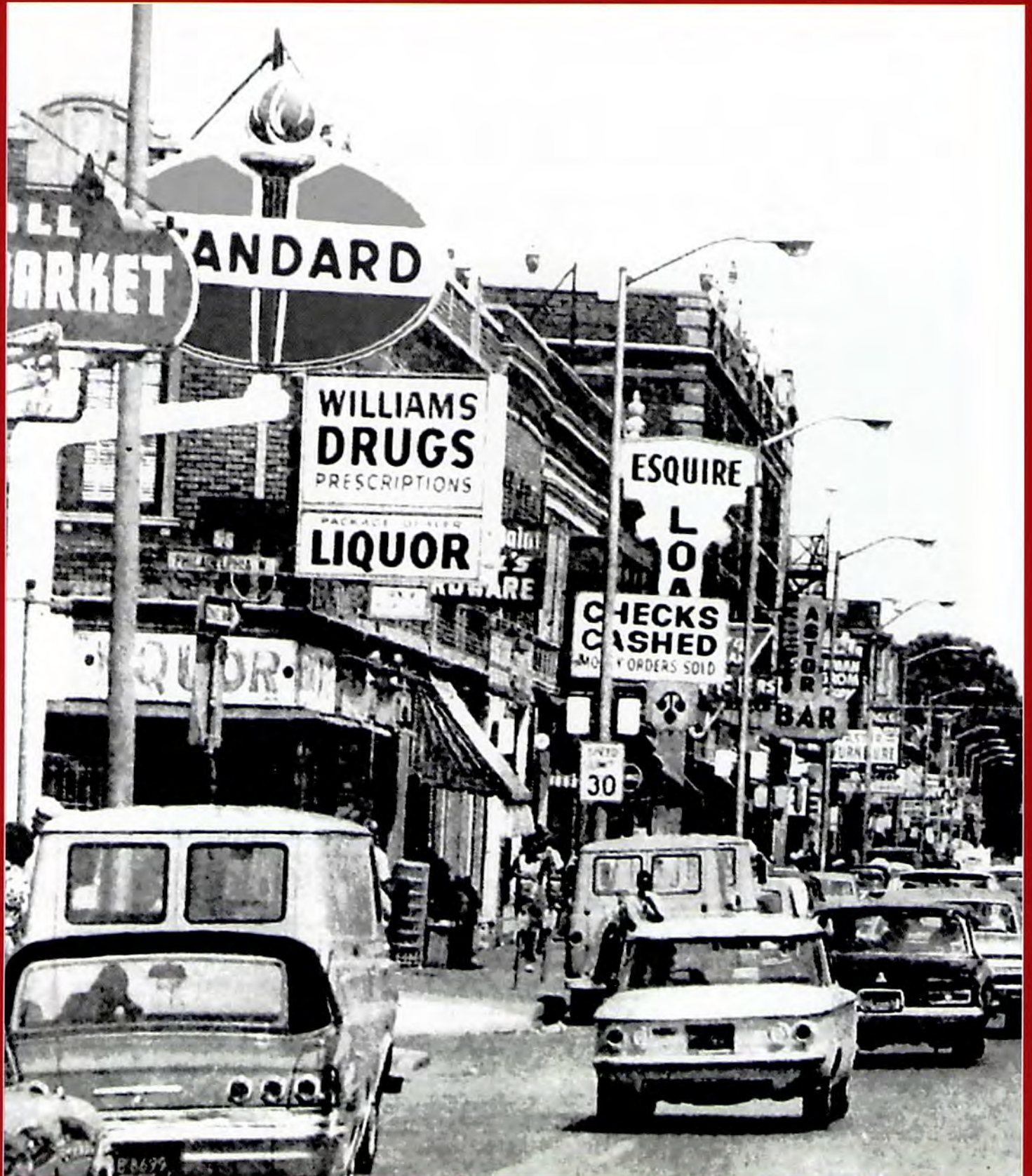


CORVAIR

MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 15^e jaargang nr. 3 – aug. 2013



Vair Hees

VERY DIFFERENT CORVAIRS

Vairhees een combinatie van Verhees, jawel mijn naam en, tuurlijk de Corvair. Ik ga proberen van ieder blad een stukje te "claimen" voor een "iets andere Corvair" dan een standaard Corvair. Dit kan dan zijn van vroeger of van nu, van custom tot race.

U zult nu denken waarom? Gewoon omdat ik het geweldig vind wat er allemaal met een Corvair werd gedaan en nog steeds wordt gedaan. De verschillende foto's die ik vind, de verhalen erbij, de mensen, ik hou er van en wil dit graag met jullie delen.

Nu kan ik alles in één artikel gooien maar iedere keer een Corvair er uit lichten lijkt me meer op z'n plek, dus

Dragracer zijn gebouwd voor maar één ding; zo snel mogelijk in een rechte lijn een afstand van een kwart mijl afleggen.

Deze soort valt onder de funny cars, vanwege het extreme aangepaste design. Eigenlijk is er van de Corvair alleen de buitenkant nog over, daaraan kan je zien dat hij als basis een Corvair is geweest.

Onder de body zit een compleet nieuw buizenchassis. De hele Corvair aandrijflijn is er uit. Deze is vervangen door een iets groter blok. De Mongoose wordt aangedreven door een 427 injectie V8 van Chevrolet en loopt op nitro. Hoeveel power Mongoose onder z'n kap heeft is helaas niet helemaal duidelijk, maar met z'n 2 traps-automaat



*Buck Campbell Collection
GeorgiaDragRacing.com*

vandaar dat ik met dit idee ben begonnen. De artikelen zullen naar gelang de foto's en de informatie die ik vind groot of klein zijn, maar dat zien jullie vanzelf wel. Een ding is zeker het zal een *very different Corvair* zijn (zowel positief als negatieve zin)

The Original Mongoose

Zo heete Buck Lampbell's 1965 Corvair. De Mongoose nam in 1966 deel in de USA dragrace competitie.

deed hij de kwart mijl of-te-wel 400 meter in 9,630 seconden.

De gemiddelde snelheid was 147 miles = 236,57 km en hij had een topsnelheid van 181,45mph ofwel een 292 km per uur!!

Na 1 race seizoen, voornamelijk in de staat Georgia zit het voor de Mongoose Corvair er al weer op. Helaas is voor zover bekend, is dit de enige foto die nog van over is.

Ralf Verhees

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 27, juli-aug. 2013

Van de voorzitter

De perikelen rond de motorrijtuigenbelasting beginnen langzaam een plaatsje te krijgen; aan onze Corvairs is niets meer te verdienen m.b.t. die belasting. Ze zijn allemaal ouder dan 30 jaar en er rijden geen diesels bij. Een enkele gasgestookte wordt reeds jaren teruggebouwd wanneer de apk er aan staat te komen.

We zijn deze keer wat later met ons blad. Daarom ook maar wat beter gevuld. Toen de activiteiten plaats vonden kwamen meteen daarna de vakanties en daarop ging onze drukker nog eens op reis. Nou, we hebben geen berichten ontvangen dat de Corvair Mail gemist werd.

