

# CORVAIR MAIL



18e jaargang n.r. 4 - December 2015

WHERE EVERY DAY IS

*Christmas*

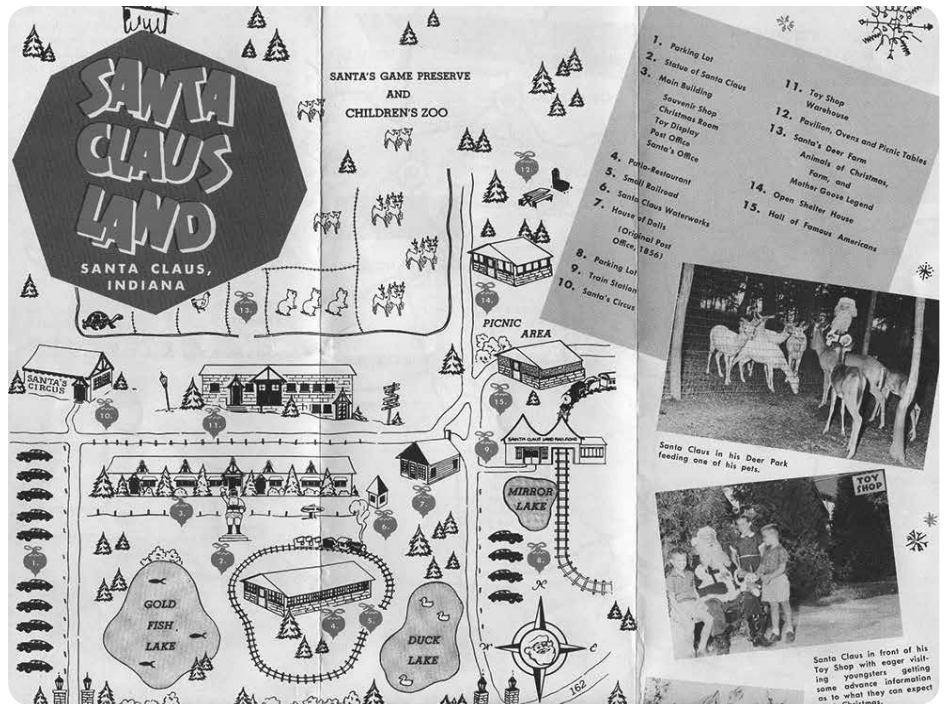
# SANTA CLAUS LAND

SANTA CLAUS, INDIANA

In 1941 nam Louis Koch, een gepensioneerde man wonend in Evansville Indiana USA, een uitstapje zo'n 75 km ten oosten van zijn woonplaats, naar een klein dorpje met de naam Santa Claus. Koch, die zelf vader was van 9 kinderen kwam er achter dat het gehucht niet meer was dan een naam, en dat er nergens een kerstman was te bekennen. Wat moesten kinderen nu wel niet denken, het hele eind gereden voor alleen een naam en geen vrolijke dikke rode man.

Koch droomde van een plaats waar iedereen de kerstman kon bezoeken, het hele jaar door. Indiana had in die tijd maar 1 pretpark, namelijk Indiana Beach. Na niet al te lange tijd opende Koch Santa Claus land, op 3 Augustus 1946. Het was het eerste pretpark met een thema in en rond kerstfeer. Toen het park open ging kregen de bezoekers geen achtbanen en andere grote attracties, maar een speelgoedwinkel, een stoomtrein en een restaurant. Natuurlijk was er ook een echte

kerstman aanwezig. Het park ontwikkelde zich en bleef uitbreiden met uiteindelijk een kinderboerderij en een draaimolen.



Entree was gratis tot 1955, na dat jaar maakte het park een grotere stap met het toevoegen van de Willie Bartley waterski stuntshow en een Kerst zangkoor, optredens en meerdere rendierthema attracties. Buiten de kerstfeer kwamen ook andere feestdagen aan bod, zoals Halloween en Thanksgiving en natuurlijk de 4th of July. Het park veranderde zijn naam in 1984 naar Holiday Park, en leeft sindsdien voort als Holiday World & Splashin' Safari in Indiana.

**Op de voorpagina een pagina van de brochure van Santa Claus Land van begin 1960, een Early Corvair in de wachtrij om Santa Claus Land binnen te komen.**

**Ralf Verhees**



## Van de voorzitter

Als eerste kom ik even terug op het onderwerp wat ik vorige maand in mijn column besproken heb, het lidmaatschap van Corsa en van de FEHAC. Omdat er maar weinig mensen gereageerd hebben kan ik alleen de conclusie trekken dat beide onderwerpen niet erg leven binnen onze club. Voor ons als bestuur betekent dit dat we in eerste instantie doorgaan op dezelfde koers en dat we geen lid worden van de FEHAC. Over ons (verplichte) lidmaatschap als chapter van Corsa kan ik nog weinig zeggen aangezien men nog niet gereageerd heeft op mijn verzoek om ons te ontslaan van de bijbehorende financiële verplichting. We betalen dus op dit moment ook geen contributie aan Corsa.

De winter staat weer voor de deur en voor de meesten zal dat inhouden dat ze de Corvair weer op stal zetten. Ik weet tenminste zo niet van leden die het hele jaar door met de auto rijden. De Corvair schijnt overigens wel erg geschikt te zijn voor het rijden in de sneeuw door de combinatie van achterwielaandrijving met het gewicht van de motor erop. Maar zout is toch wel een grote vijand van oudere auto's dus de meesten zullen hem wel niet gebruiken en wellicht de winter gebruiken om te klussen aan de auto. Als het een beetje meezit heb ik met de kerstdagen een weekje vrij en kan ik de gereviseerde motor weer in de auto terugzetten.

In één van de vorige nummers hebben we een lijstje gepubliceerd van evenementen die wellicht interessant zijn om te bezoeken. Ook voor het komende jaar zouden we graag weer een lijstje maken. Heb je nog suggesties, stuur ze ons toe. Er staat nog geen nieuw groot Corvair evenement in de planning voor 2016 maar dat zal er zeker weer komen. Als de feestdagen weer achter ons zijn begint vaak de animo voor dergelijke dingen weer toe te nemen. Mocht je iets willen organiseren, bespreek het met ons en we zullen kijken waar we kunnen ondersteunen.

Ik wens jullie en je familie fijne feestdagen en een goede jaarwisseling toe. Hopelijk treffen we elkaar weer op onze nieuwjaarsmeeting!

Met vriendelijke groet,

**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

Santa Claus Land

3

Van de voorzitter, Penningmeester en de redacteur

4

Leon aan het woord

5

Dubai Motorshow

7

Motorrevisie 1965  
Corvair Corsa Turbocharged

8

Herinneringen van toen

10

Corvair Live

12

Corvair Dokter

13

Lakewood bij de Bodyshop  
2016 Convention Springfield

14

Bezoekje aan Johan van Rijn

15

Uitnodiging Nieuwjaarsmeeting 2016

16

Corvair Vagabond

## Van de penningmeester

Beste clubleden.

We zijn alweer in de laatste maanden van het jaar beland.

Terugkijkend verbaasde ik mij erover dat we dit seizoen 3662 mijl met onze Corvair hebben gereden. En dat X 1,6 is toch wel ongeveer 6000 KM! Klopt wel, want bij het toeren wat wij doen, met 't kapje naar beneden, berijden we zoveel mogelijk 's lands binnenwegen!

### **Op dit moment bestaat de club uit 46 leden.**

In februari dit jaar is tijdens de nieuwjaar vergadering besloten om de nota voor de lidmaatschapskosten voor 2016 mee te sturen met de laatste CORVAIR MAIL van 2015. Dat bespaart de club weer porto kosten. Aldus, jullie vinden deze nota dus in dit blad.

De komende nieuwjaar meeting zal gehouden worden op zaterdag 6 februari 2016, in Papendal, evenals de vorige keer. Zie hiervoor de uitnodiging in dit clubblad.

Tot slot wens ik iedereen prettige feestdagen en hopelijk tot ziens op de nieuwjaar meeting.

