

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 13e jaargang nr. 3 – juni 2010





SCHLOSS DYCK
Classic DAYS
TRIPS MEMORIAL

Schloss Dyck Classic Days
31 juli en 1 augustus

Vorig jaar was het een groot succes. Ondanks dat we maar met vier deelnemers waren, ondanks dat het de tweede dag regende en ondanks dat ons hotelletje op een dertig kilometer van het gebeuren verwijderd lag.

We hadden een leuk weekend waarin er veel gebeurde en veel te zien was. Dat willen we dit jaar nog eens over doen, en wie weet dat er nog wel een aantal keren zullen volgen.

We hebben het hier over de uitstap naar "Schloss Dyck Classic Days" in Juchen in het Duitse Ruhrgebied op circa 30 km van de nederlandse grens bij Venlo of Roermond. Het is daar twee dagen feest voor iedereen. Porsche pakt uit met een deel van het museum in Stuttgart, Audi komt met een aantal vooroorlogse 'Auto Union Rennwagen', en als bijna letterlijk klap op de vuurpijl is er een Opel met raketaandrijving. Dit zijn nog maar een paar aspecten die er dit jaar komen. Maar er is veel meer, van eenvoudige kever tot protserige Amerikanen, van de (pot)sierlijke



Messerschmidt tot een elegante Delage. Maar ook motorfietsen, vliegtuigen die overvliegen en alles wat klassiek te noemen is in een romantische omgeving van het mooie kasteel. En zijn er nu mensen die al dat technische moois wel gezien hebben dan kunnen de tuinen en de

kassen (met winkel) nog altijd bezocht worden. Veel, heel veel zeldzame klassiekers die je normaal alleen in musea ziet.

En er wordt ook geraced! Op een afgesloten parcours worden de oude pk's serieus losgelaten op het asfalt



in verschillende klassen. Voor de inwendige mens hoeft je echt geen brood mee te nemen. Tegen redelijke prijzen staan er overal op het terrein stalletjes waar een hapje genomen kan worden en grotere tenten waar je van een volwaardige maaltijd kan genieten. Her en der zijn er koffiebars en ijsstalletjes, alles in klassieke sferen. Wij hadden gedacht dit weekend op dezelfde leest te schoeien als we vorig jaar hebben gedaan. Toen was alles nieuw maar die ervaring



leerde ons dat het nog niet zo verkeerd was.

We moeten wel wat rijden naar het plaatsje Wassenberg omdat alle hotels in de directe omgeving geheid volgeboekt zijn. Dit is een mega evenement.

We zullen gauw genoeg moeten

weten of je mee gaat want het hotel zal op tijd besproken moeten worden. Stuur ons (Ruud of Leon) een mailtje en meld ook het aantal personen dat je mee denkt te brengen. Natuurlijk is het ook mogelijk dat je alleen de eerste dag komt. Laat dat ook aan ons weten zodat je je bij ons kunt aansluiten. En... op de parkeerplaatsen alleen al kijk je je ogen uit!



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 14, juni 2010

Van de redactie.

Het is weer volop zomer. Dus komen er weer allerlei activiteiten naar buiten. En daar berichten we over. Jammer genoeg krijgen we daarover lang niet altijd wat te zien of te lezen. Daarom doen we ook weer in deze editie verslag wat we zoal zelf de laatste dagen ervaren hebben. En dat was deze keer nu niet eens een autotreffen. Maar toch deed er een Corvair mee. Wat dat was lees je verder in deze editie.

Verder vragen we jullie aandacht voor deelneming aan het festijn op "Schloss Dyck". Vorig jaar zijn we daar twee dagen met een kleine delegatie geweest. Maar dat evenement was dan wel mega groot. Dus laat weten of je meegaat, dan reserveren we een kamer voor je.

Ondanks een verzoek hebben we geen officiële aanmelding ontvangen om een advertentie te plaatsen. Toch zagen we op 'Marktplaats' de wagen van Robert Stiegelis te koop staan. Er heeft zich ook nog niemand gemeld om deze pagina te behartigen. Dus (nog) geen advertentiepagina.

Op de centerfold van de vorige editie stond dat de wagen van vader Keers uit 1968 was. De oplettende kijker/lezer zag natuurlijk meteen dat dit een Early was, uit 1964 om precies te zijn. En dan nog een Spyder ook!

In de volgende editie hopen we weer een uitvoerig verslag van de conventie te lezen. Deze keer vind die plaats in Cedar Rapids in Iowa. Jullie voorzitter zal er niet bij zijn, maar de penningmeester wel. Dus is onze club toch zowat elk jaar

vertegenwoordigd. Dat kunnen de andere Europese clubs niet zeggen. Voor de rest is het vij kalm aan het Corvair 'front'. Ieder zal wel zijn eigen ritje rijden en gezamenlijk gaan we binnenkort weer op pad. Om je daar alvast warm voor te maken vind je enige informatie-pagina's in dit blad. Wil je meer, dan kun je alvast opwarmen voor een reis naar Cuba. Daar zijn ook nog Corvairs waar te

nemen naast allerlei ander oud spul. Veel lees- en kijkplezier.

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

Van de voorzitter

We hebben weer twee nieuwe leden kunnen bijschrijven. En één alweer uit België. Hij zoekt meteen een spaakwieldeksel voor zijn '64 Monza cvt. Wie er een over heeft mag het ons melden.

