

CORVAIR MAIL



Unsafe at any speed: meer dan vijftig jaar na de opschudding

Het is al meer dan vijftig jaar geleden dat Unsafe at any Speed van Ralph Nader uitkwam. Het wordt vaak gekarakteriseerd als 'dat boek over de Chevrolet Corvair', maar in werkelijkheid gaat slechts één van de acht hoofdstukken over die auto.

De eerste zin van Unsafe at any Speed zet gelijk de toon: "Al meer dan een halve eeuw lang heeft de automobiel dood en verderf gezaaid, verwondingen toegebracht en miljoenen mensen in het verdriet gestort." Ralph Nader had de cijfers om die claim overeind te houden. In 1965 kwamen in het Amerikaanse verkeer 47.089 personen om, wat betekent dat er per één miljoen afgelegde mijlen 5,3 doden vielen. Ter vergelijking: in 2014 lag dat aantal nog maar op 1,07 doden. Hoe dan ook, Nader was boos. Hij zag het

aantal dodelijke ongelukken op Amerikaanse wegen snel toenemen, terwijl fabrikanten zoals Chevrolet, Ford, Chrysler, Dodge, Cadillac en Pontiac meer geïnteresseerd waren in het maken van winst dan in het implementeren van veiligheidsmaatregelen. Nader nagelde de producenten aan de schandpaal. Iets waarover ze furieus waren toen Unsafe at any Speed op 30 november 1965 uitkwam. General Motors moest op 22 maart 1966 zelfs voor de Senaat verschijnen om publiekelijk zijn excuses te maken aan Nader. De fabrikant was een lastercampagne tegen hem begonnen na het uitkomen van Unsafe at any Speed. Zo had GM geprobeerd kennissen van Nader uitspraken te ontlokken over zijn politieke en religieuze overtuiging en zijn seksualiteit. Daarbij werd Nader gevolgd, afgeluisterd, telefonisch bedreigd en stuurde GM aantrek-



kelijke vrouwen naar hem toe om hem tot een 'schandelijke' relatie te verleiden.

Maar goed, wat was er dan zo schadelijk aan Naders boek? Samengevat had hij onder meer kritiek op de uitstoot van auto's, voor voetgangers gevaarlijke ontwerpdetails (grote vinnen en ver uitstekende bumpers), gebrekkige inzittendenveiligheid bij botsingen, glimmende interieurdelen (konden bestuurders verblinden) en niet gestandaardiseerde schakelpatronen (fabrikanten gebruikten allemaal andere indelingen). Bovendien wijt Nader een hoofdstuk aan de achterwielophanging van de Chevrolet Corvair (1960 – 1964). Deze pendelasconstructie had geen stabilisatorstang (kostte 4 dollar om te monteren, maar dat vond GM te duur) en dat zou tot gevolg hebben dat de Corvair (met zijn zware motor achterin) een gevaarlijke neiging tot overstuur had. Een belangrijke GM-technicus had zijn management daarop gewezen, maar dat werd door de heren weggewuifd.

Overigens bleek in 1972 uit een onderzoek van het Amerikaanse Department of Transportation (DOT) dat de Corvair ook zonder de stabilisatorstang niet gevaarlijker was dan de Ford Falcon, Plymouth Valiant, Volkswagen Kever en Renault Dauphine. De DOT schreef: "De rijeigenschappen en stabiliteit van de 1960-63 Corvair [zijn] ten minste even goed als die van sommige hedendaagse voertuigen, zowel Amerikaanse als buitenlandse".

En toch, ondanks de controverses over Naders boek – hij zou onterecht de Corvair als zondebok hebben gebruikt – is Unsafe at any Speed wel degelijk invloedrijk geweest. Minder dan een jaar na publicatie tekende de Amerikaanse president Lyndon Johnson de National Traffic and Motor Vehicle Safety Act, die tot de oprichting van de Department of Transportation en de National Highway Traffic Safety Administration leidde.

Ralf Verhees



**UNSAFE AT
ANY SPEED**
The Designed-In Dangers
Of The American Automobile
By Ralph Nader

Van de penningmeester

In dit clubblad vinden jullie het financieel jaaroverzicht.

Deze is in de vergadering van het laatste nieuwjaarsreffen gepresenteerd.

Zoals je kunt zien, staat de club er financieel goed voor.

Ook vind je in dit blad het verslag van de vergadering tijdens het nieuwjaarsreffen.

Op 21 en 22 april staat er dit jaar een clubrit gepland. Informatie hierover vind je al op facebook.

We hopen op veel belangstelling en vooral veel deelnemende corvairs. (en andere mooie oudjes!)

Ik kan vanuit de kas een kleine bijdrage leveren aan dit evenement.

Voor degene die hun lidmaatschaps bijdrage voor dit jaar nog niet hebben overgemaakt, bevindt zich in dit blad een betalingsherinnering.

Ruud Keers

Van de redacteur

Het blad is weer klaar dus dat betekent dat het weer de maand maart is. Een kwart van het nieuwe jaar zit er al weer op en gelukkig hebben we onze jaarlijkse nieuwjaars meeting al weer gehad. De opkomst was mooi. Het was een gezellige middag om iedereen weer te zien en te horen waar de leden zich mee bezig houden in de wintermaanden.

Ikzelf heb me niet verveeld in de wintermaanden. Verschillende dingen heb ik weer kunnen doen, en de klusjes lijst

2 Unsafe at any speed

3 Van de penningmeester en de redacteur.

4 De groene oldtimers van Eddy Vermeulen

6 Nieuwjaarsmeeting Corvairclub 2018

8 Financieel jaaroverzicht

9 Lakewood restauratie update

10 Corvair Live!

12 Corvair Clubweekend Limburg

13 De riem van de Corvair

14 Leden login

16 Van de sleutelclub

18 Corvair Museum

Afscheid Huub Coolen als technisch coördinator.

Huub krijgt te weinig aan technische input om als technische coördinator iets voor onze club te kunnen betekenen.

Om die reden is het voor hem niet mogelijk een goed functionerende organisatie in op te zetten.

Huub heeft aangegeven dat hij daarom stopt als technisch coördinator van de club.

Voor leden die technische vragen hebben, is er de mogelijkheid ze te stellen via Facebook.

