

# CORVAIR MAIL





# Corvair korte berichten

## Overlijdensbericht

Na het verschijnen van het vorige blad kregen wij bericht dat op 14 juli 2019 is overleden,

### Harry van Aken

Harry is 82 jaar geworden, hij is vanaf het begin lid geweest en op de eerste meeting geweest in Limburg.

Wij wensen Anne van Aken en de familie veel sterkte toe.

*De leden van Corvair Club Nederland*

## Corvair in de jungle

In de september editie van 2018 stond een groot stuk in het teken van de Corvair in de jungle. Eén van de grootste en zwaarste tochten die een Corvair heeft afgelegd.

Leden kunnen zich het vast nog wel herinneren en nieuwere leden kunnen de september editie van 2018 downloaden op de website (ledengedeelte).

Op Internet verscheen een verhaal van 4 militairen die de tocht door de Darién Gap hebben gedaan.

Trots poseren ze bij de "bekende" Corvair die helaas is gestrand tijdens de tocht.

De Corvair heeft het zwaar in het vochtige weer van Jungle, de Corvair redden van de Darién Gap heeft geen zin. De weg die deze Corvair heeft afgelegd zou deze ook weer terug moeten. Een onbegaanbare jungle, geen wegen en te veel werk om de Corvair weer op te knappen.

Laat deze Corvair een mooie marker zijn voor de avonturiers die de stap wel wagen de jungle over te steken.

**Met dank aan Mike Cramer voor het toesturen van de foto.**

**Ralf Verhees**



## Clark's onderdeel voor de tevreden cilinder #5

Naar aanleiding van het artikel uit het vorige blad: Een tevreden cilinder #5, kwamen er verschillende vragen binnen of Clark's

ook deze blokkade plaatjes verkoopt. Na lang zoeken heb ik ze gevonden!

Clark's Corvair pagina 102 #2, Block Off Plate: Covers fresh air hose hole in top

engine shroud. 61-69 (exc. Turbo). Voor een prijs van \$ 13.25 (ex verzendkosten) is deze van jou. De prijs is netjes, ik denk dat ik omgerekend aan materiaal, gereedschap en tijd, hetzelfde snel kwijt ben geweest. Eén ding heb je niet als je het bestelt: het plezier in het maken van zoiets.

**Clarks nummer: C9222**

**Ralf Verhees**



## Van de penningmeester

Het laatste treffen in Sittard was een geslaagd weekend, door het mooie weer, maar vooral door de inzet van Jaak en Linda. Wij hebben kunnen genieten van de mooie parkeergelegenheid, de ruime opzet in de prachtig verbouwde garages en de bijzondere kookkunsten van Linda. Op vrijdagavond hadden we al een leuk clubje bij elkaar en voor de zaterdag was een leuke omgevingsrit door Jaak op papier gezet. We reden aaneengesloten, wat zeer goed te doen was. Onderweg de auto's aan de kant gezet en genoten van een verfrissing op een terras. Weer aangekomen bij waar we gestart waren, kon er zelfs gedanst worden. Jaak, Rosalie en Annemiek hadden de dansschoenen even aan! De zondag stond in het teken van het oldtimertreffen van verschillende auto's op het marktplein. In de middag vertrok een ieder weer naar huis.

De financiën zijn toereikend voor dit jaar. In het volgende en laatste clubblad van dit kalenderjaar zal weer een uitnodiging zitten tot betaling van het lidmaatschap. Daarin wordt vermeld wat de uiterste betaaldatum is voor dit lidmaatschap. Let op: er worden geen herinneringen meer verstuurd.

In het laatste clubblad zal ook de uitnodiging staan voor het Nieuwjaarstreffen in Papendal. De datum wordt later bekend en ook op Facebook geplaatst.

En..... de reparatie-, onderhoud- en sleutelperiode breekt weer aan!

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

Het zomerseizoen zit er weer bijna op en de dagen worden weer korter. Zoals altijd staan de laatste weken van het kwartaal in het teken van het clubblad. Ditmaal was het gelukkig niet bij elkaar zoeken van verhalen, maar had ik nog wat verhalen over die "helaas" nog geen plek in dit blad hebben kunnen krijgen. De december editie is zich ook al aan het vullen met de eerste verhalen.

Nog op de valreep van dit blad heeft de Corvair Club Nederland nog 2 evenementen meegemaakt, De Clubweekend meeting bij Jaak & Linda in Sittard en de oldtimer dag in Vreeswijk, waar Wim & Saskia gastheer en -vrouw waren. Beide evenementen hebben we met zijn drieën bezocht en hebben we lekker tussen de

## 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

Corvairclub - Najaar's Meeting in Sittard

6

Krukaspoelie versleten, verzin een list

10

Corvair Live!

12

Revisie wisselstroom dynamo Greenbrier, slot

15

Weer een welkom aan een nieuw lid:

16

Vanuit de sleutelclub.....2

18

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

Corvairs en andere oldtimers kunnen doorbrengen. Het is altijd leuk om zoiets mee te maken en voor mij zeker weer motivatie om met mijn eigen project verder te gaan. Soms voelt mijn project als de film Never Ending Story, maar toch verdwijnen er dozen uit het rek en krijg ik steeds wat meer plek in de schappen rekken. Toch duren de kleine dingen vaak het langst en grijpen we soms mis op de "simplenste" kleine dingen. We blijven doorgaan; de Lakewood zal en moet de weg op komen. Wanneer dat zullen we wel zien, zoals ik meestal zeg zo snel mogelijk wat er mogelijk is.

Gelukkig heb ik het niet druk zat en heb ik nog een ander leuk projectje op kunnen halen bij Leon. De Corvair zeepkist "stond in de weggeef hoek" en ik kon het niet over mijn hart laten gaan dat deze bij het oud ijzer belandde. Op een zaterdag ochtend zijn we met de aanhanger achter de auto naar Limbricht gereden en hebben we de Corvair zeepkist opgehaald. Deze krijgt na 10 jaar buiten gestaan te hebben weer een dak boven zijn hoofd. De oude stalling van de Lakewood is weer in gebruik, en daar staat de zeepkist voorlopig. Wanneer ik hier aan ga beginnen weet ik nog niet, eerst maar eens de echte Lakewood afmaken. Gelukkig eet de zeepkist geen brood en is Rosalie nog te klein om er in te kunnen. Ik kan het me al wel voorstellen als ze straks wat groter is, rijdend door de wijk met een grasmaai-ermotor aangedreven eigen Corvair. Ik weet zeker dat ze het coolste meisje van de straat is dan! Hoe dan ook, we gaan er een keer mee aan de gang, maar eerst andere dingen.

Nu dit blad weer af is gaan we ons weer opmaken voor de winter, korte dagen, minder buiten betekent ook automatisch meer binnen en meer sleutelen, we gaan voor een kleine eindsprint naar december, want voor je het weet is het weer 2020 en dan staat ons weer genoeg te wachten in positieve zin! Tot in december weer!

**Ralf Verhees**







# Corvairclub - Najaarsmeeting in Sittard

**Vrijdag 30/31 aug. 1 sept. 2019**



Vrijdag, met de opgepoetste Cord, om 13.00 uur vertrokken van huis. Zullen we over Eindhoven of over Antwerpen rijden, vroegen we ons af?

Toch maar voor Eindhoven gekozen omdat het bij Antwerpen altijd zo druk is. Het was erg warm en met het dak open en wapperende haren zit ik helemaal te

jubelen in de cabrio. (oh... in Amerika noemen ze dat convertible) maar ik hou het lekker op cabrio ;-). Ook bij Eindhoven is het erg druk met vrachtverkeer. En we kwamen dan ook geheid in de file te staan. Het stilstaan in een file is dan minder prettig, pffff.....dat was zweten. Uiteindelijk hebben we er 3,5 uur over gereden.

