegen dit toch te zeggen; "vooroordelen op verkeerde basis?"

De Corsa was al adem benemend door zijn simpele lijnen. Heden is het de meest begeerde auto onder de Corvair enthousiasten.





Jerry Titus in "Sports Car Graphic" in het oktobernummer schreef met duidelijke reserves: "Op elk niveau is de nieuwe Corvair een indruk makende en genietbare auto. "Car Life" zei: "Het rijden, sturen en de remmen zijn duidelijk verbeterd; stabiliteit in zijwindgevoeligheid is honderd procent verbeterd". "De auto is op een positieve manier ondersturd onder alle omstandigheden. Maar schreef er in hetzelfde stuk ook bij dat de Monza met 110 pk motor en 3-bak, nog net genoeg vermogen had om in het verkeer mee te kunnen. "De oude betrouwbare vierdeurs sedan is nog steeds een gevoelig familie transportmiddel" ...Ahum....

'Motor Trend' was echter meer enthousiast in zijn met grote koppen aangekondigde Corsa turbo test'; "Doorbraak van de Corvair zet een mijlpaal wat betreft vermogen in combinatie met vormgeving, ruimte, zuinigheid en prijs". 'Car and Driver' beviel de vormgeving; "De vorm spreekt voor zich, het is ongetwijfeld de meest sexy Amerikaanse auto uit de

nieuwe oogst en mogelijk een van de meest knappe auto's ter wereld..... hij leent onbeschaamd van de beste van bestaande binnen- en buitenlandse koetswerken, zonder iets te verliezen van zijn Corvair identiteit". En dat is verrassend genoeg de meest sterke uitspraak over de nieuwe vormgeving van welk magazine dan ook.

Het is duidelijk dat de experts terughoudend waren. De nieuwe 1965 Corvair was, teruzgierend op de oude, een hele machine! Zijn styling was niet gelijkopgaand, mechanisch werden alle goede eigenschappen geboden; goede vering, uitstekende remmen, kortere stuureigenschappen, en meer vermogen. Hij had creatief comfort in overvloed. Maar de schaamte was er nog, en toen de autojournalisten zo duidelijk terughoudend waren in hun lofuitingen, hun gebrek aan enthousiasme weerspiegelde misschien een beetje de algehele malaise die over de Corvair was neergedaald. Ondanks het geld en de tijd die gependend was om de '65 Corvair tot leven te wekken, en

Het enige "utility vehicle", de Greenbrier in zijn laatste jaar.

ondanks de oplopende verkoopcijfers van dat jaar (237.056 stuks) was er reeds een beslissing genomen. Naar verluidt reeds in april 1965 werd het Corvair-programma in het voorgesborchte van de hel geplaatst, GM besliste dat er geen ontwikkelingen zouden plaatsvinden behalve een paar kleine dingen die in de nabije toekomst vereist werden vanwege veiligheid en milieu. Ofschoon het officieel einde niet werd bekend gemaakt, was het duidelijk dat het concern zich voorbereidde op een aanstaand einde van de auto. Geen geld meer investeren, geen vooruitstrevende technologie meer, en spoedig..... geen Corvair meer.....

Het verhaal gaat dat wanneer de perikelen van Ralph Nader er niet waren geweest, de tweede generatie Corvairs er helemaal niet meer was gekomen. Door de negatieve publiciteit zag GM zich genoodzaakt de sterk verbeterde Corvair in de markt te zetten en zodoende aan te tonen dat er niets mis was met dit product.(red.)

Drie XP's; De 1970 Corvair

De voorstellen van General Motors voor een auto die er nooit kwam.
Oorspronkelijk van Richard M. Langworth

Tot aan deze uitgave (1982), waren de meeste van ons er van overtuigd dat de Corvair al in 1965 een stille dood stierf. Niet in 1969, maar in 1965. Betrouwbare bronnen vermeldden dat in het midden van dat jaar GM zijn verkopen had bekeken en de winstmarge per unit (de Corvair was geen goedkope auto) vergeleken had met een conventionele auto met de motor voorin, zoals de Mustang waarvoor de Camaro als concurrent was gekomen.

De leuze was (in '65) laat de Corvair zoals hij is, en maak alleen veranderingen waar de wet dat voorschrijft.

GM zou de Corvair nog voor een paar jaar in productie houden om de ontwikkelingskosten van het nieuwe model terug te verdienen. De '65er was een splinternieuw model van Corvair's tweede generatie. Maar volgens betrouwbare bronnen, binnen en buiten GM, was het doodvonnis al uitgesproken in het midden van 1965, zes maanden voor de uitgave van "Whatshisname's" boek;

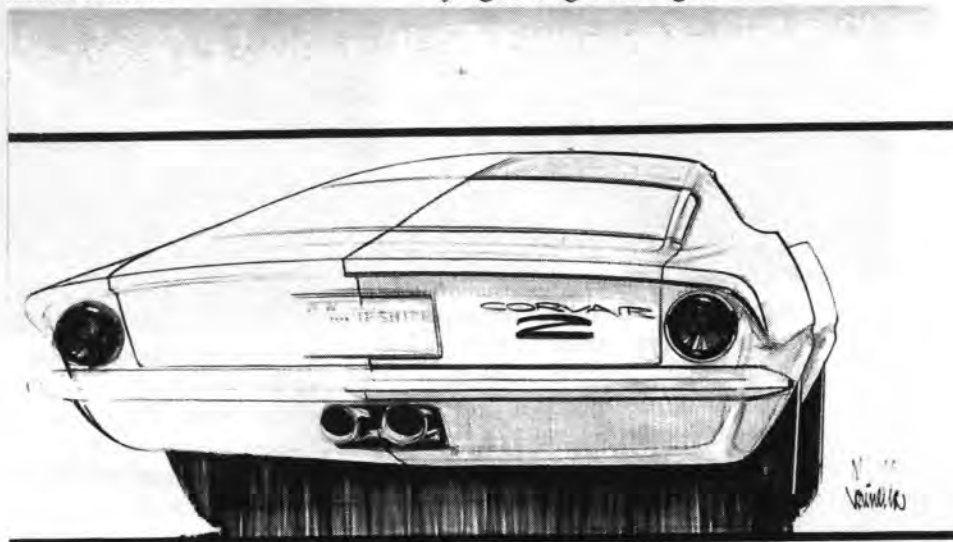
"Unsafe at any speed". 'Whatshisname' heeft altijd geclaimd de Corvair vermoord te hebben, terwijl wij als enthousiasten dat vierkant konden tegenspreken, omdat het project in begin '65 al gestopt was.

Echter wij enthousiasten zijn fout, of in ieder geval niet juist; De Corvair was nog levend in '65 en '66, en zelfs in 1968 nog.

Met Corvair bedoel ik de auto's die de naam Corvair mogen dragen, niet noodzakelijkerwijs met een motor achterin, of luchtgekoeld. We moeten nu wat gaan gissen omdat we er niet

genoeg over weten, maar de 1970 Corvair zou bijvoorbeeld als nieuwe uitgave kunnen zijn gekomen voor zowel de '69 Corvair als de Chevy II Nova. Of hij zou ontwikkeld kunnen worden als een Amerikaanse uitgave van de Australische Holden. Of zelfs een vijfpersoons kleine auto die de strijd zou kunnen aanbinden met de Volkswagen kever. Het dictaat van een achterwiel aangedreven luchtkoeler was niet impliciet in deze overwegingen. Dus bewijzen doen vermoeden dat GM geen partij meer was voor een auto met motor achterin.

op 11 juni 1965 aan grote stylingbaas Bill Mitchell voorgelegd. In juli van dat jaar vroeg algemeen directeur Ed. N. Cole er een stationwagen bij te ontwerpen. De initiële XP 849 was een vrij kort coupe-achtig model met een nogal stompe rechthoekige voor- en achterkant. Hij zag er vrij gewoon uit in tegenstelling tot de bestaande Corvair die scherp lijnige contouren had. De achterkant was beïnvloed door de lijnen van de Studebaker Avanti. Op z'n minst een van de medewerkers van de stylingafdeling had een grote



