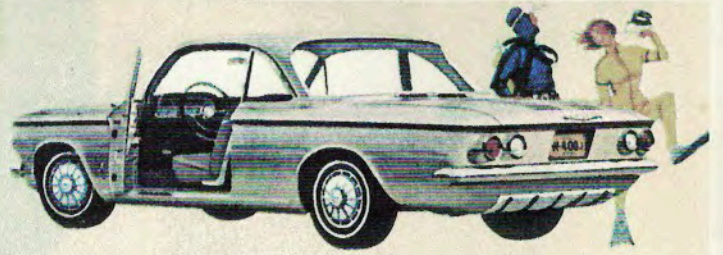


Corvaair Club Nederland

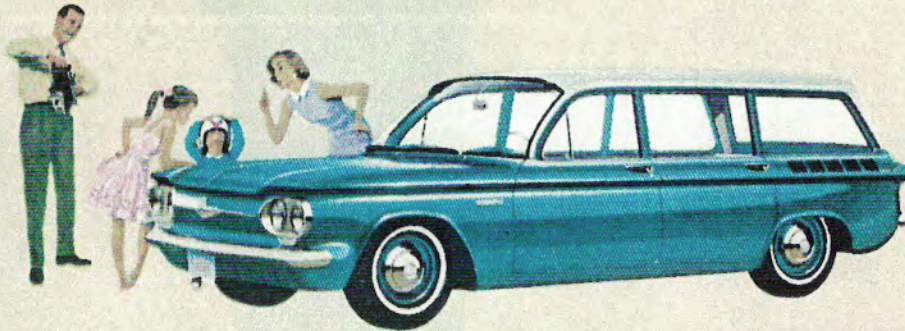


7^e jaargang

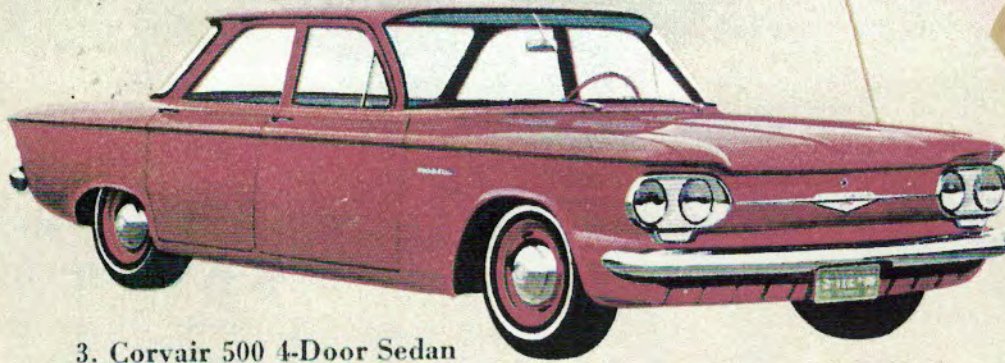
4



1. Corvair Monza Club Coupe



2. Corvair Lakewood 500 Station Wagon



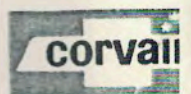
3. Corvair 500 4-Door Sedan

Three thrifty ways to go wanderin

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 be dashing, driving a Monza Club Coupe with its handsome bucket-type front seat?
2. *Lakewood* - Corvair's re-engined station wagon gives you up to 68 cubic feet of space, 10 of it under the lockable bonnet.
3. *500 4-Door Sedan* - Nearly 12% more luggage space front this year, but no change in Corvair's brisk handling.

'61 CHEVY CORVAIR



Van de redactie

We zijn weer in het najaar aanbeland en de karretjes gaan weer op stal. Nu misschien wat aan onderhoud plegen. In ieder geval de accu eruit halen en op een droge, vorstvrije plaats zetten. Als we zo nu en dan eens bijladen hebben we volgend jaar weer een prima begin. Ook de tank goed vullen is geen slechte zaak. Maar we zullen toch ook wat onderhoud aan de club moeten besteden, want we hebben het idee dat als het clubblad er niet was, er ook niet veel meer van de club over is.

Het treffen op het circuit van Zolder hebben we moeten afgelasten omdat er gewoon geen aanmeldingen waren binnengekomen. En om op iemand te gaan staan wachten die eventueel op de bonnefooi zou kunnen komen, hadden we ook geen zin. Sommigen vonden het gewoon te ver met de huidige benzineprijzen. We zullen die voor lief moeten nemen, want ook al zouden de olie aanvoeren er beter op worden, de grote jongens zullen dat met de pijzen niet doen. Meer en meer gaat het er op lijken dat onze club er een gaat worden van "auto thuis, clubblad en wat mailen of bellen". Maar de contacten over en weer blijven beperkt tot een select groepje.

Een samenkomst, noem het meeting of treffen, is doorgaans lokaal, en al even select. De tijd brengt met zich mee dat het iets wordt van "snel er naar toe, even een ritje, een hapje eten, en snel weer naar huis".

Waar is de clubgezelligheid gebleven? Waar is het onder elkaar uitwisselen van onderdelen en diensten gebleven? Is het typisch Nederlands? "Ieder voor zich en God voor ons allen". Het zal wel. Maar toch zijn er een paar 'dieharts' die deze ongeschreven regel niet willen accepteren. Het kost veel energie er een andere filosofie op na te houden. Sommigen van ons weten dat en proberen hun steentje bij te dragen. Natuurlijk is deze rubriek er weer eens een van ongenoegen. Het is opmerkelijk dat er hierover geen ingezonden reacties komen, of toch? Er is ook nogal wat gedoe geweest over het behalen van de tweede plaats in de "newsletter award" met ons blad. Er waren enige reacties

van zowel Amerikaanse als Nederlandse zijde in het Corsa Communique en via onze mail. Van onze zusterclubs hebben we felicitaties in ontvangst mogen nemen. Vooral de Zwitsers, waar doorgaans niet zo frequent contact mee is, wilden nu wel eens weten hoe ons blad in elkaar gezet wordt, en met welk budget we werken. Nou ze worden op hun wenken bediend want een al maanden klaar liggend artikel, dat al die tijd in reserve gehouden werd, wordt nu, een beetje toevallig, gepubliceerd. Dit artikel en de andere moeten er weer voor zorgen dat jullie toch weer een goed gevuld blad krijgen. Denk eens aan het volgende.... Deze editie en de volgende ligt vroeger in je bus dan dat je zou verwachten. We willen toch vasthouden aan de vijf uitgaven per jaar. Veel lees- en kijkplezier.

Colofon

7^e jaargang nr.4
nov./dec. 2004
Uitgave en redactie:
Corvair 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:
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.

DVD

Van Ronald Vijsma kregen we het bericht dat het nog niet echt storm loopt met de speciale DVD. Er zijn wel bestellingen binnengekomen, waarvan enkele meervoudig. Maar

aan het in ontvangst nemen in Stomporetoren, en er een gratis filmpje extra bij krijgen, trekt men vreemd genoeg niet erg. Toch hopen we dat er veel leden zullen komen om, behalve hun DVD in ontvangst te nemen, ook eens mee te denken over het komende seizoen en de organisatie van onze club.

Marktplaats

Op marktplaats.nl staan regelmatig Corvair hebbedingetjes te koop. Nu staat (of stond) er een nederlandsstalig werkplaats handboek bij. Dit boek hoort in een serie van vijf, en navraag leerde ons dat het deel 2 was dat te koop werd aangeboden. Als je niet zeker bent van een aangeboden artikel, vraag altijd nadere informatie aan de verkoper of aan clubleden.

Agenda

November
6 Retromobile La Louviere B
13 Hist. Rally & sprintcup Zolder B
13 Historisch Rally De Rijp
14 Bourse de Retro Spa
19-21 Autotron Rosmalen
20-25 Speed & Design
26-5/12 Essen Motor Show
27 Oldt. Beurs Eelde
28 Autojumble Staffordshire
December
7 Christies Auto veiling
10-12 Vehikel Utrecht
19 Modelbeurs A'dams
Januari
14 Inter Classics Maastricht

Uitverkoop

Voor diegenen die regelmatig de diverse Corvair internetsites bezoeken, zal het niet ontgaan zijn dat Thomas Stingl uit Duitsland een soort uitverkoop aan het houden is. Hij wil zijn Forward Control collectie gaan uitdunnen. Daarom stelt hij alles te koop wat hij heeft. Ook vanuit Nederland is daar belangstelling voor. Elders in dit blad een verslag hierover.

Clubtreffen Zolder afgeblazen

Het clubtreffen op het circuit van Zolder hebben we geannuleerd. Doodeenvoudig omdat er geen aanmeldingen binnengekomen

waren. Diegenen die er toch geweest zijn hebben de pech gehad niemand van de organisatie van onze club aan te treffen. Hopelijk hebben ze toch een gezellige dag gehad.

Nieuwe auto

De '65 Monza convertible die twee edities geleden onze cover sierde heeft niet lang te koop gestaan. Ruud en Annemiek Keers uit Amsterdam vonden het een te gekke auto en dus was hij meteen verkocht. Ons vroeger en kortstondig clublid, Frits Weder uit Alkmaar, wilde de Monza van de hand doen omdat hij binnenkort naar Spanje zal verhuizen. De auto is een restauratie-project geweest van carrosseriebedrijf de Lengh uit....., en lag in de hogere prijsklasse. Tijdens onze meeting in Muiden was hij al van de partij. Ruud en Annemiek, veel plezier met jullie nieuwe aanwinst.

