

CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland 16e jaargang nr. 1- jan. 2014



O'Neill Photoshoot

Dat Corvairs mooi zijn weten wij natuurlijk al lang. Gelukkig zag "meneer O'Neill" (of zijn creative denkers) dat ook voor hun zomercampagne. Nu zijn de 'photoshoots' van O'Neill nooit vervelend om te zien, maar deze heeft net even dat extra puntje. De 2012 zomer badcollectie. De O'Neill surfgirls tonen de nieuwe 'beachcollectie' in en rond een Corvaire Greenbrier. De locatie is Santa Cruz in Californië.
Ralf Verhees



De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 28, dec.- jan. 2014

Van de voorzitter

Er staan belangrijke veranderingen aan te komen. Niet alleen wil vaderschap staat het tóch doordrijven dat een aantal van onze klassieker vrienden de beurs moeten trekken m.b.t. wegenbelasting, maar ook op organisatorisch vlak in onze eigen club. Jullie voorzitter krimpt in! Daartoe wordt op de Algemene Ledenvergadering, annex nieuwjaarsborrel (weer) eens gepraat over het bestuur. De penningmeester is al druk bezig te informeren wie de taak van voorzitter wil overnemen. Er zijn wel een aantal geschikte kandidaten, maar die hebben dat zelf (nog) niet door. Daarnaast moet het bestuur uitgebreid worden. Stel dat er wat gebeurt, dan staat hij er alleen voor. En dat zal niet kunnen. Jullie voorzitter wind het allemaal wel goed zolang de club niet in het voortbestaan wordt bedreigd. Daarom wil hij vanaf deze plaats nog eens een oproep doen aan vooral die mensen die al een keer benaderd werden, om zich nog eens te bedenken. Ook de redactie van het blad zal aan veranderingen niet ontkomen. En dat is eigenlijk ook wel logisch, want nieuwe ideeën, technieken en wensen zullen ook in ons blad een plaats moeten krijgen. Een voorbeeld hiervan was het vorige blad dat door Ruud en Hans gemaakt werd en dat zeer goed ontvangen werd. Hoe dan ook, bedenk jij je ook eens en probeer aan onze club je bijdrage(n) te leveren. Laat dit weten op de ALV die deze keer om organisatorische redenen op Papendal zal plaatsvinden. Ook voor deze uitgave; veel kijk- en leesplezier!



Op zaterdag 15 februari 2014 jaarlijkse Ledenvergadering/
Nieuwjaarsborrel gehouden,

Dit jaar in 'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.
We ontvangen de leden om 14.00 uur met koffie/thee.

Om 14.30 uur starten we met een heuse vergadering van de Corvair Club Nederland. Deze zal dan ongeveer een uur in beslag nemen, waarna de Nieuwjaarsborrel kan beginnen.

De volgende onderwerpen komen aan de orde:

1. Welkom en opening.
2. Jaaroverzicht en kascontrole; oftewel wie gaat eens een kascontrole op zich nemen?
3. Verhoging contributie met motivatie door de penningmeester.
4. Voorzitterschap; wie gaat van Leon, na zoveel jaren, het voorzitterschap overnemen?
5. Het maken van het clubblad; wie wil hierin een aantal taken van Leon overnemen?

We denken aan het schrijven/vertalen/maken van sommige artikelen en foto's aanleveren of de verzending voor zijn rekening nemen. Punt in dit laatste is dat telkens een stapel bladen naar de verpakker/verzender toe moeten.

De contacten met Corsa, het verzamelen van kopij e.d. laten we nog graag aan Leon over. Ook is er behoefte aan nog een redactielid ter ondersteuning.

6. Activiteiten komend jaar;

Wij denken aan: Voorjaarsrit-Schloss Dyck-'t Loo-Schaffen – andere activiteiten. . . . ?

Colofon

Redactie en uitgave:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:

Leon Janssen
Bornerweg 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
depenningmeester@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

Reproduced Parts

Your Every Order Helps!

Clark's has reproduced over 1,000 different parts in the last 20 years.

Ordering From Clark's Helps to Keep
Your Corvair Hobby Thriving!

Trim, Rubber, Mechanical, Small, Large, Parts - Parts - Parts!

Ordering From Clark's Means You're Part of the
Reproduction Process

Fuzzies, Hood Insulation, Bushings, Sheet Metal, Decals, Clips,
Cables, Exhaust, Seals, Gaskets, Interiors, and More!

Support the Company That Will Keep the Parts Coming -
Clark's Corvair Parts, Inc.

800-344-6667 • 704-344-6667 • FAX: 704-344-6667 • www.clarksautoparts.com • clark@clarksautoparts.com

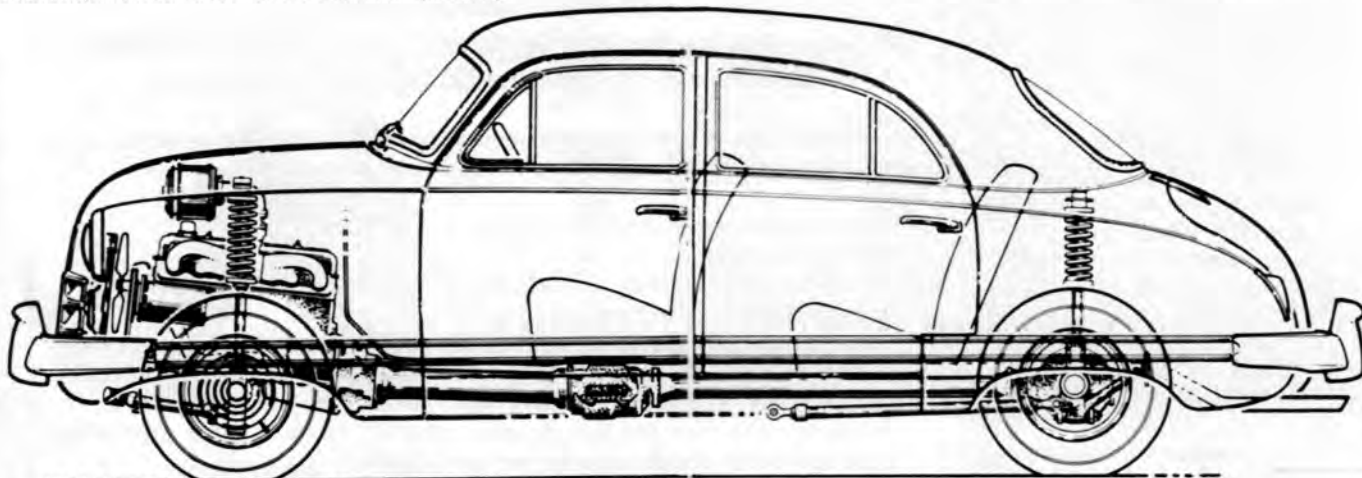
Thanks! You Help Make It All Possible



Die ándere 'compact car'

Chevrolet; budgetmerk van het ooit zo machtige General Motors concern. Wij denken dan aan grote auto's van de veertiger en vijftiger jaren voor relatief weinig geld. En zo is het ook heel lang geweest, want Amerikanen willen niets liever dan 'groot' in alle opzichten. GM kent een rijke historie; tijden van groei en bloei, een enorme variëteit aan modellen en niet op de laatste plaats het logge managementapparaat met hun ups en downs. Een interessante periode is die van na de tweede wereldoorlog, want GM had een veelbelovend project op stapel staan, het Light Car Project. De te introduceren auto: de laaggeprijsde Chevrolet Cadet¹⁾, model 1948. Benieuwd naar de historie? Lees dan verder.

