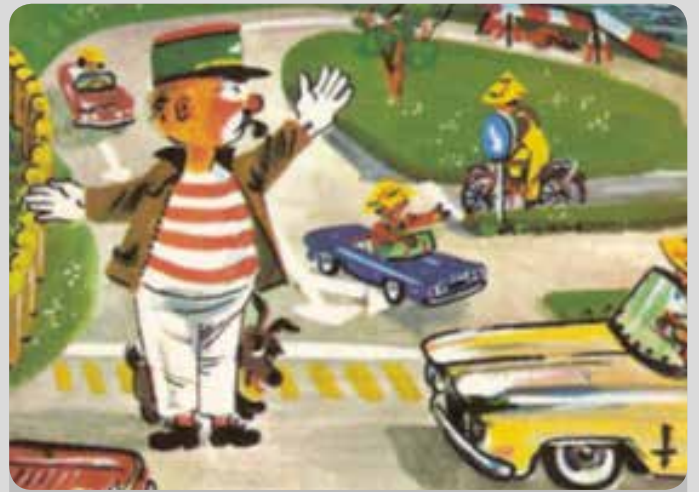


CORVAIR MAIL





*De politieman vraagt zacht en stil
Wie het verkeer nu leiden wil
En Ringgi – daarom blijft hij vooraan staan
Roept "Ik " en meld zich direct aan.*



*Het beroep bevalt hem zichtbaar zeer
Daarom regelt hij het verkeer
Zo probleemloos dat Zofi denkt
"Hoe goed stuurt Ringgi alles toch"*



*Maar dan blijkt bij het schakelbord
Dat hij zich ook vergissen kan
Want Ringgi – oh die arme drommel
Drukt namelijk op de verkeerde knop*



*Wanneer drie keer achter elkaar groen licht verschijnt
Gebeurt er dit, omdat iedereen dacht
Dat hij nu vrije doorgang kreeg
En begint een hels geschreeuw*



*Onder de indruk van de botsing
Zwijgt Ringgi en schaamt de wangen rood
De politieman daarentegen zegt
Zo simpel ligt het zaakje niet*



*Met kennis en ervaring verrijkt
Rijdt Ringgi met zijn vriendje vlug
Naar de redactie terug, waar hij
De foto's van de tentoonstelling later toont.*

Vertaling vanuit het Duits, naar aanleiding van de verkeerstuin, waar Corvairs als trapauto gebruikt zijn. Leon Jansen heeft een originele trapauto en vond deze strip. In een vorige editie staat een compleet artikel over de trapauto.

Van de voorzitter

We zomeren nog even na, tenminste deze dagen weer. Het was een bijzondere zomer, enkele weken het mooiste weer in heel Europa leek het wel en daarna kwamen de regenbuien. Maar we hebben de nodige gelegenheid gehad om lekker buiten te zijn, al dan niet gecombineerd met het toeren in je Corvair. Soms hoor je dat mensen niet naar evenementen zouden gaan omdat de benzine zo duur is. Hoewel het zeker een flinke kostenpost kan zijn, zullen de meeste van ons niet dusdanig veel in hun auto's rijden dat de brandstof het grootste struikelblok is. En je krijgt er wel wat voor terug, genieten van het rijden zoals het vroeger was en de ervaring dat je zelf nog rijdt en niet onderweg bent in je rijdende MP3-speler.

Toen ik mijn eigen Corvair in 1997 restaureerde was mijn doel om de auto in zo origineel mogelijke staat terug te brengen. Originele schroefjes liet ik uit Amerika komen om daarna tot de ontdekking te komen dat de gaatjes waar die schroefjes in moesten veel te groot waren. Tja, waren de schroefjes nu verkeerd of waren de gaatjes over de tijd al eens ruimer gemaakt met andere schroeven, wie het weet mag het zeggen. Dan realiseer je je ook dat originaliteit maar beperkt zinvol is. Bij sommige merken leveren origineel gerestaureerde auto's of nog beter ongerestaureerde auto's enorme bedragen op. Ik heb de indruk dat dit met veel Amerikaanse auto's en ook Corvairs niet het geval is. Een belangrijke factor is denk ik dat Amerikaanse auto's toch wel in behoorlijke oplages worden geproduceerd. Dus er is altijd wel een auto te koop tegen het bedrag wat je er voor wilt geven. Ik weet dat er in onze club een stuk of wat leden een Corvair hebben omdat hun familie er één had. Een collega klassieker van mij noemde dat ook eens als belangrijkste reden waarom bepaalde modellen geliefd zijn, mensen hebben er wat mee vanuit hun jeugd.

Zelf vind ik het altijd interessant om te horen waarom iemand een bepaalde auto mooi vindt of wil hebben. Als je daar een verhaal over hebt stuur het dan aan Ralf, onze redacteur zodat we het kunnen publiceren. Doe je niet alleen mij een plezier mee maar nog vele anderen! Mag ik jullie nog even herinneren aan de meeting op 10 t/m 12 oktober bij Sittard die Pierre, Jaak en Linda voor ons geregeld hebben. Hoop jullie daar te zien!

Guus de Haan

Colofon

Redactie en uitgave:

Corvair Club Nederland

Voorzitter:

Guus de Haan
Golle 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

Corvair Verkeerstuin Strip

3

Van de voorzitter, penningmeester & de redacteur

4

Spa weekend Retrodrivers

6

Toeval bestaat!!! niet???
Verhaal achter Corvair Live

7

Corvair Vagabond
Liefde op het eerste gezicht

10

Corvair Live

12

Slotreparatie Corvair

13

In memoriam; Clay Wispell

14

Gingerman Raceway

16

1963 Dormobile Corvan

18

Latewood van Wes Mellies

Van de penningmeester

Het ledenbestand bestaat op dit moment uit 48 leden. De afgelopen periode heeft 'n lid zich uitgeschreven wegens het verkopen van zijn Corvair. Het gaat hier om Theo Rentmeester, met een Corvair Monza convertible 1966. 110 PK. Kleur: blauw. Deze is verkocht aan Corvette Centrum Tilburg, alwaar hij nu te koop staat voor €27.750,00. Verbazing alom, leuk om te weten dat de Corvair wat prijs betreft aardig in de lift zit. Nu nog afwachten wat hij echt gaat opbrengen! Financieel staat de club er goed voor, alle leden voldoen aan hun verplichtingen. Binnenkort (10, 11 en 12 oktober) is er een Limbo Corvair Meeting. Daar kan voor de organisatie een bedrag aan gespendeerd worden. We hopen natuurlijk op veel meerrijdende leden en op droog, liefst zoning, weer!