Daarentegen kregen we wel steeds meer kopij om in ons blad te plaatsen, zoveel zelfs dat we een deel moeten overhevelen naar een volgend blad.

Voor de volgende uitgave staat er een 'special' op stapel. Ruud heeft met zijn zwager Hans een heel aantal mooie authentieke foto's verzameld, die zag je reeds sedert een aantal jaren op de binnenpagina's. Nu komt er een heel blad met dit soort foto's. En om je de gelegenheid te geven wat met die foto's te doen, worden er geen nietjes doorheen gejaagd. Op de conventie in Kalamazoo heeft Ralf Verhees de honneurs van onze club waar genomen. We hebben een aantal foto's van hem gezien met enkele Corvair 'notabelen' zodat hij ook als vertegenwoordiger van onze club daar bekend was. Bij Clark's heeft hij een respectabel bedrag voor advertenties weten te regelen. Jullie voorzitter heeft op het laatste moment moeten afhaken om daar aanwezig te zijn en de penningmeester had ook al redenen om dit jaar niet te gaan. Volgend jaar een nieuwe kans in Tacoma dat bekend werd met zijn 'Gallopig Gertie'-vliegende brug. Indien er nog activiteiten in het land zijn geweest waarbij Corvairs aanwezig waren, zien we daar graag een verslag van voor het blad.

Voor deze uitgave wensen we jullie dan ook weer.....

Veel lees- en kijkplezier.

Van de penningmeester.

Beste Corvairisten,

Van de KNAC heb ik een bericht ontvangen over het fiscaal pensioen voor onze oldtimers. Belastingvrij gaat in na 30 jaar. Diesel of lpg moeten de brandstoftoeslag blijven betalen. Auto's

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

die voor 31 december 2011 de leeftijd van 25 jaar hebben bereikt, vallen onder de oude regeling. Die zijn vrijgesteld van motorrijtuig belasting inclusief de toeslag voor Diesel en lpg. Het heeft even geduurd, maar fijn dat we nu weten waar we aan toe zijn.
Ons tweede Clubtreffen dit jaar is alweer

achter de rug, het was een zeer succesvolle dag. Meer hierover in deze uitgave.

Inmiddels heb ik drie leden uit moeten schrijven. Het is jammer dat leden die stoppen met hun lidmaatschap van de Corvair Club, vaak vergeten dit even te mailen of anders te berichten.

Begin dit jaar heb ik bij mijn eigen Corvair de kapotte mijlenteller vervangen. Zo hebben we met alle leuke evenementen dit seizoen er alweer 1100 mijl opzitten. Gaat toch harder dan je denkt.

Het weekend met GvO, waar ik ook lid van ben, zit er ook weer op. In deze uitgave kun je een verslag vinden. Leden in het zuiden van het land moeten maar eens een kijkje nemen op de site van Goud van Oud. Zij organiseren tijdens de zomer-maanden elke maand een leuke rit. Het Klassieker Race Weekend op het TT circuit van Assen was met het prachtige weer ook een groot succes. We kwamen daar Nigel Koekoek en Hans Tesselaaar tegen. Ga je er met je klassieker heen; voor € 10,00 parkeer je het hele weekend in de Pits.

Ralf Verhees heeft op de Corsa Conventie in Amerika de honneurs en de acquisitie waargenomen voor de Corvair Club Nederland. Dank daarvoor. In Oktober komen we met een 'Corvair Mail Live Special' uit.
Tot Corvair's. Ruud Keers

Reproduced Parts

Your Every Order Helps!

Clark's has reproduced over 1.000 different parts in the last 20 years.

**Ordering From Clark's Helps to Keep
Your Corvair Hobby Thriving!**

Trim, Rubber, Mechanical, Small, Large, Parts – Parts – Parts!

**Ordering From Clark's Means You're Part of the
Reproduction Process**

Fuzzies, Hood Insulation, Bushings, Sheet Metal, Decals, Clips,
Cables, Exhaust, Seals, Gaskets, Interiors, and More!

**Support the Company That Will Keep the Parts Coming –
Clark's Corvair Parts, Inc.**

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

Thanks! You Help Make It All Possible

De Bollenrit

Het was een zonovergoten dag: zondag 2 juni. Vandaag weer eens een echt Corvaair treffen: De Bollenrit! Waarom deze naam? Het had niets met de bloembollen te maken, maar met het etablissement waar we bijeen kwamen en we hebben ons er niet verdiept hoe dat aan die naam komt.

Een paar dagen tevoren kregen we nog een mailtje van iemand die 'verzot' is op de Corvaair; een kennis van hem heeft er een in zijn garage staan en doet er niets mee! Letterlijk schreef Ron van Beek, want zo heet de man: "Ik wil graag een meeting bezoeken om mij te verdiepen in dit bijzondere type Chevrolet". Zijn kennis wil de wagen voorlopig 'absoluut' niet verkopen. Of de goede man er geweest is weten we echter niet.



Enfin, we kwamen bijeen op Straten nr.13 in Oirschot nadat eerst nog een passagier, de broer van Linda, opgepikt werd in Eindhoven. Daar kwam ook per toeval Annemiek en Ruud Keers het terrein af rijden. Zij waren een dag eerder gekomen teneinde niet twee langere ritten die dag te moeten rijden en uitgerust aan de start te verschijnen. Op de binnenplaats van 'De Bollen' werden



we meteen al vergast op koffie en koek. Er stonden al een paar Corvaairs en wat meer mensen erom heen. Een turkooise LM cabriolet kon ik niet meteen thuisbrengen, maar die bleek van Theo en Maria Rentmeester te zijn. Zij waren wel even gekomen maar konden de rit niet mee rijden vanwege verplichtingen elders. Ook kwam Wilco Boer met een niet alledaagse boxer. Wellicht wist hij wat er op het eind van de dag stond te gebeuren en had hij een DAF 44 meegebracht. Doch

alternatief achter de hand. De meeste deelnemers zullen het niet gemerkt hebben. Wat die deelnemers betreft was het aantal een beetje karig. Normaal gesproken zouden er voor een dergelijk treffen ongeveer 20 à 25% van de club moeten op komen dagen. Bij een ledental van circa 50 zouden er dat tien tien à twaalf moeten zijn. Er slechts zes Corvaairs! Nu is er wel begrip voor dat de leden uit Groningen en Friesland niet meteen in de startblokken staan vanwege de



ook hij had nog een 'verplicht' bezoek af te leggen en zou de rit niet meerijden.

Nadat de koffie en koek achter de kiezen waren en we voldoende vitamine C van de zon hadden 'getankt' werd er gestart voor de rit. Die begon al vrij vlug met een omleiding vanwege wegwerkzaamheden, maar de organisatie had het goed voor mekaar met een

afstand, maar Oirschot ligt tussen Eindhoven en Tilburg, en dat is toch al behoorlijk dicht bij het centrum van ons land.

