

CORVAIR MAIL



Corvair korte berichten

1964 - V8 prototype

Dit is een foto van een 1964 prototype Corvair V8. In de tijd dat de 1964 Ford Mustang het ene verkooprecord na het andere vestigde moest GM actie ondernemen. Het eerste idee die het tegen de Mustang op moest nemen was de 1965 Corvair. Om deze nog beter verkoopbaar te maken (de Amerikaanse markt schreeuwde om V8 motoren met paardenkracht, hebben de engineers van GM een 327 V8 achter in gelegd. De Corvair heeft een aantal aanpassingen en testtrondes gedaan in en rond Detroit. Toen de test geslaagd was werd er een voorstel gedaan om een beperkte oplage van deze Corvair te maken. Dit werd voorgelegd bij de Chevrolet General Manager Semon "Bunkie" Knudsen. Jammer genoeg werd het voorstel niet geaccepteerd. In tegendeel, GM ging zich richten op de F-Body (Camaro en Firebird) die in 1967 het op moesten nemen tegen de goed verkochte Mustang. De foto zou gaan om een Concept model voor de 1966 Corvair V8 versie.

Met dank voor het toezenden

Jaak Eijkelenberg

Fusie PostNL en Sandd gaat toch door

Het vorige blad was net geprint toen het bericht in het nieuws verscheen: de fusie PostNL en Sandd gaat toch door.

Staatssecretaris Keijzer van Economische Zaken maakt gebruik van haar bevoegdheid de fusie goed te keuren ondanks het negatieve advies van mededingingsautoriteit ACM. Die gaf eerder geen toestemming voor de overname van Sandd door PostNL.

Voor zover ik weet gaat dit clubblad toch nog met de Sandd verstuurd worden want de brievenbussen staan er nog gewoon en de prijs per verzending is beduidend lager dan die van PostNL. Post NL heeft ook al aangekondigd dat er een prijsstijging zal komen van 4,6% op de postzegels. In hoeverre dit ook betrekking heeft op de Sandd postzegels is niet duidelijk. We houden het in de gaten.

Ralf Verhees



Uitnodiging Nieuwjaarstreffen 2020

Op zaterdag 18 januari 2020 wordt het jaarlijkse nieuwjaarstreffen gehouden!

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

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.

Mocht je nog punten hebben die je wilt toevoegen aan de agenda, stuur deze vóór de vergadering naar Ruud of Ralf, de e-mailadressen staan in het colofon.



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 of de bekende boekingsites. Het avondeten kan in groepsverband zijn voor wie daar interesse in heeft. Dit kun je bij aankomst doorgeven.

Tot dan!

Van de penningmeester

Beste Corvairisten.

Dit jaar zijn er 2 corvairmeetings geweest. We hebben er erg van genoten. Omdat het zo gezellig was heeft de club ook wat meer geïnvesteerd in die meetings. Desondanks hebben we genoeg reserve voor het komend jaar.

Dit jaar zijn er vier leden uitgeschreven en weer twee nieuwe leden bijgekomen. We hebben op dit moment 41 leden. De club blijft gezellig rond de 40 leden hangen. In dit blad komt een inlegvel met de nota voor de contributie voor volgend jaar.

Als club is besloten dat, als voor 31 januari 2020 de contributie niet is bijgeschreven, het lidmaatschap als beëindigd zal worden beschouwd.

Zo weten we precies hoeveel Corvair Mails er gedrukt moeten worden in het komende jaar en houden we er niet teveel over, een vorm van bezuiniging.

De penningmeester gaat aan het sleutelen om in de winter de Corvair motor weer goed lopend te krijgen.

Ik wens iedereen gezellige kerstdagen en een feestelijke jaarwisseling toe.

En tot het Nieuwjaarstreffen.

Ruud Keers

Van de redacteur

Gisteren op 30 november kwam in 1965 het Boek van Ralph Nader, Unsafe at Any Speed: The Designed-In Dangers of the American Automobile uit. We weten allemaal wel wat het heeft betekend voor de Corvair. De Corvair die wij allemaal liefhebben. We zullen er allemaal wel een andere reden voor hebben om een Corvair te rijden of één te bezitten, maar geheid is er geen één reden naar aanleiding van het boek van Ralph Nader.

We zijn nog vroeg in het 4e kwartaal en toch schrijf ik al dit stukje. Op 1 december is het clubblad al klaar mede dankzij het toesturen van vele verhalen van verschillende clubleden. Er zijn zelfs verhalen die helaas moeten wachten tot in het nieuwe jaar, de editie van maart 2020. Maar zover is het nog niet. Eerst december doorko-

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

Redactie Corvair Mail:
Ralf Verhees
Wikke 5 5552 ET Valkenswaard
tel: 06-46713217 (in de avond)
rverhees@gmail.com

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Corsa2019

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

- 2 Corvair kort nieuws
- 3 Van de penningmeester en de redacteur
- 4 Hoe de Corvair de meest controversiële auto ooit werd in de US. Deel 2
- 7 Van de motor naar de cockpit
- 10 Corvair Live!
- 12 Authentieke dag Vreeswijk 2019
- 14 Vanuit de sleutelclub.....3
- 16 E10 benzine in Nederland
- 18 Corvair in de videoclip Sexy Little thing

men. Dit is altijd een drukke maand met Sinterklaas, Kerst en Oud & Nieuw. De weken zijn in feite al ingevuld voor ze begonnen zijn. Het is daarom fijn om het laatste stuk van het clubblad te kunnen typen dan weet ik zeker dat deze voor de kerst weer bij de leden in de brievenbus valt. Hiermee is mijn "missie" voor voor de club weer geslaagd!

De Lakewood maakt zoals gewoonlijk langzaam zijn vorderingen ik zal in de editie van maart weer een uitgebreid stukje schrijven zodat jullie weer weten hoe

de zaken er bij staan. Er zijn wat ups en downs geweest. We hebben veel dingen moeten uitzoeken en zoals dat met lego bouwen ook gaat, moet er wel weer eens iets uit elkaar en weer in elkaar voor we weer verder kunnen. Helaas heb ik niet alle tijd aan de Lakewood kunnen werken die ik er aan zou willen werken vanwege wat omstandigheden in diverse vormen en maten. Helaas is onze opslag onder water gelopen, dus de spullen die daar stonden (en wat er nog van over was) hebben we in veiligheid gezet. Ook is november voor mijn gezondheid op een een of andere manier geen goede maand. Wat wel een voordeel is dat ik genoeg slaap om zo december er weer goed tegen aan te kunnen zullen we maar zeggen. Zijn er dan alleen maar nare dingen gebeurd, nee natuurlijk niet. We gaan geen klaagcolumn maken van het stukje van de redacteur. Zie het meer als een korte samenvatting van afgelopen kwartaal uit het prive leven van de redacteur met op de voorgrond de Corvair.

Er is goed nieuws uit Amerika gekomen, het Corvairmuseum is verhuisd, dit kreeg ik gisteren nog door via Facebook. De nieuwe locatie ligt aan de Route 66. Over de Route 66 gesproken: na lang nadenken en puzzelen (ja dit is leuk om te doen, maar heeft ook de nodige avonden in beslag genomen om niet aan de Lakewood te werken) hebben we uiteindelijk besloten om voor onze huwelijksreis de Route 66 te rijden. Niet met een Corvair (helaas). We gaan de Route 66 rijden met een camper. De camper was ons in 2017 goed bevallen en de Route 66 gaat de basis vormen voor onze huwelijksreis. Uiteraard zullen er weer Corvair activiteiten in gaan zitten, zoals zo juist gelezen het Corvair Museum en een bezoekje aan verschillende mensen. We zijn nu lekker alles bij elkaar aan het zetten en kijken er al naar uit. Een van de vele leuke dingen die we gepland hebben staan voor het jaar 2020.

Ook hebben we Papendal alweer klaar staan in onze agenda, zie hier links de uitnodiging om deel te nemen. Op deze dag zullen we ook kijken wat we gaan ondernemen met de club de rest van het jaar en wat er allemaal financieel mogelijk is. Zoals je wel kan lezen is er altijd wel iets te doen en hoeven we ons de laatste maand van 2019 en de eerste maanden van 2020 niet te vervelen. Oh ja, de eerste maanden van 2020 dat betekent ook weer het opstarten van het nieuwe clubblad. Ik ga hier nog niet te hard over nadenken, dat is voor in het nieuwe jaar!

Fijne dagen allemaal en tot in Papendal!

Ralf Verhees

Hoe de Corvair de meest controversiële auto ooit werd in de US.

Het vervolg van het verhaal: Hoe de Corvair de meest controversiële auto ooit werd in de US. Zie vorige editie, September 2019 voor het begin van het verhaal.

Johan Doornbos

Nieuw voor 1961.

Kai Hansens visie op een complete lijn modellen met de Corvair als merk werd werkelijkheid gedurende het modeljaar van 1961. Chevrolet introduceerde een stationwagon welke Lakewood werd genoemd met een ruim bagagecompartiment boven de motor en een tweede aan de voorzijde. De firma lanceerde ook enkele 'cab over'-modellen gelijk aan de Volkswagen Bus welke Corvair 95 werd genoemd waar 95 refereert aan de 95 inch wielbasis.

De Corvair 95-lijn was in diverse modellen opgesplitst. De Corvan was een 'panel van' (dichte bus), de Greenbrier had ramen en 9 zitplaatsen, terwijl de Loadside en Rampside pick-ups waren. De Rampside had als kenmerk een innovatief openslaand zijpaneel dat er voor zorgde dat rollende bagage op simpele wijze op zijn plek kwam. Alle nieuwe toevoegingen van de Corvair-range gebruikten dezelfde 80 pk motor, net als een jaar eerder de twee- en vierdeursmodellen.