En dus, tot ziens.

Ruud.

Van de redacteur

Het eerste blad is al weer 3 maanden geleden uitgegeven. Ik hoop dat jullie dat met plezier gelezen hebben. Voor mijzelf was het maken van het 2e blad een stuk eenvoudiger, omdat de basis van het blad al stond. Het blad is hier en daar wat aangepast, dus hopelijk is het nu nog beter.

Aan de artikelen die ik krijg zal het niet liggen die zijn erg leuk, wat voor mij het maken van het blad ook interessant houdt. De contacten met de mensen en de verhalen erachter, ik hou er van. Graag zou ik nog wel wat meer Nederlandse verhalen zien verschijnen. Er zijn vast clubleden die een mooi verhaal hebben: hoe ze zijn begonnen met de Corvair of wat ze allemaal gedaan hebben. Kortom nogmaals, pak die pen of toetsenbord en schrijf een verhaaltje, doe er wat foto's bij en zo kunnen wij het blad mooi blijven vullen.

Zelf ben ik weer volop bezig met mijn Corvair. Waarschijnlijk in het volgende blad een update over de gemaakte vorderingen. We zijn grote stappen aan het maken met de opbouw van de motor en we zijn delen van de body aan het spuiten, zodat de techniek er onder kan, maar meer hierover in een volgende editie.

ENJOY de Corvair Mail!

Ralf Verhees

Spa weekend Retrodrivers

Het is toch altijd weer leuk om mee te maken dat al die "oudjes" het blijven doen.

Hadden ze ooit kunnen bedenken op deze leeftijd nog dit soort ludieke ritten te kunnen en mogen maken.

Na het ontbijt en de briefing van Marcella vertrokken we om 9.15 uur.

We volgden de leger Jeep van Kees en Triumph van Guus met vlaggen....erg handig om vanuit de verte in te schatten welke de juiste route is!

brengt je weer op de gedachte dat er toen wel erg veel ellende is geweest. Dat nooit weer. Helaas zijn er nog steeds gebieden waar dit vreselijke verschijnsel aan de orde van de dag is.

Bij het verlaten van dit museum zien we de eerste regendruppels van deze dag vallen. Snel de kappen dicht en de route via Francorchamps en Verviers terug naar Spa. Alweer een mooie route. Helaas hield het op met "zachtjes" regenen en moesten we onderweg een klein lekje dichten....

Het water kwam op een plek even onder de linnen kap door!

Na de lunch weer stoer door voor het tweede deel van de dag. Wederom wachtte ons een prachtige, maar natte, route met hellingen van 8 en 10 %.

Aangekomen in Stavelot brachten we een bezoek aan de Abbaye de Stavelot. Het hoogtepunt was een bezoek aan het museumgedeelte van het circuit van Francorchamps. Bij binnenkomst wordt je aandacht getrokken door auto's, ontwikkeld en gebouwd in de jaren 1900 door de Belgische wapenfabriek, F(abrique) N(ational). Verderop wordt de historie van de ontwikkeling van de PITS handelingen uitgebreid in beeld gebracht. Je weg vervolgend ontmoet je heel veel informatie over toentertijd de vele soorten oude race auto's, formule auto's, vooral ook over de berijders ervan. Er waren oude race motoren, van 50 tot 500 cc. Er stonden ook leuke Vespa scooters. Alleszins de moeite van een bezoek waard.

Het was mogelijk nog andere tentoonstellingen te bezoeken en natuurlijk was er de restaurantje om lekkere versnapering te nuttigen.



En toen kwam de eerste keer dat we de niet juiste afslag namen....beter opletten dus! Dat leverde een mooie berg-en-dal rit langs de Embleve op, naar La Gleize. Daar bezochten we Museum Decembre 44. We zagen een grote tank geplaatst voor het museum. Kees zette zijn jeep ervoor en de fototoestellen kwamen tevoorschijn! Het bleek een waarheidsgetrouw museum met veel informatie over de gevechten tussen de Duitsers en Amerikanen rond la Gleize in de Tweede Wereldoorlog. Ook veel attributen en uitleg waarvoor en waarbij ze werden gebruikt. Blijkbaar is er erg veel teruggevonden, ook eigendommen van de gevallen. Het





De route terug bracht ons naar de water-
vallen van Coo. Het weer was dermate
"waterig" dat we dat water niet meer
aankonden!



Het laatste deel van de route liep door
Domaine de Bérinzenne, prachtig hoogge-
legen gebied, een aanrader!
En dan weer een heerlijk etentje, allerlei

voorgerechten, vis, vlees, gefrituurde kriel,
etc.



Verrassing, het werd buiten even droog.
De wandelschoenen aan en een ommetje.
Klein beetje omhoog en met een vaartje
weer naar beneden. Daarna de begraaf-
plaats bezocht. Prachtige brede familiegr-
aven met uitzicht op het dal. Wel even
hakken om een graf te kunnen delven!
Later gingen we de hoofden aan de kus-
sens toevertrouwen om 's ochtends weer
fris en fruitig aan de start te kunnen staan
voor de "op-huis-aan" rit.

We reden een stuk mee en namen bij de
2e stopplaats, Schulensmeer in Lummen,
afscheid van de groep om in Amsterdam
aan te komen. In ieder geval voordat de
wedstrijd Nederland-Mexico.
Hoe leuk zijn deze weekeinden met al het
getuf, opsnuiven van "oude" uitlaatgassen,
overleggen, praatjes, hapjes en drankjes.
Altijd weer teveel en te lekker.

Laatst hoorden we iemand zeggen: " De retrodrivers? De achteruit rijders? " Nou, zo langzaam gaan we nu ook weer niet. De club heeft laten zien dat er kwaliteit in zit!

Annemiek Keers

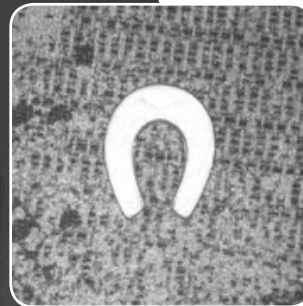


Toeval bestaat!!! niet???

Vrijdag middag een auto gehuurd om met de uit Jersey overgekomen familie, naar een familie reünie te gaan in het Duitse Recke.

