

CORVAIR MAIL

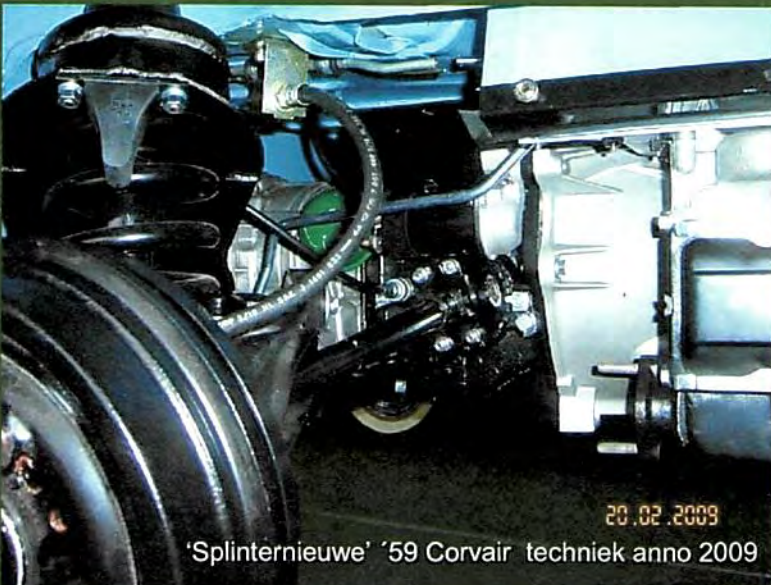
Clubblad van de Corvair Club Nederland - 12e jaargang nr.1 – maart 2009

1959-2009



Een van de drie Holdens (Corvair) testwagens in 1958 op de GM Proving Grounds in Milford, Michigan

Edward Nicholas Cole zette als General Manager van Chevrolet reeds in 1956 het sein op groen voor de Corvair



'Splinternieuwe' '59 Corvair techniek anno 2009



"The Clark Experience"—More Than Parts!

650 Page Catalog

14,000+ Quality Parts

1000's of Reproductions

Interactive Internet Site

Cheerful, Experienced Order Takers

Knowledgeable Technicians

Fast, Courteous, Professional Service

Always Trying to Surpass Your Expectations

"The Clark Experience" Only at...

Clark's Corvair Parts,® Inc.

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



HURRYING YOUR WAY!
Corvair
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

BEAUTIFULLY
BALANCED FOR
PRECISE, SURE-
FOOTED STEERING

(and there's no need
for power steering!)



COMING FRIDAY, OCT. 2

See it at your local authorized Chevrolet dealer's.

YOU'VE GOT A THRILL COMING!
Corvair
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

AMERICA'S ONLY CAR WITH
THE ASTONISHING SOFTNESS
OF COMPLETE INDEPENDENT
SUSPENSION AT ALL FOUR WHEELS!



COMING FRIDAY, OCT. 2

See it at your local authorized Chevrolet dealer's.

IT WON'T BE LONG NOW!
Corvair
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

NEARLY
3 FEET
SHORTER
FOR EASIER
HANDLING
AND PARKING!



COMING FRIDAY, OCT. 2

See it at your local authorized Chevrolet dealer's.

Larry Shapiro's
LS Corvair Parts
Quality Parts and Rebuilding Services

larry@LSCorvairParts.com

Larry Shapiro's
LS Corvair Parts

Buy-Sell-Trade
New-Used-NOS
POB 4942, Palos Verdes, CA 90274

310-710-2869 cell
310-750-6623 fax

See me on eBay@ LSCorvairParts.com



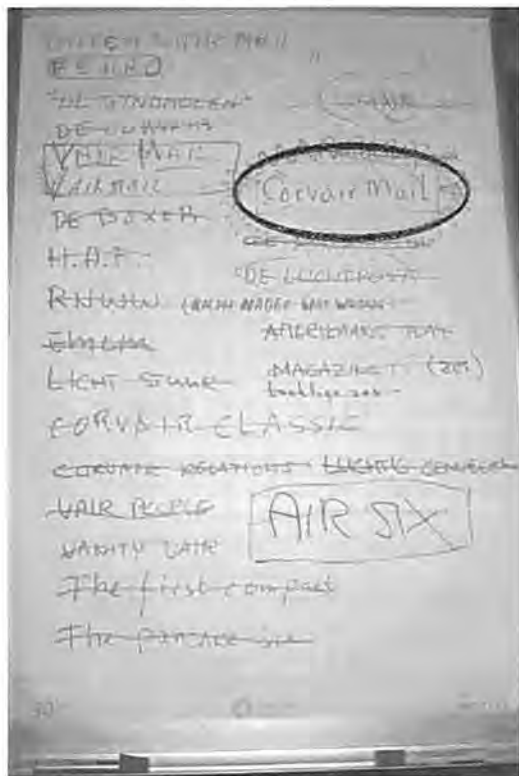
www.LSCorvairParts.com

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 1, februari 200

Redactioneel woordje

Een nieuw begin, een nieuwe naam! Tijdens het openings- of nieuwjaars-treffen hebben we o.a. uitgebreid overleg gehad over de nieuwe naam. Met het doorstrepen van andere ideeën bleef deze naam uiteindelijk met algemene stemmen over. Met deze naam van het blad gaan we verder en we zien geen reden om deze op termijn weer te veranderen. De layout laten we grotendeels hetzelfde aanzien dat een vertrouwd beeld heeft.



Dit jaar zal een gedenkwaardig jaar worden voor alle Corvairclubs en de Corvair in het bijzonder. Niet alleen in ons clubblad maar ook met de bijeenkomsten zullen we er aandacht aan besteden dat het op 2 oktober precies vijftig jaar geleden is dat de Corvair werd gepresenteerd. Wat daar zoal aan voorafging zullen we publiceren in de loop van dit jaar. We hopen hiervoor weer interessant en onthullend fotomateriaal te ontvangen van Dave Newell, de Corvair historicus van Corsa

Daarnaast zullen er weer spannende en leerzame artikelen van restauraties en ontdekkingen komen.

Het woordje van de penningmeester is te lezen in voornamelijk cijfers op deze en de volgende pagina. Wij wensen je veel Corvair enthousiasme voor komend jaar en voor dit blad weer veel kijk- en leesplezier.

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:
Ruud Keers
Corn.Anthoniszstraat 69/2
1071 VS Amsterdam
tel. 020 - 470 65 80
depenningsmeester@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvair.nl

Lid worden:
Door storting van € 37 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 30

evenementen op het oog. Waren we vorig jaar op Paleis 't Loo tijdens hét klassiekerevenement van formaat, dit jaar bezoeken we een treffen van eenzelfde zoniet hoger gehalte in Duitsland. Daarnaast bekijken we nog hoe we een clubtreffen kunnen organiseren in het voorjaar. Een gecombineerde GvO/Corvair rit zit er momenteel niet in vanwege de kosten die hieraan verbonden zijn. Deze wegen niet op tegenover de te verwachten opkomst. Iedereen kan natuurlijk wel individueel deelnemen aan de GvO ritten.

Maar hét grote treffen moet dan begin oktober gaan plaatsvinden. We hebben hierover nog geen bevestiging maar in Karlsruhe wordt er druk georganiseerd om weer een Europees treffen op poten te zetten. Dat zou dan moeten gebeuren op of rond 2 oktober waarbij men hoopt minstens 50 Corvairs bij elkaar te krijgen. Als dit doorgaat, kunnen we jullie verzekeren dat dit treffen op "Deutsche Gründlichkeit" gebaseerd is. In de loop van dit jaar hopen we hierover meer bekend te kunnen maken. We hebben al naar voren gebracht dat dan een "Nagelneue" Corvair van 1960 tentoongesteld kan worden. Johan Doornbos ziet het ook al helemaal zitten. Maar zover is het nog niet.