Het één-auto ongeluk ('60er jaren).

Het duurde niet lang dat rapporten van automobilisten, die rondtollen, hun auto tot schroot rijden en soms de dood vinden in hun Corvair in de Verenigde Staten het voorpaginanieuws haalden. De welbekende komediant Ernie Kovacs stierf in 1972 nadat hij met zijn Corvair Lakewood zijdelings tegen een telefoonpaal slipte. Hoewel de politie zei dat hij de macht over het stuur verloor terwijl hij naar een sigaar reikte, gaf menigeen de schuld van zijn dood aan de achterwielophanging van de auto.

Ongeveer 64% van het gewicht van de Corvair was achter de achterwielen, zodat hij heel erg geneigd was naar overstuur. Elke ashelft was verbonden via een enkele interne universele verbinding. Deze layout betekende gewichtsverplaatsing met als gevolg dat de achterwielen onder extreme bochten naar binnen gingen, waardoor de achterzijde de neiging had

zonder waarschuwing uit te breken. Enkele after-market bedrijven (inclusief EMPI) onderdrukten deze gesignaleerde zaak door een stabilisator-stang te ontwikkelen, die belooft de rollen van de carrosserie, van vroege modellen van de Corvair, onder controle te houden.

Chevrolet bewees dat zijn engineering-afdeling niets te verwijten viel en zei dat eigenaren zelden de banden correct op druk hadden.

Het instructieboekje (waarvan Chevrolet met tegenzin erkende dat niemand dat boekje las) verklaarde dat de voor- en achterwielen respectievelijk gevuld moesten zijn op 15 en 26 psi.

Een intern gevecht ('60er jaren).

Medewerkers van General Motors zongen een andere deuntje achter gesloten deuren. De Corvair trok een behoorlijke scheur in de middenlaag van de organisatie met het marketingteam aan de ene kant en het engineeringsteam aan de andere kant. De twee groepen groeiden verder uit elkaar na de onthulling van de auto.

"Albert Roller testte de auto en verdedigde met mij deze niet voor Pontiac toe te passen. Roller was ingenieur geweest bij Mercedes Benz voordat hij zich aan GM verbond en hij zei dat Mercedes dergelijk ontworpen auto's met 'motor-achterin' en pendel-assen veel te onveilig vond om te bouwen", schreef John Z. DeLorean in zijn boek van 1979 genaamd *On a Clear Day You Can See General Motors*.

Hoewel het niemand lukte om Ed Cole van de Corvair af te praten, verbood DeLorean het plan om het om te zetten in een Pontiac. De Company besteedde \$ 1,3 miljoen (ongeveer \$ 11 miljoen in 2019 = € 10 miljoen) om een Corvair met Pontiac label te maken en stelde vast deze te introduceren in 1960, maar annuleerde om veiligheidsredenen op het laatst het project.

Budget sportwagen (1962).

Tot Chevrolets verbazing, trok de Corvair vaak relatief jonge kopers aan, die op zoek waren naar een kostprijsvriendelijke sportwagen. Veel tweedeurs modellen werden bijvoorbeeld gekocht met "bucket seats".

Waarnemende een groeiende vraag naar vermogen, stelde Chevrolet een optioneel pakket beschikbaar voor de Corvair Mon-

za in 1962, welke Spyder werd genoemd. Men bracht een 150 pk high-performance versie van de zes cilinder met een gedurfde turbo. De Corvair Spider belandde meer dan 10 jaar eerder in de showrooms, voordat BMW, Porsche en Saab hun eigen turbo-charged sportwagens op de markt zetten.

De stilte voor de storm (1962).

Een mix van pk's en waar voor je geld, hielden de verkopen gezond. Chevrolet deed de Lakewood de das om en lanceerde een convertible Corvair in 1962 waarmee toch 306.000 eenheden werden bereikt. Het feit dat de convertible populairder was dan de stationwagon sprak boekdelen over het imago van de Corvair. Het succes van de Corvair bleef niet onopgemerkt in Detroit. Het inspireerde Ford om zijn eigen betaalbare sportwagen te ontwikkelen, een symbolisch model, dat een belangrijke rol speelde in het verslaan van de populariteit van Chevrolets enige auto met 'motor achterin': de Mustang.

De veranderingen van 1964.

De kritieken op de Corvair werden steeds luider tijdens de vroege jaren '60 en Chevrolet kon ze niet erg lang onderdrukken. Meer dan 100 rechtszaken zijn er gevoerd door automobilisten, die door een Corvair verongelukten of die familieleden van bestuurders hadden die er in overleden. Het modeljaar 1964 kreeg als gevolg daarvan een nieuw ontworpen achterwielophanging met overdwars geplaatste bladveer, die de rolbeweging van de carrosserie verminderde, plus een standaard stabilisatorstang aan de voorzijde. Datzelfde jaar kregen alle varianten van de Corvair een tot 95 pk opgevoerde 2,7 liter platte zes cilinder. De 150 pk Spyder bleef beschikbaar.

De tweede-generatie Corvair (1965).

De nieuw ontworpen tweede-generatie Corvair maakte zijn debuut laat in 1964 als een 1965 model. De coupé, convertible en sedan varianten vielen in het oog door een veel scherper ontwerp dat een sterkere nadruk legde op vermogen, terwijl het tegelijkertijd op niets anders lijkt op de Amerikaanse wegen. De Loadside en Rampside trucks (afgeschaft in 1963 en 1964 respectievelijk) kwamen niet terug.

De boodschap was duidelijk: de Corvair was een instap sportwagen en moest als zodanig worden gezien. Tenslotte, Ford bood de Mustang niet aan als een pick-up. Nog grotere wijzigingen werden gevonden onder het plaatwerk. Engineers putten inspiratie uit de Corvette met een 'four-link' achterwielophanging welke de Corvair meer hanteerbaar maakte, zelfs wanneer hij naar zijn grenzen werd gedwongen. Wijzigingen werden ook gemaakt aan de voorwielophanging en de stuurinrichting.

De tweede-generatie Corvair, met de getallen (1965).

Niemand klaagde over de motor van de Corvair, dus liet Chevrolet hem zoals het was. De 2.7 liter gaf nog steeds 95 pk door aan de achterwielen dmv een drie-versnellings handbak. Kopers die naar het instapmodel Corvair 500 of de hogere middenklasse Monza zochten, konden \$ 27 extra betalen (ongeveer \$ 220 in 2019 = € 198) voor een 110 pk versie van de zes cilinder.

De Monza degraderen naar de middenklasse-status verschaftte ruimte voor een echt topmodel welke Corvair Corsa werd genoemd. Alleen als een coupé en als convertible, nam de Corsa de ruimte in waar de turbo-charged Spyder achterbleef met een atmosferische, verder ontwikkelde hoge druk compressie van de standaard zes cilinder. Dankzij de 4 'barrel' carburateurs is de Spyder opgevoerd naar 140 pk. Beter nog, voor \$ 161 extra (ongeveer \$1500 in 2019 = € 1350), koop je een 180 pk, turbo-charged 'flat-six'; de enige muscle-car met 'motor achterin' ooit gemaakt. Chevrolet verkocht 235.000 exemplaren van de Corvair gedurende het modeljaar 1965, meer dan de 199.387 eenheden een jaar daarvoor. Het was de bedoeling dat de verbeteringen de verkopen gezond zouden houden in de nabije toekomst.

De Corvair in Europa.

Hoewel de Corvair een zeldzame verschijning is op Europese wegen, want de meeste geregistreerde exemplaren in Europa werden door klassieker liefhebbers geïmporteerd uit de Verenigde Staten, maakte Chevrolet een handvol voorbeelden voor de lokale markt in Bienne (Zwitserland). Kerndetails (inclusief productiecijfers) zijn al lang historie. De Chevy II, de Camaro en de Chevelle werden ook in Bienne gemaakt, totdat de locatie in 1968 stopte met 'Chevrolet-badged' auto's, om zich te focussen op Opel en Vauxhall, die beter pasten bij de Europese smaak.



In Frankrijk, begon een vierdeurs Chevrolet Corvair bij 22.000 francs in 1965. In perspectief, Citroën berekende 5079 francs voor de goedkoopste 2CV en van Jaguars E-type Coupé was de basisprijs 43.100 francs. De Corvair concurreerde in hetzelfde segment als de AMC-ontwikkelde Rambler, welke Renault maakte in België, de Rover 2000 en de Mercedes-Benz 220S (W111).

Unsafe at Any Speed (1965).

USA advocaat, lobbyist, advocaat consumentenzaken, vroegere Corvair bezitter en één van de presidentskandidaten, Ralph Nader, publiceerde een boek getiteld 'Unsafe at Any Speed' waarin bijna iedereen werd veroordeeld met zelfs vage, indirecte lijnen naar de Amerikaanse auto-industrie.

Het boek kwam op de markt eind 1965, iets meer dan een jaar nadat Chevrolet de Corvair compleet nieuw heeft ontworpen en het boek werd een bestseller. Hoewel Naders tirade niet speciaal over de Corvair ging, wijdde hij het hele eerste hoofdstuk van zijn boek aan de rijkdommen van deze auto. Erger nog, hij klaagde officials van General Motors aan om van de Corvair af te zien, hoewel men terdege wist dat het erg gevaarlijk was om geld te besparen én te voldoen aan de winstdoelstellingen.

"De afgelopen 35 jaar zijn Amerikaanse auto's zó ontworpen met in beginsel onderstuur. De Corvair was de eerste in massa geproduceerde uitzondering. Kai Hansens groep had niet de professionele kracht om hun engineerings-principes van de roofzuchtige kostencalculators en stylisten te verdedigen. Zij vergaten de chauffeur niet; zij negéerden hem", zo schreef Nader.

