

CORVAIR MAIL



Bonaire Corvair, Happy Island

Bonaire on Wheels

Dit is het 135ste van een serie Bonaire on Wheels - artikelen van Jan – draag een helm – Brouwer, over enkele interessante Bonairse voertuigen of personen die “on wheels” zijn. Op weg naar minstens 200 artikelen.

Dit artikel gaat over de Corvair van Marja en Peter Overman.

Op zaterdag 6 september, Bonaire-dag, zag ik plotseling een lage gele convertible over de kuilen in de straten van Bonaire zweven. Ik had dit voertuig nog nooit gezien, dus ik moest het volgen. Naarmate de Landrover en ik dichterbij kwamen, ontdekten we dat het een Chevrolet Corvair was. Een heel bijzondere Chevrolet Corvair, want het bleek een Monza convertible te zijn. De vorm, het ontwerp en de kleur stonden me erg aan. Na enkele mijlen achter de auto aangereden te zijn, besloot ik hem in te halen. Ik probeerde – zo vriendelijk mogelijk – de aandacht van de vrouwelijke bestuurder te krijgen door met mijn arm op en neer te zwaaien uit het raam en haar te laten stoppen. En gelukkig slaagde ik daarin. Ik stelde mezelf voor en vertelde de eigenaars van de auto over mijn artikelen in de lokale krant. Ja, zij kenden mijn artikelen en ja, het was helemaal okay om een afspraak te maken voor een interview. Dus ik gaf hen mijn vi-

sitkaartje en vroeg hen mij te mailen. Een paar dagen later zaten we bij elkaar op de overdekte veranda, ergens achteraf in het zuiden van ons geliefde eiland.

Marja en Peter zijn getrouwd, gepensioneerd, gezond en gelukkig. Ze zijn sinds maart 2008 de trotse eigenaars van een volledig en liefdevol gerestaureerde gele Monza. De auto is geïmporteerd uit Californië en de vorige eigenaar bracht hem naar Curacao in 1987. Hij had hem laten spuiten, groen, en de auto enkele jaren gereden. Toen Marja en Peter hem in 2008 kochten, had de Corvair zo'n acht jaar stilgestaan. Toen begon de algehele restauratie. Ze ontdekten dat de oorspronkelijke kleur geel was. De auto was nog min of meer in lopende conditie, maar de motor liep na enkele mijlen warm. Ze ontdekten dat ratten hun schuilplaats hadden geschapen in het geforceerde luchtkoeling systeem van de auto. Na het weghalen van enkele uitwendige onderdelen van de motor en een grondige reiniging was het koeling-probleem voorgoed opgelost. Deze Chevrolet Corvair Monza verliet de fabriek in 1964. De auto heeft een achterin gemonteerde, luchtgekoelde, lichtmetalen zes-cilinder boxer motor van 2687cc / 164 cubic inches en de voeding wordt verschaft door twee carburateurs. Een reusachtige ventilator verzorgt de verse lucht voor de koeling en de ventilatorriem maakt een vreemde 90 graden hoek om de kracht van de nokkenas over te

brengen naar de horizontaal gemonteerde ventilator boven op de dwarsliggende zes-cilinders. Voor zover ik weet, is dit concept uniek. Natuurlijk is de Corvair motor geïnspireerd door de Volkswagen Kever motor, maar dat is maar een 1200 cc viercilinder en de Amerikanen wilden iets groters. Deze prachtig gerestaureerde Monza is uitgerust met vier trommelremmen, geen stuurbekrachtiging, white wall banden, zwart interieur, originele radio, een aanzienlijke hoeveelheid chroom en aluminium. De achterklep heeft luchthappers en ventilatie-openingen om voldoende lucht te vangen voor de koeling. Vier ronde rode achterlampen, vier lampen aan de voorkant. De auto is slank en vriendelijk. Een speciale combinatie.

Marja en Peter houden van hun gele convertible met kenteken B-9758. Ze besteden veel aandacht aan de auto en die ziet er als nieuw uit. Enkele onderdelen zijn niet meer verkrijgbaar, zoals de aluminium grill achterin; dus restaureerden ze de originele onderdelen zo goed mogelijk. De Corvair is geen race-machine, het is een cruiser. De onafhankelijke ophanging van de vier wielen laten haar over het asfalt zweven.

Dit echtpaar en hun auto zijn een aardige verrijking van de Bonairse samenleving. Rij veilig, geniet van het leven. Blijf mensen op een blij eiland.

**Artikel ingezonden door:
Marja en Peter Overman**



Van de voorzitter

Wat me altijd weer opvalt als ik bij een meeting van onze club kom is hoe gezellig het is. Natuurlijk kennen een aantal leden elkaar ondertussen ook al geruime tijd maar het valt op dat ook nieuwe leden zich snel thuisvoelen. De afgelopen meeting in Sittard was daar ook weer een mooi voorbeeld van en we hebben het opnieuw geweldig getroffen met het weer. Zelf wonen we in Friesland dus dan is een dergelijk meeting niet naast de deur maar tot nu toe lukt het altijd om een hotelletje te vinden tegen een vriendelijke prijs en dan is het prima te doen. En we hebben het zeker ook niet de hele dag over auto's dus het is ook leuk voor je partner of een bekende. Dus als je de kans hebt, kom langs en maak het mee!

De winter staat weer voor de deur en voor sommigen is dat weer de tijd om te sleutelen zodat er zomers weer gereden kan worden. Zoals ik in mijn vorige column schreef ligt de motor van onze Corvair bij een revisiebedrijf en gelukkig zijn ze er nu mee aan het werk dus ik hoop dat ik hem snel terug heb zodat hij weer ingebouwd kan worden. Bij een Corvair, net zoals veel auto's uit die tijd, kun je nog veel zelf doen. De techniek is relatief simpel en ook bij het zoeken naar elektrische storingen kom je met een spanningzoeker en schroevendraaien een heel eind. Hoe anders is dat bij een moderne auto. Als je bij een moderne auto een storing hebt, dan moet deze eerst aan de computer om een idee te krijgen wat er mogelijkwijs aan de hand is. De vraag is wat dit voor toekomstige klassiekers gaat brengen. Is de gemiddelde hobbyist straks nog in staat een klassieker uit '80 of '90 te restaureren of houdt het op nadat de laatste elektronische onderdelen het opgeven? En niet alleen de onderdelenvoorziening zou een probleem kunnen zijn maar ook wie er de kennis heeft om aan dergelijke auto's te sleutelen. Ik herinner me nog een uitspraak van mijn toenmalige Alfa Romeo dealer. Nee, de man met de gouden handjes die de dubbele Webbers van mijn Giulia had afgesteld werkte er niet meer. De moderne monteurs moeten om kunnen gaan met computers. Dan vind ik het altijd weer bijzonder dat ook onze Corvairs van 50-60 jaar oud ons nog steeds brengen waar we naar toe willen...ook onze meetings! ;-)

Ik wens een ieder prettige feestdagen en een voorspoedige jaarwisseling. Tot de nieuwjaarsborrel in januari!

Guus de Haan

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter:

Guus de Haan
Golfe 27A 9247 DL Ureterp
tel: 0512-301099
devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:

Ruud Keers
Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam
tel: 020-4706580
depenningmeester@corvair.nl

Redactie Corvair Mail:

Ralf Verhees
Braak 104 5501DM Veldhoven
tel: 06-46713217
redacteur@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Lid worden:

Door storting van € 42,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 35,00

Inhoud

2

Bonaire Corvair
Happy Island

3

Van de voorzitter, penning-
meester & de redacteur

4

Corvairweekend Sittard

6

Weekend in de Achterhoek

7

Europese Corvais
Nieuwjaarsmeeting 2015

8

Oldtimerit, september 2014

10

Corvair Live

12

Auto's en hun bijnamen

13

Ralph Nader bezoekt Clarks

14

Terry's Kalp Corvair Heaven

16

Clarks New Products

17

Donahee

Van de penningmeester

Ik denk dat dit voor de meeste clubleden wel geldt:

**“ alle oude paardenkrachten
staan reeds op stal”!**

Bij het nieuwjaarstreffen in februari 2014 in Papendal is, in de vergadering voorafgaand aan de nieuwjaarsborrel, met elkaar besloten de contributie met €5,00 te verhogen. Het komt erop neer dat elk lid voor het jaar 2015 € 35,00 gaat betalen aan contributiekosten.