Wij danken Huub voor zijn inzet in het afgelopen jaar.

wordt steeds kleiner, zodat ik meer tijd overhoud voor de Lakewood. De meeste tijd heb ik deze keer in de werkplaats inrichting gependend. Een extra zolder gemaakt om de ramen van de Lakewood er op kwijt te kunnen. Met deze extra ruimte kan ik de oude garagebox in Veldhoven ook helemaal leeg maken. In deze garagebox stond voornamelijk rommel, fietsen en de ramen nog, een beetje zonde om daar de box voor aan te houden. Dus na wat puzzelen en bouwen hebben we mooi de fietsen in de hoek van de werkplaats kunnen hangen. De ramen liggen op de zolder en de toolbox is geupgraded naar een meer laden toolbox, zodat ik alles makkelijk terug kan vinden. Kortom aan het materiaal en ruimte kan het niet meer liggen.

Het clubblad in elkaar zetten ging ook prima, maar liep uiteindelijk vast "op 2 witte pagina's". Een bericht op facebook, en Wim bood uiteindelijk de oplossing; erg bedankt hiervoor (en ook de overige leden die iets aangeleverd hebben).

De website is ook weer onder handen genomen en we hebben weer wat delen uitgebreid. Het leden log-in wordt in deze editie nog een keer behandeld en het nieuwe wacht woord van het leden gedeelte is:

NIEUW WACHTWOORD: Spyder2018

Het volgende clubblad zal waarschijnlijk iets later zijn dan eind juni. In juni zijn wij namelijk op vakantie. Er zullen verschillende verhalen in het clubblad komen aangezien we "naar het beloofde land van de Corvairs gaan": Canada!!!!!!! en steken dan de grens over naar Amerika. New England area om precies te zijn. Nadat we Toronto en de Niagara watervallen hebben gezien, komen we uiteindelijk in Saracuse waar er een "Mini Corvair Conventie" wordt gehouden: The Corvair Recall. Na de Recall gaan we nog op bezoek bij Clarks. Clarks die ook dit jaar weer zonder problemen heeft toegezegd een jaar onze club te sponsoren met \$100,- zullen wij persoonlijk bedanken namens de club. Ook dit bezoek zal terug komen in een van de volgende edities. Het laatste Corvair gerelateerde is het bezoek aan George die afgelopen oktober bij ons op bezoek is geweest. Nadat George hier zijn ogen heeft uitgekeken, gaan wij eens kijken "hoe hij leeft" in het hoge noorden van de staat Maine! Kortom genoeg leuke dingen in het verschiet. Maar eerst het clubweekend in April! Tot dan.

Ralf Verhees

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
Broom 18 2151 RJ Nieuw Vennep
tel: 0252-676109
wboer@quicknet.nl

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: Spyder2018

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

De groene oldtimers van Eddy Vermeulen

*'Over auto's ben ik een beetje uitver-
teld', zegt Eddy Vermeulen (71) vooraf.
Maar wanneer hij ons ontvangt in zijn
voormalige tekenatelier staat er geen
rem op zijn verhalen. 'Ik woon aan de
andere kant van Brussel. Dit is mijn
buitenverblijf. Ik kom hier sinds 1979.'
Sinds mensenheugenis verwerkt Eddy
Vermeulen op meesterlijke wijze auto's
in zijn tekeningen. Dat werk bundelde
hij in het prachtboek 'Automotiv'. Hij
toont strips van toen hij 14 was, mét
schrijffouten. 'Ik wilde Jean Graton
worden, de tekenaar van Michel Vail-
lant', lacht hij. 'Vooral de wielen maken
auto's zo moeilijk om te tekenen. Bewe-
gende auto's zijn nog lastiger.'*

Ooit was dit een servicestationnetje. Boven de put staat de Oldsmobile 98 two-door Club Sedan in 'seafoam green' (1949) die hij in 1974 voor een luttel 5.000 frank (125 euro) kocht. 'In mijn jeugd was ik er al zot van. In de jaren vijftig was de auto een magisch fenomeen waarover voortdurend werd gepraat. Hele dagen hingen mijn broer en ik uit ons slaapkamervenster langs de baan tussen Kortrijk en Brugge op zoek naar nieuwe modellen. Zelfs in de jeugdtijdschriften Kuifje en Robbedoes was er een autorubriek. Mij boeide de vorm meer dan de mechaniek. Amerikaanse auto's waren mijn favorieten, want die hadden een link met rockmuziek. Californië, palmbomen,

en de glamour van Hollywood inspireerden mijn tekenwerk. Financieel had ik toen beter een straffe sportwagen gekocht, zoals een Porsche Spider 550. Maar dat is geen rock-'n-roll.'

Hij toont een plakboek over zijn Olds. 'Eerst stond hij bij mijn ouders in Kuurne. Mijn moeder heeft het tapijt nog met de hand getuft. De achterraut was kapot en moeilijk te vinden. De motor zat vast. Marcel, een lokale mecanicien, werkte eraan en legde uit wat hij deed, maar ik kon niet volgen. Mijn broer daarentegen wist alles over mechaniek, maar die sleutelde liever aan radio's en tv's. Ik leerde vooral uit boeken. Door te corresponderen met Amerikanen, op zoek naar onderdelen, leerde ik Engels.'

'Pas achteraf bleek dat hij de bijzondere Rocket-motor had: de eerste competitieve V8, waarmee Nascar-races werden gewonnen - 'Rocket 88' was het eerste rock-'n-rollnummer dat Ike Turner schreef. Die motor heb ik intussen compleet herbouwd, samen met mijn trouwe vriend Danny. Zijn naam staat in het motorblok gegraveerd, net als die van Marcel. Een V8 die draait, klinkt inderdaad als rock-'n-roll. Ook de versnellingsbak werkt weer. De ophanging is nieuw. Het koetswerk werd tot het blanke metaal gebeitst. De benzinetank komt uit de States. De elektriciteit vernieuwen was een moeilijke klus. Nu werk ik het interieur af.'

'Intussen reed ik tien jaar lang met een andere Oldsmobile Coupé (1949). Maar geen Rocket. Onlangs verkocht ik hem. Ik wil me nu concentreren op deze Oldsmobile, want dit is de mooiste. Hij moet af. Al heel mijn leven ben ik ermee bezig. Terwijl ik er nooit echt mee heb gereden.'