Ontslagen bij GM

GM dat in Europa meer dan 62.000 werknemers telt waarvan 5400 in Antwerpen, wil in totaal 12000 mensen ontslaan. Hiervan vallen er 300 ontslagen in Antwerpen. Bij GM dat momenteel behalve Opel en Vauxhall ook Saab bevat, gaat het niet goed met de verkopen.

en minder kleine onderdelen op deze site. Deze Corvair was compleet te koop. Het aanvangs bod begon bij \$15. Bruikbare onderdelen zitten er niet aan, want de te grote spiegel verraadt dat het om een model van 1:18 gaat! Wat er uiteindelijk voor geboden is, is ons ontgaan, maar er zijn regelmatige van deze aanbiedingen die door hobyisten worden gemaakt

Kerstnummer

Zoals elk jaar willen we aan ons kerstnummer (nog) wat meer aandacht schenken. Stuur ons daarom een leuk verhaal en/of foto's zodat we jouw Corvair ook eens te zien krijgen.

Ook als hij volgens jou "er niet uitziet" (zie foto van E-bay Corvair).

Corvair Parts On-line

On-line Store: www.corvairdoctor.com

Parts and Repairs you can count on

CORVAIR



DOCTOR
PARTS AND REPAIR
13727 INGLEWOOD AVE
HAWTHORNE CA 90250

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



E-bay

De Corvair op de foto vonden we op E-bay, de wereldwijde veilingsite op internet. Dat veel Corvairspullen, vaak kleine onderdelen in Amerika geveild worden spreekt dan ook voor zich. Zelfs sommige bekende Corvair 'suppliers' verkopen doorlopend talloze kleine

Diensten

Zo nu en dan kunnen we in het buitenland nog eens een dienst bewijzen. We zagen dat er in het franse blad de 'stretched Corvair' van Don Filkins afgebeeld stond. Don verzamelt alles waar zijn auto in vermeld staat. We hebben er voor kunnen zorgen dat Don ook hiervan een exemplaar heeft kunnen krijgen.



OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

Classic Tire
Oldtimer banden

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

Tel. 020 - 6477379

Fax 020 - 6434824

Legmeerdijk 235

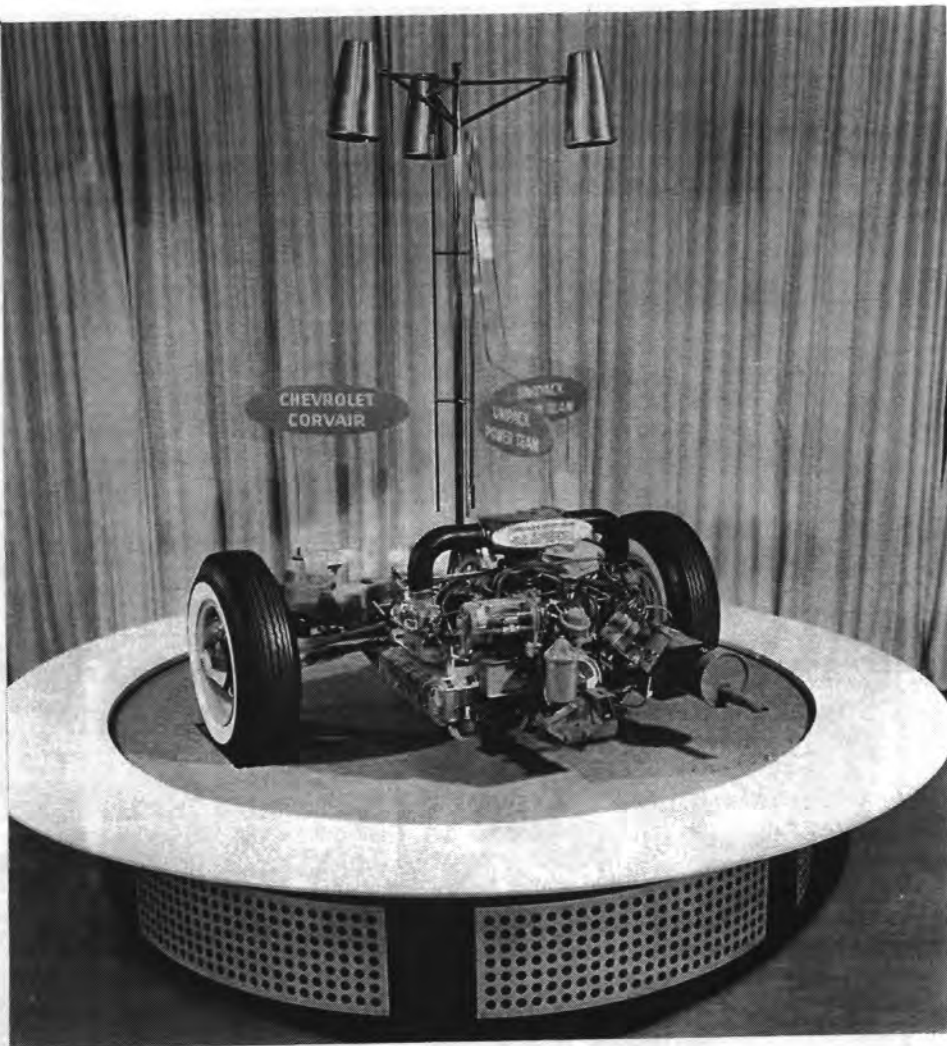
1187 NA Amstelveen

Levering ook in België

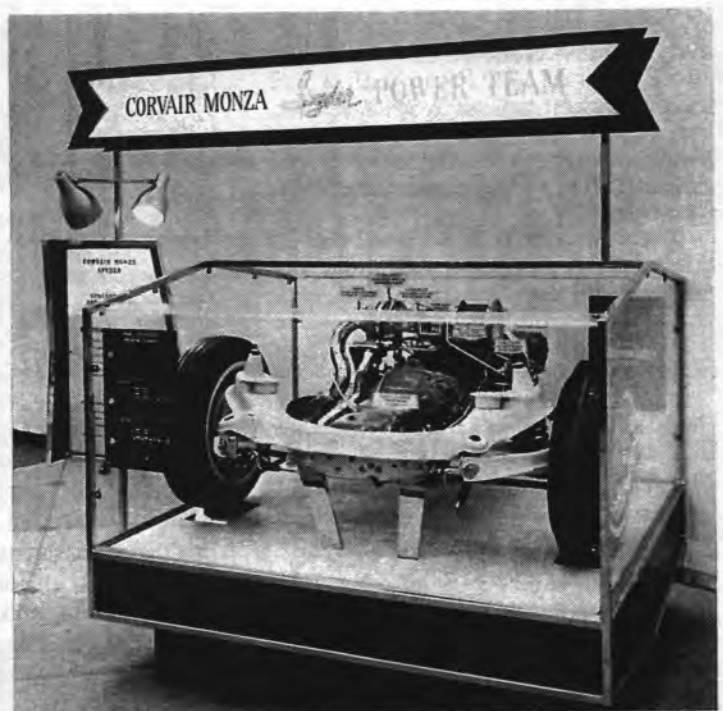
Corvair Show displays

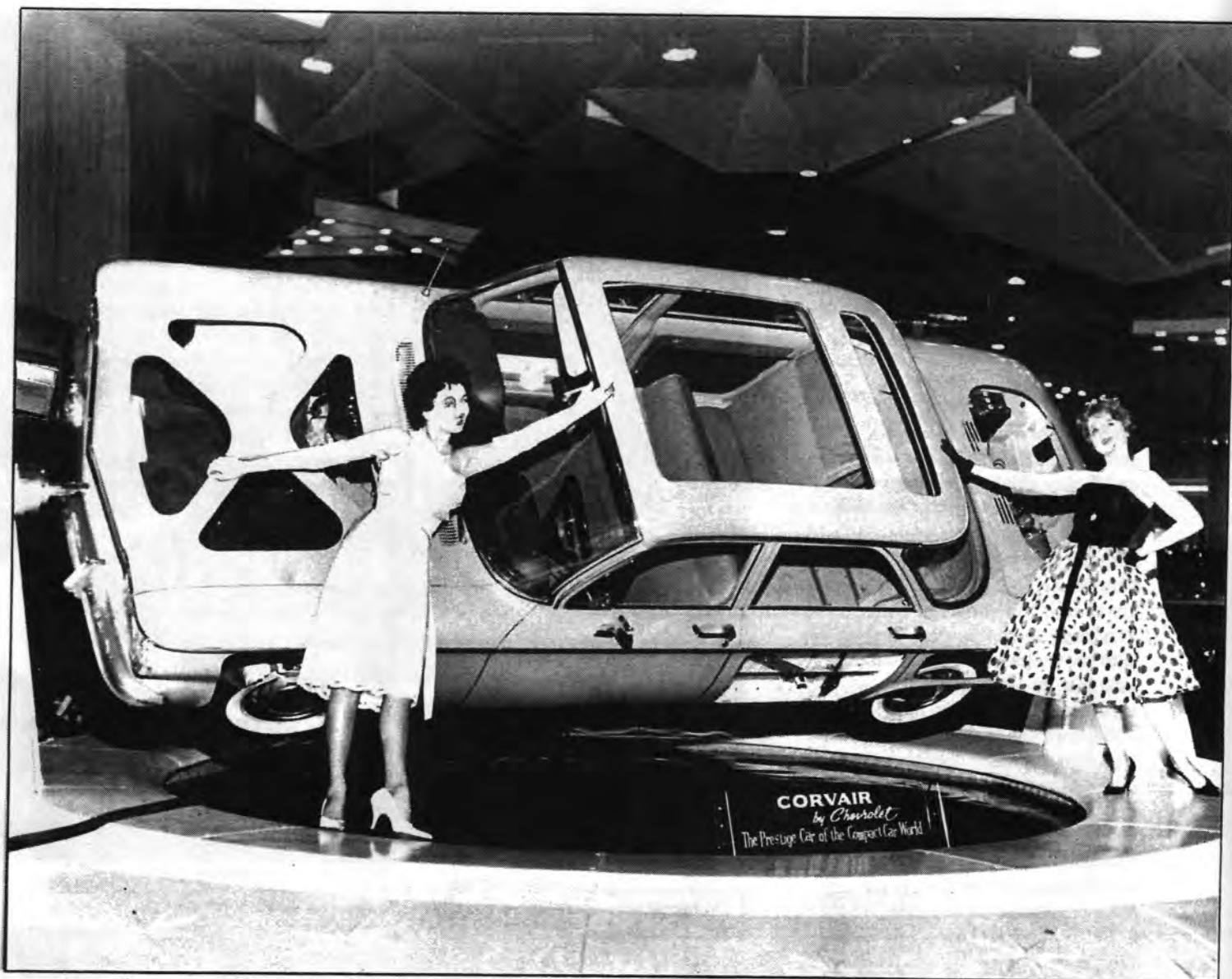
Doorzicht showmodellen van auto's of delen daarvan zijn een traditie in de autoindustrie die terug gaat tot in de eerste dagen. Maar geen enkel bedrijf besteedde zoveel tijd, geld en moeite om deze te maken en bleef dit intensief huiswerk doen voor onthullende show objecten, als Chevrolet.