Hoe dan ook, we gingen met zes Corvaairs en twee nieuwe leden in hun dagelijkse auto, op pad. Na een fraaie rit door het lieflijke Brabantse land met zijn strodaken gedekte boerderijtjes, die nu vaak als villa's zijn ingericht, kwamen we op onze

eerste stop bij een kerkje midden in de bossen naast een riviertje. Dit was een 'heilige plaats' omdat, zo heeft schrijver dezes zich laten vertellen, hier eens een Maria beeld te water raakte en tegen de stroom in begon te drijven. Terecht een wonder te noemen, als er tenminste niet iemand stiekum een nylon draadje eraan had gebonden en van achter de struiken een heilige plaats had willen creëren!

Na al dan niet onze gebeden te hebben gedaan, ging de rit verder langs bos en heide en de typische Brabantse dorpjes.

De volgende stop was een eveneens gezegende plaats; een klooster met een oude kerk erbij. Eerst dachten we dat die kerk nog niet zou oud was en een beetje was opgeknapt, totdat Wim een merkteken zag met het jaartal 1626! Het was een toeristische plek want tussen de parking en het complex was een straat met allerlei kramen. Van een zak 'belse frieten' tot een pint bier kon je er krijgen. Ondergetekende



'deed' het met een soft ijsje. Pas op dat complex kwamen er achter dat we in België zaten. Tegenwoordig met dat 'open Europa' weet je het maar nooit wanneer je in het buitenland zit. Toen we daar de zaak bezichtigd hadden, nog steeds onder een stralende zon, gingen we weer rijden. Deze keer richting Eindhoven. Na een rit door de stad, kwamen we uit bij het DAF museum. Ofschoon niet zo ver van schrijver dezes vandaan, was hij daar nog nooit geweest. En omdat Daf nu eenmaal net zoveel personenauto modellen heeft gemaakt als de Corvaire, waren de verwachtingen niet echt hoog gespannen. En ja, de vrachtwagens, daar zit ook niet echt verschil in de



laatste decennia. Maar dat viel even anders uit. Tussen een veelvoud aan vrachtwagens, en van de eerste aanhangwagen, want daar was Van Doorne mee begonnen, tot en met de Dakarwagens, het staat er allemaal. En van de personen- en bestelwagentjes waren er modellen waarvan het bestaan niet eens bekend is. Neem nu een honderdtal pickup trucks, die hadden dienst gedaan bij oliemaatschappijen op de Caraïbische eilanden. Ofschoon we Linda als Curaçaose bij ons hadden was deze auto absoluut onbekend. De formule 1 racewagens met de beroemde riemoverbrenging van zowel Daf zelf als Brabham, een 'LeMans' wagen, de DAF Marathon die hoge ogen gooide in de London Sidney rally, de speciaal door Morini

gebouwde wagen voor een rijke Zwitserse dame, het staat er allemaal.

Het spreekt vanzelf dat ondergetekende daar nog eens naar toe gaat. De dag eindigde met een gezamenlijke diner in het Van der Valk restaurant in Eindhoven zuid. Na een voortreffelijke giner aan het lopend buffet, was het al laat geworden en werd het tijd voor de reis naar huis.

Het was een mooie dag geweest, de organisatoren hadden hun uiterste best gedaan om er iets moois van te maken. En met de hulp van de zon zijn ze daar uitstekend in geslaagd. Bedankt Wim, Guus, en Ralf.



De Lakewood Restauratie...

Het is weer enige tijd geleden sinds er een update is geweest van mn Lakewood. Er is veel gebeurd sinds de Lakewood terug is van de plaatwerker. We zijn lekker op weg maar er moet nog een hoop gebeuren. Maar voor het zover is even terug in de tijd.

De Lakewood hebben we weer opgehaald van de plaatwerker. Deze heeft een super job gedaan. De basis is klaar. We kunnen nu kijken hoe en wat we weer verder kunnen. Na een aantal bedrijven afgegaan te zijn om de body schoon te stralen en in de primer te zetten is de keus gevallen. Na een telefoontje was meer van zou je hem nu



een weer duren, maar hij zal wel een seintje geven als het zover klaar was.

Na een dikke week wachten (man wat duurt een week dan lang) eindelijk het verlossend telefoontje. Hij staat klaar om opgehaald te kunnen worden, geef maar aan wanneer je er bent. Nou daar hoefde hij niet lang op te wachten, aanhanger geregeld en meteen de Lakewood maar weer terug gehaald. Aangekomen bij het bedrijf, was het meteen van WOW !! wat een verschil. Dit is een punt waar ik al een tijd naar uitkeek. Een egale gekleurde body, zonder roest – gaten en overige rommel. Prachtig om te zien. Da de paparatzen afgerond te hebben weer het zelfde ritueel, het opladen. Ditmaal iets voorzichtiger, ondanks dat dit nog lang niet de goede lak is. Maar het

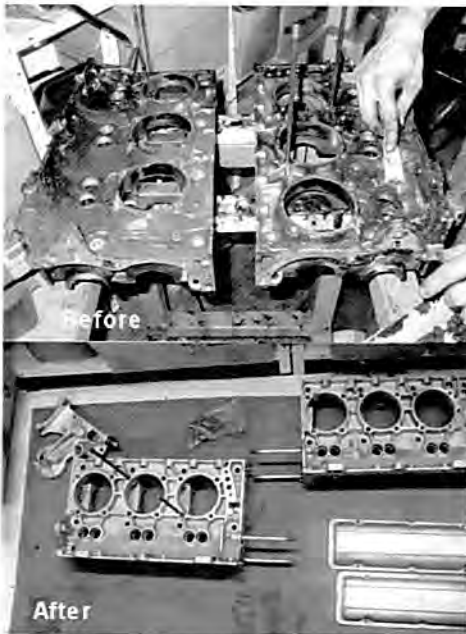


nog kunnen komen brengen (lees 's avonds) want we hebben momenteel nog 2 andere classics staan (een Chevy pick up & een ovaal kevertje) dus dan kan hij mooi mee, en hoeven we de machines niet weer om te bouwen. Zo gezegd zo gedaan, de aanhanger was gelukkig vrij. Een aantal vrienden en mn pa op getrommeld om de Lakewood die avond nog af te geven. We zijn er handig in geworden hoe het allemaal vast moet staan op de aanhanger dus we waren zo klaar. De losse panelen en de deuren er bij en het hele circus kon op pad. Het lossen ging super en na de nodige uitleg – en verhalen (zowel van mijn kant als van de stralers kant) zou het ongeveer

oogt al zo veel beter en een stap verder dat je wel voorzichtig gaat doen. Ondanks dat hij in goede handen was is het toch weer fijn om hem weer zelf "dichtbij" te hebben. Momenteel staat de Lakewood weer veilig thuis in zn garage box. Daar wachtende wat er gaat komen, en dat is genoeg. Voor we weer met de Lakewood verder gaan met opbouwen is er nog genoeg werk wat los gedaan kan worden. Van schoonmaak tot onderdelen zoeken en bestellen van verzenden tot betalen. Het loopt allemaal door maar heeft zn tijd nodig, en de tijd gaat snel kan ik u zeggen, maar er is gelukkig nog een hoop meer gebeurd.

