

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 13e jaargang nr. 6 – dec. 2010



Hotel Vianen

Prins Bernhardstraat 75 Vianen A2 afrit Vianen

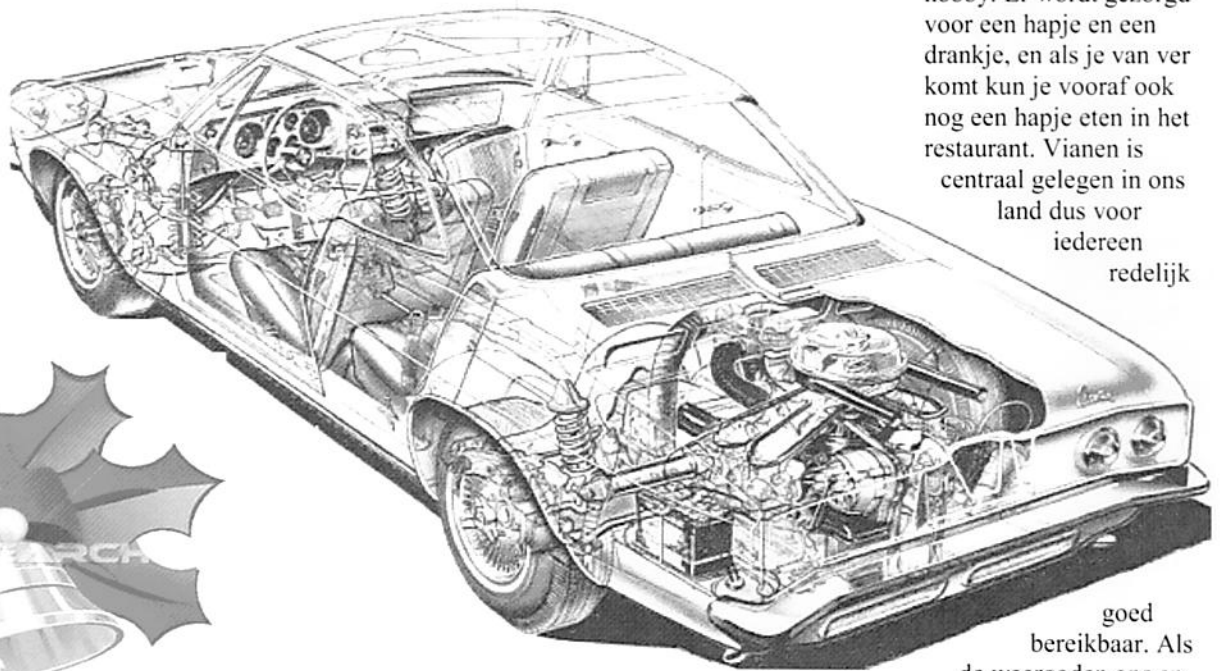
Vrijdag 14 januari

Nieuwjaarsbijeenkomst

Aanvang 19.00 u. In de pianobar. Op het programma o.a. activiteiten 2011, nieuwe clubkleding, financieel overzicht, website, drankjes – hapjes enz.



We worden weer allemaal verwacht in de pianobar van hotel Vianen op de nieuwjaarsbijeenkomst. Hier kunnen we als nieuwelingen met elkaar kennis maken en praten over onze gezamenlijke hobby. Er wordt gezorgd voor een hapje en een drankje, en als je van ver komt kun je vooraf ook nog een hapje eten in het restaurant. Vianen is centraal gelegen in ons land dus voor iedereen redelijk

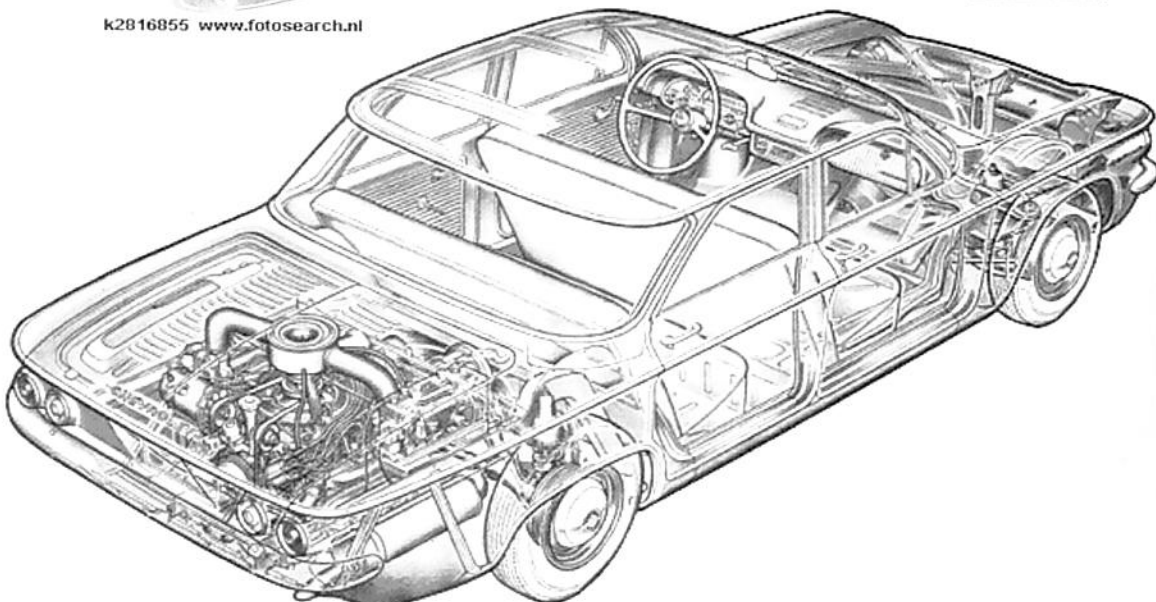


goed bereikbaar. Als

de weergoden ons en beetje goed gezind zijn hoeven we niet of nauwelijks in de file te staan al is het op vrijdag. Ook zal de nieuwe 'merchandise' worden gepresenteerd en is er volop gelegenheid om te bestellen en/of te kopen. Voorts kunnen we dan kenbaar maken aan welke evenementen we het komend seizoen willen deelnemen. Je aanwezigheid wordt op prijs gesteld



k2816855 www.fotosearch.nl



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Editie Nr 17, dec. 2010

Van de redactie

Dit is alweer de 17^e editie van ons clubblad in de nieuwe stijl. De afgelopen 13 jaar hebben we al heel wat gepubliceerd over onze geliefde hobby. Toch is er altijd wel weer wat nieuws te melden

IJs en weder dienend hebben we er ook nu voor gezorgd dat er weer een kerstuitgave in je bus ligt. Het was een moeilijke bevalling deze keer nu de evenementen zijn afgelopen en er vanuit de club weinig activiteit is. Bovendien is de tijdsspanne tussen deze en de vorige uitgave kleiner. Voor deze uitgave hebben we weer eens over de grote plas gekeken en getracht een 'sappig' verhaal uit een Amerikaanse krant te halen. Eveneens heeft de Corsa Communique model gestaan voor een bijzondere 'story'.