De eerste 197X Corvair kwam van de styling afdeling in mei 1965, juist toen de Mustang een record debuut maakte, maar lang nadat GM al erkend had dat de Corvair geen concurrent was voor de Mustang. Het concept kreeg later de naam XP-849, of CorvairII. Foto's van een kleimodel werden

Ontwerpversies van de XP-849, daaronder van de 873 suggereerden een motor voorin.

bewondering voor de Avanti, en er wordt gesteld dat hij hierdoor geïnspireerd werd tijdens het ontwerpen van de XP. Tegen het einde van '65 werd het hele project overgeleverd aan de



Boven de XP-949 had volgens Corvair traditie een dicht front, en een Camaro-achtige achterkant. In herziene toestand (beneden) was het voorfront verlaagd en had hij vloeiender lijnen. De wielkappen nog steeds van Corvair.

onderzoeksafdeling en bleef daar min of meer onaangeroerd. Maar midden '66 werd men weer actief op verzoek van meneer Cole. En in augustus was er een nieuw front ontwikkeld en werden aërodynamische testen voorbereid. Het is duidelijk dat bij deze tweede oefening van de XP het niet ging om zomaar een probeerseltje. Stylisten van de ontwikkelingsafdeling hadden het dak verlaagd en de grote holtes van de koplampen met daarin luchtinlaten, gereduceerd. Daarvoor in de plaats kwam er een luchtinlaat onder de bumper, weer een vorm die bij de Avanti terug te vinden was. Het zijdelings profiel was nauwelijks veranderd maar door het verlaagde dak was het nog meer een 'fastback' geworden. Ondanks de grote grille onder de bumper van deze versie van de XP849 kon het toch een Corvair worden want er waren ook grote luchtgaten aan de achterkant, en de achterpartij was groot genoeg om er een vlakke zescilinder in te bouwen. De XP 849 werd eind 1966 overgedragen aan de ingenieursstaf, maar in juni '67 afgeblazen. Echter de stylisten waren toen al weer bezig aan een nieuw prototype. Het nieuwe project, XP873 genaamd, werd actief in januari 1967. Men dacht aan eenzelfde formaat auto, maar duidelijk niet in Corvair traditie. Deze werd een frontmotor auto met zelfs op sommige kleimodellen een Pontiac bovenliggende nokkenas opschrift. Dit embleem verwees naar de sprintmotor die toen de eerste, weer populaire zescilinder was na



die van de Hudson Hornet, begin jaren vijftig. Als een auto met motor voorin, kregen de oefeningen van de XP873 lange neuzen, en korte achterkanten. Ofschoon er diverse vormen kwamen, was er wel altijd een model van een 'fastback' bij. De foto van de 'papiermodellen' toont de lijnen van een de eerste versie van de Oldmobile Toronado en een latere Cadillac Seville. De XP-873 was echter niet gerelateerd aan de Camaro. Deze auto was al voor 1967 verschenen, en had nog drie jaren van productie te gaan. Echter voor de nieuwe Camaro van 1970 waren er, achteraf gezien, lijnen in te ontdekken. XP-873 was echter in alle opzichten kleiner en lichter. De eerste pogingen waren bedoeld als 2+2 maar in mei van dat jaar werd er gevraagd een vijfpersoons model op deze basis te ontwerpen. Dit niet in het minst om het Volkswagen marktsegment te betreden. Aldus werden er enige modellen gefotografeerd tussen een bestaande Corvair en een Kever. De eerste kleimodellen

konden met elkaar wedijveren in passagiersruimte. Het lag allemaal dicht bij elkaar en het zijprofiel kwam enigszins overeen met een latere gedrongen Opel GT. Kleimodellen uit de periode maart en april 1967 hadden weer lijnen die terug te vinden waren op de Camaro en de later te verschijnen Vega. Verschillende cockpits werden geprobeerd, maar wat er uit kwam was een vrij lange glaspartij aan de zijkanten. De laatste tweezits of 2+2 versies van de 873 had meer weg van Aston Martin invloeden. Op sommige, op ware grootte gemaakte kleimodellen, was het achtersteven meer gelijk aflopend, terwijl in de laatste oefening van april 1967 de achtersteven tussen de met achterlichten verhoogde spatschermen zakte tot een meer traditionele vormgeving. Nadat Cole had gevraagd naar een vijfpersoons capaciteit werd de XP873 volledig herzien. Het Pontiac embleem en de Vega lijnen verdwenen, terwijl de lijnen van de toekomstige Camaro geminimaliseerd werden. De carrosserie ontwikkeling afdeling



Rendering in the XP-873 series suggests Aston Martin in this fastback configuration.



By April 1967, XP-873 looked like this. Hatch-lid extended to edges of rear fenders; front fenders carried 'Overhead Cam' script.



But the designers kept scribbling and...



...wound up with this beautiful workout by the end of the month, eventually adding smaller inner lenses in a copy of Pininfarina's treatment on an earlier Turin show Corvair. Though Camaro-like, this prototype is a shade downsized, more elegant than production Camaro.



was midden juli gestart met een tweedeurs hardtop, maar die werd een paar dagen later weer afgeblazen. Project XP-873 eindigde in een wirwar van ontwerpschetsen en werd augustus 1967 afgeblazen omdat het ontwerp een te lage prioriteit had gekregen. Maar sommige ideeën waren wel degelijk van invloed geweest, hetgeen later aan de hand van foto's op te merken valt.

Chevy II motor in plaats van de boxer er in. Er werd niet bij gezegd waar die motor geplaatst moest worden, en aan de hand van de ontwerpen kan men zien dat hij toch achterin bedoeld was. (Ed Cole heeft lange tijd het radicale Tucker concept bewonderd, en het is goed mogelijk dat hij een waterkoeler er in voorzag). De zescilinder Corvair motor had afgedaan vanwege zijn hoge

Drie getekende en een echte versie tegen de wand. De modernere lijnen zijn goed te herkennen.

uit de toon door er vaste en brede B-stijl in te verwerken die de grootte van de zijramen flink deed verschillen. Het eerste, op ware grootte gemaakte kleimodel dat in mei '68 gepresenteerd werd kwam met een verlaagde neus en een lange achterkant. Met dit model met verlaagde voorkant gaf MacKichan aan een motor achterin te willen plaatsen. Hij slaagde daar glansrijk in. Een driedelig achterlicht en de meer omlopende bumpers werden later dankbaar gebruikt voor de Mazda RX7. Dit was slecht een licht gewijzigd ontwerp, maar sterk genoeg om de lijnen van de bestaande Corvair flauw te kunnen noemen. Hij leek echt ouderwets als hij naast de nieuwe XP-892 stond.

Een verdere evolutie kwam er in mei. Een schaalmodel met een herziene cockpit naar originele schets werd gefotografeerd naast een bestaande 2+2 Corvair (coupe). In juni hadden de ontwikkelaars een model klaar dat veel verder productieklaar was dan welke voorgaande XP's dan ook.

Het XP-849 project eindigde met en veelheid aan schetsen in de zomer van 1967. Hier en frontdetail.



Ondanks het sportieve model was de XP-873 bedoeld als vijfpersoon auto.

Het laatste Corvair programma was dat van de XP-892 datr van start ging op 22 maart, en duurde tot 14 juni 1968 onder de directie van externe "Advanced Body and Vehicle Studio". Het hoofd hiervan, Clare MacKichan had juist de nieuwe Opel GT aan GM Rüsselsheim geleverd. Eerder al was hij verantwoordelijk geweest voor de memorabele Chevrolets van '55 t.m. '57. De opdracht voor de XP-892 was duidelijk: "ontwerp een praktische auto". Toen hij startte kreeg hij alle vrijheid voor het ontwerpen van zowel een carrosserie als interieur met lichte beperkingen aangegeven door de Styling Staf. De beperkingen hielden in dat de auto revolutionair moest worden met een vier cilinder

Productiekosten, en het erg moeilijk te veranderen voor het aanpassen aan allerlei federale emissiewetten. Deze factoren kunnen van invloed zijn geweest bij het overdenken van GM over de 'q197X' motorfabriek. MacKichan's eerste schetsen van de XP-892 hadden lijnen die terugkwamen in de bestaande koetswerken. Maar de cockpit viel



Luczi

De bumper reikte tot de hoogte als door de dan bestaande wetten voorgeschreven, en de vorm was een beetje terug te voeren op de bestaande Corvair. Dit laatste klei-model had zelfs iets van Ferrari aan de achterkant waar driedelige achterlichten vloeiend overgingen in een rond eindvlak. Een grotere versie van Corvairs achtergrille was onder de bumper gemonteerd die hoger was komen te liggen vanwege nieuwe regels.

