

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland 14e jaargang nr. 2, maart 2012



Aron Nijs



Silhouette II



Corvair Club Nederland

Jaaroverzicht 2011

Januari 2012

ING bank rekeningnummer 7814905

Ledenbestand: dec. 2011 54 leden

BANK Credit 2011		BANK Debet 2011		Begroot Debet2012
Saldo 01-01-2011	€ 1.435,27			
Lidmaatschap	€ 1.455,50	Corvair Mail	€ 903,26	€ 1.000,00
Advertentie	€ 00,00	Porto	€ 412,20	€ 300,00
Donatie	€ 300,00	Kosten ING	€ 78,97	€ 90,00
		Corsa lidmaat t/m Oct. 2014	€ 00,00	€ 90,00
		Uitgave meeting	€ 338,50	€ 350,00
Merchandise	€ 344,00	Merchandise	€ 291,33	€ 000,00
		Reservering	€ 1.510,51	€
Totaal Bank	€ 3.534,77		€ 3.534,77	€ 1.830,00
Kas	€ 22,29	Kas	€ 00,00	
Totaal B+K	€ 3.557,06			

Bezittingen 01 januari 2012.

Saldo rekening	€ 1.510,51
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 1.532,80

Schulden 01 januari 2012

Vooruit ontvangen bijdrage	€ 757,00
Nog te ontvangen bijdrage	€ 850,00
Kas	€ 22,29
Totaal	€ 1.629,29



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 22 – maart 2012

Van de voorzitter

Zo de winter zit er weer op en we maken reeds onze eerste ritjes. En de eerste beurzen hebben we ook weer gezien. We hebben (nog) geen bijeenkomst op het programma staan, maar ik vermoed dat deze op de Facebook pagina wereldkundig gemaakt worden.. Vanaf deze plaats wil ik ook eens de foto's op de middenpagina's onder de aandacht brengen. Reeds een aantal jaren krijgen we van Hans Aarsman Corvair gerelateerde foto's uit zijn gigantische collectie van enkele tienduizende doorgestuurd: Exclusief voor de Corvair Club. En wie Hans niet kent zou toch maar eens wat vaker kijken naar het tv programma: "De wereld draait door" van Mathijs van Nieuwkerk. Moeten



kijken. Regelmatig komt Hans daar zijn visie geven over een bepaalde foto van een gebeurtenis.

Van een wissel in het bestuur kan ik nog niets melden. Toch wil ik het hier nogmaals aanhalen dat ik er als voorzitter mee wil stoppen. Er zou op de ledenvergadering gepraat worden over mijn vervanging, maar tot echt doorhakken van knopen is het niet gekomen. Wel is er nieuws te melden over het clubblad. Met het volgende nummer word dit deels door Ralf Verhees gemaakt, waarvoor mijn dank. En dan meteen maar met een fiks artikel van zijn hand. Graag zien we ook weer jullie ervaringen op Corvair gebied zoals in een artikel van Wim Boon in dit blad. Hoe dan ook

“Still going strong” als we het ledental bekijken.

Ik wil de mensen die artikelen hebben ingezonden bedanken voor hun bijdragen; zonder hen zou het geen echt clubblad zijn. Ook voor dit nummer; veel lees- en kijkplezier.

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Leon Janssen
Bornervweg 13
6141 BJ Limbriicht
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 Corvairjaar 2012 is spetterend van start gegaan met een goed bezochte nieuwjaarsborrel, waarvan verder in dit blad een uitgebreid verslag. Samen met Annemiek ga ik dit jaar naar de Corsa Conventie in Sturbridge. Wij zullen eerst een paar dagen New York aandoen en vervolgens per eigen vervoer (niet zijnde een Corvair!) doorreizen naar de Corsa Conventie in Sturbridge, Ma. Omdat we daar anderhalf uur rijden van Clark's Corvair Parts af zitten, zullen we

zeker gebruik maken van de mogelijkheid om een half uur rondleiding te krijgen bij de beste Corvair onderdelen supplier die er is. Wat ons daar te wachten staat, zullen we documenteren en er in een van de Corvairbladen verslag van doen. Na de conventie vertrekken we vanuit Boston 'back home'.

In dit blad vinden jullie het financieel jaarverslag van 2011, zoals beloofd tijdens de nieuwjaarsborrel. Verder kan ik nog melden dat zich weer nieuwe leden hebben aangemeld:

Joris en Martine van Calcar met een 1964 Convertible en Herman Blaak met 1964 coupe Spyder. Het totaal aantal leden staat nu op 55. Als laatste een vriendelijk verzoek aan de leden die vergeten zijn hun clubbijdrage over te maken dit alsnog even te doen.

This will be **THE Catalog** until 2013

Includes → All our **NEW** parts, **FIXES**, many improvements and updates.

Over 6 solid months in the making!
updates on 80% of page!

Over
670 pages
1900 photos
1100 sketches

Over
500 exploded diagrams
15.000 parts listed
11.000 index entries

M - O - R - E
Clark Multi-Kit choices

You need THIS Catalog!

► **HOW TO GET ONE?**
Rush Order - JUST THE CATALOG order over the internet or by any of our regular methods
\$6.00 USA, \$8.00 Canada Foreign contact us

WITH a PARTS ORDER -
order CAT-O \$4.00 3 Lbs.

Clark's Corvair Parts. © Inc.
400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, Ma. 01370
413-625-9775 www.corvair.com

Vianen zaterdag 14 januari 2012

Verslag jaarvergadering Corvair club Nederland

1. Opening en welkomstwoord door de voorzitter,

Leon opent de vergadering.

Afgelopen jaar minder clubbladen. Behoeftte aan meer? Inherent aan contributie.

