

Corvaair Club Nederland

VAIRMAIL



9^e jaargang

1

CORSA Chapters

- 017 **Bay State Corvairs**
1132 Washington St.
East Bridgewater, MA 02333
- 019 **Colonial Club**
44 Columbia Rd.
Arlington, MA 02474
- 032 **Central New Hampshire Corvair Assn.**
P.O. Box 334
Contoocook, NH 03229
- 052 **Vermont Independent Corvair Enth.**
P.O. Box 235
East Arlington, VT 05252
- 068 **Connecticut CORSA**
136 October Lane
Plattsville, CT 06479
- 074 **New Jersey Association of Corvair Enth.**
P.O. Box 631
Ridgewood, NJ 07451
- 087 **Bayshore Corvair Association**
P.O. Box 413
Howell, NJ 07731
- 088 **Delaware Valley Corvair Club**
1301 Union Landing Road
Cinnaminson, NJ 08077
- 107 **Resurrection Corvairs of Yonkers**
522 Saw Mill River Road
Yonkers, NY 10701
- 117 **Long Island Corvair Association**
P.O. Box 1675
West Babylon, NY 11704
- 120 **Capital District Corvair Club**
P.O. Box 192
Rexford, NY 12148
- 130 **Central New York Corvair Club, Inc.**
P.O. Box 616
Jamesville, NY 13078
- 140 **Niagara Frontier Corvair Club**
P.O. Box 45
Buffalo, NY 14224
- 148 **Association of Corvair Nuts**
325 Pinnacle Road
Rochester, NY 14623
- 158 **Western Pennsylvania Corvair Club**
4415 Crestview Dr.
Plum, PA 15239
- 166 **Keystone Corvair Club**
RR 01 Box 308
Martinsburg, PA 16662
- 170 **Central Pennsylvania Corvair Club**
1511 Hicks Drive
Dauphin, PA 17018
- 180 **Lehigh Valley Corvair Club**
137 American Street
Whitehall, PA 18052
- 183 **Blue Mountain Corvair Club**
RD 8 Box 8208
Stroudsburg, PA 18360
- 190** **Philadelphia Corvair Association**
140 Sawmill Lane
Leighton, PA 18235
- 198 **First State Corvair Club**
1306 Friar Road
Newark, DE 19713
- 207 **Group Corvair**
12710 Lode Street
Bowie, MD 20720
- 212 **CORSA of Baltimore**
619 Round Oak Road
Towson, MD 21204-3867
- 217 **Mid-Maryland Corvair Club**
20620 Guard Court
Rohrersville, MD 21779
- 220 **Northern Virginia Corvair Club**
6839 Brimstone Lane
Fairfax Station, VA 22039-1850
- 232 **Central Virginia Corvair Club**
8015 Driftwood Dr.
Prince George, VA 23875
- 236 **Tidewater Corvair Club**
2901 Cardo Place
Virginia Beach, VA 23456
- 240 **Roanoke Valley Corvair Club**
2437 Matthew Talbot Road
Forest, VA 24551
- 271 **CORSA/N.C.**
1205 Charden Ct
Raleigh, NC 27609
- 291 **Central Carolina CORSA**
PO Box 581
Manning, SC 29102
- 294 **Lowcountry Corvair Association**
P.O. Box 505
Ladson, SC 29456
- 296 **CORSA South Carolina**
P.O. Box 5559
Greenville, SC 29606
- 303 **Corvair Atlanta**
6 Raspberry Road
Rome, GA 30165
- 310 **Heart of Georgia Corvairs**
171 Plantation Lane
Thomasville, GA 31757
- 325 **West Florida Corvair Club**
5670 San Vair Street
Milton, FL 32583
- 328 **Central Florida Corvair**
12 Pine Trail
Ormond Beach, FL 32174
- 333 **South Florida Corvairs**
P.O. Box 936652
Margate, FL 33093
- 336 **Suncoast Corvairs**
9103 Harrow Place
New Port Richey, FL 34655
- 342 **Gulfcoast Corvairs**
5549 Tewkesbury Place
Sarasota, FL 34241
- 344 **Nature Coast Corvairs**
1490 Druid Road
Inverness, FL 34452
- 347 **Greater Orlando Corvair Assn.**
2490 Bronco Dr.
Saint Cloud, FL 34771
- 352 **Vulcan Corvair Enthusiasts**
P.O. Box 59071
Birmingham, AL 35259-9071
- 371 **Music City Corvair Club**
2416 Ravine Dr.
Nashville, TN 37217
- 376 **East Tennessee Corvair Club**
P.O. Box 928
Kingsport, TN 37660
- 379 **Knoxville Area Corvair Club**
8703-45 Old Colony Trail
Knoxville, TN 37923-6249
- 402 **Derby City Corvair**
4130 Stone Place
New Albany, IN 47150
- 405 **Central Kentucky Corvair**
156 Suburban Ct
Lexington, KY 40503
- 430 **Mid-Ohio Vair Force**
4673 Northwest Parkway
Hilliard, OH 43026
- 440 **Friends of Corvair**
7478 Angel Dr. NW
North Canton, OH 44721
- 441 **North Coast Corvair**
PO Box 902
Painesville, OH 44077
- 448 **Vacationland Corvairs**
11903 Concord Hambden Road
Painesville, OH 44097-9229
- 452 **Corvair Club of Cincinnati**
P.O. Box 40153
Cincinnati, OH 45240
- 454 **Dayton Corvair Club**
P.O. Box 3514
Dayton, OH 45401
- 460 **Circle City Corvairs**
P.O. Box 17325
Indianapolis, IN 46217-0325
- 468 **Mad Anthony Corvair Club**
5401 Lower Huntington Rd.
Fort Wayne, IN 46809
- 477 **River City Corvair Club**
609 N. Lemcke Avenue
Evansville, IN 47712
- 480 **Detroit Area Corvair Club**
5498 Duffield Rd.
Swartz Creek, MI 48473-8587
- 495 **West Michigan Corvair Club**
255 John Kent Drive
Ravenna, MI 49451
- 526 **Iowa Corvair Enthusiasts**
23 Gleason Dr.
Iowa City, IA 52240-5854
- 532 **Milwaukee Corvair Club**
2523 E Armour Avenue
Milwaukee, WI 53235-5623
- 537 **Capital City Corvair Club**
2795 Allegheny Dr.
Madison, WI 53719
- 541 **North East Wisconsin Corvair Club**
2117 Nottingham Lane
Kaukauna, WI 54130
- 554 **Corvair Minnesota**
3370 Library Lane
St. Louis Park, MN 55426-4224
- 558 **Head of the Lakes Corvair Assn.**
1120 W. 5th St.
Duluth, MN 55806
- 605 **Chicagoland Corvair Enthusiasts**
P.O. Box 704
Matteson, IL 60443-0704
- 627 **Prairie Capital Corvair Association**
P.O. Box 954
Springfield, IL 62705
- 633 **Show-Me Corvair Club**
4067 Waterfall Drive
Saint Louis, MO 63034-0187
- 640 **Heart of America Corvair Owners' Assn.**
9802 Booth Ave.
Kansas City, MO 64134-1810
- 672 **Mid-Continent Corvair Association**
1212 Patrick Henry St.
Derby, KS 67037
- 685 **Corvair Midwest**
10100 Holdrege
Lincoln, NE 68527-9462
- 700 **New Orleans Corvair Enthusiasts**
P.O. Box 427
Denham Springs, LA 70727-0427
- 722 **Arkansas Corvair Club**
P.O. Box 627
Little Rock, AR 72203
- 731 **Indian Nations Corvair Association**
PO Box 1886
Edmond, OK 73083-1886
- 744 **Green Country Corvair Group**
4250 S. Oswego
Tulsa, OK 74135
- 750 **North Texas Corvair Association**
P.O. Box 170796
Irving, TX 75017-0796
- 770 **Corvair Houston**
20755 Vandersick Dr.
Katy, TX 77450
- 782 **Alamo City Corvair Association**
P.O. Box 2125
Seguin, TX 78155
- 787 **Lone Star Corvair Club**
456 Paint Creek Rd.
McDade, TX 78650
- 799 **Desert Corvair Club**
P.O. Box 220108
El Paso, TX 79913-2108
- 802 **Rocky Mountain CORSA**
P.O. Box 27058
Denver, CO 80227
- 809 **Pikes Peak Corvair Club**
P.O. Box 15034
Colorado Springs, CO 80935
- 837 **Boise Basin Corvairs**
P.O. Box 16734
Boise, ID 83715
- 840 **Bonneville Corvair Club**
1239W 2600N
Clinton, UT 84015
- 850 **Cactus Corvair Club**
P.O. Box 11701
Phoenix, AZ 85061-1701
- 857 **Tucson Corvair Association**
2044 W. Shalimar Way
Tucson, AZ 85704
- 860 **Northern Arizona Corvair Club**
10880 Sage Rd
Flagstaff, AZ 86004
- 863 **Prescott Area Corvair Club**
3101 Simpson Lane
Prescott, AZ 86301
- 871 **Corvairs of New Mexico**
2226 Inez Dr. NE
Albuquerque, NM 87110-4732
- 891 **Vegas Vairs**
P.O. Box 621925
Las Vegas, NV 89162-1925
- 903 **South Coast CORSA**
P.O. Box 96
Redondo Beach, CA 90277-0096
- 914 **CORSA West of Los Angeles**
P.O. Box 950023
Mission Hills, CA 91395
- 917 **Vintage CORSA**
P.O. Box 1536
Brea, CA 92822
- 920 **Coyote Corvair Club**
P.O. Box 4995
Oceanside, CA 92052-4995
- 921 **San Diego Corvair Club**
P.O. Box 447
Poway, CA 92074-0447
- 925 **Inland Empire Corvair Club**
P.O. Box 30316
San Bernardino, CA 92404-0316
- 931 **Ventura County Corvairs**
P.O. Box 6012
Ventura, CA 93006-6032
- 934 **Central Coast CORSA**
8350 Santa Rosa Rd.
Atascadero, CA 93422
- 937 **San Joaquin Corvair Club**
P.O. Box 4693
Fresno, CA 93744
- 947 **San Francisco Bay Area CORSA**
P.O. Box 422
Orinda, CA 94563
- 951 **Silicon Valley CORSA**
P.O. Box 2792
Santa Clara, CA 95055
- 953 **Central Valley Corvairs**
3001 Lancelot Lane
Modesto, CA 95350-1408
- 956 **Classic Corvairs of River City**
9801 Beechwood Dr.
Orangevale, CA 95662
- 958 **Sacramento Corvair Tour Group**
9590 Appalachian Drive
Sacramento, CA 95827
- 970 **CORSA Oregon**
P.O. Box 1445
Portland, OR 97207-1445
- 973 **Beaver State Corvair Club**
P.O. Box 747
Albany, OR 97321-0256
- 975 **Southern Oregon Corvair Owners**
512 Fairmount Street
Medford, OR 97501-2426
- 981 **Corvairs Northwest**
P.O. 58561
Tukwila, WA 98138
- 982 **North Cascades Corvair Nuts**
8004 59th Ave NE
Marysville, WA 98270
- 990 **Inland Northwest Corvair Club**
P.O. Box 9689
Spokane, WA 99209-9689
- 993 **Columbia Basin Corvairs**
P.O. Box 1022
Richland, WA 99352-1022
- INTERNATIONAL**
- FRA **Chevrolet Corvair Club of Paris**
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi
91410 Dourdan, France
- NED **Corvair Club Nederland**
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen, The Netherlands
- ONT **CORSA Ontario**
401 Beechwood Crescent
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada
- SWI **Swiss Corvair Club**
Bachtelenstrasse 39
CH-2540 Grenchen, Switzerland
- WCC **Western Canada CORSA**
1750 Westminster Ave.
Port Coquitlam, BC V3B 1E2 Canada
- SPECIAL INTEREST**
- 001 **Corvanatics**
5000 Cascabel Road
Atascadero, CA 93422-2302
- 003 **Caveman Corvairs, 1960 Group**
1906 S. Weinbach Ave.
Evansville, IN 47714
- 004 **Air 'Vair Group**
5474 State Route 19
Galion, OH 44833
- 005 **Corvair Oil Filter Collectors Club**
560 Lindberg Blvd.
Berea, OH 44017-1418
- 006 **V-8 Registry**
603 Valley Trails Dr.
Harrison, OH 45030-4904
- 007 **The 1969 Corvair Group**
8322 Soft Wind Drive
Mechanicsville, VA 23111
- 008 **UltraVan Motor Coach Club**
73 Sargent St.
Haines City, FL 33844
- 009 **SouthEast Corvair Council**
12 Pine Trail
Ormond Beach, FL 32174
- 010 **Stock Corvair Group**
4613 Dorchester Lane
Virginia Beach, VA 23461-5841
- ** Changes