De oorsprong leidt 25 jaar terug. De recessie na de 1^e wereldoorlog ruïneerde bijna GM. In 1921 noteert men een verlies van 5 miljoen dollar. Het is hoofd financiën M.E. Coyle, (wordt in 1933 General Manager tot 1945), die vreest voor een herhaling van wat net na de eerste wereldoorlog gebeurde en dringt aan op een compleet nieuwe, goedkope, \$ 1000 auto. In 1947 zijn de goedkoopste Chevy's en Fords ongeveer \$ 1050. Alleen de Crosley kost minder dan \$ 1000. In de top van GM is er geen eensluitende mening over de noodzaak van een dergelijke auto. Voorzitter Alfred P. Sloan is fel tegen dit plan. Hij dringt er op aan om conventionele auto's te bouwen in de verwachting dat deze na de tweede wereldoorlog voor een grote doorbraak zullen gaan zorgen. Waarschijnlijk is als compromis tussen deze twee standpunten besloten om het Chevrolet Light Car Project in het voorjaar van 1945 te starten. Aan het hoofd van de ontwikkelingsafdeling komt te staan Earle Steele MacPherson¹⁾. Hij wordt direct aan het werk gezet en daartoe stelt hij motorspecialist Earl W. Rohrbacher aan. Hij wordt dan 'Hoofd design engineer voor mechanische componenten'. Diverse lay-outs komen voor het voetlicht, waaronder een motor-achterin-opstelling.



Op 15 mei 1945 komt GM met het volgende bericht: C. E. Wilson, President van GM, maakt bekend dat de divisie Chevrolet een lichtgewicht, meer economische auto wil gaan produceren voor de periode na de 2^e wereldoorlog. Vanwege de noodzaak om de oorlogsproductie door te laten gaan is de auto nog in het ontwikkelingsstadium en kan daarom niet in productie worden genomen na het einde van de oorlog met Japan. Begin 1946 verklaart GM de auto pas in 1947 in productie te gaan nemen. Modeljaar is dan 1948. Intussen vormt MacPherson een steeds grotere groep engineers om zich heen die zich met het project bezighouden. Mensen horen over het bestaan van het project en willen er graag werken. De groep ziet kansen voor de toekomst.

Het ontwerp kent tal van innovaties die te ver gaan om ze hierin te beschrijven, maar voor technici interessant zijn. Eerste tests worden op een testcircuit in Milford, Michigan doorgevoerd en er manifesteren zich technische problemen. Het oplossen hiervan, o.a. koeling van de achteras, remmen (als gevolg van de kleine 12" wielen), maar ook dure achtervering en de stijve verbinding tussen versnellingsbak en differentieel, zorgt er voor dat de doelstelling van een \$ 1000 auto niet wordt gehaald. Intussen is een vakbondsstaking uitgebroken die van eind 1945 tot 13 maart 1946 duurt en dat doet de voortgang van het project geen goed.

In juni 1946 komen de technische problemen vervolgens onder toezicht van de nieuwe General Manager Nicholas Dreystadt. Dreystadt is een bekwaam engineer

en constructeur en komt van Cadillac. Dreystadt steunde het Light Car Project, maar vindt de onafhankelijke wielophanging te duur. Hij dringt er bij MacPherson op aan om zowel een Hotchkiss ophanging als een ophanging met torsiestaven te construeren. Ook een bladveerconstructie is een optie. Tegelijk probeert MacPherson toch met zijn oorspronkelijke vinding zijn meerdere te





overtuigen, maar zonder resultaat

Het is september 1946 en C.E. Wilson (President van GM) kondigt aan, dat er een tekort is aan materiaal zoals, ruw ijzer, staalrollen, koper, en lood. Het is onduidelijk wanneer deze materialen beschikbaar komen voor de productie van de lopende modellen. Het Light Car Project wordt stilgelegd totdat leveringsproblemen zijn opgelost. Test- en ontwikkelingswerk gaan gewoon door. Een vierde prototype #814 wordt op onderdelen verbeterd.

Begin 1947 nadert het beslissende moment. Gebaseerd op de verkoopprijs en een terugverdientijd van 3 jaar concluderen verkoopmanagers dat jaarlijks 300.000 auto's moeten worden verkocht. De vraag is of daar voldoende markt voor is. Hun antwoordt is negatief, want de betrokkenheid van de verkoopafdeling daarin is laag en het project is in hun ogen te veel op zichzelf. Zij zien er geen brood in: GM stelt de doelen te hoog.

In mei 1947 oordeelt de invloedrijke 'Engineering Policy Group' over het Light Car Project. Zij verwachten zo'n enorme vraag naar conventionele auto's de komende tijd, dat zij niet de waarde ervan inzien de kleine auto in productie te nemen. Zij besluiten het risicovolle project af te blazen. Het officiële bericht³) op 15 mei 1947 is: "Het Light Car Project wordt voor onbepaalde tijd stilgelegd wegens aanhoudende tekort aan materiaal, zowel voor de bouw van fabrieken als de autoproductie, en de wens van GM Corporation om alle materialen en productiefaciliteiten beschikbaar te hebben voor de overweldigende vraag naar Chevrolet automobielen". Het ontwikkelingswerk wordt echter niet gestopt. Dat wordt afgeslankt naar 1/5 van de oorspronkelijke omvang en samen met de designgroep vormt dat het 'Product Study Group 6'. Doel: het Light Car Project weer opstarten. Nu onder toezicht van James M. Crawford⁴). Hij maakt korte metten met de ideeën van MacPherson's Light Car Ontwerp. 'Het is teveel een juweel van een auto', zegt hij en dringt er bij MacPherson op aan voor meer eenvoud in het ontwerp. In de zomer van 1947 wordt het 5^e prototype gebouwd de #815, met 'live torque tube axle' en bladveren. Prototype #814 wordt weer verder in detail verbeterd. Intussen is MacPherson niet meer betrokken bij de laatste aanpassingen. Hij leeft in onmin met Crawford en het is duidelijk dat MacPherson zo niet verder kan werken. Zijn meerderen isoleren hem en laten hem nog wat kleine werkzaamheden doen in afwachting op een plaatsingsmogelijkheid bij één van de meer progressieve divisies, zoals Oldsmobile. Maar zover is het niet gekomen. MacPherson krijgt een aanbieding van Harold Youngren van Ford en in september 1947 op de leeftijd van 56 jaar neemt deze briljante, eigenzinnige engineer zijn talenten mee naar Dearborn.

Binnen GM ziet men geen toekomst meer voor dit ingenieuze Light Car Project. De Cadet heeft geen verwantschap met de Australische Holden 48-215, noch met de andere overzeese GM projecten en ook niet met de latere Corvair.

Het noodlot is, zoals zoveel projecten, dat het Light Car Project in de ban is gedaan en uit de historie van GM is geschrapt. In 1968 is het laatste overgebleven prototype door GM verschroot, net voordat de Chevrolet Vega wordt ontwikkeld. Een tragisch verlies van een onvervangbaar historisch 'kunstobject'.

In Cleveland worden de fabrieken omgebouwd voor andere activiteiten, zoals de fabricage van powerglide transmissies. De Light Car, welke voor een ware wederopstanding van toegewijde automotive-engineering staat, is niet meer.

Als de Cadet wel in productie was gegaan dan zou GM wel eens een heel andere kant op zijn gegaan, nl. een fabrikant van 'de kleine(re) auto'. Maar GM heeft 'zichzelf en de natie' gered door de weg vrij te maken voor een periode van ongekende voorspoed..., totdat de Volkswagen de Amerikaanse markt betreedt met de Kever. En jullie weten wat voor effect dat heeft gebracht op de Grote Drie. De Corvair als eerste antwoord, gevolgd met de Ford Falcon en andere. Eigenlijk kun je het Cadet-project als een verre voorloper van de Corvair beschouwen. Een flink aantal constructies/ideeën komen aangepast in de Corvair terug. •JD

Enkele kenmerken van de Chevrolet Cadet • en overeenkomsten met de Corvair ◊:

- ◊ Compact car. Een 4 persoons sedan waarvan de afmetingen afkomstig zijn van een 1935 Chevrolet. Extérieur ontworpen door Ned Nickles. Hij is uitgeleend voor dit project door Harley Earl,
- ◊ Onafhankelijk MacPherson (schroef)veersysteem voor alle wielen voor betere rijeigenschappen dan een normale Chevrolet.
- De onafhankelijke achteras met veren heeft 2 doelen, nl. a) meer zit- en kofferruimte in een lage auto en b) een lager onafhankelijk gewicht. Beter rijgedrag als gevolg,
- Kleine 12" ruimtebesparende wielen met als voordeel een kleine draaicirkel. Een modieus stijlkenmerk was als gevolg van een smalle spoorbreedte dat de voorste zijschermen grotendeels konden worden afgeschermd. Door de voorbumper met de achterbumper te verbinden dmv chromostrips lijkt de auto langer. Deze designtruc is in de vorm van een 'belt line' toegepast op de Early Corvair.

