

# CORVAIR MAIL





## Wat als.....

In 1959 introduceerde Studebaker hun Lark serie van compacte auto's. Ondanks dat ze fris oogden waren ze werkelijk niet zo nieuw als dat ze er uit zagen. Omdat Studebaker altijd problemen had met geld, probeerde het bedrijf door middel van de Lark serie een nieuwe strategie aan te gaan. De basis van de Lark serie was het 6 jaar oude chassis en alleen een nieuwe body stijl die zowel aan de voorkant als achterkant veel korter was. Dit goedkope "kleine" nieuwe ontwerp kwam precies op het goede moment, gezien de recessie van 1958 en de daaropvolgende verschuiving in de voorkeuren van Amerikaanse autokopers. De Lark serie verkocht goed de eerste tijd. Studebaker bleef door deze zet nog een aantal jaren actief voor het echt ten onder ging.

De vraag luidt, met deze goede zet van Studebaker, wat als de grote spelers dit hadden gedaan? Wat als General Motors, Ford of Chrysler hetzelfde pad hadden belopen als Studebaker, om in 1960 hun eigen versie van een kleine auto op de markt te zetten? Wat als ze de goedkope route genomen hadden en een verkorte versie van hun standaard modellen zoals de Bel Air / Impala of de Ford Galaxy / Fairlane of een Plymouth Fury / Belvedere?

Hier zijn een aantal concept tekeningen waar de 3 grote merken gestaan zouden hebben als ze de plannen van Studebaker gebruikt hadden.

**Ralf Verhees**

*Meer dik dan compact, maar nog steeds kleiner dan de standaard Chevrolets van die tijd. De 6 cilinder luchtgekoelde motor achterin zou wel hard moeten werken in deze 'full size' Corvair.*



*Niet zo'n vreemd model als de Corvair, maar nog steeds te groot voor een echt compact model. De tweedeurs-versies met als basis de Ford Galaxy Starliner met als achterkant een kleiner gemaakte versie van de 1959 Fords.*



*En wat dacht je van deze walvis? Een perfecte naam voor een compacte auto, op basis van een groot model Plymouth. Buiten dat de afmeting kleiner is blijft het nog steeds een "chubby" model.*

## Van de penningmeester

In dit clubblad vind je een apart vel met het verzoek om de jaarlijkse clubcontributie over te maken. Er is geen acceptgiro meer bijgevoegd. Dit scheelt de club € 72,76 per jaar.

**Het nieuwjaarstreffen in Papendal, Arnhem, is gepland op 27 januari 2018.**

De uitnodiging hiervoor staat in dit clubblad. Dus..... zet in de agenda! Het financieel jaaroverzicht zal in Papendal gepresenteerd worden en wordt in het volgende clubblad geplaatst. Het aantal leden 42 is stabiel gebleven. Ik wens jullie allen gezellige feestdagen en een fijne jaarwisseling. Tot in Papendal.

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

Sinterklaas is al weer het land uit en de kerstboom heeft weer een prominente plaats in de woonkamer gekregen. De vorige keer stond hij echt midden in de woonkamer, maar die plek is ingenomen door Rosalie's box. Voor het raam dan maar, dus kunnen de mensen buiten er ook naar kijken. De laatste editie was het nog volop zon en licht, nu ligt er sneeuw en is het vroeg donker. Zoals ik al vaker geschreven heb, open haard aan, drankje erbij en typen maar.

Gelukkig heb ik in het laatste kwartaal wat meer Corvair-gerelateerde dingen kunnen doen dan al die maanden er voor. Zo heb ik een superleuke en leerzame dag gehad tijdens de sleuteldag. Wim, bedankt voor alle goede zorgen! Ook ben ik nog naar 2 Corvairs gaan kijken van Jory (zie het verhaal in dit blad). Ook is George, een Corvair liefhebber en ondertussen een goede vriend van ons, overgekomen uit de USA om wat dagen met ons door te brengen. Ook deze ervaringen staan in dit blad.

Naast dat alles zijn er ook nog de dagelijkse bezigheden, huishoudelijke taken, werk en (samen met Lotte) Rosalie weg wijs maken in deze wereld van witte vlokken buiten, regen, komkommer en brood om te eten, en torens bouwen. Je zult nu wel denken: er blijft natuurlijk weinig tijd over voor de Lakewood. Gelukkig is het tegendeel waar. Het gaat weliswaar allemaal langzamer dan je altijd zou willen, maar we hebben gelukkig een grote stap gemaakt dit kwartaal. In het volgende blad zal ik hier verder uitgebreid op in gaan, want ik hoop dat ik dan nog meer heb

# Inhoud

2

Wat als.....

3

Van de penningmeester en de redacteur.

4

George uit de USA

6

Corvair Ambulances in Zweden, Deel 2

10

Corvair Live!

12

2e Corvair Sleuteldag 2017

14

Op naar Jory

15

Uitnodiging Nieuwjaarstreffen 2018

16

Olie

19

Monza convertible van Steven Lens

## Colofon

**Redactie en uitgave:** Corvair Club Nederland

**Administratie en Lidmaatschap:**

Ruud Keers

Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam

tel: 020-4706580

depenningmeester@corvair.nl

**Evenementen Coördinator:**

Wilco Boers

Breem 18 2151 RJ Nieuw Vennepe

tel: 0252-676109

wcboer@quicknet.nl

**Technisch Coördinator:**

Huub Coolen

Kruispeelweg 11 6006 SX Weert

tel: 06-53810366

huub@humaco.eu

**Redactie Corvair Mail:**

Ralf Verhees

Wikke 5 5552ET Valkenswaard

tel: 06-46713217 (in de avond)

rverhees@gmail.com

**Clubsite:** www.corvair.nl - **Leden log in:** Monza2017

**Lid worden:**

Door storting van € 42,00

Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.

rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05

Jaarlijkse contributie € 35,00

kunnen doen. Ik heb er nog steeds plezier in en werk het nu in kleine delen een voor een af. Er is nog een lange weg te gaan (nog steeds) maar ik moet zeggen dat het nu ook wel weer een geheel aan het worden is. Mijn streven is om met het volgende blad de Corvair op z'n wielen te laten staan. Of dat gaat lukken kan ik nog niet met zekerheid zeggen, maar we gaan ons best doen om het voor elkaar te krijgen. We kunnen ook weer 2 nieuwe leden verwelkomen, waarvan er 1 zich voorstelt in dit clubblad. Helaas zien we ook dat er een aantal Corvairs te koop aangeboden worden, zowel van leden als van niet-leden. Hopelijk komen deze Corvairs bij liefhebbers terecht en worden de eigenaars ook weer lid van onze club om zo toch een stabiel ledenaantal te behouden.

Als laatste heb ik nog een mooi technisch handboek kunnen kopen van een oud-Corvair-eigenaar. Het boek staat vol met praktische tips en tricks voor zowel revisie, verbeteren en als er iemand nog een dakraam in zijn Corvair wilt maken, dan neem maar contact met mij op, want er staat zelfs een stappenplan in hoe dat dat zou moeten!

Zoals jullie gezien hebben zit er een apart vel bij het clubblad, en ik hoop dat jullie voor 2018 ook weer lid zullen zijn van de Corvair Club Nederland. Zoals ik meerdere keren heb gezegd is het clubblad een van de manieren om te communiceren met de leden, of te voorzien van informatie. Ik ben blij te zien dat er meerdere leden een "digitale pen" pakken en stukjes schrijven voor het clubblad. Mijn dank is groot hiervoor, en samen maken we het blad zoals hij is.

De website blijft ook doorgroeien en verbeterd worden. Het ledengedeelte wordt steeds verder uitgebreid met clubbladen en technische stukken. Momenteel ben ik bezig met het in kleur zetten van een elektra-schema voor een 1961 model (ja mijn model gaat voor, want "binnenkort" ga ik met de elektra aan de gang. Ook zijn er foto's toegevoegd van de clubdagen en sleuteldagen, en zullen we in Januari op de nieuwjaarsbijeenkomst weer nieuwe plannen maken, en zullen de details van toertochten en sleuteldagen bekend gemaakt worden. Deze komen uiteraard weer op de website.

Wij wensen alle leden een goede laatste week van 2017, hopelijk staat de Corvair mooi op stal, en komt deze weer tevoorschijn als de zon weer gaat schijnen in 2018! Maak er weer een mooi jaar van met veel veilige maar zeker ook prachtige kilometers!

**Ralf Verhees**

# George uit de USA

Zoals ik in het vorige blad had aangegeven was dat blad ingepakt door George uit Amerika. De dag dat het clubblad opgehaald kon worden landde George vroeg in de morgen op het vliegveld van Düsseldorf. Vanaf het moment dat hij door de deur van de douane kwam tot dat hij weer wegging, was één grote ervaring en keek hij zijn ogen uit. George woont in Amerika, in het kleine dorpje Cornville in Maine.