I.v.m. ziekte van de voorzitter zijn er minder clubbladen uitgegeven. Daar hier geen reactie op is gekomen is er de vraag of er wel behoefte is aan meer bladen. Voorstel is minder bladen wat een besparing aan portokosten oplevert. Deze bladen, wat dikker in formaat met meer informatie en inbreng van de 53 clubleden, zou makkelijk moeten lukken. Enkele voorbeelden voor artikelen zijn: de restauratie, reisverslagen naar meetings en beurzen van voertuigen. Ook andere hobby's, gerelateerd aan oldtimers met een beetje afwijking (!) zijn welkom. Linda en Jaak hadden het idee voor een artikel waar een clublid zichzelf voorstelt en wat over zijn hobby's etc. vertelt. Hierna noemen zij een ander lid met naam die het van hun overneemt en het verslag maakt voor een volgend blad, Zo wordt de beurt steeds doorgegeven aan een ander. Ruud van Rijkom kwam op het idee om dit te noemen "Ik geef het stuur door aan". Het eerste clublid dat het stuur in handen krijgt is de penningmeester.

Meetings in het noorden?

Afgelopen jaar zijn er enkele meetings georganiseerd zoals in Friesland met een rondrit en een bezoek aan AC/Rambler museum van Klaas van Dijk en het museum van Tony "Indian" Leenes. Dit was voor de deelnemers een succesvol en boeiend weekend.

Een zeer spontane met speciaal karakter georganiseerde meeting was die van Klaas Potze. Het begon met een bezoek aan RTV Noord voor het radio programma "Toeters en bellen" te Groningen en in colonne een rit naar Bourtange.

Komend jaar weer in het midden of/en het zuiden?

Op de vraag wie een rit wilde organiseren meldde Huub Coolen zich spontaan aan, Jaak bood de helpende hand hierbij. Datum zal nog bekend gemaakt worden.

Het voorstel was om als club in een club mee te rijden. De NSU club heeft ons benaderd om als Corvair Club aan te sluiten voor een evenement. Ruud neemt contact met ze op. Wordt vervolgd.

Corsa Conventie in Boston; interesse om ook eens te gaan?

Beknopt is verteld wat de conventie inhoudt en wie het leuk lijkt om te gaan moet wel snel een beslissing nemen. Ruud zal de leden via de mail meer informatie verstrekken. De datum is in elk geval al bekend gemaakt; 25-28 juli met eventueel de mogelijkheid om Clarks te bezoeken. Uitdrukkelijk verzoek was om niet te lang te wachten ivm de tarieven en beschikbaarheid. De

mogelijkheid om de kosten te dekken is gezamenlijk een kamer /auto te reserveren.

2. Terugblik op 2011.

Door ziekte van de voorzitter zijn er minder activiteiten geweest. Deze betreurt het dat weinig leden initiatieven ondernomen hebben om iets te organiseren of te ondernemen, op die van Klaas na wat toegejuicht werd en de Frieslandrit van Ruud en Annemiek, die ook goed bezocht werd, n.l. door 10 leden.

3. Club kleding.

Na de introductie, twee jaar geleden, is zowat de helft van de clubkleding verkocht. Daarna is dit blijven stokken. Misschien hebben we er niet genoeg bekendheid aan gegeven en moet dit standaard in het clubblad vermeld worden? Inmiddels zijn er mooie raamstickers te koop bij gekomen. Hiervoor kan contact worden opgenomen met de penningmeester.

4. Hoe verder in 2012.

Voor komend jaar zag Leon graag dat het bestuur of, zo je wilt, de leiding van de club wordt uitgebreid en de voorzitter vervangen. Hierbij keek hij de jonge garde aan. Meer beweging in de club door bv uitbreiding van het bestuur zou dit ten goede komen. Behalve de vervanging van de voorzitter (Leon) is er ook ruimte voor andere ondernemende leden. Dus zeker een oproep aan onze leden met de nadruk op de jongere generatie om onze club te laten voortbestaan. Al vaker is gehoopt op verjonging van de club. Dit betekent doorgaans nieuwe, andere en soms betere ideeën en activiteiten.

Ook zijn er mensen welkom die het clubblad op zich willen nemen of willen komen versterken. Daarom een oproep aan onze leden. Wie heeft affiniteit met het maken van een clubblad en wil in deze een taak op zich nemen? Ook hulp van buiten de club is van harte welkom.

Leon gaf als mening dat we er niet om staan te springen de club uit te breiden. Maar meer leden betekent wel een beter gevulde kas. Hiermee kunnen allerlei activiteiten ontplooid worden. Je hebt nu eenmaal actieve en niet-actieve leden in een club.

Voorstel van Richard van Rijkom was om een drift cursus op het circuit van Lelystad te organiseren. Hij meldde ook dat er op 22 april a.s. in Zandvoort een American Sunday gehouden wordt wat zeker de moeite waard is voor een bezoek. Wellicht iets om in clubverband te ondernemen.

Linda en Jaak hadden het idee om een koffie klets te houden wat in de klassieke VW wereld gebruikelijk is. Dit wordt door een van de leden georganiseerd (locatie bepaalt het lid zelf). Hier rijd je met je Corvair naar toe en breng je een gezellige dag door onder het nuttigen van koffie/thee, andere frisdrank. De bedoeling van zo'n dag is om elkaar

beter te leren kennen met je Corvair hobby als middelpunt. Sleutelen aan de voiture op zo'n dag zou er goed bij passen.

Als bij een treffen ongeveer 25% van de voertuigen aanwezig zijn dan kunnen we dit geslaagd noemen. Nu, dat is ook vaak het geval. Eigenlijk mogen we dan niet mopperen maar we willen er altijd meer

eigen beheer. De helft van het bedrag van elke verkochte sticker spekt de clubkas.

