

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



7° jaargang

3

Corvair

078 6314108

Hier is ie dan eindelijk.... de Corvair DVD met unieke beelden van weleer.

Met vele dealer-promotiefilmpjes en originele commercials. Ook zie je o.a. de ontwikkeling, het testen van de prototypes en het fabricageproces van de eerste Corvairs. Voor de echte liefhebber is dit een unieke brok historie. Bij voldoende belangstelling is deze DVD de eerste uit een serie. (Dit onder voorbehoud).

De DVD is geheel nieuw samengesteld, dus niet een gekopieerde versie van een al bestaande schijf. Natuurlijk zit ze in een al even uniek doosje.

Deze DVD's worden uitsluitend op bestelling gemaakt, er is dus geen voorraad van. Leden van de Corvair Club Nederland kunnen ze bestellen voor slechts E.15.50 exclusief verzendkosten. Niet leden betalen E.25.50 excl. verzendkosten. Van dit bedrag gaat een gedeelte naar de clubkas.

De eerste bestellingen worden afgeleverd januari 2005. Op het nieuwjaarstreffen in Stompetoren zal de DVD gepresenteerd worden en zullen de eerste bestellingen, ietwat feestelijk, worden uitgereikt. Leden die ze daar in ontvangst zullen nemen krijgen er als extra een promotiefilmje bij!

De bestellingen kunnen per e-mail worden opgegeven aan: RonaldV@pluspoint.com

Of schriftelijk aan: Ronald Vijsma, Blekersdijk 72, 3311 LG, Dordrecht.

Bij verzending zal betaling inclusief verzendkosten, vooruit moeten geschieden op nr. 565959824. van ABN/AMRO bank te Dordrecht onder vermelding "Corvair DVD".

Let wel, het samenstellen en kopiëren van de DVD's is geheel vrijetijdswerk, dus bij meerdere bestellingen kan het even duren voor je ze thuis hebt.

Volume one

met o.a.
Giant Step,
from here to dare,
Daring the darien,
promotie commercials,
en meer...



Van de redactie

Het lijkt er op dat we er een gewoonte van maken om te laat met ons blad te komen. Deze keer zouden we de vakanties hiervan de schuld kunnen geven, en voor een groot deel is dat ook zo. Maar aan de andere activiteiten heeft het niet gelegen, want er is bijzonder weinig gepresteerd deze zomer. Nu kunnen we wel zeggen dat het weer er toch niet voor geschikt was, maar dat is een slap excuus want er zijn genoeg mooie weekenden geweest.

Natuurlijk we hebben in de afgelopen jaren bijeenkomsten gehad die door regen geplaagd werden, en dan holt de sfeer snel achteruit, maar dat kan niet blijven duren. In het nabije verleden hebben we getracht meetings te organiseren op diverse plaatsen in het land zodat een deel van onze leden niet zo ver hoeft te komen, want met de huidige benzineprijzen wordt je daar niet vrolijk van. Maar zelfs als we iets organiseren bij de achterdeur van sommige leden, en dan heel interessante bezoeken inbouwen, komt men nog niet opdagen. We geven de ijdele hoop dan ook op en met de circa 25% die wél komt maken we er iets leuks van. We hebben het hier dan over de jaarlijkse grote clubmeeting.

In juli kregen we een uitnodiging van onze oosterburen, of liever nog, van de Zwitserse club. Zij hebben een treffen in het weekend van 11-12 september in Obernai, in de Elzas. Ook de Franse club werd uitgenodigd, het ligt tenslotte in Frankrijk, dit, om nog maar eens te trachten de Europese clubs bij elkaar te krijgen. Echter, het is een pokke-eind daar naar toe, nog verder dan Sinnsheim waar we enkele jaren geleden zijn geweest. In eerste instantie hebben we gezegd te willen komen, maar gezien het programma al bij de Zwitserse grens begint, blijft er in Obernai niet meer over dan een wijnproeverij, en wordt er op zondagmorgen al weer 'in die Heimat' vertrokken. Kortom niet erg uitnodigend. Er is in de Franse club een actief groepje opgestaan. Die regelen het een en ander, en denken ook aan een Europees gebeuren, iets waar alle clubs mee moeten kunnen instemmen. Nog even terugkomend op die 25%; onlangs was er in Amerika weer de jaarlijkse conventie. In dit, en het volgende blad, staat een verslag daarover gemaakt door onze

vriend Clay Wispell; noem hem maar onze verslaggever aldaar. Ze zijn daar ook blij als ze van de dik vijfduizend Corsaleden er een-vijfde op het jaarlijkse hogtepunt aanwezig hebben. Nu hebben ze daar wel andere afstanden te overbruggen, maar dan nog! Echte fanatici schrikken er niet voor terug van Texas naar Carlisle te rijden, en dan hebben we het over dik tweeduizend kilometer!

Kortom, laten we proberen zoveel mogelijk leuke dingen organiseren, want met een club kan het zoveel leuker zijn dan dat je als eenling met je Corvaire op pad gaat. En dat wordt ook steeds minder. Uit onze eigen vakantie-reizen hebben we ervaren dat 'avonturieren' leuker is dan 'voorgebakken' reizen. Neem dat van ons aan!

Veel kijk en leesplezier.

Colofon

7^e jaargang nr. 3
sept./okt. 2004
Uitgave en redactie:
Corvaire Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 51 63 23
E-mail: (veranderd)
j.m.l.janssen@zonnet.nl

Administratie en abonnementen:
Juliana plantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail m.cramer@planet.nl

Clubsite:
www.corvaire.nl

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

DVD

De Corvaire dvd is er nu. Ronald Vijsma heeft er een leuk stukje werk van gemaakt om ons circa twee uur lang Corvaire historie te tonen. Uit oude commercials, auto-tests en andere promotiefilmpjes stelde hij een DVD samen die elke Corvaireliefhebber graag in zijn bezit heeft. En dat voor een bescheiden prijsje van vijftien-en-een-halve euro.

Hiervan zijn er vijf die onze clubkas ten goede komen. Dat is wat je noemt de gezonde clubgeest; iets doen voor de clubleden en er ook nog de kas van de club spekken. Zie advertentie binnekant omslag.

APK

Bij de herziening van de wegenverkeerswet door minister Karla Peijs (verkeer & waterstaat) heeft deze een voorstel ontvangen van o.a. de Fehac, om klassieke auto's ouder dan dertig jaar, voortaan om de twee jaar Algemeen Periodiek te Keuren en zelfs auto's van vóór 1960 zouden helmaal niet meer daar voor in aanmerking hoeven te komen. Men baseert zich op goede onderhoud en het lage aantal kilometers dat deze voertuigen per jaar afleggen. Minister Peijs kan zich vinden in deze voorstellen en laat dit verder uit werken. Dan zal het voorstel nog door de kamers moeten, en wellicht dat we volgend jaar onze Corvaire een apk beurt kunnen overslaan. Voor de bezitters van het eerste model uit 1960 is het raadzaam om eens goed na te gaan wanneer de auto gemaakt is. De productie begon al in oktober '59, en Corvaire van dat jaar zouden in theorie van apk vrijgesteld moeten worden. Voor de authentieke in Europa ingevoerde Corvaire kan waarschijnlijk GM-Canada uitsluitel hierover geven.

Agenda

September

- 10 Hot streetnight Drachten
- 10 Classic End. Racing
Francochamps
- 11 Ruilbeurs Zeeland Kruiningen
- 11 Oldt. dag Alphen a.d.Rijn
- 12 American Boulevard (?)
- 12 Limburg Historic Genk (B)
- 11/12 Intern. Corvairetreffen
Obernai (F)
- 12 Oldt. dag Voorschoten
- 17-19 VW Euro Biddinghuizen
- 18 Corvaire treffen Indianapolis
- 19 All American Sunday Wognum
- 21 Rockabilly fest. Meulebeke B.
- 25 -26 Historisch racefestival
Zandvoort
- 25-26 Full Speed Zwolle
- 25-26 Police veh. Meeting Klaaswaal
- 26 Int. Show&swap meet Antwerpen

Oktober

- 2 Namac beurs Houten
- 9 Corvaire treffen in Muiden
- 9-10 Rock around the Jukebox
Rosmalen

November

- 19-20 Najaarsbeurs Rosmalen

Plastigage

Voor diegenen die een motor willen reviseren, zijn er bij de onderdelenleveranciers nieuwe lagerschalen te koop. Een bekend gegeven. Maar alvorens de lagers aan te schaffen kan men met behulp van een strookje kunstklei dat 'Plasticage' heet, de dikte (overmaat) bepalen van de nieuwe schalen. Verneukeratief kan zijn als de tappan "onrond" zijn. Dat wil zeggen dat ze aan de niet drukkende zijanten de originele maat hebben, en aan de bovenkant waar de drifstang drukt, een overmaat. Houd daar rekening mee! In de Clark's catalogus staat een kleine afbeelding van een 'Plastigage' referentie strookje. Let op, dit is niet op ware grootte. Het is overigens beter een krukas te meten met een micrometer, en vooral op die 'onrondheid' te letten. Is die duidelijk afwijkend dan zal de krukas opnieuw geslepen moeten worden.

Oldsmobile

Nadat het merk Plymouth van Chrysler in 2001 een roemloze dood stierf, heeft General Motors nu ook het merk Oldsmobile uit de markt genomen. Op 28 april j.l. kwam de laatste auto van dit merk van de band in de GM-fabriek van Lansing, Michigan. (bij Detroit) Het was een eenvoudige rode 'Alero', het kleinste model uit de reeks, en niet een topmodel als de 'Aurora' met onder de kap een V8 Northstar van Cadillac.

