

CORVAIR MAIL



Corvair korte berichten

E10 / E5 brandstoffen

Hieronder nog even de meest recente stand van zaken.

Sinds 1 oktober moeten tankstations met twee of meer tankinstallaties bij minimaal de helft van hun vulpistolen E10 aanbieden. E10 is benzine waarin tussen 7,5% en 10% bio-ethanol zit. Het neemt bij de pompen de plaats in van Euro 95, waarin tot 5% bio-ethanol mocht zitten.

Tankstations mogen uit de "andere" vulpistolen nog steeds ethanol-vrije benzine laten komen. In BP Ultimate, Shell V-Power, LUK superplus en Esso Synergy Plus 98 zit volgens de fabrikanten (nog) geen bio-ethanol, ook al staat er E5 op.

In sommige andere premium brandstoffen, zoals Total Excellium, zit het wel. En daar staat ook E5 op. Wat dat betreft doet de overheid weer zijn best om verwarring te stichten: In E5 mag tot 5% bio-ethanol zitten, maar het hoeft niet. Het zegt dus niets over de werkelijke hoeveelheid bio-ethanol.

Wim Boon

WD-40 & Corvairs

Ik denk dat iedereen WD-40 wel kent. het is bij mij een van grootste vrienden in de werkplaats. Dit "goedje" is op zoveel plekken inzetbaar van smeer, tot losmaken en van schoonmaken tot zeg het maar, het is eigenlijk overal wel goed voor. Maar dit stukje is niet bedoeld om WD-40 aan te prijzen, ik krijg er immers niet betaald voor. Waar het dan wel over gaat is dat ik in mijn zoektocht op het werk naar interieurs (ik werk bij een interieur- en standbouwbedrijf op de design-afdeling) het hoofdkantoor van WD-40 voorbij zag komen. WD-40 is bij mij bekend, dus toch maar eens even een kijkje genomen naar de foto's van de inrichting van het hoofdkantoor. Wat scheidt mijn verbazing: boven de trap hangt een oude foto van waarschijnlijk het eerste "kantoor" van WD-40 met op de voorgrond een serie auto's geparkeerd. met moeite kon ik er een Corvair uithalen, dus startte ik een zoektocht naar de oude foto (disclaimer: uiteraard vond de zoektocht niet in de baas zijn tijd plaats). Na wat speurwerk de originele gevonden en blijken mijn ogen nog steeds scherp: het is een Corvair. WD-40 en Corvairs gaan gewoon goed samen!

Ralf Verhees



Het Corvair museum is verhuisd

Het Corvair museum (sinds 2 jaar in Decatur, Illinois gevestigd) is verhuisd. In november gingen de deuren dicht van de oude locatie. Wat er op volgde was een verhuizing van een maand waarbij alle Corvairs en aanverwante items overgebracht werden naar de nieuwe locatie. De nieuwe locatie is net ten zuiden van Springfield, Illinois aan de Route 66. Het exacte adres: 10041 Palm Road in Chatham.

Naast de lagere huur is de huisvesting ook moderner. Door de nieuwe locatie, gelegen aan de Route 66, en vlak bij de grote stad van Abraham Lincoln, hoopt men dat het aantal bezoekers stijgt.

In het volgende blad zal er een uitgebreid verslag komen van het museum, aangezien we er langs komen als Lotte, Rosalie en ik de Route 66 gaan rijden.

Ralf Verhees



Van de penningmeester

Beste Ruud en Corvair leden.

Op zondag 15 februari 2020, heeft de kas controle plaats gevonden.

Ik heb de in en uitgaande geldstroom nagelopen, middels de overschrijvingen en aanwezige facturen.

Betreffende; druk kosten, porto kosten, uitgave meetings en jaarvergadering de ingekomen lidmaatschap kosten en sponsor gelden. Dit alles is onderbouwd met facturen, bankafschriften en een Excel spreadsheet, waar nodig een mondelinge toelichting.

Ik heb geen onregelmatigheden gevonden en geef hierbij goedkeuring aan het jaar overzicht 2019.

