

CORVAIR MAIL



Europese database van de Corvair

Roland Mehl uit Duitsland en groot Corvair liefhebber is bezig met een database te maken van Europese Corvairs. Hij is bezig met een lijst voor Europese gebouwde Corvairs en één voor geïmporteerde Corvairs. Het gaat puur om de Corvair. Geen persoonlijke gegevens. Als je Roland wilt helpen met het compleet maken van de database kun je hem een email sturen:

rol.mehl@web.de

De gegevens die hij graag wilt hebben zijn de fabrieksplaatjes van de Corvair, de gegevens zoals die op het kentekenpapier staan en een foto van de Corvair. Allemaal autogegevens, geen persoonlijke gegevens! Als je vragen hebt kan je altijd contact opnemen met Roland Mehl voor meer informatie.



Corvair Speurtocht - Lente editie

De spelregels staan in het clubblad van december 2020. Foto's opsturen kan tot 31 mei 2021 naar rverhees@gmail.com

L	LIEFDE Een foto van jezelf / jullie samen met het meeste geliefde item.
E	EI Een foto van jezelf / jullie met eieren.
N	NIEUW Een foto van je auto met iets nieuws.
T	TROUWEN Een foto van je auto met een trouwlocatie
E	EHBO Een foto van je auto met iets van EHBO

Van de penningmeester

In 2019 is er iets teveel uitgegeven. Dat is in 2020 door de (Corona perikelen) weer ingelopen. Maar de buffer die we hadden, is wel iets geslonken.

De inbreng van 43 leden x € 35= € 1.505,00

Vaste kosten ING en de Corvair Mail ± € 1.140,00

Is wel duidelijk dat we niet al teveel reserve hebben. Als we geen te gekke uitgaven doen, gaan we zo vrolijk door. Compliment aan alle leden die binnen de termijn hun bijdrage hadden geregeld.

En nu hopen op veel mooi weer, zodat we op aangepaste manier heerlijk kunnen gaan toeren.

Ik wens alle leden gezondheid, veiligheid en wijsheid toe in deze pandemie periode.

Ruud Keers

Van de redacteur

Het blad is weer op de deurmat gevallen! Boordevol allerlei verhalen waaruit blijkt dat de club toch nog steeds doordraait ondanks het vervelende virus. Het samenkomen en activiteiten doen staat helaas nog steeds op een laag pitje. Gelukkig hebben we een eerste digitale meeting gehad en dat houden we erin tot we elkaar weer mogen zien.

Gelukkig zijn veel leden bezig met het verbeteren en weer op orde brengen van de Corvair en dit brengt altijd mooie verhalen met zich mee.



Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Administratie en Lidmaatschap:

Ruud Keers
Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam
tel: 020-4706580
depenningmeester@corvair.nl

Redactie Corvair Mail:

Ralf Verhees
Wikke 5 5552 ET Valkenswaard
tel: 06-46713217 (in de avond)
rverhees@gmail.com

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Corsa2021

Lid worden:

Door storting van € 42,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 35,00

2

Europese database van de Corvair

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Mag ik mij voorstellen

8

Mecum en andere verkoopveilingen

9

Corvair Club Digitale Meeting - Financieel jaaroverzicht

10

Corvair Live!

12

Motor uit?
Benzinepomp uit!?

15

De Forcasta

17

Hoe het verder ging met de Wiegiers Corvair.

**Nieuwe leden login:
Corsa2021**

Ik had zelf iets meer van de speurtocht (die hier links staat) verwacht qua hoeveelheid deelnemers. Ik heb momenteel (wanneer ik de getyped heb) van 1 koppel foto's binnen. Willen we dan helemaal niet meer op pad met de Corvair (of andere auto), of zijn we onze eigen familie zo beu na het al maanden bij elkaar binnen zitten dat we daar ook geen leuke dag mee

kunnen hebben? ;-). Ik hoop nu de betere maanden eraan komen dat jullie ook weer meer zin hebben om er op uit te trekken. Wij pakken ieder weekend de fiets (voor dichtbij) of de auto om gewoon een eindje te gaan rijden. Zo zie je nog eens wat anders dan je woonkamer en kom je plekjes tegen die je anders nooit gezien zou hebben. Ik plaats hier een kleine voorproef van de inzender van de WINTER editie, en de overige foto's zullen in het volgende blad samen met hopelijk nog meer foto's uitgelicht worden.

Bij mij staat de Corvair op een laag pitje. We zijn er wel mee bezig maar de drive is er even uit. Dit heeft verschillende redenen. Helaas is er een avondklok en mis ik daardoor mijn sleutelmaat, die meestal één avond per week meehelpt. Dit is ook gelijk de drive om de rest van de week dingen voor te bereiden om deze dan samen af te werken. Onderdelen zijn langer onderweg vanuit de USA, een maand momenteel met de gewone post en een pakket is zelfs na twee maanden weer terug op het postkantoor vanwaar het verstuurd is. Kortom: wachten tot we weer verder kunnen.

Ik kan nog steeds volop vooruit, maar ik wil niet nog een aantal "projectjes" tevoorschijn halen of beginnen voor ik weer andere afgerond heb. Zo hou ik het overzicht.

Gelukkig houdt de club me ook wel bezig, het clubblad, de digitale meeting opzetten en dat soort dingen. Zelf nemen Lotte en ik ook regelmatig deel aan een digitale meeting van de Corvairclub uit de Bay State: regio Boston. Dit is voor ons dan om 1 uur 's nachts en bij hun dan vroege avond. Het is altijd leuk om te kijken hoe andere clubs dingen doen / organiseren of opzetten van bepaalde activiteiten. Ook krijg ik via de Corsa nu meerdere clubmagazines binnen. Ze hebben sinds eind vorig jaar iets opgezet zodat "wij" als editors elkaars clubmagazine kunnen bekijken. Ik verwacht dat ze er niet veel van kunnen lezen maar de foto's doen wonderen. Zo blijven we mooi bezig en gaan we ons richten op het voorjaar en de zomermaanden. Wie weet kunnen we weer iets verzinnen wat net als de laatste toertocht zo goed mogelijk Corona proof is.

Ik hoop dat iedereen weer lekker het clubblad door gaat lezen, we "zien" elkaar weer op de digitale meeting in April (meer info in het clubblad). Ik verwacht dan voor mezelf ook weer wat meer nieuws omtrent mijn Lakewood, en wie weet kan hij in het volgende blad wel naar buiten rijden!

Ralf Verhees

Mag ik mij voorstellen

Bij dit verhaal moet ik eerlijk schrijven dat onderstaande aanmelding al dateert van begin vorig jaar maart 2020. Om de e.o.a. reden is er over dit lid geen verhaal geschreven. Kan niet de Corvid 19 of iets anders de schuld geven en wat dan wel de reden is weet ik niet. Daarom mijn excuses aan Frank hiervoor en hoop bij deze iets goed te kunnen maken.

Hallo iedereen,
Bij deze zou mezelf kort willen voorstellen aan jullie. Mijn naam is Frank von Trümbach, ik ben 56 jaar jong en woon in het mooie Gronau in Westfalen Duitsland. Gronau ligt pal aan de Nederlandse grens met Glanerbrug / Enschede.

Mijn Nederlands is niet zo goed, dus Google Translate heeft mij hierbij een beetje geholpen.

