

CORVAIR MAIL





Beste leden,

Er zijn de laatste jaren een behoorlijk aantal nieuwe leden de club komen versterken dus de club is aardig gegroeid. Ook de leden leeftijd van onze oldtimer club is hierdoor aardig omlaag gegaan wat zeker toe te juichen valt.

Zoals het zo vaak gaat bij een club, vereniging etc. wordt de kar meestal door enkelen getrokken en valt het niet mee de "oude" garde te bewegen om er meer bij te zijn en deel te nemen aan de activiteiten. Veel leden vinden het wellicht fijn het blad te ontvangen en daar blijft het dan bij. Je vraagt je dan af: wat doen ze verder met hun mooie Corvair? Blijft deze alleen maar in hun garage staan, opslagruimte of ritjes alleen met de eigenaar om de kerk?

Dit "probleem" was er al in de beginperiode van de club, ik kwam n.l. in een oud blad een bijlage tegen van Leon Janssen en Mike Cramer die toen ook al een oproep deden en zelfs een enquête hielden over het tevreden zijn en wensen van de leden over de Corvair club. Helaas kwamen daar toen weinig tot geen reacties op.

Daarom bij deze wilden we nu ook een oproep plaatsen aan vooral jullie nieuwe leden om iets voor de club te willen gaan betekenen in welke vorm dan ook. Dit betekent niet dat de "oude" leden er niet aan mee mogen doen, graag meedoen zelfs. Vaak komen er met nieuwe leden ook nieuwe ideeën voor activiteiten, bestuur van de club etc. en dat zou zeer toe te juichen zijn, we staan overal open voor. Dit kan van een koffieklets bij de garage/stalling van je auto, meedoen met een klassiekerbijeenkomst, autoshow in je omgeving of als je een geheime privé collectie weet te staan deze met de club te gaan bezoeken. Bij dit alles is niet meteen een tourrit verplicht daar men uit het gehele land moet komen en dan vaak al een flinke tourrit achter de rug heeft en er na weer terug naar huis moet rijden. Gezellig bij elkaar zijn en kletsen over van alles en nog wat kan ook ontspannend en club verbonden zijn.

Ook als men een plek weet of heeft om de jaarvergadering te houden (liefst centraal in het land) is welkom. Ook dit kan zijn in de grote garage bij je Corvair / woMancave / of het plaatselijke Café die een ruimte / kamer er voor heeft. De kosten zijn voor rekening van de club. De laatste jaren werd de vergadering gehouden in Papendal, echter dit was niet bepaald goedkoop te noemen. Wij zijn benieuwd naar de reacties en hopen die massaal te krijgen.

Ik wil er als laatste aan toevoegen dat al een enkel lid de stap heeft gedaan om iets te schrijven dus het goede begin is er. Tenslotte heb je de Corvair toch aangeschaft en lid van de club geworden om er iets moois mee te doen en van te genieten, nou deel dat dan met de andere leden.

Wij zijn van mening dat we wel een van de mooiste clubbladen van Nederland hebben en het allermooiste Corvair blad van de wereld. In het verleden is er al eens meegedaan met een soort verkiezing in de Corsa Club of America en we wonnen net niet omdat men de taal niet kon lezen, raar volkje die Amerikanen.

Namens de Corvairclub, Jaak Eijkelenberg

Corvair Live - September 2021

Helaas was er in het vorige clubblad een fout ingeslopen, goed oplettende leden hebben de tekst gemist bij de foto op de middenpagina.

Hierbij alsnog de tekst:

Corvair Early en een Ford Consul met vouwwagen op de markt van Sittard, stempel postzegel 1969.

Uit de verzameling Corvair Live van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees, Hans Aarsman



Van de penningmeester

Beste Corvair vrienden,

Omdat het jaaroverzicht straks weer gemaakt moet worden heb ik me even verdiept in wat er overblijft van de lidmaatschapsbijdrage.

De Corvair Mail kost per jaar inclusief portokosten en bankkosten € 28,37 per lid. Lidmaatschapsbijdrage is €35,00 per lid per jaar. Blijft over ± € 6,63 per lid. Dat is per jaar met nu 49 leden € 342,63. Daarom ben ik blij dat Ralf af en toe donaties binnen vaandelt.

Omdat er weinig georganiseerd kon worden de afgelopen jaar staat de kas er goed voor. Als er in het komend jaar iets georganiseerd wordt, kan de kas een financiële bijdrage leveren.

Leuk voor Corsa leden. Corsa organiseert op 16 december om 8 PM een zoom Meet Up met 'n Mecum Auctions veiling met een collectie Corvairs.

Mij rest nog iedereen, ondanks een wat minder leuk wereldbeeld, toch prettige feestdagen en een rustige jaarwisseling toe te wensen.

En vooral elkaar weer te kunnen ontmoeten in 2022.

Ruud Keers

Van de redacteur

Wat een vol nummer is het geworden, verhalen in overvloed en zelfs wat moeten verkleinen en foto's weg moeten laten om het er allemaal in te krijgen. Super fijn is dat, scheelt mij een hoop tijd in de toch al drukke laatste maanden van het jaar. Mocht er een verhaal nog niet geplaatst zijn, dan gaat deze gewoon naar het blad van Maart 2022. Dat klinkt ver weg, maar voor we het door hebben is er weer een jaar om.

Om gelijk daar op in te haken, de nieuwjaarsmeeting in Papendal laten we voor de eerste maanden weer aan ons voorbij gaan. Een nieuwe golf vol positieve coronabesmettingen is (alweer) de boosdoener. Maar hoe leuk zo'n bijeenkomst ook is, we moeten reëel blijven. In plaats van Papendal gaan we weer een digitale meeting houden ergens in Januari - Februari en daar zullen we bespreken of we nog een ledenbijeenkomst gaan houden (wel of niet in Papendal, zie hier links de oproep voor eventuele andere

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

Clubnieuws
Corvair Live - September

3

Van de penningmeester en
de redacteur

4

Auto Mooij een Mooi bedrijf

6

Verkeerde verdeler in mijn
Corvair en toen

9

Nieuw clublid

10

Corvair Live!

12

Speurtocht

16

Hoe het verder gaat met de
Wiegers sedan

17

Ontwerp Tekeningen

18

Corvan richting Frankrijk

opties). Ook zullen we bekijken wat we dit jaar (onder voorbehoud) kunnen en willen gaan doen. Ook zullen we bespreken hoe het met de leden en de projecten gaat. Kortom, genoeg stof om een avond te vullen. Houd Facebook in de gaten en zorg dat je e-mailadres bekend is bij ons voor verdere informatie omtrent de digitale meeting.