Wanneer je dat in december 2014 al overmaakt op banknummer NL711M-GB0007814905, werkt dat kostenbesparend voor de club. Het scheelt het versturen van nota's in januari 2015 naar de leden en soms zelf aanmaningen, wanneer het in 't vergeetboek is geraakt. Wel graag onder vermelding van "Corvairclub" en de naam waaronder je clublid bent.

Tijdens diezelfde vergadering hebben zich 3 sponsors aangemeld. Mike Cramer, Wim Boon en Guus de Haan. Zij sponsoren elk de portokosten van een clubblad. Namens de club, heel hartelijk dank daarvoor! Ook in 2015 krijgen we weer de kans elkaar te ontmoeten en het nieuwe clubjaar in te wijden. Evenals vorig jaar zal dit zijn in Papendal, Bar Dug Out, op zaterdag 31 januari, van 14.00 tot 18.00 uur. In dit clubblad vind je hiervoor de uitgebreidere uitnodiging. Zet alvast in je agenda!

Het jaarverslag van 2013 is goedgekeurd door de kascommissie. Sjaak en Linda zullen dit voor 2014 eveneens op hun nemen.

Prettige kerstdagen en een gezellige jaarwisseling.

Tot ziens in het nieuwe jaar!

Ruud Keers.

Van de redacteur

Zo daar zit ik dan, een doordeweekse avond lekker met een biertje de laatste hand aan het Corvair blad te leggen. Een stukje ontspanning voor mij om het blad weer af te ronden, maar ook een stukje stress. Stress is misschien niet het goede woord, meer een soort van spanning om het volgende blad weer vol en interessant te krijgen. Diverse lijntjes zijn al weer uitgezet en hopelijk leveren ze weer leuke verhalen op zoals het verhaal van "opa" Donnahoo, die zijn kleinzoon naar mij liet emailen. Ook de verhalen

***Vervolg pagina 7**

Corvairweekend Sittard

10 t/m 12 oktober 2014



De ontvangst bij Jaak en Linda in Sittard was al op vrijdag 10 oktober gepland voor degene die van ver kwamen. Heel gezellig, met een warme hap, een borrel, koffie en andere drankjes. Genoeg om te bepraten en het Corvairclub weekend in te laten gaan.

De volgende ochtend was gereserveerd om ook de rest van de leden te ontvangen, bij de koffie heerlijke vlaai te eten en broodjes als lunch, maar vooral om het wel en wee van de Corvairs door te spreken. En zoals het hoort, met een oude auto ben je nooit klaar en kun je van alles

van elkaar leren en met elkaar delen. Aanwezig waren verder: Ralf Verhees met zijn 2 vrienden, Chris & hugo (Corvair Lakewood in opbouw) Guus de Haan (Corvair is nog in reparatie, motor wordt gereviseerd) Wim Boon en Cecile met hun early cabrio Guus Marinus met Rita en Björn, met de early coupé En de Corvair van Jaak en Ruud, beide late one's. Wilco de Boer was aanwezig zonder oldtimer en Pierre met zijn gebruikelijke Corvette. De verrassing was de nieuwe aanwinst van Huup en Marije, een Dodge Dart uit



1962. Zeer speciale auto, iedereen zat er bovenop om deze voiture te kunnen bewonderen. Als oud Corvairrijder is Huup lid gebleven van de club! Onderweg deed zich een klein probleem voor met een achterwiel van deze nieuwkomer dat door een nog nader te onderzoeken oorzaak warm was gelopen en daardoor krom trok. Rustig verder rijden via de snelste weg, af en





toe even laten afkoelen, dat ging lukken! Pierre en Jaak hadden een prachtige binnendoor rit georganiseerd naar Valkenburg. Aldaar hebben we de gereconstrueerde kolenmijn bezocht. Een oud gediende, die zelf in deze mijn gewerkt had tot 1965 sluiting kolenmijnen), gaf de rondleiding. Erg interessant om te horen en zien hoe primitief dat er toentertijd aan toe ging en onder welke erbarmelijke omstandigheden "man en paard" er hebben gewerkt!

Na een fikse korte regenbui, die we hebben overleefd onder de parasols op het terras onder het genot van koffie, getraceerd door Guus, vertrokken we weer richting Sittard.

Daar aangekomen gingen we met ver-

eende krachten aan de slag om de BBQ aan de gang te krijgen met overheerlijke Gado Gado, met dank aan Linda, Jaak en Mario, die de voorbereidingen hadden getroffen. En met dank aan Pierre die zich profileerde als BBQ chef!

Later op de avond kwamen Leon en Gerda nog even bijpraten.

De volgende ochtend ontmoetten we elkaar weer bij Jaak en Linda.

Na de koffie gingen we met een beperkt aantal leden richting Autotron Rosmalen voor een bezoek aan de Jukebox beurs, Rock around the Jukebox!

Daar aangekomen hadden we een bijzondere ontmoeting met een parkeerwachter. Nadat hij ons (lees Corvairs) een mooie parkeerplek had aangewezen, was het tijd om de olieplek onder de auto's te plaatsten. En, ja, je begrijpt het misschien al..... Dat werd dus de voorkant! We schoten allemaal tegelijk in de lach! Nadat hij daarmee klaar was, meldde Ruud dat bij deze auto de lekplek toch echt aan de achterkant te verwachten was. Reactie van de parkeerwachter: "ja, je hebt altijd auto's met iets bijzonders"! Dat was duidelijk

een inkopper!

We keken onze ogen uit naar de oldtimers op het parkeerterrein, maar vooral ook naar de kleding van veel bezoekers! Leuke sfeer, spullen, jukeboxen en onderdelen ervoor, Coca-cola stands, kleding en zo meer. Maar ook de muziek, de rockenrol en de dansers maakten het "weer terug in de tijd" gevoel compleet.

Wij namen om 15.00 uur afscheid van de organisatoren en vertrokken naar Amsterdam.

Het was een zeer geslaagd weekend met als meevaller zeer prettige weersomstandigheden.

Annemiek Keers



Een lang weekend in de Achterhoek

We zijn een paar dagen op (fiets) vakantie in de Achterhoek, wat ik overigens iedereen kan aanraden, en dan zie je op een kaart het plaatsje Barlo staan. Waar ken ik dat ook alweer van? O ja, restauratiebedrijf Lensink en Kolstee (voorheen Pennings) waar de Corvair 700 sedan van Johan Doornbos een volledige restauratie onderging.



We waren er verschillende keren, zowel met de club als alleen, om de vorderingen en het resultaat te bekijken.

Het is alweer een aantal jaren geleden en Johan heeft inmiddels met zijn Corvair al heel wat los gemaakt in klassieker minnend Nederland. De Youtube filmpjes, gemaakt o.a. op het Loo, liegen er niet om.

Volgens Hans Lensink komt hij zo nu en dan nog eens langs voor wat afstelling en/of onderhoud.

Dus toog ik op de laatste dag van ons 'Achterhoekverblijf' nog eens richting Barlo. Of eigenlijk naar de kruising ergens tussen Aalten en Barlo.

Daar aangekomen was het vrij stil rond de zaak. Toen ik wat beweging zag in de achterste garage ben ik, een beetje brutaal, daar naar binnen gegaan. Ik werd meteen door Hans leuk ontvangen, ofschoon hij me niet direct kende. Ik stelde me nu voor als de voormalige voorzitter van de Corvair club zodat hij mijn bezoek kon plaatsen. En dat werd dan ook meteen begrepen. Wederzijds refereerden we naar de auto van Johan. Maar ook de nu aanwezige restauratieprojecten moesten bekeken en uitgelegd worden. Heel prettig!