Thuis nog even oprfrissen na het werk, en langs de brievenbus de auto in. He leuk het Corvair magazine, o ja Ruud had gezegd dat er iets leuks in stond. Wauw de midden pagina, nee niet te geloven wat een prachtige foto. Dat dat kan van een klein Polaroid fotootje haarscherp en zo een volume.

Op naar Duitsland onderweg nog peinzend over de foto, wanneer zou die nou precies gemaakt zijn de auto is van 1960. Ik sta erop mijn broer mijn moeder met echtgenoot en in het midden een oom en tante van mij. Ook beide zoons van mijn tante staan op de foto. mw. is de zuster van mijn groot-



moeder met haar man. En rechts achter de Corvair welke nog steeds in mijn bezit is, daar is het de Corvair liefhebbers natuurlijk om te doen. Maar een anekdote daar omheen maakt de foto toch wel heel levendig, ook op tafel is te zien dat het gezellig was en er het nodige geborrel werd.

In Duitsland aangekomen laat ik mijn oom de foto zien om dat, het ook voor hem allemaal bekende familie leden zijn. Wat schets mijn verbazing. Weet je wie die foto heeft gemaakt zegt mijn oom? Ik dat was op camping Hazendal Ede, hij noemt datum en dag. Tevens zegt hij ik heb nog iets van die dag. Mijn oom haalt zijn portefeuille uit zijn zak en laat mij een zilveren hoefijzertje zien (op de foto in zijn linkerhand geklemd). Op die dag dat ik de foto maakte vond ik een kaartje in het zand met een hoefijzertje erop ik heb dat sindsdien 1962 altijd bij me gedragen.

Tja toevallig valt het Corvair blad in de bus neem het mee, tref de fotograaf die de foto heeft gemaakt en zelfs nog iets in zijn zak heeft dat 52 jaar geleden op die zelfde dag dat de foto is genomen is gevonden.

Mike Cramer

Corvair Vagabond

Internet maakt de wereld zoveel kleiner. Zo kwam ik in contact met Michael Bertrand. In eerste instantie volgde ik alleen zijn foto's, die zo af en toe opdoken op Facebook. De foto's waren van overal en nergens in de USA. Na wat korte berichten heen en weer, begreep ik dat Michael een rondreis aan het maken was met een Corvair, zonder reisschema, zonder doel, gewoon hoe de wind waait daar gaat hij heen. Voor velen van ons een droom, denk ik. Hieronder zijn verhaal hoe hij aan de Corvair kwam en waarom hij op deze manier rondtrekt.

Ralf Verhees

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

Liefde op het eerste gezicht

Op 17 mei, nog maar een paar weken geleden, lijkt het, kocht ik een 1963 Corvair Monza 900. Ze was wit op wit met een gebarsten en dof rood dashboard. Na god weet hoeveel jaren in de garage, zag ik de mogelijkheid van een droom, terwijl de vorige eigenaar alleen de erg noodzakelijke ruimte in zijn volgepakte garage zag. Het was een schuurvondst volgens het boekje. Nog steeds het originele interieur en een nagenoeg zuivere dakbekleding, slechts 72.312 originele mijlen op de teller; onder geen beding zou deze auto mij mogen ontgaan. Na een rondje verplichte biedingen was de auto voor mij voor niet meer dan \$ 1.800 dollars. Ik noemde haar Eleanor.

Terwijl we haar naar de garage van een vriend sleepten, kon ik het niet laten te dromen over die lange trip die ik altijd al had willen maken. Je kent dat wel. We doen dat allemaal. Ik durf te zeggen dat er onder ons (US auto liefhebbers) niemand is die niet ooit heeft gedroomd om alleen maar te rijden tot je weer moet tanken, dan te tanken, en dat dag na dag na dag te herhalen. Het is het soort trip waarbij we een lange weg afgaan met de schaduwen van bergen aan de rechterkant en een diepblauwe hartveroverende rivier aan de linkerkant. Met alle ramen open en het stof achter ons wordt de koele buitenlucht gemengd met het lawaai van onze banden; we luisteren naar het gonzen van het rubber en ontspannen door het ritme. Deze trips leiden ons altijd naar het oosten, omdat er morgen weer een dag is en het ondenkbaar is om een



zonsopkomst te missen. Het is het soort reis dat je van de ene bestemming, van het ene plattelandsstadje naar het andere brengt, en na elke dag rijden ben je een stap dichterbij het punt om te begrijpen dat het leven meer is dan 9 tot 5 en vooral meer helderheid over jezelf. Dit was de auto die dat voor mij mogelijk ging maken. Eleanor zou mijn dromenvanger worden. Eleanor zou mij thuis brengen.

Als autoliefhebbers, of beter nog als Corvair enthousiastelingen, durven wij buiten de box te dromen. Wij weten dat de hoogtijdagen van muscle cars meer waren dan Impala's en Mustangs en gekte voor grote blokken. Wij weten dat onder de kap van deze kleine excentriekeling, genaamd Corvair, meer hart en ziel, meer duurzaamheid zit dan in ongeacht welke V8. Ik ben misschien een beetje

bevooroordeeld, maar dat hoort bij verliefd worden. Je wordt verblind door simpele schoonheid en gehypnotiseerd door zwoele lijnen. Terwijl mijn vrienden en ik haar aan de praat probeerden te krijgen, herinnerde ik mezelf dat rondingen en schoonheid altijd mijn ondergang waren. Of het nu om het andere geslacht gaat of om fraai vormgegeven automobielen, ik ga meestal dergelijke relaties aan met hoge verwachtingen en een flinke roze bril. Het is zo gemakkelijk om het mooie van het leven te zien als je verliefd op iets begint te worden. Oh, Eleanor.

Zoals met alle liefdes in het leven, heb je niet echt een keuze wanneer het staat te gebeuren. Ik kan niet zeggen waarom ik deze auto eruit pikte, maar ik wist dat dit de juiste voor me was. Ik heb een aantal auto's gehad in mijn leven; allemaal voor-1987 modellen van verschillende merken. Ik heb altijd gedacht dat na 1987 de vermaarde "Grote Drie" (Ford, Chevrolet, Chrysler) hun hart verloren hebben en massaproducten gingen bouwen die het product leken van een vrijpartij van neef en nicht; door een of andere soort van inteelt lijken ze allemaal hetzelfde. Ik ben bevooroordeeld, ik weet het, maar auto's en ik hebben een lange geschiedenis. Oude auto's zitten in mijn bloed. Ik geef mijn moeder daar de schuld van. Ze had een 1956 Chevy Bel Air die



jarenlang de familie boodschappen wagen was. Ik herinner me dat ik achterin lag te slapen op de terugweg van Tijuana, Mexico. Wij gingen daar heen vanuit ons huis in zonnig California om wat nieuw meubilair te kopen. In de jaren 70 moest je daarheen om kwaliteit spullen te kopen voor een redelijke prijs. Toen ik wakker werd na de lange terugrit, haalde ik diep adem en rook de bekleding van de zitting. Op dat moment ontstond een herinnering en elke keer als ik een nieuwe oude auto koop, herinner ik mij dat gevoel van nieuwe jeugdigheid dat ik zal krijgen, zodra ik mijn nieuwste project begin te restaureren.

