

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 12e jaargang nr.2 – mei 2009



Vloeibaar aluminium wordt over een kant-en-klaar carter gegoten.

Dit voor een promotiefoto van GM om te tonen hoeveel aluminium gebruikt werd bij de productie van de Corvair.

Het vloeibare aluminium kwam van de naastgelegen Reynolds smelterij in Massena, NY.

Met speciale gietbakken op nieuwe hefrucks werden de reservoirs van de gietmachines gevuld



Unsafe at Any Speed?

Een tijd geleden zagen we op de tv zender 'National Geographic' een uitzending die handelde over de geschiedenis van de veiligheids toepassingen in de automobiel-industrie. Natuurlijk kwam Ralph Naders' boek 'Unsafe at Any Speed' ter sprake. De benzinetank van de Ford Pinto werd volop onder de aandacht gebracht.

Maar het viel ons op dat er over de Corvaair niet gerept werd. Terecht! Want het artikel 'Corvaair' was slechts het eerste van de acht hoofdstukken in dit boek en gold als voorbeeld van de algemene belabberde veiligheids toepassingen in de Amerikaanse auto-industrie.

Wij zijn geneigd er achter te staan dat het goed was dat dit boek was verschenen. Dit om diverse redenen!

Ten eerste op deze manier werd de veiligheid aan de kaak gesteld en kon de consument voor een paar dollar meer wat meer veiligheid eisen in een potentiële aankoop. Volvo was in Zweden al jaren bezig te experimenteren met onder andere veiligheidsgordels en kwam maar niet van de grond daarmee.

Nu dit een 'hot item' werd kreeg deze zaak de belangstelling die het verdiende en werd het dan ook de riem toegepast evenals een kooiconstructie die bij een aanrijding een bepaalde bescherming kon bieden.

Kleine toepassingen als zachte vulling in het dashboard, een veiliger stuurwiel en riemen waren slechts goedkope toepassingen waar de automobielindustrie vooralsnog niet aan wilde beginnen.

Maar door deze publicatie moesten ze wel! Een tweede reden was dat door de verschijning van dit boek de Corvaair langer 'geleefd' heeft. Reeds in 1965 had GM de handdoek al in de ring gegooid wat betreft het 'project' Corvaair. De moderne techniek sprak het Amerikaanse koperspubliek niet aan en de verkoopcijfers waren daar ook naar.

Ofschoon al in 1962 het nieuwe model ('65) op papier klaar was, bleef het oude nog drie jaar in productie. In die periode kregen de GM bazen de gelegenheid zich te bedenken met het Corvaair project; doorgaan of ermee stoppen. Uiteindelijk werd pas in 1966 besloten om te stoppen.

Nader's 'verhaal' verscheen pas in 1965. GM wilde men geen knieval maken voor dit verhaal over de zogenaamde verkeerde constructie van de auto. Weliswaar werden het Corsamodel en de 140 pk motoren eind '66 uit productie genomen, maar men wilde bewijzen dat de Corvaair een goede auto was. Zeker met het nieuwe model dat nu volledig onafhankelijke wielophanging had. Het protest was niet van de lucht en men nam in mei 1967 de 140 pk motoren weer opnieuw in productie.

Maar dit terzijde. We hadden het over de veiligheid van de Amerikaanse auto's. Met de publicatie van Ralph Nader's boek werd er door alle constructeurs toch wel wat gedaan aan veiligheid. De Volvo importen liepen sterk op en ook in deze 'veilige auto' zagen de Amerikaanse constructeurs protentiele concurrentie. Wat betreft de Corvaair hadden diverse 'after market' producenten al wat producten op de markt gebracht om de Corvaair een (nog) beter weggedrag te geven. Een extra stabilisatorstang aan de voorkant en stuggere veren voor achter waren de meest opvallende delen.

Chevrolet had in '64 aan de achterkant een extra bladveer dwars toegepast om de pendelassen geen gelegenheid te geven over hun 'dode' punt heen te gaan. Men had veel leed kunnen voorkomen door dit eerder toe te passen want al vanaf de eerste bouwjaren was dit euvel bekend bij GM. Zeker toen het reservewiel van de bagageruimte naar de motorruimte verhuisde. Daarnaast werd er extra aandacht besteed aan de bandenspanning. De voorkant had immers maar iets meer dan de helft nodig van de achterwielen. Het overstuur karakter van de auto kon dus op diverse manieren sterk teruggedrongen worden.

Het was niet zo dat de Corvaair onveilig was, het gezaghebbende blad 'Motor Trend' verhiel hem zelfs tot 'Car of the Year' bij zijn verschijning in 1960. Zijn gewichtsverdeling werd geroemd. Maar het Amerikaanse koperspubliek dat gewend was aan de traditionele opstelling van (zwarte) motoren voorin - starre as achter, kon er niet mee omgaan. Bovendien werd er niet al te veel aandacht besteed aan onderhoud; lucht in de banden, olie op peil, benzine in de tank, en rijden maar....

Nu horen we nog steeds oudere mensen die ooit in een Corvaair reden, dat de remmen

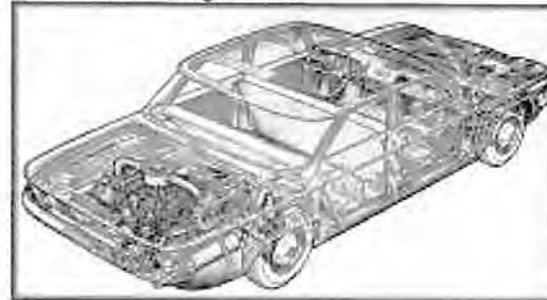
van 'die auto's' niet voldeden. Het tegendeel is echter waar. Deze mensen hebben waarschijnlijk nooit de remweg van een Corvaair gemeten en vergeleken met een andere auto van hetzelfde formaat uit die tijd. Het is wel zo dat een Corvaair niet 'duikt' als men stevig in de ankers gaat, omdat de achterwielen vanwege het gewicht een grotere taak hierin nemen t.o.v. conventionele auto's.

En het omslaan van een Corvaair tijdens een onverwachte manoeuvre was al helemaal niet mogelijk. In een filmpje op 'YouTube' is te zien dat men een tweede poging moet doen om een Corvaair aan het rollen te krijgen, dit om aan te tonen hoe stevig de kooiconstructie wel was. De deuren en deksels gaan nog gewoon open. Maar ook dit zal wel een beetje gemanipuleerd zijn evenals het omslaan in een ander filmpje waarin de onveiligheid van een Corvaair getoond wordt.

Wij zijn zelfs geneigd om de Corvaair veiliger te noemen dan de doorsnee conventionele auto's van toen. Bij een frontale botsing heeft de Corvaair een enorme kreukelzone aan de voorkant, iets wat men in latere jaren, vooral in Duitsland, toepaste in elke auto.