Een mooie Mercedes 'youngtimer' onderging een motorrevisie, evenals een Alfa

2 liter Berline. Verder stonden er de kale carrosseriën van een Porsche 911 en een Volvo Amazon. "Alleen carrosserierestauratie" zei Hans.

Toen we in deze ruimte klaar waren, gingen we via de opbouwruimte naar de showroom. Daar stonden een Alfa Giulia waar mee geraced wordt en nu te koop staat, evenals een Mini en een vooroorlogs DKW-tje waarvan de carrosserie nog deels van triplex en met canvasdoek beplakt is.

In de opbouwruimte bekeken we een Simca-tje (model Fiat Topolino) waarvan het "huwelijk" nog moest plaats vinden, een Dafje dat te koop stond en het mij reeds bekende project rond een Armstrong Siddeley.

Uiteraard werd er ook nog over de Corvairs gefilosofeerd waarbij Hans toch



wel prat ging op de kwaliteit die door hen geleverd wordt. Van Johan's Corvair hangt er prominent een foto aan de muur van de showroom.

Het volgend bezoek ging naar de ruimte waar interieurs worden aangepakt. Hier was René juist bezig met een volledig interieur, waarbij we uitleg kregen over de leren huiden die op voorhand werden besteld ook al zou een restauratie nog jaren op zich laten wachten. Na de rondleiding door het bedrijf werd er nog even stilgestaan bij het huidige klassieker klimaat. Hans liet zich ontvallen dat de meeste van hun opdrachten tegenwoordig



uit het buitenland komen, met name Duitsland. In Nederland is de belangstelling tanende. Volgens hem komt dat niet direct door de fiscale aanpak van 'youngtimers' maar door de verzadiging van de markt en andere belangstellingen van de jeugd. We namen afscheid met een ferme handdruk en de belofte nog eens terug te komen.

Leon Janssen



Europese Corvais

We kregen zowel via facebook als via de email een bericht binnen van Kent Sullivan, over zijn zoektocht naar Europese corvais. Hieronder de vertaling van zijn bericht. Hopelijk kunnen jullie hem helpen.

Misschien bent u bekend met mijn onderzoek naar Zwitserse Corvais, dat in september 2008 en oktober 2008 werd gepubliceerd in CORSA Communiqué. Ik wil graag een soortgelijk onderzoek doen naar Belgische Corvais. Om dat te kunnen doen, heb ik uw hulp nodig, want ik ken momenteel maar enkele Corvais die geassembleerd of geïmporteerd zijn door Continental Antwerp(en). Mijn bedoeling is om zo veel mogelijk Belgische Corvais te achterhalen - als vanuit de USA mogelijk is, en dan een reis te maken om de auto's en hun eigenaars persoonlijk te zien, ergens in de komende paar jaren, een volledige documentatie te maken en dan een artikel daarover te schrijven voor het Communiqué.

Dit zijn de auto's waar ik al iets van af weet:

1. 1967 Monza sedan (VIN 10539GX101383), eigendom van Leon Janssen

Auto's geïmporteerd door Continental Antwerp (SUP)

1. 1963 700 sedan (VIN CA-30769W1602), eigendom van Leon Janssen
2. 1966 500 sedan (VIN CA-6101392178), eigendom van Lieuwe Witteveen (was enkele jaren geleden te koop en kan dus een andere eigenaar hebben)
3. 1966 Monza coupe (VIN CA-105375W4842), eigenaar onbekend (foto's gevonden op internet)
4. 1966 Monza sedan (VIN CA-6105393322), eigendom van Andries Kamp

Auto's geassembleerd door Continental Antwerp (CKD)

In Chevrolet terminologie: de eerste categorie staat bekend als Complete Knock-Down (CKD), de tweede categorie wordt Single-Unit Pack (SUP) genoemd.

Ik weet nagenoeg zeker dat er veel meer van zulke Corvais in Europa zijn, waarschijnlijk vooral in Frankrijk, België en Nederland, en misschien een paar in Duitsland, Zweden, Denemarken en Engeland.

Help me alstublieft om zo veel mogelijk auto's te achterhalen. Hebben de Franse en Nederlandse Corvail clubs een bestand van de auto's van hun leden? Kan iemand auto's opsporen bij komende club evenementen?

voor verder informatie of het doorgeven van "belgium" Corvais:

kentsu@corvailkid.com

Thank you. Kent Sullivan

**Jawel het vervolg van de redacteur*

van clubleden kwamen gelukkig vanzelf binnen deze keer. Erg leuke verhalen van zowel Nederland als het buitenland. Erg bedankt voor het schrijven van jullie belevenissen. Ik hoop dat ik voor aankomende editie weer verhalen van diverse mensen mag ontvangen. Het blad zelf zal uitgebreid worden met artikelen van Johan Doornbos "uit de oude doos".

Ook zal er een zoek-puzzel komen. Dit gaan we uitproberen in het aankomende blad. Ik denk een mooie mix en hopelijk vinden jullie dat ook. Als jullie verder nog ideeën hebben hoor ik die graag op de jaarvergadering, die weer plaats vindt in Papendal.

De Lakewood komt ook goed tot vorm, we zijn volop bezig zowel met de body om deze spuitklaar te maken als met de techniek. In de editie van maart zal ik een uitgebreidere update doen van de werkzaamheden die ik sinds de laatste keer heb gedaan.

Wat ik erg lachwekkend en verrassend vond is dat ik op de Corvail club dag een aantal keer de vraag kreeg waarom ik een corvail gekocht hebt, wat was de aanleiding, bij deze het korte verhaal: Het Ford Econoline busje uit +/-1964 heeft mij altijd aangetrokken. Laat ik nu in die serie ook de Dodge A100 en de Corvail Greenbrier tegenkomen. Op een of andere manier trok de Corvail mij aan, en ben ik deze verder gaan "uitpluizen" waarbij ik in eerste instantie de auto serie niet echt bijzonder vond buiten de station na, die was erg mooi in vorm. Zodoende kwam ik in Nederland een station tegen en de rest is bekend. Wat later ben ik eigenlijk ook de andere modellen gaan waarderen, en zeker ook de late models, erg mooi zo'n little corvail in een big muscle world. Voor mij heeft het vele deuren geopend en heb ik veel vrienden en kennissen erbij gekregen. Zeker de sociale contacten vind ik erg leuk en houd me er ook mee bezig.

Mede door deze contacten heb ik alweer een ticket geboekt om de Corvail Conventie in Knoxville te bezoeken. Dit jaar niet alleen zoals de afgelopen jaren. Mijn ouders gaan mee om eens een kijkje te nemen in de Corvail wereld en de Corvail mensen te ontmoeten waar ik de afgelopen jaren "mee optrok".

Fijne dagen en tot op de leden vergadering.

Ralf Verhees



Corvail Club Nederland

Uitnodiging Nieuwjaarsmeeting 2015

Op zaterdag 31 januari 2015 wordt de jaarlijkse nieuwjaarsmeeting gehouden, dit jaar weer in 'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.

We ontvangen de leden om 14.00 uur en eindigen om 18.00 uur.

Om 14.30 uur starten we met een vergadering van de Corvailclub Nederland.

Na de vergadering wordt het een gezellig samenzijn en krijgt iedereen de gelegenheid om onder het genot van een hapje en drankje ervaringen uit te wisselen..

Agenda vergadering:

- | | |
|-------------------|---------------------------|
| 1. Opening. | 3. Financieel Jaarverslag |
| 2. Terugblik 2014 | 4. Plannen 2014 |

papendal
hotel • sport • congres



NEDERLAND
Corvail
CLUB

Oldtimerrit, september 2014

Honda S 800 en Chevrolet Corvair Monza cabrio



We verzamelden in Zegveld, bij de broer van Ruud, die in het bezit is van een Honda S 800 uit 1968.