Ik ben sinds begin dit jaar eigenaar van een blauwe Corvair Monza Convertible uit 1966 met 110 pk motor en het kenteken AH VT RH. Na de aanschaf van deze Corvair ben ik meteen lid van Covair Club Nederland geworden. In Duitsland zijn er

weinig Corvairs en geen club in uw format. Omdat ik vaak in Nederland ben, heb ik op internet gezocht naar Corvair Nederland en gevonden. De Facebook van de Nederlandse Corvair club heb ik ook al weten te vinden en er op gepost.

Ik had enkele Mustangs, maar nu zie je ze te vaak. Op vakantie in Amerika zag ik de Corvair en toen was mijn interesse in deze auto ontstaan. Maar de mijne kocht ik in Würzburg Duitsland. Deze Corvair behoorde van 1991 tot 2018 ongebruikt in een privé collectie van iemand in Duitsland en nu is hij in mijn bezit.

Zoals jullie op de foto hierboven zien heb ik ook een ander voertuig en dat is een Ford F100 pick-up, en net als de Corvair blauw en ook uit 1966. Mijn andere hobby zijn oude machines, vooral flipperkasten en jukeboxen.

Ik heb tegelijk ook één vraag aan jullie. Voor mijn auto zoek een slot voor het dashboardkastje. Aangezien ik op dit moment niet veel bij Clarks te bestellen heb, maak ik van deze gelegenheid gebruik en vraag of een van jullie heeft een slot over.

Heel veel groeten,
Frank



Beste Frank weliswaar een jaar te laat maar alsnog een hartelijk welkom in onze club. Je bezit mooie auto's en dito kleuren. En zijn flipper / Jukebox hobby is wel heel interessant voor mij die daar ook een groot liefhebber hiervan ben en bezit. Mocht het onderdeel dat Frank zoekt voor zijn Corvair nog actueel zijn en U kunt hem helpen laat dat dan even weten wij sturen dan zijn gegevens aan U door.

Jaak Eijkelenberg



Het gaat goed met ons ledenbestand, weer mogen we een nieuw lid voorstellen. En een autobedrijf uit Beek en Donk lijkt wel de hofleverancier te zijn van deze nieuwe leden.

Ik ben Abe Hartman, van bouwjaar 1970, zelfstandig ondernemer in de kunststof vloeren branche. Heb een vrouw en dochter, van 15 en wonen in Sprang-Capelle. Ik heb altijd al oudere wagens gereden, maar dan van het merk Mercedes. Een jaar of 5 geleden toevallig een Corvair tegen gekomen op een autoverkoop site en toen was mijn interesse gewekt. Heb wat gelezen over de Corvair je weet wel "unsafe at any speed" en toen wilde ik er een. De mooi lijn is me bij gebleven en aan het sparen gegaan. Twee en half jaar geleden bijna een gekocht, maar toen verhuisd. En daar gingen de spaarcentjes aan op. Toch blijven rondkijken en sparen er voor tot twee maanden geleden de stap gemaakt te hebben. Onze Corvair gevonden bij autobedrijf Mooij. Ik heb gekeken naar de technische staat en niet zozeer of het de mooiste was. Wat een geweldig mooie wagen is het. We zijn er dolblij mee.

Het is een Monza coupé uit 1962 met 2370cc boxer 6 cilinder automaat. Er gaat wel nog wat werk inzitten, met name interieur en carrosserie. De motor is gereviseerd en de remmen vervangen. En loopt /rijd als een zonnetje. Ik twijfel wel of ik hem helemaal origineel hou, of hem wat aanpas. Hoe denkt de club daar over?

Ik hou van een potje biljart, een biertje en af en toe een wedstrijd van Feyenoord bezoeken. Via Internet gezocht naar een club van Corvair liefhebbers en zo kom je uit bij deze. Van de week een heel pakket-



je clubbladen ontvangen. En die zien er top uit, en lezen ook lekker. Denk dat ik jullie allemaal wel zal ontmoeten wanneer er weer wat georganiseerd kan worden.

Tot zo ver was het verhaal van Abe maar op de valreep net voor het verstru- ren van bovenstaande ontving ik van Abe een aanvulling. Dat dus meteen erbij geplaatst.

Ondertussen hebben we besloten om hem origineel gehouden. Wel heb ik het "karton" bij de achterbank en de voetpaneeltjes bekleed met zwart tapijt. Ook nieuwe vloerbedekking, nieuwe deur en raamhendels en dorpellijsten vervangen. En het mooiste de stoelen, bank en deurpanelen opnieuw laten bekleden. Dit is gedaan door een kennis van me, die ondertussen 75 jaar is. Hij is een vakman. Misschien volgend jaar een nieuwe lak erop. Er zitten wat kleine deukjes en krasjes in die dan meteen weg laten halen dan wel in deze originele kleur spuiten



Sinds kort hebben we ook een Corvette van het bouwjaar 1971, dit vind mijn vrouw geweldig. Die kun je niet vergelijken met een Corvair. De Corvette is een soort van hele snelle cart, ontzettend stug. Geef mij maar het relaxed van de Corvair.

Mvg. Abe Hartman

Abe ook jij en je gezin welkom bij onze club en zeker hopen we jullie te ontmoeten en meer over de Corvair te gaan lezen.

Jaak Eijkelenberg



Het verhaal van ons nieuw lid is een behoorlijke story geworden wat alleen maar toe te juichen is. Nu weten we echt alles van hem (op zijn pinnummer na). Er zijn dan ook maar weinig vragen te bedenken voor op de eerst volgende meeting, hopende hem daar te mogen treffen. En ook hier is weer de garage van Beek en donk hofleverancier geweest. Moeten dit bedrijf toch eens met de club gaan bezoeken.

Kleine opmerking, zijn naam lijkt veel op een lid dat al eerder is voorgesteld de achternaam is iets anders geschreven. Dit bracht bij mij al wat verwarring maar ook de leeftijd speelt wel mee spelen vrees ik.

Als nieuw lid van de Corvair club is mij gevraagd om iets te vertellen over mijzelf en mijn liefde voor oldtimers.

Mijn naam is Peter Huysman en ben woonachtig in Hoogwoud, (nog net) 53 jaar jong en getrouwd met een fantastische vrouw genaamd Mirjam. Ik heb 2 mooie dochters. Anouk (ze woont in Zweden met haar vriend) en Anna (net het huis uit).

Ik ben werkzaam bij Cargill Cacao in Wormer. Daar ben ik in 1992 begonnen als Mechanische monteur. Na ongeveer 14 jaar is mij gevraagd om werkvoorbereider te worden. Dit heb ik heel even gedaan waarna mij gevraagd is om de rol als Supervisor Mechanisch Technische dienst te gaan vervullen. Dit heb ik ongeveer 12 jaar gedaan om door te groeien naar Maintenance Manager van de Technische dienst. Dit doe ik (nog) steeds met erg veel plezier. Daarnaast ben ik Vicevoorzitter van onze lokale OR en Voorzitter van de COR (Centrale Ondernemingsraad) van Cargill Nederland. Een prachtige functie die ik met passie vervul.

In mijn vrije tijd sport ik graag. Ik zit graag op de racefiets en schaats ik graag. Ik ga al ongeveer 25 jaar naar de Weissensee in Oostenrijk om 2x 200km te schaatsen op het meer van Techendorf. Verder ben ik veel in de tuin te vinden al heb ik daar minder tijd voor. Mijn vrouw en ik hebben

samen een prachtige (oldtimer) camper uit 1991 waar we regelmatig mee op pad gaan. De fietsen gaan dan mee en zijn we veel in de natuur te vinden. Natuurlijk rijden we regelmatig bij mooi weer een van onze oldtimers.