Voor de volgende editie zullen we weer een paar leden, waarvan we denken dat ze nog actief met hun Corvair(s) in de winter bezig zijn, benaderen. Hoe dan ook, je hebt nu wat te lezen voor de kerstdagen en we maken alweer plannen voor volgend jaar. Prettige feestdagen!

Van de voorzitter

De laatste twee maanden hebben we weer een paar nieuwkomers kunnen inschrijven. Ook in België wordt er driftig aan de Corvairweg getimmerd. De Corvairs staan nu natuurlijk droog, ver weg van al dat zout dat momenteel over 's heren wegen gestrooid wordt. Die pekkel is funest voor een klassieker, ook al is bij nog zo goed met een antiroest beschermer besmeerd of bespoten. Over enkele weken hebben we weer de traditionele nieuwjaars meeting. Hier wordt weer wat nieuws gepresenteerd en maken we plannen voor het volgend seizoen. We hopen dat jij er ook bij bent. We hebben niet voor niets gekozen voor een lokatie in het centrum van ons land. Tot dan wens we jullie prettige feestdagen en nog wat passief plezier

met je Corvair. De klassieker die steeds meer gewaardeerd wordt!

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bormerweg 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 penningmeester.

Het jaar zit er weer bijna op! Wat ging het weer snel! Het aantal leden bleef dit jaar vrij constant; drie leden hebben de club verlaten en drie

nieuwe leden hebben zich ingeschreven. We hebben nu 47 leden. Een centrale club meeting lukte dit jaar niet, komend voorjaar in 2011 gaan we weer proberen de (dit jaar afgelaste) rit in Friesland te organiseren.

Dit jaar ben ik veel op zoek geweest naar fotomateriaal voor Corvair Live in het clubblad. In de jaren 1960 t/m 1969 hebben er in Nederland niet zoveel Corvair's rond gereden. Daarom kom je ze natuurlijk weinig tegen op straatbeelden uit die jaren. Om deze reden heb ik dan ook contact gezocht met Corvair kennissen in Canada en hen het verzoek gedaan te zoeken naar foto's of ansichtkaarten met straatbeelden uit die tijd waar een Corvair op staat. Hier werd zeer enthousiast op gereageerd. Hoop dat daar wat leuks uit komt.

Als het goed is en de postbodes niet staken valt rond deze dagen de nota voor het clublidmaatschap van 2011 weer op de mat, zodat iedereen weer zijn jaarlijkse contributie kan voldoen.

Ik wens jullie gezellige feestdagen en alvast een mooie start van het nieuwe jaar. Tot 16 januari op de "nieuwjaarsborrel".

Clark's Corvair Parts®

Clark's has been your supplier for quality repros for the past 37 years.

This year, we expect to reproduce even more parts for your Corvair.

See the Supplement for the following:

VARIOUS NEW FC ITEMS

1964 TRIM

TURBO PARTS

STAINLESS GAS TANK SENDERS

LATE MODEL STEERING COLUMN PARTS

650 Page 2007-2012 Catalog

USA - \$6 CANADA - \$9.95 Most Other Countries - \$12.95

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776

FAX: 413-625-8498

www.corvair.com

email: clarks@corvair.com

The Belt Line

Het Corvaire Design.

Ook wel de naam van een clubblad in de VS maar daar gaan we nu even niet op in.

Nu we door de jaren heen de diverse types van de Corvaire hebben doorgelicht en beschreven, willen we eens verder proberen uit te diepen hoe het model van de eerste generatie Corvairs tot stand is gekomen. Van de tweede generatie weten we wel dat dit uit Corvette ideeën en door Italiaanse invloeden is ontstaan. Maar het eerste Corvaire model was uniek met vooral zijn 'belt line' als trendsetter en tandenloze grille

Ondanks dat er in die tijd, en vooral de late vijftiger jaren vele ontwerpen van show en testwagens zijn verschenen, je kunt ook zeggen model studies, was het model van de Corvaire toch geheel nieuw. Of misschien toch niet?

Om daar achter te komen hebben we eerst geprobeerd om beschrijvingen hierover op te zoeken. Een geheel nieuwe ontwerpstudio onder leiding van Ned Nickles had de volledige vrijheid om een ontwerp te maken. Feit is wel dat het nieuwe model als trendsetter gezien moest worden, en later, vooral in Europa, driftig gekopieerd werd. Dat laatste zal gebeurd zijn omdat de Corvaire volledig



in het compact segment waarin de wagen officieel geklassificeerd werd paste. De grote Amerikaanse wagens begonnen niet aan een model met de "Belt Line". Zelfs het overhangend dak werd alleen door GM op de diverse modellen toegepast.



Het was Alfred P. Sloan van General Motors die al eind 20er begin 30er jaren begon om voor elk modeljaar iets nieuws te presenteren. De tijden van de T-Ford met zijn kleurengamma enkel in zwart waren voorbij. Sloan begon eerst met het telkens veranderen van de bekleding. Niet veel later kwamen daar kleine details bij zoals sierlijsten en grilles. Maar eind 30er jaren werd er elk jaar een nieuw model gepresenteerd. Natuurlijk kostte dat bakken met geld, maar de autoindustrie was nu eenmaal 'booming' en alleen de verkoopcijfers golden als positie ten opzichte van de concurrenten. Ook waren de modellenreeksen oneindig. Dat er aan het onderstel niets of nauwelijks iets veranderde maakte niet uit en is te begrijpen, want men kon er

natuurlijk niet elk jaar een compleet nieuwe auto

neerzetten. Was er een model dat erg slaagde in de verkoopcijfers dan wijzigden de modellen minimaal. Zo bijvoorbeeld de Chevrolet 1949 die tot '51 dienst deed, maar daarna in een geredesignde stijl op het zelfde model leek. De '55 tot '57 idem. Maar de 1958 Chevrolet, die schrijver dezes juist zo mooi vindt, hield het maar een jaar vol en werd in 1959

vervangen door een model uit het straaltijdperk.