Vandaar vertrokken we via een binnenwegen richting IJsselstein, de dijkroute volgend naar Wijk bij Duurstede. Daar op een terras bij de waterkering van de koffie genoten. De route vervolgd en bij Amerongen met de pontveer overgestoken. Aan de andere kant van de Neder Rijn via allemaal kleine plaatsjes naar Doornenburg gereden en daar het kasteel bezocht. Wat je door middel van een rondleiding niet allemaal te weten komt over graaf Floris, en natuurlijk over de daar opgenomen serie "graaf Floris"!

Het laatste stukje van dag 1: nogmaals met de pontveer oversteken bij Huissen. En de weg vervolgen naar de eerste dagstop, het hotel de Roskam. Volgende dag een prachtige rit via Dieren over de Veluwe en de Onzalige Bossen, oud jachtgebied van Prins Bernhard. Bij Deventer aangekomen even koffie gedronken aan de IJssel.



Wij vervolgden de rit langs de IJssel en over de dijken naar Nunspeet, Elburg en omgeving.

De auto's hielden zich prima. Heel leuk om achter het stuur van een Honda S 800 te zitten. (Annemiek) Een bijzondere erva-

ring om in die hoge toeren (tussen 6000 en 7000 toeren) te rijden en te versnellen. Rijdt 1 op 10, valt niet tegen als je bedenkt dat we door de bossen en heuvelachtig land reden. Door kleine plaatsjes en overal drempels, veel meer dan we in het westen gewend zijn.

Aangekomen bij ons hotel in Ermelo, eerst een wijntje op het terras gedronken, heerlijk in de zon. Ineens ontdekten we een bekende schaatsster, Irene Wüst, die met andere gelijkgestemden in hetzelfde hotel waren neergestreken.

Op naar de volgende dag, met weer andere verrassingen.

Van Ermelo via Den Treek, landgoed Den Treek Henschoten, bij Leusden, prachtig bosgedeelte voor een frisse wandeling. Dan naar Austerlitz, de piramide beklommen en weer veel bijgeleerd over onze voorouders, met name uit de tijd van Napoleon.





Op deze route kwamen we door Barneveld, daar natuurlijk overheerlijke verse eieren gescoord. We eindigden in Breukelen op een terras. Daar scheidden onze wegen.

Over de Honda S 800 valt nog wel een en ander te vertellen.

De auto had een half jaar stilgestaan, niet ongebruikelijk voor een oldtimer, maar bij deze auto niet zonder gevolgen. De 4 carburateurs waren enigszins dicht geslipt. Gevolg was dat de auto, die gekenmerkt wordt door een zeer sportieve rijstijl, niet vooruit te branden was. Hortend en stotend, niet te doen voor een driedaagse rit.

Hoe dit aan te pakken?

De carburateur gedemonteerd en ultrasoon laten reinigen bij een motorbedrijf. Na montage bleek dat de acceleratie in de lage toerentallen nog steeds haperde. Vervolgens zijn de carburateurs opnieuw afgesteld en de bougies vervangen. De motor liep daarna wel een stuk beter, maar nog niet "top", wel voldoende om het er op te wagen met deze rit. Na afloop is de Honda weer terug gebracht naar een bedrijf dat onderzoek gaat doen om de gangen van de verstopte carburateur weer helemaal open te krijgen. Wie weet, wordt het toch nog een sportwagen!

Ruud & Annemiek Keers



Our 41st Year!

Get the New 2013-2018 Catalog

If you did not get our new catalog in 2013, you can get one **free** on your first **\$50 order** during 2014. (Additional catalogs \$3 with an order)

The new Catalog includes parts from the last 5 Supplements as well as 100's of improvements.

This is our most major revision ever.

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

(413)625-9776 www.corvair.com



Nova's en Corvair Early's van de GM-assemblagefabriek in Janesville, Wisconsin, 1962
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Hans Aarsman en Ralf van Hees



Auto's en hun bijnamen

Van mensen die een klassieke auto bezitten kun je doorgaans aannemen dat ze affiniteit hebben met auto's. Een belangrijke periode in de autogeschiedenis zijn de jaren '50 en '60, voor velen wel de belangrijkste periode. Als je je daarin verdiept gaat je iets opvallen. Bijnamen, zoals bijvoorbeeld Volkswagen. De eerste Volkswagen was Volkswagen, zonder toevoeging, voortkomend uit het door Hitler bedachte spaarplan om een zgn KDF (Kraft durch Freude) auto aan te schaffen,

met in zijn achterhoofd het idee dat iedereen een auto voor duizend Reichsmark zou moeten kunnen kopen. Deze auto kreeg in de volksmond al gauw de bijnaam Kever. Door de enorm lange productieperiode heeft dit model vele aanpassingen ondergaan. Wie kent niet de Brilkever en de Ovaalkever? Mooie bijnamen niet? Wat vind je van Spijltjesbus? Ook van VW. Zo zijn er heel wat bijzondere bijnamen. Een opsomming willekeurig op rij.



Een hele lijst nietwaar? Als je er wat verder over nadenkt, valt wat op. Welk type auto heeft heden ten dage nog een bijnaam? Er schiet me één merk te binnen, nl. Mazda met de 121, alias Bolhoed. De 121 was een kortstondig commercieel succes en is weer snel uit het straatbeeld verdwenen.

En de New Beetle dan? Dat is geen bijnaam, maar een typenaam geworden, net zoals de Mini van BMW. Hiervan is bij iedereen bekend: duur, onpraktisch en geen mooie replica van de Kever. Tegenwoordig heb je SUV's, SAV's, PC-Hooftractoren, Cross-overs en nog veel meer derivaten van de gewone personenauto. Hoewel je vandaag de dag niet kunt spreken van saaie modellen, vind ik de auto's van de jaren '40, '50 en '60 boeiender, maar dat zal wel mijn leeftijd zijn.

Johan Doornbos



Volvo PV 444 / PV544	- Katterug
Mercedes (180)	- Bolhoed (of Ponton)
Mercedes (220)	- Heckflosse Mercedes (heckflosse is een ander woord voor staartvin). Foto 1
Mercedes SL	- Pagode Mercedes (pagode vorm is afkomstig uit de Boeddhistische architectuur in o.a. China bouwkunst) Foto 2
Ford Taunus 17M	- Badkuip Taunus of Badewanne Taunus.
Ford Taunus 17M	- Baroque Taunus. Foto 3
Ford Taunus	- Buckel Taunus. (Deze auto is zo lelijk dat je het mooi gaat vinden.) Foto 4
Ford Taunus 12M	- Taunus Wereldbol. Foto 5
Ford Taunus TC1	- Knudsen Taunus (Genoemd om zijn markante neus) Foto 6
Ford Capri	- Poor man's Mustang
Citroën 2CV	- Eend, Lelijke Eend of Lelijk Eendje.
Citroën Traction (Avant)	- Wieltjes Traction (Ter onderscheid van die met de grote kofferruimte)
Citroën DS	- Snoek of Strijkijzer
Chevrolet Corvette	- Split Window (Corvette)
Chevrolet Corvette	- Coca Cola (Corvette) of Shark Nose (Corvette)
Austin Seven/Morris	- Mini
Fiat 500	- Rugzakje
Fiat Topolino	- Muisje. Geproduceerd van 1936 tot 1955. Wie doet dat nog na?
BMW Isetta	- (Rijdend) Ei
Daf 600/750/Daffodil	- Truttenschudder (met jarretelle-aandrijving)
Chevrolet Corvair	- Pancake six of Poor man's Porche
Ultra Van kampeerauto	- The Whale (walvis). Dit model werd niet in Europa gevoerd en daarom onbekend bij het grote publiek.