- Onder de voorbank de transmissie voor meer beenruimte voorin. Deze is met de motor verbonden met een rechte 4 inch dikke verbindingspijp en een 3 inch dikke verbindingspijp met het differentieel. De cardanas draait, zonder kruiskoppelingen, hierin. (Het draaigedrag is constant),
- ◊ De complete stijve aandrijflijn hangt in 2 motorsteunen voor en één helemaal achter in het chassis. Een vroege vorm van 'Power Train' zoals in de Corvair.
- ◊ Een zelfdragende (unibody) carrosserie,
- ◊ Zuinig, 50% zuiniger dan de gemiddelde Amerikaanse auto.
- De conventionele 'stovebolt 6' motor was rijk voorzien van nieuwe toepassingen, waaronder 4x gelagerde krukas, 2 vliegwielen; één voor en één achter de motor. Daardoor kan de motor klein blijven, maar wel groot genoeg om de koppeling onder te kunnen brengen. Het geheel kan daardoor worden gekanteld. Het voorste vliegwiel is voorzien van een tandwiel voor de startmotor.

¹⁾ Chevrolet Cadet. Een technische creatie in elk detail van MacPherson. Het ontwerp spoort andere autofabrikanten, zoals Willys-Overland en Ford aan om ook kleine auto's te ontwerpen. Er zijn in totaal 5 gelijke 4 deurs sedan prototypen gebouwd op halve schaal. Enkele houten modellen op schaal 1:1. Cadet betekent: 'student op een militaire-, marine- of politie school'. Het embleem voor op de motorkap bestaat uit een helm gevat in een gevleugelde V. Er zijn fabrieken gebouwd in Cleveland, Ohio. Tienduizend medewerkers zijn voor dit project gereserveerd. Begin 1946 zijn de eerste 3 prototypen gebouwd de nummers #811, #812 en #813. Het geeft aan hoe serieus Chevrolet de Cadet neemt.



²⁾ Earle Steele MacPherson. 1891-1960. Deze ingenieur heeft de alom bekende, speciaal voor de Cadet, geniale en tegenwoordig vrijwel standaard toegepaste MacPherson veerpoet uitgedacht. Een briljant engineer, een idealist, egocentrisch en eigenzinnig, rechtlijnig, een geweldige man om mee te werken, hij kent zijn auto's. In 1934 treedt hij bij GM in dienst bij de afdeling Engineering, waarna hij een jaar later Hoofd Design Engineer wordt bij Chevrolet. Bij Ford kan hij wél zijn ideeën realiseren. De gecombineerde veer- demperpoet wordt voor het eerst geïntroduceerd in de Franse Ford Vedette van 1948, de Engelse Ford 6, gevolgd door andere Ford automobielen (waaronder later de Falcon). Het duurde niet lang voordat andere Europese fabrikanten, zoals Porsche en Volkswagen dit idee overnamen. Vroegere collega's van MacPherson zien duidelijk aan Ford automobielen, dat hij een groot stempel zet op de ontwerpen. Hij wordt in 1952 vice president van Ford Engineering, een positie die hij bekleedt tot zijn pensioen in 1958. Twee jaar later overlijdt hij.

³⁾ Andere bronnen vermelden:

a) GM's Financial Operating Committee, welke zetelt in New York, weigert om geld beschikbaar te stellen om de auto te produceren. Men vreest dat 30% 'return on investment' niet gehaald zou worden.

b) GM management was gewend alleen full size automobielen te verkopen en dat de Cadet wel eens een flinke hap van die markt voor zich zou opeisen. En dat vond men niet goed, dus stekker er uit.

⁴⁾ James M. Crawford, Chief Engineer van 1929 tot juni 1945. Daarna wordt hij vice president Engineering.

Johan Doornbos



Kans op Ongelukken

Hoe de Chevrolet Corvair George Bush in het Witte Huis hielp.

Je zou denken dat de T-Ford de meest invloedrijke auto ooit geweest is in de VS. Maar dat zou ik willen tegenspreken. Ik zet meer in op de Chevrolet Corvair.

Chevrolet presenteerde de Corvair eind 1959. Met zijn luchtgekoelde aluminium motor in het achterste gemonteerd was het in alle opzichten een andere Amerikaanse wagen. De drijvende kracht erachter was de Ed Cole die spoedig daarna de grote baas van General Motors zou worden nadat hij vanaf 1956 al algemeen manager van Chevrolet was.

De Corvair was GM's antwoord op de alsmaar groeiende aantallen van kleinere importauto's. Ford en Chrysler deden hetzelfde maar dan in meer conventionele uitvoeringen.; de Falcon en de Valiant. Cole wilde als technisch ingenieur een radicaal verandering.

Hij beweerde dat een luchtgekoelde motor veel moeilijkheden uitsloot met betrekking tot koeling en kosten. Eveneens zou een achter gemonteerde motor een cardan missen en dus het gewicht nog meer beperken en er waren ook nog die losse korte aandrijfassen zonder stabilisatorstangen.

Het leek allemaal te mooi om waar te zijn, en voor korte tijd was dat ook zo. General Motors verkocht in 1961 alleen al driehonderdduizend Corvairs. Maar spoedig kwamen de verhalen over ongevallen aan het licht. En vanaf die tijd kunnen deze samengevat worden in drie woorden: Overstuur, ongelukken en gewonden.

In november 1965 was er een ongebonden jonge advocaat in Washington DC, Ralph Nader die een boek publiceerde; "Unsafe at Any Speed". Alleen het eerste hoofdstuk ging over de Corvair en de ongelukken die daarmee gebeurd waren. Dat was dan ook al genoeg.

Begin 1966 begonnen de beschuldigingen en rechtzaken bij GM binnen te lopen, en ook politici namen daar nota van. Gerdurende 1967 was de politieke druk zo groot dat men in het congres begon te roepen naar wetten voor regulerings- en veiligheidsstandaardisering. En zo kwam er een consumenten beschermingsprogramma op gang voor diverse industrieën en producten in de VS. Deze wetten gingen als een tsunami de hele wereld over. Simpel gezegd, de Corvair veranderde wetten op wereldschaal. De bewijslast van gewond geraakten bij ongevallen door verkeerde producten kwam terecht bij diegenen die deze producten gemaakt hadden. Ondertussen had de pers van Nader een gevierde held gemaakt. Zijn naam was synoniem aan consumenten bescherming.

In 2000 besloot de dan 66 jaar oude Nader zich verkiesbaar te stellen als presidentskandidaat tegenover de toenmalige vicepresident Al Gore en de kandidaat van de republikeinen, George W. Bush. Nader kreeg toen bijna 95000 stemmen in Florida waar Bush met slechts 2000 stemmen meer won van Gore. Het was dus de staat Florida die Al Gore uit het Witte Huis hield want tot dan stond hij op voorsprong. Waarschijnlijk, als Nader daar niet mee had gedaan waren het merendeel van zijn stemmen naar Gore gegaan. En als de Corvair er nooit geweest was zou Ralph Nader een van de vele onbekende advocaten in de VS zijn geweest.