Mike Cramer & Ruud Keers

Van de redacteur

Het eerste kwartaal van 2020 zit er al weer zo goed als op en het klinkt vrij standaard maar wat gaat de tijd snel. Hopelijk is iedereen het jaar goed begonnen. De Corvair Club wel, kan ik je vertellen. De meeste leden hebben verlengd wat toch mooi is, en als kers op de taart hebben we 4 nieuwe leden die in dit clubblad voorgesteld worden. 4 nieuwe leden betekend ook 4 nieuwe Corvairs "op de weg", in dit geval zijn het ook 4 nieuwe Corvairs, ingevoerd of uit de schuur getrokken. Ik kan alleen maar zeggen dat de Corvair populairder en bekender wordt bij het publiek. Een voordeel is dat het aanbod omhooggaat op de Nederlandse markt. Bij een verkoper in Beek en Donk staan momenteel 4 Corvairs te koop. Een nadeel is dat de prijzen door de populariteit ook stijgen. Heb je al een Corvair dan zit je goed, wil je een nieuwe of andere zal je dieper in de buidel moeten tasten, of goed moeten zoeken en importeren.

Zoals in ieder blad schrijf ik kort over mijn Lakewood project. Alleen kan ik deze keer wel heel kort zijn. In januari een paar kleine dingen gedaan en uitgezocht. Voornamelijk elektra gemaakt en uitgezocht. Het blijft toch een hoop spaghetti wat straks allemaal met elkaar moet gaan werken. We moeten nog 2 dingen aansluiten, de elektronische ontsteking en de elektronische benzinepomp. Beiden weten we nu hoe we deze in de kabelboom kunnen plaatsen. Het is nu een kwestie van alleen nog doen! Aan het doen-gedeelte ben ik nog niet aan toegekomen helaas, ondanks dat we als deze punten gedaan zijn we dicht zijn bij het vullen van de vloeistoffen en starten. Zodra er meer gedaan wordt

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

Nieuwjaarstreffen
Corvairclub 2020

5

In memoriam
Harry van Aken.

6

Wij Stellen aan U voor,

10

Corvair Live!

12

Hoe gaat het met...?

13

Ter Lering en Vermaak.

14

Lekkage? Hij markeert zijn plek!
Corvair Geschiedenis

16

Unsafe at any speed

zal er weer een verhaal verschijnen in het clubblad van de huidige stand van zaken. Waar ben ik dan wel al die tijd mee bezig geweest? Gelukkig zijn het voornamelijk wel leuke dingen. Onze bruiloft krijgt steeds meer vorm en de lijst met grote punten wordt kleiner en kleiner. Nu hebben we "helaas" nog een lijst met kleine punten, een soort onderverdeling

van de grote punten, die stiekem steeds langer wordt. Deze zijn we nu één voor één aan het wegwerken of in gang aan het zetten. Tel hierbij het gewone gezinsleven, huishoudelijke dingen en werken bij op en de dag is zo om. Gelukkig loopt de Corvair niet weg, en staat deze warm en droog beneden in ons huis. De tijd komt wel weer dat we er weer mee aan de slag gaan, starten is het doel voor 2020!

De club heeft weer een start gemaakt met de aftrap in Papendal. Het was wat rustiger dan vorige keren, maar neemt niet weg dat het nog steeds erg gezellig was. We hebben ook weer plannen gemaakt voor aankomend jaar en hopen dat velen van jullie erbij zullen zijn. Zoals het er nu uitziet zijn wij er een dag bij, welke moeten we nog even bekijken.