Kortom de Corvaair was niet onveiliger, misschien zelfs veiliger dan andere auto's. De verschijning van "Unsafe at Any Speed" heeft slechts een beperkte invloed gehad op zijn verkoopcijfers. Meer invloed had de komst van de uitermate populaire 'ponycar' Mustang. Dat bewijst dan weer voor een deel dat het koperspubliek wel een kleinere auto wilde maar met een conventionele opstelling.

"Unsafe at Any Speed" heeft in feite het leven van de Corvaair gerekt tot 1969 omdat GM niet wilde toegeven aan de carrièreperikelen van een jonge Amerikaanse advocaat. Was de Corvaair 'Unsafe' of was Nader 'Unfair' om de Corvaair hiervoor te gebruiken?



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

larry@LSCorvaairParts.com

Larry Shapiro's
LS Corvaair Parts



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

310-710-2369 cell
310-750-6623 fax

www.LSCorvaairParts.com

See me on eBay@LSCorvaairParts.com

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 2, mei/juni 2009

Van de Redactie

Dit is alweer de tweede uitgave van ons blad onder de nieuwste naam. Zoals eerder gezegd is het aantal pagina's flink geslonken vanwege de kosten, maar we proberen de inhoud toch zoveel mogelijk op peil te houden. Zo gebruiken we vaker een nóg kleiner lettertype en de binnenkanten van de omslag, zijn de kantlijnen smaller geworden en foto's wat kleiner afgedrukt. Jammer is natuurlijk dat we die niet in kleur kunnen plaatsen behalve de omslag en soms de binnenpagina zoals in deze uitgave. Als centerfold hebben deze keer weer een zeer fraaie foto die deze keer in de Willow Run fabriek gemaakt is. Hij past precies in het thema van dit jaar waarin we herdenken dat vijftig jaar geleden de Corvair in productie kwam. Zoals altijd komt deze foto weer uit de collectie van Hans Aarsman en Ruud Keers. Daarnaast hebben we uitgebreide bijdragen van vader en zoon Doornbos. Zij beginnen zo langzamerhand een welkom deel te vormen van de redactie, mede omdat de artikelen vaak kant en klaar worden aangeleverd. Van de overige leden is het de laatste tijd een beetje slapjes m.b.t. het aanleveren van nieuws voor het clubblad. Wij zouden graag wat meer willen vernemen, zeker van de leden die hun Corvair in restauratie hebben.

In het begin van het jaar worden er altijd plannen gemaakt wat we zoal kunnen en willen gaan doen het komend seizoen. We als alternatief van een agenda zoals we die eerder publiceerden, nu een artikeltje met enkele 'aanraders' voor een rit of evenement.

Ook nu weer; veel kijk en leesplezier!

Van de Voorzitter

Het is de hoogste tijd om van de plannen zoals met de nieuwjaars-bijeenkomst naar voren gebracht, werkte gaan maken. Ook al is het nog vroeg in het seizoen, de agenda's

zullen vastgelegd moeten worden omdat de grote evenementen nogal wat voorbereidingen vereisen. Het kost een paar centjes (en moeite) maar dan heb je ook wat, is een slogan die we kennen uit de reclame-wereld. Maar dat is in deze gevallen dan ook zo. Het weer is dan nog enige wat we niet in de hand hebben. Zeker het internationale treffen in Sinsheim is een aanrader ofschoon we officieel nog geen groen licht hierover hebben ontvangen. Het doet ons ook plezier om oude leden weer in onze club te kunnen opnemen. Linda en Jaak Ijkelenberg hebben de coupé van Ruud Keers verworven. Jaak was lid van bijna het eerste uur, maar haakte enkele jaren geleden af nadat hij zijn Corveight kon verkopen. Nu zijn ze er weer bij: Welkom!

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bomerweg 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
depenningmeester@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

Van de Penningmeester

Over het jaaroverzicht dat in de vorige editie gepubliceerd stond heb ik geen commentaar ontvangen. Mijn bezoek aan de AUTOVAK RAI (april 2009) heeft voor de leden de volgende tip voor volgend kalenderjaar opgeleverd: De Autovak Rai

besteedde dit jaar ook aandacht aan de klassiekers. Eigenaren van een klassieker die zich inschreven voor deze tentoonstelling konden gratis met hun klassieker parkeren op het terrein van de RAI en kregen gratis toegang tot de Autovak Rai. Tevens was de catering gratis.

We hebben weer een nieuw (oud) lid ingeschreven: Jaak en Linda Eijkelenberg. Zij hebben de Corvair Coupé van de penningmeester overgenomen. Welkom bij de club! Contributie Corvair Club. Even ter herinnering: Een aantal leden hebben hun contributie voor 2009 nog niet overgemaakt. Bij deze het verzoek dit alsnog spoedig te doen.

Aanraders

Internationale Oldtimer Fly-In
15 - 19 augustus in Schaffen bij Diest (B). Een mengeling van klassieke auto's, vliegtuigen enz.. Klassiekers gratis toegang. Overnachten mogelijk.

Retromoteur Ciney (B) 30 mei -2 juni is een zeer grote onderdelenbeurs en show met een deels franse inslag. Ook andere memorabilia. Veel (en betaalbare) eet- en drinktenten. Verscheidene gebouwen en in de openlucht. Gratis parking.

Clark's Corvair Parts Inc.

Repro Parts for the
FUTURE OF YOUR CORVAIR

- Over 12,000 parts in stock
- Superior customer service
- Friendly tech support
- 650 page catalog
- Easy to use online catalog and ordering

THANK YOU
FOR YOUR SUPPORT!

Every order to Clark's
helps keep the parts coming!

CLARK'S CORVAIR PARTS, INC.
400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370
www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com
413-625-9776



Corvair

1959-2009

Ed Cole had dus de intentie de wereld iets nieuws te bieden. Het zou een kleine en zuinige wagen worden ofschoon de brandstof, in tegenstelling tot een vijftiental jaren later, spotgoedkoop was. En het zou een wagen worden die tegen de dan geldende Amerikaanse regels een totaal ander concept zou krijgen. Zijn management dacht dat hij een vuist wilde maken tegen de almaar groeiende importen van o.a. de VW kever. Dat was echter niet zo.



Een ontwerp tekening van de fabriek in Massena van de architect Amadeo Leone.

hoeveelheden zouden problemen kunnen opleveren.

Men nam contact op met de dan grootste aluminium leverancier in de VS, Reynolds, een bauxiet smelterij. Men had reeds contacten met Reynolds sedert 1948 toen de nieuwe automatische bak van de Buick, de Dynaflo, ook van aluminium gemaakt werd. Na enig onderhandelen werd besloten om in Massena aan de waterwegverbinding tussen het Eriemeer en de Hudsonbaai, in het noorden van de staat New York twee nieuwe fabrieken te bouwen. Een bauxiet smelterij van Reynolds en op afstand van een kilometer, een gieterij van GM Chevrolet. Voor deze locatie was gekozen om verschillende redenen. Een lokale energie leverancier, Seaway, kon de gigantische hoeveelheid kilowatts aan stroom leveren vanuit een

Intussen ging de ontwikkeling van het 'Holden project' op volle sterkte door.