Dat juist de Corvaire toen met een sterk afwijkend model kwam, kan verschillende redenen hebben gehad.

1. Het model moest voor langer dan twee a drie jaar mee en men wist niet wat de trend zou gaan worden voor de komende jaren.

2. Het was een nieuwe auto en dus moest ook het model door zoveel mogelijk potentiële kopers 'nieuw' gevonden worden.

3. Het moest een eenvoudig model zijn waarin een compacte wagen past.

4. Het concept liet een hogere 'belt line' toe omdat de carrosserie laag zou worden door de zelfdragende body en afwezigheid van cardantunnel.

Hoe kwam men dan aan die zogenaamde 'Belt Line' ook wel 'Bone Line' genoemd? Dat zal altijd wel een geheim blijven, maar als we eens wat boeken opendoen met studies van eerdere modellen, krijgen we toch al wat te zien.

Reeds in modelstudies gemaakt begin jaren '40 zien we dat de bumpers enigszins omhoog getrokken worden en die lijn langs de zijanten deels wordt voortgezet. Een ware kunst van flanklijnen werd vooral bij Chrysler naar voren gebracht. Dit onder de bezielende leiding van Virgil Exner.

Hij presenteerde de Chrysler Thunderbolt in 1941 met een volledige, weliswaar lage 'belt line' rondom de auto. In 1953 kwam hij met de Dodge Fire Arrow die een duidelijke dikke lijst halverwege de zijflanken had. Persoonlijk denk ik dat toen al de trend was gezet.

Ofschoon vele ontwerpers er zich nog niet aan durfden te wagen lag vanaf toen het moment van de eerste durver



gereed. Heel voorzichtig werden de sierlijsten (niet voor niets "sier-") toegepast, maar nog lang niet in een van voor tot achter doorlopende horizontale lijn. Óf ze bogen af, vaak naar ander 'nikkelwerk' óf ze zaten op verschillende hoogten. Met de Corvair studies die aanvankelijk "La Salle" naar een kleine Cadillac heette en daarna tot het "Holden 25" project werd omgedoopt kwamen de eerste tekeningen op de plank in 1957. De in dat jaar tevoorschijn gekomen Holden testauto's leken in het geheel niet op hetgeen het later zou worden, begrijpelijk. Maar in de ontwerpstudio's stond een glasvezel model dat wél al de contouren van de nieuwe Corvair grotendeels vertoonde. Dus kunnen we zeggen de trend was al in dat jaar gezet, lang voordat men wist wat de echte trend zou gaan worden. Een detail waaruit het concept van de Corvair is ontstaan komt van een studie van de Chevrolet Biscayne uit 1955, Vooral van de achterkant zijn bepaalde lijnen geleend. Overigens is deze Biscayne deels nog teruggevonden in een afgesloten ruimte van de vroegere GM ontwikkelingsafdeling. Het metaal was lang geleden verschroet maar de polyester body was nog grotendeels intact. Intern was dez studie benaamd als XP37. Door de vinder is hij geheel gerestaureerd naar zijn vroegere eigenschappen Dit geeft aan dat het ontwerp van de Corvair uniek en gedurfd is. En ook beproefd. Dat het later anders zou uitpakken lag dus zeker niet aan het



ontwerp maar, duidelijk in diverse artikelen beschreven, aan de toegepaste techniek. Of beter nog aan de onervaren- en onwetendheid van het beoogde Amerikaanse publiek.

Ook het formaat van het '55 Biscayne concept kwam redelijk overeen met de Corvair.

Hoe gaat het nu?

Artikelen "Geduld en kalme" en "Het is zover: De overdracht" zijn de laatste reportages geweest over de 4 ½ jarige totaalrestauratie van mijn Corvair.

Na de overdracht heeft de auto bij mij in de garage enkele weken gestaan met het doel bij mooi weer een stukje te gaan rijden. Daarnaast ook om:

- mogelijke herstelwerkzaamheden op te sporen,
- de auto beter te leren kennen,
- rustig in mijn eigen tijd details na te lopen en
- stof, vuil en kleine tectylsporen te verwijderen.

Al snel blijkt dat lekkage zich tóch nog voor doet. Lekkage van transmissieolie en wel zoveel dat je niet kunt spreken van enkele druppels. Hoewel ATF olie heel dun is, lijkt de gelekte hoeveelheid aanzienlijk, maar van 'n flinke lekkage is geen sprake. Feit is dat oude auto's over het algemeen gevoeliger zijn voor lekkages, gelet op de techniek, materialen en inzichten van toen. Ondanks dit gegeven wil ik toch achterhalen wat in mijn geval de oorzaak is.

Ik heb de lekkage gemeld bij de heren Lensink en Kolstee. Omdat ik



er weinig voor voel om wéér de gehele aandrijflijn te laten demonteren en monteren tegen uurloon, heb ik een mogelijke (tijdelijke) oplossing voorgesteld. Een lekbakje aanbrengen en deze periodiek legen. Dát sloegen zij resoluut af. Zij stelden voor om de aandrijflijn onder garantie uit elkaar te halen en weer te monteren. Dat is voor mij de prikkel om naar een oplossing te gaan zoeken via een clublid en via een forum. Het clublid acht de Clark's keerring van twijfelachtige kwaliteit en stelt voor een SKF product te monteren. De reacties van het forum zijn anders. Hieronder de belangrijkste:

Re: Leakage transmission oil from bell housing

The torque converter bushing could be worn. If it has not been replaced it could cause it flop around leak if it is loose. Also check the surface the seal rides on. Even small nicks or scratches cause substantial loss there.

Re: Leakage transmission oil from bell housing

The Corvair shop manual stipulates that the shaft seal OD should be coated with a non-hardening gasket compound prior to installation. Have you done this?

"The torque converter bushing"?