Toen de Corvair in 1959 werd geïntroduceerd was Chevy's Show en Display afdeling er klaar voor. De beplate motor van de Corvair en de opengewerkte carrosserie zorgden voor problemen bij het tentoon-stellings vaklui, maar jaren van ervaring in ontwerpen, vervaardigen en transporteren van auto show elementen brachten hun uitkomst. In 1965 alleen al verscheen Chevrolet op meer dan 700 shows van welke aard ook. Een object van een doorgesneden motor of ander component is natuurlijk bedoeld om het publiek de technische nieuwtjes te laten zien. Met het doorzagen, netjes lakken en verchromen moeten de componenten er uit schieten. De afdeling Show en Display deed dit door de meeste motorbeplating weg te laten en die te vervangen door de Chevy oranje/rode kleur in plaats van de normaal gebruikte zwarte en aluminium Corvair kleuren.



De meest voorkomende uitgesneden display van de Corvair was de 'Unipack' Dit was de complete aandrijftrein met wielen. Boven: een display van het model 1960. Linksonder De 'unipack' uit het jaar 1961, en rechts onder die van de turbo. De turbo was het meest populair onder de 'unipacks' en verscheen op de diverse show in het voorjaar van 1962 samen met het uitkomen van de nieuwe Monza Spyder. De banden hadden als bij de meeste Chevrolet showitems aan beide zijden witte flanken.





De 1960 Corvair 'aan het spit'. Deze draait geduldig zijn rondjes op de 'Canadian National Exhibition' in Toronto. De wagen had een complete uitgesneden 'unipack' onder de carrosserie. Heel apart is de achterbank die uit twee delen bestaat waarvan er een is neergeklapt. Ook is het linker voorwiel 'doorgesneden' om elk detail zichtbaar te maken.

Net als alle andere Chevrolet doorzicht objecten was het oranje/rood de kleur die de buitenkanten moest dekken, en de binnenkant in gebroken wit evenals de randen waar de zaag erin was gegaan. Het eerste object was een uitgesneden Corvair show chassis dat een hele klus was geweest om te bouwen. Daarboven de zelfdragende carrosserie en los de voor- en achterwielophanging. 'Show en Display' maakte drie unieke displays die geheel nieuw waren bij Chevrolet.

De eerste en meest gebruikte was de "Unipack" (aandrijftrein), die gemonteerd op verchromde steunen en gewoonlijk getoont in een plexiglazen kist. Elk draaiend onderdeel kon bewegen, aangedreven door verschillende kleine 110 volt motoren. Een grote

motor die in het binnenste van het podium zat dreef de hele unit aan middels rollen waar de wielen op stonden.

Deze werd in 1963 vervangen door een ondoorschijnende namaak dynamo, die in werkelijkheid een electromotor was en via de ventilatorriem de hele aandrijving in beweging zette.

In 1965 en later gebruikte men zowel motoren onder de displayvloer als kleine motoren in de dynamo's, die daarvoor iets vergroot waren.

Een tweede soort van display was een uitgesneden aandrijftrein compleet met ophanging, voor en achter. Daarop een, als een Zwitserse kaas uitgesneden carrosserie. Zelfs uit de banden en stoelen waren stukken weggehaald om te laten zien wat eronder zat.. Deze Corvairs werden rustig als een

haantje aan het spit rond gedraaid op een podium. Bij Chevrolet noemde men deze uitvoeringen dan ook 'Corvair aan het spit'. Deze displays waren een ware sensatie voor het publiek. In het gezelschap van een soortgelijk opgestelde Impala werden ze gebruikt in 1960 (700 sedan) en 1961 (Monza coupe). Hiervoor was 220 volt nodig. Een geluidinstallatie was ingebouwd om de vele voordelen van de constructie van deze auto's aan het publiek uit te leggen.

Een derde creatie van 'Show en Display' was de 'Corvair lift body'. Dit was als eerste een 1962 Monza coupe opgebouwd uit de '61 'spit' auto's maar nu met hydraulisch cilinders die de carrosserie omhoog drukten en de voor- en achterwielophanging samen met de aandrijftrein op de grond lieten staan.



Deze '63er geeft elke Corvair fan een lift! "Lift-body" displays hadden geen 'Zwitserse kaas' carrosserie in 1963 en '64, de '62ers wel. De grille achter is uitgesneden om de achterste motorsteun ruimte te geven. Lange hydrauliekslangen waren nodig om de hoogte te bereiken. De hele unit staat op een draaitafel en de Kelsey Hayes spaakwielen draaiden ook nog rond.

Dit alles op een draaiend plateau. Voor- en achterwielen begonnen te draaien zodra de body omhoog gedrukt werd, en een ingeblikt stem vertelde over de unieke voordelen van de Corvair. Opgaande carrosserien van Impala's, ChevyII's en Corvettes deelden de spotlights met de Corvairs coupe's, die in 1963 en '64 door convertibles vervangen werden. Monza sedans werden de laatste twee jaar gebruikt dat de auto's op deze manier tentoon gesteld. Dat was in 1965 en '66. Het bouwen, onderhouden en vervoeren van deze displays was een serieuze operatie. In 1964 werden er 350.000 manuren gestoken in het tentoonstellen van Chevrolet producten, niet meetellend de 20.000 uren voor verchromen dat uitbesteed werd. Tien aandrijftreinen (Unipacks) waren constant onderweg elk jaar. Hierbij zijn niet meegeteld de 'lift- en spit bodies' in de speciaal gebouwde 'Featurama's' (1960) en 'Chevy Show' -semi trailers (1961 en later). Die waren ook door Chevrolet's 'Show en Display' gebouwd. En dat was niet alles! Corvair vrachtwagens hadden hun eigen separate 'Unipack' displays, gewoonlijk samen met andere Chevy truck aandrijvingen op

Gigantische draaitafels. Verschillende Corvair 95 (FC's) displays reden rond in het land van 1961 tot '64 in beglaasde opleggers, dit als onderdeel van het "Chevy's Mobile Truck Exhibit" programma.

De draaitafel is verdwenen in 1965 maar de 'Show en Display' afdeling sneed rigoreus in deze Monza sedan 'lift body'. De hydraulische slangen bewegen nu in een harmonika rubber direct achter de vooras. De achtergrille was van plexiglas en de verchromde 'idler arm' ging met de carrosserie omhoog terwijl de rest van de besturing beneden bleef.



Dus kan men stellen dat er minstens 15 aandrijftreinen (unipacks) in het show circuit onderweg waren door het gehele jaar 1960. Elk jaar werden ze herzien om de laatste technische verbeteringen te laten zien, maar veel details leken onbelangrijk in deze facelifts. Dus hebben de overblijvende 'Unipacks' heden te dage nog altijd de uitlaatspruitstukken van het 1960 model eronder hangen, gevouwen vin oliekoelers, vroege klepdeksel bevestigingen, en meer subtiele en onbelangrijke details. Dit tot zelfs in de laatste displays van de 1967 modellen.

1966 was het laatste jaar dat de 'Unipacks' in de 10 regionale show units gebruikt werden, maar ze werden daarna nog gebruikt op kleine autoshow's bij o.a. de dealers. De turbo's waren toen verdwenen, alleen nog met de 110 pk motoren. Ik denk dat de opengewerkte motoren werden gedemonteerd van de liftbody's en in unipacks werden gezet in plaats van de turbomotoren. Dit zorgde voor een groot aantal 110 unipack's op de vele autoshow's. Verschillende chapters en club leden hebben hun eigen opengewerkte units gemaakt, meestal met uitstekend resultaat. De kwaliteit die Chevy maakte is echter nooit



De 1964 mobiele truck tentoonstelling, inclusief een Corvaire 95 (Forward Control) 'Unipack'. Chevrolet begon het land door te reizen met deze wagens, "semi's" genaamd, in 1962. De wagens waren niet te huur (zie tekst op deur) voor de dealers en andere geïnteresseerden, dus moet men concluderen dat Chevrolet zijn eigen weg bepaalde.

benaderd geworden. Dat komt hierdoor:

Het maken van een doorzicht model was meer dan boren, frezen en zagen. Elke ruwe plaats en ongerechtigheid van elk deel, tot het laatste schijfje toe, werd verwijderd alvorens het deel werd bewerkt en gelakt. Meer dan 10.000 slijpschijven werden elk jaar gebruikt door de vaklui die met de hand de oppervlakken, binnen en buiten, schuurden. Dit werd gevolgd door polijsten, waarna een dikke laklaag aangebracht werd die in een oven gedroogd werd. Deze lak werd weer met de hand geschuurd en leek dan meer op porcelein dan op een laklaag. Uiteindelijk werd dan elke snijrug met de hand geverfd. Elke 'unipack' was zo geconstrueerd dat hij een jaar lang zonder smering kon

draaien. Lagers, de buitenste punten van de stoterstangen, tuimelaarscharnierpunten, en andere slijtende delen waren gemaakt van nylon. Speciale lichte klepveren, gladde zuigerveren, en plastic schroefveren in de ophanging reduceerden de kracht die nodig was om de de zaak te laten draaien door electromotoren. Turbo motoren hadden een extra electromotor, verborgen in het luchtfilter, om de turbine te laten draaien. Bijna alle Unipacks zijn verloren gegaan. De meeste zijn verschromt of aan scholen gegeven. Slechts drie 'overblijvers' zijn er nog bekend; Twee 1967 110 met vierbak, en een 1964 turbo met vierbak (staat in Ypsilanti red.) Er is ook nog een complete 1966 turbo motor bekend. Er zijn waarschijnlijk geen 'spit-'

of 'liftbody' expositiemodellen overgebleven. Deze werden waarschijnlijk ontmanteld om de verschillende componenten in latere modellen te gebruiken.