Zoals verderop te lezen valt, heeft Ruud de kosten voor het maken van dit blad op een rij gezet. Dit blijft één van de grootste uitgavenposten. We hebben een donatie binnen gekregen van Erwin Beimrohr, een Corvair liefhebber uit Oostenrijk die mij vroeg of ik een Corvair die hij had gekocht bij Auto Mooij kon gaan bekijken en misschien wat foto's of een filmpje kon maken. Aangezien we (Jaak, de dames en ik) al plannen hadden om daar op bezoek te gaan kon dat mooi meegenomen worden. Zo gezegd, zo gedaan en de film opgestuurd. Hij wilde graag eventueel gemaakte kosten vergoeden, die waren er echter niet, het plan om te langs te gaan was er immers al. Erwin stelde voor om een donatie voor de club te doen, en heeft een bedrag van €200,- overgemaakt naar de clubrekening. Een erg mooi en royaal gebaar! Hiervan kunnen we weer leuke dingen doen, postzegels kopen of een drankje drinken (als dat weer toegestaan is met een groep, binnen en na 17 uur) Kortom, wat we er ook mee gaan doen, het is een mooi bedrag en een leuke start voor het nieuwe jaar.

Nu het jaar 2022 in zicht is, is er ook een einde aan de foto-speurtocht-opdrachten die in de afgelopen 4 bladen hebben gestaan. We begonnen met de WINTER, LENTE, ZOMER, HERFST. In dit blad staan alle foto's van de 3 deelnemers (helaas waren het er niet meer) en de punten-telling per seizoen. Hier is een winnaar uitgekomen die een leuk aandenken krijgt in de vorm van een "beker".

Voor het nieuwe jaar ga ik niet nogmaals een speurtocht opzetten. De animo was erg laag. Jammer, want je kan het in je eigen tijd doen, in de buurt of er op uit trekken, het was heel simpel te regelen en deel te nemen. Op naar iets nieuws misschien?

De Lakewood is het laatste kwartaal niet veel gevorderd helaas. Dit vanwege verkoudheden zodat Hugo en ik er niet samen aan konden werken. Ook had ik andere bezigheden waardoor ik geen tijd had om er aan te werken. Het starten en naar buiten rijden hebben we op moeten schuiven en aangezien het nu koud is wachten we daar ook mee tot de lente. Dan gaan we poging 3 wagen (3 keer is scheepsrecht toch ?) Toch zijn er nog genoeg dingen om in de tussentijd te doen. Meer in een aankomend blad hierover.

Ralf Verhees

Auto Mooij een Mooi bedrijf



Op zaterdag 20 November zijn Lotte, Linda, Ralf en ik op bezoek geweest bij Auto Mooij in Beek en Donk. Daar de verhalen over nieuwe club leden geplaatst worden in ons blad met de story van hun Corvaair viel ons op dat deze vaak door Auto Mooij geleverd werden. Daarom noemde ik Auto Mooij al een beetje de hofleverancier van onze club. Maar natuurlijk was ons de Corvairs ook op Marktplaats al opgevallen waar het bedrijf o.a. adverteert. Na overleg met Ralf heb ik een mail

gestuurd naar het bedrijf en kreeg er al vlug een spontane korte reactie op van de eigenaar. Deze vond het zelfs leuk als we bij hun op bezoek zouden komen. Na de afspraak gemaakt te hebben was het de 20ste dan zo ver en we zouden Lotte en Ralf bij het bedrijf ontmoeten. Als je zo'n afspraak maakt met iemand die o.a. Corvairs verkoopt verwachtte ik een klein bedrijf (waarom weet ik ook niet uit te leggen) met een senior eigenaar. Toen we aankwamen bij Auto Mooij in Beek en Donk viel ons de prachtige voorgevel van het pand op. Ik heb n.l. een voorliefde van oude gebouwen en zeker met art Deco er in. Ook verwonderde het ons dat er zo veel auto's te koop stonden dus moest ik mijn verwachting aardig bijstellen wat alleen maar beter was.

vangst genomen en voor bij de koffie later veiliggesteld (dacht ik).

Marty Eijsbouts had de eer om ons kennismaking gesprek en het bedrijf te laten zien en dat begon met een kop koffie.

Auto Mooij is gestart door twee vrienden in de garage achter het huis met wat auto's te verkopen. De zaken liepen zo goed dat men al snel naar een groter pand moesten verhuizen. Nou dat is dan het pand aan de



Nadat Lotte en Ralf gearriveerd waren en elkaar begroet te hebben zijn we naar binnen gegaan via de voordeur van de mooie gevel. Daar werden we door een jongeman begroet. Helaas was de eigenaar van het bedrijf nog in een gesprek, een andere heer zou ons alvast rondleiden. Zoals ik dit vaker doe neem ik een Limburgse Vlaai mee als gewoonte. Deze werd in ont-



Bossheweg in Beek en Donk geworden. De vrienden gingen daar verder met het bedrijf maar wel ieder onder zijn eigen naam en eigen voorraad. Als je dan auto's bekijkt zie je aan het informatie bord op de voorruit of hij van Auto Mooij is of van de collega. Dit kan wel eens verwarrend zijn. Nu wat al zichtbaar was is dat het bedrijf binnen en buiten al nok vol stond en dat is een van de redenen dat de eigenaar van Mooij besloten heeft een nieuw pand te bouwen welke al in Februari 2022 klaar zou zijn.

Bij het rondlopen en de occasions te bekijken kwamen we de eigenaar tegen die nog in gesprek was met een toekomstig medewerker. Ons allen verbaasden

het dat de eigenaar Sander Mooij zo'n jonge heer betrof. Bij dit gesprek bleek dat Sander echt een liefhebber is en zeker van de LM Corvair. Als Sander een van zijn dromen waar gaat maken zal er een LM Mooij verbouwd gaan worden. Wordt hopelijk vervolgd. Ook uit dit gesprek bleek dat Sander echt wel een passie voor klassiekers heeft en met name de Corvair. Ralf had de club bladen van het jaargang 2021 meegenomen voor Sander die dit zichtbaar op prijs stelde en wellicht met hem een nieuw club lid erbij krijgen. We hebben een prettig gesprek gehad maar helaas was het kort en is het daar bij gebleven, hopen op een vervolg met Sander. Wie weet worden we bij de opening uitgenodigd en kan er een vervolg

geschreven worden voor het blad over het nieuwe pand.

Met Marty zijn we toen verder door het bedrijf gelopen ook het buiten terrein bezocht en de werkplaats en natuurlijk de Corvairs bekeken. Helaas stond er een aantal elders in een stalling en dus die hebben we niet gezien. Na dit alles bekeken te hebben en nog een kop koffie zijn we naar huis gegaan. Helaas van de vla hebben we niets meer gezien.

Wilt U meer weten over Autobedrijf Mooij dan is de website <https://automooij.nl/> de moeite waard.

Groetjes Jaak Eijkelenberg.



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



Verkeerde verdeler in mijn Corvair en toen

95 PK verdeler gemodificeerd naar 110 PK

Ondanks mijn inspanningen en ingrepen om de motor van mijn Greenbrier in topconditie te krijgen bleven de prestaties mij toch tegenvallen. Sloom reageren op het gaspedaal en steeds dat geplof als de motor nog moest warm worden. Er moest ergens iets nog niet in orde zijn en dat 'ergens' zou de verdeler wel eens kunnen zijn want die had ik nog nooit onder handen gehad. Zo was het me nooit duidelijk geworden waarom ik bij de ideale contactpuntopening van 0,4 mm (bij gesleten punten) nooit verder kwam dan een contacthoek van 24 graden en omgekeerd de ideale contacthoek van minstens 31 graden alleen maar lukte bij 0,3 mm. Tijd voor een diepgaand onderzoek. Uit het blok die verdeler.