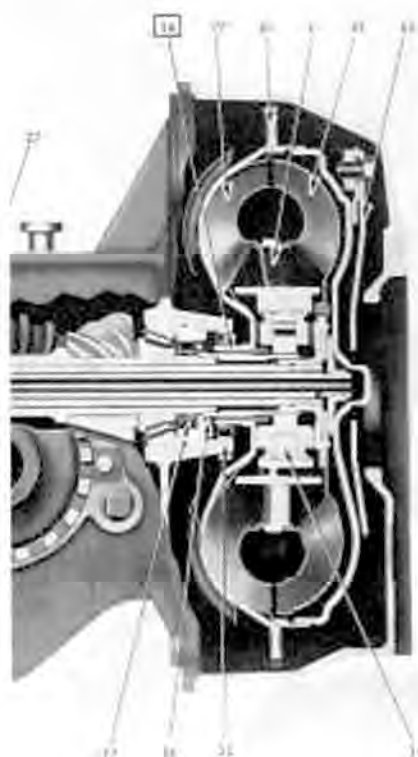
Waar zit deze? Is deze wel vervangen?

Ik loop de lijsten van de aankopen na of ik die wel ooit besteld heb. Ook de Clark's catalogus bestudeer ik op zoek naar een oplossing. En ja, dan komt het bewijs!

Op de 'exploded view' van 60-69 powerglide onder post # 39 staat 'torque converter hub bushing often wears'. Deze heb ik niet besteld, omdat mij gezegd is dat een goed werkende hydrauliek niet uit elkaar gehaald moet worden. Het enige wat ik gedaan heb, is het bestellen van wat pakkingen, o-ringetjes en een wormwieltje.

De doorsnedetekening op basis van bovenstaande optie heb ik nog eens op me laten inwerken. En, ja het bovenstaande lijkt me heel geloofwaardig.

Met dit gegeven ben ik naar Aalten getogen en heb dit aan de orde gesteld. Besloten is om de auto voor



- ANTOON THINE SANDWISHT 8-7
28. Lagerbus van omvormernaaf
 29. Omvormerpomp/Torque converter hub
 30. Starter-tandkrans
 31. Stator
 32. Turbine
 33. Buigzame aandrijfplaat
 34. Loopring van stator-vrijwiel
 35. Oliekeerring van omvormernaaf
 36. Statoras
 37. Achterste oliekeerring van pignonas



Aslicator of a speed sleeve



Resultaat na een rit van 60 km gevolgd door een week stilstand

vastgesteld onderhoud, het afhandelen van restpunten en het oplossen van de lekkage zo snel mogelijk naar het bedrijf te rijden. Dit met het oog op de naderende winter en hun de gelegenheid te geven de werkzaamheden in te plannen.

Een aantal weken later tijdens een routinebezoek, kondigt men aan de nieuwe werkweek de lekkage aan te pakken. Een week later lees ik in een mail dat de reparatie goed lijkt te zijn

uitgevoerd. We hebben een dag later het bedrijf bezocht, blij met zo'n positieve melding. Inderdaad is er een heel geringe speling op de koppelvormereenheid, maar met de nieuwe torque converter hub bushing heeft deze wel minder speling. Je praat dan over honderdsten van een millimeter. De gemonteerde Clark's seal is aan een nauwkeurige inspectie onderworpen, maar er is geen enkele aanwijzing op slijtage van het contactvlak. Ook het

loopvlak van het seal is niets te bespeuren. Er is besloten op de statoras tóch een zgn. speedi-sleeve te monteren. Dit om de aanlegdruk van het seal fractioneel te verhogen. Nadat het geheel is samengebouwd volgt een proefrit van ongeveer 6 mijl. Vervolgens is de auto een uur aan de monitor gezet, draaiend met diverse toerentallen. En het resultaat is, buiten een mooi draaiende motor, nog steeds een lekvrije bell housing. De conclusie is dat de ingreep succesvol is verlopen. Men is er vrijwel zeker van dat hiermee het probleem is opgelost.

Nu is het inmiddels eind november. Koning Winter heeft zich gemeld met sneeuw en vorst. Ik hoopte de auto nog voor de pekelperiode terug in mijn garage te hebben, maar dat lukt niet meer. Het ziet er naar uit dat het voor de Corvaire een overwintering wordt in Aalten.

Van de restpunten wil ik dit nog even kwijt. De portieren dichtten niet op de rubbers. Deze Clark's rubbers zijn te strak om de deuren gespannen.

Aanvankelijk stelde René voor om een extra set te bestellen, maar nu heb ik vernomen dat er een andere oplossing is. Mogelijk kom ik in een volgend schrijven hier op terug.

JD







Een Early op de Elandsgracht, Amsterdam, foto Arsath Ro'is, 1965
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman

Ondergewaardeerd 'at any speed'!

Zo luid de kop van een artikel over Dave Newell en zijn club in de San Francisco Weekly, geschreven door Tara Shioya in augustus 1997.

Zeventig Bay Area Corvaair Enthousiasts en duizenden andere over de hele wereld laat het koud wat Ralph Nader indertijd zei over de auto. Zij houden gewoon van hun Corvaair!

Het eerst wat een bezoeker van Dave's appartement in El Sobrante bij San Fransisco ziet is een rood/witte voorbank van een 1964 Corvaair truck. Maar dit is geen gewone bank zegt Dave Newell eerlijk, het is een pratende bank die gebruikt werd op autoshow's. Toen wat Chevrolet ontwerpers plegen te noemen 'het A-punt van iemand die rust nodig heeft, is bereikt' begint de bank een bandje af te draaien. Het bandje zegt hoe goed en comfortable de Chevy banken zijn.

De bank past perfect bij de stijl van Newell's appartement, een decor dat het best omschreven kan worden al 'geheel Corvaair', Corvaair momenten bedekken de wanden, er staan neon uithangverlichting van dealers, allerlei trofeeën en een trofee van de beste televisiereclame over Corvaair gewonnen in 1962, en etalagekast tegenover de bank bevat promotie gadgets die potentiële Corvaair kopers aangereikt kregen – kroonvormige parfumllesjes van prins Matchabelli bedrukt met het Chevrolet logo, pannenlappen met het Corvaair logo en zelfs een vliegenmepper! In een andere kast staat nog meer – een kapstok in de vorm van de achterkant van een Corvaair Monza en een muzikale aansteker die de jingle speelt van "See the USA in your Chevrolet" wanneer je kap openflipt. De zelf uitgeroepen Corvaair historicus Dave Newell begon te verzamelen in 1967 toen hij 15 jaar was. Hij leeft van de verkoop van Chevrolet memorabilia getuige de dozen en mappen die aan de andere kant van zijn appartement reiken tot aan het plafond. Maar zijn echte passie is toch de Corvaair.

