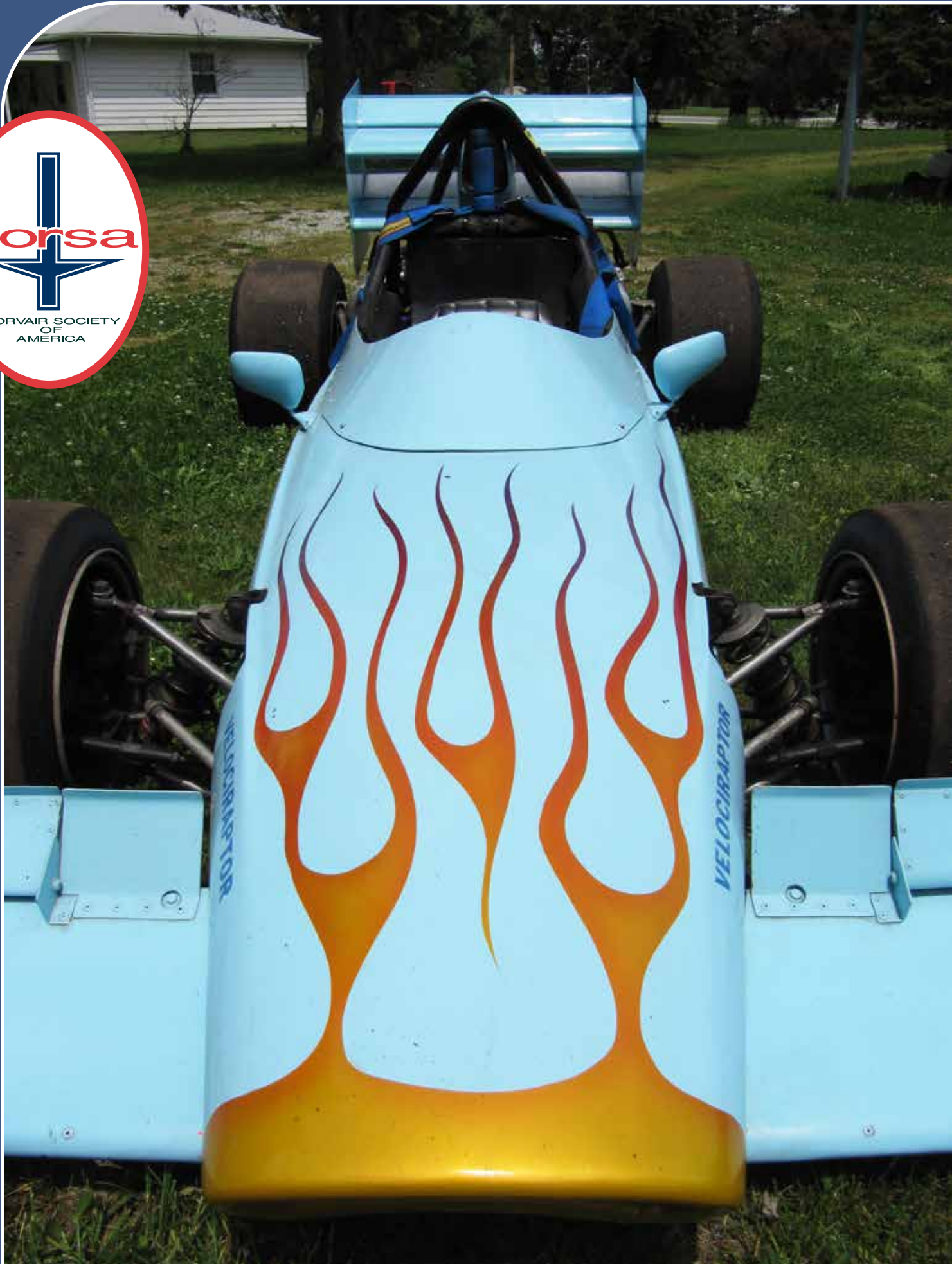


CORVAIR MAIL



“Ralph Nader op bezoek bij Clarks”

Na aanleiding van het verhaal Ralph Nader op bezoek bij Clarks, kregen we een ingezonden brief binnen van Wim Boon met zijn mening over het verhaal van Ralph Nader.

“Ralph Nader op bezoek bij Clarks”, kopte het in de vorige Corvair Mail.

Ik ging even overeind zitten en mijn (denkbeeldige) haren ook.

Calvin en Joan Clark verwelkomden hem als een vriend lees ik. Dat klinkt als “Judas komt bij Jezus op bezoek en wordt ontvangen als een vriend”. Nu kan ik me dat van Jezus nog voorstellen maar bij gewone mensen van vlees en bloed doet het wat onnatuurlijk aan. Het lijkt een soort van Stockholm Syndroom Light. Zeker als er verderop in het artikel staat dat Calvin Clark vertelde dat ontwerpfouten van de eerste jaren in de latere modellen werden gecorrigeerd, maar dat mensen abusievelijk geloven dat de auto gedurende de hele negen jaar van zijn productie een miskleun was. Wat is dit voor waanzin!! De auto was nooit een miskleun. Het was vanaf het eerste begin een heerlijke en geweldig rijdende auto en het was een ontwerp waar iedereen een puntje aan kon zuigen.

“Unsafe at any speed” was de Corvair volgens Ralph Nader. Dat was natuurlijk een volslagen belachelijke bewering. Waarom dan die charlatan van een Nader gelijk geven? Hoe kom je zo dwaas? Nader was een activist en had, net als bepaalde hedendaagse activisten, destijds gewoon zijn eigen agenda. Hij moest het hebben van leugens en overdrijvingen en heeft goed verdiend aan de vele rechtszaken die hij op velerlei gebieden heeft gevoerd. Hij had een gat in de markt gevonden, consumentenveiligheid en hij is er schatrijk mee geworden.

Iets soortgelijks hebben wij hier in Nederland begin zeventiger jaren meegemaakt met de Exota affaire in het programma “de Ombudsman” van de VARA, gepresenteerd door Marcel van Dam. Met gesceneerde filmpjes en uit hun verband gerukte verklaringen van “slachtoffers” werd zogenaamd aangetoond dat Exota frisdrankflessen spontaan zouden exploderen. Later, toen Exota al gesloten was, bleek dat Exota flessen niet vaker explodeerden dan andere frisdrankflessen. Het moet ergens in 1964 zijn geweest,



dat hier bekend werd dat er in de VS gerechtelijke uitspraken waren gedaan over ongevallen met Corvairs. In die tijd viel hier voor het eerst de naam Ralph Nader. Automobilisten die met een Corvair verongelukt waren kregen door de rechter een schadeclaim toegewezen. De argumentatie was dat de rijeigenschappen van de Corvair zozeer afweken van de eigenschappen die bij Amerikaanse auto's gebruikelijk waren dat de arme en onwetende automobilist niets te verwijten viel als hij met zo'n Corvair verongelukte. Dat veel Europese auto's ook een dergelijk rijgedrag hadden speelde voor de rechter blijkbaar geen rol. Volkswagen en Porsche hadden dezelfde rijeigenschappen en ook de Mercedes 300SL had pendelassen, evenals de latere 230SL t/m 280SL Pagode modellen (tot ca. 1970).

Op Wikipedia valt het volgende te lezen: “The Corvair’s legacy was affected by controversy surrounding its handling, which led to its inclusion in Ralph Nader’s Unsafe at Any Speed. Subsequently, in 1972, Texas A&M University conducted a safety commission report on the Corvair for the National Highway Traffic Safety Administration; it found that the 1960–1963 Corvairs possessed no greater potential for loss of control than its contemporaries in extreme situations”.

Het is zeker juist dat er na 1964 wijzigingen zijn doorgevoerd die de rijeigenschappen van de Corvair hebben verbeterd, maar dat wil niet zeggen dat de eerdere Corvairs niet zouden deugen. Elke auto-

fabrikant voert regelmatig verbeteringen door. Dat is heel normaal. Het heeft mij wel verbaasd dat er in de journalistiek na 1965 opeens zoveel mensen waren die Ralph Nader naar de mond gingen praten, terwijl ze daarvoor vooral lovend over de Corvair waren geweest. Het leek wel of iedereen ineens een beetje bang was voor die man. Opeens kwam ook dat onzinverhaal bovendrijven over een stabilisatorstang van een paar dollar waarop dan heel dom bezuinigd zou zijn. Niemand had die stang ooit gemist en als je nu in een Corvair uit de beginperiode rijdt dan mis je hem nog steeds niet. Gewoon kletsboek dus. Zie bijvoorbeeld de Rijproef met de Corvair in de Autokampioen nr. 22 uit 1960.