Eleanor was niet anders. Ik had grootse plannen met haar. Haar lak was vaal en oud, maar haar interieur was behoorlijk schoon. Ik kan me niet voorstellen hoe de vorige eigenaar het zo

goed in conditie hield. Na 50 jaren raken onze menselijke lichamen versleten, maar Eleanor had haar jeugdigheid behouden, zowel van binnen als van buiten, niet te vergelijken. Ik vond maar twee plaatsen met ernstige roest. De passagiersvloer was armetierig opgelapt met een gepopt stuk plaat, en natuurlijk – waar alle auto's de neiging hebben te roesten - was de accuhouder in slechte staat door het jarenlange sijpelen van accuzuur. Vóór de vorige eigenaar (d.w.z. degene van wie ik kocht) was Eleanor sinds 1970 in bezit geweest van een trotse man, die de auto alleen reed tijdens parades en zo nu en dan het zondagsritje. Het was een Oklahoma auto, geboren en getogen volgens haar VIN nummer, en met de oranje kleilaag aan de onderkant om dat te bewijzen. Ik schat dat die kleilaag haar stevig hield. Die laag na laag van vuil die uiteindelijk de ruwe onderkant beschermt tegen de elementen. Toen die man overleed, erfden zijn dochter en schoonzoon de auto. Met hen heb ik mijn deeltje gesloten. Ik schat dat zij haar nooit aan de praat hebben gekregen en in de korte tijd dat zij in hun bezit was, raakten zij gefrustreerd en beschouwden de Corvair als een blok aan het been; uiteindelijk werd ze te koop gezet. Ik zie voor me hoe haar vader zich in zijn graf omdraaide, toen ik de papieren tekende om de eigendom op mijn naam te zetten.

De voor-vorige eigenaar (d.w.z. vóór 1970) was de eerste koper. Hij moet een kerel geweest zijn met de echte mannelijke aanpak. Hij kocht een spiksplinternieuwe Corvair in 1963 met elke optie die hij wilde. Spaakwioldoppen, een fris wit interieur passend bij de acryl lak aan de buitenkant, die beschermd was met voor- en achter bumper beschermers , fabrieks air-conditioning voor de hete zomerse dagen, voor en achter gemonteerde luidsprekers voor de krakerige melodietjes van AM radio, een YM gecodeerde motor met 4-speed versnellingsbak, een wegklapbare achterbank voor wie weet wat voor avonturen die hij van plan was; hij



moet zo'n 51 jaar geleden van de garage zijn weggereden met de grootste glimlach van het zuiden op zijn gezicht. Het is altijd een soort dagdroom geweest om mezelf in de 1960's te zien bakkeleien met een autoverkoper over de opties die ik wilde voor mijn nieuwe Chevrolet. Ik weet dat ik "alles d'r op en d'r aan" zou kopen, omdat ik – net als de eerste eigenaar – stijl heb, behalve dat ik het zo niet noem; ik noem het "sierlijkheid". Vleesgeworden in mij, ik kocht deze auto met elke optie die ik me ooit zou kunnen wensen.

Direct vanaf slag was het duidelijk dat sommige zaken gecontroleerd, gemaakt en vervangen moesten worden. Met de hulp van John, een geweldig goede monteur en nog betere vriend, en Big Happy, een man die houdt van eten en het helpen verwezenlijken van de dromen van zijn maten; samen vervingen we beide ophangingen van de versnellingsbak, installeerden een nieuwe brandstofpomp en reviseerden de beide carburateurs. Nadat ze door verwaarlozing en onkunde gedurende ik weet niet hoeveel jaren niet op de weg was geweest, kregen een beetje tijd en inspanning haar weer op de weg en binnen drie dagen na mijn eerste ontmoeting met Eleanor ging ik op pad. Achteraf gezien, is het waarschijnlijk niet verstandig een ongeteste auto mee te nemen op een lange trip, maar – verdomme – is dat niet waar avonturen uit bestaan? Worden de grootste escapades van het leven niet beleefd vanuit een opwelling en een beetje roekeloze overgave aan de geest.

Bij de eerste tankbeurt in San Antonio, Texas had ik geen voorafbepaalde bedoelingen; ik ging gewoon op pad zonder de wens te willen stoppen met rijden. Ik wilde niet achterom kijken of bij nader inzien gaan twijfelen. We keken vooruit en gingen noordwaarts naar een nieuw begin. Thuis zou zijn waar ik besloot de auto aan de kant te zetten om te overnachten. Mijn bed, wel, dat is de bestuurdersstoel.

Ralph Waldo Emerson beweerde dat, als een keuze eenmaal gemaakt is, het heelal "zal samenspannen om het te laten gebeuren". Zoals de zwaartekracht

ons heuvelafwaarts duwt, zo zullen we - als we het leven gewoon laten gebeuren - altijd aan het einde van de weg komen. Dit is geen eenvoudig kunstje, want om dit waarheid te laten worden moeten we onze controle loslaten. Midden in de pogingen om macht te hebben over ons leven, de echte weg die we wensen te gaan, vinden we onszelf terug op een eenrichtingsweg, die altijd lijkt te eindigen in de eeuwigdurende doodlopende straat van nergens. Verbijsterd, gefrustreerd, helemaal klaar

maken. Onze wereld is een gekkenhuis.

Ja, het is de hardste les ooit geweest, maar als je de leraar van je leven gaat bevechten, eindig je alleen maar gefrustreerd. Het rijden van mijn Corvair was niet altijd gemakkelijk. In de paar korte weken dat we elkaar kennen, hebben Eleanor en ik ons deel in avonturen en ongelukjes gehad. De opwindende zaken zoals een klein motorbrandje en het wegvallen van remmen in de binnenstad van Fargo,



met de middelen voor controle over mijn leven, heb ik geleerd om simpelweg de tijd te laten sturen en een beetje te rijden. We komen allemaal aan het einde van de weg, dan kun je maar het beste van de rit genieten.