Oldsmobile had de laatste jaren niet meer de dynamische uitrusting van weleer, maar was verworpen tot een merk van de eenvoudige middenklasser. Zie ook historisch overzicht van Oldmobile elders in dit blad.

Olieverbruik

Nee, we bedoelen niet het verbruik in je Corvaire, maar de olieconsumptie in de wereld van vandaag. Het is wel bekend dat de Amerikanen de grootverbruikers zijn. Per hoofd van de bevolking gebruiken ze zo'n 25,6 vaten per jaar. Wij Europeanen 'doen' het met iets minder dan de helft (12,4 vaten). Als dat de standaard zou zijn voor de gehele wereldbevolking zou dat betekenen dat er 215 miljoen vaten per dag opgepompt zouden moeten worden. De wereldproductie is echter 'slechts' 78 miljoen vaten (per dag). China een land volop in ontwikkeling gebruikt echter maar 1,45 vat olie per hoofd van de bevolking op jaarbasis. Op dat

niveau zouden er per dag maar 25 miljoen vaten geproduceerd hoeven te worden. Maar het kan nog minder. In de laagst ontwikkelde, voornamelijk Afrikaanse, landen is het oliegebruik slechts 0,2 vat per hoofd van de bevolking op jaarbasis. Op die basis zou er voor de gehele wereld slechts 3,5 miljoen vaten per dag nodig zijn. Toch nog altijd een flinke plas. *Bron: Shell.*

Lagersmering

Enige maanden geleden publiceerden we een paar methodes om wiellagers te smeren. Dat een dergelijke publicatie toch ter harte wordt genomen blijkt uit het verhaal van Andries Kamp van Traffic. "Onze '66 coupe had al tijdens last van een ronkend wiellager, en ik vermoedde dat het een gebrek aan smering was". "Maar je gaat niet in het wilde weg een gat boren in de lagerflens. Aan de hand van het artikel heb ik dat toch gedaan. Er ging wel een halve kilo vet in, maar het geluid is wel mooi weg".

Alles weg

Van ons clublid Meeuwenoord ontvingen we het bericht dat hij voorlopig niets meer met oude auto's te maken wilde hebben. Ofschoon zijn lidmaatschap nog loopt wil hij ook niet meer ons clubblad ontvangen..... reden? Onlangs verwoestte een brand zijn 16 exemplaren grote klassieker- collectie waaronder de 1960 Corvaire die in topstaat verkeerde. Ook de collectie van zijn vriend en buurman ging in

vlammen op, daaronder bevond zich een Rolls Royce.

Voor het clubtreffen 25-26 september op het circuit van Zolder z.s.m. opgeven.

De organisatie wil de camping openen mits er voldoende belangstelling is voor overnachting. Je krijgt meer inlichtingen na aanmelding aan Leon Janssen, tel 046-4516323 of jmljanssen.tijdelijk@wanadoo.nl of j.m.l.janssen@zonnet.nl

Meeting

Beste Corvaire vrienden,
Op zaterdag 9 oktober organiseren we een Corvaire tocht
We verzamelen in Muiden vanaf 10.30 uur in Restaurant "Graaf Floris V van Muiden".
We starten met de tocht om 11.30 uur en gaan door het Noord Hollands landschap.
We zullen daarbij een bezoek brengen aan een typisch Noord Hollands dorp.
Je komt graag bevestigen per E-mail: m.cramer@planet.nl of m.cramer@amc.uva.nl
tel 06-28084312
Restaurant "Graaf Floris V van Muiden" Herengracht 72 Muiden

It's CLARK'S if it's

CORVAIRE Parts



CLARK'S
30th yr.!

- Over 10,000 different new parts
- Over 3,000 used parts
- Over 670 pages of parts
- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

CLARK'S CORVAIRE PARTS,® INC.

400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370

www.corvaire.com • e-mail: clarks@corvaire.com

413-625-9776



Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvaair door de jaren heen. Deel 21

Corvaair Affair. Mike Knepper

Naar de rechtbank

De bediening en stabiliteit van de 1960-'63 Corvairs waren niet van dien aard dat de wagen extreem instabiel of zelfs neiging tot omslaan had, maar had dezelfde eigenschappen als elke auto met deze opstelling, uit binnen- of buitenlands fabrikaat. Dit was te lezen in een evaluatierapport over bediening en stabilisatie van de 1960-'63 Corvaair van het US Departement van Transport, Verkeer en Veiligheid in juli 1972.

De Corvaair opende bij de overheid de deur voor een diesnt voor automobilititeit en veiligheid. Je zou kunnen zeggen dat de Corvaair wetten in de automobielindustrie aanscherpte dat er geen nieuwe Corvaair mer zou komen. Geen enkele auto van de laatste vijf-entwintig jaar bracht dat zo duidelijk naar voren. In de 25^e jubileum-uitgave van 'Car and Driver' van juli 1980, schreef Pat Bedard over "Tien auto's die opzien hadden gebaard".

Toen de 1965 Corvaair werd geïntroduceerd, lagen er een aantal sereuze gevaren op de loer; de continuering van de verkopen, en gelierd hieraan; de Mustang! Maar er was meer. In het steeds groeiende aantal rechtzaken over het hele land die de Corvaair aanging, werd hij betiteld als een moordwerktuig.

En op afstand werd GM beschuldigd van 'zijn verachtelijke tekortkoming en het op kinderlijke wijze bedriegen van argeloze publiek met deze "mensen-moordenaar" met maar een menselijk basisdoel: winst!

Ter herinnering; De meeste van de vroegere tests van de Corvaair, hadden het over zijn nogal vreemd gedrag, met slechts een waarschuwing aan een ongeofende bestuurder moest dat geen probleem moest zijn. Zelfs de meest verknochte Corvaair enthousiasten

willen toegeven dat de originele Corvaair, indien op zijn limiet bereden, inderdaad een vreemd karakter ging vertonen die iets meer kennis en handigheid vereiste dan de gemiddelde alledaagse bestuurder. Maar dat gebeurde alleen maar bij hoge uitzondering, waar slechts een paar bestuurders dat durven, zelfs bij uitwijken bij ongelukken. Maar tijdens de eerste vierjaar van zijn leven, schijnt er een steeds groeiend aantal bewijzen te komen dat aangaf dat mensen werden gedood of gewond in Corvairs. Niet omdat ze fouten hadden gemaakt, of ze onschuldige slachtoffers waren geworden van een incident op de grote weg, maar omdat de Corvaair per defenitie gevaarlijk was. Ralph Nader blies dit verhaal helemaal niet op! Deze "abnormale" en ongelukkige ervaringen en zelfs een paar wetten verkondigde Nader in zijn boek "Unsafe at any Speed" over een aantal jaren uitgestreken. In feite was er in 1960 een ongeluk in Californie dat de bal aan het rollen bracht. Een jinge man, de zestien jaar oude Don Lyford, reed met de Corvaair van zijn stiefvader op de late avond over de Carmel/Pacific Grove Cut-off in de buurt van Monterey. In een S-bocht ging hij over de middenstreep en botste tegen een uit de tegen overgestelde richting komende Plymouth. Hij stierf op weg naar het ziekenhuis, nog voor hij had kunnen zeggen hoe het ongeluk gebeurde. "Stop een passende sleuten in een slot"; David Harney was een collega advocaat van Lyford's stiefvader. Het ongeluk bracht Lyford sr. ertoe om de ongelukkigsten waarbij Corvairs betrokken waren eens te bekijken. Neuzend hierin, kwam hij uit bij een politieagent uit Los Angeles die hem vertelde dat hij "zes van hen die uitgedleden waren" gezien had de laatste maanden. Dat was genoeg voor Harney. Hij rook nu een goede gelegenheid om met dit motief om te procederen. Hij was los! Maar voor het zover kwam moest hij eerst ongevallen waarin de Corvaair betrokken was op schrift hebben, inclusief dat van de stiefzoon van zijn partner.

Over de eerste Corvairs kwam een duidelijke conclusie; echter een betrokkene, enen Rose Pierini werd in 1964 afgekocht voor een bedrag van \$70.000 in een zaak in Santa Barbara. Zij had een arm verloren in een Corvaair crash. GM werd geroemd omdat de zaak zo snel afgehandeld werd nog voor het tot een zaak voor dejury kwam. En het resultaat werd in de publiciteit gebracht als een overwinning voor de eiser. De deur was nu geopend, dank zij de negatieve publiciteit had Harney en anderen genoeg materiaal voor vele rechtzaken.

Ondanks het feit dat door de vele rechtzaken de Corvaair gezuiverd zou kunnen worden, bleef de druk op de ketel omdat het aantal aanklachten bleef groeien.

En toen kwam de publicatie van Ralph Nader's boek.

Nader had zichzelf geprofileerd als 's land algemene beschermer van de consumenten rechten. En zijn voornaamste doel, ofschoon in alle eerlijkheid, niet enige doel, was om Detroit aan te pakken. Reeds een vooruitziend schrijver, besliste Nader om zijn gehele boek te vullen met aantijgingen tegen "the Detroit Machine". Ofschoon "Unsafe at any Speed" het meest bekend is vanwege zijn beschuldigingen aan het adres van de Corvaair - The book that killed te Car- ging slechts het eerste hoofdstuk over deze auto. En tijdens de publicatie in november 1965, was er nog maar weinig over van de scherpe veroordelingen. De zaak Rose Pierini was geregeld, en Nader concentreerde zijn verhaal op het feit dat dit een duidelijke schuldbekenenis van GM was geweest.

Maar na dit eerste, ofschoon vernietigend hoofdstuk, ging Nader's boek verder met het aanvallen van andere Detroitse zondaars. En inderdaad, het boek zou hoogstwaarschijnlijk in de vergetelheid zijn geraakt als niet de reus General Motors zich persoonlijk opgewonden had over de publicaties van het Ribicof Commite, voor een deel steunend op het oog van het volk.