**Ruud Keers.**

### **Van de redacteur**

Het jaar 2015 zit er weer op, en voor je het weet ben je weer met de laatste artikelen bezig voor het Corvair blad. Een aantal leden heeft weer een bijdrage geleverd en ik hoop voor het nieuwe jaar dat het zo blijft doorgroeien. Hoe meer artikelen van eigen bodem hoe beter. Het neemt niet weg dat er nog steeds buitenlandse artikelen geplaatst worden; daar zijn ze soms te goed voor en we moeten er nog wel plaatsen, want de Corvair Vagabond is nog niet klaar met zijn verhaal.

Het clubblad is mooi op tijd klaar voor de kerst en voor mijn verhuizing. Straks gaat alles in een doos en hopelijk in januari weer uit de doos en vind alles weer zijn plekje in het nieuwe huis. Ik hoop jullie weer te vermaken met het laatste blad voor 2015, en hopelijk zien we jullie allemaal in Papendal om te kijken wat we weer kunnen doen en regelen voor het nieuwe jaar. Fijne feestdagen allemaal!

**Ralf Verhees**

# Leon aan het woord

We hebben het al vaker gezien dat de geschiedenis zich herhaalt als het op vormgeving van auto's aankomt. Het begon al enige jaren met de 'New Beetle'. De Fiat 500 en Mini volgden.

Deze laatste wijkt dan wel flink wat af van zijn voorganger, maar toch... De Amerikanen lieten zich zeker niet onbetuigd met de Chrysler PT cruiser en de Chevrolet C100 als het op 'retro' model aan komt. En natuurlijk de sportwagens waarbij de Ford Mustang evenals in de jaren zestig de kop neemt om weer gevolgd te worden door de Camaro van Chevrolet en de Dodge Charger van Chrysler. De laatste wijkt dan wel ook af van zijn voorgangers. De Fiat 500 spant de kroon en is zo'n verkoop succes dat Renault recentelijk een evenbeeld met de Twingo op de markt bracht.

Maar als we onze ogen goed de kost geven zien we ook details terugkomen. Persoonlijk zie ik telkens de luchtroosters, achtergrille's zo je wil, van de Corvair voor me wanneer ik een zilveren of matzwart achterwerk zie van bijvoorbeeld de Skoda Yeti, de nieuwste Renault Scenic of de verschillende Koreanen en Japanners. Vroeger was het noodzaak om de achterin liggende motoren een extra koelroostertje te schenken. Deze werden dan een beetje gelieerd aan grilles. Tegenwoordig is het alleen maar sierwerk, en het ziet er nog niet verkeerd uit ook! En zeker als we deze trend vergelijken met onze Corvairs!

Ook dit jaar kregen we als "vaste klanten" weer de update van de Clark's catalogus. Nieuwe prijslijst zou beter op zijn plaats zijn. Maar naast de vele aanbiedingen en



'running out' spullen lazen we ook een kort artikel over het bezoek dat Ralph Nader bracht aan Clark's Corvair Parts. Iemand had hem uitgenodigd en Calvin Clark (zie corvair mail December 2014) hem persoonlijk te woord gestaan en het was dan ook een hele eer om hem dan maar een half uurtje een rondleiding te geven en even het Corvair verhaal uit een andere hoek te bespreken. Tevens was Ralph op zoek naar een Corvair, het liefst een nette

rode vierdeurs. Techniek niet belangrijk wel het uiterlijk. Zou hij er dan zelf nog in gaan rijden? Nee, deze wagen is bedoeld voor een nieuw op te zetten rechtbankmuseum (je moet er maar op komen) in de staat Connecticut. En met de 'Unsafe at Any Speed affaire' wil hij deze periode nog eens zachtjes oprakelen. GM zal daar niet echt blij mee zijn en er zijn al claims over en weer in het vooruitzicht gesteld. De waarde van een gedoneerde Corvair is belasting aftrekbaar; wordt (waarschijnlijk) vervolgd....

Het is alweer een jaar geleden dat ik mijn witte coupé verkocht. Hij is naar Berlijn verhuisd en ondanks wat aanpassingen voor de Duitse TUV, was het laatste bericht dat ik ontving samen met de in Duitsland verboden gele lampen;

**“ Es bleibt ein tolles Auto”**

Inmiddels heb ik door een achterbuurman, die last schijnt te hebben van mijn nieuwe carport, bezoek gehad van de gemeente.





Die vinden dat ik toch wel wat veel onderkomens heb gebouwd en dat ik wat moet gaan inkrimpen. Maar om de door de jaren heen verzamelde vele honderden Corvair onderdelen nu even als 'oud ijzer' weg te doen, wil ik zeker niet. Daarom wil ik wel het een en ander voor een luttel bedrag van de hand doen. Zo heb ik bijvoorbeeld twee benzinekachels liggen. Deze waren standaard op de 1960 Corvairs en ik dacht, in latere bouwjaren optioneel. Laat eens weten wat je graag zou willen hebben dan kijk of ik of ik iets bruikbaar voor je hebt. Eigenlijk zal ik eerst alles moeten rubriceren. Maar als je iets dringend nodig hebt, laat het me even weten. Misschien heb ik het voor je?

**Leon Janssen.**



### **Motorshow Dubai 2015**

Afgelopen November kreeg ik een foto door van een Collega. Meestal zijn het foto's van Beursstands of andere op en afbouw foto's. Ik werk namelijk bij een stand & interieur bouw bedrijf. Wij zijn overal actief. De foto die ik kreeg kwam deze keer uit Dubai. Wij waren daar bezig om een beursstand op te bouwen, en een collega ging daar de werkzaamheden begeleiden.

In de beursshal was ook nog een ander evenement bezig, Motorshow Dubai 2015. In de hal waar je binnenkomt stonden een aantal prachtige auto's. Corvette, Porsche en een Corvair!

Hij moest meteen aan mij denken ondanks dat hij geen idee had dat er cabrio's van gemaakt waren. Maar een Corvair is het zelfde als "de corvair die Ralf heeft", snel 2 foto's en doorsturen en daarna weer vlot aan het werk!

met dank aan Collega Jasper Plugers, voor het maken van de foto's.

**Ralf Verhees**



# Motorrevisie 1965

## Corvair Corsa Turbocharged

Sinds 1997 zijn we in het bezit van een Corsa met de 180HP Turbocharged motor. Deze auto hebben we in Amerika gekocht en was bij aankoop voorzien van een kleiner (2,4 liter) motorblok zonder serienummer maar wel met alle specifieke turbo-onderdelen van de auto. Omdat ik wist dat de eigenaar van wie ik de Corsa gekocht het originele motorblok nog had liggen, heb ik besloten dit ook te kopen. Hoewel we hier in Nederland niet zo bezig zijn met "matching numbers" is het toch leuk om de originele 2,7 liter motor weer te hebben en ook omdat de turboblokken voorzien zijn van specifieke serienummers met een RL code.

Deze originele motor is toentertijd door een kennis van mij, die met Corvairs racet, weer in elkaar gezet waarbij er nieuwe cilinders en zuigers zijn gekocht omdat die ontbraken. Daarnaast zijn er nog diverse zaken vernieuwd die nodig waren om er weer een werkende motor van te maken. Die motor heb ik na de restauratie ('97-'00) in de auto gebouwd waarbij ik er ook een anti-pingelsysteem aan toegevoegd heb. Voor mensen die dit begrip niet kennen, als het mengsel in een cilinder te vroeg ontsteekt krijg je een explosie terwijl de zuiger nog op weg naar boven is, en dat is op de lange termijn funest voor een motor. Omdat de motor achterin zit en je deze bij een convertible ook niet hoort bij wat hogere snelheden leek me een dergelijk anti-pingelsysteem wel een goed idee. Op een display kun je zien of een cilinder pingelt.