Dat het rommelde binnen General Motors over de Corvair was toen al langer duidelijk. Vanaf het eerste begin zijn er binnen GM krachten geweest die de Corvair als een heilloos project zagen. De activiteiten van Ralph Nader hebben op zijn minst een belangrijke rol gespeeld bij het besluit om geen verdere energie in de Corvair te steken en uiteindelijk de productie te beëindigen. Iets wat tot op de dag van vandaag valt te betreuren.

De bedrieger Ralph Nader heeft nu blijkbaar de onbeschaamdheid om te vragen of men een Corvair wil schenken voor zijn museum en wordt nog vriendelijk te woord gestaan ook. Hoe is het mogelijk.

PEK EN VEREN voor die man!!

Wim Boon

Van de voorzitter

En, heb je nog wel tijd voor je al je hobby's?

Dat is een vraag die ik mezelf ook wel eens stel als ik merk dat ik ergens weinig tijd aan kan besteden. Soms hebben andere zaken prioriteit en moeten de hobby's of enkele ervan even wachten. Zo krijg ik nu regelmatig de vraag of ik mijn Corvairmotor (die ligt bij het revisiebedrijf) al weer terug heb. Dan denk ik o ja, daar moet ik ook nog achteraan maar vergeet toch weer te bellen omdat er andere dingen om aandacht vragen. Het is niet anders en aangezien het een hobby is en geen aangenomen werk kan ik daar ook wel vrede mee hebben.

Wat misschien ook wel een rol speelt, is hoe lang je je Corvair al hebt. Toen ik in 1997 mijn Corsa kocht zocht ik alles uit wat er over Corvairs was te vinden. Ik heb zelfs alle modellen, uitvoeringen en opties uit het boek "The Corvair Decade" van Tony Fiore in een database overgezet zodat je auto's kon samenstellen. Een monnikenwerk en nu... ach, ik heb de data nog steeds, ergens in een hoekje op de computer. Je merkt dat bij de meesten van ons, heel erg bezig met de auto tijdens bijvoorbeeld een restauratie en daarna wordt het weer een tijdje stiller. Het is dan ook erg leuk als je op een bijeenkomst wel weer mensen ontmoet die je lange tijd niet gesproken hebt. Dan blijkt weer dat het dilemma, waar besteed ik mijn tijd aan, voor iedereen bestaat. Tijdens de, overigens weer zeer gezellige, nieuwjaarsbijeenkomst hebben we het hier ook over gehad. Waarom komen mensen wel of niet naar een meeting? Soms omdat ze lid zijn van meerdere clubs en dus moeten kiezen waar ze heen willen/kunnen. Maar ook kosten of een eind moeten rijden zijn redenen om niet te komen. Dan is het soms aantrekkelijker om naar een plaatselijk oldtimerevenement te gaan. We hebben gesproken welke meetings men zoal bezoekt en in dit blad vind je daar een lijst van. Dus als het niet lukt om naar één van onze clubmeetings te gaan, je kunt ook altijd naar een klassiekermeeting in de buurt en de kans is groot dat er Corvairs van clubleden zijn. Mocht je ook een evenement willen aandragen of willen weten of anderen naar een bepaald evenement gaan, mail met één van de bestuursleden. De mooie tijd komt er weer aan dus dan neemt de animo om weer met de auto's te rijden vaak ook weer toe. Ik wens een ieder veel plezier met de voorbereiding en wellicht tot ziens op een meeting!

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

"Ralph Nader op bezoek bij Clarks" Wim Boon

3

Van de voorzitter, penningmeester & de redacteur

4

Corvair Club Nederland
Leden vergadering Papendal

6

Sharons's Racecar

8

Herinneringen van toen

9

Financieel jaar overzicht
Agenda evenementen

10

Corvair Live

12

Kentekenplaten

14

Vervangen van de O-ringen

15

Corvair Club Sweden

16

Corvair Lakewood
Restauratie update

18

Dante's Down the Hatch

Van de penningmeester

Het clubjaar 2015 is gestart met de nieuwjaarsmeeting van de Corvairclub in Papendal.

Er zijn weer hoopvolle en goede afspraken gemaakt, voorstellen gedaan en ideeën geopperd. Zie hiervoor het verslag dat in dit blad is bijgevoegd.

Financieel kan de club dit kalenderjaar goed draaien. We leveren wat in, ten opzichte van 2014, maar zullen niet in de rode cijfers belanden. Ook dat is terug te vinden in dit verslag.

Suggestie:

Wanneer iemand een onderdeel nodig heeft en dat via Facebook kenbaar maakt, is het handig wanneer het onderdeel nummer van Clarks erbij vermeld wordt. Mogelijk heeft iemand dat onderdeel liggen, kan dat controleren en weet dan zeker dat het om het juiste onderdeel gaat. We kijken uit naar de eerste meeting in het voorjaar.

Ruud Keers.

Van de redacteur

Wat een eerste kwartaal, ik kan het niet anders zeggen. Er is zoveel gebeurd en dat allemaal op Corvair gebied. Niet alleen bij mij privé maar ook wereldwijd, want we hebben er een officiële club bij in Europa, wat toch wel bijzonder is. Het blijft toch altijd puzzelen wat ga ik wel plaatsen en wat ga ik niet plaatsen. Wat is interessant, informatief, of gewoon leuk. We krijgen verhalen en brieven binnen naar aanleiding van andere verhalen; hieruit blijkt dat het blad toch wel gelezen wordt en dus voor ons het communicatie middel is. Buiten het blad - wat toch wel de nodige uurtjes opslokt - gaat het met de Lakewood ook wel lekker vooruit; in deze editie weer een grote update van wat er allemaal gedaan is de laatste tijd. Wat ook weer interessant is, is de agenda met de verschillende evenementen en meetings. Ik zelf zal - denk ik - minder aanwezig zijn, omdat ik me toch moet opsluiten in mijn garage om de Lakewood ooit eens klaar te krijgen. Eén uitzondering maak ik en dat is dat ik in ieder geval bij de Corsa Corvair Conventie in Knoxville aanwezig ben. Deze keer niet alleen, dus het zal geen "Corvair reis" worden. Mijn ouders en mijn vriendin zullen me vergezellen (of heb ik ze toch aangestoken met het Corvair virus).

We zullen het zien in het volgende blad!

Ralf Verhees

Corvair Club Nederland

Leden vergadering Papendal

In de voorbespreking en tijdens de vergaderbijeenkomst in Papendal zijn er een aantal punten besproken. We startten met een kleine groep leden, maar al gauw kwamen er steeds meer enthousiastelingen bij.

Zo'n 14 leden met aanhang waren van de partij.

De volgende punten kwamen aan de orde.



Financiën:

Jaarverslag werd doorgenomen. Er is een buffer van €600,00.

Hieruit kan een bijdrage geleverd worden aan een jaarlijks evenement van zo'n €250,00 à €300,00.

De acceptgiro's voor het betalen van de jaarlijkse contributie kosten per 2 jaar €75,00. Deze kosten kunnen komen te vervallen door elk jaar aan het decembernummer van de CorvairMail een los blad toe te voegen met verzoek tot betaling van de jaarlijkse contributie.

Bestaande acceptgirokaarten worden opgemaakt.

CorvairMail:

Ralf plaatst een overzicht van de merchandise, incl. kosten.

Kan ook als bijlage op een los vel in het komende blad. Ruud stuurt de foto's.

Meetings:

1e Dag aanrijden waarbij het evenement gedeelte door de club wordt gesponsord. Tweede dag kan nog een leuk evenement worden georganiseerd, optioneel voor degene die blijven overnachten.

Als reden om wel/ niet mee te rijden met een meeting werd het volgende opgemerkt:

- Afstand speelt een rol, dit kan te ver zijn wanneer er ook nog een rit aan wordt vastgeknoopt.
- Besteding in geld aan benzine en hotelkosten.
- Deel van het evenement gesponsord aanbieden kan mogelijk de drempel verlagen.