Voor de kwaliteit van de cilinderkoppen en de zuigers bezochten Chevrolet ingenieurs gieterijen in Europa. Vooral die van Karl Schmidt in Neckarsulm in Duitsland genoot hun aandacht. Daar maakte men cilinderkoppen en zuigers voor Porsche en NSU. Karl Schmidt genoot als sterke man van Metallgesellschaft AG een wereldwijde faam vanwege de kwaliteit van zuigers. De dunwandige cilinderkoppen van Porsche lagen meer in de interesse van de GM mensen dan die van VW. Karl Schmidt werkte weer met licenties van het britse Alumac.

De GM delegatie kwam met Karl Schmidt overeen om 24 giet-machines en een veelvoud aan stalen matrijzen te leveren. Voor de koelvinnen waren nog eens een dikke 1600 extra inlegmatrijzen nodig. Dat was echter te veel voor Karl Schmidt. Hij besteedde dit uit aan zes verschillende toeleveranciers. Tegelijkertijd werden er 24 cilinderkoppen besteld voor het Holden testprogramma.

Hieronder werden zuigers gegoten met behulp van de zwaartekracht. Deze werden in Massena met hitte behandeld en in Tonawanda bewerkt.



Een werknemer aan een machine bezig met het spuitgieten van krukast deksels. Let ook op de Ok kaartjes aan zijn broekriem. Hij inspecteerde zelf de kwaliteit ermee door kon. De overtollige bramen gingen retour Reynolds om opnieuw gesmolten te worden.

De ontwikkeling van het Corvair project liep vanaf de eerste dag voorspoedig en niemand 'van buiten' had er weet van. Toen het concept klaar was gaf Cole de opdracht een testmodel te bouwen. Deze kwam er in de vorm van een vrij conventioneel model onder de naam Holden, het australische merk van GM. Weinigen hadden in de gaten dat er een aluminium motor achterin dit voertuig lag. Er werden tests gedaan in de hete woestijnen van Californie en Nevada en in de winter in de noordelijke staten. De aluminium motor vereiste grote aandacht niet alleen vanwege zijn constructie, maar ook de productie in grote

af te bouwen centrale. De aanvoer van grondstoffen vanuit de kolen-mijnen in Ohio en de bauxiet velden in Canada

was makkelijk via de waterwegen. Daarnaast heerste er lokaal een grote werkloosheid in het nabijgelegen indianenreservaat en konden beide ondernemingen 1600 arbeidsplaatsen garanderen. Zodoende kregen ze de volledige medewerking van de lokale besturen.

Het aluminium zou in vloeibare vorm over de weg met speciaal daarvoor geconstrueerde wagens naar de gieterij van General Motors vervoerd worden. Van daaruit werden de ruw gegoten onderdelen naar de GM motorenfabriek in Tonawanda, 400 km zuidwestelijk, nabij Buffalo, gebracht om verder bewerkt te worden. Een hele operatie dus die de kostprijs van het Corvair aggregaat er niet goedkoop op maakte.



De machines werden in maart 1959 in GM gieterij in Massena geplaatst.

Na wat aanloopproblemen begon de fabriek te draaien in april 1959 en in mei kon de motorenfabriek in Tonawanda de eerste leveringen doen. Dat was ook wel nodig want de inloopauto's (pilot cars) moesten in juni van de band in Willow Run gaan lopen.

De wagens die het vloeibare aluminium vervoerden hadden elk twee tanks met een open gietmond waarin telkens negen ton

maar enkel jaren geleden dat de plaatselijke milieudiensten Chevrolet opdroeg het geknoei aluminium te verwijderen. En dat was nog zoveel dat het de moeite loonde om de grote hoeveelheid om te smelten tot nieuw aluminium.

De nieuwe gieterij had Chevrolet in die tijd circa 19,5 miljoen dollar gekost. Midden 1959 werkte ze met een capaciteit van slechts 60%. Maar in januari 1960 werd er met een drie-ploegendienst voor de volle 100% gedraaid. Ondanks dat Chevrolet nu

medewerking de Corvair Super Monza. Deze wagen staat nu in het Corvair museum in Ypsilanti nadat hij een grondige restauratie heeft ondergaan. De fabricage van de Corvair-motoren, 50 jaar geleden, zou mogelijk onder andere omstandigheden hebben plaatsgevonden als er niet de medewerking was geweest van Reynolds Metals, Europese technologie en de Mohawk indianen in een klein plaatsje in de noorden van de staat New York aan de Canadese grens.



vloeibaar aluminium naar de gieterij werd gebracht. Ze reden over een apart aangelegde weg met een snelheid van slechts 10 km/h. Onderweg koelde het materiaal dat bijna 1000 graden heet was, slechts 93 graden af, ongeacht de weersgesteldheid. Dat gaf geen probleem voor de gieterij die het zo heet niet nodig had. Dat er slecht 10 km/h gereden mocht worden had alles te maken met morsen. Toch ging er nog wel eens wat over de gietmond bij het optrekken of afremmen. Het is nog

zijn eigen gieterij had, werd er voor de kleinere aluminium Corvair delen, zoals die in de stuurkolom, orders geplaatst bij de nabijgelegen fabriek van Alcoa. Alcoa heeft later de Reynolds fabriek overgenomen en deze heet nu 'Alcoa East'. De Chevrolet gieterij heeft nog vele jaren dienst gedaan voor andere aluminium producten van GM maar gaat juist dit jaar tegen de vlakte. Richard Reynolds kreeg van Ed Cole in 1962 als dank voor zijn bereid-willige

Foto: Een van de speciale trucks (inzet) die het gesmolten aluminium vervoerde van de Reynolds smelterij (op de achtergrond) naar de Chevrolet fabriek in Massena. De route wordt weergegeven met een stippellijn. Ver op de achtergrond de St. Regis nederzetting van Mohawk indianen stam die in de fabrieken volop werk vonden.

Leon Janssen m.m.v. Dave Newell

De Cheetah Transporter

Alvorens het lezen van dit artikel is het aardig om eens een blik te werpen over de foto's in dit artikel. Herkent u de kenmerkende Corvaire koplampen van de getoonde transporter? Welk verhaal gaat hier achter schuil?



Halverwege de jaren 50, Norman Holtkamp, die later bekend werd als Porsche-VW dealer en tuner, vond het opmerkelijk hoe effectief de Uhlenhaut Mercedes transporter race auto's door Europa transporteerde zonder de gevaren van een losse

trailer. Geïnspireerd door deze Uhlenhaut Mercedes is ex Grand Prix coureur Norman Holtkamp omstreeks 1958 begonnen met het ontwerpen van zijn eigen transporter.

