

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 12e jaargang nr. 5 - dec. 2009



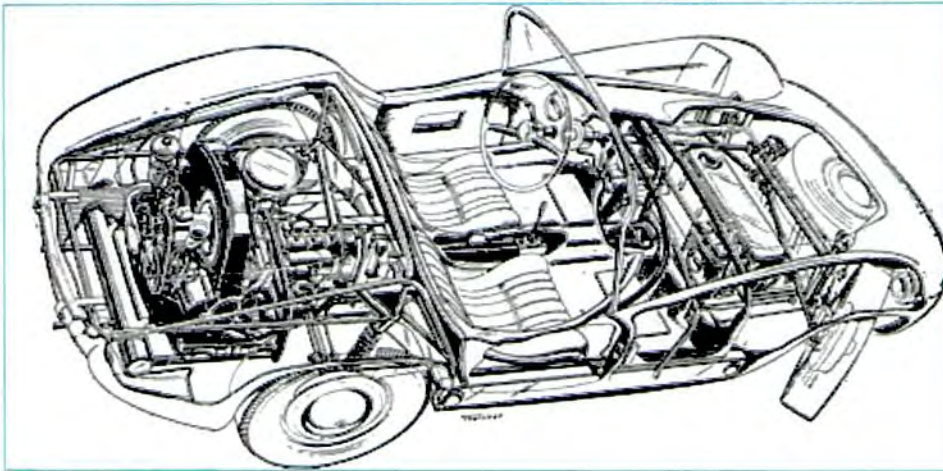
Devin C

De Devin die we kennen met de Corvaire techniek aan boord is niet originele Devin. Deze roadster is een geesteskind van een zekere William (Bill) Devin. Deze man was al sedert 1949 bekend met glasvezelproducten, en vanaf '54 bouwde hij bodies voor sportwagens in een fabriekje in Los Angeles.

Oorspronkelijk was het ons bekende model een volledig Amerikaans ontwerp uit 1960. De techniek was echter Engels en om het nog ingewikkelder te maken werd het chassis in Ierland vervaardigd. Dan werd er een 283 ci Chevrolet V8 motor in gezet en in delen naar Amerika verscheept. Het geheel werd



hierin een rol hebben gespeeld. Er werden 15 Devins met deze techniek gemaakt. Van deze 15 Devins met Chevy small block zijn er tegenwoordig nog 12 overgebleven.



in de VS weer geassembleerd en als zodanig gezien als een Amerikaanse sportwagen. Sommige Devins werden uitgevoerd met een rechts stuur om ermee op rechts draaiende circuits te racen. Ook zal potentiële export naar Engeland

De Devin zoals wij die uit de Corvaire wereld kennen is de Devin C. Hiervan zijn er een 150 stuks gemaakt. De C staat voor Corvaire maar ook voor 'competition'. Deze wagens werden gemaakt vanaf 1961 bij Devin Sports Cars in El Monte, Californië.



Hij werd voor het eerst getoond op de New York autoshow in 1962. Er werd dus mee geraced. Onder andere in de beroemde 'Pikes Peak hill climb' in juli van dat jaar gooide hij hoge ogen. De wagen weegt circa 550 kilo door zijn uitgekende ophanging in een buizenframe en kunststof carrosserie. Het frame was zo geconstrueerd dat de toen nog niet verplichte rolbeugels er een onderdeel van waren. De voorganger van de Devin C was, onlogisch, de D. De letter D stond voor 'deutsch' (tek.links) Deze auto was opgebouwd uit veelal VW componenten, zoals complete vooras en aandrijfunit. De wagen was redelijk populair. Hij was zowel in bouw pakket als compleet verkrijgbaar. Een probleem was dat de VW onderdelen niet in grote hoeveelheden verkrijgbaar waren en dus ging men naar andere oplossingen zoeken. Dit resulteerde in de Devin C met de Corvaire motor. De wagen was door zijn laag gewicht extreem snel op de kleinere circuits en bij slalomwedstrijden. Men stelde een acceleratietijd vast van 4 à 5 seconden van 0 naar 60 mijl (96kmh) en in 13 seconden naar 100 mijl per uur. Naar gelang er meer gegadigden, (zowel piloten als auto's) kwamen, werden de circuits langer en breder en moest de Devin met zijn '61er "motortje" het afleggen tegen bijvoorbeeld de Cobra's en de Corvettes. Toch kon men weer een vuist maken toen in 1965 de grotere Corvaire motor met 140 pk geleverd kon worden. Later kwamen er meer modellen zoals een GT (links) op de dezelfde basis geschoeid, dus ook met een Corvaire motor. De Devin C is momenteel een zeer geliefde roadster sportwagen in de Corvaire wereld. Men ziet er wel telkens wel een of een paar op de internationale conventies.

De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 11, dec/jan. '09-'10

Van de redactie.

Deze uitgave ziet er weer een beetje anders uit dan voorgaande. Niet in het minst omdat de feestdagen er weer aan staan te komen, maar ook omdat het dit jaar een Corvair feestjaar is. Om de kosten te reduceren, laten we nog slechts één blad uitkomen dit jaar. Dit dus! Maar het mag dan ook wel wat dikker zijn.

De Corvair bestaat nu 50 jaar en in Amerika en Europa is dat, soms op bescheiden, soms op grotere schaal gevierd. Wij deden dat weer op internationaal niveau in Sinsheim waar we tien jaar geleden ook het 40-jarig jubileum hebben gevierd. Een bijdrage hierover hebben we naar Corsa gestuurd want men probeert van elke club die rond die datum iets organiseerde een kort verslag te publiceren.

In onze vorige uitgave hebben we de de 'centerfold' pagina laten vervallen. Dit om twee redenen: we hadden vloeiende kopij om het blad interessant te vullen, ten tweede, we hadden het blad al klaar toen de interessante foto binnenkwam. Nu dat hebben we geweten; Hans was er helemaal niet blij mee dat we zijn reeks doorbraken. Dus in deze uitgave maar weer gauw de draad opgepakt. In januari staat weer het traditionele nieuwjaarsstreffen op het programma. Voor het clubblad staan er geen belangrijke veranderingen op het programma, of iemand moet een andere mening zijn toegedaan. Het spreekt vanzelf dat in dit nummer een verhaal en foto's zitten over het treffen in Sinsheim. Deze keer door Guus de Haan opgetekend. Maar ook doet Arend Huisman een oproep een nieuwe serie te starten op de website en eventueel in het clubblad. Zie daarvoor elders in dit blad. Voor de wintermaanden zullen we weer moeten bedelen om kopij. Er gebeurt dan immers niet veel in autoland. Schrijf eens op wat er zoal in schuren en garages aan je Corvair gedaan wordt. Anderen vinden dat interessant en kunnen er misschien wat van leren!

Maar we kunnen ook nog veel stof uit oude Corsa Communiqués te halen. Voorts willen we nog een oproep doen om meer redactieleden in ons team te mogen verwelkomen. Het is niet zo moeilijk een stukje te schrijven, en het clubblad samenstellen al evenmin. Veel lees- en kijkplezier.

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bornerveg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:
Ruud Keers
Corn. Anthoniszstraat 69/2
1071 VS Amsterdam
tel. 020 - 470 65 80
depenningsmeester@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
webmaster@corvair.nl

Lid worden:
Door storting van € 37 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 30

Van de voorzitter

Het seizoen zit erop. We kunnen terugkijken op een paar geslaagde evenementen. Jammer dat de opkomst minimaal was. Notabene van niet clubleden kregen we enkele maanden geleden telefoontjes met de vraag of er nog bijeenkomsten op het programma stonden. Die waren er, maar we hebben de betreffende persoon met Corvair niet meer gezien. Vaak merk je dat mensen wel eens willen 'komen kijken', maar aansluiten; ho maar! Is er een soort drempelvrees, dat men met zijn Corvair niet voor de dag durft te komen? Wij weten het niet, maar om de contributiekosten hoeft men het niet te laten. Bovendien kan men, naast opgedane vriendschappen, er een hoop ander voordeel van hebben. Dit blad komt niet zoals gewoonlijk rond de kerst, maar nu als sinterklaas

surprise. We zullen zien wat er voor volgend jaar op het programma kan komen. Dat kunnen we dan mooi bespreken op het nieuwjaarsstreffen als gebruikelijk in hotel Vianen.