Als je nog een doorzicht Corvaire, gebouwd door Chevrolet vind, laat het weten! Ik heb gehoord dat een Corvaireliefhebber aan de oostkust een differentieel heeft gevonden op een schroothoop. Geniet van de foto's. Corvaire doorzicht elementen waren slechts een deel van het gigantische showprogramma van Chevrolet in de zestiger jaren. De huidige autoshow's vallen in het niet vergeleken met die jaren, het waren niet voor niets de Chevrolets "gouden jaren".

Dave Newell, Corsa Communique mei 1992
Foto's: Chevrolet.

Ronald's 1962 sedan

Dag allemaal,

Tja, de laatste keer heb ik verteld dat ik alleen nog iets zou schrijven als de wagen weer zou rijden. Helaas, de tijd gaat harder dan ik dacht, en veel tijd heb ik nu ook weer niet..... dus weer een verhaaltje voor het slapen gaan.

Goed, het blok staat nu nog steeds bij Jaap Slob en op dit moment zit ik nog op een pakketje uit Amerika te wachten, wat weer eens verdacht lang duurt.

In ieder geval heb ik weer niet stil gezeten en ben ik aan de achterbrug/draagarmen begonnen. En dat ging makkelijker dan ik dacht, hup vier grote bouten met rubbers los, en alles is los en redelijk te tillen.

Toen ik de rubbers ging nakijken waren er een paar goed en een paar erg plat en gebroken, kortom de goede (echt goed, nog gewoon zacht) laat ik zitten en de slechte moeten nu wijken voor nieuwe.

Ook de 'transmission mounts' zijn behoorlijk ingescheurd. Hier alvast een tip:

Bij Clark's worden ze opnieuw gevulcaniseerd en kosten ze \$79 per stuk! Maar bij Lynn Steele doen ze hetzelfde voor de helft, ofwel \$79 per twee.

Oke, in ieder geval ben ik nu bezig met het schoonmaken van de remmen. In de cilindertjes kwam ik dikke troep tegen die wat op wit frituurvet leek. Maar dat is nu ook weer schoon en er zijn nieuwe zuigertjes met cups in geplaatst.

Nu wordt de achterbrug netjes gespoten en voorzien van nieuwe rubbers, dus het is nog even wachten tot dit gebeurd is, maar dan gaat het blok er in!

Nog even een klein nieuwtje over de DVD's; aangezien er in een 'player' verschillende leesrechten zitten, kan het voorkomen dat de DVD niets afspeelt. Dat heeft te maken met het + of - vermogen van de DVD (of de 'player'). Helaas weet ik geen andere oplossing daarvoor dan de DVD+ te ruilen voor een van --, of andersom. Het best is als je vooraf kunt vermelden voor welke schijf je zult kiezen.

En dan weer een primeurtje: De tweede DVD is in de maak, en is ook weer een aanrader voor de mensen met een 'Early' model.

Op deze DVD is een soort diashow te zien uit 1959 met de eerste reclamefilmpjes van de Corvaair, plus een uitvoerige toelichting over de motor.

Maar buiten dat, zijn er weer veel interessante filmpjes te zien die zeker voor twee uur kijkplezier zorgen. Deze DVD zal waarschijnlijk ook gepresenterd worden op het nieuwjaarstreffen in Stompatoren.

Groet, Ronald.



'Transmission mount' met scheurtjes in het rubber.



De schokbrekers die ook vervangen zullen worden.

Vakantie 2004

Voor enkelen is de vakantie alweer 'passée'. Wij hebben dat weer gedaan in Frankrijk zoals we dat al jaren deden. Amerika hebben we deze keer laten schieten omdat dit natuurlijk niet elk jaar kan. En dus is het ook geen Corvaair vakantie geweest, hoewel...



De vooroorlogse rechtsgestuurde Panhard & Levasseur. Motor zonder kleppen, en dubbele A-stijl.

Dat wil niet zeggen dat we er geen gezien hebben. We vergaten echter plaatjes te schieten. Zoals altijd tijdens onze vakantie hebben we er weer een rondrit van gemaakt. Dat wil zeggen: eerst kijken waar de minste buien vallen, en dat is natuurlijk in het zuiden en daar dan langzaam naar toe in korte etappes. Een eerste tegenslag kregen we al te verwerken ergens tussen Verdun en Metz, toen er op een tamelijk drukke weg een wiel van de caravan liep. Een hevige klap, en het geratel van de remtrommel op het wegdek, noopte me de hele handel snel aan de kant te zetten. Doordat de wielen van klassieke caravans nog deksels hebben bleven de bouten er in bewaard. Slechts één was er licht beschadigd op de eerste draadwinding. Enfin, omdat het

zo druk, de hele handel nog een eindje verder langs de kant gesleept, en opgekrikt op de pootjes. Toen maar gelijk het reservewiel gemonteerd, omdat ik zag dat de gaten van het oorspronkelijke wiel toch wel wat uitgelubberd waren. Men had me tevoren al gewaarschuwd dat de bouten niet de juiste konus hadden.

Ik had ze meermalen zou moeten controleren. Echter nadat het toch alweer zo'n 500 km goed was gegaan, denk je daar niet meer aan.

De rest van de reis verliep zonder brokken, maar om de twee á drie dagen controleerde ik de bouten wel even.

Na enkele dagen kwamen we in de buurt van de Ardèche waar we een tijdje hebben vertoeft. In de historische plaats Velancay, bezocht ik een automuseum. Het was niet groot en echte klapstukken stonden er ook

niet, maar de inrichting en het assortiment, brachten me ertoe om aan het eind van de dag nog eens terug te gaan en bepaalde objecten nog eens beter te bekijken. Zo stond er een vooroorlogse Panhard met een motor "sans soupapes", ofwel zonder kleppen. Nee, geen tweetakt. Dit mechaniek had cilinderbussen die op en neer konden schuiven om zodoende de cilinders resp. te vullen, af te dichten, een werkslag te kunnen maken, en weer te legen. Het was een imposante auto met aan de voorkant een enigszins panoramische voorruit. Dat wil zeggen, op de hoeken zaten kleine raampjes zodat je kon spreken van dubbele A-stijlen. De collectie bestond verder uit voor- en na-oorlogse auto's, motorfietsen en enkele brandweerauto's van meest Franse makelij.

Een indrukmakende plaats die we bezochten was even ten westen van Limoges, het plaatsje Oradour, of tenminste dat wat er nog van over is. Dit dorpje werd op het laatst van de tweede wereldoorlog door een "sondereinheit" van de Duitse SS uitgemoord en platgebrand. Dit als voorbeeldstelling voor de rest van Frankrijk die zich gedeisd diende te houden t.o.v. van de bezettende macht. De Fransen hebben het gelaten zoals het was en het is nu een herdenkingsoord voor de vele gevallen in die tijd.

Een Panhard CT 24 met "Corvaair belt line", van 1963 tot '67 (het einde van Panhard)





Oradour, een stadje dat on de oorlog vernield werd en nu een herdenkingsoord is.

Het viel me op dat er in de oorlog nogal veel auto's waren in een, toch maar gewoon dorp, zoals er honderden zijn te vinden. De wrakken liggen her en der in schuren, garages, of gewoon langs de straat.

Werkelijk alles was platgebrand. Men waant zich echt in een oorlogsgebied als men door dit dorpje loopt.

Zoals gezegd van Corvairs hebben we niets gezien of het moet die ene zijn die we in het automobielmuseum van Reims zagen. Ik had in een magazine gelezen dat daar een '62 Monza vierdeurs te koop stond voor €1600. Die wilde ik wel eens zien, maar toen we op een dinsdag daar aan kwamen was het juist gesloten.

Een deel van tractorverzameling, zomaar ergens in een wei.



Toch kwamen we binnen. De deur was immers open. Men kwam ons al tegemoet met de mededeling dat ze gesloten waren, maar ik hield het erop dat we juist alleen vandaag in Reims waren, en of ik de auto heel even mocht zien.



Dat kon, onder begeleiding. De Corvair was echter in een dusdanige staat, dat ik het al gauw gezien had. Roest rondom, het interieur was niet om aan te zien, en er lag een motor van een zestiger in. Een vraagje naar gele koplampen bracht onze begeleider naar een kist vol vervangen onderdelen, maar er was niets bij van mijn gading. Ik kon in het weekend nog eens bellen, dan was er een technische persoon aanwezig. Verder zagen we nog een collectie oude tractoren ergens in een wei staan. Een andere interessante bezienswaardigheid is het viaduct van Milau, 2,5 km lang en hoger dan de Eiffeltoren. Kortom, het was eens een vakantie zonder naar Corvairs op zoek te gaan, maar oude en interessante auto's kom je overal tegen.

Boven; Autowrakken in de dorp Oradour. Het viel me op dat er zoveel auto's waren in een gewoon dorp. Ook landbouw- en andere werktuigen lagen her en der tussen de ruines.