Nader werd in korte tijd de lieveling van 's lands vrije, aniti-big business,

anti-grote overheid kliek. Er was een nieuwe stroming binnen het volk, de stroming van de 'sixties'. De gevestigde orde, of in welke hoedanigheid deze zichzelf presenteerde, werd van alle kanten uitgedaagd. En slechts een stap lager dan de overheidsorde lag een perfecte gelegenheid van de big business. Geen grotere zaken waren er zo groot als die van Detroit, en niets in Detroit was zo doelmatig aan te vallen als General Motors.

Nader had een stortgat ontdekt, en de Corvair werd daarin spoedig verzvolgen.

Natuurlijk vocht General Motors terug. Het investeerde duizenden manuren en honderdduizenden dollars om verdedigingen samen te stellen voor rechtbanken over het gehele land. Maar met meer spitten in hoeken en gaten in het betwisten van de zaak was geen eer te behalen, en het leek beter om met elkaar in het algemeen overeen te komen.

Op de vloer was er overtuigend bewijsmateriaal. Het begon bij de introductie van de Corvair met ogenschijnlijk objectieve en meer onschuldige reportages in de autobladen. Reportages waarin de Corvair werd gezien als "iets anders" in bediening, handelbaarheid, karakterstieken die de berijder buiten op de weg in sommige gevallen in moeilijkheden kon brengen. De Corvair deed, wanneer fors bereden, gepord of wanneer geforceerd in abnormaal handelen, een behoorlijke neiging tot overstuur. En Nader en de andere critici priemden op deze waarnemingen, ook wanneer dat buiten de context viel. De methode was simpel; McCarthyisme op z'n best; citeer je hete punten, en ontken de rest. Vergeet dat een objectieve autokenner en schrijver de neiging tot overstuur zou

rapporteren om er rekening mee te houden, en praat niet over de goede eigenschappen van de auto. Trek dat 'overstuur' eruit en mijd 'attributen'.

Olie op het vuur was de verandering van ophanging in 1964. Ofschoon Chevrolet er niet over praatte, werd het opgemerkt door de critici.

"Positief bewijs", schreeuwden ze, nu GM de aangeboren fouten van de originele "killer" had onderkend en had herzien. 'Maar dit pas, nadat

dingen leverde Chevrolet reeds als opties, en uiteindelijk bracht het ze standaard aan. "Maar pas nadat er zo vele ongelukken waren gebeurd". Om al die claims tegen te gaan, paste GM een van de meest agressieve middelen toe in zijn offensief; De staf ging overwerk doen. Een leger jonge advocaten werd er ingehuurd. Expert getuigen voor de verdediging waren ook altijd goed, en wie kon dat beter in de jaren zestig met Sterling Moss en

Juan Manual Fangio, de wel meest beroemde name in de racerij.

De Argentijn Fangio, die moeilijk Engels kon praten, was vanwege zijn sterkwaliteiten, van grote waarde. Moss aan de andere kant, was niet alleen beroemd maar ook welbespraakt. Hij overtuigde de rechtzaal als een schrijver van een kookboek in een t.v. uitzending.

Huisvrouwen uit Poughkeepsie, loodgieters uit Omaha, effecten-handelaren van Wall Street en professoren uit St. Louis zaten in de jurybank en luisterden maandenlang naar de technische uitleg; 'moment van vertraging, sliphoecken, overstuur en onderstuur' en andere ingewikkelde

begrippen. Frank Winchell legde zijn rekenliniaal en notitieboek neer en koos de kant van het offensief. En overal waar het Corvair rechts-circus opdook ging GM van blaam gezuiverd weer naar huis. Ofschoon het een zaak tegen de auto was, en de jury werd gevraagd zich onduidelzinnig uit te spreken of de oorzaak van een ongeluk lag aan de auto, de bestuurder of aan andere oncontroleerbare omstandigheden, was er simpelweg te veel twijfel. Onderliggend aspect van de vele rechtzaken was dat GM nalatigheid ten laste gelegd kon worden en dat GM wist dat de Corvair gevaarlijk



argeloze kopers in al jaren gereden hadden in die gevaarlijke Corvairs'. Toegevoegd bewijs; binnen enkele weken na de introductie kwamen er optinele producten op de markt, ontworpen voor de Corvair, dit om zijn wegligging te verbeteren. EMPI advertenties vertelden dat "hun producten de wielen op de grond houden..... correct oversturen..... genoeg stabiliteit bij zijwind..... verminderen van overhellen in bochten"..... Het product? Een wielvlucht stabilisator! Niet zoals op de '64 Corvair een overdwarse bladveer met aangepaste veeruitslag. Al deze

was, maar er voor koos dit geheim te houden in ten faveure van de kosten die er voor gemaakt moesten worden. Dat ook kon nooit worden bewezen. In het kort; de zaken tegen de Corvair kostte GM en het publiek miljoenen dollars, en het resultaat was..... geen resultaat! – Een zucht. Gm had een lange lijst van succesvolle uitspraken in 1967 toen eindelijk de stroom van Corvair-rechtzaken begon te minderen. Het bedrijf kocht nog zeven en veertig lopende "Harney zaken" af met enkele dollars om de boeken te kunnen sluiten. De Corvair kreeg een nieuwe 'gezondheidsverklaring' In de rechtszaal. Maar Nader en enkele anderen gaven niet op. De onderzoeken gingen door, tot in 1972 een

Publicatie van het NHTSA terug verwees naar het begin van dit hoofdstuk. Maar de schade was reeds lang toegebracht. In 1964 gingen de Corvairverkoppen terug naar 207.114 stuks. Er zou een opleving komen met de introductie van het geheel nieuwe 1965 model, maar de wond was te diep, zelfs dodelijk. De technische hoogstandjes die werden geleverd voor de veranderingen van het Amerikaanse autopubliek waren op de weg terug. Niet alle problemen met de Corvairverkoppen en zijn uiteindelijke verdwijning kunnen over de schouders van Ralph Nader gehangen worden. "Unsafe" en de nodige toestanden er om heen duwden het mes dieper in de wonde

maar de Corvair werd geraakt door een meer gewoon fenomeen. Het was simpelweg niet de auto waar het grote publiek op stond te wachten. In zijn korte leven had hij een sterke, spraakzame en geloofwaardige groep fans gekregen. Maar ondanks deze supportersen zijn gelauwerde aantal mechanische en aestitische verbeteringen, bleek hij niet in staat om zichtbare verkoopresultaten neer te zetten in zijn vooruitziend segment. De Mustang, de Chevy II, de Falcon en de Valiant, allen boden mer familiecomfort, en ofschoon Chevrolet met een mooie geblazen versie kwam in 1965, was de marktdruk weer in werking. Hoe goed de 1965 Corvair ook was, hij was niet goed genoeg.....



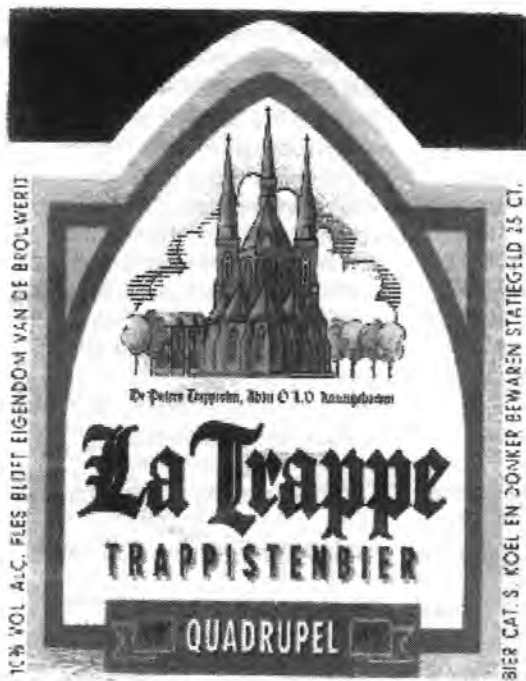
Wiel afgebroken

Omlangs ontvingen we het volgende bericht van de fam. Van der Craats;

Afgelopen weekeinde ben ik met Wilem in België geweest. Het weer was bijzonder slecht, maar dat was bij jullie niet anders. De Corvair is immer tegen alle weersinvloeden beschermd, dus gewoon rijden. Tot vlak bij Hasselt ging alles goed, op een klokkend geluid in de achteras na. Maar toen voltrok zich bijna een drama. Wat gebeurde er? Net nadat we hadden opgetrokken van een kruising hoorden we iets breken. De wagen ging scheef hangen, en ik kon hem met moeite tot stilstand brengen. Dat was juist voor een Renault garage. Toen ik ging kijken wat er aan de hand was, vond ik het rechter achterwiel geheel in de wielkast

gedrukt. Met de krik van de Corvair kon ik niets uit richten, maar Willem had inmiddels een krik bij de Renaultgarage geregeld. Wat was er aan de hand? De wielflens zat nog vast aan de trommel maar de velg was er van af gescheurd. Bij de Renaultgarage hadden zo iets nog nooit eerder gezien. Bij hoge snelheid had dit een zeer gevaarlijke situatie kunnen opleveren.. Omdat we niet ver bij jullie uit de buurt waren, besloten we langs te komen. Jullie waren echter niet thuis, begrijpelijk met dat mooie zondagse weer. Omdat we zonder reservewiel zaten was onze gedachte dat er bij jullie nog wel een wiel te vinden was. Op goed geluk zijn we toen toch maar terug naar Kijkduin gereden, en goed aangekomen. Het klokkend geluid in de achteras is nog niet opgelost, maar de wagen moet binnekort

gekeurd worden en dan maar hopen dat Johan er raad mee weet. Marinus v.d. Craats.
Ons antwoord hierop was dat het hier inderdaad om een sporadisch voorkomend maar niet ongevaarlijk euvel handelt. Wat kan er gebeurd zijn; Het klokkend geluid kan het wiellager zijn. Als dat 'goed' uitgelopen is, krijg je onregelmatige belasting van het wiel, en dat is het gevoeligst daar waar de wielflens aan de velg bevestigd is. Waar er twee stukken metaal aan elkaar gelast zijn ontstaat er een zwakkere pleknaast de las. Er ontstaat roest waar twee delen aan elkaar zijn gemaakt. Dat zie je pas als de band eraf is. Roest is sterk en kan delen die met een 'felsnaad' aanelkaar zijn gemaakt, uitelkaar drukken. Wij hopen dat dit niet meer voorkomt, maar voor alle zekerheid is het aan te bevelen je velgen te controleren. Red.