Mijn liefde voor oldtimers is eigenlijk al heel vroeg begonnen. Ik vond de modellen van vroeger prachtig. Geen enkele auto leek in mijn beleving op elkaar. Je kon van verre al zien om welke merk en model het ging. Dat is nu wel anders. Alle auto's lijken op elkaar en er zit kraak nog smaak aan de huidige modellen.

Toen ik mijn rijbewijs haalde op mijn 18de kon ik een goud (bruin) kleurige Opel Kadett kopen uit 1972 een 1200 Special, Wat was ik blij met deze auto. Ik heb hem helemaal opgeknapt. Nieuwe spatborden, nieuwe laklaag enz. Helaas raakte mijn Opel behoorlijk beschadigd na een crash tegen een vangrail. Destijds was ik in Schaarsbergen gestationeerd voor een F-16 opleiding en reisde ik van Monnickendam (waar ik toen woonde) naar Schaarsbergen. Het sneeuwde de hele weg en raakte door mijn onervarenheid in de slip. Ik kon nog diverse auto's ontwijken maar de vangrail was veel dichterbij dan ik gehoopt had. Mijn mooie Opel Kadett kwam tot stilstand tegen de vangrail. Ik kon mijn weg vervolgen door het spatbord van mijn voorwiel te trekken. Helaas was het mooie eraf en kon ik weer opnieuw beginnen met opknappen. Ik heb mijn Opeltje jaren gehad. In de jaren daarna heb ik nog vele oldtimers gereden zoals, Mercedes 200D uit 1983, 2x een Opel Record 1900 uit 1971, Mercedes 300 TD uit 1986, als laatste een Volvo 145 uit 1970.



Helaas was ik genooddaakt te stoppen om dagelijks in een oldtimer te rijden, omdat de belastingwetgeving werd aangepast. Destijds kon je wegenbelastingvrij rijden als je auto 25 jaar of ouder was. Dit werd veranderd naar 40 jaar. Mijn laatste oldtimer was een Volvo 145 uit 1970. Deze auto reed op gas en dus erg goedkoop. Maar doordat ik ongeveer 30000 km per jaar rijd was dit niet vol te houden. Het 4 cilinder B20 motor verbruikte 1 liter olie op 1500 km. Tegenwoordig rijd ik een moderne Peugeot 508SW.

Een 10 jaar geleden kocht ik een Mercedes 280SEL uit 1983. Een prachtige auto die heerlijk reed. Deze had ik eerst thuis gestald in de garage maar dit was eigenlijk niet te doen. We konden onze kont niet meer keren in de garage. Daarna is de Mercedes weggezet in de stalling waar de Camper ook stond. In de tussentijd zijn wij in 2013 getrouwd en heeft de Mercedes dienst gedaan als trouwauto. Het was een prachtige dag en de auto glom als een parel.

In 2017 zei ik tegen mijn vrouw hoe ze er tegenover stond als we een garage unit zouden kopen. Daar konden we dan de Camper en de Mercedes stallen. Het zou meteen een goede investering zijn omdat geld op de bank zetten geen zin heeft, rente krijgen we niet. We vonden een prachtige garage unit van 150 m2 in Middenmeer. De koop was snel gesloten en de Camper en Mercedes verhuisde van de stalling naar Middenmeer. Er was echter veel ruimte over dus binnen no time kwam er een Mercedes 350SL uit 1976 een Mercedes 280CE uit 1980 een Renault 20 uit 1981 een Chrysler Windsor Cabrio uit 1952 en een Opel Record uit



1979 bij. Toen stond de garage unit vol. Te vol.....

Oh ja er kwam ook nog en Opel Kadett 1200 uit 1977 bij. Mijn dochter was inmiddels ook besmet met het oldtimer virus en nadat ze haar rijbewijs had gehaald kochten we een Kadetje. Deze bleek echter van een dusdanige kwaliteit dat ze er maar een jaar in heeft gereden. Toen waren de kokerbalken en spatborden dusdanig aangevreten door roest dat verder rijden niet meer verantwoord was.

Misschien is het leuk als ik vertel hoe ik aan de Renault 20 ben gekomen. Deze auto kocht mijn oom namelijk nieuw in 1981. Ik ken de auto dus al vanaf het begin. Jullie moeten weten dat mijn oom tot zijn 65ste vrijgezel is geweest en wij deden heel veel samen. We hadden dezelfde hobby's. Zoals fietsen en schaatsen. Met de Renault zijn we o.a. vele keren naar de Weissensee geweest. Totdat de Renault te oud werd en mijn oom vond dat hij maar weg moest. Hij kon de auto thuis niet stallen dus werd er besloten dat de Renault terug ging naar de garage dealer waar hij de Renault gekocht had. De dealer beloofde dat de auto in zijn collectie kwam en zo gezegd zo gedaan. Jaren later overleed de garage houder en zijn zoon nam de garage over. Echter had zijn zoon niets met de Renault 20 en vroeg aan mijn oom wat te doen met de Renault. Er werd besloten dat de Renault maar verkocht moest worden. Op een gegeven moment was ik weer op Marktplaats aan het speuren en zei tegen mijn vrouw, dit lijkt de Renault 20 van mijn oom wel.

Ik wist het natuurlijk zeker en belde snel met de zoon van de garage. De koop was snel gesloten en de Renault 20 was weer terug in de familie. Ik heb de auto helemaal schoongemaakt en mijn oom ermee verrast. Hij kon zijn ogen niet geloven dat de Renault weer terug was in de familie. Hij is in het verleden een keer opgeknapt maar ziet er tot de dag van vandaag nog erg goed uit. Er staat maar 140000 km op



de teller en dit jaar is de auto belastingvrij geworden.

Omdat mijn garage unit overvol stond wilde ik 2 cabrio's verkopen en iets nieuws terug kopen. Het moest een cabrio worden en het moest iets bijzonders zijn. Ik zag de rode Chevrolet Corvair Cabrio met een turbo motor uit 1964 staan bij Garage Mooij in Beek en Donk.

Mijn vrouw en ik zijn samen met de camper wezen kijken (We hebben er meteen een leuk weekend van gemaakt) en de Corvair sprak mij/ons direct aan. Het is een hele aparte auto die je niet veel ziet. Ik kon 2 Mercedesen inruilen namelijk de 350 SL (Vond ik minder mooi dan ik dacht) en de 280 CE. Ik hoefde een klein beetje bij te betalen en de Corvair werd op kenteken en thuis gebracht.

Op 5 December was het zover. De Corvair kwam per autoambulance naar Middenmeer. De Corvair is een EM Cabriolet Monza Spyder uit 1964 (vermeld RDW maar de neus is van 1962 volgens mij). Het leuke is dat het kenteken PM-07-77 is geworden. (De initialen van mijn vrouw en ik). Ik was opslag verliefd. Wat een leuke auto. Daarnaast is de Corvair uit de geboortemaand en geboortejahr van mijn vrouw. Helaas lag er na een week een grote plas rode olie onder de auto. De keerring tussen de versnellingsbak

en de motor was defect gegaan. Ik heb contact op genomen met garage Mooij en de Corvair wordt netjes opgehaald en gerepareerd.

In de toekomst willen we de Corvair nog verfraaien en voorzien van licht metalen velgen. Via de club hoop ik dat iemand informatie heeft over sites of bedrijven waar ik onderdelen kan kopen of vinden.

Nu maar hopen dat we een mooie zomer tegemoet gaan zodat we mooie ritjes kunnen maken. Ik hoop dat we binnenkort kennis kunnen maken met clubleden met hun Corvair.

Groet Mirjam en Peter.