Verder willen het even hebben over de in duigen gevallen bijeenkomst in Culemborg. Aangzien er slechts één aanmelding bij ons binnenkwam, hebben we dit als Corvair treffen geschrappt. Dat hebben we op het laatste moment gedaan via onze communicatiepagina op Facebook. Niet iedereen zal dat gezien hebben, en misschien zonder melding er toch op de gok naar toe gegaan zijn. Het is aan te raden om in zulke gevallen eerst facebook te raadplegen, daar zijn de laatste gegevens over onze club te lezen

En de voorzitter had er ook zijn hoofd niet naar staan om een kleine 400 km te gaan rijden en er verder slechts een clublid te ontmoeten. De penningmeester was zowieso verhinderd. Dus

nogamaals het verzoek: meld je aan bij voorzitter of penningmeester voor elke bijeenkomst die je wil bijwonen dan weet je zeker dat je ons ontmoet!

This will be **THE Catalog** until 2013

Includes → All our **NEW** parts, **FITS**, many improvements and updates.

Over 6 solid months updates in the making!
updates on 80% of parts!

Over 670 pages
1900 photos
1100 sketches

Over 500 exploded diagrams
15.000 parts listed
11.000 index entries

M-O-R-E
Clark Multi Kit choices

You need THIS Catalog!

► **HOW TO GET ONE?**
Rush Order - JUST THE CATALOG order over the internet or by any of our regular methods
\$6.00 USA, \$8.00 Canada Foreign contact US

WITH a PARTS ORDER - order CAT-O \$4.00 3 Libs.

Clark's Corvair Parts, Inc.
400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, Ma. 01370
413-626-9776 www.corvair.com



Van de penningmeester

De betalingen voor het lidmaatschap zijn onder controle. Leden die op dit moment nog niet aan hun verplichtingen hebben voldaan, zullen de komende clubbladen niet meer op de mat vinden!

Het aantal Belgische leden heeft versterking gekregen. Er heeft zich weer een lid gemeld, Romain Coenen uit Rotem. Eigenaar van een Corvair Monza uit 1964, cvt.

In dit clubblad alvast een uitnodiging voor de rit van onze Corvairclub in september. We hopen op veel (tijdige) aanmeldingen!

Op 19 juni reis ik naar Amerika, Cedar Rapids, alwaar ik de Internationale Corsa Convention zal bezoeken. Moet een leuke happening worden, "50 Years, a celebration". Ik zal proberen veel foto's en leesvoer te maken voor ons clubblad.

Corvair

Ultra Van

Het begint hoog zomer te worden (officieel pas op 21 juni), maar we hebben toch al een paar warme dagen gehad. Nu gaan onze gedachten uit naar de vakanties. Voor sommigen is dat een een paar weken aan zee met een tent, voor anderen weer een reis naar Spanje met een luxe kampeerwagen. Nu is het fenomeen kampeerwagen niet iets van de laatste decennia. In de Verenigde Staten bestaan die dingen al van voor de tweede wereldoorlog. Maar vooral meteen daarna maakten de 'Mobilhomes' een grote opmars op de Amerikaanse wegen. Dat dit te wijten is aan de enorme afstanden is begrijpelijk. Henry Ford, Thomas Edison, Harvey Firestone en John Burroughs kampeerden al vanaf hun vroege jeugd in mobilhomes.



David G. Peterson

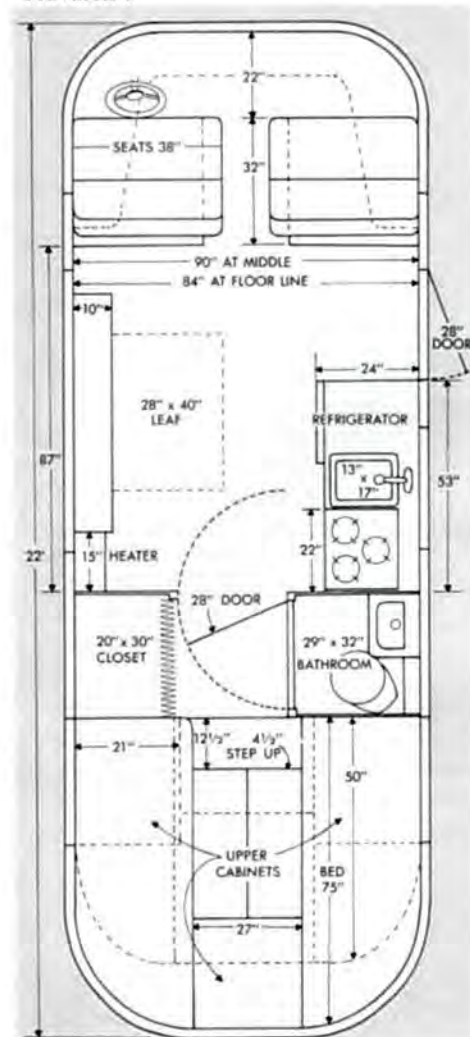
De vakantiegangers die het met een kleine beurs moesten doen hadden een afneembare kampeerunit voor de 'pickup truck'. Deze dingen bestaan overigens nog steeds. Maar ze zijn, zeker naar Amerikaanse maatstaven, erg klein. Meer in de smaak lagen de grotere 'bussen' en caravans waar dan ook maar meteen alles ingebouwd werd wat een doorsnee Amerikaan zoal nodig heeft in de dagelijks leven. Momenteel zijn het gigantische autobussen die ook nog eens uitschuifbare zijwanden hebben teneinde het comfort van de 'kampeerder' te vergroten. Er achter hebben ze dan meestal een

personenauto hangen om zich te kunnen verplaatsen in een drukker omgeving want dat men met die giganten in een stad behoorlijk moet manoeuvreren lijkt geen twijfel. Begin jaren zestig was het een, van origine, vliegtuigontwerper bij Beech en Boeing in Californië, Dave Peterson, die brood zag in een 'mobilhome' dat ruim van opzet moest zijn, maar tevens ook een laag gewicht moest hebben. Ook moest men hem in de winter kunnen gebruiken, dus een goede isolatie was noodzakelijk. Peterson kwam op dit idee omdat hij op vakantie ook zijn boot wilde meenemen. En twee trailers achter zijn auto was een beetje ongemakkelijk. Dit ofschoon we dat toch ook al hebben gezien in de VS.