Van de redactie

Vanmorgen kwam ik, op weg naar m'n werk, een prachtige Oldsmobile tegen. Oh ja, ik had een stel mooie velgen gekocht via Ebay. Ben benieuwd hoe ze er uit zien. Ik vond een hele informatieve pagina over mijn nog niet gearriveerde velgen op een Oldsmobile website. En daarmee bezig zijnde, klik je ook eens op diverse andere clubsites van dat merk. Veel clubs, veel mooie sites, en over heel de wereld. Tot Australië toe. Behalve... in Europa. Mogen we ons dan niet gelukkig prijzen met drie-en-een-halve Corvairste club in Europa? Denk 't wel! Op die manier kunnen we toch eens communiceren met onze 'bijna' staatgenoten over onze Corvairste perikelen. Dit jaar kan dat ook weer mondeling wanneer we samenkomen, deze keer in noord Frankrijk. Maar dat is dan wel voor de echte liefhebbers, want die schromen niet voor een tankje meer of minder. En ze hebben hun wagens in een staat dat ze die afstand best aan kunnen. Ook zag ik van de week op Discovery een rit voor klassiekers in de VS. Ze gingen door vijf of zes staten, en was circa drie-en-een-half-duizend kilometers lang. Er vielen er wel wat in panne, maar die werden liefdevol weer op weg geholpen, en die ene die door een nieuwsgierige passant werd aangereden en niet meer verder kon, werd netjes op een trailer geladen en kwam toch, zij het gedeukt, aan de finish. Kortom, waar maken wij ons druk over om een paar honderd kilometer te rijden? In de nazomer is er trouwens nog meer te 'doen'. We gaan weer een poging wagen om een clubtreffen te hebben op het circuit van Zolder tesamen met andere clubs. In de 'paddock' nog wel, en temidden van andere clubs zal er zeker wat te vertellen zijn. Dat zou best gezellig kunnen worden en wellicht zijn er clubleden die (tijdelijk) van hun geloof vallen en verliefd worden op een of andere Alfa, BMW of Cadillac. Voor dit evenement willen we nu écht gaan in tegenstelling tot vorig jaar toen er zero belangstelling voor was. We hebben weer wat toegewijde leden erbij, en dat stemt tot tevredenheid. Er wordt volop gerapporteerd en wederzijds informatie uitgewisseld. Dat levert natuurlijk, zoals eerder aangekondigd, een interessant vervolghet verhaal voor ons blad op

Het zomerseizoen komt er weer aan, de koopkracht stijgt, en plannen zijn er te over. Wat let ons nog! Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

9^e jaargang nr. 1
mrt./apr./mei.2006
Uitgever en redactie:
Corvairste Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel./fax 046-4 51 63 23
voorzitter@corvairste.nl

Administratie en abonnementen:
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
penningmeester@corvairste.nl

Inlichtingen algemeen:
Golle 27a
9247 DL Ureterp
Tel. 0512 - 30 10 99
Fax. 0512 - 30 10 12
secretaris@corvairste.nl

Clubsite:
www.corvairste.nl
Webmaster: Bennie de Wit
webmaster@corvairste.nl

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

Geboorte

Heleen en Hans Tesselaar laten ons weten dat ze een dochter erbij hebben gekregen. Suus is haar naam. Coen en Bram hebben er nu dus een zusje bij. Waren ze de laatste keer op een treffen nog met z'n drieën, een volgende meeting zullen ze met vijven zijn. Voorlopig gaan die alle nog in de Corvairste. Maar straks? Vairmail zou niet compleet zijn als tijd, maat en gewicht niet vermeld zou worden. Wel, geboren op 22 december om 10.28u., lengte 53 cm, gewicht 4420 gram. Wij feliciteren de familie Tesselaar namens alle leden van de Corvairste Club met hun jongste spruit.

Productie aantallen

Van de Corvairste zijn er in totaal 1,78 miljoen exemplaren gebouwd. Dat wil zeggen van de 1960 500 sedan tot de 1969 convertible met alle pick-ups, Corvans, Greenbriers en Lakewoods daar tussen.

De meest zeldzame is de 1962 Loadside pick-up. Van dit model zijn er slechts 321 gebouwd.

Agenda

maart

26 Swapmeet Kartcentrum Poeldijk

April

1 Saturday Night Cruise De Werf/
Zichtenburg Den Haag

9 Cruise Inn winterseries
BurgerKing Kerkrade

15 USA Par & Party Meeting
Nieuwegein

17 Oldtimer Festival Venhuizen

21-23 Custom Cars Doornik (B)

22-23 Stars on Wheels Namen (B)

22-23 Lente Oldtimerbeurs
IJsselhallen Zwolle

Mei

4 Cruise In BurgerKing Kerkrade

6 Saturday Night Cruise Den Haag

6 Cruizin' Angels Meeting Burger
King Ekkersrijt Eindhoven

7 Backstage Chevy Meeting
Sportpark Helmond

20 US Park & Partymeeting/Swap
meet Blokhoeve Nieuwegein

21 Rock around the Jukebox
Rosmalen

Juni

4 Backstage Chevy Cub Helmond

16-18 Peelcruisers Asten- Heusden

16-18 Explosion Dragraces Drachten

Juli

25-29 Internationale Corvairste
Convention Buffalo (USA)

September.

9-10 Europees Corvairste Treffen
Nancy (F)

'Custom' wielen

Onlangs vonden we een incompleet set Oldsmobile SSII velgen op 'markt-plaats'. Een vluchtig kijkje op ebay leverde dezelfde velgen op maar dan mooi en compleet. En dat voor dezelfde prijs! De mooie velgen werden in Oostenrijk aangeboden en op de minimale inzet van E.79 had niemand geboden. Een telefoontje zei dat ze voor E.100 van de hand gingen. Binnen Dld. verzenden maakte een aanmerkelijk verschil in verzendkosten. Een website leverde alle

nodige informatie over bandenmaat en aanpassing om op de Corvaire te monteren. Een andere leerde dat er in Amerika wel tot \$2000 betaald wordt voor deze velgen in een 15" maat! Zie ook omslag.



Eurotreffen

De Organisatoren van het Eurotreffen vragen met klem om nu al op te geven of en hoe je wil komen naar het Euro treffen in Nancy. Vanuit Franse hoek is er gevraagd voor gelegenheid tot kamperen. Bij voldoende deelname zal aan dat verzoek gehoor worden gegeven. Dus laat snel iets van je horen. Zie ook elders in dit blad.

Trailer

Guus de Haan heeft geïnformeerd naar de mogelijkheid om je Corvaire op een trailer te zetten en dan met je dagelijks vervoer naar Nancy af te reizen. De kosten van een trailer bedragen circa 2000 euro. Omdat er 8 à 9 auto's mee vervoerd kunnen worden moet dat bedrag worden gedeeld door de deelnemers. Interesse? Mail of bel Guus de Haan. (adres; zie colofon).

Dienst

Vol ontzag keek de kleine Alex naar de herinneringsmedailljes aan de muur in de dorpskerk. "Wat zijn dat?" vroeg hij aan de pastoor? "Dat zijn herinneringen aan de mannen die gesneuveld zijn in de militaire dienst!" zei de pastoor. "Oh," zei Alex; "Welke dienst was dat, die van negen uur of die van half elf?" *Keith Harrington*

Mostard caravans

De redactie is in een co-productie bezig met het maken van een publicatie over Mostard Yvonne caravans. We zoeken naar zoveel mogelijk gegevens over deze caravans. Alles is welkom; foto's in welke staat dan ook, formulieren, folders enz.

"The Clark Experience"—More Than Parts!

650 Page Catalog

14,000+ Quality Parts

1000's of Reproductions

Interactive Internet Site

Cheerful, Experienced Order Takers

Knowledgeable Technicians

Fast, Courteous, Professional Service

Always Trying to Surpass Your Expectations

"The Clark Experience" Only at...

Clark's Corvaire Parts, Inc.

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



Laat ons weten als je wat hebt of iemand weet die iets heeft.

APK

Sommigen onder ons zullen het wel reeds ervaren hebben; de apk wordt nu digitaal gecontroleerd. En ben je dan meer dan twee maanden 'over tijd' dan hang je in de prijzen. De boetes zijn wel wat verlaagd van 95 naar 75 euro, maar dat is dan ook een hele kleine pleister op de wonde. In werkelijkheid was deze regeling eind vorig jaar al ingevoerd en nu pas gepubliceerd. Als je Corvaire niet apk gekeurd kan worden, nu dan maar schorsen. En dat kost ook weer eens 23 euri. Dus probeer je Corvaire toch maar op tijd apk klaar te hebben voor de volgende keuring. Het bespaart je een hoop rompslomp en geld.

Kenteken

Sedert 1 januari van dit jaar is het mogelijk dat auto's reeds bij invoer op Nederlands kenteken gezet kunnen worden. Dit ongeacht de staat waarin ze zich bevinden. Dus met en wrak is dit al mogelijk. Je hoeft dus niet meer meteen een keuring bij de RDW te ondergaan. Let wel: Dit geldt alleen voor auto's van binnen de Europese Gemeenschap. Ook is van belang dat je weet dat een auto op Nederlands kenteken verzekerd moet zijn. In ons geval (Corvairs) zouden ze meteen geschorst moeten worden. Dat kost dan € 23.50. Deze regeling kan van belang zijn als straks weer andere regels m.b.t. invoer zouden gaan gelden.



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

Tucker

Inleiding

"The crowd, five thousand strong, rose to its feet and roared its approval. They were cheering the premier presentation of a car; an automobile design unique for 1947 and destined to remain unique for decades to come"

Zo werd de presentatie van de Tucker omschreven in de media.

De geschiedenis van de Tucker is een van de meest kleurrijke in de automobiel historie geweest. Ze begon in een heldere periode die aanbrak na de donkere tijden van de tweede wereldoorlog. Enkele jaren geleden is jullie redacteur de eer te beurt gevallen om persoonlijk te kennis mogen maken met John R. Tucker, zoon van Preston T. Tucker en ontwerper-stylist Philip S. Egan. Van hen kreeg hij een boek met historische gegevens en hun handtekening. Maar dat laatste niet nadat John Tucker zijn gram gespuut had over General Motors met zijn Corvaire. Waarom?

De Tucker 1948 had onafhankelijke wielophanging rondom, een luchtgekoelde zescilinder motor achterin, een gewicht van ca. 1100 kg. en een zespersoons interieur!

"Follow your dream!" schreef John onder zijn handtekening in het boek, en dat doen we dan ook....

De droom

Een individualist met een passie voor automobielverbetering, vergaarde wat mensen om zich heen voor een opmerkelijke onderneming. Hij was niet beroemd toen hij er aan begon, en is dat nu tot op zekere hoogte nog niet. Maar tijdens de looptijd van dit verhaal was zijn intense geloof in zijn doel een inspiratie voor duizenden mensen.

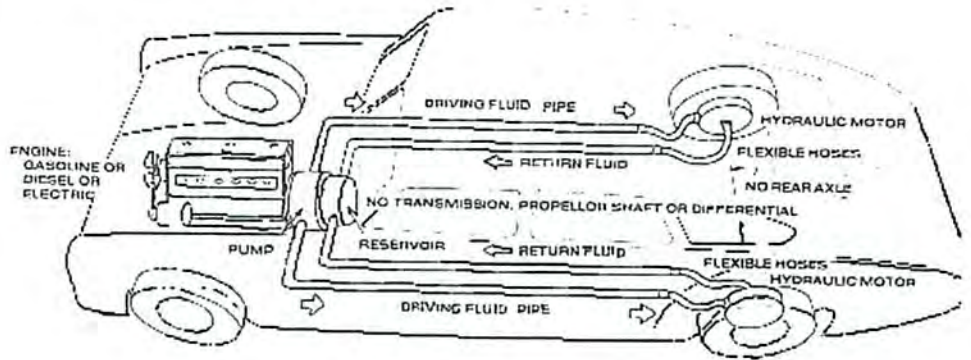
Hij, dat was Preston Thomas Tucker, een onbekende ingenieur, nu onverbrekelijk verbonden aan grote namen in de automobiele historie.

Als eenling begonnen, ontwikkelde hij zijn studies en ervaringen tot een succesformule, die zijn naam tot ongebruikelijke hoogte deed stijgen.

Dit verhaal is een weergave van de uitkomst van zijn droom, een automobiel die in korte tijd aan de top stond wat betreft vooruitstrevende concepten, een auto die nu, enkele decennia later, het grote autopubliek nog steeds fascineert. Het is ook het verhaal van een jonge ontwerper, evenzeer betrokken met het concept Tucker en die niet bang was om in de

grote auto industrie zijn steentje bij te dragen. Iemand die Preston Tucker persoonlijk goed kende en zijn ideeën voor de 1948 Tuckers en daarna nog meer vorm wilde geven.

Voor de goede orde: De Tucker auto, het basisconcept, model 1948, werd ontworpen door Alex S. Tremulis die als chef styling van Tucker werd omschreven.



WHEEL SUSPENSION AND POWERPLANT
DETAIL OMITTED FOR CLARITY

TORPEDO ON WHEELS



LONG LOW and sleek, the Tucker Torpedo has done that extra mile to get its styling in and put it in an automobile that is not only developed originally for better cars, but is a car that is built to last.

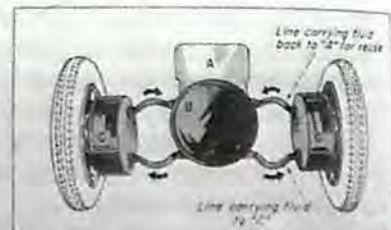


Engine in rear, all-hydraulic drive make the Tucker a real car of the future

More like a Buck Rogers Special than the automobiles we know today, the Tucker Torpedo is scheduled to hit the road sometime in '47. If all goes according to plan, this startling car will incorporate a series of spectacular engineering innovations that conservative auto manufacturers have classified as "at least five or six years off."

Here are some of the highlights of this 100-inch wheel-base vehicle in its present design:

Hydraulic torque converters provide a direct power-transmission system that does away with the customary clutch, transmission, drive shaft, differential, and rear axle. That eliminates about 80 working parts and saves



OPERATION of car's hydraulic drive is shown in diagram above. Fluid in reservoir (A) flows to pump (B) driven by car's engine. Pump forces fluid through flexible pipes to hydraulic motor (C), which drives rear wheels. Fluid then returns to reservoir for reuse.



Preston Thomas Tucker

ingenieus systeem van franchise dealers, en de uitgifte van aandelen via Floyds D. Cerf. Brokerage in Chicago en dat een bedrag van 20 miljoen opleverde. Door tegenbiedingen duurde het toch nog tot september dat jaar om de fabriek in handen te krijgen.