De Electrovair II.

Daar de juridische afdeling van Chevrolet trachtte te voorkomen dat het schandaal van de Corvair onbeheersbaar werd, legde de engineerings-afdeling de laatste hand aan een 'accu-aangedreven' prototype met als naam Electrovair, die men bouwde als een rollende tentoonstelling van technologie. De originele Electrovair 'made in 1964' leed aan vele tekortkomingen, maar de Electrovair II (foto hier boven), geïntroduceerd in 1965, was veel meer de auto die Chevrolet aan het grote publiek kon verkopen. Echter, het was nooit overwogen voor massaproductie. Gebaseerd op een tweede generatie vierdeurs Monza, verwisselde de Electrovair II de platte zes cilinder voor een AC inductiemotor die vermogen onttrok aan een over de voorwielen verdeelde 532 Volt zilver-zink batterijeenheid. Hij had een topsnelheid van 80 mph zelfs met 800 lb meergewicht dan een standaard Corvair. Hij kon op een enkele lading, waar dan ook, tussen de 40 en 80 mijl rijden.

De nasleep van Naders boek (laat '60er jaren).

Eerst trachtte General Motors Ralph Nader tot zwijgen te brengen door hem te intimideren. Daarna verleiden, zo werd gezegd, ingehuurde vrouwen hem, taptten zijn telefoon af en hielden hem constant onder toezicht in de hoop hem te kunnen betrappen op iets illegaals dat je zou kunnen gebruiken als een onderhandelingsstroef. De campagne van stalken werkte niet; de info kwam voorspelbaar terug. Later vervolgde Nader General Motors gerechtelijk en schikte de zaak voor \$ 425.000 (ongeveer \$ 3 miljoen in 2019 = € 2,7 miljoen).

Unsafe at Any Speed had een desastreus effect op de carrière van de Corvair. Verkopen kelderden naar 103.743 eenheden voor het 1966 modeljaar en stortten verder in naar 27.253 eenheden in het volgende jaar. Chevrolet trachtte verwoed om de verkopen om te buigen door herverdeling van de modellijn; het vlaggeschip Corsa verdween gedurende het 1967 modeljaar en het vierdeurs model verdween in het modeljaar 1968, slechts achterlatend de coupé en de convertible om het vaandel te dragen. Slechts 15.400 exemplaren van de auto werden verkocht gedurende het modeljaar 1968.

De laatste Corvair (1969).

Voor het modeljaar 1969, de laatste Corvair, was de modellijn gereduceerd tot twee coupés en één convertible. Slechts ongeveer 6000 auto's werden gemaakt. Interessant, in mei 1969 begonnen dealers kopers coupons van \$ 150 (ongeveer \$ 1000 in 2019 = € 900) uit te geven die men kon inlossen wanneer men een nieuwe Chevrolet zou bestellen. Ze waren geldig tot 1973. De marketing van de company hoopte zo dat de coupons zouden helpen met het accepteren van het feit dat de Corvair waarde zou verliezen op de gebruikte automarkt als eenmaal de kentekenplaat is weggenomen. De productie eindigde in 1969 nadat Chevrolet 1.786.243 exemplaren gemaakt had gedurende een 10 jarige looptijd. Zoals het met controversiële auto's gaat, draagt

dit, door de bank genomen, aanzienlijk bij als een succes.

De erfenis van de Corvair ('70er jaren).

In zekere zin was Chevrolet opgelucht. De Corvair ging uit productie toen zelfs de meest loyale supporters van de achterin gemonteerde machine hun trouw in twijfel begonnen te trekken. In het algemeen: Fiat, Volkswagen, Renault, Simca, NSU en anderen hadden een model gelanceerd met, óf een 'motor voorin', voorwielaandrijving, óf waren aan het experimenteren met de lay-out. Chevrolet zag geen reden om verder te investeren in een technologie, die het in zich had nu al meer te verouderen dan later.

De plaats van de Corvair aan de onderkant van de Chevroletlijn werd ingenomen door de in 1970 geïntroduceerde Vega (foto). Motor voorin en achterwielaandrijving; het was een compleet ander soort instapmodel dat kleiner was dan de Corvair en efficiënter. De Vega leed later aan verschillende problemen, die de Corvair superieur deed worden als perfect voorbeeld van engineering.

De Corvair van blaam gezuiverd.

Het Corvair-relaas eindigde niet toen de productielijn stil viel. In 1970 vroeg de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) de Texas A&M Universiteit om hulp in zogenaamde tekortkomingen in rij-eigenschappen. Uiteindelijk pleitte een

143 pagina's tellend rapport, gepubliceerd in 1972, de 1960-1963 Corvair vrij met de conclusie: "in de test gunstig vergeleken met auto's uit dezelfde tijd".

Onderzoekers schreven: "de Corvair onderstuurt op dezelfde wijze als conventionele personenwagens met een 0,4g dwarsversnelling en maakte een omzetting van onderstuur, via neutraal, naar overstuur in een schaal van ongeveer 0,4g tot 0,5g dwarsversnelling".

Tests uitgevoerd in Texas toonden aan dat deze omzetting "niet resulteerde in een potentieel verlies van controle".

Op een uniek niveau.

General Motors heeft, met ingang van 2019, nog niet een andere auto met 'motor achterin' op de markt gebracht en er is ook geen reden om te geloven dat het ooit zal gebeuren. Hoogstens zou men een elektrische auto met achterin gemonteerde motor kunnen lanceren.

De Corvair is een echte bezienswaardigheid in de historie van General Motors. De enige andere in serie geproduceerde auto's met motor achter de bestuurder, zijn de Pontiac Fiero (1984-1988), welke een niet te benijden reputatie verwierf, want hij had de neiging vlam te vatten en de achtste generatie Chevrolet Corvette welke in de verkoop gaat als modeljaar 2020. Beide zijn 'mid-engine'.

Johan Doornbos



Van de motor naar de cockpit



Instrumentenpaneel uit dashboard

Eindelijk die meters eens repareren

In de vorige nummers van ons magazine heb ik geschreven over de revisie en afstelling van de carburateurs en de revisie van de dynamo en krukspoelie. Eigenlijk ben ik, sinds ik de Greenbrier heb, voornamelijk in het achteronder bezig geweest. Nu we de motor aardig op orde hebben gekregen gaan we in dit artikel eens naar een andere uithoek van de wagen. Volgt u mij maar. Daar zijn we dan, op de voorbank en we kijken naar de dashboard instrumenten. En daar mankeert nog het nodige aan. Niet dat ik de cockpit helemaal links heb laten liggen want de claxon doet het weer, ook het ingewikkelde schakelaartje van de richtingaanwijzer en ook de automatische terugslag van de richtinghendel doet het weer. Zelfs het generatorlampje is weer actief. Hard nodig voor een ontspannen rit en ook allemaal beschreven in eerdere nummers. Ik schrijf wat af zeg, voor dit mooie magazine. Maar het rijden met deze auto had nog altijd iets van rijden op hoop van zegen. Waarom? Omdat de mijlenteller stil stond, de snelheidsmeter er boven de 20 mijl trillend de brui aan gaf en de benzinemeter in een rare positie ijsig vast stond. Kortom, ik wist nooit hoe hard ik reed en hoe ver en ook niet hoeveel benzine ik nog in de tank had. Fijn rijden is dat. Het repareren van deze manco's was nu topprioriteit geworden, waarmee ik maar wil zeggen dat de revisie van mijn Greenbrier een nieuwe fase heeft bereikt.

Snelheidsmeter/mijlenteller

Om te voorkomen dat ik een goede snelheidsmeter uit elkaar zou gaan halen terwijl het probleem ergens anders zit heb ik eerst de kabel en de verbinding op het differentieel eens goed onder de loep genomen. De kabel daar losgemaakt en met de hand de kern rondgedraaid. De wijzer vertoonde daarbij dezelfde trillerige beperkte uitslag dus deze verbinding en ook de kabel zelf was vermoedelijk goed en de meter de boosdoener. Het instrumentenpaneel moest dus uit het dashboard. Wat een ramp om dat eruit te krijgen. Wat slecht ge-engineerd. Er moet van alles los. Ook dingen die er niets mee te maken hebben. En je moet je handen in bochten wringen waar onze schepper helemaal geen rekening mee gehouden heeft. Tobsport. Toen ik het paneel dan eindelijk in Nieuwegein comfortabel op mijn werktafel had liggen, alle onderdelen gedemonteerd en de benzinemeter voor latere zorg terzijde gelegd, heb ik de snelheidsmeter uit elkaar gehaald. Het loskrijgen van de aanwijsnaald was nog het ingewikkeldst. Hoe doe je dat precies? Na een zoektocht op Internet was het me duidelijk. Ferm beetpakken tussen duim en wijsvinger en het ding van de as aftrekken. Hoe simpel kan het zijn en hoe vast kan het zitten. Het werkingsprincipe van de meter is niet zo moeilijk eigenlijk. De kabel drijft de mijlenteller aan en ook een magnetisch wiel. Hoe harder dat draait hoe sterker een metalen kern die aan de wijzer vast zit tegen een veerkracht in wordt verdraaid. Met andere woorden, hoe verder de wijzer uitslaat. Maar waarom kwam bij mij de wijzer dan nauwelijks uit de hoek? Dat werd snel duidelijk. Op een van de foto's zie je een tandwielletje dat soepel moet kunnen draaien. Maar in mijn meter was het vastgelopen waardoor een wormwielletje dat het moest aandrijven langs de tandjes ratelde. Die ratel zag ik terug in de trilling van de wijzer. Dat tandwielletje was er ook



Snelheidsmeter uit instrumentenpaneel



Snelheidsmeter met afgenomen wijzer



Mijlenteller gedemonteerd

verantwoordelijk voor dat de mijlenteller niet draaide. Eerst alle onderdelen maar eens goed gereinigd tot aan de schijfjes van de mijlenteller aan toe. Ik had vooraf de stand van de teller genoteerd maar hoe ik het ook probeerde, ik kreeg de schijfjes niet meer in de oude positie terug. Waarom ook, dacht ik. Dat ding heeft misschien al tientallen jaren stilgestaan, die stand zegt toch niets meer. Dus ik heb met een grijns op mijn gezicht voor de 000000 positie gekozen en zelfs toen dat gelukt was, was ik alsnog rijp voor een verpakking Melisana. Gelukkig kon ik het draaipunt van het wormwielletje dat het versleten tandwiel moest aandrijven iets verplaatsen zodat de afgesleten tandwielhoeken geen roet meer in het eten konden gooien. Alles in elkaar gezet en snelheidsmeter klaar, dacht ik. Maar daarover straks meer.