De Werkplaats is ge-upgrade en anders ingericht, zodat ik iets meer plek heb om de onderdelen voor te bereiden. De straal kabine is verbeterd met beter licht en een afzuiging en tussen de compressor en de kabine zit een vocht en olie afscheider. Klaar om de diverse onderdelen te reinigen, schoon te maken en te stralen.

Laat het schoonmaken maar beginnen!!



Er zijn zoveel onderdelen die gedaan moeten worden dat we ze opgedeeld hebben in de aandrijf techniek en de ophanging. De motor case hebben we gereinigd, en zelf schoon staan te schrobben, wat een mooi resultaat geeft. Het moet nog een keer om het helemaal zuiver te hebben maar we zien gelukkig

resultaat. Ook de kleppen deksels zijn gedaan en overige diverse motor parts zijn helemaal zuiver gemaakt. De onderdelen zijn in een hitte bestendige zwarte lak gespoten. Een mat/semi glossy lak. Eigenlijk maakt het niet uit zolang de lang maar werkt en blijft zitten. De meeste onderdelen die we nu gedaan hebben zie je toch niet zitten. Deze onderdelen hebben we zelf in de lak gespoten.



gestraald en daarna weer gespoten. Gaat hier om de verstevigingen en de beschermplaten in de wielkasten en de stabilisator stangen. Ook de benzinetank is onder handen genomen. Deze was te slecht voor woorden aan de buitenkant, dat ik er eigenlijk niet eens aan wilde beginnen. Maar ja een nieuwe kopen is zo gedaan, maar voor dat deze hier is..... Dus toch maar begonnen aan de tank. Eerst het grove hak en steek werk. Daarna met een borstel helemaal zuiver gemaakt, en wat blijkt. Op een



deukje na helemaal top. Echt super! Ook de binnenkant is super netjes dus deze gaat gewoon weer terug eronder. De Tank is in een roestwerend laklaag gezet en staat klaar om afgewerkt te worden. Een nieuwe vlotter unit ligt ook klaar op de plank samen met nieuwe rubbers en afsluitings ringen zal dit een van de eerste dingen zijn die weer terug gaan onder de auto. Ondertussen heb ik een mooi pakket uit de USA gehad met daarin 2 nieuw gereviseerde aandrijfassen. Netjes compleet met lagere en



De cilinders hebben we alleen nog maar snel een keer opgemeten en deze kwamen uit op 3.4375 of te wel het exacte maat van een stock cilinder. Ze zien er netjes uit maar moet deze nog laten controleren door een specialist, maar ik verwacht nieuwe zuiger veren, oppoetsen, laten groeven en klaar (laten we daar voor duimen please). Naast de diverse motor onderdelen hebben we ook wat chassis – body onderkant delen zelf schoongemaakt en





de goede steekmaat. Zo kan ik straks weer op originele stalen wielen rijden. (sorry voor de slechte foto, we hebben soms tijdens het sleutelen en prutsen wat minder oog voor de omgeving van de foto, maar gelukkig is het meeste wel duidelijk denk ik zo)

De Carbs liggen ook al klaar. Deze zijn gereviseerd. Thanks

to my buddy in the US Rafee Corvair. Deze heeft een mooie revisie set opgestuurd, inclusief tekening, dus na een weekend puzzelen en prutsen had ik van 2 carbs, 298261 onderdelen. Man echt geen idee dat daar zoveel onderdelen in zaten. Maar gelukkig is de puzzel weer in mekaar, en heb ik ze gelijk aangepast naar de specificaties voor een 100hp heads die ik namelijk op mn blok heb zitten. Ik kan de carbs nog aanpassen aangezien ik diverse venturies heb liggen, en ik nog meer modificaties ga doen met het blok. Maar de basis gaan we hier maar van uit.

De ophanging hebben we op de lasnaden schoon gestraald



en alle laspunten die vanuit de fabriek zijn aangebracht, netjes weg geslepen en een volledige lasnaad aangelegd. Dit voor wat meer stevigheid en het ziet er mooier uit. Samen met de remtrommels – voor veren – en

crossmembers zijn deze naar de poedercoater gegaan. Ik kan zeggen een aanrader om dat te doen, een prachtig resultaat! Mooi diep glanzend zwart met blauwe veren. De blauw was een test, omdat ik nog een steun kleur zocht voor bij het geheel. Ik dacht ik laat deze in die kleur doen, mocht het niet naar wens zijn dan gaan ze weer terug met de achterveren in een andere kleur. Maar tot op heden is het een blijvende kleur, erg mooi.

De remtrommels zijn voorzien van nieuwe lagers en naar de remboer gebracht die ze verder onderhanden heeft genomen. De trommels zijn uitgedraaid en de schoenen opnieuw geklonken. Dit samen met de zelfde diameter, moet de Lakewood weer tot een stilstand brengen. Deze



set ligt klaar om ook met de rest van veren en andere pinnetjes werk in mekaar gezet te worden. De ophanging krijgt zo langzaam vorm in delen, nu nog 1 geheel van maken. Ondertussen hebben we ook 2 nieuwe schokdempers binnen gekregen, en deze zijn gelijk veranderd naar de kleur die de andere "oude 2" deze had ik al vervangen. Mooi opgeschuurd en ook in de lak gespoten, samen met nog wat onderdelen meer. Ook de kachel units moeten er aan geloven en off met de oude lak en on met de nieuwe lak. Dit zijn leuke klusjes tussen door, waar je lekker niet je aandacht bij hoeft te houden, gewoon verstand op laag en schuren en stralen, zijn er een aantal zuiver, dan spuiten en woila weer als nieuw.



Before powdercoating



Black And Blue powdercoating

Na de Corvair Conventie die ik ga bezoeken in de USA, kan ik me volledig gaan richten op de opbouw. In de USA liggen al een hoop onderdelen te wachten, zoals parts voor de voor en achter ophanging, laatste onderdelen voor de tank, de balljoints en dergelijke dingen, een hoop andere kleine parts, en een mooie nokkenas van isky (ow happy me) compleet met alle onderdelen voor de kop,

veren – lifters enz de hele bende bij mekaar. Isky style!! Dus als we weer terug op eigen bodem zijn is het sinterklaas, gaan we de onderdelen eens checken en weer verder met de opbouw!

Iedereen een fijne vakantie en tot een volgende update!

Ralf Verhees

Sloopkogel dreigt voor Willow Run fabriek

Er werden bommenwerpers gebouwd gedurende de tweede wereldoorlog, daarna Kaiser auto's en in de zestiger jaren de Corvair.