Mirjam en Peter van harte welkom in onze club, wat een mooi uitgebreid verhaal is dit geworden. Ook wij verheugen ons om jullie te ontmoeten. Door deze akelige tijd is het nog niet zeker wanneer dat zal plaats vinden maar we hopen er het beste er van. Leuk dat de letters op de kentekenplaat aan jullie aangepast zijn. Zo hebben onze gewaardeerde leden Annemiek en Ruud ook AR op de kentekenplaat van hun Corvair staan. Speciaal voor hun gemaakt.

Jaak Eijkelenberg



Mecum en andere verkoopveilingen

We hebben het als leden er vaak over, de waarde van een Corvaair. We zien een grote verschuiving in waarde en verkoop-prijzen. Komt dit omdat de Corvaair meer aandacht krijgt (op televisie) of omdat mensen de auto echt zijn gaan waarde-ren? Een ander idee is dat de bekende modellen momenteel nog hoger in prijzen liggen en mensen gaan zoeken naar betaalbare vervangingen. Een Corvaair is (nog) betaalbaar. Wat doen sommige modellen en wat zijn de prijzen waar ze momenteel voor weg gaan?

Ik schijf dit stukje naar aanleiding van een doorgestuurd bericht van oud-clublid Fred Visser. Via de GMauthority nieuwsbrief die hij me doorstuurde kom ik op het onder-werp veilingen want er komt weer een Yenke op de markt.

Ik ga de geschiedenis van Don Yenke niet herhalen. Deze staat uitgebreid omschre-ven in clubblad: 22e jaargang nr. 1 - Maart 2019

De Corvaair die naar de veiling gaat is een 1966 Corvaair. Om precies te zeggen nummer 50 van de 100 Yenke Corvaairs die gemaakt zijn, het serienummer is dan ook YS-050. Het is een Stage II Stinger met 190 PK onder de motorkap. aangepaste nokkenas, compressie van 10.1, 4 carburateurs, dubbele uitlaat en lichtge-wicht vliegwielen. Dit alles afgewerkt in de bekende Yenke kleuren, Armine wit met blauwe strepen. YS-050 heeft 2 eigenaren

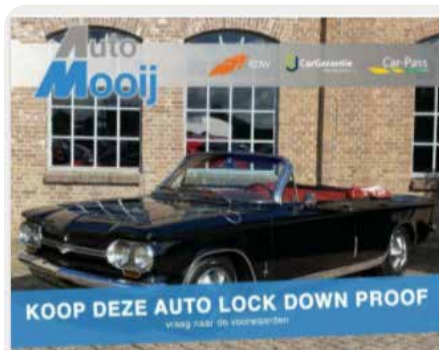
gehad sinds de aankoop bij Don Yenke. De laatste eigenaar heeft een volledige restauratie gedaan.

Mecum Auction schat de waarde tussen de \$70.000 en \$90.000.

Ikzelf denk dat YS-050 voor meer weg-gaat, kijk maar eens naar de prijzen voor andere Corvaairs die op de veiling geweest zijn. Ook onze Nederlandse prijzen zijn een stuk hoger dan een aantal jaar gele-den.

We zullen het zien of de Corvaair net zo populair gaat worden als de andere lucht-gekoelde voertuigen van Volkswagen en Porsche. De tijd zal het ons vertellen.

Ralf Verhees



Chevrolet Corvaair Cabriolet 1964 Convertible *SUPER STAAT* E

€ 17.950,00

Beek en Donk 23 km

MECUM AUCTIONS MENU

LOT T214 // KISSIMMEE 2021 // JAN 7-16

1965 CHEVROLET CORVAIR GREENBRIAR VAN

Rotisserie Restoration **STAR**

\$103,400 SOLD

Engine: 164/110 HP
Interior: Red/white

Trans: Automatic

Color: Red/White



Chevrolet - Corvaair 900 Spyder Turbo 2,4L- NO RESERVE - 1962

€ 25.000,00

Heel Nederland

Vandaag

[Naar website](#)



1966 Chevrolet Corvaair Yenke Stinger Stage II
1966 Chev Corvaair - Yenke Stinger - Concours Restorated! The Finest You'll Find!

Condition: Used
"This stellar Stage II example is in show quality condition throughout. The car is as new in every way..." Restored

Ended: Jan 29, 2021, 5:08PM

Price: **US \$175,000.00**

Get low monthly payments | [Get instant checkout](#)

Order an inspection from WeGotCars | [Learn More](#)

Get instant delivery offers | [Quality cars, standing by](#)

Shipping: **Buyer responsible** for vehicle pick-up or shipping
Item location: Indianapolis, Indiana, United States
Ship to: Worldwide - See restrictions

Payments: Full payment is required within 7 days of auction close



Corvair Club Digitale Meeting



--- CORVAIR CLUB NEDERLAND DIGITALE MEETING #2 --- Zaterdag 10 April - starttijd 19.30

Op 27 Februari 2021 hebben we na lang wachten toch een digitale meeting gehouden in plaats van onze reguliere "echte" meeting in Papendal. E-mails en Facebook werden gebruikt voor de aankondiging van de meeting en er waren 13 leden op komen dagen. Een goed begin (een 30% van het totale ledenbestand). Na wat kleine opstartproblemen en finetuning konden we een klein officieel stukje doen. Ruud Keers had de cijfers weer paraat en hiernaast zie je het financieel jaarverzicht. Helaas kunnen we nog niks nieuws melden voor toekomstige evenementen. Er waren 3 nieuwe leden die verschillende vragen hadden en daar werden ook gelijk antwoorden of foto's doorgestuurd voor verder vervolg. Gelukkig gaat het Corvair leven door ondanks dat er geen evenementen zijn. De meeste Corvairs ondergaan wat reparaties, aanpassingen of verbeteringen zodat ze weer klaar zijn zodra we groen licht hebben om weer iets te mogen doen. Verschillende ideeën zijn er wel en we gaan kijken wat we kunnen doen in de toekomst. Ik bedank de leden die er bij waren en zoals afgesproken gaan we dit herhalen zolang het virus ons geen vrijheid geeft. Houd je e-mail / Facebook in de gaten voor verdere berichtgeving, mocht je geen e-mail hebben ontvangen geef deze dan door aan Ruud Keers.

De nieuwe "link" gaat weer via de e-mail verstuurd worden, houd deze en Facebook in de gaten of zorg dat je e-mailadres bij ons bekend is (stuur deze naar Ruud Keers).

Ralf Verhees

Financieel jaaroverzicht

Corvair Club Nederland 43 Leden		Financiën 2020			
		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2020		908,90	618,24		1.527,14
Inkomsten	Contributies 2020	1.071,00			1.071,00
	Contributies 2021	805,00			805,00
	Clarks Corvair Parts	91,14			91,14
	Donatie's	60,00			60,00
	Meeting				
	Merchandise				
	totaal inkomsten	2.027,14			
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	693,67			693,67
	Portokosten Corvair Mail	605,00			605,00
	Kosten ING	151,25			151,25
	Uitgave meetings	538,10			538,10
	Merchandise	0,00			0,00
	Contributie retour Bet.				0,00
	totaal uitgaven	1.988,02			
31-12-2020		948,02	618,24	0,00	1.566,26

Corvair Club Nederland 43 Leden		Financiën 2021 Begroting			
		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2021		948,02	618,24		1.566,26
Inkomsten	Contributies 2021	805,00			805,00
	Contributies 2022	700,00			700,00
	Clarks Corvair Parts	90,00			90,00
	Donatie's	200,00			200,00
	Merchandise	50,00			50,00
	totaal inkomsten	1.845,00			
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	700,00			700,00
	Portokosten Corvair Mail	500,00			500,00
	Corsa Lidmaatschap	0,00			0,00
	Kosten ING	140,00			140,00
	Uitgave meetings	400,00			400,00
	Totaal uitgaven	1.740,00			
31-12-2021		1.053,02	618,24	0,00	1.671,26



Corvair Greenbrier achter Bob Dylan met vriendin Suze Rotolo in 161 W 4th Street, New York 1961
Uit de Collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman



RUSHMORE

DISTRIBUTOR

WHITE MAID

SNOW CROP

WILLY'S

DOLE

AND OTHER QUALITY

WHOLESALE TERMINAL MARKET

CY-2-1222

Motor uit? Benzinepomp uit!?