'Met de Chevrolet Corvair (1960) rij ik vaak, maar alleen bij droog weer. Vorig jaar gekocht op Hemmings.com zonder 'm te zien. Uit nostalgie, want tussen 1983 en 1996 had ik de vierdeursversie als daily. De coupé had ik hier nooit gezien. En al zeker geen uit het eerste bouwjaar en dus van een 'pioneer owner'. Die eerste eigenaar - een vrouw - reed ermee tot 1994, waarna hij bij twee verzamelaars terecht kwam. Een gespecialiseerde firma haalde hem uit Missouri naar hier: een heel gedoe. Maar zelfs na de zeereis was hij nog mooier dan ik dacht. Er stonden amper 21.000 miles op de teller. Het klasieke verhaal van een auto die altijd in de garage stond. Hij is in uitzonderlijke staat, in zijn eerste lak. Een tijdscapsule.'





'Mijn steppegroene Audi TT (1999) doe ik nooit meer weg. Mijn mond viel open toen hij in 1996 verscheen. Zo'n mooi ding! Die had ik zelf willen tekenen. Al wilde ik nooit autodesigner worden. Dat is iets compleet anders. Als ik auto's bij gebouwen en ventjes teken, laat ik me door niets beperken.' Zelf bedacht hij wel de Nisiov, een asymmetrische auto. 'Een onmogelijk fantasietje, al zijn er mooie maquettes van gemaakt', lacht hij.



'Mijn Audi A3 3.2 V6 (2005) oogt braaf, maar heeft alle luxe van een toenmalige A8. En is veel te snel. Ik heb er ooit een Porsche de sporen mee gegeven. Nooit meer teruggezien.' Ook die auto is groen, net als de deur- en raamlijsten.

'Groen was de kleur van al mijn auto's, behalve de allereerste: een rode Fiat 850 Spider Bertone. Daarvan heb ik niet eens een foto: zo snel roestte hij.'

In een plakboek toont hij nog een Ford Fordor (1949), Oldsmobile 98 Sedan (1948), Volvo Amazon (1969), Volvo 480S (1993) en 480 GT Turbo (1995), Karmann Ghia (1960) en twee Mazda's MX5. 'Met die laatste ging ik 's avonds vaak door het Zoniënwood rijden. Zalig, met de wind in mijn toenmalig haar.'

Eddy Vermeulen
Tekst en foto's uit *De Tijd / Sabato*

Op het voorblad en hieronder: De Chevrolet Corvair Coupé (1960) in 'cascade metallic green'

Overige foto's: De Oldsmobile 98 two-door Club Sedan (1949): het levenswerk van Eddy Vermeulen.



Nieuwjaarsmeeting Corvairclub 2018

Het was weer een heel gezellige en goed bezochte (24 personen) jaarlijkse meeting. Guus de Haan zat de vergadering voor die kort maar krachtig was.

1. Jarige.

Zingen voor de jarige Jaak, met dank voor de heerlijke traktatie bij de koffie.

2. Opening.

Er worden geen agendapunten toegevoegd.



3. Financieel jaaroverzicht.

De begroting voor komend jaar is sluitend. Er is een buffer van €1000,00.

Een deel hiervan kan besteed worden aan clubevenementen.

Het financieel jaaroverzicht wordt geplaatst in het komende clubblad.

4. Verzenden clubblad.

Ralf merkt op dat er voldoende kopij werd aangeleverd om het clubblad mee te vullen. Hopen dat dit voor dit jaar ook zo blijft.

Het goede nieuws is dat de portokosten van het clubblad goedkoper worden omdat het verzenden via Sand €0,94 per blad goedkoper is. Verschil met post.nl is dat Sand alleen op de dinsdag en vrijdag bezorgt. Dit vindt niemand een bezwaar. Zodra de TNT zegels op zijn wordt hiertoe overgegaan.



5. Activiteiten komend jaar.

De gedachte dat de Corvairclub dit jaar 20 jaar bestaat, is losgelaten. Dit blijkt in 2019 het geval te zijn. De eerste Corvairrit vond plaats in 1999.

In het weekend van 14 en 15 april was door Wilco en Jaak een clubevenement gepland. Dan zijn de Amstel Goldraces in Zuid Limburg, in het gebied waar dit Corvairclub-evenement gaat plaatsvinden. Geen geschikt moment dus!

Dit evenement is verzet naar het weekend van 21 en 22 april.

Nadere aankondiging volgt nog. Houd de info in het clubblad en op facebook in de gaten!

6. Rondvraag.

Vraag van Johan:

Waar bevindt zich de digitale versie van het clubblad? Op de website, onder het ledengedeelte, onderaan.
De meerderheid van de aanwezigen wil het clubblad ook nog in de brievenbus ontvangen.

Vraag van Guus:

Kan er in het clubblad aandacht besteed worden aan het ledengedeelte op onze website? Gaar Ralf regelen.

Vraag van Ruud:

Wanneer er nieuwe clubkleding moet worden aangeschaft, welke kleur gaat het dan worden? Er gaat een boekje rond waarin je onder je naam je voorkeur kunt aangeven. Meeste stemmen gelden!

Vraag Guus:

Hoe zit het met mensen die regelmatig inloggen op facebook Corvairclub Nederland, worden die dan ook lid van onze club? Nee, helaas niet! Ralf heeft bovenaan Facebook aangegeven, dat dit wel wenselijk wordt geacht.
Ralf meldt ook dat het verkopen van een Corvair via de site alleen kan voor leden.



Daarna werd de vergadering gesloten en kon eenieder op een ongedwongen en gezellige manier informatie onder elkaar uitwisselen. Iedereen bedankt voor het aanwezig zijn op deze vergadering!



Corvair 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 Corvair, 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 Corvair Club Nederland.