Het complex diende zowel General motors als Ford, en bleef gedurende zeven decennia dienst doen. Maar nu dreigt voor de Willow Run fabriek bij Ypsilanti de sloop als niet vóór augustus een koper gevonden wordt. Zoals gemeld in de Detroit Free Press en Ann Arbor.com. is het vertrouwen in het bestuur van GM verdwenen. Bij het faillissement in 2009 zou het complex met inbegrip van de gehele 134 hectaren Willow Run gronden gespaard worden zo had GM aangekondigd.

Het zou zich inspannen om de 72-jarige fabriek en de bijbehorende gebouwen te behouden en niet verkopen. Maar dit werd om diverse redenen in eigen huis gedwarsboomd.

"Ons werd verteld dat er een echte kans op behoud van deze site rust, inspelend op de voorzieningen die het te bieden heeft en niet op de gebouwen alleen" zei Bruce Rasher, herontwikkelings-manager voor de

revitalisering van de Automotive gemeenschap Trust. "Het gebouw zou een belemmering zijn voor een omschakeling" Een niet liquide bedrijf als RACER heeft nu nog de opdracht om de voormalige GM eigendommen te verkopen aan bedrijven die geëngageerd zijn in het scheppen van banen en revitalisering van het gebied.



Links; De 'fish-bowl' (etalage) in de jaren zestig (bezoek van Nederlandse GM dealers). Boven de fabriek anno 2007 (Eigen foto)

(DT4)WILLOW RUN,Mich.,May 14--GM BUILDS
Run plant finish assembling the last Corvair
rear engine Corvair's were built with the
Fall of 1959. The car was GM's answer to
(see story) (APWIREPHOTO) (ps41520stf-R)



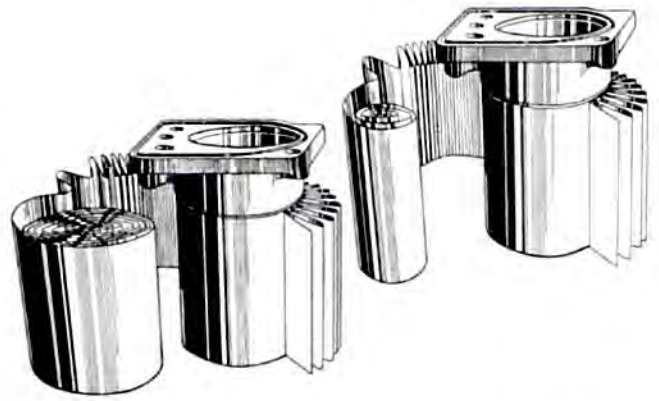
3 LAST CORVAIR--Workmen at Chevrolet's Willow
Run that General Motors will build. 1,710,000
first rolling off the assembly line in the
the compact movement.
) 1969



Assemblage van de allerlaatste Corvaire, Willow Run, 14 mei 1969
Uit de collectie **Corvaire Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

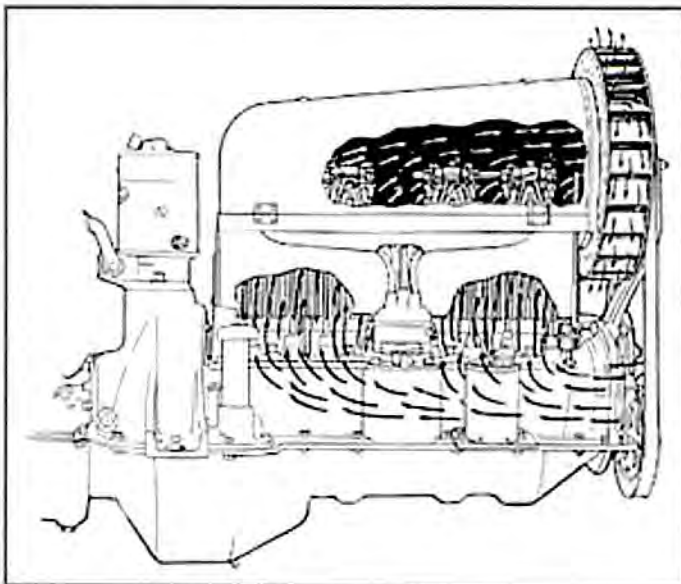
De onbekende 'Corvair'

Als ik aan luchtkoeling denk, dan gaan mijn gedachten naar de VW-Kever, de Lelijke Eend, Panhard, Tatra, NSU, Magirus Deutz en wat kleine autootjes. Denk ik aan vervlogen tijden van voor de oorlog, dan is Franklin het merk dat geschiedenis heeft geschreven. Maar wisten jullie dat Chevrolet in die tijd ook heeft meegedaan aan het ontwikkelen van auto's met luchtkoeling? Dat resulteerde in 'The Copper Cooled Chevrolet of 1923'. Die naam is bewust gekozen om verwarring te voorkomen met die andere producent, Franklin. Het was Ed Cole met zijn team die de Corvair ontwikkelde. Voor de Copper Cooled Chevy was dat Charles Kettering. Behalve de ontwikkeling van luchtkoeling heeft hij meer uitvindingen op zijn naam staan, waaronder de elektrische starter. Hij was in dienst bij Delco. Delco is een afkorting van Dayton Engineering Laboratories Company.