Je zou kunnen zeggen dat de Corvair-erfenis George W. Bush tot president van de VS had gemaakt.

David Burell, Retroauto's Australië

WHAT DRIVER WERE DONE TO BE RIGHT ACCIDENT

WHAT PRECEDENT WAS DONE

INDICATE ON THIS DIAGRAM WHAT HAPPENED

POLICE ACCIDENT

Hoe het werkelijk mis ging.

Een ander Corvair verhaal met betrekking tot de familie Bush overkwam Laura de vrouw van George W (Dubya) Bush jr. Zij was zeventien jaar toen zij met de Chevrolet Impala van haar vader een ongeval veroorzaakte waarbij een student in een Corvair het leven liet.

Op en avond in november in 1963 was ze met een vriendin nogal haastig onderweg naar een openlucht theater. Op een kruispunt reed ze door een stopbord en botste tegen de auto van Mike Douglas, een topatleet en populaire student op haar school. "In deze paar seconden moet de deur opengesloten zijn en werd ik in de lucht geslingerd om weer hard terug te kaatsen" schrijft ze in haar memoires; "biddend dat de persoon in de andere auto nog leefde... eigenlijk dacht niet anders dan - alstublieft God, alstublieft God, alstublieft God....."



Mevrouw (toen nog juffrouw) Bush geeft toe dat ze met haar vriendin aan het vertellen was. Maar later op de zitting gaf ze een reeks van andere mogelijke oorzaken aan zoals: de onverlichte en gevaarlijke weg, het ongebruikelijk gevaarlijke kruispunt; het te kleine bord en..... de auto waarin het slachtoffer reed (!); het was een sportieve lage auto en tevens de auto waar Ralph Nader zijn boek 'Unsafe at Any Speed' slecht over had geoordeeld. Mevrouw Bush geeft toe dat het ongeval haar nog jaren parten had gespeeld, vooral dat ze niet naar de begrafenis van het slachtoffer was ge gaan.



This 1963 700 coupe held up well after being hit by a train and flipped onto the tracks in a Feb. 14, 1969, crash. The car's battery is visible under the hood.



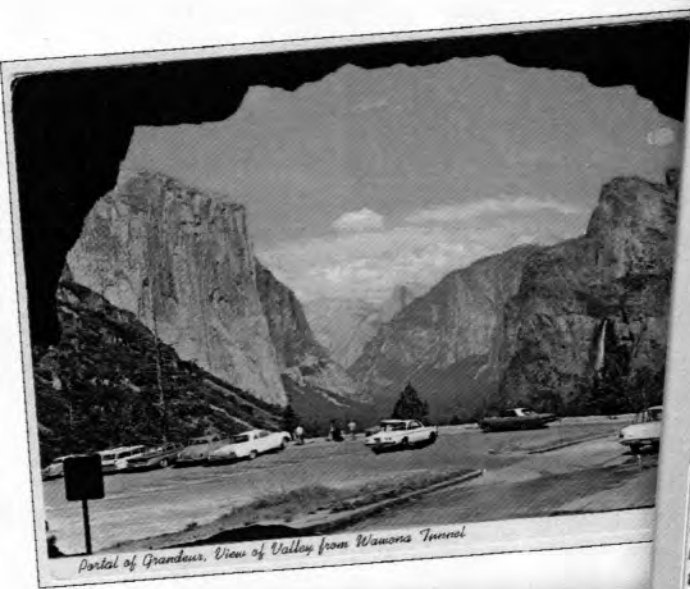
A new and dressed-up 1960 500 sedan flattened a California Highway Patrol motorcycle in this Sept. 6, 1960, accident. Note the Corvair's aftermarket "ladder" grille and wide whitewall tires.

If you look closely (above and below), there are four vehicles involved in this July 24, 1972 accident.

The Corvair is a 1963 500 coupe, and is facing the wrong way at the ramp entrance.

The crash occurred at a freeway on-ramp near San Francisco.





Portal of Grandeur, View of Valley from Wawona Tunnel



De equipe Hub Pellikaan/Piet Huiders nam in 1966 deel met een Chevrolet Corvair Monza. Zo te zien een helemaal prima rallypaard met de achterin gemonteerde "flat six". De foto is genomen nabij La-Roche-en-Ardenne. Op de achtergrond staan wat fotografen. Eentje is kennelijk aangereisd met een Ford Cortina 1500GT? De fotograaf is Bob Wiedebot die voor AutoVisie onderwier was?





Een Corvair Late One, Mick Jagger en Keith Richard in Los Angeles, 1965
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



Uw Corvaire op Winterstalling

Hier volgen tips en ideeën om uw kostbare Corvaire (ook andere auto's) voor de winter te stallen. Wellicht zullen er onder U zijn die er een ander inzicht op hebben. Hier is natuurlijk niets mis mee en reacties en opmerkingen zijn dan ook meer dan welkom.

Eerst wassen

Was de auto uitgebreid en gebruik overdadig veel autoshampoo voordat hij de stalling in gaat. Zo voorkom je krassen omdat er geen scherp vuil tussen een hoes en de auto zit. De shampoo brengt een beschermende laag aan, ook op blank metaal. Regelmatig (hand)gewassen auto's bezitten opvallend minder roestplekjes dan een bijna nooit gewassen auto, let daar maar eens op. Natuurlijk is een wax-beurt voor de stalling helemaal perfect, maar goed wassen is al prima.

Banden

Zorg dat de banden op spanning staan, het liefst 0.5 bar hoger dan normaal. Als banden lang op de zelfde plek staan ontstaat er door het grote gewicht een "platte" kant aan de band. Na enkele maanden ontstaat er zo een on-ronde band die vervelend gaat trillen, alsof het een onbalans is. Vooral zware voertuigen en ook die met motor en bak achterin, zoals de luchtgekoelde Corvaire, adviseer ik een krik onder de voorste motor-steun die een deel van het wagen gewicht op zich neemt. Een auto op bokjes is natuurlijk helemaal perfect.

Wiellagers

In aansluiting op de mogelijke platte kant aan een band vinden wiellagers lange stilstand onder belasting ook niet prettig. De lager kogels drukken door de smeerfilm heen en veroorzaken soms een putting. Na weer in gebruik genomen te zijn loopt zo'n lager dan op korte termijn stuk. Dit komt bij zware caravans ook veel voor. Om dit te voorkomen is het wegnemen van de as-last door een krik of bokjes ook aanbevolen.

Cabriolet

Altijd met een gesloten dak weg zetten. De plooiën die in geopende toestand ontstaan laten zich na een stallingsperiode niet meer gladstrijken. Ook kan er tussen de plooiën vocht opgesloten zitten, waardoor er vocht & schimmel plekken kunnen ontstaan. Ook verleent een open cabrioletkap een mooie entree voor muizen om er een "nest" in te bouwen. Reinig het dak zoals de leverancier dat opgeeft, en dek het daarna af met een ademende auto hoes of een groot laken, zodat stof en vuil geen kans krijgen.

Interieur

Stofzuig het interieur zorgvuldig en haal alles wat eetbaar is of een houdbaarheidsdatum bezit eruit, want dit lokt allerlei ongedierte aan. Zet alle ramen op een kier, zodat het interieur kan ventileren. Controleer of de vloerisolatie en bekleding echt droog is. Haal er uit wat vochtig is, want voor dit droog is, stinkt het hele auto interieur als een vochtige kelder.

Accu



Een accu gaat het langste mee als deze continu in werking is. Stilstand onderbreekt dat proces en maakt een accu lui. Omdat een accu van zichzelf altijd ontladend, is onderhoud dus een must. Schaf daarvoor een elektronische druppellader aan, deze houdt de accu niet alleen fit, maar zorgt ook voor een altijd startklare accu. Zo'n moderne lader mag continu aangesloten blijven, dus vraagt verder ook geen aandacht meer. Dek de accupolen zuurstofvrij af met vaseline of wat WD-40 om zo oxidatie tegen te gaan.