Sponsorvraag:

Ralf heeft een mail gestuurd naar Clarks voor de advertentiebijdrage 2015: nog geen antwoord op gehad. Eventueel ook vragen of ze korting willen geven bij bestellingen.

Rafee, Corvair One wil Ralf gaan benaderen voor een advertentie, korting aan leden geven bij bestellingen of stickers opsturen.

Ex voorzitter Leon merkt op:

Kunnen we advertentiekosten laten sponsoren in eigen land? Op zoek gaan naar Nederlandse sponsors. Kunnen we nog besparen op portokosten?



Evenementen:

Diverse leden bezoeken incidentele evenementen, die voor anderen c.q. de club ook interessant kunnen zijn.

Genoemd werd:

-Schaffen als evenement, eventueel daar overnachten.

De Retrodrivers gaan op 15 aug. Mischien samen iets organiseren.

(Wie neemt hierover contact op?)

-Vliegveld Hogeveen,

-Diever, oldtimerdag,

-Putten en Almere,

-Schloss Dyck (Duitsland),

-Paleis 't Loo; concours d'elegance, (eens in de twee jaar)

-Schagen, luchtgekoeld museum,

-Lelystad,

-Ruinerworld,

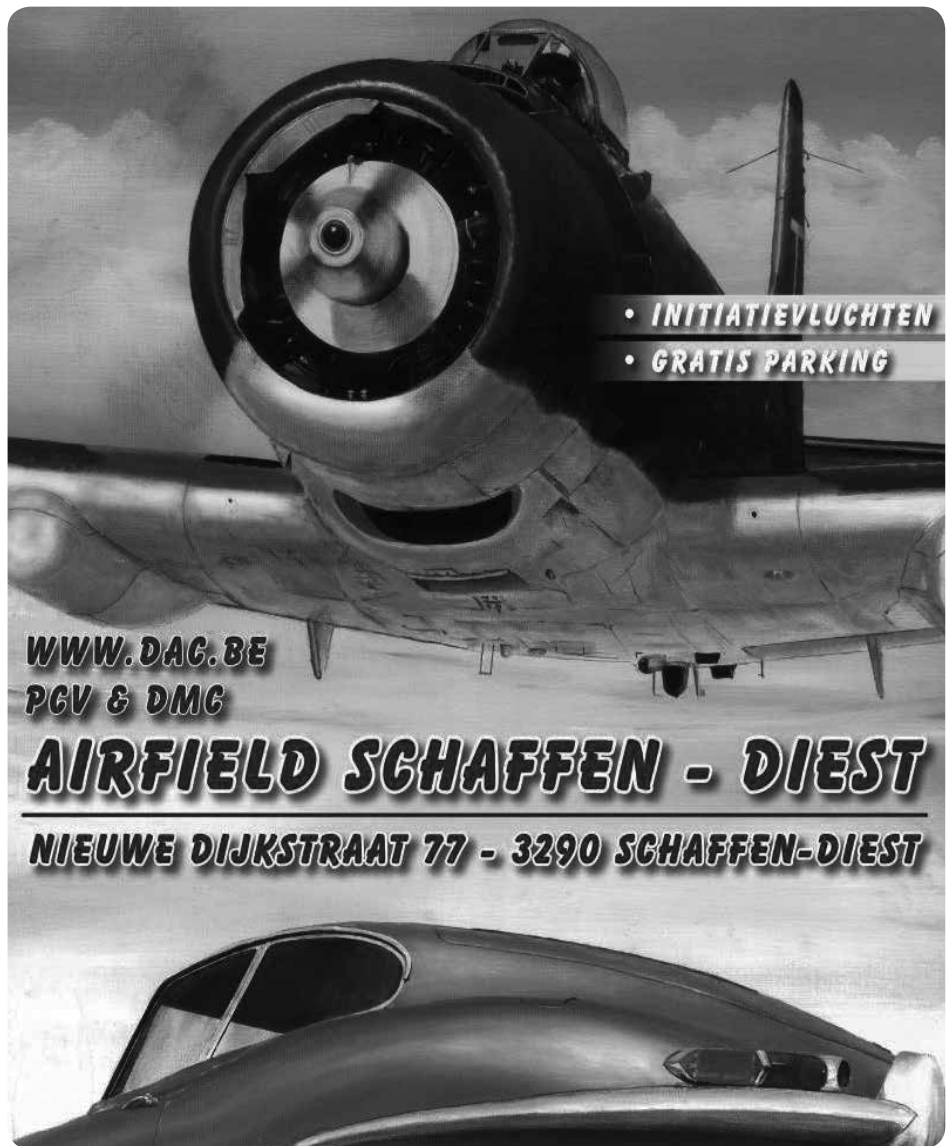
-Hattem,

-Assen circuit, historische races, 11 en 12 juli 2015

Hoe kunnen we alle leden het beste bereiken en enthousiast maken voor de evenementen?

Aanbieden van bovenstaande evenementen kan in eerste instantie in het clubblad en daarna geplaatst worden op Facebook. Aanbieden kan ook via de mail.

Rekening houden met seizoen, mei t/m september.



Zeepkisten wedstrijd, Leon heeft nog een Corvair zeepkist. Red Bull heeft in 2008 zo'n wedstrijd georganiseerd.
www.redbullsoapboxrace.com/nl/nl/

Wie wil dit kalenderjaar een Corvair evenement organiseren?

Wilco heeft ideeën daarover, startpunt Schiphol en naar het noorden naar het "auto hotel" dat bussen verzamelt. Ook een rit in de Rijk.

Lijkt ons allen heel leuk!

Website bijwerken.....

Europees gebouwde Corvairs inventarisatie door"..... In Antwerpen gemaakt.

Hierna sloot de voorzitter de vergadering.

Een ieder ging verder met bij elkaar informeren, wetenswaardigheden uitwisselen en gezellig bijpraten onder het genot van een hapje en een drankje, gesponsord door de club.

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.

Sharons's Racecar

De meesten van jullie kennen de LeVeque familie wel, Warren LeVeque waar het allemaal mee begonnen is, en Michael, z'n zoon die de "race & Corvair" legende voortzet. We zullen vaker een artikel plaatsen over een van hun aparte, speciale, snelle Corvair powered voertuigen, en de shop waar dit allemaal gemaakt wordt.

We beginnen met de Velociraptor, gebouwd door Warren LeVeque

Ik heb eraan gedacht om dit verhaal de titel "En de kat kwam terug" te geven, naar een oud kampvuur lied over hoe iemand probeerde van een kat af te komen terwijl de kat telkens terug kwam; toen realiseerde ik me dat in mijn boek over de oude race geschiedenis en in mijn oude foto-albums alle foto's van onze oude open wielen auto over Sharon gingen d.w.z terwijl ze rijdt of met trofeeën poseert. Mijn nummer was 93 en alle foto's gaan over haar nummer 39. Daarom wordt dit een verhaal over de terugkeer van de Levair Velociraptor (een kleine snelle roofvogel).

Ik bouwde de Velociraptor als antwoord op SCCA solo regels. Ik racete op de weg met mijn gigantische (108 inch wielbasis, 72 inch breed) Yenko Stinger Corvair en nam die af en toe mee naar de autocross. De lengte en breedte waren goed voor racebaan evenementen, maar SCCA had voor autocross minimum regels gepubliceerd van 8 voet brede poorten en 25 voet slaloms. Sommige locale clubs hadden zelfs 17 voet slaloms. Ik werd dan inge-



deeld in D Speciaal met dezelfde auto's waar ik op de weg mee racete zoals MG Midgets en Austin Minis.

Mijn antwoord was om een heel kleine autocross auto te bouwen die leuk was om te rijden zonder ingebouwde handicap. Ik kocht onderdelen van een Formula Saab en begon een Corvair aandrijflijn daarop aan te passen. Er was geen sprake van weg-racen met een Formule auto want Sharon en ik waren getuige geweest hoe een stelletje Formule Fords tegen elkaar vlogen en in een hoopje glasvezel schroot veranderden. De auto werd 60 inch breed met een wielbasis van 80 inch. Ik was toendertijd helemaal weg van Indy racing en wilde een Indy car uiterlijk. Formule 5000 was ook populair in die tijd (70's en 80's) en die had een klasse voor zowel 5000cc "push rod" motoren als 3000cc F1 motoren "at 1105 #", dus uiteindelijk kreeg het een logboek als F5000.