Tijdens het rijden met onze nieuwe aanwinst bleek dat het blok inderdaad zo nu en dan pingelde op meerdere cilinders. Niet bij normaal rijden maar wel bij steviger accelereren. Wat ook opviel is dat, als de turbocharger echt in kwam, de motor ook ontzettend snel warm liep, maar dat heb ik opgelost door de onderste motorbeplating er af te laten. Een nadeel daarvan is dat je weinig warmte van de kachel hebt maar we rijden er toch vooral in de zomer mee. Omdat het pingelen en warmlopen me toch stoorde heb ik een paar jaar geleden een compressietest gedaan waarbij bleek dat er één cilinder een vrij lage compressie had terwijl een andere juist een hogere compressie dan de rest had. Ook lekte de motor altijd al flink olie op de grond en toen daar op een

ochtend nog een tikkend geluid bij kwam vond ik het wel tijd om het blok eens goed aan te laten pakken.

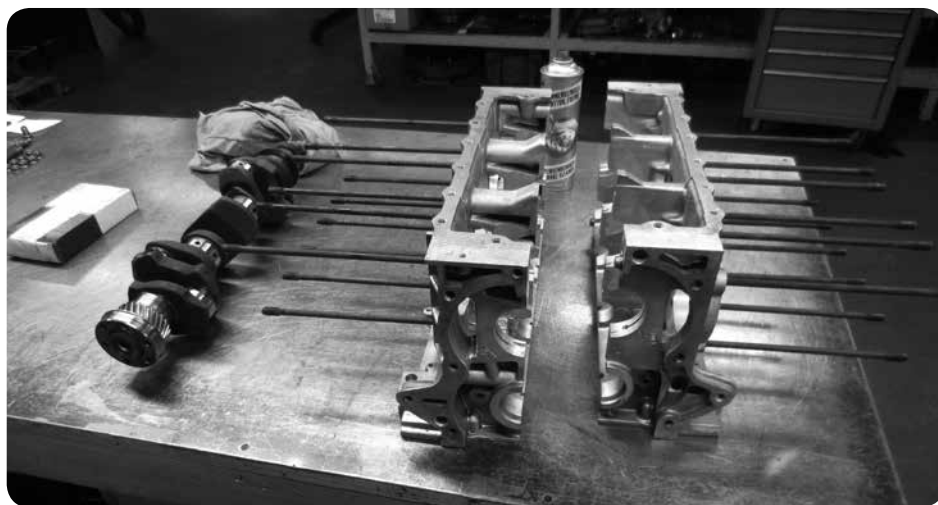
Daarbij was de keuze vanaf het begin om dit niet zelf te doen. Ik heb de hele auto zelf in elkaar gezet maar een motorblok-revisie is onbekend terrein voor me. En omdat ik verwacht dat het bij één keer zal blijven heb ik besloten dit aan een gespecialiseerd bedrijf uit te besteden. Daarbij heb ik gekozen voor LMR, de Leeuwarden Motoren Revisie. Dit bedrijf reviseert allerhande motoren en bouwt daarnaast Amerikaanse V8 motoren op voor de race-rij. Men had nog nooit een Corvair-motor onder handen gehad maar wilde er wel aan beginnen.

Na het afleveren van het blok duurde het bijna een jaar voor men tijd had om er aan te beginnen, zo druk had men het. Nu zaten we zelf op dat moment ook in een verbouwing dus dat was niet meteen een probleem. Omdat ik er zelf de voortgang wel een beetje in wilde houden belde ik elke 2 maanden om te vragen of men al tijd had gehad om er aan te beginnen. En steeds was het antwoord...nee, nog niet. Tot na de zomer van 2014 ik een belletje kreeg dat het blok uit elkaar gehaald was en of ik wilde komen kijken. En als je dan komt zie je op een tafel nog de twee helften van het motorblok met draadeinden liggen en staat er een doos met onderdelen. Tja, je moet er maar vertrouwen in hebben.

was. Maar bij onderzoek van de lagering bleek dat er met het onderblok eigenlijk niets mis was. Ook de cilinders en zuigers waren nog als nieuw, niet al te vreemd met hooguit 10.000 km ervaring. De tik was dus niet zo eenvoudig te herleiden. Wel slecht waren beide cilinderkoppen, de geleiders waren ruim en de klepzitting waren ook niet netjes meer. We hebben daarom besloten de koppen



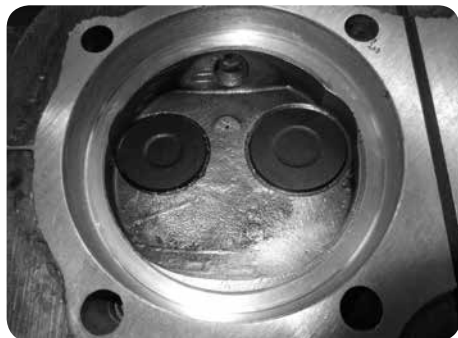
van nieuwe onderdelen te voorzien en in ieder geval de cilinders en zuigers te hergebruiken. Omdat het voor hen ook geen alledaagse motor was hebben we afgesproken dat ik zelf de onderdelen zou regelen. Daar was men eerst niet zo happig op omdat men zich zorgen maakte over de kwaliteit. Maar toen ik vertelde dat er juist gespecialiseerde leveranciers voor de Corvair waren die dit spul kunnen leveren was men overtuigd. Ik heb de onderdelen bij Clarks vandaan laten komen omdat ik met hen goede ervaringen heb en ze hebben alles liggen. Toen de onderdelen binnen kwamen waren ze



Toen ik de motor bracht hebben we het gehad over het tikkende geluid wat ik hoorde. De verwachting was dan ook dat er iets met de lagering of zuigerveren

zelfs aangenaam verrast, de lagerschalen die Clarks levert schijnen bijna race-kwaliteit te zijn. De onderdelen waren dus naar volle tevredenheid.

Voor de cilinderkoppen heb ik nieuwe kleppen, klepgeleiders, klepzittingen, klepveren en stelplaatjes besteld. Omdat hydraulische klepstoters uit elkaar halen en reviseren veel werk en dus duur is heb ik hier ook een set nieuwe van gekocht. Dat is de zogenaamde "deep dimple" uitvoering waar de stoterstang minder snel uit schiet en die origineel ook gebruikt werd op de Corvair-motor. Of het echt verschil maakt weet ik niet.



zou je daar dan minder last van moeten hebben. De turboversies hebben af fabriek een veel lagere compressie dan de andere motoren zoals je dat wel vaker bij auto's met turbo ziet.

De zuigers zijn met een nieuwe moly verenset en lichtjes gehoonde cilinders weer in het blok gezet. De oliekanalen van de krukas zijn bewerkt voor betere olieflow en er is een nieuwe oliepomp ingekomen.

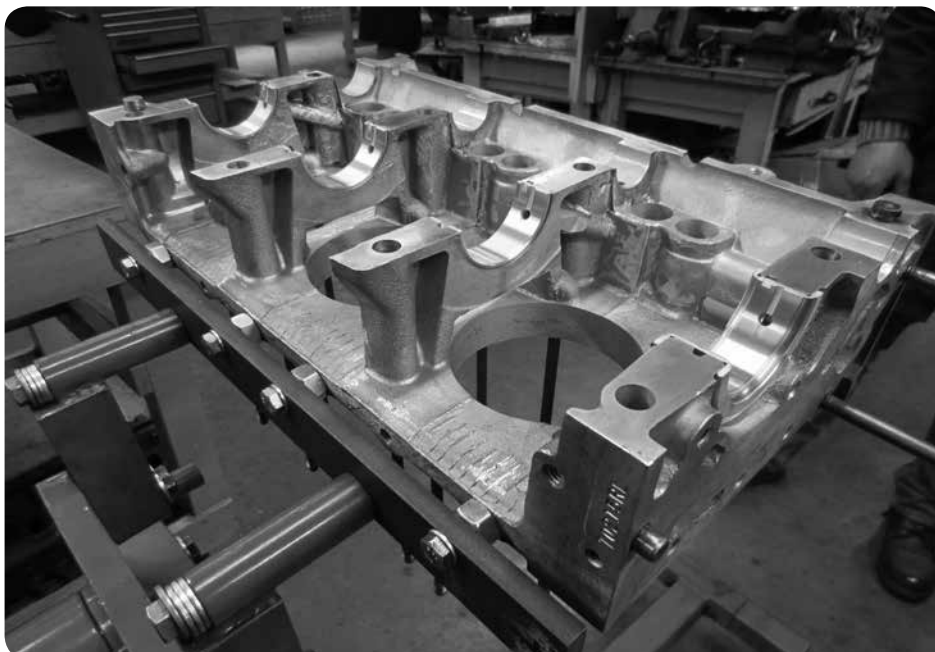


De oude roestige moeren waarmee de kop vast zat heb ik ook vervangen door een chrome set die minder snel moet roesten. We gaan het zien.