Van de penningmeester

Hallo Covair vrienden,
Het belangrijkste deel van het ritten seizoen ligt al weer achter ons. De achter ons liggende zomer heeft, wat het weer aangaat, ervoor gezorgd dat aardig wat kilometers (miles) droog van het klassieker rijden genoten kon worden. Het bezoek aan Sinsheim en Speyer georganiseerd door de Zwitserse Corvair club, was een zeer geslaagd weekend. Het was alleen jammer dat zo laat bekend werd dat het doorgang ging vinden. Guus de Haan heeft op de website een aardige compilatie van dat weekend in Sinsheim gezet.

Er komt weer een Nieuwjaars bijeenkomst bij Van der Valk in Vianen op 15 januari 2010, aanvang 19uur .

Daar gaan we overleggen welke evenementen de leden voor komend jaar leuk zouden vinden. Mogelijkheden zijn; Berlikum, Friesland in het voorjaar met een bezoek aan het Rambler/AMC museum van K.van Dijk? Ook een Corvair collectie is daar aanwezig. Schloss Dyck in Duitsland in begin augustus, een zeer mooie klassieker meeting. Nationaal Oldtimer festival Zandvoort, ± 27 september, met puzzelrit en 15 minuten rijden (niet racen) op het circuit. Volgende maand (december) gaan de nota's voor het club lidmaatschap voor 2010 weer de deur uit. Op die nota staat het verzoek deze uiterlijk voor eind januari 2010 te voldoen. Dit om te voorkomen dat leden vergeten hun lidmaatschap op te zeggen, niet betalen en wel het clubblad toegezonden krijgen. Als in februari het lidmaatschap niet is bijgeschreven, gaan we er vanuit dat er geen prijs wordt gesteld op het lidmaatschap en zal het betreffende lid worden uitgeschreven.

Ik heb nu de plannen voor de werkzaamheden aan de Corvair voor de winterperiode uit de kast gehaald. Op de Conventie in Amerika heb ik twee nieuwe voorstoelen gekocht met een beter zitcomfort. Dit om op de lange ritten meer ontspannen in de zetel te kunnen blijven zitten, en met hoofd steun voor de veiligheid. Tot besluit wens ik alle leden prettige feestdagen, een goede jaarwisseling en tot ziens op de Nieuwjaarsbijeenkomst.
Ruud Keers

Oproep!

Dames en Heren van de club, Hier is een idee om op -bijvoorbeeld op een login pagina- foto's en eventueel mooie verhalen van onze Corvairs te plaatsen. Dan hebben we een leuk idee van wat er aan Corvairs in de Club rondrijdt. Je zou kunnen vertellen wat je aan de auto gedaan hebt, de historie, de techniek, wat er wel en niet origineel aan is, wat voor leuke dingen er in hebt meegemaakt en zo voort.

Ik ben persoonlijk heel benieuwd naar alle club Corvairs die we in Nederland hebben.

Willen jullie aan Leon kenbaar maken of jullie dit leuk lijkt, want dit gaat natuurlijk alleen maar door als er voldoende belangstelling voor is. Hier is een voorbeeld:

Corvair Monza convertible 110 hp/4 speed van Arend Huisman.
Gekocht op 30 september 2006 van Mike Cramer. De auto liep slecht, naar later bleek wegens klep- en kopschade. We hebben de hele motor gereviseerd en verbeteringen aangebracht, zoals een 'spring loaded idler', een aluminium carterpan, elektronische onsteking, een alternator i.p.v. een generator, short speed shifter, Spyder dash met olietemperatuurmeter en een externe oliekoeler. Ook zijn de wielen vervangen door grotere (205x60R15).

Afgelopen zomer zeker 3000 mijlen mee gereden en hij loopt elke keer beter!

Arend Huisman.

In rook opgegaan...

Even terug in de tijd. Het was op de nieuwjaarsbijeenkomst van 2009 dat de voorzitter mij vroeg hoe het met de voortgang van de restauratie was. Nou, men heeft de voor- en achterwielophanging gemonteerd en er is een start gemaakt

met de bedrading van het dashboard. Diverse leidingen zijn nu ook aangebracht. Verder is de carrosserie nog erg kaal.

"Zou het wat zijn om de auto te laten schitteren op de internationale bijeenkomst in Sinsheim dit jaar in oktober? Dan wordt het 50 jarig jubileum van de Corvair gevierd".

Een samenvallen van oplevering, show en presentatie van Autoherstauratiebedrijf Lensink & Kolstee zal het treffen tot een unieke gebeurtenis maken. En voor Hans & René zou dat een goede commerciële gelegenheid zijn om hun bedrijf te promoten.

Inderdaad, dat leek me ook een goed plan. Of dat haalbaar zou zijn, was op dat moment maar de vraag. Dit zou betekenen: van januari tot oktober de auto verder afbouwen, testen, 'kinderziektes' er uit halen en opleveren. Om er mee te rijden en vertrouwd te raken met de auto, liet ik nog buiten beschouwing. Testen e.d. zou je voor deelname aan Sinsheim later kunnen uitvoeren. Je moest dan wel het transport per vrachtauto regelen.

Met Leon heb ik afgesproken om dit plan voor te leggen aan Hans en René bij mijn eerstvolgende bezoek.

Het resultaat van het bezoek heb ik op 21 februari per mail gemeld aan de voorzitter. Als klant had ik het bedrijf te kennen gegeven dat werkdruk niet mocht leiden tot kwaliteitsverlies. Dat wist ik maar al te goed uit ervaring. Men stond toen niet afwijzend tegenover dit plan. Wat er in Sinsheim ging gebeuren was nog onduidelijk.

In januari, februari maart en april werden belangrijke componenten gemonteerd, zoals afbouw motor, montage gangwissel en differentieel aan motor en het op de wielen zetten van de auto.

In mei werd voor het eerst de motor gestart, zie publicatie in ons blad.

Op 5 juni heb ik de voorzitter gemaaild, dat op basis van persoonlijke inschatting de oplevering niet zou gaan lukken. Men had bij het restauratiebedrijf een luxeprobleem werd mij verteld. Buiten diverse grootschalige projecten ook veel kortlopende projecten. Als klant heb ik daar natuurlijk geen boodschap aan en dan kun je overwegen om druk op de ketel te zetten. Zoals boven geschreven vond ik dat niet goed. Juli en augustus zijn de vakantie maanden, september de nazomermaand en zie dan het verloop van het restauratietraject.....

Pas 12 september jl. kwam een definitieve mail met de uitnodiging om naar Sinsheim te gaan. Zoals iedereen weet heel kort dag. De auto was lang niet klaar. Een niet afgemaakte Corvair; zou dat een alternatief zijn? Aldus de voorzitter. Persoonlijk had ik bedenkingen en heb dat ook kenbaar gemaakt. Andere factoren speelden ook een rol. Het slot was dat ik dit zou gaan bespreken met Hans en René. Hier het resultaat van de bespreking: Na uitleg van het doel van het weekend en zonder mijn mening vooraf gegeven te hebben, zijn dit hun overwogen argumenten om niet mee te werken aan deelneming om deze unieke auto te showen:

1. Vervoer: Zij hebben geen eigen vrachtauto. Zij moeten dit uitbesteden aan derden. Een kleine vrachtwagen met gewoon rijbewijs is niet mogelijk. De keus zou dan worden: een gesloten vrachtauto met groot rijbewijs en tachograaf. Zij schatten de kosten in op minstens Euro 1000,-. Bovendien, doordat de auto niet af is, wordt vastsjorren op de vrachtauto moeilijk, cq is niet verantwoord.
2. Corvair als showelement: De auto is niet af. Er ontbreken nog te veel gezichtsbepalende delen. Zij gaan liever voor een compleet afgebouwde auto. Voor hun de kroon op het werk.
3. Verzekering: De auto is door hen alleen in hun bedrijf verzekerd, daarbuiten vervalt verzekering
4. Risico: Als er wat gebeurt, willen zij niet voor de kosten opdraaien.
5. Financieel: Hoewel op dit moment hun bedrijf succesvol is voor een 2 mans onderneming, is het voor hen als jong bedrijf nu financieel niet haalbaar.