Helaas was de XP-892 een kort leven toebedeeld. Toen de eerste modellen werden gepresenteerd in januari '68 was het een volwaardig project. De voorbereidingen waren zo goed gevorderd dat een definitief model al midden 1970 op de band zou kunnen staan. Maar op 29 juni 1968 terwijl de laatste wijzigingen werden gemaakt, kwam het bericht van GM; "Meneer Cole is niet gecharmeerd van dit project", en daarmee was de kous af. Wat vertelt ons al die historie over de Corvair? Ten eerste; dat, ofschoon de wagen in de vergetelheid zou raken, na het verschijnen van Nader's boek, zijn ontwikkelingsprogramma's trokken zich niets aan van Nader's aantijgingen. Het concept van de motor achterin werd behouden met tijdelijke uitsluiting van de XP-873 die geen Corvair was in de



originele opzet. Zeker XP-849 en XP-892 waren sterk verwant aan het uitgangspunt.

Verder kunnen we aannemen dat de gecompliceerdheid en dure fabricage van de platte luchtgekoelde motor heeft meegewogen in het voortbestaan. Uit gevonden notities behorende bij het XP-892 project is zeker op te maken dat de 'pan-cake-six' in gewijzigde staat (waterkoeling, in het midden geplaatst?) zou worden overgedaan aan een nieuwe 1970 Corvair.

Aldus durven we hoopvol en geïnspireerd te wedden dat, altijd betwist, door de pers en door Corvair enthousiasten in het

bijzonder, het Corvair idee met bovenliggende nokkenassen, voorgesteld door "Road & Track" in 1969 een serieuze overweging was. Charle M. Jordan zegt in het blad dat dit een speculatieve en simplistische uitspraak was waar voor geen basis bestond. Dit verhaal toont aan dat die er wel degelijk was voor de derde generatie Corvair. Al deze stylingoefeningen zeggen veel, maar er is nog een interessant verhaal te vertellen. *Corsa Communique juni 1982* Richard M. Langworth was mede oprichter van Corvair Society of America in 1969. Hij was schrijver voor een aantal bladen en had zijn eigen uitgeverij in New Hampshire.



Een laatste model van de XP-892 in juni 1968. De wagen was nagenoeg productieklaar, maar het project werd afgeblazen twee weken nadat deze foto's gemaakt waren. Een jaar later kondigde GM het einde van de Corvair productie aan.

Onder: dit was eens een trotse Ford Fairlane uit 1955.



Een Russische Dnjepr 'tricar'



Een werkplaats waar autointerieurs vernieuwd worden (deels op straat)

Fiat 1100 gebouwd van 1953 t.m. '56



Volgende bus komt zo! Chauffeur kom maar kaartjes knippen!

Opel Kapitän uit begin zestiger jaren, enigszins verbouwd.



Onze chauffeur, "Samy" geheten, bracht ons in zijn Renault 11 compleet met keukenzeil op de vloer, naar de meest authentieke plekjes van Cairo en omgeving. Hij is een van de weinige die redelijk goed engels spreekt, en toonde ons wetenswaardigheden die je als toerist normaal nooit te horen en te zien krijgt. Zo zijn er in de agglomeratie Cairo circa 1 miljoen taxi's. Een auto overspuiten kost 900 a 1000 Egyptische ponden (€ 125). Een liter benzine kost 1 pond (€ 0,13). De Egyptenaren kicken er op om een landensticker en nummerplaat van een westeuropees land op hun auto te hebben. (zie foto Nederlandse Seat). Landenstickers worden er zelfs nageemaakt. Er wordt in zo laag mogelijke toeren gereden om brandstof te besparen. Er zijn enkele oude automodellen die in Egypte onder een andere naam nieuw worden gemaakt en verkocht, zoals Fiat 3100 en de oude duitse Magirus Deutz vrachtwagen (met luchtgekoelde dieselmotor). Kleine dieselauto's lopen er niet veel omdat de brandstof van bijzonder slechte kwaliteit is. Daarentegen rijden er steeds meer auto's op lpg. Vraag Samy als je naar Egypte gaat en meer wil zien dan pyramides en andere koningsgraven. (tel. nr bij redactie)

Auto's in Egypte.

We hebben al eens wat foto's gezien van oude auto's in de derde wereld, met name de armere landen, vaak ver van ons vandaan. Zo stuurde Mike Cramer ons prenten van oude en soms vreemdsoortige voertuigen uit Colombia. Ook zagen we een Corvaire en andere, vaak zwaar gemodificeerde vijftigers en begin zestigers die op Cuba hun rondjes nog draaien.

Jullie redactie is voor jullie een kijkje gaan nemen in Egypte. Het is een arm land dat schommelt op de grens van ontwikkelingsland. Dat is op sommige plaatsen te zien ook. In de nabijheid van toeristische bezienswaardigheden is er wel sprake van enige 'verwestering' maar zodra men in de buiten wijken van bijvoorbeeld Cairo komt, kun je je afvragen hoe en waarvan de mensen die daar wonen kunnen leven. Er is zowaar gemotoriseerd vervoer, en nog in grote getale ook. Het verkeer, dat wil zeggen, voetgangers, fietsers, paarden- en ezelskarren en motorvoertuigen, waaronder te verstaan motorfietsen, auto's, vrachtwagens en een veelheid van overladen bussen, vormt daar een eenheid. Alles krioelt er door elkaar. En als er al sprake is van verkeersregels, dan worden ze massaal aan de laars gelapt. Bijvoorbeeld: als er twee rijstroken voor



Een spoorwegovergang ergens in de delta; veel Jawa tweetakt motorfietsen die zorgen voor wat extra stank.

een van de schaarse verkeerslichten zijn, wordt er bij de geringste plaats een strook erbij gecreëerd, en het licht altijd voor groen aan gezien.

De immer aanwezige politie vindt dat de normaalste zaak van de wereld en kijkt alleen maar naar overladen vrachtwagens om een luttel bedrag uit de rijdende truck te innen zodat de vervoerder zijn weg kan vervolgen.

Rijk en arm krioelt er (meestal) tolerant door elkaar.



Een 'opgedirkte' A-Kadett; de eigenaar was apetrots op zijn creatie.

Een auto is pas goed geparkeerd als men de bumpers van de voor en achter staande auto's even heeft aangestoten. Lopen op de trottoirs, voor zover die er zijn, is vaak niet mogelijk,



een '59 er Opeltje tussen ezelskarren en busjes. Helemaal achteraan een auto die nog onder handen genomen moet worden.

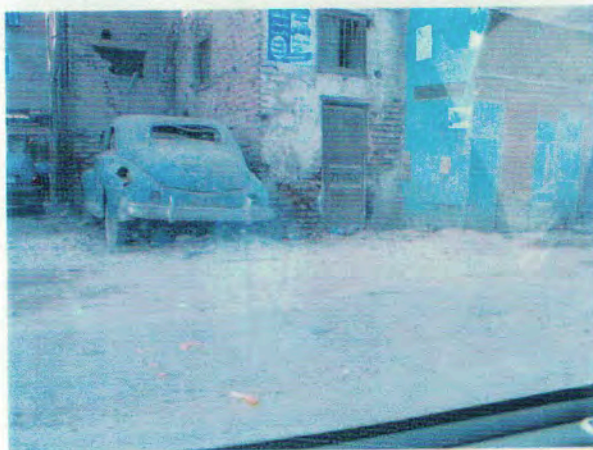
Alle foto's zouden zo op Cuba gemaakt kunnen zijn. Alleen de minder fraaie entourage op sommige plaatsen en de opschriften zeggen dat het hier om een Arabisch land gaat



Twee oudjes, een Dodge en een Plymouth; voor ons een straatbeeld uit de jaren vijftig, maar hier een normaal dagelijks tafereel



Volgens het embleem op het motordeksel, een Dodge, volgens de sierlijsten een 1950 Desoto. Beneden een Plymouth.