Op de keper beschouwd is een verdeler in de basis een vrij eenvoudig apparaat. De complexiteit zit in de nauwkeurigheid en het samenspel van de juiste onderdelen die er met elkaar voor moeten zorgen dat elke cilinder op een zeer precies tijdstip een vonk krijgt van goede sterkte. En het wordt pas echt spannend als de vacuüm vervroeging (motorbelasting = gasklepstand) en de centrifugaal vervroeging (toerental) ieder op hun eigen wijze dat tijdstip gaan verschuiven (aanpassing voorontsteking).

OK, eerst die verdeler maar eens uit elkaar en alle onderdelen grondig reinigen. Een kritisch onderdeel is het glijlager onderin het huis dat er voor moet zorgen

dat de centrale as zonder speling in het huis kan ronddraaien. En daar moeten we niet te licht over denken want de geringste speling geeft slingering en nauwkeurige afstelling van de contactpunten is dan niet meer mogelijk. Tot mijn verbazing had mijn lager een verwaarloosbare speling, dus heb ik hem vervangen. En ook de contactpuntjes en condensator natuurlijk.

Typenummers, typenummers

Als je alle onderdelen door je handen laat gaan zie je menig typennummer. Ook op het huis staat aan de buitenzijde een nummer ingeslagen. In mijn geval 1110453. Dat is het overkoepelend nummer van de samengestelde verdeler. Laat ik eens kijken wat er over dat nummer gezegd wordt. Dus haalde ik de Corvair Technical Guide onder mijn kussen vandaan en opende het lijvige hoofdstuk: Distributor Identification by Jim Graig, San Diego Corvair Club. Hierin lees je werkelijk alles over verdelers, welk type in welke auto thuishoort en uit welke componenten ze zijn samengesteld. Het belabberde rijden van mijn auto was snel verklaard. Deze '453' distributor hoort niet in mijn Greenbrier maar in een 95PK motor uit 1969. Maar wat hoort er dan wel in? Ook dat werd duidelijk, een 1110319. Een van de meest toegepaste types gedurende het Corvair tijdperk. Belangrijkste verschil? De 453 gaat vervroegen vanaf 1700 toeren en

de 319 doet dat al vanaf 800 toeren. Welke 'ingenieur' heeft het ooit in zijn hoofd gehaald om een foute verdeler in mijn auto te steken en waarom? Dat laatste laat zich raden. Een verdeler is toch een verdeler? Ik zie echt geen verschil hoor. Klopt, je ziet ook geen verschil als je je van het typennummer niets aantrekt. Ach ja, belangrijker was dat het mysterie van het slome rijden was verklaard. Nu nog oplossen.

Makkelijk doen of moeilijk

Leden van het Amerikaanse Corvair forum wisten er wel raad mee. Een 319 kun je nog makkelijk overal krijgen. Voor 150 dollar heb je een gereviseerde. Dus niet moeilijk doen. Maar dan komen de verzendkosten nog en ik heb die Greenbrier niet om er steeds maar onderdelen voor te kopen maar om lekker diep in de materie te duiken op zoek naar het hoe en waarom en de oplossing. Wel moeilijk doen dus. Bovendien zijn die gereviseerde distributeurs ook niet van onbesproken gedrag en soms een samenraapsel van componenten met een karakteristiek die totaal afwijkt van het typennummer op het huisje. Merkt de klant toch niet. Ik kreeg er zin in om te gaan experimenteren met componenten om zo de juiste karakteristiek te bereiken of benaderen. Obstakel was echter dat je die karakteristiek moet kunnen meten en optekenen. Want het is



Verdeler gedemonteerd en alles gereinigd

Part No.	Description	QTY	Unit Price	Total Price
1000000	1000000	1	1000000	1000000
1000001	1000001	1	1000001	1000001
1000002	1000002	1	1000002	1000002
1000003	1000003	1	1000003	1000003
1000004	1000004	1	1000004	1000004
1000005	1000005	1	1000005	1000005
1000006	1000006	1	1000006	1000006
1000007	1000007	1	1000007	1000007
1000008	1000008	1	1000008	1000008
1000009	1000009	1	1000009	1000009
1000010	1000010	1	1000010	1000010

Distributor specifications

Part No.	Description	QTY	Unit Price	Total Price
1000000	1000000	1	1000000	1000000
1000001	1000001	1	1000001	1000001
1000002	1000002	1	1000002	1000002
1000003	1000003	1	1000003	1000003
1000004	1000004	1	1000004	1000004
1000005	1000005	1	1000005	1000005
1000006	1000006	1	1000006	1000006
1000007	1000007	1	1000007	1000007
1000008	1000008	1	1000008	1000008
1000009	1000009	1	1000009	1000009
1000010	1000010	1	1000010	1000010

Distributor parts list



Voedingapparaat en variac

leuk om in je auto te zien hoe de vervroeging start vanaf stationair toeren maar je moet de hele karakteristiek tot 5000 toeren kunnen volgen. Dat kun je je motor niet aandoen en de gradenboog op de krukspoelie gaat daarvoor ook niet ver genoeg. Via internet kom je er achter dat hier speciale old school testapparaten voor bestaan. Ik zag ook zelfbouwopstellingen op basis van een keukenstoel of veel samengebakken staalprofiel ogend als een raffinaderij. Dat kon simpeler en chiquer. Zie de horizontale houten testbank die ik er voor gemaakt heb.