Onder andere heeft Newell iets dat lijkt op een dikke hommel maar in werkelijkheid een visaaslokker is in de vorm van een Corvaair Greenbrier bus. En het horloge dat ingenieur Al Kolbe droeg toen deze aan de ontwikkeling van de eerste Corvaair motor bezig was. Langs de wanden van zijn bibliotheek vullen kasten en legplanken de gehele wand met zorgvuldig gesorteerde Corvaair documenten van foto's tot blauwdruk werktekeningen van Corvaair prototypes tot trainingsmappen die Chevrolet zond naar de dealers. En er is nog meer dan memorabilia.

In de jaren '70 kwam Newell wel even langs wanneer een Corvaair langs de weg stil was blijven staan. Met hulp van een vriend die bij de autweg patrouille werkte, legde hij dan contact met de eigenaar. In de meeste gevallen kreeg hij de auto geschonken of kocht hem tegen een weggeefprijsje. Hij lacht wanneer hij zegt dat er wel altijd een bij was waarmee hij gewoon kon wegrijden. Op dit moment heeft hij nog maar één Corvaair; een 1961 Lakewood stationwagon die hij stalt in de garage van zijn ouders in Hayward. Maar over de jaren heen heeft hij wel 25 van deze meest beschimpte auto's – de mobiele slachtoffers van Ralph Nader- gehad. "Ze kwamen en gingen als verdwaalde kinderen" zegt hij met enige genegenheid.

Tijdens de laatste dage van september 1959 bereidden de Chevrolet dealers zich voor op wat genoemd werd de grootste verandering van het komend decennium op autogebied – de verschijning van de geheel nieuwe achter aangedreven Chevrolet Corvaair, de eerste van een reeks Amerikaanse kleine auto's. Showroom ramen werden schoongemaakt en beplakt met grote teksten "Binnen op vrijdag 2 oktober". Alle nieuwsbladen stonden vol met vette letter advertenties "Je gaat er een kick van krijgen; Corvaair, de nieuwe compact auto van Chevrolet".

Dat was in de tijd dat de jaarlijkse modelwijzigingen van auto's groot nieuws waren. Nieuwe auto's werden bij de dealers afgeleverd in canvas hoezen gedragen door mistiek. Dealers verheerlijkten de nieuwste modellen met zoeklichten en vlaggen, hele families bevolkten de showrooms tijdens de



Dave Newell (L) en Tony Richards bij het aansnijden van de taart ter gelegenheid van de 38^e verjaardag van de San Francisco Bay Area club in mei van dit jaar.

introducieweek, nieuwsgierig naar wat 'detroit nu weer te bieden had.

Informatie over de Corvaair- de naam werd genomen van een uit 1954 experimentele Corvette- werd over een jaar zorgvuldig gelekt naar het publiek. In publicaties werd de nieuwe auto opgezweept in de autobladen. MotorTrend ging zelfs zo ver om al wat vorm aan de auto te geven. Dus op vrijdag 2 oktober 1959 stroomden hele volksstammen de showrooms in nieuwsgierig naar de nieuwe compact auto van Chevrolet. Zij liepen voorbij aan de meer gewone auto's als de mooie BelAir en de flitsende Impala. Zelfs de Corvette, gewoonlijk een gegarandeerde aandachtstrekker werd genegeerd. En daar stond hij dan- laag, rank en relatief klein, maar de Corvaair was verrassend kaal.....Hij leek niet echt op het nieuws van het jaar. Maar de Corvaair was ook inderdaad anders, technisch gezien een juweeltje – de eerste in massaproductie gefabriceerde Amerikaanse auto met een luchtgekoelde motor achterin geplaatst.

Eigenlijk was alles aan deze auto nieuw, van de lichtgewicht aluminium motor tot aan de zelfdragende carrosserie.(de Corvaair werd in een stuk in elkaar gelast en niet als alle andere Amerikaanse auto's apart op chassis gezet) en de onafhankelijke wielophanging.

De Corvaair was lichter en kleiner dan zijn voorgangers maar toch veel ruimer dan de populaire Volkswagen en andere Europese importen. Door de motor achterin was er meer binnenruimte, er was geen versnellingsbak hobbel in de passagiersruimte voorin. De luchtgekoelde motor beloofde een zuinig verbruik zonder gedoe met antivries e.d.

Maar aanvankelijk verkocht de wagen zich niet als verwacht, de oer conventionele Ford Falcon die dezelfde herfst uit kwam versloeg de Corvaair met ruime cijfers.

In mei 1960 introduceerde Chevrolet de Monza, een opgewaardeerde versie van de basis Corvaair. Deze had sportieve kuipstoelen en enkele luxe gadgets waaronder chroomstrips op de armsteunen en een neerklapbare achterbank. De verkoopcijfers gingen omhoog. De Monza, genoemd naar het beroemde circuit in Italië, werd al gauw de best verkochte Corvaair. In de jaren daarop volgden creerde General Motors een vloot van verschillende Corvaair modellen inclusief de viergang met turbo uitgeruste Spyder en de handige Rampside pickup die een tot op de grond neerklapbaar schot had aan de rechterkant van de auto.

Maar in april 1964 introduceerde Ford de Mustang. Het publiek was razend enthousiast over wat in de autopers als gauw de 'Ponycar' werd genoemd. Hij was krachtig maar toch compact. De Mustang had stuurbevestiging, rembevestiging en een conventionele V8 motor voorin geplaatst. De Corvaair verkoopeijfers konden dit niet aan. Chevrolet hoopte nog een vuist te kunnen maken met de geheel nieuw ontworpen 1965 Corvaair – deze was langer en slanker met een verbeterd veersysteem en had een krachtiger motor. Maar de interesse voor de Corvaair begon af te brokkelen. Toen kwam in november van 1965 de publicatie van "Unsafe at any Speed" dat de Corvaair aanviel als belichaming van alle kwaad in de Amerikaanse autoindustrie. De auteur van dat boek, een jonge ambitieuze publieke advocaat genaamd Ralph Nader noemde de Corvaair "de ongeluksauto". Hij beweerde dat de 1960-'63 modellen van huis uit levensgevaarlijk waren vanwege de pendel-assen die over hun dode punt gingen tijdens controleverlies en zo de wagen deden omslaan.



Tony Richards krijgt een taart van Dave omdat ook hij jarig is.