Deze vrij zeldzame Packard, in een desolate toestand, is waarschijnlijk eens een diplomaten auto geweest.

Beneden; een Perkins diesel in een van de oude 'Amerikanen'



voor de automobilisten zijn die er zijn, is vaak niet mogelijk, zodat die dan ook al van ver laten horen dat ze eraan komen. Kortom als je het niet gewend bent; je wordt lichtelijk gestoord van het kabaal en de stank die er geproduceerd wordt. Omdat het land arm is en niet bij machte voertuigen in grote getale te importeren, worden de oude karretjes zo lang mogelijk op de weg gehouden. Her en der zijn er werkplaatsjes waar een motor voor de zoveelste keer wordt gereviseerd en de twintigste laklaag wordt aangebracht. Als er een passend achterlicht niet gauw voorhanden is "plakt" men er



Ook een nederlands kenteken! wel van een ander merk iets aan vast. Het taxipark spant de kroon. Wij lieten ons rond rijden in een Renault 11 van 22 jaar oud. Dit is



gewoon, want collega's reden in Peugeots, Fiats, Lada's en in een plaats in het noorden rijkelijk veel Amerikanen uit de



Een Fiat 1800/2300, bouwjaar 1961-'68

de vijftiger jaren. Waarom juist alleen daar is ons niet duidelijk geworden. Ook niet waarom deze bijna alle met een Perkins dieselmotor waren uitgerust. Want de benzine is er spotgoedkoop (ca. € 0,13) terwijl de diesel er van zeer slechte kwaliteit is.

We hebben er een veelvoud van foto's gemaakt waarvan er hier een paar afgedrukt. Het verkeer bleef verbazen. Een westerling is niet aan te raden en huurauto te nemen, want hij komt gegarandeerd beschadigd bij de verhuurder terug. Daarbij komt dat de taxi's spotgoedkoop zijn en als je de toeristische trekpleisters in de omgeving wil zien heb je en prima gids (mits die Engels spreekt). Wij betaalden (met fooi) tussen tien en vijftien euro voor een hele dag taxiën. Maar ook de gebieden waar je als toerist normaal gesproken niet zou komen zijn minstens zo interessant, en de taxi brengt je daar. Kortom laat je verbazen door de plaatjes die we maakten.

De oudste die ik zag; een vooroorlogse Fiat

Huwelijken

De afgelopen maanden hebben we binnen de club twee huwelijken met Corvairs kunnen begeleiden. Eerst was er dat van Linda en Jaak Eijkelenberg.

Helaas waren de weersomstandigheden niet geweldig te noemen. Ondanks de regen was het een groots feest geworden. De dag begon met het verzamelen bij zijn huis. Er kwamen vier Corvairs opdagen waarvan een geleende cabriolet als bruidsauto dienst deed. Helaas regende het zodat het dak niet omlaag kon. Daarnaast was Jaak's coupe, de vierdeurs van mezelf en de cabriolet van Gerard Naseman van de partij. Van de politie kregen we escorte bij het maken van een ritje naar het stadhuis en bij het verlaten daarvan vormde een peloton agenten een erehaag. Daarna ging het richting feestzaal i maar van een Corvairstoet was toen in het drukke verkeer geen sprake meer. Een gezellige avond, met een optreden van Rene Schuman en de plaatselijke Rock 'n Roll dansgroep maakten de avond compleet.



Een ander festijn was het huwelijk van de jongste dochter van jullie redactie. Ook hier waren vier Corvairs gepland. De cabriolet van Gerard Naseman zou nu als trouwauto dienst doen en de rest als volgauto's. Daarbij viel mijn LM, wat model betreft, ietwat uit de toon. Willem en Marinus van der Craats waren helemaal uit Den

Haag gekomen om met hun EM van de partij te zijn.

In tegenstelling tot eerder hadden we nu prachtig weer. De beide witte '62 EM's kwamen goed tot hun recht bij de witte bruid en de witte bloemen die de trouwauto sierden. In de avonduren was er een mooi feest voor familie en vrienden.



Mijn verhaal

Als je dan eens zonder kopij zit en niet meteen er voor wil gaan bedelen vroegen we ons af, waarom niet eens over onszel? Nu hebben de meeste onder ons wel het een en ander meegekregen in de loop der tijd, maar ook voor hen wil ik nog eens alles op een rijtje zetten. Hoe ben ik met het Corvair-virus in aanraking gekomen, en wanneer heeft 'de ziekte' pas echt doorgezet?

Het begon allemaal in de jaren zestig toen ik van de lagere school naar de middelbare 'in de stad' ging. Dat was voor mij een groep dorpsgenoten elke dag een fietsklus van ca. 7km heen en in de late namiddag weer terug. Ook nog op zaterdag!

Natuurlijk hadden we thuis een auto, nog wel van Amerikaanse makelij, maar mijn vader vond het pas echt nodig ons (mijn oudste broer en ik) te vervoeren, als het echt pijpenstelen regende, of soms op zaterdag als onze scholen (pa was onderwijzer) gelijk uit waren. Nu was er een of ander verwend ventje dat bijna elke dag met de auto naar school werd gebracht.

Deze Plymouth is achter hetzelfde als de Dodge Kingsway van m'n vader. Dat was echter een hardtop coupé.

En dat gebeurde in een voor mij toen vreemde auto. Het was geen Opel, Renault, Volvo of andere auto van Europese makelij, maar ook geen Amerikaan want dat formaat had hij niet dat zag ik wel want daartussen was ik tot dan toe opgegroeid.



Een naast ons wonende oom had o.a. een '50 Chevrolet en daarna een '54 Chrysler Windsor. Ik had op de betreffende auto iets gelezen van Corvair, maar kon daar geen merk aan vast knopen. Enige jaren daarna zag ik de betreffende auto niet meer, maar het ventje werd wel met een andere auto naar school gebracht. (met heel goed weer kwam hij op een

splinternieuwe sportfiets). De auto was nu een of andere sportieve Opel of zoiets geworden, dacht ik! Maar groot was mijn verbazing toen ik op een moment daar weer Corvair op las. Dit was dus een nieuw model van die auto! Het duurde toen niet lang meer dat ik

Dezelfde Chrysler Windsor als die van m'n oom. Deze foto werd gemaakt in het Autotron, toen nog in Drunen. De kleine meid, links op de foto, wordt over enkele dagen 27.

er achter kwam dat die Corvairs van Chevrolet waren. want ik had uit de krant een publiciteitsfoto geknipt met drie modellen van Chevrolet. Ik verzamelde alles wat met voertuigen te maken had, en vulde iedere bon die ik in welk blaadje dan ook vond, in ruil voor een paar folders. Jammer dat mijn moeder zo opruimerig was, want dan had ik nu nog dozen vol gehad. Maar mijn raadsel was opgelost!

Zoals ieder van ons dat wel ervaren zal hebben, gingen de interesses met de jaren veranderen, en zo kwam het dat ik in 1969 naar een hogere school in een grotere stad ging in een Citroen Ami 6. Een vriendinnetje kwam er bij, en toen dat wat serieuzer werd, zorgde ik er voor dat zij een VW kever ging rijden. Dat vriendinnetje werd mijn vrouw, en daar komen dan kindjes van. Heel gewoon! De autootjes worden dan te klein, en een goede middenklasser moest er voor in de plaats



komen. Dat werd een Citroen GS. Tussendoor was er nog wel een Kadettje, maar die was meer voor verbouwingsdoeleinden gebruikt. Je raadt het al; min of meer onbewust viel ik steeds terug op boxermotoren. Toch kocht ik toen uit een advertentie in de krant een Chevrolet 1950. De auto was lang niet compleet en dus goedkoop.