Sharon was meteen weg van de kleine auto omdat hij makkelijker te rijden was dan de Stinger en makkelijker te duwen, slepen en showen. Hij had zelfs een korte tijd een automatische transmissie – speciaal voor haar – totdat de versnellingsbak zich op een spectaculaire wijze opblies. Ik had veel moeite om me aan te passen aan de korte en lage wielbasis en SCCA had net de solo regels versoepeld; daarom wisselden Michael en ik van eigendom en herbouwden hem in een makkelijk hanteerbare 92 inch wielbasis met 66 inch breedte. Ik bestudeerde vliegtuig boeken en bouwde met de hand wat je zou kunnen noemen " crop duster" lage snelheid vleugels en zij-inlaten voor autocrossen. SCCA eiste een 1 meter achtervleugel. Na verschillende motorcombinaties uitgeprobeerd te hebben, inclusief een supercharge motor, besloot ik tot een 2900 cc motor met een natuurlijke luchtinlaat met 6 klepper inlaat en een 6 in 1 uitlaat. Gedurende die tijd kreeg ik de balen van het kapotrijden van licht gewicht versnellingsbakken en ging over op een zwaardere Saginaw. We verplaatsten de stuurkolom





om de brede linker voet rempedaal kwijt te kunnen (het koste me een seizoen om dat te leren).

In die periode hadden er drie van onze familie een “gewijzigde” auto, dus het was echt een familie ding. Deze auto werd nooit een nationale wedstrijdauto, en zeker niet in onze divisie, maar het was gewoon grote lol.

Sharon, Michael en ik raceten met deze auto tot begin van de negentiger jaren, toen ik ziek werd en een paar jaar stopte met racen; ik verkocht de auto voor een gerestaureerde 1963 Corvair Spyder, die onze “date” auto werd.

De opvolgende eigenaars stonden erop om – tegen mijn aanbevelingen in – de ongekoelde lucht gekoelde auto te rijden op track evenementen en lieten beide de motor kapotsmelten. Ik werd twee keer betaald om de cilinderkoppen opnieuw te bouwen. Bij de laatste herbouw veranderde ik de 10.5 naar 1 koppen in 13 naar 1 koppen door 10 millimeter bougies te ge-

bruiken, herplaatst voor agressief frezen en met het nodige aluminium laswerk om de verbrandingskamers te hervormen.

De vorige eigenaar werd toen ernstig ziek. (is deze auto besmettelijk ?) en liet hem 3 jaar buiten staan. Ik hoorde dat hij hem probeerde te verkopen en raakte emotioneel betrokken. Hij had nooit gelopen sinds de kopvervanging en de motor zat vast. Dit hielp bij het onderhandelen en de auto werd gekocht voor een fractie van de originele prijs en inclusief een hele mooie aanhanger.

Om onbekende reden werden de oorspronkelijke vleugels vervangen door hoge snelheid vleugels en de “crop duster” vleugel en zij-inlaten werden volgens zeggen wintersleetjes. Ik veranderde en monteerde de nieuwe vleugels om weer fatsoenlijke lage snelheid autocross vleugels te worden. De aluminium wielen waren vervangen door zwaardere stalen exemplaren. Gelukkig waren ze van het succesvolle ophangingssysteem af gebleven. De voorin geplaatste accu (voor be-

ter insturen) was naar achteren geplaatst en werd door mij weer naar voren gezet. Met wat grof geweld en heel veel kruipolie kregen Michael en ik de motor los en gestart. De remmen zaten ook vast en we vervingen de hoofdcilinder en de flexibele remleidingen. De vorige eigenaar was veel langer dan ik en de naar voren geplaatste pedalen werden weer teruggezet naar de oorspronkelijke positie. Het uitlaatsysteem was compleet ingepakt en – omdat het buiten had gestaan – had dat bijgedragen aan de verroeste koppen. Er waren nog maar twee evenementen over in dat jaar en je kan een modified car niet testen op de oprit of de snelweg. Het eerste evenement was in regen en zand; als ik de gashandel aanraakte, spon de auto. Hij rookte ook ongelooflijk, dus ik maakte maar drie rondes.

De motor werd tot de zuigers uit elkaar gehaald. Twee cilinders waren verschrikkelijk geroest en eentje had een kras van een losse “wrist pin”. Alle cilinders werden geslepen en twee vervangen. De bovenste zuigerveer groef leek verdacht wijd, dus van alle zuigerveren werd de maximum dikte gemeten – ik had geen zuigers meer – en weer in elkaar gezet.

Het laatste evenement was een “test en tune” op Grissom Airforce Base en je kreeg veel snelle rondes met daartussen voldoende tijd voor reparatie en experimenten. De beperkte inschrijving betekende minder mensen om “voor lul te gaan”. De auto liet zich prachtig hanteren, maar rookte veel; blijkbaar waren nieuwe zuigers en cilinders nodig. Deze winter zal hij volledig worden herbouwd op de volle 3 liters.

Behalve de nostalgie dat Sharon, Michael, Scott en Michelle erin gereden hebben, zijn er andere redenen om deze auto te bezitten: dat gaat over paardekracht of paardekracht ten opzichte van gewicht. In de CP klasse heeft de Corvair minder dan de helft van de motor van de “pony cars” en we kunnen het niet lichter krijgen. In EM klassen laten de regels nu elke motor toe tegen een boete van 100 (punten). Op Corvair club evenementen moet ik tegen V8 turbo's rijden om het eindklassement te winnen. Ik raak nu door de excuses heen. Sharon's schouder laten haar niet toe nu te rijden, maar misschien kan ik iemand van de kinderen of kleinkinderen overhalen om erin te rijden als het werkelijk hard moet gaan.

Warren LeVeque



Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 1e jaargang nr. 4 (1997)

Een club is in beweging. Nieuwkomers melden zich als lid enerzijds, aan de andere kant zijn er opzeggingen en in het midden van het spectrum heb je de zgn. 'harde kern'. In overleg met de redactie ga ik voor onbepaalde tijd de rubriek 'Herinneringen van toen' verzorgen.

Dat betekent: een oud nummer van ons magazine in enkele woorden de highlights kort beschrijven. Daarmee hoop ik verstofte informatie uit vervlogen jaargangen van ons clubblad weer tot leven te brengen. Voor de nieuwkomers wellicht interessante informatie, voor een aantal van ons gesneden koek en voor anderen een 'oh ja-gevoel'. Elk blad blijkt, is waardevol om nu na zo veel jaar weer eens door te lezen.

Opmerking: Omdat ik niet alle edities heb, begin ik met het oudste exemplaar dat ik heb en dan daarop het volgende enz.

De club heeft zich officieel aangemeld als 'Chapter van Corsa'. Daarvoor zijn 3 betalende leden nodig, waarmee de club een volwaardig aanzien krijgt.

Het valt mij op hoeveel Corvair clubs (chapters) er zijn. Heel wat wereldwijd. Een artikel over 'welke olie in je klassieker?'

Een wat technisch verhaal, waarin de vraag is of moderne oliën geschikt zijn voor oude auto's. De schrijver conclu-

deert: "Kortom, ik ga voor de soort waar ik mezelf het meest gerust bij voel. Dit artikel heeft dan ook niet de pretentie de juiste keuze te stellen; ook hier geldt: wie het weet mag het zeggen".

Het artikel 'Meeting'.

Deze meeting in Amsterdam/Diemen (?) stond in het teken van video-opnamen "Passie voor auto's". Een advertentie in De Telegraaf was de aanzet hiertoe. Of deze opnamen op internet of Facebook te

zien zijn, is mij niet bekend.

Bladzijde 6. Swissair clubmeeting bijgewoond ook door Duitse Corvairliefhebbers. De 997 m hoge klim naar Passwang leverde voor de auto's geen problemen op. Ze gaan in 1998 hun 10-jarig bestaan viert. Mooie actieplaatjes van een Monza Corvair bezig met een hellingproef. In de tekst staat 'This test was repeated with the front wheel drive DKW'. Informatie om nog eens te publiceren!

We gaan naar blz. 8. De gecrashte Corvair van Ernie Kovacs. Auto's van nu zijn een stuk veiliger. Op weg naar autonoom rijden. Willen we dat?