Frame snelheidsmeter met vastgelopen tandwiel



Teller klaar voor een nieuw leven

Benzinometer

Vanaf dag één heb ik me erover verbaasd waarom je de benzinometer uit het paneel haalt, de schaalverdeling wegkrabt en er met Typex een dronkemans schaal overheen kloddert, flink uit het midden natuurlijk, en dan met de F links en de E rechts. Helaas heb ik er geen foto van genomen. In Long Beach misschien iets om trots op te zijn maar ik heb er altijd met afgrijzen naar zitten kijken. Schande! Afrekenen dus met deze dwaling. Op mijn werktafel eerst eens onderzocht waarom de meter nauwelijks beweegt. Met een 12 Volts voeding en een draadgewonden potmeter van 30 ohm (de waarde van de sensor in de tank) een proefopstelling gemaakt. De werking van de benzinometer is ook niet zo ingewikkeld maar het zou



Benzinometer met verbogen spoelkernen

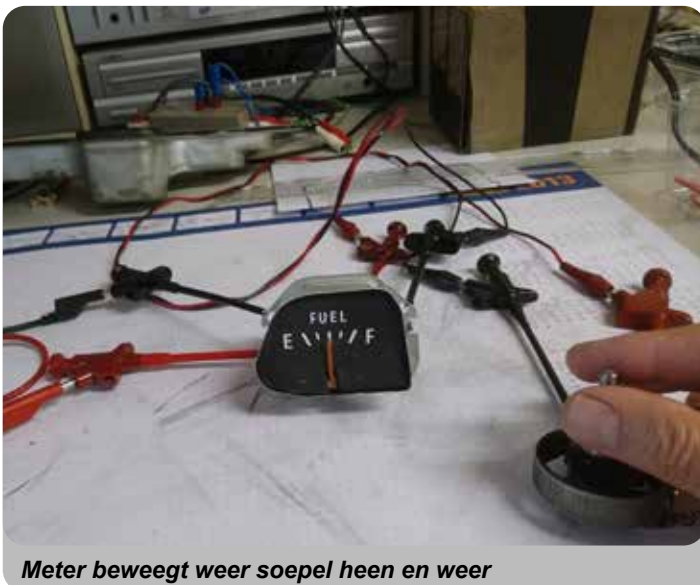
te ver voeren dit hier te beschrijven. Als ik aan de potmeter draaide had ik ergens in het midden van de meter een beetje beweging maar een flinke zwaai was te veel gevraagd. Logisch ook, toen ik zag dat de weekijzer vleugels van de spoelkernen helemaal van de wijzer waren weggebogen. Ze hadden de meter dus doelbewust ongevoelig gemaakt. Een raadsel waarom. Gelukkig kon ik alles weer in de juiste positie terugbuigen en de meter reageerde daar zeer dankbaar op. De wijzer maakte weer een mooie slag van de ene naar de andere hoek als ik de potmeter verdraaide. Zo, de meter was elektrisch weer in orde maar hoe herstel ik die verprutste schaalverdeling nou? Lang dacht ik dat dit gewoon niet te doen was, maar dit brengt de oplossing ook niet dichterbij. Op internet ben ik gaan zoeken naar foto's van de meter en die zijn er. Toen ik een heldere foto had gevonden heb ik daar een afdruk van gemaakt, via veel gepruts met de kleinstand van de printer, in het originele formaat. Uitgeknipt en in de schaal van de meter gelegd. Geweldig, mooi, moet je zien! Tot je ziet dat het er eigenlijk toch niet uit ziet. Want zwart uit een printer is nooit diep zwart en hoe lang blijft geplakt papier goed in een dashboard? Geen oplossing dus. Maar ik had hiermee wel een model, een mal in handen gekregen die misschien nagemaakt kon worden met betere materialen. Een gitzwart plastic tabblad van Litz, en een setje witte wrijfletters die me gewoon vanuit mijn bureaula lagen aan te gapen (gebruik ons dan!) en mijn bevingarme handen deden de rest. Toen nog wat blanke spuitlak erover om de bedrukking te fixeren, in de juiste vorm geknipt en met dubbelzijdig vloerbedekkingstape in de schaal geplakt. Ja, als je spijkers op laag water zoekt dan zie je dat het niet origineel is maar je gaat me nou niet staan jennen toch?

Alles weer inbouwen

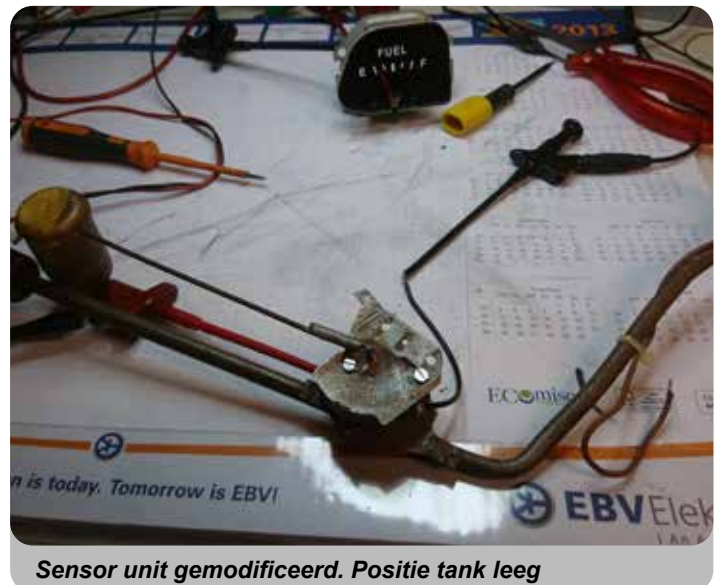
Nu ik het instrumentenpaneel toch in mijn handen had heb ik dit gelijk goed gereinigd en de omlijsting aluminiumkleurig gespoten. Meters en lampjes er weer in geschroefd en daarna het paneel weer in het dashboard gezet. Het inbouwen is eigenlijk nog lastiger dan het uitbouwen. Maar goed, een uur later zit dan alles op zijn plek en kan de proefrit beginnen. Wat de benzinometer betreft had ik mij al verzoend met een flinke nabrander want waarom had een vorige eigenaar Full en Empty omgedraaid? Dat rook naar onraad. Toen ik ging rijden had ik helemaal geen oog meer voor de benzinometer want ik raakte volledig van mijn stuk toen



Afdruk foto van Internet onder, replica midden



Meter beweegt weer soepel heen en weer



Sensor unit gemodificeerd. Positie tank leeg



Sensor in positie tank vol

ik naar de snelheidsmeter keek. Die kwam geen millimeter meer van zijn plaats. Tikken tegen het ruitje? Niets! Je doet het zelf maar moet hij gedacht hebben. Vervuld van vertwijfeling en chagrijn over wat ik allemaal wel niet kapot gemaakt kon hebben, weer dat ellendige paneel uit het dashboard gehaald, de snelheidsmeter daar weer uit gehaald en onder een vergrootglas gelegd. De opluchting was groot toen ik zag dat bij de samenbouw de schaal iets krom gedrukt was waardoor de wijzer klem was komen te zitten. Schaal recht gebogen. Probleem opgelost. Zucht. Maar het was me ook opgevallen dat de benzinemeter een stand had ingenomen die niet overeen kwam met de hoeveelheid benzine die in de tank zat. Hij wees bijna vol aan terwijl de tank bijna leeg was. Het was mij wel duidelijk waar ik nu moest gaan zoeken. Maar daarvoor had ik nieuwe energie nodig en deze was die dag helemaal op.

Benzine niveau sensor

De week daarna heb ik de tank maar weer eens onder de auto vandaan gehaald. Heb geen medelijden. Ik kan dat inmiddels met een blinddoek voor en een arm op mijn rug. Want je hebt hem door, de grote verdachte in dit spel is nu de benzine niveau sensor. Omdat ik het instrumentenpaneel nog niet had teruggebouwd had ik de benzinemeter in twee tellen weer los in de handen en inmiddels ook de sensor unit. De volgende stap was uiteraard om de meter opnieuw op mijn werktafel te testen maar nu niet met een surrogaat potmeter maar met de echte sensor. Nou, origineel? Ik had de sensor al eerder in handen gehad en gezien dat er in het verleden aan gerommeld was. Maar toen ik alle draadjes had aangesloten en op spanning had gezet werd glashard duidelijk waar ik al zo'n voorgevoel van had. De sensor werkte omgekeerd. Als ik een lege tank simuleerde stond de meter op Full en omgekeerd. Bizar. Je kunt gaan nadenken over het waarom van al deze rare fratsen met de sensor en de meter met zijn omgekeerde Typex schaalje maar het vinden van een oplossing leek mij beter bestede tijd. In theorie kun je de werking van de sensor omdraaien door plus en min om te draaien. In de praktijk lukt dat niet omdat de min dwingend verbonden is met het chassis. Wat dan nog overblijft is om het huisje waarin de weerstand zit mechanisch om te draaien waarmee ook de vlotter omgedraaid wordt en tegengesteld gaat werken. Gelukkig bleek dit te kunnen, ja zelfs te lukken. En daarmee bespaarde ik me weer een dure bestelling in Amerika. Hoera. Hetgeen natuurlijk ook geldt voor de snelheidsmeter en benzinemeter.