Let op: Als een accu een week of langer helemaal leeg gestaan heeft is deze al onherstelbaar beschadigd. Op een deel van het oppervlakte van de loodplaten (lees capaciteit) is het chemische proces gestopt. Een elektronische lader kan een deel weer opgang krijgen maar een groot deel is toch "hersendood". De accu capaciteit is daardoor enorm afgenomen. Een tester zal hier ook uitwijzen dat de accu dan ver onder de maat presteert.

Motor

Om inwendige oxidatie door de aanwezigheid van brandstof, vocht en zuur in de olie uit te sluiten (als gevoelig van korte ritten) adviseer ik de motorolie altijd net voor de stalling te verversen. Rijd dan de motor goed warm, (dat betekent een rit van minimaal 8 km!), zet de motor dan stil op de stallingsplek. Als de motor tot handwarm is afgekoeld, plak dan met ducttape de uitlaateinden en de luchtfilter inlaten en indien mogelijk de carburateurinlaat zelf, luchtdicht af. Nu kunnen de muizen niet zo makkelijk een nest bouwen in de het luchtfilter, maar belangrijker ... stilstaand staat er altijd een inlaat of uitlaatklep open. Bij in ieder geval 1 cilinder staan er zelfs 2x kleppen iets open. Het kan dus iets ventileren door die cilinder heen. Als de lucht in de opslagruimte iets vochtig is (vooral bij het niet verwarmde ruimtes) komt er dus ook vochtige lucht de cilinder in en kan het vocht daaruit condenseren tegen de koude onderdelen. Zo worden zware stalen onderdelen onder een afdak in eens helemaal nat en is een carrosserie, buiten geparkeerd, ook zonder regen, 's ochtends helemaal nat.

De echte horror voor een motor is als deze af en toe, en dan voor slechts enkele minuten, gestart wordt. Tijdens het verbranden van brandstof, ontstaat er veel waterdamp (op een koude dag, tijdens de opwarming van een motor is dit ook goed als damp en lekkende druppels uit de uitlaat te zien). Dit vocht condenseert ook tegen koude onderdelen zoals een cilinderwand. Zetten we de motor nu stil, staat er gewoon wat "zuur" water in de cilinder. Dat dit roest op cilinderwand en zuigerveren veroorzaakt moge duidelijk zijn (later is dit goed te herkennen aan de donkere vlekken op de cilinderwand). Daarom dus dat dicht tapen van in – en uitlaat. Start/draai de motor nu niet eerder dan in het nieuwe seizoen, als er ook weer mee gereden gaat worden. Om uitwendige oxidatie te voorkomen kun je de motor uitwendig inspuiten met WD-40. Dit verdampt bijna volledig en laat een zeer dun laagje bescherming achter.

Tip

Bij getunede motoren, voorzien van zwaardere klepveren, adviseer ik de tuimelaars te demonteren. Zo wordt voorkomen dat een aantal klepveren, maanden lang, maximaal ingedrukt hoeven te staan. Zo hoef je later, bij een veer-druk controle, niet af te vragen, waarom er onderling zo snel drukverschillen in de klepveren zijn ontstaan.

Benzine tank

Moderne benzine is niet echt vriendelijk voor klassieke afdichtingrubbers, dus een tank helemaal vullen en dan stallen, om zo condens te voorkomen is mogelijk niet meer het beste advies. Er bestaan benzine-stabilisator toevoegingen, speciaal voor de stalling, maar ik heb daar geen ervaring mee.

Ik denk dat een lege tank, voorzien van 2 liter ketting-zaagbenzine en dan de luchtopeningen dicht tapen, ook een goede optie is. Aspen bijvoorbeeld, blijft jaren goed en stabiel en de tweetakt olie laat wat vettigheid achter na verdamping, zodat er tot in de carburateur wat bescherming is als de motor daar even op gelopen heeft.

In het voorjaar 5 Liter verse benzine erbij gooien en oprijden (goed voor het milieu ..., daar krijg je die mooie blauwe luchten van) maar wie weet is er iemand onder de lezers die een beter oplossing weet?



'Straalaandrijving'

Van een lid kregen we bijgaande foto toegestuurd. Het betreft hier een Corvair waar aan straalmotor is bevestigd. Hiermee werden proeven gedaan om het gedrag van de auto bij zijdelingse windstoten te meten en aanpassingen te doen.

We denken nu aan de zo vaak genoemde en evenzo vaak weggelaten torsiestang op de vooras. Daar wilde GM echter voorlopig niet van weten. In eerste instantie vanwege besparingen werd deze pas in 1964 na lang de kritische geluiden van de journalistiek en het kooppubliek aangehoord te hebben, toegepast. Maar later bleek dit ook andere redenen te hebben.

In het boek 'Unsafe at Any Speed' van Ralph Nader, werd er uitvoerig over de 'swing axle' en de 'anti-roll bar' of 'stabilizer' geschreven.

De relatief kleine kostenverhoging had een hoop ellende kunnen verkopen. De belangrijke verschillen in bandenspanning werd hierbij van een even groot belang geacht. Maar juist omdat deze adviezen van buiten GM kwamen, wilde men er in eerste instantie niet aan toegeven omdat dit het bewijs zou kunnen zijn voor het gebrek aan de auto en de oorzaak van sommige ongelukken. Terwijl deze stabilisatoren door kenners een hoog gewaardeerd optioneel onderdeel waren, was het dus wel mogelijk deze optioneel te bestellen en door de dealer te laten monteren. Helaas gebeurde dat weer op te kleine schaal en moest GM zelf het voortouw nemen. In de tweede generatie Corvairs werd er meer gebruik van gemaakt, maar niet op alle modellen standaard leverbaar.....

Electrovair

Onlangs zagen we op een Nederlandse nieuwszender een uitzending over de huidige status van de elektrische auto. Dit naar aanleiding van de film "Who killed the Electric car?" In 1996 stierf een door GM ontworpen elektrische auto, de EV1, met heel veel potentieel, een stille dood. De vraag was; Waarom? Medewerkers van GM zeggen dat er geen markt voor was en de prototypes en testvoertuigen belandden op de schroothoop.

GM heeft nooit niet stilgezeten als het aankwam op voertuigen op alternatieve brandstof. Reeds in de jaren dertig werd er mee geëxperimenteerd, en in de jaren zestig werd een Corvair omgebouwd om op elektriciteit te rijden. Dit gebeurde weliswaar door de universiteit van York(?) maar toch was er een toezienend oog van de heren van GM.

Wat is een elektrische auto eigenlijk in ons huidige verkeersbeeld? Anders dan een voertuig dat aangedreven wordt door een fossiele brandstof motor, wordt een elektrische auto aangedreven door een elektromotor. Deze wordt gevoed door een gelijkstroom die gehaald wordt uit meegevoerde accu's. Deze accu's dienen, naar gelang de werkomstandigheden,



stofmotor. In Amerika rijden er vandaag de dag circa 4000 auto's rond die aangedreven worden door een elektromotor. Dit zijn doorgaans kleine auto's als Volkswagen Golf, Ford Escort en Honda Civic. Maar ook een klein aantal trucks als Chevrolet S-10 en Ford Ranger zijn uitgevoerd met een dergelijke krachtbron. Dus het is in principe mogelijk om elk voertuig met elektriciteit economisch verantwoord voort te bewegen, General Motors had in de jaren negentig een fors plan gereed liggen met de EV1. (Electrical Vehicle)

Deze tweede, vaak kleinere auto zou op elektriciteit kunnen werken. Voordelen voor elektriciteit zijn o.a.: geen vervuulende emissies; geen stinkende en vieze olieproducten; geen geluidsoverlast, goedkopere onderhoudsbeurten; en 60 tot 75% goedkoper in verbruik dan met fossiele brandstof.