Voorts zijn er gevorderde plannen om met een delegatie de Corsa Conventie in Jacksonville, Florida te bezoeken. Naar we begrepen zal dit een groter internationaal karakter gaan krijgen aangezien onze Franse en Zwitsers/Duitse collega's eenzelfde plan hebben.

Van de penningmeester

* Het afgelopen boekjaar heeft de club quitte gespeeld. Zie "jaaroverzicht 2008" in dit blad.

* Voor komend jaar zijn er drie sponsors; De middenpagina, Ruud Keers en Hans Aarsman (€300,00) en Theo Reiniers (€470,00).

* Voor het kosten van de website moet vanaf 2009 betaald worden. (€ 35,70.) De website moet gezien worden als het visitekaartje van de Corvairclub.

Van de voorzitter

Dit jaar is een zeer gedenkwaardig jaar met betrekking tot de Corvair.

Op het moment van verschijnen van dit blad is het al meer dan 50 jaar geleden dat de eerste auto's gemaakt werden.

Op 27 januari 1959 liep de eerste 'pilot' Corvair van de band in de fabriek van Willow Run. Deze pre-productie was nodig om de kinderziektes op de lopende band te ontdekken alsmede het fabricageproces te testen en aan te passen. Vanaf juli ging de productie volop in werking om op 2 oktober voldoende voorraad te hebben. Een heel enerverend proces moet dat in 1959 geweest zijn.

Voor bijeenkomsten hebben we ook weer een aantal interessante

Guus de Haan zorgt dat er actuele informatie (met foto's) op de website staat.

* De club moet de kosten van het blad en andere onkosten vanuit de clubcontributie kunnen betalen en daarvoor niet afhankelijk zijn van sponsors. Extra inkomsten zijn bedoeld voor extra uitgaven.

Denk daarbij aan aansluiting bij een evenement, clubshirtjes, o.i.d. Daarom wordt in 2010 de contributie met €5,00 verhoogd naar €35,00.

* Meerijden met "Goud van Oud"; deze club organiseert maandelijks een rit. Zij hebben de Corvairclub een voorstel gedaan. Wanneer de Corvairclub voor dit kalenderjaar €50,00 in de kas van "Goud van Oud" stort, kan ieder Corvairclublid gratis een rit meerijden. Dit jaar organiseren we zelf twee ritten, daarom hebben we hier niet voor gekozen. Natuurlijk kan er nog meegereden worden als introductie van een clublid van "Goud van Oud".. (Ruud Keers en

Guus Marinus) Bezoek de website voor meer informatie.

<http://www.goudvanoud.eu/>

* Tip van een lid: volgend jaar tijdens de nieuwjaarsborrel gebruik maken van badges met de namen van de leden. Dit vergemakkelijkt het aanspreken.

* De penningmeester vraagt informatie op bij de F.E.H.A.C. (Federatie Historische Automobiëclub). We gaan bekijken of het verstandig is om ons bij deze club aan te sluiten.

Jaar overzicht 2008

Ledenbestand: 45 leden

Giro rekening Corvair Club Nederland # 7814905

<u>Uitg./ink.</u>	<u>Debet</u>	<u>Credit</u>	<u>Saldo:</u>
Saldo 01/01/08			€ 1434,53
Inkomsten:			
Lidmaatschap		€ 1367,00	
Meeting			
Advertentie		€ 75,00	
Donaties		€ 300,00	
Totaal		€ 1742,00	€ 3176,53
Uitgaven			
Stortingen kas	€ 00,00		
Uitgave meetings	€ 289,70		
Uitgave blad 2007	€ 856,32		
Uitgave blad 2008	€ 1046,03		
Porto+verpakking	€ 369,07		
Uitgave giro rekening	€ 62,45		
Totaal	€ 2623,57		€ 552,96

Saldo bank 31/12/08

€ 552,96

Uitg/ink per kas

	<u>Debet</u>	<u>Credit</u>	
Saldo 01/01/08			€ 85,12
Inkomsten,			
Verkoop Jubileum.plaat		€ 25,00	
			€ 110,12
Uitgaven,			
Meeting's	€ 21,70		
Corsa lidmaatschap t/m 06-2010	€ 66,09		
Totaal	€ 87,79		€ 22,29
Koers US \$ dollar € 0,6358			

Saldo kas 31/12/08

€ 22,29

Saldo totaal bank/kas

€ 575,25

Prognose 2009.

Inkomsten;

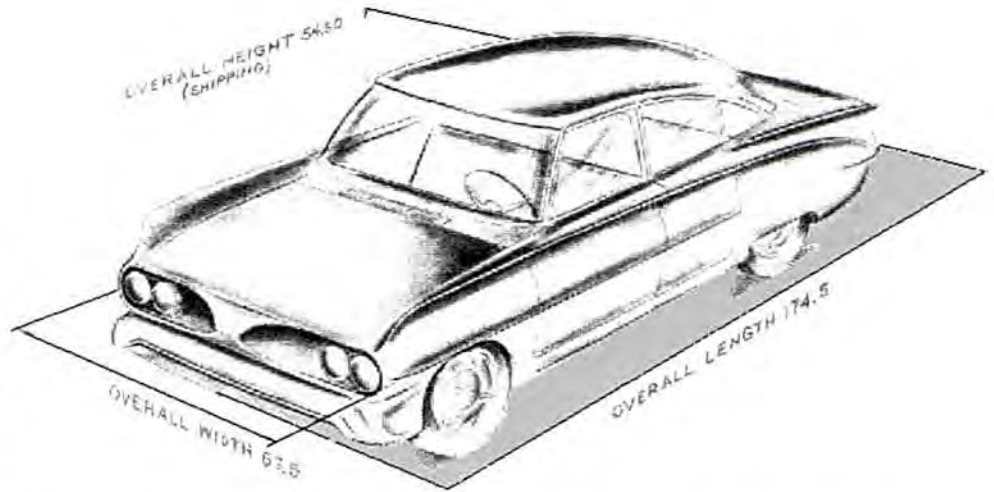
Uitgaven;

Saldo bank/kas	€ 575,00	Meeting Jan, 2009.	€ 206,00
Contributie	€ 570,00	Blad+ porto kosten	€ 1400,00
Sponsors	€ 770,00	Website	€ 35,00
		Reserve	€ 674,00
Totaal	€ 2315,00		€ 2315,00

Corvair

1959 - 2009

Leonardo Da Vinci ontwierp reeds op het eind van de 15^e eeuw een 'paardenloze' koets. Het is bij een ontwerp gebleven want verder is er niets bekend van een werkend voertuig. Daarna kwamen er beschreven ontwerpen van 'zelfrijdende wagens' uit de kringen van Chinese, Duitse en Franse adel. De bouw van een eerste voertuig dat op eigen kracht bewoog is in het algemeen toegeschreven aan Nicolas Joseph Cugnot die een uitvinding van James Watt, de stoommachine, op een driewielige wagen monteerde. Het aggregaat was voor de voorwielen geplaatst en wel zo ver naar voren dat het af en toe met de stoomketel de grond raakte. Hij maakte met dit voertuig het franse platteland reeds in 1769 onveilig. Cugnot had voor zijn ontwerp geen enkel voorbeeld en volgde zijn eigen wetten om de krachtbron voorin te plaatsen. Misschien had het te maken met de paarden die nu eenmaal vóór een voertuig stonden. Cugnot werd gevolgd door een horde inventieve mensen met hun 'zelfaangedreven wagens'. Ook James Watt deed met enig succes een kleine poging. In 1784 was William Murdoch uit Redruth in Cornwall met een zelfaangedreven voertuig op speelgoedformaat, die de lokale dominee een bijna heilige beroerte bezorgde tijdens een nachtelijke testrit. De tegenslagen van de autopioniers uit die tijd waren legio wanneer zij met hun hoestende, ratelende en piepende voertuigen uit hun schuren, stallen en smederijen in zowel Europa als Amerika kwamen. Maar er werden lessen uit getrokken en theorieën aangepast zodat de pogingen steeds succesrijker werden. Een van die aspecten van het streven naar de perfecte automobiel was het experimen-