Na mijn bedenkingen van die week bevestigen zij voor mij nog eens de keus om af te zien van deelname. Daarmee is een stille hoop in rook opgegaan.....

Johan Doornbos



Corvair 1959-2009

2 oktober!

Vorige maand werd de Corvair 50 jaar oud! Vanaf 2 oktober 1959 kon er officieel een Corvair gekocht worden bij de dealers. Zeven en een half duizend dealers in de VS, een groot aantal in Canada en de universele GM dealers in Europa en de rest van de wereld. De Corvair haalde de verkoopcijfers omhoog bij de Chevy dealers, vooral in Canada waar naast de Impala's nu een luchtgekoelde wagen stond. Ongeacht je voorkeur voor welke Corvair dan ook, de datum van 2 oktober is de voornaamste in de Corvair historie. Over heel de VS en ook in Europa werd dit gevierd en het Corvair



Preservation Fund heeft op 2 oktober j.l. een munt verzonden vanuit het museum in Ypsilanti, Michigan. In 1959 was het voor 'de grote baas', Ed Cole zijn meest trotse moment in zijn carrière bij GM sedert 1933. "Als ik me nog beter voelde over de Corvair zou ik mezelf opblazen" zei hij in een interview met Time Magazine dat hem interviewde en op de omslag van het oktober nummer van dat jaar afbeeldde. 'Chef de bureau' Marshall Berges, nauw gecontroleerd door Chevy Public Relations, had hem en zijn familie een week lang gevolgd. Het verhaal werd gelezen door meer dan tien miljoen lezers.

In de publiciteit rond de Corvair werd er gezegd dat er wel negen jaar ontwikkeling aan vooraf was gegaan; "Nine years of designing, of sweat and refining" zong het koor op de



presentatie conventie. Dit was wel wat zwaar overdreven omdat men was begonnen te tellen vanaf Ed Cole's eerste eigen schetsjes toen hij nog niet voor Chevrolet werkte. In werkelijkheid begon het pas bij de ontwikkeling van de 'Holden' Corvair in mei 1957. En de plannen met een motor voorin werden pas in april van dat jaar verworpen. Zelfs de eerste Holden motor liep pas in de laatste twee maanden van dat jaar en werd opnieuw op papier gezet in januari van 1958.

De nieuwe auto had van Chevrolet engineering center het uiterste gevegd. Met een nieuwe trucklijn voor 1960 die een volledig nieuwe torsiastaaf ophanging had en een vernieuwd model Impala plus de Corvair, was een nieuwe Corvette met een jaar uitgesteld. Sommigen meenden dat de Corvair nog wat meer ontwikkeltijd nodig had, maar met een groot aantal testkilometers en gemaakte verbeteringen deed het 1960 model het verrassend goed.

Bij zijn verschijning in het segment van de compact cars had de wagen het publiek meer begeistert dan welke Chevrolet ook. Chevrolets reclame bureau, Campbell-Ewald, bekroonde het debuut van de Corvair met een reclamebord groter dan welk ook in die tijd. Tegen 2 oktober werden duizenden van deze borden overal in de VS geplaatst. Dit overigens zonder de wagen af te beelden. Het publiek hoefde maar drie regeltjes te onthouden: "Revolutionaire luchtgekoelde Corvair met de motor achterin, nu bij uw Chevy dealer. Wat doet u hier?"

In deze autogekke tijd was dit niet zo aanmatigend als dat het leek. Wat kon iedereen eigenlijk meer doen dan naar de plaatselijke Chevy dealer gaan en een nieuwe wagen gaan bekijken? Het was geen verrassing dat de nieuwe Corvair de meeste aandacht opeiste rond die 2^e oktober in de showrooms van de Chevy dealers. Ofschoon er aparte dagen waren gereserveerd voor de Corvair en de



the 1960 CHEVROLETS
PASSENGER CARS AND TRUCKS

the most of the best for the least!

You are cordially invited to see them FRIDAY, OCTOBER 2nd

Buresh Chevrolet
Oxford Junction, Iowa
Phone 2121

andere Chevrolet produkten, stonden ze toch samen in de showrooms tussen al de banieren, spots en andere snuisterijen. Een bezoek aan de plaatselijke dealer gebeurde meestal door de complete familie in de avonduren. Omdat de 2^e oktober op een vrijdag viel (wellicht niet toevallig) was het een gemakkelijke winkelavond voor het publiek en de dag erna was dan voor het 'banden trappen' om de prijs. Het publiek kwam met duizenden opdagen om de nieuwe Corvaire te zien. Maar Ford introduceerde die zaterdag de 3^e oktober zijn nieuwe Falcon! Chrysler wachtte tot de 29^{ste} van die maand met zijn eveneens nieuwe Valiant. Het zusje van de Falcon, de Mercury Comet zag het licht pas vijf maanden later op 17 maart 1960. Elke Chevrolet dealer ontving de Corvairs om te verkopen als deel van hun franchise overeenkomst. In juli '59 werd hen reeds door de district managers een contingent auto's toegewezen. Ook een acceptabel aantal service onderdelen, speciale gereedschappen en andere noodzakelijkheden werden toen in een beperkte hoeveelheid geleverd.



De doorsnee winst voor de dealers op nieuwe auto's bedroeg in die tijd zo'n 25%. In 1959/'60 kregen ze op de Corvairs echter maar 21%, terwijl het percentage op de andere Chevrolet modellen ongewijzigd bleef. Op de optionele artikelen waren de winstmarges gelijk: 24% met uitzondering van de automatische versnellingsbak die 'maar' 20% opleverde. Door de lagere winstmarges en het geringe prijsverschil tussen de



Corvaire en de Biscayne probeerden de dealers het publiek van alles te verkopen. Gelukkig waren de mensen die voor de Corvaire kwamen niet geïnteresseerd in grote auto's. De dealers hadden de eerste Corvaire informatie reeds ontvangen op 12 augustus. Alles over kleuren, bekleding en opties was hen bekend. Echter, de meerprijzen kwamen later pas. De opvouwbare achterbank was een van die opties maar vanwege de geringe bagageruimte werd deze bijna door ieder koper besteld. Corvairs zonder opklapbare bank bleken al

gauw zeldzaam te zijn. Dus werd er door GM besloten om deze bank vanaf 7 december zonder meerprijs te leveren op zowel de 700 als de 500 modellen. Dat was de dag na de werkhervatting van de staalwerkersstaking van 1959. De eerste dashboard bekledingen, die overigens optioneel waren, waren afgekeurd door de kwaliteitscontrole van Chevrolet en konden niet geleverd worden. Ook konden de rubberen bagageruimte matten pas geleverd worden vanaf serienummer 131841.



Voor de reeds verkochte auto's werden de matjes nageleverd aan de dealers, maar deze kwamen niet altijd bij de kopers terecht. De eerste Corvairs werden naar de dealers gestuurd zonder de raamstickers waar opties en prijzen op stonden. Alleen een eenvoudige sticker met daarop "Eigendom van Chevrolet motor Divisie" zat er op. De dealers kregen

dealers. Veel dealers kregen de verkeerde rekeningen en de stickers waren lang niet altijd conform de uitvoering van de auto's. Boekhouders van Chevrolet werkten enkele weken bijna dag en nacht om het geautomatiseerde systeem, dat even tevoren in gebruik was genomen, te herstellen en de rekeningen te herzien.

geen mening. Heel weinig vragen werden er gesteld met betrekking tot het brandstofverbruik. En een onderdeel werd niet genoemd op het vragenformulier, maar de bezoekers hadden zelf al veel te klagen over de prijzen. Campbell-Ewalds rapportage vermeldde dat de meeste bezoekers geschrokken waren van de prijzen. Zij hadden lagere prijzen voor minder auto verwacht. Verkopers meldden dat de bezoekers makkelijk over te halen waren om Biscaynes te kopen omdat de prijzen nagenoeg gelijk lagen.

D.P.brothers, het reclamebureau van Oldsmobile, deed een soortgelijk onderzoek bij 15 detroitse Chevy dealers op 2 en 3 oktober. Zij rapporteerden extreem hoge bezoekersaantallen die met haast kinderlijke nieuwsgierigheid "de nieuwe auto voor de werkman" kwamen bekijken. Bijna iedereen klaagde over de kleine bagageruimte. De meeste commentaren waren negatief behalve de voor de automaat op het dashboard gemonteerde hendel.