Het dorp werd op het eind van de oorlog door een speciale eenheid met machinegeweren uitgemoord en vervolgens plat gebrand.

Er vielen meer dan 600 slachtoffers, meest vrouwen, kinderen en oude mensen..Het is een lokatie die erg veel indruk maakt omdat je er gewoon doorheen kan lopen en je de situatie van destijds kan verbeelden.De Franse overheid maakte er een gedenkplaats van..

Corvairmeeting Muiden, 9 oktober 2004.

Aangekomen in Muiden bij Graaf Floris stond Mike ons al op te wachten; we moesten uitwijken naar de buurman Ome Co, want Floris lag nog op één oor.

Ome Co heeft een groot terras aan de sluis. 's Zomers is het daar met mooi weer genieten van de honderden boten die door de sluis moeten. Kost 'n paar pilsjes, maar de moeite waard. Bij binnenkomst Stella en Jorge begroet en aan de koffie. Hans en Heleen met kleine Koen druppelden binnen. Ome Co hoefde de vloer niet meer te dweilen, dat had Koentje al gedaan. Even later kwamen ook Johan van Rijn met z'n trouwe viervoeter Chevy en Leon en Gerda met de Early Coupé helemaal uit Limburg.

Tijdens de briefing vertelde Mike dat de plannen iets gewijzigd waren. We gingen niet Noord Holland in maar via een toeristische route naar Utrecht om aldaar het Mobilion te bezoeken. Na twee koppen koffie werd de tas vol verrassingen in ontvangst genomen en met de routebeschrijving vertrokken we om 11.30 uur richting Weesp. De route werd vervolgd langs een zeer mooie molen; dit ook ter verhoging van onze culturele kennis.

Onder: De kleine meute op de voor ons gereserveerde parkeerplaats bij het Mobilion



Daar bij die molen, die mooie molen..... die voor het maken van de foto een beetje achter de bomen schuil gaat.

Verder langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Vecht. Door Breukelen en Nieuwersluis, waar in vroeger tijden obstinate dienstplichtigen voor een tijdje werden opgeborgen. Langs kasteel Nijenrode naar de oostkant van de Vecht, richting Utrecht. Voorgerezen door Mike komen we bij het Mobilion aan. We worden ontvangen met koffie met een minimum aan koek voor degene die al lange tijd niet hadden gegeten. Er zijn van die momenten dat Bourgondiërs moeten afzien.

In het Mobilion kregen we een rondleiding. Het is een voorlichtingscentrum van Rijkswaterstaat over alles wat te maken heeft met de infrastructuur en mobiliteit in Midden Nederland. Onder 300 m² glasoppervlak (staat in Guinnessbook of Records) ligt op schaal de plattegrond van Midden Nederland. Heel veel spelletjes voor kinderen; audio- en visuele voorstellingen; druk op de knop, kijk wat er gebeurt en reageer. We maakten er kennis met de vierde-dode-hoek-spiegel voor vrachtauto's. Het duurde even voor we door hadden hoe het werkte!

Koentje kon zijn hart ophalen en heeft de 300 m² schoon achter gelaten!

Mobilion gaat in de toekomst verhuizen, want Rijkswaterstaat wil dit gaan opzetten over heel Nederland. Hans gaat daar met Koen niet naar toe want de vloer wordt daar 6X zo groot!



Ook was er een speciale gids voor ons geregeld

We kwamen tijd te kort. Leon en Gerda vielen bijna flauw van de honger en terecht want zij waren het langste onderweg. (vanaf 8.30u) Op naar AC Lage Weide naast de A2. Daar aangekomen het zekere voor het onzekere genomen en eerst maar tanken want de brandstofmeter van de Corvair van Ruud weigerde dienst. Bij het afrekenen ziet hij de benzine onder de auto uit lopen. Even schrikken, maar gelukkig stopte het gauw. Probleemanalyse: bij het vullen heeft hij wat teveel benzine erin laten lopen; dat is via de overloop op straat gelekt; hij weet nu wel waar het lek zit! Tijdens de verlate lunch vroeg Leon of het mogelijk was via Soestdijk te rijden. Niets is onmogelijk, dus besloten we om binnendoor die kant op te gaan. Hans, Heleen en Koen namen afscheid en gingen richting Dieren. Het was 16.00 uur en de kleine was moe.

Als op de kermis.....



Hans meldde dat hij in 2005 een meeting in de buurt van Dieren wil gaan organiseren. Goed idee in die mooie omgeving. Johan van Rijn gaat kijken wat Noordwijk te bieden heeft voor de Corvairclub in 2005. We zien er naar uit!

Met de overgebleven 4 Corvairs en nog steeds prachtig weer, waardoor de cabrio's open konden blijven rijden, gaan we richting Soestdijk. Daar aangekomen vroeg Mike aan de bewaking van het paleis of we de Corvairs voor het hek mochten zetten voor de foto. Met toestemming 'n paar (tegenlicht) foto's gemaakt met de zon achter de bomen. Leuk toeval: Beatrix verliet juist het paleis. We zagen haar instappen en vertrekken. De volgende dag stond in de krant dat Bernhard last had van benauwdheid!



Ruud probeert nog een konijntje te 'pakken' terwijl de ruitenwisser nog net een 'dode eend' van het scherm veegt.

We vervolgden onze weg binnendoor naar Muiden. Onderweg maant Mike Ruud tot langzamer rijden. In Muiden vertelt hij dat er waarschijnlijk een foto van Ruuds Corvair met een prijskaartje er bij in Amsterdam op de deurmat te verwachten valt.

Onderweg gooit Mike de kap dicht, want Jorge lag als een ijspegel achterin.

Johan verlaat de rij Corvairs en rijdt door naar Noordwijk. Om 18.00 uur stoppen de overgebleven 3 Corvairs bij Graaf Floris alwaar ons een heerlijk etentje wacht.

Later op de avond, als iedereen weer huiswaarts is gekeerd, blijkt Leon onderweg aangehouden te

zijn met een kapotte achterverlichting. Onderweg enigszins verholpen, maar dat bleek niet alles. Het werd een reis met onderbrekingen, veel olie in, onder en aan de auto en veel olie aan de handen. Toch thuis gekomen en nog even een mailtje met het laatste nieuws eruit gegooid. We willen Mike heel erg bedanken voor de goede organisatie, de verrassingen en de heerlijke fles wijn.

Rechts; Even 'plan de campagne' maken, en dan..... de auto's bij prins Bernhard voor de deur parkeren. Beatrix was juist op bezoek. We zagen haar weggrijden in haar verhoogde Ford, die als je goed kijkt rechts voor het lagere deel van het paleis staat.

Later bleek dat de prins ziek was en last had van kortademigheid.

Anemiek en Ruud Keers.

Naschrift van Leon: De ring van Amsterdam verlatend werd ik door diverse automobilsiten gewaarschuwd middels lichtsignalen en gebaren. Er moest iets aan de hand zijn met de verlichting. Dat zou ik bekijken bij het eerstvolgende tankstation. Even voordat dat er kwam, ging een politieauto voor ons rijden met de bekende signalen:....stop.....volgen..... Op het tankstation kregen we eerst de complimenten dat we een heeeeeele mooie auto hadden..... maar zonder verlichting aan achterkant. Of we reserve lampen bij ons hadden? Ja die hadden we! Of we lid waren van de ANWB? Nee maar wel genoeg clubvrienden in de naaste omgeving. Of we nog ver moesten rijden? Ja, helemaal naar Sittard. Of we het even konden repareren. Ja..... en met een draai aan de zekeringen brandden alle lampjes weer en konden we onze rit vervolgen.



Bijna thuis ging een lampje teveel branden; dat van de oliedruk! Motor meteen afgezet. Het vermoeden bleek waar. De dop was van oliepeilbuis geschoten. Vanwege flinke overdruk (blow-by) in het carter wordt de olie door de peilbuis omhoog gedrukt. Adekwate oplossing; revisie! Voorlopige oplossing; stuk van de buis zagen zodat die niet meer tot onder het niveau reikt. Enfin, een paar literjes olie bijgevuld en tien minuten later waren we thuis. En, Annemiek,..... nauwelijks vuile handen.



CORSA CONVENTION LEXINGTON

By Clay Wispell
vervolg van vorige editie

Boven: Achtdeurs Greenbriers (wit met rode band) zijn echt een aparte verschijning. Sommige hedendaags minibussen hebben nog steeds dit veertig jaar oude concept. Van alle Corvair carrosserieën had de Greenbrier de meeste variaties. Zo waren er zes- en achtdeurs versies met of zonder ramen. Daarnaast was er nog een keuze aan ramen aan de zij- en achterkant. Er was zelfs een versie die aan één kant ramen had. Deze uitvoering was besteld door een telefoonmaatschappij en de Amerikaanse marine. De pickups waren er in twee versies; de Rampside en de meer zeldzame Loadside. Als al deze uitvoeringen met de twee- en vierdeurs sedans, convertibles en staion-

wagons samen geteld worden, is de Corvair de auto met meeste carrosserie-varianties.



Hierboven: Een '64 convertible, met een klassieke bumper sticker, ook uit 1964, waarop Barry Goldwater als presidentskandidaat wordt aangeprezen voor de republikeinse partij. Goldwater was in de US ook wel bekend onder de naam AuH₂O.



Hieronder: Niet vaak te zien: een niet wit of blauwe Lakewood.



Boven: Een zeldzaam en mooi set Kelsey-Hayes spaakwielen op een convertible werd aangemeld voor het concours. Als je echt geluk hebt, zou je een set van deze wielen kunnen vinden. De prijs schommelt dan rond de \$4000. Met een reservewiel erbij, betaal je nog meer. Alle adapters waren voor de EM viergaats trommels. Scott Netherton heeft eens voor zijn LM een vijfgaats gemaakt. Hij is momenteel als enige bekend met een LM op Kelsey-Hayes spaakwielen.