Buiten wat reisjes in de omgeving en af en toe eens ergens in Amerika is hij nog nooit zo ver geweest. Ander land, andere cultuur, andere levensstijl. Ik ga jullie nu niet vervelen met alle activiteiten die wij met George gedaan hebben, maar wil het beperken tot een paar Corvairsterelateerde activiteiten. Helaas hadden we geen clubdag meer op het programma, maar dat mocht de pret niet drukken.

Het clubblad ophalen bij de printshop en verzendklaar maken was één de Corvairsterelateerde activiteiten. "Zoveel bladen, hebben jullie zoveel leden?" Nadat we met zijn allen de clubbladen voorzien hadden van een hoesje en postzegels kwamen de naamstickers aan de beurt. Het blijft toch grappig hoe een "buitenlander" onze namen en zeker de plaatsnamen gaat uitspreken. We hebben nog nooit zo'n leuke inpaksessie gehad. Na wat dagen in onze omgeving doorgebracht te hebben stond er op zondag een dagtrip naar Zeeland om de Deltawerken te gaan bewonderen. Maar in Zeeland is er meer. Zo wonen Cor en Rita in Wemeldinge, en laat dat nu net op de route zijn. Lees voor het verhaal van Cor en Rita het clubblad van September 2016. George wist niet dat we bij ze op bezoek gingen. De verrassing was erg groot toen we bij Cor en Rita aankwamen. Zelfgemaakte Auto's, met de hand, echt vakwerk!, een Cord aan de andere kant



van de tuin; George kwam ogen te kort. Na een kopje koffie met een Wemeldingsgebakje (erg lekker) gingen George, Cor en ik de werkplaats rond om alles eens op ons gemak te bekijken. Van metaalbewerking, tot carrosseriebouw. En van motorblok tot ophanging, alles kwam aan bod. Op naar buiten waar de Cord stond te wachten in de zon. Het blijft een apart model met de luchtgekoelde Corvairster motor voorin. George had ze ook nog niet zo vaak gezien, laat staan er in gezeten te hebben. Ook de Toering die Cor zelf heeft gebouwd ont kwam niet aan de inspectie. Een echte vakman! De volgende keer als

we langs komen gaan we er een dagje van maken en ze 1 voor 1 uitproberen, aldus George.

Weer een aantal dagen gingen voorbij met een bezoek aan 's Hertogenbosch, Margraten en het drielandenpunt. Maar ook een antiek handelaar in Best. Deze haalt allerlei spullen uit diverse landen, waaronder Roemenië, Italië en de USA. Met één van de Containers die overkwamen uit de USA kwamen ook 2 Greenbrier Corvairster mee. Ik heb dit altijd al een mooi model gevonden. Momenteel stonden de busjes als decoratie in de showroom en ik denk dat ze daar ook wel zullen blijven staan





met een vraagprijs van 12.000 en 8500 euro. De staat van de busjes is slecht. Rotte delen, slechte lak, interieur kapot, eigenlijk is het alleen voor de vorm leuk en dat ze hier zijn. Ik zie er verder niet veel in. George vond ze geweldig, alleen de

prijs.. George zei dat hij beide busjes voor 750 dollar kon kopen in Amerika. Dus wie weet ga ik in de toekomst nog een handel beginnen, als de busjes in Best daadwerkelijk gekocht worden. Natuurlijk hebben we ook verschillende

keren tijd doorgebracht in mijn werkplaats. Klein, volgens George, maar alles is aanwezig. Hij was verbaasd dat ik alles hier in kan maken. De Lakewood werd van boven tot onder bekeken, tips en tricks uitgewisseld en allerlei onderdelen bekeken. De onderdelen die George meegenomen had, liggen allemaal al weer gesorteerd in de goede doos bij elkaar, klaar om gemonteerd te worden.

Na 10 dagen moest George weer het vliegtuig terug naar huis nemen. Dit was erg raar als iemand 10 dagen in en rond je huis gewoond heeft. Gelukkig hadden we met het laatste avondeten een kleine verrassing voor George. Volgend jaar (2018) gaan Lotte, Rosalie en ik eens een kijkje nemen bij hem thuis. En als we dan toch in de USA zijn dan gaan we vast ook nog wel meer Corvair activiteiten ondernemen. Deze zullen dan wel in het clubblad verschijnen.

**Ralf Verhees**

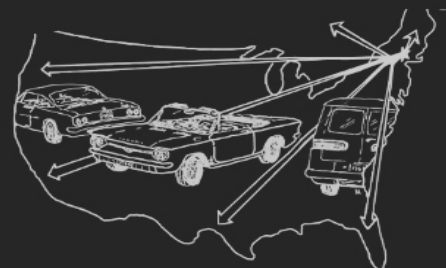


## Clark's Corvair Parts®

Our catalog lists over 15,000 parts for your Corvair. We carry engine parts, body panels, upholstery and much more! There are 1,000's of reproduced items available, pages of technical information and lots of other helpful hints.

Check us out at [www.corvair.com](http://www.corvair.com) or call today to order a copy of our printed catalog. You will quickly see why we are the world's largest supplier of parts and all your other Corvair needs. Clark's - More than Parts!

Clark's Corvair Parts® 400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370  
 (413)625-9776 [www.corvair.com](http://www.corvair.com) email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)



# Corvaire Ambulances in Zweden, Deel 2

**Dave Newell is de redacteur "Geschiedenis" van het CORSA Communiqué en s' werelds meest vermaarde autoriteit op het gebied van de Corvaire historie.**

Alle foto's komen uit de collectie van de schrijver tenzij anders vermeld.

De roots van AB Gefle als carrosserie bouwer in Valbo, Zweden, kunnen worden teruggespeurd tot 1919 toen houten sleden en wagens werden gebouwd in de voormalige steenfabriek door Valbo Verkstads ( werkplaatsen ) AB. Valbo is een stadje negen kilometer ten zuidwesten van Gävle, dat op zijn beurt zo'n twee uur rijden ten noordwesten van Stockholm ligt. In 1923 ging deze firma failliet en werden de activa gekocht door K.G. Alenius and Johan Berlin. Hun Valbo truck carrosserieën werden bekend voor hun hoge kwaliteit en er werden er veel gebouwd op Chevrolet chassis van GM Nordiska.

De heer Alenius stierf in 1938 en zijn zoon Gunnar nam zijn plaats als Managing Director over. Gedurende de oorlog werden vrachtwagens gebouwd voor het Zweedse leger; daarna breidde Gunnar het aantal types gefabriceerd door Valbo fors uit. Het was nu een echte "karrosserieverkstader" ( carrosserie werkplaats ) in de bekwaamste Europese traditie. Valbo construeerde mooie bussen, mobiele televisie wagens, ambulances, brandweerauto's, cabines voor Jeeps en allerlei vrachtwagen bodies. Elegante Volvo PV444 convertibles en PV445 pickup's en stationwagens werden door Gunnar op de markt gebracht onder de Valbo vlag, allemaal met een carrosse-

rie die in eigen huis van de grond af was opgebouwd op een productielijn.

In 1959 vierde Valbo z'n 40ste verjaardag en het bereiken van 10.000 bodies, waarvan 4000 ambulances, brandweerauto's en bestelwagens. Ondanks het succes stond Valbo in 1962 bij het gerechtshof met een bankroet. Misschien waren het de oude en krappe bedrijfsruimten, de vergrijzing van het personeel of de concurrentie van de vele andere kleine werkplaatsen in Zweden. Er zijn geen Valbo Corvaire ombouwmodellen bekend en de archieven zijn reeds lang verloren.

De leegstaande fabriek werd in 1964 gekocht door de broers Åke en Einar Carlsson uit het nabijgelegen Gävle. Hun AB Gefle Motorfabrik ( Gefle was de oude spelling van Gävle ) was een mechanische werkplaats waarvan de belangrijkste business was het fabriceren van brandblussers

Onder contract voor Svenska Tempus. Om meer ruimte beschikbaar te krijgen en gedwongen om te verhuizen door een wijziging van het stratenplan van Gävle, brachten de Carlssons hun brandblussers business onder in de Valbo fabriek zonder de bedoeling om er voertuigen te bouwen.

Jan Carlsson, zoon van Åke Carlsson, herinnert zich die eerste dagen. "Het personeel van Valbo Verkstadsbolag had nieuwe banen gevonden, maar mijn vader Åke en zijn broer Einar kwamen er al snel achter dat er nog steeds vraag was naar voertuigen, naar wens gemaakt door Valbo. Ze namen contact op met de mensen die bij Valbo Verkstadsbolag hadden gewerkt, die wilden allemaal terugkeren in hun oude baan en het orderboek begon zich te vullen.

