

Corvaair Club Nederland



corva

CORVAIR SOCIETY
OF
AMERICA



7^e JAARGANG

5

Corvair

Hier is ie dan eindelijk....

de Corvair DVD met unieke beelden van weleer

Met vele dealer filmpjes en originele commercials. Ook 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 promotiefilmpje bij!

Presentatie vrijdag 7 januari ca. 21.00 uur tijdens nieuwjaars-

bestellingen kunnen per e-mail worden
aangemaakt 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 vrijetijdswork, dus bij meerdere bestellingen kan het even duren voor je ze thuis hebt.

Volume one

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



Van de redactie

Het aantal getrouwe inzenders van kopij is stabiel gebleven, maar het is steeds moeilijker om telkens weer een gevarieerd blad te presenteren. Misschien leggen we de lat wat hoog voor onszelf en moeten we voor de toekomst gaan inperken. Er is niet veel animo te zijn om eens een eigen artikel in ons blad te plaatsen.

Het afgelopen jaar is er niet veel van een meeting gekomen. Een noodoplossing vormde de Muidenrit laat in het najaar. Maar met vijf deelnemers is dat ook al niet om veel over te schrijven. Toch werd dat gedaan door een van onze trouwe leden die altijd aanwezig zijn.

Eens hoorden we van een lid, dat wanneer je achter het toetsenbord zit en begint te schrijven, er zoveel in je hoofd komt dat je er echt plezier in gaat krijgen!

Het was nog even spannend óf er nog wel een blad kwam voor de feestdagen. Juist toen we nagenoeg alle teksten, met foto's ertussen klaar hadden, verdween het hele spul. Gelukkig werd dit na een telefoontje hersteld.

Met het nieuwjaarsreffen voor de boeg kunnen we alvast plannen maken voor volgend seizoen. Dat kan dan naar voren gebracht worden. Het valt trouwens op dat het nieuwjaarsreffen beter bezocht gaat worden dan vroeger. Of het dat komt door de Corvair- CD presentatie van RonaldVijsma?

Volgend jaar beginnen we aan onze achtste jaargang van het blad. Het zal er een worden met weer verslagen van bezochte meetings, dé conventie, en natuurlijk de ritten. Verder de ontwikkelingen van de Corvairs van enkele leden, en voor de rest vertaalde artikelen uit oude Corsa

Communique's. Als je vind dat er eens iets anders in kan, dan horen we dat graag. In dit nummer geven we een voorzet... Wellicht heb je ons vakantieverhaal gezien, waar niet één foto, en slechts heel weinig tekst over Corvair in stond. De ANWB schrijft toch ook niet alleen over gestrande auto's in haar blad! De Zwitsers hebben en hele pagina met moppen in hun blad! Kortom we mogen het blad niet saai laten worden, om na het bekijken van de plaatjes gauw in een kast te bergen. Wij als redactie doen erg veel moeite om interessante en leesbare informatie bij jou in de bus te krijgen. En voor dit contributie geld krijg je dat nergens anders.

Behalve veel inspiratie wenst de redactie iedereen niet alleen veel kijk en lees plezier, maar ook vrolijke kerstdagen, en een gelukkig nieuwjaar.

Colofon

7^e jaargang nr.5
dec./jan./feb. 2004/2005
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.corvairclub.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.

Geboorte

We ontvingen het bericht dat op 23 november het gezin van de familie Tesselaar uit Dieren is uitgebreid met een stevige zoon. Zijn naam is Bram en hij woog bij zijn geboorte 4140 gram bij een lengte van 53 centimeter. Wij wensen de ouders, Heleen en Hans, alsmede broertje Coen heel veel geluk met de nieuwe telg. En moge hij straks als de ouders wat op leeftijd geraken, het stuur van de heel mooie '66 coupe over nemen.

Kopen via internet

In het novemnummer van Corsa Communique stond een omvangrijk stuk ingezonden door Bill Cotrofeld, sedert lange tijd Corvair-onderdelen leverancier en restaurateur. Hij sprak over Corvairs die via het internet, met name e-bay aangekocht waren, en waarvan de kwaliteit op z'n zachts gezegd, zeer dubieus was. Dit ondanks dat er door de verkopers bij hoog en laag werd beweerd dat de auto's resp. restaureerbaar en in goede staat waren. Een er van kon direct naar de schroot. Dus ben gewaarschuwd, en

ga heel voorzichtig te werk als je via e-bay of een andere site een Corvair of wat dan ook wil kopen. Beter nog, ga eerst kijken als je die mogelijkheid hebt of probeer iemand in vertrouwen te nemen die voor je gaat kijken. En anders.... doe het gewoon niet!

Agenda

Januari

2 Restoration show Donington
8 documentatiebeurs ...
8/9 kever winterfestijn
14/16 Inter Classics Maastricht
14/16 Swiss Winter Raid
21/25 Scottsdale
22/23 Super Oldt. Fest. Leiden
27 Monte Carlo Historique
29/30 Flanders Coll. Cars Gent
30 Swap meet Donington
februari
4/6 Bremen Classic Autoshow
10/20 AutoRai
12/13 Int. Oldt, beurs Rosmalen
25/27 Int. Hist. Motorshow Coventry

Stukje historie van een dynastie

Het volgende verhaaltje lezen we in de laatste uitgave van onze franse collega's: Op vijftienjarige leeftijd reed Laura en haar vriendin Judy Dykes al rokend en pratend over de Farm Road en de State Route 349 in de '63 Chevrolet van haar ouders. Bij een kruising zagen ze een stopbord niet, en met een snelheid van 90 km per uur knalden ze in de flank van de '62 Corvair van Michael Douglas (niet de bekende filmheld) Deze kreeg helaas geen kans meer om te protesteren, want hij overleed op weg naar het ziekenhuis. Tegen Laura is nooit een aanklacht ingediend. Over welke Laura hebben we het? De huidige 'first lady' werd toen al goed beschermd. Uit: presse de la cité Kitty Kelly

Nieuwe leden, oude bladen

Er zijn leden die zoeken naar oude jaargangen van ons clubblad. In de loop van de jaren zijn er heel wat nieuwe leden bijgekomen, maar ook evenveel die afgehaakten. Vaak worden de clubbladen met een verkochte auto meegegeven. Van de voormalige leden hebben we nog adressen. Diegenen die zich de moeite willen doen om te proberen aan oude bladen te komen, kunnen bij de redactie adressen en telefoon nummers opvragen.

bladen te komen, kunnen bij de redactie adressen en telefoon nummers opvragen.

'Marktplaats'

Op de Marktplaats site stond onlangs de voormalige '68 conv. van Taco v.d. Honert te koop. Taco verkocht de wagen aan Wouter Vles, maar deze heeft inmiddels opgezegd en de wagen weer verkocht. Daarna stond hij voor even op de site voor de redelijk zachte prijs van E.3500. Dries de Wit deed een bod, maar kort daarna was hij weer van de site verdwenen zonder dat Dries iets te horen kreeg. Wie weet waar de auto gebleven is?

Corvair Parts On-line

On-line Store: www.corvairdoctor.com

Parts and Repairs you can count on



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

Corsa

Guus de Haan liet ons weten dat zijn Corsa nu aardig begint te lopen. Omdat de oude lekte heeft hij onlangs een nieuwe carburateur uit Amerika laten komen. Potentieel brandgevaarlijk, en daar kan de dame hiernaast over meepraten. Met een kostbare restauratie achter de rug geen risico. Maar het werd ook wel eens tijd dat we de wagen te zien krijgen. We laten ons verrassen

Origineel

In ons voorwoord schreven we er over dat niet alledaagse anecdotes, foto's of verhalen in ons blad kunnen komen. Hieronder een foto van een clublid, die heel erg origineel over straat wil gaan! Zo kan iedereen zien bij welke auto ze hoort. Die auto moet wel nog even in elkaar gezet worden.



Corvair Club
Nieuwjaars-
treffen
Stompetoren
Vrijdag
7 januari
Presentatie van de
Corvair DVD's

You Can Rely on Clark's Corvair Parts Inc.

- Customer service beyond expectation
- Giant, easy to use catalog in print or online
- Four tech support people
- E-mail answers to your questions, usually in 24 hours
- E-mail confirmation of your order the day it is shipped, if we have your e-mail address
- Interactive web site with up-to-date prices that are easy to get! Just enter any part number or click on any catalog item for prices, full information, and lists of related NOS, used, or performance parts
- Correct, quality parts and the leader in repro parts
- The only Corvair vendor licensed with General Motors



We care about your satisfaction!



Clark's Corvair Parts,® Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
 fax: 888-625-8498 • www.corvair.com • email: clarks@corvair.com



Adres: Nieuwjaarstreffen
Stompetoren
Noordervaart 124
 (bij de stompe toren)

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 22
Corvair Affair. Mike Knepper

'Een dijk van een auto!'

1966 - '69

De Corvair was plotseling sterk in onmin geraakt en werd door sommigen als een paria beschouwd. Men verwachtte dat Rod Serling naar voren zou treden om uit te leggen waarom de auto in de verdoemenis was geraakt en nu verloren liep in de schemerzone van de automobiel-sector. Het zou zich spoedig recht zetten. Helaas was Serling niet in staat om als Corvair-redder op te treden, en de verdoemde auto ging over naar het modeljaar, 1966.

Het jaar 1966 was er in het begin een van zwanenzang. De Corvair werd in bijna ongewijzigde uitvoering voortgezet, dit tot zijn laatste adem in mei 1969. En dat is een lange tijd voor een uitgestelde executie die de veroordeelde te wachten stond.

Maar zelfs gedurende deze zwarte jaren waren er een paar momenten van opluchting voor de Corvair liefhebbers. Vanaf 1966 was de Corvair veruit de beste, die ooit gemaakt werd.

Ofschoon GM het oordeel al in het voorgaande jaar had uitgesproken met de mededeling "geen verdere ontwikkeling meer", en dus de knop min of meer al had omgedraaid, werd de '66er toch een betere auto. Beter dan de auto's die in 1965 geproduceerd waren.