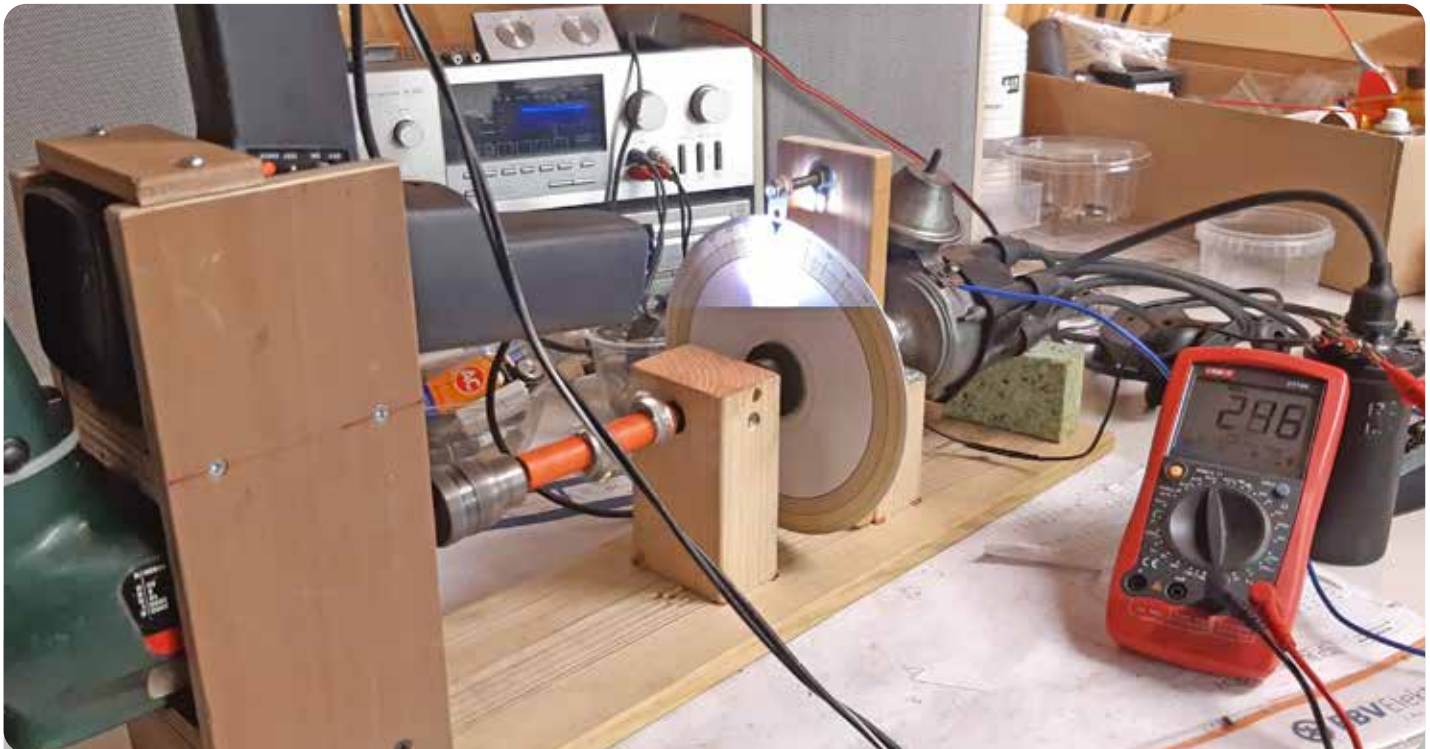
Hoe werkt dit nou weer?

Een 13,8 Volt voeding apparaat dient als accu. De boormachine fungeert als motor. Deze wordt in toeren geregeld door een variac, het gaspedaal dus. Daar boven zit de stroboscooplamp. De poelie wordt vertegenwoordigd door een bandrecorderspoel. Daarop een gradenboog geplakt afkomstig van een plaatje van het internet. Verdeler, bougies, bougiekabels en bobine komen uit mijn auto. De voeding van de

bobine loopt via een paar keramische weerstanden ter vervanging van de weerstandsdraad in de auto. Het motorblok dat de bougies moet aarden is vervangen door een aardklem waar tussen de bougies zitten geklemd. Met de multimeter op RPM meet ik het krukas toerental. De vacuüm vervroeging is natuurlijk ook van belang voor een juist functioneren van de motor maar wordt buiten deze test gehouden, zoals altijd gebeurt bij de afstelling van de centrifugaal vervroeging. Het is al moeilijk genoeg.

Krukasgraden en verdelergraden

Pak nu even een kop zwarte koffie. Ik neem jullie mee in een hallucinante hersenkraker voor onder de kerstboom. Bij een 4-takt motor draait de verdeler de helft van het krukastoerental. Maar bij mijn opstelling is de aandrijving direct drive dus 1 op 1. De boormachine hoeft dus maar de helft van het krukastoerental te draaien om de RPM-meter een juist krukastoerental te laten aangeven. Want die meet het verdelertoerental en doet dat standaard



Testopstelling draaiend op 2480 toeren



Vonkende bougies in aardklem



Voeding bobine via dummie weerstand

maal twee. De gradenboog zit nu op de verdeler en draait dus ook de helft van de denkbeeldige krukstoeren. Dit heeft tot gevolg dat iedere graad op de testschaal met twee moet worden vermenigvuldigd om er krukasgraden van te maken. Bij een 319 verdeler verloopt de vervroeging van 14 graden initial timing bij 800 toeren tot 34 graden bij 4800 toeren. Een verloop dus van 20 krukasgraden. Dat zijn 10 verdelergraden op de schaal van deze testbank. Ik heb de schaal zo ingesteld dat de initial timing van 14 graden startionairloop 0 graden op de schaal is en dat van 0 tot 10 graden de gehele karakteristiek doorlopen kan worden. Van de 360 graden op de schaal zitten er dus 350 op voor Jan Joker. Nog een bakkie?



Detail gradenboog

Lijnen trekken

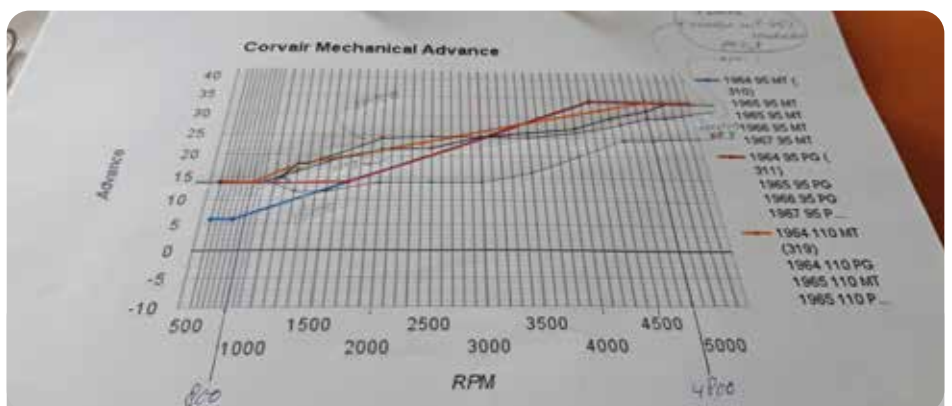
Hoe doen we dat? We toeren op vanaf 500 toeren en bij iedere 500 toeren meer zetten we een stip in de grafiek. Iedere stip is de stand van de wijzer op de gradenboog (x 2 dus) bij het betreffende toerental. En zo door tot 5000 toeren. Dan de stippen verbinden en zie daar de grafiek. De grijze lijn laat de prestaties van de 453 verdeler zien en het lijkt nergens op. In het begin zakt de 'initial advance' zelfs terug en pas vanaf 3000 toeren komt de vervroeging in werking. 1300 toeren te laat voor zijn eigen specificaties en 2200! te laat voor wat de Greenbrier nodig heeft. Hoezo slome auto? Surfend over het net en na een babbel met Jaap Slob werd me duidelijk dat met de centrifugaalveertjes de karakteristiek sterk kan worden beïnvloed. Jaap had er nog wel wat liggen en we hebben samen op zijn eettafel een

middag zitten stoeien met veertjes van verschillende sterkte en grafieken opgetekend. Lachen toch Jaap? Later die week heb ik thuis een optimum kunnen vinden door een veertje geheel weg te laten. Dit is mogelijk omdat de centrifugaalgewichtjes in elkaar grijpen en ook bij een veertje beiden actief blijven. De blauwe lijn die het dichtst in de buurt ligt van de ideale oranje 319 karakteristiek is het geworden en daarmee rijdt mijn auto nu rond en hij is blij. Geen geplof meer bij opwarmen. Maar ook een veel betere acceleratie zonder pingelen en een 'prak' meer vermogen onder het gaspedaal zoals Jaap het verwoordde. Maar bovenal een heel leuke en leerzame ervaring rijker. Wil jij je verdeler ook eens aan de tand voelen? De testbank is er al.