Ralph Nader op bezoek bij Clarks

Ralph Nader, die ooit de Chevrolet Corvair "Unsafe at any speed" noemde, ontmoet Clark Corvair eigenaren Calvin en Joan Clark, die hun geld verdienen met de verkoop van Corvair-onderdelen in Shelburne. Een verslag van Paul Franz.

SHELBURNE FALLS – Ralph Nader, de voorvechter van consumenten rechten, wiens eerste "claim to fame" het gevecht tegen de "Unsafe at any speed" 1960-1964 Corvair was, maakte afgelopen vrijdag een pit stop in het hart van "Corvair land" – Clark's Corvair Auto Parts – de grootste leverancier van Corvair-onderdelen in de wereld.

Hoewel Nader aankwam toen de meeste werknemers al naar huis waren voor het weekend, verwelkomden Joan en Calvin Clark Jr. hem als een vriend en schudden elkaar de hand tijdens het korte bezoek. Nader brengt het weekend door in het Rowe Camp en Conference Centrum, waar hij discussies leidt over het herstel van democratie in een tijd van bittere partijstrijd. Zijn bezoek en de eerste persoonlijke ontmoeting met de Clarks komt op een moment dat het succesvolle onderdelenbedrijf zijn 40ste verjaardag heeft gevierd met de verkoop van onderdelen waarvan General Motors de productie in 1969 stopte. Hun ontmoeting komt ook op het moment dat Nader's eerste best-seller

"Unsafe at Any Speed" zijn 50ste verjaardag nadert.

"We kregen een telefoontje waarin gezegd werd dat Ralph Nader een bezoekje wilde regelen; enkele van onze dames dachten dat het een grap was", zegt Joan Clark terwijl ze wachten op de aankomst van Nader.

Maar het was geen grap en Nader stopte – op weg naar Rowe – wel degelijk om de Clarks te ontmoeten en om te zien of zij wisten waar hij een 1962 Corvair in redelijke staat zou kunnen krijgen. De auto is niet voor Nader om er zelf mee te rijden, maar om tentoongesteld te worden in het toekomstige Amerikaanse Museum voor Product Aansprakelijkheid dat Nader helpt op te zetten in zijn woonplaats nabij Hartford, Connecticut. Nader zei dat de auto tentoongesteld wordt als een symbool van productaansprakelijkheid dat leidde tot het maken van veiliger auto's. Hij vertelde de Clarks dat de Pinto, asbest, sigaretten en andere producten waarover gerechtszaken zijn gevoerd in het museum zullen worden opgenomen.

De Clarks spraken gekscherend met Nader over wat zij voelen als een onterecht slecht rapport voor de Corvair. Calvin Clark vertelde dat de ontwerpfouten van de eerste jaren in de latere modellen werden gecorrigeerd, maar dat mensen abusievelijk geloven dat de auto gedurende de hele negen jaren van zijn productie

een miskleun was.

Nader zei dat hij altijd heeft verteld dat de gebreken gecorrigeerd waren in de 1964 modellen. Vóór de Terugroep Wet van 1966 werden ontwerpfouten niet gepubliceerd en was er geen procedure om defecte voertuigen terug te roepen, zei hij. Hij wees erop de wetgeving nog steeds mensen beschermd tegen defecte ontstekingsystemen en "exploderende" airbags. De Clarks suggereerden aan Nader om contact op te nemen met de Corvair Society of America om iemand te vinden die misschien een Corvair wilde schenken aan zijn museum. Ook boden de Clarks aan om in hun volgende nieuwsbrief aan klanten in januari a.s. het bericht op te nemen dat Nader een Corvair zoekt. Eerder op die dag waren de Clarks aan het zoeken geweest naar hun exemplaar van "Unsafe at Any Speed" om dat door Nader te laten signeren, maar ze konden het niet vinden. Nader bood aan om hen een exemplaar van zijn boek te sturen "als aandenken voor hun 40ste verjaardag".

Ondertussen signeerde Nader een Clarks Corvair Onderdelen Catalogus. Nadat hij had vernomen dat Clark's vooral nieuwe specifiek gemaakte Corvair onderdelen verkoopt, die sterker zijn dan sommige originele componenten, signeerde hij hun catalogus met de woorden "Voor Calvin en Joan Clark voor veiliger Corvairs".



USA Corvair trip

Deel 3:

Zoals jullie inmiddels wel weten, heb ik een tijdje bij de HACO club in Kansas City doorgebracht (zie verhaal over de veiling en artikel over de Lakewood van Wes Mellies in vorige Corvair Mails), maar met Scott Allison de man waar ik verbleef, ben ik ook een dag naar Terry Kalp zelf geweest.



Terry's Kalp Corvair Heaven

Terry zou ook veel met Corvairs doen en is ook de hoofdman van de Kansas Corvair Club. Terry Kalp woont in Wichita, Kansas. Dit zou volgens Scott niet zo ver zijn, goed te doen in 1 dag. Nu weet ik dat Amerikanen afstanden geen probleem vinden, maar 4 uur heen en 4 uur terug rijden en dan nog de bezoek uren, kletsen, rondrijden, rondkijken en eten op 1 dag is voor een Nederlander toch best lang.

Dus op tijd opstaan en om 8 uur zaten we in de auto, uuh Corvair op weg vanuit Kansas City, Missouri, naar Wichita, Kansas. De omgeving op zich is te vergelijken met Nederland, maar dan wat meer gespreid en grotere plakken grasland. Mooi op de helft van de route een pauze bij een lokaal benzine station, waar we zowel de Corvair als onszelf even "re-fuelen" met een kop koffie en een liter frisdrank. Weer 2 uur verder kwamen we in de buurt van Terry's huis of loods of hide out, ik had geen idee wat ik kon verwachten. En dat bleek maar goed ook.



De plaats kon je niet missen, het stond vol met Corvairs langs de weg, van 61 tot 67, van Lakewood tot Ultravan, het stond er gelijk. Buiten dat Terry ons al op stond te wachten, stonden er nog zo'n 7 man totaal

op mij te wachten. Ik had echt zoiets van wat is dit.... Al snel bleek dat de meesten van de club vrij hadden genomen - het was immers een woensdag - om mij te kunnen zien en spreken. De plaats waar



we waren was de oude hobby-schuur van de vader van Terry. Deze man deed in T-fords. Na zijn overlijden heeft Terry er zijn Corvairs geplaatst. Overal waar je kijkt staan Corvairs. Maar voor dat we de plaats gingen bekijken eerst wat drinken. Binnen in de schuur was een mooie "keuken", zoals een hobby keuken er uit moet zien, en een plekje om te zitten. De leden legden uit dat dit hun clubhuis was en dat iedereen hier individueel of gezamenlijk aan zijn Corvair kon werken. Buiten het eerste stuk waar aan 2 Corvairs gewerkt werd, was er achter nog een ruimte waar een aantal Corvairs in allerlei vormen en maten stonden, van goede conditie tot slechte. Wat mij meteen opviel



was dat er her en der zeker speciale modellen tussen stonden (ik ga in een volgende editie hier wat verder op in als ik wat meer informatie erover kan vinden). Tussen alle voertuigen stonden / lagen onderdelen gestapeld tot het plafond; of het nu gaat om motorblokken of om dynamo's, alles ligt er in meervoud. Einde hal konden we naar buiten waar net zoveel Corvairs staan voor onderdelen of gewoon om te staan. Achter waren ook nog een paar schuurtjes, die mooi aan de voorkant afgesloten waren met een hangslot; maar loop je er omheen, dan is de achterkant gewoon open zonder deur. Deze schuurtjes lagen helemaal vol met onderdelen en Terry vertelde mij dat onder deze onderdelen ook nog 1 of 2 of 3 Corvairs stonden, maar dat hij eigenlijk zelf niet meer wist wat er onder stond. Naast de grote oude schuur en de schuurtjes (die waarschijnlijk door de berg onderdelen overeind bleven) stond er ook nog een gloednieuwe schuur,

met 3 garagedeuren. Deze moesten wel gewoon met de sleutel open; daar binnen stonden Terry's goede Corvairs. Hier stond ook de gezamenlijke brug, die de club aan

Terry heeft geschonken, omdat ze altijd bij hem mogen werken. Ik was nog in de nieuwe schuur aan het kijken toen Terry mij riep dat ik hem even moest helpen om de aanhanger open te krijgen. Dit was zijn nieuwste aanwinst, een Shark racewagen met een Corvair motor. Hij liep niet, maar dat was geen probleem. (Terry heeft hem momenteel rijdend). Echt, ik viel van de ene verbazing in de andere, en dat gewoon in een boerenschuur in de middel of niks in Kansas. Tot slot nog met de boys naar de lokale hamburger tent geweest waar we "zoals gewoonlijk" een halve koe aan burgers opgegeten hebben. Prachtig lokaal tentje waar ze volgens hun de beste burgers verkochten (waarschijnlijk was dit ook de enige in die plaats). Na de burger afscheid genomen van de hele groep en Scott en ik gingen weer op pad terug, 4 uur terug, langzaam de avond in.