Weldra was meer ruimte nodig en de broers kochten de recent leeggekomen opstallen van de Gunnebo hekken fabriek zo'n 500 meter verderop. De fabricage van Gefle Motorfabriks' brandblussers werd daarheen verplaatst en de carrosserie productie begon weer in de originele Valbo gebouwen.

Jan vertelde ons dat " Gefle Motorfabrik ook de naam was van de onderneming voor de maatwerk voertuigen. Die naam stond op alle facturen etc., maar de producten kregen een plaatje met VALBO-KAROSS plus het werkordernummer en telefoonnummer. De naam Valbokaross werd nooit officieel geregistreerd."



*Trotse dag voor de Norrtälje hulpdienst: Valbokaross Corvan en mogelijk een Valbo 1957 Ford ambulance. Let bij de Corvan op de extra koplampen met sirene, rode daklampen en kruislamp, en standaard dubbele fabrieksspiegels. Het B-serie kenteken duidt op de regio Stockholm.*



**Norrtalje functionaris showt van de achtdeurs Corvan het interieur, de kastjes, verhoogd dak en de vaste Gefle ramen in de voorste deur. Let op het knipperlicht precies achter het raam van de bestuurder.**

De productie bestond uit ambulances op basis van Chevy bestelwagens, die populair waren in Zweden en Gefle's werden gebouwd op het verlengde onderstel met een verhoogd dak dat netjes paste bij het GM plaatwerk. Interieurs werden op maat gemaakt waarbij bijna elk metaal oppervlak was afgewerkt met vinyl bekleding passend bij de gelijk gekleurde kastjes en opbergvakken. Valbokaross Corvairs kregen dezelfde behandeling maar waren duurder om om te bouwen, omdat kostbare extra zijdeuren moesten worden ingepast in de body van de bestelwagen. Jan Carlsson was geïnteresseerd in de business en begon zijn lange carrière in trucks en bodies bij Gefle. Altijd al een auto fanaat, reed hij in die dagen een MGB en kocht die later in zijn leven terug. Jan maakte persoonlijk naam in rally-racing en karting. Hij was in het bijzonder gek op de '65 – '69 styling van Corvair en was verheugd iets te horen van Arne Nilsson van Corvair Club Zweden, die gelukkigerwijs contact met hem zocht via Corvair-man Bengt Abrahamsson.

“Ja, we hebben een paar ambulances gemaakt op Corvair basis” vertelde hij aan Arne, en zond de enige Gefle Corvair foto mee die hij bezit en die hiernaast is afgedrukt. “De Corvair ambulances werden gebouwd in opdracht van de gezamenlijke inkooponderneming in Solna, een voorstad van Stockholm”. Landstingens Inköpscentral ( de LIC of Landelijke Inkoop Centrale) was eigendom van streekziekenhuizen over heel Zweden van 1946 tot 1989 en ontwikkelde, kocht, produceerde en verkocht producten en diensten voor haar aangesloten ziekenhuizen. Het resultaat was uniforme, innovatieve uitrusting tegen de laagst mogelijke prijs.

In samenwerking met GM Nordiska koos LIC Corvans voor een geheel nieuw ontwerp van een ambulance, uit te werken door AB Gefle, die het werk kreeg vanwege haar reputatie van kwaliteit tegen een redelijke prijs. Voor Nordiska was het een mogelijkheid om een nieuwe markt te testen. Jan legde uit dat er een groeiende behoefte was aan meer opslagruimte in ambulances voor de nieuwste levensreddende apparatuur. D Corvan had ook plaats voor twee brancars, die de Volvo PV545 Duett en VW niet hadden (VW catalogiseerde een ambulance als een fabrieksmodel).

Zoals Jan het stelde, het “motor effect” van Amerikaanse voertuigen ( d.w.z. de power ) was een doorslaggevende factor bij de beslissing. De Corvair aandrijflijn was goed bekend bij Zweedse GM dealers en reparatiewerkplaatsen en de '64 Corvans waren betrouwbaar en krachtig genoeg voor de slechte Zweedse wegen.

In tegenstelling tot de nieuwe Chevy Van deelde de Corvan goede wintertractie met de wat beschonken en futloze VW.

De '64 Valbokaross Corvairs waren Corvans gebouwd binnen twee maanden van elkaar en de '65-ers waren , als het er meer dan één geweest is, natuurlijk Greenbriers. Allemaal standaard uitvoering modellen met de optionele dubbele zijdeur aan de linkerkant.

De Corvairs hadden hetzelfde soort verhoogd dak, gesneden langs de rand van de regengoot en over het dak juist boven het hoofd van de bestuurder. Dan werd het omhoog gebracht en gesteund door een frame van metalen buizen. De

voorzijde boven de cabine werd naar beneden gebogen en vastgemaakt aan het lagere dakdeel van de voorzijde. De ruimte binnen deze bult werd gebruikt voor handige opslagcompartimenten (met schuifdeurtjes) in het stevige deel achter de voorstoelen.

De '64-ers die we gezien hebben, hebben twee lange smalle raampjes uitgesneden uit het plaatwerk tussen het verhoogde dak en de Corvan body. Op deze '64-ers installeerde Gefle ook hun eigen vaste ramen, ofwel in de twee hoofdzijdeuren of in alle vier de zijdeuren. Achterramen werden als optie gemaakt vanaf '63, maar ze werden niet besteld op de Zweedse '64-ers, dus Gefle moest haar eigen ramen installeren. De '65 Greenbrier van Jan's foto heeft geen dakramen.

Valbokaross Corvair kenmerken zijn een schakelaarspaneel onder het dashboard in plaats van de radio, een kaartleeslamp op het dashboard, twee brancards naast elkaar, extra rijlampen vóór, een spotlamp achter, dubbele waarschuwinglampen met sirene en richtingaanwijzers op de stijl net achter de voordeur. Deze lampen waren dezelfde als die GM International monteerde op de eerste vierdeurs modellen die in Denemarken werden verkocht om aan de Deense wetgeving te voldoen.

De optionele deur aan de linkerkant was niet slechts zinvol voor een betere toegankelijkheid; Zweden was in die tijd nog uniek in Scandinavië omdat men daar nog links reed. Ondanks dat hadden de meeste auto's en trucks een links stuur en dat maakte een rechter buitenspiegel erg handig.

Merk op in de foto's dat het vaste Valbokaross kastjeswerk aan de rechterkant de toegang door de dubbele deuren aan die kant blokkeerde. Ja, toegang aan de stoeprand was bedoeld aan de linkerkant. 3 september 1967 was uitgeroepen tot “H”-dag voor hogertrafik ( rechts rijdend verkeer) en alle voertuigen in Zweden switchten naar de rechterkant van de weg.

Andere gebruikelijke opties in alle Valbokaross Corvairs lijken de directe hetelucht verwarming, vier versnellingen en een metrische snelheidsmeter / kilometerteller. De “64-ers werden besteld met een bijrijdersstoel gelijk aan de standaard enkele bestuurdersstoel. We moeten nog een keer de voorstoelen zien in een '65 ambulance, maar een voorbank over de volle breedte was altijd standaard in Greenbriers. Individuele stoelen in een '65 zouden ofwel



**1965 Greenbrier, eigendom van Kenneth Sundstrom in Stockholm, had enkele Valbparokross ambulance details, maar was nooit omgebouwd. In plaats daarvan was hij nieuw verkocht aan een plastic onderneming. Let op de ontbrekende handvaten op de dubbele deur links, het specifieke spuitwerk en de wielen.**

**Achterkant van Sundstroms'Greenbrier met het specifieke spuitwerk. De reflectors boven de achterbumper waren vereist volgens de Zweedse wetgeving.**



een COPO optie moeten zijn of door Gefle gefabriceerd uit de voorbank.

Hoewel de enige bekende nieuw verkochte '65 Brier ( geen ambulance ) oorspronkelijk de optionele 110PK motor had, weten we niet hoe de ambulances uitgerust waren. Zweedse benzine was goed genoeg om de 110Pk te handelen zonder noodzaak voor de 88PK lage compressie ( 7.25 : 1 ) expport motor. Diezelfde '65-er heeft nu Positraction maar dat hoeft niet de oorspronkelijke te zijn, en de Falun '64-er heeft niet de Positraction zoals hij nu in bezit is van Ronnie Stensson. Je kunt je voorstellen dat de 110PK, Positraction, heavy duty schokbrekers, bladveren en generator voor alle ambulances werden besteld, maar daar is geen enkel bewijs voor.