Treffen Berkel Enschoot

De laatste voorbereidingen voor de vakantie waren reeds getroffen, het plan was om maandag te vertrekken naar Griekenland.

Er stond echter nog iets leuks op het programma; een rit van Goud van Oud. Wetend dat dit altijd leuke en gezellige ritten zijn die georganiseerd worden door Guus en kornuiten, mocht dit treffen niet gemist worden.

Het vertrekpunt was het Trappistenklooster in Berkel Enschoot. Daar ik hier al eens eerder was geweest moest het geen probleem zijn dit goed te vinden.

Om weer wat kilometers te maken met de Lakewood, haalde ik die nog eens van stal. De APK was weer ververst dus dat zat wel snor. Zoals ik al zei was me de startlocatie bekend, de afslag Berkel Enschoot werd zonder probleem gevonden. Maar het echter wat meer moeite het trappistenklooster te vinden want op een bepaald moment belandden wij bij een nonnenklooster. De zusters waren echter zeer bereidwillig ons op de juiste koers te dirigeren. Bij het trappistenklooster aangekomen, was al een forse verzameling klassiekers samen gedromd. Erg leuk is je hier altijd auto's van alle klassen en type's tegenkomt hetgeen het geheel tot een interessante bezienswaardigheid maakt.

Ook de Corvair club was vertegenwoordigd, helaas slechts met drie auto's. We ontmoetten

zelfs een nieuw lid met een voor de club niet onbekende auto.

Het was A.de Wit uit Eindhoven die aanwezig was met een "early model" convertible (deze was eerder in het bezit van Marco Oskamp uit Amsterdam Dhr.de Wit en zijn zoon zijn druk doende de auto een restauratie te doen ondergaan, wij zijn benieuwd naar het resultaat, mogelijk al bij de volgende meeting.

Tijdens de rit door het fraaie landschap bleek de auto van de fam. De Wit een koelprobleem te hebben hetgeen in no-time was verholpen door het aanpassen van de stand van de ventilatiekleppen.

Daar wij iets later aankwamen had de briefing al plaatsgevonden, wij besloten ons bij de colonne aan te sluiten. Bij het uitrijden van de poort kregen wij allemaal een pakket met een route beschrijving en een leuke attentie in de vorm van een sleutelhanger.

Onderweg waren er een tweetal activiteiten ingelast; een bezoek aan een museum en een hindernis proef. We hebben nog even gekeken naar de verrichtingen van de andere deelnemers op de hindernisbaan waarbij met een hengel op een bochtig parkoers diverse balletjes van een pilon gestoten moesten worden niet makkelijk maar veelal goed verricht door de meeste deelnemers. Hier hebben we echter niet aan mee gedaan omdat ik constateerde dat mijn automatische bak niet meer opschakelde. Dit nadat de V-snaar op de heenweg al eens gesneuveld was. De link was mij nog niet duidelijk maar het leek mij wel zinvol tijdig naar huis te keren, daar de terugrit nog de nodige tijd in beslag zou nemen.

Wederom een leuke dag die voor ieder wat te bieden heeft. Het leuke van deze ritten is de grote diversiteit aan voertuigen, en de vrijheid om wel of niet aan activiteiten mee te doen. Tevens ontmoet je weer eens nieuwe autoliefhebbers maar ook zie je weer bekenden van vorige bijeenkomsten.

Een compliment voor Goud van Oud en speciaal Guus die de mooie rit met aantrekkelijke activiteiten organiseerde. Hopelijk een stimulans voor de andere leden om ook eens een van deze ritten mee te maken.

Op de terug weg kreeg ik nog een belletje van Ruud en Annemiek die met Guus hadden zitten filosoferen over de mogelijke oorzaak van het niet opschakelen. Mogelijk was de vacuümslang los geschoten toen de snaar brak van de vacuüm balansbuis. Dat is toch weer het leuke van een

Corsa Conventie Lexington.



Van onze speciale verslaggever; Clay Wispell
Jullie redactie is er deze keer niet bij geweest, maar omdat we goede contacten hebben, is er voor ons een fotoverslag gemaakt van het grote jaarlijkse Corvair treffen in Amerika. Onze vriend Clay Wispell stuurde ons een aantal foto's waar hij bijschriften bij leverde.



Boven: Lexington Er werd ons verteld dat de burgemeester van Lexington een Corvair liefhebber is geweest, en dat zijn banden met dit merk gaan terug naar de productie jaren, maar later ook naar de "verloren zaak" Corvair.... (zie foto 03)
Op de foto: De binnenstad werd voor het dagelijks verkeer afgesloten om een Corvair parade over de hoofdstraat te laten trekken.



Boven: Na de parade door de hoofdstraat (Mainstreet), werden de auto's langs deze straat geparkeerd ten aanschouwe van het publiek.



Links: Dit is een foto van de "Lost Cause" Corvair in de lobby van het gasthotel.

Lost Cause was een plaatselijk bedrijf dat Corvairs ombouwde tot dit chiquere model. Het was een kostbare zaak en men kwam er al gauw achter dat de kosten niet uit het project gehaald konden worden. De huidige burgemeester van Lexington had op een of andere manier een relatie met dit bedrijf. Vandaar dat hij Corvair 'minded' was. Deze auto werd een paar jaar gevonden in een zeer slechte staat, en werd speciaal voor deze happening gerestaureerd en tentoongesteld.

Indoor vendors

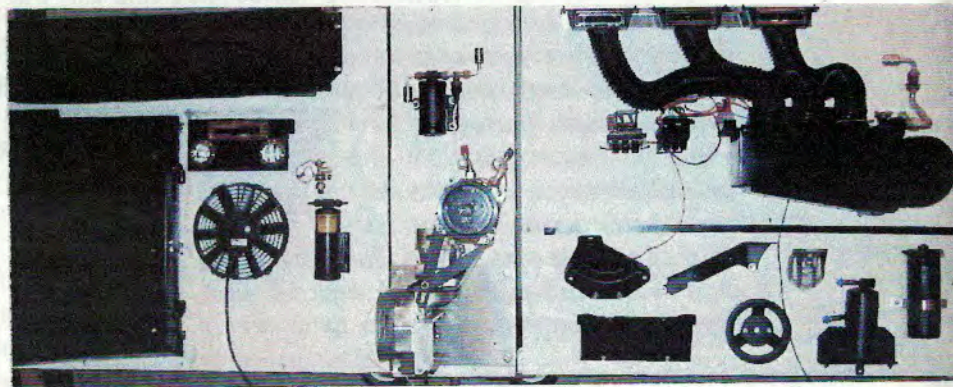
Rechts: De verkopers binnen hadden een grote mooie en koele ruimte ter beschikking om hun waren uit te stallen. Ze hebben zowel nieuwe, n.o.s. als gebruikte delen te koop. De aantallen die zij naar elke conventie meebrengen zijn groot en gevarieerd.



Links: Deze verkoper biedt "bullet proof" tandwielen voor het differentieel aan. Deze uitdrukking houdt in dat de tandwielen sterker zijn dan de originele fabrikaten, en deze zullen dan ook niet gauw slijten onder zware omstandigheden.

Onder: Dit is de stand van Rusty Rose (vorig jaar winnaar van Ed.N. Cole Award). Hij verkoopt revisie- en verbeteringssets voor de airconditions. Momenteel werkt hij aan een aircondition voor FC's.

Onder: Sommige handelaren zijn gespecialiseerd in bepaalde delen. In dit geval gereviseerde ontstekingshuizen. Ogenschijnlijk zijn ze alle hetzelfde maar de Corvairs hebben door afwijkende voorontstekings curven voor elke uitvoering per bouwjaar een ander vlieggewicht. Datzelfde geldt voor carburateurs.



Onder: Hier is het bewijs dat NOS onderdelen nog steeds gevonden kunnen worden. (ze zijn wel erg duur).





Boven: Tussen de tafels met onderdelen staan er liefhebbers van modelauto's. Ze zijn te koop maar ook ruilen is een optie. Er zijn relatief veel Corvaair liefhebbers die deze modellen verzameld.

Rechts: De verkopers die buiten hun onderdelen wilden slijten, spreidden hun waren uit op de parkeerplaats en begonnen te verkopen. Dat gebeurde elke dag van 's morgens vroeg, tot vaak diep in de avond. Wij jongens zagen dit als goede gebruikte onderdelen, maar de 'meisjes' vonden het maar oud roest.