Beveiliging benzinetoevoer bij elektrische benzinepomp.

In voorgaande nummers heb ik geschreven over de ombouw van mijn mechanische brandstof toevoersysteem naar een elektrisch systeem. Maar als dan eenmaal het pompje met al zijn toebehoren en leidinkjes netjes in de auto zit ontkom je niet aan het laatste hoofdstuk, de besturing en bovenal de beveiliging. Want er mag geen benzinetoevoer zijn als de motor stil staat en de benzinetoevoer moet te allen tijde stoppen zodra de motor wordt uitgezet of onbedoeld stil valt. Net als bij een mechanische pomp. Waarmee niet is gezegd dat een mechanische pomp onder alle omstandigheden veilig is.

Wanneer wordt het gevaarlijk als een elektrische pomp niet goed is beveiligd? En is motor uit = pomp uit onder alle omstandigheden haalbaar of wenselijk? We gaan het zien.

Gevaarlijke situaties door onbeveiligde pompen.

1. de bestuurder zet het contactslot in de middelste 'contact' stand (olie/temp. lampje brandt) om bijvoorbeeld naar de

radio te luisteren maar start de motor (nog) niet. Als de pomp dan gaat draaien, wat eigenlijk altijd het geval is, en er zijn geen beveiligingsvoorzieningen dan wordt er voortdurend brandstof naar de motor gepompt. Maar die kan dat niet kwijt. De carburateurs kunnen de druk niet aan en gaan lekken. Een koude 'verzopen' motor is op zijn minst vervelend maar bij een warme motor dreigt er bovendien brandgevaar.

2. de motor is na een botsing afgeslagen terwijl de bestuurder versuft of zelfs buiten kennis achter het stuur zit. Het contact zal dan nog aanstaan dus er blijft benzine naar de hete motor stromen. Extreem gevaarlijk. Een tikkende tijdbom die eindigt in een vlammenzee. Bij een automaat is de kans groter dat de motor na een botsing nog draait. Deze situatie lijkt veiliger dan bij een afgeslagen handbak maar een nog draaiende motor na een crash? Liever niet.

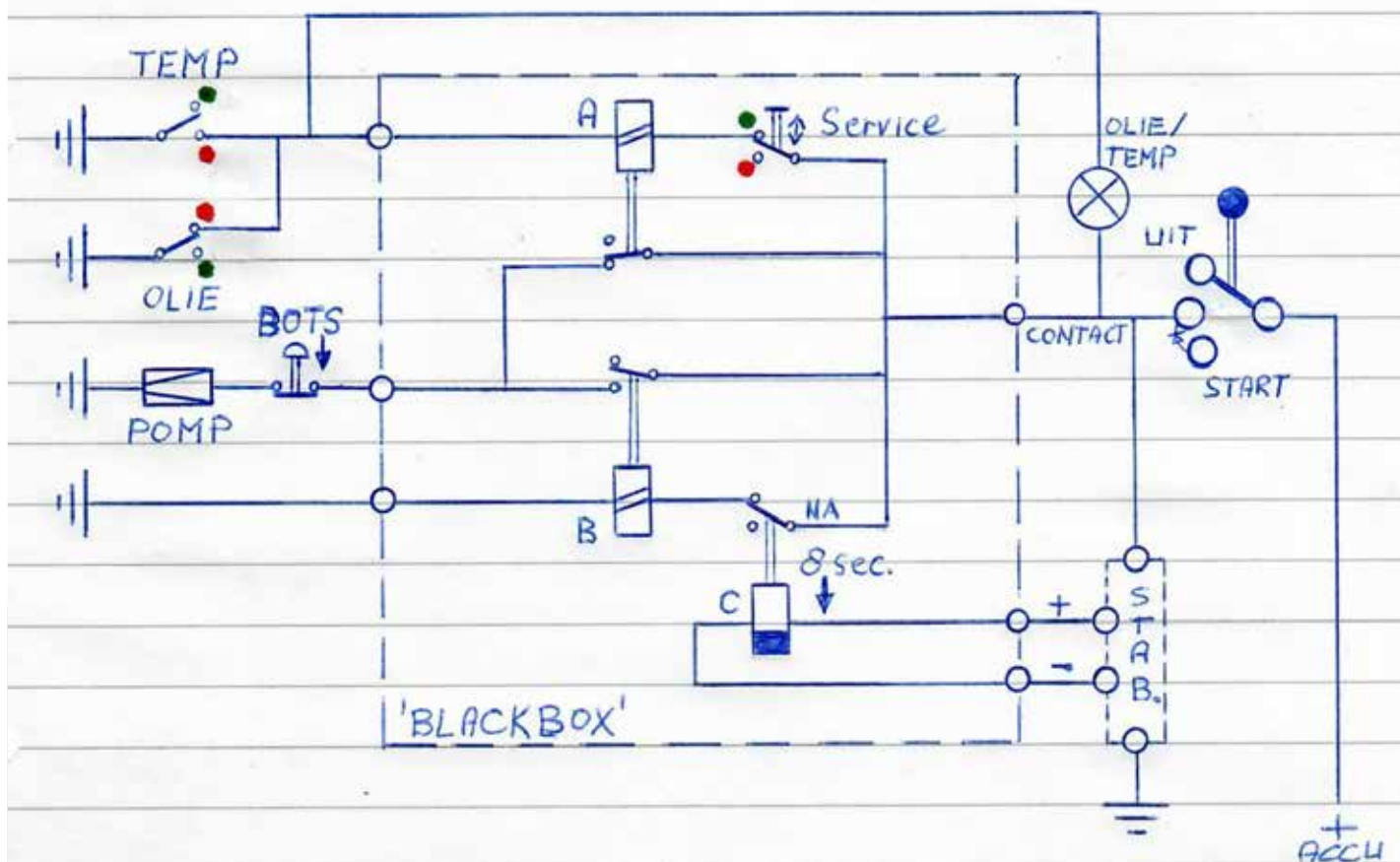
Slechts vier aansluitingen (in principe). Wat hebben we naast een voedingsspanning vanaf het contactslot nog meer van

de auto nodig voor een goed beveiligingssysteem? Uiteraard een goede massa en nog één belangrijk ding: informatie over de oliedruk. Want als tijdens de rit de oliedruk wegvalt (brandend olielampje) kan dat twee dingen betekenen. Of de motor is afgeslagen of de oliedruk is weggefallen. Twee dwingende redenen om de benzinetoevoer direct te stoppen. Motor uit = benzinepomp uit betekent dus in zijn technische uitwerking: geen oliedruk = benzinepomp uit.

Als we ons het beveiligingssysteem voorstellen als een blackbox dan heeft deze box dus in principe vier aansluitingen:

1. Voedingsspanning vanaf het contactslot.
2. Oliedruk signaal vanaf het olie/temp lampje.
3. Inschakelspanning naar de pomp.
4. Massa.