Ralf Verhees



Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370
(413)625-9776 www.corvair.com

NEW ITEMS IN STOCK

Rampside & Loadside Latches - Tailgate & Ramp

Repro latches that are stronger & look better than NOS. Offering 4 finishes; please read descriptions below carefully for details. They can be taken apart to rebuild if ever necessary. Left & right are as you face the ramp or the tailgate.

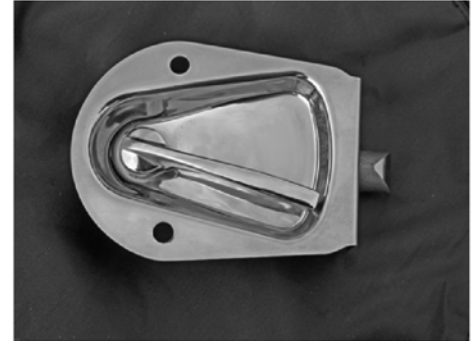
All 3 Lbs. each.

NOS Chrome - Better than any NOS but, no polishing done before plating. Buy these if you must have NOS look! I'd call it "frosted chrome."

Polished Chrome - The latch is polished before chrome. Wow, these look sharp! You'd pay more to have old, worn ones restored.

Brushed Stainless - Looks like a brushed stainless appliance.

Polished Stainless - These are Cal's favorite. Just slightly less bright than the polished chrome, but they will never deteriorate and you can always repolish if scratched.



	NOS Chrome	Polished Chrome	Brushed Stainless	Polished Stainless
Tailgate Right	C13234 \$187.60	C13238 \$206.40	C13242 \$224.00	C13246 \$259.95
Tailgate Left	C13235 \$187.60	C13239 \$206.40	C13243 \$224.00	C13247 \$259.95
Rampside Right	C13236 \$187.60	C13240 \$206.40	C13244 \$224.00	C13248 \$259.95
Rampside Left	C13237 \$187.60	C13241 \$206.40	C13245 \$224.00	C13249 \$259.95

65-69 Chrome Directional Units

Beautiful Clark repros for much less than having your replated. These are better than most NOS I've seen. Highly polished chrome plating. Sold as bare units. See the 2015 Supplement for additional parts. 2 Lbs. ea.

Left (drivers) - C7551L \$69.75

Right - C7551R \$69.75



65-69 Pillar Caps - Pewter or Chrome

The pewter caps are cast and can be painted with self-etching primer. The chrome ones are polished & then chrome plated. *Note: as with the plastic ones, sometimes the pinch weld metal needs to be bent slightly & factory holes might be slightly off.* Sold as a Pair. 6 oz./pr.

Pewter - C93P \$59.20 Chrome - C93C \$46.90

Repro Plastic Left - C517R Right - C516R \$6.25 each



Watch for the 2015 Supplement in your mailbox - Coming Soon!

Many more repros including: More FC bumpers, 65-67 Plastic Windshield Pillars, 60-64 Molded Directional Gaskets, "Top Hat" Screws, Complete 63-64 Axle, bearings, Other Screws & Hardware 60-64 Window Clips & Much More

UPS has switched to figuring all charges by the dimensions if it is more than the actual weight. We can no longer accurately estimate shipping costs.

Find us on

facebook

Corvair Club Nederland op Facebook!!

Tom Donahoe

Een foto die ik tegenkwam op internet heeft tot een erg mooi (en technisch) verhaal. De foto (zie hiernaast) gaf mij de intentie om te kijken of ik meer informatie er over kon vinden. na lange tijd ben ik bij een bedrijfje terecht gekomen en heb deze gemaaid met de vraag of ze deze foto kennen of iets mee te maken hebben. Gelukkig kreeg ik enkele dagen later een email terug van "Opa Donahoe", die zijn kleinzoon had opgetrommeld om mij te antwoorden, en wat later zijn verhaal en foto's in te scannen en door te mailen. Hieronder het verhaal van Tom Donahoe met zn Donahoe Dragrace Corvair.



Donahoe

Ik ben geboren in Riverside, Californië in 1936. Op anderhalfjarige leeftijd verhuisde ik van Riverside naar Huntington in West Virginia. Op mijn twaalfde raakte ik betrokken bij het bouwen van circuit race autos, en zo kwam het dat ik op mijn veertiende al een complete racewagen had gebouwd. Dit alles heb ik natuurlijk niet zelf geleerd. Twee mannen namen me onder hun hoede, "Handy" Andy Carr en Alfred Lewis. Zij leerden me om een race auto correct te bouwen. Alfred Lewis leerde me daar en tegen buiten het bouwen ook hoe auto's afgesteld en voorbereid moesten worden om een race uit te rijden en te winnen. Dit was een diepgaande training.

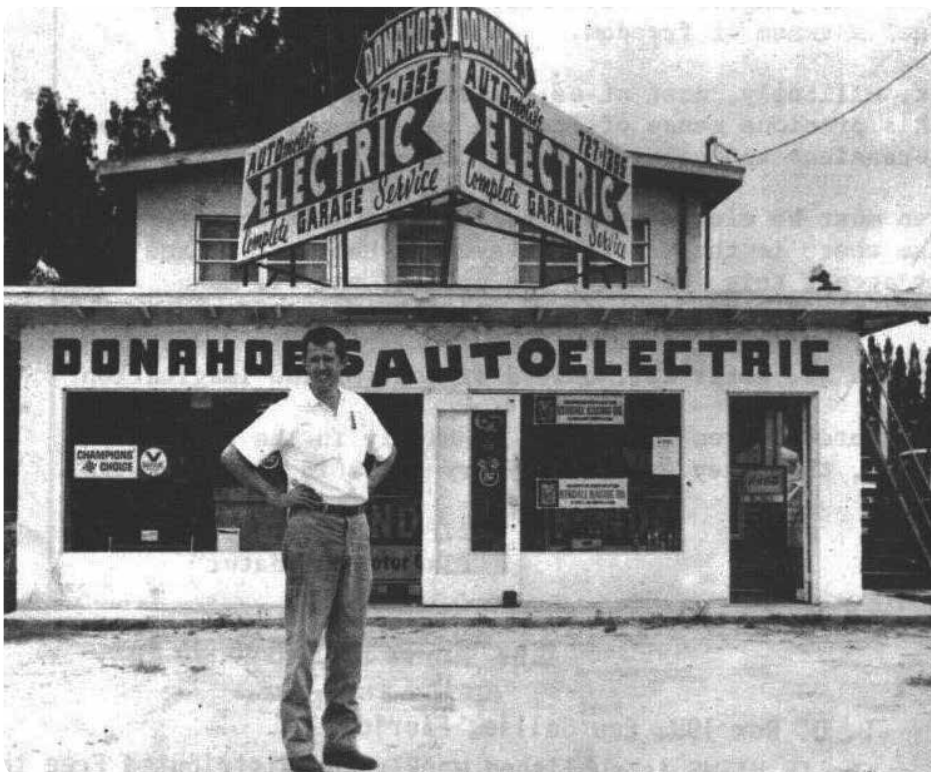
Op mijn 18e, reed ik een 1930 Model A Ford Coupe, met een goede combinatie van motorvermogen en ophanging dat direct reageerde. Gedurende twee jaar raceten ik en mijn kameraden drie tot vier

keer per week, en wonnen bijna alle races waar we aan deelnamen tot ik 20 werd. In die tijd was er veel dragracing op straat en op de dragstrip. Nadat ik in militaire dienst was geweest, begon ik met dragraces op de echte dragstrips in West Virginia, Virginia, Ohio, Kentucky en Indiana.