De modellenlijn was in essentie hetzelfde. Alleen wat betreft de Greenbrier waren de verkoopcijfers zo geminimaliseerd dat zelfs de meest toegewijde Cor-

vairliefhebber zijn dood kon voorspellen. Maar al het andere van 1965 was er nog; twee 500's, drie Monza's en een stel Corsa's. Voor hen die de verkoopstatistieken niet bekeken, leek het alsof de zaken gewoon door gingen. Tot mechanische rafinesse behoorde een sterkere en vloeiender schakelende transmissie, zowel voor de drie als

wis-was installatie, en een buitenspiegel waren nu standaard in plaats van optioneel als vorig jaar. De 500 kreeg standaard een veelheid aan extra's zoals een sigarettenaansteker, jashaakje, afsluitbaar handschoenkastje en Binnenverlichting. Hij had ook een



vierversnellingsbak. En de driebak had hierbij ook een synchromeschering gekregen in de eerste versnelling.

Onder de 'kin' van de wagen verscheen een spoiler om bij hoge snelheden wat stabilisatie te bieden, en om een nog beter brandstofverbruik te verkrijgen. Dit al jaren voordat het echt ging meetellen in wagens uit de standaard klasse van de tachtiger jaren. Ook werd de bandenbreedte vergroot met een halve inch, van 6.50 tot 7.00, wel nog steeds op de oude 13 inch velgen. Een nauwkeuriger inspectie van de '66 Corvair leerde dat de wielkast sierlijsten smaller dan de vorige waren geworden, en nu uit een stuk bestonden. De achtergrille was opnieuw veranderd, deze keer was teruggegaan naar het model van één opening.

Een zacht gevoerd dashboard, zonnekleppen, achteruitrijlampen, ruitenwissers met twee snelheden

vernieuwde en verbeterde bekleding, de beste die hij ooit gehad heeft. En tijdens het productiejaar kwamen er ook nog eens gordels op de achterbank. De Monza's en Corsa's kregen nieuwe kuipstoelen met metalen knopen erin.

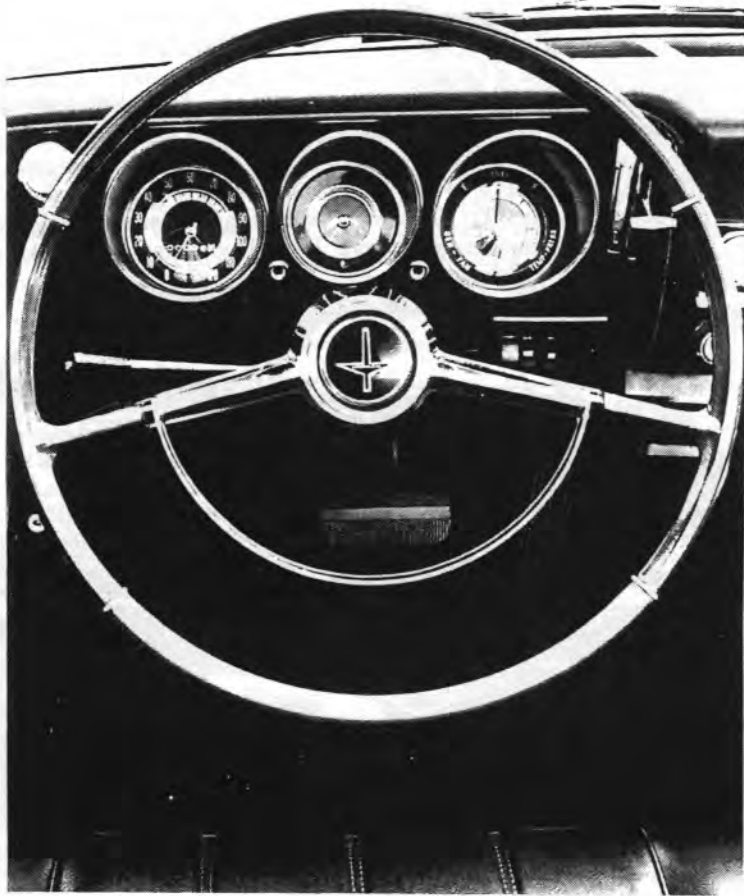
Voor elke Corvair was er een keuze uit motoren. Voor de 500 en Monza modellen kon men kiezen uit de 95 met de nieuwe driebak, tot 140 pk met de vier-snellingsbak. De 110 en 140 pk motoren waren natuurlijk wel duurder alsook de 4-bak en de automatisch 'powerglide'. Voor de Corsa was de 140pk weer standaard en de 180 turbo optioneel; alleen voor dit model.

Een speciaal sportset was nu ook leverbaar. Dit hield in; een extra stijve vering, 'heavy duty' schokbrekers en kortere stuurarmen (16:1, ofwel drie draaien van aanslag tot aanslag). Het sportstuur van namaakhout was nog steeds leverbaar alsook spaakwieldeksels met drie vleugelige 'wielmoer'.

De positraction in het differentieel was leverbaar op de 3.55

en 3.27. Voor de Monza en Corsa waren er drie





Op de volgende pagina zien we de voor- en achterkant van het 1966 model. Duidelijk is te zien dat het knipper-(stads)-licht aan de stuurzijde iets schuiner staat dan dat aan de andere kant. (leg er maar eens een latje langs). In alle modeljaren van de tweede serie is dat zo gebleven.

Links; Het instrumentenpaneel van de Monza. De drie grote klokken onderscheiden zich wezenlijk met die van het Corsa model dat voor de middelste wijzer vier kleinere metertjes telt.

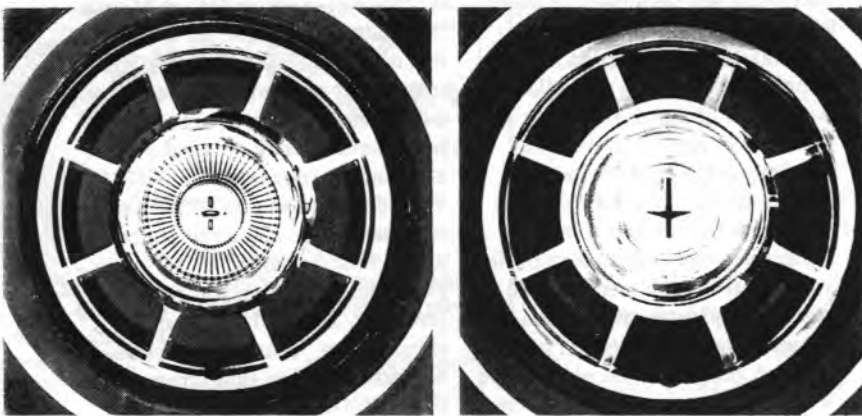
De wieldeksels hebben slechts in het centrum een andere typeaanduiding voor de Monza en de Corsa modellen. Dat geldt ook voor de ornamenten op de zijflanken van de voorschermen.

Onder: Ofschoon met het retoucheren van deze foto er iets te onstuimig te werk is gegaan bij de dakhoeken, zijn de mooie lijnen van het vierdeurs model toch trendsetter geweest voor vele ontwerpers.

De vierdeurs hardtop uit de tweede serie mag gezien worden als het mooiste ontwerp van de Corvair gedurende zijn hele productieperiode.

De halve B-stijlen waar de voorste deuren op sluiten en de achtertse scharnieren, waren uniek voor de kleine Amerikaan. Men zag deze constructie slecht in de dure limousines van GM en Chrysler.

De vierdeurs Corvair begint in Amerika een zeldzaamheid te worden. Er waren al weinig van geproduceerd, en wat er overgebleven is, is meestal cabriolet en coupé. De verkoop van de vierdeurs sedan ging zo slecht dat GM na 1967 met de productie is gestopt.





kleuren bij gekomen dat jaar; Marina blauw, Lemonwood geel en Chateau grijs (in feite waren deze kleuren iets veranderd en hadden ze andere namen gekregen. red.)

De veranderingen voor 1966 waren dus relatief klein, maar vormden wel aanmerkelijke verbeteringen in het rijresultaat.

Maar de knip bleef dicht voor grote uiterlijke veranderingen. Het chroom was een beetje veranderd op de neus, en de blauwe kleur van de driehoek in het embleem was rood geworden. Het embleem zelf bleef identiek tot op het eind.

Het Corvair logo verhuisde van het voordeksel naar de frontplaat. Ook was er minder chroom verwerkt in de achterlichten, en een decoratieve fijne belijning langs de carrosserie werd nu weggelaten.

Een paar kleine extra's op de Corsa die in '65 optioneel waren, werden nu standaard.

Nog steeds deed men alsof er niets aan de hand was. De verkoopcijfers echter gaven andere signalen prijs. Slechts 103.743 stuks van het model 1966 werden verkocht.

Het publiek had er geen lucht van gekregen dat het einde reeds getekend was, maar begon toch steeds meer weg te blijven. Natuurlijk was de Mustang voor een groot deel de schuldige, maar er was ook een hevige competitie gaande tussen GM's eigen Chevy II en Malibu, met op enige afstand sommige modellen van Buick, Pontiac, Oldsmobile, alle middenklasse auto's.

En ofschoon in de rechtzalen de druk wat was afgenomen, was de schade toch al berokkend. Dit was het laatste jaar dat de Corvair een respectabele schijn ophield voor wat betreft verkopen.

Wordt vervolgd



Mijn A-bodies

door Wim Smit

In een paar nummers van ons blad heb ik jullie op de hoogte gehouden van de motorrevisie van mijn Greenbrier. 2004 moest het jaar worden van 'starten, lopen', maar het liep anders. De afgelopen twee jaar werd ik steeds meer in beslag genomen door mijn andere automobielen, de zogenaamde GM- A-bodies. De Greenbrier raakte daardoor op het tweede plan. Omdat dit de meeste van jullie ook wel zal interesseren dit keer dus een verhaal over mijn andere GM auto's. In 2005 hoop ik dan eindelijk die Greenbrier eens op de weg te krijgen.