Het volgende blad wat gepland staat voor eind Juni, zal misschien wat later komen. Dit komt omdat wij op 20 mei gaan trouwen en daarna onze huwelijksreis gepland hebben. Een maand later zijn we weer terug. Dan zitten we al in eind juni wanneer het blad in productie en verzonden moet gaan worden. Het ligt aan de tijd die ik heb op de huwelijksreis hoeveel ik aan het clubblad kan werken. In die tijd mogen verhalen natuurlijk wel gewoon doorgestuurd worden, en zal ik waar mogelijk is kort antwoorden. Onze huwelijksreis gaan naar Amerika, en jawel er zullen ook een paar Corvair stops aangedaan worden. De basis van onze reis is de Route 66. Laat daar nu net het Corvair museum aan gevestigd zijn. Ook zullen we enkele dagen bij vrienden zitten uit de Corvair wereld. Verder laten we ons verrassen door de historie of misschien wel de oude vergane glorie van de Route 66. Sommige delen van de Route 66 in ere hersteld voor de toeristen, anderen verlaten en stil. Het zal een mooie combinatie worden van rijden, steden, Route 66 landmarks, eten bij de vele 'diners' en diverse landschappen en natuurwonderen. We kijken er nu al naar uit. Maar voor het zover is hebben we nog genoeg dingen te doen en op de planning staan dat we ons niet hoeven te vervelen. Gelukkig ben ik iemand die sowieso moeilijk stil kan zitten (als ik op de bank zit en niks doe, ben ik meestal ziek). De dagen worden al weer langer, dit geeft meer daglicht en automatisch meer tijd om weer wat klusjes op te pakken. Als nu het weer nog wat beter (droger) gaat worden ben ik helemaal tevreden.

Veel plezier met het lezen van de verhalen en tot ziens met Pasen.

Ralf Verhees

Nieuwjaarstreffen Corvairclub 2020

Verslag Nieuwjaarsmeeting Corvairclub in Papendal, 18 januari 2020.

Voorstel van Wim Smit:

Bestellingen bij Clacks op elkaar afstemmen om de kosten te drukken. Moeilijk te organiseren, eenmaal in Nederland moet verder gedistribueerd worden. Via Facebook/Corvairsite vragen of een van de leden een benodigd onderdeel heeft liggen (hierbij de bestelnummers van Clarks hanteren). Zo niet, dan zelf of met meerderen direct bij Clarks bestellen.

Financieel jaarverslag, Ruud Keers:

Vanuit de clubkas is in 2019 ruim geïnvesteerd bij evenementen. Dat zal in 2020 wat minder gebeuren.

Reden: Sand stopt ermee, Post.nl is €1,25 per blad p.p. duurder (per lid €5,00 per jaar). Zoals het er nu uitziet kan dit vanuit de huidige begroting betaald worden, dus wordt verhoging van de contributie uitgesteld. De financiën zijn voor 2020 toereikend iets meer dan de helft van de leden heeft de contributie voor dit jaar betaald. Ruud en Wim Smit gaan een herinnerings-belronde doen. De verwachting is dat dit het meeste effect zal hebben.

Ritten.

Voorstel van Wilco Boer om met de paasdagen (10/11/12 april) een Veluwerit te gaan rijden is door iedereen enthousiast ontvangen. Het wordt een rit met als startpunt Nijkerk, Hotel de Roode Schuur. Van Nijkerk richting Deventer langs de IJssel, Kampen, Nooroostpolder, weer naar Nijkerk. Mooie en lange rit (150/180 km) met 2 stops. Tweede dag een bezoek aan het Zuiderzee museum. Het hotel moet door iedereen zelf gereserveerd worden. Wel aangeven dat het de Corvairclub betreft. (Volgeboekt? Dan is Hotel Campanile bij Amersfoort ook een optie)

Op 5 september is er weer een oldtimerdag in Vreeswijk. (authentieke dag Vreeswijk) Daar kunnen we als club bij aansluiten en meerijden of alleen komen om te kijken en rond te scharrelen. Afsluiten bij Wim Smit, die ons dan gastvrij wil gaan ontvangen.