Ook word er gezocht naar sponsoring binnen of buiten de club. Alle financiële bijdragen zijn welkom en er kan in het blad door leden geadverteerd worden.

Ruud had voor alle inzet en het werk dat Leon vanaf



uithalen.

5. De Corvairclub digitaal - bijdrage van de webmaster.

Webpagina en Facebook optimaliseren en meer mee doen dan nu. Guus de Haan heeft hier het e.e.a over verteld. Facebook is nu van besloten aard. Dit gaat veranderd worden en meer informatie volgt nog. Guus zal e.e.a. op papier zetten over het hoe en waarom. Dit wordt bij een volgend blad gevoegd. Ook zag men graag minimaal een update en veranderingen in de website. Het blijft altijd hetzelfde en naar enkele malen kijk je er al niet meer naar. Maar ook dit brengt natuurlijk weer veel werk met zich mee. De vraag was om het clubblad alleen voor betalende leden te houden en Facebook openbaar te maken. De website van Corvair Club Nederland is blijkbaar geen dynamische platform.

6. Bijdrage van de penningmeester Ruud Keers.

De financiën werden doorgesproken. Zo is er een kleine buffer aanwezig maar het uitstaand bedrag aan niet verkochte clubkleding is toch drukkend op de clubkas. Oproep aan onze leden is dan ook om de club te steunen door deze kleding te kopen. De raamstickers heeft de penningmeester in

de oprichting van de Corvair Club Nederland in 1997 heeft gedaan een leuke verrassing in de vorm van een cd speler. Leon was zichtbaar ontroerd en bedankte een ieder hiervoor. De Corvair Club is in het najaar van 1997 opgericht door Leon Jansen en Mike Cramer met als eerste lid Ad Dijkstra. Vanaf nu is dit de officiële oprichtingsdatum.

Ruud stelt voor een evenementencommissie samen te stellen die als taak heeft inzetbaar te zijn voor en bij evenementen. Uiteraard kan hier ook het uitzetten van een rit onderdeel van zijn. Huub Coolen en fam. Reiniers willen hierin iets betekenen.

7. Afsluiting:

De tijd vloog voorbij van deze Nieuwjaarsmeeting en sommige leden wilden weer de lange reis naar huis aanvangen. De voorzitter Leon bedankte alle aanwezigen en wenste hun een goede reis en tot een volgende meeting met de Corvair erbij.

Een groepje bleef nog even gezellig nakletsen en maakte gebruik van het restaurant aldaar. Hierna werd er hartelijk afscheid genomen en was er weer een eind gekomen aan een wellicht vruchtbare meeting.



Super Monza

Op de Corvair Conventie van Atlanta in 1992 werd het eerste museum project van de Corvair Preservation Fund van Corsa getoond.

Het was de Super Monza, en op dat moment was het de absolute trekpleister.

Het super Monza project werd opgestart door het CPF. Dit fonds verzamelt geld om speciale historische Corvairs en memorabilia aan te kopen en in goede staat te houden.

Het Super Monza project was het eerste tastbare resultaat dat uit de giften van gulle gevers, in de meeste gevallen Corsa leden, kon worden gerealiseerd.

Toen de wagen daar in Atlanta stond te glinsteren onder de vele hotellampjes, gaf het een beetje de sfeer weer van de Chevrolet stand op de New Yorkse Autoshow in 1960. De Super Monza was gebouwd door William (Bill) Mitchell, vice president van GM en hoofd van de Styling afdeling, en eigenlijk bedoeld als verjaardags cadeau voor zijn dochter Lynne toen die omstreeks die

tijd zestien jaar werd. Even daarna kwam de wagen in New York op de autoshow te staan, en werd weer even later door Ed. Cole verkocht aan Richard Reynolds, de bekende aluminium fabrikant, waarme Cole goeie betrekkingen mee had.

Als model trok deze wagen in 1960 het door Bill Mitchell gepromote Monza concept een eind over de streep. De wagen zou dan ook beter de Mitchell Monza genoemd kunnen worden.

Binnen GM kreeg deze Corvair echter nooit een specifieke naam. Het

was het blad "Motortrend" die hem als 'Super Monza' op de cover van het augustus '69 nummer plaatste. De naam verbeterde en sommigen binnen Corsa noemen hem nu 'De Super'. Later werd de Super Monza

door leden van de Reynolds familie gedoneerd aan de Central Virginia Corvair Club.

Deze club startte een restauratie onder de bezielende leiding van Wade Lanning. In 1991 werd het werk overgedragen aan de toenmalige voorzitter van het CPF-activiteitenfonds, Cecil Miller, en werd veel van de hooggekwalificeerde restauratiearbeid verricht door de onvermoeibare Jeff Barrett. Vooral het carrosserie- en lakwerk kwam voor zijn rekening.





Bij de opening van de Atlanta Conventie werd het kenteken van de Super Monza door Wade Lanning officieel overgedragen aan het CPF. In de officiële toespraak werd weergegeven hoe en in welke hoogte de vele donaties worden vergaard, doch dat besparen we jullie in dit verhaal.

Maar dankzij de steeds binnenkomende giften kon de kwaliteit van de restauratie op hoog peil gehouden worden, en hoefden er geen compromissen gedaan te worden. Elk van de vijf verschillende stoffen bijvoorbeeld, inclusief dat in de vol gestofferde kofferbak, werd vervangen door de beste interieur bewerker die men op dat moment kon bedenken. Er werd nog een van de originele stoffen gevonden bij de persoon die hem

oorspronkelijk gestoffeerd had bij GM, en daarna een eigen zaak begonnen was. Andere onderwerpen van de restauratie waren het originele (NOS) glas en de complete restauratie van de Dayton spaakwielen waarmee de wagen op de New Yorkse show stond. Een blauw wiel met op het deksel de initialen van Lynne Mitchell (LM) stond in een speciale standaard er naast. Elk detail van de wagen is, zo nauwkeurig als menselijker wijze mogelijk was, gekopieerd geworden. De wit gekrakeleerde lak op het dak, de paarlemoeren blauwe kleur, de voor- en achterlicht randen en topkwaliteit chroom. De GM showkwaliteit werd moeiteloos benaderd en in sommige gevallen zelfs overtroffen.