Er heeft daar ter plaatse een ziekenhuis bestaan sinds 1695, dat regio ziekenhuis werd in 1897 en gegroeid is tot heden ten

dage 550 bedden. Omdat het dicht bij Valbo ligt, zou Falun een ideale testomgeving geweest kunnen zijn voor prototypes van Valbokarokross Corvairs.

Sinds de late 60-er jaren staat de Falun Corvair op Roland Petterssons's autosloperij in Rattvik, 140 km ten westen van Falun. De leden van de Zweedse Corvair Club Ronnie Stensson en Per Ekelund hebben hem nauwkeurig geïnspecteerd en rapporteren dat de kapotte spider versnellingsbak de oorzaak is waarom hij daar staat. Er zit een GM Nordiska plaatje op de bestuurdersdeur met VIN en 2.100 Kg GVW klassering, hetzelfde als een standaard FC. De bestelbus is het waard om behouden te worden, maar zou een stevig restauratie project zijn.

De tweede '64 Valbokarokross Corvair overlevende is gedurende minstens 30 jaar eigendom geweest van Aste Edling in Hindås, net ten oosten van Gothenborg.

Toendertijd deelde Aste een garage ruimte met Per Ekelund die zich herinnert dat de ambulance compleet was maar met een kapot differentieel. Tot nu toe zijn clubleden niet uitgenodigd om hem te komen bekijken. Het is mogelijk dat deze Valbokarokross dezelfde is als die gebouwd werd voor gebruik in de Norrtalje gemeente van Stockholm regio.

De derde Valbokarokross Corvair ( de enige overlevende '65 Greenbrier ambulance ) staat bij Margareta Karlsson en Sven-Erik Grönlund in Alvsbyn bij de Poolcirkel, 900 kilometer ten noorden van Stockholm. Sven-Erik meldt dat hij een verhoogd dak heeft en hij gelooft dat het een sjuktransportbil ( een ziekentransport voertuig ) was in het gebied van Furunaset. Jan Carlsson herinnerde zich dat Gefle mogelijk minstens één Corvair van dit type met een simpeler interieur heeft gebouwd voor transport van patiënten die speciale zorg nodig hadden.

Als er maar één '65 Valbokarokross Corvair gebouwd is, dan zou deze in Alvsbyn dezelfde kunnen zijn als op Jan's foto. Hij loopt niet en niemand van de Zweedse club heeft hem ooit gezien. Wat een geweldig avontuur zou het zijn om de tocht naar Alvsbyn te maken en deze bestelwagens te documenteren, maar alleen in de zomer !

De vierde overlevende FC die nieuw verkocht is in Zweden was nooit een ambulance ombouw, maar werd gebouwd een paar dagen na Sven-Erik's Valbokarokross. Nieuw verkocht aan B.R.E. plast N.V. in Ljusdal, heeft deze '65 standaard uitvoering veel eigenaren gehad voordat Kenneth Sundström in Stockholm hem onderdak gaf en besloot te restaureren als een Deluxe. Er zat een schakelpaneeltje onder het dashboard dat verdacht veel op een Valbokarokross onderdeel leek en hij had gescheiden Corvan voorstoelen toen hij hem kreeg. We vragen ons af of deze gescheiden stoelen afkomstig zijn van een van de '64 Corvans die verschromt zijn.

Jan Carlsson vertelde ons dat Gefle voor niemand anders dan LIC Corvairs bouwde. Evenwel, er zouden er meer geweest kunnen zijn dan de vijf in de tabel. Gefle ging door met de florierende body business tot 1980, toen een brand in het complex ( die alle Corvair gegevens verwoestte ) de onderneming dwong om nieuwe gebouwen neer te zetten aan de noordkant. Opengewerkte vans en busjes waren populaire producten tot de onderneming uiteindelijk stopte in 1988. Jan zit





nog steeds in de handel en export van gebruikte ambulances.

Corvair Club Zweden is snel gegroeid sinds de oprichting in 2014 door Arne Nilsson. Hun website [www.corvairclubsweden.se](http://www.corvairclubsweden.se) is een genot om te bezoeken. Er zijn verschillende andere uitstekende FC's in Zweden die daar niet nieuw zijn verkocht: '61 Greenbrier van Micael Nordquist, '61 Rampside van Per Ekelund, '62 Rampside van David Ostlund, '62 Rampside van Roger Matsson, '62 Greenbrier van Börje Hedström en een '64 Greenbrier die een paar maanden geleden is geïmporteerd door Stig Holm.

Het Corvair Club Zweden lid Ralf Wasberg bezit een 1961 Corvan 1R1215F110328 die nieuw verkocht is in het aangrenzende Finland. Suomen General Motors Oy

( General Motors Finland NV), opgericht in 1941, was gevestigd in Helsinki en verkocht ongeveer 700 GM voertuigen per jaar in de 1960s. Hoewel we geen cijfers hebben, werden Corvairs actief verkocht in Finland en een Greenbrier in standaard uitvoering werd gepresenteerd tijdens een "de nieuwe modellen van 1961" bijeenkomst voor hun dealers in de herfst van 1960.

Ralf's standaard zes-deurs uitvoering heeft drie vaste ramen aan elke kant, die volgens hem zijn geïnstalleerd door de Finse GM dealer. Deze auto stond onlangs in een Fins auto magazine samen met Juha Laakso's 1964 Greenbrier acht deurs Deluxe, die nieuw verkocht is in Finland aan de beroemde Karl Fazer chocolaterie. De derde FC waarvan we weten dat die nieuw verkocht is in Finland

is de 1965 Greenbrier zes-deurs Deluxe R1265S100171, vele jaren in bezit van Seppo Saario uit Helsinki en oorspronkelijk verkocht in Tampere. Ralf werkt nog aan het documenteren van een paar FC's waarvan het bestaan in Finland gemeld wordt.

Zonder het geduld en de royale hulp van CCS leden en Jan Carlsson zou het verhaal van de Zweedse ambulances niet mogelijk zijn geweest. Vi vill framföra våra varmaste tack till Bengt Abrahamsson, Jan Carlsson, Per Ekelund, Stig holm, Arne Nilsson, Ronnie Stensson, Kenneth Sundström, Ralph Wasberg och Corvair Club Sweden ! ( Wij willen graag onze hartelijk dank uitspreken aan .... ).

**Ralf Verhees**

### 1964 & 1965 Corvair 95s Imported by GM Nordiska AB

Including Valbokaross Ambulance Conversions by Gefle Motorfabrik, Valbo, Sweden

Year/Model	VIN	Build Month	Sale Date	8-Door	Raised Roof	Owner Name	Notes
1964 Corvan	4R125S107700	4/64	UNK	YES	YES	Roland Pettersson	Falu Lasarett Ambulance
1964 Corvan	4R125S109803	5/64	UNK	UNK	UNK	UNK	From Ronnie Stensson Swedish Corvair Records. Van was very likely converted by Gefle.
1964 Corvan	4R125S110010	6/64	UNK	UNK	UNK	UNK	From Ronnie Stensson Swedish Corvair Records. Van was very likely converted by Gefle.
1964 Corvan	4R125S110017	6/64	UNK	YES	YES	Aste Edling	Possibly the Norrtälje Ambulance.
1965 Greenbrier	R1265S101256	11/64	7/20/65	YES	YES	Margareta Karlsson	Said to have served at Furunaset. Possibly the ambulance in photo at Gefle plant.
1965 Greenbrier	R1265S101284	12/64	10/29/65	YES	NO	Kenneth Sundstrom	Perhaps intended to be a Valbokaross ambulance when ordered by GM Nordiska, but was never converted. It had 1964 style individual front seats and what appeared to be a Valbokaross switch panel when Kenneth bought it. The original selling GM dealer was Bilkompaniet which sold it to B.R.E. Plast AB in Ljusdal, a plastics fabricating company.

Een Early Monza in de Marina Towers parking garage, Chicago oktober 1963  
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman





# 2e Corvair Sleuteldag 2017

## **Limburgse Vlaai als voorgerecht**

De eerste sleuteldag die plaats vond op 22 juli smaakte bij de deelnemers duidelijk naar meer. Er was een hardnekkige roep om een herhaling waarbij mijn Chevrolet Greenbrier opnieuw de patient en ik de gelukkige zou zijn. Die kans liet ik me niet ontgaan natuurlijk. Het werd 21 oktober. Wilco kon deze keer niet aanwezig zijn maar in zijn plaats schoof Ralf aan bij het gezelschap dat naast mijzelf verder bestond uit Ruud, Leon, Jaak en Pierre. Het van onder de rivieren trio had in de gaten gekregen dat als je in één auto stapt dit vanuit het donkere zuiden toch al snel zo'n 50 Euro benzine oplevert. In Limburgse valuta zijn dat 10 vlaaien. Attent dat ze er daarvan al gelijk eentje hadden meegenomen. Lekker! Dus voor dat we ook maar een schroevendraaier of steeksleutel in onze handen konden nemen zaten we zonder schoteltjes en servetjes al gelijk tot aan onze polsen onder de kleef. Geeft wel meer grip op het gereedschap trouwens.