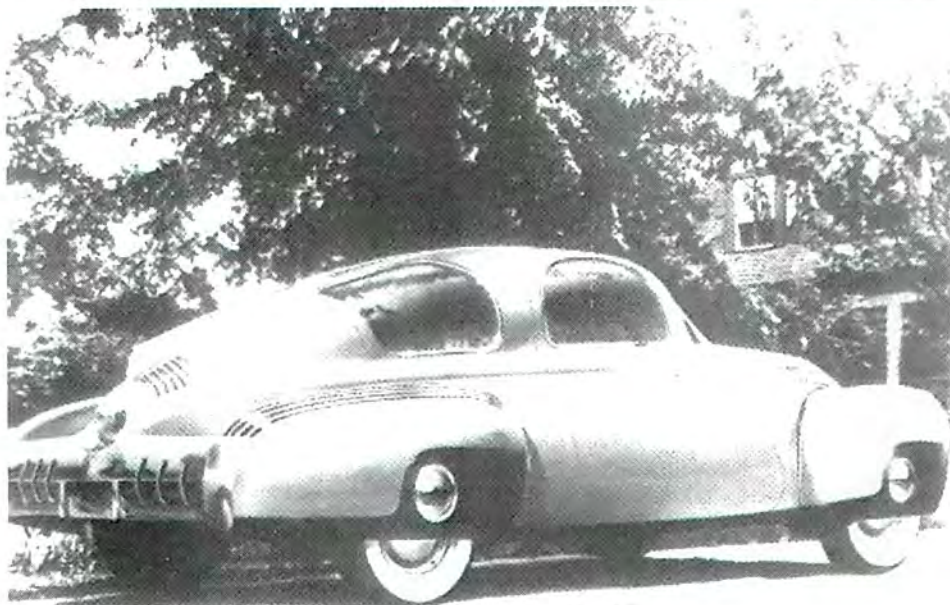
Twee modellen auto's waren er de voorbije maanden gepresenteerd maar er was er nog niet één gefabriceerd. Het eerste model was dus van George Lawson, die zijn credits had verdiend bij o.a. Buick van GM en later bij Briggs Manufacturing Co., een bedrijf dat carrosserieën bouwde voor bestaande onderstellen. Bij Briggs ontmoette hij Alex Tremulis. Dit alles speelde voor de oorlog. Na de oorlog ging hij weer terug naar GM en werd

hoofd ontwerp en productontwikkeling voor overheidszaken. In die tijd 1945 kwam Tucker ook vaak in Detroit om de grondvesten te leggen voor zijn droom. Hij hoorde van Lawson en kreeg contact met hem. Na het inzien van zijn uitgebreide portfolio vroeg hij hem om een auto te ontwerpen. En dat leidde met een groot aantal tekeningen en een zorgvuldig geschilderd kleimodel op schaal van 1:4 van de Tucker Torpedo. Het is dat kleimodel dat, zorgvuldig geretoucheerd, in de 'Science advertentie stond. Lawson's ideeën waren goed bestudeerd maar in sommige details als onuitvoerbaar beschouwd. Er kwamen problemen over de betaling van de bewezen diensten, en Lawson verdween van het toneel. Desondanks kon Tucker toch gebruik maken van het geleverde

materiaal hetgeen in de advertentie verscheen. Lawson verdween en Alex Sarantos Tremulis verscheen. Tremulis had o.a. ervaring opgedaan bij het legendarische merk Duesenberg waar hij op 19 jarige leeftijd (!) op de stylingafdeling begon. Drie jaar later, in 1936, was hij chef Styling in de productiefabriek in Connersville, Indiana. Maar nadat Auburn-Cord-Duesenberg zijn deuren sloot in 1937, ging hij naar Oldsmobile van GM en daarna naar Briggs. In 1938 ging hij naar Custom Motors in Beverly Hills, een producent van extravagante auto's. (eigenaar Eleanor Powell, een toen bekende danseres!). Hier in Beverly Hills, leerde Tremulis veel celebrities kennen, mensen met meer geld dan smaak.

In 1939 verhuisde Alex weer naar American Bantam Car Company in Butler, Pennsylvanie. American Bantam maakte carrosserien op het onderstel van de engelse Austin. Ver vooruit voor die tijd, maar ondanks een optreden in de succesvolle film 'A Connecticut yankee in King Arthur's Court' werd de auto geen succes. American Bantam werd later bekend met winnende ontwerp van de General Purpose vehicle, ofwel jeep. Alex Tremulis ging met de oorlog mee, zij het in eigen land. Hij werd als sergeant te werk gesteld in het Aircraft Laboratory van Wright Field in Dayton, Ohio.

Daar maakte hij illustraties van snel vliegend oorlogstuig (torpedo's?) "Ik was verantwoordelijk voor het model van de eerste tweetraps raket; de TVT ofwel Tremulis Vertical Take-off" grapte hij later. Na de oorlog werd hij eerst nog aangesteld als burger in een militair 'aeronautics' programma, maar toen de overheid daar geen geld meer aan spendeerde ging hij terug naar Chicago en kreeg werk bij Tammen & Denison Industrieel ontwerpers. Het was daar dat Preston Tucker hem in het oog kreeg, en vroeg om de werken van Lawson op te pakken en verder af te werken. De tijd begon te dringen, de nieuwe fabriek kostte handen vol geld, de toezeggingen moesten waar gemaakt worden, en de ontwerpen van Lawson waren niet uit te voeren. Maar het tij keerde ten goede voor Preston Tucker. Hij kwam in contact met Tammen & Denison en legde de opdracht uit.



Boven: De 'Mock-up'; een kleimodel op schaal van 1:4 dat zo is opgesteld dat het een volwaardige auto lijkt. De foto is na de opname nog zorgvuldig geretoucheerd

Op nieuwjaarsavond van 1947 bezocht hij het kantoor weer, en tot grote opluchting van Alex Tremulis, Dan al chef ontwerper afd. Automobielen, sprak hij de voor hem historische woorden uit "That's it!".

Tucker haalde Tremulis meteen over zijn contractbaan te vergeten en met hem mee te gaan naar de Tucker Corporation om als chef styling aangesteld te worden. Tremulis had toen nog niet het besef dat er 90% van zijn ideeën zouden worden overgenomen in de nieuwe auto. Deze auto verscheen in de advertenties van maart 1947 en om

problemen te voorkomen werd het model werd wijselijk de Tucker '48 genoemd.

Tucker had er al een motor voor. Het was een 9,65 liter(!) zescilinder watergekoelde boxer, die het gevaar naar zijn top van circa 200 km/h moest gaan stuwen. Deze motor was Tucker's trots, maar of het deze zou gaan worden?

Wordt vervolgd.

We hebben voor dit onderwerp gekozen op verzoek van een onzer leden. Behalve de technische opstellingen, twaalf jaar voor de komst van de Corvair en de smerige politiek die er aan vast hing heeft het verder niet zo veel met de Corvair te maken. Desondanks is het op z'n minst een opmerkelijk verhaal. Niet voor niets is er over deze toch wel tragische geschiedenis een speelfilm gemaakt. Deze is nog steeds op band of dvd verkrijgbaar.

Automotive Museum
San Diego (CA-USA) 2001
www.trombinoscar.com



Afscheid van een vriend

Dit verhaal begint begin jaren '90, toen ik telefoontje kreeg van een dame die me zei dat ze een zeldzame Corvaair 'Van' te koop had. Ze woonde in een stadje in de buurt en moest de wagen, die niet liep, van de hand doen vanwege een verhuizing. Ik beloofde haar dat ik eens naar de wagen zou komen kijken en haar zou helpen hem te verkopen. Ik had helemaal niets op met busjes en was niet echt geïnteresseerd, maar vertelde het wel door aan vrienden en kennissen waarvan ik dacht dat zij wél geïnteresseerd waren. Maar dat leverde niets op. Een paar weken gingen voorbij. Ik kreeg een tweede telefoontje van de oude dame waarin ze zei dat ze spoedig geld nodig had en de wagen snel verkocht moest worden. Ik informeerde haar over de waarde van de wagen die bij lange na niet zo hoog was als wat zij verwachtte. Maar hij was meer waard als wat ik er voor wilde geven. Als ik bijvoorbeeld iemand kon vinden met een restaureerbaar koetswerk, die hem kon gebruiken als onderdelen leverancier.

In mijn moeite de oude dame te helpen kwamen we overeen, dat ik hem kocht en haar er meer voor betaalde als een doorsnee sloopwagen. En zo werd de 1963 Greenbrier Sportswagon, met een Deluxe interieur op een dolly naar mijn huis gehaald. (Noem me maar een zwakkeling voor Corvaairs) Vanaf dat moment komt mijn goede vriend Oscar in mijn verhaal opdagen. Oscar en ik hadden juist een project beëindigd van een Corvaair 95, en dachten deze Greenbrier met automatische bak, meer banken en extra ramen hiervoor te gebruiken. Dat zou beter passen. Nadat hij was gepensioneerd bij Western Electric verhuisde Oscar en zijn vrouw van New Hampshire naar Rock Hill in Zuid Carolina. Ik ontmoette Oscar toen deze zocht naar een voorruit voor zijn LM coupé. We werden goede vrienden en hij was dagelijks te vinden in mijn winkel. Samen restaureerden we een grijze 1965 vierdeurs Monza, die ik later meenam naar diverse shows. De Corvaair 95 werd het volgende project, en daarna startten we toch maar met de Greenbrier. Nu zat Oscar niet erg goed in de slappe was, en wilde dat compenseren door meer werkuren te stoppen in het



"Papa J" op de conventie van Carlisle, Pennsylvania in 2003

project. Maar hij kon ook een mooie kleurencombinatie maken voor de wagens. Hij kreeg van mij alle ruimte om de kleuren van in- en exterieur uit te zoeken voor alle projecten waaraan we samen werkten. Na twee of drie jaar werken aan de Greenbrier, was hij toe aan een testrit. We vonden dat de Powerglide transmissie (die we niet reviseerden omdat deze normaal gesproken nooit problemen geven) belabberd schakelde. Het was nooit te voorspellen of hij voor- of achteruit wilde! De wagen reisde naar de eerste shows op een trailer omdat Oscar bang was om erin te rijden.

Rond deze tijd was Oscar veel bezet door zijn situatie thuis omdat zijn vrouw Helen ernstig ziek was

geworden. Op een nacht werd haar toestand erger, en terwijl Oscar haar zoveel mogelijk probeerde te verzorgen in afwachting van een ambulance, kreeg hij zelf een hartinfarct. Toen de ambulance aankwam besloten de verplegers eerst Oscar naar het ziekenhuis te brengen en een tweede op te roepen voor Helen. Bij aankomst in het ziekenhuis was Oscar reeds overleden, en Helen stierf twee dagen later. Ze werden beiden terug naar New Hampshire vervoerd om daar samen begraven te worden.

Op de "Fall Affair" in Clemmons, Georgia. Let op de replica ernaast!





De "replica"

Een paar maanden na Oscar's dood vroeg ik een kenteken op mijn naam aan voor de Greenbrier. Oscar had het in zijn testament laten vastleggen dat ik de Greenbrier zou erven. Nu was de tijd gekomen om me af te vragen wat er nu mee te doen. Ik had een heel mooie Greenbrier met een slechte transmissie, geen radio, geen binnenverlichting, die zich slecht liet berijden en het ergste van al; er zat geen airconditioning in. In de zomer zal ik nergens ver mee rijden als er geen a.c. in zit. En ik ws helemaal niet geïnteresseerd in 'forward controls' Maar het is raar hoe iemands richting kan veranderen.

De volgende maanden keek ik regelmatig naar de bus en begon plannen te maken over hoe ik er een goed lopende wagen van kon maken die in concoursstaat zou moeten zijn. Ik begon met het hele interieur te verwijderen. Ik installeerde een hoogwaardige isolatiefolie in het plafond, achter de deurpanelen en onder de vloermat om de hitte buiten te houden en het geluid te reduceren. Een exclusieve dubbele airconditioning, voldoende binnenverlichting, een middenconsole, een Spyder dashboard met VDO metertjes en een Pioneer audio systeem met amplifier werd geïnstalleerd. Ook kwam er een andere nieuw beklede bestuurdersstoel met speciale zitvorm en hoofdsteun om een beter zitcomfort en uitstraling te hebben. Ik deed alles zo zorgvuldig mogelijk om niet de verschijning te veranderen die Oscar had gecreëerd. De buitenspiegels zijn de enige veranderingen aan de buitenkant. De kleine standaardspiegels waren te klein om achteruit te kijken en moesten vervangen worden.

En toen het weggedrag. Oscar had de wielen (niet die van de greenbrier) naar een bandenshop gebracht om nieuwe banden op te laten leggen, en ik denk dat de installateur er zeker van wilde zijn dat de nieuwe banden ook

goed op de velg zaten, want ik mat maar liefst 80 psi (5,5, bar) druk in de banden. Nadat ik de druk verlaagd had liet de wagen zich als normaal berijden, en was er geen uitlijnen nodig tot na het vernieuwen van de vooras enige jaren later. Een goed werkende automatische bak ging de 'zieke' vervangen, en we waren klaar om de weg op te gaan. We bezochten diverse weekendshows die binnen een drie- of vierdaags weekend bereik lagen en daar tussen maakten verbeteringen en reparaties (soms langs de weg).

Het eerste nationale optreden voor de Greenbrier was in 1979 in Lake Placid in de staat New York. Hij won meteen de eerste plaat in "people's choice" Ofschoon de bus maar op vijf cilinders liep omdat er een klepzitting los kwam tijdens de rit naar de conventie, won ik ook nog een eerste plaats in mijn klasse in de 'autocross'. Dit was overigens mijn eerste autocross in een 'forward control' (en het kan je een rood hoofd bezorgen). Op weg naar huis brak ook nog eens de krukas juist toen we de grens van Noord Carolina naderden. Dus de laatste 100 mijl legde hij af op een trailer. Ik werd geplaagd door nog twee motorstoringen totdat ik een grote oliekoeler buiten het blok installeerde. Daarna ging het van een leien dakje. De motor heeft tot op heden zo'n 40 duizend mijl afgelegd zonder enige storing (afkloppen op hout!) In die tijd heb ik de Greenbrier steeds onderzocht, gemodificeerd en verbeterd. Telkens als er iets kapot ging, maakte ik het sterker en langer houdbaar. Sara en ik bezochten heel veel Corvairevenementen. (ver en dichtbij) en de "burgundy" rood met beige Greenbrier met het "PAPA J" kenteken werd een welbekende verschijning.