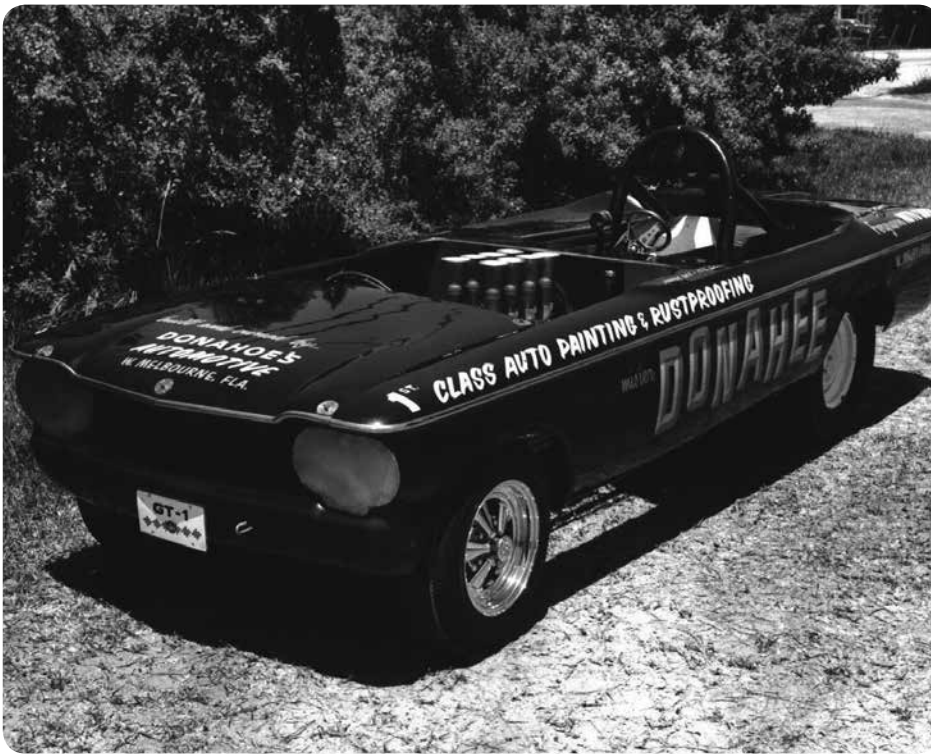
Ik verhuisde naar Florida en binnen twee jaar had ik een werkplaats voor het reviseren van dynamo's en startmotoren en begon mijn bedrijf op te bouwen. Buiten de startmotoren en dynamo's bouwde ik ook motoren en complete auto's voor mensen. In september van 1964 werd ik dealer voor Jim Rathman. Zij distribueerden de nieuwe Chevy auto's en motor onderdelen naar de Grand National racers (NASCAR). Ik had het geluk dat ik van hun een 427 Motor en 2 extra cilinderkoppen kon kopen. Ik bouwde het blok op en plaatste deze in mn reeds klaargemaakte vijftiger Ford Anglia waarmee ik de dragstrip opging. Vanaf dat moment reed mijn Anglia 147 mijl per uur.



Funny dragrace cars begonnen net op te komen en betaald te worden. Dus ging ik aan de slag om een goede basis te maken. Ik kreeg wat vierkant pijp materiaal van een ander bedrijf, van 2 x 3 inch (5x7,5cm) en legde het model uit op de vloer van mijn werkplaats. Ik bouwde het chassis dat 2 foot (60cm) breed was en een wielbasis had van 120inch (3meter). Ik had een hele goede vriend, die bij de Luchtmacht zat en een erg kundige constructeur / mechanicien was. Zijn naam is Dick Porter. Hij hielp me om veel onderdelen voor deze auto te bouwen, o.a. de vooras en vele accessoires. Hij nam een Corvette stuurhuis, keerde het



om en maakte er een centraal stuurhuis van. Hij versmalde de achteras en vele andere dingen. (Later, toen hij uit dienst was, werkte hij voor mij. hij bouwde voornamelijk speciaal gereedschap voor het polijsten van de in- en uitlaatpoorten, machines voor het aanpassen/uitsparen van de zuigers, de verbrandingskamer en de uitlaatpoorten van dezelfde grootte.)



Met een man of zes bouwden we deze funny car in de winter van 64 – 65. De complete auto werd opgebouwd vanuit het niets. Het frame - motor - en uiteindelijk de corvaire body. In het voorjaar hadden we de auto lopend en zo goed als klaar. Het finetunen van de motor kon beginnen. De krachtbron was een Ford 427 motor en een GM 4 versnellingen hydraulische shifter. Ik had een Hilborn brandstofinjectie, serie nummer 10, gekocht en we begonnen maar eens met de verhouding 40 procent nitro-methaan, de rest racebrandstof. De auto liep consistent 9.8 – 9.9 seconden voor een kwart mijl. Door het opvoeren van de injectie zou dat 9.1 of 9.0 rond worden. Helaas ging in de volgende race de versnellingsbak kapot. Dit gebeurde drie keer achter elkaar. Chrysler had net op dat moment een aluminium 727 versnellings-



bak uitgebracht. Deze waren veel beter en krachtiger en de auto liep hier een mooie constante tijd van 9.0 en 8.9. Dus na de aanpassing ging het goed en deden we het een jaar lang erg goed.

In 1966 begonnen we met "hoge wheelies". De wheely bars van de meeste auto's waren gewoon bladveren; dus als je omhoog kwam bij de start gooiden de

veren je hard neer. Ik zette de versnelling dan in z'n drie en op deze manier kon ik de vooras en de carterpan een beetje sparen. We hadden de nodige discussie wat we hieraan konden doen. Na een forse wheely op Miami dragway, maakte ik anderhalve donut en eindigde in de baan van de tegenstander. We gingen terug naar de werkplaats, verwijderden de bladveren, lasten twee rechtopstaande haken op het differentieel en twee haken op het einde van de veer waar het wiel zat. We maakten een stang met rechts en links



draadeinden en "heim joints". Na twee of drie weken was het verbazingwekkend hoeveel controle we hadden over de auto. We reden met 100 percent nitro in de motor, dat de hoge wheelies veroorzaakte.



**The first WHELLY BAR'S
by DONAHOE**

Tegen deze tijd waren we natuurlijk ook bezig om de motor beter te maken en natuurlijk sneller. Een grote verandering kwam door het plaatsten van een 6-71 Crower "bug catcher".



Crowe verkocht ons de onderdelen tegen kostprijs of gaf ze soms voor niets. Van 1967 tot 1970 hadden we een contract om elke tweede week te racen op de Miami drag way. Wij trokken alle auto's eruit, waar ze ook vandaan kwamen. Zelfs dragsters. Zo rond 1969-70 zagen ze wat we gedaan hadden (voornamelijk de wheelies) en kopieerden dat. De dragsters waren 120 kilo lichter, dus ook sneller uiteindelijk. Tot 1970 wonnen we 87% van onze races. Tenminste, dat vertelde de track promotor ons.