We kwamen aan bij Linda en Jaak Eijkelberg, die nog druk bezig waren met de versiering en het maken van de warme hap voor deze avond. Langzaam druppelden de overige leden ook binnen. Eerst even een rondje door het huis, waar je heerlijk kan genieten van de vele jaren 50 spulletjes. In de grote garage

annex werkplaats stonden tafels en stoelen en ook hier weer genieten van de geweldige decoratie zoals nummerplaten en emaille borden aan de balken. En..... een echte man-cave met gave formica tafels en mint kleurige banken. De koelkast was goed gevuld met bier, wijn en alles wat een mens maar nodig heeft aan "nat". Voor onze Cord was er een plek binnen, dus de kap kon open blijven. De andere parapetjes konden ook veilig achter de hekken bij Jaak en Linda staan, voldoende ruimte!.

Na gezellig met elkaar gedronken en gegeten te hebben heeft Jaak ons naar het Hotel de Prins in Sittard gebracht. Na het ontbijt, in het Hotel, weer richting







Haagstraat, het huis van Linda en Jaak, daar sloten Ralf, Lotte en de lieverd Rosalie zich ook aan bij de groep. Jaak heeft Wilco van de trein gehaald. Eerst nog met elkaar een super uitgebreide lunch bij Linda en Jaak en daarna toeren door het prachtige, heuvelachtige landschap van Limburg. Onderweg nog met elkaar een drankje gedronken op een leuk terras. Toen we weer terug in Sittard waren ging de BBQ aan, we hebben weer gezellig met elkaar gegeten. Linda had heerlijke Saté gemaakt en er veel aandacht aan besteed, lekker een paar dagen in de marinade en regelmatig husselen en keren. Zo krijg je het wel mals.

Moe en voldaan terug naar het Hotel "de Prins" en na het ontbijt zijn we lopend naar de Markt van Sittard gegaan. Hier was een grote verzameling van klassiekers die een rit zouden gaan rijden. In verband met 75 jaar bevrijding waren de burgemeester van Sittard, Sjraar Cox, en de ambassadeur van Amerika, Pete Hoekstra, er ook. Zij zouden samen met wat militairen een krans

gaan leggen ter ere van de gesneuvelde soldaten. Vanaf het terras, onder het genot van een bakkie koffie, hebben we alle klassiekers voorbij zien gaan. Lopend weer terug naar het Hotel, en daarna weer terug in de auto van Ruud en Annemiek, naar Linda en Jaak. Hier konden we nog gebruik maken van de lunch, maar we hadden al zoveel gegeten dat we daar niet aan mee hebben gedaan. We zijn wel gezwichd voor een lekker stuk Limburgse vlaai bij de koffie.

Zondagmiddag weer terug naar huis, de temperatuur was aanmerkelijk minder geworden, tja het was ook 1 sept. en de herfst was begonnen :-). Deze keer zijn we over Antwerpen gereden, is 27 km korter, na ruim 2 uur tuffen in de Cord waren we weer thuis van een geweldig weekend met hele leuke mensen. Onze dank is groot aan Linda en Jaak die het weekend een extra geluks-randje hebben gegeven door hun gastvrijheid. Wij (Cor en Rita) hebben genoten.

**Rita Toering**





# Krukaspoelie versleten, verzin een list

## Vervelende ontdekking

Ik pak de draad weer op waar ik in het vorige nummer ben ik gestrand, namelijk bij een mislukte poging om mijn gereviseerde dynamo weer in de Greenbrier te plaatsen en te testen. Toen ik op het punt stond om de dynamo in te bouwen ontdekte ik dat de krukaspoelie strak tegen het oliefilter zat gedrukt. Bij een nadere inspectie bleek het alleen te gaan om de buitenring. De poelie zelf zat nog op de oorspronkelijke plaats, wat nogal voor de hand ligt omdat deze met een joekel van een bout aan de krukas is bevestigd. De buitenring was dus losgeraakt van het binnenwerk en naar achteren verschoven. Zonder al te veel moeite lukte het me om de ring in de oorspronkelijke positie terug te duwen. Wat ik daarmee opschoot is dat ik nu de schade aan het oliefilter goed kon zien. Er was inmiddels de nodige verf afgeschuurd maar nauwelijks metaal zodat deze gelukkig niet vervangen hoefde te worden. Toen ik mij tot wat clubleden wendde om advies wees Wim Boon me op een zelfde ervaring en een artikel dat hij hierover had geschreven in de Corvair Mail van juni 2018. Hierin schrijft hij over situaties waarbij de poelie de oliekoeler volledig doorslijpt met alle ellende van dien. Gelukkig was ons dit tijdens de Corvair voorjaarsrit bespaard gebleven. Het metaalachtige gerinkel dat ik tijdens de rit niet kon thuisbrengen was nu dus ook verklaard. Ik was blij dat de Greenbrier ons zonder een hoop toestanden nog net rijdend had thuisgebracht.



Poelie schuurt oliefilter door

## Massieve poelies en Harmonic Balancers

Binnen de Corvair motoren familie kom je twee principes krukaspoelies tegen. Bij de lichte motoren uit de begintijd tref je de massieve, veelal plaatstalen poelies aan, bestaande uit twee geprofileerde flenzen die tegen elkaar aan zijn gebout. Bij de latere motoren is men in verband met het toegenomen vermogen overgestapt op gietstalen poelies met losse buitenring die via een rubberen rand aan de poelie is geïmplementeerd. Deze poelies luisteren naar de naam harmonic balancer of harmonic damper. Door de bijzondere constructie is de harmonic balancer poelie in staat om riskante torsie- en resonantie trillingen te neutraliseren. Nu heb ik een 80 PK reserve motorblok liggen waar een stalen poelie op zit. Mede vanwege de hoge kosten van een harmonic balancer heb ik overwogen om deze stalen poelie over te zetten op mijn 110 PK blok. Maar zoiets doe je natuurlijk niet zonder de voors en tegens eerst eens goed tegen elkaar af te wegen. In dit geval wees de Corvair Technical Guide die ik van Leon Janssen had gekregen mij de weg. Een artikel van Bob Helt over dit onderwerp eindigt als volgt: "When replacing pulleys or rebuilding any 1964 or later engine (164 cubic inches), it is highly recommended that the two-piece vibration damper be used instead of the one-piece pulley. It's a good insurance on the life of your crankshaft". Duidelijker kan het niet gezegd worden. Geen stalen poelie dus op mijn motor.

## Om de tien jaar een verse Balancer?

Toen ik de catalogus van Clarks opensloeg op de poeliepagina werd ik overvallen door een déjà vu. Had ik al niet eerder een harmonic balancer gekocht? Een duik in de revisiehistorie van mijn Greenbrier leverde een bestelformulier van d.d. 01/30/2003 op. Man wat vliegt de tijd. Een van regels op de afleverbon vermeldde: - C9871A – Harmonic Balancer-Reproduced Origi - \$130,35. En een duik in mijn doos vervangen onderdelen leverde inderdaad een poelie op en..... een losse buitenring met nog wat flarden rubber er aan vast. Hij is fijn, sinds de aankoop van de Greenbrier in 2001 heb ik er alles bij elkaar zo'n 1000 km mee gereden en ik ben aan mijn derde poelie toe. Natuurlijk is dat een verkeerde redenering. De Greenbrier heeft tot medio 2018 vijftien jaar stil gestaan en rubber heeft helemaal geen kilometers nodig om te verouderen. De tijd had zijn werk gedaan. Clarks

adviseert zelfs om harmonic balancers na 10 jaar ongezien te vervangen. Maar het leek me een belabberd vooruitzicht om opnieuw veel geld te moeten uitgeven en straks de tweede kapotte balancer in de ijzerbak te moeten gooien. Ik begon te fantaseren over een andere oplossing.