Wim Smit



Voedingappara Verdeler werkend met één veer



Testresultaten

Nieuw clublid

Aan mij weer de eer om een nieuw lid voor te stellen en wel uit Duitsland.

Na enig mail wissels met elkaar heeft hij het volgende geschreven:

Hoi lieve vrienden!

Mijn naam is Stefan uit Osnabrück Duitsland. Voor het automuseum Melle ben ik vrijwilliger. Ik heb werktuigbouwkunde gestudeerd in 1984 en werkte de laatste jaren voor KARMANN als kwaliteitsingenieur. Mijn leeftijd is 57jaar, gescheiden en heb een zoon van 20 jaar.

... Tijdens een weekend in de zomer van 2021 hebben we veel plezier gehad in het museum, er kwam een bezoeker, vergezeld van een heel aardige dame van middelbare leeftijd. Alle mannen keken op, vooral onze Automotive voorouderlijke rots Heiner! Ik was onder de indruk van haar uiterlijk, toen ze op de binnenplaats van het museum stond. We starten een gesprek en ze vertelde me dat ze Amerikaanse was maar in Duitsland woonde. Ik was onder de indruk van haar zeer mooi gevormde rondingen, en haar Europese stijl. Ze vertelde me dat ze een tweelingzus heeft die is geboren in Antwerpen/België, die nu in de buurt van Hagen/Duitsland woont. Weken later kon ik haar niet uit mijn hoofd krijgen, ik begon te zoeken op datingsites van internet (www.finya.de, www.ebay.de) en inderdaad, ik heb haar tweelingzus gevonden!

Ik begon haar vader te schrijven (zoals Duitse heren normaal doen!), of ik haar mee uit mocht nemen? Toen ik haar ontmoette, vond ik een dame van middelbare



leeftijd, zeer gezinsvriendelijk, in een witte jurk (erg sexy!). Ik nam haar mee uit voor een ritje rond het blok en ontdekte dat het niet gemakkelijk was om haar op de weg te houden (een versleten onderdeel van het stuursysteem)! En, een aantal andere jongensvrienden moeten haar zeer ongunstige schoenen hebben aangeboden (205/60 R15). Na die eerste date vroeg ik haar en haar vader of ze naar het Automuseum Melle wilde verhuizen, waar ze vele andere mooie dames zou ontmoeten? Zij zijn het eens met dat voorstel, en ik dus verhuisde ze in oktober 2021 naar Melle bij Osnabrück/Duitsland. Op de autosnelweg heb ik, nadat ik haar met lage snelheid had gestimuleerd, los laten lopen. Mijn vriend, die me naar haar vader had gereden, kon de kleine "race" niet bijhouden! Ik dacht, volgens de teller die 120 km/u aangaf, waarom kon hij niet volgen? Thomas legde uit dat volgens haar verkeerde schoenen (15 inch ipv 13 inch!) de toerenteller verkeerde informatie geeft! Mijn vriend vertelde me tenslotte dat we ongeveer 160 km/u reden! Mijn hemel, mijn motor!!! Ik stelde haar voor aan mijn vriend Thomas, die de garage GARAGEUM in Melle runt. We hebben samen onder haar rokje gekeken en wat foto's gemaakt. Thuis bekeek ik de foto's aandachtig, en (godzijdank!) zat er een gat in de versnellingsbak? Ben ik de smeerolie kwijtgeraakt tijdens de rit van Hagen naar Melle (ongeveer 140 km)? Ik heb op internet naar foto's van de 4-versnellingsbak gekeken. Godzijdank kwam ik erachter dat het een verdieping in de versnellingsbak is (belangrijk voor fabricagedoeleinden

denk ik?). Dus mijn transmissie was goed gesmeerd!

Dit is mijn verhaal tot nu mijn vrienden, bedankt voor jullie aandacht.

Tot ziens Stefan Strothjohann / Osnabrück / Duitsland.

Stefan had me dit alles in het Engels geschreven en toen ik ermee aan de slag ging om het te vertalen wist ik het even niet meer. Ik dacht waar gaat dit verhaal naar toe maar al verder lezend werd het me duidelijk en wat is het een mooi maar vooral amusant beschreven verhaal. Door mijn vertaling en de randjes er vanaf te halen deed ik het geen recht en ben het gaan vertalen via internet vertaler en toen werd het steeds leuker. Stefan schreef al "hopelijk is de schrijfwijze niet te seksistisch laat me het weten dan maak ik er een ander verhaal van". Nou naar mijn mening is het zeer leuk en mijn vrouw Linda kon er erg om lachen dus moet het wel oké zijn.

Stefan van harte welkom bij de club en hopen je vlog ergens bij een meeting te ontmoeten. Volgens mij kunnen we wel lachen met jou en gezien je achtergrond ook nog wel verstand van techniek.

Groetjes Jaak Eijkelenberg.





Corvair Early in de Palmstraat, Jordaan, Amsterdam 1967 foto J.M. Arsath Ro'is / Stadsarchief
Uit de verzameling Corvair Live van Ruid Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarsman



PALMDWARSSRAAT
CENTRUM

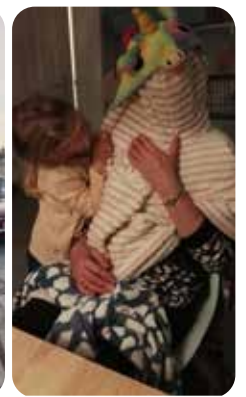
NL 58-66

W	WIT Een foto van je auto met iets wits.
I	INFORMATIE Een foto van je auto met een informatie punt.
N	NUMMER(S) Een foto van je auto met een zo lang mogelijk nummer
T	TRUI Een foto van jezelf / jullie met je leukste of gekste trui
E	EZEL Een foto van jezelf / jullie bij een ezel
R	RECEPT Een foto van jezelf / jullie in de keuken met je favoriete eten / recept.

Op verzoek van enkele clubleden komen hier alle foto's van de Corvair Club Speurtocht 2021. De laatste foto's zijn ingezonden, De deelnemers hebben er veel plezier aan beleefd om de foto's te maken.

"Moge de beste winnen!"