Chevrolet Celebrity 2.8V6 injectie, automaat

Het verhaal begint voorjaar 2003. Ik heb dan net een vervelende deuk in de voordeur van mijn Chevrolet Corsica uit 1990 gereden en het wil maar niet lukken om op de sloop een goede deur te vinden in dezelfde kleur. Met deuken wil ik niet rijden maar uitdeuken wordt te duur. Ik heb er al vijf jaar mee gereden dus een mooi moment om eens naar wat nieuws uit te zien. Nou ja nieuws, het moet weer een oude Chevrolet of iets dergelijks worden. Op marktplaats valt mijn oog op een Chevrolet Celebrity uit 1988. Hij ziet er nog goed uit en ook de proefrit valt me niet tegen. Heel wat meer Amerikaan dan die Eurokaanse Corsicaatjes en dat bevalt me wel. De wagen heeft net APK gehad en ik kan hem uiteindelijk kopen voor 1000 Euro. Later blijkt de auto wat olie te verbruiken maar dat mag de pret toch niet drukken. Een heerlijke reiswagen met een 2.8V6/automaat met injectie onder de kap.

Chevrolet Celebrity Station 2.8V6 carburateur, automaat

Zomer 2003: Nieuwsgierig geworden naar dit type auto kijk ik regelmatig op marktplaats en ontdek daar een witte stationvariant. Ik weer kijken. Een wagen uit 1985. Ook een 2.8 motor maar met carburateur. De wagen staat al een half jaar onder een afdak zonder APK en de eigenaar wil er met

smart van af. Ik zie het nodige roest, er zit een scheur in de voorruit en de accu is leeg maar in de kern nog een prima wagen en van binnen als nieuw. Of ik hem voor niets wil meenemen want de eigenaar wil van sloop niets weten. Deze wagen ga ik opknappen zodra de Greenbrier klaar is denk ik dan nog.

Buick Century 3.3V6 injectie, automaat met overdrive

Zomer 2003: Helemaal in de ban van de A-bodies ontdek ik een rode Century uit 1989. Uit de APK vanwege een openliggende aardrijfas. Maar goed oplosbaar. Een verwaarloosde roestplek op een deur, en smerig van binnen. Maar een leuke opknapper met een grappig kofferrek op de bagageklep. Ik mag hem uiteindelijk meenemen voor 100 Euro. Ik zie dat die Buick er toch wel een stuk aantrekkelijker uitziet dan de Chevrolets.

Buick Century 3.8V6 injectie, automaat met overdrive

Herfst 2003: Weer op marktplaats ontdek de wagen waarmee ik zelf wil gaan rijden. Deze wagen is uit 1988, 12 jaar lang mee gereden door de weduwe van de directeur van de Centurion accufabriek. Ik ben smoorverliefd op deze prachtige klassieke reiswagen. Van binnen en van buiten een plaatje. Klein bezwaar: de automaat is op zijn eind en moet binnenkort vervangen worden. Ik krijg er 1000 Euro vanaf en mag hem voor 1500 meenemen. Ach, die automaat reviseer ik zelf wel, denk ik.

Oldsmobile Cutlass Cierra 3.8V6, automaat met overdrive

Herfst 2003: Inmiddels heb ik in de gaten dat onderdelen voor deze auto's, ook op de sloop duur zijn. Deze Olds besluit ik te kopen voor de trekhaak die er onder zit maar voor die prijs krijg ik de hele auto erbij. Lastig want hij rijdt niet meer. Dus wegslepen en zolang ergens parkeren waar hij niet al te veel opvalt.

Stand van zaken

Blauwe Chevrolet Celebrity	Is nu aan de beurt voor wat kleine reparaties en een nieuwe voorruit. Kan daarna voor de APK. Verkopen of leasen.
Witte Chevrolet Celebrity Station	Heb ik eind 2003 begin 2004 APK klaargemaakt. Op deze wagen heb ik leren plaatwerk lassen. Wagen is uitgeleased en rijdt dagelijks door het hele land.
Rode Buick Century	Staat zonder APK voor mijn deur. In 2005 is deze aan de beurt. Verkopen of leasen.
Blauwe Buick Century	Dit is nu mijn dagelijkse wagen. De automaat wordt langzaam slechter. Moet worden uitgewisseld met de bak van de Oldsmobile.
Blauwe Oldsmobile Cutlass Ciera	Deze wagen heb ik in oktober 2004 volledig gedemonteerd. Alles wat maar los te maken was zit nu in dozen en staat bij mijn vader in zijn schuur. Dit is nu mijn onderdelenmagazijn.

Wat zijn A-bodies?

A-bodies zijn mid-sized auto's van het formaat Volvo. Ze zijn gemaakt tussen circa 1983 en 1993. Voor Amerikaanse begrippen zijn ze klein, modern opgezet, met veel binnenuimte, vanwege dwars geplaatste motoren en aandrijving op de voorwielen. Ook vanwege McPherson voorwielpoten, elektrische fan, starre achteras met spiraalveren doen ze technisch nogal Europees aan. Als je naar de cylinderinhoud kijkt weet je dat je met Amerikanen te doen hebt al is de gemiddelde inhoud voor Amerikaanse begrippen beperkt. Het benzineverbruik valt mee. Afhankelijk van motortype loopt het uiteen van 1 op 8 tot 1 op 11.

Naast de Chevrolet, Buick en Oldsmobile bestaat er ook nog een Pontiac variant, de 6000LE. Alleen de Oldsmobile kent geen stationuitvoering.



Hierboven: Twee A-bodies van Wim. Links de Chevrolet Celebrity Stationwagon, en daarnaast de Buick Century die hij als dagelijks vervoermiddel gebruikt.

Hieronder een prachtig voorbeeld van reclame muurschilderingen zoals die in vroeger jaren veel voorkwamen in Frankrijk. Ongetwijfeld zijn er in deze garage ook Corvairs verkocht. De foto kregen we van onze franse 'collega's'.



"Broekies club" reis

Op 14 september zijn Linda en ik op vakantie gegaan naar Amerika.

Natuurlijk stond de vakantie wederom in het teken van Corvaire en Elvis. De eerste dagen hebben wij gelogeerd bij Don Filkens (Corvaire Limo) die ons alles van Cincinnati liet zien en bewonderen. Het is een mooi gebied en Don woont in een sfeervol huis in Pippi Langkous stijl maar wel veel mooier verzorgd. Ook van binnen is het een heerlijke sfeer waar wij ons direct in thuis voelden. Don heeft een grote garage waar normaal makkelijk 4 auto's in pasten maar hij had er de Limo, een rode Greenbrier in z.g.st., en zijn dagelijkse auto staan. Naast de garage stond onder een afdak een witte Greenbrier en achter de garage was er nog ruimte voor 2 auto's. En een oprit waar ook minimaal 6 auto's op gaan en nog veel tuin over.



Op de 2^{de} dag zijn wij met de rode Greenbrier op bezoek gegaan bij een vriend van hem die een gigantische tuin had met super grote loods. Deze vriend ook Don genaamd (je riep een Don en kreeg van 2 Dons een reactie). Hij zelf had een Corsa van 1965 in nieuw staat en een Chevelle van 1965 ook in nieuw staat die hij destijds gekocht had om mee naar school te gaan. Omdat het zijn eerste eigen gekochte auto was heeft hij hem ook nooit meer verkocht.



De ruimte die Don had voor de oldtimers was super evenals het uitzicht. De Don waar wij logeerden had daar nog 2 Greenbriers staan een slechte en een minder slechte. Toch was hij er zeer op gesteld en

eentje was hij zelfs aan het opknappen om met slecht weer te rijden.

In de avond zijn wij naar een lokale wekelijkse meeting gegaan. Opkomst viel tegen daar er regen was voorspeld die niet kwam. Regen is voor deze mensen een vies woord. Toch waren er veel variërende auto's aanwezig. Ook was er een grote truck met een motor gebouwd door OCC (Orange County Choppers) die altijd op tv Discovery komen met hun bouwwerken.



Tegen een geringe betaling kon je een hapje eten van het buffet dat daar aangeboden werd. Op terugweg zijn wij aangegaan bij de secretaris van de Corv8 club Russ Brandenburg. Dit nadat ik Don het verhaal over mijn Corv8 had verteld en de problemen bij keuring van RDW. Ook hier was een prachtige L.M. '65 cabrio met de motor achter de voorstoelen in fabrieks nieuw staat. Na vele documentatie en clubbladen in ontvangst te hebben gekregen werd er natuurlijk een proefrit gemaakt. Op een rustig weggetje liet Russ de power van een V8 in een Corvaire voelen, ongelooflijk snel maar lastig op de weg te houden in full speed. Na hun bedankt te hebben voor de gastvrijheid zijn wij op weg naar Don's huis gegaan.

De dag er na zijn wij met de (stretched) limo van Don en nog een passagier richting Indianapolis gegaan voor de jaarlijkse meeting van de Circle City Corvaire Club. Zoals dat hoorde zaten Linda en ik prinsheerlijk achter in de Limo. Ongelooflijk veel bekijks hadden we van auto's die maar naast ons bleven rijden om een glimp van de "vipers" op te vangen. Wij zijn direct naar de Hoosier autoshow en swap meeting gegaan. Wij hebben er 3 geweldige dagen rond gelopen en wederom mijn ogen uitgekeken op het aanbod en de vele aparte onderdelen die er lagen.



Ik was aan het dromen van een trekhaak achter het vliegtuig zodat er een aanhangwagen vol spullen meegenomen kon worden.

In de avond zijn wij naar het gasthotel gegaan waar ook de club meeting was.