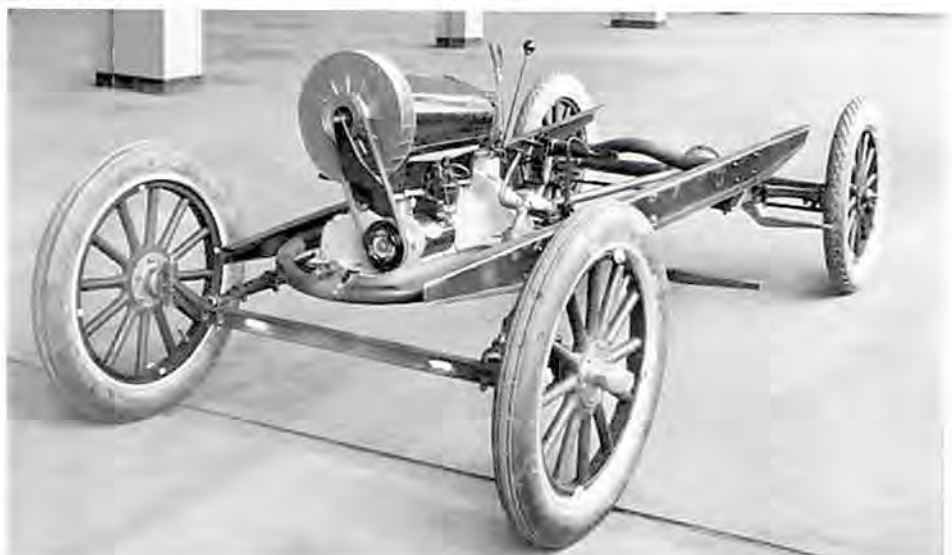


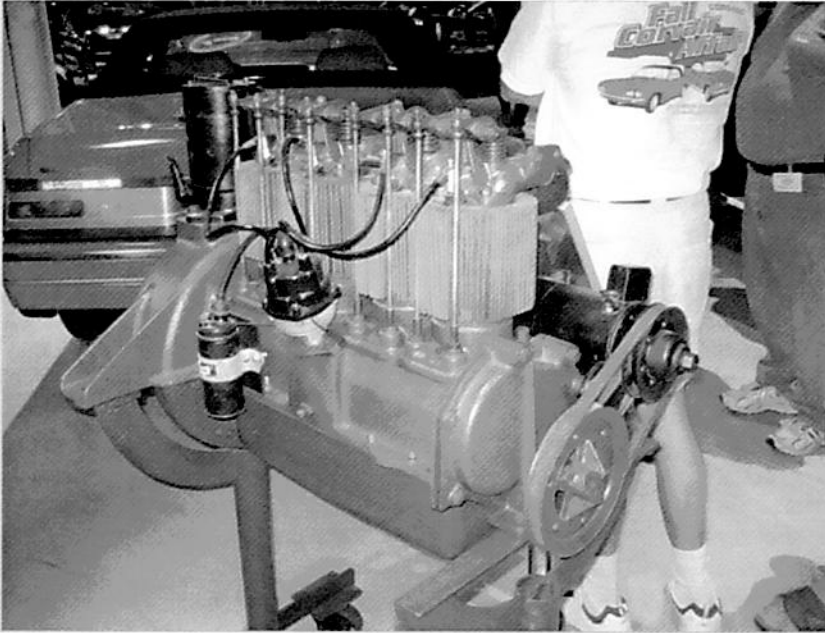
dacht hij. Hij experimenteerde met diverse vormen van het koeloppervlak en loste het koelprobleem op met in de lengte van de cilinder aangebrachte vinnen. Maar hoe breng je zoveel vinnen aan op een cilinderwand? Zijn oplossing was een rol dun koper zodanig te vormen, dat uit één stuk koper een complete koelmantel kon worden gemaakt. Het aanbrengen gebeurde door de cilinder, gelijk met de koperen koeleenheid, in een oven te solderen in plaats van lassen, zoals hij eerst in gedachten had. Deels op grond van koelvereisten construeerde hij een cilinder met kopklepbediening hetgeen in die tijd een moderne constructie was. Bovendien construeerde hij een cilinderkop met een verbrandingskamer deels in de cilinder zodat de kop voldoende door de cilinder kon worden gekoeld. Er zijn nog wat constructieve details te noemen, maar dat gaat te ver en is niet mijn opzet van dit schrijven. Kettering was zich bewust van olie lekkage en construeerde één afdichting die olie zou kunnen gaan lekken en dat is tussen de krukast en cilindervoet.

Het was in deze periode (begin twintiger jaren) dat Kettering een presentatie deed van de motor aan de directie van GM. Men zocht een antwoord op het succes van de T-Ford. GM president Pierre du Pont was onder de indruk van de voordelen van luchtkoeling en de capaciteiten van Charles Kettering. Het resulteerde uiteindelijk in een overname van Delco. Dupont richtte



Economische ontwikkelingen en toepassing van hoofdzakelijk gietijzeren motoren deden Kettering besluiten om de cilinders van koperen koelvinnen te voorzien. Koper heeft de eigenschap goed warmte over te dragen. (Tegenwoordig is aluminium hét materiaal waar motoronderdelen van wordt gemaakt). Aluminium was toen duur voor omvangrijke constructies en het was moeilijk te gieten. Koper echter goedkoop en makkelijk mee te werken. Kettering meende dat hij koper dmv elektrisch lassen makkelijk aan gietijzer kon verbinden...





afvoeren? Verder was de motor voorzien van een aantal technische bijzonderheden, o.a. een door Kettering bedachte startmotor rechttop bovenop het vliegwiel. De periode van verder ontwikkelen, testen, beslissen, verschillen van inzicht in management en produceren is iets voor een andere publicatie.

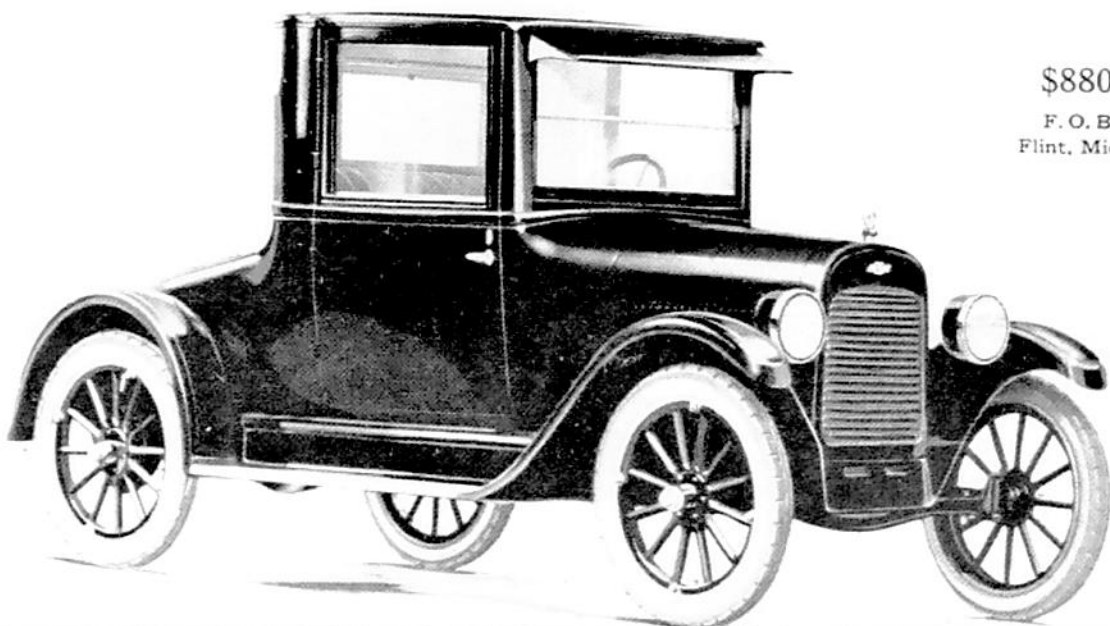
De afloop van dit verhaal is dat deze luchtgekoelde Chevrolet niet betrouwbaar bleek. Vooral de luchtkoeling faalde. Chevrolet besloot alle geproduceerde auto's terug te halen en te vernietigen. Slechts een handvol auto's en wat motoren zijn bewaard gebleven. Ironisch is dat één exemplaar

de General Motors Research Corporation op met Kettering als hoofd van de Research afdeling. Zijn eerste job was het ontwikkelen van een aluminium geklonken koelfan voor zijn luchtgekoelde motor en in afwijking van de Corvairkoeling liet hij lucht van onderaan de cilinder naar boven stromen. De fan werd door een band aan de voorzijde van de motor aangedreven en draaide 1,5 maal de omwentelingen van de motor. Daar de snaar van de Corvair wel eens voor problemen zorgt, had Kettering de gave om mogelijke problemen op voorhand te smoren. Zo bedacht hij dat de hete koellucht afgezogen moet worden ipv persen, zoals bij de Corvair. Dat is geruislozer en de koeling is beter te regelen. Bovendien stijgt warme lucht, dus waarom niet op een natuurlijke wijze

in het Ford museum in Dearborn Michigan staat. Ook zou er één staan in de Harrah Automotive Collection (now the National Automotive Museum, Reno, Nevada). Van de motoren, die in de fabrieken van GM hebben gefunctioneerd, zijn slechts enkele in handen van verzamelaars gekomen. Dit is alles wat er van is overgebleven van de Corvairvoorvader. Het is Chevrolet niet gelukt de T-Ford te verslaan. De tweede poging is onze Corvair. Deze was toch bedoeld om VW van repliek te dienen? Niet dus.