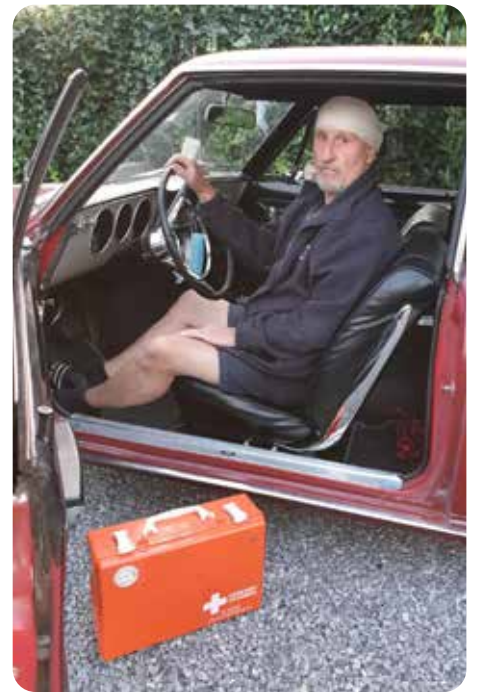
Ralf Verhees



*Cecile leest Psalm 119.
Een nummer met 176
verzen*

*Pietje Wal was 3 x
Nederlands kampioen
straatracen.*

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



Z

GEVAARLIJKE BOCHTEN

Een foto van je auto met een 'pas op slingerweg'-verkeersbord. Bord en auto moeten zichtbaar zijn.

R

ROND

Een foto van jezelf / jullie met iets ronds.

M

MOLEN

Een foto van je auto bij een molen. Van welk jaar is de molen?

E

ERF

Een foto van je auto op of bij een erf.

R

ROOD

Een foto van jezelf / jullie met iets roods.



H	HERFSTKLEUREN Een foto van je auto met een achtergrond van prachtige herfstkleuren.
E	ETABLISSEMENT Een foto van je auto bij jullie favoriete restaurant.
R	REGEN Een foto van jezelf / jullie in de regen.
F	FANCLUB Een foto waaruit blijkt dat je een echte Corvaair-fan bent.
S	SEIZOENSGROETEN Een foto van jezelf bij een boerderijwinkel of groentestalletje
T	HOOGSTE TOREN Een foto van auto bij een toren met de hoogte van de toren.



En de winnaars zijn:

Wim & Cecile Boon

Een dikke proficiat met het winnen van de originele speurtocht trofee!

Ondanks de lage inzendingen hopen we dat de deelnemers die mee hebben gedaan plezier hebben beleefd met het maken van de foto's, wij hebben verschillende keren hard gelachen.

Bedankt voor het deelnemen!

Ralf Verhees



clublid naam	Eerste Inzending	W	I	N	N Bonus	Y	E	R	Totaal winter punten	L	E	N	T	E	Totaal lente punten	Z	O	M	M Bonus	E	R	Totaal zomer punten	H	H Bonus	E	R	F	S	T	Totaal herfst punten	Totaal 2021
Wim & Cecile	2	1	1	1	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	1	7	26
Jaak & Linda		1	1	1	1	1	1	1	7	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	1	1	1	6	23	
Ruud & Annemiek	1								0	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	6							0	10	

Hoe het verder gaat met de Wiegers sedan

(deel 3)

Ogenschijnlijk is er niet zoveel gebeurd na de laatste beschrijving. Doch alle onderdelen hebben hun oorspronkelijke kleurtje weer gekregen (mits dit zwart was) en de bouten, moeren, schijven e.d. voor het oog wat verzilverd.

In de doorgeroeste afdekplaat zijn de gaten gedicht. Ik vond geen plaat voor een acceptabele prijs hier in Europa noch in de VS, dus werd er een profiel nagemaakt en werd de plaat voor de helft vernieuwd. Alleen de niet zichtbare bovenkant toont de lasnaden. Het meest bewerkelijk was de wielspindels. De lagers zijn niet slecht maar misten toch de broodnodige smering omdat het vet helemaal verdraagt was. De spindels werden geheel gedemonteerd middels mijn eerder al beschreven zelfgemaakt pers. Daarbij kwamen de remankerplaten helemaal vrij. De strips die vuil moeten weghouden uit de trommels waren ook aardig aangeroest en ik besloot die te vervangen. Nu is dat een veel voorkomend euvel bij de Corvairs en dus zijn deze bij Clark's apart te koop. De oude die gepuntlast op de remankerplaat zitten moeten daartoe uitgeboord en verwijderd worden om de nieuwe er weer op te lassen. Nu had mijn broer juist een laser-snij-apparaat aangeschaft. Ik moest er wel een mal voor maken want uit het losse handje deze vorm snijden zat er niet in. Uit anderhalf millimeter staalplaat werden keurige "bananen" gesneden. Een paar gaten er in geboord om die op hun beurt als zijnde puntlassen op de remankerplaat weer dicht te lassen.

De trekhaak was weer een ander geval. Omdat dit een eigen ontwerp is heb ik reeds een beschrijving daarvan in blad 2 van 2004 gepubliceerd. Sommigen onder ons hadden al mee gekregen dat de bestaande bumpersteunen ingescheurd waren door het toch wel heftig gebruik van de



De trekhaakbalk die achter de bumper valt

caravan erachter. Vreemd genoeg waren de bumpersteunen wel gescheurd maar daar waar de carrosserie aan het chassis zit niet. Dus het fabriceren van zwaardere steunen lag voor de hand.

Omdat het een nogal afwijkende constructie moest worden, maakte ik eerst een model van aluminium plaat. Dit laat zich wat makkelijker vervormen om de juiste vorm te verkrijgen. Toen die 'mock up' klaar was koos ik voor 3 millimeter plaat i.p.v. de twee die de oorspronkelijke steunen hebben. Zo zorgvuldig mogelijk maakte ik een model dat duidelijk steviger moest zijn maar toch een beetje op het origineel moest lijken. De rug van de oude steun liet ik zitten op de chassisbalken, temeer omdat daar niet bij te komen was, maar de rest verwijderde ik om plaats te maken voor de nieuwe steun. Deze zijn niet alleen langer maar hebben zowel boven als onder hoekverstevingen die groter zijn dan de oorspronkelijke. Aan de bovenkant is het makkelijk om ze aan het chassis te lassen maar onderaan niet. Daarom maakt ik in het onderste deel van de plaat die tegen de chassisbalk zit drie lange sleuven die al dan niet met behulp van een spiegel dicht gelast werden. Omdat alle onderdelen, behalve de motor, reeds een goede beurt hebben gehad is het vanaf nu makkelijk op aan de weder-

opbouw te beginnen. Als alles gemonteerd zit begin ik pas aan het motorblok. De ovale slang van het verwarmings verdeel station kom voorlopig van Gamma. Tussen twee planken in de bankschroef is die makkelijk ovaal te maken. De uiteinden moet wel plat geslagen worden anders gaan ze niet over de kragen.