Links: Deze auto met niet standaard wielen in het concours maakte me in de war. Als je de wielkast sierstrips bekijkt is het een '66 of later is, maar als je naar de plaats van het frontornament kijkt is dat anders (1965).



Boven: "Een kudde walvissen" (grapje) Een Utravan wordt dikwijls "walvis" genoemd. Dit echt leuke voertuigen, maar zijn tegelijkertijd leuke configuraties. Het is verbazend dat een 110 pk motor een dergelijke kolos kan voortstuwen. Eveneens verbazend dat het leeggewicht, d.w.z. zonder bedden, meubilair, toilet enz. niet meer is dan dat

van een Greenbrier. Dat komt omdat de opbouw uit een honingraat structuur van aluminium bestaat. Christy Barden uit Colorado had met haar camper enkele jaren geleden een ongeluk. Ze nam Dick Campell uit Californie in de arm om de schade te repareren. Dick is Corvair liefhebber en.... vliegtuig monteur.



Economy Run

Links: Er was veel belangstelling voor de Economy Run (zuinigheids rit.red.) Dit is een foto van de start. Twee rijen auto's en een derde rij begint zich te vormen. In de nacht er aan voorafgaand had het geregend, maar op de dag zelf klaarde het op. Er was een absoluut mooie route te rijden, geheel door het 'paardenland' van Kentucky met prachtig 'gemanicuurde' graslanden, afgezet met witte hekwerken.

Links Stiekum aan een touw hangen. Dat is ook een manier om je benzineverbruik te verlagen.



Rechts: De auto duwen aan het eind van de rit is ook een manier om het verbruik laag te houden. (De deelnemers moeten het parcours binnen een vastgestelde tijd afleggen, om dit soort praktijken onderweg te vermijden. Red.)



Links: Toen Rusty Rose (Cole beker vorig jaar) zijn autocross banden ging opleggen merkte hij speling op een as. Bij inspectie bleek dat een kruiskoppeling kapot was. Hij haalde vlug een nieuwe 'yoke' om nog deel te kunnen nemen aan de autocross. (Hij deed weer mee voor de Cole beker waarvoor dit jaar een aparte klasse was ingeruimd. Het het euvel was op tijd geklaard, maar hij moest wel tussen de runs zijn banden bijpompen.



Onder: ik heb nergens een beter autocross circuit gezien als hier. De banen waren goed afgezet zodat de ongeoefende rijder het pad tussen het woud van pilonnetjes niet hoefde te zoeken.



Boven Deze foto laat zien dat Rusty hulp had. Het zijn alle "senior division" auto's die als gewone auto dienst (kunnen) doen, en niet als museumstuk bewaard worden nadat de conventie is afgelopen. Mike Dobie (links) met zijn witte coupe komt met de nieuwe kruiskoppeling die hij net gekocht had bij een van de "indoor" verkopers. Louis Pinard met zijn zwarte convertible helpt Rusty bij het de- en monteren. Enige jaren geleden scoorde de wagen van Pinard 98+ punten; de hoogste score tot op heden



Rechts: Een wilde spuitbeurt gaat samen met een wilde motorconversie.



Boven: Een Greenbrier kampeerauto. Deze ombouwsets werden in de jaren 60 gemaakt door een aantal fabrikanten voor Greenbriers en Rampsides. (en VW bussen) Ze zijn uiterst zeldzaam tegenwoordig. Als je er al een vindt is die meestal in zeer slechte staat. De meeste delen werden gemaakt van hechthout en dat laat los na langere tijd.

Onder: het "kleine ding" van Warren LeVeque dat al lang voor races gebruikt wordt.



Boven: De verlengde LM van Don Filkins. De deuren van een sedan maken de lengte korter dan die van een coupe zouden doen. Naast het snij- en laswerk moesten ook alle bedieningskabels en stangen worden verlengd. Toen kwam het interieur aan de beurt, dat mooi en elegant gedaan werd. Naast deze auto zijn er op eerdere

conventies nog twee verlengde Corvairs verschenen. Een daarvan was net als deze ook een zes deurs (*in werkelijkheid vijf, red*), maar met een mix van deuren uit coupe's en sedans. Een andere (*EM, red.*) had een niet werkende middendeur. Die was vastgelast om de stijfheid van de carrosserie te behouden.

Ax05 Ook Greenbriers die in de senior divisie zitten, moeten autocrossen willen ze voor de Ed.N Cole beker in aanmerking komen.

Quick story

Ook een "quick story" ontvingen we van Clay Wispell van de North Texas Corvair Association, kortweg NTCA.:

"Mike Dobie (van NTCA) reed zijn hoog geklasseerde Yenka Stinger van Dallas naar Lexington om mee te doen aan de Ed. N. Cole competitie. In het verleden (1992) had hij die ook al eens gewonnen. Dit houdt in dat er met de auto mee gestreden moet worden aan de economy run, de rally en de autocross. Maar voor de autocross leende leende de auto ook aan Set Emerson die er een betere tijd mee reed en zelfs in de klasse won. Toen dat gebeurde dacht ik dat hij daarmee het winnen van de Ed N. Cole Award vergeten kon worden omdat hij niet hoog genoeg zou eindigen. Maar dat was niet zo, en won de Award toch!

Hoe dan ook, zijn Corvair had zich prima gedragen op de conventie.

Toen was het tijd om weer huiswaarts te keren. Mike Boyle, een van onze jongere leden die niet ver van ons vandaan woont, zou hem vergezellen op de terugreis. Carolyn en ik zouden weer vliegen en we maakten een afspraak om de beide Mike's weer te ontmoeten ergens in het noorden van Dallas. Dit om Mike Boyle in onze auto te laten overstappen en hem thuis te brengen. Ze kregen een voorsprong van zes uur voor wij op het vliegtuig stapten, en Mike Dobie kennende ging hij ook "vliegen" omdat hij altijd met



zo'n 80 tot 85 mijl (130-135 km/h) de vaart er in houdt. We kregen een telefoontje toen ze Dallas zouden naderen, dit om een ontmoetingsplaats af te spreken.

Even voor Dallas haalden ze Tom Fricker en Rusty Rose (vorig jaar de winnaar van de beker) in. Beiden hoorden een raar geluid aan Mike's auto en belden hem met het mobieltje op. Hij antwoordde hen dat hij niets merkte en dat het vermogen nog goed was. Hij wilde doorrijden tot de ontmoetingsplaats en daar wel eens even kijken. Tom en Rusty volgden hem. Toen hij de parkeerplaats op reed was duidelijk te horen dat er iets niet goed zat. Bij lagere toeren was er een klepperen als van een losgelaten klepzitting te horen. We dachten aan een uitlaatklep. Maar er was geen vermogens verlies?

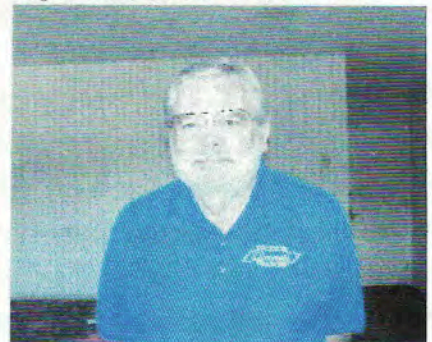
Om meer schade te vermijden, werd Tom Fricker's auto van de

trailer gehaald en die van Mike erop. Mike Boyle in onze auto en we gingen naar huis.

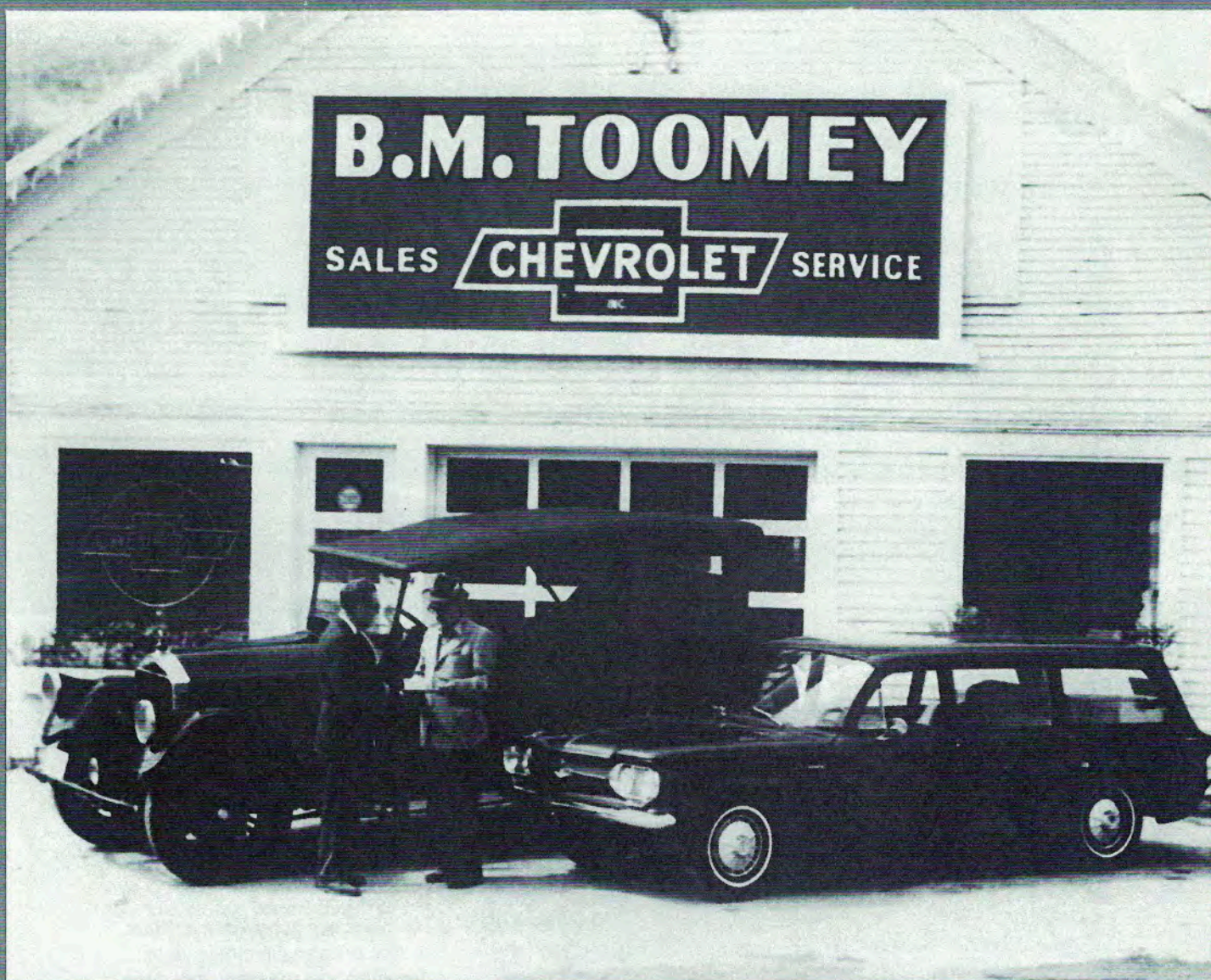
Het volgende weekend vierden we de verjaardag van onze club bij Mike Dobie thuis, en hadden de gelegenheid om nu eens te horen en te zien wat er nu eigenlijk aan de hand was geweest.