## **Een ieder aan de klus**

Nadat ik me alle complimentjes over wat ik in de tussentijd zelf aan de Greenbrier had gedaan onder luid applaus liet welgevallen stortte iedereen zich op de wagen. Ruud kroop weer in het motorachteronder. Leon stortte zich op het schoonmaken van de buitenkant van de versnellingsbak en differentieel en Ralf en Jaak gingen rondom de remmen nalopen op gangbaarheid. Alles had meer dan tien jaar na revisie niet meer bewogen dus dan is het zaak om te bekijken of trommels, schoenen, cilinders en alle veertjes nog doen wat ze moeten doen. Pierre is de man die met het dikke werkplaatshandboek in de hand de sleutelaars zinnige opmerkingen influistert om te voorkomen dat ze in zeven sloten tegelijk gaan lopen. Eigenlijk zou hij volgende keer (volgende keer? welke volgende keer?) een witte stofjas



**Leon verzint een aanvalsplan**

aan moeten trekken zodat we nog beter naar hem gaan luisteren. Eens mensen? Ik nam de startmotor ter hand heb deze ontroest en mooi, al zeg ik het zelf, mat zwart gespoten. Nog voor dat Leon kon opwerpen dat zilver toch mooier is. Zwart! Nu ik het toch over Leon heb, die was minder fortuinlijk met zijn schoonmaakklus maar boze stemmen beweren dat enige onhandigheid hier ook een rol kan spelen. Alle viezigheid die hij van de motordelen wegborstelde landde zonder omwegen op zijn gezicht. Op een gegeven moment kon ik het niet meer aanzien en heb ik hem, als een van mijn kinderen van oor tot oor staan schoon poetsen met een stuk weekplaatsrol. "En je nou niet meer zo vies maken hoor Leon".

## **Achterwiel wil nie**

Toen we anderhalf uur op dreef waren hoorde ik Ruud verzuchten dat ook hij nu al anderhalf uur bezig was maar nog niet meer had bereikt dan het vinden van een paar passende bouten en moeren. De lezer zou gaan denken dat het in mijn werkplaats een zootje is. Ik doe er het zwijgen toe. Ruud en Zen? Een lastige combinatie. Bij Jaak, Ralf & de Remmen liep het een stuk soepeler. Wiel na wiel

hoorde ik vreugdekreten over hoe goed het er allemaal nog uitzag. Maar toen moest het rechter achterwiel nog komen. Het venijn zat hem ook hier weer in de staart. Wat zat die trommel vast. Plukken, rukken, uitrusten, tikken, ja slaan zelfs. Niets hielp. Toen we met zijn allen bijeen waren gekomen (ellende verbreedert) om te vergaderen rond de niet willende trommel, gaan de bliken natuurlijk onwillkeurig naar de man met het boek. Geeft hij de verlossende aanwijzing? Ten einde raad heb ik toen maar wat kruipolie in de rand rond het asgat gespoten. Zou dat de reden zijn dat hij na een minuutje toch los sprong? Wie wil er niet de geschiedenis in als held?



**Ralf in actie met de remmen**



**Ruud heeft eindelijk zijn schroeven gevonden**



**Trommel rechts achter wil niet los**



**Pierre werpt licht op de zaak**

**Broodje babbel**

Hoogste tijd voor de lunch. Ook leuk, want wat dan allemaal over tafel gaat over Corvairs. “nog op marktplaats gekeken?” “ja die blauwe early. te duur, zeker als je de historie kent.” “is van die en die geweest”. “weet je dat wel zeker? Volgens mij-hij.....” En dan nog wat sterke verhalen over die en die conventie. De goede luisteraar is na zijn derde broodje weer helemaal op de hoogte van wat er reilt en zeilt in de wereld die Corvair heet.

**Motor opbouwen**

Deel twee van de dag voegde Leon zich bij Ruud om de motor verder op bouwen. De ventilator ging erop maar die moet er toch nog een keer af om het lager te vervangen. Iets te rumoerig. De benzine-pomp sribbelde ook tegen, waardoor we moesten teruggrijpen naar een reserve exemplaar dat gelukkig voorhanden was. Toen de dynamo en de bobine erop. Ondertussen was ik begonnen om de bovenzijde van differentieel en hydramatic schoon te steken waarna te wassen. Wat



**Waar zat die dynamo ook al weer?**

een laag troep zeg, die zich in 40 jaar tijd had vastgezet op het metaal. Pierre krijgt hiervoor een lintje want die kreeg het voor elkaar om bijna een half uur achtereenvolgend zonder klagen een bouwlamp achter mij omhoog te houden zodat ik kon zien wat ik deed. Tenslotte was alles zo schoon dat ik het aandurfde om de deksel van het differentieel te lichten om te zien hoe het er binnen uitziet. Resultaat was een mooi

gezicht op een set tandwielen waar alle motorvermogen mee naar de wielen wordt gebracht. Indrukwekkend. Zag er volgens de ingewijden goed uit dus het deksel ging er al weer snel op en hopelijk voor heel lang. Op het fris gereinigde blok kon ik toen de vers gespoten startmotor monteren. Niet nadat ik had vastgesteld dat de solenoid en de motor het nog goed doen. Door de onmogelijk houding waarin ik een half uur had gezeten was ik zo stijf als een plank geworden. Als troost mocht ik uitkijken op een motor die er steeds meer ‘af’ gaat uitzien. Beplating erop, V-snaar erop, prachtig om het zo te zien ‘groeien’.

**Inpakken en wegwezen**

De dag liep ten einde. Ruud en Ralf stapten als eerst op wegens activiteiten elders en met het vlaaienteam hebben we nog gezellig aan een nootje geknaagd met een biertje erbij waarna ook dit trio de weg naar huis insloeg. Na een half uurtje corvee lag de loods er weer vredig bij en vertrouwde de Greenbrier mij in de stilte van de avond toe dat hij het ook weer een heel leuke dag had gevonden.

**Beste clubgenoten, opnieuw mijn dank voor jullie inzet en tot ziens!**

**Wim Smit**



**Na 50 jaar licht in het differentieel**



**Motor in wording**

# Op naar Jory

De meesten van jullie die op Facebook zitten hebben vast wel de rode Coupé van Jory Bannink voorbij zien komen. Een jongeman die een jaar geleden is begonnen met Corvairs. Gekocht, verlaagd en andere velgen er op. Verder rijden, rijden doet hij met de Corvaire. Vakanties naar Frankrijk, of dichtbij. Verschillende evenementen heeft hij gedaan.

Na de vele kilometers gemaakt te hebben heeft hij besloten om nog een Corvaire erbij te nemen en zijn zoektocht eindigde bij "mijn USA ouders" John & Teresa die een gouden Greenbrier uit 1965 te koop hadden staan. Na de koop ging de Greenbrier op transport naar Nederland, en zoals John & Teresa zijn vroegen ze of ik nog wat nodig had, want de bus was groot zat dat er onderdelen mee genomen kon worden. Na goedkeuring van Jory, gingen er wat onderdelen mee en na een tijdje wachten kreeg ik het bericht van Jory dat de bus bij hem thuis was aangekomen. Op naar Jory dus om zowel zijn Corvairs te bekijken als ook mijn onderdelen op te halen. Een ritje van net geen 2 uur op een zondagochtend ging erg snel. Er was niemand op de weg en om half 10 stond ik bij Jory aan de deur. Na een kopje koffie, die er wel in ging, zijn we maar naar de Corvairs gaan kijken. Altijd vervelend om zoiets te zien. De Greenbrier stond in een mooie schuur, wat een prachtige wagen.



Het model zelf is al mooi, maar de kleur combinatie brons/goud met creme wit is helemaal prachtig. Mooi interieur en motor loopt goed. Helaas konden we met deze niet op pad, omdat er nog een paar aanpassingen gedaan moeten worden vóór de RDW-goedkeuring. Helaas dus nog geen kenteken en voor een ritje moet ik nog maar eens terug komen. Op naar de volgende Corvaire die in de garage ernaast gestald staat. Een laag rood "monster" komt te voorschijn zodra de garage deur open gaat. De motor komt op gang en de open uitlaat maakt een mooi brullend geluid. Laag en hard voor een Corvaire motor. De Corvaire ligt zo laag dat het lijkt alsof hij over de grond heen schuurt. Tegendeel is waar, de Corvaire ligt als een kart op de

weg en raakt de grond met rijden niet. Drempels worden wel wat rustiger genomen, maar daar zijn ze ook voor bedoeld. We hebben een mooi stukje gereden met de Corvaire, heerlijk om weer eens in een Corvaire te zitten en het gevoel weer te beleven. Het is voor mij zoiets als benzine op vuur. Het gevoel dat ik weer verder wil met mijn project, zelf weer kan en wil rijden. Terug bij Jory thuis de Corvaire weer netjes op zijn plek gezet en na nog een kopje koffie mijn onderdelen ingeladen en weer terug naar huis. Twee uur rijden in een moderne auto, anders, luxer, maar zonder de sfeer en uitstraling die de auto's vroeger hadden.