Meer dan 100 aanklachten werden er ingediend over het gehele land verspreid, in de meeste gevallen aangespoord door Nader's boek. Maar GM werd niet verantwoordelijk gevonden in de acht gevallen waarbij het tot een rechtszaak kwam. Het bedrijf deed nog intensieve wettesten en spendeerde honderduizenden dollars om de Corvaair te verdedigen. Maar het kwaad was geschied en er zat voorlopig ging eind in.

In 1966 had GM eigenlijk de Corvaair al afgeschreven. Alles werd ingezet op de nieuwe Camaro als wapen tegen de Mustang. De laatste Corvaair rolde van de band in Ypsilanti, Michigan op 14 mei 1969. Drie jaar later kwam een studie van het Amerikaanse Ministerie van Transport waarin de Corvaair geen blaam trof. Een tweejarig onderzoek kwam aan het licht dat de Corvaair niet onveiliger was dan alle andere auto's die toen op de Amerikaanse wegen reden. Maar toen dacht al niemand meer aan de Corvaair. Behalve enkele Corvaair liefhebbers!

Onlangs, op een woensdagavond vulden een half dozijn Corvaairs de parkeerplaats achter de bibliotheek van Orinda. Het waren allemaal 1966 modellen in uitstekende conditie. Leden van de San Francisco Bay Area Corvaair club, onderdeel van de Corvaair Society van Amerika, kwamen er bijeen voor hun maandelijks bijeenkomst. In Corvaair kringen is de overkoepelende club bekend als 'Corsa', ook de naam van een Corvaair model gemaakt in 1965 en '66. Niemand weet hoeveel van de 1,8 miljoen Corvaairs, gemaakt tussen 1959 en '69, er nog bestaan, maar Corsa heeft internationaal een 6000-tal leden waarvan twee onderclubs in de buurt van San Francisco. Een afsplitsing, de Corvaair Preservation Foundation, houdt er een museum op na in Ypsilanti. Voor en achterdeksles gaan open en

een dozijn liefhebbers lopen van auto naar auto pratend over Corvaairs in het laatste licht van die dag. De meesten hebben een Corvaair meegebracht en wie niet, staart bewonderend rond naar motoren, chroom en koetswerk. De conversatie stopt plotseling. Alle attentie gaat naar de ingang van het terrein alsof er een prachtige dame in zicht is. Maar 'zij' is een ranke in nieuwe glanzend donkerblauwe lak geleverde 1966 turbo geladen Corsa cabriolet met een wit dak. Goedkeurende woorden murmelen rond. De meeste aanwezigen van vanavond zijn van middelbare of hogere leeftijd en op één na, allemaal mannen. Zij zijn een extreem technisch gezinde groep, veel zijn weekend hobbyisten en zelf uitvinders. Dit zijn 'ultra-enthousiasten'. Velen hebben meerdere Corvaairs, veel extra onderdelen en plannen om er nog meer te restaureren. Clubleden beamen dat de Corvaair hebzucht een verslaving is in zijn soort. Voormalig clubvoorzitter, Chris Rogers heeft er 12 inclusief de 1960 700 tweedeurs coupé die zijn grootmoeder nieuw kocht. Een ander clublid, Richard Hall, heeft er 10. Zijn collectie bevat een zeldzame, ofschoon van huiselijke, Lakewood stationwagon. (er werden er maar 5591 van gemaakt). En deze brengt hem nog dagelijks naar zijn werk van Fremont naar Tracey. Waarom zo veel?

Hall trekt zijn schouder op en glimlacht: "Het is net zoals aardappelchips weet je, aan één heb je niet genoeg...".

Noem de naam van Ralph Nader in deze groep en je verwacht dat er kwade gezichten, onverschillige lachjes, minachting of zelfs het woord "asshole" naar voren komen. "De Mustang vermoordde de Corvaair" zegt Dave Newell resoluut; "Nader's boek opende alleen maar een wondje!".

(Ralph Nader, die nu een centrum voor verantwoordelijke wetgeving in Washington DC leidt, had toegezegd een interview hierover niet uit de weg te gaan, maar een zegsman deelde later mee dat hij daar toch geen tijd voor had).

Newell voert voor de Corvaair al campagne sedert zijn eerste Corvaair, een '62 stationwagon, toen hij tweedejaars student was aan Hayward Mount Eden High School. "Ik verdedigde de Corvaair altijd, mensen probeerden me altijd te plagen met het noemen van 'Nader's nachtmerrie' of 'onveilig'" zegt Newell. "Ik schreef zelfs een artikel in de krant tegen Nader's aanklachten tijdens mijn tweede studiejaar, het was getiteld 'Fun or Fatal'".

Zoals alle enthousiasten probeert Newell toegewijd de Corvaair te rechtvaardigen.

"Het Corvaair gedeelte van het boek staat vol met misvattingen en insinuaties" zegt Newell krachtig, "Hij maakte van de Corvaair makkelijk een zondebok omdat die zo anders was". Zelfs voormalige eigenaren erkennen dat de eerste Corvaairs een uitdaging waren om te berijden, en iedereen is het er over eens dat de achterwielophanging wat stijver mocht zijn. Ja Corvaairijders moesten het instructieboekje nauwkeurig lezen en hun bandenspanning regelmatig controleren vanwege het gewicht van de motor achterin. En ja, de auto heeft een tendens tot overstuur, een fenomeen dat voor alle achterliggend gemotoriseerde auto's geldt. Vanwege de gewichtsverdeling in het uitzwaaien in bochten.

Maar Nader en zijn volgelingen keken extreem naar deze auto. Zij wezen bestuurdersfouten en wegkwaliteit af als mogelijke oorzaken van koprol crashes en volhardden erin dat de auto gevaarlijk was. En GM wist dat....

Maar er werden nooit proeven genomen waarin bewezen dat de wagen in basis gevaarlijk was.