Voor dit evenement hadden Linda en ik een 'Vairmail Special' gemaakt. Ik had Pam de voorzitter van de club beloofd na mijn laatste bezoek enkele jaren geleden een story voor hun blad te schrijven. Door privé omstandigheden is dit er nooit van gekomen dus voelde ik mij verplicht iets te doen na hun super gastvrij ontvangst de vorige keer. De vairmail is een leuk overzicht in zwart/wit geworden waar Linda en ik zeer trots op waren. Nu wisten wij zeker wat een werk Leon iedere keer op zijn dak haalt en begrijpen dat hij vaak vraagt om verhalen van ons als leden. Voor ieder C.C.N lid hebben wij een exemplaar extra gemaakt dat bij Leon verkrijgbaar is.

Het blad werd er super enthousiast ontvangen. Op de vrijdagavond was iedereen het blad aan het lezen en wij kregen er veel leuke en warme reactie's op. Linda had een paar verhalen vertaald in het Engels en bij alle andere verhalen een kort verslag waar het over ging. Wij waren dus erg blij en trots op dit resultaat.



In de avond werd er ook een valvecover race gehouden voor de eerste keer in de club. Dit was echt leuk, sommige van jullie hebben dit al eens meegemaakt op een Nederlandse meeting.

Voor Linda en mij was het de eerste keer en voor mij stond het besluit vast ik ga er ook een maken. De volgende ochtend stond de Hoosier show op het programma dat dit jaar in het teken van Studebaker stond. De club was er compleet aanwezig met ongeveer 50 Corvairs.

De een nog mooier dan de ander en allemaal geparkeerd op soort en leeftijd. Over leeftijd gesproken op een enkele na was de leeftijd van de bestuurders ver boven de leeftijd van de Corvairs. Dit vonden diverse oudere leden ook wel een probleem voor het voortbestaan van de club.

In de avond zag ik een heer sleutelen aan een Fiat 850; "Wat doet een 'Ami' met een Fiatje in een land vol pracht Amerikanen?" dacht ik nog. Later bleek die heer Larry Claypool te zijn die wel meer van die kleine auto's bezit.



Na wederom een prachtige dag met warm weer was er op de avond het banquet dat natuurlijk in het teken van de prijzen stond. De sfeer in de club is super. En leuk is dat minstens de helft van de aanwezige van andere clubs komen.

Er was een Corv8 met de V8 motor voorin die er natuurlijk ook weer super uitzag. Daar er maar beperkt ruimte was en ze te ver weg woonden hadden deze mensen de Corv8 op een trailer vervoerd. Toen zij hem daar op wilde rijden vroeg de eigenaar of ik een rondje wilde maken met de auto. Hierop zij ik geen nee en trots zat ik achter het stuur met een dikke V8 voorin. Ook deze auto reed niet super, stuurde zwaar en had het gas en koppelingpedaal zo dicht naast elkaar staan dat je met de voet iedere keer op beide pedalen trapt. Desondanks was het een ervaring en eer hierin te mogen rijden.

De dag er na zijn wij nog een paar uurtjes gaan rondlopen op de Hoosier show waar vele standhouders al vertrokken waren. In de vroege middag naar "huis" gegaan alwaar wij onze koffers hebben ingepakt om de Maandagochtend weer vroeg op pad te gaan en onze reis te vervolgen. Don natuurlijk hartelijk bedankt voor zijn gastvrijheid en op weg naar Maryland.

Toen wij op de kaart keken zagen we dat de Corvair Ranche ook in de 'buurt' van onze route lag dus daar ook naar toe gegaan. Ongelofelijk wat je daar zag en zonde ook. Een heel grote akker vol Corvairs, alle modellen de een mooi de ander één bonk roest en rot.

De eigenaar had niet veel tijd maar was wel gastvrij en wij konden overal kijken waar we maar wilden. Linda zag opeens de eigenaar en ook al zijn personeel weg gaan en wij waren dus helemaal alleen met de hond die mij bleef volgen. Zelfs het magazijn met nieuwe onderdelen, kantoor met kassa en woonhuis was toegankelijk. Ik heb dus echt alles goed en rustig kunnen bekijken. Ruim één uur later kwam de eigenaar weer terug en vroeg mij of ik alles gezien had en of er nog wensen waren. Ik heb er wat onderdelen zoals schokbrekers gekocht en toen moest hij weer weg, ook toen was ik vrij om rond te neuzen. Na een stop van drie uur hebben wij onze reis naar Maryland vervolgd.



De reis naar Maryland was niet gepland maar noodzaak geworden om een kenteken op onze CorV8 te verkrijgen. Ik had n.l. behoorlijke problemen bij de RDW met de keuring en ik moest maar aantonen dat deze auto met die motor in Amerika gereden had. De auto was inmiddels al 11 jaar in Nederland dus een onmogelijke klus. Na een lange dag te hebben gereden waren wij in de late avond (nacht) in Baltimore, daar een slaapplek in het donker gezocht. Achteraf was dat het smerigste verblijf van de gehele vakantie maar gelukkig voor één nacht. De volgende ochtend het Motor Department gezocht die we na lange tijd eindelijk hadden gevonden. Het leek van buiten een klein kantoor maar niets was minder waar. Toen wij binnenkwamen zat er een grote ruimte vol met mensen voor kentekenbewijzen, registratie's, paspoorten, en rijbewijzen. Na lange tijd wachten werden wij eindelijk geholpen. Er moest een supervisor bij komen, maar deze dame gaf ons al aan niets voor ons te kunnen betekenen. Ook dat wij van Nederland kwamen en de gehele vakantie hadden omgezet en dat het onze huwelijksreis was deed haar niets. Zij wilde ons niet op papier zetten dat een motor in Amerika onbelangrijk was. Alleen het chassisnummer was belangrijk. Uiteindelijk had ze gefaxed met een ander kantoor, en inderdaad, deze auto had daar gereden. Maar in verband met het privacybeleid kon ze of wilde ons niets geven. Alleen een papiertje met haar telefoonnummer erop zodat de RDW haar wel kon bellen. De volgende hoop was de maatschappij waar de auto mee verscheept was.



Toen deze gezocht en ook na weer lang speuren gevonden. Maar helaas deze mensen vernietigen na zeven jaar al de documenten dus weer niets. Helemaal depri zijn wij verder gegaan richting Tennessee voor een Corvair treffen met de East Tennessee Club in Kingsport. Toen wij Baltimore verlieten zagen wij een E.M. Corvair staan en zijn er bij gestopt. Hierin zat een vriendelijke (natuurlijk) oudere man. Even een praatje met hem gemaakt en hem een blad gegeven dat wij gemaakt hadden. Hij vroeg ons wat wij daar deden hem uitgelegd over de V8, nou hij wist wel iemand die auto's naar Europa verscheept en kon ons beslist helpen. Ik zag de zon al weer schijnen.

Hij bracht ons naar de handelaar toe maar die had zelf geen tijd. Bij het bedrijf gekomen stond dat vol met auto's van gemiddeld 15 jaar oud; nog de grote Amerikaanse slagschepen. De eigenaar verteld wie wij waren en uitgelegd wat wij kwamen doen en wie ons er naar toe had geloodst. Over deze persoon met zijn rare rear engine auto maakte hij al misselijke opmerkingen tegen mensen die erop kantoor zaten. Dit gaf ons geen goed gevoel en hij bleef maar zeuren over Nader die over de auto had geschreven.



Na een uur te hebben rondgehangen, maar zonder succes, vertrokken we en ik dacht die CorV8 wordt nooit wat.

In Kingsport een dag voor de meeting aangekomen. Dus mooi de gelegenheid het plaatsje te verkennen. Het was een leuk oud dorpje maar helaas de middenstand was op sterven na dood. Er waren aan de rand van het dorp een paar gigantische supermarkten waar van alles te koop was. Van autobanden, geweren, kleding, speelgoed tot een pakje boter alles in één pand.

In de avond stonden er al een paar Corvairs rond het hotel en de volgende ochtend werden het er steeds meer. In de middag werd er een kamer ingericht en konden we ons inschrijven. Daar werden wij ook weer hartelijk ontvangen door het bestuur en Jean Bates met wie wij voor deze meeting contact hadden gehad. Daar er een diner was die avond vroeg een van de bestuursleden of wij met hem mee wilden rijden en wij namen dat aanbod graag aan. Later zouden er nog vele volgen ook hier waren de Corvairste bezitters weer ongelofelijke vriendelijke en gastvrije mensen.



Die avond gingen wij in colonne met ongeveer 25 Corvairs richting het Nascar café waar het treffen gehouden werd. Daar hebben wij een fijne maaltijd genuttigd en daarna zijn wij met Bill Townes, de eigenaar van de mooie '67 convertible waar we in zaten, zijn auto thuis gaan wisselen. Hij wilde deze auto niet de gehele nacht buiten laten staan. Hij had nog een Spyder coupé die wel nog niet geheel klaar was maar die wel bij het hotel bleef staan. Ook hij woonde in een mooi huis met grote tuin en een prachtige garage waar je heerlijk kon sleutelen. Van hem kreeg ik een dashboard van een Corsa cadeau. Linda reed met zijn vrouw (ook Linda) mee in een mooie Jeep. Hij en ik met de Spyder en heerlijk gouwe ouwe muziek op zijn radio. Wij waren allebei van mening dat we zo uren hadden kunnen rijden, heerlijk pratend en elkaar leren kennen en ook nog eens van de muziek te genieten in een perfect rijdende Spyder.

Ook voor deze club had ik Vairmail Specials gemaakt met een korte beschrijving hoe ik bij hun terecht was gekomen, hier kregen wij dezelfde enthousiaste reacties als van de Circle City Corvairste Club.