Find us on
facebook

Financieel jaaroverzicht

Corvair Club Nederland 44 Leden

Financiën 2017

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2017		1.261,06	618,07		1.879,13
Inkomsten	Contributies 47	1.674,00			1.674,00
	Advertentie Corvair Mail	95,00			95,00
	Merchandise	145,00			145,00
	Donatie's	104,81			104,81
	totaal inkomsten	2.018,81			3.897,94
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	601,49			601,49
	Portokosten Corvair Mail	0,00			0,00
	Kosten ING	137,38			137,38
	Uitgave meetings	922,55			922,55
	Merchandise	127,67			127,67
	totaal uitgaven	1.789,09			1.789,09
31-12-2017		1.490,78	618,07	0,00	2.108,85

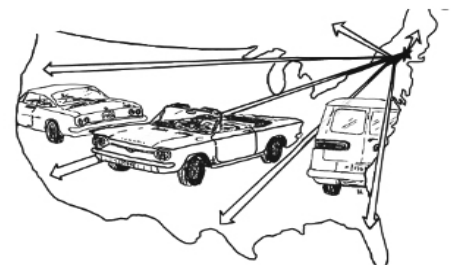
Corvair Club Nederland 44 Leden.

Financiën 2018 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2018		1.490,78	618,07		2.108,85
Inkomsten	Contributies 25	887,00			887,00
	Advertentie Corvair Mail	85,00			85,00
	Donatie's	100,00			100,00
	Merchandise	50,00			50,00
	totaal inkomsten	1.122,00			3.230,85
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	600,00			600,00
	Portokosten Corvair Mail	500,00			500,00
	Corsa Lidmaatschap	0,00			0,00
	Kosten ING	140,00			140,00
	Uitgave meetings	600,00			600,00
	Merchandise				
	totaal uitgaven	1.840,00			1.840,00
31-12-2018		772,78	618,07	0,00	1.390,85

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 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 email: clarks@corvair.com

Lakewood restauratie update



We zijn weer een aantal maanden verder en je zou zeggen, is die Lakewood nu nog niet af? Het antwoord is daar heel simpel over. Nee, de Lakewood is nog steeds niet af. Sterker nog hij staat nog steeds niet op zijn wielen. Is er dan helemaal niks gebeurd de laatste maanden? "Gelukkig wel" kan ik daar op antwoorden. Het is altijd minder dan je wilt, maar prive leven gaat ook gewoon door.

Het laatste bericht uit het clubblad ging over de voorkant: de ophanging en de sturing. Deze zijn helemaal geplaatst. Nadat dat gebeurd was heb ik de Corvair weer op de kar gezet en hebben we die omgedraaid zodat de achterkant naar de werkplaats gericht staat. Nu hadden we ruimte om de achterwiel ophanging er onder te zetten. Ik werk altijd volgens een methode om niks te vergeten. De exploded view manier. Zowel op tekening als in het echt deel voor deel uitleggen. Op deze manier houd ik het overzicht, zie ik meteen of er iets ontbreekt en of ik nog delen in orde moet maken. Wat ook een voordeel is, dat je niet alles uit hoeft te zoeken als je het gaat plaatsen, alles ligt al op volgorde. Pakken en monteren. Met de achterwiel ophanging ging het uiteindelijk ook zo en na wat avonden alles bij elkaar leggen en uitzoeken hebben we de hele ophanging er in één keer onder kunnen zetten. Ik had die avond hulp van mijn vriend Hugo die wel vaker mee helpt. De achter "crossmember" is toch behoorlijk zwaar om deze in je eentje er onder te plaatsen en dan nog je handen te gebruiken om boutjes en moertjes aan te draaien. Door dit team work zat alles er snel onder en paste perfect. (ik werk het meeste met Clarks omdat ik dan ook zeker weet dat alles past, zoals ook deze keer weer). Nu de achterophanging klaar is, hebben we de Automaat en differentieel nagekeken en delen vervan-



gen. De automaat hebben we grotendeels dicht gelaten. Het werkte goed en hopelijk gaat die dat ook doen als alles er weer onder hangt. Het differentieel hebben we open gehad, nagekeken op speling en diverse onderdelen vervangen. De ophangsteunen zijn vernieuwd zowel het punt van de motor als bij de automaat. De motor staat klaar om samengevoegd te kunnen worden met de automaat en differentieel. De motor zelf is voor een heel groot

gedeelte klaar. Deze zijn we nu aan het afmonteren. Het zijn vooral de koelkappen, ventilator, dynamo, startmotor en alle overige onderdelen die we langzaam erop aan het zetten zijn. Een van de grotere onderdelen was het uitlaat gedeelte. Deze heb ik na lang zoeken eindelijk gevonden op de laatste plaatst waar ik gedacht had hem te vinden. Alles zuiver maken, nieuwe einddemper ervoor gekocht en op de ophangbeugel na is alles weer klaar en vernieuwd. Deze heb ik nog niet gemonteerd, maar dat kan ik ieder moment doen. Nu zijn we bezig met het koelings gedeelte. De thermostaat behuizing en kleppen die daarbij horen ondergaan momenteel een schoonmaakbeurt, vernieuwing en zien er straks weer uit als nieuw. Ook de koelkappen boven op komen aan de beurt, maar meer hierover in een volgende uitgave.

Ralf Verhees





Een Corvair Early Monza op South-West Broadway in Portland Oregon, 1966
Uit de Collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Corvair Clubweekend Limburg

21/22 april 2018 Kerkrade

Het eerste clubweekend zal plaatsvinden op zaterdag 21 en zondag 22 April 2018. We verzamelen in Kerkrade bij Kasteel Erenstein. Dit kasteel is tevens ook ons eindpunt van de zaterdag. Het kasteel heeft ook een hotel gedeelte (carréhoeve) dus voor de leden die van ver komen is er de mogelijkheid al om vrijdag in de richting van Kerkrade te komen en al te overnachten op Kasteel Erenstein.

De planning is:

Diverse deelnemers zullen vrijdag al aankomen. Die kunnen zaterdagochtend even de stad in.

Zaterdag vanaf 12.00 ontvangst overige deelnemers en eventueel lunch in het hotel.

Om 13.30 uur vertrek voor een rit in de regio.

's Avonds borrel in het hotel, eventueel daar eten of in de stad.

Slapen in Kasteel Erenstein

Zondag vertrek 10.00 uur, westwaarts richting Maas naar **fort-eben-emael.be**

De rondleiding start **12.30 uur en eindigt 15.00 uur**. Daarna zien we verder.

Het fort was gebouwd in een plateau om de oevers van de Maas te verdedigen, met een groot grasveld daarboven. De Duitsers zagen een mooi landingsveld voor hun militaire zweefvliegtuigen en konden zo het fort innemen.