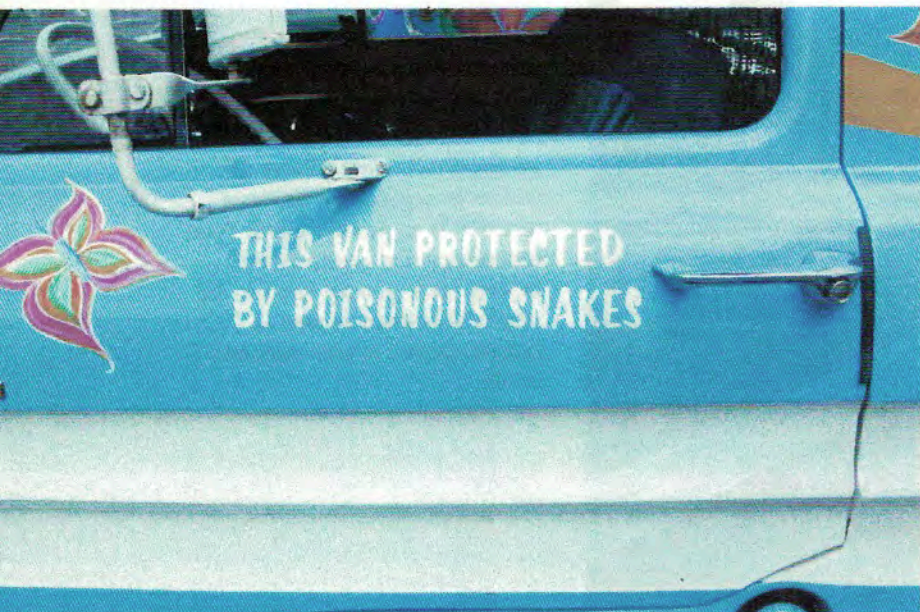


Outdoor vendors

Boven: Het is moeilijk om een onderdeel te bedenken dat niet bij de verkopers te vinden is.



Links: Deze Greenbrier was beschilderd met flower power en hippy slogans als "love" en "peace". Op de deuren stond zin. Dit was een zichtbare optie voor Greenbriers, want Texaanse ratelslangen kunnen niet over de hoge dorrels kruipen. Dus als je er voor of achter in de wagen een los liet, bleef hij daar. Daar kronkelden ze zich op en waren er bijna niet vandaan te krijgen.





Links: Enkele van de deelnemende klepdeksel voertuigen. Decoraties zijn er in vele variaties, maar de beste ontwerpen hebben alle dezelfde attributen.; minimum massa in de wielen dus weinig vertraging, minimum rolweerstand in de draaipunten. Met deze snelheden lijkt de aerodynamica een rol te spelen. De winnende racers tonen vele 'manjaren' aan rekenen, ontwerpen en testen, plus nog een stel dure weerstandvrije lagers.

Rechts: De winnaars van dit jaar: Tom Fricker (staand) en de kleinen Charlie Seversin. Charlie is een kleinkind van Tom Seversin die in het verleden diverse keren de Cole Award gewonnen heeft.



Valve cover races

Rechts: Een van de 'valve cover' deelnemers, lijkt niet erg op een klepdeksel. Wat je ziet is een Corvair oliefilter met EM achterlichten als wielen, aan elkaar gamakt met stukken drad die langs de wand glijden om het voertuig op de baan te houden. Zelfs een van de echte keleppendeksels werd gecrashd door het oliefilter.



LinksDe baan waarop de racers zij aan zij naar beneden gaan. De start is uiteraard precies gelijk boven aan de baan, en de zwaartekracht doet de rest. De winaar is degene, die het eerst beneden is en gestopt wordt door een kussen. De voertuigen moeten sterk genoeg zijn om die stop te doorstaan en deel te kunnen nemen in een volgende ronde.



Concours

Boven: Een stel keurmeesters beoordeelt deze bus op zijn functies. Er zijn acht keuringsteams bij een Corsa concours. Dit is het functioneringsteam dat verlichting, claxon, remmen, radio, airco enz. op zijn functies controleert.

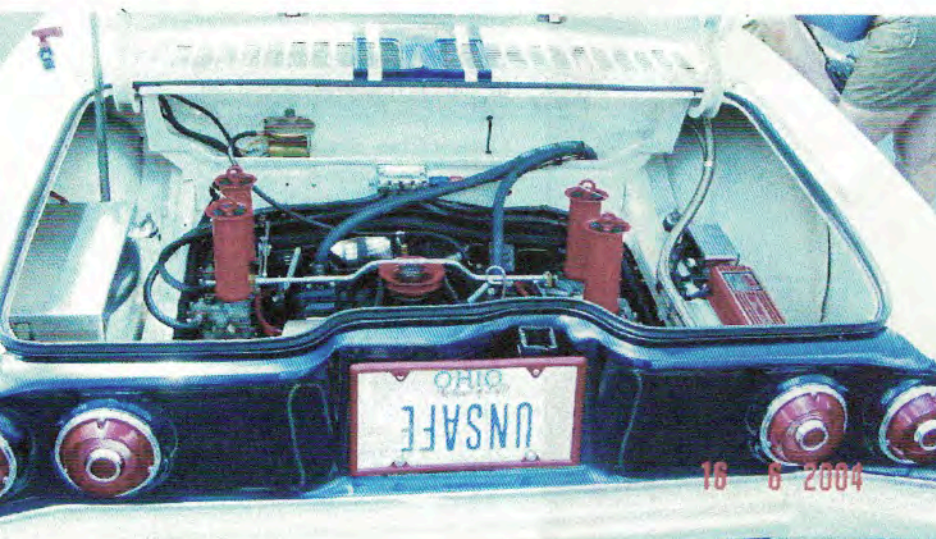
Hier onder: is een onderstel team aan het werk. De keurmeesters kijken met zaklampen onder de auto's hoe netjes het onderstel is. Dit onderdeel is vaak een breekpunt in de score. Het neemt het meeste vuil op, en is tevens het moeilijkst schoon te maken.



Dat geldt voorla voor een FC, want er zijn legio hoekjes en naden die moeilijk te bereiken zijn. Zelf heb ik eens gezien hoe er verf vanaf droop omdat de eigenaar geprobeerd had om vuil met verf over te spuiten. Ook zag ik eens een rattennest op een van de achterste draagarmen van een Greenbrier. Een andere had gevrfde spinnewebben eronder hangen. Omdat in alle gevallen getracht werd de keurmeesters te misleiden kregen de deelnemers het maximum aantal minpunten. Maar mijn sterkste verhaal met het keuren van onderstellen was bij een EM Corvair. Om het vuil te maskeren had een eigenaar thuis zijn auto goed met spuitbussen bewerkt. Echter toen hij naar het concourssterrein was gereden stonden de aandrijfassen niet meer in de stand van toen hij de verf gespoten had. Ik kon niet meer onder de auto vandaan komen van het lachen. Dit achteloze spuitwerk kostte hem dan ook het maximale aantal minpunten. Meestal zijn er twee teams voor het 'onderwerk', een voor de EM's en een voor de LM's. FC's, Utravans en andere modellen worden meestal gekeurd door het team dat het minste aantal auto's te keuren heeft.

Links: Een bijzonder persoonlijk kenteken van een deelnemer.

Hieronder: Een van de meer opvallende spuittechnieken op het concourssterrein.





Links: Dit is voor de Amerikanen een zeldzame Corvair. Hij werd in Canada gemaakt (evenals de naar Europa geëxporteerde Corvairs, red.) Alle in Canada gemaakte LM Corvairs hadden de kofferbak gespoten in de kleur van de auto, en niet de in de US gebruikte "spatterpaint". Deze auto was prachtig gerestaureerd



Cc11 De onderkant van de Canadese Corvair, op de techniek na, geheel in de kleur van de auto zonder coating. Als je onder de auto zou kruipen om hem te jureren, en je ziet iets als dit, dan gaat je hart sneller kloppen. Dit is het mooiste wat je ooit gezien hebt. Slecht geprepareerde auto's zijn makkelijk te jureren; je hoeft maar een paar besluiten te nemen. Bij mooi geprepareerde auto's hoef je ook maar een paar punten te bekijken. De moeilijkste zijn die die daar tussen in liggen, daar moet je op erg veel dingen letten, en dat neemt de nodige tijd in beslag. Maar dan zijn er de zeldzame auto's als deze; iedereen wil dat zien. Op de Conventie in Houston in 1985 kroop jurylid Ken Klingaman onder een auto en bleef er vijf minuten doodstil onder liggen, de maximum tijd om een auto te bekijken. Wij waren bang dat er wat met hem gebeurd was zoals een hartaanval, of op z'n minst was hij in slaap gevallen. Toen we hem eronder uit trokken, en hij was goed bij, vroegen we hem wat er eigenlijk gaande was. "Wel zei hij, dit was zo perfect, dat ik bleef zoeken naar iets wat eventueel niet juist was, maar ik kon echt niets vinden".



Other cars.

Oc01 Dit is geen goede foto van de fraai gerestaureerde auto die verloot werd door de Lexington Corvair Club. Daarom werd hij meteen ingeschreven voor het concours, om te zien hoe goed dat gebeurd was. Hij scoorde meer dan 96 punten, en kwam daarmee meteen in de 'senior' division terecht. Ik denk dat dit een goed voorbeeld is in verzekeringskwesties, want ze

hebben nagenoeg alle gegevens en rekeningen bewaard en nagetrokken. Men kwam tot een totaal van circa \$15.000 . Later werd de auto tegen opbod verkocht en bracht \$20.500 op. Dat betekent, dat de prijs van de auto vergeleken kan worden met kleine auto's van tegenwoordig,

Rechts: Een interessante dwars geplaatste V8 als middenmotor in een Corvair.



Boven: Een Rampside die een V8 op een conventionele wijze gemonteerd heeft.

Rechts: De oudere Corvairs trokken echte oude auto's aan. Zij brachten ons een bezoekje. Zij keken naar ons en wij naar hen, en we genoten er samen van.