Gebruik niet de startdraad maar de contactdraad van het slot. Want anders zal de pomp alleen draaien zolang de startmotor draait. En met dat beetje benzine kom je niet ver.



Werkingsprincipe beveiligingscircuit.



Leeg phono voorversterker kastje wordt blackbox.

Motor uit = pomp uit. Altijd?

Maar als de pomp niet mag draaien zonder oliedruk, hoe werkt dat dan bij het starten? Het starten van een automotor begint natuurlijk altijd zonder oliedruk. Het verschil is dat de mechanische pomp al pompt tijdens het starten terwijl de elektrische pomp moet wachten op oliedruk (olielampje dooft). Dat is te laat. Het zal regelmatig lukken als er nog voldoende benzine in de carburateurs zit maar starten zonder benzinedruk? Dat is een systeem van niks. De blackbox moet de auto dus wijsmaken dat er al tijdens het starten oliedruk is en zo werkt het ook. Al vanaf het moment dat het contact wordt aangezet zal de pomp voor korte tijd (bijv. 8 seconden) gaan draaien. De motor heeft nu voldoende benzine om gestart te worden. Als de motor binnen deze tijd niet draait dan gaat de pomp weer uit. Deze 8 seconden zijn dus de enige uitzondering op de heilige regel: motor uit = pomp uit. Maar deze beveiliging levert tegelijkertijd een voordeel op waaraan de mechanische benzinepomp niet kan tippen. Door bewust even een paar tellen te wachten tussen contact aan en starten kun je de

pomp de gelegenheid geven voldoende benzine naar de motor te pompen met een grotere kans op een vlotte start.

Corvairs en luxe wagens.

We komen het in iedere moderne auto tegen. Let er eens op als je in je dagelijkse auto het contactslot omdraait en nog niet start. Je hoort dan eventjes het gezoem van de benzinepomp maar daarna wordt het stil. In de dagelijkse praktijk zul je het niet horen, omdat je de motor direct start waardoor het pompgeluid wordt overstemd door de startmotor. Het kan nog geavanceerder. Jaap Slob liet het me horen bij zijn Audi. Zodra je zijn bestuurdersdeur opent gaat de pomp al draaien en hoor je hem even zoemen waarna het stil wordt. Eenmaal in de stoel gezeten is het systeem al op druk en de auto klaar voor de start. Vergelijk dat eens met het moeizame starten van menig Corvaire met mechanische pomp na een winterstop. Hoe gelukkig worden we niet als we na lang starten die eerste voorzichtige pruttel horen? Er zijn zelfs handpompjes in de handel om deze systeemzwakte het hoofd te bieden. Maar de hightech van de Audi van Jaap, dat past onze Corvairs ook



Voorbeeld van een spanningsstabilisator.

weer niet. Mijn pomp wordt geactiveerd vanuit het contactslot. Luxe genoeg.

Bah, vuile boordspanning.

Op de tekening zie je de beveiligingsschakeling met de genoemde aansluitingen. Maar wat zien ik? Niet 4 maar 6 aansluitingen! Ja sorry, ik zei toch in principe 4 aansluitingen? De praktijk bleek iets weerbarstiger. Het tijdrelais C, waar de nodige elektronica omheen zit, bleek niet bestand tegen de 'vuile' boordspanning van de auto. Zodra de motor gaat draaien verandert die mooie gelijkspanning uit de accu in een rommelige spanning met pieken, dalen en zaagtanden. Binnen een paar dagen was het printje overleden en deed het relais niets meer. Dus een nieuwe erin gezet en deze beveiligd met een spanningsstabilisator.

OK, zitten alle draadjes vast? Hoogste tijd voor een testrit:

1. We zetten het contact aan. Olie/temp lampje gaat branden.
2. Relais A en B trekken aan. A verbreekt het pompcontact maar B neemt het over.



Inventaris oorspronkelijke 4-draads blackbox. Serviceswitch rechts.

3. Gedurende 8 seconden draait de pomp via B en krijgt de motor benzine.
4. We starten de motor en er komt oliedruk. De oliedrukschakelaar verbreekt.
5. Het olie/temp lampje dooft, relais A valt af en zet ook spanning op de pomp.
6. Na 8 seconden trekt tijdrelais A aan waardoor B afvalt.
7. Nu krijgt de pomp alleen nog spanning via Relais A. Zolang er oliedruk is.
8. Riemen vast? Gassen!

Kanttekeningen bij mijn blackbox.

De contactbelasting van tijdrelais C was in mijn geval te gering om de pomp rechtstreeks aan te sturen. Met een zwaarder tijdrelais zou je volgreis B niet nodig hebben. Of een zwaarder tijdrelais wel opgewassen is tegen 'vervuilde' spanning? De stabilisator zou ik niet schrappen in dat geval. De oliedruksensor van de Corvair heeft helaas geen maakcontact. Relais A fungeert daarom als inschakelcontact voor de pomp zodra er oliedruk is. Je ziet vaak dat er een druksensor wordt bijgeplaatst die wel een maakcontact heeft. Je hebt relais A dan niet nodig maar het vraagt wel om extra bedrading naar de pomp die meters verderop zit. Mij leek een extra relais mooier en eenvoudiger. Ook omdat je dan alle draden vlak bij elkaar onder je dashboard beschikbaar hebt en je de blackbox daar zonder veel extra kabelwerk een plaatsje kunt geven. Een probleempje dat nog wel de kop op stak was de temperatuursensor, omdat die dezelfde draad gebruikt naar het olie/temp lampje en dus ook de pomp kan uitschakelen. Wil ik dat?

Pech onderweg en wat nu?

Ik heb me afgevraagd of ik het prettig zou vinden wanneer ik langs de weg stil zou komen te staan vanwege te lage oliedruk of te hoge motortemperatuur met de benzinetoevoer geblokkeerd. Daar kwam ik niet uit, dus besloot ik die vraag voor me uit te schuiven. Hoe? Met behulp van een serviceschakelaar. De schakelaar S is bewust niet makkelijk bereikbaar en staat altijd op groen ten teken dat de beveiliging actief is. Kom ik met oliedruk- of temperatuurproblemen langs de weg te staan dan heb ik de mogelijkheid om de sensoren te overbruggen en kan ik toch stukjes rijden als ik dat aandurf. Want een sensor kan ook defect raken zonder dat er verder iets aan de hand is. De schakelaar zet ik dan op rood, wetende dat de pompbeveiliging is uitgeschakeld. En als er in de blackbox iets sneuvelt? Contactdraad en pompdraad lostrekken en met elkaar verbinden. Een prima thuiskomer. Ik hoop het nooit nodig te hebben maar flexibiliteit kent geen tijd.



panningsstabilisator en blackbox in 6-draads uitvoering onder de stuurkolom.



Voorbeeld van een botsschakelaar.

Maar een Corvair met Powerglide dan?

De kans dat een motor met powerglide na een botsing blijft draaien is groot dus die moet uit en wel automatisch. Maar het pompbeveiligingssysteem vraagt dan nog om wat uitbreiding. Wat we er bij nodig hebben is een extra sensor die harde klappen tegen de auto kan detecteren. Ze bestaan en luisteren naar namen als crashschakelaar, botsschakelaar en brandstofstop schakelaar. Deze schakelaar dient tussen de blackbox en de pomp te worden geplaatst en moet na een botsing worden gereset om de pomp weer te kunnen aansturen. Mijn inziens is een botsschakelaar ook bij een handgeschakelde auto een zinvolle aanvulling op het beveiligingssysteem maar bij een automaat belangrijker. Ik eindig mijn artikel met de bekentenis dat de botsschakelaar er bij mijn Greenbrier automaat nog niet tussen zit. Ai!