De overleg ronde werd hierna afgesloten en de hapjes, drankjes en babbelsessie maakte de rest van de middag alles de moeite waard.



| Corvair Club Nederland 42 Leden | | Financiën 2019 | | | |
|---------------------------------|--------------------------|-----------------|---------------|------|--------------|
| | | Bankrekening | Spaarrekening | Kas | Totaal bezit |
| 1-1-2019 | | 1.229,27 | 618,07 | | 1.847,34 |
| Inkomsten | Contributies | 1.795,00 | | | 1.795,00 |
| | Clarks Corvair Parts | 87,60 | | | 87,60 |
| | Merchandise | 85,98 | | | 85,98 |
| | Donatie's | 200,00 | | | 200,00 |
| | Meeting | 37,45 | | | 37,45 |
| | ING | 0,17 | 0,17 | | 0,17 |
| | totaal inkomsten | 2.206,20 | | | |
| Uitgaven | Drukkosten Corvair Mail | 687,15 | | | 687,15 |
| | Portokosten Corvair Mail | 673,24 | | | 673,24 |
| | Kosten ING | 165,27 | | | 165,27 |
| | Uitgave meetings | 990,74 | | | 990,74 |
| | Merchandise | 0,00 | | | 0,00 |
| | Contributie retour Bet. | 10,00 | | | 10,00 |
| | totaal uitgaven | 2.526,40 | | | |
| 31-12-2019 | | 908,90 | 618,24 | 0,00 | 1.527,14 |



| Corvair Cluber Nederland 42 Leden. | | Financiën 2020 Begroting | | | | |
|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|------|--------------|-----------------|
| | | Bankrekening | Spaarrekening | Kas | Totaal bezit | |
| 1-1-2020 | | 908,90 | 618,24 | | 1.527,14 | |
| Inkomsten | Contributies | 840,00 | | | 840,00 | |
| | Clarks Corvair Parts | 85,00 | | | 85,00 | |
| | Donatie's | 200,00 | | | 200,00 | |
| | Merchandise | 50,00 | | | 50,00 | |
| | totaal inkomsten | 1.175,00 | | | | 2.702,14 |
| Uitgaven | Drukkosten Corvair Mail | 700,00 | | | 700,00 | |
| | Portokosten Corvair Mail | 200,00 | | | 200,00 | |
| | Corsa Lidmaatschap | 0,00 | | | 0,00 | |
| | Kosten ING | 140,00 | | | 140,00 | |
| | Uitgave meetings | 600,00 | | | 600,00 | |
| | Merchandise | | | | | |
| | totaal uitgaven | 1.640,00 | | | | 1.640,00 |
| 31-12-2020 | | 537,07 | 618,24 | 0,00 | 1.055,71 | |

In memoriam Harry van Aken.

In tegenstelling tot eerdere berichten met betrekking tot het overlijden van ons lid Harrie van Aken uit Den Haag, op 14 juli vorig jaar, vonden we er toch nog wat meer informatie moest komen en die we jullie niet willen onthouden.

Harrie van Aken was lid van onze club van zo ongeveer het 'eerste uur'. Op 15 maart 1999 ontvingen we van hem een handgeschreven brief, die weer digitaal verstuurd was, en waarin hij aankondigde met zijn zoon naar ons eerste officiële treffen te willen komen. Of we voor hen een hotelkamer wilden reserveren. Dat hebben we gedaan in het (destijds enige) hotel alhier. In een later schrijven d.d. 25 augustus 1999, gaf hij aan waarom hij lid wilde worden van onze club. Tot begin dat jaar had hij geen weet van het bestaan van een Corvair Club in Nederland, m.a.w. hij zou nog eerder lid zijn geworden als hij dat geweten had. Nu was onze club toen nog in een fase van oprichting dus echt te laat was hij toch niet. Hij schreef ons dat hij toen tevens lid was van de C.A.C.C., de Classic American Car



Club waarvan hij zelf de (mede)oprichter was. Deze club bestond sedert begin jaren '90. Daarvoor was hij al jaren lid van de A.C.C., de American Car Club. Later is deze club de 'Cruise Brothers' gaan heten. Hij was al sedert de jaren '70 in het bezit van een Corvair. Welk model dat was weten we niet. Zijn mooie blauwe con-

vertible kocht hij in 1984 in Dallas, Texas. De wagen, met 110pk motor en een Powerglide is vandaag de dag nog steeds ongerestaureerd en in sublieme staat van onderhoud.