Hij werd daarbij geassisteerd door designer Dave Deal (later bekend als automotive tekenaar). Holtkamp begon met het strippen van een verongelukte Mercedes 300S. Hij stripte de auto tot op het chassis en voegde daar vervolgens een



vrijdragend subframe aan toe. Dit complete chassis werd voorzien van een Chevrolet Corvete small-block V8 motor en een 3-bak automaat eveneens van een Corvete. De hydraulische koppeling was afkomstig van Chevrolet truck van 1960. Deze combinatie zorgde voor de aandrijving van de bestaande Mercedes pendelas achterwielophanging.

Holtkamp monteerde opstaande randen boven op een uit aluminium vervaardigde bedding welke gefabriceerd was door carrosseriebouwer Troutman-Barnes. De opstaande randen dienden als treeplanken voor het oprijden en vervoeren van raceauto's. Refererend aan een artikel over de Cheetah Transporter in het 'How-To' boek over Hot Rods (1961), heeft de bedding een capaciteit van 150 kubieke voet, gelijkwaardig aan het formaat van een station wagen van die tijd. Naar verluid, Holtkamp en Troutman-Barnes wijzigde Deal's originele ontwerp van de Cheetah Transporter door, hoe spijtig ook, het

wegnemen van enkele Corvaire invloeden en het besluit tot het gebruik van een 1959 El Camino dakconstructie. De dakconstructie was nieuw gekocht van Chevrolet. Hier werd achtereenvolgens een afneembare aluminium neus met Corvaire koplampen aan toegevoegd. De complete body bestaat uit tien panelen, desgelijks afkomstig van de carrosseriebouwer uit Los Angeles, en zijn compleet te verwijderen in slechts 7 minuten.

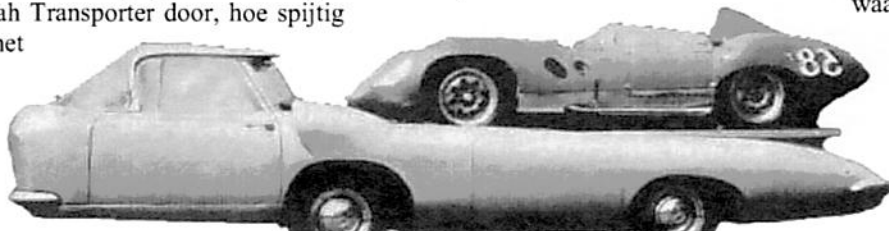
Verklarend uit verschillende artikelen van tijdschriften uit die tijd (Sports Car Graphic, November, 1961; Car and Driver, December, 1961; en het hiervoor genoemde 'How-To' Boek over Hot Rods, 1961) voltooide Holtkamp zijn werk aan de transporter in 1961. Aanvankelijk had Holtkamp een gelimiteerde productie van deze transporter gepland. De Cheetah Transporter zou

dan verkocht worden voor een bedrag van \$16,000,-. Echter is de productie nooit daadwerkelijk van de grond gekomen en is de Cheetah Transporter slechts bij één exemplaar gebleven, het exemplaar dat door Holtkamp zelf is gebouwd.

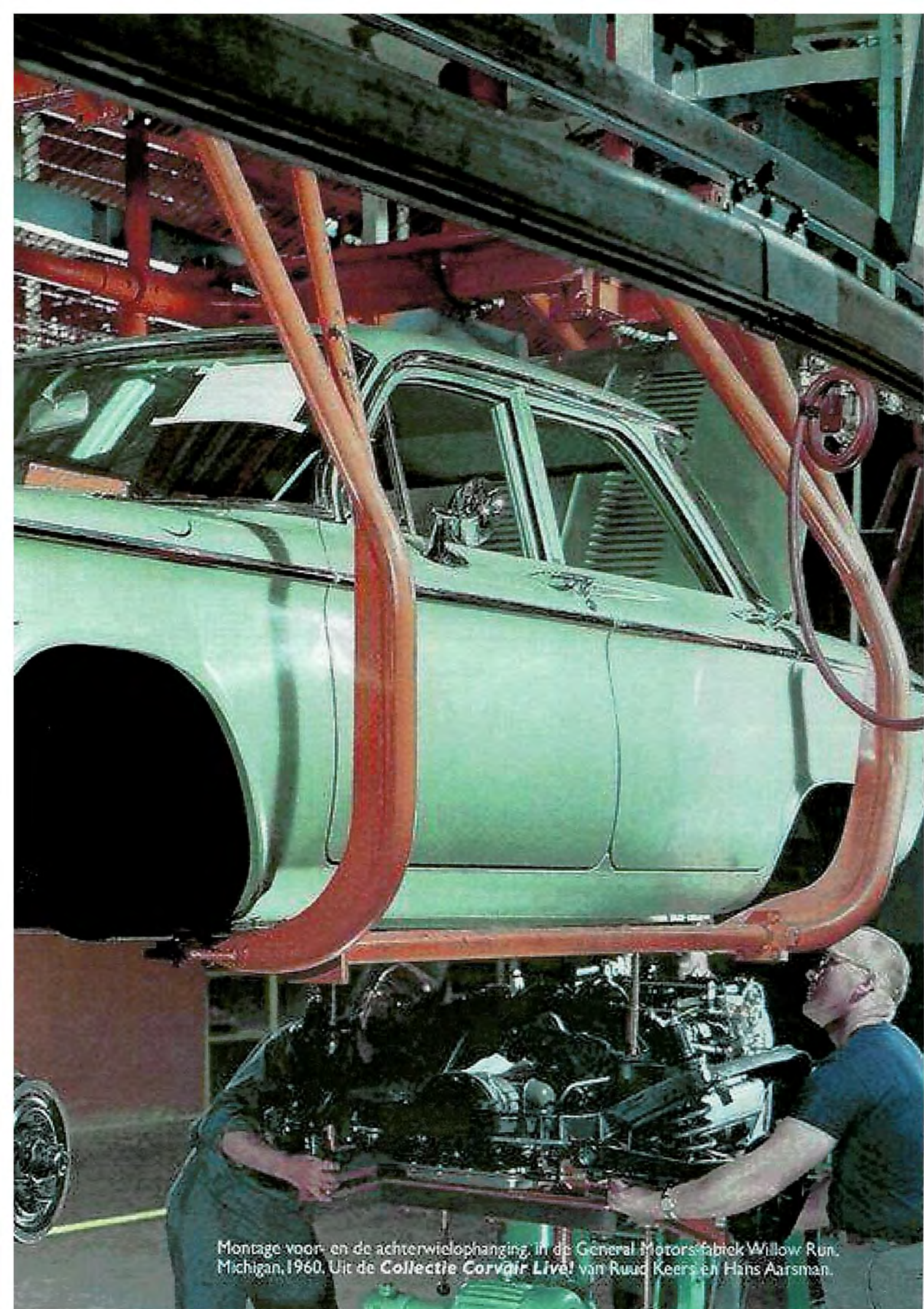
Vandaag de dag is een zekere Geoff Hacker (USA) de eigenaar van dit unieke voertuig. De Cheetah Transporter is tot 1971 in het bezit geweest van Norman Holtkamp zelf, waarna hij het



voertuig verkocht aan iemand, genaamd Dean Moon. Moon beschikte hierover tot aan zijn dood, waarna het weer verkocht werd aan race auto verzamelaar Jim Degnan.