Het succes van de reclamecampagne stond in schril contrast met de prijs. Afhankelijk van de bronnen rapporteerden de dealers tussen de 27.500 en 33.000 auto's te hebben verkocht op 3 oktober. De productie bleef tot 11 november in gang, toen brak er een staalwerkers staking uit. Alle tot dan toe gemaakte Corvairs waren toen al verkocht. Statistieken tot en met december '59 tonen aan dat 29% daarvan nieuwe aanschaffen waren en 23% inruilingen van grote Chevrolets.



de auto's in consignatie zodat er een flinke hoeveelheid op voorraad gezet kon worden zonder dat ze diep in de buidel hoefden te tasten. Belangrijk hierbij was, en dan meer bepaald tot de Corvairst, dat de dealers de wagens niet op voorhand konden verkopen en zodoende de geheimhouding tot 2

Het leed geen twijfel dat het in Chevrolet showrooms flink druk was op die 2^e oktober. Campbell-Ewald, het reclame bureau van Chevrolet, deed 177 onderzoeken die dag en de volgende in 41 showrooms in de omgeving van Detroit. Hun filiaalhouders deden dat nog eens bij 137

andere dealers. Zij kwamen tot een gemiddelde van 55 personen per showroom maar sommige dealers waren zo overbevolkt dat ze geen demonstraties en proefritten meer deden. De bezoekers waren het meest geïnteresseerd in de Corvairst.

De meest geliefde eigenschappen waren:

styling (63%), vlakke vloer (51%), luchtkoeling (44%), aluminium motor (37%), achterin geplaatste motor (31%).

Veel minder mensen hadden kritiek maar daarvan was de bagageruimte (52%), geen keuze in carrosserie-uitvoeringen (35%), geen frontgrille (11%) de hoofdmoot. Ook werd het koperspubliek gevraagd naar de onafhankelijke pendelas ophanging. Daarvan was 41% neutraal en 42% wist niet wat dat was. De rest had

REVOLUTIONARY REAR-ENGINE COMPACT CORVAIR IS AT YOUR CHEVY DEALER'S!

What
are you doing
here?

See your local authorized Chevrolet dealer

oktober geschonden kon worden. Om de Corvairs afgeschermd te houden van nieuwsgierige ogen waren alle auto's die op open vrachtwagens getransporteerd werden, afgedekt met een hoes. De Corvairs in gesloten vrachtwagens vervoerd, niet. De raamstickers kwamen pas bij de dealers even voor 2 oktober. Maar de distributieafdeling van de fabriek in Willow Run had er een zootje van gemaakt met de raamstickers en de rekeningen voor de



Er was nog meer nodig geweest om de bezoekers de showrooms binnen te halen dan alleen de nieuwe Corvairs te presenteren. Om 7500 dealers van decoratiemateriaal, displays, trainingmateriaal en speciaal gereedschap te voorzien was men weken tevoren in touw. Het geheel werd grotendeels in eigen productie vervaardigd en werd verzonden door de afdeling die ook onderdelen verstuurde. In volgend nummer meer over deze gekke dagen

Een leuke aankoop...

Robberts Corvaair 1

Op een goede dag –begin september– word ik gebeld door Maarten, een vriend uit Lemmer. Hij helpt me wel met de Corvaair en heeft zelf een Corvette C6, ook niet mis! (maar nog geen Corvaair natuurlijk) Enfin, hij belde met de mededeling dat hij in het blad "Auto Motor Klassiek" een Corvaair heeft zien staan, die al een tijd in Amsterdam Slotervaart stond, en waar ogenschijnlijk niemand naar omkijkt. Ik heb het blad gezocht en bekeken,

die plek in Amsterdam 9 jaar buiten gestaan. De man had er veel in meegemaakt en was er nogal aan gehecht. Had ik hem 1500 geboden om hem voor onderdelen te slopen, dan had ik hem niet meegekregen, maar dat was ook de bedoeling niet. Zo'n stijlicoon moet natuurlijk gered worden!

Hij ziet er dan ook niet best uit. Grote gaten in de rechter deur, achter boven het rooster, voor onder de bumper en ook kun je als je rechts achterin zit, meeremmen.

Maar we zijn het eens geworden, de '64 Lagoon Aqua Coupe is op Robberts auto-ambulance geladen, (hij noemt het zijn "truckje") en ik heb 'm om 9 uur 's avonds bij een dolenthousiaste nieuwe eigenaar afgeleverd. Die ging direct aan de

gang en de motor liep om half 10! Je bent monteur of niet...

Een dag later heeft hij de tank gedemonteerd, gesloopt, en in de brand gestoken. Weg roest. Het gaat bij Robbert een beetje op z'n PeeWees, als je begrijpt wat ik bedoel. Die dag moest ik optreden en kwam om een uur of 7 thuis, maar werd vlak bij Rob's thuis gebeld dat hij een ritje ging maken. Ik vroeg hem even te wachten en was twee minuten later bij hem. We hebben toen een eindje gereden en hij reed fantastisch! Nu gaat Rob 'm slopen en restaureren en ik zal 'm helpen waar ik kan. Weet iemand nog een goeie EM rechter coupedeur....?



Nieuw en Niet: Chris Huisman, Amsterdam, 03/04/2008
Licht: voor de Corvaair 1 van Robberts en Maarten

kwam er achter dat de melder in kwestie Theo Willemstein heette en in Almere woont en ben op zoek gegaan. Man gevonden, specifiek adres gekregen, gaan kijken, eigenaar gesproken, foto's gemaakt en Robbert (mijn Corvaair reparateur en onderhand groeiende vriend) enthousiast gemaakt.

Woensdag 30 september heb ik de auto –in naam van Robbert– gekocht. Dat staat hier simpeler dan het was. De eigenaar had in 1997 in de USA gewoond en de auto gekocht. Daar was de motor gereviseerd en toen heeft hij de auto meegenomen naar Nederland. Daar stopte de auto er al snel mee en is hij uiteindelijk in de vergetelheid geraakt en heeft hij op

Zo stond deze aankoop in mei 2008 op de centerfold van ons clubblad en waarschijnlijk ook in AMK.

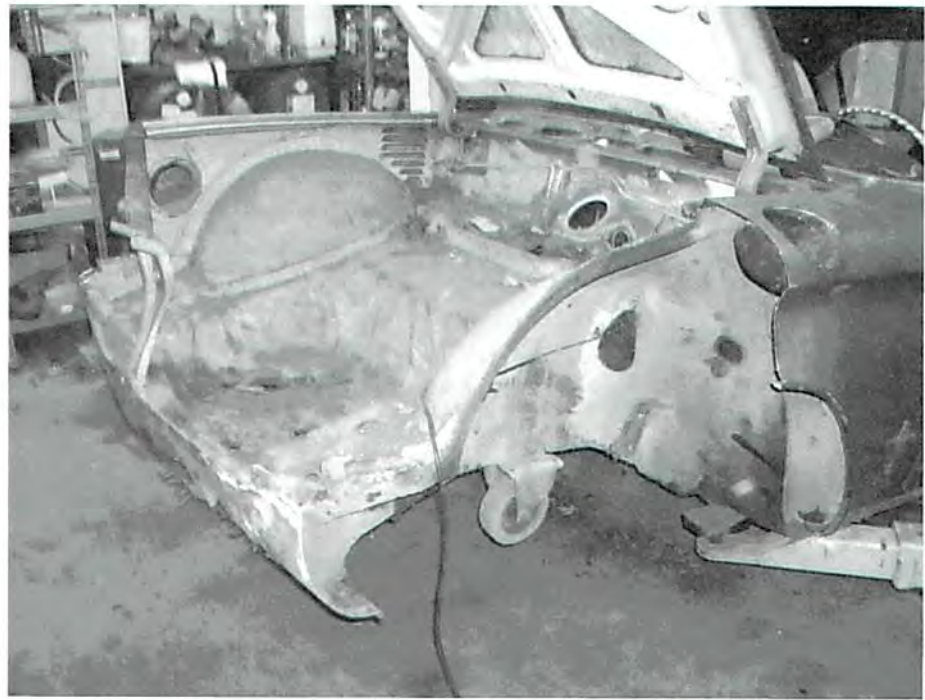
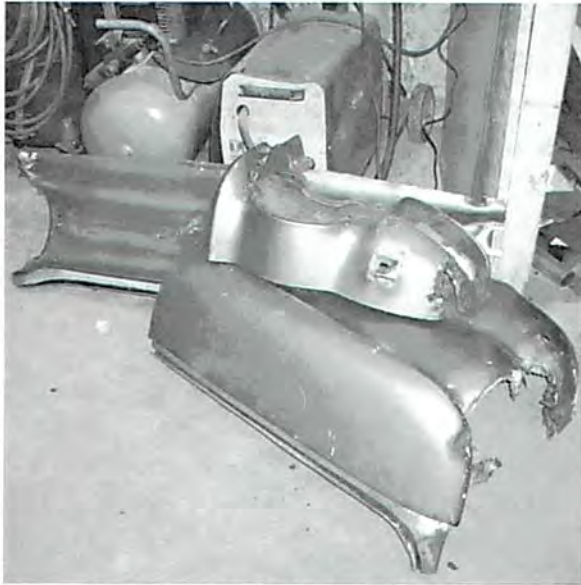