Instrumentpaneel gerestaureerd

Finale samenbouw en testrit

Terug bij mijn auto in Wijk bij Duurstede de sensor in de tank geprutst en de tank weer onder de wagen gemonteerd. Vijf liter er in en daarna nog maar eens een keer het instrumentenpaneel met alles erop en eraan in het dashboard gefrommeld. Aaarch! Auto van de brug gereden en een stukje gaan rijden. Het uur van de waarheid. Natte oksels. Snelheidsmeter? Werkt! Mijlenteller? Werkt! Benzinemeter? Empty! Naar de pomp en tanken. En met de sleutel in het contact zie ik de meter langzaam naar Full bewegen. Heel blij worden van een tank die je vol ziet lopen en ook nog zelf moet betalen. Mensen zijn rare wezens.

Wim Smit

Jerry Brown

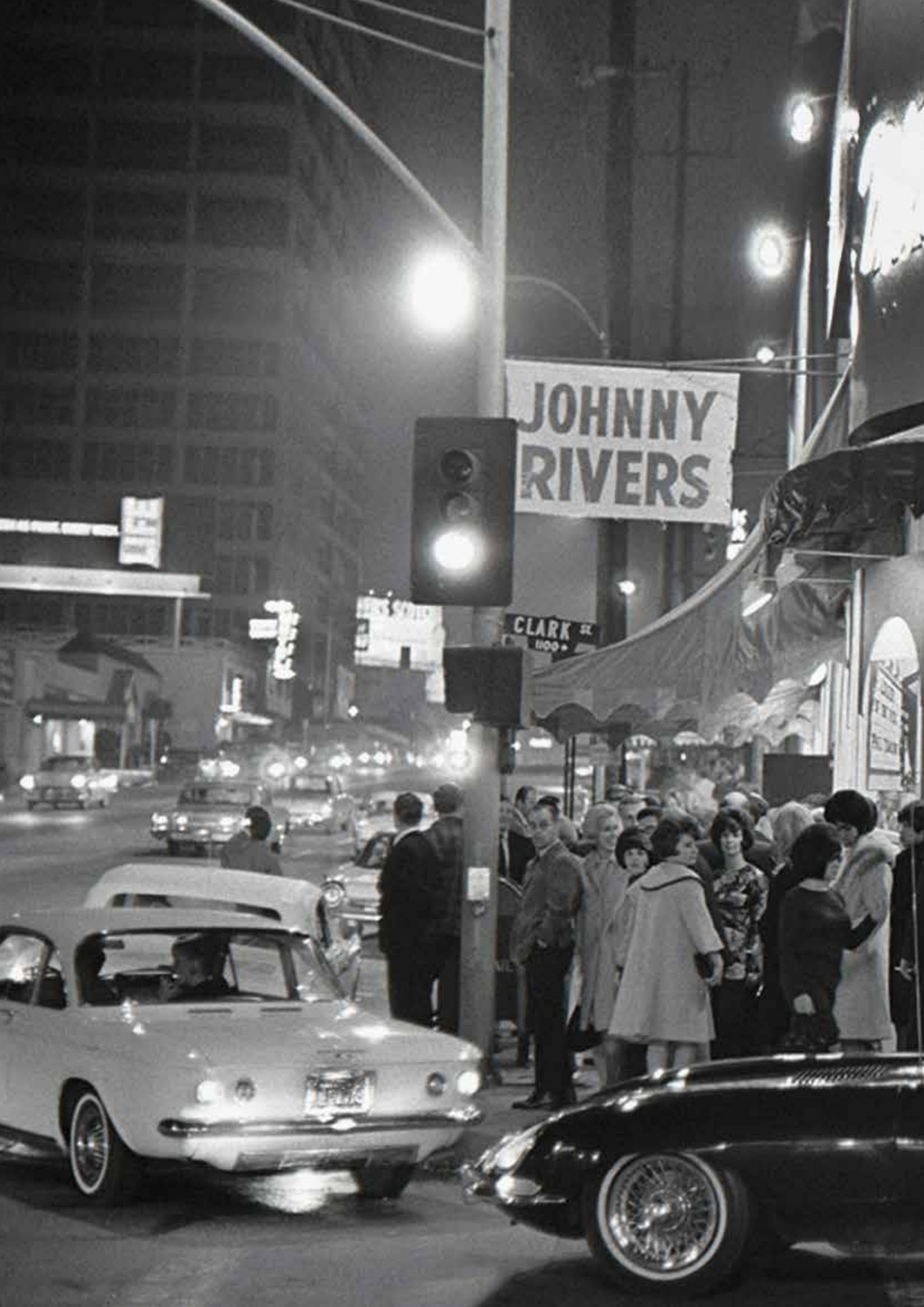
Voor al uw tweedehands Corvaire onderdelen

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvaire, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop Corvaire 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 rekeningnummer van de Corvaire 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



JOHNNY
RIVERS

CLARK ST
1100+



Le Prisonnier

FOLIES ANGERE

MAGALLOU TNP

OUVERTURE 5 DEC.

Events

NOT FOR
DEPOSIT
OF MAIL

Authentieke dag Vreeswijk 2019

Het is al weer even geleden, maar net na het clubweekend van Jaak & Linda was het daarop volgende evenement de Oldtimer dag in Vreeswijk. Op uitnodiging van Wim & Saskia die in Vreeswijk wonen, waren we van harte welkom op dit evenement. Aangezien we zelf nog nooit in Vreeswijk geweest waren was dit een mooie gelegenheid om zowel het plaatsje als de oldtimers alsmede een aantal clubleden te zien. Met zijn drieën op pad en parkeren ging makkelijk in de woonwijk van Wim & Saskia. Van daaruit was het een stukje lopen naar het centrum. We waren zo onder de indruk van de sluizen en de verschillende waterwegen die elkaar kruisten dat we net een toerist waren. Op ons gemak hebben we foto's gemaakt en al doende kwamen we aan het begin van het evenement. Gelijk daarop volgend kregen we telefoon waar we bleven want de toertocht stond op het punt om te beginnen. Oh ja helemaal vergeten door de omgeving en de leuke kraampjes met allerlei prullaria, etenswaar en andere dingen, liepen we snel daar waar de Corvairs stonden. Gelukkig nog net op tijd om ze uit te zwaaien voor de toertocht. Wij gingen deze keer niet mee en bleven in Vreeswijk. Het was een mooi gezicht om de variatie van oldtimers weg te zien rijden.

Nu de oldtimers de toertocht reden hadden we mooi de tijd om de vele kraampjes en het stadje eens te bekijken. We kochten nog wat lekkers voor thuis (van honing tot rookworst) en hadden een vroege lunch in de plaatselijke bakkerij. Tegen de middag en na een heerlijk biertje geproefd te hebben van de lokale Brouwersvereniging kwamen de oldtimers weer binnen rollen. Zo ook de Corvairs weer die een speciale plek hadden gekregen omdat het thema dit jaar Amerikaans was. Buiten oldtimers waren er ook nog diverse schepen en boten aanwezig en namen we nog een kijkje in het Museumwerf Vreeswijk. Als afsluiter van de dag waren we uitgenodigd om bij Wim & Saskia nog een hapje te komen eten. Een grote tafel werd volgezet met kommen pompoensoep, quiche en aardappelsalade. Heerlijk smullen van al het lekkers maakte de dag compleet. Het was een leuk evenement en voor herhaling vatbaar (of je nu wel of niet mee gaat doen met de toertocht, er valt genoeg te zien en te doen). Wim & Saskia bedankt voor de gastvrijheid en het lekkere eten, op naar 2020 voor weer een Oldtimerdag in Vreeswijk.

Ralf Verhees

De toertocht

De uit de VS afkomstige VIV's (Very Important Vehicles), keurig opgesteld op het Raadhuysplein, vertrokken rond 11 uur voor een toertocht van 70 km. Van onze club waren dat de Greenbrier van Wim en Saskia en onze witte Corvaair 700. Als navigator hadden wij Leon aan boord. Elke vertrekkende auto werd uitgebreid geïnterviewd door de plaatselijke omroeper Cees Schuurmans. Een leuk gesprekje over de Corvairs en over onze club, maar, helemaal uit onze concentratie gehaald, ging het daarna ook gelijk fout. Want in plaats van op de route te letten, Wim en Saskia waren al lang uit het zicht, vergaten we waar we heen moesten en deden we bij de eerste kruising maar wat. Op goed geluk door de woonwijken gekruist en, ja hoor, daar zagen we tot onze vreugde in de verte de Greenbrier rijden. Een hele opluchting. Even gassen en we zaten er achter.

Aangezien onze navigator een voortreffelijk causeur bleek te zijn en multi tasken niet voor iedereen is weggelegd, leek het ons verstandig om maar op de Greenbrier te vertrouwen en op de A-Ford die daarvoor reed. Dat is redelijk gegaan al hadden we soms wel de indruk dat we de route in omgekeerde richting reden en zagen we soms andere deelnemers ons pad kruisen vanuit richtingen waaruit ook wij vermoedelijk hadden moeten komen. Maar omdat we globaal wisten dat we vanuit het oosten weer in westelijke richting naar Vreeswijk moesten terugkeren, begrepen we dat we eerst naar het oosten moesten want anders zou dat niet kunnen. Het schijnt dat er onderweg een stop gepland was. Maar die hebben we niet gezien.