Tegen de tijd dat "Unsafe at any Speed" verscheen in november 1965, had Chevrolet de door Nader zo verguisde achterwielophanging al drastisch gewijzigd. Zelfs in de 1964 Corvaair had GM al een stabisator voor en een extra dwarse bladveer achterin geplaatst. Dat maakte de wagen al veel stabiel. En in '65 had de Corvaair meer verbeteringen. De compleet herontworpen Corvaair had, naast een slankere lijn, een nieuwe achterophanging die de wielen niet meer deed kantelen bij in- en uitveren. Bij die gelegenheid moest zelfs de advocaat die de legale kruistocht tegen de Corvaair begon het gevecht

opgeven. David Harney wiens zakenpartner zijn zoon verloor in een Corvaair ongeluk, begon de kruistocht al in 1960. Er werden acht rechtszaken gevoerd. En Gm werd in alle acht niet schuldig bevonden. (In een geval werd er 70.000 dollar afkooptom uitgekeerd om negatieve publiciteit te vermijden). In 1967 moest Harney erkennen dat hij niet kon bewijzen dat de Corvaair verkeerd was ontworpen. Hij trok de nog lopende zaken terug en berustte in de uitgekeerde, naar zijn zeggen nominale, som geld. Vijf jaar later kreeg de Corvaair officieel eerherste. Het nationale Verkeers en Veiligheids ministerie kwam tot die conclusie. "De besturing en stabiliteit van de 1960-'63 Corvaair vertoont geen afwijkend gedrag dat leidt tot controleverlies met omslaan als gevolg en is op z'n minst even goed als vergelijkbare buitenlandse of eigen producten in zijn tijd". Nader heeft zijn beschuldigingen regen de Corvaair nooit ingetrokken, hij noemde die studie een pleisterwerk en de naam "Unsafe at any Speed" bleef de Corvaair als met blote billen op een hete voorbank parten spelen.



Mel Raven is evenals Zakir Nadiri een exentrieke Corvaair liefhebber vanaf het eerste uur dat hij achter een stuur kon zitten. Ook hij heeft een kleine Corvaair garage in San Francisco

Ene Zakir Nadiri heeft gewerkt aan Corvaairs en zwaait de scepter over 'Corvaairs Unlimited', een eenmans garage in Hunters Point. Hij is gespecialiseerd in reparatie van de auto wiens naam de zaak draagt. "De meeste monteurs verdiepen zich niet de de Corvaair" legt Nadiri uit. "Het is een auto waar een monteur van moet weten hoe eraan te werken, en evnetueel iets opnieuw doen wanneer het verkeerd ging". Hij verteld er graag over hoe hij een benzinepomp van een '65er Corvaair tot vijf keer toe verwisselde; elke pomp was of ging stuk. Twee keer moet hij de eigenaar gaan ophalen. Maar de vijfde pomp werkte feilloos.... Nadiri werkt 10 uren per dag, zes dagen per week in zijn garage. (hij neemt alleen vrij op zondag en speciaal mooie dagen wanneer de baarzen bijten) Hij werkt het meest aan zijn geliefde Corvaairs, die naar hij gist, ongeveer 80% van zijn bedrijfsvoering omvatten. Maar hij denkt, ofschoon dat het totaal aantal Corvaairs op de weg is teruggelopen, zijn werkzaamheden gelijk blijft. Veel van zijn klanten hebben hun Corvaairs in de jaren '60 nieuw of gebruikt gekocht. En hij wil deze auto's voor tenminste de volgende 30 jaar nog op de weg houden. Nadiri begon aan auto's te werken toen hij nog maar 9 jaar oud was toen hij zijn oom Red Cap hielp in zijn garage in Paradiseen deelgemeente van Los Angeles. Als jongeman ging hij naar New Orleans en werkte daar als monteur. Daarna ging hij bij de luchtmacht. Toen in 1964 zijn actieve dienstplicht erop bedacht hij voor zichzelf een baan te zoeken in San Francisco. Hij begon met het repareren en onderhouden van een handel in gebruikte auto's. Toen die handel terugviel, nam hij het

overschot aan reparaties over van de grote lokale GM dealers. Hij opende een paar jaar later zijn eigen garage en besloot zich te specialiseren in Corvaairs. "Het was een auto waar niemand aan wilde werken" herhaalt Nadiri, "Het was té technisch en het kostte te veel tijd". Hij begon van alles te leren van deze auto uit werkplaats handboeken en tijdschriften. Maar zelfs nu, na 30 jaar moet hij toegeven dat deze wagen nog steeds een uitdaging is. Hij zegt gehoord te hebben dat de Corvaairmotor op wel 200 plaatsen olie kan lekken. Verder is het noodzakelijk is dat elke monteur of eigenaar de basiskennis moet hebben van zijn auto. Het ontwerp van de auto was op zichzelf niet gevaarlijk, maar slecht onderhoud met slechte schokbrekers, veren en banden zorgden voor een verhoogd overstuur karakter. Mensen die goed voor hun Corvaair zorgden hadden nauwelijks klachten, zegt Nadiri, zelfs over grote afstanden. Het succesvol bezitten van een Corvaair is een kwestie van vertrouwen en natuurlijk goed onderhoud.



De kranige Bea Tom, helaas met haar gezicht van ons weggedraaid, vertelt nog maar 's aan de clubleden hoe verknocht ze is aan haar Corvaair.

"Hoe ver kun je gaan met een Corvaair?" Nadiri vraagt haast retorisch "Hij brengt je zo ver als je wil, Detroit, New York, waar je ook heen wil". De Corvaair rijden betekent ook de Corvaair verdedigen. Bea Tom is zo'n trouwe verdedigster; een kleine vrouw die haar leeftijd verraad met "begin 70". Bea woont in een flat in Lower Nob Hills, samen met haar zus en twee katten. Al sedert 1969 houdt ze de boekhouding bij van het Buena Vista bar en restaurant aan het eind van Hyde Street. Elke weekdagmorgen rijdt ze met haar rode 1060 Corvaair coupe naar Buena Vista. Haar zus en vriend kochten de Corvaair nieuw bij Ellis Brooks Chevrolet dealer in Van Ness. In de namiddag reden zij naar de binnenstad en haalden Bea op van haar werk. Daar zag zij hem voor het eerst. "Ik bekeek hem en dacht bij



mezelf, wat een mooie auto!". "De mooiste auto die ik tot dan toe gezien had!" zegt Bea. "De lijnen waren zo moi gestroomlijnd!" Toen haar zus er niet langer meer in wilde rijden nam ze de betalingen over en ging haar rijbewijs halen. Dat was in 1962. Niemand van de familie, zelfs neven en nichten vonden de auto maar niks. Ze vonden dat ik hem weg moest doen; "Hij was zo lelijk!" zeiden ze. Maar ik zei; "Het is mijn auto, ik hou ervan en rot op!" zegt Bea. "Het laat me koud wat Ralph Neder of wie dan ook zegt!".....