Het bleek een gebroken tuimelaar te zijn; een van die mooie, dure, degelijke, van rollagers voorziene "roller arms"!

Gelukkig een makkelijke reparatie, en enige dagen later liep de auto weer als vanouds....



Met dank aan
Clay Wispell



Dit is de heer Vrest Orton (met hoed), eigenaar van de "Vermont Country Store". Op de foto is te zien hoe hij zijn 1925 Pierce Arrow inruilt op een nieuwe 1961 Corvair 700 Lakewood stationwagon bij Toomey Chevrolet in het centrum van Manchester, in de staat Vermont. Dhr. Toomy staat links op de foto.

Inmiddels is Dhr. Orton overleden, maar zijn zoon drijft nog steeds de Vermont Country Store, die inmiddels bijna zestig jaar bestaat. Dehr Toomy leeft nog steeds (1996) , en zoon zoon werkt nu voor Dhr. Orton's zoon.

Het Chevrolet dealership heet niet meer Toomy's, maar is wel nog steeds op dezelfde locatie gevestigd in een nieuw gebouw. (foto: Lyman Orton en Bill Cotrofeld).

Hoe komt ons blad tot stand?

Ons blad komt 5 keer per jaar uit. Dat is zo bijna elke 2,5 maand dat er kopij verzameld moet worden om serieuze artikelen te kunnen schrijven. Zelden wordt er iets in zijn geheel overgenomen. De eenmans redactie streeft er naar zoveel mogelijk eigen verhalen van onze leden op te nemen omdat deze het best gelezen worden. Niet zelden komt me ter ore hoe anderen dit of dat gedaan hebben. Reisverhalen waarin oude auto's in het algemeen voorkomen, kunnen interessant zijn omdat men van de hedendaagse geschiedenis op de hoogte wil zijn, of er nog eens op vakantie wil gaan. Vergelijk dat met delen van een autoprogramma op tv. Ook worden artikelen uit buitenlandse boeken vertaald. Kopij van leden wordt meestal in twee kolommen gezet, of ze worden kant en klaar aangeleverd. De rest bijna altijd in drie kolommen. Als er dan het een en ander aan kopij voorhanden is

Dat wil zeggen; er wordt rekening mee gehouden waar er foto's in gemonteerd worden.

blad is dan in feite klaar. De A3's gaan dan naar de kopieerder. Na ruim een week komt alles retour,



Meestal worden deze gemaskeerd, door er op die plaats een vak te snijden waar de foto achter geplakt wordt. De foto's worden zelden versneden. Zeker de foto's die retour moeten zullen na het kopiëren geheel ongehavend uit de opmaak komen.

Het verpakken met papier van de rol; een paar postzegels erop en ze kunnen verstuurd worden.

en kan er met 'vergaren' begonnen worden; dat is het op de volgorde leggen van de losse A3 bladen. Als dat gebeurd is worden de bladen gevouwen. Met een zelf verlengd nietmachinetje worden er dan twee nieten in gejaagd. De bladen worden dan in een omslagpapier gevouwen die dichtgeplakt wordt. Bladen die naar het buitenland gaan krijgen een enveloppe. Dan begint het adresseren. In het verleden hadden we de beschikking over zelfklevende adres-etiketten, maar die bron is opgedroogd. Nu staan de adressen op A4tjes in de pc. Deze worden regelmatig gewijzigd (lid af, nieuw lid, verhuizing). De adressen worden geprint, uitgesneden en stuk voor stuk op de omslagen geplakt. Een paar postzegels maken een verzending compleet waarna het naar jullie verstuurd wordt.

Het maken van een nieuwe editie duurt ongeveer een week. Dat wil zeggen als er kopij binnenkomt die in "Words" gezet is. De tijd hier aan voorafgaand, worden er alle mogelijke interessante en minder interessante artikelen verzameld. Dus blijf sturen!
LJ.



wordt die op de pc gezet. Ook de uitgite datum begint dan te naderen. Er zijn pagina's die regelmatig terugkomen zoals advertenties en de colofonpagina. Deze worden in de tekst van het voorgaande blad gewijzigd. Als de tekst pagina klaar zijn, worden zogenaamd opgemaakt.

Vouwen en nieten. Een berg werk is er al aan vooraf gegaan.

Dit alles gebeurt per A4 pagina. Als alles klaar is worden de A4tjes aan elkaar geplakt zodat we een A3 vel, ofwel dubbel A4 hebben. Het neemt ongeveer een week aan werk in beslag om een blad samen te stellen. Een origineel van het



Hier gebeurt het; telefoon, pc, fax, printers scanner enz.



Een klein deel van het archief. In kist hangmappen. Ook wat papiervoorraad.



Boven: Twee copiers staan tot onze beschikking
Onder: Achter in de hoek Corvairst archief.
Links van het midden drie dikke woordenboeken voor vertaalwerk.



Hoi Leon,

Bedankt voor het mooie blad. Ik heb net jouw verhaal gelezen en kan me er helemaal in herkennen. Ook ik zag als kind een auto waarvan ik dacht, wat een gek ding. Luchtroosters in de kofferbak. Alle bagage nat. Uiteindelijk heeft dat me gevoelig gemaakt voor Corvairst. Wat ik ook herken is het verzameleffect. Bij mij is dat gebeurd met de A-bodies, waarvan ik nu twee Celebrities heb, waarvan een station die je laatst gezien hebt. Dan heb ik nog twee Buicks waarvan ik nu een daarvan rijdt. De andere staat ook bij me voor de deur, maar opgeschort en onverzekerd. Dan heb ik bij mijn vader nog een Oldsmobile voor de deur staan. Ook onverzekerd, en deze krijg ik maar niet aan het rijden. Dat zou ik graag willen om te controleren of de bak nog goed is en de stuurinrichting. Die Olds heb ik gekocht voor de onderdelen. Als ik op de sloop zou moeten kopen wat ik voor die andere auto's nodig heb dan levert die Olds me een paar duizend Euro op terwijl ik er maar 100 voor betaald heb. Maar ik wordt nu geconfronteerd met mijn koopwoede. Het gaat allemaal veel langer duren dan ik dacht en de Greenbrier is het kind van de rekening. Het begint nu allemaal een beetje een last te worden en het vreet een beetje aan me. Ook dat gepruts langs de straat bevalt me niks. Mijn probleem is dat overal wat staat en ik continue misgrijp. Maar misschien moet ik dan toch ook maar zo'n transporteur huren om die Olds in Wijk bij Duurstede te krijgen. Trekken kan niet meer want ik heb de achterremmen al op een andere wagen gezet. En remmen met alleen de voorremmen valt toch tegen. Wat ben ik ongeveer kwijt aan huur van zo'n ding voor een halve dag?

Al met al kom ik tot de conclusie dat je voor een autohobby gewoon een hoop erf om je huis moet hebben anders wordt het toch al snel een armoedig gedoe.

Nou, dit moest ik eens even kwijt aan een ingewijde.

Groet,
Wim

Subject: Schweizer Corvairstgrüsse

Hallo Leon
Gratulation zu Eurem 2. Preis beim Chapter News Award 2004.
Mir geht es leider auch so, dass ich kaum etwas verstehe.
Wenn ich sehr schnell lese, kann ich doch die Hälfte verstehen.
Würde mich einmal interessieren, was die Herstellung eines Heftes kostet, respektive, wie Ihr das finanziert.

Gruss Urs

Subject: film nieuws!

Ha Leon,

voor het volgende blad wil ik...

Bonjour Leon

Je suis bien content que tu ai reçu le 2eme prix des revues de Club

Je te félicite et c'est bien mérité à mon avis.

As tu avancé sur tes Corvairst?

Et tes sorties? réussies?

Ma 140 convertible marche tres bien malgré quelques fuites d'huile elle est plus confortable que la 62 convertible.

amicalement PAUL

...op een juist een corvairst promotie filmpje!

Voor de rest wil ik ook nog eens lekker klagen over de mensen van de club..
Zoals Leon dit al vaker heeft gezegd, vaak komen dezelfde mensen aan het woord in het blad en ook heel vaak komen dezelfde koppen op een meeting, ik heb zoiets van als er al een komt vindt ik dat leuk en zeker de rit er naar toe dat zie ook een beetje als een avontuur. Ik snap dat mensen het druk kunnen hebben maar het is wel toevallig dat als er een clubdag is dat men helemaal niet kan...word dan geen lid.