**Ralf Verhees**



**Corvaire Club Nederland op Facebook.**

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de Corvaire, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten en nog veel meer. Ook bekijken we daar verschillende mogelijkheden voor data voor de Clubdag(en) en andere mogelijkheden wat we kunnen doen met de Club. Kortom meld je aan om op de hoogte te blijven van de Corvaire Club Nederland.

Find us on  
**facebook**

# Uitnodiging Nieuwjaarstreffen 2018

Op zaterdag 27 januari 2018 wordt het jaarlijkse nieuwjaarstreffen gehouden!

evenals vorig jaar in  
*'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.*

*We proberen een andere opzet met de tafels en stoelen zodat de vergadering voor iedereen goed te volgen is.*

We ontvangen de leden om 14.00 uur met koffie/thee. Leden en directe familie zijn welkom.  
Aan introducees vragen wij een bijdrage van € 7,50.

Om 14.30 uur starten we met een vergadering van de Corvair Club Nederland.  
Dit zal ongeveer een uur in beslag nemen,  
waarna we met een hapje en een drankje gezellig bij kunnen praten tot ongeveer 18.00 uur.



*De volgende onderwerpen komen aan de orde:*

1. *Opening*
2. *Financieel jaaroverzicht*
3. *Andere wijze van verzenden clubblad*
4. *Activiteiten komend jaar, in kader van 20-jarig bestaan / eerste clubbijeenkomst*
5. *Rondvraag*

*En wat zich nog meer aandient.....*

Het bestuur hoopt dat we jullie weer allemaal zien,  
om zo met z'n allen weer een nieuw jaar te plannen vol activiteiten.

In Papendal is er de mogelijkheid om te blijven slapen en te eten.

**Dit is op eigen kosten.**

Je kunt een kamer boeken via [Papendal.nl](http://Papendal.nl), avondeten kan in groepsverband zijn voor wie daar interesse in heeft. Dit kan je bij aankomst doorgeven.



## Jerry Brown

### Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvair, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop Corvair onderdelen op voorraad. Meestal tweedehands bruikbare onderdelen en zelfs "new old stock" komt voor. Om contact te krijgen kun je het beste e-mailen welk onderdeel je nodig hebt. Jerry komt uit de USA dus spreekt alleen Engels.

**[air\\_cooled63@yahoo.com](mailto:air_cooled63@yahoo.com)**

Prijzen voor onderdelen gaan in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalingssites. Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is voor hem een uit de hand gelopen hobby, en hij wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

**Gerald Brown Manning South Carolina**



# Olie

***Wat voor olie moet er in de Corvair?  
Een vraag die we vaak tegen komen  
in de club. Tijd om deze keer eens wat  
aandacht te besteden aan olie voor in  
de motor.***

We kunnen aannemen dat de olie die in het Corvair handboek wordt omschreven (10W-30) een goede olie is voor het brede klimaat waar de Corvairs verkocht werden. Echter, als je voortdurend in hogere omgevingstemperaturen rijdt, zal je olie ook warmer zijn dan het gemiddelde wat in de handboek staat omschreven. Een 10W-40 zou dan een betere optie kunnen zijn, omdat deze dezelfde opstartbescherming geeft, maar de viscositeit is bij die hogere temperatuur hetzelfde als de 10W-30 in een koeler klimaat. Wat is nu het verschil in de olie die tegenwoordig op de markt is en wat is nu de beste olie die je kan gebruiken?

Vroeger was het gemakkelijk. Toen had je 10W-40 of een 20W-50 olie en kon je kiezen voor synthetische of minerale olie. En als het een niet goed genoeg en het ander te duur was, dan koos je voor een halfsyntheet. Dat laatste is nog steeds zo, maar er zijn nu veel meer viscositeiten en er staat een compleet cryptogram aan specificaties achterop. En hoe weet je nu wat een goede olie is? Daarvoor moeten we iets dieper op de materie ingaan.

## Minerale olie

Dat is een product dat uit ruwe aardolie wordt gedestilleerd. Dat levert in eerste instantie een tamelijk onstabiel goedje op, waarin nog veel ongewenste delen zitten. Deze ongewenste delen, de zogenaamde 'onverzadigde koolwaterstoffen', kun je met behulp van waterstof afbreken, waarna je een stabiele, minerale basisolie overhoudt. Die kun je vervolgens nog verbeteren door erg lange moleculen onder hoge druk en temperatuur met waterstof te laten reageren, zodat ze afbreken. Dan praat je over Hydrocrack olie, die al een stap beter en stabiel is dan een 'gewone' minerale olie.

## Synthetische olie

Synthetische olie komt heel anders tot stand. Die maak je in een laboratorium door kleine moleculen, zoals aardgas (methaan oftewel CH<sub>4</sub>) aan elkaar te knopen tot je een koolwaterstof van de gewenste lengte hebt. Voor het maken van motorolie wordt vaak etheen (C<sub>2</sub>H<sub>4</sub>) gebruikt, waarvan lange moleculen worden gemaakt die



de naam 'alphaolefinen' dragen. Knoop je er meer van aan elkaar, dan krijg je 'Poly Alpha Olefinen' (PAO). Op een vergelijkbare, synthetische manier kun je ook zogenaamde esters maken uit vetzuren en alcoholen.

Esters zijn zeer geschikt als smeermiddel. Een groot voordeel van synthetische motorolie is dat de fabrikant precies kan bepalen welke moleculen er in de olie zitten en welke eigenschappen de basisolie dus heeft. De variatie in moleculen is kleiner en de moleculen breken niet zo gemakkelijk, de olie is dus stabiel en zal minder gauw verouderen of oxideren. De moleculen glijden ook makkelijker langs elkaar, waardoor de olie minder inwendige weerstand heeft en de wrijvingsverliezen lager zijn. Dat leidt tot een verlaging van het brandstofverbruik en dat is tegenwoordig een hot item!

## Dopes

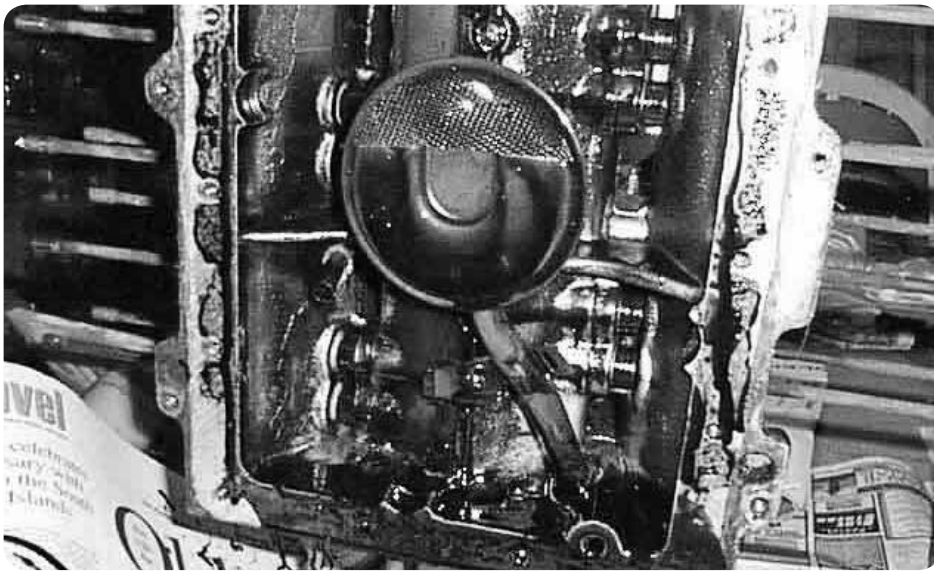
Vaak worden de twee soorten synthetische basisolie gemixt om tot een bepaalde beste resultaat te komen. Bij een halfsyntheet worden minerale en synthetische oliën gemengd om een vrij hoogwaardige olie voor een relatief lage prijs te krijgen. Het spreekt dus voor zich dat de gebruikte basisoliën en de toegepaste mengverhoudingen de kwaliteit bepalen. De ene syntheet is daarom de andere niet. Maar er zijn nog meer verschillen. Om de olie nog verder te verbeteren, worden aan een minerale of synthetische basisolie talloze additieven of dopes toegevoegd. Zo zijn er dopes die er voor zorgen dat de motor schoon blijft. Deze dopes kapselen vuil in en houden het zwevend, zodat vuil niet kan aankloeken. Andere additieven dienen om de wrijving te verminderen (friction modifiers) of om oxidatie van de olie of de metalen van het motorblok tegen te gaan. De fabrikanten doen veel onderzoek

om een uitgebalanceerd pakket additieven samen te stellen, waarvan de componenten elkaar niet tegenwerken. Dat is ook een van de belangrijkste redenen dat je niet zelf een potje additieven aan de olie moet toevoegen. Als de toevoeging goed is, zit hij er al in. Zo niet, dan kan het alleen maar kwaad. Een probleem van puur synthetische oliën is dat additieven er niet zo goed in oplossen. Doordat de oliemoleculen van synthetische olie mooier tegen elkaar aan liggen, is er minder ruimte voor de additieven. Daarom wordt aan een synthetische PAO bijna altijd 5% minerale olie of ester toegevoegd om de additieven goed te doen oplossen.