Bij de bestelling had ik een complete pakkingset met zoveel mogelijk viton dichtingen besteld. Viton kan goed tegen olie en hoge temperaturen dus dat wordt tegenwoordig wel vaak toegepast in Corvair-motoren. In zo'n set zitten ook alle



LMR heeft de cilinderkoppen bewerkt zodat de pasvlakken voor alle cilinders gelijk zijn. Dat zijn van die zaken die je als amateur niet kunt. We hebben er voor gekozen om de koppakkingen (elke cilinder heeft zijn eigen koppakking) wat dikker te nemen om te compenseren voor de keren dat de kop al gevakt is. Ook vanwege het pingelen, met een lagere compressie



afdichtingen voor de motorbeplating dus die ga ik straks gebruiken als ik de motor weer ga monteren.

Wordt vervolgd.

**Guus de Haan**

Find us on  
**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 corvair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten. Kortom meldt je aan om op de hoogte te blijven van de Corvair Club Nederland.

# Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 3e jaargang nr. 3 (2000)

**"Van de redactie".** De Eurovair heeft begin juni plaatsgevonden; er wordt aan vakantie gedacht inclusief activiteiten/obsessie rond onze klassieker. De redactie stelt dat menigeeen zich - en dat is onze ervaring - hoofdschuddend afvraagt of je 'zo'n ding' nog opgeknapt krijgt. Dit wordt vergeleken met de voetbalsupporters. Zij versieren hun auto's, huizen ja zelfs hele straten, maken kabaal, drinken, hebben een kater als hun club verloren heeft. Ik haal aan: 'Menige voetbalsupporter zal het niet met ons eens zijn, maar wetende dat er bijv. meer motorfanatici dan 'voetballers' in onze club zitten, durven we deze uitspraken toch te doen'. Daarom, zo lang we op een aangename manier bezig zijn met het wel en wee van de Corvair, en dus leuke kennismakingen hebben (...enz.), kunnen we die hoofdschuddende mensen bij de kijkkast laten weten dat wij het dub-

bel zo fijn hebben met één van de 6 miljoen voertuigen op de Nederlandse wegen die voor ons in ieder geval uniek zijn. En dat begint bij het lezen van ons clubblad.

En dat is een juiste constatering.

**Ziekte.** Theo Smitz ligt in het ziekenhuis met een herseninfarct.

**Plaatdelen.** Ad Dijkstra heeft een adres waar je een EM linker achterscherm kunt verkrijgen.

**Op de omslag.** Nader Auto Sales. Toeval? Zijn handel trekt wel de aandacht. Poging om via internet de firma te achterhalen mislukken. Er zijn heel wat 'Nader's Auto Sales' en de foto levert te weinig detailinformatie op.

**Technical Guide.** Een boekwerkje met reparatie-oplossingen door Corsa leden gebundeld.

**Loten.** Overgebleven loten, bedoeld om op de Eurovair-meeting aan te bieden.

Kennelijk kon je een auto winnen. De organisatie hiervan was miserabel. Hoe dat verder is afgelopen wordt niet vermeld.

**Nieuwe leden 1.** In de vorige editie werd Johan van Rijn aangekondigd als nieuw lid. Tot onze grote verbazing kwam er onaangemeld tijdens ons verblijf in België plotseling een blauwe 4-drs 65er sedan voorrijden. Het was Johan in gezelschap met zijn hondje 'Chevy'. Verder wordt zijn unieke ongerestaureerde LM beschreven en de planning van zijn reis.

**Nieuwe leden 2.** Tijdens het laatste uur van Eurovair meldt Guus Marinus zich aan als nieuw lid met zijn grijsblauwe 62er coupé. Voor mij niet duidelijk maar verderop in de tekst staat 'trekhaaaaak'. In koor te horen. Voor de mensen die het weten kunnen; oh ja, dat klopt.

**Import.** Het ziet er naar uit dat Jaak met zijn in Amerika gereviseerde 65er coupé in het najaar naar ons land zal komen.

**Bladzijde 2.** Daarin staat te lezen over een verkeerd adres in 'De onschatbare Klassieker'; een turbomotor die Ad op een unieke wijze heeft verworven; aankondiging Millennium Meeting in Lelystad bezocht door Guus de Haan; de actuele ledenlijst en iets over poloshirts voor nieuwe leden.

**Corvair-spotters.** Als aanvulling op de vorige editie, nog enkele foto's van 'junkyards' en particulier afgedankte auto's, zomaar ergens op een perceel weggezet, wegens aanschaf van een andere auto. Komt in Nederland zelden meer voor. AAC heeft het beeldmateriaal geleverd.

**Eurovair 2000 meeting.** Een min of meer mislukte bijeenkomst in Ronquiére, België. De CCN zou niet hoeven bij te springen in de voorbereidingen. En dat heeft men ook geweten. Nauwelijks iets geregeld. De les hieruit? De volgende keer gaan we zelf zoiets regelen. Een artikel van Mike Cramer.

**Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 9.** Uitvoerig wordt beschreven hoe de showrooms er uitzagen op het moment van introductie, Een kleine auto tussen al die grote Chevrolets; het leek alsof hij daar niet in thuishoorde. Ook de specificaties van de 2 modellen komen aan de orde. Het model wordt behandeld. Grilleloze voorzijde, vlakke vloer, relatief lange achterzijde vlakke zijanten, de lage daklijn, eenvoudig dashboard. Publiek vond de uitrusting enigszins teleurstellend. De auto was aanvankelijk ontwikkeld met een automaat en bedoeld voor stadsverkeer. Waarom dan een handbak? Tijdens de ontwikkeling constateerde men dat het publiek toch liever een handbak wilde.



In deze uitgave : Verslagen van Eurovair  
Een avontuurlijke 'vondst'  
Nog meer spotters, enz.

3e jaargang  
3



Dus werd er toch een handgeschakelde versie leverbaar.

### **De Chevrolet Corvair. De modernste compacte wagen ter wereld.**

Een mooi artikel geschreven door Paul Frere. De bijbehorende foto's zijn het bekijken meer dan waard. Paul beschrijft kort het ontstaan van de behoefte van een zgn. compact car, de eigenschappen en de technische motivaties daarvan. Hieronder enkele, zoals;

- Een ruim (ook in hoogte) en comfortabel interieur voor 6 personen is het uitgangspunt. Daar omheen pas een koets vormen,
- Lage carrosserie; 1,30 meter hoog. Lage zitpositie. Dat betekent lage luchtweerstand,
- Gelijke asbelasting voor en achter. Resultaat betere wegligging,
- Motor achterin. Betere tractie. Geen cardantunnel dus,
- Aluminium motor en stuurhuis voor zuinig rijden,
- Onafhankelijke wielophanging. Betere wegvastheid.

Kijk je naar deze eigenschappen met een moderne bril, dan kun je hier en daar wel vraagtekens plaatsen. Maar dat is voortschrijdend inzicht. Techniek, inzicht, marketing, economische en politieke factoren zorgen er voor dat de auto-industrie steeds in beweging is. Soms denk ik wel dat 'duurzaamheid' met voeten getreden wordt. Maar dat is een

ander onderwerp.