teren met de plaatsing van de aandrijving. Velen probeerden het voorin maar een eventueel experimenteerden met een aandrijving 'midscheeps'. Ook plaatsten enkelen hun krachtbron achterin het voertuig. De beroemde Benz Tricycle uit 1885 en de Daimler wagen van een jaar later, kregen de motor tussen de achterwielen en Ransom Olds ging dezelfde weg. Henry Ford's eerste voertuig kreeg zijn krachtbron onder de zitbank. Met de jaren verstreek het proberen en fouten maken en de nakende automobielenindustrie begon verkoopbare producten te maken. De meeste producenten lieten de achter- of middenmotor voor wat het was en gaven de voorkeur aan een plaatsing voorin. Deze zet werd het meest verkozen voor het verkrijgen van ruimte voor passagiers en lading. Zodoende was er rond 1910 geen enkele automobiel te vinden met de motor achterin of in het midden. En de komende tientallen jaren zou dat zo blijven op de Amerikaanse markt. Een idee van ene Ed Cole zou hier echter verandering in brengen. In een grote organisatie als General Motors was hij natuurlijk niet de enige die het voor het zeggen had, maar hij wist de top van het bedrijf te overtuigen om een auto te maken met de motor achterin geplaatst. Edward Nicholas Cole werd geboren in Marne, Michigan op 17 september 1909 als zoon van een melkveehouder. Hij

Een van de eerste Corvair schetsen waarbij het vooral om de afmetingen ging (de maten stonden toen nog niet vast).

ontpopte zich als een briljant student in de autortechniek en kreeg na zijn studies aan het General Motors Institute, later Kettering University geheten, een belangrijke baan bij GM. Hij was o.a. nauw betrokken bij de ontwikkeling van de Cadillac V8 in 1949. Hij werd kort aangesteld om de GM fabriek in Cleveland te leiden als opvolger van de teruggetreden Tom Keating, maar in 1952 werd hij tot chef engineering benoemd bij de Chevrolet divisie.

Zijn eerst bekende verdienste hier was de ontwikkeling van de V8 'small block' als opvolger van de 'stovebolt six'. In 1956 werd hij bevorderd tot algemeen directeur van Chevrolet. Op dat moment was Chevrolet marktleider in het grotere auto's segment. Er wordt wel eens geopperd dat Cole toen de 'sleutels van de snoepkast' in handen kreeg.

Het is echter onduidelijk waarom Cole een voorliefde had voor auto's met de motor achterin. Hij had al eens geëxperimenteerd met een Cadillac met motor achterin, door zijn achterban smalend 'Cadibacks' genoemd, met het oog op de eventueel naderende concurrentie van Preston Tucker's creatie. Er wordt vaak gezegd dat Cole 'bezeten' was van achterin geplaatste motoren, hij zag er wel iets van waarde in. Ondanks dat men de leuze van de 'groter-is-beter' theorie prefereerde in het naoorlogse Amerika, werd er toch ook gedacht aan een kleinere auto. Dat werd in eerste aanleg de 'Cadet', maar marktonderzoekers bepaalden dat deze auto door het Amerikaanse volk eind jaren '40 niet geaccepteerd zou worden. Toen echter midden jaren '50 de roep naar kleinere auto's hoorbaar begon te worden, en de kleinere Studebaker Lark goed verkocht, was Cole blij dat hij een typisch Engelse ingenieur, Maurice Olley, in zijn team had die uit hetzelfde hout als hij gesneden was. Er moest iets totaal nieuws bij Chevrolet vandaan komen... dat was de enige opdracht die Olley kreeg.

Olley en zijn team rommelden aanvankelijk met conventionele opstellingen, later met de motor voorin en de transmissie achter om



De Chevrolet Cadet was een eerste poging om een compacte auto te ontwerpen in 1948. Ondanks zijn lelijke voorkomen zien we toch elementen die we later terugzien in een model dat wel redelijke verkoopcijfers liet zien: de Nash Metropolitan was dan wel nog kleiner.

uiteindelijk alles achterin te plaatsen. Vanwege de gewichtsverdeling zou dan de aandrijflijn grotendeels van aluminium gemaakt moeten worden. Er wordt gezegd dat Olley deze opstelling van Cole ingefluisterd had gekregen.

De ontwikkeling van de 'nieuwe' auto bleef echter op een laag vuurtje pruttelen. Toen Cole echter in juli 1956 het goudkleurige bordje van algemeen directeur op zijn bureau kon hangen, werd het project weer opgeschroefd en wilde Cole niets meer weten van de eerdere conventionele opstellingen.

In het begin van de zomer van 1957 ging het Corvaire project officieel van start. Research en Development werden er volop mee geconfronteerd en de styling afdeling begon te ontwerpen. In hoog tempo werd er nu gewerkt om twee jaar later een eerste kleine Chevrolet op de markt te kunnen brengen.

Nu was het zo dat in 1957 luchtgekoelde motoren niet onbekend waren in de autoindustrie. Volkswagen had er een die een davernd succes aan het worden was in zijn marktsegment en er waren door de jaren heen al enige gedankwaardige Amerikaanse pogingen geweest. De Franklin bijvoorbeeld, bracht deze technologie al op de markt van 1902 tot 1934. En in 1919 was er de wagen met de pakkende naam 'Julian', uitgevoerd met een luchtgekoelde motor tussen de achterwielen, had een buizenframe, een aluminium carrosserie, wegdraaibaar stuurwiel en had de ruimte voor vijf passagiers. De geschiedenis vertelt echter dat de wagen het liet afweten op de markt vanwege zijn te revolutionaire technologie. En zelfs Chevrolet kondigde in 1922 een wagen met luchtgekoelde motor aan (de zgn. 'Coppercooler'). Deze wagen verkocht slecht en bleef maar één jaar in productie. Een uitgebreid artikel over deze 'copper cooler' in nr.3 van de 2^e jaargang (1999).

De veranderende wereld.

Het leed geen twijfel dat, toen Ed Cole in 1956 de teugels van Chevrolet in handen kreeg, hij grootse plannen had met zijn divisie. De wereld veranderde, en de auto's die de wereld wilde – ook al wist men niet wat- veranderden mee.

Ed Cole had de intentie de wereld iets nieuws te bieden. In de vijftiger jaren was er echter geen reden om een zuinige auto op de markt te brengen, dit in tegenstelling tot later in de jaren '80. Cole had kunnen bedenken dat de steeds groeiende markt van importauto's, vooral van Volkswagen, een reden zou kunnen zijn. Dat deed hij niet; hij wilde gewoon iets anders. Het Corvaire project verliep voorspoedig.

Toen Maurice Olley en zijn ingenieurs 'het heilige water' over dit project kreeg uitgegoten, was er geen twijfel meer over of de nieuwe auto er wel zou komen.

Maar om de bescheiden informatie van 'de baas' om te zetten in een werkelijk product is een veelzijdig en gecompliceerd proces. In 1957, veel eerder dan aanvankelijk



Ed Cole, Robert Schilling (links) en Kai Hansen (midden) bestuderen tekeningen van de 'nieuwe auto'

gedacht, was de basis van de nieuwe auto gelegd. Het zou definitief een kleine auto worden met een lengte van 180 en een wielbasis van 108 inch. De motor kwam natuurlijk achterin te liggen, zou luchtgekoeld en grotendeels van aluminium zijn. Het model zou de stijlkenmerken hebben van de Chevrolet/GM familie.

De ingenieurs, de ontwerpers en zelfs de reclamejongens konden aan de slag. Een naam had de nieuwe auto toen nog niet,

maar er was al eens in 1954 een Corvaire als conceptauto verschenen. Dit was een 'fast back' versie van de toen één jaar oude Corvette. Niemand wist op dat moment dat die naam vijf jaar later zou terugkeren op een totaal andere auto.