Deze Chevrolet HJ Styleline 1950 was de eerste klassieker die ik kocht, en ik heb hem nog steeds!

Die wilde ik opknappen, en daar zou ik de tijd voor nemen. Als hij maar klaar is als mijn oudste dochter, die toen pas geboren was, zou gaan trouwen. Momenteel is ze weer 'single', maar wel al 27 jaar!

In 1979 begon ik een eigen zaakje en deed ik voor het eerst afstand van de 'boxers' en kocht een Peugeot. In die tijd was ik samen met mijn broer regelmatig bezoeker van klassieke autoshow's. En die waren er niet zo veelvuldig als vandaag de dag, zodat het Autotron, toen nog gevestigd in Drunen, meestal ons doel was. Ik zag slechts een keer een Corvaair. Ook gingen we in die tijd in de herfst altijd voor een korte vakantie ergens in Nederland. Dat varieerde van Friesland tot Zeeland. Toen we op een regenachtige dag vanuit Westkapelle (Zeeland) een reisje maakten naar een van de oude Belgische steden, in dit geval Gent, zag ik, daar aangekomen, op

afstand bij een "Amerikanen handel" vele auto's waarvoor er nu flink geld neergelegd zou worden. Achterdoor zag ik een hele mooie Chevrolet Impala Sport coupe uit 1960. Daar was ik wel in geïnteresseerd. Dus even een kijkje nemen, en een fotootje maken. Meteen stond er een verkoper naast me die me kon vertellen dat

de auto niet te koop was. Zijn baas had er al een bod op gehad van Bfrs. 100.000 maar daar ging hij niet voor weg. (toen al!) En er lag geeneens een motor in! De verkoper hield zijn baas een beetje voor geschift, want voor hem was het slechts schroot.

Enigszins verbouwereerd toog ik terug over de grote plaats. Er stonden wel 100 auto's. Toen zag ik in de achterste rij een Corvairtje staan, licht beschadigd aan een zijkant en een platte band.

Er naar toe, met de verkoper op mijn hielen, vroeg ik of deze wel te koop was. Ja, die was te koop en moest nog 15.000 Bfrs. Kosten. (ca. 750 gulden in die tijd). Met die wetenschap ging ik terug naar de auto en mijn gezin. Ik liet het eens door me heen gaan, en ging 's avond eens rekenen. In die tijd moest je nog officieel 'inklaren', en moesten er ook vanuit België invoerrechten betaald worden. Weer thuis gekomen toog ik weer aan mijn werk, en het was weken later toen ik 'op locatie' bij een autoverhuurbedrijf aan de gang was, en ik mijn verhaal vertelde aan een van de monteurs. Hij vertelde me dat ik goedkoop een trailer voor een dag kon huren, en nog wel dicht bij me in de buurt. Mijn hart begon sneller te kloppen voor het Corvairtje, en ik stuurde een briefje met de vraag of ze hem nog wel hadden. Daar kreeg ik geen antwoord op. Intussen ging ik toch een trailer reserveren, en de dag voor het transport belde ik naar het bedrijf, Garage Lievens in Gent. Ja hoor... ze hadden de auto nog! Op een regenachtige vrijdagmorgen in het najaar van 1982 toog ik samen met mijn jongste broer naar Gent, Vanuit Limburg een hele reis met een trailer achter de auto. Daar aangekomen stond de verkoper ons al op te wachten. Hij had de plat staande band netjes opgepompt, en de papieren lagen al gereed.

Mijn eerste Corvaair bij zijn enige 'optreden' in 1989. Ik had hem toen al 7 jaar. Toen ik hem kreeg was hij grijs.



We konden hem meteen opladen. Toen maakte ik meteen de eerste Corvairsteek. Middels de elektrische lier trokken we de auto met de neus naar voren op de trailer. Deze ging dus achterover hangen, en mijn Peugeot kwam met de kont omhoog. Weer eraf, auto en omgedraaid. Gelukkig hebben die dingen ook een handliet, want de raccu was meteen ook leeg. Toen alles afgehandeld was meteen weer de weg op want we moesten voor vier uur bij een van de twee douanekantoren zijn waar de auto 'ingeklaard' moest worden. Om kwart voor vier kwamen we bij het grenskantoor van Ittervoort, maar de heren douaniers hadden er geen zin meer in, en maakten zich klaar om naar huis te gaan. (ambtenaren!). Mijn broer, handig in dit soort zaken, pakte er een bij de mouw en toog er mee het naast gelegen café binnen om hem te trakteren. Intussen kon ik met de ander nog wat regelen. Die stuurde me met een pak papieren naar het vlakbij gelegen kantoor van een expeditiebedrijf, om daar de zaken in te laten vullen, en ging zelf ook het café in. Als ik niet te lang weg bleef zou hij er nog wel wat stempels op zetten en de invoerrechten in ontvangst willen nemen. Dat ging dus nog net. Maar ik moest ook voor vijf uur thuis zijn om de trailer terug te brengen want anders kostte me dat een extra dag huur. Dus toen we thuis kwamen "dat ding" vlug van de aanhangwagen gehaald, en terug naar het verhuurbedrijf met de lege trailer. Het was nog net geen vijf uur toen ik de plaats op reed. Ingeleverd, afgerekend, klaar! Er viel een hele last van me af. Toen ik weer thuis kwam stond "dat ding" in de oprit, en wie me al eens bezocht heeft, weet wat ik daarmee bedoel. Een oprit die vanaf de straat zo'n 20 meter omhoog loopt met een hellingspercentage van circa 20%. En nu?..... Eerst bracht ik mijn broer naar huis, en dan zou ik wel kijken wat ik kon doen. Weer thuisgekomen ging ik "dat ding" eens goed bekijken, en kwam er toen achter dat het een automaat

was! Dus niet aan te duwen! Een accu zat er niet in. Dus de accu uit m'n Peugeot gehaald, (uit m'n bromfiets tijd wist ik dat je met een scheutje benzine in de carburateur wonderen kon verrichten) en toen gestart. Tot mijn grote verbazing liep hij vrijwel meteen. En nog mooi ook! Het duurde even voor dat ik de versnellingen had gevonden, maar eenmaal lopend kon ik hem mooi in mijn garage rijden waar toen nog plaats was. In die tijd wist ik niet goed hoe een Nederlands kenteken op de auto te krijgen, men had me nogal bang gemaakt dat alles in topconditie zou moeten zijn en er dan een zware keuring op zou volgen. Wat gedaan als ik toch eens zou willen rijden met m'n Corvairsteek?..... Gewoon op het Belgische kenteken!..... Daar was weliswaar een aantekening op gemaakt met "export Nederland" maar de papieren waren nog geheel compleet. Inmiddels had ik er een aparte garage voor gebouwd. In 1989 gebruikte ik hem tijdens een reüniefest, en daarvoor liet ik hem overspuiten. In het Amerikaanse blad "The Classic Automobile" had ik een prachtige foto van een goudkleurige Monza gezien, en dus werden de deuken vol geplamuurd ging er een gouden BMW-lak over heen. De in het begin van mijn verhaal genoemde oom was inmiddels gestorven, en tante vond dat er zo nu en dan een auto in de oprit moest staan zodat het leek dat ze niet alleen woonde. Al gauw ging de roddel door het dorp dat ze zo kort na het overlijden van haar man een nieuwe Belgische vriend had. Daar heeft hij toen een paar jaar gestaan, dan weer eens in de oprit, dan weer achter op het erf. Op een bepaald moment had ze het wel gezien, en moest de auto weg. Ik heb hem toen weer naar huis gehaald, en in de inmiddels weer verbouwde garage gestald. Hij had veel geleden van het buiten staan, en ik wilde daar wel wat aan doen. Maar hoe aan onderdelen te komen? Zo'n tien jaar geleden kwam het internetten in zwang, en een van de