## Alternatief voor Clarks?

Mijn eerste zoekterm op internet was "vulkaniseerbedrijf". Nadat ik er een paar aan de telefoon had gekregen en steeds weer moest uitleggen wat een harmonic balancer is kreeg al de indruk dat het wel heel moeilijk zou worden om de balancer in Nederland te laten vulkaniseren. Ik zou steeds worden teruggebeld en twee bedrijven deden dat ook. In het ene geval was het antwoord dat het ze er door gebrek aan ervaring vanaf zagen en bij het andere bedrijf waren de startkosten 1000,- om een mal te maken. Een heel dikke streep door een idee helpt je ook verder; vulkaniseren in Nederland was niet haalbaar. Nou vooruit Wim, niet zeuren, pak je verlies en bestel een balancer bij Clarks. Als Ralf Verhees toen had gezegd dat mijn bestelling nog mee kon met de zijne had ik niet getwijfeld. Maar zijn bestelling was net de deur uit, dus daardoor kwam de lat toch weer wat hoger te liggen. Kon het nou echt niet anders?

## Alternatief voor rubber?

Het schoot mij te binnen dat ik jaren terug de voorruit van mijn Chevrolets Celebrity zelf had vervangen. Wat was het verwijderen van die gekitte ruiten een taaie klus geweest. Uren lang gepruts met messen, zaagjes, stalen kabeltjes en na afloop de blaren op de handen. En dan moest het schoonsteken van de sponning nog beginnen. Als gelast zat die ruitenkit op het ijzer vast. Ervaring met het verwijderen van een kitrand langs een douchebak? Kinderwerk. Zou kitten een optie zijn? Als ik de laatste jaren moeilijke vragen heb over kit bel ik altijd met Den Braven van het merk Zwaluw. Ruitenkit werd mij afgeraden omdat deze onvoldoende bestand is tegen olie en hitte. Den Braven is nogal bouw georiënteerd. Ik kreeg het advies om het bij SABA te proberen. Die zitten meer in de constructie en automotive hoek. En inderdaad viel mijn vraag daar in betere aarde. Het advies was om SABAtack 790 te proberen. Dit is een blijvend elastische MS polymeerkit/lijm. Treksterkte, elasticiteit, hitte- en oliebestendigheid kwamen alle ruimschoots tegemoet aan wat ik zocht. Desondanks kreeg ik van SABA



**Restanten rubber rand eerste poelie**

slechts garantie tot aan deur omdat ze de toepassing nog nooit getest hadden. Daar was ik uiteraard niet verbaasd over. Ik was al lang in mijn nopjes dat er misschien een oplossing aan de horizon was verschenen. Als het zou mislukken zouden de kosten laag zijn en de poelie onderdelen zouden er ook niet mee verloren gaan. En als het zou lukken zou ik veel geld besparen en een leerzame ervaring rijker zijn. Wie wil onder zulke omstandigheden nou niet experimenteren? Ik bestelde een kitkoker bij Lasaulec, maar toen die arriveerde zag hij eruit of er mee gevoetbald was. Belangrijker was nog wel de productiedatum. 2012 terwijl ze 18 maanden houdbaar zijn. In plaats van een nieuwe kreeg ik spontaan mijn geld terug. Anders hadden ze voor mij een doos van 12 stuks moeten bestellen en konden ze die andere 11 vermoedelijk weer weggooien, was de uitleg. Uit het programma genomen dus. Het drong tot mij door dat het toch wel een bijzonder kitje was die SABAtack 790.

#### **Reinigen, primeren, kitten**

Wat hoger in de distributieboom kwam ik bij ILC terecht in Elst. De man die ik daar te spreken kreeg was overduidelijk een kitwizzard en het leek mij om die reden zinvol om de spullen daar zelf op te halen. Dat bleek inderdaad een nuttig tijdverdrijf. Met de poelieonderdelen onder mijn arm raakte ik achter zijn werkbankje verzeild en kreeg daar in een half uur tijd allerlei kitwetenswaardigheden toegediend. Hij vond het een heel interessante toepassing die zeer kansrijk was. Maar het was een absolute voorwaarde om eerst de SABA cleaner, dan SABA primer te gebruiken en als laatste dus de kit. Ik zag de Euro bui al hangen. Allemaal veel te grote hoeveelheden natuurlijk voor deze ene toepassing. Maar de sympathie van de man voor mijn "project" kende geen grenzen meer. De cleaner kreeg ik gratis en de primer met een fikse korting. Alles bij elkaar was ik 24 euro kwijt en weer een hoop kennis rijker. Met mijn SABA winning team reed ik huiswaarts.

#### **Hamertje tik**

Gaande weg raakte ik er van overtuigd dat het succes van deze oefening zou afhangen van de mate van hechting van de kit op het stalen oppervlak. De kit zelf zou het probleem niet zijn. Op de foto zie je een aantal overblijfselen van de rubber rand van de eerste poelie van voor 2003. Je ziet daar een slingerende rand overheen lopen die veroorzaakt is door een groef in de buitenring van de poelie. De bedoeling daarvan is natuurlijk om extra hechtoppervlak te creëren. Op mij kwam het over als ontoereikend. De groef is erg ondiep en ook niet scherp. Bovendien was de groef maar aan een kant aangebracht en is de kwaliteit van het rubber nog steeds goed. Daar is het niet op fout gegaan. Het rubber heeft gewoon losgelaten. Hoe kon ik de hechting van de kit op het staal verbeteren en zo sterk mogelijk maken? De oplossing was uiterst simpel. Putjes slaan in de oppervlakte en zo veel als mogelijk. Maar heeft dat dan geen effect op de balans van de poelie? Mijn inziens niet. Je verplaatst inderdaad materiaal, maar zo lokaal dat dit de balans van de poelie niet beïnvloedt. Met een scherpe centerpunt en een licht hamertje ging ik aan de slag. Eerst de poelie. 6 tot 7 putjes naast elkaar. Na twintig minuten ben je rond en zie je sterretjes. Op de automatische piloot kun je vergeten want dan gaan de putjes alle kanten op en daarmee wil je niet gezien worden op een autoshow. Dan komt de buitenring. Oei, die is lastiger want je moet de centerpunt schuin in het gat richten en je mag de ring aan de bovenkant ook niet steeds een kleun met de hamer geven. Bij elkaar zo'n drie kwartier hamertje tik leverde een oppervlakte op waar ik wel vrolijk van werd. De volgende stap is om de onderdelen schoon te maken. En dan bedoel ik SCHOON!

#### **Alles klaar? Kitten maar!**

De beste test daarvoor is om de onderdelen na de schoonmaakbeurt op je witte lakens van je bed wat heen en weer te gooien. Geen vlekken = schoon. Toch



**SABA winning trio**



**Putjes in ring**



**Putjes in poelie**





***Volkitten ruimte tussen poelie en ring***

vlekken? Bed verschoonen, beter reinigen en nog een keer proberen. Vervolgens de kitvlakken gereinigd met SABAclean. Daarna de SABAprimer erop. Dan moet de poelie in positie worden gebracht om de kit aan te kunnen brengen. Het is uiteraard van groot belang dat poelie en buitenring weer in de juiste onderlinge positie staan tijdens uitharden van de kit anders eindig je met onbalans en kun je ook de ontsteking niet meer afstellen. Omdat de positioneringsgroeven aan de vlakke kant van de poelie zitten komt de zijde met de uitstekende tuit aan de onderkant. Om poelie en ring toch een vlakke ondersteuning te kunnen geven heb ik een vierkant stuk MDF genomen en daar met de ronde gaten zaag een gat in gemaakt waar de tuit doorheen steekt. Vervolgens de plaat aan weerszijden op klosjes gezet en klaar was de console. De poelietrekker gaten heb ik gebruikt om de poelie op de console vast te schroeven. Daaronder eerst nog een polytheen (daar houdt niets op) folie gelegd om bij het volkitten aan de onderkant geen smeerbeol te krijgen.