Maar toen was er nog het een en ander te doen aan de wagen; De motor en het chassis moesten tot in detail verbeterd worden, speciale 'Nancy Lynne Mitchell' (NLM) emblemen moesten nog gegoten worden, en speciale tweevoudige uitlaateinden moesten nog gemaakt worden..

Dankzij Corsa lid, Paul Varner kon de wagen een jaar later in een super veilige transporter naar de San Francisco Conventie vervoerd worden.

Daar zou dan, met een speciale plechtigheid de wagen officieel onthuld worden door niemand minder dan de eerste eigenares; Lynne Mitchell.

Zij en haar man werden als speciale gasten binnen gehaald om ook op het eind de diverse trofeeën uit te reiken..

De Super Monza werd na dit festijn door het CPF in verschillende musea tentoon gesteld en in 1994 naar de conventie van Williamsburg gebracht. Nu staat hij tussen de diverse uitwisselingen door in het museum in Ypsilanti. Dave Newell.





Early in de Kraijenhoffstraat hoek Tweede Coehoornstraat, Amsterdam 1969
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



Opa vertelt.....

Ja, zo voelt het toch wel een beetje als je merkt dat je tot de weinigen binnen de club behoort die de Corvair kennen uit zijn introductietijd. Een tijd met een volstrekt ander discours dan nu en waarin anders over auto's, over autorijden en auto eigenschappen gedacht en gesproken werd dan nu.

Mijn liefde voor auto's is er van begin af aan geweest. Geboren in '44 boven de garage van Van Mill in Gorinchem, waar mijn vader toen garagechef was, later verkoper, ben ik opgegroeid tussen de auto's. Mijn vader had steeds nieuwe auto's, die na een paar maanden of een half jaar weer verkocht werden. Vooral Opel Kapitans, Vauxhall Cresta's en Chevrolets. Hij verkocht alle GM merken en ook vooral vracht-auto's (GMC, Chevrolet, Bedford, Opel Blitz).

Er waren in de vijftiger jaren betrekkelijk weinig mensen die een auto hadden. Dat begon pas aan het eind van de vijftiger jaren te groeien. De auto was een bijzonder ding en geen gebruiksartikel dat iedereen heeft zoals nu het geval is. Bij de aanschaf werd vooral naar de kosten gekeken. Een nieuwe auto in de straat was toen een belangwekkende gebeurtenis. Er was geen internet en informatie haalde je uit schaarse publicaties, folders, van horen zeggen en uit eigen ervaring. Over allerlei merken hadden we, mijn vrienden en ik, tamelijk vaststaande opvattingen. Franse auto's stonden al te roesten in de showroom, waren heel comfortabel maar niet al te betrouwbaar en absoluut niet sportief. Dit laatste veranderde met de komst van de Simca 1000 en de Renault R8, want daarmee kon je berehard de hoek om. Italiaanse auto's vonden we mooi, vooral als je er aan sleutelde zag je het verschil in constructie en de liefde waarmee ze waren gemaakt, maar ze roestten even hard als de Franse. Bij Engelse auto's had je een vaste monteur nodig en ze rotten eveneens onder je vandaan, maar ze hadden wel onze grote



sympathie omdat die geschifte Engelsen gewoon gek op auto's waren en Stirling Moss was ons idool. Duitse auto's waren dege-lijk maar alleen Opel behoorde tot een Amerikaans concern en de rest, vooral die van Mercedes, waren moffenauto's en een fatsoenlijk mens moest daar niet in willen rijden, vonden we toen nog, al was dat al wel aan het slijten. Er waren ook mensen die er anders over dachten, die beweerden dat een Opel een dweil op weg was, dat een Franse auto veel fijner was om te rijden, enz. Daar ontstonden hooglopende discussies over. Maar ja, wat wil je, mijn vader verkocht Opels dus die waren bij mij onaantastbaar. De top werd gevormd door de grote Amerikanen, Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac en de grote Fords en Chryslers. Vooral Chevrolet stond te boek als betrouwbaar en goed rijdend. En dat was ook zo. Alle

verhalen over slechte remmen en slechte wegligging van die Amerikanen ten spijt, ben ik nog steeds van mening dat het heerlijke auto's waren en dat je er ontiegelijk hard mee kon rijden, ik in elk geval wel. In Amerikaanse politiefilms kan je nog steeds zien hoe dat gaat. Met een noodgang op de bocht af, ver van te voren insturen tot de banden bijna onder de velgen uitklappen, tegelijk een dot gas, dan gaat het onderstuur over in overstuur en komt de kont langszij, tegensturen, vlak voordat de kont terugkomt weer tegensturen de andere kant op, het gas er op houden en weer verder. Op die manier de Lekdijk of de Waaldijk uit, dat was pas echt kicken. Datzelfde ging trouwens ook perfect met Opels, vooral met de Kapitän (Kaptein in de volksmond). Als iemand een Opel een dweil noemde dan kon hij volgens ons niet autorijden. Je had in die tijd auto's die snel