We brachten een boel onderscheidingen mee naar huis en nog belangrijker; we kregen er een hoop vrienden door. Toen we ons voorbereidden voor de internationale conventie in Portland, vorig jaar, praatte ik met Sara erover

hem een ander thuis te geven om plaats te maken voor een ander Corvaire project. Na zoveel jaren plezier begon de auto toch hier en dar verschijnselen van aftakeling te tonen, ofschoon hij altijd nog een score van 93.06 liet zien en in de senior afdeling van de concoursen bleef. Ik dacht dat de Portland conventie een goede gelegenheid zou bieden hem een ander thuis te kunnen geven omdat hij dan naar een Corsa lid zou gaan. Toen het "for sale" bordje achter de ruit stond, praatte ik met diverse geïnteresseerden, en Billy Bruce uit Tyrone, Georgia zei dat hij hem een goed onderdak kon bieden. Hoe kon het nog beter? Billy i een goede vriend en woont in de staat hiernaast, en hij heeft een zomerhuis in Zuid Carolina! Ik voel me goed met het feit dat er goed voor hem gezorgd zal worden en dat ik hem geregeld zou kunnen zien. Hij zal zelfs gerepareerd worden op kleine punten die me niet aan stonden. Sara en ik hebben er een mooie tijd mee gehad en ontvingen een hoop positieve reacties, ofschoon veel mensen geen idee hadden waarover ze praatten. Ik kan me geen andere auto bedenken die zoveel aandacht kreeg en waarin ik zo veel plezier in beleefde tijdens reizen. Ik hoop dat Billy en Eleanor even veel van deze Greenbrier Sports Wagon zullen genieten als wij deden, en hem voor het publiek toegankelijk houden.

Nu is een tijd gekomen om vaarwel te zeggen tegen een oude vriend. Dat hij dezelfde vreugde en trots zal brengen bij zijn nieuwe eigenaren.

Oscar zou er zeker mee instemmen!
Richard Jenkins.

Hij werd door Billy Bruce gelijk ingezet in een behendigheid wedstrijd in zijn nieuwe thuisstaat Georgia tijdens "Fall Affair 2005"



Route 66

Vrijheid in Amerika, dat is in je auto stappen, de sleutel omdraaien en uren, dagen kunnen rijden op onafzienbare Highways. Vrijheid in Amerika, dat is rijden op Route 66, de 2238 mijl lange weg tussen Chicago en Los Angeles, dwars door acht Amerikaanse staten. In de jaren dertig gaf Route 66 onder andere vrijheid aan de verarmde boeren uit Oklahoma, de 'Ookies', die hun beklemmende bestaan op de uitgemergelde prairies opgaven voor het najagen van de Amerikaanse droom in het westen. In de jaren vijftig belichaamde Route 66 vrijheid voor ontheemde GI's die na een verschrikkelijke oorlog geluk zochten in het paradijselijke Californië. Nu betekent de vervallen Route 66 Amerikaanse vrijheid bij uitstek voor romantici, voor iedereen die op zoek is naar het Amerika van de pettycoat, rock & roll, jukeboxen, een Buick convertible uit '41, of een drive inn restaurant met serveersters op rolschaatsen.

Route 66 is een legende. Bezongen door Nat King Cole en de Rolling Stones. Nederland kent een fanclub voor deze 'main street of America'. Een reportage over de liefde voor een weg: "Get your kicks on Route 66"!

Route 66 is in de Amerikaanse psyche gebeiteld. Duizenden en nog eens duizenden Amerikanen reden de weg. Vrijwel iedere Amerikaan heeft een familielid die ooit over de Route 66 zijn geluk in het westen zocht.



Toen in 1984 het laatste stuk werd afgesloten voor doorgaand verkeer, was dat een nationale gebeurtenis in de VS. Alle tv stations waren aanwezig om het live uit te zenden.

Route 66". Het was Route 66 zélf die de evergreen baarde. Troups stapte in 1946 in zijn groene '41 Buick convertible, op zoek naar roem in the 'capital of showbizz', Los Angeles. Zijn inspiratie voor het lied kreeg hij onderweg.

Fanclub

Route 66 doorklieft acht Amerikaanse staten. Iedere staat kent een Route 66 Association, een belangenvereniging van middenstanders adn wel fanclub. Sinds 1991 is er ook de "Dutch Route 66 Association".

Opricht door twee jongens uit het Noordhollandse Hoorn. Inmiddels uitgegroeid tot een goedlopende club met tweehonderd leden.

1992 is een dierbaar kroonjaar voor deze aanbidders van de weg, want Route 66 vierde haar 66^{ste} verjaardag. Gesticht in 1926 en geheel geasfalteerd in 1936. Tussen pakweg de jaren dertig en de jaren vijftig groeit de weg uit tot dé verbinding voor iedereen die uit de armoedige stoffige, door sprinkhanen geteisterde 'Dust Bowl' in de midwest naar Californië trekt.

Na de trek van de duizenden 'Ookies' in de jaren dertig, lag het hoogtepunt van de drukte op de weg in de jaren na de tweede wereldoorlog. Tienduizenden GI's terug uit de hel van de gruwelijke oorlog, waren in de greep van de rusteloosheid van hun tijden reden bumper aan bumper richting westen. Route 66 maakte een ongekende bloeiperiode door;



Als Europeaan frons je even je wenkbrauwen. Mensen die helemaal weg zijn van een weg! Nou ja, een Amerikaan vindt het de gewoonste zaak van de wereld. Tenminste als het gaat om Route 66, de ruim 4000 kilometer lange verbinding tussen Chicago en Los Angeles.

De componist Bobby Troupe vereeuwigde Route 66 in een lied dat beroemd werd gemaakt door Nat King Cole en vertolkt door nog eens vijftig artiesten en bands, waaronder de Rolling Stones: "If you ever plan to motor west, take my way, the highway that's the best, get your kicks on



'American Owned' motels met 'clean rooms', tankstations, greasy spoon-restaurants schoten als paddestoelen uit de grond.

Iemand noemde de weg ooit: 'de ruggegraat van de Amerikaanse droom' Een mooiere beschrijving is onmogelijk.

In de jaten zeventig en tachtig kwam het verval. Route 66, de trage, gevaarlijke, grotendels tweebaanse weg door talloze stadjes en dorpjes werd stukje bij beetje vervangen door een moderne, snelle en veilige Interstate. Dorpjes en stadje werden gepasseerd door de nieuwe snelweg, en kwijnden weg. Tankstations, restaurants en winkels ginagn failliet. De eigenaars trokken weg. Op de formica tafeltjes van de 'All you can eat' restaurants verzamelde zich het stof van de jaren. Benzinepompen roestten weg in de wind.

Route 66 stierf echter niet helemaal. Tachtig procent van deweg ligt er nog steeds als een verstilde opname uit de jaren vijftig. En precies zo moet het blijvenzeggen de leden van de nederlands fanclub.

Mensen die de Route 66 gereden hebben zijn de oprichters van de nederlandse club; Hans Stuijbergen en Harry van Lunteren. Ze hebben de prikkelnd sensatie megemaakt om op een snikhete namiddagop de grens van Arizona en Californie op een kleine bergpas te staan, lekker in een koele

geconditioneerde auto, met links en rechts langs de weg de autwrakken van de Oakies, die het meer dan een halve eeuw geleden niet gered hebben hier boven te komen. "Je staat daar, kijkt rond en je weet: hier, op deze bergpas kregen die autootjes van die arme boertjes met hun matrassen op het dak en zes kinderen op de cahterbank, het te zwaar. Op dat moment is de ellende van die mensen bijna tastbaar..."

Tastbaar als in de klassiek roman 'The Grapes of Wrath' (Druiven der Gramschap) van de amerikaanse schrijver John Steinbeck, waarin de Route 66 een belangrijke rol speelt.

De schrijver doopte de weg in 'The Mother Road, road of flight'. De weg van de vlucht van de straatarme 'Oakies' tijdens de Grote Depressie: "Tom, they's a hundreds of families like us all a-goin' west. It's like they was runnin' away from soldiers, like the whole country was movin'."

De Nederlanders pelgrimeerden al in 1989 naar het mooiste stuk, dat tussen Seligman en de Californische grens. "Rijden langs half verlaten vervallen motelletjes" mijmert Harrie, "Door en armoedig Indianen reservaat of door een oud mijn werkers plaatsje als Oatman, ooit een stadje met 15.000 inwoners, en nu nog dertig. Eten in een tentje waar de iegenaar nog in de



Route 66

Vrijheid in Amerika, dat is in je auto stappen, de sleutel omdraaien en uren, dagen kunnen rijden op onafzienbare Highways. Vrijheid in Amerika, dat is rijden op Route 66, de 2238 mijl lange weg tussen Chicago en Los Angeles, dwars door acht Amerikaanse staten. In de jaren dertig gaf Route 66 onder andere vrijheid aan de verarmde boeren uit Oklahoma, de 'Oakies', die hun beklemmende bestaan op de uitgemergelde prairies opgaven voor het najagen van de Amerikaanse droom in het westen. In de jaren vijftig belichaamde Route 66 vrijheid voor ontheemde GI's die na een verschrikkelijke oorlog geluk zochten in het paradijselijke Californië. Nu betekent de vervallen Route 66 Amerikaanse vrijheid bij uitstek voor romantici, voor iedereen die op zoek is naar het Amerika van de pettycoat, rock & roll, jukeboxen, een Buick convertible uit '41, of een drive inn restaurant met serveersters op rolschaatsen.

Route 66 is een legende. Bezongen door Nat King Cole en de Rolling Stones. Nederland kent een fanclub voor deze 'main street of America'. Een reportage over de liefde voor een weg: "Get your kicks on Route 66"!

Route 66 is in de Amerikaanse psyche gebeiteld. Duizenden en nog eens duizenden Amerikanen reden de weg. Vrijwel iedere Amerikaan heeft een familielid die ooit over de Route 66 zijn geluk in het westen zocht.



Toen in 1984 het laatste stuk werd afgesloten voor doorgaand verkeer, was dat een nationale gebeurtenis in de VS. Alle tv stations waren aanwezig om het live uit te zenden.

Route 66". Het was Route 66 zélf die de evergreen baarde. Troups stapte in 1946 in zijn groene '41 Buick convertible, op zoek naar roem in the 'capital of showbizz', Los Angeles. Zijn inspiratie voor het lied kreeg hij onderweg.

Fanclub

Route 66 doorklieft acht Amerikaanse staten. Iedere staat kent een Route 66 Association, een belangenvereniging van middenstanders adn wel fanclub. Sinds 1991 is er ook de "Dutch Route 66 Association".

Opggericht door twee jongens uit het Noordhollandse Hoorn. Inmiddels uitgegroeid tot een goedlopende club met tweehonderd leden.

1992 is een dierbaar kroonjaar voor deze aanbidders van de weg, want Route 66 vierde haar 66^{ste} verjaardag. Gesticht in 1926 en geheel geasfalteerd in 1936. Tussen pakweg de jaren dertig en de jaren vijftig groeit de weg uit tot dé verbinding voor iedereen die uit de armoedige stoffige, door sprinkhanen geteisterde 'Dust Bowl' in de midwest naar Californië trekt.

Na de trek van de duizenden 'Oakies' in de jaren dertig, lag het hoogtepunt van de drukte op de weg in de jaren na de tweede wereldoorlog. Tienduizenden GI's terug uit de hel van de gruwelijke oorlog, waren in de greep van de rusteloosheid van hun tijden reden bumper aan bumper richting westen. Route 66 maakte een ongekende bloeiperiode door;



Als Europeaan frons je even je wenkbrauwen. Mensen die helemaal weg zijn van een weg! Nou ja, een Amerikaan vindt het de gewoonste zaak van de wereld. Tenminste als het gaat om Route 66, de ruim 4000 kilometer lange verbinding tussen Chicago en Los Angeles.

De componist Bobby Troupe vereeuwigde Route 66 in een lied dat beroemd werd gemaakt door Nat King Cole en vertolkt door nog eens vijftig artiesten en bands, waaronder de Rolling Stones: "If you ever plan to motor west, take my way, the highway that's the best, get your kicks on



keuken staat; échte 'home cooked meals'. Route 66 is een kennismaking met wat voor ons het échte Amerika is". Na de eerste reis leden de Nederlanders aan een weldadige ziekte; de Amerikaanse koorts met als voornaamste symptoom: fascinatie voor de vervallen wereld van de 66. Bij een tweede reis ontdekte het tweetal in piepkleine musea langs de weg nederlandse namen in het gastenboek. Waren zij niet de enigen die wég waren van de weg? Op dat moment was het idee geboren om een nederlandse versie van de Amerikaanse Route 66 Association op te richten. Harrie en hans dichten de clubs vooral een 'waakhond' functie toe: "In samenwerking met hun Amerikaanse collega's houden ze goed in de gaten wat er gebeurt met de weg. Gouverneur Joan Finney van de staat Kansas heeft al eens een brief op poten vanuit Hoorn gehad, toen bekend werd dat in haar staat een markante brug in de Route 66 bedreigd werd door de slopershamer. Later kregen ze een schriftelijk antwoord waarin bevestigd werd dat er een onderzoek zou komen naar een restauratie van de brug. Amerikanen vinden het buitengewoon merkwaardig dat een stel Hollanders zich druk maken over een weg in hun land. Maar aan de andere kant zijn ze ook enorm gevlend en inmiddels worden we behoorlijk serieus genomen."