***Voorzijde na enkele uren***



***Uitlijning buitenring***

#### ***Uitharden op hoop van zegen***

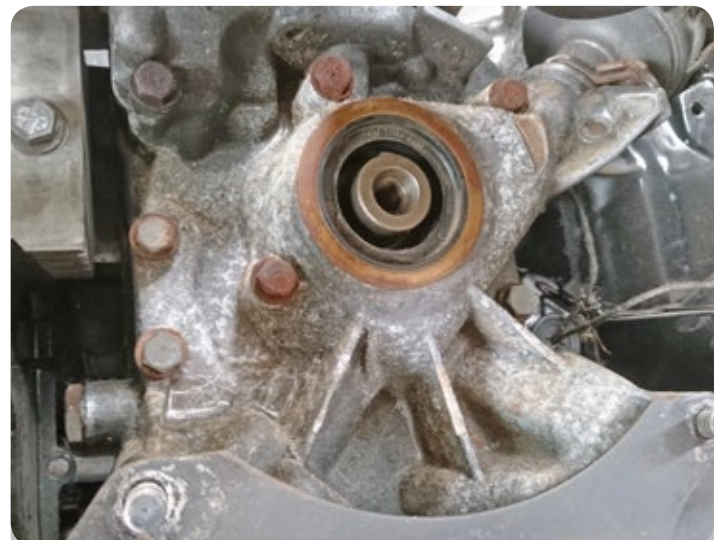
In eerste instantie had ik de ring met behulp van de schuifmaat zo nauwkeurig mogelijk gecentreerd. Maar toen ik de kit in de groef van 2,5 mm perste ontdekte ik dat dit niet de makkelijkste methode was om de kit ook goed onderin te krijgen. Het bleek veel handiger om de ring tijdens het kitten als het ware om de poelie heen te slijngeren. Dat leverde ter plaatse van de kit tuit een bredere groef op die veel beter te vullen was. Toen ik rond was met kitten had ik nog ruim de tijd om de overtollige kit te verwijderen en de ring nauwkeurig te positioneren. Na een paar uur was de kit al zo taai geworden dat ik het aandurfde om de poelie los te maken en om te keren, de folie eraf te trekken en ook de



***Achterzijde na enkele uren***



***Demontage tweede poelie met vlakke poelietrekker***



***Ook schuurplekken op het blok***

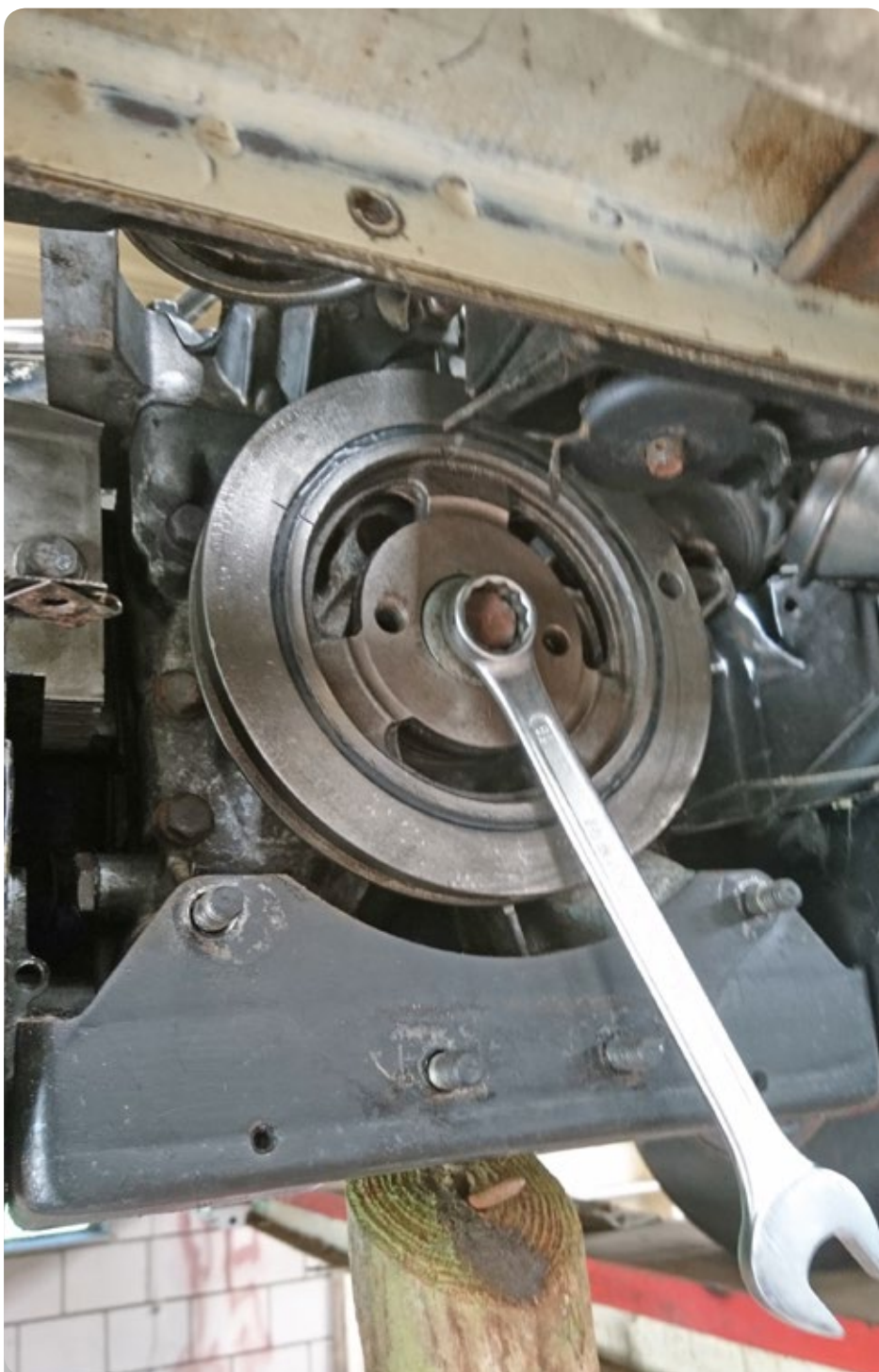


achterzijde netjes glad te strijken. Met de tuit naar boven gericht heb ik de poelie een nachtje met rust gelaten. De volgende morgen kon ik de poelie al goed aan de tand voelen. Met de nodige kracht kon ik de ring in axiale richting wat bewegen ten opzichte van de poelie. Dit leek me iets te flexibel voor de toepassing. Ik hoopte dat de kit nog niet volledig uitgehard was en heb de poelie daarom nog een paar dagen met rust gelaten. Dat wachten werd beloond. Na volledige uitharding was er een heel taaie combinatie ontstaan die er zeer vertrouwenwekkend uitzag.

#### **Eerste ervaringen positief**

Na de ervaringen van Wim Boon was ik bang dat ook ik de oude poelie er heel slecht af zou krijgen maar dat viel reuze mee. Met een zelfgemaakte, heel vlakke poelietrekker à la W. Boon hoefde ik de motor maar een beetje te laten zakken. Nog sneller zat de nieuwe poelie er op. Toen ik de motor startte draaide de poelie als een zonnetje. Geen geslinger, niet axiaal noch radiaal. Ook na een ritje draaide alles nog steeds perfect rond. Nu ik zeker wist dat de timinggroef op de juiste plek zat gelijk de ontsteking nog maar een keer getuned. En misschien wilde ik het wel horen maar volgens mij liep hij daarna nog soepeler dan tevoren. Als jullie dit lezen heeft de Greenbrier er hopelijk weer een paar geslaagde tourritten op zitten en is duidelijk geworden of de kitmethode een serieus alternatief is voor de rubbervariant. In dat geval krijgt mijn tweede poelie dezelfde behandeling. Heb jij ook nog een kapotte balancer liggen en voel je ook wel iets voor deze methode? Laat maar weten. Nog kit genoeg, dus het kan in een moeite door.