gingen glijden maar waarbij het lang duurde voordat je de bocht uitging en auto's die pas laat gingen glijden maar dan was je ook verloren, zoals bij de Citroen DS19 met zijn Michelin X-banden. Die X-banden waren op zich een vooruitgang maar ze konden alleen onder Franse auto's. Bij andere auto's dreunde je eruit. De gesprekken die wij hadden over auto's gingen, behalve over autosport, over technische onderwerpen, over motoren, lange slag, korte slag, de voor- en nadelen daarvan, camber en caster, overstuur en onderstuur, veersystemen, banden, velgbreedtes, remmen, voorwiel- of achterwiel-aandrijving, enz. Over technische zaken dus. Als er in die tijd over auto's werd gesproken dan ging het vooral over de features en veel minder over de benefits die we er naar geloven bij bedachten. We wisten van alle gangbare auto's de technische details. Tegenwoordig is er vrijwel geen enkele autoverkoper meer die technisch ook maar iets kan vertellen. Ook in de autofolders kom je geen techniek meer tegen. Een frappant verschil van denken over wegligging tussen toen en nu blijkt uit de adviezen over de vraag waar je de beste banden moet leggen, voor of achter. Als je vroeger aan een autokenner of ook aan de ANWB die vraag stelde dan kreeg je stevast als antwoord dat de beste banden **voor** moesten liggen, want je stuurt met je voorwielen dus zolang die grip hebben kan je sturen en kan je de achterkant corrigeren als die uitbreekt. Als je die vraag nu stelt aan de ANWB dan zegt men dat ze **achter** moeten liggen want een achter-wielsslip is veel moeilijker te corrigeren dan een voorwielsslip. Een voorwielsslip houdt vanzelf wel een keer op. Dit

kenschetst in een nutshell het verschil in denken tussen toen en nu. Nu is autorijden een bezigheid voor dummies. De auto doet het en de chauffeur voelt zich een hele pief maar sturen heeft hij nooit geleerd. Het zal eind '58 zijn geweest dat de eerste geruchten opdoemden over een klein Chevroletje. Die moest dan in de klasse gaan vallen van een Opel Kapitän, een Vauxhall Cresta, Ford Zodiac, een Citroen DS19 en wellicht ook een tegenhanger van Mercedes gaan worden. Veel hoorden we nog niet behalve dan dat het een ding met de motor achterin zou worden. Een soort Volkswagen dus. We waren al een beetje sceptisch. Toen eind '59 de introductie plaatsvond, ik weet nog goed dat er een delegatie van General Motors uit Rotterdam naar Gorinchem was gekomen, was het twijfel alom. Een hele mooie auto om te zien, maar alle jesus wat een kaal ding, superlaag met zijn 1,3 m hoogte, dat was wel leuk, maar een pook in plaats van stuurversnelling was toch echt de klok achteruit zetten. En dan nog het geluid van een Volkswagen en een prijs die 2.000 gulden (20% dus) hoger lag dan die van vergelijkbare auto's. Welke klant zou zoiets kopen? Vervolgens een testrit met 4 man in de Corvair en 4 man in de Vauxhall Cresta van mijn vader.

Nou dat legde die Corvair dik af. De Cresta accelereerde beter en na twee bochten was de Corvair compleet zoek. Goed, mijn vader had bedacht dat hij toch een paar van die dingen moest gaan verkopen dus het beste was om er zelf maar in te gaan rijden. En toen kwam de verrassing. Laaiend enthousiast waren we over de Corvair. Heerlijk sturend, onder alle omstandigheden ongekend naar zijn stuur luisterend, niet duiken bij het remmen, niet overhellen in de bochten en dus niet meer bij elkaar op schoot gekwakt worden bij elke bocht. We waren helemaal verkocht. Een volkomen unieke auto in die tijd, alle tradities achter zich latend, mooi om te zien en super sportief om mee te rijden. Natte wegen, modderwegen in de polder, laat de Corvair maar schuiven, hij was probleemloos in de hand te houden. En later toen die meneer Nader met zijn verhaal kwam? Wel, simpel, die vent snapt niets van auto's. De pendelassen van de eerste Corvairs vonden we geen enkel probleem. Een beetje overstuur? Nou en? Dat hebben een Volkswagen en een Porsche toch ook? Ja, als je niet kan rijden dan moet je niet in zo'n auto gaan zitten. Het motorvermogen was acceptabel maar had wat meer mogen zijn vonden we toen al wel, maar vergeet niet dat de maatstaven



toen wel anders waren. De wegen waren anders, de huidige A15 was toen een tweebaansweg, de straten en de rivierdijken hadden klinkers, er waren straten met kinderhoofdjes, 120 km per uur was al een hele snelheid en een top van 140 was best wel hard.

Goed, tussen 1960 en 1962 hebben we drie Corvairs gehad, met tussendoor nog een Oldsmobile F85. 's Zomers gingen we ermee op vakantie met een zelfgebouwde (maar super slimme) klapca-ravan. De eerste trekhaak hebben we zelf gemaakt want die was niet te koop. Een constructie met een lange buis onder de motor door en afgesteund op de bumpersteunen. De laatste vakantie (1962) met mijn vader ging naar Montpellier. Mijn vader was al niet in orde toen we gingen en werd steeds zieker. Gelukkig was ik 18 en had ik net mijn rijbewijs, zodat ik naar huis kon rijden. Mijn vader is kort daarna overleden. Dat was toen ook het einde van de Corvairs voor mij.

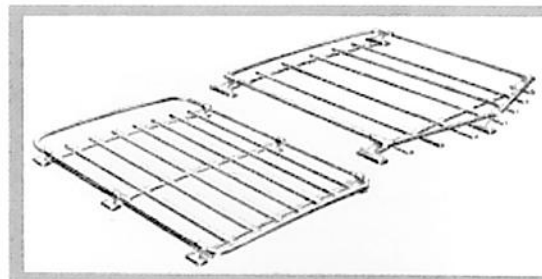
Mijn liefde voor de Corvair is altijd gebleven, al vond ik het jammer (en ik hoop niet dat ik de halve club over me heen krijg) dat het tweede model weer veel meer een Amerikaans uiterlijk kreeg. Ik vond dat een concessie om te voldoen aan de smaak van de doorsnee Amerikaan. De mooiste Corvairs voor mij waren de eersten en dan eigenlijk vooral de gewone sedans.