Yeah, ik kan zeggen dat het heelal samenspannt om dingen te laten gebeuren. Op de weg, levend in je auto, rijdend omwille van het rijden, leer je om het leven te laten plaatsvinden van moment tot moment in plaats van het in te kapselen in een periode van 24 uur. Je leert dat de rit meer is dan het pedaal induwen om vooruit te komen. De laatste tijd is het voor mij meer "de auto in zijn vrij zetten en de heuvel af bolderen".

"Het heelal zal samenspannen om dingen te laten gebeuren" mompel ik in mezelf als de auto stuk gaat of ik de weg kwijt raak. En ze zal altijd een manier vinden om mijn dag het leven waard te

North Dakota, maken niets uit vergeleken met al de mensen die ik ontmoet heb en de verhalen die ik heb gehoord.

Het leven is echt belangrijk. Het is zijn eigen reis, en net als mijn trip, zijn eigen avontuur. De wederwaardigheden van de Corvair Vagabond gebeuren zonder dat ik ze zoek; gewoon zoals het heelal wil dat ze plaatsvinden. Ik leer langzamerhand dat ik het niet anders zou willen.

Zonder specifieke bestemming voor ogen ga ik door met rijden en schipperen door dit ene leven totdat ik zonder benzine kom te staan. Dan zal ik tanken en weer opnieuw starten voor een rit naar het oosten, want ik moet er niet aan denken om de volgende zonsopkomst te missen.

Michael Felix Bertrand





Twee studenten op de fiets en een student met een Corvair Monza Coupé, Citrus Community College, Glendora, California, ±1960
Gevonden op internet door Ralf Verhees en opgenomen in de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



Slotreparatie Corvair

Bij het dichtgooien van de deur bleef de deur even dichtzitten en sprong tijdens het rijden weer een klein stukje open. Geen veilig idee voor onderweg!

Ik dacht in eerste instantie dat het aan de afstelling van de sluitnok van het portier lag in plaats van aan het slot zelf.

Door hiermee aan de slag te gaan werd het probleem niet opgelost, dus moest het wel aan het slot zelf liggen.

De volgende stap was toch het slot uitbouwen. Na dit te hebben gecontroleerd bleek dat de kunststof opvanggeleider, die onder in het slot zit, en de veer van de sluitschijf gebroken te zijn.

Goede raad is duur, want de sloten zitten geklonken in elkaar.

Eerst Leon gebeld of hij nog een slot had liggen. Dat bleek het geval en hij stuurde meteen een slot op. Het bleek een slot van een vierdeurs sedan te zijn en die zijn, helaas, groter dan die van een tweedeurs coupé. Bovendien bleek daarvan ook de kunststof opvanggeleider gebroken te zijn. Blijkbaar een zwakke plek!

Volgende stap was bij Clarks bestellen. Helaas, zij konden niets leveren.

Toen maar eens geïnformeerd bij California Corvairs. Aldaar een slot besteld voor een tweedeurs linker voordeur. (twodoors, leftdoor)

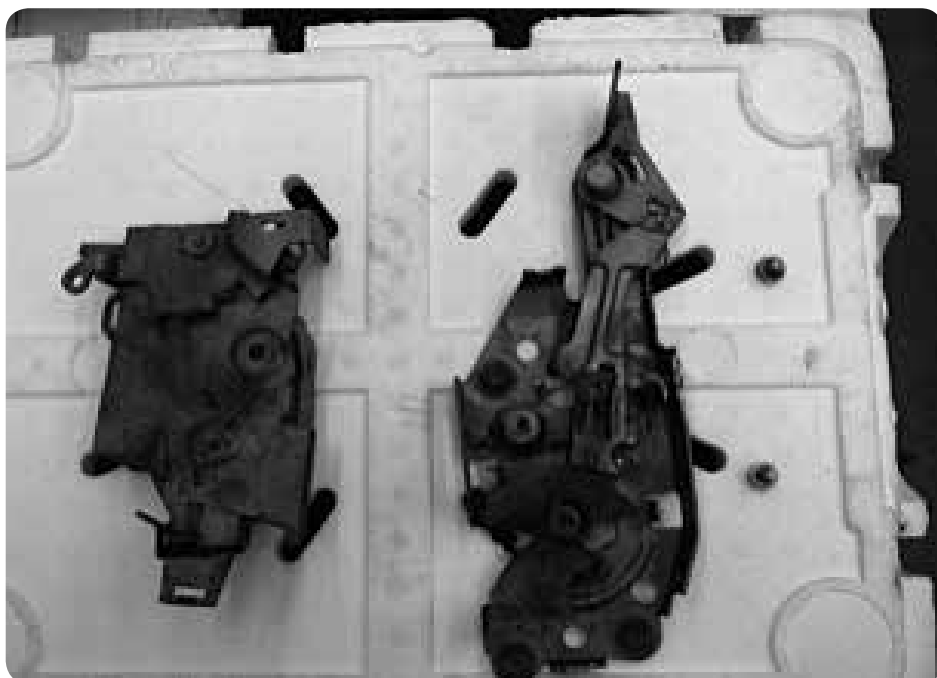
Tot mijn verbazing ontving ik kort daarop een pakketje met een rechterdeurslot..... (Hadden ze zitten slapen?) Zag eruit als nieuw, maar niet toepasbaar in een linkerdeur. Nadat ik dit aan California Corvairs had uitgelegd, kreeg ik een sorry, sorry, sorry bericht terug. Zonder extra kosten zou ik een leftdoor latch toegestuurd krijgen.

Nadat ik die had ontvangen, had ik dus 3 sloten (incl. die van mijn eigen Corvair) waar iets aan mankeerde, want van het laatst toegezonden slot bleek ook een veer gebroken.

Toen maar besloten om te onderzoeken of ik de sloten uit elkaar kon halen en er een nieuw goed werkend slot van kon maken. Ik ging als volgt te werk:

- eerst de geklonken plekken vlak slijpen. Dat lukte en vervolgens kon ik de sloten met een schroevendraaier voorzichtig openmaken.

- Daarna heb ik precies in het midden van de 2 asjes, waar de deurbediening binnengreep zit en de as waar de sluitschijf



omheen draait, 4mm gaatjes geboord, 13mm diep.

- Tenslotte daar draad in getapt met M5.
- Uit de andere sloten heb ik de goede veer en opvanggeleider gehaald en over gezet.