**Wim Smit**



*Montage gereviseerde eerste poelie*

## **Jerry Brown**

### **Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen**

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

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

Prijzen voor onderdelen gaan in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalingsites. 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**







Een Corvair Early Monza op het Woodstockfestival, Bethel, New York State, augustus 1969  
Uit de Collectie Corvair Live! van Ruud Keers, Ralf Verhees, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman







# Revisie wisselstroom dynamo Greenbrier, slot

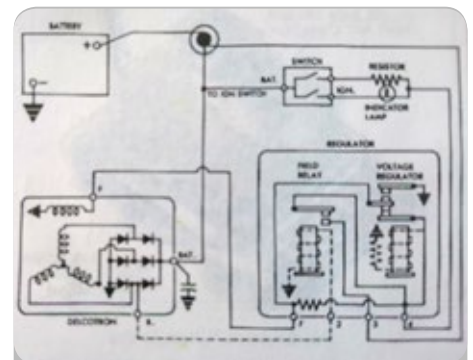
## Inbouwen, starten, laden?

Weten jullie nog? Dat ik in het vorige nummer ben ik gestrand bij een mislukte poging om mijn gereviseerde dynamo weer in de Greenbrier te plaatsen en te testen? Helaas gooide toen een kapotte kruk-aspoelie roet in het eten. Dat moest eerst worden opgelost. Inmiddels is de poelie vervangen. Hoe ik dit heb aangepakt lees je elders in dit nummer. Eindelijk kon dan de dynamo getest worden. Ik ben er inmiddels zo bedreven in dat dit een klusje van vijf minuten is. Bouten erin, bedrading aansluiten, snaar over de poelies leggen en spannen. Starten maar. Multimeter op de accupolen geprikt. Nou, laat die 14 Volt maar eens zien dan. De teleurstelling was groot. Heel groot. De meter bleef steken op 12,5 Volt. Niets opgeschoten dus want dat mat ik voor de revisie ook. Wat gaat hier nu fout? Bedrading nog eens door-gemeten. Goed. Slippende poelie? Nee. Toch die andere spanningsregelaar er nog maar eens op. Geen verbetering. Teneinde raad de dynamo eraf geschroefd en een ander ongerevisieerd exemplaar erop gezet. 12,5 Volt, meer niet. Op een gegeven moment ga je dan aan alles twijfelen. Zelfs de zin van het leven kwam voorbij. Wat kan ik nu nog doen? De gerevisieer-

de dynamo lag toch al op de werkbank dus die maar weer uit elkaar gehaald. Wikkelingen nog eens doorgemeten op breuk en kortsluiting. In orde. Diodes in sper en geleiding gemeten. In orde. Alles nog eens goed nagelopen bij de montage en dynamo opnieuw in de wagen gezet. Ik had geen fout kunnen ontdekken dus de uitkomst was te voorspellen. Starten, meten, 12,5V. Ik had gelezen dat een quick en dirty manier om te controleren of je dynamo het doet, is om je accu los te maken terwijl de motor loopt. Motor moet dan blijven lopen maar hij sloeg subiet af. Dynamo stuk! Dynamo stuk? Hoe dan, waardoor dan? Dan zou het generator lampje toch moeten blijven branden? Maar dat gaat netjes uit, iedere keer. Ik kreeg er hoofdpijn van en besloot beide dynamo's en spanningsregelaars dan maar bij een dynamorevisiebedrijf te laten testen.

## Dynamo's op de testbank

Ik was die week in Amsterdam en zocht op internet naar een revisiebedrijf in de omgeving. Ik stuitte op de website van Co Wilkes. De joviale sfeer die de website etaleerde werd in het telefoontje dat ik er aan waagde waar gemaakt. Kan ik langs komen? Ja hoor. Nu gelijk? Ja hoor. Ik



Principeschema laadsysteem

vanuit Noord naar West. Middenin een oude woonwijk zat daar in een kleine maar o zo diepe garage een bedrijfje weggestopt. Garagedeur open en een camper voor de deur. Motorkap los en een zorgelijk kijkende eigenaar in toeristenpak er omheen drentelend die volgens mij allang bij de Franse grens had willen zijn. Gelukkig waren er meerdere monteurs dus ik hoefde gelukkig niet te wachten op degene waarvan ik alleen nog de benen onder de camper uit zag steken. Ik wurmde mij met mijn kratje met dynamo's en spanningsregelaars, en voor de zekerheid ook maar het Corvair shopmanual langs de camper. Loop maar mee naar achteren, riep een man in blauwe overall mij voor. Ik liep langs een eindeloze rij startmotoren en dynamo's richting werkbank met testopstelling. Het genot der herkenning. Dit was thuiskomen. Sterker nog, ik voelde mij als een alpinist die na een dagen durende tergende afda-



In het walhalla van Co Wilkes



ling met een gebroken been en bevroren ledenmaten dan eindelijk, eindelijk het basiskamp binnenstroomt en liefdevol en deskundig wordt opgevangen door artsen en verpleegsters. Kopje warme bouillon meneer Smit? Heerlijk! O ja, we hebben het nu over dynamo's. Nummer 1 was in een wip ingespannen en op toeren. Doet het prima, ziet u wel? Wijzend op de volt- en ampèremeters die allemaal swingend in beweging kwamen. Nummer 2 van het zelfde laken een pak. Ook goed. Of hij ook de spanningsregelaars wilde testen? Terwijl ik het vroeg toverde ik als een Hans Klok het schema tevoorschijn. Laagdrempelig houden natuurlijk. Hij kon het wel waarderen, begon het zelfs leuk te vinden dat hij met een 'connaisseur' van doen had. De elektronische regelaar was goed en de mechanische ook. Het moest dus in de bedrading zitten maar dat het rode lampje toch echt iedere keer uitging snapte hij ook niet. Wat zijn dat dan voor auto's, die Corvairs, vroeg hij nog toen hij de rekening van 15 Euro opmaakte. Na de man nadrukkelijk bedankt te hebben voor de snelle service wurmde ik mij weer langs de camper die er sinds mijn komst nog niet echt op vooruit was gegaan. Maar ik wel.

#### **Fout in de bedrading**

Nu wist ik het zeker: Accu goed + dynamo goed + spanningsregelaars goed = bedrading fout. Die avond het shopmanual er weer eens op nageslagen. Pagina 6Y-4, charging system, figure 2C. Kijk maar even mee. Alles op dit schema was dus goed. Het enige waar ik weinig aandacht aan had besteed was de bedrading van het contactslot naar de spanningsregelaar. Leek me ook in orde omdat het lampje na het starten altijd direct uitging. De tekst in het manual blijft echter vaag over wat er nu precies rondom dat lampje gebeurt, maar ik wilde nu echt de onderste steen boven hebben. En daar hebben we internet dan weer voor. Na een paar uur zoeken viel het allemaal op zijn plek. Je gaat het pas zien als je het door hebt, heeft Cruiff eens gezegd.