Ik heb helaas niet veel foto's met Corvairs terug kunnen vinden uit die tijd. Wat ik heb gevonden is gemaakt tijdens een vakantie in 1961 en heb ik bijgevoegd. Deze Corvair had overigens van de fabriek uit een roof rack; chroomstrips rechtstreeks op het dak en een buis eromheen aan de voorkant afgeplat. We vonden dat een raar ding want als je daar je koffer op zou leggen zou je het dak beschadigen. Waarschijnlijk zijn Amerikanen wat minder kleinzielig. Dat ding floot trouwens wel irritant boven de 100 km.

Nu dus weer een Corvair. Ik had er al langer naar uitgekeken, maar een mooie kon ik niet vin-

den. Overwogen om naar de VS te gaan, maar hoe doe je dat? Rondreizen op de gok? Enorme afstanden van de ene auto naar de volgende? Daar hoef ik gelukkig niet meer over na te denken want ik ben hier in Nederland tegen een mooie gerestaureerde Corvair aan-gelopen. Een Monza uit '62 (waarschijnlijk een Spyder geweest) met een motor uit '65. Goed gerestaureerd maar misschien het laatste jaar met wat teveel haast, dus dat wordt sleutelen. Voorlopig staat hij braaf naast mijn TVR 3000M, mijn Engelse liefde, te wachten tot hij aan de beurt is.

Wim Boon, Oirschot



Corvaair weetjes

De Corvaair kwam als antwoord van GM op de VW kever waarvan er honderduizend waren verkocht in de laatste vier jaar voor het uitkomen van de Corvaair (1955/'58).

De geheimen van de nieuwe Corvaair werden reeds 18 maanden voor het uitkomen van de wagen verraden door vakbondsman Dave Mann op 11 april 1958

Door de gelaste voorschermen kwam het er op neer dat Fisher body fabriek voor het eerst een complete carrosserie moest maken.

Bij het uitkomen stonden er reeds 8000 Corvaairs op voorraad op het testterrein in Milford, Michigan. Door een lokale overstroming in die periode kwamen er 250 daarvan in het water te staan. Ze werden later van een nieuw interieur voorzien en alsnog verkocht.



2 oktober is de officiële presentatiedag van de Corvaair en is momenteel uitgeroepen tot de "Rij met de Corvaair naar je werk dag".

Aanvankelijk kwamen de Corvaair alleen uit in een 500 en 700 vierdeurs sedan uitvoering.

De meest fundamentele 500 werd caveman (holbewoner) genoemd omdat hij zo kaal was.

Coupé's kwamen er pas in januari 1960 en de Monza uitvoeringen nog wat later.

De eerste serie van 500 stuks hebben iets afwijkende voorschermen. De Corvaairs die zijn overgebleven uit deze eerste "lichting" zijn de nummers 375 en 428. Deze auto's hebben beide hun originele voorschermen nog.

De dealers waren verbijsterd over de oorspronkelijk prijs die kon oplopen tot wel \$2500 voor een automaat met kachel en radio. Dat was maar \$200 minder dan een grote Biscayne van Chevrolet.

De brandstofconsumptie van de Corvaair viel zwaar tegen met 26 mijl per Gallon. Toen VW de 'inbandige' benzinekachel elimineerde, ging GM ook overstag en werd het verbruik automatisch lager.

Een bootlading van 1960 Corvaairs vertrok naar Cuba juist voor de revolutie uitbrak. Hiervan zijn er nog 3 over (twee hiervan met een Russische motor voorin geplaatst). *Volgens ons (red.) moeten er dat meer zijn aangezien Mike Cramer een paar jaar geleden er alleen al drie had ontdekt.*

Chevrolet dealer Dick Doane en medewerkers van de Chicago Tribune deden in 1961 twee pogingen om met Corvaairs en hulptrucks naar Rio de Janeiro te rijden. Ze kwamen niet verder dan het noorden van Colombia waar ze een Corvaair in de jungle hebben moeten achterlaten. Bewijs hiervan is een foto gemaakt door een Britse legerfotograaf.

In 1961 werd de open- en gesloten bestelwagen Greenbrier en Corvan alsook de open Rampside pick-up gepresenteerd. Op deze wagens was optioneel airconditioning mogelijk.

In 1961 experimenteerde General Motors met voorwielaandrijving op platforms (chassis) van o.a. Alfa Romeo 1900 en Renault Caravelle. Ook werd er een vierwiel aangedreven gesloten bus (Corvan) ontwikkeld.

De zeldzaamste Corvaair is de Loadside pick/up uit 1962. Deze heeft slechts een achterklep dus geen zijklep (Rampside) met bergruimte onder de laadvloer. Er zijn slechts 369 Loadside's gemaakt.





De Corvair was een enorm populaire basis voor showauto's: de 1961 Sebring Spyder en de Pininfarina Speciale, 1962 Super Spyder en Bertone Testudo, 1963 Monza GT en SS, 1966 Fitch Phoenix en in 1967 de Astro1 hebben het allemaal overleefd!

Een radicale herziening van het model kwam in 1965 met een voor de veiligheid verbeterde achterophanging die ook voor de Corvette gold. Ook werd de verwarming en de airconditioning verbeterd. Maar met de komst van de Mustang gingen de verkoopcijfers omlaag. De plaats werd ingenomen door de 'Panther (Camaro).

Don Yenko haalde tot 240 pk uit de Corvair in 1965. Ze waren erg competitief in de SCCA. Hij bouwde er 100 in een maand tijd (voor homologatie). In totaal 185 exemplaren tussen 1965 en '67.