Het chassis was een gewijzigd frame met een langere wielbasis (120 inch / 304cm), het was 2 foot / 60cm breed; had een 10 inch / 25 cm schuine ophang aan de achterzijde van het frame (voor de wheelies, dat het frame niet de grond raakt). Het had een versmalde 1964 Oldsmobile achteras met trommelremmen. Een kruisverbinding tussen het frame in het midden om de versnellingsbak op zijn plek te houden. Diverse stabilisatorstangen om het differentieel gecentreerd te houden. De achterveren waren de voorveren van een Corvaire. Ze zaten in de standaard Corvaire verenhouders en de schokbreker was verstelbaar om de stugheid te controleren. De Bandenspanning was 4-6 pond afhankelijk waar we raceten. Deze banden waren aan de velg vastgeschroefd door middel van een plaat die de band op de rest van velg klemde en zo een plaatsta-



len schroef die alles bij mekaar hield. De vooras bestond uit 1 ¼ inch buitenmaat pijp met 1/8 inch wanddikte. De V voorveren waren eerst twee bladveren, drie aan elke kant. Naderhand werd dat één bladveer met een Monroe schokdemper met spiraalveer. Weer later werden dat "heavy duty leveler" schokbrekers met twee radiaal armen aan iedere kant. Die waren goed afstelbaar. Deze as had taps toelopende spindels en geen remmen. Achteraf gezien zou het beter geweest zijn wel voorremmen te hebben. Deze hadden we op sommige banen eigenlijk wel nodig en zou je vandaag de dag niet zonder kunnen racen.

Dit was de eerste auto met centrale sturing. In het midden van het frame was het stuurhuis gepositioneerd. De achterkant van de motor zat 60 inches (152,5cm) vóór het differentieel. Dit type funny dragrace cars werden zo'n 15 tot 20 jaar gebouwd. Einde van dit tijdperk kwam toen de dragsters kwamen met de paardenkrachtmachines (8000 pk). Helaas konden we met deze techniek niet meer mee.

De body was alleen de buitenschil (Corvaire en later een Corvette) van de auto. We hadden delen van andere deuren gebruikt om de body te verlengen. De kleur van de Corvaire Donahee was paars. De naam "Donahee" is een ander verhaal. De naam van de auto is een bijnaam, die ik oppikte van de Jacky Gleason TV show. Aan het eind van de show riep Gleason altijd naar een van zijn kameraden "Mr Donahee, stop een stuiver in de nickelo-deon" (red. een kleine bioscoop waar je voor een stuiver naar binnen mocht). Daarom begon iedereen me Mr Donahee te noemen. En zo noemde ik de Funnycar Donahee.



Het team was heel bijzonder. Iedereen was gedreven en kon elk werk rustig en precies uitvoeren. Zij bereidden de auto voor en stelden hem precies af. Kalm en professioneel werd alles iedere keer met de zelfde routine gedaan. Daarmee wonnen we veel races al op de startlijn. Mensen verbonden met deze auto zijn: Larry Lech, Dick Taylor, Steve Houghton, Keny Esque, Rodger Ebrings, Mike Brown, Dick Porter en Hank van H&H speed shop.

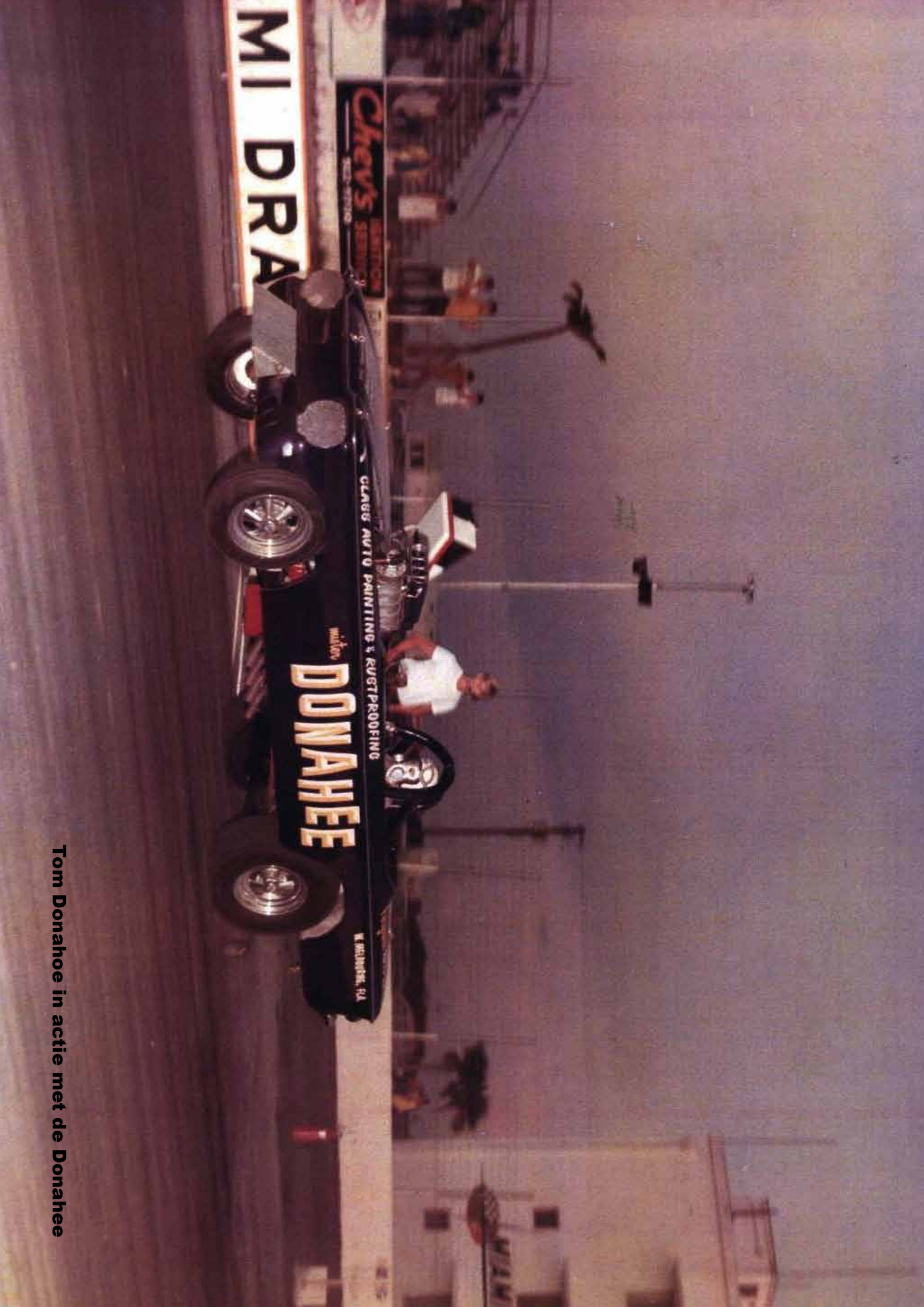
Ik kreeg het te druk met de autoelectric werkplaats, die groeide tot 25 man personeel. Ik reviseerde 3 sets cilinderkoppen per week en ik produceerde gereedschap en hulpmiddelen voor de dynamo business, die we wereldwijd verzonden. We hadden meer dan duizend verschillende

gereedschappen ontworpen en gebouwd voor de dynamo- en starterbusiness. Daarom moest ik stoppen met racen, gewoon niet genoeg tijd. Nu ben ik half gepensioneerd en bouw ik nog racemotoren en enkele antieke motoren. Op dit moment bouw ik een 550 kubieke inch Chrysler 440 V motor (red. de verbrandingskamers staan schuin op elkaar). Verder ben ik nog een 1941 Hupmobile motor aan het opbouwen.

Mijn doel is om een replica te bouwen van mijn Funny car met de hulp van mijn kleinzoon, omdat deze auto zijn tijd vooruit was.

Tom Donahoe





Tom Donahoe in actie met de Donahoe