## Viscositeit

Een belangrijke eigenschap van motorolie is de viscositeit, oftewel de dikte of stroperigheid van de olie. Een dikke olie geeft – in theorie – een sterkere smeerfilm, maar een dunne olie kan sneller vuil en hitte afvoeren en is bij een koude motor sneller op de te smeren plekken. Maar het probleem is dat olie dunner wordt als de motor heet wordt. Een olie die koud dik genoeg is, is in een warme motor te dun en een olie die warm de juiste dikte heeft, is te stroperig als de motor koud is. Maar ook daarvoor zijn oplossingen gevonden in de vorm van een molecuul dat zich oplost als het koud is en zich uitlost als het lang wordt. Zo zorgt dit stofje, dat Viscositeits-Index verbeteraar wordt genoemd, dat het de stroperigheid bij hoge temperaturen minder hard afneemt. Hierdoor ontstaan zogenaamde 'multigrade oliën'. Een 15W-40 olie heeft bijvoorbeeld als het koud is de viscositeit van een SAE 15 olie, terwijl hij bij 100° Celsius de dikte van een SAE 40 olie heeft. Synthetische oliën hebben van zich een stabiel viscositeitsverloop dan minerale olie en hebben dus minder VI-verbeteraar





nodig. Dat is zeker voor motoren een voordeel, want daarbij draait de transmissie in de motorolie. De VI-moleculen kunnen tussen de tandwielen van de transmissie kapot gemalen worden, waardoor de motorolie bij bedrijfstemperatuur te dun wordt. Synthetische oliën hebben hier minder last van.

### Zomer, winter, lange of korte afstanden

Hoe dik een motorolie warm of koud is, kun je dus aflezen aan de SAE-nummers op de fles. Een 10W-50 olie is bij een warme motor dikker dan een 10W-40 olie, een 10W-30 olie is dan dunner. En een 0W-40 olie is bij warme motor even dik als een 10W-40 olie. Het getal met de letter W (van Winter) geeft namelijk de vloeibaarheid bij lage temperaturen aan. Die W-kwalificatie heeft dus meer te maken met eisen als stolpunt en verpompbaarheid bij kou. Het bepaalt hoe goed de smering bij een koude motor op gang komt. Hoe kleiner het getal, hoe beter. Het

beste neem je – zodra de motor goed is ingelopen - een merkolie van goede kwaliteit. Voor de viscositeit kijk je eveneens naar het advies in het instructieboekje. Rij je grote afstanden op straat, dan kies je het tweede (warme) getal laag, binnen die adviezen. Dus liever een 10W-30 dan een 10W-40. Doe je veel korte afstanden, dan kun je beter een hoger getal kiezen, omdat de olie dan in de loop der tijd door condens en brandstofresten verdund raakt. Rijd je veel op circuits, dan kies je juist voor een hoog getal, omdat de motor in raceomstandigheden heter en de olie dus dunner wordt. Voor barre, winterse omstandigheden kies je het 'W' getal zo laag als wordt toegestaan, want dan is de olie eerder bij alle te smeren onderdelen en blijft slijtage aan nokkencassen beperkt. Dan dus liever een 5W-40 dan een 10W-40. Rijd je toch niet als het echt koud is, dan kun je net zo goed een hoger getal nemen. En natuurlijk geldt altijd: beter de verkeerde olie, dan helemaal geen olie...

### De moderne olie ten opzichte van klassieke olie

Om de weerstand in een motor te verlagen, draaien moderne motoren met veel kleinere toleranties, en kunnen daarom met een veel dunnere olie volstaan (bijvoorbeeld een 0W30). Een dunnere olie geeft minder weerstand en is daardoor ook brandstof besparend. Een klassieke motor zit doorgaans met veel ruimere toleranties in elkaar. Om tussen de draaiende onderdelen, een stevige (veilige) smeefilm te krijgen (A op tekening) moet er daarom een veel dikkere olie toegepast worden (bijvoorbeeld een 20W50). Hier houdt voor de meesten onder ons de kennis over olie op.

Het belangrijkste verschil voor ons, anno 2011 is het wettelijk teruggebrachte zink & fosfor gehalte. Deze stoffen zijn in 1941 ontdekt als motorolie dope. De eigenschap (door positieve lading) is het willen hechten op metalen oppervlakten. Op het moment dat de oliefilm wordt weggeduwd (door overbelasting/ inlopen), en de punten van de te smeren oppervlakten elkaar raken en een extreme hitte gaan produceren, neemt het zink en de fosfor samen de bescherming over. (B op tekening) Zink (officieel ZDDP = Zinc Diakyl Dithiophosphates) en fosfor verkorten echter ook de levensduur van een moderne katalysator en zijn tegenwoordig een ongewenst bestandsdeel in motorolie. De autofabrikanten kozen daarom voor andere constructies en materialen. Vanaf 1993 wordt bij wet fosfor & zink steeds verder gelimiteerd. Ooit was zink tot 2600 ppm toegevoegd, nu is dat teruggebracht tot slechts 400 ppm. Fosfor is van 0.15% al terug gebracht naar 0.06%. En daar hebben de meeste klassieke motoren (en sommige moderne motoren ook hoor) veel



problemen mee.

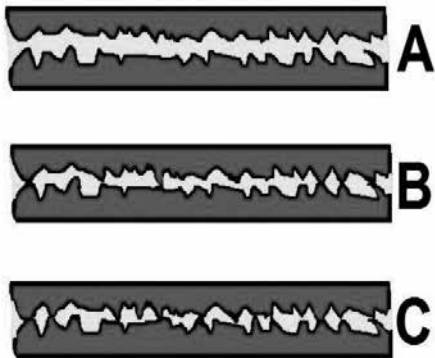
Omdat deze voor ons belangrijke informatie helaas niet op een olieverpakking vermeld staat en de oliehandelaar vaak geen technische informatie bezit, is olie-land voor ons net een casino.

Om de grote onderhoud intervallen aan te kunnen, zijn olie-dopes, zoals de reinigende bestanddelen sterk verhoogd. Deze reinigende bestanddelen hebben echter dezelfde hechting eigenschappen als ZDDP (zink) & fosfor, namelijk het hechten op metalen. Deze reinigende dopes drukken de zink & fosfor dopes, die de metaal oppervlakte moet beschermen bij overload situaties, gewoon weg. De ZDDP waarde, die opgegeven wordt in ppm (part per miljoen) of in %, is dan op papier veel hoger dan in de motor werkzaam kan zijn.

## Welke onderdelen hebben zink & fosfor nodig?

De ervaring is dat een nokkenas, vooral met vlakke stoters zoals toegepast in o.a. een luchtgekoelde VW-motor en de klassieke V8 uit de USA, de onderdelen bij uitstek zijn, die veel fosfor en zink nodig hebben. Vooral als het nieuwe onderdelen betreft, waar het oppervlakte nog moet inlopen. Bij lage toerentallen loopt een nokkenas snel het gevaar te gaan vreten. Een nieuw bewerkt onderdeel heeft namelijk vrij ruwe oppervlaktes (onder een microscoop gezien, zie de tekening A,B,C). Die moeten eerst op elkaar inlopen (is op elkaar inslijten). Raken die onderdelen

Het gele stelt de oliefilm voor, de ruwe punten zijn sterk vergroot weergegeven, de te smeren oppervlakten. In A drijven die veilig op de oliefilm.  
In B raken die elkaar en is er geen sprake meer van een oliefilm dus schade.



elkaar vol, zonder de zink/fosfor bescherming, dan beschadigd het oppervlak door de extreme hitte en wrijving zo ruw, dat smering met een oliefilm daarop niet meer mogelijk is. De schade is dan onherstelbaar en gaat gewoon door, de onderdelen lopen stuk!