Of we alles gereden hebben weten we niet maar wat we gereden hebben was alleszins de moeite waard. Veel bezienswaardigheden gezien in het voorbij rijden. Eerst het Beatrix Sluizencomplex over het Merwede Kanaal en dan richting de onvergetelijk mooie Utrechtse Heuvelrug. Langs het Kasteel Sterkenburg en ook langs Huis Doorn, het stulpje waar keizer Wilhelm II gewoond heeft van 1920 tot aan zijn dood in 1941. Een werkelijk prachtige route met grote eeuwenoude bomen.



Ergens zagen we onderweg een lange rij enorme berkenbomen. Heel indrukwekkend. Grote beuken, eiken en esdoorns zie je wel meer. Maar berkenbomen met een diameter van zo'n 60/70 cm zie je eigenlijk nooit. Niet dat we die diameter hebben opgemeten hoor. Want om de diameter te meten moet je ze omzagen (Belgenmop met sik) en we hadden geen zaag bij ons.

Verder over de Utrechtse Heuvelrug langs Kasteel Broekhuizen en dan richting Wijk bij Duurstede. "Wijk" betekent haven, een plaats waar je uit kan kijken. Het was dus ooit een haven bij Dorestad. De terugreis ging verder over het Amsterdam Rijnkanaal (Prinses Irenesluizen) en langs de Hollandse Waterlinie Forten Honswijk en Lunet aan de Snel.

Intussen was het flink gaan regenen en werd onze kleine colonne inmiddels aangevoerd door een Fiat 127 waarvan de bestuurder waarschijnlijk niet wist dat auto's ook toen al meer dan 1 versnelling hadden. Omdat de A-Ford en nog een auto er achter bleven rijden deden wij dat ook maar. In slow motion dus terug naar Vreeswijk.

Na de auto's weer op het Raadhuisplein geparkeerd te hebben zijn we de bezienswaardigheden van Vreeswijk in stromende regen gaan bekijken. Wim en Saskia hebben ons vervolgens ter afsluiting van de dag voortreffelijk onthaald en zo werd de dag op een gezellige wijze afgesloten.

De grote verrassing kwam toen we om een uur of 6 onze Corvair op gingen halen. De plassen water lagen niet voor de auto maar er in. Niet een beetje maar werkelijk een paar liter op en onder de vloerbedekking. Dat was dweilen en hozen. Onder de toplaag van de vloerbedekking bleek een laag paardenhaar of iets dergelijks te zitten. Eén grote natte vieze uit elkaar vallende zots ellende. Over de oorzaak zijn we nog steeds niet zeker. Er was wat lekkage bij het rubber van de voorruit maar of dat de enige oorzaak was is nog niet duidelijk. Tegen de tijd dat dit artikel ter perse gaat is het probleem hopelijk weer opgelost.

Al met al was het een heel mooie toer- tocht. Zeker de moeite waard om als jaarlijks evenement in de agenda's te zetten.

Wim en Cecile Boon



Vanuit de sleutelclub3

Geen idee hoeveel 1e generatie Corvairs rijders van onze club hun Corvair ooit hebben laten uitlijnen. Eigenlijk heb ik daar nog nooit iemand over gehoord. Daarom zou het mij niet verbazen als dat uitlijnen zich veelal heeft beperkt heeft tot de voorwielen. Zo van "daarachter zal het wel goed zijn". Nou, dan kan ik jullie vertellen dat het "daarachter" in veel gevallen helemaal niet goed zal zijn.

Wat is het geval? Al langere tijd betwijfelde ik of mijn rode Corvair wel goed uitgelijnd was; temeer omdat mijn witte Corvair aanzienlijk prettiger stuurde. Eerst nog even overwogen of dat aan de kleur kon liggen, maar dat leek mij niet voor de hand liggend.

Omdat ik de rubbers van de bovenste draagarmen voor had vervangen was er aanleiding om de auto maar eens op een uitlijnbrug te zetten. De uitlijngegevens opgezocht en meegenomen. Appeltje eitje zou je zeggen. Voor de voorwielen, die aardig bleken te loensen, was dat inderdaad zo, al moest de uitlijner wel even uitvinden waar hij wel en waar niet aan moest draaien.

Maar toen de achterwielen. Die bleken (opgeteld) een outspoor te hebben van ruim 1° (sporing is overigens het enige wat je er aan kunt stellen). Nu had ik een keurige omschrijving gevonden over het afstellen van de sporing van de achterwielen, maar daar konden we geen wijs uit worden. Huh? Shims tussen het chassis en de veerarmsteunen?? Kijken, weer eens kijken, we begrepen er niets van. Ik, in arren moede, met de auto naar huis om het allemaal nog eens uit te zoeken. Wat bleek? Die omschrijving was fout en sloeg in elk geval niet op de 1e generatie Corvairs.

Bij de 1e generatie Corvairs moeten er shims geplaatst worden tussen de versnellingsbak en de brace waarmee de aandrijftrein aan de voorste motorsteunen is bevestigd (afbeelding 1).

Door het plaatsen van die shims wordt de aandrijftrein naar achteren verplaatst. Huh? Hoe verstel je daarmee de sporing? vroeg ik mij af. Even gemaild naar Clark's en, na een supersnel antwoord, viel ook bij mij het kwartje. Het zit als volgt:

De constructie:

De 1e generatie Corvairs heeft, zoals bekend, pendelassen. Een aandrijf-as van een pendelas heeft maar één scharnierpunt, de kruiskoppeling. Aan de andere kant van die aandrijf-as zit een wiellager met een flens én een flens waar de remtrommel en het wiel op komt.

-Dat wiellager is sferisch van vorm en laat daardoor een kleine hoekverdraaiing van de aandrijf-as toe.

-De flens waar de remtrommel en het wiel op komen is gefixeerd op de aandrijf-as.

De ankerplaat en de flens van het wiellager worden vastgebouwd op de flens met 4 bouten aan het einde van de draagarm (afbeelding 2 en 3). De andere flens, die star op het uiteinde van de aandrijf-as zit, kan dus (inclusief remtrommel en wiel) enigszins bewegen ten opzichte van de ankerplaat (waar de remschoenen op zitten). Als er geremd wordt volgen de remschoenen de remtrommel en bewegen enigszins ten opzichte van de ankerplaat. Toen ik dat zag ging ik ook vermoeden waarom bij het remmen stellen de remschoenen 15 tandjes terug worden gesteld. Dat is waarschijnlijk nodig om voldoende ruimte te geven als er niet geremd wordt en de remtrommel toch beweegt.

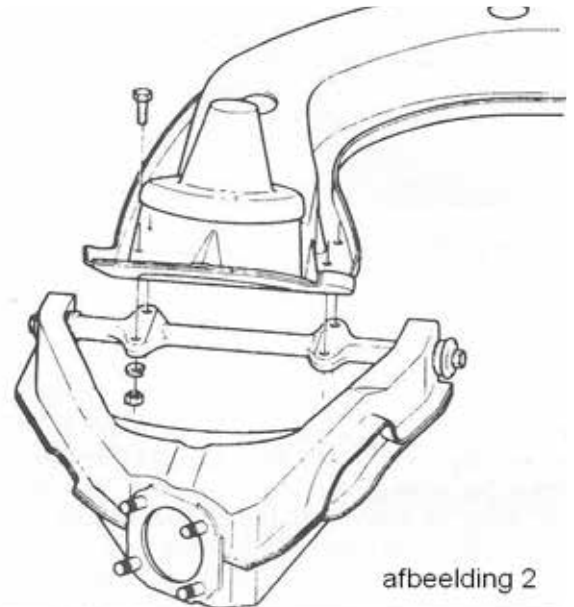
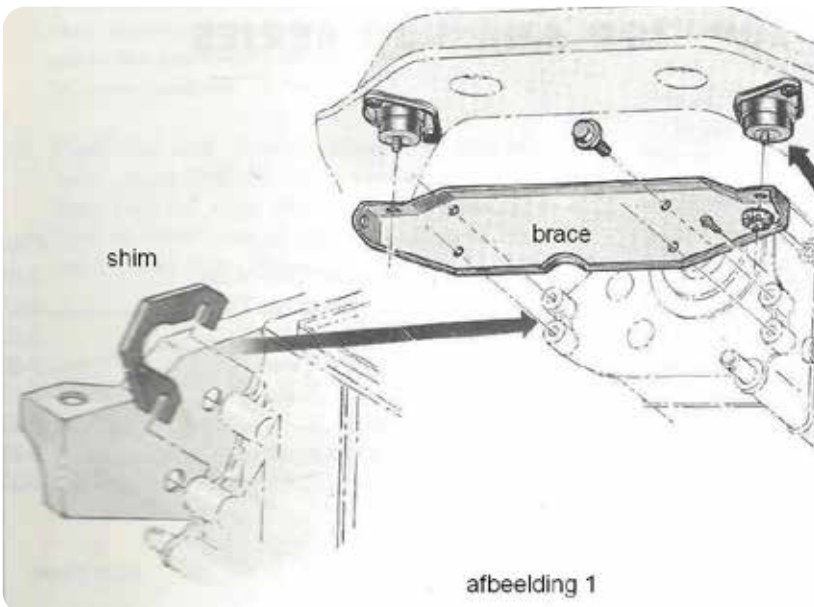
Met grote bewondering heb ik ook geke-

ken naar de veerweg van de achterwielen. De scharnierbewegingen zijn zo gekozen dat de beweging van de remtrommel t.o.v. de ankerplaat zo gering mogelijk is. En dat in een tijd zonder 3-D animaties.