Peterson kwam in eerste instantie op het idee om voor eigen gebruik zijn caravan te motoriseren. Met dat idee ontwierp hij de motor achterin de wagen onder het bed en een vlakke vloer. De aandrijfmotor van de toen juist uitgekomen Corvair was een ideale basis voor zijn ontwerp. Hij huurde een garage in het najaar van 1960 en begon te bouwen. Vier maanden later was de "GoHome" zoals de eerste Corvair kampeerwagens genaamd waren, klaar met een 80pk motor van de dan één jaar oude Corvair. Maar gauw genoeg werd hij gevraagd er meer te bouwen en adverteerde er later mee voor een prijs die onder de 7000 dollar lag. Dat was goekoop in die tijd voor een kampeerwagen. Geheel van aluminium woog de wagen 'droog' 3420 pounds, maar er kon meer bij, afhankelijk van welke gemakken men wilde zijn voorzien. Hij had 14 inch wielen met

goedkope banden die makkelijk te wisselen waren en brandstofverbruik lag verrassend laag t.o.v. de concurrentie.

Peterson bouwde er 15 stuks van en verkocht toen het gehele concept aan de Prescolite Corporation die de wagen aanbood in elf configuraties. Dit bedrijf bouwde slechts 8 stuks per verkocht die onder de naam 'Travalon'.

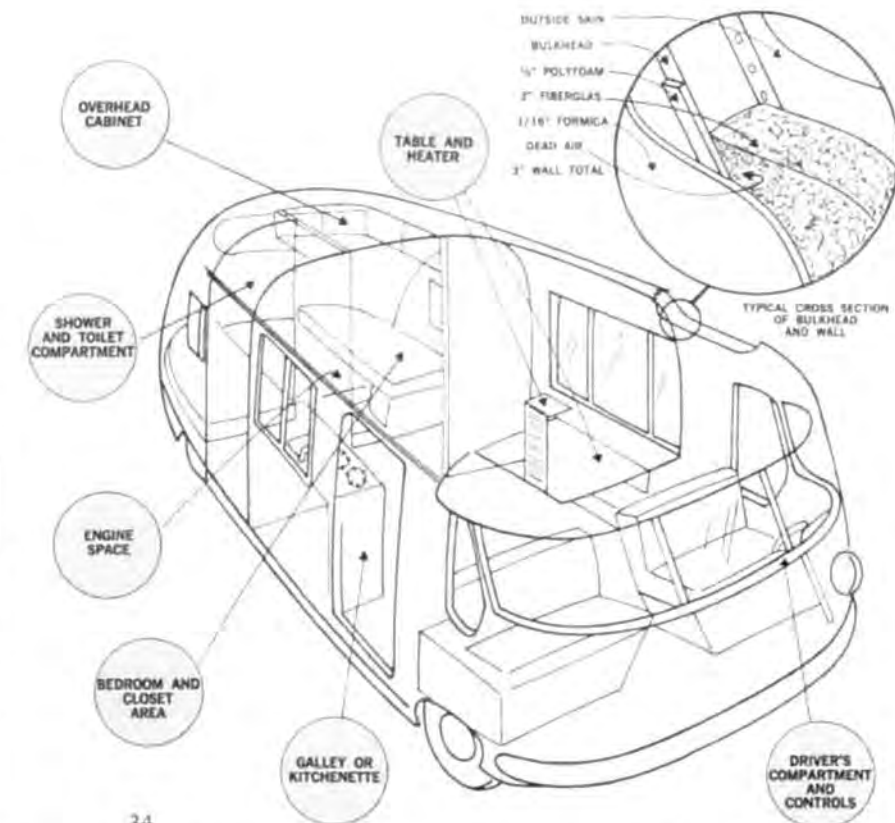


In 1964 kreeg een uitgever uit Hutchinson Kansas, John Tilotson de wagen in het vizier en zag er brood in. Hij onderhandelde over de rechten die nog altijd bij Peterson lagen. Het nieuw opgezette bedrijf, Ultra geheten ging de wagens maken en naam een onafgewerkte voorraad van Prescolite uit Californie over. Er werd een heuse productielijn



opgezet in een grote loods en eind 1966 rolden de eerste 'mobilhomes' van de band in een serie van 8 stuks per maand. De basisprijs was omhoog gegaan naar iets minder dan 9000 dollar.

De dan UltraVan geheten woomobiel had/heeft een volledige aluminium kooiconstructie zonder chassis als een vliegtuig dat het geheel stijf genoeg maakt. De dan beschikbare 110 en 140 pk motoren maakten de wagen iets sneller. De camper werd uitsluitend



2.1

geleverd met een Powerglide automatische gangwissel die met het blok onder een enorm bed van bijna 2 meter in het vierkant achter in de wagen ligt.

Met een gemiddelde voorraad brandstof, water, voeding en twee personen weegt hij nog altijd onder de 500 pounds en kan daarmee gemakkelijk een kruissnelheid aan van 50 à 55 mijl per uur.

In 1966 verzamelden zich een aantal Californische Ultravan eigenaren in een club onder leiding van Ernie Newhouse van Newhouse Automotive Industries. Deze toegewijde en hechte vrienden werden zulke specialisten op het gebied van deze wagen dat de fabriek hen vroeg een nieuwe gebruiks- en service manual te schrijven. Dat resulteerde in een 50 pagina's dik boekwerk dat het 16 bladzijde originele moest vervangen. De Ultra Van Motor Coach Club (UVMCC) stond hier echter niet bij stil. Len en Edy Ryerson publiceerden in 1978 de vijf centimeter (!) en 558 pagina's dikke Ultra Van bijbel. Een 'must' voor elke eigenaar waarin elk aspect, hoe klein ook, behandeld wordt.