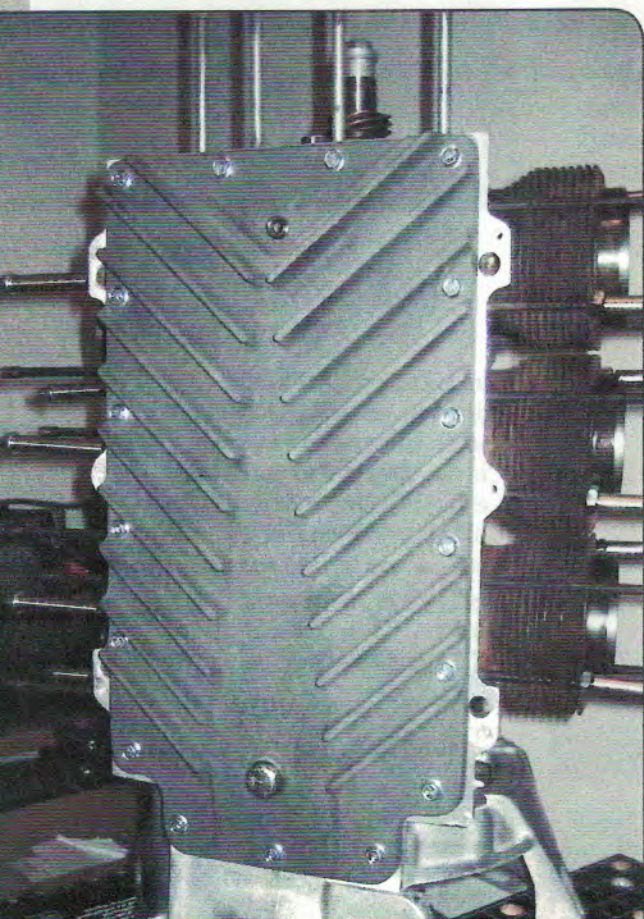


Links: De '66 Yenko (niet origineel) van Mike Dobie heeft convertible stoelen van een Chrysler. Na hun terugreis uit Lexington vertelde Mike Boyle dat ze erg comfortabel waren en dat hij er niet moe in gezeten raakte als in de originele Corvair stoelen.

Wordt vervolgd.

De revisie van Ronald's 1962 sedan.

Zo we zijn weer wat verder ondertussen ben ik bij Jaap Slob bezig met het blok om de delen met een moment-sleutel aan te draaien en dat gaat goed, een onderdeel per avond . Op dit moment zijn we aanbeland bij de oliepomp van het blok , het is een grotere geworden op aanraden van Stolk revisie en Jaap en dan ga ik daar niet tegenin natuurlijk het is nu nog even wachten op de koppen die toch nog lekte langs de klepgelijders daar gaan nu magnesium/brons in schijnbaar het beste en nieuwe kleppen die wat harder zijn van Otto parts. Ik heb ondertussen ook mijn nieuwe gebruikte magnesium fan binnen die ik weer netjes aan het maken ben zodat de geleende spullen van TRAFIC weer retour kunnen .



Op de foto's zie hoe het blok er nu bij staat , de powerglide is ook klaar met de transmissie en kan eigenlijk ook aangesloten worden. Dus nog even wachten op de koppen en dan kan ik het blok gaan afronden. Ik moet wel zeggen dat als je met een revisie bezig bent , dan kom je wel steeds weer dingen tegen die je kan vervangen of verbeteren en zo ben ik nu beland bij het verwarming systeem , die heb ik eruit gehaald en schoongemaakt ook zat daarin weer een soort van glaswol wat als filter werkte, maar dat was zover vergaan dat er telkens stukjes op m'n dashboard terecht kwam. Dus die zit dan ook weer netjes in de lak en ook nieuwe buizen van het blok naar het verwarmingssysteem. Ik zit alleen met het probleem van de kleppen in het verwarmingsstyteem, om de kleppen zit een rubberen rand die dus kapot zijn , verteerd , en zo hebben de kleppen geen zin dus omdat deze al het lucht gewoon door laten , dus ik zoek nog een oplossing! Ook had ik nog een lek ontdekt in mijn powerglide en dat was in die grote ronde deksel , de rubberen pakking die zich bevind in de rand van de deksel was ook hard en vergaan en dus zit daar ook weer een verse in.



Zoals je hier op de foto's kan zien zijn er ook wat onderdelen van otto-parts eropgegaan ,zoals een nieuwe olie pan die van mij was beschadigd en deze had ik voor een 'prikkie' kunnen kopen en een bijpassende olie pickupscreen, ook omdat ik een grotere oliepomp heb is deze aan te raden. De powerglide heb ik eerst een tijdje onder m'n auto laten hangen (wel ondersteund,natuurlijk) maar toen uiteindelijk besloten om het toch maar eens grondig schoon te maken. Het begon als een bonk olie met blubber en daar mest weer wat zichtbaars uitgehakt worden...dus ben ik een week bezig geweest weleenswaar in de avonduren met klein gereedschap zoals een pallet mes staalborsteltjes, schrapers, ect. Uiteindelijk heb ik de automaat van de transmissie gescheiden en ben toen bezig geweest om ze apart schoon te gaan maken.

Zoals hier op de foto kwam de powerglide en transmissie eruit.. je kan je voorstellen dat hiervan heelveel troep vanaf kwam. Dus alles los gehaald en schoon gemaakt , toen kwam ik aan bij de powerglide nadat deze schoon was heb ik naar clarks gebeld en de boeken eropnageslagen en kwam tott de conclusie dat als er dus geen metalen deeltje in de oliepan aanwezig zijn, laat het zo als het is, dus het enige wat ik heb gedaan aan de powerglide is een nieuwe pakking tussen de pan. nadat deze alweer een paar dagen in de wacht stond zag ik toch nog ergens olie vandaan komen en dat kwam van de ronde deksel van de powerglide en ook daar weer een nieuwe pakking tussen gedaan en het lekken was over! Het zijn allemaal kleine dingetjes maar als je het heb vervangen dan heb je daar een goed gevoel over. De transmissie heb ik net zo grondig schoon gemaakt en ook daar heb ik een nieuwe pakking op gedaan en netjes in de hammerrite gezet.



Zoals je hieronder kan zien dat dit dus na het schoonmaakwerk is. Afijn een hoop werk maar je ziet het er wel vanaf. Ook heb ik de kruiskoppelingen vervangen die waren ook wel toe aan vervanging. Aan gekomen bij de wiellagers dat heb ik volgens mij de vorige al besproken maar ik zal het nog eens met foto's toelichten. Ik had al eens tegen sommige mensen in het begin verteld dat de wagen aan de rechterachterkant een schrapend geluid maakte zodra ik eenover een hobbeltje ging en met 30 mile is dat nog niet zo verontrustend ,maar als je op de snel weg rijdt en dat geluid ook hoort dan lijkt het alsof opeens je wiel eraf kan vliegen , gelukkig is dat niet zo maar toch.... Dus toch maar eens die assen eraf en ik weet dat toen ik deze wagen kocht dat er iets goed mis was met het lager rechtsachter! Toen ik uiteindelijk de assen thuis had en ze eens goed bekeek, zag en voelde ik dat dus de lager van de rechterachterwiel naar de



tandjes was....weer wat erbij denk je dan maar ik ben blij dat ik het ondeck heb voor dat het echt een keer mis ging...goed maar waar ga ik de lagers kopen bij clarks zijn ze rond de \$230 per stuk en bij underground waren ze nog een stukje duurder en de voorlagers kosten bekant niks ..maar ik dacht van we hebben hier in holland ook veel gespecialiseerde bedrijven in lagers en het eerste en beste bedrijf (naast de deur , in Papendrecht) kon aan de lagers komen en belde mij eind van de dag op om dat ook

te bevestigen.Deze lagers had ik voor 140 eur de stuk en dan geen doane gezeik en geen verzend kosten ook waren dit echte lagers voor de corvair en de doosjes kwamen nog echt uit 1963.Afijn de heb ik bij Stolk revisie erop laten zetten en het zit weer als gegoten! Hier heb ik weer een goed gevoel bij. Ik ben nu bezig met de laatste hand te leggen aan de motor ruimte die ik zelf heb gespoten in de kleur van het chassis en het zit er gelikt uit. Ik heb nieuwe plastic doppen geplaatst ook de hangers voor de motorklep hangen weer na een spuitbeurd op z'n plek ook effe schrikken was toen een dronken en nogal geintresseerde Harley rijder in z'n onderbroek even een kijkje kwam nemen maar nadat ik wel honderd keer heb uitgelegd dat de motor achterin moest zij hij toch , nou wees maar zuinig op je bmw en verdween weer in zijn eigen garagebox.... Maar goed ik wil dit toch een beetje als laatste deel van mijn revisie beschouwen en als ik de volgende keer een stukje schrijf in het blad dan wil ik alleen nog maar iets schrijven waar ik ben geweest met de auto want ik mis het nu wel heel erg en zeker met dit mooie weer maar het is nog even doorbijten en dan ben ik weer van de partij!

Groeten ,
Ronald



Car & Rockabilly Rumble

Tijdens het weekend van 23 t.m. 25 juli was er in het Limbrugse Landgraaf de Car & Rockabilly Rumble. Dit is een mengsel van prachtige oldtimers, classic cars en rockabilly muziek.

Linda, Pierre, onze dochter, natuurlijk de hond Zowie, en ondergetekende zijn er al twee jaar geleden een heel weekend geweest. Vorig jaar zijn we er door het natte weer (ja inderdaad, een bloedwarme zomer, en juist dat weekend regen) maar een dag geweest.