Foto: Op de voorgrond de Corvaire conceptauto op basis van de een jaar eerder verschenen Corvette, daarachter een Nomad prototype op diezelfde basis. Ook deze naam (en model) zou terugkeren op een ander productiemodel.



Restauratienieuws



Op dit moment van schrijven - het is alweer november - is er vanaf augustus op restauratiegebied het een en ander gerealiseerd. Wat is er dan zo al gedaan? Wel, ik heb voorbereidende werkzaamheden verricht in de werkplaatsen van Lensink en Kolstee en de eigenaren van het bedrijf hebben zich beziggehouden met de feitelijke techniek.

Regelmatig bezoek ik vrijdagmiddag het bedrijf uit belangstelling en contact. Ook dát zie ik als een stukje van mijn autohobby en het is plezierig om er te zijn.

Laat ik eens in willekeurige volgorde wat dingen nader belichten. Zoals genoemd in mijn vorige verslag, zijn alle technische componenten uit elkaar gehaald.

Bouten en moeren:

Nadat de motor en het onderstel uit elkaar waren genomen, bleef een grote hoeveelheid bouten, moeren, onderleggringen, veertjes, busjes, enz. over. "Wat moet daarmee worden gedaan, Hans"? Antwoord: "Als je voor een mooi resultaat wilt gaan, dan moet je *alles* eerst ontvetten, vervolgens stralen en daarna verzinken. Aan u de keus". Hier ga ik voor, dus dat betekende vrije dagen opnemen en vervolgens uren schoonmaken en stralen. Vooral het stralen van dat kleine spul, dat was tijdrovend. Bovendien moest je goed opletten, dat er geen delen het uit het mandje of uit je rubber handschoen vliegen, want dan ben je ze kwijt. Vooral de unieke priegeldelen. En als



er maar *iets* tectyl was achtergebleven, dan kreeg het straalgrid daar geen vat op. Nadat de delen terug zijn gekomen van de verzinkerij, gaf het aanschouwen ervan wel een kick. Absoluut, dit voorbereidend werk heeft zeker een fraai resultaat opgeleverd. Zeker de moeite waard geweest.

Powerglide:

Omdat de automaat onder diverse rijomstandigheden goed functioneerde tijdens zijn laatste rit, ruim 2,5 jaar geleden, is besloten geen revisie te plegen. Alleen het plastic wormwiel van de centrifugaalregelaar wordt vernieuwd, alsmede de 3-tand aandrijfplaat van de voorste pompas. Deze is ingesleten. Nieuwe pakkingen zijn vanzelfsprekend. De gangwissel is aan de buitenzijde grondig gereinigd. Het resultaat? Heel mooi... hij is beschermd met een aantal patenten, zo blijkt. Op de body staat nu te lezen: "Manufactured under one or more of the following U.S. patents", gevolgd door een heleboel nummers. Mooi om te zien.

Het differentieel:

Deze is geheel schoongemaakt en het deksel is verwijderd. Spelingen zijn gecontroleerd en tandlijtage beoordeeld. De tandvlakken zijn wel wat aangetast, maar het slijtagebeeld is, volgens het Corvaire Service Handboek, goed. Geadviseerd wordt om hier verder niets aan te doen. Het plaatsen en afstellen van een nieuw kroonwiel en rondsel is tijdrovend en heeft ook risico's in zich. Niet aan beginnen dus, was het advies.



Het correcte slijtagebeeld van het rondsel, we laten het zo



Fig. 404 - Slijtagepatronen voor versnellingsbak en differentieel

Uit het Corvaire Service handboek

De motor:

Hiervan kan gezegd worden, dat deze wordt gereviseerd bij een lokaal motorrevisiebedrijf. Maar eerst even iets over de gedemonteerde toestand van de cilinderkoppen. René Kolstee