Bij het hotel aangekomen zag ik voor het eerst een UltraVan, wat een gevaarte was dat. Van de eigenaar mocht je er in gaan zitten en hij vertelde alles over deze camper. Een leek wel een reusachtige worst op wielen, maar super om te zien. Helaas niet handelbaar in Nederland. Stiekem zag ik me al op keuring gaan bij de RDW en zag het gezicht van de keurmeester al voor me, zeker na het CorV8 verhaal. De dag er na bestond voornamelijk uit het bekijken van Corvairste, Corvairste en nog eens Corvairste wat ik met plezier deed, maar Linda was, na een paar uur rond gekeken te hebben, lekker op bed gaan liggen met een boek.

Men had een spel, 'fan-belt werpen', diverse lengtes v-snaren moesten om een paal worden geworpen. Lukte het dan kreeg je een v-snaar voor de Corvairste cadeau. Ik kreeg al een v-snaar voor ik geworpen had! Was een leuk spelletje. Ook was er een techneut die behoorlijk wat wijsheid van Corvairste motoren had.



Hij was aan diverse auto's onder grote belangstelling aan het sleutelen en menige motor liep na zijn ingreep een stuk beter. Ik heb hem uitgenodigd een meeting bij ons bij te wonen maar zijn lach gaf me te kennen "geen kans". Ook hier was de leeftijdsgrens



hoog en merkte ik op dat wij een 'broekies club' hadden wat ze wel leuk vonden.



In de avond was er weer het bekende banket met de vele prijs uitreikingen en tombola's.

De volgende ochtend werd er na het ontbijt afscheid genomen en de hoop uitgesproken ons nogmaals op een treffen te mogen verwelkomen.

Die ochtend stelde een van de leden zich aan ons voor als David West en vroeg waar wij heen gingen, naar Elvis antwoorden wij. Nou dat kwam goed uit hij woonde in Memphis en als wij hem belde zou hij ons komen ophalen in het hotel voor een tour.

Toen op weg naar Memphis en dezelfde late namiddag aangekomen in het hotel tegenover Graceland. Linda keek wel op en vond het prachtig om bij het huis van de King te zijn. De dag er na zouden wij Russ Thuleen met zijn vrouw ontmoeten. Russ heb ik leren kennen in Las Vegas maar om gezondheidsredenen van zijn vrouw is hij verhuisd naar Chelsea. Ik had in het hotel al vernomen dat ze naast onze kamer hun intrek hadden genomen. Linda en ik zijn naar hun opzoek gegaan en inderdaad ik herkende hem direct en zijn vrouw mij. Wij hebben daar met ons vieren een paar leuke dagen gehad en gezellig bijgepraat na 5 jaar.



Met de afspraak dat wij de volgende keer naar hun zouden toekomen hebben wij afscheid genomen. De dag erna hadden wij met David West van de vorige Corvair meeting afgesproken. Hij kwam ons bij het hotel afhalen en ging meteen naar een restaurant voor het middageten. Het was er bommetje-vol van kantoor mensen die geen brood meenamen en in de ochtend hadden ontbeten bij McDonald; gezond volkje die Amerikanen!

Na heel veel leuke plekjes van Memphis gezien te hebben met op iedere hoek een kerk, reden wij langs het huis waar Elvis woonde voordat hij naar Graceland verhuisde in 1957. Ik was er niet zo zeker van of dat wel klopte, ook dat was een leuk huis met veel plaats.

Hierna zijn wij naar het huis van David gegaan, ook hij had een mooi huis met veel ruimte er om heen. Zijn Corvair L.M. Cabrio was zoals gewoonlijk weer een in top staat verkerende auto. Hij was vertegenwoordiger geweest en op pad naar klanten ging hij bij Chevrolet dealers langs op zoek naar Corvair spullen. Hier had hij een behoorlijke verzameling onderdelen bij elkaar vergaard en ook alweer verkocht. David gaf mij diverse pakkingsets en andere kleine spullen die gemakkelijk in de koffer paste.

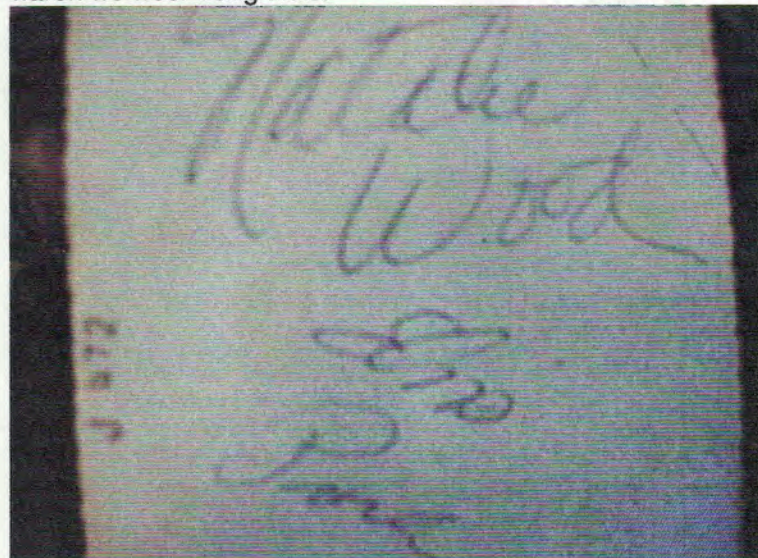


Hij wilde hier absoluut niets voor hebben en het viel ons op dat al deze personen zo gul waren met onderdelen. Russ Thuleen had voor mij een 140hp blok liggen hoefde ik alleen maar mee te nemen naar Nederland. Wellicht was er een waardering van zulke "jonge" leden die in Corvairs geïnteresseerd waren. David had zelf in 1963 een Corvair nieuw gekocht en er erg vaak mee in de garage gestaan wat grotendeels aan de garage lag die niet goed repareerde. Toch is de liefde voor de Corvair nooit over gegaan. Daardoor had hij er nu nog een. Ook kreeg ik een valvecover om er een auto voor de valvecover race te bouwen. Toen we aan de tafel in de kamer zaten in afwachting op zijn vriendin die nog moest thuiskomen van haar werk, liet David me oude foto's zien van zijn enkele jaren geleden overleden zuster.



Dit waren allen foto's van Elvis voor het huis dat hij mij had laten zien. Ook zijn zus stond met Elvis op de foto en de 'pink' Cadillac die hij destijds voor zijn moeder gekocht had. Op 2 foto's zagen wij iets wat op een motor leek maar op het scherm een ruitenwisser. Ik meende dat het een snowmobile was. Achter Elvis zat niemand minder dan Nathalie Wood. Deze was rond 1965/66 de vriendin van Elvis. Ik heb minuten (leken wel uren) lang zitten kijken naar de foto's. Zag dat het om 3 verschillende tijden ging gezien de kleding van Elvis. Toen ik de foto's van de achterkant bekeek zag ik de handtekening van Elvis en Nathalie staan op de foto van hun samen, en op een andere foto de handtekening van Elvis alleen. Ook was er op een foto de pen uitgeprobeerd. David had dit zelf nog niet gezien en was er onderste boven van. Ik had geloof ik het buskruit uitgevonden had, zo keek hij mij aan en hij was er dol enthousiast over. Ik heb foto's van de foto's gemaakt als bewijs, deze zijn natuurlijk uiterst zeldzaam en nooit in de publiciteit geweest. Toen zijn vriendin thuis kwam zijn wij in 'downtown' Memphis gaan eten in een leuke zaak waar het wederom bomvol was. Hierna hebben zij ons bij het hotel afgezet en hebben we afscheid genomen. De volgende dag zijn we aan de terugreis begonnen. Op de luchthaven waren de controles

nog meer verscherpt. Je moest de schoenen uit doen, pasfoto's en vingerafdrukken werden er genomen en van top tot teen op de kleding gecontroleerd en betast. Hier hadden wij geen lekker gevoel bij. De gehele bagage werd gecontroleerd zelfs de handtassen filmcamera en fototoestel moesten geopend worden. De vlucht verliep voorspoedig, en op twee oktober waren we weer veilig thuis.



Groetjes Linda & Jaak.

Hershey

autojumble & car show

Een van de bekendste, en ook wel de grootste samenshoring van klassieke auto's is wel die in Hershey in de staat Pennsylvania in de USA. Van alle merken Amerikaanse auto's, is wel wat te vinden. Tonnen aan onderdelen worden er met truckladingen aangevoerd.

Sedert 1955 organiseert de "Antique Automobile Club of America" in de eerste week van oktober dit evenement. Heden ten dage zijn er zo'n 9000 stands met onderdelen te bezoeken, en er zijn een duizendtal klassiekers te koop.

De organisator van deze gigantische beurs in de chocolade hoofdstad van Amerika, is de Antique Automobile Club of America, ofwel AACA, die opgericht is in 1935 en nu zo'n 60000 leden onder 400 aangesloten clubs telt. Naast de jaarlijkse beurs heeft de club een uitgebreide bibliotheek en een museum in Hershey. Maar men ontmoet elkaar op de autobeurs van deze plaats, ook wel "herfst-treffen" genoemd. Er zijn ook auto's van niet-Amerikaanse herkomst aan te treffen. Een paar Peugeots, Mercedesen of VW's en enkele "exoten" als BMW Isetta en een heel speciale Sköda.



Boven: Een deel (!) van het twintig hectare grote terreindat alleen voor de 'jumble' gereserveerd is.

Rechts: Als je in Hershey niet de gezochte grille vindt, wordt het echt moeilijk die nog ergens anders te vinden.

Onder: Een prachtige Plymouth "Woody Wagon" Tussen een stapel auto-banden, reclameborden en tientallen campeerauto's. Honderden auto's in een deze staat zijn er te koop.