eerste personen in mijn familie was m'n jongste zwager die op zijn werkplek kon surfen zoveel hij wilde. Het was begin zomer 1997 toen ik hem vroeg eens te zoeken of er wat van Corvairsteek te vinden was, want met mijn reparatie/restauratie kwam ik niet veel verder dan zelfgemaakte vloerdelen (toen al!) Tot mijn grote verbazing kwam hij enige weken later met een pak aan informatie over Corvairsteek, clubs en zelfs aangeboden Corvairsteek. Het was toen juist voor onze zomervakantie die, zoals elk jaar, naar Frankrijk voerde. En laat daar nu een Corvairsteek club gevestigd zijn! Ook was er een in Zwitserland. Om een lang verhaal kort(er) te maken; ik heb toen beide adressen bezocht, en op beide was er niemand thuis. Dus stopte ik wat informatie over mezelf in de brievenbussen en vertrok enigszins teleurgesteld. Weer thuisgekomen lag er al een dikke enveloppe van de Franse club. Wat informatie, een clubblad en of ik Mr. le President (voorzitter), Paul Dupuis-Philipponnet wilde laten weten of ik lid van hun club wilde worden. Zij konden mij ook aan onderdelen helpen. Dat heb ik toen gedaan. Maar het bleef slechts bij clubbladen om de drie a vier maanden en af en toe een briefje om een treffen bij te wonen. Op een dag zag ik een interessante advertentie van een te koop staande coupe in de buurt van Metz. Dat was precies wat ik me nog een keer zou wensen, en er was nog een onderdelenauto bij ook. Dus eerst 'Monsieur le President' gebeld of dat de moeite waard kon zijn (hij kende de auto echter niet) en toen op een mooie zondagochtend in de auto gestapt en er een dagtrip van gemaakt om eens te gaan kijken. Voor ons in Limburg is dat een rit van circa drie uur dus dat kon goed. Eerst had ik gebeld of de auto er nog was, en dat was zo. Daar aangekomen, viel hij me helemaal niet tegen. Jammer was dat de sloopauto de voorruit stuk had. Beide stonden in een boerenschuur en zagen er vrij

kompleet uit. Alleen het ornament was omgezet, maar het originele was nog voorhanden. De koop werd gauw gesloten en in de week erna zou ik de auto komen ophalen.



De '62 coupe een dag nadat ik hem vanuit Frankrijk naar huis haalde.

Ook nu weer een trailer gehoord, en omdat ik niemand had om mee te gaan ben ik alleen gegaan. Dat was een hele onderneming want onze familieauto was inmiddels een VW geworden en de wetten over trekkracht enz. waren in de loop der jaren aangescherpt. Toch lukte het zonder enige problemen de wagen thuis te krijgen. Later ben ik met een neef en diens bedrijfswagen de sloper gaan ophalen. In diezelfde periode kreeg ik een telefoontje van ene Mike Cramer uit Amsterdam. Of hij goed zat bij iemand die een Corvair had. Ja dat was zo! Hij had mijn telefoon-nummer gekregen van de Franse Corvair club ".....et Mr. Janssen est le representant du club au Pays Bas.....". Zonder het te weten was ik dus al bevorderd! Mike wilde me wel eens bezoeken om te praten over de Corvairs; hij had er een uit zijn familie die 25 jaar stil had gestaan. Dat was interessant. Dus op een maandagochtend stond Mike bij me op de stoep. Ik verteld hem dat ik lid was

geworden van de Franse club, en vroeg hem of hij dat ook wilde. Dat was niet direct zijn zin, maar een Nederlandse club oprichten zag hij wel zitten. Hij kende nog wel iemand, en die iemand (Ad

Dijkstra) kende nog wel iemand (Guus de Haan). O.k. Ik zou een eerste Nederlands clubblad maken; in feite werd dat het tweede, want ik had er al een in beide talen gemaakt voor de Nederlandse sectie van de Franse club.



Dat blad is voor de verzamelaar een gewild object omdat er maar een paar van zijn gemaakt.

Dus de Nederlandse Corvair Club was toen geboren! Later is dat Corvair Club Nederland geworden. We kregen allengs meer leden, maar beperkten ons in het eerste volledige jaar tot het clubblad en contacten over en weer. In 1999 kwam er een van de nieuwe leden bij me uit de buurt. Via een lange omweg had hij moeten ontdekken dat de Corvair club aan de andere kant van de stad te vinden was. Dat was Jaak Eijkelenberg. Na een eerste ontmoetingsbijeenkomst in de buurt van Hilversum hebben Jaak en ik toen een eerste treffen opgezet, en mede door het prachtige weer werd dat een groot succes. Ik had mijn uit Frankrijk gehaalde coupe juist klaar voor dat treffen. Jaak had op dat moment een 140 pk cabriolet met airco, en ik vond die wagen meer dan interessant. Er moest wel nog het een en ander aan gebeuren, maar ik vroeg Jaak; wanneer hij die auto eens een keer van de hand wilde doen, hij mij dat eerst moest zeggen. Ik wist niet dat dit minder dan een jaar later al een feit was. Enfin ik werd toen eigenaar van een vierde Corvair. Ik kon er een stallen dank zij een genereus aanbod van Pierre Salden, die wel geen Corvair had maar zich toch

De blauwe coupé werd wit volgens zijn originele kleurcode. De typisch franse gele lampen liet ik hem behouden.

bij onze club had aangesloten. Hij was 'zoekende', noemde Guus dat op de toenmalige website, en zoekt nog steeds, maar heeft wel een dikke Corvette.

In de jaren hierna sudderde ik en de club voort en hadden we regelmatig bijeenkomsten. Als het weer goed was dan was de meeting ook geslaagd, ook al hadden we wat minder opkomst dan op het eerste treffen. Inmiddels had ik al een tijd een internet aansluiting, en via een e-mail kreeg ik in 2001 een boodschap uit Frankrijk dat daar een laat model cabriolet stond, die, volgens Paul Dupuis een typische klus voor mij was. Nou ja, ik had al een cabriolet, maar ik wilde de deur toch even open houden.

weekend voor uitgetrokken. Daar aangekomen op zaterdagochtend rond negen, begon ik na een kennismaking, een geprefabriceerd onderstel eronder te schroeven. De hele achtertrein was weg! Toch was ik niet teleurgesteld, want de bewuste cabriolet bleek een Corsa turbo te zijn. Toen hij op de aanhangwagen lag, werd er afgesproken dat de eigenaar nog voor papieren zou zorgen, want die waren er ook niet bij. Rond een uur die zaterdag vertrokken we weer richting Nederland. Dat ging een stuk trager nu, maar de reis verliep gestaag. Tot bij Limoges, toen mijn trouwe diesel ineens een schurend en krakend geluid liet horen vanuit het vooronder.

feestdag pas laat in de middag vertrok en we de halve dag door Limoges hebben kunnen zwerven. In de trein vonden we een nagenoeg lege coupe waarin slechts één hash rokende twintiger die ons veel vertelde over zichzelf. De donderdag daaropvolgend, we waren ons juist aan het voorbereiden op een lang weekend Londen, stopte er een grote transportauto voor de deur met mijn combinatie erop en erachter. De hele handel werd gauw midden in de tuin geparkeerd en gelaten voor wat ze was tot na onze korte vakantie. Jaak zou de trailer terugbrengen. Later heb ik voor de Corsa een soort carport gebouwd, en nu ben ik nog steeds bezig onderdelen



De Corsa op die bewuste donderdagavond in onze achtertuin. Het was al bijna donker toen hij nog van de trailer afgeladen moest worden. Duidelijk is te zien dat de gehele achtertrein ontbreekt, en dat ik een hulpchassis met zwenkwielen onder heb gemonteerd. Het interieur lag deels gemonteerd in de auto, maar was wel nog goed. Naast andere rommel lag er ook een dooie kat in. Omdat we de dag erna al vroeg moesten vertrekken zou Jaak daags erna de trailer terugbrengen naar het verhuurbedrijf

Dus aan het verkregen adres een fax gestuurd met de vraag welke onderdelen zoal ontbraken, want dat was ruimschoots het geval met deze auto. Er lag in ieder geval geen motor in, wel delen ervan, maar Paul zou ook nog wel wat hebben liggen. Maar de auto stond helemaal in Zuid Frankrijk, in Toulouse meer bepaald. Na wat heen en weer gefaxd en gemaïld te hebben teneinde een prijs te horen voor die cabriolet, kreeg ik een bericht vanuit Parijs dat ik die auto zo snel mogelijk moest gaan halen want hij was gratis!