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

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



De riem van de Corvair

In deze editie van de Corvair dokter nemen we de riem onder de loep. De riem is toch wel een onderdeel wat de Corvair de Corvair maakt.

De Corvair heeft een speciaal ontworpen riem die G.M. alleen gebruikt na het afwijzen van ten minste vier verschillende ontwerpen die gemaakt waren. Sinds G.M. het originele ontwerp en productie jaren geleden heeft gestopt komt geen enkele riem in de buurt van het originele ontwerp. Ik (Mike Dawson) heb altijd een originele bewaard om deze te vergelijken met alle riemen die er momenteel op de markt zijn. Sommige zijn bijna hetzelfde, maar er zit altijd ergens een verschil. Je kan geluk hebben met een \$5,00 riem, maar als je zo dicht mogelijk bij het origineel wilt zitten, is de 3V560 industrie riem de beste keus. De originele maat van de riem was 55 3/4" X 3/8". De 3V560 riemen worden bij de meeste Corvair leveranciers verkocht als "super belts". De overige riemen (onder andere van Gates en Bando) werken geweldig op elke Corvair met de juiste items en controles zoals hier aangegeven.

Installatie en controle

Controleer de aandrijf poelie en de spanrol op roest, wiebelen en het soepel lopen van de lagers. Loop de randen na op scherpe randen die de riem kunnen beschadigen. Controleer de spanrol op roest, speling en beschadigingen en deukjes die gemaakt worden door het wrikken / op spanning zetten van de riem. De grote ring op het einde van de verstellkant van de beugel moet zich tussen de moer en de verstellkant bevinden, niet tussen de verstellkant en het gietstuk.

Controleer de poelie van de ventilator op roest, speling en beschadigingen. Een van de belangrijkste punten is de hoogte van de poelie, controleer deze. Volgens de voorschriften: leg een recht voorwerp op de bovenkant van de poelie in de richting van de linker kant en de inlaatspruitstuk; meet dan recht naar beneden tot het plaatwerk van de koelkap; de maat moet exact 6inch zijn voor een 62-69 model en 6 5/32inch voor een 60-61 model. Andere afwijkende maten zijn verkeerd door verkeerde installatie van de ventilator poelie.

De Dynamo nakijken. De poelie van de Dynamo moet exact uitgelijnd zijn met de ventilator poelie voor het soepel laten lopen van de snaar. Zoals bij de andere punten, controleer deze ook op beschadigingen, beweging en roest.

De correcte spanning van de riem. De riem moet na het aanspannen door kunnen buigen. Het doorbuigen moet 3/8inch zijn tussen de spanrol en de ventilator. De dynamo moet je met moeite rond kunnen draaien met je duim als deze correct gespannen is. Controleer altijd de spanning na een korte inloop periode.

Een riem geleider kan je makkelijk installeren op ieder model. Plaats deze op de ventilatie cover in de positie waar al bevestigings gaatjes gemaakt zijn. Tussen de geleider en de riem zit een afstand van 1/16 inch.

Als de GEN/FAN lampje op het dashboard aangaat, stop zo snel mogelijk. Controleer waardoor het lampje aangaat, beginnend bij de riem. Als de riem werkt dan kan je de Corvair blijven rijden (de koeling werkt), maar er is iets mis met de electra. Controleer de electra (het laad system) zo snel mogelijk. Als de riem er af is, leg deze er opnieuw op. Vervang de afgelopen riem zo snel mogelijk, omdat de riem die er af gelopen is waarschijnlijk getordeerd is door het er af lopen, en er af zal blijven lopen.

Als je niet anders kan en moet rijden zonder riem, volg de instructies in de owners manuel "rijden zonder riem". Korte stukken met de kachel ventilator vol aan. Rij nooit verder als de lamp TEMP/PRESS aan gaat of is. De temperatuur is dan al boven de 550F degrees (288 Celcius). Hou in gedachten, een motor die over verhit is en kapot loopt, kan waarschijnlijk niet meer herbouwd worden, omdat het aluminium van de koppen zacht is geworden door de hitte.



Vertaald van de "THE PREVENTATIVE MAINTENANCE SERIES". Mike Dawson, ook wel de Corvair Dokter.

Zoals jullie waarschijnlijk al weten is er sinds vorig jaar een nieuwe website voor onze Corvair club. De website is over het algemeen bedoeld om mensen te informeren over de Corvair. Zowel leden als niet leden kunnen op de website met uitzondering van één pagina, de leden pagina.

Tijdens de nieuwjaars bijeenkomst werd mij gevraagd of ik nogmaals het leden gedeelte uit kon leggen. Dit was gelijk een goed moment om een grote verandering door te voeren om het wat overzichtelijker te maken. De verandering is gelukt, en hopelijk is de uitleg ook te begrijpen.



Copyrights 2017, Corvair Corvair Nederland. All Rights Reserved.

Als je de website opent (www.corvair.nl) dan kom je op de welkomst pagina uit. Vanuit hier kan je naar de andere pagina's toe. We gaan nu naar de pagina Leden. Als we daar op klikken komen we op een andere pagina terecht.

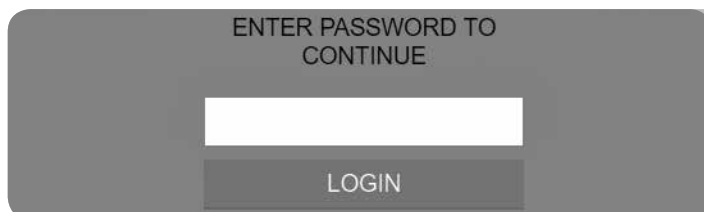


Copyrights 2017, Corvair Corvair Nederland. All Rights Reserved.

De pagina Leden is het begin van het leden gedeelte. Vanuit hier kan je op de knop drukken om naar het speciale gedeelte van de website te gaan. Hier bevindt zich diverse informatie die voor niet leden niet zichtbaar is.

Het wachtwoord (het staat hierboven voor 2018) wordt ieder jaar veranderd. In het eerste clubblad van het jaar zal deze duidelijk vermeld staan. Ook kan men het wachtwoord terug vinden in de colofon van het clubblad.