Behlve over ingrepen door de overheid maken de fans zich ook zorgen over de toenemende populariteit van de wge. Bussen volgeladen met Japanners worden al niet meer verbaasd nagekeken. De Amerikanen met hun geweldige neus voor -een gat in de markt- beginnen aardig in te spelen op de drang van menige 'babyboomer' om nostalgische trips naar zijn eigen jeugd te ondernemen. Het gevolg: de bouw van finknieuwe 'jaren vijftig' motels en restaurants...

Bush

Daar moeten de ware liefhebbers dus absoluut niets van hebben. De waakhonden van Route 66 kregen een steuntje in de rug. Oud president George Bush had opdracht gegeven om te laten onderzoeken of de Roue 66 in aanmerking kon komen voor de status van 'Natonal Park' met de daarbij behorende bescherming. Per staat werd bekeken welke karakteristieke panden bewaard moesten blijven en welke in aanmerking kwamen voor restauratie. Of dat geholpen heeft is moeilijk in te schatten. Het langste nationaal park van Amerika kan veel mensen aantrekken en daar kan niemand blij mee zijn....

Dit artikel stamt uit 1992 en is aangepast voor ons blad. Inmiddels is er een tweede Nederlandse Route 66 club opgericht.

The Place



Verslag restauratie Johan Doornbos

1960 Corvair 700 sedan

In het decembernummer van Vairmail hebben jullie kunnen vernemen dat ik me heb aangemeld als nieuw lid. Erbij een foto van de auto die nu het thema is van deze bijdrage voor het clubblad. In overleg met de voorzitter, Leon, is het de bedoeling regelmatig verslag te doen van een uniek restauratieproject.



Bij de restaurateur, klaar voor demontage

Voorbeschouwing

Wat is er allemaal aan voorafgegaan? Dat is eigenlijk een lang verhaal. Ik zal het kort weergeven.

Als kind van ongeveer zeven jaar werd ik besmet met het autovirus. Je moet dan denken aan de periode van de vijftiger jaren. Dat kwam door de Amerikaanse auto-industrie. Die bracht modellen uit met ongekende creativiteit. Denk maar aan het uitbundige chroom, de vleugels en de vele versierselen. Het hoogtepunt van de overwinning op de tweede wereldoorlog. De belangstelling van auto's e.d., zoals vliegtuigen, schepen en bromfietsen, heeft me tot midden jaren negentig geboeid. Door het oprukken van electronica, plastic en een auto-onvriendelijk overheidsbeleid nam mijn enthousiasme af.

Keuze

Hoe ben ik tot de keuze van een Chevrolet Corvair van 1960 gekomen? In de jaren vijftig en zestig staan me een aantal bijzondere auto's voor de geest, waar ik mooie herinneringen aan heb. Zoals de Ford Fairlane, de "Ribbel-eend", Simca/Ford Versailles, Chevrolet Impala (met die enorme vleugels en die mooie panorama achterraut met zo'n dakgootje), DKW 3=6, Studebaker Champion en de Opel Kapitän. Niet de Corvair. Dat kwam later, en wel toen mijn oom een Lakewood had aangeschaft. In die tijd reisde men niet veel en het was een hele onderneming. Zo ook voor mijn oom, die kwam van ver. Die ene keer dat hij bij ons was, maakte die auto

veel indruk op mij. Het schitterende geluid van de motor oogstte veel bewondering. Dat geluid viel in die tijd niet te vergelijken met dat van andere auto's. Maar daarna verdween de interesse enigszins, omdat er andere modellen op het toneel verschenen die mijn belangstelling trokken. Jarenlang heb ik de Corvair in gedachten onbewust meegenomen, tot het moment, 5 jaar geleden, mijn zoon mij vroeg wat voor mij de auto eigenlijk is. Ik antwoordde: "De Chevrolet Corvair". Zijn antwoord was: "Waarom?" Mijn antwoord daarop: "Nou, omdat ik die achterraut met dat dakgootje, het motorgeluid, zijn compacte afmetingen, eenvoudige belijning (minder is meer) en technische eenvoud super vind. Maar dit type Chevrolet is heel zeldzaam, zeker in Nederland". Die auto kun je toch niet meer kopen...., dacht ik!

Aanschaf en terugreis

Bovengenoemde uitspraak had ik beter niet kunnen doen. Want deze zomer vertelde mijn zoon mij, dat er via internet een Corvair te koop stond. Het bleek dat hij de afgelopen jaren regelmatig gesurfd had, op zoek naar zo'n auto. "Oh, ja? Geloof ik niets van. Met die achterraut"? Ja, toen is het balletje gaan rollen. We zijn diverse keren afgereisd naar de dealer, hebben een proefrit gemaakt en onderhandeld. Toen ik hem voor de eerste keer zag, viel de auto tegen wat uiterlijk betreft. Foto's kunnen je lelijk op het verkeerde been zetten. Wat nu? Kopen, niet kopen? Als dit en als dat....

Na enige tijd heb ik toch besloten te kopen met de bedoeling deze te laten overspuiten, de banken te laten bekleden en overige zaken te vernieuwen. Motorisch zou de auto goed zijn, werd verteld. Het was inderdaad starten en lopen. Dus daar zou niet veel aan gedaan hoeven te worden. Een bijkomstigheid was het feit dat ik een optie op de auto had en in de optieperiode diende zich een tweede koper aan, die naar zeggen van de dealer, de auto zonder omhaal zou kopen. Hij liet me dat zien in zijn mail. We hebben de Corvair op een droge dag opgehaald. De afstand van 250 km heeft hij perfect afgelegd. Onderweg heel wat bekijks gehad.



Een beetje plamuur



Restaurateur

Ja, in de aankoopfase was ik al aan het zoeken naar een lokaal schadeherstelbedrijf, waar we de auto konden "kaalmaken", teneinde hem vakkundig over te spuiten. Want ik ben helemaal niet thuis in de wereld van repareren/restaureren en bij huis had ik geen mogelijkheden daarvoor. Dus ik moest ergens mee beginnen. Het schadeherstelbedrijf deed zulke projecten niet. Een tegenvaller dus. Wie dan wel in de buurt? Pennings Restauratie in Aalten werd genoemd. Dan maar eens via internet analyseren wat dat voor een bedrijf is. Leek me professioneel. Met dat bedrijf in contact gekomen en voorgelegd wat mijn voornemens waren, want ik had de auto nog niet in bezit. Mijn bewering dat de Corvair er goed uitziet, wimpelde hij weg met de uitspraak dat auto's van vijftig jaar oud per definitie versleten zijn. Oh, "Kom maar langs als je hem hebt, dan kunnen we hem van onderen eens goed bekijken", zei Gerard Pennings. Aldus geschiedde. Onder de mooi getectyleerde bodem (vindt Gerard maar niets) wees hij op de ingelaste, cq ingeplakte plaatdelen. Ik keek ervan op, hij in het geheel niet. De vloerbedekking opgelicht voor inspectie. De bodem lag vol met absorbtiekorrels.

Aansluitend werd de motorkap opgedaan. Ineens stond al het aanwezige personeel er omheen. Een blijk van bewondering was van de gezichten af te lezen. "Kijk", en Gerard wees ernaar, "hier heeft men geprobeerd de brandstofleiding van de carburateur los te draaien".



Stukje huisvljijt

De brandstofleiding is getordeerd. De staat van deze auto is alleszins redelijk in vergelijking met wat hij zoal in de afgelopen jaren heeft gezien en gerepareerd. Het plan van aanpak dat ik voorstelde, nl spuiten, bekleden, verchromen en wat andere zaken, wees hij van de hand. Wil je de auto laten rijden en er uit laten zien zoals de fabrikant ooit heeft bedoeld, dat moet je bij de basis beginnen, nl. de kale carrosserie. En dat betekent compleet uit elkaar.....



Werk voor de vakman!

Komt allemaal goed, oordeelde hij. En zie het restauratietraject als een periode met veel (spannende) ontspanning. Met dat gegeven afscheid genomen en weer terug naar huis om e.e.a te overleggen met het thuisfront.



Nog e

Inmiddels contact gezocht met Leon voor advies. Tijd van bezinning brak aan. Uiteindelijk heb ik besloten om Pennings de opdracht te geven voor totaalrestauratie. Een woord van dank werd geuit. Men is zeer ingenomen met deze bijzondere opdracht. Een tijd van meeleven en meewerken en meedenken ligt in het verschiet.



Demontage.

Eind november heb ik de auto weggebracht en de sleutels overhandigd. Een datum werd afgesproken om met de demontage te starten. Dat was 19 december. Met Gerard overeengekomen dat mijn zoon in de kerstvacantie mocht demonteren en leren van het project. Dagelijks deed hij verslag, verbaal en met foto's. Tijdens de demontage viel het hem op dat klanten, koeriers, leveranciers etc voor deze auto belangstelling toonden. De auto is nu gedemonteerd m.u.v. aandrijving en onderstel. Welke zaken zijn het vermelden waard?

- Alle details zijn op foto vastgelegd. Er zijn aantekeningen gemaakt.
- Dat de originele kleur grijs is de blauwe kleur is ooit (in Amerika?) slordig aangebracht, zonder chroomdelen e.d. te verwijderen.
- Enkele chroomstrips waren lastig te verwijderen.
- De centimeters dikke plamuurlaag bij het linker voorspatbord; een typische reparatiewijze in Amerika.
- De voetenbakken voor en achter met zijn ingelaste en/of ingeplakte stukken plaatwerk.

- Het plaatwerk onder het reservewiel is matig tot slecht.
- Het verwijderen van de deurmechanieken.
- De achterraut verwijderen was een secuur werkje met beleid en geduld.
- Vastleggen van maten van de deursponningen.

Wat staat op stapel de komende tijd?

De kerstvacantie is voorbij. Afgesproken dat loskoppelen van aandrijving en onderstel in de voorjaarsvacantie in de planning staan. Hoe dat zal aflopen? Daar bericht ik de volgende keer over.

Reacties over dit artikel kun je mailen naar j.doornbos@wanadoo.nl.

Voor de geïnteresseerden: Pennings heeft een website: <http://www.penningsrestauratie.nl>

Johan Doornbos.

SWISS CORVAIR CLUB
CORVAIR CLUB NEDERLAND
CHEVROLET CORVAIR CLUB FRANCE



EUROMEETING 2006

8/9 – 10/11 SEPTEMBER

*Reserveer nu al die dagen in september 2006.
Het treffen zal in Nancy (Noord Frankrijk) plaatsvinden.*

De organisatie werd benaderd om in de nabije omgeving kampeerplaatsen te organiseren. Men heeft dit in beraad en bij voldoende deelname zal daar gehoor aan worden gegeven. Wij (CCN) zijn van plan om er, gezien de afstand, één of twee dagen meer er aan vast te plakken. Afstand vanaf Maastricht ca. 3½uur.

Bij voldoende deelname is er een mogelijkheid een trailer te huren zodat niet de hele afstand gereden hoeft te worden. Als je daar belangstelling voor hebt neem contact op met Guus de Haan (secetaris@corvair.nl)

*We zijn door de organiserende club gevraagd om zo spoedig mogelijk aantallen Corvairs en personen op te geven. Dus, wil iedereen die mee wil gaan zich graag z.s.m. melden bij Guus de Haan of Leon Janssen.
Zij, van wie wij achtten dat het potentiële deelnemers waren, hebben dit bericht al eens per e-mail ontvangen.*

Shelby Ford GR

Onlangs zagen we op Discovery Channel een documentaire over het ontwerp en de bouw van een prototype van een Shelby Ford.

Bij het zien van de eerste schetsen van deze sportwagen viel al meteen op dat de ontwerpen een gelijkenis vertoonden met een andere wagen. Weliswaar werden er nu moderne strakkere lijnen toegepast, maar het was vooral de opvallende achterkant die in eerste instantie deden denken aan..... juist de Corvaair GT. Het was ook die achterkant die bij bazen en collega ontwerpers van George Saridakis vooral veel bewondering oogstte.

George Saridakis is een jonge ontwerper, zoon van een Schotse moeder en een Griekse vader in dienst van de Irvine Advanced Design Studio die in dienst van Ford werkt.

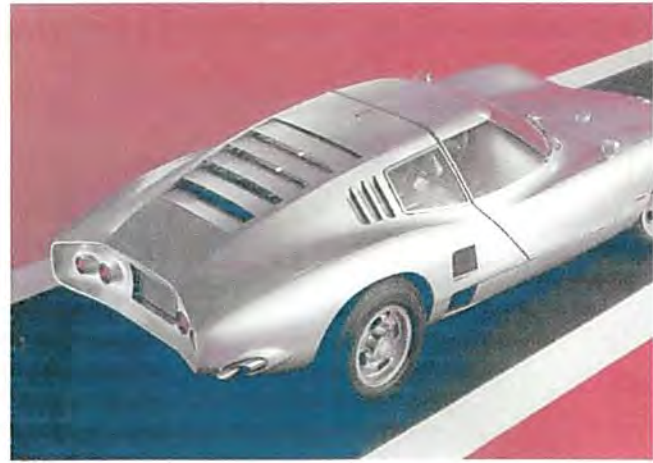


Helaas krijgen we de achterkant niet te zien.

Het mag ook wel genoemd worden dat de wagen een 10 cilinder motor gaat krijgen, iets wat we al een tijdje terug kunnen vinden in een andere wagen van een groot amerikaans merk, de Chrysler/Dodge Viper.