In 1986 werd de XP892 voor gesteld als de nieuwe Corvair van de 3^e generatie. De planning was hem in 1970 uit te brengen. Dit werd geschrapt. Maar de volgende generatie Holden Monaro coupe leende sommige stylingeigenschappen van de nieuwe Corvair.



Voor 1968 en '69 waren er nog maar twee modellen in twee uitvoeringen (500 en Monza). Airconditioning kwam te vervallen vanwege het verval in vermogen door de toegevoegde emissie reducerende luchtpomp.

Modulaire Corvair motorconfiguraties werden gebouwd en getest. Een 10 cilinder uitvoering werd getest in een voorwiel aangedreven Oldsmobile Toronado.

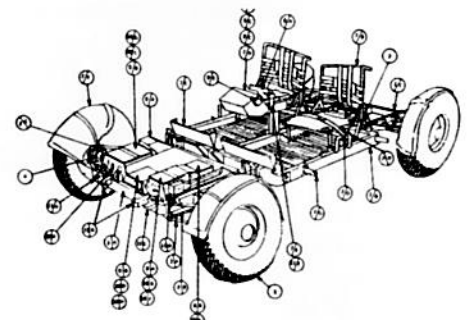
De vreemdste Corvair is de Corfbian amfibische loadside pick/up. In de fabriek van Oshawa werden militaire amfibische voertuigen, Dynatrack, ontwikkeld voor het Amerikaanse en Canadese leger. Defensie van Australië bestelde er 500 van maar moest de order annuleren vanwege gebrek aan geld.

Appolo maanreizen werden getraind in een voertuig op een Corvairs chassis in de woestijnen van New Mexico.

De laatste Corvair was een 'Olympic Gold' 110pk Monza automaat met zwart interieur en chassisnummer 105379W106000. Er wordt gezegd dat hij vernietigd werd.

In 1970 maakte Viton eindelijk pakkingreingen voor de klepstoterbuizen die hittebestendig waren. Dit was een goede remedie tegen het lekken waar de wagens al vanaf het begin geplaagd werden.

In 1971 verklaarde de Nationale Raad voor Verkeersveiligheid in de V.S. dat de Corvairs niet gevaarlijker waren dan welke wagen dan ook aan het begin van de jaren '60. Ralph Nader de consumenten voorvechter had in zijn boek 'Unsafe at any Speed, het tegendeel beweerd.



De Corvair had het juiste concept; Turbo charging!

Hoe komt het dat veel nieuwe auto's uitgevoerd worden met een turbocharger? Gevestigde namen als BMW en Honda gebruiken reeds lang turbo's evenals nu in de Amerikaanse merken Pontiac en Saturn. De reden is niet helemaal duidelijk; een stap in de richting van een groenere wereld, de reductie van de olie-importen en dus een lager brandstof-verbruik, of nog meer vermogen scheppen? Als we onderzoeken waar-om Chevrolet turbo's toepaste op de Corvairs, beginnen we te begrijpen

waarom de turbo nu zo populair is. Voor meer vermogen konden de concurrenten van de Corvair met een motor voorin simpelweg grotere blokken toepassen. Vaak werden die geleend van de grotere broertjes. De Corvair met het blok achterin was echter gelimiteerd in ruimte en gewicht en zijn broertjes hadden allen voorin geplaatste zwaardere motoren. Dus kozen de Corvair technici voor een turbovulling om de strijd aan te binden met de groter uitgevoerde concurrenten. Hoe werkt turbocharging eigenlijk? Verbrandingsmotoren maken kracht uit brandstof en lucht.

We zouden voor meer vermogen eenvoudig meer brandstof erin kunnen pompen, maar daar moet ook evenredig meer lucht (zuurstof) bij. Om er meer in te krijgen kan de massa van de nodige lucht gecompriëerd worden. Dat kan op twee manieren; de inhoud van de cilinders kan vergroot worden, zoals de concurrentie deed, maar de Corvair was zoals gezegd begrensd.

Echter de cilinders kunnen ook met (over)druk gevuld worden. Die lucht wordt aangezogen ofwel door de luchtdruk van één atmosfeer die we op onze wereld hebben erin geperst. Dat is ook de reden dat een motor minder vermogen heeft op grotere hoogte waar de lucht ijler is en dus minder dan 1 atmosfeer aan luchtdruk beschikbaar is..

Door de druk op de lucht die de motor in moet, te verhogen kunnen we dus meer lucht (in kilo's per uur) in de verbrandingskamers persen. Verhoging van luchttoevoer en brandstof zorgt voor meer vermogen van de motor.

Turbo's zijn eigenlijk een soort luchtcompressors. Anders dan compressors die met een electromotor of op de

benzinemotor via een riem worden aangedreven, wordt een turbo-compressor aangedreven door de uitlaatgassen via een schoepenrad (turbine) in de uitlaat. De turbine gaat draaien door de hitte en expanderende gassen die door de motor uitgestoten worden. Turbo's (chargers) bestaan uit twee schoepenwielen op één as. Het turbinewiel in de uitlaat wordt door de uitlaatgassen dus snel rondgedraaid, door die aandrijving brengt het andere wiel aan het andere eind van de as, dan de verse lucht naar de motor toe.

Maar waarom worden vandaag de dag, veertig jaar na de Corvair, weer volop turbo's gemaakt? Omdat grote motoren relatief veel brandstof verbruiken ook bij lage snelheden en met weinig belading

waarvoor slechts een 30 à 40 pk al voldoende is. De grote motoren kunnen dan wel flink wat vermogen neer zetten als dat nodig is, maar dat is maar zelden op de openbare weg. Voor de rest van de gebruikstijd slokken ze veel brandstof en produceren ze veel vervuiling.