**Eurovairmaak.** Caroline Nelis verslaat de bijeenkomst op haar eigen manier. Het begon al dat haar spyder dicht bij huis de geest gaf. Leon en Gerard hebben haar gehaald en meegenomen naar het treffen. De ontvangst door de heer Esser Caroline nu niet geheel gastvrij. Besloten werd om op een camping in de buurt hun bivak op te zetten. Niet de auto van Caroline gaf de geest, maar ook die van Leon en Hans. Leon; bij het verlaten van de camping ging het membraan van de benzinepomp stuk en die van Hans bij de sluis. Deze lekte olie nadat van zijn auto op de camping de kleppen waren gesteld. Na afloop van het treffen bij thuiskomst heeft Leon de auto van Caroline alsnog aan de praat weten te krijgen. Caroline stelde dat Leon tzt maar een technisch verhaal aan het papier moest toevertrouwen. Als aanhangsel bij dit artikel heeft Leon de storing uit de doeken gedaan. Lang verhaal kort: de spyder kreeg te veel benzine. Dat is een bekend euvel bij spyders. Een filter met een terugleiding is de oplossing, maar kan ook met een vlotterregelaar met een kogeltje.

**Corsa Connection Cruise.** Een spannend verhaal van onze ex voorzitter en oprichter van de club. Hij werd benaderd door de voorzitter van de Franse Corvair Club mijnheer Paul Dupuis. Hij wist een unieke LM Corsa turbo cabriolet ergens in Zuid-Frankrijk te staan. Aanvankelijk had

Leon niet zo heel veel zin om die auto te kopen. Niet direct reageren dus. Op een gegeven moment heeft Leon contact gezocht met de eigenaar van de auto, mijnheer De Lassus, meer om Paul Dupuis tevreden te stellen. Ondertussen werd een fax opgesteld met de vragen welke onderdelen ontbreken. Dat bleek niet nodig! Paul had Leon verteld dat de Corsa gratis opgehaald kan worden. Nu wordt het wel interessant. Een (overmaatse) aanhanger werd geregeld evenals 2 familieleden en er werd koers gezet richting zuid Frankrijk. Onder andere een zelfgemaakt hulpframe voor de achterzijde van de Corsa als bagage. Ik sla wat stukken over. De terugreis werd aangevangen, maar dat ging met pech gepaard. Een aandrijfwas van de trekauto ging stuk, waardoor de ondernemers genoodzaakt waren om in een hotel te overnachten om daarna per trein huiswaarts te keren. Ruim 10 dagen later zou het materieel thuis worden afgeleverd, juist als de familie Janssen een weekendje Londen op het programma heeft. Enfin de Corvair staat in de tuin. Na het Londen uitje de Corsa inspecteren. Behalve losse onderdelen ook .....een dode kat! De laatste sectie van het nummer bestond uit een flink aantal advertenties van 'te koop', Larry's Corvair Parts en Cafeteria Happy Days 50's Diner in Sittard. Even googelen, ja hij bestaat nog.

**Johan Doornbos**

## **Corvair Club Nederland Merchandise**

*De diverse merchandise artikelen zijn te bestellen door een email te sturen naar: [depenningmeester@corvair.nl](mailto:depenningmeester@corvair.nl) waarin staat wat en welke maat je wilt. Het bedrag van de bestelling + de porto kosten kunnen overgemaakt worden op de Corvair Club rekening-nummer: NL71 INGB 0007 8149 05 onder vermelding van je naam.*



**NIEUW NIEUW NIEUW NIEUW**  
Corvair Club Nederland Pen  
Per stuk € 3,00



Cap € 12,50

Overhemd € 25,00



Fleece vest € 26,00



Polo shirt € 20,00





Twee Corvair Early's temidden van hun tijdgenoten op de Markt in Kerkrade, begin jaren 60  
Het standbeeld is 'D'r Joep', ook wel 'De mijnwerker' geheten, een mijnlamp in zijn rechterhand  
Uit de Collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Schols

Statue of a man in a suit, standing on a pedestal.

P

tvc

7399

# Corvaair Dokter

*Vorig jaar kwam ik een aantal technische artikelen tegen in een ander Corvaair Clubblad. Onder deze artikelen stond de naam Mike Dawson iedere keer. Na wat email verkeer met verschillende mensen heb ik het email adres van Mike kunnen achterhalen en heb gevraagd of hij, net zoals in de andere Clubbladen, Technische Corvaair artikelen wil presenteren. Tips & Tricks, onderhoud of revisie alles komt bij hem aan bod. Met bijna 100 verschillende technische artikelen zullen we maar bij het begin beginnen en laat ik Mike Dawson zich graag voorstellen. In de toekomstige bladen zullen we diverse artikelen van hem plaatsen.*

**Ralf Verhees**

Hallo Corvaair Mensen,  
Ik stel het altijd op prijs als een persoon die advies geeft zijn "geloofsbriefven" presenteert ongeacht het onderwerp van zijn advies. In mijn geval, ik vind het leuk om informatie te delen die ik in de loop der tijd verzameld heb uit mijn ervaring met het rijden en onderhouden van de heerlijke Chevy Corvaair. Ik hoop mensen te helpen om fouten te voorkomen, tijd en geld te besparen, en het onderhouden en rijden van de Corvaair zo genoeglijk mogelijk te maken.

***Dit is mijn verleden met auto onderhoud in het algemeen en de Corvaair in het bijzonder:***

Toen ik opgroeide, werkte ik aan alles wat mechanisch was door te sleutelen aan de auto's en de landbouwwerktuigen van mijn ouders, zodra zich daarvoor de gelegenheid voordeed.

Ik kocht mijn eerste Corvaair in 1963 ( een gebruikte '61 Monza Coupe 4 versnellingen ) en begon prompt daarmee te autocrossen en rally rijden. Ik had het geluk een nieuwe 1965 Corsa Coupe 140 te bestellen en dat was de netste auto die ik ooit gereden heb, en ik heb sindsdien continue Corvaairs gehad. Ik heb geen andere auto's dan Corvaairs gehad sinds 1977.

In 1964 heb ik geholpen om de Heart of America Corvaair Owners Association in het gebied van Kansas City, Missouri, op te richten en ik ben inmiddels 51 jaar lid. Ik studeerde ( civiele ) werktuigbouwkunde en begon mijn carrière bij het Missouri Department of Transportation in 1967 ( onderbroken door militaire dienst ), maar in 1974 besloot ik dat s' avonds en in het weekend aan Corvaairs werken niet genoeg was. Ik ging samenwerken met een andere auto-enthousiast en we runden gedurende 17 jaar een zeer succesvolle reparatiewerkplaats. Ik specialiseerde me in Corvaair onderhoud met een volledige voorraad nieuwe en gebruikte onderdelen.

Toen in 1990 het Corvaair-werk wegebde, verkocht ik mijn helft van het onderhoudsbedrijf aan mijn partner en ik ging terug naar het Missouri Department of Transportation om mijn carrière daar af te ronden – dus weer alleen s' avonds en in het weekend aan Corvaairs werken. Ik ging in 2007 met pensioen en verhuisde uit Kansas City naar een provinciehuis met een grote tweedeursgarage die ik uitrustte om alles aan een Corvaair te kunnen repareren. Ik breidde al snel uit door een aparte garage te bouwen met een zolderopslag voor Corvaair onderdelen vanuit de gedachte om zonder vertraging wat dan ook aan de kleine wagens te kunnen verhelpen.



## **Opleiding Autotechniek**

In de eerste jaren van mijn onderhoudsbedrijf gebruikte ik de opbrengsten van mijn dienstplicht compensatie voor een automonteurs opleiding via schriftelijke cursussen. Ik nam deel aan cursussen van het General Motors Training Center en een dozijn andere korte trainingen van onderdelen- en gereedschap-leveranciers.

Ik heb een geldig certificaat als Master Automobile Technician ( Meester Automobiel Technicus ) van het Institute for Automotive Service Excellence ( Instituut voor Uitmuntend Auto Onderhoud , ASE ).