In mijn vorige beschrijving kondigde ik aan een nogal opzienbarende 'verschijning' te hebben gehad. Van de zomer op een camping in Frankrijk kwam er een mooie zeventiger jaren Opel met dito caravan met Nederlands kenteken op rijden. De chauffeur/eigenaar was ogenschijnlijk niet uitbundig geïnteresseerd in onze combinatie, meer bepaald de caravan. Dan maar



De afdekplaat die ik voor de helft vernieuwde



Het aluminium proefmodel



Links de stukken die ik van de originele steunen afsleef. In het midden het 'bouwpakket' van de nieuwe, en rechts het aluminium proefmodel

zelf het initiatief genomen en een praatje gaan maken. Daar kwamen de tongen los. De Opel was al twee keer overgespoten en had diverse reparaties of restauraties achter de rug. Thuis had hij nog een Manta. Maar zijn bas had er een stuk of tien gehad, maar was nu overleden. Hij was dus monteur. Toevallig in een garage in Woerden? Ja! Toevallig ook garage Van Vliet? Ja! Daarop vertelde ik dat ik thuis wel eens een Corvaire voor de caravan had staan gehad en dat ik dat op termijn weer wilde doen. En die auto, een blauw sedan komt uit Woerden. Ja en meneer Wiegers heeft hij ook goed gekend. Hij had altijd aan die auto gewerkt! Kortom ik heb met Gerrit de afspraak gemaakt dat we contact zouden onderhouden, temeer dat hij de auto nog eens graag zou willen zien. Maar het is alweer enkel maanden gelden dat ik hem mailde en tot op heden geen antwoord. Zou ik dan toch maar eens de garage schrijven of het mailadres wel goed is?

Leon Janssen



Alle onderdelen liggen te wachten op montage....

Ontwerp Tekeningen

In 2005 vond Patrick Kelley zijn eerste stukje afgedankte automobiele conceptkunst. 'Ik was geïnteresseerd in Americana en "verlopen kunst" en was regelmatig te vinden op de San Francisco Art Deco Show', zegt hij. 'Ik kwam een kraampje tegen dat originele illustraties verkocht: dingen die je in de die tijd zag op de omslagen van romans of in magazines. Daar vond ik een paar tekeningen van auto's. De verkoper vertelde me over de "gouden tijd van autodesign" en legde uit dat dit soort werk erg zeldzaam was omdat bijna niets het had overleefd. Ik kocht een simpele lijntekening uit de jaren dertig, gesigneerd en gedateerd door de tekenaar.

Vijftien jaar later heeft Kelley een collectie van 400 werken opgebouwd, waarvan ongeveer de helft is gebundeld in zijn fantastische boek *Imagine! Automobile Concept Art from the 1930s to the 1980s*. Sommige tekeningen zijn klein, andere zijn tweeënhalve meter breed. Hoewel bepaalde namen bekend klinken en veel designers uiteindelijk lange carrières genoten in de creatieve hoek van de autowereld, is veel werk simpelweg verloren gegaan. Zelfs de vroegste schetsen van de big shots zullen we nooit meer te zien krijgen. 'weet je, 99 procent van wat deze jongens tekenden, werd vernietigd' vertelt Kelley.



'ofwel voor hun eigen ogen, ofwel aan het eind van de werkweek. De leidinggeven- den waren hard, ze rukten je werk gewoon onder je vandaan terwijl je nog bezig was. Dean zeiden ze: 'Dit is rotzooi, probeer iets anders. "niemand vermoedde dat iets hiervan ooit van enige waarde zou zijn. Het is haast niet voor te stellen hoeveel prachtige dingen er verscheurd en verbrand zijn. Eigenlijk is het een wonder dat ook maar iets het heeft overleefd, vooral

ook omdat de schaarse stukken die mee werden genomen in de loop van de tijd beschadigd hadden kunnen raken. De winters in Michigan zijn meedogenloos, kelders liepen onder water.'

Ingezonden door Rita Toering.
Foto bij artikel: de designstudio tijdens het ontwerpen van de 2nd generation Corvaire.

Corvan richting Frankrijk

Het voordeel van werken in het onderwijs is onder andere dat je zes weken vrij bent in de zomervakantie. Donderdag 15 juli zaten we dan ook samen in de Corvan richting Frankrijk. Twee jaar geleden waren we ook in Frankrijk en hebben daar mooie herinneringen aan. Vandaar dat we Frankrijk op onze lijst hebben staan. We zijn laat in de ochtend vertrokken richting een Chambre d'Hotes in Normandië. Wat Corona gaat doen en met welke regels we onderweg te maken krijgen weten we niet. We zien wel. In de middag gaan we de Belgisch- Franse grens over en de bus doet het fantastisch! Ze knort steeds beter lijkt wel. We mijden zoveel mogelijk snelwegen en rijden vlot door het glooiende landschap van dorp naar dorp. Met een snelheid van 100 km/h schieten we toch lekker op. De laatste 150 kilometer reden we door kleine dorpjes en lage heuveltjes. Wat een rust heb je hier nog, heerlijk! Aan het einde van de middag komen we in Quesnoy-le-Montant aan waar we hartelijk worden ontvangen door de eigenaresse.

We zijn een van de weinige gasten in de Chambre d'Hote vanwege Covid. Er is veel onduidelijk hoe men tegen reizigers aan kijkt in Frankrijk. Wij hebben een keuze gemaakt om te vertrekken en alle geldende regels toe te passen. Samen met een echtpaar uit Heerhugowaard zaten wij s'avonds te dineren met lokale heerlijke producten. Dat vind ik het lekkerste; gewoon eten wat de pot schaft. Soms



wat minder lekker dan de andere keer, maar als je niks proeft weet je ook niet wat je mist.

De nacht hebben we doorgebracht op een ruime zolderverdieping, en op de begane grond was een gezellige eetkeuken waar ons ontbijt gebracht werd. Wat een slecht leven... we boeken nog een nacht bij en rijden met de bus richting de kust. Langs de kust waait het hard en de temperatuur valt mij toch wat tegen. We rijden door en zetten de bus beschut tussen campers die daar waarschijnlijk al langere tijd staan. Een jasje en stevige schoenen worden aangetrokken en over het strand maken we een mooie wandeling waarbij we de afkalving van de kustlijnen goed kunnen zien; een bunker uit de tweede wereldoorlog ligt er verloren bij op het strand. Tachtig jaren geleden nog goed verborgen in de duinen en nu op het strand. Inmiddels is het al middag geworden en met de bus rijden we een kleine 100 kilometer langs de kust richting zuiden. Na de lunch rijden we op ons gemak weer terug naar onze chambre. In de avond hebben we goede adviezen gekregen waar we nog een chambre d'Hote kunnen boeken in Bretagne. De Fransen, met name de Parijzenaren trekken in de zomer richting het westen en maakt het moeilijk voor ons om op het laatste moment een slaapplek te vinden. De volgende ochtend blijkt het niet mogelijk te zijn om iets te boeken. Vele telefoontjes en Facebook-berichten hebben niet mogen baten; we gaan niet in Bretagne terechtkomen. Slapen in de bus zie ik (voorlopig) niet zitten. We gaan richting LeMans, ook leuk. Frankrijk heeft meer dan genoeg om te laten zien, en we passen ons reisschema dan ook per dag aan. S'avonds kijken we meestal waar we de volgende dag iets kunnen bezoeken.