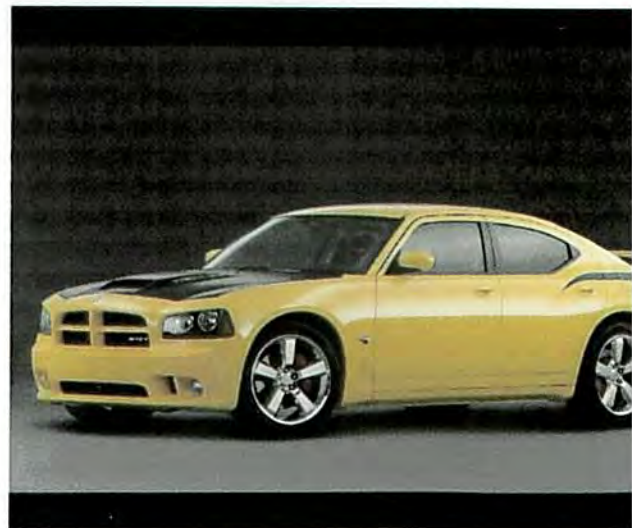
Zoekend over het net naar plaatjes van die specifieke

Onder: De supermooie nieuwe Challenger concept car



achterkant kwamen we van alles tegen, maar niet wat we zochten. We laten toch maar een paar plaatjes zien die een vergelijking het meest mogelijk maken.

Verder surfend over de mondiale digitale nieuwspagina's zagen we de reeds eerder in Detroit getoonde nieuwe Camaro van Chevrolet evenals een nieuwe Challenger van Dodge. Deze laatste toont een opvallende gelijkneis met zijn voorganger uit het eind van de jaren zestig. De Charger daarentegen is een dikke patselige auto geworden die maar weinig met zijn voorganger op heeft. De Camaro doet dat in mindere mate, maar in alle gevallen zijn de ontwerpen zijn wel opvallend dikke 'Muscle Cars' waar de wereld geen behoefte aan heeft maar een bepaald koperspubliek juist wel.



Nederlandse vakpers enthousiast over de „Corvaair”

De „romantische” van de Chevrolet Corvaair vond haar plaats, toen de Nederlandse Vak- en Dagbladvakkers de gelegenheid werd gesteld kennis te maken met deze nieuwe land aan de Chevrolet-stand. Uit de persconferenties — waarin de eerste indrukken over het uiterlijk, het comfort, de zuivalkwaliteiten etc. waren weergegeven — laten wij hieronder enkele uittreksels volgen, die o.a. voor zichzelf spreken.

Een „voltreffer”

Als eerste laten wij de heer Koolhaas Revers aan het woord, die in het blad „Auto en Motor Bedrijf” in een uitgebreid artikel enkele eerste indrukken over de „Corvaair” weergaf:

„Allereerst was er die van het uiterlijk, neerkomend op een bevestiging van onze eerste impressie op de GM-stand op de Parijse Salon, nl. dat de Corvaair uiterlijk een „voltreffer” is. Als het daarom gaat, staan de kansen van deze nieuwigheid wel zeer goed, want het is een schat van een wagen om te zien, met een strakke, elegante lijn, eenvoudig, maar vol distinctie. En op de weg bleek onze wagen dan ook overal en altijd weer een kolossale blikvanger.

Dat is dus in orde, vooral omdat het uiterlijk ook een belangrijke rol speelt in het vrouwelijk oog en... het — u eenmaal Hare Majesteit de Vrouw is, die veelal een beslissende stem heeft bij de keuze van een nieuwe wagen. En Eva mag in de Corvaair gezien worden; Adam trouwens ook. En ze zullen er ook in gezien worden, want een Corvaair is in dit opzicht een charmeur. Maar het gaat ten slotte niet om het uiterlijk alleen, het gaat om zoveel meer, om rijcomfort, veiligheid en weggprestatie.

Wij kozen daarom de wagen met de drie-versnellingsbak, om te kunnen schakelen en zuiverder te kunnen oordelen.

En spijt hebben we daar niet van gehad, want het schakelen der drie versnellingen,

waaryn u — met het geïncubiseerd en verbeterd — spel en vlot, dat men zich al gauw overtuigt, waarom eigenlijk en zó'n wagen — met zó'n gangwiel nog een veldautomatische transmissie nodig zou zijn.”

De enkele opmerkingen over het ruimte-waangstuk te hebben geplaatst, vervolgt de heer Koolhaas Revers:

„Start men de motor en gaat men rijden, dan komen andere dingen de aandacht vragen, dingen, die bijna alle sterke punten zijn. Het prachtige, soepele schakelen vermelden we reeds en in dat opzicht is het een waar genoegen om een Corvaair te besturen, speciaal ook voor dames, want de wagen eet in het verkeer uit de hand en wat dat betreft kan zelfs het bekende kind achter het stuur „de was doen”. De motor reageert en accelereert voldoende snel. Het optrekken op de tweede is geen „scheuren”, maar er is toch voldoende temperament om in drukverkeer vlot van allerlei passeermogelijkheden en openingen te kunnen partijtrekken. Bovendien is het uitzicht op alle zitplaatsen schitterend, en vooral het zicht op de weg van achter de hoge voorruit geeft de vrouw of de man achter het Corvaair-stuur, in combinatie met zeer parate remmen, onmiddellijk reeds de indruk van een volledig in de hand hebben van de wagen, onder welke omstandigheden dan ook. Luttele minuten, nadat men voor het eerst achter het stuur van deze auto heeft plaatsgenomen, voelt men zich al volkomen thuis.

Dat men zich „senang” voelt, wordt mede veroorzaakt, doordat het interieur prettig stil is. Het gerucht van de achterin geplaatste, luchtgekoelde motor plus andere geluiden en luchtjes uit het motorcompartiment wordt de weg naar het wageninterieur versperd door een geluidsisoleerring, waaraan — terecht — veel zorg werd besteed. Voor dit mooi stille, niet vermoeiende interieur verdient de Corvaair zeker een goede aantekening. Het viel ons

bevingen op, dat bij hoge tempel het geluid van de met grote snelheid langs de buitenzijde van het roetswerk stromende lucht eveneens de rust praktisch niet verstoort.

Een zeer sterk punt van deze nieuwigheid bleek ook — in de praktijk — de uitstekende wegligging.

Dit bleek ook de unanieme opinie van alle andere collega's en dat deed ons genoegen, want — vanwege de voor een U.S.A.-auto geheel nieuwe plaatsing van de motor achterin de zelfdragende carrosserie en het gehele revolutionaire ontwerp, is men in Amerika bij de concurrentie alvast bij voorbaat maar op weinig faire, typisch Amerikaanse manier de alarm reclame trom gaan roeren, tegen „het gevaar” (!) van de plaatsing van de motor achter.”

● Zie verder blz. 7



Hier klopt het hart van de Corvaair; de geruisloze, lichtgewicht 6-cilinder boxer-motor.

In onze vorige editie vertelden we dat we zouden terugkomen op een krantje dat GM Nederland uitgaf tijdens de AutoRai van februari 1960.

Het krantje moest duidelijk de Corvaair promoten in Nederland. Niet ondenkbaar is dat GM in de andere Europese landen ook een dergelijk krantje heeft uitgegeven.

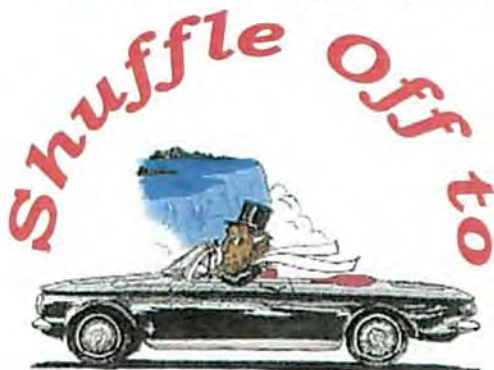
We proberen op deze pagina weer te geven hoe de Nederlandse pers over de Corvaair dacht. Hopelijk is het nog leesbaar. Ten overvloede drukken we nog eens klein de foto af die we reeds eerder gepubliceerd hebben maar die bij dit artikel goed past omdat deze een overzicht geeft van de stand van GM in 1960 in de RAI.





Corvair Convention Buffalo

Van maandag 24 tot en met zaterdag 29 juli dit jaar, is er weer de jaarlijkse 'International Corvair Convention'. Deze keer in Buffalo in het noorden van de staat New York vlakbij de Canadese grens en de beroemde watervallen van Niagara. In het verleden is ons wel eens de vraag gesteld wat er zoal te beleven valt tijdens een conventie en of het de moeite waard is een dergelijk reis te ondernemen. Dat kan natuurlijk ieder op zijn eigen manier beleven



Buffalo Niagara
Home of the Corvair Powertrain

In het kort, bijna alles wat enigszins met Corvair te maken heeft wordt getoond en besproken tijdens een conventie, en is er is veel te koop. De dag voor de officiële start van de conventie zijn er races met Corvairs (time trials) op een dichtbij gelegen autocircuit. Tijdens de conventie is er de zogenaamde 'autocross' waarbij een traject, meestal op een afgehuurde grote parkeerplaats, wordt afgelegd met daarin korte bochten en smalle doorgangen.

Buffalo ligt vlakbij de Niagara watervallen en dichtbij de Canadese grens. Van daar uit kunnen er leuke dagtrips gemaakt worden die door de organiserende clubs gearrangeerd zijn. Dit voor diegenen die niet elke dag tussen de Corvairs willen lopen, staan of zitten.

Met de vliegprijzen van vandaag (van de zomer zullen ze wel wat hoger zijn) is het te doen om een retourtje New York of Boston te boeken, daar een wagen te huren en in veertien dagen de mooie streek van New England te verkennen, een bezoek te brengen aan Clark's Corvair Parts, het noorden van de staat New York te zien en de conventie bij te wonen. Wil je er een wat grotere trip van maken, is het

goed mogelijk van hieruit, of er aan voorafgaand Detroit te bezoeken. En dan meer Ypsilanti met het Corvair en andere exoten museum, en ook niet te versmaden het Ford museum in Dearborn. Het kan ook zijn dat je familie, vrienden of kennissen hebt die ooit een keer geëmigreerd zijn en daar in de buurt wonen. Je zou een bezoek kunnen combineren met de conventie. 't zijn maar wat ideeën.

Wij als club gaan geen reis organiseren, maar het zou wel kunnen zijn dat er onder diegenen die er naar toe willen, afspraken worden gemaakt. Of je een dergelijke reis de moeite en de kosten waard vindt, kan je natuurlijk pas achteraf invullen. Wij hebben genoten van de conventies in Flagstaff en Carlisle, en in mindere mate in Portland vorig jaar. Maar we hebben ook een reis gemaakt naar Buffalo/Niagara en van daar via Canada naar Detroit. En dat was zeker de moeite waard. Misschien gaan we nog wel een keer.

STOMPETOREN

Nieuwjaarsmeeting 6 januari.

Zoals inmiddels gebruikelijk was de nieuwjaarsmeeting in Stompetoren.

Rond zes uur was ik ter plaatse bij Saskia en Remco die ook pas net waren gearriveerd.

Gelukkig viel het weer mee behalve de koude, dat mocht geen belemmering zijn om naar deze meeting te komen.

Naar mate de tijd verstreek leek het er toch op dat het rustig zou blijven er waren wel enkele afmeldingen geweest, maar we verwachtten toch zeker de vaste ploeg.

Na verloop van tijd kwamen Ton en vriend, Leon, Pierre, Jan, Guus, Jaap en Ronald. Kortom toch weer een mooie opkomst.

We begonnen gezellig met koffie en broodjes, later een snack en drankje.

Het plan was om een aantal ideeën voor het nieuwe jaar te bespreken

Ik had de financiële overzichten ter inzage meegenomen, maar de behoefte die in te zien was gering.

Leon bracht in dat hij wat meer leven en activiteit in de club wil daar het 't afgelopen seizoen wel heel erg rustig is geweest. Hij verteld dat hij meer activiteiten wil, want alleen een blad ontvangen wat mager vindt. Hij denkt onder andere aan de Euromeeting van enkele dagen in het buitenland. Er ontstaat een discussie over een trip van meerdere dagen in Frankrijk. Er zijn slechts enkelen die hiervoor belangstelling hebben.

Als bezwaren worden oa. genoemd: te ver, beperkte vrije dagen, auto pech, geen behoefte aan buitenlandse trip, geen behoefte aan meetings, tevreden met blad en zo nu en dan een treffen.

Voor het franse treffen wordt als suggestie genoemd het huren van een trailer en de auto's ter plaatse laten bezorgen. Uit de discussie komt naar voren dat onze kleine club een grote diversiteit aan wensen kent die het niet eenvoudig maakt tot een gemeenschappelijk doel te komen.

Genoemd wordt dat het blad erg wordt gewaardeerd en zeker een doel dient, de vele onderlinge contacten waarbij veel informatie en kennis wordt uitgewisseld. Na vele diverse meningen gehoord te hebben sluiten wij de discussie af met de volgende punten:

- het blad is zeer waardevol.
- een groot deel van de leden zeer tevreden is met het blad en geen verdere behoefte heeft aan meetings.
- We meetings blijven organiseren, zeker een keer per jaar aansluiten bij Goud van Oud.
- eigen meeting organiseren eventueel op locatie bij een ander nationaal/internationaal treffen.

We hebben nog geruime tijd na zitten praten over diverse technische zaken en problemen van de diverse leden en hun bolidays. Dit onder de geweldige bediening van Cor die ons met veel plezier van de nodige drankjes voorzag. Bij thuiskomt de kas opmakend zag ik dat wij een jubileum "jaarvergadering" achter de rug hadden, en inmiddels voor de vijfde keer op rij het nieuwe jaar bij Remco en Saskia hebben ingeluid. We maken al vijf jaar gebruik van deze uitermate gezellige en comfortabele locatie. Voor vele niet erg centraal gelegen maar altijd gezellig.