Nu ik het systeem dan eindelijk in de vingers heb zet ik mijn voltmeter op terminal 1 van de spanningsregelaar om te zien welke spanning daar staat als het contact aan staat. Ik naar voren om het contact aan te zetten. Het lampje gaat weer branden. Dan kijk ik voor de eerste keer eens goed wat er op staat. TEMP-OIL! Maar rechts daarvan blijft het venstertje onheilspellend donker. Tussen mijn oren gaat er nu ook een lampje branden terwijl de broek mij op de sokken glijdt. Ik heb

***Bij het opstarten van de elektriciteitsopwekking bij een wisselstroomdynamo met externe spanningsregelaar kun je vier stappen onderscheiden. Zie schema. De stappen 2, 3 en 4 volgen elkaar in een flits op.***

***1. Je zet het contact aan. Er gaat een voorbekeringsstroom door het generatorlampje lopen naar terminal 4 van de spanningsregelaar en deze gaat onderlangs door een weerstand via terminal F weer naar buiten richting dynamo. Komt daar binnen op terminal F(field). De stroom vindt via de rotorwikkeling zijn weg naar aarde. Het lampje gaat daardoor branden en in de rotor wordt een magnetisch veld opgewekt. De dynamo is nu voorbekeringsstroom.***

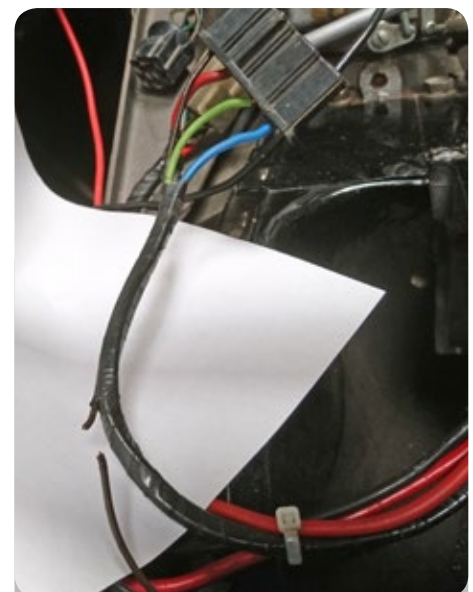
***2. Je start de motor. De rotor gaat draaien en wekt een magnetisch veld op in de statorwikkelingen. Dit wekt een stroom op die via terminal R((naar)relais) de dynamo verlaat en op terminal 2 van de spanningsregelaar binnenkomt. Deze stroom wordt via de wikkeling van het 'fieldrelais' naar aarde gevoerd waardoor het relais wordt bekrachtigd. De dynamo is nu zelfbekeringsstroom, want heeft de stroom via het lampje niet meer nodig.***

***3. De accustroom die op terminal 3 binnenkomt kan er nu via de verbonden contacten van het veldrelais en terminal 4 weer uit richting generatorlampje. Het lampje komt nu aan beide kanten onder dezelfde accuspanning te staan en dooft.***

***4. Via het aangetrokken veldrelais komt er nu accuspanning op terminal 4 van de regelaar te staan en dus ook op de wikkeling en het onderste contact van het spanningsregelrelais. Dit relais wordt bekrachtigd en verzorgt vanaf nu, buiten de weerstand om, via de F terminals de stroomvoorziening naar de rotor. Dit relais staat zo afgesteld dat het weer afvalt en de stroom verbreekt zodra de spanning te hoog wordt, maar de stroomtoevoer weer herstelt als de spanning te laag wordt. Resultaat: Via de BAT(battery) terminal stroomt er nu een geregelde laadstroom richting de accu.***

***Het spanningsregelrelais is een aan-uit regelaar die met hoge frequentie omschakelt tussen accuspanning en aarde. Dit geeft een zoemend geluid dat laat horen dat de spanningsregeling actief is. De spanning die de dynamo nu levert schommelt niet meer mee met het toerental van de motor maar wordt geregeld afhankelijk van de mate waarin de accu geladen is en belast wordt. Deze varieert tussen de 13,8 en 14,2 Volt. Bij een elektronische spanningsregelaar werkt het net zo maar de relais zijn dan vervangen door transistoren. En dan is er nog die weerstand die parallel aan het generatorlampje staat. Deze neemt de functie van het lampje over als deze kapot gaat, zodat de dynamo ook dan nog steeds voorbekeringsstroom kan worden.***

al die tijd het temperatuurlampje voor generatorlampje aangezien. Maar het generatorlampje heeft nooit gebrand. Heeft misschien zelfs nog nooit gebrand zo lang ik de auto heb. Ik had nooit veel belangstelling voor het dashboard. Ik hing altijd met mijn hoofd boven die motor. Met een lichte vorm van overspannenheid pruts ik het generatorlampje uit het dashboard om het door te meten. Goed. Krijgt het wel spanning? Ja. Dus moet er onderweg naar achteren een onderbreking zitten. Vervolgens maak ik het stekkerblok los bij de linker carburateur. Tussen de stekker en de spanningsregelaar meet ik een oneindige weerstand. Een onderbreking dus! Maar niet te zien. Nu wordt het snel duidelijk. In de overgang van twee dunne draadbomen achter in de wagen is de bruine draad wel



**Oorzaak eindelijk gevonden**





**Generatorlampje doet het weer**



**Eindelijk 14,2 Volt op de meter**

erg makkelijk te buigen. Inwendig gebroken maar uitwendig niets van te zien. Ik trek eraan en de mantel geeft zich snel gewonnen. De reparatie duurt nog geen minuut en bij de volgende start branden beide lampjes die ook weer netjes uitgaan. En, waar het allemaal om te doen was geweest, 14,2 Volt op de accu. Ik kan mijn ogen niet meer van die meter afhouden.

**Terugkijkend**

Toen ik begon bij te komen van de op-

winding kon ik het gehele avontuur in retrospectief te plaatsen. Vermoedelijk was de voorbetrachtigingsdraad al heel lang onderbroken. Want het was me al langere tijd opgevallen dat de startmotor aan het einde van ritten moeilijker rondkwam. En omdat ik mijn ritten vrijwel altijd begon met een door een acculader opgeladen accu heb ik daarmee het defect als het ware onder mijn eigen pet gehouden. Als ik me direct tot op het bot had verdiept in de werking van het oplaadsysteem was de

revisie van de dynamo er misschien niet van gekomen en ook het bezoek aan Co Wilkes niet. Maar ik ben wel defecte diodes en weggesleten koolborstels tegengekomen. Dus die revisie was nuttig en leuk om te doen. Dus, nergens spijt van, veel wijzer geworden en de zorgeloosheid waarmee ik vanaf nu mijn auto start zal geen grenzen meer kennen.

**Wim Smit**

## 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](http://www.corvair.com) email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)





# Weer een welkom aan een nieuw lid:



Jan van Vliet, wonende in Kruisland en een concurrent voor Wim Smit, want ook Jan heeft een Greenbrier. Dus weer een aanwinst voor de club. Niet dat de ander de types niet gewaardeerd worden integendeel. Echter de Greenbrier is best een zeldzaamheid in Europa en zeker in den Nederlanden. De Greenbrier bouwjaar 1961 is Groen/Wit van kleur en gekocht in Nederland van een bedrijf. Jan is 44 jaartjes jong, getrouwd met Lianne en vader van 2 dochters, Lieve 12 en Ruby 10 jaar. Jan is planner van beroep bij een transportbedrijf. Hij is al ruim 25 jaar met het virus (de auto en motor hobby) besmet en vooral Amerikaanse voertuigen hebben zijn voorkeur. Hij heeft al een 30 stuks V8 en V2 cilinders mogen bezitten en nu is het een 6 cilinder boxermotor geworden. Tja een mens moet toch van alles geprobeerd hebben. Hij zag de Greenbrier op Marktplaats te koop staan en vond het een super leuk model, het was weer eens wat anders. Jan is naar de verkoper in Schiedam toegereden, heeft een bod gedaan, deze is akkoord gegaan en heeft het busje van eigenaar verwisseld. Jan was verknocht, de bus gekocht en onze club heeft er weer een lid bij.