Berichtje 'Laatste nieuws'. Een nieuw lid wordt voorgesteld. Idee om dat weer op te pakken?

Leon heeft een zelfgemaakte bodemplaat voor Hans de Graaf gemaakt.

En dan een artikel over een zeldzame ontdekking: '62 Corvair Rampside. Opmerkelijk, deze auto's hebben veelal een automatische transmissie ipv een handbak. Reden? Grotere afstand van transmissiestangen t.o.v. de Corvair personenwagens.

Verder in het blad. Dreamcars.

Twee experimentele Corvairs, de Monza GT en de Monza SS. Het zijn experimentele Corvairs. De GT heeft de motor vóór de achteras en de SS à la Corvair. Slechts twee zijn er van gemaakt met als doel hierop aanpassingen te testen. De SS werd doorontwikkeld en was klaar voor productie. Het verkoop succes van de Mustangiedereen weet de gevolgen hiervan.

We slaan om en komen een bericht tegen over zelf bodemplaten maken.

Een interessant artikel waarin de maker uitleg geeft hoe hij slim profielen in een plaat perst. De vrachtwagen van een trucker, op bezoek bij een naburig chauffeursrestaurant, deed dienst als 'pers'. Inventief niet?

Vervolgens een uiteenzetting over motor-identificatie.

Een onduidelijk verhaal. We lezen hoe je compressieverhouding berekent. Interessant in dit verhaal is de codering van de motor. ZA-code betekent "gekoppeld aan een automatische versnellingsbak", de Y-code motoren leveren iets minder pk's. Die hebben een gewone versnellingsbak. Het laatste onderwerp. De Zwitser Louis Chevrolet emigreerde in 1900 naar Amerika en stichtte er zijn onderneming. Onder de paraplu van GM bestaat hij nog steeds. Verder diverse interessante foto's en tekeningen.

Johan Doornbos

In dit nummer o.a.
Smering
Dreamcars: SS en GT
Restauratie
Meetingverslag

4

Corvair Club Nederland 51 Leden

Financiën 2014 Werkelijk

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2014		507,41	600,00		1.107,41
Inkomsten	Contributies (59x)	1.815,00			1.815,00
	Advertentie Corvair Mail	0,00			0,00
	Merchandise	237,44			237,44
	Donatie,s	451,00			451,00
	totaal inkomsten	2.503,44			2.503,44
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	718,68			718,68
	Portokosten Corvair Mail	836,50			836,50
	Kosten ING	105,13			105,13
	Uitgave meetings	617,86			617,86
	totaal uitgaven	2.278,17			2.278,17
31-12-2014		732,68	600,00	0,00	1.332,68

In 2014 zijn de inkomsten geflateerd hoog door donatie's voor de porto kosten en voortuit betaalde contributies voor 2015. Portokosten zijn hoog door de aankoop van zegels die in 2015 duurder worden.

Corvair Club Nederland 49 Leden

Financiën 2015 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2015		732,68	600,00	0,00	1.332,68
Inkomsten	Contributies (43 x 35)	1.405,00			1.405,00
	Advertentie Corvair Mail	75,00			75,00
	Donatie's	200,00			200,00
	Merchandise	50,00			50,00
	totaal inkomsten	2.462,68			2.462,68
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	900,00			900,00
	Portokosten Corvair Mail	300,00			300,00
	Corsa Lidmaatschap	90,00			90,00
	Kosten ING	110,00			110,00
	Uitgave meetings	500,00			500,00
totaal uitgaven	1.900,00			1.900,00	
31-12-2015		562,68	600,00	0,00	1.162,68

Evenementen aangedragen door onze leden

Datum	Waar	Naam evenement	Toelichting
Donderdag 14-05-15	Hoogeveen	Wings and Wheels	Vliegtuigen en auto's te zien
Zaterdag 16-05-15	Valkenburg	Red Bull Zeepkistenrace	Niet speciaal voor oldtimers, wel leuk
Zondag 21-06-15	Lelystad	Oldtimerdag Lelystad	Groot evenement, goed georganiseerd.
Zaterdag 04-07-15	Putten	Puttense Automobiël Parade	
Zaterdag 11-07-15	Diever	Oldtimerdag	Erg gezellig
Za & Zo 11&12-07-15	Assen	HARC Historic Assen	Races op circuit Assen
Zaterdag 15-08-15	Ruinerwold	Oldtimerdag Ruinerwold	Gratis. Erg groot en redelijk druk
Zaterdag 19-09-15	Appelscha	Oldtimerdag Appelscha	Gratis. Veel te zien maar erg druk
Zondag 27-09-15	Almere	Midland Classic Show	Auto's ouder dan 30 jaar
Jan 2016	Juchen (D)	Schloss Dyk	2016
1-3 Juli 2016	Apeldoorn	Concours d'élégance Paleis Het Loo	2016

Interessante musea

Provincie	Plaats	Naam	Open (van-tot)
Noord Holland	Schagen	Automuseum Schagen	5/4 – 25/10
Friesland	Berlikum	Rambler – AMC museum (+Corvairs!)	Op afspraak
Zuid Holland	Den Haag	Lauwman Museum	dinsdag tot en met zondag

- Een VWbus met een loszittend onderdeel en een Corvair Early in Delft, 1964
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



KANTOORBOEKHA



Kentekenplaten

Kentekenplaten bestaan al heel lang. Je hebt ze in allerlei modellen, kleuren en formaten, zoals het bijzondere grote ovale DDR kenteken. Over de Nederlandse kentekenplaat en, vooral de chique blauwe, gaat het volgende artikel.

Vrijwel vanaf het bestaan hebben auto's een kenteken. Over de historie, letter- en cijferopbouw ga ik geen uitleg geven. In dit artikel ga ik in op het formaat en de uitvoering er van.

Er is iets wat mij bij mijn auto (1960 Corvaair sedan) niet echt aanstaat, nl. het formaat van de kentekenplaat. Direct na aanschaf van de auto in het jaar 2005 zijn de moderne gele kentekenplaten vervangen door blauwe. Ze zijn van het 'Amerikaanse' formaat. Wel mooi, dat zeker, maar ik kan me uit de jaren vijftig en zestig niet herinneren dat ze werden toegepast. In die tijd had je wel van die grote vierkante platen, eventueel aan de bovenzijde afgeschuind, zoals toegepast bij de Renault Quatre.

Waarom is dat Amerikaanse formaat toentertijd dan toegepast? Ik kan daarover geen duidelijk antwoord vinden. De enige verklaring zou m.i. kunnen zijn, dat ze bedacht zijn toen de Amerikaanse auto's van die grote hoekige chromen bumpers met plastic aansluitstukken kregen ivm veiligheidseisen. Daarin was beperkte ruimte (vóór én achter) voor de kentekenplaat. Als er iemand is binnen de club, die hierover meer kan vertellen, laat het dan de redactie weten.

Terug naar de vierkante blauwe kentekenplaat. Voorbeelden kun je zien in diverse

Corvairmails.

Een Early in de Van Swindenstraat Amsterdam (Corvairmail nr. 2 mei 2011), maar ook op het woonwagenkamp Osdorperweg (Corvairmail nr. 1 feb. 2011). De Early van de ouders van Tineke Kortenoever (Corvairmail nr. 6 dec. 2008). Een recente advertentie op Marktplaats van een, zo lijkt het, unieke 1960 Nederlandse Corvaair met een echt Nederlands nummerbord doet me overtuigen; zó moet het worden.