Als je dit bovenstaande zo tot je laat doordringen, dan levert het economische model met concurrentieverhoudingen toch mooie industriële producten op. JD

THE COPPER-  COOLED MOTOR



\$880
F. O. B.
Flint, Mich.

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 Corvair koplampen van de getoonde transporter? Welk verhaal gaat hier achter schuil?



Halverweg de jaren 50, vond Norman Holtkamp, die later bekend werd als Porsche-VW dealer en tuner, 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 automotivetekenaar). 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 Corvette small-block V8 motor en een 3-bak automaat eveneens van een Corvette. 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 stationwagen van die tijd. Naar verluidt, Holtkamp en Troutman-Barnes wijzigde Deal's originele ontwerp van de Cheetah Transporter door, hoe spijtig ook, het wegnemen van enkele Corvair 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 Corvair 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. Jim Degnan verkocht in 2006 op zijn beurt aan de huidige eigenaar.



Geoff Hacker is voortdurend op zoek naar vernieuwende informatie omtrent de Cheetah Transporter (en zelfs informatie over de Mercedes Transporter waarop dit voertuig is geïnspireerd).

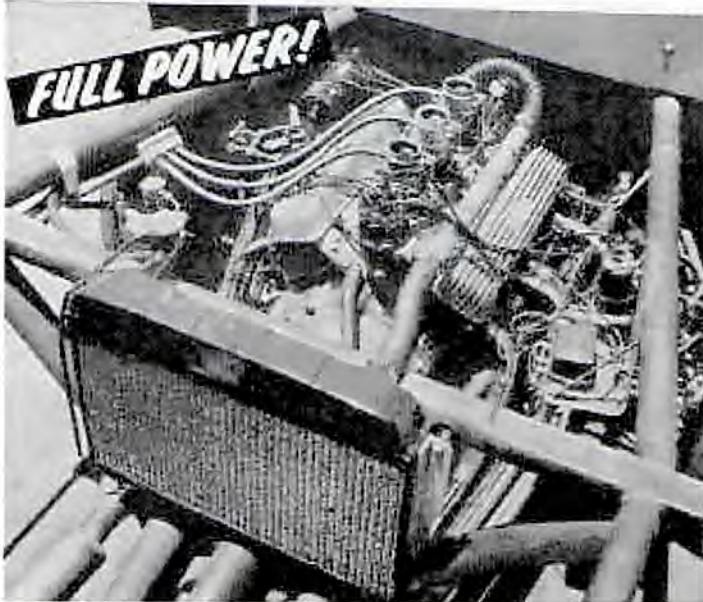
Nader bekeken

Motorisch gezien beschikte de Cheetah transporter zoals gezegd over een Chevrolet Corvette small-block V8 van



De bediening van de koppeling geschiedde door een flexibele kabel en Heim koppelingen welke gemonteerd zaten in een koperen leiding voor een betere starheid.

Twee brandstoftanks zorgen gezamenlijk voor een capaciteit van 40 gallon (ruim 150 liter), genoeg voor een actieradius van enkele honderd mijl. De twee separate brandstoftanks bevinden zich net achter de achteras. Holtkamp plaatste nog een extra watertank, met een volume van 36 gallon, achter de brandstoftanks. Deze watertank dient als ballast voor de transporter wanneer deze onbeladen is. Daarnaast zorgt het water voor extra



1957, welke gemodificeerd was door Pee Wee Gallant. De motorinhoud was opgeboord tot meer dan 300Ci waardoor de motor in staat was meer dan 300 pk uit zich te persen en het voertuig een top van 112mph (180 km/h) te geven in beladen toestand! Dit was een hogere prestatie dan de Mercedes Uhlenhaut die 'slechts' een top van



gewicht op de achteras tijdens het remmen.

Terugkomend op het plan om de Cheetah Transporter in productie te nemen, kan gezegd worden dat in tegenstelling tot het model dat door Holtkamp zelf gemaakt is, de produktieversie compleet uit Chevrolet onderdelen zou gaan bestaan. Het chassis van een Chevrolet El Camino met een wielbasis van zo'n 120 inches zal dan worden gebruikt met de daarbij behorende wielophanging. De resterende Mercedes onderdelen zullen allen worden vervangen door Chevrolet onderdelen. De achteras zal worden voorzien van zogeheten dubbellucht (twee wielen op elke wielnaaf) om zodoende het draagvermogen te verhogen. Race auto's van tot en met twee ton waren geen probleem. Door het gebruik van Chevrolet onderdelen zou de Cheetah transporter door het hele land bij alle Chevrolet dealers in onderhoud en reparatie kunnen.

Waarom de productie nou nooit van de grond is gekomen is voornamelijk onbekend. Het is immers wel zo ver gekomen dat destijds marketing acties zijn ondernomen met bijvoorbeeld advertenties als op deze pagina. ♦

Frank Doornbos



103mph wist te bereiken. De benzinetoevoer werd verkregen door niet minder dan drie carburateurs, het zogeheten Tri-Power systeem. De middelste carburateur wordt bediend door middel van het gaspedaal en de twee buitenste werken d.m.v. vacuüm. De motor was achter de cabine en vooras gemonteerd met daarachter een achterstevoren gemonteerde radiator.



ACT NOW!

WE'VE SLASHED PRICES TO BRING YOU THIS CHRISTMAS SPECIAL!

was \$18,000

now only \$15,999⁹⁵!!

Buy 2 and save even more



Uit het archief van Wim Boon:

Om meer in de Corvair sferen te komen hier een paar foto's van een Corvair in de startblokken voor het defilé ter gelegenheid van de opening van de brug bij Gorinchem op 15 maart 1961 (met mijn zus ernaast). Daarachter een Pontiac Tempest, een Opel Rekord en de nodige Bedfords.

De Merwedebrug werd eind jaren '50 aangelegd en verving een veerdienst tussen Sleeuwijk en Gorinchem. De brug werd feestelijk geopend door de toenmalige koningin Juliana op 15 maart 1961 en meteen opengesteld voor het verkeer.

Kenmerkend aan deze kunstwerken van midden jaren '60 is het smalle wegdek en het veelal ontbreken van vluchtstroken. Dat is op deze Merwedebrug niet anders.