Met dank aan Saskia Remco en Cor.
Mike Cramer



OVERZICHT 2005

Giro rekening Corvair Club
7814905

Ledenbestand: totaal aantal leden

Uitg./ink. per giro

	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/05			€ 847,06=
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/advert.		€ 875,00	
Donaties		€ 55,00	
Storting kas	€ 222,36		
Uitgave blad/porto/drukwerk	€ 897,64		
Let op: deze post bevat kosten 2004 geboekt 12 Jan. 2005 a. € 385,96			
totaal uitgaven			€ 1120,00
totaal inkomsten			€ 930,00
Saldo 31/12/05			€ <u>657,06=</u>

Uitg/ink per kas 2005

Corvair Club

	Debet	Credit	totaal
Saldo 01/01/05			€ 6,66-/=
Uitgave Nieuwjaarsmeeting meetings	€ 122,36		
Zegels/drukwerk	€ 11,70		
Drukwerk Willbers	€ 100,00		
Corsa lidm.schap \$ 96	€ 72,38		
Lidmaatschapsgeld per kas		€ 25,00	
Storting kas giro 7814905		€ 222,36	
Clarks advertenties \$ 50		€ 37,70	
Totaal uitgave		€ 306,44 -	
Totaal inkomsten		€ 285,06 +	
Saldo 31/12/05			€ <u>28.04-/=</u>
Koers US \$ dollar € 0,754			

Technische Tips

Wateroverlast

Je hebt een Corvair uit de tweede serie. Bij elke wasbeurt of regenbui wordt de vloer recht en/of links aan de voorkant nat. Wat is daarvan de oorzaak, want je hebt de voorruit nog zo goed afgekit? Dat afkitten kan nou juist het probleem zijn. Onder de onderste sierlijst zitten een tiental centimeter vanuit de hoeken aan beide kanten kleine langwerpige druipgaatjes. Deze zorgen er voor dat het water dat zich in het dieper gelegen deel waar de voorruit in ligt, onder de sierlijst niet ophoopt. Zijn deze gaatjes verstopt, en dat gebeurt nogal gauw, dan blijft het water in dit dieper gelegen deel staan. Het gevolg is dat er water met agressief vuil onder de lak kruipt en het metaal aantast. Gevolg: doorroesten. De gaatjes moeten open zijn en in verbinding staan met de waterafvoer onder het luchtrooster. Ook deze afvoer kan verstopt zijn. Als dit lange tijd zo is kan het onderste deel van de A-stijl, dit is de pilaar waar de voortse deurscharnieren aan bevestigd zijn, aan de onderkant gaan doorroesten. De beste remedie is de onderste raamsierlijst en het luchtrooster verwijderen. De afvoeren met een draad met kopje (bijv. een fietsenspaak) zoveel mogelijk schoon en vooral droog maken. Dan giet je er een roestoplosser in en laat die de voorgeschreven tijd zijn werk doen. Daarna ruim primeren en aflakken. Als dit alles goed droog is kan je overwegen er nog een spuitbus Tectyl doorheen te spuiten. Dit spul dicht dan overblijvende naadjes af en beschermt de lak, maar het blijft ook plakken, en houdt zodoende komend vuil weer vast. Beter is om zover als mogelijk, vóór het lakken een overlakbare carrosseriekit te gebruiken. Ook de naden van de ba achter het dashboard verdienen aandacht. Deze is slechts te bereiken door het dashboard leeg te halen van alle ingebouwde instrumenten.

Afstellen

Wat is de juiste opeenvolgende manier voor het afstellen? De beste manier is eerst een afstelling te doen zoals het boek dat voorschrijft. Daarna doe je een fijnafstelling. De meeste afstellmogelijkheden beïnvloeden elkaar.: Tijd; afstand (kontaktpunten), stationnair toerental, lucht/brandstof mengsel, carburateur synchronisatie, choke en hoog toerental. Eerst controleer je of beide chokekleppen goed sluiten en dezelfde veerdruk hebben. Dit met stilstaande koude motor. Dan draai je de stationnaire stelschroef voorzichtig helemaal aan om ze vervolgens weer 1,5 slag los te draaien. Dan start je de motor en zet de contactpunt-afstand en tijd juist volgens het boek. Als deze goed staan ga je naar de carburateurs. Nu heb je een 'Uni-Syn-flow' nodig om het vacuum (zuigkracht) van beide carburateurs te meten. Deze op elkaar afstellen met de toerental regelschroeven die voor of achter de carburateurs zitten (links of rechts). Als nu het toerental redelijk staat, ga je naar de mengsel stelschroef binnen in de carburateur. De meest voorkomende manier van afstellen van het mengsel is de schroeven voorzichtig helemaal vastdraaien, dan terugdraaien naar een aangenaam horend toerental, en dan weer indraaien tot de motor begint te haperen. (schraal mengsel). Nu de mengselschroef een halve slag los draaien om het mengsel rijker te maken. Je zult deze opeenvolgende afstellmogelijkheden diverse keren moeten herhalen om een zo zuiver mogelijke afstelling te krijgen. Als laatste pas je de Uni-Syn-Flow nog eens toe en eventuele afwijkingen hef je op door de afstelling van de

gasklep zodat beide gelijktijdig even ver open- en dicht gaan. Let hierbij wel op dat de chokekleppen geheel geopend zijn. (motor warm). Als dit gebeurd is worden de luchtfilters weer gemonteerd en bij een laag toerental eventueel aan de stationnaire stelschroef bijgesteld. Voor een automaat geldt dat die dan in z'n *Drive* moet staan.

Dit alles lijkt een hele klus, maar als je het een paar keer gedaan hebt krijg je routine en begrijp je ook hoe het werkt.

Tapeinden

Men is nogal voorzichtig bij het verwijderen van koppen als het over de tapeinden gaat. Dit zijn de lange bouten die de cilinderkoppen met de cilinders daartussen aan het blok vasthouden. Bij het losdraaien van vooral de bovenste tapeinden, die bloot liggen, wil het hele eind nog wel een los komen in plaats van alleen de moer. Als de 'Stud' eenmaal meedraait is de bevestiging in het aluminium blok beschadigd en loop je kans dat hij zich na verloop van tijd uit het blok gaat trekken. Hoe dan los te maken? Eerst worden de tapeinden en moeren goed gereinigd met een kleine staalborstel. Dan rijkelijk met kruipolie bewerkt. Dan zeker 24 uur laten inwerken, eventueel af en toe herhalen. Na die tijd het binnenste eind (bij het blok) goed vastklemmen met een (Poly)grip tang. De tang zodanig blokkeren dat ze niet mee kan draaien. Zet op de moeren een 6-kant dop (geen 12 kant). Ze zijn van relatief zacht materiaal gemaakt. Als de 'stud' toch los wil komen, draai hem dan niet meteen terug. Als de moer hapert op het eind (verroeste draad) draai hem dan terug nadat gesmeerd is met kruip- en gewone olie. De onderste schroeven waarop de tuimelaarbouten weer zitten, zijn nogal plat en worden gauw beschadigd. Dopsleutels lopen op het uiteinde ietwat schuin weg in de hoeken. Sommige mensen nemen een zeskantige bougiesleutel en slijpen die af tot aan de binnenkant een volledige zeskant te zien is.



Bij het installeren de draad van de bovenste tapeinden altijd grondig schoonmaken. Haal er de oude moeren nog een paar keer over heen, en monteer altijd met nieuwe moeren. Volg de aanhaalspanningen volgens het boek en bouw die steeds vanaf 10 (1,3 mkg) met 5ft/lbs op tot nax.30 ft/lbs (4,1 mkg). Niet strakker want dan loop je de kans de tapeinden uitelkaar of uit het blok te trekken. Aan te bevelen is een bronsvet op de draden te smeren en een kopmoer op de vaste moer te zetten om het draadeind te beschermen voor de toekomst. Indien het tapeind echt niet mee wil werken en uit het blok komt, dan nieuwe bestellen bij Clark's. Deze zijn standaard al een maatje groter. Succes!

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Monza 4drs. 140pk
Jan v.d. Worp A'dam

1966 Monza conv. blauw
dagelijks gebr, vele nw. onderd.
Vr.pr €5000 D. v. Heteren, 020-6706157 dennis.van.heteren@nike.com

'65 Corvair Monza coupé blauw
z.mooi vr. Pr. €7950 Gerbert A.
Zoetermeer 06-22458266

'62 Stationwagon wit sl. st.
www.heideveldzwolle.nl

'63 convertible rood €6250
E.v.d.Velden 06-22488300

Corvair Monza convertible '64
I.g..st. € 9250 Schinveld L.
Tel. 06-20540361

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 gerest. worden.
Mist de voorruit. Sittard 06-12823052



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

Corvair Monza sedan '67, motor in
'99 gerev. E.3500 T. Matos Fernandes
06-55721466

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

Corvair Corsa bj. 1965,

4 speed, cabrio, schade/roest vrij, rood
Leidschendam Tel. 070-3177754.

Corvair '64 coupé PG Moet nog
gespoten worden E.2750 Lommen,
Brunssum (L) 06-51319999
P. de Vries, Tel. 06-53164760.

Corvair Monza Convert. 1962,
Rood, Tel. 0529-483078.

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, nu € 7950,00
P. Zuur, Stadskanaal
0599-648480 / 06-40070543,

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

Onderdelen/div. (aangeb)
Onderd. 1960 kent.1964 Nw.
Weerdinge (Dr) 0591-522204

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

Diverse carr. delen LM cabr.
G. de Haan tel.0512-301099

Diverse delen LM coupe
D. de wit 06-20626730

Nwe. band voor Corvair; 185/70x13
merk Viking geen white wall,
M. Cramer 020-6929425 of
meramer@chello.nl

Stoelen model '67 zwart,
Rug prima, zitt. gesch., heel of in delen
€10 p.st. j.m.l.janssen @zonnet.nl

Aangeb. **Glaskubussen 20x40x40** voor
model auto's o.d.; 60cm. j.m.l.janssen@zonnet.nl

Onderd./diversen (gevr.)

Gevr. Corvair motor eender in welke
staat; christian.martinez.7@cegetel.net

Belgie aangeboden



Corvair 700 sedan bijna concoursst.
€ 6250 www.oldtimerfarm.be

Corvair Monza coupe 1961 €5000 of
rulen met iets van dezelfde waarde.
dechristof@hotmail.com

Duitsland (aangeboden):

Corvair convertible 1962
102hp rood/wit prijs onbek.
<http://corvair.de/rk/rk.html>

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 . (Stationwagon=sold;
Greenbrier=sold)
contact: ts1@corvair.de

Corvair convertible '61
Klaus Dibbern Kdibbern@denk.de
Zie ook: www.corvair.de

Frankrijk: (aangeboden)

LM convertible. 140pk Af te bouwen
restauratie vr.pr. € 4500 Meer info:
www.stephestaf.chez.tiscali.fr

LM sedan, tel..st.kolom. rijdt niet.
Vr.prijs € 1800 Incl. franse papieren
vanessa@pontalaligne.ch

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

CORSA Classified

CARS FOR SALE

Selling all my jewels 1962-66s, includes coupes, hardtops, convertibles, vans, pickup, 19 vehicles total. Pictures available. Jim Blakemore, 3130 Terra Vista Dr., Independence MO 67301, 620/331-6646. (KS)

Xample late coupe recycle \$850. Cut it up? \$2,900 plus wt. Charlie Phoenix. (AZ)

1960

Charlie here, 1960 cut on "shorty" setup auto, offer. (AZ)

1961

1961 LAKEWOOD 500, 140 hp motor, 4-speed, 3.27 gears, front & rear swaybars, Aero 13"x6" wheels, 175SR13 tires, gas shocks, electronic ignition. Decent body, some rust. Clear title. Many extra parts & manuals. Located in southern part of California. \$2,475 OBO. Please leave message, 626/584-6957, rimisac@lycos.co.uk. (CA)

1961 RAMPSIDE, '66 engine completely overhauled. Runs good. PG, beautiful blue and white. Owned 24 years, no rust, nice. Pictures available. \$6,500. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

1961 Station Wagon factory stock shell, floor fixed, Phx Charlie. (AZ)

1962

1962 MONZA 2-door coupe. All original, orig. int. & ext. paint. Runs good. Owned 28 years, always garaged. PG transmission. E-mail pictures available. \$2,900. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

1962 four-door Monza rough, whole all \$200. Got trucks, loose stuff. Charlie Phoenix. (AZ)

1963

1963 MONZA coupe, 110/4, rebuilt 1965 engine. Rebuilt trans, front suspension, brakes. Dual exhaust. Rare continental kit, skirts, wire caps. White with black top. Custom aqua velour interior. New radials. Owned 29 years, always garaged.

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," P.O. Box 607, Lemont IL 60439-0607, FAX 630/257-5540, e-mail: COMMUNIQUE@CORVAIR.ORG. The first six lines (52 spaces) are free to members, \$1 each additional line. Members commercial advertising is \$1.50 per line. Non-member rates are \$25 for six lines and \$3 per additional line. Photos: insertion size: 1-1/2" x 2-5/16", \$12 each; maximum insertion size 2-5/16" x 2-5/16", \$16 each. Deadline for all classified ads is the third day of the month preceding the issue cover date.

Classified advertising is also hosted on the CORSA Web site, WWW.CORVAIR.ORG.