Robberts Corvaair 2

Zoals u ziet laat onze nieuwe Corvaairgek er geen gras over groeien; een week nadat hij de auto heeft gekocht, ligt hij al helemaal uit elkaar. Interieur eruit, motor en achterbrug eruit, ramen, dashboard en voortrein eruit en dan blijft er niet veel meer over...

Weer een dag later heeft Robbert de hele voorkant er af gezaagd en de puntlassen in geboord. De bijgeleverde voorkant is er op gelast





en uitgelijnd. Ook binnen die week.
Nu is het wachten op onderdelen;
Twee deuren, een complete achterkant
(zeg maar de laatste 20 cm van de
auto), een voorruit, een pookknop en
de achterlicht units besteld bij Larry's
Corvairstarts in Los Angeles. Ook
hebben we de chroom strips boven de
linker wielkasten, een benzinetank en
de '64 trim aan de voorkant besteld bij
de Corvairstarts van Jeff Stonesifer.
Deze beide orders worden, als het
goed is, voor 1 december afgeleverd
in Bettendorf IA. Dan gaat het naar
Nederland en komt hier aan rond de
jaarwisseling. Dit betekent dat we in
het nieuwe jaar weer verder kunnen.
Wordt vervolgd,
Arend Huisman/Robbert Nijp.





Showroom autobedrijf Ekris in voormalig klooster, Breukelen 1962
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman





Internationaal Corvaire treffen Sinsheim

En dan is er op 12 september plotseling een e-mail van de Duitse Corvaire Club. We worden uitgenodigd voor het jubileumweekend "50 jaar Corvaire" van 2 t/m 4 oktober in Sinsheim. Leuk maar wel erg kort dag! Eerst maar eens overleg thuis. Nancy gaat dat weekend al met haar vriendinnen naar Texel, maar Thijs wil wel mee dus een vader-en-zoontrip zou kunnen. Dan overleg met Leon en Ruud over de hotelmogelijkheden. Een rondje bellen maakt al snel duidelijk dat alleen het hotel bij het museum, waar het evenement gehouden wordt, een reële optie is om meerdere kamers voor de Nederlandse club te boeken. Het is wel het duurste hotel maar daar staat tegenover dat we tussen museum en hotel heen en weer kunnen lopen en dat de auto's kunnen blijven staan. De interesse onder de eigen leden wordt gepolst en gelukkig kan een flink aantal mensen tijd maken om te gaan.

Toevallig hebben we twee weken voor de trip een navigatierally met de Corvaire dus dan kunnen we even kijken of er nog problemen

zijn. De auto doet het daar goed en met nieuwe olie erin en een nieuwe v-snaar erop moet hij maar klaar zijn voor de trip naar Sinsheim. Omdat Thijs vrijdagochtend nog naar school moet kunnen we niet aansluiten bij de groep die elkaar wil treffen in Urmond aan het begin van de middag. We vertrekken zo rond half twee uit Ureterp voor onze trip van dik 600 kilometer. Onderweg weten we de regen steeds redelijk voor te blijven en naarmate het vertrouwen in de Corvaire toeneemt, gaat de snelheid op de TomTom van 100 km/h langzamerhand richting 120 km/h. Zoals wel vaker op lange tochten begint de motor steeds mooier te

lopen en zonder problemen komen we rond half negen in het hotel aan. De anderen zitten nog aan het diner dat de organisatie geregeld heeft en gelukkig kunnen we nog een hapje mee eten. Alle Nederlandse Corvaire hebben gelukkig een probleemloze reis gehad en de stemming is goed. Na een redelijke nacht (het bed was vrij hard) schuiven we de volgende dag aan voor het voortreffelijke ontbijt. We worden om half tien bij het museum verwacht om ons klaar te maken voor de tocht naar Speyer. Het is gezellig druk omdat er in hetzelfde weekend ook een Harley Davidson-bijeenkomst is. De tocht naar Speyer voert door typisch





Duitse dorpjes en het prachtige weer maakt dat we open kunnen rijden waar de Corsa natuurlijk voor bedoeld is. Bij rotondes wordt er driftig van plek in de rij gewisseld zodat je steeds andere Corvairs voor en achter je ziet rijden, een prachtig gezicht. Bij aankomst vullen onze Corvairs een flink deel van het parkeerterrein bij het Technik Museum en zo zijn onze auto's zelf ook een bezienswaardigheid. In Speyer zijn er diverse dingen te doen maar we besluiten als groep het museum te gaan bekijken. Dit museum is het zustermuseum van dat in Sinsheim en heeft naast een grote collectie auto's ook veel vliegtuigen staan. Zo is er een Antonov 22 (een immens

vrachtvliegtuig) en een Boeing 747 waar je in kan, en is er een



grote collectie straaljagers en helikopters. Een aparte hal is ingericht voor de ruimtevaart en hier staat een

originele Buran, zeg maar de Russische Spaceshuttle, waar je toch wel bewondering krijgt voor de mensen die daar in durven te stappen. Treinen, duikboten en een groot aantal rareiteiten maken het museum compleet en het is dan ook zomaar drie uur, tijd om weer te vertrekken. De terugweg gaat over de Autobahn en we zijn snel weer terug in Sinsheim. We hebben nog wat tijd voor onszelf voordat we gezamenlijk gaan eten in het restaurant bij het museum. Het eten is goed maar zo rond half tien wil de bediening echt wel naar huis dus we vertrekken naar het hotel om daar in de bar nog even na te zitten. Omdat de vermoeidheid ons parten begint te spelen besluiten Thijs en ik na een uurtje dat het welletjes is geweest en zoeken we ons bed op.

De volgende ochtend is opnieuw een vrije ochtend en veel deelnemers bezoeken het museum in Sinsheim. Omdat ik het museum al een keer of 3 heb gezien en Thijs zijn portie auto's en vliegtuigen wel gehad heeft, besluiten we ons op het buitenterrein te vermaken. Het Harley Davidson-evenement is er voor de tweede dag en dit is een mooie gelegenheid om hier nog wat van te zien. Één van de attracties is een immense motorfiets waarbij we ons afvragen of je er überhaupt wel op kunt rijden. Even ter vergelijking, een Boss Hoss motorfiets met een V8 erin die we de dag ervoor bij het museum hebben gezien valt erbij in het niet. We willen nog graag de show waarbij oude Indian motoren op de steile wand rijden zien, maar helaas wordt de show van elf uur afgelast dus dat lukt niet. We doen nog wat inkopen in



de museumshop en om twaalf uur verzamelen alle deelnemers zich voor vertrek naar huis. Ook de Nederlandse groep gaat gezamenlijk op huis aan. We zijn nog maar amper op weg als we al dik in de file staan, wegwerkzaamheden. Dan is een automaat toch prettiger dan een handgeschakelde bak! En van file één gaat het bijna naadloos over in file twee. Als we die achter de rug hebben besluiten we wat meer tempo te maken omdat we toch nog een heel eind moeten rijden. We zwaaien de anderen gedag en