In 1968 bereikte de prijs van de Utra Van de 10.000 dollar grens en dat was hoger dan de concurrerende

merken op de markt brachten. Mede door de geruchten dat de Corvaire op zijn retour was werd in 1969 de productie met Corvaire motoren beëindigd. Er waren toen 305 Ultra Vans gebouwd in Kansas en in totaal 330, allen met een Corvaire aandrijving. De fabriek schakelde over op krachtiger Corvette motoren waarvan er 47 werden verkocht.

In 1970 werden er een aantal 'mobilhomes' te gebouwd met andere krachtbronnen als Oldsmobile Toronado, Ford motoren, zowel in het front als achterin geplaatst maar niet meer dan 30 stuks in verschillende configuraties verlieten onder de naam 'Tiara' de inmiddels omgedoopte Belco fabriek. Ook Peterson experimenteerde begin 70er jaren nog met een voorin geplaatste V8 van Oldsmobile maar de unieke Corvaire Ultra Van was toen al lang historie.....





CuVair

Cuba, er wordt veel geschreven en gesproken over een van de laatste socialistische staten. Wat dan aantrekt is om het leven in een dergelijke staat eens te ervaren, zeker nu deze staten dreigen af te brokkelen. Het oorspronkelijke plan was overigens om naar Miami, Florida te gaan dat slechts 80 kilometer noordelijk gelegen is, maar gezien de forse hotelprijzen leek ons Cuba een goed alternatief. We boekten via een bekende nederlandse reisorganisatie voor een prijs waar je nog geen vliegticket naar Miami kunt kopen. We zouden gaan



van 23 maart tot 4 april, bijna twee weken dus. De vlucht was uitstekend verzorgd, zelf zorgden we voor de transfer vanaf het vliegweld in Havana naar ons hotel, een dikke 100 kilometer oostelijk. Die rit deden we in een gloednieuwe bus van chinese makelij. De locatie waar we verbleven heet Varadero, een schiereiland in de grillige kuststrook aan de noordelijke kant van het grote eiland. Dit is met zijn mooie witte zandstranden het mooiste gebied van Cuba en tevens de kassa van het land omdat hier de meeste harde buitenlandse valuta's binnenkomen. De hele kuststrook is volgebouwd met vakantieresorts met vier of vijf sterrenhotels, maar dan wel volgens cubaanse normen. Wij hadden nog nooit een reis op een dergelijke manier geboekt; veelal doen we separaat een vlucht

en hotels boeken, of alleen een vliegticket. Na verloop van tijd werd ons duidelijk hoe het een en ander daar werkt.

Alles is verzorgd, eten en drinken middels een polsbandje. Feitelijk hoefde je niet van de locatie af als je het hotelzwembad zag. Veel bezoekers deden dat dan ook niet. En als je dan toch eens weg wilde dan was er een prachtig strand.

Maar wij wilden meer zien van het eiland en zeker gezien haar faam op het gebied van de grote aantallen historische auto's, meest van Amerikaanse makelij. Het leek ons zeer de moeite waard. In 1961, na de komst van Fidel Castro die in 1959 de decadente regering van Batista verdreven had, werd er door de toenmalige VS president Eisenhower een handelsboycot ingesteld nadat Castro zich steeds meer tot de communistische staten begon te richten. Dat betekende dat er geen producten uit de VS en later ook andere westerse staten het land binnen kwamen. Daarop nationaliseerde Castro alle



buitenlandse bedrijven uit de staten die deze maatregel steunden. Ook mochten er geen Amerikanen meer naar Cuba reizen. Dat is nog tot op de dag van vandaag zo. Tot mijn verbazing sprak ik met Amerikanen die via Mexico naar Cuba gereisd waren. Uit geen enkel document mocht blijken dat zij daar geweest waren op straffe van een flinke geldboete en/of gevangenisstraf.

Nu de meeste communistische staten zijn opgeheven zoals bijv. Oost Duitsland en Rusland, verliest Cuba naast bondgenoten ook aanvoer van buitenlandse producten die het zelf niet heeft of niet





kan maken. Kortom, Cuba verkeert in een sterk geïsoleerde positie en dat is overal merkbaar. Een beetje support komt momenteel uit Mexico, Canada en China. Voedsel is schaars en wordt gedistribueerd onder de hotels. Letterlijk; de restjes zijn voor het gewone volk! Avocado's en mais, de lokale producten heb ik bij uitzondering gezien. Eenmaal per jaar één stukje rundvlees en dat allemaal middels een bonnenboekje!



We hebben verschillende steden bezocht zoals Matanza, Cadena en Havana en hebben veel kunnen zien en spreken met de lokale bevolking. Dat is overigens ook niet is toegestaan laat staan thuis ontvangen behalve de huizen die hiervoor een vergunning hebben. Maar dit is een artikel voor een autoclubblad dus terug naar de bron.:

De boycot dateert dus van 1 januari 1961, de eerste Corvairs reden toen al rond en dus ook in Cuba. Vele klassiekers heb ik zien rijden, bijna alle in een verschrikkelijk slechte staat. Een enkeling ziet er nog redelijk goed uit. Het motto is daar ook "Niet mooi, maar rijden!". Het is wel prachtig om te zien hoe men alles rijdend en draaiend weet te houden. Het grootste deel van het oude wagenpark is Amerikaans van oorsprong en onderdelen worden dus sedert 1961 al niet meer geleverd. Er rijden ook veel Lada's, (Polsky-) Fiats en Skoda's rond. Een verdwaalde Simca, Alfa of Mercedes kom je ook tegen en hier en daar een Opel, Peugeot of wat Engels spul. Ten aanzien van de Corvairs die ik rijdend gezien heb, blijken die alle gemodificeerd te zijn. Niet meer met een motor achter maar een waterkoeler voorin. De ronde koplampen zijn vervangen door de vierkante van een Lada, dat geldt trouwens ook vaak voor de achterlichten. Bij een



witte Corvair zag ik zelfs dat de luchtsleuven in de achterklep dicht gemaakt waren. Vreemd genoeg is het dashboard Europees met een kilometeraanduiding, in plaats van mijlen. Ik ben nog twee keer teruggegaan om de eigenaar te spreken om eens onder de kap te kunnen kijken. Maar dat is helaas niet gelukt. Temeer daar ik erg nieuwsgierig was naar de VIN-codeplaatjes in de deurstijl en in de



Twee Earlies, Detroit-Windsor Tunnel, Ontario, Canada, jaren '60
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman





motorruimte waaruit de herkomst te herleiden zou zijn.

Achter een hekwerk in Cadena zag ik een Corvaair waar nog volop aan gewerkt werd. Ook hier was weer plaats gemaakt voor een radiator met grille en de vierkante koplampen in het voorfront.

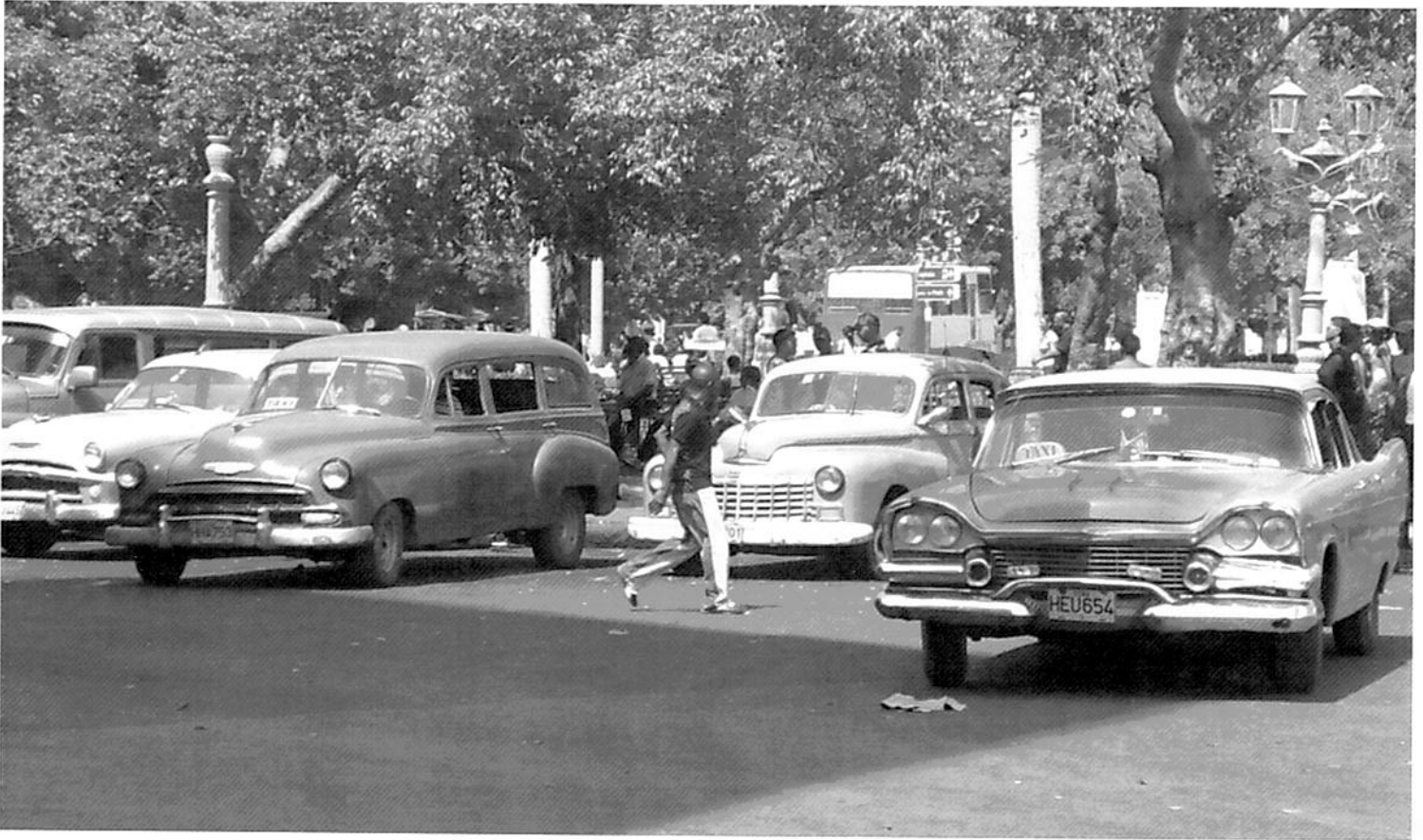
De blauwe Corvaair waarvan ik de meeste foto's heb gemaakt trof ik in Havana vlak bij ons verblijf aldaar. Havana is in mijn ogen één grote krottenwijk, los van enkele toeristische locaties waar e.e.a. opgeknapt is. Uiteraard rijk aan zijn dans, muziek en rum voor de liefhebbers. De mensen die ik sprak zouden graag weg willen en hadden behoeften aan de meest elementaire basisbehoeften zoals zeep,



scheermiddelen, rijst en olie.