- Slot weer in elkaar gezet met 2 bolkop-schroeven met vering. Daarna gemonteerd in de deur.

Het functioneert nu weer als "een trein"!

Ruud & Annemiek Keers

In het weekend van 10, 11, 12 Oktober organiseren wij de

Limbo Corvair Meeting



Linda, Jaak en Pierre gaan hun best doen om voor U allen een onvergetelijk weekend te organiseren. Dit gaat plaatsvinden in de Haagstraat 16-22-24, 6133VS te Sittard.

Hoofdmotto is gezellig samen zijn met onze hobby en een stukje Limburg proeven. Een leuke rit zal op de zaterdag plaats vinden.

Er zijn vlakbij de locatie op loopafstand enkele overnachting mogelijkheden die U zelf kunt bespreken. Uw auto blijft veilig op ons afgesloten terrein staan. Zelfs een caravan meenemen behoort tot de mogelijkheid.

U bent al vanaf de vrijdagmiddag 10 Oktober 2014 welkom.

In memoriam: Clay Wispell

Hello Leon and Gerda,

I am sorry to tell you that Clay passed away early yesterday morning. We went to the hospital by ambulance and several minutes after we arrived his heart stopped beating. The emergency room staff got it started again many times but it stopped again after a few minutes each time. They finally had to quit after an hour and a half.

Clay and I have both enjoyed knowing you and I knew he would want me to write you.

My best to you and your family.

Carolyn

Bovenstaand bericht ontving ik maandag 7 juli j.l.. Ik was van m'n stuk dit te moeten lezen. Juist Clay Wispell is de Corvairman in de VS waar ik veel, zo niet het meest, aan te danken heb. Hij bereidde onze eerste Amerika-reis naar een conventie voor. Dat was die in Flagstaff in 2001.

een militaire vrij hoge functie schopte hij het tot ingenieur in 'Nuclear Engineering' en kwam later bij Chance Vought Astronautics Division als 'operation analyst'. Dit bedrijf werd later ingelijfd door Lockheed Martin. In zijn latere jaren werkte Clay daar aan rakettechnologie. Tot zijn

dood bleef hij er in dienst. Zijn hobby's waren veelzijdig. Behalve Corvairs in het algemeen en Greenbriers in het bijzonder, had hij ook belangstelling in fotografie (hij liep altijd rond met een camera), computers en reizen. Van deze laatste genoten vooral de cruizes zijn voorkeur. Vele wereldzeeën heeft hij bevaren op een luxe wijze. Persoonlijk heb ik hem leren kennen,

toen hij samen met zijn vrouw Carolyn op een van hun reizen door Europa, ons een bezoek bracht. Nadat Mike Cramer hen eerst in Amsterdam ontmoet had, kwam hij naar mij in het zuiden op doorreis naar Munchen. Hij wilde toen zoveel mogelijk Corvairste mensen in Europa leren kennen. Enkele weken daarna bezocht hij ook de internationale Corvairste meeting in Sinsheim.

Sedertdien hebben we altijd een goed contact met elkaar gehad. We wisselden gegevens uit voor onze 'clubletters' en hadden soms technische dispuuten. Tijdens onze bezoeken aan Corvairste conventies werden we altijd door Clay en Carolyn begeleid. Bijna altijd moesten we of ik alleen, tijdens het 'banquet' bij hen aan één van de Texaanse tafels aanzitten. We hadden het geweldig naar onze zin. Doordat ik



de laatste jaren niet meer ben geweest, verwaterde ons contact een beetje, maar is het nooit helemaal weg geweest. Clay's voorkeur ging uit naar de 'Forward Controls'. Nog maar pas had hij een mooie Greenbrier laten restaureren door clubgenoot Rusty Rose. Daarmee gooide



Wie was Clay Wispell? Clay is een van de pioniers van de 'Corvairste Society of America' ofwel CORSA. Hij heeft zes jaar in het bestuur gezeten waarvan vijf jaar als penningmeester en was tevens zeer actief lid van de Texaanse NTCA, waarvan hij twee periodes voorzitter en heel wat jaren redacteur van het clubblad is geweest. In veel publicaties, al dan niet openbaar, had hij zijn deel. Kijk maar eens op de omslag van de Junkyard Primer

Hij werd geboren in 1935 in San Diego. Zijn roots lagen in Schotland en dat verloochende hij niet, evenals zijn 'thuisland' Texas. Vele malen liet hij zich fotograferen in zowel Schotse klederdracht als in een Texaanse blouse met cowboy hoed. Hij volgde diverse technische opleidingen waarbij veel wiskunde kwam kijken. Via



hij hoge ogen op de laatste conventies. Zijn naam zal nog lang nagalmen binnen de gelederen van het Corvairste gebeuren. Ons medeleven gaat uit naar Carolyn, zijn kinderen en kleinkinderen. Moge hij rusten in vrede.

Leon Janssen



USA Corvair trip

Deel 2:

Zoals jullie in het vorige blad hebben kunnen lezen, heb ik in Kansas City bij de HACO A een veiling meege maakt. Ik heb natuurlijk veel meer Corvair activiteiten gedaan, waaronder een officiële race bijwonen van Michael Leveque op Gingerman Raceway in Michigan.



Gingerman Raceway

Vrijdag ochtend, uur of 8 ging de wekker, voor mij was het gevoel van 8 uur nog steeds onduidelijk, omdat ik de dag ervoor aankomen was vanuit Amsterdam naar Indianapolis. Mijn biologische klok zat nog wat in de war, maar de geur van ontbijt met spek en eieren kwam mijn neus al tegemoet. De eerste dagen zou ik doorbrengen bij de Leveque's om precies te zijn bij Michael en Tracy Leveque. Michael was al druk bezig om alles in te laden en Tracy maakte al het eten klaar voor het aankomende raceweekend. Dit weekend gingen we namelijk naar Gingerman Raceway in Michigan (toevallig zijn we daar vorig jaar met de conventie in Kalamazoo ook geweest), voor een kampioenschapsrace van de SCCA (Sports Car Club of America). Michael neemt deel aan dit kampioenschap met een 1966 Monza, compleet gemodificeerd voor het racen (the monzter). Deze wagen is afgelopen winter opgebouwd en gespoten en gaat dit weekend voor het eerst de baan op.