Onderweg ontbijten we bij de Chambre, lunchen we waar het ons uitkomt en dine-

ren in de plaats waar we ook overnachten. De bus loopt goed maar verbruikt wel wat olie. Ik had voor de zomervakantie nog een laatste check gedaan en zag dat de compressie op sommige cilinders aan de lage kant was. Ze is bijna zestig jaar en ik vermoed dat een revisie best wel op zijn plaats is. Onderweg maak je dan plannen hoe je het beste de revisie kan aanpakken en dat plannetje wordt iedere keer aangepast en verbeterd. Met name de heuvels vindt ze niet prettig, daarnaast geef ik nooit meer dan half gas om motorschade of overbelasting te voorkomen. Ze redt het, maar moet er wel voor werken.

Naarmate we meer in midden-Frankrijk terechtkomen blijkt dat het toerisme hier zijn gezicht niet meer laat zien. Als we belven of er nog een kamer vrij is, dan zijn we soms de enige bezoekers. Dat geeft ons de kans om uitgebreid met de eigenaars te praten over wat er in de buurt te bezoeken valt. Of als er gasten zijn, dan willen ze graag praten over wat ze bezocht hebben afgelopen dagen. De lunch eten we ook wel eens langs de weg, net wat ons uitkomt. Een kop koffie en thee is zo gezet en brood met beleg hebben we altijd wel in de koelbox.

Een leuk verhaal is wel dat we op internet een adres in de buurt vonden van een Chambre d'Hote in de bossen van Cheil-lé. Het plaatje dat er bij stond was van





een enorm mooi gerestaureerd pand met Nederlandse eigenaar. Een telefonische afspraak is gemaakt en we rijden ernaar toe. Eenmaal aangekomen stond alles open, maar geen gasten en geen eigenaar. Het adres klopte, en pand voldeed aan de foto dus we moesten goed zitten. We zijn op het terras gaan zitten en genieten van de zon als er een man met paard komt aanlopen. Goedemiddag! Genieten jullie een beetje? Welkom! mijn paard had vandaag nog niet gelopen dus heb ik een rondje gemaakt. Het blijkt een ontzettend leuke amicale vent te zijn. Woont alleen in dit huis dat hij voor de aanspraak als Chambre d'Hôte op internet gezet heeft. 15 kamers welke allemaal vol staan met antiek. Je weet niet waar je kijken moet, het lijkt wel een museum. Hij vertelde dat hij ooit is begonnen als kunst- en antiekhandelaar en dit pand gekocht heeft om zijn spullen op te slaan. Met de achterliggende bedoeling om het pand op te knappen, te verkopen en rentenieren bracht 2008 roet in het eten. De huizenmarkt lag op zijn kont en bleef met het pand zitten. Dan maar kamertjes verhuren. Een prachtige verhalen-verteller met enorm veel humor. We hebben tot s' avonds laat gebulderd van het lachen. Heerlijk!

We proberen iedere dag wat van de omgeving te zien en het liefste wat met de geschiedenis te maken heeft. Amber is docente Engels met een liefde voor geschiedenis en waar we ook komen heeft ze weer een verhaal wat het bezoek zo interessant maakt. Mijn eigen tourguide lijkt wel. Zo wordt er ook de werkplaatsen en mogelijk graf van Leonardo da Vinci bezocht.

Een zeer veelzijdig man met vele talenten. Die stond op mijn to-visit list. Gelukkig was het rustig en kon ik ruim de tijd nemen om alles te bewonderen wat er te bezichtigen was.

We proberen het slechte weer voor te blijven en zakken af ter hoogte van Vichy. Een prachtige stad met geschiedenis. We zijn hier al een keer eerder geweest en wilden de stad graag nog een keer zien. Bij aankomst van ons verblijf mochten we ook gebruik maken van de grote tuin. In onze bagage had ik voor noodgevallen een bustent en slaapzakken etc. meegenomen. Het leek ons wel eens leuk om uit te proberen. De eerste nacht beviel best wel goed waardoor we een tweede nacht ook in de tent wilden slapen. Om 1 uur in de nacht begon het te regenen en onweeren. Onweer dat de hele omgeving in licht zet. Nog nooit zo gezien. Het regen kwam echt met bakken naar beneden. We zijn in de bus gaan zitten en hebben de nacht daar doorgebracht. Niet geslapen en best vervelend om met gigantisch onweer op de heuvels te staan.

Na een kleine twee weken rondrijden en tig kastelen en andere bezienswaardigheden gezien te hebben slaat het weer om en begint het te regenen. Het regenen blijft aanhouden en de verwachting is dat het niet beter wordt. We besluiten over Parijs naar huis te gaan. Ik heb namelijk al langere tijd via Facebook contact met een Fransman die ook een FC heeft. Je kunt hem vinden onder "Kamperhood". Hij heeft twee zijdeuren met ramen aan mij verkocht, ik moest het alleen nog ophalen. Zo gezegd zo gedaan. In de avond

hebben we afgesproken bij zijn ouderlijk huis en jammer genoeg had hij zijn FC al in Bretagne staan waar hij nu woont dus kon ik zijn bus niet bewonderen. Wel hebben we veel informatie uitgewisseld over onze bevindingen van onze FC'tjes.. leuk om iemand te spreken die je alleen van Facebook kent.

Deuren werden ingeladen en met een zwaai en hengst op de toeter gingen we op pad naar ons hotel.

De volgende dag zijn we naar Fontainebleau in Parijs gegaan. Wat een pracht zeg! Ongelooflijk wat er allemaal nog te bezichtigen valt, bewaard en gedocumenteerd is. Die snuiter van een Napoleon heeft flink wat teweeg gebracht in Europa. Op eerder bezoek aan Frankrijk in 2019 werd mij steeds meer duidelijk over de geschiedenis van Frankrijk. Als je niet weet waar je naar kijkt in een museum of dergelijke heeft het minder betekenis als dan wanneer je de verhalen erachter kent.

De volgende dag vroeg uit de veren en richting noorden. Op de terugweg naar huis doet de bus het fantastisch en we krijgen veel complimenten door toetertjes en duimen van medeweggebruikers of passanten aan de kant van de weg. Echt heel leuk. Met een gemiddeld verbruik van 14 liter benzine op 100 kilometer en de nodige motorolie hebben we ruim 3000 kilometer probleemloos gereden.

Eenmaal thuis begonnen de plannen voor een motorrevisie meer vorm te krijgen. Mijn voorkeur ging uit naar een reserveblok dat ik bij motorschade van mijn huidige blok kon gebruiken als donor. Het zoeken naar een extra motorblok gaat niet zo vlot als ik gehoopt had. Het aanbod is er wel, maar niet in Europa. Ik had mij erbij neergelegd dat er gewerkt moest worden met wat er is en donormateriaal her en der gesprokkeld moest worden. Totdat ik op de bank zat en door de marktplaats-app zat te zoeken naar spulletjes....."zescilinder voor T2 VW bus".... Het zal toch niet?

Wordt vervolgd, Jacko Water





Foto: Jacko & "Kamperhood"