Na kort zoeken op internet kwam Jan op onze site terecht en heeft zich meteen lid gemaakt.

Na enkele mails met elkaar gewisseld te hebben en ook al via Facebook vernomen blijkt Jan problemen met de motor te

ondervinden. Deze motor zou warm lopen en nu zit er een tik in. Jan maakt er flink werk van en heeft enkele weken terug op de zondag een andere motor opgehaald. Hij moet alleen nog een keer tijd maken om de motors te wisselen. "Zal blij zijn als ik er een keer mee kan rijden zonder problemen" schrijft hij. "Ik ben echt gek op Chevrolet en deze Greenbrier vind ik een super leuk model en daarom heb ik hem gekocht. Van het interieur moeten de banken nog bekleed worden, ze zijn echt helemaal versleten."

Hier onder (de kleine foto's) enkele voorgaande liefdes van Jan.

***Bij dezen heten we Jan en zijn gezin van harte welkom in onze club en hopen we dat hij vaak verwelkomd mag worden op onze clubdagen en eventueel er buiten.***

***Jaak Eijkelenberg.***





# Vanuit de sleutelclub.....2

Ter leringhe ende vermaeck (hopelijk geen leedvermaeck) zal ik jullie mijn wederwaardigheden met betrekking tot het vliegwielt van mijn Corvaire niet onthouden. Ter leringhe ook omdat uit dit verhaal weer blijkt hoezeer je vast kan zitten in een foute redenering. En als je dat dan door hebt weet je nog steeds niet of je nieuwe waarheid de waarheid wel is. Concludeert u zelf maar!!

Ik had allang problemen met de startmotor van mijn Corvaire (voor intimi: de rode). Bij ongeveer 1 op de 6 of 8 keer starten maakte de startmotor een onaangenaam geluid. De bendix kwam waarschijnlijk niet in de starterkrans en ratelde daar tegenaan. Drie keer de startmotor eruit gehaald, de bendix nagekeken, een beetje opgezuiverd en maar weer erin. Aan de starterkrans was niets te zien. De startmotor laten reviseren. Daarbij bleek het hefboompje van de bendix beschadigd. Het probleem bleef zich ook daarna van tijd tot tijd voordoen. Eigenlijk weet je dan, dit gaat een keer fout. En inderdaad, een paar weken terug een grote klap en einde startmotor. De neus was er af gebroken.



Ik had inmiddels gelezen dat het vliegwielt een bekende veroorzaker van dit probleem is. Uiteindelijk schijnt het zich zelfs bij de meeste Corvaire voor te doen. Zie Clark's blz. 108 e.v..

Wat is er aan de hand? Het vliegwielt zit met 12 revets vast aan een schijf die op zijn beurt weer vast zit met bouten aan de flens van de krukas. Die revets kunnen wat ruimte krijgen en daardoor kan het

vliegwielt enigszins in radiale richting bewegen. Omdat de drukplaat, waar de tandkrans op is gelast, aan het vliegwielt is vast gebout, beweegt de drukplaat met het vliegwielt mee en ook de tandkrans. De tandkrans kan zich dus excentrisch gaan bewegen. Een paar millimeter naar buiten kan genoeg zijn om de bendix tegen de tanden aan te laten ratelen. Bij een paar millimeter naar binnen kan de bendix over de tanden heen schieten. In het ergste geval, als twee tanden bovenop elkaar komen, kan de neus van de startmotor afbreken.

Mijn conclusie was dan ook in mijn geval dat het vliegwielt de oorzaak van het probleem moest zijn en dat er niets anders op zat dan de aandrijftrein (voor de 3e keer) te laten zakken. Balen, balen, balen!! Vooral ook omdat ik kortgeleden de boel open had liggen voor een versnellingsbakrevisie. Ik heb wel naar de tandkrans gekeken vanwege dat startmotorprobleem, maar ik zag er toen niets verkeers aan.

Clark's heeft een paar mogelijkheden om het vliegwieltprobleem op te lossen. Een vliegwielt met revets die er warm in zijn gezet en meer klemkracht hebben, een vliegwielt waar in plaats van revets bouten zijn gebruikt, een uit vol materiaal gedraaid vliegwielt en tot slot, een reparatiemogelijkheid waarbij de revets worden uitgeboord en vervangen worden door boutjes. Eerst de boel maar uit elkaar halen besloot ik. En, wat bleek? Het vliegwielt was al eens met boutjes gerepareerd, echter, naar het scheen, op weinig professionele wijze. De moeren waren met een centerpons geborgd en de boutkoppen aan de andere kant waren afgeslepen omdat ze blijkbaar te dik waren (Zie foto's hieronder). Er zaten ook wat lassporen van



lassen die weer waren weggeslepen. Er waren geen balancersporen te vinden, dus het balanceren had men blijkbaar achterwege gelaten.

De tandkrans bleek op één plaats een paar millimeter naar binnen te zijn gedrukt (dat zag ik overigens pas nadat ik de diameter op meerdere plaatsen had gemeten). Waarschijnlijk hadden daar inderdaad een paar tanden bovenop elkaar gezeten. De tandkrans kon gelukkig met enig krachtvertoon goed worden hersteld (foto Rechts boven). Anders had het mij ook nog een nieuwe drukplaat gekost en de huidige zat er nog niet zo lang in.

Bij Clark's heb ik een uit vol materiaal gedraaid vliegwielt (Foto rechts midden) besteld, uiteraard met nieuwe bouten en een ook nieuwe neus voor de startmotor. Daarna was het een kwestie van monteren (foto's rechts onder). De motor bleek ook een stuk rustiger te draaien door het wegvallen van de onbalans.

Wat is de lering die uit het voorgaande kan worden getrokken? Als je de boel bij gelegenheid toch open hebt liggen, controleer dan ook even het vliegwielt op excentriciteit. Zet tevens een schroevendraaier tussen de tanden van de tandkrans en het vliegwielt huis, zet druk op de tanden en kijk of het vliegwielt beweegt ten opzichte van de krukas.

Als je een vliegwielt hebt met de oude revets? Vervang het dan of repareer het met boutjes, maar dan wel met de boutjes van Clark's.

Zo dacht ik dus tot voor kort. Maar ik had er geen vrede mee. Voor mijn gevoel was de redenering te voor de hand liggend. Zat er wel speling op die boutjes die de revets







massieve ring (het eigenlijke vliegwiel), met daarachter (motorzijde) een vrij dunne "flexplaat" (slechts 2 mm. dik) en daarachter nog een plaat ter ondersteuning van de flexplaat. De flexplaat (de middelste plaat dus) zit vast gebout op de flens van de krukas. Deze drie onderdelen, de vliegwielring, de flexplaat en de ondersteuningsplaat zijn op elkaar geklemd met revets (of later in mijn geval met boutjes). (Aan de andere kant van de vliegwielring wordt de drukplaat met daartussen de koppelingsplaat vast gebout op de vliegwielring.)

Ik kom tot de conclusie dat waarschijnlijk het volgende is gebeurd (maar het kan ook anders zijn).

Het oorspronkelijke vliegwiel, met de revets, is ooit het gebruikelijke gebrek gaan vertonen, speling op de revets. Daarbij zijn de tanden van de bendix en de tandkrans een "standje" gaan maken waarbij de neus van de startmotor afbrak en waarbij de tandkrans een paar millimeter naar binnen werd gedrukt. Het vliegwiel is gerepareerd met boutjes zonder dat men de afplatting van de tandkrans heeft gezien. Die afplatting en de beweeglijkheid van de flexplaat van het vliegwiel hebben er samen voor gezorgd dat het probleem zich bij mij herhaald heeft en er opnieuw een startmotorneus afbrak.

hadden vervangen? Was de eerdere reparatie wel zo onprofessioneel? Waarom kon ik met een schroevendraaier het vliegwiel bewegen terwijl ik geen speling op de boutjes zag?