***In totaal heb ik 52 jaar eigenhandige Corvaair ervaring, maar ik zal nooit alles weten !!***

**Mike Dawson**



# Lakewood bij de Bodyshop



De Lakewood is ondertussen al een aantal weken bij de bodyshop. Het mooie is dat er aan gewerkt wordt zonder dat ik er zelf aan werk. Momenteel zit ik in een periode van "aankoop van een huis en dus een verhuizing". Zelf heb ik niet heel veel verder gewerkt aan de Lakewood. De werkplaats is wel weer in orde gemaakt en de motor en powerglide/diff zijn omgewisseld. Het blok ligt netjes klaar te wachten en de powerglide hebben we een servicebeurt gegeven. Een "oude nieuwe" powerglide pan (met dank aan het reserve blok van Leon) maakt het weer een mooi geheel (de oude had toch wel de nodige krassen en deuken opgelopen). Ook de pakkingen, slangen, en andere ringen zijn vervangen. De automaat zelf hebben we dicht gelaten, we hebben alleen de filter vervangen, aangezien deze toch wel vervormd was van de powerglide pan die zo gedeukt was.



De Lakewood brengt de winter door bij de Body & Paintshop. Peter, de man die er aan werkt, heeft al veel aan de body gedaan. Alle kleine reparaties en laswerk zijn klaar. De deuren zijn afgehangen en passen al mooi met de rest van de body.

De body is verder helemaal strak en glad geschuurd en klaar gemaakt voor



de grondlak. Zoals het er nu uitziet zal de Lakewood in februari terugkomen. Een mooie tijd want dan moet ook "de nieuwe corvair workshop" klaar zijn en kunnen we hem verder gaan afmonteren. Genoeg te doen in de tussen tijd dat de Corvair uit handen is.

Ralf Verhees



## 2016 Corvair Convention Springfield

De 2016 International Corvair Convention gaat dit jaar plaats vinden in Springfield - Illinois (ongeveer 3 uur onder Chicago). Springfield ligt aan de Route 66, een mooi thema voor de Convention en het is president Lincoln's laatste rustplaats. De 2016 host is de Prairie Capital Corvair Association, die in samenwerking met de Crowne Plaza Springfield Hotel weer een mooi schema opgesteld hebben. Zo zijn er weer Concours shows, rally, econorun, auto-cross en natuurlijk ook weer een banquet om het af te sluiten.

Dit alles zal plaats vinden van 12 tot 16 juli. Inschrijven kan vanaf begin 2016 via de Corsa website, en voor meer informatie is er een speciale website waar alles omtrent de conventie op staat:

[corvair.org/2016convention](http://corvair.org/2016convention)

Namens Prairie Capital Corvair Association bedankt alvast en hopelijk tot ziens!



JULY 12-16 2016  
SPRINGFIELD - ILLINOIS



# Bezoekje aan Johan van Rijn.



Op de laatste mooie en redelijk warme dag in september namen we de fietsen op de autodrager mee om een leuke tourtocht van zo'n 40 km te maken door de duinen ten noorden van Noordwijk.

Vlakbij de vuurtoren aldaar parkeerden we de auto laadden de fietsen af en gaan.....

Met de puntenroute in de hand fietsten we door de duinen, altijd weer een leuke ervaring.

Na 4 uur fietsen in de gezonde zeelucht weer terug in Noordwijk, dan is een versnapering wel verdiend. We reden met de fiets langs "de MEIDEN van EVELEENS", op de hoek van de Quarles van Uffordweg en de Golfstraat. Gauw afgestapt en heerlijk aan de befaamde paling van EVELEENS! Spekkie naar de bekkie! Met een lekker wijntje! Al keuvelend bedachten we dat Johan van Rijn aan de Golfweg woont. Moest er vlakbij zijn. Leuk om te kijken waar dat is en of hij toevallig thuis is.

Zo gezegd zo gedaan, we troffen hem in zijn garage, met een vriend bezig het

**"Keep them Rolling"**



materiaal klaar te maken voor een veteranenmeeting in de Achterhoek.

Johan heeft o.a. een Fourage Truck en een licht grijze Willy Jeep van de Canadese Marine. Voor de rit naar het oosten werd de Jeep met een zelf ontworpen bevestiging aan de Truck gekoppeld. Johan vertelde dat het heel prettig was dat de Jeep een licht grijze kleur had, daardoor kon hij op meetings tussen al die groene Jeeps de zijne makkelijk terugvinden!

Zijn Corvaire stond op zijn vaste plek in deze garage te wachten op de volgende rit.

*[ zie foto: zoek de Corvaire ]*

We maakten een ronde door zijn garage en bekeken ook al het andere materiaal. Leuk bijgepraat!

Johan, tot ziens!

*Ruud & Annemiek Keers.*



## Uitnodiging Nieuwjaarsmeeting 2016

Op zaterdag 6 februari 2016, 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 Corvairclub 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 2015 | 4. Plannen 2016           |



### Evenementen aangedragen door onze leden

Jan 2016	Juchen (D)	Schloss Dyk	2016
1-3 Juli 2016	Apeldoorn	Concours d'élégance Paleis Het Loo	2016

### Interessante musea

Friesland	Berlikum	Rambler – AMC museum (+Corvairs!)	Op afspraak
Zuid Holland	Den Haag	Lauwman Museum	dinsdag tot en met zondag

# Our 42nd Year!

## Get the 2013-2018 Catalog

If you did not get the catalog in 2013 or 2014,

you can get one **FREE** on your first  
**\$50 order**  
during 2015.

(Additional catalogs \$3 with an order)

*Over 100 new repro parts in the past 3 years.*

### Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

(413)625-9776

www.corvair.com

# Corvaair Vagabond

*De Corvaair Vagabond is terug! Weer een prachtig verhaal over deze corvaair "wereld" reiziger. Ik heb Michael Bertrand mogen ontmoeten afgelopen Juni. Nee onze eerste ontmoeting was niet op de Corvaair Convention in Knoxville, maar al eerder in de staat Florida. Wij waren op onze rondreis aan de kust van Florida en wat bleek de Vagabond was ook in de buurt. Dus na wat berichten heen en weer spraken we af op een parkeerterrein aan de kop van Pensacola Beach onder de "strandbal" watertoren. Na een eerste ontmoeting met een lunch van 3 uur gingen we beide weer verder en zagen we elkaar weer in Knoxville op de convention. Super toffe en gezellige kerel is Michael, en met de vraag of hij nog een keer wat wilde schrijven over zijn belevenissen in en op de weg met de Corvaair, is dit deel 1 van een niet nader te noemen aantal. Geniet van zijn prachtige schrijfkunst!*

Ralf Verhees



Zo, daar zat ik dan, in gedachten verzonken en rijdend op een snelweg midden in Chattanooga, Tennessee. Het was een prachtige dag. Ik had mijn ramen naar beneden en de wind gaf net voldoende koele lucht om mijn gedachten af te houden van het feit dat het een zinderende dag was. Mijn Corvaair, mijn Eleanor, voor het geval je haar naam niet kent, heeft airconditioning. Niet al te veel Corvaairs uit die tijd hadden die goede oude airco, maar die van mij had deze ietwat zeldzame optie. In feite was het één van de redenen dat ik toehapte en haar kocht. In al die jaren dat ik klassiekers bezit, kan ik er maar twee noemen die de optie hadden om het interieur vol te pompen met koele ijsco-achtige lucht; Eleanor was één van die twee. Het is nauwelijks voor te stellen, vooral in het verwerende luxe leventje dat we allemaal hebben als we in onze moderne auto's stappen, hoe het was om de hele dag rond te rijden zonder airco. Wat ogenblikkelijk in je opkomt zijn zweetdruppels

parelend van je voorhoofd, natte oksels als een geurend moeras en het midden van je rug doorweekt met plakkend vocht dat het vinyl van je zitting bedekt met een dun laagje "bah".

Lol, ik moet glimlachen, want - ondanks mijn verbeelding op die dag midden in Chattanooga – was dit een perfecte beschrijving van mijn toestand. Want snap je, hoewel mijn Eleanor een airco heeft, die was precies op die dag kapot. Maar, ik zat in mijn Corvaair en wanneer je de hitte van de dag afmeet tegen de koele kick van het rijden in je oude 63 Chevy, dan wilt de auto altijd.