Er wordt van alles en nog wat aan spulletjes verkocht dat enigszins met auto's te maken heeft: van benzinepompen tot teddyberen voor de hoedenplank. De schrijver dezes had ook het genoegen een Solex aan te treffen met daaromheen drommensen die zich afvroegen hoe dat gedrocht van een machientje wel zou moeten rijden. De omvang van deze beurs is voor een Europeaan niet goed te vatten. Het gebeuren vindt plaats op een stuk grond van maar liefst twintig hectare. Om een evenement van dit kaliber in gang te houden, is er een organisatie van 700 vrijwilligers actief, die zich bezig houden met





van alles en nog wat. Iedere stand krijgt een sticker opgeplakt met een nummer, en naam en adres van de standhouder. Op dinsdag arriveren de exposanten met vrachtwagens, campers of pick-ups met meestal een auto op een aanhanger erachter. Via drie ingangen is het terrein bereikbaar. Het schoonhouden van het terrein staat boven aan een lijst; een aantal vegers zijn steeds op pad om alles wat er aan rommel ligt op te ruimen.

Vrijdag en zaterdag zijn de topdagen. Op zaterdag moet men erbij zijn want dan komen nog eens ca. 1800 clubleden met hun voertuigen, die alle door een speaker aangekondigd worden. En de weersvoorspellingen goed in de gaten houden, laarzen meebrengen als er regen voorspeld wordt, want voor een deel speelt het zich af in het gras. Als je van plan bent te gaan kopen moet je een flinke tas of rugzak bij je hebben en een dikke beurs.



Zoals overal in Amerika wapperen ook hier vele nationale vlaggen. De sfeer is er geweldig, men krijgt een warm onthaal en alle medewerking van de exposanten. Een bezoeker die zijn onderdelen-aankopen ruilde voor zijn auto, vertoonde een glimlach als een kat die juist een muis gevangen had. Wetenswaardig voor als je er naar toe wilt gaan: Ik nam een vlucht tot Newark (New York) en huurde daar een auto voor de circa 250 kilometer die me restte naar Hershey. Het is raadzaam een hotel te zoeken buiten een straal van 30 km van Hershey want de prijzen in de directe omgeving worden drastisch verhoogd gedurende dit spektakel. De beurs begint op dinsdag met het installeren van de standhouders.

Verschillende organisaties verzorgen reizen naar Hershey. De vlucht, onderkomen, transport van zowel personen als goederen en al het andere kan geregeld worden. Dit geldt voor zowel groepen als eenlingen. (Vanaf €1300).

De veiligheidscontroles in de VS zijn streng; koffers zullen moeten worden uitgepakt, en onderdelen worden minutieus bekenen. (neem de tijd) Ook de schoenen moeten uit en visitatie op het lichaam is verplicht. Iedereen moet door een röntgenpoort.

Als men op de beurs alles gezien heeft, en er is nog wat tijd over: In de buurt van Hershey op ongeveer 50 km., is er in York een fabriek van Harley Davidson. Na het maken van een afspraak via de website kan men er gratis een rondleiding krijgen.

Dan kan men ook nog voor \$7 dagelijks tussen 9 en 17 uur naar de AACA automuseum van Hershey, op circa 3 km van het beursterrein. Hier staan ongeveer negentig auto's en vrachtwagen in een drie verdiepingen tellend gebouw. Kortom als je om oude auto's geeft; hier kun je wel een weekje zoet zijn...

Vrij vertaald uit 'La Vie de l'Auto' Bob Courtois

Boven: Een 1934 DeSoto met daarachter een Airstream caravan uit '52. Een ideale combinatie voor de klassieke kampeerder. Hij moet wel nog even een restauratie verwerken.

Links Bij de "intocht der gladiatoren" mocht een Corvair natuurlijk niet ontbreken. Natuurlijk waren er ook veel Corvairspullen te koop.

Onder: Een militaire Skoda uit 1943. En dan nog niet van de eerste en beste dienst. Let eens op het nummerbord! Hoe deze wagen in Amerika is gekomen, is niet bekend. Misschien dat een hoge militair toen reeds vooruit keek op de rariteiten markt.



Corvair brochures, folders en ander documentatie materiaal

Als vervolg op de displays in de vorige uitgave, leek het ons interessant een artikel te wijden aan de vele folders, brochures en ander materiaal dat bij de dealers in de showrooms te vinden was, in de tien jaar dat de Corvair op de markt was. Het is niet alleen interessant wát er in de loop van die jaren in de folderrekken stond, maar meer nog wat wáár, ofwel in welke landen GM trachtte Corvairs te slijten.



Met het verzamelen van deze objecten in de loop van de tijd, stuitten we op 'lege jaren'. Een e-mail naar Amerika zorgde er voor dat die in redelijke mate opgevuld werden. Maar ook dat onze contactman niet alles wist en had. Hij bracht me in contact met David Newell. Dave maakt er een nevenhobby van zoveel mogelijk van dit materiaal, maar ook tijdschriften en zelfs krante-artikelen te verzamelen. En dat hij daar nog niet mee klaar is blijkt wel uit het feit dat hij graag tegen Europees materiaal wilde ruilen. Nou, we hebben het geweten. In een paar weken tijds zijn we overladen met foldermateriaal en kregen we afbeeldingen van Corvair folders te zien waar we nog nooit aan hadden durven denken. Wat dacht je van de bekende 1960 folder in het

Zuid-Afrikaans, en dan bedoelen we niet het Engels, maar het Nederlands. Laten we in dat jaar beginnen. Toen de eerste Corvair op de markt kwam, uitsluitend een vierdeurs sedan in de types 500 en 700 'deluxe', werd

Suisse). In Denemarken en Frankrijk werd de wagen gepromoot door de plaatselijk GM kantoren, resp. GM International en GM France. Zover we hebben kunnen nagaan, zijn er in alle landen van Europa de bekende



er aan gedacht deze auto in veel landen uit te brengen.



Achterkant in "Suid-Afrikaner" taal.

Zo kwam er een assemblagelijng bij GM in Antwerpen (GM Continental), en een in Biel in Zwitserland (GM

kleine brochures uitgegeven in de lokale talen. Deze werden voor Europa alle bij GM Continental in België gedrukt, met uitzondering van Zwitserland en Denemarken. GM International in Kopenhagen maakte zijn eigen drukwerk, evenals GM Suisse dat geheel eigen folders maakte in het Duits, Frans en een klein aantal in het Italiaans. Men meent dat Continental pas met een duitse versie kwam vanaf 1963, maar dat kan ook al een jaar eerder zijn geweest. Voor Canada had GM een eigen uitgave in zowel Engels als Frans (Quebec). Deze waren op dikker papier gedrukt en hadden ook fellere kleuren.

Halverwege 1960 kwam er een tussentijdse folder van de Monza. Datzelfde gebeurde ook tijdens het

op wilde leggen. De 'Continental's werden gedrukt in België in het Frans en Nederlands. We gaan er van uit dat

brochures worden groter tot circa A4 formaat in 1966.

dit de enige Corvaair literatuur was voor dat jaar. Er zijn geen 'alleen maar' '61 Corvaair boekjes in deze talen gevonden. Een andere 1961 'Continental' folder was er een met alle product en die in Antwerpen geassembleerd werden. (Chevro

De bedrijfswagens waren, op de Greenbrier na, weggefallen. De stationwagon was er al lang niet meer, en over de Corvaair werd meteen dat jaar het vonnis geveld. De '65 Corvaair had een volwaardige brochure, op bijna A4 liggend formaat. Maar in de algemene Chevrolet catalogus kreeg hij de achterste twee pagina's toebedeeld. Dit terwijl in dezelfde brochure, de Impala, Chevelle en de Chevy II Nova die elk ook twee pagina's vulden, veel breder uitgemeten werden. De enige overgebleven FC, de Greenbrier, werd via een magere drie-blads folder aan de man of vrouw gebracht. In een grotere aparte brochure werd hij achteraan bij de stationwagens ingedeeld. In '66 was het al niet veel beter; De Corvaair moest nu in de 'all Chevrolet' catalogus de laatste twee pagina's delen met de Corvette. De Corsa kreeg de grootste foto. Op het voorblad kreeg hij de kleinste afbeelding, waarop hij nog slechts van achteren te zien was. De Corvaair kreeg een twaalf bladzijden tellende catalogus op circa A4 formaat. De Corvaair kreeg in de personenwagen brochure van 1967 weer twee pagina's voor zich alleen, weliswaar achteraan, maar op de voorpagina prijkte zijn direct concurrent, de nieuwe Camaro. De Corvaair folder telde weer drie pagina's. Deze werden tot nog toe alle in de meest



1966 CORVAIR

REAR-ENGINE FUN CAR BUILT THE CHEVROLET WAY



CORVAIR

De Corvaair is een auto die is ontworpen voor plezier en efficiëntie. Het is een auto die is gebouwd met de Chevrolet manier van bouwen. Het is een auto die is ontworpen voor plezier en efficiëntie. Het is een auto die is gebouwd met de Chevrolet manier van bouwen.



CORVETTE

De Corvette is een auto die is ontworpen voor plezier en efficiëntie. Het is een auto die is gebouwd met de Chevrolet manier van bouwen. Het is een auto die is ontworpen voor plezier en efficiëntie. Het is een auto die is gebouwd met de Chevrolet manier van bouwen.

modeljaar '62 voor de Monza Spyder. In hoeveel talen weten we niet

CORVAIR GREENBRIER SPORTS WAGON



1963; Greenbrier pagina in de stationwagon catalogus.

In 1961 volgde er een interessante ontwikkeling in het 'literaire' Corvaair gebeuren. Behalve dat er weer de kleine brochures (nu iets groter) in de diverse talen verschenen, kwamen in de algemene Chevrolet personenwagen brochures ook de Corvaairs aan bod. In Amerika waren daarvoor de laatste pagina's ingeruimd, maar in Europa waren dat de eerste bladzijden van de brochure. Het is duidelijk waar GM de nadruk

let, Opel, Bedford, Vauxhall en zelfs GMC).

En dan waren er plotseling de "Forward Controls". Deze werden in de US uitsluitend afgebeeld en beschreven in een "Truck" brochure. Maar niet de Greenbrier; deze stond vermeld in een apart stationwagon boekje van Chevrolet.

Deze wijze van promoten van de FC's werd gevolgd tot en met 1965. Toen was er alleen nog maar de Greenbrier en had hij een eigen brochure.