De verkeersdruk is de laatste decennia fors toegenomen, waardoor de Merwedebrug al jaren een notoir knelpunt is.



Hanze weekend Goud van Oud

28, 29 en 30 juni 2013.

Op donderdag de 27e vertrokken we uit Amsterdam richting Uden.

Na een lekker diner in een plaatselijke brasserie hebben we heerlijk geslapen in een kloosterhotel te Uden.

Om 8.30 uur vertrokken we naar startplaats Hanzeweekend Goud van Oud, Strikseweg 1 Uden. Aldaar werden we hartelijk ontvangen bij Johan en Marjan Verhoeven met koffie en lekkers. Marjolein zorgde voor steeds weer verse koffie!



Het weer verraste ons met de nodige waterstromen, onze Chevrolet Corvair vergastte ons op een paar "binnendruppels". Hoe dan ook, met veel tourzin gingen we om 11.00 uur op weg met de aanwijzingen in het mooie routeboek. Maar niet eerder dan dat Hans van der Hoff ons had uitgelegd hoe wij ons moesten gedragen. Hij had er zelfs een sirene voor aangeschaft, om geconcentreerde aandacht te krijgen. Aangevuld met nog wat handige tips van Jan Peters gingen we met zo'n 30 auto's op weg.

Het eerste deel van de in totaal 150 km. durende tocht langs prachtige vergezichten en bosweggetjes voer ons naar kasteel Doornenburg. Daar nuttigde we een bakkie (op z'n Amsterdams) en trokken weer verder.

Via de zeven heuvelen en de dijk langs de Maas en de IJssel en de Veluwezoom, een lekkere slingerweg, kwamen we bij het IJssel Hotel. De Deventerkoek met koffie stond al op ons te wachten. Het werd tijd voor het strekken van de benen. Aan alles was gedacht, we kregen de pontvouchers voor een bezoek aan Deventer. Te laat voor de markt, maar wel droog weer, we slenterden heerlijk langs de historische pandjes, boetiekjes, terrasjes, etc.

Regelmatig werden we onderweg op een ontmoeting met andere Goud van Oud leden getraakteerd! Na het bezoek aan een terras aan de Brink gingen we terug met de pont om onze tour te vervolgen.

Via een mooie bos- en heideroute kwamen we langs Epe, Vaassen, Vierhouten en uiteindelijk in Elburg. Gezellig elkaar volgend vergaten we een afslag, dat leverde een korte vertraging op, maar desondanks kwamen we keurig op tijd aan bij landgoed Stakenberg. Een Hampshire hotel, midden in het bos. Zo'n 1000 mtr. voor de afslag naar het parkeerterrein van het hotel ontdekten we een Opel

Kaptein met pech aan de kant van de weg. Er stonden al genoeg hulpverleners bij, naar ons werd gebaard door de rijden. Later bleek het Opel te zijn van een Belgisch Goud van Oud lid, Jos Adriaans. Aan de praat gekregen tot aan het parkeerterrein van het hotel. Daar heeft een ander Goud van Oudlid z'n technische kennis er op losgelaten. Het bleek een kapotte condensator te zijn. Chapeau voor Kees!

In het hotel werden we verwelkomd met een drankje. Daarna hadden we een wandeling door het bos met boswachter Ko..... Een aanrader. Hij is een meesterteller, leeft in en voor de natuur. Het leven

van de bosdieren werd op veel manieren uit de doeken gedaan, dassen, herten, zwijnen en natuurlijk de hangoorgeit. We hoorden dat bij de haarmossen de "man de kroon op heeft". Jammer, alleen bij de haarmossen! En.....mocht je overvallen worden door een onweer, ga altijd dicht bij de stam van een beuk staan. Dan ben je veilig en zal niet getroffen worden door de bliksem! De breed





uitlopende wortels beschermen je hiertegen in tegenstelling tot die van andere boomsoorten. We weten nu ook waarom de poezen i.pl.v. bij de bakker (muizen) en visboer, zo graag bij Heineken werken..... 's morgens, 's middags en 's avonds een kater!

Ter afsluiting van de dag, het diner. Goed verzorgd, lekker en gezellig.

Op naar de volgende dag met vast weer een verrassend programma.

Op de 2^o dag startten we vanaf het hotel met een flauw zonnetje dat later gelukkig aan bleek te houden. Na een korte briefing van Hans (vandaag een route van 145 km.) kregen we weer een prachtige rit via Vierhouten, richting Genemuiden, Kampen, door St. Jans klooster naar de Wieden over de oude Zuiderzeebodem. Veel bos, heide en dijk langs de IJssel. Bij de Wieden aangekomen hebben we het Wiedenpad gelopen, dwars door de rietgrassen. De Wieden grenzen aan de Weerribben en het is een project van Staats Bosbeheer. Dan verder naar de lunchplek in Giethoorn.

Na de copieuze lunch voeren we door de wateren van Giethoorn en werden bijgepraat omtrent het ontstaan, de eerste bewoners (turfstekers) , punters en bezienswaardigheden.



We vervolgden onze weg via Hasselt, lekker binnendoor, naar Elburg.

Na het diner werden we verrast met een heuse quiz, vragen op alle gebied, 8 rondes. Van de 9 groepjes werden wij de winnaars, "Push 1".

De meeste oldtimergangers gingen nog napraten in

de bar. Wij vonden het genoeg en gingen in de richting van de hotelkamer. De 3^o dag startte met een ontbijt, aangevuld met een lunchpakket.

Na de mooie woorden van Hans, voorafgaand aan de start, waarbij hij iedereen bedankte voor de saamhorigheid en gezelligheid, vingen we de tour aan.

Het eerste gedeelte van de rit door de prachtige bosrijke omgeving bracht ons bij de Veluwe Stoomtrein Maatschappij in het dorp Beekbergen.

Even de benen gestrekt, rondgekeken en de conditie van de oude stoomtreinen in



ons opgenomen. De weg weer vervolgd.
De rit ging via prachtige bosweggetjes rond
Hoendelo, Otteren, Ederveen, de welbekende
Utrechtse Heuvelrug, naar Kasteel Amerongen.
Daar hebben we de laatste bonnen ingeleverd voor
een versnapering en heerlijk in het zonnetje de

koffie met gebak genuttigd. Een rondje kasteel, door
de bosachtige tuinen en vijver, liet ons genieten van
de ooievaars, die boven op een van de 4
schoorstenen van het kasteel de jongen aan het
grootbrengen waren.

De weg vervolgd over de Prins Willem
Alexanderbrug richting Alphen naar de laatste
rustplaats, Brasserie het Anker. Daar nuttigden we
nog een laatste drankje en langzamerhand vingen
we de reis naar huis aan.

Iedereen was enthousiast over de 3 dagen, zelfs het
weer werkte, zeker de laatste 2 dagen, mee. We
namen afscheid en bedankten de organisatoren
voor het prima georganiseerde Hanze weekend.

Ruud Keers en Annemiek Aarsman.