Klik op de rode knop van het clublogo om naar het inlog scherm te gaan



Nu kom je op het wachtwoord scherm uit. Vul het wachtwoord in (zie vorige stap waar je ze kan vinden). en klik op login om verder te gaan naar het afgeschermdede leden gedeelte.



Copyrights 2017, Corvair Corvair Nederland. All Rights Reserved.

Na de login kom je op het leden gedeelte en zie je Welkom. Er zijn nu vier categorieën om verder te gaan.

Leveranciers
Technisch
Clubs & Forums
Archief

Je kan nu op een van de vier knoppen drukken om naar een volgend scherm te gaan. We gaan alle vier de categorieën bespreken wat er te zien is en wat er in de toekomst nog bij komt (of zou kunnen).

Zodra je op het menu bovenin klikt ga je weer uit het leden gedeelte en dien je als je weer terug wilt opnieuw het wachtwoord in te vullen.

Corvaair (onderdelen) leveranciers

Hieronder vind je een lijst van leveranciers over heel de wereld. Van onderdelen en revisie tot verkoop. Clark's is al jaren trouwe sponsor van de Corvaair Club Nederland.



Corvaair onderdelen Leveranciers USA

Clark's Corvaair Parts Site of the World's Largest Corvaair Parts Supplier Since 1973	Corvaair 1 - Oklahoma
Corvaair Ranch - Gettysburg, Pennsylvania	Corvaair Underground - McMinnville, Oregon
California Corvaairs - Chino, California	Mike's Corvaair Parts
	Performance Corvaair / Silicone Wire Systems
	Wolf Enterprise
	Johns Corvaair Parts

Algemene Onderdelen Leveranciers Nederland

C&P USA parts - Reuver	Catalina USA Parts - Swalmen
KB USA parts - Gemert	Tyra USA parts - Bunschoten
Jambiroes - Mookhoek	AJ Speedshop - Lelystad
Hageman U.S. parts - Doorn	

Electra Leveranciers / Revisie Nederland

Special Mechanics Best - Best	Otiemans Startmotoren, Dynamo's & Accu's - Geleen
-------------------------------	---

Banden, Velgen & Remmen

De pagina die iedere corvaair liefhebber niet kan missen. Alle leveranciers bij elkaar, met als trouwe sponsor Clarks valt deze natuurlijk meteen op. Maar zeker ook de andere leveranciers mogen niet ontbreken en zijn een goede aanvulling op onze corvaair onderdelen. Er zijn verschillende winkels in Nederland die onderdelen kunnen leveren of reviseren.

Er worden door de leden veel verschillende bedrijven gebruikt om de Corvaairs rijdend te houden, en deze pagina zal ook langer en langer worden met bedrijven die ons daar bij kunnen helpen.

Technische stukken

Hieronder staan de technische stukken gerangschikt op categorie. Klik op het onderdeel waarover je meer wilt weten om de pdf te openen. Werk altijd veilig en met je verstand. De Corvaair Club Nederland is niet aansprakelijk voor eventuele schade. Raadpleeg bij twijfel een expert!



Onderhoud

Preventief onderhoud - clubblad Maart 2016
Olie - clubblad December 2017

Electra

Robine - clubblad Maart 2017

Brandstof

Brandstof Corvaair & E10 - clubblad Maart 2017
Electrische Brandstofpomp monitoren - clubblad Juni 2015

Motor

O ringen vervangen - clubblad Maart 2015
Balancer vervangen - clubblad Maart 2016

Remmen

Rem Probleem - clubblad Juni 2016

Sturing

Stuurhuis revisie - clubblad Juni 2017
--

Corvaair Kleur stalen kaarten

De Corvaair kleur stalen kaarten zoals GM ze heeft uitgegeven. Klik op het jaartal om de kleuren die toen beschikbaar waren weer te geven. Buiten de GM kleurnummers en naam staan er ook andere type kleurnummers bij zoals die van PPC. Deze stalenkaarten zijn geen referentie kaarten, en laat altijd een proefstaal maken van de kleur om deze te controleren.

1960	1963	1966	1969
------	------	------	------

Op de ze pagina staan "alle" technische stukken die de Corvaair Club Nederland gepubliceerd heeft. Ze staan onderverdeeld in categorieën om makkelijk te zoeken. Het zijn PDF's die je kan downloaden of kan printen, makkelijk voor in de werkplaats als je er mee bezig bent en je de echte Corvaair clubbladen niet vies wilt hebben. De oudere technische stukken zijn we momenteel aan het opsporen en zullen we in de toekomst ook toe gaan voegen. Buiten de technische stukken van de club, vindt je hier ook andere handige delen zoals kleurstalen kaarten (met codes) en er wordt gewerkt aan electra schema's in kleur!

Clubs & Forums (wordt aan gewerkt)



Clubs

Corvaair Society of America
Corvaair Club Nederland Facebook

Clubs

corvaaircenter.com
corvaairforum.com

Op dit gedeelte kun je andere clubs en forums vinden. Zowel in Nederland als in het buitenland. De meeste forums zijn in het engels, maar daar kan je wel de meeste informatie vinden als je iets speciaals hebt (buiten onze eigen club natuurlijk). Onze Facebook pagina is een snelle manier van communiceren en vragen stellen, forums is een andere manier. Ook zijn er diverse groepen op facebook, speciale groepen en clubs. We zullen deze ook in de toekomst uitbreiden met clubs waar wij contact mee hebben, onder andere Duitsland / Zwitserland, Frankrijk en Zweden.

CCN Archief (wordt aan gewerkt)



Naast de technische stukken vullen wij ook het archief aan met oude clubbladen. Klik op de editie om deze te bekijken.

Clubbladen

Maart 2017
Juni 2017
September 2017
December 2017

In plaats van in een doos is er een digitale plek waar we het archief van onze club bewaren. Er staat nog niet heel veel, maar dat moet in de toekomst beter worden. Het begin is er en gelukkig hoeven we deze niet af te stoffen, maar gewoon aan te klikken. Klik op de editie die je wilt zien en een PDF zal tevoorschijn komen welke je kan opslaan voor je eigen archief of kan printen (handig voor technische stukken of als je een deel aan iemand wilt geven) en gewoon bekijken natuurlijk.