Omdat het ons toen super bevallen is, besloten we dit jaar weer te gaan. De stille hoop op meer Corvair fanatici was helaas vergeefs. Daar ik mijn '65 Monza coupe had verkocht, en de CorV8 pas op 20 augustus op

keuring moest, had ik zelf geen klassieker ter beschikking. Dus zou ik met de gewone VW-bus gaan met de caravan er achter, en Pierre met de tent in zijn Corvette. In de stille hoop dat Leon mee zou gaan met zijn klassieke caravan & Corvair, heb ik hem enkele dagen tevoren gebeld. Helaas zag hij een heel weekend echt niet zitten. Hij was zeker nog moe, juist terug van vakantie in Frankrijk. Hij wilde dat zijn Gerda ook niet aan doen; drie dagen muziek en drukte! Wel bood hij me zijn Monza sedan aan omdat die een trekhaak heeft. Ik heb daar dankbaar gebruik van gemaakt. Dus op vrijdagavond de Corvair met caravan er achter, samen met de Corvette richting Landgraaf gereden. Dat is slecht 20 minuten rijden vanuit Sittard, en dat verliep prima. Daar aangekomen konden we ons een redelijk leuke en rustige plek uitzoeken.



Nadat alles was geïnstalleerd en slaapklaar gemaakt was, volgde het eerste flesje bier op een fijn weekend, en vele zouden er nog volgen.

Na de kelen gesmeerd te hebben, zijn we al dat prachtigs (auto's, aanverwante artikelen en versierde mensen) gaan bekijken. Ook waren er vele leuke kraampjes met onderdelen, boeken, platen en andere fifty's spullen te bezichtigen. In de avonduren waren er leuke optredens van diverse bands. Omstreeks half twee hebben we onze slaappleaatsen opgezocht voor de eerste nacht.

De volgende ochtend werden we rond 8 uur gewekt door een V8 én Rock 'n Roll muziek: Een perfecte combinatie om mee wakker te worden gemaakt. Na van een goed ontbijt genoten te hebben in de kantine van het sportcomplex, zijn we weer gaan 'rondhangen'. Ook deze dag hebben we genoten van mens, machine en muziek. Gerda en Leon kwamen ons in de middag opzoeken, niet met de Corvair, want die had Pierre geblokkeerd in de garage. Caroline en haar vriend Herbert kwamen iets later, beide op een Harley. In de middag was er een optreden van een groep uit Hawaii. Deze waren er omdat in Brunssum een folklore-week gehouden werd met vele groepen uit de hele wereld.





Zondagmorgen weer hetzelfde ritueel als de ochtend daarvoor. Een stevige douche in de sanitairruimte van het sportcomplex bracht ons weer enigszins bij onze positieven en het ontbijt deed de rest. Omstreeks drie uur begonnen donkere wolken boven het feestterrein samen te pakken. Een fikse regenbui zou niet lang meer op zich laten wachten, en dus maakten we aanstalten om naar huis te gaan. Maar eerst nadat we hadden afgesproken dat we dit het volgend jaar beslist weer zullen overdoen. Dan is het

Op het terrein vond een van onze naaste burens dat zijn dochter met haar vriend wat erg lang samen in een tent verbleven. Hij reed zijn Ford F100 met een Chevy big block met de achterkant tegen de tent, en

gaf een paar flinke trappen op het gaspedaal. Hij bliede de tent én jongelui bijna weg, maar frappanter was, dat er steeds meer jonge paartjes uit diverse tentjes begonnen te kruipen. Dat was leuk om te zien.

Verder reden er diverse 'Hot Rods' uit de jaren 30 over het terrein. Voor het grootste deel waren het 'overnachters', die bestonden uit Duitsers, Belgen, Luxemburgers, Fransen en Oostenrijkers. Wat me tegenviel was de aanwezigheid van mensen uit eigen provincie. Uit ervaring weet ik dat er zeker in Limburg een dikke 300 Amerikaanse klassiekers rond rijden, maar daarvan waren er erg weinig hier. Op zaterdagavond waren er weer diverse optredens van enkele bands, en tot diep in de nacht hebben we hier van genoten.



tijdens het 3^e weekend van juli, en als de weer-goden meewerken zal het weer een groot feest worden. Al met al een super relaxed weekend dat voor iedereen een aanrader is. Ook voor niet-liefhebbers van Rock 'n Roll muziek. Een ideeetje voor een clubtreffen?

Groetjes Linda, Pierre en J@@k



Dank u, geen dank....

Onlangs, tijdens de laatste conventie, deed zich een opmerkelijke situatie voor. Cathy Ballard vertelt haar verhaal in Corsa Communiqué, en we trachten het verhaal zo duidelijk mogelijk in het Nederlands te brengen.

Om het verhaal niet te meteen verklappen slaan we de eerste drie regels over.

Het was niet moeilijk de beslissing te nemen, als je de omstandigheden zou kennen. Ik begin met te vertellen dat een van de voornaamste redenen de conventie in Lexington, te bezoeken is, dat ik hier geboren ben. Mijn familie ging hier weg toen ik ongeveer twee jaar oud was. Het kwam er nooit meer van om de stad nog eens te bezoeken. Dus toen we hoorden dat de conventie hier ging plaats vinden, hebben we meteen gereserveerd.

Het was het idee van Jeff geen 'Sports Cars Performance' onderdelen mee te brengen om te verkopen, zodat we alle tijd zouden hebben om te rusten, en de stad en de omgeving te verkennen.

En dat deden we volop! We huurden een auto en reden rond om alle toeristische plaatsen te bezoeken (Californiërs kennen de goedkope benzineprijzen van hier al jaren niet meer). Er is zo veel historie in deze stad, dat ik wenste nog meer tijd te hebben om alles te bekijken.

We waren verrast met de manier waarop de stad Lexington de conventie aanpakte om het tot de beste te maken die we ooit bezocht hebben. Iedereen was zo vriendelijk, van het hotel personeel tot de jongens in het park die zo'n lekkere martini's maakten. We kregen zelfs een extra bonus van het hotel; op een avond keken we uit het raam en zagen aan de overkant van de straat op de muur van het naastgelegen hotel het logo van de Corvair conventie. Het moest wel acht verdiepingen hoog zijn.

De organiserende Corvair clubs hadden er voor gekozen om de winst die van deze conventie zou overblijven, aan een goed doel te schenken. Mijn familie groeide op zonder vader. De "Big Brother, Big

Sister Organisatie" begeleidde mijn broer met een erg vriendelijke en zorgzame man, die er altijd voor hem was gedurende een aantal moeilijke jaren. Wij blijven de organisatie daar eeuwig dankbaar daar voor.

Toen op een dag tijdens de conventie Jeff aan het winkelen was bij zijn collega- verkopers, besloot ik met onze anderhalf jaar oude zoon Shane, een wandeling te maken rond het complex. Aan het eind ontdekte ik de loterij-auto. Ik ging wat dichterbij de auto toe. Toen ik hem daar stond



te bewonderen, dacht ik aan al die uren die mijn echtgenoot spendeerde aan zijn vele Corvairs. Diegene die deze auto had gerestaureerd, had er wel een hoop bloed, zweet en tranen in gestoken. Hij was geweldig. Jeff zou deze auto graag willen hebben.....of niet?

Ik keek naar de twee heren die loten aan het verkopen waren, en kocht er een tweetal. Ik vertelde een van beide dat, wanneer ik deze auto zou winnen, ik hem aan de club zou teruggeven. Hij keek me guldig aan en antwoordde: "Weet je echtgenoot wel wat je daar zegt?", en lachte. Later die avond vertelde ik Jeff over de loten en wat ik gezegd had. En hij was het eens met me. Hij wist waarom ik de auto zou terug-geven.... er was geen uitleg voor nodig. Hij wist het gewoon.

De volgende avond was het 'banquet'. We hadden een tafel bij de achterdeur, zodat onze zoon niet te veel mensen kon storen (hij heeft nogal veel energie). We hadden een geweldig diner, met fijn gezelschap aan onze tafel. De prijzen werden

bekend gemaakt, en daarna was de trekking van de loterij. Ik weet niet hoeveel loten er verkocht waren, maar een heer liet me 125 stuks zien, hopen hiermee de auto te winnen.

De man die de auto gerestaureerd had, gaf een hartverwarmende speech weg. Hij wist dat deze auto iets speciaals was. Hij is bijna perfect. Hij zal zeker nog prijzen gaan winnen. Dus toen werd het winnende lot getrokken; Er werd gezegd dat de auto naar Californië zou gaan....., toen werd er een naam genoemd; Jeff Ballard!

We waren beide totaal verbijsterd! Naar voren lopend om de sleutels in ontvangst te nemen, keek hij achterom naar mij. En ik wist het. Het was Zijn lot dat getrokken was, en niet het mijne. Het was zijn keus om met de wagen te doen wat hij wilde. En toen ik daar zat, luisterend naar zijn korte speech, kon ik echt niet trotser op hem zijn! Hij doneerde de auto terug aan de club!

Hij wist ook dat dit een speciale auto was. Zeker, hij kon hem meegenomen hebben hier naar Californië, naar shows gaan en alle soorten prijzen. Maar het zou 'zijn' wagen niet zijn, die al die trofeën zou winnen. Het zou altijd Ricky's

auto blijven. Kijk, Jeff heeft het meest plezier van het zelf werken aan de auto's. Hij heeft zelf een paar showauto's en hoopt er spoedig mee op wedstrijden te komen. Dan kan hij alle lof in ontvangst nemen. En tot dat tijdstip zullen we tevreden zijn met alles wat we hier in huis hebben. Dus zoals jullie zien, mensen in Kentucky, wij waren jullie nog een boel schuldig. Dank jullie voor het organiseren van deze geweldige conventie. We hopen dat de clubs en de "Big Brother/ Big Sister" Organisatie wel varen met de opbrengst van de veiling, en wie ook de gelukkige is met het hoogste bod..... veel geluk en ben voorzichtig!

Wij hopen jullie allen te zien op de volgende conventie in Portland.