Wie levert nog die ouderwetse platen? Op internet zijn heel wat aanbieders. Maar leveren ze wel de echte? Via fora en Wikipedia kom ik er achter dat, als je voor originaliteit wilt gaan, het kentekennummer van een keurmerk moet zijn voorzien. Dat is een in gestanst leeuwtje met de letters RKM. (RijksKeurMerk). En de maker moet traceerbaar zijn voor de overheid. Nu vallen aanbieders af, op één na. Velthuis Reclame in Amsterdam, een bedrijf aan de 2e Weteringdwarsstraat, maakt nog de originele platen. Het is de eerste, door de overheid, erkende kentekenfabrikant van Nederland sinds 1930 en bestaat nog steeds! (De site heeft een leuke korte video van de fabricage van deze platen). En dan kan je kiezen; platen in geperste vorm of met plastic letters. Hmm....maar hoe zat dat dan vroeger? Ik vind die met plastic mooier....., ook toen al. Maar waren ze er al in 1960? Weer uitzoeken. Nee, pas vanaf 1970.... Wat is dan de reden dat ze toen werden gemaakt, behalve dan dat ze mooier zijn? Ze zijn beter bestand tegen slijtage, aldus internetinformatie. Slijtage? Waarvan zouden de geperste exemplaren slijten? Geen antwoord te vinden. De ver-



klaring die ik kan geven is de opkomst van de autowasstraat. Ik weet nog; die eerste roterende borstels waren van 'bezemkwaliteit'. Stugge haren dus. Gevolg: heel veel kleine krassen op de lak en dus ook op de nummerplaten. Is een vaag kenteken voor de automobilist erg? Ik denk het niet. Het is onze overheid die belang heeft bij een goed leesbaar kenteken. Terzijde: zo'n bezoekje aan de wasstraat was in den beginne een uitje! Kun je je dat nu nog voorstellen? Ik niet meer.

Voor mij is het nu duidelijk. Ik heb ouderwetse blauwe kentekenplaten gekocht met leeuwtje. En het resultaat? Ik vind het mooi, past in het tijdsbeeld en het heeft die authentieke uitstraling!

Nu denk je misschien waarom ook niet een NL-sticker? Tja, dat is waar. Toen waren dat van die voorgeschreven grote plakplaten. Die Duitse stickers met D waren nóg groter. Die NL sticker had je alleen nodig als je naar het buitenland ging. Vooralsnog heb ik er weinig trek in. Redenen: beperkte ruimte, is niet verplicht, kans op verkleuren lak, problemen bij eventueel verwijderen en dominante aanwezigheid.

Nog heel iets anders: mijn ouders hadden een Opel Rekord van 1962. Destijds geassembleerd in Antwerpen. Een GM-assemblageplaats. Ik weet nog goed dat midden onderaan op de achterraut een sticker was geplakt met het GM logo en links onderaan een sticker met het bouwjaar, beide, staat mij bij, mat transparant grijs met witte letters. Weet iemand of zoiets ook bij de Corvaair werd toegepast?

Johan Doornbos



Corvair Club Nederland Merchandise



Club sticker € 3,00

De diverse merchandise artikelen zijn te bestellen door een email te sturen naar: 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.



Cap € 12,50

Overhemd € 25,00

Fleece vest € 26,00

Polo shirt € 20,00



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

Vervangen van de O-ringen

Als je alleen de o-ringen van de stoterstangbuizen en die van de tuimelaar vervangt, hoef je niet alle moeren in de kop los te maken, alleen de bouten bij de onderste tuimelaar. Voor je begint haal je de kleppendecksel los, zodat de tuimelaars en klepveren in het zicht komen.

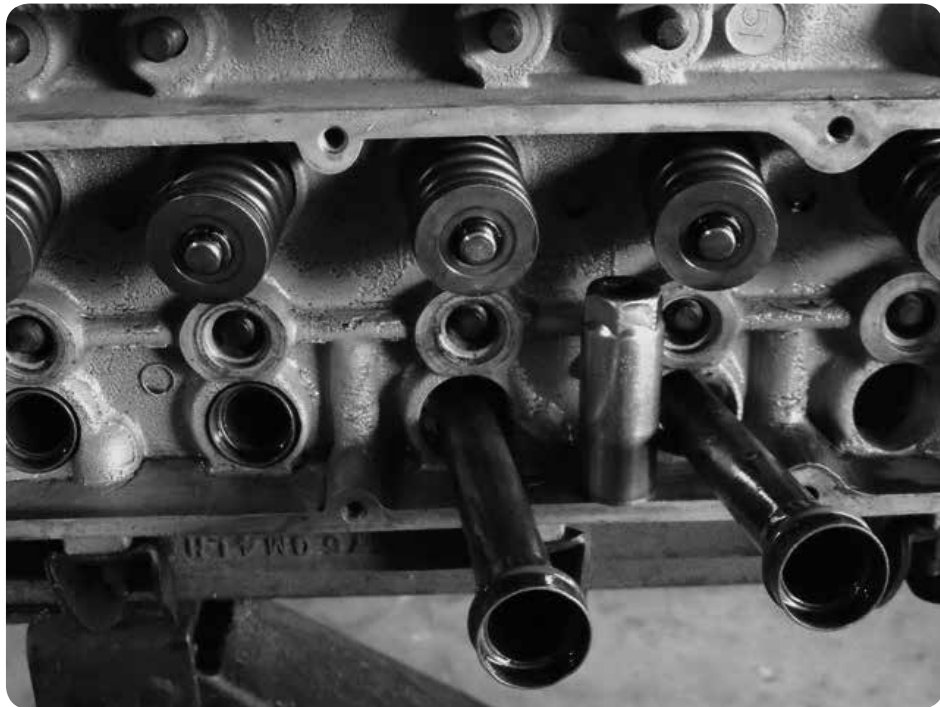
Om de buizen te verwijderen, moet je de tuimelaars verwijderen. Hiervoor moet je alle tuimelaarmoeren en -bouten verwijderen (moeren met een 5/8" dop, bouten met een 13/16" dop). Zorg dat je buizen schoon zijn.

Het is aan te raden om de o-ringen even in versnellingsbakolie te leggen (motorolie werkt ook als je geen versnellingsbakolie bij de hand hebt), dit zal het plaatsen vergemakkelijken.

Plaats de buitenste o-ring eerst; schuif de buis door de opening in de kop (houd de wijde kant vast) en plaats hierna de binnenste o-ring. Breng de buis in de juiste positie en duw de buis voorzichtig met behulp van een 5/8" dop en je hand op de juiste plaats. Als dit niet lukt, gebruik je een kleine rubberen hamer en tik je de buis voorzichtig op z'n plaats.

Zorg ervoor dat de tuimelaarringen ingevet zijn voor je ze plaatst, en vergeet niet dat het hoefijzervormige vormpje in de plaat naar je gericht moet zijn. Op de foto hierboven zie je het achteraanzicht van de plaatsing van de o-ring en de tuimelaarbouten. Let op: het is geen goed idee om de buizen door de opening te plaatsen als de binnenste o-ringen al geplaatst zijn. Je kunt de o-ring beschadigen of de rand van de buis buigen.

Ralf Verhees





Corvair Club Sweden

Het zal jullie niet ontgaan zijn dat er in Europa maar een handje vol Corvair clubs zijn. Maar sinds het einde van vorig jaar zijn we er eentje rijker. De club is weliswaar in het hoge noorden van Europa, neemt niet weg dat ze al bijna net zo groot zijn als wij.

Een verslag van het begin van Corvair Club Sweden door Arne Nilsson.



Het was late winter 2014, toen Corvair eigenaar Lars Filipsson belde met een andere Corvair eigenaar Arne Nilsson. Uit dit telefoongesprek kwam eigenlijk al heel snel één ding naar voren:

"Isn't it time for the start of a Swedish Corvair club?"

***The answer was short:
"Yes, of course!"***

Of te wel, is het geen tijd om een Zweedse Corvair Club op te richten, waarop het korte antwoord, ja natuurlijk was. Lars en Arne hadden elkaar nog nooit eerder gezien of gesproken. Arne kocht zijn eerste Corvair in 1979, het was een Corvair Corsa Turbo. Na een aantal jaren rijden en onderhouden, was het toch verstandiger om een meer praktische gezinsauto te nemen in plaats van de Corvair. In de tussen tijd voor Arne weer een Corvair kocht, zijn er verschillende mensen geweest die een Zweedse Corvair club hebben proberen op te richten, zonder succes helaas. Sinds 2013 is Arne weer in het bezit van een Corvair. Lars heeft ook al een Corvair versleten en is dus ook aan zijn tweede bezig. Buiten de Corvair, heeft hij ook veel ervaring met oldtimer techniek.