Het gebrek aan vermogen is reeds achterhaald; de GM EV1 accelereert in minder dan 9 seconden van 0 naar 100, Elektrische hobbyvoertuigen laten hun benzinebroertjes ver achter zich bij acceleratie wedstrijden.

Geschiedenis.

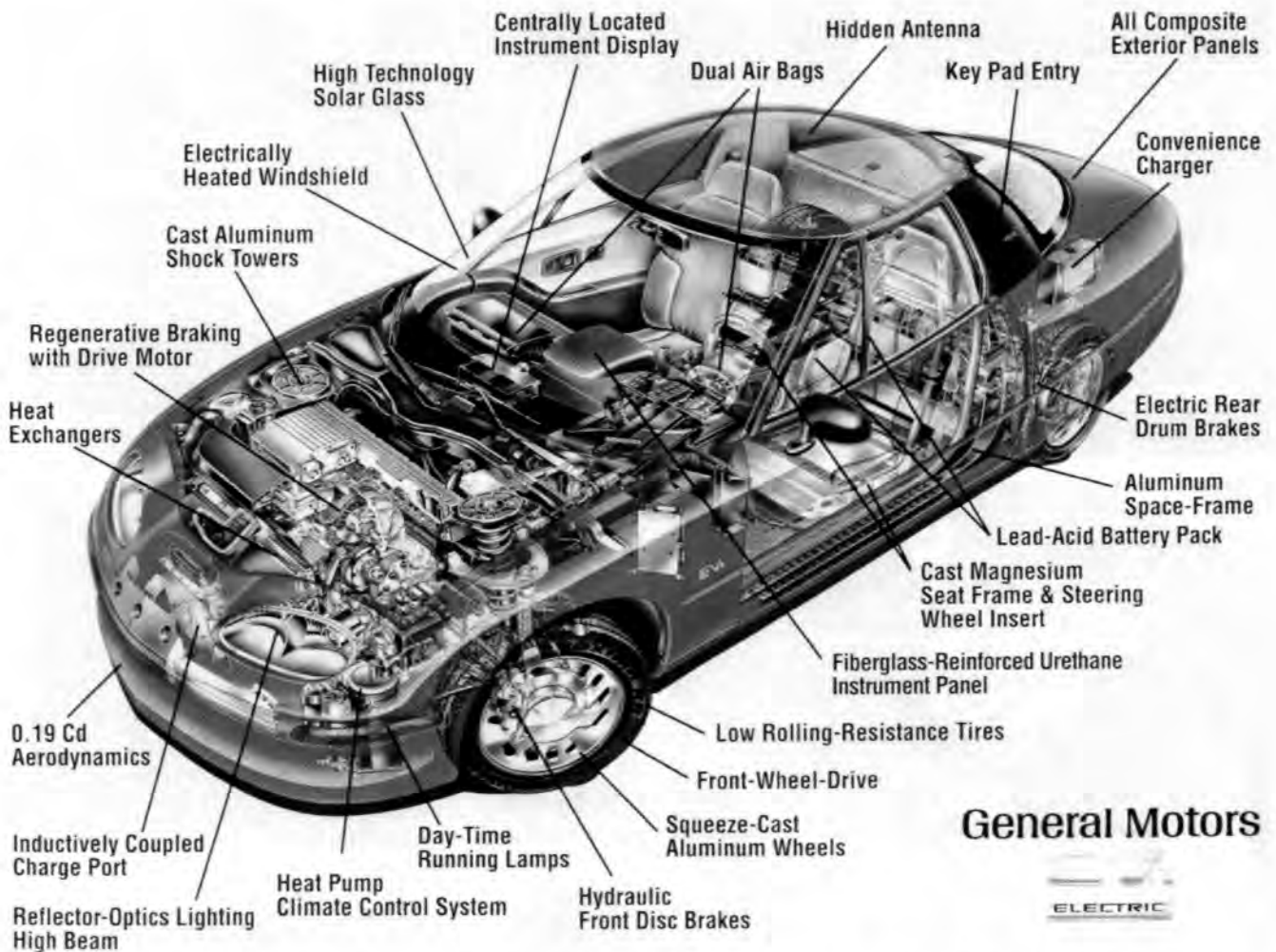
Reeds in 1834 was het Thomas Davenport die zich in een elektrisch voertuig deed voortbewegen. In 1847 bouwde Mozes Farmer een tweepersoons elektrische auto. In 1851 bouwde Charles Page een elektrische auto die gemakkelijk 20mph (32 km/h) reed. In 1859 was het Gaston Plante die voor het eerst een oplaadbare accu gebruikte en in 1899 zette Camille Jenatzy een wereldrecord neer door 66 mph (105km/h) te rijden op twee 12 volts batterijen. Het eerste afstandsrecord werd in 1900 neergezet door de GBS company door 180 mijl te rijden op één enkele acculading.

In 1912 waren er 34.000 (!) elektrische auto's geregistreerd in de Verenigde Staten. Er waren vijftig bedrijven actief in de elektrische autowereld. Populaire merken waren toen de Baker en de Detroit Electric.



na 60 tot 150 km opgeladen te worden door ze aan te sluiten op het normale stroomnet middels een omvormer. De prestaties van de huidige electro auto's zijn vergelijkbaar of zelfs beter dan die met een brand-

Ongeveer 85% van de Amerikaanse auto's, en in Europa zal dat niet meer zijn, rijden niet meer dan 30 km per dag. Daarbij gesteld dat een tweede auto veel minder kilometers maakt.



De populariteit van de elektrische auto daalde bij het uitvinden van de (elektrische!) starter door Charles Kettering en de massaproductie van de Ford model T. De benzine motor had nu eenmaal een groter bereik, en naar mate de afstanden groter werden de auto's ook comfortabeler en gemakkelijker te bedienen en dus groter. De brandstofprijzen waren laag en ieder kon het zich veroor-loven. Die 'gouden eeuw' duurde tot de jaren 60, toen de grote autofabrikanten niet alleen kleinere auto's op de markt zetten, maar ook weer aan ontwikkeling van elektrische aandrijving begonnen. De bekendste proefopstelling lag in de Electrovaair, een 1966 Corvaair met elektrische motor en een kofferbak en interieur vol met accu's. Later werd dit en andere experimenten stopgezet maar hobbyisten gingen gestaag door met ontwikkelen. In 1967 richtten zij de Electric Auto Association op. De oliecrisis van de jaren 70 zorgde er voor dat er een nieuwe golf van interesse kwam in de elektrische auto. Ford ging verder in de ontwikkeling van de sodium sulfaat batterij en Chrysler startte een EVT-1 programma. General Motors startte een nieuw

'ElectroVette' ontwikkelingsprogramma met een Chevrolet Chevette. Er startten weer bedrijven zoals Sebring/Vanguard dat 2000 stadsautootjes maakte en op een bepaald moment de vijfde grootste autoproducent in de VS was. Veel van deze autootjes bestaan nu nog. Maar in de jaren 80 was er weer voldoende olie en de benzine auto's werden door emissieregels steeds zuiniger. Echter, de autogebruiker begon steeds meer te rijden en de emissievoor-schriften werden steeds strenger. De staat Californië vaardigde in 1996 de regel uit dat 2% van haar wagenpark in 1998 emissievrij moest zijn. En in 2003 zou dat 10% moeten zijn. Het spreekt voor zich dat de autoproducenten en de oliemaatschappijen op hun achterste benen stonden en na veelvuldig lobbyen kregen zij gedaan dat deze wet werd ingetrokken, onder het mom van onhaalbare technologie. **Vandaag de dag.** De meeste Electro auto's van vandaag de dag zijn conversies, gebouwd voor hobbyisten en kleine bedrijven zoals Electric Vehicle Systems. Technische verbeteringen geven de hobbyisten een keur van mogelijkheden zodat de

elektrische auto's goed kunnen concurreren met hun benzine gestookte broeders. Grotere bedrijven als Solectria, AC Propulsion en Wilde Evolutions proberen de aandacht te trekken door voortdurend records neer te zetten. De Solectria Sunrise won onlangs de Tour de Sol met een afstand van 373 mijl; de oprichter van AC Propulsion die ook deelneemt in de ontwikkeling van de GM-Impact, reed zijn Honda Civic met een hybride aanhanger van oost naar west in vier dagen. Wilde Evolutions versloeg op de kwart mijl een Dodge Viper met een elctrisch aangedreven Mazda RX-7 EV. Elektrische bussen komen er steeds meer in de straten van de grote steden. Kennen wij in ons land de trolleybussen van Arnhem nog? En wat te denken van de fiets? In Nederland zullen er zeker het grootste aantal fietsen met een elektrische trapondersteuning rondrijden. Grasmachines en andere handige tuin- en werkplaats gereedschappen zijn al zodanig ingeburgerd dat we dat de gewoonte zaak van de wereld vinden!