Navigeren tussen de 4 categorieën kan gemakkelijk door op dezelfde icoontjes te klikken die rechts bovenin staan. Zo blijf je in het leden gedeelte en hoeft je niet iedere keer het wachtwoord op te geven.

Hopelijk is deze uitleg voor iedereen begrijpbaar en kunnen jullie zonder problemen op het leden gedeelte rondkijken en zoeken naar de informatie die jullie nodig hebben. Het leden gedeelte (alsmede de website) zullen altijd up to date blijven of uitgebreid worden. Kleine updates worden aangegeven via Facebook, Grote veranderingen zullen via het clubblad en eveneens in de leden vergadering besproken worden.

Veel plezier op het de website!

Ralf Verhees

Vanuit de sleutelclub

Vrolijk fluitend reed ik begin september vorig jaar naar het oldtimergebeuren van OTO (OldTimers Oirschot) op de markt in Oirschot. Er ratelde wat bij de achterwielen, maar dat was al een tijdje zo. Opeens KLATS BOEM, een geluid van scheurend metaal, een hoop geratel. Mijn gefluit verstierf acuut.

Toch maar doorgereden naar de markt waar ik al bijna was.

Daar bleek dat de boutjes van de U-joints van de kruiskoppelingen los zaten, maar dat verklaarde niet het enorme kabaal waarvan ik mij wezenloos was geschrokken. Na het vastdraaien was het geratel wel over maar ik hoorde en voelde toch nog allerlei dingen die niet goed leken te zijn. Waar eindigt objectieve waarneming en waar begint de verbeelding? Verder zoeken dus. Hé, hangt de motor niet een beetje scheef? Links lager dan rechts? Ja dus. Het was maar een centimeter, maar toch, een eerste indicatie dat er in de ophanging iets niet goed zat. Thuis in de garage de boel omhoog gezet en met mijn oude stramme botten eronder gekropen. Met de krik beurtelings een stukje omhoog en omlaag onder de draagarmen en onder de body om te zien waar ruimte ontstaat en waar niet. Oppassen met je vingers want voor je het weet zit je klem en gaat fluiten over in jodelen.

Ja hoor, er miste een bout aan de linkerzijde waarmee de achterophangingstraverse (wat een woord hè?) aan de body is vastgezet (foto1). Aan de rechterzijde zag die bout er nog prima uit (foto2). Hoe kan dat



foto 3

daar is 't ie dan met de endoscoop gevonden

nou? Kan zo'n bout eruit tippelen? Blijven de rubbers dan gewoon zitten? Vervolgens blijkt het boutgat dicht te zitten ter hoogte van de body. Met de endoscoop door een klein gaatje in de carrosserie op zoek naar wat er dan wel in dat gat zou mogen zitten. En? ja hoor, de rest van de bout (foto3). Die moet er natuurlijk uit. Van boven naar beneden of van beneden naar boven? Dus de achterbank verwijderd en op zoek vanuit de binnenkant van de auto naar de plek waar die bout zou kunnen zitten. Dat is nog best lastig. Ik boorde dan ook een paar keer verkeerd voordat ik de juiste plaats had gevonden. In de shop manuel staat keurig aangegeven waar je moet boren, maar helaas alleen voor de sedan (foto4).

Hoe kan in hemelsnaam zo'n bout afbreken? Contact opgenomen met Clark's.



foto 4

een paar keer boren voordat de juiste plaats is gevonden en dan de decoupeerzaag er in



foto 1

de rubbers zitten er nog maar de bout is weg



foto 2

aan de rechterzijde lijkt alles in orde, schijn bedriegt echter

Zij hadden zo iets nog nooit meege-
maakt. Wat doe je dan? Nieuwe rubbers
en bouten bestellen voor beide zijden,
want rechts vertrouwde ik ook niet meer.
Inmiddels was ook duidelijk geworden dat
de rubbers, boven en onder op zijn kop
waren gemonteerd.

Mijn rode convertible van 1962 (motor
1965) is tussen 1995 en 2010 compleet
body off gerestaureerd door een handige
patatbakker en zijn schoonzoon. Het moet
een enorme klus geweest zijn voor deze
mensen die geen automonteurs waren en
nauwelijks iets van de Corvair wisten. Het
was vooral lezen en puzzelen.

Al met al hebben zij een topprestatie ge-
leverd en heel veel dingen goed gedaan,
maar, zoals nu is gebleken, niet alles.
Wat ging er fout? Allereerst, de bouten van
de bevestiging van de achterophanging-
straverse (wat een woord hè?) hadden te
weinig schroefdraad. Bij het vastdraai-
en zijn die bouten dus vastgedraaid op
de schroefdraad en niet op de rubbers.
Gevolg daarvan was dat de achterophan-
gingstraverse niet door samengeklemd
rubbers op zijn plaats werd gehouden



Vandaar de brose breuk (foto 5 en 6).
Verder waren ook nog de cushion rubbers
boven en onder verwisseld. Volgens mij
is dat overigens van weinig belang voor
de effectiviteit van de bevestiging. De
rubbers aan de rechtse kant kon ik er niet
tussen krijgen zonder de hele aandrijftrein
te laten zakken, dus toch maar opnieuw
op zijn kop gemonteerd. Zie voor de oude
en nieuwe rubbers foto 7, 8 en 9. Voor het
uiteindelijke resultaat zie foto 10.