Kleine motoren met turbo's daarentegen produceren eveneens veel kracht als dat nodig is maar gebruiken veel minder brandstof tijdens het rustig rijden.

Dus door het gebruik van turbo's wordt met de brandstof omgesprongen naar eigen believen.

Een recente test met een BMW 6 cilinder

van 3 liter met dubbele turbo (nog altijd een flink blok) toonde aan dat er een veel zuiniger verbruik was in vergelijking met drie grotere atmosferische motoren onder dezelfde omstandigheden en met hetzelfde vermogen.

Kooldioxide (CO₂) wordt gezien als de grootste vervuiler. Maar anders dan andere vervuilers (CO, HC, NO_x, enz.) kan CO₂ niet geheel gefilterd worden door katalisatoren. Daarnaast is CO₂ anders dan de resterende gassen ook nog de grootste vervuiler die uit de uitlaat komt.

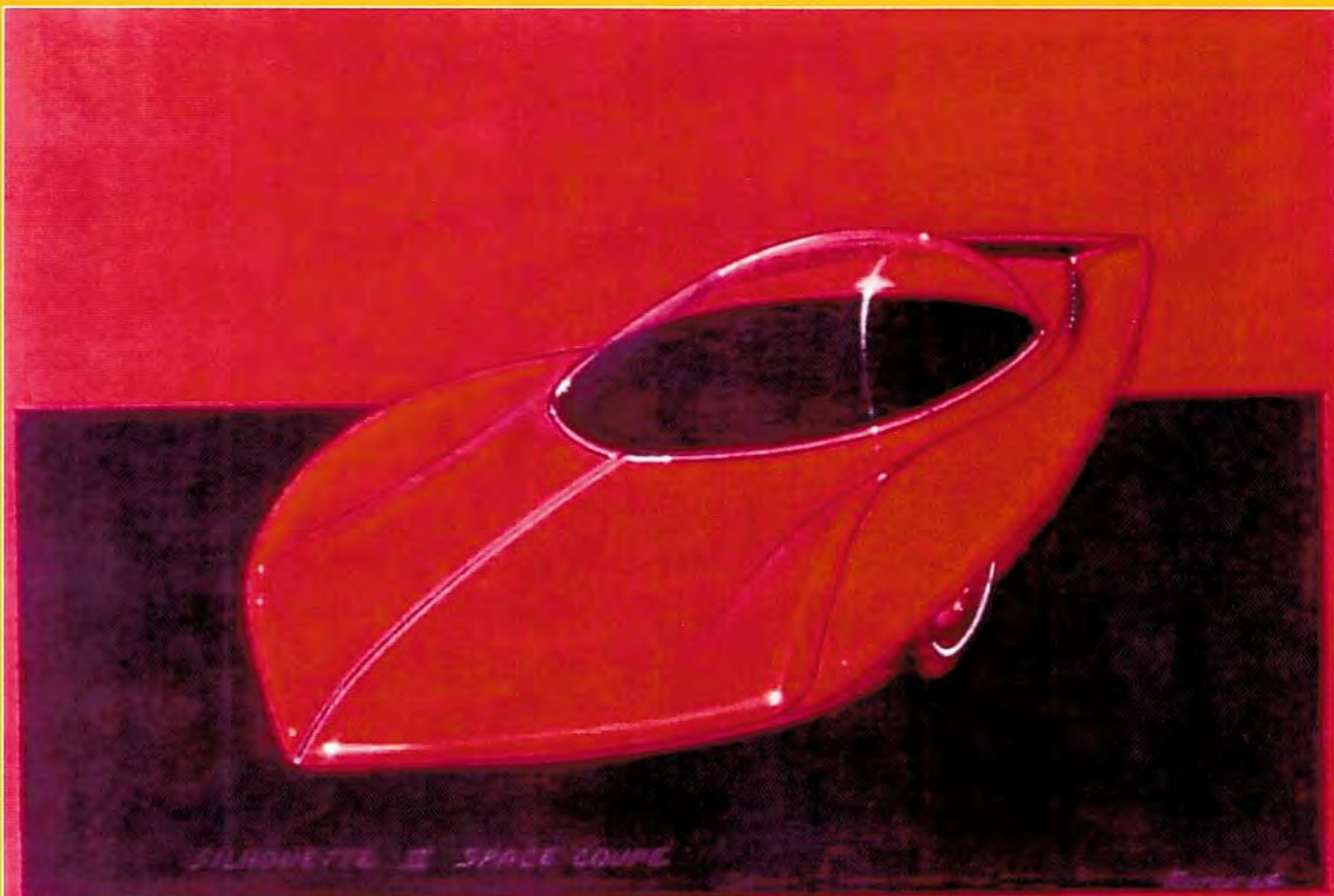
De enige praktische manier om CO₂ emissies te reduceren is dan het verminderen van het brandstofverbruik door kleinere motoren te monteren.

Dit vereist dan weer het toepassen van turbo's om zo nu en dan als dat nodig is, toch over het gevraagde hogere vermogen te kunnen beschikken.

Dus nu blijkt dat de Corvair een goed concept was en dat hij zijn toekomst ver vooruit was.

Frank Burkhard





CUSHENBERY CUSTOMS

Een van de eerste ontwerpschetsen van de Silhouette II van Bill Cushenberry. De wagen is gebaseerd op een 1964 Spyder onderstel, maar is door hem nooit afgemaakt en heeft drie decennia opgeslagen gestaan. Het voorlopige resultaat van toen op de voorkant van deze cover. Nadat enige jaren geleden een grondige restauratie had plaatsgevonden en de motor door een 140pk vervangen was, werd de auto gestolen! Anno 2012 is hij nog steeds zoek.



Ralf Verhees