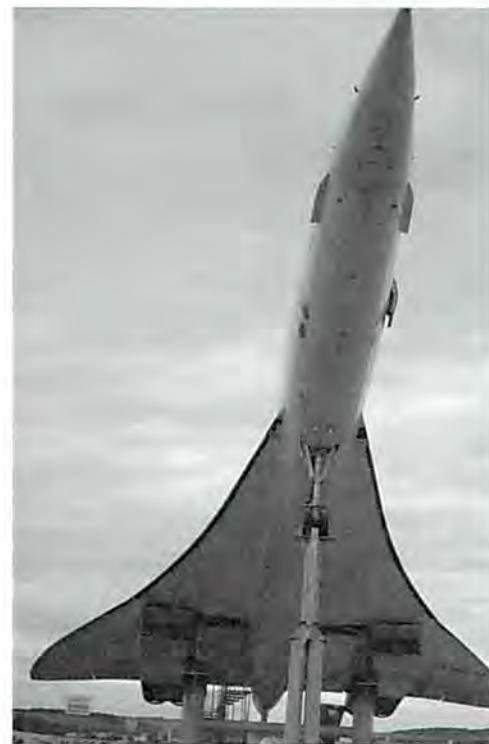
systeem wat waarschuwt als de temperatuur te hoog wordt. Gelukkig heb ik de zoemer eerder gehoord en weet wat het is, want je schrikt je anders wezenloos. Omdat het lampje van de dynamo niet brandt en de temperatuurmeter ook geen erg hoge waarden aanwijst, ben ik er zeker van dat er eigenlijk niet veel aan de hand is. Toch het tempo maar wat laten zakken en bij de volgende afrit er even af voor een check. De motor voelt inderdaad niet extreem warm en de v-snaar zit er nog keurig op. Waarschijnlijk

nadat we een beetje olie hebben bijgevuld, besluiten we gewoon verder te gaan en we hebben verder inderdaad geen problemen gehad. We hebben onze Corsa al tien jaar en we hebben het benzineverbruik nog nooit gemeten dus dit was een mooie gelegenheid. Over 1332 kilometer was het gemiddelde verbruik 12,2 liter per 100 km oftewel 1 op 8,2. Niet echt zuinig maar het viel me eigenlijk mee voor een dergelijke tocht in een auto van 44 jaar oud. Het was een leuk weekend en we hebben ons prima vermaakt!



gaan onze eigen gang. Onderweg halen we bij Bonn nog een Duits groepje klassiekers in. Het zijn een Jaguar E-type, een MKII en een Austin Healey in die met 100 km/h op de rechterbaan rijden. Hoezo echte sportwagens? Onze Amerikaanse gele gevaar heeft er 130 km/h op de TomTom voor als we voorbij snellen, en nee we zijn niet vergeten te toeteren. De terugtocht lijkt, net als de tocht heen, probleemloos te verlopen maar we worden wat overmoedig. Omdat de auto zo lekker loopt besluit ik op het laatste stukje Autobahn van Oberhausen naar Arhem de turbo nog even flink zijn werk te laten doen. We maken wat spurtjes van 100 km/h opwaarts richting 140, 145 en dat gaat prima. Als we opnieuw een spurtje maken gaan we een helling op en dan is de turbo duidelijk op zijn best. De TomTom wijst 152 km/h aan als we van het gas moeten wegens een moderne Jaguar XF die wil invoegen. Op hetzelfde moment gaat het lampje van oververhitting aan en gaat de ingebouwde zoemer af. Corsa's hebben namelijk een apart

schakelt het systeem te snel in. Omdat de zoemer vrij snel weer uitschakelt besluiten we verder te gaan maar nog maar even weer op de snelweg gaat hij weer aan. We besluiten bij het Shell-tankstation net over de grens opnieuw te stoppen, mocht er echt wat mis zijn dan kan de ANWB het daar mooi helpen oplossen. Het is ook tijd voor een broodje en



Guus & Thijs de Haan



"Corvairli"

In het vorige blad maakt ik melding van de vondst van een Corvair trapauto. Van Jaak en meer bepaald Linda Eijkelenberg ontving ik een mailtje met daarin een link naar een Monza GT Junior die in Texas te koop zou staan voor \$2000. Heel attent! De advertentie dateerde weliswaar al van april dit jaar, maar ik was toch niet van plan deze te kopen. De verkoper heeft er niet al te veel tekst bij staan. Alleen dat het wagentje volledig gerestaureerd is. Dan vraag ik me af wat valt er te restaureren aan zo'n ding. Hij is uitgevoerd met een benzinemotortje en dat is, behalve dat hij is overgespoten, ogenschijnlijk niet uit elkaar geweest. Wel is er een andere stoelbekleding in gekomen. Hij zou van 1970 dateren, dat zal wel ergens op gebaseerd zijn, maar de SS en GT prototypes, ontworpen door Larry Shinoda en Tony Lapine, dateren al van 1962. Tot mijn grote verbazing lees ik verder dat de wagentjes ook werden gebruikt voor een "rit in de toekomst-attractie" in Disney World. Overigens, de achterkant van de GT werd later gebruikt in het ontwerp van de tweede generatie Corvair (Late Model). En die lag al in 1962 'op de plank'.

Tijdens het treffen in Sinsheim sprak ik de Zwitser René Gerber aan met betrekking tot de trapauto die ik in Zwitserland kocht, notabene via hun clubsite. Ik wist inmiddels dat René een zelfde trapauto had weten te vinden en die gerestaureerd heeft. Dat gebeurde in of omstreeks 1995. Het eerste wat René me vroeg: of de voorruit er ook bij was? Maar deze waren er sedert hun eerste jaar al verwijderd gezien de info die ik van Dave Newell kreeg. Vermoedelijk omdat het obstakels waren met instappen. Van hem hoorde ik ook daar er een filmpje moest bestaan over de fabricage van deze autootjes. Nu had ik dat eerder

ook al vernomen van Dave Newell die, na zijn verhuizing ruim de tijd vroeg om die DVD op te zoeken. René Gerber verwees me naar Armin Wyss die ook in Sinsheim aanwezig was. Van Armin kreeg ik te horen dat dat filmpje inderdaad bestond en dat hij dat op een DVD had staan. Hij zou het opzoeken en er een kopietje van laten maken. Daar wacht ik maar even op.

Enige weken na het Sinsheim treffen ontving ik een brief van Armin met een herhaling van deze belofte, wat interessante informatie en een paar foto's van de "Corvairli" zoals hij ze zo lieflijk noemt. Die wil ik jullie niet onthouden. Hij wist te vertellen dat de wagentjes waren gemaakt bij de firma Weilemann in Kepten-Wetzikon. De fabriek, "Kemp" genoemd stond lokaal bekend voor vervaardiging van kinder-driewielersfietsjes en rolschaatsen. De twee kinderen op de foto zijn van Weilemann en de foto is gemaakt



1964. De fabriek bestaat sedert 20 jaar niet meer en onderzoek in het telefoonregister leert dat er geen Weilemann meer woont in deze gemeente. Wel in Zürich dat dichtbij gelegen is. Ik wil daar nog wel eens een contact proberen te leggen. In mijn plaatselijk onderzoek naar nog meer informatie over deze trapauto's kreeg ik van Urs Tanner te horen dat hij er als kind nog in gezeten had; Wat is de wereld toch klein als je iets specifiek zoekt. Nu is het zoeken naar nog een exemplaar voor Dave Newell.



juist voor de oplevering van de autootjes voor de wereldtentoonstelling van Lausanne in het voorjaar van

Hij wil er dolgraag een hebben in zijn uitgebreide collectie met Corvair memorabilia. *Leon Janssen*



Het einde komt in zicht.

Dit verslag maakt deel uit van een 1960 Corvair restauratieproject, lopend vanaf november 2005.