Het wiel maakt een hoek van 90° met de aandrijf-as. Als de aandrijftrein naar achteren wordt verplaatst wordt ook de kruiskoppeling naar achteren verplaatst. Het wiellager blijft echter op zijn plaats. Dat betekent dat de aandrijf-as in het horizontale vlak een hoekverdraaiing ondergaat. Het wiel ondergaat diezelfde hoekverdraaiing met een verschil van 90°. Op deze manier is dus de sporing in te stellen.

Echter om de shims te plaatsen moeten de bevestigingsbouten waarmee de brace aan de versnellingsbak vastzit worden gelost. Je kunt niet het volle gewicht van de aandrijftrein op de bouten laten hangen en dan aan die bouten gaan draaien. Daarom moet de aandrijftrein worden opgevangen. Natuurlijk moet er ook nogal wat worden losgemaakt om de aandrijftrein naar achteren te kunnen verplaatsen, zoals de koppelingstang, de beplating tussen de motor en de carrosserie, de gasklepbediening enz. Verder moet ook de achterste motorsteun gelost worden. Dat daar een slobgat zit heeft alles met het voorgaande te maken. Uitlijnbedrijven hebben voor deze werkzaamheden als regel niet de faciliteiten. Dus dat betekent: Sporing opmeten op de uitlijnbank, shims plaatsen op goed geluk, weer naar de uitlijnbank, controleren, shims corrigeren, enz., totdat de sporing goed is.

Dat leek mij niet handig. Dat moest simpeler kunnen. Ik zag al snel dat 1 x meten voldoende moest zijn, want de rest moest je kunnen uitrekenen.



Dat kan inderdaad en dat gaat als volgt:

Eerst de afstelgegevens in de boeken opzoeken. Voor mijn Corvair vond ik sporing gegevens zowel in inches als in graden:

Gevonden afstelgegevens toespoor achterwielen.

-Totaal van 2 wielen 1/8-3/8 inch ofwel 3,2 mm – 9,5 mm (dat laatste lijkt mij wel erg veel).

-Totaal van 2 wielen 1/2 ° - 1 1/2°

Eerst kijken of dat hetzelfde is:

De velgdiameter van een 13" wiel is 36 cm.

De omtrek van een denkbeeldige cirkel in het horizontale vlak met een straal van 36 cm is dus $2\pi R = 226$ cm

Aangezien een cirkel uit 360° bestaat komt 1° dus overeen met $226 : 360 = 0,63$ cm = 6,3 mm. We zien dus dat 1/2° (voor 2 wielen totaal) inderdaad overeen komt met 3,2 mm en 1 1/2° met 9,5 mm (gemeten tussen de velgranden aan de voor- en achterkant van de wielen).

Vervolgens moeten we bezien wat het effect is van een hoekverdraaiing van de aandrijf-as op de sporing:

De afstand van het scharnierpunt van de kruiskoppeling tot het draaipunt van het wiellager bedraagt ca. 48 cm. Als we hetzelfde sommetje als hiervoor met de denkbeeldige cirkel maar nu met een straal van 48 cm loslaten op de aandrijf-as dan zien we dat:

De omtrek van de denkbeeldige cirkel $2\pi R = 301$ cm is. Dat is dus voor 1° hoekverdraaiing $301 : 360 = 0,84$ cm = 8,4 mm verplaatsing van de kruiskoppeling t.o.v. het wiellager in de lengterichting van de auto.

Vertaling naar mijn auto:

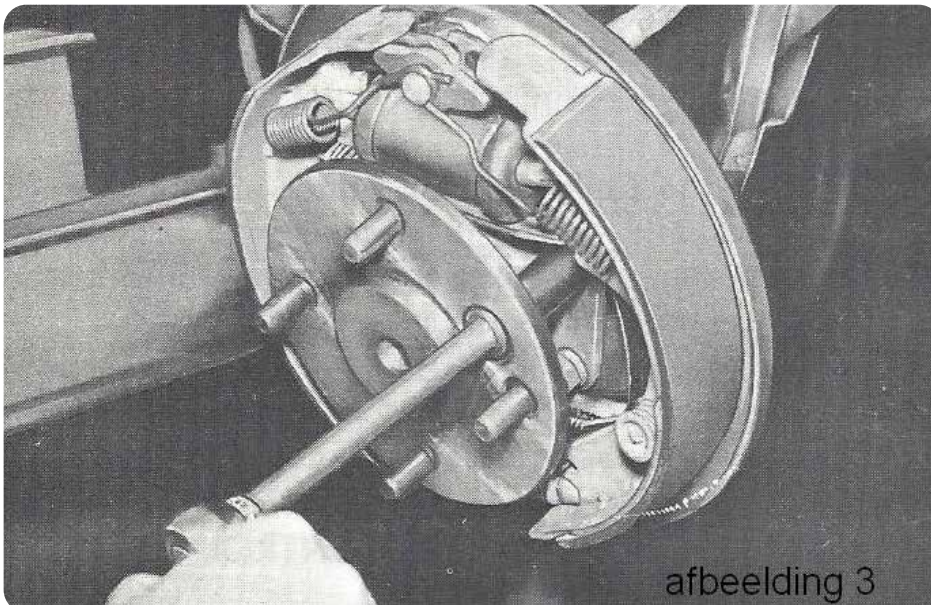
Volgens het uitlijnrapport is het outspoor totaal (2 wielen) 1°05'. Als we naar minimaal 1/2° toespoor (totaal van 2 wielen) willen dan moeten we de wielen dus 1 1/2° naar elkaar toe draaien. Per wiel is dat 3/4°. We moeten de aandrijftrein dus minimaal 3/4 x 8,4 mm = 6,3 mm naar achteren verplaatsen.

Een setje shims bij Clark's bestaat uit 2 x 3 shims met een dikte van 1,5 mm, 2,5 mm en 3 mm. Ik heb ik dus besloten om een compleet setje te plaatsen; totaal 7 mm (afbeelding 4).

Bij mijn Corvair waren helemaal geen shims geplaatst. Kennelijk was men dat vergeten bij de restauratie.

In onderstaand blok is getracht om een eenvoudige samenvatting van het resultaat weer te geven.

- **Hoe meer shims, hoe meer toespoor**
- **In graden: om 1° toespoor totaal (1/2° per wiel) te wijzigen, moet je 4,2mm shims wijzigen.**
- **In millimeters: om 1mm toespoor (1/2° per wiel) te wijzigen, moet je 1,3mm shims wijzigen.**



Vroeger controleerden we de sporing meestal in millimeters. Dat ging heel eenvoudig met een uitschuifbare buis met aan de einden een dwarsstukje. Dat kan natuurlijk nog steeds.

Ook valt te vermelden dat er braces zijn met 4 bouten (afbeelding 1) en met 3 bouten. In het laatste geval zit er rechts 1 bout i.p.v. 2. Mijn Corvair heeft 3 bouten. Helaas heb ik de verkeerde shims besteld. Opgelost met de ijzerzaag. Het is de moeite waard om, als je toch eens onder de auto moet zijn, na te gaan of er shims zijn geplaatst. Als ze er zitten dan is de sporing waarschijnlijk wel goed. Zo niet? Dan is de sporing vrijwel zeker fout.

Omdat ik dit artikel, toen ik het nog eens nalas, best ingewikkeld vond, heb ik een goede vriend gevraagd om het eens door te lezen. Huh, waarom ik? Was de vraag. Nou, als jij het begrijpt dan begrijpt iedereen het. Hij heeft het doorgelezen zonder commentaar. Ik heb hem al een tijdje niet meer gezien, maar dat zal wel toeval zijn.

Wim Boon

E10 benzine in Nederland

Vanaf 1 oktober moeten de meeste tankstations in Nederland verplicht benzine met E10 (10% bio-ethanol) aanbieden. Vooral voor de eigenaren van klassiekers en youngtimers (zowel auto's als motoren en scooters) heeft dat consequenties. Achteloos de tank volgooien is er binnenkort niet meer bij, omdat de combinatie van met name de oudere motorrijtuigen en groene benzine absoluut geen gelukkige is. Gelukkig zijn er nog genoeg mogelijkheden om zorgeloos met de oudere auto door te kunnen rijden.

Co2 uitstoot, milieuoverwegingen: al jaren zijn het begrippen die voor een belangrijk deel het financiële aspect van autorijden bepalen. Nu vanaf 1 oktober 2019 de meeste tankstations Euro 95 benzine vervangen door E10 benzine met 10% bio-ethanol, komt er ook een nog sterker onderhoudstechnisch aspect bij kijken. Ethanol breekt snel af, waardoor de brandstof octaan en cetaan verliest. Het risico op kloppen en pingelen neemt daardoor toe.

Aantasting pakkingen, rubbers en andere materialen

Verder worden met name oudere rubbersoorten bijvoorbeeld nitril en butyl, zink,

kurk van oudere carburateur vlotters, afdichtingen en pakkingen kunnen door de werking van (te veel) ethanol danig worden aangetast, met lekkage en ernstiger gevolgen als danig risico. Bovendien- en dat is van belang om te weten voor eigenaren die voor langere tijd hun voertuig stallen- begint ethanolhoudende brandstof al na een paar maanden oxidatieverschijnselen te vertonen. Het is nog een reden om de E10 brandstof niet te tanken als het motorvoertuig er niet geschikt voor is.