De auto werd nog diezelfde avond geveild en bracht \$20.500 op.

Er werd in totaal \$25.000 overgemaakt aan de organisatie "Big Brother/ Big Sister". (Red.)

Oldsmobile

Ransom Olds werd in 1864 in Lansing, Michigan geboren. Als kind werkte hij al mee in de werkplaats van zijn vader waar stoommachines gefabriceerd werden.

Toen hij in 1885 een-en-twintig jaar was, had hij al zo veel geld gespaard dat hij zich voor de helft kon in kopen in de zaak van zijn vader. In 1886 contrueerde hij een stoommachine op een driewielig voertuig, en reed daar mee door zijn geboorteplaats. Om nieuwsgierige blikken te vermijden deed hij dat 's nachts. Maar omdat het machien zo veel lawaai maakte kwamen er juist mensen kijken toen ze een vreemd geluid op straat hoorden.

In de loop van de jaren bracht hij er verbeteringen op aan, en het was in 1891 dat hij het eerste van de 34 octrooien verkreeg op zijn vindingen. In 1893 verkocht hij het eerste vierwielige stoomvoertuig. Dit ging naar een Engelsman die het op zijn beurt naar India exporteerde. In feite was dit de eerste Amerikaanse exportauto.

In die tijd experimenteerde Olds ook met benzinemotoren.

In 1896 stichtte hij met een aantal geldschietters in Detroit de 'Olds Motor Vehicle Company'.

Kennelijk aarzde Olds, in welke richting hij moest gaan, want in een paar jaar tijd werden slechts vier voertuigen gemaakt.

In 1901 kwam hij eindelijk met een éencilinder motorvoertuig.

Daarvoor betrok hij veel onderdelen van de fabriek van de gebroeders Dodge. Hij liet zijn creatie in 1902 registreren onder de naam 'Oldsmobile'. De Oldsmobile werd in korte tijd tot een ven de best verkochte motor- voertuigen in de VS. Olds schreef zelf de instructieboekjes voor de verkopers en stelde advertenties samen om publiciteit te maken voor zijn wagen. Oldsmobile affiches waren in heel het land te vinden.

Een slimme zet van hem was de 'Oldsmobile club of America' op te richten. Om lid te worden van die club hoefde je alleen maar een goed

karakter en een Oldsmobile te bezitten.

Het eerste kon hij niet leveren, maar het tweede voor \$650 wel.

Een andere commerciële stunt wasom een Oldsmobile de trappen van het Capitool op te laten rijden. Rond 1904 verkocht hij circa 5000 auto's op jaarbasis. Het was Ransom Olds die Detroit als autostad op de Amerikaanse en de wereldkaart zette, en wordt gezien als de vader van de goedkope auto. Na een fabrieksbrand in 1904 wilden de vennoten (en

operationele leiding over aan een jongere generatie, en in 1923 gaf hij ook het presidentschap op. Toch ging hij niet rentenieren, maar stichtte een nieuwe onderneming voor de productie van grasmaaiers. Ook bouwde hij een torenflat van 26 verdie-pingen en nog een "Oldshotel". Maar de depressiejaren deden hem stoppen met het stichten van nieuwe ondernemingen. De laatste REO personenwagens liepen in 1936 van de band. Maar het duurde nog zeker veertig jaar dat men vracht-wagens maakte.

OLDSMOBILE DYNAMIC 88 HOLIDAY SEDAN 1959



Een Oldsmobile uit de 'betere' jaren.

geldschietters) met een grotere auto een nieuwe start maken. Maar Olds kon zich daarmee niet verenigen, nam ontslag en verkocht zijn aandelen voor 2 miljoen dollar. Daarna deed hij in onroerend goed, stichtte een bank, een turfonderneming, en kocht een goudmijn. Maar nog voor het jaar 1904 om was had hij ook weer een nieuwe auto geconstrueerd. Omdat hij de naam Oldsmobile bij zijn vorige fabriek had moeten achterlaten, gebruikte hij voor zijn nieuwe auto zijn initialen: Ransom Eli Olds; REO. De eerste Reo kwam in 1905 op de markt. Ransom Olds hield van reizen en spendeerde veel tijd aan autotentoonstellingen, teneinde te zien wat de concurrentie op de markt bracht. In 1915 gaf hij de

In 1950 stierf Ransom Eli Olds op 86 jarige leeftijd.

Een jaar tevoren had hij nog laten weten dat hij de 'heden-daagse' auto's te duur vond; "De mensen willen vervoer, en geen technische hoogstandjes" liet hij weten.. Toen hij stierf bleek dat hij niet slecht geboerd had, want zijn vermogen werd geschat op zestig miljoen dollar. De fabriek en het merk Oldsmobile werd in de twintiger jaren ondergebracht (opgekocht) in het Durant concern dat later General Motors werd. Het is 2004 dat het merk na 102 jaar ophoudt te bestaan.

Chapter Newsletter Awards



Frank Dotson

All CORSA members agree that their chapter's newsletter is a vital contributor to the success of the club. It is the link between the club and the members. It keeps them informed of activities, provides a platform for individual views, gives them technical advice about their Corvairs, and reflects the direction the club leaders are taking.

For the third year, awards were given at the Convention Awards Banquet in Lexington.

to Corvair Houston's simply titled *Corvair Houston Newsletter*. Julie and Ed Murphy are editors.

Second place was awarded to Corvair Nederland. Their *Vair Mail* may have been singled out for its striking appearance, since the judges couldn't actually read or understand the content written entirely in Dutch. We aren't even sure of the editor's name.

Utah

Hi Leon - I haven't received my Communique for September yet, but it sounds as though Mike didn't print the right article. After I heard from Clay and talked to you by e-mail, I sent a revised copy to Mike, telling him why I had changed it. I'll get something in to him for printing in the next issue. Here (attached) is the story I sent him. Sorry. Frank D

Chapter Newsletter Awards 2004

All CORSA members agree that their chapter's newsletter is a vital contributor to the success of the club. It is the link between the club and the members. It keeps them informed of activities, provides a platform for individual views, gives them technical advice about their Corvairs, and reflects the direction the club leaders are taking them.

For the third year of this competition, awards were announced at the Convention Awards Banquet in Lexington for the three chapter newsletters selected as the best. First place went to Corvair Houston's simply titled *Corvair Houston Newsletter*. Julie and Ed Murphy are editors.

Second place was awarded to Corvair Nederland (Netherlands). Their *Vair Mail* may have been singled out for its striking appearance, since the judges couldn't actually read or understand much of the content. Thanks to some assistance from Clay Wispell, we learned that Leon Janssen is the Editor. Leon attended CORSA Conventions in Flagstaff and Carlisle, but missed Lexington because of his daughter's wedding. He plans to be in Portland in 2005.

Utah Corvair News - Newsletter for Utah Corvair Enthusiasts, the newsletter of the Bonneville Corvair Club came in third. Larry Montoya is the editor. Their entry over the years has consistently placed high in the rankings.

Seventy-eight chapters competed by mailing at least three issues during the year to the CORSA office. Each year it becomes more difficult to select just three or four out of the many fine newsletters received. There is a wide variety in form, content, appearance and readability. Congratulations to those selected this year. And, thanks to the committee: Tom Malone, Joe Robbins, Gail Policella, and Mike McGowan.

We'll do this again next year. I would be interested in hearing from CORSA Chapter members on the subject of what their newsletter means to them; praise or otherwise for their editor as well as reasons they feel their newsletter should receive an award.

Frank Dotson



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
voorraad. Sittard 06-12823052

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 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
restauratie project, (sloop) €
600,00 moet z.s.m. weg.
Tel. 0111-401820.

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

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

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

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

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

Onderdelen/div. (aangeb)
Diverse carr. delen LM.
G. de Haan tel.0512-301099

Nwe. band voor Corvair; 185/70R
1386T merk Viking geen white
wall, M. Cramer 020-6929425 of
m.cramer@planet.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
'80er en '90er jaren. Ned, Duits,
Eng., Am.
Jmljanssen.tijdelijk@wanadoo.nl

Onderd./diversen (gevr.)
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@planet.nl

Bouwpakketten 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@denk.de
Zie ook: www.corvair.de

Corvair convertible '65.
Motor defect. Vr.pr. € 6500
Joachim Kölsch, Daun (Eifel)
Tel. 06 592 98 23 23

*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
Daar het ons zelden gemeld wordt
wanneer er auto's verkocht zijn, kan het
voorkomen dat advertenties niet meer
geldig zijn.*

CORVAIR



310-970-1966

DOCTOR

PARTS AND REPAIR
13727 INGLEWOOD AVE
HAWTHORNE CA 90250

FISHER BODY

GENERAL OFFICES



CENTRAL ENGINEERING

DIVISION OF GENERAL MOTORS





Corvair Monza Convertible

It has a twinkle in its eye

It flirts with you, that's what it does. But its comehither looks aren't the only attraction. Corvair's got a practical side that makes as much sense to women as it does to mechanically minded men.

For instance, the engine's air-cooled so there's no radiator to add water to or buy antifreeze for. No hoses to check, tighten or replace. And you won't spend time or money getting brakes adjusted. They adjust themselves. Just nothing much for you to do but enjoy driving like you probably never have before.

The peppery standard engine's got almost 19% more horsepower this year. Its location in back puts extra weight on your rear wheels, gives them a surer grip on mud, ice and snow. And the easy-to-park size and easy steering make even downtown driving more relaxing.

In fact, this is the kind of car it's a pleasure just to think about driving. Why not do just that—all the way down to your dealer's? . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

**CORVAIR
MONZA**

CHEVROLET

Chevrolet • Chevelle • Chevy II • Corvair • Corvette
THE GREAT HIGHWAY PERFORMERS