Montage voor- en de achterwielophanging, in de General Motors-fabriek Willow Run, Michigan, 1960. Uit de *Collectie Corvair Live!* van Ruud Keers en Hans Aarsman.

26.000 kilometer Amerika! (deel 3)

In de voorgaande editie van de Vairmail hebben jullie kunnen lezen hoe ik een bezoek aan 'Larry Corvair Parts' en 'California Corvair Parts' heb ervaren. Dit maal wil ik jullie vertellen over de Corvairs die ik gedurende mijn reis heb mogen aanschouwen langs de Route 66. Daarnaast zal ik de legendarische Route 66 zelf nader bespreekbaar maken.

Route 66 - 27-08-2008 t/m 09-09-2008

Nu we een reis van ruim 7000 miles achter de rug hebben, staan we op de 27^{ste} aan het begin van een volgend facet van ons avontuur, de Route 66! De Route 66 kent een totale lengte van zo'n 2450 mijl. Geen enkele weg heeft de Amerikaanse autocultuur zo gestimuleerd als de legendarische Route 66. Route 66 speelde een belangrijke rol in de



Amerikaanse cultuur van de 20e eeuw. In de jaren dertig werd de weg gebruikt door mensen die naar Californië reisden, om de zogeheten Dust Bowl, grote

stofstormen op de vlakten van het midden van de Verenigde Staten, te ontvluchten. Daarnaast werd Californië door vele Amerikanen als het paradijs op aarde gezien. In Californië heerst een aangenaam klimaat en er is werk te vinden. (Arme) Boeren trokken met behulp van de Route 66 van oost naar west USA.

Hoewel de Route 66 officieel in Chicago begint en in Los Angeles eindigt hebben wij het in tegengestelde richting gereden, je ziet immers het zelfde...

Vandaag de dag wordt de Route 66 nog steeds gezien als een nostalgisch symbool voor de rol van de auto in de Amerikaanse samenleving. De weg is dan ook zeer geliefd onder toeristen, met name motorrijders zien deze weg graag onder hun banden voorbij glijden. Ik kan kan het beamen, het geeft dan



ook het ultieme gevoel van vrijheid, hetzij op de motor hetzij in de auto.

Doordat de gehele Route 66 door de jaren heen vervangen is door verscheidene Highways, zijn er jammer genoeg meerdere historische delen van deze weg verdwenen waardoor je genoodzaakt bent een alternatieve weg of een stuk van de Interstate te pakken. Desalniettemin zijn er ook nog genoeg historische delen overgebleven. Ook komt het her en der voor dat er écht oude stukken asfalt liggen waar niet meer mag of kan worden gereden. Deze stukken liggen dan vaak in meer of mindere mate parallel aan de Route 66. Deze gescheurde stukken asfalt zijn dan ook veelal weggevaagd door het dessertzand en/of het woekerende onkruid. Mooi is te zien hoe het landschap gedurende de reis verandert. In tegenstelling tot het eerste deel van de reis dat met name wordt gekenmerkt door zand, hitte, heuvels, droogte en het gekarakteriseerde 'wilde westen', wordt het stuk vanaf Oklahoma tot Chicago gedomineerd door grasland en akkerbouw (met name maisvelden in de tijd dat wij het reden). Met name de eerste helft van de Route 66 is veraangenaamd door vele touristische attracties en winkeltjes.

In het verleden heeft uitgever Lannoo's een reisgids uitgegeven voor de Route 66. Deze worden niet meer gedrukt en zijn nu dan ook zeer zeldzaam. Als ze te koop staan gaan ze voor hoge prijzen weg. Wonder boven wonder heb ik vlak voor de roadtrip een op de kop kunnen tikken. Hier ben ik dan ook uiterst zuinig op. Mede dankzij deze reisgids zijn wij veel te weten gekomen omtrent de bezienswaardigheden langs deze weg en hadden wij een nauwkeurige routebeschrijven. De Route 66 is immers geen aaneengesloten weg van begin tot eind...

Wat betreft de Corvairs, ook langs de Route 66 ontbraken ze niet! De volgende pagina laat zien welke Corvairs ik bij af langs de Route 66 heb gezien.



Rechts & onder:

Een early model Corvair in Seligman (Arizona). We hadden onze pick up in Seligman geparkeerd om even de benen te strekken. Seligman is een bijzonder klein en authentiek plaatsje. Ik verliet de hoofdstraat even en je had gelijk een weids uitzicht. Frapant is ook hier weer de vele autowrakken die her en der verspreid liggen/staan. En jawel, de eerste Corvair die ik aan de Route 66 heb gezien stond daar dan recht voor mij! Vele foto's waren natuurlijk een logisch gevolg.



FAMILY
DOLLAR



Na de nodige foto's draaide ik mij om en jawel daar stond nummer 2 ook al! Een 2dr early model Corvair (zie boven).

Links:

Een 4dr early model Corvair te koop in New Mexico. Op een trailer aan de straat gezet en met een spuitbus de tekst 'FOR SALE \$550,-'. (Onze pick up staat rechts op de achtergrond.)

Uiteraard zijn er tijdens het rijden van de Route 66 vele merkwaardige plekken de revue gepasseerd. Enkele daarvan wil ik graag aanhalen in dit verslag. Verreweg de meeste tourische attracties bevinden zich tijdens de eerste helft van de route. Zoals gezicht zijn hier nog echt tafferelen van het 'wilde westen' te herkennen.

Zo kwamen we op de derde dag (29-09-'08) door het plaatse Amboy (Californië). Het plaatsje ligt midden in de dessert. Mijlen lang vóór en na Amboy is er weinig teken van leven. Slechts weinig (zelfs doorgewinterde) Amerika-reizigers kunnen vertellen dat ze in Amboy zijn geweest en Roy's Motel/Cafe hebben 'beleefd'. Zo heb ik gelezen



dat je op deze plek op je hoede moet zijn aangezien ruwe zeden van het Westen hier levendiger zijn dan men verwacht. Wie met een lege benzinetank opgelucht Amboy weet te bereiken, en blij de laatste meters naar de benzinepomp aflegt is nog lang niet gered. De benzinekraan wordt namelijk slechts opengedraaid indien je bereid bent de tank vol te gooien en een nacht in het motel te boeken, of je er nou wilt overnachten of niet.