Achter het 'Capitolo' in het centrum van de stad, (een kopie van het Amerikaanse Capitool) is een terrein waar prachtige oude locomotieven staan opgesteld. Zij zouden, na een herstel, zo kunnen meedraaien in een Amerikaanse westernfilm.





De woningen en andere gebouwen in de straten van de stad zijn prachtig uit de koloniale tijd, maar in een rampzalige staat. Ze zijn volledig op en uitgewoond en veelal overbevolkt.

Terug naar de blauwe Corvair; deze heeft zelfs de tankopening in het achterscherm. Op de foto is goed te zien hoe een en ander is aangepast om de motor voorin te kunnen plaatsen. Het interieur is een samenraapsel van diverse auto's. Met name de middenkonsolie geeft een bijzonder aanblik. Ik hoop dat de foto's een goed beeld geven van wat ik gezien heb, nooit eerder had ik dit gezien, laat staan in deze aantallen.

Ten aanzien van de weergave van mijn ervaringen in Cuba wil ik niemand die hier andere opvattingen of ervaringen over heeft voor het hoofd stoten, dit zijn mijn waarnemingen en mijn weergave. Het weer is er prachtig, zee en stranden absoluut mooi en de rum is er heerlijk en betaalbaar!

'Astra la proxima Corvairs in Colombia ???'

Mike Cramer.



Meer foto's van Mike's verslag zijn te zien op de omslag en binnenkant omslag.



Geloven in je product.

Auto's met achterwiel-aandrijving leveren veelal spectaculaire beelden op als je denkt aan rally's en autocross. Diverse oude Opels, Volvo's en Fords zijn daarbij favoriet. Hoewel voorwielaandrijving tegenwoordig veruit de overhand heeft, is het oude concept nog steeds geliefd bij echte rijders. Bij BMW bijvoorbeeld. Dat merk en ook diverse andere sportieve exoten, voorzien daarmee in een behoefte onder de autominnende consument. Een combinatie van achterwiel-aandrijving en soepele vering heeft ook iets wat de aandacht trekt. Bij de Amerikaanse filmindustrie bijvoorbeeld. Denk bv. eens aan de

achtervolgsscènes met die typische 70er jaren, Amerikaanse auto's. Net zoals Nederland in het buitenland nog steeds met klompen en molens wordt geassocieerd, worden deze auto's verbonden met dweilen, slechte wegligging en spektakel. Het zij zo.

Van sommige imago's kun je moeilijk van afkomen. Is de Corvaire dan favoriet in films? Mij niet bekend. Onze auto's behoren meer tot de groep achterwielaandrijvers met de motor achterin, zoals de Renault Dauphine, Kever, Hilman Imp en Fiat 600. Een heel on-Amerikaans concept dus. Zoals bekend wilde Chevrolet met de Corvaire de Kever verslaan, zowel technisch als commercieel. Om de Corvaire aan de man te brengen trok Chevrolet diverse commerciële registers open.

Een voorbeeld daarvan is een commerciële filmact van de sprong door de lucht tussen twee hellingen. Door zijn bijzondere wielophanging

rondom leverde dat spectaculaire fotomomenten op. Kijk maar naar de bijgevoegde beelden.

Op het moment van de helling oprijden worden de voorwielen maximaal ingedrukt, vervolgens komt de auto vrij in de lucht; met maximale wieluitslag, vooral die van de achterwielen. En kijk dan eens hoe die auto weer op de grond komt! De achterzijde zakt maxi-maal door tot aan zijn aanslag! Mooi om te zien niet?

Daarna wordt de beweging her-haald zij het in een wat afgezwakte vorm. Welke auto doet dat na?

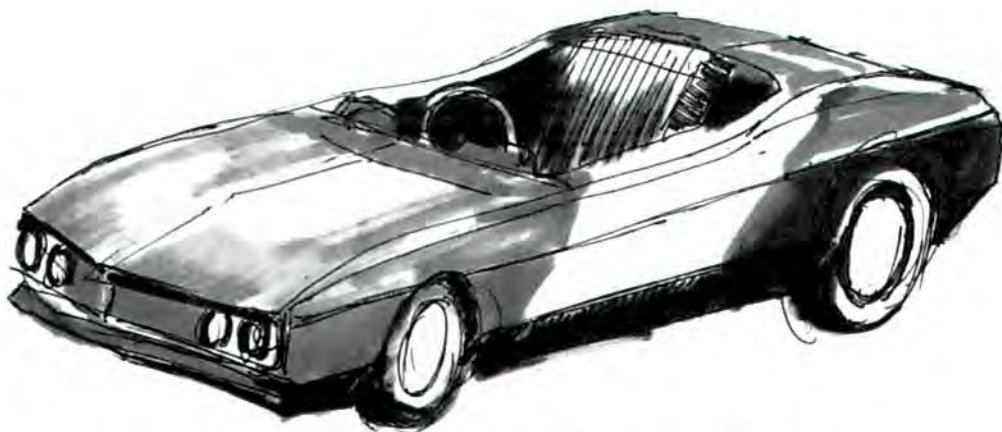
Wat zullen er krachten zijn uitgeoefend op de carrosserie en het mechaniek! Niet voor te stellen. Chevrolet geloofde in het ontwerp en zijn kwaliteit en wilde daarmee de consument overtuigen. Helaas, zoals alom bekend, kreeg dit type de aandacht van iemand die dacht aan zijn carrière....■