Advertenties Nederland



Corvair Monza900 cvt. 1963 met wat cosm. werk E.7500 Janita's Classics Dordrecht 078-6300136



Corvair Monza coupe 1965 kleur zilver, E.14950,00.tel. +491712265768 RD Classics Emmerich



TE KOOP totaal gerestaureerde Chevrolet '62 Corvair Spyder (geen turbo) 6 cil. 2,5 l. totale motorrevisie.alle elektriciteit + kabels nieuw, alle leidingen nieuw,veren + schokbrekers nieuw,plaatwerk gerest. en gespoten, nwe banden, kortom een bijzonder mooie auto! Prijs: € 16.500 G. Jonker te Vaassen 0578 572238 of 0630820673

Belgie



Chevrolet Corvair Monza coupe 1961. Aut. km.st. 62000 Oldtimer farm Aalter info@oldtimerfarm.be Tel. +32 (0) 472401338

Frankrijk



Vends Chevrolet Corvair Coupé Turbo 150 cv. Année 1962. Restauration moteur et intérieure. Boite mécanique. Roule toutes distances. Prix : 9 900 Euros.



URGENT Vends Chevrolet Corvair coupé 700 Année 1960. A restaurer ou pour pièces. Boite mécanique. Prix : 800 Euros.

Zwitserland/Duitsland



1962 Chevrolet Corvair 700 Sedan. Elle est automatique 2 vitesses, elle n'a plus roulé depuis plus de 20 ans, la boîte est bloquée et elle est à restaurer entièrement. Cependant, l'intérieur est en bon état et elle est presque complète. Les roues qui

se trouvent sur la photo sont celles de ma voiture car les roues de cette Corvair sont très endommagées, ce qui la rend difficile à déplacer. Je désire en tirer CHF 500.-; Kontakt: *Pierre-Alain Corbat (CH)* Email: corbat-golazi@bluewin.ch



1964 700 Sedan; 4-Gear Synchronmesh. Hier mein Angebot bei Auto-Ricardo Schweiz! Kontakt: *Volvo122, 8825 Hütten (CH)*



1963 Chevrolet Corvair Monza Spyder coupé 180HP, TURBO-CHARGED. Rostfreier Californien Import. 64er Hinterachs-Update, 1:3.7 Positraction, Limited Slip Diff, 66er Corsa Motor mit 310 Grad Nockenwelle, vor ca 2000km revidiert (mit orig. Belegen), rare E-T wheels + 4 originale Stahlfelgen. Seltenes beiges Interieur, neue Batterie von Clark. Handbuch und Handnotitzen. Getönte Scheiben. Super Optik. Allerdings ist der Lack nicht Top und Lenkungsspiel muss gemacht werden. Fixpreis ab Platz: CHF 10'900.-;

BIETE infolge Pensionierung & Geschäftsaufgabe folgende Corvairs:
Chevrolet Corvair Monza Spyder coupé; 4- Gear Synchronmesh**TURBO-CHARGED**Inverkehrsetzung: **26. 4. 1963**,Farbe: Blue, Restauration & Neumalerei 1978 gemacht, seither stillgelegt.Versicherungswert & Preisvorstellung: CHF 5.000; verhandelbar!
Chevrolet Corvair Monza coupé; PowerglideInverkehrsetzung: **15. 3. 1963**, Farbe: White, Hubraum: 2372 ccm, Seit 1979 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung:CHF 2.500; verhandelbar!
Chevrolet Corvair Corsa coupé; 4-Gear Synchronmesh**TURBO-CHARGED** Inverkehrsetzung: **09. 1966**,Farbe: White, Hubraum: 2684 ccm. Seit 1982 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: CHF 2.500; verhandelbar! **BIETE** infolge Lagerräumung ca. 2 Tonnen Chevrolet Corvair Ersatzteile wie :**Motoren, Motorenteile, Getriebe, Achsen, Stossstangen, Türen, Blechteile, Lampen, Lenkungen, Anlasser, Lichtmaschinen & vieles andere mehr.**Auskunft & Besichtigung nach Vereinbarung.Kontakt: *Kurt Hirschi (CH)* Mobile: 076 308

Niet alle Corvairs worden een klassieker.....



Een early model, 4 deurs sedan zo te zien. Of toch een 2 deurs? Het portierslot links levert de twijfel.



Een andere verongelukte early model Corvair. Kijk eens naar de foto hierboven. Het blijkt dezelfde auto te zijn!



Een greenbrier, over de kop

Een late model, op een auto-ambulance. Gereed om naar de sloop te worden afgevoerd.



Ja, zelfs de zeldzame Lakewood hoort erbij. Let op de motor. Deze ligt los op de grond.



De Lakewood van de Amerikaanse artiest Ernie Kovacs. Om een boom gekruld. Wat ligt daar op het dak? Na enig denkwerk blijkt dat een imperiaal te zijn. Ja, zo waren ze vroeger: een hoop stangen. Tegenwoordig is dat anders.



Nog een foto van de auto van Kovacs. Deze al eens gepubliceerd in ons magazine jaargang nr. 4.



Merchandise

Zoals reeds in de vorige editie aangekondigd komt er binnenkort nieuwe clubkleding. Deze zal indien het lukt reeds op het nieuwjaarstreffen aanwezig zijn. Er is ruim voldoende aangemaakt zodat we voorlopig iedereen kunnen voorzien. Bijgaande afbeeldingen zijn 'ongeveer' aangezien er nog geen exemplaren klaar zijn.

De prijzen staan ook nog niet exact vast maar wij zullen deze alleszins redelijk houden. Een kleine marge houden we voor de clubkas aangezien er straks ook wel iets onverkocht blijft liggen.

De prijzen zijn als volgt:

Cap (pet): 12,50 euro

Overhemd (niet afgebeeld, korte mouw) 24,--

Fleece jack/vest 26 euro

Poloshirt: 20 euro

T-shirt (niet afgebeeld) 10 euro.

Jammer dat deze artikelen niet vóór de kerst klaar zijn anders had dit een leuk kerstkado geweest voor jezelf of je wederhelft. Ook voor kindermaatjes zullen we zien dat we op termijn iets in huis krijgen.

Wij hopen dat met de eerstvolgende meeting de Corvair club 'uniform' voor de dag kan komen en we met een internationaal treffen ons expliciet kunnen vertonen als leden van de Corvair Club Nederland.





*Bestuur en leden van de Corvair Club Nederland wenst je een
fletsend en Corvairrijk 2011*

SOFTPICKS.NET