Verstoppingen en losgeraakte aanslag

Daarnaast heeft ethanol een reinigende werking, met andere woorden: de aanslag in de (van oudsher stalen) tanks en de leidingen kan losraken, en zich ophopen in de brandstofpomp en de carburateur. Verder heeft ethanol de neiging tot oxideren, en dat kan weer tot verstopping van het brandstofsysteem leiden. Ook veroorzaakt ethanol corrosie in de brandstofsysteemen, en één van de oorzaken daarvan is dat ethanol ook water op neemt.

Premium benzines

Gelukkig bieden de brandstofmaatschappijen alternatieven. De premium benzine (V-Power, BP Ultimate, Total Excellium)

wordt niet geproduceerd met E10. Shell en BP zorgen bij de V-Powers en de Ultimates van deze wereld bovendien voor een octaangetal (dus geen gehalte, red.) van 98, en daarmee zijn ze ook geschikt voor oudere voertuigen. Zolang deze brandstoffen in ongewijzigde vorm op de markt blijven, is het advies aan klassieker- en youngtimer eigenaren dan ook om (vanaf 1 oktober) de zogeheten premium brandstoffen te tanken. Daarentegen zijn de "102" brandstoffen -ook geschikt voor klassiekers en youngtimers- per 1 oktober 2019 nagenoeg uit de gratie. Ze worden vanaf dat moment nauwelijks meer aangeboden. Nauwelijks, want TanQyou biedt op een aantal plaatsen deze ethanolvrije brandstof nog wel aan.

Additieven ter bestrijding van...

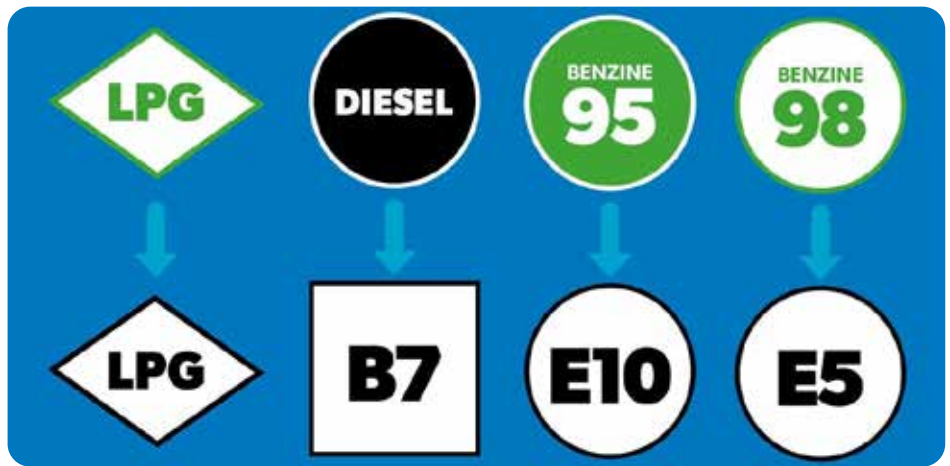
Verder zijn er via de diverse oliespecialisten (zoals Oliehandel.nl) additieven verkrijgbaar, die het gehalte ethanol danig of volledig reduceren. Millers, biedt bijvoorbeeld VSPE Power Plus aan, een product dat als loodvervanger én als ethanolkiller fungeert. Ook Putoline en Lucas hebben dergelijke producten in het schap. Voor motoren die wel geschikt zijn voor het rijden op loodvrije benzine, maar niet voor E10, bieden de genoemde partijen (Millers EPS is een voorbeeld) aparte ethanolkillers aan. Voor motoren die niet geschikt zijn voor loodvrij- u weet dat- blijft



het van belang om loodvervanger toe te voegen na een tankbeurt. Overigens hangt het sterk van het motorrijtuigenmerk af, welke producten het meest geschikt zijn. Sommige klassieker- en merkenclubs raden overigens andere beschermers aan, zoals MHF (Mercedes-Benz). Het is hoe dan ook aan te raden om altijd aanvullend advies in te winnen bij een merken- en/of klassiekerclub.

E10 geschiktheid per merk, model en motor verschillend

Als vuistregel wordt nog al eens aangehouden dat ieder motorrijtuig van na 1 januari 2000 voor E10 brandstof geschikt is, maar die vlieger gaat zeker niet op. Het gaat aan de andere kant ook te ver om te zeggen dat een motorrijtuig met een datum eerste toelating van voor 1 januari 2000 niet geschikt is voor E10 brandstof. Het hangt van het merk, het motortype en het model af. Mercedes-Benz, Jaguar, Audi en Volvo produceerden bijvoorbeeld al tamelijk vroeg ethanolbestendige motoren voor (een aantal van) hun model-



len. En BMW claimt bijvoorbeeld dat alle modellen geschikt zijn voor E10. Andere fabrikanten waren weer later met het ethanolgeschikt maken van hun krachtbronnen.

Dubbelcheck

Voorkom dus verwarring. Controleer sowieso of uw auto of motor E10 geschikt is. U doet er goed aan om www.e10check.nl te raadplegen, maar vooral: raadpleeg de

specialisten en de olievakhandel. Met andere woorden: een dubbele controle biedt extra zekerheid voor het antwoord op de vraag of u wel of geen E10 brandstof kunt tanken voor uw voertuig. Hoe dan ook: laat E10 benzine met rust als uw motorrijtuig er niet geschikt voor is.

Met dank voor het toezenden

Jaak Eijkelenberg

New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Parts

Free with a parts order (you pay shipping)

- Over 500 pages in 1 volume
- 330 interior color samples on 8 pages
- All new text & layout
- More photos & information
- Includes all new parts as of 2/1/19



Catalog - Free with a parts order (you pay shipping)

Order just a 2019-2025 Catalog

USA - order Cat-9 \$8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money
International - you pay the actual shipping (starting at approximately \$30 shipping)

Check the website - Many Improvements!

Catalog pages much "sharper"

Ordering a part with color options?

Click on the color sample "pop-up" window

Index takes you right to the page

Many screens now larger & easier to use including the shopping cart

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 Fax: 413-625-8498

www.corvair.com email: clarks@corvair.com



Corvaire in de videoclip *Sexy Little thing*, van de hard Rockband SanQuin

Onze dochter Heandra had voor 7 juli jl vanuit het modellen bureau Models Inc. o.l.v. Rochelle Minkhorst een videoclip opdracht gekregen.

De telefoon gaat op woensdag 3 juli: "Mam, ik heb de 7de een videoclip met diverse klassieke auto's maar daar is 1 van uitgevallen ivm pech. Mag ik een van jullie klassiekers lenen voor de video clip?" Want anders klopt het script niet meer. En het lijkt mij heel leuk als we een van onze auto's in deze clip hebben.

We hebben hier kort over na gedacht en van alle klassiekers die we hebben was er maar een die aan alle eisen voldeed en dat was dan onze Corvaire.

Enige minpunt voor Heandra was dat als ze de auto wilde hebben zij deze dan zelf een wasbeurt moest geven.

Dus de dag voor dat de opnames plaats zou vinden was zij braaf de auto aan het poetsen.



Op 7 juli rond 09.30 gingen wij samen met de Corvaire op weg richting Stramproy. Daar zou iedereen bij Oakfield Champignons B.V. samen komen.

De bandleden mochten daar gebruik maken van een leegstaande loods en de wegen in de buurt waren niet al te druk en geschikt voor deze opnamedag.

Onderweg naar de opnamelocatie vertelde Heandra in het kort wat er n.a.v. het script dat ze gekregen had allemaal ging gebeuren.

Het verhaal:

De script voor *Sexy Little Thing* gaat over een 5 koppige band (SanQuin Rockband) diverse auto's en een meisje.

Nadat alle auto's ter plaatse waren werden ze een voor een de loods binnen gereden en naast elkaar geparkeerd.

De koffer met kleding die Heandra moest dragen werd uitgepakt en uit alle kleding die zij bij zich had werden er 5 setjes in overleg met elkaar gecombineerd.

Jeansbroek met rood bloesje en gympen bij de Corvaire

Rock en Roll kleding met witte gympjes was bestemd voor de VW kever

Stoer zwart leren jasje met kort broekje en zwarte hoge hakken was zeer geschikt gevonden voor de zwarte Dodge Pick up

Rood/zwart/wit topje met zwarte broek met witte hoge hakken dat was voor de rode Triumph

Rode naaldhakken, zwart kort broekje met rode BH top voor de Porsche

Achter een aantal houten paletten heeft zij een provisorisch omkleed ruimte gemaakt want dat moest snel en effectief gebeuren. Om de clip in elkaar te kunnen zetten werd er gebruik gemaakt van een hand camera en een drone

Al met al was het voor Heandra een hele leuke dag en waar ik als moeder een kijkje mocht nemen bij een van haar opdrachten.



SANQUIN

**NEW SINGLE
OUT NOW**

SanQuin is een hard rockband met invloeden van AC/DC, Airbourne en Led Zeppelin. De band brengt onvervalste rock met een strakke ritmesectie, luide gitaren en ruige vocalen.

Acteurs in de clip:

De SanQuin bandleden

Tom van Nieuwenhoven - Vocals

Eric de Vries - Lead Guitar

Jorden Bailey- Rythm Guitar

Bas de Vries - Bass Guitar

Stef Gijsen - Drums

Heandra Eijkelenberg, Miss Mannequin 2016, Miss Limburg Nederland 2017 en Miss Limburg internationaal 2017

Camerman: Dion Huiberts

Website: www.sanquinrock.com

<https://www.facebook.com/sanquinrock>

Videoclip: <https://www.youtube.com/watch?v=ugQFiqb5LcU>

Linda Eijkelenberg

Foto rechts boven: Eerst werkoverleg.

Foto rechts midden: Een foto gemaakt door mams.

Foto rechts onder: De cameraman achter in de bak van de Dodge.





De bandleden en cameraman samen met Heandra.