Gestraald en klaar voor verzinken. Dit is slechts een deel

WARIO

LIVE

THE
VELVET
UNDER-
GROUND

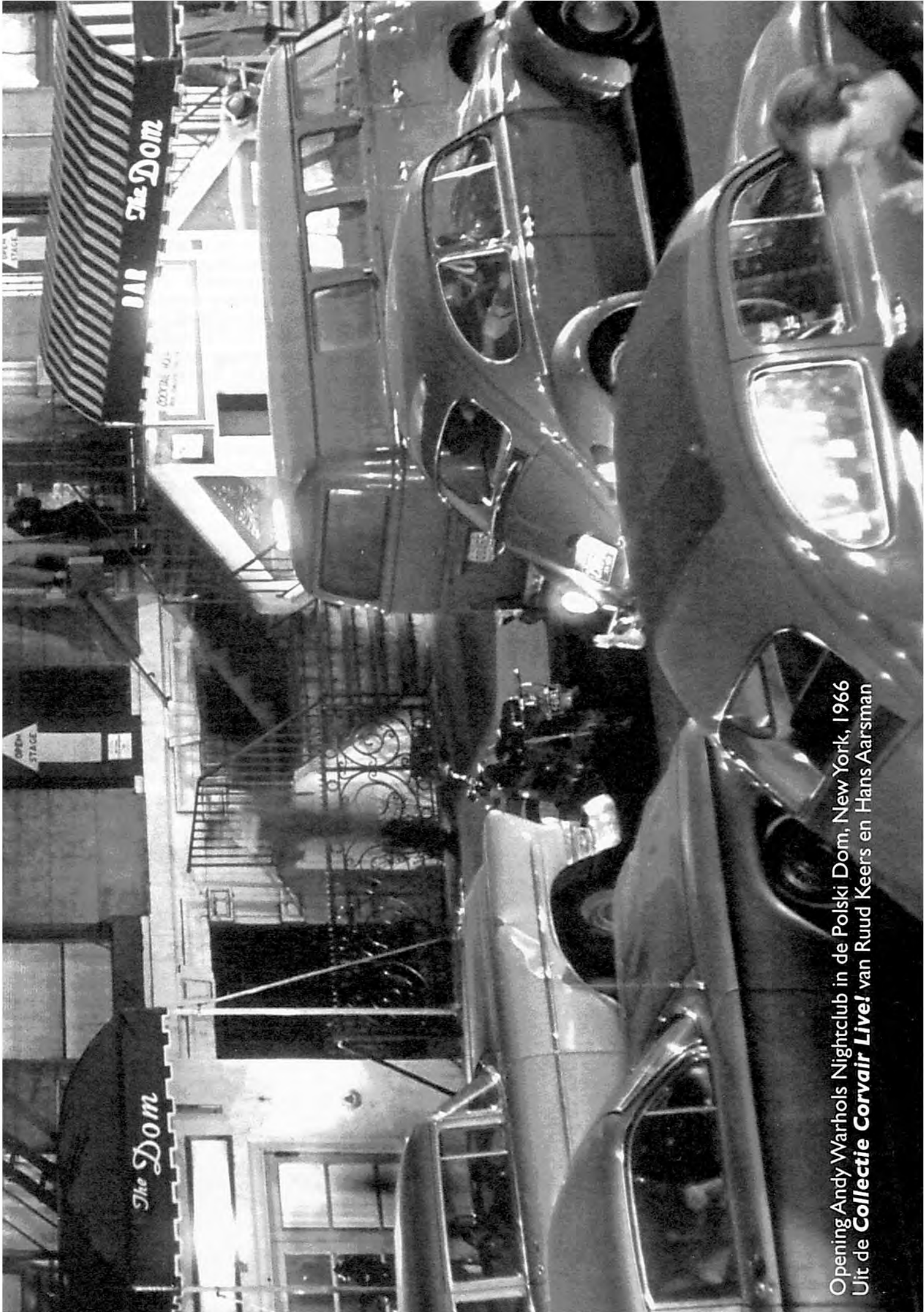
LIVE
DANCING

FILMS

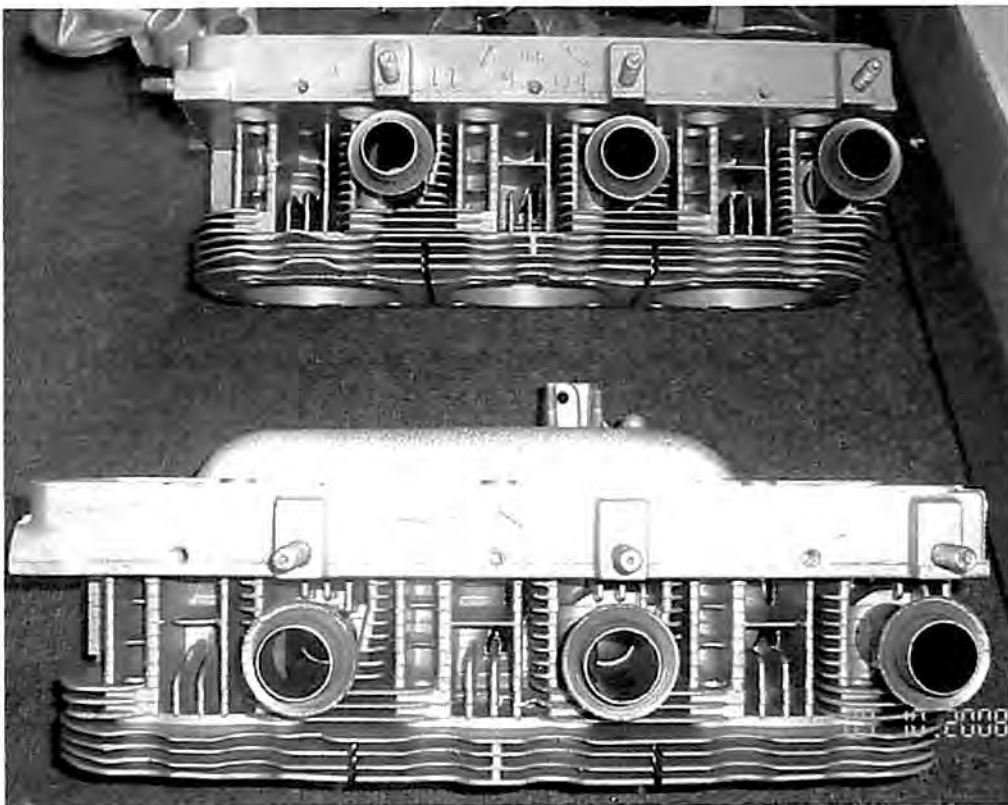
PARTY
EVENT
NOW

POLSKI DOM NARODOWY

POLSKI
DOM
NARODOWY



Opening Andy Warhol's Nightclub in de Polski Dom, New York, 1966
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



gaf aan dat de uitlaatpoorten sterk vervuild waren, maar ook tussen de koelribben zat veel vuil. Het vuil



René Collins werkt op de motor.

bestaande uit Tectyl en zand en in combinatie met hitte, zorgde ervoor dat er een harde moeilijk te verwijderen koeklaag zich in de loop der jaren had afgezet. Er is geconcludeerd dat de cilinders tot de 2^e overmaat gehoond moeten worden. Daar zijn kosten aan verbonden. Laat Clark's onder het tapblad "What's new", nou juist originele 1960 "full fin" cilinders in de aanbieding hebben! Lensink & Kolstee adviseerden voor nieuw te gaan. En het is nog voordeliger ook! Verder wordt vervangen wat nodig is om er weer een nieuwe motor van te maken. Er is ook iets boven water gekomen waarover aanvankelijk bezorgdheid was. Toen ik motoronderdelen had gestraald, bleek een klepdekselver zoek. Niet te vinden (later is dat onderdeel alsnog gevonden). Hierover met mijn zoon, die op dat moment zijn 3 maanden cross country reis in Amerika deed, contact gehad. Hij zou wel eens bij een lokale Corvair club in

LA zoeken. En jawel, hij heeft er één gekocht. Maar, berichtte hij, die worden op latere modellen toegepast. De 60'er klepdeksels zitten vast met 2x over 6 tapbouten. Dat vertelde hem met stelligheid de Amerikaan, die hem dat onderdeel verkocht. Enige tijd later tijdens een voortgangsbezoek liet René mij het resultaat zien van de gestraalde cilinderkoppen en overige gereinigde gietdelen. Heel mooi om te zien. Als nieuw! Maar wat is dat? Cilinderkop één stond met slagletters ingeslagen 11 19 63 en de ander 11 4 64. René was dat ook opgevallen, en de 'Junk Yard Primer' erbij gehaald om de serienummers te achterhalen. Hij

stelde me vervolgens gerust; de cilinderkoppen zijn van 1960! Rest nog de vraag, vanwaar die data 63 en 64? Ik kan dit alleen als volgt beredeneren: Waarschijnlijk heeft de motor, na 4 jaar dienst doen, problemen gehad en zijn er 60'er revisiekoppen op gekomen. En toen heeft men ook maar besloten de klepdeksels vast te zetten met die klepdekselveren van latere bouwjaren voor betere afdichting. Ik denk dat dat toentertijd een servicebericht is geweest van de fabriek. Aan de motor was niet te zien dat er in die 48 jaar aan geknoeid is. Met deze hypothese lijkt originaliteit gewaarborgd.

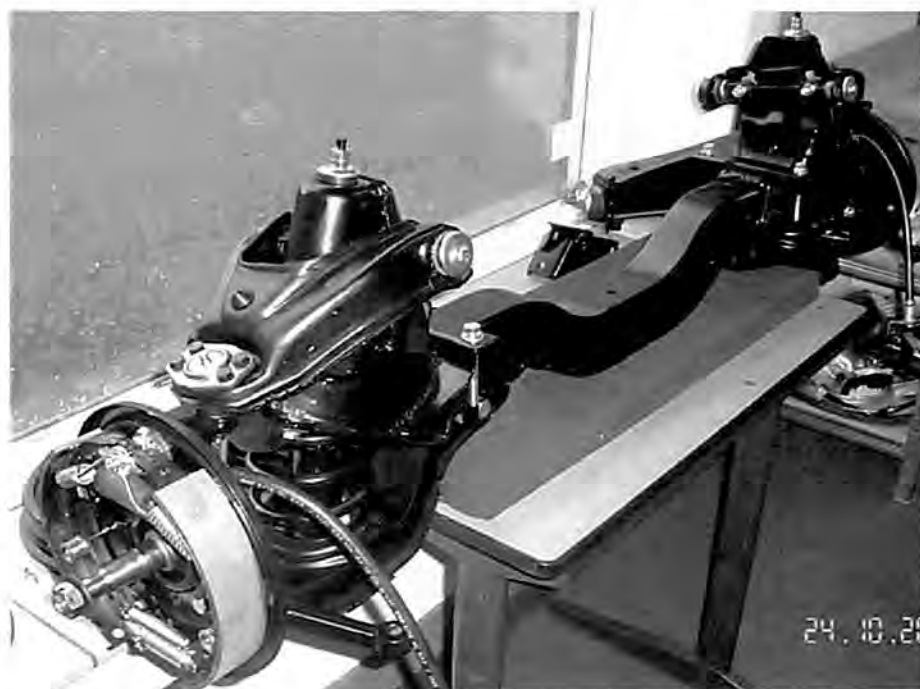
Stuurinrichting:

Het kogelkringloopsysteem is gereviseerd en met nieuwe onderdelen weer samengebouwd, met een mooi resultaat. René merkte op dat het vet in het stuurhuis water bevatte en hard was geworden.

Het onderstel:

Zowel de voortrein als de achtereenheid zijn samengebouwd. Alle bussen, rubbers, lagers en remonderdelen zijn nieuw. Het resultaat? Kijk maar naar de bijgaande foto. René vertelde me, dat de onderstellen bij bezoekers en passanten flink de aandacht trekken. Is dit nieuw...? Of maken jullie ze zo mooi? Hoe doen jullie dat?