De naburige staat Arizona is een karakteristieke staat wat betreft de Route 66. Alvoren het stuk tussen Kingman en Seligman, dat een écht authentiek stuk Route 66 betreft, kom je door het plaatsje Oatman dat op een hoogte van 1000 meter ligt. Het plaatsje ziet er precies uit zoals je je een westernstadje voorstelt: van hout, met valse gevels en vlonders tegen de modder. De vele 'Saloons' met klapdeuren geven je het gevoel terug in de tijd te gaan. Al snel werd ik aangesproken door een vrouw van een jaar of 50 met de standaard openingszin van elke Amerikaan; 'How are



you doing today?'

Haar gerimpelde huid liet mij inzien dat deze vrouw een eigenzinnig leven achter de rug heeft.

Ze zat in een stoel voor haar huisje. Lange tijd heb ik met haar zitten praten, ze praatte honderd-uit. Ze vertelde dat Oatman gemiddeld zo'n 250 inwoners telt. 's Winters zijn er wat meer inwoners dan in de zomer aangezien de zomers normaliter bloedheet zijn. Op het moment dat wij er waren (29-09-'08) heerste er inderdaad een zinderende hitte die resulteerde in een loom gevoel. Ook kent Oatman weinig tot geen voorzieningen. Er is geen tankstation, supermarkt, dokter, loodgieter, electricien enz. Ze hebben zelfs geen straatlantaars! Ondenkbaar in een land als Nederland. Zoals de vrouw zei: 'You have to survival here in Oatman'.

Toonaangevend is ook het Visitor Center in Hackberry (Arizona). Een rommelwinkel langs de Route 66, gemaakt van hout en golfplaten dat door de jaren heen is aangetast door de felle zon.

Rondom de winkel is het een zee van oldtimers welke hun laatste rustplaats hebben gevonden.

Hoewel de Route 66 nog zóveel meer kent laat ik het met dit verslag hierbij. Verhalen te over, maar de ruimte beperkt mij in het schrijven. De volgende Corvairmail zal een afsluitend

geheel vormen van mijn reis met o.a. de resterende Corvairs die ik gezien heb. ♦

frankdoornbos@yahoo.com



Dit had ik niet verwacht!

Tekst en foto: J. Doornbos.

Sinds november 2005 ben ik in het bezit van een Corvaair van 1960. Dat is geen nieuws onder de clubleden, die al geruime tijd lid zijn. We zijn nu ruim 3 jaar verder, o.a. 3 jaar van restauratie (met onderbrekingen), 3 jaar werkvoorbereiding, 3 jaar met hoogtepunten en mindere momenten en 3 jaar van onderdelen zoeken. En van dat onderdelen zoeken wil ik toch één deel uitlichten.

Het is Clark's die veruit de meeste delen heeft geleverd. Maar Clark's kan niet alles leveren. Zo ook diverse chroomdelen niet. Is dat belangrijk? Als de techniek maar in orde is en je er betrouwbaar mee kunt rijden, vinden sommige mensen. Ja, dat is zeker zo. Ieder zo zijn voorkeur. Dat geldt ook voor mij, maar zichtdelen zoals chroom, geven – mits goed gedoseerd - een auto nèt die accenten die een model kenmerkend maken. Als voorbeeld denk ik bv. aan de eerste Opel Kadett met voorwielaandrijving. Je had een zakelijke uitvoering, totaal ontdaan

keuze kon maken welke van de twee het best in nieuwstaat was te krijgen. Vanaf het begin van de restauratie heb ik dit onderdeel als NOS in de gaten gehouden. Zonder resultaat. Er kwam een moment dat ik aan Autorestauratiebedrijf Lensink & Kolstee de opdracht heb gegeven om de bestaande grill te laten repareren. Hij koos de oorspronkelijke grill uit omdat deze, op een flinke deuk na, redelijk goed was. Van de 'clubgrill' waren alle spijlen aanzienlijk verbogen. Aluminium laat zich moeilijk bewerken. Aluminium heeft de eigenschap dat het snel door zijn rekgrens* gaat. En uitgerekend nadat er een aantal uren aan zijn verlood, tipte een clublid mij over een 1960 NOS grill op E-bay! Aan mij de keus. Omdat ik



'Clubgrill'. Let op de spijltjes. Bijna allemaal verbogen.

1)..... ook zei de man dat we een waanzinnige deal hadden gemaakt op de grill omdat deze op swap meests meestal voor meer dan \$150 weggaan....

2) Beste

Hi, glad everything when't well. This is a great story. I will tell my friends. Hope your car turns out great too. Thanks, Jeff

**Rekgrens is een begrip uit de metallurgie. Als een metaal te ver wordt verbogen, komt dat niet meer in de uitgangspositie terug. Met ijzer kun je dat nog herstellen, met aluminium niet.*



Aanzienlijk beschadigd, maar reparabel.

van chroom met ronde koplampen in plastic vierkante behuizing en de gezinsuitvoering met de juiste hoeveelheid versiering en – toen modieuze - vierkante koplampen. Het is maar waar je van houdt. Van de schaarse delen, bleek de uitlaatgrill van de Corvaair onder de bumper veruit schaars en dus duur. Intussen – dat is inmiddels al 2 jaar geleden - heb ik via de club gevraagd naar een goede, gebruikte grill. Iemand had nog een oude liggen. Deze kon ik tijdelijk krijgen, naast de grill van mijn auto, zodat Hans een

geen ervaring heb met kopen op E-bay, heeft hij aangeboden dat op zich te nemen. Hij vertelde me ook dat hij een slim 'kaaprogrammaatje' heeft om op de laatste seconde van de aflooptermijn te bieden. Afgesproken dus en met verrassend resultaat. Want, voor \$ 60 (ex) heb ik hem! Twee weken later werd hij thuisbezorgd, in de originele verpakking en.... helemaal nieuw, zonder enige beschadiging of verbuiging! Hier wat fragmenten uit de correspondentie:



Komt dit nog goed?

En daar staat hij dan. Op de wielen. Wat een ander gezicht, zeker wanneer je jarenlang tegen een kale body aan hebt gekeken.

Wat mij opvalt is dat de auto aan de voorzijde hoog op de wielen staat (achter ook trouwens). De voorzijde naar beneden drukken om te vering te testen, roept bij mij vraagtekens op. Daar is nauwelijks beweging in te krijgen! De verstelbare Gabriel schokdempers waren op de stand

strak zouden zijn aangedraaid of toch de dempers op "firm".