Wim Smit

De Forcasta

De 1960 Chevrolet Corvair Monza Bubble Top Custom gebouwd door de legendarische autobouwer Darryl Starbird uit Wichita, Kansas in 1961

Darryl ontwierp en bouwde de auto voor Chuck Miller uit Columbus, Ohio . De bouw begon net nadat Darryl zijn eerste volledige showcar had voltooid, de Predicta . Over de ontwikkeling van de Forcasta zei Darryl dat hij iets wilde met een zeer lage motorkap, wat betekende dat de radiator niet vooraan kon staan. Voordat hij met de bouw begon, keek hij eigenlijk naar het gebruik van een Volkswagen, maar hij besloot dat het te klein was voor wat hij in gedachten had. Toen werd de geheel nieuwe Corvair geïntroduceerd en Darryl vond zijn perfecte donorauto. Hij kocht een zeer nette Corvair met een lage kilometerstand van een tweedehands autopark in Wichita en de bouw kon beginnen.

Darryl verwijderde de standaardbehuizing en liet slechts twee deurstijlen en de scharnieren, ophanging en de vloer over. Hij begon met een paar Cadillac achterschermen uit 1960 die hij sterk veranderde. De vinnen waren verplaatst, naar buiten gekanteld en er waren verlengstukken toegevoegd om ze langer te maken. Nieuwe deuren werden met de hand gevormd om het passend te krijgen met de contouren van de spatborden. Al het plaatwerk werd met de hand gevormd. Het achterdek werd vervangen en ronde staven gaven stevigheid aan de uitgesneden delen. Vooraan werden nieuwe spatborden gevormd. Het motorkap-paneel werd sterk aangepast waardoor de auto de bolle vorm kreeg die Starbird

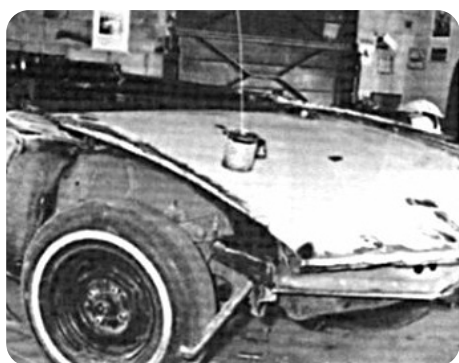


vanaf het begin zocht. Nieuwe gewalsteranden werden op hun plaats gelast om een piekeffect te creëren. De voorspatborden werden op dezelfde manier gerold en met de hand gevormd, net als de rest van de carrosserie.

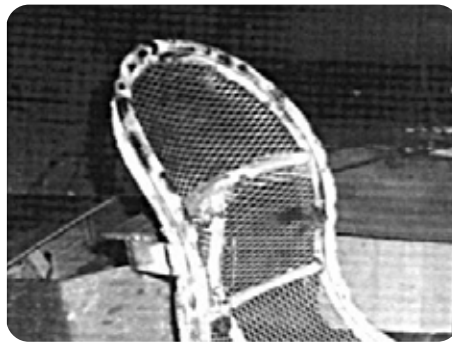
De voor- en achterroosters werden gevormd in een V van 2 inch gestroomlijnde verchromde buizen. Met de carrosserievorm werden patronen gemaakt voor de bolle bovenkant en de kogelvormige koplamp en achterlichtlenzen. Deze patronen werden gestuurd naar Ray Plastics , het bedrijf dat de bubbel voor de Predicta had geblazen . De bubbletop was bij de deurlijn gespleten en de voorste helft werd hydraulisch opgetild voor in- en uitstappen. Het interieur van de auto



nam 500 manuren in beslag voordat deze werd voltooid. Het was afgewerkt met handgetuffte witte parelmoer Naugahyde(-Kunstleer) en fuchsia stof. De auto had vier kuipstoelen die van de hoofdsteun tot aan de pedalen waren gevormd. Voor-



aan verborgen de kogelvormige console een elektronisch brein en handmatige bedieningsschakelaars. Het instrumentenpaneel draaide naar beide kanten zodat de auto zowel van rechts als links te bedienen was en de besturing werd bediend met een centrale joystick. De auto had ook airconditioning en een intercom. De achterconsole van de auto bevatte een kleine tv en radio. Een afstandsbediening bedient kon de bubbeltop openen, de wielen laten draaien, de kofferbak openen, en de motor starten. Ook kon je de tv en radio aan en uit zetten en als klap op de vuurpijl openen de deuren zonder dat de bestuurder de auto hoeft aan te raken. De styling van het interieur werd gedaan door Paul Matz uit Wichita . Alle elektronica is geïnstalleerd door Jim Patton , eveneens uit Wichita.



Elk beweegbaar onderdeel van de originele Monza-motor is drievoudig bewerkt en gepolijst door American Plating Company . De firewall en de binnenpanelen waren van lamellen voorzien en verchromd, evenals alle onderdelen van het ophangstelsel. De carrosserie kreeg 10 lagen handgewreven "grape varnish" een wijn kleur.



In de loop der jaren is de Forcasta minimaal twee keer gerestyled. Eén van de laatste keren dat deze te zien was was op de Motorama in 2008 met een goudkleurige buitenkant.

Met dank voor het inzenden van deze bijzondere "corvair" Pierre Salden. Ralf Verhees



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Free with a parts order (you pay shipping)

- Over 500 pages in 1 volume
- 330 interior color samples on 8 pages
- All new text & layout
- More photos & information
- Includes all new parts as of 2/1/19



Catalog - **Free** with a parts order (you pay shipping)

Order just a 2019-2025 Catalog

USA - order Cat-9 \$8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money
International - you pay the actual shipping (starting at approximately \$30 shipping)

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 Fax: 413-625-8498

www.corvair.com email: clarks@corvair.com



Hoe het verder ging met de Wiegers Corvair.

Laat ik beginnen met iets recht te zetten. De auto was indertijd gekocht bij Garage Van Vliet in Woerden. Dat schoot me, toen ik het vorige verhaal schreef niet meteen te binnen en wilde dat later invullen. En dat werd vergeten.

Toen de jongens na demontage het blok op de daarvoor bestemde 'operatietafel' wilden leggen stelde ik voor dat met de takel te doen die ik lang geleden aan mijn garageplafonnetje monteerde, maar dat vertrouwden ze niet; het moest maar 'handmatig' gebeuren. Maar de bak met differentieel lag nog op de grond omdat er eenvoudigweg geen plaats voor was. Bij opruiming in het magazijn van mijn vroegere werkzaamheden vond ik een frame van een bed. Met wat fantasie zag ik daar een tafel op hoogte in. Nog diezelfde avond was die klaar en kon de bak omhoog gehesen worden. Dat was een stuk makkelijker om eraan te werken en vooral schoon te maken. Om de olie en vetten eraf te wassen gebruik ik terpentijn van Action. Die is gedearomatiseerd, werkt prima en nog goedkoop ook. Als eerste gingen de kruiskoppelingen eraf evenals het deksel van het differentieel dat nogal sterk verroest was. Ik heb nog overwogen om het uit te wisselen met een reserve differentieel, maar na goed ontroest en geprimerd te hebben, heb ik de ergste putjes dicht geplamuurd. Je ziet het immers toch niet aan de bovenkant. In principe is niets mis met het differentieel

en de bak en dus beperk ik me tot het vervangen van wat pakkingen en keerringen. Overwogen wordt nog of ik er een oliekoeler voor de bak op zet. Die heb ik al jaren daar voor klaar liggen, maar nu twijfel ik of die operatie wel moet plaats vinden omdat ik het voornemen heb om geen grote afstanden met de caravan meer te maken, althans niet met de Corvair. Een oliekoeler op de automatische bak is standaard op de FC's (Greenbriers, Rampsides en Corvans). Dat is omdat deze meer last onder zwaardere omstandigheden moeten kunnen vervoeren. Er is een handleiding in omloop om een extra oliekoeler toe te voegen.