De Lakewood ('61), in 1962 Stationwagon geheten, kregen een plaatsje in de 'alleen maar' Corvaair brochures in de twee jaar van hun bestaan.

De kleine Corvaair brochures werden in Europa in de meest gangbare talen gedrukt tot en met 1964. De maten vareerden telkens, maar hoger dan 22cm. (in 1963) zijn ze niet geweest. Bij het op de markt komen van het nieuwe model werd het wat overzichtelijker. De Corvaair



bekijken. Dat was iets wat tot nu toe in aparte folders werd weergegeven. Een franse versie werd in Canada niet meer gedrukt. In het laatste jaar, 1969, werden voor het kopers publiek helemaal geen Corvair folders meer gemaakt. Bij de dealers kon men inzage hebben in een verkopers album aangevuld met kleuren-stalen van lak en bekleding, en dat was het dan. Tot en met 1967 had men aparte folders van de opties alsook een kleurenstaal van interieur en exterieur.

Het aantal talen waarin de Corvair folders uitkwamen hebben we niet geheel kunnen achterhalen, maar we kunnen er van uitgaan dat het er in de loop der jaren steeds minder waren. Dit artikel is nog lang niet compleet. We zouden het prettig vinden als er iemand zich geroepen voelt om ons aanvullende informatie toe te sturen

voorkomende talen gedrukt. Dit werd gedaan door de diverse GM filialen in de betreffende landen. De franse versie voor Canada week een weinig af van de Amerikaanse, en was op beter papier gedrukt.

In 1968 werd het nog kariger. Door het wegvallen van de vierdeurs, had men nog slechts twee basismodellen te verkopen. In de twaalf pagina's

tellende algemene Chevrolet brochure, mocht hij samen met de Corvette de enkele achterpagina delen, terwijl bijv. de Nova twee pagina's voor zich alleen had. De Corvairfolder hield met de coupe en de convertible plaats over en werd aangevuld met optionele delen. De kleuren van zowel interieur als exterieur kon men aan de achterkant

waar in de Corvair folders uitkwamen hebben we niet geheel kunnen achterhalen, maar we kunnen er van uitgaan dat het er in de loop der jaren steeds minder waren. Dit artikel is nog lang niet compleet. We zouden het prettig vinden als er iemand zich geroepen voelt om ons aanvullende informatie toe te sturen



Boven: De laatste drie-bladige foldervan de Greenbrier in 1965. Van de "Forward Control's" is deze 'minivan' het langst in producti geweest, waarschijnlijk bij gebrek aan een alternatief.

Links een van de algemene Chevrolet brochures waarin de Corvair slecht een tweederangs plaats toebedeels werd. Een zelfde catalogus was er waarin de Lakewood ('61) en de stationwagon ('62) ook al achteraan een plaatsje kregen..

Advertenties

Nederland:(aangeboden)

Lakewood 700 DeLuxe 1961

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

Greenbrier 1963.

Harde auto met 2 nieuw beklede banken
kleur blauw. Auto moet gespoten en
afgemonteerd worden. 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, Callantssoog
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
gstockers@uwnet.nl

Onderdelen/div. (aangeb)

Corvair sedan '62 Monza PG
zonder mot. Zond kent. € 380
M. Trougnou +33 01 69 90 27 31

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.)

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

Frankrijk: (aangeboden)

Corvair Spyder '62 van Engelsman in
Fmkrijk € 4000. +33 44 16 47 44 13 29

Corvair 1964 PG lopend lak slecht
€ 5600 tel. +33 04 90 72 33 75

Corvair sedan 1966 140 hp 136d.Km.
€4600 J.F. Arcens +33 06 08 53 28 60

Corvair 1965 turbo grijs/zw. 55000k
€ 10.000 Tel. +33 03 83 21 66 41

Corvair cabrio '63 136K am. rad/cass
P Weingaertner +33 03 89 68 89 44

Corvair Corsa 140 rood/zw. 'z.g.st.'
€ 8500 Tel.+33 06 16 50 43 07

Corvair sedan 1962 wit/rood 108K
€3000 B. Peroud

Corvair sedan 1967 blauw/zw. 90K
€3000 B. Peroud

Corvair coupe 1967 PG. Sloop €300
B. Perroud +33 04 50 39 22 37

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

Peijnenburg

Wie denkt aan Peijnenburg, denkt aan koek, meer bepaald ontbijtkoek. Wie denkt aan Corvaire FC denkt aan Greenbrier, Corvan en Rampside. En wat heeft bovenstaand nu met elkaar gemeen zul je je afvragen? Wel we hebben altijd gedacht dat de FC's nooit in Nederland geïmporteerd zijn geworden.

Mis dus! De Fa. Peijnenburg met haar hoofdvestiging in Geldrop heeft begin van de 60er jaren in haar wagenpark een aantal Corvairs bedrijfswagens gehad waarmede de koek naar de diverse afnemers gebracht werd.

Een neef van de familie, Jaap Peijnenburg, haalde de koeken die om welke reden dan ook, niet meer verkocht waren, weer op van de fabriek met een Corvaire en maakte daar ook weer iets lekkers van. De auto's werden gekocht bij GM dealer Vlemmings in Eindhoven waar o.a. monteur Ad van Eck het onderhoud deed. Hoe kwamen we dat alles aan de weet. Ons lid Dries de Wit had problemen met zijn automatische versnellingsbak en zocht een reparateur in de buurt. Via via kwam hij uit bij Ad, die eind vijftiger en begin zestiger jaren veel kennis heeft opgedaan over deze automaten. Hij is er zelfs voor in Amerika geweest. Op zijn beurt heeft Ad ons weer om nadere inlichtingen gevraagd, omdat je na zovele jaren natuurlijk niet alles kunt onthouden. Al deze informatie kregen we van Ad, doch we waren niet tevreden met deze gegevens en we stuurden een e-mailtje aan de fa. Peijnenburg met de vraag of er nog documentatie over die tijd, en met name de Greenbriers of Corvairs was te achterhalen.

Het duurde een tijdje, maar toen werd onze voice-mail ingesproken door ene 'Ward Sot', 'Waddersot' of iets dergelijks van de Koninklijke Peijnenburg. We hebben het bericht drie keer afgeluisterd, maar konden van die naam niet meer maken. Deze vertelde (op de voice mail) dat met het in andere handen komen van het bedrijf in 1998, alle oude documentatie verloren was gegaan. Als we nog meer wilden weten, zouden we 'Ward' nog vlug moeten bellen, want volgende maand zou hij met pensioen gaan.

Dat werd even vergeten, maar bij het ter hand nemen van de kopij voor het volgende clubblad, schoot ons dat weer te binnen. De notitie was reeds zoek geraakt en de voice mailbox was reeds lang geleegd. Maar na de doos met 'oud papier' omgekeerd te hebben vonden we onze notitie weer met het telefoonnummer. Dat gebeld, kregen we secretaresse Judith van de Koninklijke te pakken.

Ene Ward Sot of Schot had ze nog nooit van gehoord. Ook niet dat iemand binnenkort met pensioen zou gaan. Maar de vriendelijke Brabantse ging wel eens even vragen bij haar oudere collega's. Die wisten er echter ook niets van mijn informatie brouwen. Toen naar een andere collega. Onderwijl werd de lijn verbroken, maar een aanhouder geeft niet gauw op. Dus weer gebeld. En ja hoor, nu had ze resultaat geboekt: we moesten Sjaak Waterschoot hebben! Judith maakte min of meer haar excuses en vond ook al dat hij nogal erg Geldrops-Brabants plat praatte. Maar Sjaak had vanmiddag vrij! Geen nood, geef ons maar eens zijn privenummer. En dat kregen we. Toen kregen we Sjaak "Waddersot" aan de lijn. Na hem eerst even in herinnering gebracht te hebben waarover we hem wilden spreken, kwam hij los.

Hij vertelde ons dat er in die jaren per vestiging 2 of 3 Corvairs gereden hadden bij Peijnenburg. Vanuit de diverse vestigingen, waarbij hij de namen Soest, Arnhem, Middelburg en andere plaatsen noemde, waren vertegenwoordigers op pad geweest in Corvaire bedrijfswagens.

Op onze vraag welk soort FC's dat dan waren, en daarbij noemden we de namen van Corvan of Greenbrier,

had hij geen antwoord. "Het waren een soort kleine vrachtwagentjes met daarop een huif". "Dus loadside pickups!" Dat zei hem ook niets. Het waren gewoon platte laadbakjes waar de firma E.C.I. een van de vele dochters van Philips, een huif op maakte. Van een zij- of achterklep kon hij zich niets herinneren. Eerst had hij het over houten zijschotten, later over metalen maar die konden niet omlaag. Het zullen dus toch wel loadside geweest zijn.

Ook vertelde Sjaak honderduit over Kromhout vrachtwagentjes, en dat hij onlangs nog iemand te woord had gestaan die een van die wagens had kunnen redden.

Hij vertelde ietwat verbitterd over de huidige eigenaren van het bedrijf en dat er in 1998 een grote verbouwing had plaatsgevonden. Daarvoor was een deel van het inventaris, en de inhoud van wat zij noemden, de "oudheid-kamer", in opslag gegaan. In die kamer lagen alle mogelijk oude geschriften, foto's en attributen van het bedrijf. Een soort museumje dus. Echter, toen dat alles weer terug kon komen, was het grotendeels verdwenen. Hierbij waren ook foto's van de Corvaire pick-ups waar wij zo'n belangstelling voor hebben. Sjaak heeft ons beloofd dat hij nog eens goed zou gaan zoeken, en met oud collega's contact op zou nemen. En begin volgend jaar wil hij met ons daarover weer praten en eventueel documenten en/of foto's ter kopiering tijdelijk afstaan. Intussen doen wij het met een tekening aan de hand van zijn beschrijvingen.