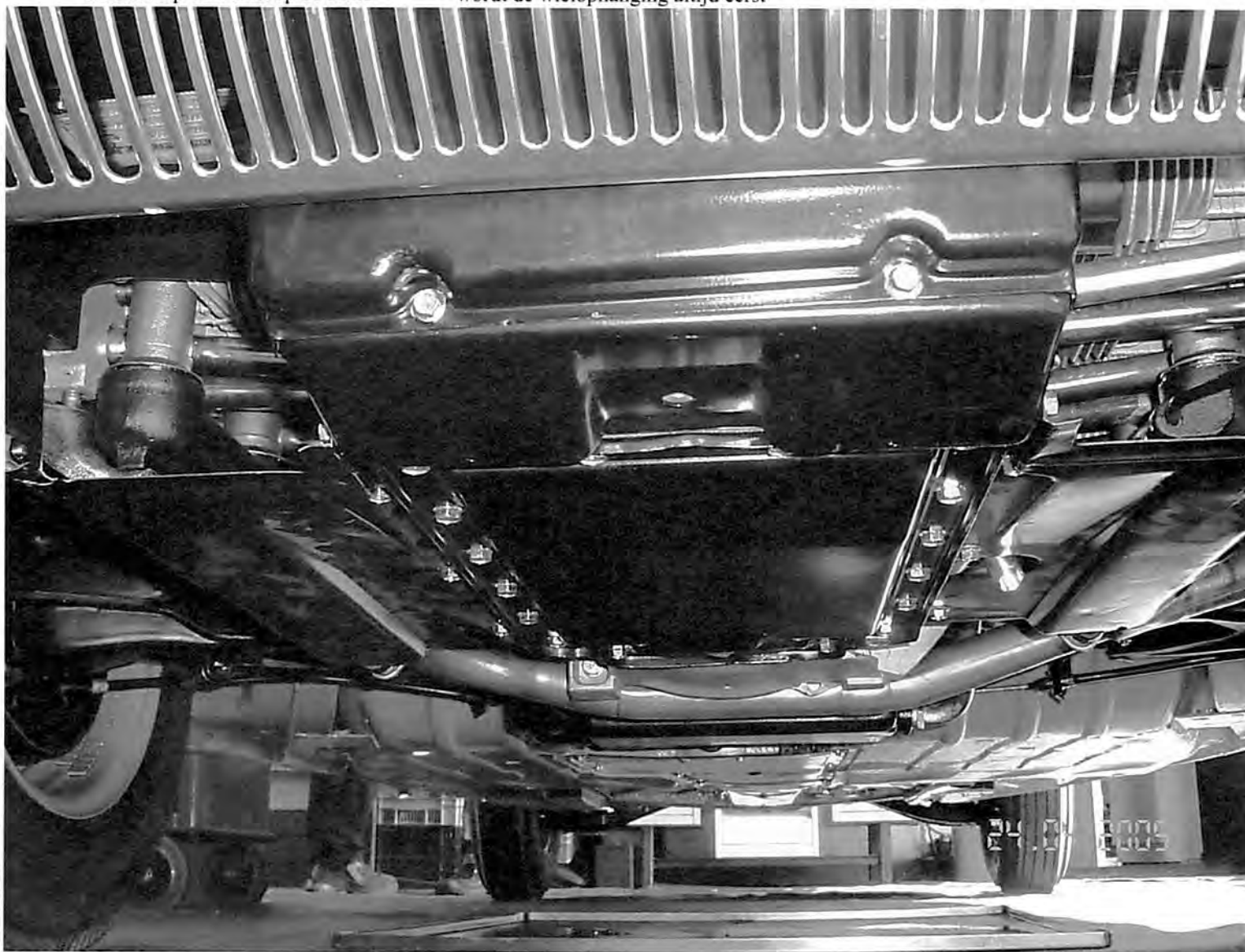
Hier komt de verklaring van Hans: "Het is een (ervarings)feit dat als oude schroefveren na jarenlange opsluiting ontspannen worden en zo enige jaren in die toestand blijven, door bv. een restauratie, langer zijn geworden. Worden zulke veren weer ingebouwd, dan zullen ze aanvankelijk niet de oorspronkelijke veereigenschappen hebben. Je gelooft het niet, maar dat is zo".

Hans was heel overtuigd: Daarom wordt de wielophanging altijd eerst

beschadiging van de ophangrubbers te voorkomen. Het inzakken kan nog worden versneld als je de wagen gaat belasten met ballastgewicht.

Om zijn bewering kracht bij te zetten, stelde Hans voor om de wagenhoogte op te meten en de meting op papier vast te leggen. Dan gaan we periodiek controleren of zijn stelling klopt. Daar ben ik het mee eens. Hoe dat verder afloopt, hoop ik te zijner tijd te berichten. Ik ben benieuwd.

Johan Doornbos



'soft' ingesteld.

"Ik zie dat je bedenkingen hebt", aldus Hans. "Ja, die heb ik. Waarom werkt die vering niet of nauwelijks? Die moet voor dit type auto heel soepel zijn", en ik verwijs Hans naar de originele Chevrolet commercial op film, die hij ooit van mij heeft gekregen. Mijn gedachten gaan naar de diverse bussen die mogelijk te

los-vast in elkaar gezet. Door de tijd zullen, door het wagengewicht, de veren inzakken. Door aanvullend montage van ruiten, deuren en overige gewichtsbepalende componenten, komen de veren in hun oorspronkelijke positie. *) Pas dan worden de verbindingen en draaipunten definitief aangehaald. Dit om - op basis van ervaring -

**) de horizontaalafstelling naar fabrieksgegevens zal veel later worden uitgevoerd.*

Dit artikel is een facet van een langdurig restauratieproject van een 1960 Corvair die wordt uitgevoerd bij Autoresauratiebedrijf Lensink & Kolstee



1. + 2. Augustus 2009

„Nostalgie & Charity“ heet de vierde uitgave van ‘Schloss Dyck Classic Days’ in Jüchen aan de Rijn, bij Neuss.

Altijd tijdens het eerste weekend van augustus luidt de kreet „Gentlemen...start your engines“.

Een onvermoeibare groep liefhebbers verzamelt dan weer de internationale klassieker scene naar het waterslot in de buurt van Düsseldorf.

De klassiekerdagen staan weer voor:

‘Jewels in the Park’

Internationaal Concours d’Élegance I het slotpark

• Racing Legends

Racende legendes op een omsloten circuit

• Groot oldtimertreffen

Klassiekers van/voor alle bezoekers

De ‘Classic Days’ willen met de „Racing Legends“ aan de piloten en voertuigen uit de vroege gloriejaren herinneren.

Startrecht hebben een uitgelezen voertuigen met racehistorie. Het publiek wordt voertuigen getoond van de wereld-racecircuits met



bekende coureurs en hedendaagse bezitters die erover kunnen vertellen.

Motorfietsen, met en zonder zijspan. Demonstratieronden op het 2,8 km lange circuit ...punctueel in gelijkmatigheidsritten.

60 uitgelezen pronkstukken met racehistorie gaan van start....