Electrovair II was a GM-built experimental '66 Monza. A standard 4-door was modified to accept a 100-horsepower AC electric motor. Silver-zinc batteries occupy the trunk and engine bay. The Marina Blue body was mildly modified to accommodate the conversion, and appropriate gauges went into the dashboard. It's on loan from GM to the Corvair Preservation Foundation Museum.

ElectroVair

Nu terug naar de ElectroVair. Velen denken dat de ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch voortbewogen voertuigen, een slag in de ruimte was. Men moest de diverse overheden geruststellen dat er aan gewerkt werd en op die manier konden ook nog gigantische subsidies geïnd worden. Zodra het item weer 'hot' is laat men iets van zich horen. Hebben ze misschien een kant en klaar product op de plank liggen en zodra de tijd er rijp voor is, wordt dat aangesneden? Vast staat wel dat er meer dan 1000 gegadigden waren voor de EV-1, dus er was wel degelijk markt voor. Een ander verhaal is dat GM als de dood is voor claims omdat hun systeem nog niet 'bullet-proof' genoeg is. De ElectroVair was in ieder geval niet goed genoeg om in productie genomen te worden maar toen was er de markt ook nog niet voor. De zilver/zink batterijen konden niet al te vaak herladen worden en waren destijds erg duur. Bovendien was de wagen te zwaar, te vol gebouwd met accu's en de prestaties waren nog net

niet te vergelijken met de benzine aangedreven Corvairs. Als er een ElectroVair II is, dan moet er ook een ElectroVair I zijn geweest. Dat was ook zo. Echter deze auto had ongeveer dezelfde opstelling maar had grote problemen met de aandrijving zelf, de motor dus. Omdat men vond dat men beter een geheel nieuwe kon bouwen dan de andere te converteren, nam men daar voor een vierdeurs sedan. De ElectroVair had batterijen die gezamenlijk 532 volt konden leveren aan een motor die 115 pk genereerde. De topsnelheid was een kleine 130 km/h en de actieradius was, afhankelijk van de omstandigheden tussen de 65 en 130 kilometer. De acceleratie van 0 naar een kleine 100 deed hij in 16 sec.

Dat waren allemaal pluspunten. Echter de voornaamste minpunten waren dat de wagen bijna 1550 kilo zwaar was en er weinig plaats meer was voor bagage. En dan nog eens de slecht voorhanden zijnde grondstoffen, de afvoer van giftige stoffen bij het in onbruik raken enz. Kortom, wanneer de olie opraakt zijn we niet aan huis gebonden, en bouwen we onze Corvair om met een AC-Inductie motor en tanken uit het stop-contact!



Uit een forumpagina

Vandaag een FOK!auto van superworm's vader Gramps over de legendarische voiture; de Chevrolet Corvair.

Een nieuwe auto uit Detroit

Afgezien van verpletterend mooie, uiterst futuristische showmodellen was de Amerikaanse auto-industrie in de jaren

vijftig behoorlijk eenvormig: een grote, lompe, hoge bak, bij voorkeur met een dikke achtcylinder en een automaat, dat was het wel zo'n beetje. De Europese en toen nog in veel mindere mate de Japanse automerken lieten zien heel andere inzichten te hebben.

Sommige auto's zoals de Kever en de Renault Dauphine hadden de motor achterin liggen en waren klein van afmeting. Chevrolet besloot in dat segment ook een concurrerende wagen neer te zetten en dat werd de Corvair.

De uitgangspunten waren revolutionair: achterin lag een luchtgekoelde, vlakke zescylinder boxermotor, zodat de bouwhoogte zeer beperkt was. De hele auto was naar Amerikaanse begrippen zeer afwijkend, door de beperkte afmetingen, de motor die op en achter de achteras lag, de lage prijs (het goedkoopste model, de 500 ging weg voor minder dan 2000 dollar) en het mooie, vlakke model. In 1960 kwam de Corvair op de markt. Hij zou tot 1969 in productie blijven. Er werden in die eerste jaren steeds ongeveer 200.000 stuks verkocht, een aantal dat nogal verbazingwekkend was voor zo'n revolutionair model. Er volgden al gauw een coupé, een tweedeurs, een stationcar en een cabriolet. De motorvermogens liepen op van 80 tot 180 pk. Er was een handgeschakelde drie- en een vierbak, alsmede een automaat.



auto heel staartlastig; er trad een enorm, slecht te beheersen overstuur op. Om dit deels te ondervangen schreef de fabriek een lage bandenspanning in de voorbanden voor, maar dat detail werd door vrijwel niemand opgemerkt. Bovendien lag die bandenspanning buiten de fabricagenorm van de bandenfabrikant. Overigens was door die lage bandenspanning de maximale bezetting van de auto eigenlijk beperkt tot 1, de bestuurder. Maar dat zei de fabriek er natuurlijk niet bij. Het gevolg van het negeren van de fabrieksvoorschriften was een groot aantal spectaculaire uitglijders met de Corvair, vaak met noodlottig gevolg. Er liepen dan ook een honderdtal processen tegen GM wegens vermeende gebreken aan de auto die tot de ongelukken hadden geleid.

Niet alles goud wat er blinkt

Er kwamen echter al gauw een paar nadelen aan het licht. Om de verkoopprijs zo laag mogelijk te houden had men nogal wat concessies gedaan op het gebied van wegligging en veiligheid. Een medewerker van de fabriek had er heel veel moeite voor gedaan om bepaalde aspecten veiliger en beter beheersbaar te maken, maar hij kreeg om budgettaire redenen geen poot aan de grond. Was was namelijk het geval? Net als de vroege Kever had de Corvair een pendelas achterin. Die constructie was in 1903 gepatenteerd door Edmund Rumpler en had een paar voordelen. De achterwielen waren niet door een vaste as met elkaar verbonden maar door twee ashelften met in het midden het differentieel. Die constructie had wel tot gevolg dat bij een hobbel in de weg de geometrie van de wielen veranderde: de onderkant van het wiel kwam naar binnen. Bij moderne auto's is juist het omgekeerde het geval, en terecht, dat is veel veiliger. Dit gevoegd bij het grote gewicht achter de achteras maakte de



Enter Ralph Nader

Halverwege de jaren zestig sprong Ralph Nader hierop in door een boek te publiceren, getiteld "Unsafe at any speed". Het boek had acht hoofdstukken, waarvan het eerste was ingeruimd voor de Corvair. Nader had een aantal dodelijke ongelukken met de Corvair gelinkt aan de gebrekkige wegligging en dat kwam hem op heel veel commentaar van GM te staan. De ad hominems en verdachtmakingen vlogen hem al vrijwel meteen om de oren. GM liet de beschuldigingen niet langs de koude kleren afglijden, in tegendeel. Alles werd uit de kast gehaald in 1965 en 1966, totdat de CEO van GM voor een subcommissie van de Senaat spijt moest betuigen voor het ongeoorloofd afbranden en lastigvallen van Nader. Het geld dat de laatste hiermee na de veroordeling van GM opstreek gebruikte hij voor het verder propageren van veiligheidsmaatregelen in auto's.