February 2006 | 23

\$6,500 OBO. Franklin, 1164 E Commonwealth Pl., Chandler AZ 85225, 480/899-1233. (AZ)

1963 700 coupe, Powerglide, No. 1, 24K. 1st Grand National. \$9,000 offers. Dan B. Greer, 2945 Spruce Dr., Cheyenne WY 82001, 307/635-5924. . . (WY)

1963 GREENBRIERS realistic \$\$, other also SASE. Charlie 2902 N 60 Dr. (AZ)

1964

1964 MONZA coupe, 110/4, rebuilt engine, electronic ignition, new internally regulated 55 amp alternator, rebuilt carbs, rebuilt trans and diff, new gas tank, new steel fuel lines, electric fuel pump, new brakes, new brake lines, dual master cylinder, new floor panels, new battery box, rebuilt heater box. \$4,500. 803/684-7357, York. (SC)

1964 BRIERS pretty much intact, loose heads, engines. Charlie Phx. (AZ)

1964 MONZA 2-door coupe, runs good. 1965 engine completely overhauled 10-12 years ago, 4-5K miles on overhaul. Good int., PG, A/C, maroon color. E-mail pictures available. Owned 26 years. \$2,900. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

1964 GREENBRIER, orig. owner, rebuilt from ground up, suspension, engine rebuilt, trans 4-speed, 68K orig. miles. New interior, new paint, must see. Asking \$16,500. Phli Davies, Kimberton PA 19442, 610/983-4941, fax 983-4950, call for more info. (PA)

1965

1965 MONZA, Buick aluminum V-8. Radiator up front. Interior intact. 4-speed, 3.27 rear. Leaks oil. Valve guides, oil rings/rods inserted backwards? Like to see car go to fruition or resume former stealthy self. Make offer. Miami FL. 305/542-6818, voicemail. (FL)

1965 knife edge hit L side between hinge/fuel cap, consider a shell on rubber, rot free, \$850. Charlie. (AZ)

1965 GREENBRIER low #s rot free got its glass. Charlie 2902 N 60 Dr. (AZ)

1966

1966 two coupes, one rough \$650, other shell on rubber \$450. 2902 N 60 Dr Phx 85033. . . . (AZ)

1966 CORSA coupe, 140/4, maroon/black. New parts, all wiring, carpet, headliner, bucket seats, rear shocks, windshield & 5 tires. Good strong motor built by Cotrofelds. New MA inspection. Front spoiler, full set seat belts, wood wheel, mag wheel covers. \$4,000 OBO. Steve Boyden, 508/336-3557, corvaerman64@comcast.net. (MA)

1967

1967 MONZA coupe, auto, all factory air. Charlie Phx. (AZ)

1968

1968 MONZA convertible, 140/4, Posi, quick steer, dark green, tan top, black interior. \$4,500. 717/244-6305, paulilyes@aol.com. (PA)

CARS WANTED

1965-68 CORSA or MONZA coupe, prefer 4-speed, low miles, little to no rust. Pat, 4591 Hwy. Z, Wentzville MO 63385, 636/398-5137. . . (MO)

PARTS FOR SALE

Throttle shafts, metering rods & jets for Carter YH carburetors. Bolt-on turbo fuel injection in 2006. Full details on the website: www.blackhawkengr.com. Chuck Riblett, Black Hawk Engineering, 970/635-4769, 737 W. 10th St., Loveland CO 80537-4624. (CO)

Rebuilt speedo, FC/80 mph, good face and numbers, or avail. hd only. Others also avail. Reasonable prices. Lew, 858/565-1962, lewrish@tns.net. (CA)

Online Corvaire parts catalog, over 4,000 part listings, send SASE to Southwest Corvaire, 5821 W. Hearn Rd., Glendale AZ 85306 for a current price list. www.southwestcorvaire.com. (AZ)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$130; with exchange band \$175 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings. (MA)

Rebuilt speedo, FC/80 mph, good face and numbers, or avail. hd only. Others also avail. Reasonable prices. Lew, 858/565-1962, lewrish@tns.net. (CA)

Decipher equals SASE fellow U must be 32 SSAE/ lists resident. Charlie 2902 N 60 Dr. (AZ)

Here is a thought Charlie's ramblings, CORSA readers figure out? Reward small part Uncle Sam will accept fellow member will pay postage "lost in" March '04 P5. Be genuine surely I am as are the parts. Corvairely yours. (AZ)

Guy top p 25 quality why fool yourself, cutting corners. Charlie. (AZ)

All it takes SASE 74¢ stamp/list quick turn round. Phx Charlie. (AZ)

PARTS WANTED

Supercharger unit wanted for a Corvaire, looking for complete kit. Paxton, Judson, or McCulloch or other units. Bob Beckert, 215/322-4777. . . . (PA)

140 hp headers, hp cams, turbo & air conditioning parts. Bruce Meinking, PO Box 2455, Reno NV 89505, 775/813-1832. (NV)

LITERATURE & COLLECTIBLES

Sixties brochures, showroom style plus paper collectibles. Big Three offerings. \$2,000. 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

CORSA Classified

Service manuals for Corvair by Chevrolet: 1960, 1961 & 1965 major service manuals \$24.95 ea. All other yearly service manual supplements \$9.95 ea. All yearly owners manuals \$12.95 ea. Alex Voss, 4750 37th Ave. S., Seattle WA 98118, 206/721-3077, www.books4cars.com. **(MI)**

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. 1960-68 \$15. Owner's manuals 1960-69 \$18. Paint color chips 1960-69 \$5. All prices per year. Add \$3.50 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256 www.autolite.com. **(NY)**

My new book, "Corvair Secrets" is now available. It contains 107 pages of little known facts about the design and operation of the Corvair automobile. You will want to read this book. Bob Helt, 3016 Pearl Harbor Dr., Las Vegas, NV 89117, \$24 PP US & Canada, check or MO. **(NV)**

MISCELLANEOUS

2006 Corvair Calendar, 12 months full color, 11x17, professionally printed, glossy paper. Order online <http://corvairealendars.com>, or send cashiers check or money order for \$20 to Scott Trunkhill, 407 Murrah Rd., North Augusta, SC 29860. **(SC)**

Custom car covers at factory prices. 8 material choices. Custom patterns for Corvairs and other vehicles. Barney Eaton, 20111 Deerfield Dr., Georgetown TX 78628, 512/869-5114, barney@texas.net. **(TX)**

Waterstone coasters, set of two, moisture absorbent stone, featuring "Corvair 1960-1969" or Route 66 sign, please specify. \$10 per pair includes shipping, from Indian Nations Corvair Association, c/o Cliff Nieman, 10000 Willow Springs Dr., Guthrie OK 73044-8243. **(OK)**

Now available, Virtual Vairs T-Shirts. The VVs recently held a contest to design a T-shirt logo and we had two winners. Tom Beech's logo adorns the back while Gary Aube's is printed on the front. The cost for these high quality T-shirts is only \$12 (XXLs \$14) + 15% for shipping and handling. Mail a check or money order and a note clearly stating it's for a VV shirt to: CORSA, P.O. Box 607, Lemont IL 60439. **(IL)**

Re-read Charlie ads now make cents savin \$\$ free. **(AZ)**

CORSA Convention

continued from page 20

feet of space for the indoor vendors. There is enough space for up to 200 eight-foot tables in the air conditioning. The tables will be \$30 through pre-registration and \$35 for on-site registration.

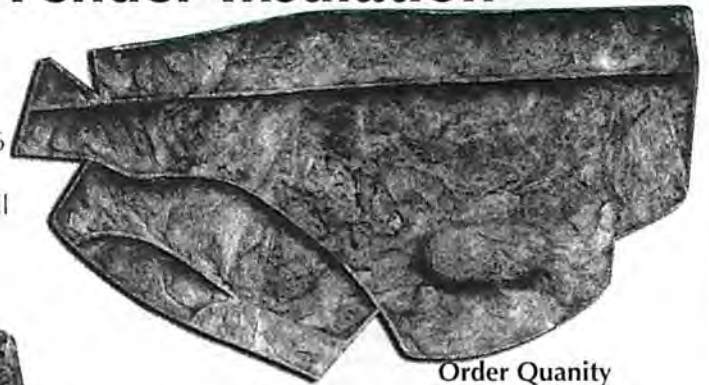
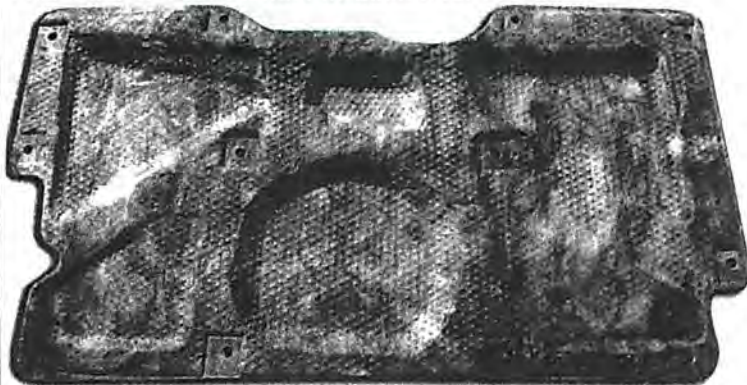
Of course, there will be vending space available outside, for those who plan to show their engines, transmissions, and other parts for sale. Ten spaces have shade available next to the building and will be available on a first come, first served basis at \$30 per space.

For pictures of the facilities, more details on the campgrounds, and other information, please visit the website. See you in Buffalo/Niagara this July.

Marissa Andolino, Chuck Facklam, and the Four Clubs

Molded Hood and Fender Insulation

After 33 years we finally have exact molded hood and fender insulation! Correct color, thickness, fit, and the hood insulation even has the original "dots." See our 2006 supplement or Internet site (What's New) for more info. Shipping weight is high due to size (we will not fold or roll to ship). We can ship up to three hood insulation for 30 lb., two fender insulation for 70 lb., and a set of hood insulation and two fender insulation for 70 lb.



Item	Part No.	Order Quantity		
		1	2-4	5+
Hood	C135RD	\$69 ea.	\$65 ea.	\$62 ea.
Set of Retainers	C378A	\$9.40 set		
Right Fender	C136ER	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Left Fender	C136EL	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Full Set	C135R6	\$179 set		
Save \$\$, you get a molded hood & left & right fender insulation set (hood retainers included)				

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



Terlaemen Auto Club organiseert

6^e Clubtreffen & Ruilbeurs



voor *Oldtimers en Automobilia*

23-24 september 2006

in de pitboxen van
CIRCUIT ZOLDER

**GRATIS
TOEGANG**



Iedere dag van 9u30 tot 18u00



RIWAX
beauty for cars
www.rivax.com

BUGATTI
Jean PRICK

leën
OFFSHEDRUK NV

wara



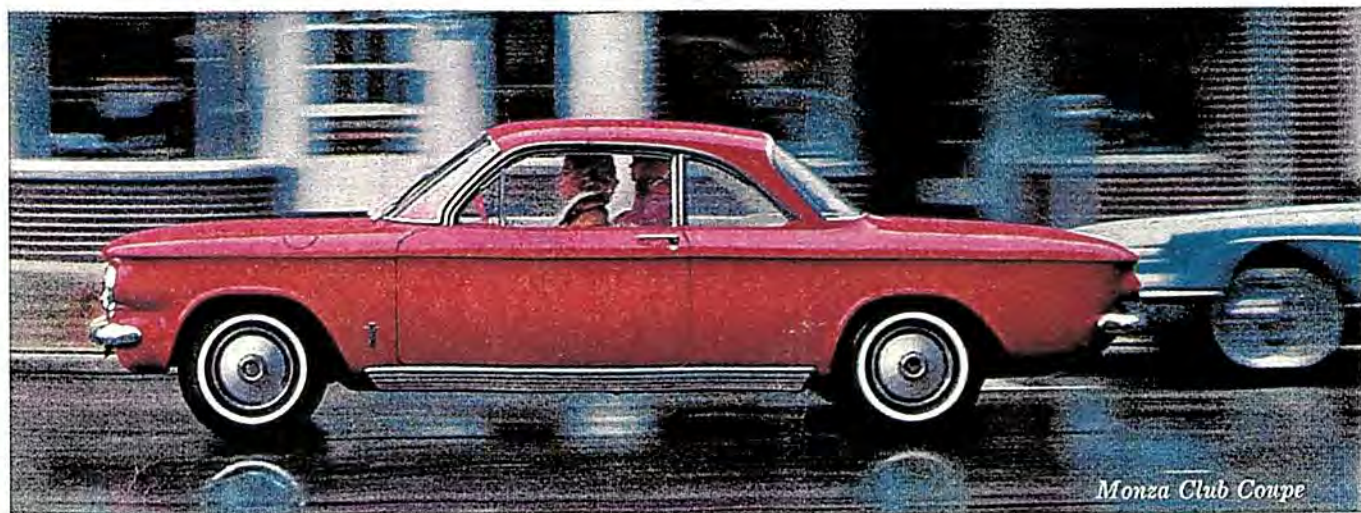
family-pleaser—with a price to match—It's perky new-sized car that can do big things for our family pride. Easy to look at, ride in—and on. You couldn't ask for anything handier around home (or away from it!) than a

Chevy II Nova



Chevy II Nova 4-Door Sedan

That Chevy II sedan you see below has plenty of room for a well-fed family of six—bag and baggage. And there's a full line of ten other models to pick from, including a convertible, hardtop and station wagons. Every one is built with sturdiness that reduces service and maintenance. Major front-end sections, including fenders, bolt on for easy fixin' in case of repairs. And, whether you pick the frisky 4 or spunky 6 (there's a choice in most models), you can expect the kind of diehard dependability that runs in the Chevrolet family. Combine that with the custard-smooth comfort of the Chevy II ride (new Mono-Plate rear springs at work here) and you've got yourself a car that blends liveliness and luxury at a low, low price. How low? Just check your dealer and see.



Monza Club Coupe

Sports-car scamper on the family plan — This is the kind of happy-handling car that lifts driving out of the humdrum. Highballing over the open road or bustling about town, it's a rewarding experience just to be at the wheel. Why, even running family errands can be fun in a

Corvair's rear-engine reflexes give you a combination of effortless steering and tenacious traction that you won't find in any other car in the land. Just the ticket for jockeying into tight parking places. Or skirring around curves and up grades out where the roads get sloppy and rough. Your dealer's is the place to find out firsthand. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Mich.

'62 CORVAIR monza