Het was laat in Juni en ik was op terugweg van de 2015 CORSA International Convention. De Smokey Mountain Vair-vention werd georganiseerd door de Knoxville Area Corvaair Club. Als eerste keer bezoeker van een Corvaair conventie, was ik opgejut door de kans om heel veel van mijn Vair-schrikkelijke vrienden op één plaats bij elkaar te zien. Gedurende het afgelopen jaar heb ik zoveel mensen ontmoet tijdens mijn reis door het land met Eleanor. John en Teresa waren er. Het race-team van de LeVeque's was aanwezig. Ralf was over de plas gezwommen met zijn ouders en vriendin. Verdorie, ik heb zelfs de kans gehad om de beruchte Senōr Norris van Corvaair Alley te ontmoeten. Onnodig te zeggen dat mijn hart zo gelukkig was met al die gesprekjes en nieuwe knuffels.

En daar zat ik in gedachten verzonken en rijdend op een snelweg midden in Chattanooga, Tennessee, en het was ongeveer twee uur en twee dagen sinds mijn Smoky Mountain avontuur. Terwijl de koele midden-oosten lucht mijn auto inblies, voelde ik me onoverwinnelijk toen ik de avonturen turfde die ik tot dit punt had meegemaakt. Tot dat moment had ik 409 prachtige "vagabond"-dagen op de weg; het merendeel daarvan sliep ik comfortabel op de voorbank van mijn auto (ik spreek over het comfort van reizen en thuis in vergelijking met het comfort van reizen in je huis). Ik had ongeveer 33.880 mijlen onder de autogordel en foto's om te bewijzen dat ik mijn avontuur letterlijk startte op de voetstappen van The Alamo in San Antonio, Texas, noordwaarts reed en een motorbrand bestreed in de binnenstad van Fargo, North Dakota, vervolgens oostwaarts naar Connecticut, de Atlantische Oceaan en Time Square van New York City. Ik ging door New Jersey en belandde in een spontaan weekend in Pennsylvania in het avontuur van een heteluchtballonnen festival. Na mijn ontmoeting met de



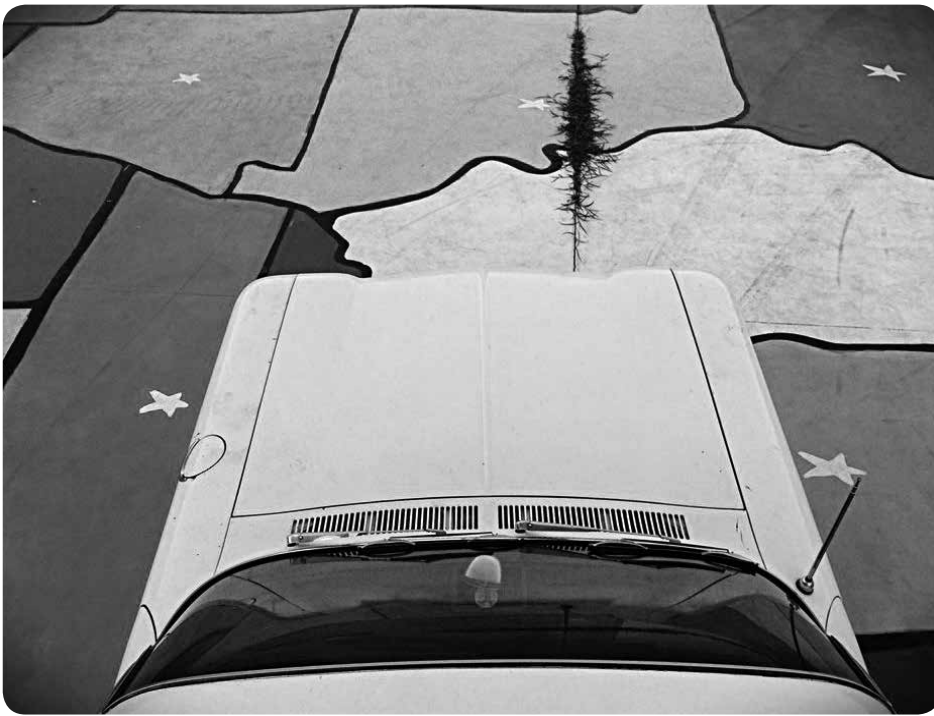
gasten van de Corvaair Ranch, sliep ik in de schuur onder de opgehangen trofeeën van herten, een zwijn en enkele andere gehoornde dieren waarvan ik – als simpel stadsjongetje – de naam om de dooie dood niet kon noemen. Na Pennsylvania richting Washington D.C. om naar de monumenten van onze hoofdstad te toeren en wat nationale geschiedenis op te pakken. Toen we de Atlantische Oceaan weer vonden, reden Eleanor en ik langs de kustlijn naar beneden Noord-Florida in, waar ik een week of wat op het huis paste van een vriend in Clear Lake. Daar kreeg ik de kans om te baby-zitten voor een emmer kikkervisjes (ja, echt waar), drie huiskatten, twee langharige konijnen en een grote witte hond. Het was desalniettemin een kort verblijf want na een paar weken pakte ik mijn spullen, laadde ze in de kofferbak van mijn auto en ging richting Texas.

En dit was slechts het begin van een lange trip waarin ik mijn 1963 Chevy Corvaair Monza van kust naar kust reed. Met deze auto rijden heeft bewezen dat het een compleet andere ervaring is en – let wel – ik heb er een heleboel gehad. Ik had ooit een paar 60-erjaren Chevrolet Impala's, een slagschip van een 66 Oldsmobile, een oude blauwe patina Ford truck die ik liefkozend Blue-ford noemde (als woordspeling op de naam Buford), en ontelbare andere roestbakken, hotrods en









werd Hotel Corvair in toenemende mate oncomfortabel. Zoals met de meeste oude auto's lijkt er altijd tocht te komen door die versleten deurrubbers en kleine gaten in de bodemplaat. Wanneer de koude lucht de beslotenheid van mijn behuizing binnensloot werd het vinyl van de voorbank een direct middel om de ware boodschap hoe koud het buiten was over te brengen; toen ik aan het inpakken was voor Las Vegas, hield ik daar rekening mee en pakte twee keer zoveel kussens en evenveel extra dekens in mijn auto; kou en ik zijn het erover eens dat we het oneens zijn over comfort. Echter, op reis tussen steden dwars door America, is comfort in een oude auto een subjectieve afweging tussen wat je lichamenlijk comfortabel vindt en wat je emotioneel tevreden stelt. Ik veronderstel dat sommigen van jullie dit artikel lezen en je afvragen wat ik in godsnaam op de weg aan het doen was. Toen

ik voor de eerste keer van start ging met mijn Corvair trip zo ongeveer anderhalf jaar geleden, was dit één van de hoofdvragen van familie, vrienden en mensen die ik ontmoette. In het begin worstelde ik met dit onderwerp. Was ik weg aan het lopen van mijn gebroken leven? Was ik me aan het verbergen voor mijn verantwoordelijkheden als vader, oom, broer of zoon? Was mijn wereld gewoon zo slecht dat ik de alledaagse werkelijkheid moest ontvluchten door ergens anders te zijn dan thuis in Zuid Texas? Wat was ik in godsnaam aan het doen? Het kostte maanden om dit schijnbare dilemma over mijn eigen identiteit te beantwoorden. Ik wilde eerlijk zijn tegenover mezelf maar tegelijkertijd wilde ik deze reis niet laten lijken op het spreekwoordelijke Eten, Bidden, Beminnen – verhaal in een oude auto versie. Waarlijk, mijn leven was in zekere mate teleurstellend tot dat mo-

ment. Terwijl het aan de buitenkant leek of ik alles wat ik wilde had in het leven, had ik – in de werkelijkheid in mijn eigen gedachten – gefaald in mijn verlangen om een waardig en eerlijk bestaan te leiden. Ik keek uitsluitend naar mijn leven vanuit de veronderstelling dat het morgen beter zou zijn, terwijl in werkelijkheid de volgende ochtend aanbrak en alles nog hetzelfde was zoals ik het de vorige avond had achtergelaten. Ik voelde me prettig in het ongemakkelijk zijn en dat, beste vriend, is de gevaarlijkste van alle situaties. Dus in de meest dramatische stemming vertrok ik op een dag richting California zonder de intentie om terug te komen. Ik vertelde aan niemand (en ik bedoel echt niemand) van mijn plannen ooit terug te keren naar de voldoening van mijn afgezaagde leventje. Ik wilde iets anders en – potverdorie – ik zou er zeker voor zorgen dat ik het zou vinden.