## Waar blijft die olie toch?

We weten allemaal wel dat het olie peil regelmatig gecontroleerd moet worden, dat het peil tussen twee onderhoudsbeurten kan dalen en dat er dan olie bijgevuld moet worden. Maar waar die olie dan blijft is voor velen een raadsel. En hoeveel olie er verbruikt mag worden voordat we ons zorgen moeten maken? Nog zo'n vraag.

### **EÉN DING IS DUIDELIJK: ELKE MOTOR VERBRUIKT OLIE.**

Maar misschien daalt het peil tussen twee controles zo weinig dat het niets lijkt. Dat kan weer wel. Als waarde wordt onder normale omstandigheden een verbruik van 1 liter op ongeveer 3000 kilometer. Van oudsher geldt dat als er meer dan een liter per 1000 km wordt verstoekt het blok gereed is voor serieuze aandacht. Maar let op: Bij echt oude, zeg vooroorlogse klassiekers hoeft een verbruik van 1 op 500 nog niet alarmerend te zijn.

Om vastlopen van de zuiger tegen te gaan zal er tussen zuigerveren en cilinderwand een oliefilm aanwezig moeten zijn. Het meest in aanmerking voor verbranding komt natuurlijk olie die nodig is voor het smeren van zuiger en cilinderwand. Olie die nodig is voor het smeren van de diverse onderdelen komt in de verbrandingskamer, verbrandt daar en verdwijnt via de uitlaat in de buitenlucht.

Olieverbruik door mechanische slijtage is één van de meest voorkomende oorzaken van olieconsumptie. Naarmate motoren ouder worden beginnen de zuigerveren en de cilinderwand te slijten. Er ontstaat ruimte tussen beiden, waarlangs de olie naar de verbrandingskamer kan weglopen. In de verbrandingskamer wordt deze olie ge-

deeltelijk verbrand. Het onverbrande deel zorgt voor uitlaatrook (donkere blauwgrijze rook vooral bij het optrekken) wat kan duiden op een grote slijtage. Als de motor warmer wordt, wordt de olie dunner en zal er meer olie ontsnappen. Dit zorgt voor meer rook, koolaanslag. Tegelijkertijd zullen er brandstofdampen en uitlaatgasen langs de zuigerveren ontsnappen, wat weer verlies van compressie en vermogen tot gevolg heeft.

Bij rijden onder normale omstandigheden is revisie van de cilinder en zuiger(veren) pas nodig bij circa 80-100.000 kilometer. Maar er zijn Volvo's en Mercedesen plenty die na vier ton nog steeds in orde zijn. Dat heeft dan wel te maken met het feit dat ze hun reguliere onderhoud altijd hebben gehad.

## Ook na revisie

Olieverbruik via de olieschraapveer komt ook voor bij gereviseerde motoren, de cilinderwand is na het honen nog enigszins ruw, de olieschraapveer is nog niet ingelopen waardoor er relatief veel olie achterblijft, bij een vers blok zal dan ook aanzienlijk vaker olie gepeild moeten worden dan bij een blok wat al is ingelopen.

## Een lapmiddel

Een tweede manier waarop een motor olie kan gaan verbruiken is langs de klepgeleiders, door de materiaalkeuze zal voor de smering tussen klepsteel en klepgeleider weinig olie nodig zijn, normaal is de atmosfeer rond de steel al enigszins vettig en voldoende voor smering. En oh ja: wat moderner motoren met klepsteelrubbers kunnen lijden aan slijtage/verdroging/verharding van die rubbers. Daardoor kan er olie tussen klepsteel en klepgeleider in de verbrandingskamers komen. Dat resulteert in dezelfde symptomen. Soms kan men volstaan met het vernieuwen van de klepsteelhoedjes. Dat kan verbetering brengen maar is nooit een definitieve oplossing voor het probleem.

**Jaak Eijkelenberg & Ralf Verhees**



# Monza convertible van Steven Lens



Het hebben van een oldtimer is voor sommige mensen een heerlijkheid. Ik ben er daar een van. En dan hoeft ik er nog niet eens in te rijden. Alleen het idee al dat ie er staat. In een garage met een geur van olie er om heen. Het is een prachtig en bijzonder bezit. Maar laten we bij het begin beginnen. Als nieuw lid stel ik mij graag voor. Mijn naam is Steven Lens, ik woon in Beverwijk en ben 42 jaar. Sinds een paar weken ben ik de eigenaar van een zeegroene Monza convertible uit 1962. En dat is snel gegaan! De eerste oldtimer die ik bezichtigde was meteen raak. Strik er om heen en inpakken maar. Enkele jaren geleden heb ik mijn oude Mini met pijn in het hart moeten verkopen. Jaren lang heb ik plezier gehad van dit autootje maar de garage waarin hij stond werd gesloopt. En als je met spoed een stalling nodig hebt is deze niet te vinden. Deze keer heb ik het omgedraaid. Eerst een garage gezocht, daarna op jacht naar een leuke

oldtimer. Per 1 oktober ben ik een garage gaan huren bij ons in de buurt. En toen werd het zoeken op internet. Honderden auto's heb ik bekeken, wat is er toch veel moois te koop. Maar alles wat Engels of Italiaans is wordt al snel (te) duur. Mooie auto hoor zo'n E-type maar de vraagprijs van een kwart miljoen euro gaat natuurlijk nergens meer over. Mijn voorkeur ging al direct naar een open auto. Rijden in een cabrio is een aparte beleving. Een in metaal gegoten vorm van vrijheid. En alle apps op internet hebben een filter waarin je dat soort voorkeuren kunt aangeven. Gemak dient de mens. En dan was er nog een punt.... Met twee jonge kinderen werd mij door mijn vader én mijn vrouw met klem aanbevolen een 4 persoons auto te nemen. Dan pak je de auto sneller. Ik wist dat ze hiermee een punt hadden. Maar noem eens vijf 4 persoons cabrio's? BMW3, Saab 900, maar dat zijn geen echte oldtimers. De visvijver wordt

hiermee vrij klein. Even heb ik gekeken naar een enorme Cadillac Eldorado uit de jaren 70. Die was te groot voor de garage. Ook had ik het idee dat het benzineverbruik te groot is om er echt lol mee te hebben. Stel je eens voor wat er gebeurt als je bij een stoplicht vol wegtrekt met een 8.0 liter motor. Verder kijken dus. En in eens stond daar de Corvair. Op marktplaats. Een early uit 62. Het waren slechte foto's, op een sombere regendag gemaakt. Met een mobieltje. Was er nu echt geen beter foto van die auto te maken? Dagenlang heb ik de foto's bekeken en ben gaan zoeken op Youtube. Ik bekeek filmpjes en las artikelen over de auto. En snel kreeg ik het idee dat deze auto wel eens erg leuk zou kunnen zijn. Per mail heb ik contact gezocht met de verkoper met de vraag of ik de auto mocht bezichtigen. Er waren bieders die elkaar met 25 euro overboden waarna de ander er weer een tientje bijdeed. Ze kwamen niet eens in de buurt van de vraagprijs. Op een vrijdag ben ik naar Venray gereden voor een bezichtiging. Toen ik de straat in kwam rijden stond de auto al voor de deur. Hij deed mijn hart sneller kloppen; wat een leuke auto zeg. Na een beroerde proefrit (lees: het was even wennen met sturen en schakelen) was ik erg enthousiast geworden. De koop was dan ook heel snel gesloten. Een week later werd de auto naar mijn woonplaats gebracht. In Beverwijk is de Zwarte Markt een landelijk begrip. De verkoopster wou hier graag een dagje heen met de familie en kon de auto zo netjes bezorgen. Helaas brak de V-snaar onderweg wat tot een paar uurtjes vertraging leidde. Sta je dan bij de garage te wachten. Uiteindelijk kwam de auto op een trailer aan. De aanblik van de glimmende Corvair maakte alles weer goed. De garage heeft de auto onderdak geboden en kon een nieuwe V-snaar aanbrengen. Op maandag kon ik dan eindelijk de auto ophalen aan het einde van de middag. De auto blijkt zeer goed gedocumenteerd. Niet alleen is het Amerikaanse kenteken er nog, ook de originele boekjes zitten er bij. In een dikke map vond ik ook allerlei facturen en de exportpapieren. Deze bekijk ik nu stuk voor stuk. De herfst is niet het beste jaargetijde om een oldtimer te kopen; ook nu regent het hard. Mijn geduld zal op de proef worden gesteld. Des te langer heb ik de tijd om uit te kijken naar het voorjaar en ik hoop tevens aanwezig te zijn op het eerstvolgende evenement!

*Groeten van Steven Lens*