En dat brengt mij naar het slot van dit verhaal. Het is misschien wat saai al die opsommingen, maar dat hoort wel bij de verslaggeving. De bijgaande foto's zeggen meer dan woorden. De volgende keer hoop ik wat meer te kunnen vertellen over de verdere opbouw. Johan Doornbos.



26.000 kilometer Amerika! (deel 2)



In de voorgaande editie van de Vairmail hebben jullie de voorbereiding en het begin van onze Amerikareis kunnen lezen. Een vogelvlucht van de gehele reis wil ik in het vierde en tevens laatste deel van deze serie beschrijven. Dit deel en het volgende deel zullen geheel in het teken van de Corvair staan. Vandaar dat ik enkele dagen uit de reis zal pikken die van (groot) belang zijn geweest voor mijn Corvair-ervaringen.

13 augustus 2008 - Los Angeles, Californië

Inmiddels hebben we ruim 12.000 kilometer afgelegd. We zijn namelijk via San Diego, San Fransisco, Salt Lake City, Yellowstone en Las Vegas in Los Angeles beland. In de maand augustus hebben wij voor twee weken in een huis in Los Angeles, Huntington Beach mogen zitten. Een mooi huis op nog geen 100 meter van de Pacific Ocean, en dat hartje LA! De vriend met wie ik de reis maakte heeft een oom in Los Angeles wonen en die bood ons de mogelijkheid om voor twee weken op zijn huis en kat te passen omdat hij samen met zijn vrouw voor twee weken naar Europa moest. Dat aanbod hebben wij natuurlijk met beide handen aangepakt...

De wekker stond al weer op 08:00 uur ingesteld. Deze dag was voor mij namelijk gereserveerd om achter Corvair-onderdelen aan te gaan. Een bezoek aan 'Larry Corvair Parts' en 'California Corvair Parts' stonden op het programma. Dit zijn twee bekende Corvair-garages/-handelaren in LA. Vóór de klok van negen zat ik dan ook

in de auto. Via de geweldige highways en motorways van Los

Angeles reisde ik allereerst af naar 'Larry Corvair Parts'. Kunnen jullie het je voorstellen... rijdend in een big-size pick up over de heuvelachtige motorways, freeways en highways van Los Angeles? Werkelijk heerlijk! De brandende zon en de bries afkomstig van de oceaan geven reden genoeg om heerlijk met de raampjes open en het armpje uit het raam te cruisen. De interstates, welke voornamelijk uit betonnen platen bestaan, zorgen er voor dat de pick up geregeld heerlijk begint te deinen. Geweldig!! Af en toe kan de achterkant van de pick up zo typisch Amerikaans zijdelings schudden.... En met het geluid van de V8 op de achtergrond, en daarnaast de country muziek op de radio, is het een ware belevenis!

Maar terugkomend op het verhaal, rond 09:45 uur kwam ik aan bij 'Larry Corvair Parts'. Het bedrijf zal je niet snel herkennen vanaf de weg. Het betreft namelijk een stenen pand met enkel twee roldeuren (welke dicht zaten) en daar



tussen in een deur. Verder twee bescheiden reclameborden van 'Larry Corvair Parts'.

Nadat ik de auto in een zijstraat had geparkeerd liep ik naar het bedrijf. Buiten stond een late model coupe Corvair. En terwijl ik deze auto aan het bewonderen was hoorde ik verderop het geluid van een 'air cooled flat 6' opdoemen. Het bleek een bronskleurige early model convertible te zijn die bestuurd werd door een oudere man. In een rustig gangetje cruisete hij voorbij. Oldtimers (niet alleen de Corvair) worden in Amerika nog ruimschoots gebruikt als dagelijks vervoersmiddel, geweldig! Vervolgens ben ik de brandende zon uit de weg te gaan door bij het bedrijf naar binnen te lopen. Binnen was het niet overdadig verlicht, maar het was er letterlijk volgepakt met onderdelen afkomstig van Corvairs. Zelfs de toonbank was volgepakt met versnellingsbakken, powerglides, cilinders enz. enz. Het was een overvol gebouwtje, echter schitterend om te zien! Aan de muur zag je fotolijstjes gevuld met Corvair stuff. Een man zat te bellen achter een PC welke achter de toonbank stond. Na enige minuten wachten en mijn ogen goed de kost te hebben gegeven aan al dat moois, hing de man op. Naar hem toe lopend stak ik gelijk mijn hand uit en stelde mijzelf voor. Ik vertelde waar ik vandaan kwam en dat mijn vader en ik met een concours-restauratie van een 60'er Corvair bezig zijn. Hiervoor was ik nog naar enkele (moeilijk te vinden) onderdelen op zoek. (Onderdelen als de trunkmat, rear air outlet grill, ruitenwissermotor met sproeierfunctie, fender clips, sierlijsten, oliekoeler enz.) De man, genaamd Rodney Spooner, reageerde buitengewoon enthousiast en voelde zich vereerd dat hij door een Europeaan werd bezocht.





Ik heb een lange tijd met hem staan praten. Zo vertelde hij bijvoorbeeld dat hij al eens is bezocht door een Australiër en een Chinees. Rodney vond het alleen opmerkelijk dat ik

gewerkt. Na al het enthousiaste gepraat heb ik alle onderdelen die ik zocht op een speciaal formulier van hen ingevuld. Ik had voor mij zelf al een lijst gemaakt in het Nederlands, echter was het frappant in hoeverre Rodney het wist te vertalen voor zich zelf... Rodney had mij reeds verteld dat Larry, de eigenaar van het bedrijf, niet aanwezig was. Larry zelf wist namelijk het beste welke onderdelen ze in huis hebben. Ze hadden dan ook even de tijd nodig om alles bij elkaar te zoeken, mits ze het in voorraad hadden. Volgens Rodney zou Larry zaterdag a.s. (16-8) wel aanwezig zijn. *'In that case, you will see me again on Saturday!'* zei ik. *'Alright!'* was zijn reactie.

Hoewel ik eigenlijk op het punt stond om te vertrekken ben ik op het laatst nog even zo brutaal geweest om te vragen of ik achter in de werkplaats een kijkje mocht nemen. Want ik had tijdens het gesprek al een glimp mogen opvangen van hetgeen dat achter de muren stond. *'Of course, no problem!'* was zijn reactie. Ongelooflijk wat daar weer stond! Corvairs, Corvair en nog eens Corvairs! Foto's zeggen in dit geval meer dan woorden.



als 24-jarige jongen een Corvair-liefhebber ben. Ook in de USA trekt de Corvair voornamelijk ouder publiek aan, te denken aan 40+. Erg leuk om te horen natuurlijk! Schitterend om met zo'n Amerikaan onafgebroken over 'de Corvair' te kunnen praten. Hij heeft mij enkele foto's van Corvairs laten zien waar zij in het verleden aan hadden

Na wat gesprekken met eveneens verbaasde monteurs heb ik afscheid genomen van Rodney. De adrenaline gierde door mijn lijf van alle mooie spullen en gesprekken.