Gingerman ligt een uur of 4 rijden vanaf Anderson, Indiana, een mooie rit en we waren er om een uur of 3. Vrijdag was het vrij rijden, testen. Op deze dag zijn wij niet in actie gekomen, ons weekend begint op zaterdagochtend. Dit nam niet weg dat er geen actie was, en buiten de normale type racewagens deden er nog 2 andere Corvairs mee nl. van Ryan Counterman en Steve Ridderman. Beide heren had ik vorig jaar ook ontmoet, wat dus erg leuk was om ze weer te zien. We hadden een mooi Corvair kamp bij elkaar, inclusief de WTF (where's the fire) brandweerauto. De vrijdag hebben Ryan en Steve zich verschillende keren op de baan begeven om hun auto af te stellen en verschillende dingen uit te proberen, soms goed soms slecht. Buiten het racen om lekker foto's gemaakt, gegeten en gedronken en vooral veel gepraat en gelachen; plus: ik weet nu hoe ik een fanbelt in minder dan 30 seconden kan vervangen zonder mijn been te verbranden aan de uitlaat.



De Monzter is coming out

Na een vrieskoude nacht in de trailer geslapen te hebben werden we al weer vroeg wakker door verschillende motorgeluiden; racedag was begonnen en ook wij moesten ons in orde gaan maken voor de eerste ronde. Alles werd gecheckt, temperatuur, banden, brandstof, motor werd nog eens nagelopen, en vervolgens gestart. Pak aan, helm op en op naar de start positie.

Race 1:

deze was voor ons na een paar rondes helaas al over, auto sputterde, pakte weer op en viel weer stil. Na terug gesleept te zijn kwam het gereedschap tevoorschijn en opzoek naar het probleem; brandstof toevoer, de pomp had het begeven. Andere pomp gemonteerd en GO!

Race 2:

ging lekker goed van start en de eerste rondes lekker mee vooraan, tot er een voorganger dwars ging en achteruit terug op de baan rolde, helaas geraakt, schade aan bodywork, maar Michael kon door; helaas, een ronde later was het toch



aan de kant zetten. Weer terug naar de pitstraat gesleept en deze keer meer werk. De impact had net wat elektronica geraakt. Deze had Michael snel vervangen en het polyester heb ik met Steve weer vakkundig terug geduwd en mooi met oranje tape afgeplakt; de eerste 2 rondes waren niet perfect, maar zondag hadden we nog een kans en daar werden de punten pas uitgedeeld.

Na een iets minder koude nacht, of ik raak er aan gewend, dat kan ook, weer op tijd op om hopelijk nu een probleemvrije race te hebben. Op naar de start voor race 3



Race 3:

ging zoals het hoort, goede eerste rondes, lekker op gang, prachtig om te zien. Een oranje Corvair tussen bijna allemaal modern spul, Ford, Honda's, Mazda's, super om te zien dat de oude techniek van de Corvair nog steeds mee kan met de moderne techniek. Paar rondes voor het



einde iets meer rook uit de achterkant, niet echt een goed teken, maar de finish is gehaald, en we hoefden niet terug gesleept te worden. Het roken werd veroorzaakt door de overflow die jawel overliep van olie. We werden vriendelijk verzocht dit te verhelpen anders mochten we niet verder, maar met wat MacGyver ideeën een mooie melk fles in het motor compartiment geknutseld, en 1 van de 2 slangen daarin gehangen, zodat ze nu ieder een eigen overloop hadden. Op naar de laatste race ronde 4

Race 4:

yes opnieuw een goede race, lekker ronde voor ronde goed afgelegd, klein probleem net voor het einde, maar de race uit kunnen rijden de motor had wat schade

opgelopen, waardoor de laatste ronde niet meer voluit gereden kon worden. De Monzter heeft zijn eerste volledige raceweekend er op zitten. Niet geheel goed verlopen, en hier en daar wat krassen opgelopen, maar het eind resultaat mag er zijn: 1e in onze klasse, en snelste baanronde in onze klasse. Ondanks alle problemen, een mooi geslaagd raceweekend. Michael heeft weer genoeg te doen voor het volgende raceweekend om alle kinderziektes er uit te halen en om de motor na te lopen wat de echte schade is. Op naar Grattan Raceway, waar ik helaas niet mee kan aangezien ik dan weer in Nederland ben en waarschijnlijk mijn gewone leven weer aan de gang is.

Ralf Verhees





1963 Dormobile Corvan



The car as it arrived at the Corvair Ranch. It lives there even today! Dormobile top was a British invention and provided over 8' of headroom. Fiberglass construction, skylights, and vents make for a very unique camper top.

De naam Dormobile zal door kenners altijd gelieerd worden aan kampeerauto's. Het valt te betwijfelen of de ontwerpers en constructeurs van Dormobile destijds begrepen wat hun creaties in de loop van de tijd zouden losmaken op het gebied van recreatieauto's in de wereld, maar speciaal in Groot Brittannië.

Voorloper van het bekende Dormobile Ltd. was het goed gevestigde bedrijf Martin-Walter dat in 1773 opgericht werd als carrosseriebouwers. Dit bedrijf maakte progressie in het bouwen van speciale karren en koetsen. Aan het begin van de gemotoriseerde eeuw ging deze traditie over op gemotoriseerde merken als Daimler, Rolls Royce en Mercedes Benz. Het bedrijf ontwierp en maakte later ook de Wingham cabriolet, vaak op basis van een Vauxhall (GM) chassis.



Om het succes van deze wagens te bekronen (!) werd de naam veranderd in Dormobile. Maar toen in de jaren '60 de eerste keuringen en meer nieuwe wensen van de klanten de kop op staken, braken er moeilijke tijden aan. Dormobile Folk-

stone Ltd. ging zich toen alleen nog maar concentreren op kleine en middelgrote busjes. Het werknemersaantal van 800 in de hoogtijdagen, werd teruggebracht naar 200 mannen en vrouwen.