JD



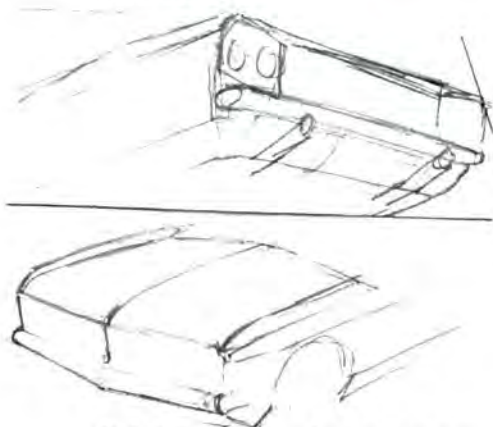
Corvaair zeepkist

Het was afgelopen winter met de voorbereidingen op het carnaval dat ik hoorde dat vorige zomer lokaal een zeepkistenrace georganiseerd was. "Dat was nog eens iets voor jou en je club" kreeg ik te horen. "Welja, waar-om ook niet, da's altijd leuk" zei ik, en daar bleef het bij.



leuk worden. Maar volloepig niets ermee gedaan. Toen de datum van de 13^e juni begon te naderen toch maar eens het initiatief genomen ergens aan te beginnen. Het zou natuurlijk een Corvaair moeten worden. Een paar schetsjes gemaakt hoe het makkelijkst een model Corvaair te maken; eerste of tweede generatie? Het 'early model' viel al gauw af vanwege de vele rondingen in de body. Toen schoot me een 'autocross'-wagen te binnen die ik op onze eerste conventie in Flagstaff had gezien. Daar had ik nog wel een foto van, maar ik kon hem ook zo wel voor mijn geest halen. Er werd begonnen met wat losse onderdelen te buigen, knippen en kloppen. Die werden dan aan elkaar gelast. Zo werkte dat overzichtelijk en op beperkte schaal vanwege de plaats. Toen het voor- en achterstevan klaar was, liet ik de zijkanten bij een plaatwerkbedrijf 'zetten' om de mooie strakke lijnen in de flanken te krijgen. Per abuis werd er dikker staalplaat genomen, waar ik achteraf niet rouwig om was vanwege de stijfheid. Enfin, het was nog maar anderhalve week voor de happening.

Dus in de avonduren en het weekend goed door gewerkt. Eerst het frame aanpassen, de vooras was 20cm breder dan de achteras. Die werd dus ingekort. Dan uit de stuurinrichting zoveel mogelijk speling weghalen en het stuur verlagen en een kleiner erin. De zeer directe besturing met een heugel, zorgt ervoor dat met een kleine beweging je al een flinke smak naar links of rechts maakt met wat snelheid. Toen de besturing engszins te hante-

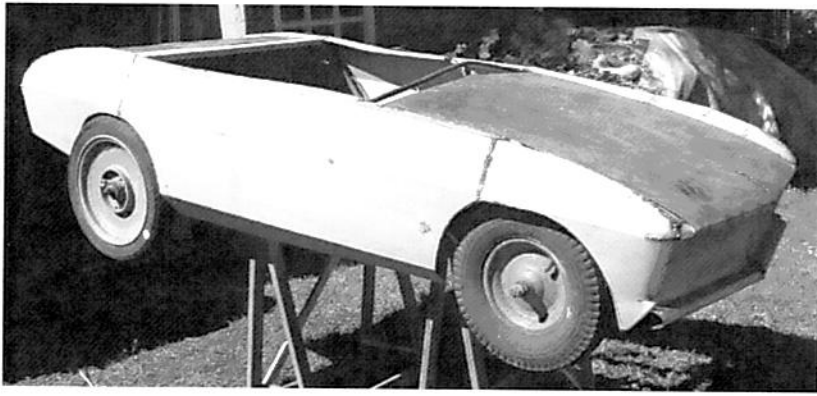


Enkele weken later kwam ik er toevallig bij uit dat een boer zijn erf en schuren opruimde. Bij een hoop schroot stond een eigenbouw skelter met een bromfiets motortje erop. Meteen gingen mijn gedachten enkele weken terug naar die zeepkistenrace. Dit zou een goede basis zijn, en nam het ding mee voor 2 tientjes. Ik kreeg er nog een paar balen hooi bij ook! Op mijn aanhanwagen geladen en thuis neergezet, wachtend op hetgeen er komen ging. Zou het ervan komen? Enkele dagen later lokaal eens geïnformeerd of er belangstelling was voor een team. Ja dat was er, het kon



ren viel, de remmen aangepakt. Die werkte met houtblokken achter de achterwielen en zat in de weg voor mijn carrosserie. Dus die aan de voorkant van de achterwielen geplaatst. Maar ze remden daar nauwelijks. Dus de blokken aangepast en de overbrenging van het pedaal groter gemaakt. Toen ging het goed. Daarna de deels aaneengelaste carrosserie-delen op het frame geplaatst en verder aangepast. De laatset dagen ook gezocht naar 'piloten' maar niemand voelde zich geroepen om te 'racen'. Dan er maar zelf in kruipen. Inmiddels was de 'werkplaats' naar buiten verhuisd, en als het regende kon er niet veel gedaan worden. De tijd begon te dringen! Dus hulp ingeroepen. Want er was nog veel te doen en elke dag werd er wel wat in het plan veranderd. Maar de basis van de 'late model' Corvaair zonder voorruit bleef onveranderd. De spoiler en het achterstuk onder de bumper moest maar wachten tot het laats, als het er nog van kwam. Nu dan de de laatset dag voor het evenement eens naar het bepaalde 'circuit' gegaan en daar een





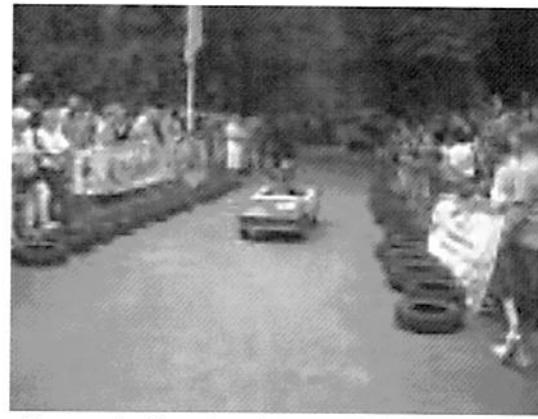
komen
publiek
kreeg
volop
sensatie te
zien. Want
het ging
nog vaker
bijna mis.
Toen was

proefrit gemaakt. Wij waren niet de enigen! Het wagentje liep best wel hard, maar er lagen dan ook nog geen chicane's in de baan. Er werd me verteld dat er vehikels waren die wel met 70 km de berg af kwamen razen. Daarna nog gauw wat verf kopen. Dat werden spuitbussen met acrylaatverf, die droogt al bijna in de bus.