Op een vrijdagavond in april 2001toog ik er met een zwager naar toe. We hadden er het hele

Mijn eerste gedachte was dat de bak het begeven had onder de (te) zware last, later bleek dat er een aandrijfwas het begeven te hebben. Na wat gebel met Nederland bleek dat ik gelukkig een goede verzekering had. De combinatie werd afgesleept, en wij met een taxi naar de stad gebracht, teneinde daar een overnachting te boeken. 's Anderendaags zouden we met de trein terugkeren en de auto's werden gepatriëerd.

Dat lukte vrij aardig mede dat ik toen voor het eerst van m'n leven in een TGV heb gereisd. Het was in zijn geheel wel een aparte belevenis omdat de trein naar Parijs vanwege een nationale

te verzamelen. Het jaar daarop gingen we voor het eerst naar Amerika en uiteraard woonden we de jaarlijkse Corvair Conventie bij. Dat beviel ons zo goed dat we dat in 2003 weer deden. Tijdens de laatste keer kocht ik een (kaal) blok bij de "Corvair Ranch". Dit was dus mijn vijfde Corvair. Het moest nu maar eens ophouden. Echter..... In het voorjaar van 2002 kreeg ik een telefoontje van een gepensioneerde tandarts uit Kockengen. Hij had een '67 Corvair sedan, en wilde die verkopen om eventueel te gebruiken voor onderdelen. De wagen was roestig maar liep wel nog steeds en had zelfs nog een

paar dagen apk. Ik toog met de trein naar Breukelen, en de vriendelijke meneer Wiegiers kwam me daar ophalen.....met de Corvair. De wagen was er inderdaad niet te best aan toe, maar slopen vond ik nu ook weer zonde.

historie. Dus niet slopen, maar restaureren. Ofschoon opknappen het betere woord zou zijn. Eerst heb ik er nog een weekje mee rondgereden, en toen naast het lasapparaat gezet met enige meters staalplaat er bij. Met tussenpozen

Mijn zinnen heb ik nu gezet op het restaureren van de Corsa, want het blijkt dat het een hele vroege is. Van de fabriek in Canada, waar de export Corvairs gemaakt werden kreeg ik een zogenaamd "production sheet", dat vermeldt dat de auto al in september '64 gemaakt is, en in oktober verzonden. Het uitkomen van de nieuwe modellen was in oktober 1964, dus het kan best zijn dat de auto op tentoonstellingen in Frankrijk heeft gestaan. Sommige Amerikanen die ik hierover sprak of schreef waren in 'extase' bij het zien van de "production sheet". Enkele delen van dit verhaal heb ik al eerder gepubliceerd, en in hun context wat breder uitgemeten. Sinds de oprichting van onze club verzorg ik ons clubblad. Ofschoon ik altijd in het meervoud spreek doe ik dat alleen. Ik ben blij als ik zo nu en dan een artikel ontvang van leden die ook wat te vertellen hebben. Het haalt werk uit handen, en zorgt voor de nodige variatie. Ik trek er steeds een volle week voor uit. Daarnaast hou ik me bezig met (mede) organiseren van treffens. Het is echter niet zo dat mijn leven slechts door Amerikaanse auto's, en met name Corvair wordt beheerst. Naast de Corvairs heb ik nog een vijftal motorfietsen, waarvan de oudste uit 1936, en de eerder genoemde caravan. Om zo nu en dan tot rust te komen ga ik bij mooi weer fietsen op mijn 38 jaar oude fiets die ik, tot mijn groot verdriet, kreeg in plaats van een bromfiets toen ik zestien werd. Knutselen in het algemeen, of het nu aan een auto is of het repareren van een fijnweegschaal die door de technische dienst van het ziekenhuis afgeschreven werd, daar houd ik van.

Daarnaast is reizen een van mijn geliefde bezigheden, vooral naar Frankrijk. Oh ja mijn beroep zul je vragen? Ik heb absoluut geen technische opleiding, wel enige affiniteit met grafische vormgeving..

Leon Janssen.



De '67 Wiegiers sedan' bij zijn eerste optreden tijdens het vijfjarig bestaansfeest in Afferden. De wagen is hier nog niet helemaal klaar want de later, deels zelfgemaakte sierlijsten ontbreken nog. Op de achtergrond de Mostard HD306 caravan uit 1968. Onder de auto "in vol ornaat".

heb ik er de hele zomer aan gewerkt. Omdat ik geen ruimte onder dak meer had, gebeurde alles buiten op de plaats achter ons huis. In oktober 2002 was hij klaar en omdat hij een trekhaak had, die ik wel flink modificeerde, omdat ik



Mede omdat meneer Wiegiers de wagen zelf nieuw gekocht had bij GM dealer Van Vliet in Woerden, en hem daar altijd in onderhoud heeft gehad. Deze auto schreef

eenmaal lelijk vind, hing ik onze caravan uit '68 erachter en was er mee op ons 5-jarig bestaanstreffen in Afferden. Dat was dus Corvair nr 6. En nu stopt het echt.

Enquête

De tijdens ons nieuwjaarstreffen zo vlot aangekondigde enquête heeft weinig nieuws opgeleverd.

Van de 41 leden werden er 10 formulieren teruggestuurd. Deze bevatten even zovele verschillende invullingen van de vragen en suggesties:

- # 1; doorgaan als nu, ja 9, nee 1
- # 2; alleen clubblad, ja 1, nee 6
- # 3; treffen buitenland ja 6, nee 3
- # 4; treffen dichtbij ja 8, nee 1
- # 5; met andere clubs ja 4, nee 4

De meest opmerkelijke suggestie kwam wel van Dhr. De Koning die binnenkort naar Polen gaat verhuizen en ons uitnodigt een reis daar naar toe te maken. Hij schrijft er bij dat hij plaats genoeg heeft om te kamperen.

Een andere suggestie kregen we van Gerard Naseman. Hij overhandigde informatie van een hotel in Luxemburg dat klassieker arrangementen organiseert, toerritten daarbij inbegrepen. Toevallig zagen we onlangs tijdens een rit naar Frankrijk een aantal klassieke auto's, compleet met rallyplaat, op een bezienswaardige plaats in Montmedy (F). Een dergelijke trip (midweek of weekend, is echter een kostbare aangelegenheid, en zal weinig instemming vinden. De in eerste instantie voorgestelde trip naar Friesland heeft al evenmin belangstelling, zeker omdat er, behalve een bezoek aan Klaas van Dijk's museum, geen andere plannen in te vullen waren en omdat vanwege de afstand en kosten, vooral vanuit het zuiden, weinig animo voor is. Hoe nu verder? Minder dan de helft van de ingezonden formulieren vindt het leuk als we ons aansluiten bij andere clubs en/of evenementen. Notabene, het VW-kever evenement van vorig jaar in Biddinghuizen was voor de aanwezigen een groot succes. Het ligt voor de hand dat we dan van de uitnodigingen van de club van Guus Marinus; "Goud van Oud" gebruik maken om toch van de zomer regelmatig bij elkaar te

komen en dit te zien als klein treffen. Eind juni is er dan een groot evenement in Lille Noord Frankrijk. Als daar belangstelling voor is zullen we er werk van maken om in groepjes daar naar toe te rijden. In de zomer zal Mike Cramer dan een treffen ergens in het midden van het land organiseren, ofschoon er nog niets vast staat. In het najaar nemen we deel aan een presentatie van clubs annex ruilbeurs op het circuit van Zolder. Daarvoor zijn er al gevorderde plannen, en dus vragen wij jullie deze datum vrij te houden. Zie ook advertentie!

Wij zouden het graag zien dat er in andere hoeken van het land iets georganiseerd wordt zodat niet altijd dezelfde mensen dezelfde kar trekken in dezelfde regio.