Maar de vooruitzichten voor de jaren '70 waren van dien aard dat de zaak verkocht moest worden. Er volgden moeilijke jaren en op een bepaald moment werden de resultaatcijfers in rood geschreven. Voor de eigenaren zat er toen niets anders op dan de fabriek te sluiten. De Dormobile is niet echt gemaakt; hij is een beetje gegroeid naar de wensen van de kopers. Het was al opgevallen dat handelaren in hun bedrijfswagens

kussens hadden liggen om, wanneer nodig, hun familie mee te vervoeren. Dit leidde tot een gebruikswagen op



basis van een Ford onderstel. De wagen kon de hele week als bestelbus dienst doen en op zondag werden er stoelen in open gevouwen. Toen het bedrijf Martin Walter de tweede wereldoorlog had overleefd werd er onderzocht of er van een totaal nieuw model van Vauxhall Motors, de Bedford CA



Oldtimerclub



Retro Drivers

Zondag, 21 September	Dagrit - Nol en Lenie van Esch
Zondag, 12 Oktober	Dagrit - Jan & Paula Verheyen
Zondag, 30 November	Jaarvergadering - Bestuur

Kijk op www.retrodrivers.eu voor meer informatie of neem contact op met Guus, tel. 0620137903, email: afmmti@home.nl

bestelbus met onafhankelijke voorvering, iets gemaakt kon worden op het gebied van vrijetijdsbesteding. Met deze Bedford kwam de "Utilicon" en de "Utilibrake" als een doorslaand succes. Deze werd in de loop van de jaren steeds comfortabeler uitgevoerd.

Maar de echte doorbraak kwam met het uitsnijden van het dak waarop een uitklapbaar kunststof dak werd gemonteerd. Het dak kreeg dan ook de naam 'REAL Dormobile' toebedeeld. Door de jaren heen werd het dak steeds groter en er werden zelfs opklapbare bedden in gemonteerd. En dat allemaal voor de prijs van de wagen die niet voor personenvervoer was bedoeld, dus in het lage belastingtarief. Veel mensen associëren de Bedford CA met de Bedford CF Dormobile. Deze laatste is een geheel gebouwde mobilhome zonder het breoemde Dormobile dak. Het Dormobile dak werd voor vrijwel elke kleine bus vervaardigd. Dus ook de Corvaair Corvan of Greenbrier...

Leon Janssen



De originele Dormatic stoelen konden zowel naar voren als naar achteren gevouwen worden. Op deze manier kon men voor of achteruit rijden. De stoel platvouwen was de manier om er een bed van te maken, deze maakten samen met de achterbank een bed.



DESIGN AND
CONVERSION BY



DORMOBILE WORKS, FOLKESTONE, KENT

Find us on
facebook

Corvaair Club Nederland op Facebook.

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de corvaair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten. Kortom meldt je aan om op de hoogte te blijven van de Corvaair Club Nederland.

Latewood

De meesten van jullie kennen vast de Lakewood wel, de station versie van de Corvair. Deze is 2 jaar gebouwd nl. 1 jaar onder de naam Lakewood in 1961, en 1 jaar onder de naam Wagon in 1962. De Latewood is een heel ander verhaal, het gaat hierbij wel om een stationwagon, maar in plaats van een early Corvair is deze gemaakt van een laat model Corvair. De eigenaar, bedenker en maker van deze Latewood is Wes Mellies. In zijn garage staan, buiten deze aparte Wagon, ook nog diverse andere Corvairs (zowel van hem als van zijn vrouw Kim) en een rat rod. De meeste auto's hebben we uitgetoetst en een blokje mee gereden. De Latewood daarentegen wil ik graag uitlichten. Wes heeft het een en ander op papier gezet en Teresa Miller heeft diverse mooie foto's van het eindresultaat geleverd.

Hier het verhaal achter de Latewood van Wes Mellies



Het is een van de clubprojecten geweest van de Heart of America Corvair Owners Association. Het begon allemaal nadat de Mystery Machine voor mijn vader klaar was (daarover meer in een latere editie). Op één van de clubmeetings kreeg ik de vraag van Scott Allison, wat mijn volgende project zou zijn, aangezien de Mystery Machine nu klaar was. Het zat al langer in mijn hoofd om een Late model wagon te bouwen, dus mijn antwoord was, waarschijnlijk ga ik een Latewood bouwen, een laat model Corvair wagon. Dit bracht enige discussie teweeg bij verschillende leden en een aantal zagen het niet gebeuren dat het project ging slagen op de manier zoals ik het in mijn hoofd had. Het doel van het project, bouw een Corvair laat model

wagon zoals General Motors deze ook gebouwd zou kunnen hebben in 1965 (of in ieder geval ontworpen zou kunnen hebben). Het project moest zoveel mogelijk Corvair onderdelen bevatten. Ken Ragan vroeg zich af wat ik nodig zou hebben en wat het allemaal ging kosten om het project op gang te krijgen. Na wat brainstormen wisten we hoe de basis moest worden. Twintig minuten later was er al een complete ideeënlust en wisten we wat we nodig hadden om het project in gang te gaan zetten.

De basis werd gedoneerd door Ken: twee Corsa Coupe bodies. De andere body die we nodig hadden, hadden Gary en Helen Moore liggen, namelijk een 4-deurs

waar we voornamelijk het dak van gingen gebruiken. De basis carrosserieën waren er. Scott en ik hebben een volle dag lopen zagen en passen om van deze drie een mooi geheel als basis te krijgen. Naarmate het project steeds meer vorm begon te krijgen, raakten ook de andere clubleden geïnteresseerd in het project. Deze zagen in dat het wel degelijk mogelijk was en dat het idee vorm begon te krijgen in het project. Verschillende leden begonnen mee te helpen om het project vlotter te laten lopen. Terry Kalp doneerde het uitlaatsysteem, dat op maat gemaakt moest worden vanwege een turbo uitlaat. Ken Ragan had nog een telescopische stuurkolom liggen welke perfect paste, en Dick Burger had "quick steering arms" of te wel snelle



Scott & Wes, na een dag slijpen, zagen, passen en meten



Het resultaat, de basis van de Latewood staat er

stuur armen geschonken zodat het sturen soepel ging. Degene die het allemaal werkend heeft gemaakt is Mike Dawson, die veel van zijn vrije tijd heeft opgeofferd om het project klaar te krijgen. Dit jaar zal de Latewood zijn eerste evenementen gaan meemaken.

Buiten de clubleden die allemaal hebben meegeholpen zou het project nooit gelukt zijn zonder de hulp van mijn vrouw, Kim Mellies. Gelukkig kan ze mijn gekke ideeën waarderen en helpt ze graag mee; lekker schuren en smerig worden net als de rest van ons. Maar als het tijd is voor lunch of avondeten, zal ze er altijd weer schoon bijzitten en iedereen voorzien van een goede maaltijd.

Wes Mellies

Foto's van photo shoot: Teresa Miller

Foto's van opbouw : Wes Mellies



Eerste spuitwerk zit op de Latewood.



De aangepaste achterkant



De 140hp met wat aanpassingen



Kim volop aan het werk





Latewood van Wes Mellies