De tijd en energie van 2 gepensioneerde Corvair enthousiasten maakten het mogelijk om een twintig tal Corvair liefhebbers

bij elkaar te krijgen. Op een mooie zonnige zondag - 18 mei 2014 - was de eerste "on-officiële club meeting". Het plaatsje Brostugan net buiten Stockholm was het decor geworden voor 6 Corvairs en 20 liefhebbers. Deze bijeenkomst was de basis om een echte club op te richten. Corvair Club Sweden was geboren. Op de 2e Corvair meeting, die plaats vond op 24 Augustus in Eskilstuna, kwamen zelfs nog meer leden. 9 Corvairs verspreid over heel Zweden zijn naar de meeting toe gereden. Van Skurup in het zuiden van Zweden tot Ramsele wat toch wel een heel stuk noordelijker ligt. Buiten wat de klassieker meeting en show in

Eskilstuna te bieden had, hebben we hier ook de definitieve plannen, statuten, logo gemaakt en ons ingeschreven als officiële Zweedse klassieker club in het nationale register van Zweedse klassieker clubs.

Voor meer informatie en updates van onze activiteiten kijk je op:

corvairclubsweden.se



Op de voorgrond Arne's ex Corvair Corsa Turbo. Van links naar rechts, Lennart Eliasson die 1400km heeft gereden om bij de meeting in Eskilstuna aanwezig te kunnen zijn, Ronnie Stensson de man die alles weet van Corvairs, Ulf Ohlsson is de digitale man, die de website "corvairclubsweden.se" heeft gemaakt. Links staat Bo Kvist die ook de nodige kilometers heeft gemaakt, 1200 in totaal.

Corvair Lakewood Restauratie update

We moeten al weer 1,5 jaar terug sinds de laatste update die ik heb geschreven over mijn Lakewood. Het klinkt zo ver weg, wat het in werkelijkheid ook is, maar voor een restauratie vliegt die 1,5 jaar om. Verschillende vorderingen zijn gemaakt waar ik nu een stuk over ga schrijven. We gaan terug naar jawel 2013 na de Corvair Conventie in Kalamazoo.

De koffer die ik mee terug genomen had zat vol met mooie nieuwe onderdelen. Diverse remonderdelen, ophanging en motoronderdelen waaronder een Isky nokkenas en diverse bijbehorende onderdelen. Het was een leuke thuis komst na een Conventie.



onderste draag armen gemonteerd. De trommelremmen werden in elkaar gezet. Nieuwe remcilinder, veren en schoenen. Deze werden samengevoegd met de voorwielophanging en zo heb je een eerste nieuwe deel van een Corvair, de front suspension. Toch heeft de Corvair er zo nog

gewerkt met een antisteenslag coating. Ready om terug onder de Corvair te kunnen.

De basis onderdelen, de case en de cilinders en zuigers, zijn naar een motorrevisie bedrijf gegaan. Daar hebben ze een ultrasonische reiniging ondergaan en zijn de cilinders schoon gehoord. De maat is niet veranderd, we praten over mini nano micro mm, oftewel er is heel weinig vanaf gegaan. Later in het verhaal hier meer over.

In het voorjaar van 2014 was de body weer aan de beurt. Lijnen, lijnen en nog meer kit lijnen. Alles is opnieuw afgekit, de lasnaden, de factory kit naden. Na 8 bus- sen kit (die we dachten nodig te hebben) hebben we er nog maar een paar bijge-



De ophanging die terug was van de poedercoater kon in elkaar. Eindelijk van al die losse onderdelen konden we 1 geheel maken. Deel voor deel, eerst de bovenste draag armen in elkaar gezet, daarna de veer en schokbreker. Als laatste de

niks aan, aangezien ik de oude velgen en banden verkocht heb. En een ophanging zonder rollend rubber is ook niet alles. 5 banden, 13inch zijn aangeschaft en opgeslagen om later op de velgen gelegd te worden.

Aan de body hebben we de laatste kleine gaatjes dichtgelast, we hebben de oude isolatie van het plafond kunnen krabben en deze aan het eind van 2013 in de primer kunnen spuiten.

Het klinkt raar, maar eigenlijk alle onderdelen die ik meegenomen had liggen nog mooi in de doos op de plank te wachten tot ze aan de beurt zijn, en eigenlijk is er nog een jaar overheen gegaan voor ik de eerste motoronderdelen nodig had, want ik ben er nu pas mee bezig. (wat doe ik toch allemaal met de tijd, oh ja een Corvair blad maken, nog een keer naar de USA, gewoon de overige dingen van het leven zeg maar). We gaan verder met 2014, een jaar met van alles en nog wat. De benzine tank heeft in het toen nieuwe jaar een nieuwe buitenkant gekregen. Kaal gemaakt, zwart gespoten en af-



haald, en zelfs daar kwamen we er niet mee. Hoeveel er uiteindelijk in is gegaan, of laat ik zeggen uitgesmeerd is weet ik niet precies meer. Buiten de hoeveelheid, ben ik zeer tevreden met het resultaat. De kitnaden hebben we weer mooi in de primer gespoten zodat ze geseald blijven en dus niet uitdrogen. Na de naden aan de binnenkant was de onderkant aan de beurt, die eigenlijk op de zelfde manier gegaan is. Na het kitten de naden weer in een primer laag gezet. Als finishing touch de binnenkant ingepakt en de onderkant afgewerkt. De complete bodem in de pri-



mer gezet en daarna afgelakt met zwarte lak. Nadat de onderkant gedaan was hebben we de rollen omgedraaid, en konden we de binnenkant afspuiten in een grijze laklaag. Deze laklaag zie je straks niet, het gaat om het plafond en de bodem. Hier komt zowel de hemel als de vloerbedekking op, maar neemt niet weg dat het wel mooi afgewerkt kan worden. Ook de kofferbak voor is in de grijze laklaag gespoten en die gaan we later afwerken met een eigen huis spetterpaint look zoals het er al opzat vóór de restauratie. Na een



Aan het einde van het jaar hebben we de laatste poedercoat spullen binnengekregen. De velgen en verschillende beplating, zoals de onderkant en de koelkappen, de achterveren en wat overige kleine delen. De velgen hebben we meteen samengevoegd met de banden om zo weer ruimte te besparen, van 2 stapels 1 stapel, deze liggen mooi te wachten op ik denk en hoop eind dit jaar. Dan hoop ik de Corvaire weer op z'n schoenen te kunnen zetten. Nu de body voor zover "klaar" is, zijn we met het blok begonnen, zoals al eerder



maakt de kop weer alsof het zo uit de fabriek komt (althans dat denk ik, op de zwart wit foto's te zien, van de boeken zit er ook geen viezigheid op) we hebben afgelopen week de klepveren geïnstalleerd. Nieuwe Isky veren en bijbehorende



droogtijd van een "aantal" weken konden we de onderkant helemaal afronden door er bitak tegenaan te spuiten. Ik ben voor een 3m bitak gegaan, deze vond ik minder blubberig overkomen en vloeiende mooi uit. De bitak aanbrengen ging bijzonder goed, en na 3 avonden hadden we alles in de bitak zitten. Zowel de wielkasten als de bodem als de voor- en achterzijde.



onderdelen pasten mooi 1 voor 1 in elkaar. Toch fijn als iets wat je een jaar geleden al verzameld hebt dan toch in elkaar past. We zijn nu op het punt beland dat we de koppen af kunnen werken en samen kunnen voegen met de rest van het motorblok. Dus hopelijk binnenkort 1 Corvaire blok in plaats van een hoop losse onderdelen.