Benieuwd naar wat California Corvairs te bieden heeft... heb ik de auto weer gepakt en heb mijn weg vervolgd naar zijn adres, ruim 50 mijl verderop. Het was inmiddels flink zweten in de auto door de brandende zon. En zo eigenwijs als ik ben reed ik met de ramen open in plaats van de airco te gebruiken. Eenmaal aangekomen parkeerde ik de pick up tussen een 4-drs early model en een 2-drs late model Corvaair. Het bedrijf oogde al totaal anders dan Larry Corvaair Parts. Bij het betreden van het terrein werd een beeld vól Corvairs en Corvaair-onderdelen op mijn netvlies geprojecteerd. On-ge-loof-lijk wat een Corvairs en onderdelen! Onderdelen als wielophangingen, plaatwerk, stuurinrichtingen, veren, deuren, velgen enz. Niet te bevatten als je het nooit zelf met eigen ogen hebt gezien. Een lange man trachtte een early model cabrio te starten, echter zonder resultaat want



het bleef enkel bij wat gepruttel, en gejengel van de startmotor. De man vroeg of hij mij van dienst kon zijn. Wederom stak ik mijn hand uit en stelde mij voor en vertelde wie ik was en met wat voor een concoursrestaurantie

mijn vader en ik bezig zijn. Ook deze man reageerde dolenthousiast en was veraangenaamd met mijn bezoek. Zijn naam was 'Steff' en hij is de eigenaar van de onderneming. Hij nam mij mee naar zijn kantoor/winkel (niet meer dan een simplistisch houten hok). Steff had goed in de gaten om wat voor restauratieproject het in mijn geval gaat en



praatte honderd-uit in geuren en kleuren met mij over van alles en nog wat over Corvairs. Hij beaamde dat de onderdelen die ik zocht erg schaars en niet of nauwelijks te vinden zijn. Neem bijvoorbeeld de trunkmat. Hiervan zei hij al dat dit een onderdeel is die erg moeilijk op te slaan is aangezien dit onderdeel voorgevormd en onhandig groot is. Het zijn onderdelen waar je bij toeval tegen aan moet lopen, aldus Steff. Wat betreft de 'rear outlet grill' hier heeft hij in de jaren 90 enkele van gehad als NOS-part. Echter destijds al voor goud geld verkocht.

Na veel gepraat hebben Steff en ik een ronde gemaakt over het terrein. Nog steeds perplex staande van de hoeveelheid onderdelen zijn we wezen struinen over stapels onderdelen op zoek naar bruikbaar materiaal voor ons project. Onderdelen, groot en klein, liggen daar gewoon te vergaan op de droge, zanderige grond. Milieunormen zoals we dat hier in Nederland kennen zijn daar uit den boze. (Lekkende) motorblokken staan daar gewoon buiten in het zand! Ik vertelde Steff dat dat in Nederland ondenkbaar is. Dat soort regelgeving is ondenkbaar in Amerika, aldus Steff. In Amerika kraait er geen haan naar.

Na een middag rond speuren heb ik drie mooie chromestrips voor de deuren gevonden, een aircleaner hose clamp, meerdere fenderclips en een 60-er wiper motor met washer unit. Al deze onderdelen waren in goede tot zeer goede conditie. En geloof het of niet, maar dit krijg je dan voor een paar dollar mee. Je bent bijna geneigd om de hele tent op te kopen... Het kost echt niets... Ook aan Jeff heb ik een leuk contact voor de toekomst overgehouden.



Na een intensieve dag met onbeschrijflijk veel indrukken ben ik voldaan en vol inspiratie weer in de auto gestapt op weg naar 'ons huis' in Los Angeles. In de volgende editie van de Corvaair Mail zal ik verslag doen van de Corvairs die ik tijdens mijn reis op en langs de weg heb gezien... Houd dit verslag dus in de gaten!

Frank Doornbos



Waarom doet men dat zo?

Als je een totale restauratie van een klassieker uit laat voeren, wordt je betrokken bij diverse facetten van het restauratieproces. Zo ook het onderdeel verchromen. Wat kan wel verchromd worden, wat niet en wat zijn de risico's om bepaalde delen te behandelen.

Hoe het proces van verchromen in zijn werk gaat, daar heb ik op dit moment geen specifieke kennis van. Zo gebeurde het dat René berichtte, of ik zin en tijd had om de eerste partij spullen naar een chroombedrijf in Enschede te brengen. Aldus geschiedde, maar van de achterbumper was een instructie bijgevoegd: dit deel na het ontchromen retour.



De reden daarvan is uitdeuken, bijwerken en richten. En dat was nou een processtap wat mijn interesse trok. Waarom niet de bumper uitdeuken en repareren als de oude chroomlaag er nog op zit?

Hans aan het woord:

Als je de bumper met de oude chroomlaag gaat bewerken, dwz, deuken uitslaan, slijpen, richten en herhalen tot het juiste resultaat, dan blijven minuscule chroomdeeltjes in de poriën van het oppervlak achter. Bij het chroombedrijf gaat na het ontchromen het onderdeel langs een

aantal schuurbanden, van grof tot heel fijn, zo fijn dat het lijkt alsof het basismateriaal een chroom-uiterlijk krijgt. Dan pas wordt er verchromd in een bad.

Na het ontchromen van een gerepareerde bumper blijven uiterst kleine chroomdeeltjes op en in het basismateriaal zitten. Men kan dan de polijstbewerkingen niet goed uitvoeren. Chroom is namelijk veel harder dan staal. Er moet veel meer moeite worden gedaan om een glad resultaat te krijgen. Dat is duurder en het resultaat is niet bevredigend.

Daarom kiest men voor eerst ontchromen en dan repareren. Gisteren nog naar Hans en René geweest voor de voortgang. Er is de afgelopen week al heel wat gebeurd. Onder andere zit de motor er nu in. Van de vele foto's die ik heb gemaakt, heb ik 2 geselecteerd voor een mogelijke publicatie. Waarom? Er is hierop veel te zien in een unieke hoedanigheid, namelijk schoon en nieuw. (ook foto omslag).

Clubtreffen 1+2 aug.

Nu reeds willen we jullie er op attenderen dat we in het eerste weekend van augustus een zeer onderhoudend weekend willen organiseren. De reis gaat dan naar Schloss Dyck in Juchen. Dat ligt circa 30 km over de grens bij Venlo. De Schloss Dyck Classic Days zijn in een paar jaar tijd uitgegroeid tot een megaspectakel met betrekking tot klassieke voertuigen. Met opzet gebruiken we het woord voertuigen want er is van alles te zien dat oud is en minstens twee wielen heeft.

Ofschoon je er niet van versteld moet staan dat je een éénwielig voertuig zult zien.

In tegenstelling tot heyt concours op 't Loo van afgelopen jaar, zijn er hier nog meer activiteiten te bewonderen en zelfs te ervaren.

Het geheel speelt zich af op het landgoed van een kasteel; "Schloss Dyck" genaamd. Dat klinkt al een hollands, maar toch zijn we hier in Duitsland.

Het evenement zal inhouden een concours d'élégance als in Apeldoorn, races op een gesloten circuit (Rundstrecke), clubtreffens, modeshows, open air museum, motorfietsen, vrachtwagens, bussen enz. Alles klassiekers van begin vorige eeuw tot En zelfs in de lucht zal men zich niet onbetuigd laten. Kortom dit moet een super evenement zijn waarvoor we twee dagen zullen reserveren.

We zullen proberen een goedkoop hotelletje te vinden niet ver van deze plaats in Duitsland of Nederland om een gezellige avond en de nacht door te brengen, om 's anderendaags weer snel terug op het evenement te zijn. Dat hiermee een redelijke organisatie gemoeid is zal je niet ontgaan zijn. We kunnen nog niet te ver vooruitlopen, maar vragen jullie wel nu al te laten weten of je mee gaat naar dit treffen. We zullen ruim tevoren moeten reserveren aangezien vorig jaar maar liefst 5.500 klassiekers (met inhoud) dit evenement hebben bezocht. Dus laat ons gauw genoeg weten met hoeveel personen je denkt deel te nemen.