Met het demonteren heb ik dan ook al de mogelijk beschadigde delen uit elkaar gehaald. Zo ook de gelagerde assen die als 'spindles' in de boeken benoemd staan. Dat ging niet zoals in het werkplaatsboek beschreven staat of in een YouTube filmpje door een zekere 'Dave Motorhead' wordt gedemonstreerd. Reeds voor mijn eerste Corvair restauratie, voor de oudere clubleden; de witte EM coupe, had ik een eenvoudige pers gemaakt. Het is niet meer dan een rechthoekig raam van dik U-profiel waar je een hydraulische krik in kunt zetten. Maar het werkt wel, niet met een 2 tons krikje maar voor de zwaardere zaken een 10 tons exemplaar. En nog had mijn constructie er in sommige gevallen moeite mee, getuige de kromming van de bovenste balk.



Nadat de wiellagers goed schoon waren gemaakt twijfelde ik of die wel vervangen dienden te worden. Ik merkte geen enkele beschadiging op en dus toog ik naar de specialisten van het Lagerhuis in Maas-tricht. Daar bevestigden ze mijn visie maar er werd wel bij gezegd dat het in elkaar zetten met de tussenliggende 'shims' een secure aangelegenheid zou kunnen zijn aangezien de konische lagers op het juiste moment aangedraaid moeten worden. Volgens de specialist worden ze in de fabriek met een zeker gevoel gemonteerd. Dat moet nog gebeuren maar ik zie daarvoor niet meteen beren op die weg. De trommels wilde ik laten uitdraaien maar ook daar zag een kenner geen noodzaak in, dus ook dat laten we voor wat het is. Inmiddels ging een deel van de ophanging naar een straal/poederlak bedrijf en zou





ik dat twee weken later kunnen ophalen. Echter een telefoontje daarover bleef lang uit en dus toen zelf maar eens gebeld. Voor het weekend zouden ze klaar zijn, en dat was ook zo. De schokbrekers zagen er nogal gedateerd uit maar toen ik er een probeerde was die nog redelijk in tact. Dus

opteerde ik voor een opknabbeurt, het waren immers fel rode 'Classic Koni's'. Nadat de eerste netjes gespoten was schreef ik Koni aan voor nieuwe stickers of transfers. En warempel, enkele dagen later kreeg ik een paar transfers van hetzelfde type. Echter schokbreker nummer

twee was in slechte staat en dus moest ik alsnog een leverancier raadplegen, in dit geval werd het 'marktplaats'. Voor vier tientjes vond ik vrijwel identieke exemplaren in Oosterhout; ze kwamen van een oude BMW uit de 600 serie. Wel niet rood maar in ieder geval 'classics'.

Voordat alles weer gemonteerd ging worden, zou het achter-onder gebied een goede schoonmaakbeurt moeten krijgen. De verdeelkast van de verwarming moest eruit. En het gebied daarachter was meteen een grote bende. De kast op zijn beurt zoveel mogelijk uit elkaar gehaald en schoon gemaakt. Een spuitbusje zwart en zilver maakte het weer toonbaar. De luchtslangen die bij het demonteren van de aandrijfunit reeds gedeeltelijk stuk waren gegaan, moeten in zijn geheel vervangen worden. Daarvoor opteer ik voor in de handel zijnde aluminium of neopreen exemplaren. Maar dat zien we later wel. Om de carrosserie achter onder schoon te krijgen toog ik met staalborstel, zowel machinaal als met de hand, plamuurmes, en ander gereedschap onder de auto. Daarvoor had ik hem nog wat hoger gezet. Maar voor een overmaatse bejaarde is dat toch een hele opgave. Een veiligheidsbril



en een stofmasker moesten me beschermen tegen alle troep die eraf kwam. Maar een van beide moest ik gauw genoeg af doen want de bril beslaat met dat ding op je mond. De bril hield ik op temeer daar ik onlangs (weer) een beschadiging aan mijn ogen had opgelopen. Telkens als ik een uur of iets langer onder de wagen had gelegen, stopte ik ermee. Langer was niet te doen. Meteen daarna onder de douche en de kleren in de wasmachine.

Dat ritueel heb ik een keer vijf zo moeten volgen. Toen alles schoon was, vond ik in de binnenschermen een paar kleine gaatjes die twintig jaar geleden niet onder handen genomen waren. Te klein om het lasapparaat er voor in stelling te brengen dus vulde ik die met wat plamuur. Daarna een primer op de blanke plaatsen waarbij aangetekend moet worden dat boven de verwarmings-verdeelkast nagenoeg geen bescherming heeft gezeten gezien de laag vliegroest die erop zat. Na de primer een coating van steenslagbescherming, vooral in de wielkasten want daar kon ik de oude verdroogde coating afsteken met het plamuurmes. Over het geheel gaat nog een flexibele anti roest-'underbody'-coating. De remleidingen worden in zijn geheel vernieuwd. Daarvoor heb ik al een zending ontvangen van Clark's. Zodra dit alles terug is kan ik de ophanging in elkaar gaan zetten en kan het blok uit elkaar om de geleden schade te bezien. Dat zal dan de volgende keer hier aan de orde komen. Omdat de weersomstandigheden er niet toe bij droegen om veel en lang in de garage te vertoeven, heb ik me de laatste weken beperkt tot wat kleine klusjes. Een daarvan was de verroeste achterste motor beschermplaat. Deze heeft als contactbescherming enkele kunststoffen kussentjes. Deze sponsjes nemen natuurlijk vocht op en zorgen voor doorgeroeste plekken op die plaat. Ik had al eens geïnformeerd bij onze vrienden in Karlsruhe, maar daar hadden ze alleen de voorste (lange) grote plaat. Op een 'lege' zaterdagavond dan maar eens een stuk plaat op maat gemaakt en met een creatieve geest de profielen langs de randen erin geklopt. Dat lukte wonderwel goed. Toen op de juiste maat het slechte stuk uit de oude plaat gesneden en het nieuwe erin gelast. De las aan de onder (zichtbare) kant glad geslepen en ietwat plamuur erop. En klaar was mijn plaat die bij Clark's dik zestig dollar moest kosten. (ex. verzending en belasting)

De volgende keer hoop ik o.a. een verslag uit te brengen van nog een heikel euvel voordat het echte werk gaat beginnen.....

Leon Janssen



Jerry Brown

Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvair, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop Corvair onderdelen op voorraad. Meestal tweedehands bruikbare onderdelen en zelfs "new old stock" komt voor. Om contact te krijgen kun je het beste e-mailen welk onderdeel je nodig hebt. Jerry komt uit de USA dus spreekt alleen Engels.

air_cooled63@yahoo.com

Prijzen voor onderdelen gaan in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalingssites. Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is voor hem een uit de hand gelopen hobby, en hij wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

Gerald Brown Manning South Carolina



Foto: De Corvair van Frank von Trümbach.