Eenmaal in California, begon ik direct te shoppen voor een oude auto. Ik wilde iets unieks en praktisch. Het moest helemaal van zichzelf een eigen persoonlijkheid hebben. Het moest een evenbeeld zijn van mij en mijn verlangen om opnieuw te beginnen. Ik zou nu graag in detail willen gaan over het avontuur van het shoppen van een oude auto, maar laten we het beperken tot de jacht. De ironie van het leven is dat je het hele land door gaat om een auto te vinden, terwijl alles wat je moest doen was twee uur rijden om hem in je achtertuin te vinden. LOL, ja, ik heb de neiging om dingen op de moeilijke manier te doen.

De vraag "Waarom doe ik dit in godsnaam?" hing nog steeds om me heen. Ik weet niet zeker hoe precies, maar het antwoord kwam tot me op mijn trip westwaarts naar de SEMA show. Laten we kijken of we er samen meer van begrijpen. Lees verder...

Gepakt en gezakt en klaar voor Las Vegas, was mijn eerste stop in Austin, Texas om met enkele vrienden een hapje te eten en Halloween te vieren op de legendarische 6de straat van de binnenstad van Texas' hoofdstad. Met zeven blokken gekkigheid vertegenwoordigt de 6de straat naar mijn smaak het beste van de wereld. Er was eten, alcohol, muziek, mensen van allerlei afkomst, allemaal door elkaar gemengd in een niet zelfgenoegzame tegencultuur die ik niet thuis voelde horen in Texas maar in iets groters. Ja, ik zeg het weer brutaal als een rebelse kreet, het is iets groters dan Texas; laat dat even tot je door dringen. Mijn vrienden en ik liepen de blokken op en neer met de ogen wijd open en wonderlijk verbaasd over de festiviteiten, die ertoe bijdroegen dat al



mijn dromen uitkwamen. Vreemd genoeg, achteraf gezien was het hoogtepunt van die nacht het moment dat ik een raam van een bar inkeek en Darth Vader zag drummen voor een meute dronken Austiners; grappig wat je geest soms oproept. Dat was een geweldige avond met warme lieve herinneringen en – terwijl ik noordwaarts reed richting Nevada – zou ik wat van die warmte nodig hebben. De Corvair is beroemd voor zijn achterin geplaatste luchtgekoelde motor; daarom is er geen radiator om de motor te koelen. Geen radiator betekent dat er geen warm water door de motor circuleert dat uiteindelijk zijn weg weet te vinden naar een verwarmingselement dat tenslotte mijn voeten verwarmt. De Chevrolet ingenieurs in de vroege 60-er jaren bedachten dat warmte via de hitte van de wrijving van de motor voldoende zou zijn. De motor zou warmte opwekken zoals alle motors en deze warmte zou zijn weg vinden in de cabine via leidingen en ventilatie-openingen. Behoorlijk eenvoudige en effectieve technologie als ik dat mag zeggen. Een van de echt dwaze avonturen op mijn trip west naar SEMA was toen de oliedruk van mijn auto naar beneden ging op die avond dat ik uit Austin vertrok. Ik ging aan de kant en vulde bij met wat 10W-30 en ik moet ofwel teveel hebben bijgevuld ofwel wat gemorst hebben in het motorcompartiment, want toen ik weer de weg opging,

vulde rook mijn auto. Ja, ik was weer in gedachten verzonken toen de koelte van de nacht zich kenbaar begon te maken. De uitgedroogde en gebarsten deurrubbers lieten de koele herfstlucht de auto inglippen en – op zijn beurt – begon mijn neus koud te worden. De schakelaar van de verwarming omzetten zou dit verdrijven. Vele keren op mijn reis had ik hem gebruikt met enig positief warmte effect; ik vertrouwde er volkomen op dat dit weer zo'n moment zou zijn met directe warmte als beloning, maar nee .....!

Sheesh

Terwijl de auto zich vulde met warmte werd die snel gevolgd door een wolk van geuren en rook van de brandende olie op Eleanor's motor. Ik hoef je niet uit te leggen dat ik de oorzaak kende en liever dan te stikken in de rook, koos ik ervoor om de nacht door te brengen bij een plaatselijk benzinstation. Ik luchtte de stank uit de auto, stapelde mijn kussens hoog op en ging slapen.

Waarom in godsnaam was ik dit reizen aan het doen? Deze vraag spookte na een aantal maanden op reis nog steeds door mijn hoofd. In feite, zat hij in mijn hoofd toen de rook mijn auto vulde. Ik zou thuis kunnen zijn ( en ik bedoel in een huis met vier muren en een plafond en een deken op een bed ), maar uw edelachtbare Meneer Ding-Dong was ergens achteraf ten westen van Austin bij een afgelegen

benzinstation omringd door trucks en eng uitzierende truckers met een baard. Kennelijk was het al de onzin niet waard. Deze laatste tegenstelling met comfort kwam vooral hard aan, omdat alles wat ik vroeg een beetje warmte op mijn voeten onder het rijden was. Ik wist dat deze situaties zouden komen, toen ik enkele maanden geleden in California naar mijn computerscherm zat te staren op zoek naar een auto. Dit soort zaken gebeuren altijd als je gaat voor een drastische verandering van richting, nietwaar? Serieus, wie wil er nou in een 50 jaar oude ongekeurde auto dwars door het land rijden? Duidelijk toch, ik was knetter gek.

Tenminste, zo voelde ik me.

Ik ben niet van dat "would be"-poëtisch gebrabbel, maar John Steinbeck dreef al de spot met ditzelfde idee toen hij met zijn hond Charley door de Amerikaanse binnenlanden reisde. Om zijn woorden te gebruiken: "Ik veronderstel dat de capaciteit om onszelf voor de gek te houden grenzeloos is" (Travels with Charley: in Search of America). De Amerikaanse droom is altijd gebaseerd geweest op het idee om meer te zoeken, meer te worden, meer te hebben. Amerikanen houden van grote ideeën; het is een deel van wat ons maakt wie we zijn. Maar waar zocht ik persoonlijk nou naar, wat was mijn einddoel. Wat was ik in godsnaam aan het doen? Ik geloof oprecht dat als je het juiste antwoord wil voor een probleem, dat je dan eerst de juiste vraag moet hebben en op dit punt van mijn reizen was de kwestie niet "Wat was ik aan het doen op een truck stop buiten Austin?". Er was iets diepers dat zat te trekken aan mijn bougiekabels. Er was iets meer en dat moest ik nog uitvinden. De volgende morgen vouwde ik mijn dekens op, pakte mijn kussens en gooide alles op de achterbank. Na wat uitrekefeningen vond ik mijn pad toch weer op de weg. Met de zon reflecterend op het chroom van mijn achterbumper hernieuwde ik mijn pogingen om naar de SEMA te komen en gaf mezelf een vluchtig glimlachje want het was een warme dag; de optimist in mij vergat snel het rokerige verwarmingsprobleem en draaide de ramen omlaag om de nog achtergebleven olie eraf te laten branden en te laten wegvloeien naar de zonsopgang. Die dag bewees gemakkelijk te zijn omdat de weg naar het westen was geplaveid met grote voornemens. Zolang vastberadenheid mijn drijfveer was zou het geen probleem zijn om vooruit te komen.

**Wordt vervolgd.....**

**Michael Felix Bertrand.**