En er moest nog wat belettering op komen, alles de laatste dag, of liever gezegd, laatste nacht.

Op de morgen van het spektakel kwam broerlief nog met het idee om er een vloertje in te maken. Dat was wel zo veilig. Als je toevallig met je voeten de grond zou raken zouden de botbreuken niet te tellen zijn geweest! Toen de hele handel op een (geleende) aanhangwagen geladen en richting 'Kollenberg'. Daar stond men al in de rij om de eerste oefenrit te maken. Ik kon meteen aanschuiven want we waren al aan de late kant. Vanaf 13 uur zouden de echte races beginnen. Bij de derde deelnemer ging het al goed mis en kwam er een ambulance aan te pas. Maar het opge-

ik aan de beurt. Ternaauwernood kon ik door de chi-cane's en met meer geluk dan vader-landsliefde kwam ik heel aan de eindmeet. Dat was effe wat anders dan gisteren! Bij de volgende rit dan toch maar wat meer remmen! Inmiddels wat bekenden getroffen die mijn escapades en die van de andere deelnemers op de voet volgden. Ook de tijden. Die lagen tussen de 14,5 seconden voor de allersnelste drie-wieler tot 44 voor een meer ludiek team. Oud clublid, Paul Hilkens had erop gelet en met de tweede manche kwam ik beneden in 19,56 seconden. Niet slecht. Slecht één keer had ik de autobanden geraakt die het circuit afbakenden. Later hoorde ik dat ik wel degelijk een stukje op twee wielen gereden had. Dat merk je zelf niet want het gaat alles zo snel. Bij de derde manche heb ik nog een betere tijd gemaakt; 19.32. Ik werd dan ook aangeduwd door Pierre! Maar dat was toch niet genoeg om in de prijzen te vallen. Voor, tijdens en na de races met de prijsuitreiking werd er volop



feest gevierd op de weide naast het circuit. We zijn daar nog een tijdje blijven hangen alvorens onze kist weer naar boven te duwen en naar huis te gaan. Bij de auto aangekomen, was de aanhangwagen weg..... Algemene deceptie na zo'n leuke dag. Een andere aanhangwagen gehaald en in plaats van naar huis, naar het politiebureau.....

Leon janssen



Omdat dit artikel de dag na het evenement al gemaakt is, zijn er (nog) geen goede foto's. Deze spaarzame opnamen heb ik dan ook van het net geplukt. Indien er wel nog goede foto's komen, worden die in het volgend blad gepubliceerd. Links de aanhangwagen die ons gestolen werd. Als je die ergens opvalt, laat het weten. Kenmerken: 4 sleufgaten in de wielen, driehoekjes op de schermen en langszijronde reflectors.



Uitnodiging Corvair-treffen 2010



Dit jaar gaan we op **zaterdag 4 september** voor zoveel mogelijk Corvairleden een treffen in het hoge noorden organiseren.

Tijdens een uitgebreide rit brengen we een bezoek aan het Rambler-AMC-Corvair museum van Klaas van Dijk in Berlikum, waar we ook de lunch gaan gebruiken.

Daarna rijden we tijdens de terugreis via Gaya Indonesia over de Zeedijk en brengen een bezoek aan het museumdorp Allingawier.

Voor leden die op een behoorlijke afstand van dit treffen wonen, is het aan te raden om al vrijdagmiddag 3 september in Koudum aan te komen.

Zaterdagochtend bijtijds rijden we vanaf de parkeerplaats van hotel GalamaDammen een mooie en leuke rit.

Zondag na het ontbijt en de koffie met napraten kan de thuisreis worden aangevangen....

Bijgaand logeeraccommodatie-tips:

Camping de Kuilart in Koudum, met trekkersappartementen en kampeermogelijkheid.

Trekkersappartement, €41,00 2 pers. Tel. 0514-522221.

Hotel GalamaDammen in Koudum, €98,00 incl. ontbijt, 2 pers. Tel. 0514-521346.

De camping en het hotel liggen zeer dicht bij elkaar

Het is de bedoeling dat leden die dit weekend meerijden, zelf hun overnachting regelen.

Het ontbijt kan voor de kampeerders ook in het hotel gereserveerd worden, kosten: €12,50. Dit bij aanmelden doorgeven.

Het diner kan gereserveerd worden in hotel GalamaDammen.

De kosten zijn: €35,00 p.p. excl. drank.

Hiervoor is het noodzakelijk dat we tijdig weten wie deel gaan nemen aan deze rit en bij het ontbijt/diner aanwezig zullen zijn.

Aanmelden kan tot 18 juli 2010 bij Ruud Keers:

020-4706580 of 0653652090

ruud@keers.eu of depenningmeester@corvair.nl



1 mei trouwde de oudste dochter van jullie voorzitter. Natuurlijk in een Corvair. Ruud Keers mocht de bruidswagen leveren en het bruidspaar rijden. Omdat er haast was met het maken van dit blad, kregen we niet de juiste foto's aangeleverd. Hier toch alvast een voorproefje van wat er later misschien nog kan komen.