Een reeks Mercedesen in 2008 op de binnenplaats van het slot



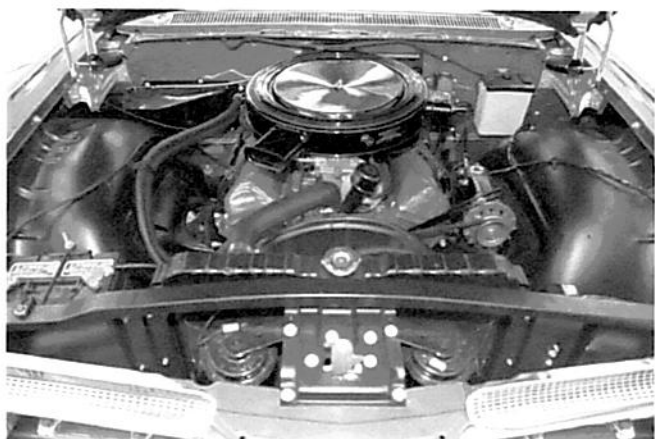
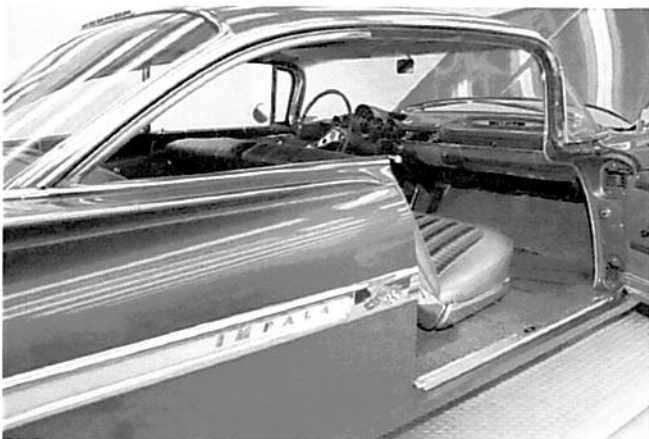
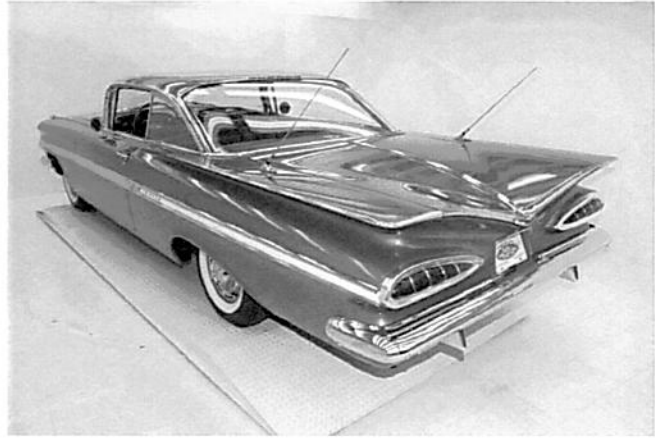
Nieuw "liefdadigheidsdoel"

Elders in deze Vairmail is het tweede deel van mijn Amerika-avontuur gepubliceerd.

Naast dit verslag kan ik met enig enthousiasme mijn nieuwste aanwinst aan jullie tonen.

Het betreft een 'body-off' gerestaureerde Chevrolet Impala Coupe van 1959 in een geheel originele staat die ik zag staan in een automuseum in Chicago.

De auto is over de weg naar Baltimore vervoerd en van daaruit op de boot gegaan. Eind januari 2009 is hij inmiddels in Nederland aangekomen.



Enkele gegevens:

Engine Size: 348 Tri Power V-8

Transmission: 4-Speed

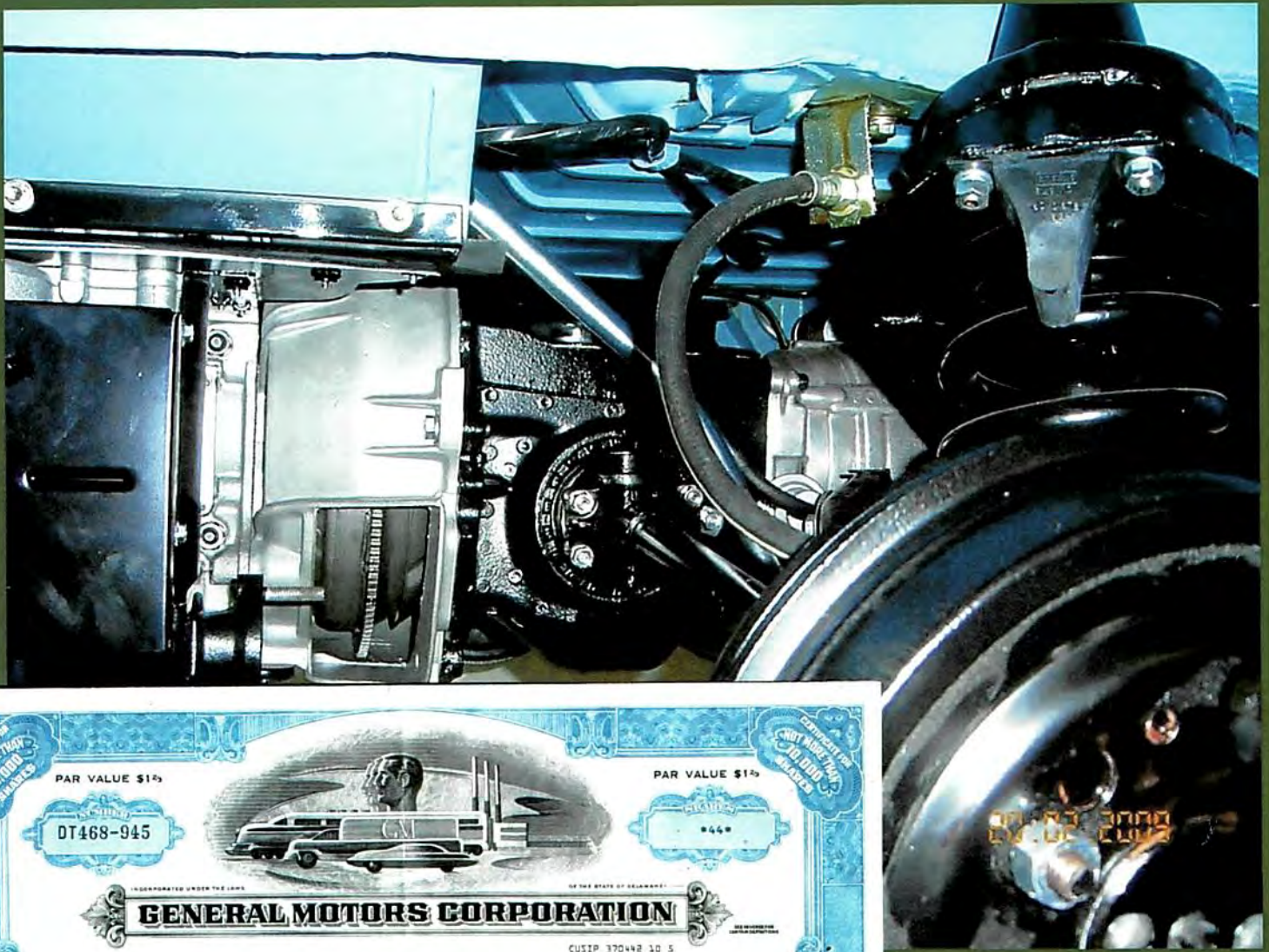
Exterior Color: Coral

Interior Color: Grey

Het gehele verhaal omtrent deze auto zal volgen in een van de navolgende Vairmails. Nu ik deze auto heb gekocht ben ik wel genooddaakt om mijn huidige Ford Mustang Fastback factory GT van 1966 te verkopen.

(Eventueel geïnteresseerden mogen mij uiteraard mailen).

Frank Doornbos. frankdoornbos@yahoo.com



Boven: een deel van de Corvaair-
andrijftrein van J. Doornbos

Links: een aandeel General Motors
dat momenteel weinig waarde heeft



In het boek 'tijdsbeeld'
dat vele klassieker-
liefhebbers reeds
Bezitten, vonden we
een Corvaair op de
markt in Kerkrade.
Ook op pag.56 zagen
we de achterkant van
een EM cabrio, maar
dat was dan ook een
amerikaanse ansicht.