Door een vraag over een onderdeel aan de voorzitter en het vermoeden dat vóór het eind van het jaar nog een uitgave van het clubblad zal worden gepresenteerd, kan ik op de valreep iets schrijven over de actuele stand van zaken van mijn restauratieproject. Er is nieuws! Nieuws dat de auto in het voorjaar van 2010 afgeleverd gaat worden. Nieuws is ook, zoals het zich nu laat aanzien, dat de auto eind december klaar zal zijn. Ik schrijf nu begin december. De bedoeling is dat hij gedurende de winter en het voorjaar in de showroom van het bedrijf komt te staan. Tijdnood dwingt me om kort en bondig, iets te melden over wat de afgelopen weken zoal is gebeurd. Heel lang heb ik tegen een kale body aangekeken. Nu zijn portieren, alle chroomstrips, rubbers, hang- en sluitwerk, ruiten, kickpanel delen en heel recent de motorkap, aangebracht. Van één chroomstrip, die van een voorscherm, was de ronding bij de koplampen onjuist zodat van een goede pasvorm geen sprake was. Het bleek een secuur werkje te zijn om dit kloppend te krijgen. Roestvrij staal met een radius in de lengte en



Veel werk, met verbluffend resultaat. Letterafstand niet gelijk, zoals toen gebruikelijk zonder computer.

overdwars, laat zich niet zomaar aanpassen. Met de nodige voorzichtigheid en vakmanschap is dit toch 100% opgelost. Ook de stickers van de accu en het dashboardkastje zijn aangebracht. Dat vind ik bijzonder, want deze stickers heb ik zelf op de computer minutieus nagemaakt aan de hand van het versleten origineel en een plaatje uit een boek. Het heeft mij veel uren gekost en René heeft ze op goed papier afgedrukt. Resultaat: Heel erg mooi! Toen ik de accu 1,5 jaar geleden kocht, tipte mijn zoon mij later op het bestaan van een echte namaak Delco accu met reliëf belettering. Helaas, ik ga die nu niet meer kopen. Misschien iets voor de toekomst. Accu's hebben tenslotte niet het eeuwige leven.

Er is een onderdeel dat voor een verrassing zorgt. Dat is de zogenaamde windlace. Het is een u-vormig buigbare strip die een overgangsafdichting vormt tussen de buitenzijde en de binnenkant van de



De nagemaakte Delco opdruk.

auto in de portieropeningen. Alleen voor het bouwjaar 1960 moet deze strip een stoffen structuur hebben. De 'hele wereld' heb ik afgezocht om uiteindelijk als mooi alternatief de blauwe van Clark's te nemen. Ja ik weet het, het is niet origineel, maar de stoffen exemplaren hadden de juiste structuur niet, dus ook niet origineel. Vooral de laatste tijd zijn veel gezichtsbepalende componenten gemonteerd. Ik dacht bij het bezoek een fonkelende auto aan te treffen. Dat was niet zo, want René heeft, waar nodig, dunne tectyl aangebracht en dat goedje verspreidt zich overal. En in combinatie met door de tijd neergedwarreld stof en vingerafdrukken van handelingen, levert dit een plaatje op waar een schoonmaker nog wel even tijd voor nodig heeft.



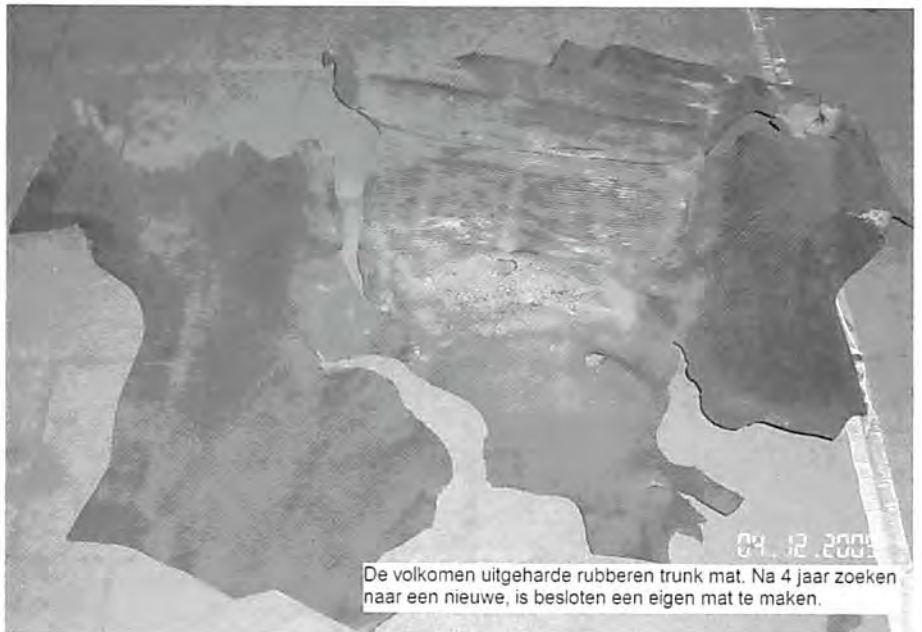
Blijkbaar leverde het ruitje het nodige werk op, gelet op de vingervlekken.



Zichtbare tectylsporen, stof en doffe stukken

04.12.2009

Afspraak is dat ik tussen Kerst en Oud en Nieuw de auto ga schoonmaken. Ben benieuwd hoe het er dan uit zal zien.
En, het is waar, de auto is aan de voorzijde inmiddels ongeveer 2 cm



De volkomen uitgeharde rubberen trunk mat. Na 4 jaar zoeken naar een nieuwe, is besloten een eigen mat te maken.



gezakt. Het is ook waar, dat de voorvering geleidelijk wat zachter is geworden. Hans vertelde mij ¼ jaar geleden over dit fenomeen. Ik kon dat toen niet geloven. Toen was de voorzijde niet naar beneden te drukken. Door toegenomen gewicht en het constant onder spanning staan van de veren gedurende een langere tijd, lijken de veren langzaam hun originele stand weer in te nemen. Hans krijgt dus gelijk. Ik ga ervan uit dat door wat testritten en het nog eens

afstellen, de auto uiteindelijk zijn originele, horizontale positie zal innemen.
Johan Doornbos.

Van Johan Doornbos krijgen we regelmatig kopij voor ons blad. Als je zelf niet in staat bent een stukje te schrijven, geef dan eens aan wat je leuk en/of interessant zou vinden voor ons clubblad. Een bescheiden mailtje aan devoorzitter@corvair.nl is dan voldoende.



Nieuwjaarstreffen

Het is alweer voor de twaalfde keer dat we de winterstop onderbreken met een nieuwjaarstreffen. Niet dat we dan met onze Corvairs op stap gaan, want die staan nu droog op stal. Maar in de loop van de tijd hebben we geleerd dat er wel degelijk behoefte is aan een praatje, het uitwisselen van gegevens of het maken van afspraken tijdens die lange

winterperiode. Ook zullen er hier en daar nog wat onderdelen worden uitgewisseld of technische adviezen gegeven worden. Ook dit jaar hebben we weer gekozen voor het Van der Valk hotel in Vianen. Deze keuze is enige jaren geleden gemaakt vanwege de centrale ligging in ons land. Ook de huisvesting en de bediening waren er prettig geregeld. Als je van ver komt kun je er vooraf goed een hapje eten.

En het kostenplaatje van deze avond is ons nog nooit tegengevallen. Daarom willen wij jullie uitnodigen om (weer) in grote getale aanwezig te zijn zodat we ook weer ons programma voor volgend seizoen kunnen bespreken. De avond begint om circa 19.00 uur.

Hotel Vianen

Prins Bernhardstraat 75 Vianen A2 afrit Vianen



Vrijdag 15 januari

Nieuwjaarsbijeenkomst

Aanvang 19.00 u. Op het programma o.a. activiteiten 2009, financieel overzicht, website, drankjes – hapjes enz.

Webmaster 'voice'

Ter elfder ure kregen we van de webmaster een bericht dat grotendeels aan de oproep van Arend Huisman (pag.2) kan gaan voldoen. We willen er nog niet teveel op vooruit lopen omdat het geheel nog in een ontwikkelingsfase is. Maar we zullen er in onze volgende editie uitgebreid op terugkomen.

It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts

CLARK'S 35th yr.!