Voor de buitenlandse zusterclub evenementen was er wel belangstelling, maar die zijn inmiddels voorbij. Dus voorlopig staat op het programma:

13 juni; Rit Goud van Oud bijeenkomst Grand cafe "Het Carillion" Bladel. (NBr.)

27-28 juni; Evenement met 3000 klassiekers in Lille (F) Alleen bij voldoende belangstelling

11 juli; Trapistenrit, Bijeenkomst Trappistenklooster Berkel-Enschot(NBr.)

Dit is een rit met verrassingen, mede georganiseerd door Guus Marinus, speciaal aanbevolen voor en door de Corvaair club.

25-26 sept. clubtreffen en ruilbeurs op het circuit van Zolder (B)

4^e Clubtreffen & Ruilbeurs

voor Oldtimers en Automobilia

in de pitboxen van
CIRCUIT ZOLDER

25-26 september 2004

GRATIS INKOM

21

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Lakewood 700 DeLuxe 1961

Powerglide, licht bl. vr.pr. €5750
M.Cramer 020-6929425 of
m.cramer@planet.nl

Greenbrier 1963.

Puntgave auto met 2 nieuw beklede banken kleur blauw. Auto moet gespoten worden en mist de voorruit. Sittard 06-12823052

Corvair Monza '65 convertible

In uitst. staat. Rood / wit dak (ex. De Lengh) Tax. rapp. €15.500
Vraagprijs € 12.500 F.Weder
Alkmaar. Tel. 072-512 17 24

Corvair Stationwagon '62

compleet maar slechte st. €2600
Noordhuis Classics Nieuwleusen
Zie website

Corvair Monza conv. '62

Red. Staat, prijs onbekend.
Noordhuis Classics Nieuwleusen

Corvair Monza Coupé 1966,

Brons/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 wisselaar.Na 18 u.
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
restaurantie 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, Stadskanaal
0599-648480 / 06-40070543,

Corvair Monza bj. 62,

Rood, autom., APK
gstockers@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
m.cramer@chello.nl

Stoelen model '67 zwart,

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

Sloop Corvair 700 sedan bj. 60,

€200,00 Tel. 06-22856387

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

Aangeboden; 70cm **autotijd-**
schriften en catalogi, '60er, '70er
en '80er jaren. Ned, Duits, Engels,
Amerikaans 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 m.cramer@chello.nl

Diversen (gevraagd):

Bouwpaketten uit '60 & '70. 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

Corvair convertible '65.

Motor defect. Vr.pr. € 6500
Joachim Kölsch, Daun (Eifel)
Tel. 06 592 98 23 23

België: (aangeboden)

Corvair conv. '62 in slechte staat,
maar compl. vr. prijs € 1000,-
H. Beckers Tel. 0032 2532.28.84

Frankrijk: (aangeboden)

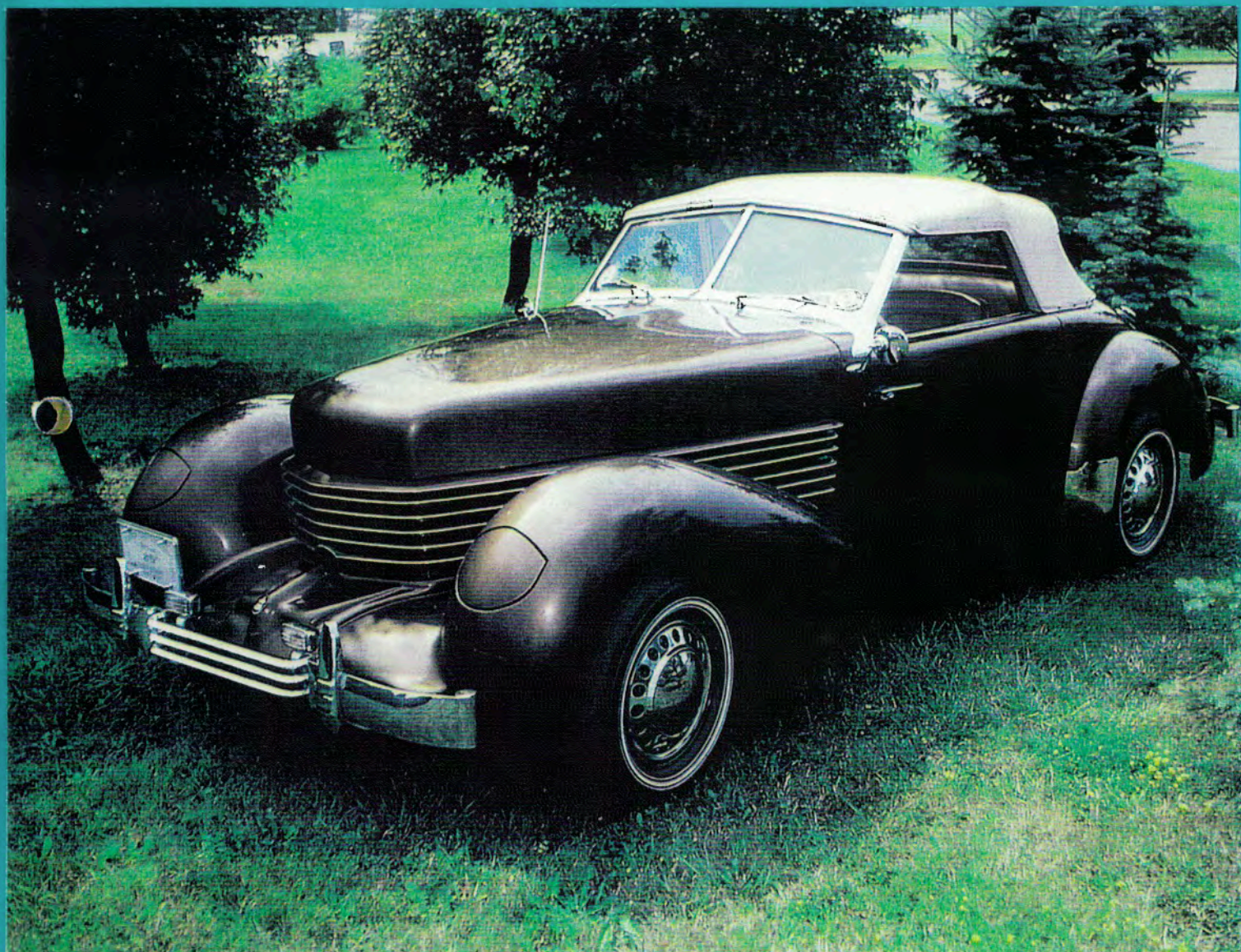
Chevrolet Corvair Monza '64
Nomb. pieces, mot. 90.000km
Tout l'avant, sell. Compl. € 500
Haute Loire 0033-3 87 30 55 36

Corvair Monza coupe 1961

PG, groen met. als nieuw,
Tel. 0033-5 61 86 44 75 Toulouse

*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*



Hierboven: Een kleurenprint van de Cord 8/10 die we vorige keer beschreven hebben.

Op de omslag, zowel voor- als achterkant, Frits Weder uit Alkmaar met zijn '65 Monza cvt op de startbaan van vliegveld Zestienhoven te Rotterdam. Omdat Frits binnen afzienbare tijd naar Spanje wil gaan verhuizen biedt hij de auto te koop aan.



Corvair Club Nederland

Corvair rit/treffen

11 juli a.s.

i.s.m. "Goud van Oud"

Trappistenrit

Lengte circa 80 km.

Samenkomst: Trappistenklooster

Berkel-Enschot

(bij Tilburg)

Samenkomst vanaf 9.30 uur

Vertrek; ca. 11.00 uur

Zoals gewoonlijk voert deze rit voor een deel door het mooie Kempische Brabant. Er is geen snelheids- of tijdslimiet aan verbonden, en er wordt gestopt naar eigen keuze op pittoreske plaatsen waar eventueel iets genuttigd kan worden.

Het is de bedoeling dat de leden van de Corvair Club zoveel mogelijk bij elkaar blijven, ook gedurende stops.