Verder onderzoek leek mij gewenst. Maar daarvoor is eerst een uitleg van de constructie noodzakelijk. Het vliegwiel heeft een samengestelde constructie (foto rechts boven). Het bestaat uit een

Om vast te kunnen stellen of er ruimte op de boutjes zat heb ik ze verwijderd. Daarbij bleek dat men draad door en door had getapt (door de vliegwielring, de flexplaat en de steunplaat). Geen speling dus. Hoe kon het dan dat ik met een schroevendraaier tussen de tanden van de tandkrans en het vliegwielhuis de gehele vliegwielasamenstelling een paar millimeter kon bewegen? Wel, vanwege de slappe constructie. De flexplaat laat simpelweg teveel beweging toe.

Ik vermoed overigens dat het probleem zich niet voordoet bij degenen die starten zonder de koppeling in te trappen. Dan is de gehele samenstelling van vliegwiel, tandkrans, koppeling en drukplaat een stuk stijver.

**Wim Boon**





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

*Najaar 2019 is het 60 jaar geleden dat de Chevrolet Corvair aan het grote publiek werd getoond. Daarom leek het mij gepast om de hele geschiedenis van deze unieke auto's nog eens weer te geven aan de hand van het in augustus 2019 gepubliceerde MSN-artikel/auto's. Dit is geschreven door Ronan Gon en vertaald door ondergetekende. Wellicht dat er voor ingewijden toch nog wat nieuwe wetenswaardigheden boven tafel komen. Het artikel is zo goed mogelijk vertaald en mijns inziens zitten er ook enkele onjuistheden/onduidelijkheden in. Het originele artikel bevat 22 foto's waarvan ik de foto's in de tekst, waarnaar wordt verwezen, geselecteerd heb.*

*Een buitenstaander attendeerde mij op dit artikel.*

*Johan Doornbos*

## **Chevrolet had niet het plan om ooit de meest controversiële Amerikaanse auto te ontwerpen.**

Toen Chevrolet het Corvair-project lanceerde, wilde het een betaalbaar, praktisch basismodel ontwerpen, met als resultaat een model dat er op de weg als geen ander uitziet. Het was Chevrolet's eerste auto met een motor achterin, en velen geloofden dat dit niet hun laatste zou zijn. Het kreeg een luchtgekoelde platte zes cilinder motor die geen enkel andere in massa geproduceerde Amerikaanse auto kon overtreffen. De Corvair sloeg een automobiele brug tussen Europa en de Verenigde Staten.

Ralph Naders boek "Unsafe at Any Speed" van 1965 torpedeerde de Corvair en demoniseerde iedereen die betrokken was bij de ontwikkeling. Het beschadigde onherstelbaar de reputatie van de auto en verkopen herstelden nooit meer. Niettemin, bijna 1.8 miljoen Corvair werden geproduceerd. Was hij onveilig of werd hij niet begrepen?

Laten we, daar de Corvair in 2019 60 jaar oud wordt, eens kijken naar de auto en het werkelijke verhaal.

### **Ed Coles dromen met motor achterin (jaren 50).**

Ed Cole, een prominent GM engineer en directeur, wordt vaak gezien als de vader van de Corvair. Hij heeft jarenlang het bedrijf aangespoord om een auto met motor achterin te maken voordat het project werd vrijgegeven. Hij nam met name deel aan een klein team, dat direct na de tweede wereldoorlog een Cadillac met motor achterin ontwikkelde. Één van de gebouwde prototypes was uitgerust met dubbele achterwielen voor meer stabiliteit. Hoewel da auto nooit het productiestadium bereikte, liet Cole zijn interesse niet verzwakken.



De vierdeurs 700 serie



### **Het voorbereiden van Chevrolet richting 'motor achterin'.**

In 1955, terwijl hij werkte als Chevrolets hoofdwerktuigbouwkundige, bewees Ed Cole dat er een markt was voor een compacte, lichtere, kleinere en goedkopere auto met 'motor achterin'. Het was duidelijk dat hij de VW Kever en andere Europese importauto's in het vizier had, maar het was ook helder dat hij niet zou willen besluiten om een bestaand design te kopiëren. De auto die hij voor ogen had als instapmodel in de Chevrolet-modellijn was nieuw en innovatief.

In plaats van te wachten op de goedkeuring van het management, werd Cole zelf directeur. Toen hij de top-job aannam bij Chevrolet, lanceerde hij in 1956 het Corvair-project. Hij startte met het vormen van een team van engineers en designers die hij vertrouwde en waarmee hij daarvoor werkte en nam Kai Hansen aan voor dit project.

### **Met een schone lei begonnen.**

Het team van Kai Hansen werkte vanaf het begin aan mee. Het naar achteren plaatsen van de motor gaf ontwerpers de vrijheid om een auto te tekenen die op de weg als geen ander er uit ziet; voor

een deel dankzij een elegante grilleloze voorzijde. De Corvair had geen lompe transmissietunnel nodig, omdat four-wheel drive zeker niet was gepland, waardoor het een ongebruikelijk ruim interieur bood met ruimte voor zes passagiers. En kenmerkend: Hansen had een complete serie modellen voor ogen in het ontwikkelingsproces.

### **De introductie van de Corvair.**

De Corvair ging in heel Amerika in de verkoop in de herfst van 1959 als een 1960 model. De serie breidde snel uit naar drie basis-uitvoeringsniveaus genaamd 500, 700 en 900 modellen, respectievelijk nummers die overeenkwamen met Standaard, Deluxe en Monza (basis instapmodel, middenklas- en sport-). Kopers konden kiezen tussen twee- en vierdeurs carrosserievormen. De vierdeurs 700-Serie (foto links) overtreft zijn concurrenten met grote voorsprong; het kwam tot 139.000 van de 250.000 units die in het modeljaar 1960 werden verkocht.

### **De originele Corvair, in getallen.**

Chevrolet introduceerde de Corvair met een aluminium, luchtgekoelde platte

zes-cilinder motor die achter de achteras was gemonteerd. De 2.3-liter 6 cilinder bracht 80 pk naar de achterwielen middels een drie versnellings handbak, hoewel 83,5% van de kopers \$ 146 (ongeveer \$ 1260 in 2019 = € 1134) voor een twee-traps 'Powerglide' automatische transmissie bijbetaalde. PK's waren goedkoop in de 60er jaren: Chevrolet bood een aanvullend ontwikkelde 95 pk versie van de 'platte zes cilinder' tegen een meerprijs van \$ 27 (ongeveer \$ 230 in 2019 = € 207).

Met het tweedeurs 500-Serie model begon de Corvair-lijn. Deze kostte \$ 1984 (ongeveer \$ 17.000 in 2019 = € 13.095) tijdens het modeljaar van de introductie.

Aan de andere kant van de lijn startte de 900-Serie met \$ 2238 (ruwweg \$ 19.000 in 2019 = € 17.110).

De belangrijkste rivalen van de Corvair waren de Ford Falcon en de Valiant die Chrysler korte tijd verkocht als een model op zich voordat het werd tussengeschoven in de Plymouth-lijn. Beide werden in het modeljaar 1960 geïntroduceerd en ze hadden een ontwerp met conventioneel een 'motor voorin' en achterwielaandrijving.

***In de volgende editie zal het vervolg van dit artikel plaatsvinden***



***Deze foto van de Corvair carrosserie transport lijn was genomen op 29 oktober 1959 bij de Willow Run fabriek. De bijna kant en klare carrosserieën gingen via deze manier naar de laatste fase van de fabriek, de eind montage.***





Corvaair met een Abarth uitlaat (let op het gebouw 'Abarth & C.')