In het FIVA-A-Concours d’Élegance “Jewels in the Park” worden tijdens de ‘Classic Days’ jumeeltjes en kunstwerken van carrosserie-bouwkunst getoont.

Coachbuilding was de grote kunst van de carrosserie-makers uit de 20er, 30er en 40er jaren die naar wens van de klant en individuele ontwerpen een kunstwerk op wielen maakten. Modellen van legendarische merken, fascinerende verhalen en ongewone dimensies zullen het de jury en publiek moeilijk maken. 40 uitgelezen voertuigen uit internationale verzamelingen Zullen op het Orangerie-schiereiland te bewonderen zijn...

FIVA-Concours d’Élegance 2009 – „Jewels in the Park“

Demonstratieronden van fabrieks- en museum auto’s van bekende racers en zeldzame race- en rallyeauto’s.

In 2009 staat onze hoofdpartner Mercedes-Benz met “75 Jahre Silberpfeile“ hiervoor garant. Het was in 1934 tijdens het Eifelrennen, dat men besloot ‘s nachts de lak van de ‘Rennsportmonoposto’ te schuren, om ‘s anderendaags aan de nieuwe reglementen in de 750kg-klasse te kunnen voldoen. Het slot zelf, met zijn mooie binnenplaatsen, wordt nu het domein van vooroorlogse voertuigen met racehistorie. De binnenplaatsen worden dan tot ‘pitboxen’ omgedoopt. Uit veiligheidsoverweging wordt daar dan geen publiek voor de race’s toegelaten. Na afloop daarvan is iedereen van harte welkom om de bolides te bekijken. Het domein is met klassieke voertuigen direct te bereiken. Hedendaagse auto’s worden op grote parkeerplaatsen in de nabije omgeving gestald. Shuttlebussen zullen dan voor vervoer naar het domein zorgen. Muziek, picknickmogelijkheid en biertenten zorgen voor een aangepaste sfeer. Aangepaste kleding wordt gehonoreerd. Aparte plaatsen voor club treffens zijn weer mogelijk.

Picknicken rund ums Schloss wird weiter zelebriert, Musikprogramm sorgt auf den Wiesen vor der Torburg für Unterhaltung. Im Concours d’Elegance ist Flanieren angesagt. Alle Besucher sind eingeladen in zeitgenössischer Kleidung und mit dem eigenen Klassiker zum Schloss zu kommen. Das Miscanthus-Schilfgrasfeld in Schlossnähe steht in diesem Jahr komplett für die Besucher-Klassiker zur Verfügung. Auch Clubareale und Clubtreffen sind wieder geboten.

Ons seizoen met betrekking tot clubbijkomsten begint laat dit jaar. Hebben we in oktober het internationaal treffen in Sinsheim (óf Speyer), met dit evenement gaan we dus ook al naar Duitsland. Wij hebben het plan gevat om van dit evenement ook een meerdaags Corvair club-treffen te maken.



Dat wil dan zeggen, wij zullen dan zoeken naar een betaalbaar hotel in de naaste omgeving waar we de nacht van zaterdag op zondag kunnen doorbrengen om ‘s ochtends opnieuw naar het park te gaan en ons ook de zondag verrmaken. Daarvoor willen we wel zo spoedig mogelijk weten met hoeveel auto’s (en inzittenden) we kunnen inschrijven. Er hangt een kostenplaatje aan vast maar hoe hoog dat is weten we nog niet. In het volgende blad (juli) zullen we met definitieve plannen komen maar dan zal wel al bekend moeten zijn met hoeveelen we zijn aangezien dan alles reeds geregeld moet zijn. Voor diegenen die er vorig jaar in Apeldoorn niet bij waren is dit een aanrader aangezien men pretendeert dat dit evenement nóg uitgebreider is. Laat Ruud of Leon weten of je mee gaat!

HERE'S WHAT MAKES **the CORVAIR** REVOLUTIONARY



Short and sweet! Engine's in the rear—where it belongs in a compact car. With more weight on rear wheels, you get extra road-gripping traction for cornering and driving on ice, mud or snow. Also, by avoiding nose-heaviness of front-engine compact cars, Corvair handles easier, brakes better, rides smoother. Styling of both 4-door models is clean and uncluttered... as fresh and functional as modern architecture.

AIR COOLED

You never have to fuss with antifreeze. Turbo-Air 6 warms up quicker, with less wear on parts. Air-plane-type heater* goes to work almost instantly.
*Optional at extra cost.

Revolutionary Rear Engine

works small miracles with mileage. It's the world's first production 6 with the ultra-smooth power of horizontally opposed pistons.

Unpack Power Team

Engine, transmission and drive gears are neatly wrapped in one lightweight package. Takes less space, leaves you more.

UNIBUILT BODY BY FINNER

Body and frame are combined into a single rigidly constructed unit that reduces Corvair's weight, enlarges its passenger space.

Practically FLAT FLOOR



Corvair is America's only compact car with a virtually flat floor that gives you full 6-passenger comfort. For extra space, folding rear seat* conveniently makes room for 17.6 cu. ft. of cargo.
*Optional at extra cost.

TRUNK'S UP FRONT

Lots of luggage space under the hood, where it's convenient for groceries, packages.

NEARLY 3 FEET SHORTER

Corvair's almost 5 inches lower, 1,300 pounds lighter, too. Its compact size makes it a joy to jockey through traffic, a pleasure to park. No need for power assists.

4-Wheel Independent Suspension

Springs at each wheel cushion bumps independently of each other for a ride that rivals much costlier cars.



...and the most practical thing of all is Corvair's

LOW PRICE!

see it drive it

Corvair
BY CHEVROLET
the happiest driving compact car

AND THE HAPPIEST DRIVING COMPACT CAR you ever drove!



There's nothing like a new car—and no compact car like this de luxe Corvair 700

See your local authorized Chevrolet dealer

ON ITS WAY!
Corvair
NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

AMERICA'S ONLY CAR WITH A PRACTICALLY FLAT FLOOR (SO IT SEATS 6 WITH NEW LEG ROOM FOR ALL!).



COMING FRIDAY, OCT. 2

See it at your local authorized Chevrolet dealer's

Met een grote reeks advertenties werd gedurende het jaar 1959 het publiek op de voordelen van de toekomstige compacte Corvair geattendeerd. Vóór de presentatie waren dat losse advertenties zoals hierboven, waarvan de beeltenissen zorgvuldig waren gekozen. Maar na 2 oktober, toen de Corvair er eenmaal was, werd dit alles samengevat in één grotere advertentie. In enkele gevallen werden de afbeeldingen opnieuw gebruikt, maar meestal kwam er een tekstje met al dan niet een eenvoudiger afbeelding



Diegenen die een motorblok zoeken; California Corvairs heeft er nog een paar voor hen liggen Wel even reviseren! Foto: Frank Doornbos