Ik zelf moet ook nog een huis die ik moet verbouwen en ik heb een vriendin en kleine waar ik rekening mee moet houden... maar ze houd ook rekening met mijn hobby en dat betekent dat als het een keer gebeurd dat er een clubdag is dan kan ik daar gewoon heen, toch niet zo moeilijk toch? Je auto is wegenbelasting vrij en ontzettend veel benzine drink deze amerikaan toch niet...?

Ik heb vele andere vrienden met amerikanen en die ook lid zijn van een club en die zeker niet zo'n bijzonder blad als dat van ons maar die wel met z'n alle naar een meeting gaan of er met z'n alle zijn, ik bedoel je bent toch gek op deze auto of niet? Nou is Leon wel de grootste corvairst nut maar ik neem aan dat ieder dat wel een beetje heb...

Dus laat nou eens merken dat we echt een Club zijn en met z'n alle een stappen gaan ondernemen om eens naar een clubdag te komen en ga GVD toch eens schrijven over je restauratie of frustratie en iedereen heeft tegenwoordig de mogelijkheid om een digitale foto te maken dus maken die foto en opsturen!

Ronald.

Technische tips

Maten van wielen en banden.

Een van de dingen die de mensen vaak willen veranderen aan hun Corvair zijn de banden en wielen. Het maakt hun auto zichtbaar 'sneller' en meer uniek.

Het kan erg frustrerend worden als men er maar 'iets passends' op legt. Dit artikel is een handleiding om Corvairbezitters te helpen zoeken naar andere dan standaard wielen. De leden van Northern Virginia Corvair Club hebben een bijdrage gedaan om dit artikel tot stand te brengen. Laten we beginnen met de afmetingen die gebruikt worden bij een wiel.

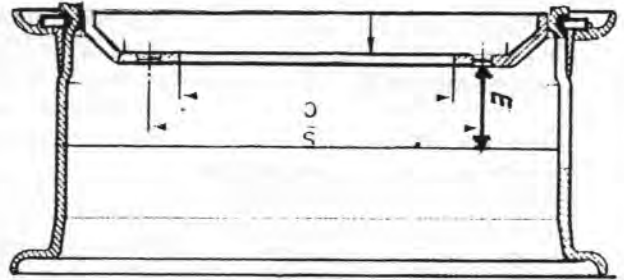
Diameter: Dit is de verticale maat van een wiel, gemeten vanuit het bed waar de band in ligt.

Alle Corvairs hebben standaard 13 inch velgen.
Breedte: De afstand tussen de twee bedden waar de band op ligt. Zowel de 'Early' (EM) als de 'Late Model' (LM) Corvair hebben 5,5 inch tussen de velgranden, daar waar de rand van de band op ligt.

Wielgatenpatroon: Ook wel 'steek' genoemd. Dit is het aantal gaten waarmee het wiel wordt vastgezet en de afstand ten opzichte van elkaar. De EM hebben vier gaten die op een afstand van 4,5 inch van elkaar zitten (4 X 4.1/2). De LM's hebben vijf gaten op een afstand van 4.3/4 inch van elkaar ofwel 5 X 4.3/4.

stuurarmen monteren kan aan de voorkant een optie zijn. LM's kunnen aan de voorkant velgen van 7 inch bergen, en achter zelfs 8".

Bij het monteren van andere wielen, moet de band op hetzelfde punt gecentreerd zitten als bij het



standaardwiel. Dit kan men berekenen door de backspacing (e-maat) te meten. Deze maat is wel de belangrijkste omwille van de volgende redenen; Als de band niet gecentreerd is zullen de wielagers overmatig slijten omdat de belasting niet gelijk is; de band zal de binnen- of buitenzijde van het scherm raken; en de auto zal gaan 'huppelen' als de banden op een zijde belast worden.

Als je een breder wiel gat opmeten, tel dan de helft van de toegevoegde breedte bij de standaard-'backspacing' voor het nieuwe wiel.

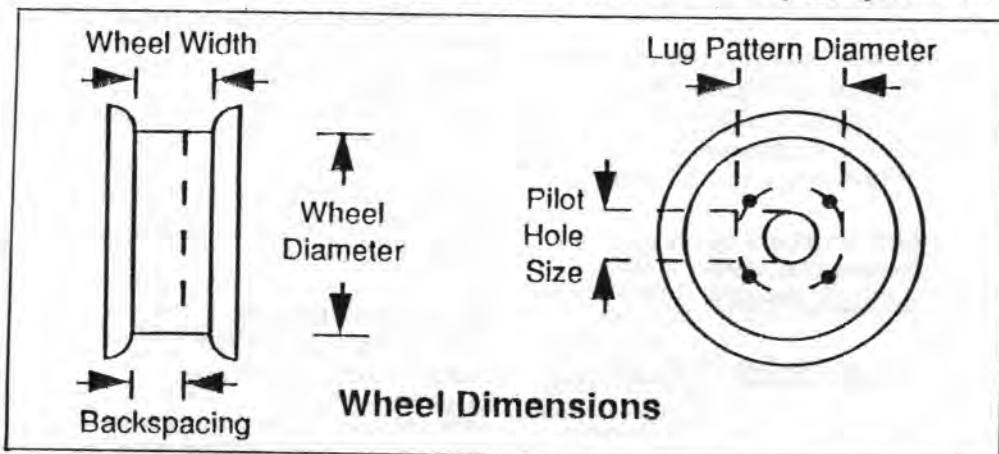
Als je werkelijk grote wielen onder je Corvair wil monteren, is het het beste om de wagen op te krikken, de veren verwijderen zodat de ophanging versteld kan worden binnen zijn mogelijkheden, dan een paar standaardwielen (met banden) monteren en de werkelijke beschikbare ruimte opmeten.

Het naafgat in het midden van de velg is bijna alle gevallen even groot, maar moet ook opgemeten worden, want dit dient ook om het wiel op de trommel te ondersteunen.

En natuurlijk gaat het wiel niet op de trommel als het te klein is.

Nu de wagen laten zakken tot normale werkhoopte en kijken welke ruimte er nog over is. Aan de hand hiervan kan er een type band uitgezocht worden, met de aantekening dat de hoogtemaat maatgevend is. Het is natuurlijk ook van belang voor welke banden gekozen wordt i.v.m. het comfort en de grip die men er van verwacht. Aan de hand van deze maat de beschikbare ruimte opmeten onder extreem ophangings gebruik. Als die ruimte beschikbaar is kunnen de brede wielen vol vertrouwen gemonteerd worden.

Corsa Communiqué '92 Bryan Blackwell/LJ



Terugliggende ruimte ofwel e-maat: De afstand vanaf het buitenste bandbed tot de plaats waar de flens de trommel raakt. Bij alle standaard Corvairwielen is dat 3 7/8 inch. In Europa wordt deze maat e-maat genoemd en wordt dan tot de helft van de velg gemeten.

Gat voor de wielnaaf. Dit gat in het midden van de velg is in alle standaard gevallen 2 7/8 inch.

Omdat het standaard gatenpatroon van Chevrolet 5 X 4 3/4 "is, zullen er veel Amerikaanse wielen passen op de Corvair van het tweede model.

Het patroon voor de eerste modellen is een beetje ongewoon voor de Amerikaanse industrie. Maar deze maat is meer standaard bij de Japanse auto's als Mazda, Toyota en Nissan. Met 14 en zelfs 15 inch velgen zullen deze op de Corvair passen, maar bij de EM's mag dit niet meer dan 6 inch zijn omdat dan de stuurarm te dicht bij de bandenwang komt. Dit kan achter aan de schokbrekers ook gebeuren. Korte

Advertenties

Nederland:(aangeboden)

Lakewood 700 DeLuxe 1961
Powerglide, licht bl. vr.pr. €5750
M.Cramer 020-6929425 of
m.cramer@planet.nl

Greenbrier 1963.
Keiharde auto met 2 nieuw beklede banken kleur blauw. Auto moet gespoten en gemonteerd worden en mist de voorruit. Sittard 06-12823052

Corvair Monza conv. (ex T. vd Honert) vr.pr. E.3250 marktplaats Gouda. Tel.06-53831840

Corvair Monza sedan 110pk
Wit. Goede staat E3250 M v. Sas Eindhoven, 06-23682317

Corvair Monza sedan, motor in '99 gerev. E.3500 T. Matos Fernandes 06-55721466

Corvair Stationwagon '62
compleet maar slechte st. €2600
Noordhuis Classics Nieuwleusen

Corvair Monza conv. '62
Red. Staat, prijs onbekend.
Noordhuis Classics Nieuwleusen

Corvair Corsa bj. 1965,
4 speed, cabrio, schade/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 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
(Gezien 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)

Nieuwe accu voor EM Corvair
Moet nog geladen worden; € 50
R. Vijsma tel. 078-63 14 108 of
RonaldV@pluspoint.com

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
mrcramer@chello.nl

Stoelen model '67 zwart,
Rugleuning prima, zitting
gescheurd, ook in delen €10p.st.
Tel. 046-4516323 of
j.m.l.janssen@zonnet.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. j.m.l.janssen@zonnet.nl

Onderd./diversen (gevr.)
Achterwiel remdelen LM
j.m.l.janssen@zonnet.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

Diverse FC's uit de collectie van
THomas Stingl . Ook '62
stationwagon. Zie website
www.corvair.de contact:
ts@corvair.de

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

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

European Wedding



Nuptial photo of Ron Heinen and Ingrid Janssen. 1962 Monza convertible of Gerard Naseman, and 1962 Monza coupe of Leon Janssen, both of the Corvair Club Nederland.