Hieronder een tekeningetje van een Peijneburg Corvaire, of hoe die er ongeveer moeten hebben uitgezien.



Technische tips

Vervangen van kilometertellerkabel. Larry Calypool

Hier een paar wenken om de snelheidsmeter kabel te vervangen bij de Corvair uit de tweede serie (Late Model) Ten eerste; probeer niet alleen de binnenkabel te vervangen, het deel dat werkelijk draait. Het breken van de kabel komt veelal door beweging van de wielen die van links naar rechts gestuurd worden. dus een nieuwe binnenkabel in een oud omhulsel is vragen voor weer een reparatie.

Twee 7/16 kop bouten op de naaf en een 1/2" bout op de buitenkabel moeten worden losgemaakt. Als je dan langs de tankvulpijp voelt, dan merk je dat de kabel middels een clip weggehouden wordt van de stuurkolom. Buig deze clip voorzichtig open om de kabel eruit te trekken.

Schroef nu de kabel los van de tellerklok, en als je denkt dat ie los is, geef de de verbinding aan de meter een draai zodat je kan zien dat deze ook werkelijk los is.

Veel kabels worden ook naar de vaantjes geholpen doordat de klok geblokkeerd is!

Haal de afdichtrubber in de front(vloer)plaat waar de kabel door loopt, los van de vloer en schuif hem helemaal naar boven. Snij of ruk de aansluitmoer naar de klok ervan af en haal onder de rubber ring uit de plaat.

Aan de buitenkant van de wagen moet nu de stofkap van de naaf verwijderd worden. Kijk of de vierkanten kunststof fitting waar de kabel in valt niet gebroken of uitgelubberd is. Verwijder ook eventueel stukjes van voorgaande gebroken kabels.

Om een nieuwe kabel voor te bereiden, maak je eerst de klem los aan de remslangsteun, zodat hij vrijelijk kan bewegen. Gebruik wat plakband om de fittingschroef van de nieuwe kabel op zijn plaats te houden, en steek de kabel door de daarvoor bedoelde gaten in het binnenscherm naar boven. Eens door de frontplaat kan de rubberen afdichtring op de nieuwe kabel geplaatst worden door het midden van de afdichtring in een straal open te snijden tot aan de metalen ring, zodat de fittingschroef er door kan. Als de auto hier helemaal geen afdichtring heeft, zorg dan dat het gat op welke manier dan ook afgedicht wordt, want het is zeker een bron voor vuil en water op de vloer.

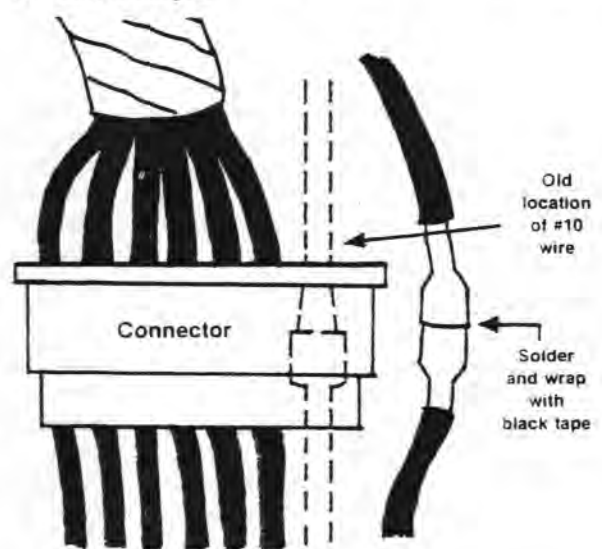
Dan de kabel aan de klok vast schroeven, de afdichtring in het schutbord (frontplaat) plaatsen, en controleren of hij vloeiend naar het wiel wegloopt en eveneens aan de bovenkant. Klik hem dan in de clips van de vulpijp en de remslangsteun vast en haal overvloedige bochten eruit zodat hij mooi strak loopt naar de naaf van het wiel. Je zult zien dat er dan 2,5 tot 5 cm als buigbaar deel voor de wieluitslag, méér overblijft dan met de oude kabel. Veel kabels gaan voortijdig stuk door deze af fabriek gebruikte positionering. Schroef nu de kabel aan de naaf vast. Een kleine afdicht-rubber zorgt ervoor dat er geen opspattend water in de naaf kan komen. Zoek al voelend het vierkante gat in de stofkap voor het kabeluiteinde, en tik de de kap netjes in het naafgat. Als je de kabel vervangt volgens deze regels, heb je een goedwerkende teller. Vraag is nu hoe betrouwbaar het aantal km's/mijlen weergegeven wordt, want met een lange stilstand kan het telwerk inaccuraat gaan werken.

Van donker naar licht!

Lon Wall

Een van de meest gevaarlijke en vervelende momenten met een Corvair, kun je hebben als er 's avonds plotseling alle stroom weg valt. Dat wil zeggen, geen draaiende motor en

geen licht. Als je dan ergens op een verlaten landweg of met regenweer op een overvolle autoweg staat, voel je je van God en alles verlaten. Negen van de tien keren moet je het dan zoeken in de dikke rode kabel aan de rechterkant van het verbindingblok, links voor in de motorruimte. Het plastic verbindingblok wordt na zovele jaren van warm en koud worden, erg sprok en breekbaar. De inwendige contactpunten gaan dan speling maken en corroderen. De dikke rode kabel brengt de stroom naar alle functionerende delen van het dashboard en van daaruit weer terug naar de diverse stations. Om een dergelijke situatie voor te zijn, kan je de draden uit het blok trekken en een goede soldeerverbinding maken. Dit afgetaped met isolatieband, kan je er zeker van zijn dat er geen storing zal optreden in deze vitale kabel. Voor de "originelen" onder ons, kan de kabel weer teruggebracht worden achter het blok en zodoende de soldeerverbinding verstoppen. Het blok moet dan wel ietwat bewerkt worden. Een onoriginele reparatie of superorigineel. De keuze is aan jou.



Koeling het best af met verzamel platen. Fred Johnson

Een beter woord vinden we er niet voor, maar we bedoelen de platen met drie trechtervormige gaten die direct onder de cilinders zitten. Deze platen worden nogal eens verwijderd omdat men denkt dat de cilinders dan beter gekoeld worden. Niets is minder waar. Deze platen zorgen er voor dat de koellucht gelijkmatig langs de vinnen loopt en de verwarmde lucht gelijkmatig afgevoerd wordt en niet gaat turbuleren in de ruimte onder de cilinders. De achterste cilinders zouden daar wel eens last van kunnen krijgen door slechtere koeling. Zorg dat deze platen in je motor aanwezig zijn.

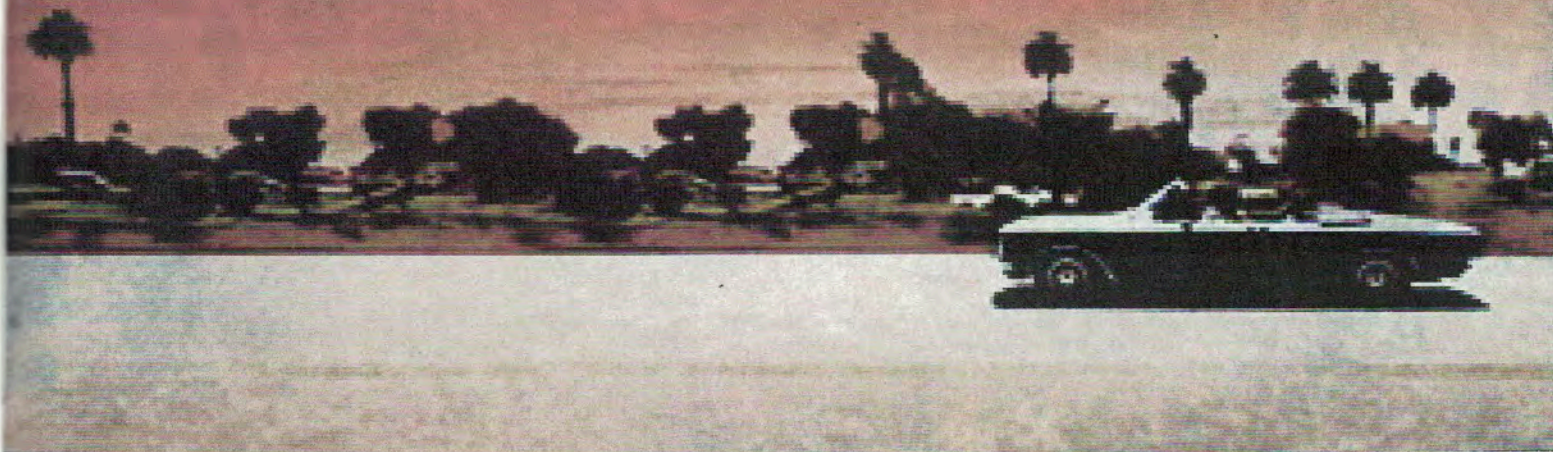
Hete lucht in koude tijden.

NJACE

Als je onder de huidige weersomstandigheden regelmatig met een lap je voorruit moet ontwasemen, is het misschien eens aan te raden om naar de schroothoop te gaan. Je vraagt naar een ventilatormotor van een '62 tot '67 Cadillac. Je zult zien hij past precies in je Corvair. En je hebt twee keer zoveel warme lucht op je voorruit. Wel is het aan te raden de zekerheid van de kachel van 10 amp te verhogen naar 20 amp. En even na te gaan of de dynamo en de kabels deze stroomsterkte kan trekken. Deze aanrader stamt uit 1979. Er zijn tegewoerdig wel meer efficiënte motortjes te krijgen. Zorg in elk geval er voor dat de aarding optimaal is.

Rx

**THE DANGER STARTS
WITH THE FIRST LIE.**



Montage van foto's en affiche van de filmaankondiging:

"The danger starts with the first lie"

WIJ WENSEN U

EEN VOORSPOEDIG 2005