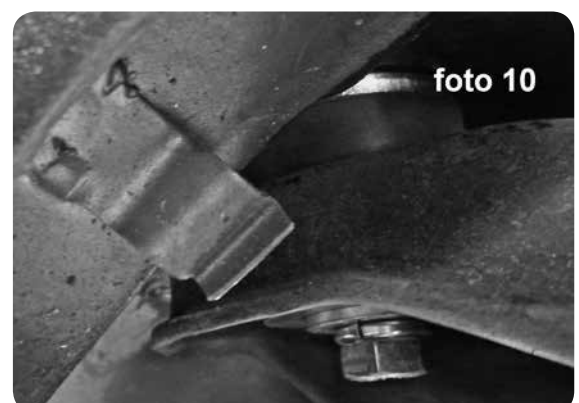
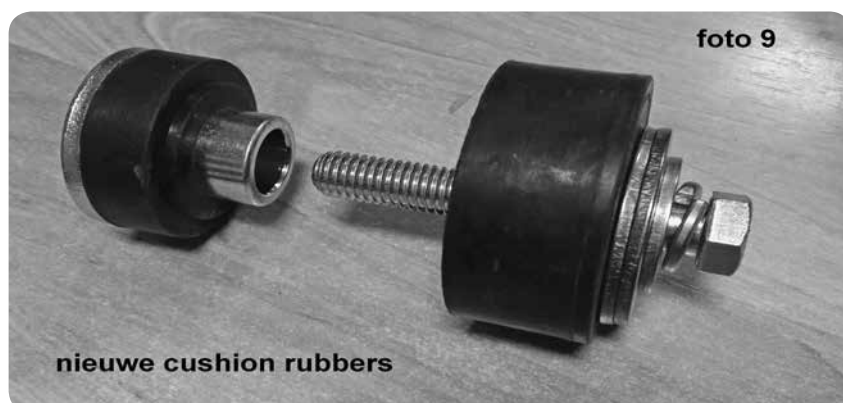
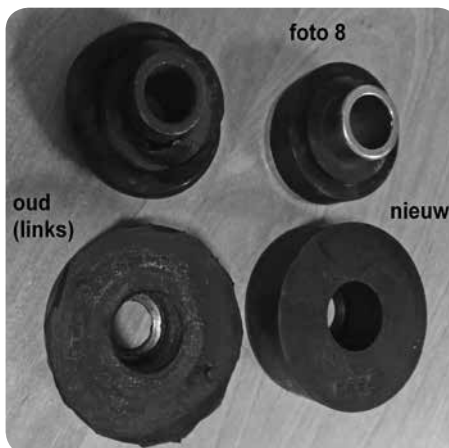
Vanzelfsprekend moet je voorkomen
dat je weer dezelfde fout maakt als je
voorgangers. Dus voldoende vulringen
gebruiken zodat je de bouten vastdraait
op de rubbers en niet op het einde van de
schroefdraad.

Eén van de mooie dingen van het bezig
zijn met oldtimers is dat er zoveel te weten
en te leren valt en dat je altijd weer blijft le-
ren. Dat geeft op de een of andere manier
een fijn gevoel. En als je ouder wordt dan
leer je steeds weer opnieuw doordat je
het na een poosje weer was vergeten.
Prachtig toch?

Wim Boon



maar door min of meer vrijstaande bouten.
Hierdoor werden tijdens het rijden bewe-
gingen en trillingen niet door de rubbers
opgevangen maar door een paar tamelijk
los staande bouten waarbij de buig- en
afschuifbelasting (dit voor de werktuigbou-
wers) precies op de grens van "het einde
schroefdraad" terecht kwam, met mate-
riaalmoetheid en kerfwerking tot gevolg.





Corvair Museum

Geliefd bij zijn fans, maar bekritiseerd (misschien onredelijk) door zijn tegenstanders, de Chevrolet Corvair mag zich best wel hoogstaand noemen in het tijdperk van de 1960 Amerikaanse auto. De strijd om respect af te dwingen is eindelijk voorbij. De eerste Amerikaanse luchtgekoelde motor die achterin lag heeft eindelijk een eigen museum! THE CORVAIR MUSEUM.

Opgericht en onderhouden door de Corvair Preservation Foundation. Het museum is gevestigd binnen een groter museum namelijk de Chevrolet Hall of Fame Museum in Decatur, Illinois. Met meer dan 800 vierkante meter aan

vloer oppervlakte stelt het Corvair museum momenteel 14 Corvairs ten toon. Buiten de Corvairs is er een grote hoeveelheid Corvair gerelateerde producten. Twee van de speciale items die ze hebben zijn een demo model van de vernuftige achterwiel ophanging en een "forward Control" schaalmodel dat gebruikt is in de windtunnel. De modellen die tentoongesteld staan zijn van een standaard 1960 Corvair 500 en een 1962 Corvair Monza Station Wagon tot het bizarre onder de Corvair wereld, waaronder een 1962 Rampside takelwagen en een 1965 Corvair Limousine. Ook voor snelheid geprepareerde Corvairs zijn van de partij inclusief een Yenko en een Fitch Sprint.

Er zijn ook historische Corvairs in de collectie. Zoals een 1960 Corvair Super Monza (ontworpen en gebouwd voor Bill Mitchell en rondgereden door zijn vrouw en dochter).

Een andere speciale Corvair is de "last Corvair convertible" oftewel de laatste cabrio die van de productie band is gerold. Een 1969 met het laatste serie nummer op de weg is 5997, deze body heeft serie nummer 5999, en is dus het laatste geproduceerde en overgebleven exemplaar. De laatste Corvair heeft serie nummer 6000 en is een Olympic Gold 1969 Monza Coupe, helaas is deze momenteel nog nergens opgedoken, maar waarschijnlijk is





dit niet de laatste Corvair die gebouwd is. Het museum heeft namelijk een carrosserie met serie nummer XXXXXXXX. De Carrosserie is in elkaar gezet door Fisher, maar Chevrolet heeft er nooit een complete Corvair van gemaakt. Een belangrijk en prachtig exemplaar en een stukje echte Corvair geschiedenis. De Carrosserie laat goed zien hoe Fisher toendertijd de Carrosseries maakte en afleverde voordat Chevrolet ze verder in elkaar ging zetten.

Sommige Corvairs die tentoongesteld staan (5 stuks) zijn van de Corvair Preservation Foundation, alle andere Corvairs zijn momenteel in bruikleen: liefhebbers van wie hun Corvair tijdelijk of voor lange tijd in het museum mogen staan. We vragen Mike Hall, voorzitter van de Corvair Preservation Foundation of ze nog speciale verzoeken hebben; het antwoord hierop is " een Ultravan en een Greenbrier met camper optie " zou helemaal geweldig zijn. Maar we zijn momenteel met alles blij zolang het maar met de Corvair te maken heeft !

Kurt Ernst





CHEVROLET ELDER

1955 Chevrolet Elder, a rare and highly sought-after model, is shown here in its original red paint. This car is a true collector's item, featuring a unique design and exceptional craftsmanship. It is a testament to the quality and innovation of the Chevrolet brand during the mid-1950s.

1955 Chevrolet Elder