- Over 15.000 different new parts
- Over 3.000 used parts
- Over 650 pages of parts
- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

steel floor panels	engine	emblems	trim
steel patch panels	VW bus transplant	interior	carpets
mid engine V-8	dune buggy	shop manuals	A/C parts
suspension	assembly manuals	weatherstrips	wiring

Parts! • Get your 2007-12 catalog • Service!
 (CLARK'S 3 catalog set) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more.
 Includes: main catalog (over 400-pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

CLARK'S CORVAIR PARTS®


400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
 www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com

WOLF ENTERPRISES

Carburetors, Collectibles, Parts, and Literature for the **CORVAIR**
 Carburetor Repair & Restoration for all Makes

When Craftsmanship and Customer Service are Still Alive

Home of the Customizer



32605 Rhode Island Ave • P.O. Box 250 • San Antonio, FL 33576
 (352) 588-0645 or 588-0967 (also fax)
 E-mail: CYoungWolf@earthlink.net
 Write, call, or send an email to request our FREE Catalog!



Wij wensen we alle leden van de Corvair Club Nederland en hun familie alvast fijne feestdagen toe en zien elkaar graag weer in 2010

Corvair Astro

Met 'Overhead camshaft' ofwel bovenliggende nokkenas. Deze motor was op experimentele basis gebouwd voor de al even experimentele Corvair Astro I waar rond 1965 als laatste prototype Corvair aan gewerkt werd. De inhoud was 176 cubic inches ofwel 2884 c.c.

Anders dan de produktiemotoren werd de koeling verzorgd door drie aparte centrifugaal blowers die allen op één as gemonteerd waren. De motor leverde 240pk bij het hoge toerental van 7200 tpm. Elke zijde van het blok werd gevoed door een set Weber-achtige carburateurs. De huizen waren door GM speciaal vervaardigd met Weber onderdelen erin. De koppen waren van een speciale legering aluminium met hemisferische verbrandingskamers. De bovenliggende nokkenassen werden aangedreven met (toen) speciaal vervaardigde tandriemen. Deze unieke motor is van de aard-bodem verdwenen en ondanks verwoede pogingen, weet niemand wat er ooit mee gebeurd is. De motor was bedoeld voor de Astro I, het laatste prototypes van de Corvair. Dit model dat niet meteen geschikt was om de weg op te gaan, werd ontworpen door de legendarische Larry Shinoda in combinatie met GM's ontwikkelings afdeling. Larry Shinoda heeft zich onsterfelijk gemaakt met zijn ontwerpen van de Corvair 2. GT en SS samen met Bill Mitchell en de Corvettes in samenwerking met Zora Arkus-Duntov. Vooral de Sting Ray en de Mako Shark waren zijn opvallendste creaties. Later, in 1968 ging hij onder Knudsen nog naar Ford waar hij de hand had in de Boss 302. Larry Shinoda stierf in 1997 op 67 jarige leeftijd.

De Astro I bestaat nog steeds, echter zonder motor. Hij staat in GM's museumopslag dat tijdens de conventie in Detroit te bezichtigen was. De auto is van kunststof en heeft diverse moderne technische snuffjes aan boord. De vloer is volledig gesloten en heeft aan de zijden grote kokerbalken die meteen als dorpels dienen. In de kokerbalk aan de passagierszijde zit een rubberen tank om het gewicht van de berijder te compenseren. Zowel een beugel achter de stoelen als het kader van de voorruit zijn van gesmeed aluminium om als roll bar te dienen. Rondom zorgen schijfremmen voor de gewenste vertraging. De ophanging is van het type als we op moderne formule wagens kennen. De velgen bestaan uit twee delen die zo gemonteerd kunnen worden dat men er naar wens bredere of smallere banden op kan leggen. Voor zijn aerodynamische vorm is de auto bijzonder laag zodat instappen alleen maar mogelijk is door het achterste deel van de



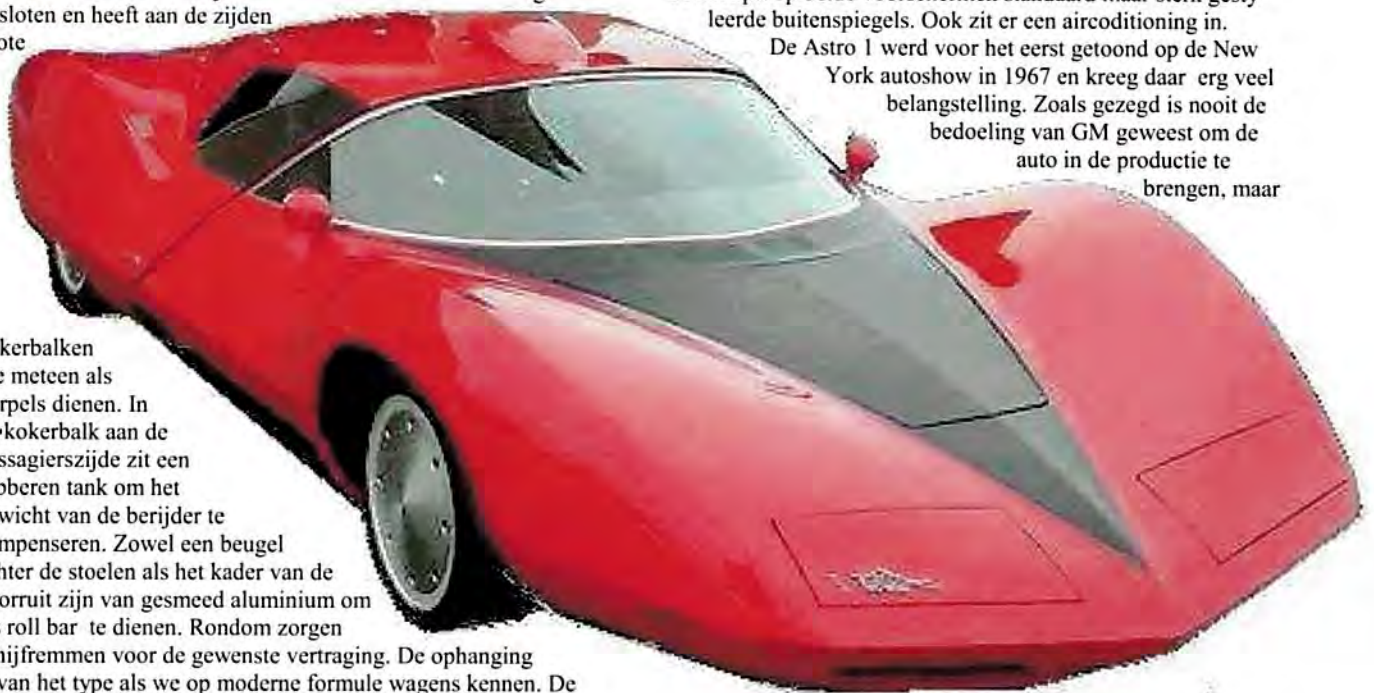
carrosserie van voor naar achter op te tillen. De stoelen gaan dan deels mee de lucht in en men kan erin gaan liggen. Dat optillen gebeurt elektrisch met een wormwiel op een draadstang.



Interessant detail is de binnenspiegel. Deze zit in een kleine bobbel in het dak en bestaat uit drie verschillende segmenten om overzicht naar achter te verkrijgen. Daarnaast zitten er dicht bij de cockpit op beide voorschermen standaard maar sterk gestyleerde buitenspiegels. Ook zit er een airconditioning in.

De Astro I werd voor het eerst getoond op de New York autoshow in 1967 en kreeg daar erg veel belangstelling. Zoals gezegd is nooit de bedoeling van GM geweest om de auto in de productie te brengen, maar

kokerbalken die meteen als dorpels dienen. In de kokerbalk aan de passagierszijde zit een rubberen tank om het gewicht van de berijder te compenseren. Zowel een beugel achter de stoelen als het kader van de voorruit zijn van gesmeed aluminium om als roll bar te dienen. Rondom zorgen schijfremmen voor de gewenste vertraging. De ophanging is van het type als we op moderne formule wagens kennen. De velgen bestaan uit twee delen die zo gemonteerd kunnen worden dat men er naar wens bredere of smallere banden op kan leggen. Voor zijn aerodynamische vorm is de auto bijzonder laag zodat instappen alleen maar mogelijk is door het achterste deel van de



moderne innovaties te testen en aandacht te trekken op de diverse exclusieve autoshow's. Zo ook op Amalia Island vorig jaar. (foto)