Overigens was GM niet zo dom om helemaal geen actie te ondernemen. Op de lijst met accessoires prijkte al snel een aantal zaken die het rijden met de Corvaire een heel stuk veiliger maakten. De anti-rolstang voorin de auto die eerst uit kosten-overwegingen achterwege was gelaten, stond er ook op. In latere jaren werden al die voorzieningen standaard in de auto. In het model van 1964 was de hele pendelasconstructie niet meer terug te vinden en was de ophanging volledig onafhankelijk gemaakt. In 1971 werd eindelijk een officieel onderzoek gestart naar een viertal auto's van diverse Amerikaanse merken uit 1963 om na te gaan of de beschuldigingen van Nader hout sneden. Heel vreemd, maar alle ingrepen die GM in de loop van drie jaar had bedacht om de zaken veiliger te maken zaten ook in de testauto. De keurende instantie kwam dan ook tot een voor GM gunstige conclusie: de boel was veilig, tenminste volgens de normen van 1963, het productiejaar van de onderzochte wagens.

Hoe het afliep

GM had toch duidelijk last van Naders boek, want de verkopen liepen heel stevig terug naar iets boven de 100.000 per jaar in 1966, later nog veel minder. In 1969 was het helemaal afgelopen met de pret. Het model werd in de mottenballen gezet. Het had zo mooi kunnen zijn, want het was een heel gedurfd ontwerp voor die tijd. En het was een schandelijk mooie auto. Die slachtoffer werd van heel erg foute beslissingen door de fabrikant. Nader had geen schuld aan het echec, al zei men dat nog tot in 2009, binnen de Amerikaanse autokringen. Nee, dat was GM zelf. Jammer. Voor wie dit verhaal toch wat magertjes vindt: u hebt gelijk, kijk op Wiki voor de Corvaire en het boek 'Unsafe at any speed'. Er is nog veel meer, dit was echt een notendopje vol.

Onze eigen Corvaire, lachen is toegestaan

Mijn broer en ik hadden beiden ons rijbewijs gehaald in 1968. Dus moest er maar eens een auto komen, gefinancierd door pa die zelf geen rijbewijs bezat. We zagen een advertentie in de krant over een Chevrolet Corvaire van 1960. Niet al te oud dus en de prijs was heel netjes. Kijk, dat was het wel, een Amerikaan, veel blik, dikke motor, lekker veilig. We gingen kijken en kopen. Het geval zag er heel redelijk uit, alleen de motor moest ietsje afgesteld worden, want af en toe knalde hij in de uitlaat. De verkoper, later onvindbaar moet zich de krampen hebben gelachen. Stelletje boertjes, ze traptten met open oogjes in zijn kletspraatjes, dus hij was het lijk mooi kwijt. Want een lijk, dat was het. Een echte grafbak. Het was een dure cursus, een auto aan de buitenkant weer enigszins toonbaar en in ieder geval waterdicht maken, dat wel. Het begon al tijdens de thuisreis. Als de motor eenmaal warm was en je nam gas terug, dan klonken er oorverdovende knallen uit de uitlaat. Het leek wel een rijdende carbidbus. Nu snappen we dat: de hele chokekabel was foetsie, dus om het ding aan de gang te krijgen hadden ze de carburateur heel rijk afgesteld. Het beest zoop dan ook als een tempelier. Maar niet



getreurd, in Hilversum zat een GM-dealer die de zaak verhielp. De kosten beliepen een vermogen, maar pa dokte. *Chevrolet Corvaire Monza, 1969.* Copyright Wiki-user Vegavairbob

De cursus Corvaire- onderhoud

We hadden de auto op een droge dag gekocht, maar bij regen waren de ervaringen toch een beetje anders. In de passagiersstoel werd tijdens een regenbui je hele onderstel kletsnat. De boel lekte als een zeef. Ook op heel veel plekken elders op de auto bleek de verf de carrosserie bij elkaar te houden. Maar goed, je bent jong en enthousiast en het is de eerste auto, een Amerikaan nog wel, dus je koopt glasvezelmatjes en polyester. Veel, heel veel. Ik heb dat procédé van roest weghalen en de gaten dichten met glasvezel van zo dichtbij meegemaakt (want wekenlang zelf gedaan,

onder luid gekanker en gezucht) dat ik nog steeds een traumatische ervaring beleef als ik het toegepast zie worden. Wat een gore, totaal uitzichtloze rotbaan is dat! De roest zat letterlijk overal. Alleen het dak was min of meer dicht.

En die wegligging... Dat verhaal over die lage bandenspanning weet ik pas sinds 2 september 2013, gisteren dus. Onze banden werden dus rondom gewoon op 2,5 bar gepompt, voor de voorbanden zowat de helft te hoog om enigszins veilig te kunnen karren. Op een dag reden we op de provinciale weg de hoek bij het verkeerslicht om. Er lag een heel dun laagje sneeuwtroep. Mijn broer gaf voorzichtig een heel klein beetje gas. Ik knipperde met mijn ogen en in die tijd bleken we opeens achterstevoren te rijden. Beetje overstuur? Dat kun je wel zeggen, denk ik.

Hoe moesten we dat nou weer onder de knie krijgen? Ah, wacht, er zit te veel gewicht achterin en te weinig voorin. Aan dat gewicht achterin kon je weinig doen, want de motor moest er wel in blijven. Maar voorin wat meer gewicht? Dat was ons als aannemerszonen best toevertrouwd. Klep voorin open, het reservewiel eruit en daar zagen we een heel diepe kofferruimte. Onderin werd de ruimte sterk kleiner door de wielkasten. We legden een stukje plasticfolie onderin en stortten 150 kilo beton in de ruimte, met bovenop een paar stalen beugels om de klont eruit te kunnen hijsen. En kijk, dat hielp wel wat. Bert heeft inmiddels wat foto's van de Corvaire opgedoken; de onze was dezelfde als de derde van boven.

Maar een vreselijke grafbak bleef het natuurlijk. Na een paar maanden werd het beest afgedankt en vervangen door een andere grafkar, ook een Chevrolet maar nu een Bel Air. Maar dat is weer een heel ander verhaal. Dat volgt nog, in een andere column.

Claymobile



Het verhaal achter de Claymobile is uiterst vreemd en onbekend. Het gaat om een Corvair als basis, 1965 Corsa, wat we er nog van kunnen zien, want de Corsa is hoogst aangepast naar de wensen van de klant. De naam van de Corvair komt terug in de banden, daar zijn witte letters opgebracht met de naam: Claymobile Corvair 1965, en het corsa embleem zit nog op het dashboard. De body is geheel onderhanden genomen met plaatwerk.



CLAYMOBILE

!! ATTENTION !!
Museums & Collectors

ONE OF A KIND
Specially built for CASSIUS CLAY
Completely redesigned metal body
(not Fiberglass)

Excellent Chevrolet running gear
Drive anywhere
Partial trade considered
Delivery can be arranged

\$6,500

■■■■■ weekdays
■■■■■ other times
Greenville, SC

De legende gaat dat deze auto gebouwd is voor Cassius Clay (Mohammed Ali) Maar echte bewijzen zijn er niet en waarschijnlijk is of beter gezegd was het een verkoop truc van de toen ? Voor Eric zal het opknappen niet meer hoeven.

Een aantal jaar geleden is de Claymobile gestolen uit de tuin van Eric Lippert. De Claymobile is nooit terug gevonden. Of hij nog bestaat of dat hij bij het oud ijzer is beland, is een raadsel, wat het verhaal achter de "Mohammed Ali - Cassius Clay - Claymobile" Corvair alleen maar mysterieuzer maakt.
Ralf Verhees



Wij wensen u allen fijne feestdagen en een
Corvairrijk 2014



STANCE
COALITION
CAPS
CULTURE
COMMUNITY
CREATIVITY