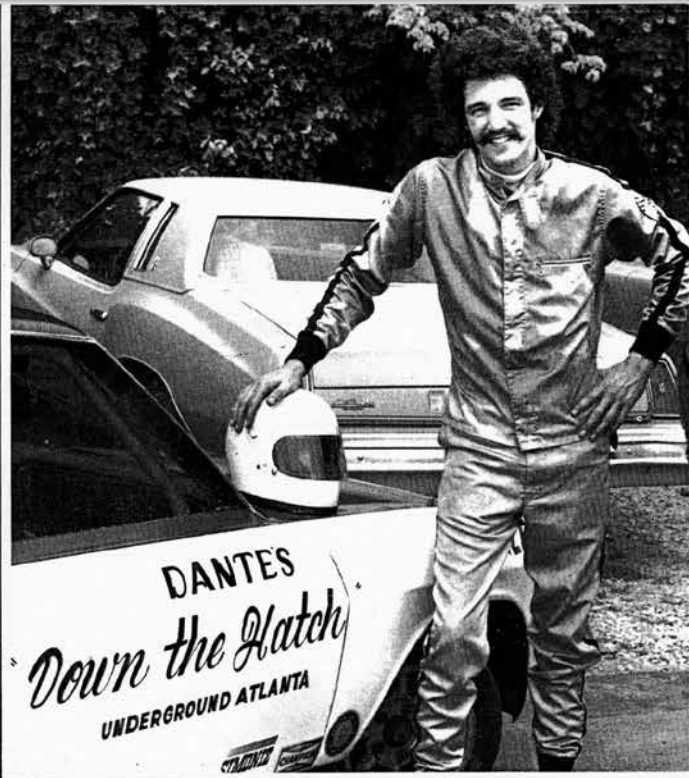
vermeld zijn er al delen van het motorrevisie bedrijf terug gekomen en konden we deze onderdelen samen met de nieuw aangeschafte onderdelen samenvoegen. De case was de eerste stap, samen met de nokkenas van Isky en de krukas. Nieuwe lagers zijn er op gegaan en de 2 motor helften samen vormen weer een basis, het begin is er. De cilinders en zuigers gingen mooi 1 voor 1 erop. Deze werden voorzien van nieuwe lagerschalen en zuigerveren. Zo goed als nieuw lijkt het allemaal weer. Een partij van 43645346534 bouten houdt de boel voorlopig op z'n plek, totdat we met de koppen verder gaan. De koppen hebben nieuwe klepgeleiders gekregen. Dit in samenwerking met het slijpen van de klep in de kop vormt weer een nieuw geheel. Ook het ultrasonisch reinigen

Ik zal proberen om vaker een kortere update te geven, omdat 1,5 jaar in 1 verslag toch wel veel en ver terug is. Dus tot een volgende keer dan zal het blok - als het goed is - in elkaar staan.

Ralf Verhees



Dante's Down the Hatch



Dante's
Down
the
Hatch

A better mixed drink
employees who give a damn
and an atmosphere both
genuine and relaxed.



UNDERGROUND ATLANTA
RESERVATIONS 577-1800

Het was deze advertentie (links) van Dante's Down the Hatch waar mijn oog op viel. Zoals jullie kunnen zien staat er een man op en 2 auto's. Een van die 2 jawel degene die op de voorgrond staat is een Corvaair. Wat mij helemaal nieuwsgierig maakte was wat was Dante's Down the Hatch, de piratenboot. Uit het kleine stukje tekst dat bij de advertentie staat kon ik er vanuit gaan dat het een bar of iets dergelijks moest zijn. Ik had dus 3 aanknopingspunten waar ik mijn zoektocht mee begon. Ik begon met Dante's Down the Hatch, waar ik al snel resultaat op had (zie hieronder). Dantes en Corvaair leverden niet echt iets op, dus ik ben verder gaan zoeken en kwam een naam van James Reeve tegen die in de periode ergens tussen 1970 en 1980 heeft geraced met een Corvaair. Aan het andere model auto te zien kon dat wel eens uit die tijd zijn, dus mijn zoektocht ging verder met James Reeve en daar kwamen een aantal foto's en verhaaltjes naar boven. Ook had ik mijn "wandelende race Corvaair encyclopedie" gevraagd over James Reeve en Dante's Down the Hatch. Dit bracht tot mijn verbazing een zeer leuk verhaal van James Reeve naar boven wat wonder boven wonder pas een paar jaar oud is. Ik ga dit stuk in 3 delen opschrijven. Eerste stuk zal gaan over Dante's Down the Hatch. Het tweede stukje over James Reeve van 1970-80, en het laatste stukje zal gaan over James Reeve van een aantal jaren geleden.

Ralf Verhees

Dante Stephenson is de man achter Dante's Down the Hatch, jazz en fondue Restaurant & Club. Ja jullie lezen het jazz en fondue. Schijnbaar was dit toch een goede combinatie want pas na 43 jaar is de zaak dichtgegaan in juli 2013. De droom van Dante was een complete uitgaansclub met als thema een 18e eeuwse zeilboot, zoals de VOC ook hadden, die in een mediterrane haven lag. Op zich is het idee niet verkeerd en het is zelfs uitgevoerd binnen in het gebouw. De boot, verschillende dekken (13 verschillende niveaus), achtergrond de mediterrane huizen, tonnen, touwen en allerlei meer decoraties, maakte het tot een complete andere wereld binnen in. Alles stond met elkaar in verbinding maar had toch zijn eigen prive plekje. Als je omhoog keek, keek je naar de enorme masten en zeilen van het schip, terwijl als je omlaag keek er een

aantal levende krokodillen in het water lagen. Deze krokodillen waren opgevangen en buiten het restaurant en bar was het dus ook een opvanghuis voor krokodillen. Van alle dekken had je een goed uitzicht op het "hoofddek" waar 4 dagen in de week live entertainment wordt gegeven. Dit entertainment varieerde maar was voornamelijk gericht op jazz muziek. Het menu bestond voornamelijk uit fondue, vooral de Europese kazen stonden hoog op het menu, geserveerd samen met de meest normale en speciale wijnen maakte het een omgeving om wat te eten en wat te drinken.

A better mixed drink...employees who give a damn...and an atmosphere both genuine and relaxed

Dat was het motto van Dante.



James Reeve, een naam die mij niks zei, maar bij sommigen in de corvair wereld toch wel een belletje deed rinkelen. Op internet kon ik niet veel over deze man vinden. Buiten internet heb ik een aantal mensen gesproken via de email die me een beetje informatie konden geven. James was in de jaren 70 actief in de racerij. Met verschillende racewagens in verschillende klassen (zelfs lange afstands races komen onder zijn naam voor). Buiten Corvettes, Camaro's, AMC Pacer, Buick Skyhawk, heeft hij ook een aantal jaren gereden met een Corvair Yenko Stinger. Het is dus deze Corvair Yenko Stinger die op de advertentie van Dante's Down the Hatch staat. Dante's sponsorde destijds James Reeve, omdat James voornamelijk in het gebied rond Atlanta actief was. Dit was een mooie gelegenheid om het restaurant/club op de kaart te zetten. James reed toen lekker mee met een overwinning en een aantal top 10 plaatsen.



2009 the return of James Reeve

Het was Mike Levine, eigenaar van een v8 aangedreven Corvair die James Reeve had uitgenodigd om samen met hem de Corvair te besturen op het circuit Roebing Road Raceway in Bloomingdale, Georgia, USA. Iedereen binnen het Corvair kamp van 4 Corvairs was verbaasd dat James Reeve er was, een legende in de Corvair racewereld, en al snel ging het er over dat James ook het circuit op ging met de V8-Corvair van Mike. Iedereen was er wel snel van overtuigd dat James ook plaats moest nemen in "de standaard" aangedreven Corvair. Rick Norris, met de blauwe Sunoco Corvair, stapte naar voren en vroeg aan James of hij plaats achter



het stuur wilde nemen in de Corvair. Zo'n aanbod sloeg James niet af en na wat passen en meten (James is juist in allebei de kanten precies het tegenovergestelde dan Rick, lang en mager) voelde James zich gelijk thuis achter het stuur. Ondertussen borrelde het bij Rick en kwamen er allerlei ideeën en scenario's naar boven van wat als de auto het begeeft. Tijd om het circuit op te gaan, trok James een periodieke overal aan, en nam plaats achter de Sunoco Corvair. James deed het contact aan en de motor sloeg aan. Na meer dan 30 jaar zat James weer in een Corvair en klaar om net als vroeger weer het circuit op te gaan. Na de eerste ronde kreeg James het gevoel van de Corvair onder de knie, de aanrempunten, wanneer de auto het gas oppakte en ronde

na ronde kwam James beter in het ritme. Als de tijd er op zit en James weer terug de pitstraat inrijdt, was er maar een ding zichtbaar. De grote brede lach van oor tot oor. Het was weer net zoals vroeger. Het leek wel of ik een oude schoen aantrok en gewoon weer ging lopen. Het gevoel, het geluid, de kracht. Het was te lang geleden dat ik, James Reeve in een Corvair op het circuit heb gereden. Door deze ene dag, is James Reeve weer vaker op het circuit te vinden, in een Corvair, samen met de rest van de Corvair racers.

Rick Norris

Op youtube, staan enkele films: type James Reeve Corvair in en je krijgt een serie films te zien.



31 Oktober 1975 James Reeve, Road Atlanta