Naast de aankoop van de wagen regelde Harry zelf ook het vervoer en de import. Zo nu en dan maakte hij zijn ritjes in clubverband en af en toe reed hij een huwelijkspaar waaronder zijn eigen dochter Anne.

Na de meeting van 1999 hebben we zowel Harry als zijn Corvair niet meer op een treffen gezien. We moesten het hebben van foto's die we zelfs op de omslag van bekende autobladen konden vinden. Naar ik hoop betuigen we met deze terugblik aan de familie ons medeleven en kunnen we alsnog wat meer gestalte geven aan zijn jarenlange lidmaatschap van onze club.

Leon Janssen



Wij Stellen aan U voor,

of eigenlijk doen ze het zelf en plak ik het wat aan elkaar.

Het leden aantal groeit weer aardig en de leeftijd zakt hiermee ook enigszins dus goed nieuws voor onze club. Het eerste nieuwe lid is Leander van den Ham en het is een leuk verhaal geworden. Leander begon zijn mail met dat hij het kort ging houden dus hou je maar vast als hij echt op dreef komt.

Leander van den Ham

Hallo Jaak,

Het is al laat dus ik houd het kort. Het hebben van een oldtimer cabrio had ik al een aantal jaar in mijn hoofd. In een paar weken heb ik bedacht dat het een Corvair moest worden (oldtimer, 4 persoons, cabrio) en heb wat online zitten speuren. In Nederland kwam ik niet de Corvair tegen met de uitstraling of in de conditie die ik wilde (verkeerde kleur, lelijk interieur, geen cabrio, opknapper etc.) dus ben over de grens gaan kijken. Kwam in contact met een Duitser en van de opgestuurde foto's van de Corvair werd ik blij. De auto bleek wel in Vancouver te staan.... Heb zo veel mogelijk van mijn speurkwaliteiten ingezet om te achterhalen of het wel zuivere koffie was en besloot er maar gewoon voor te gaan. Je kan immers wel alles uitstellen maar dat wilde ik eigenlijk niet meer. Contact opgenomen met de Corvair club en via Ralf Verhees eens gaan kijken in Twello bij Robert Knop en zijn Corvair Monza. Een prachtige auto waar veel aan werd opgebouwd. Mijn keus werd gemaakt: een Corvair maar dan niet een exemplaar dat (totaal) gerestaureerd moest worden.

De Duitse verkoper bezwoer mij dat de auto technisch in prima staat was en ook de carrosserie zou geen zwakke plekken kennen. Nu ben ik bekend met de goede

conditie waarin Duitsers normaliter hun auto trachten te houden dus besloot ik de gok te wagen. Akkoord met koop, niet onderhandeld over de prijs want ik had de verkoper ook nodig om goed en veilig het transport naar Nederland te regelen.

Transport zou met al het geregeld eromheen zo'n 6-8 weken duren wat voor mij niet zo erg was. Niet alleen is het winter dus niets voor een oldtimer cabrio, ik kon dan nog meer lezen over de Corvair en misschien het belangrijkste, mijn vrouw langzaam vertellen wat ik had aangeschaft want ze stond in een eerder stadium niet direct te springen.

Het vrachtschip met mijn container met Corvair kon ik online volgen op vesselfinder.com, vanuit Rotterdam via Roosendaal is door Marlog car handling de auto in Joppe afgeleverd. 3 Weken daarvoor op een geschikt moment heb ik mijn vrouw geïnformeerd over de gezinsuitbreiding ("dit is zoooo typisch..."). Inmiddels toereert mijn vrouw de auto in de kapschuur en ik ben ervan overtuigd dat zodra de auto rijdt en op kenteken staat (en niet te vaak stilvalt) ze het ook fantastisch vindt.

De auto is prachtig maar ook 55 jaar oud. Omdat "ze" nog op kenteken moet worden gezet en ik er nog niet mee op de openbare weg heb gereden kan ik over de exacte technische staat nog niet veel zeggen. Ik start de motor regelmatig en kan al genieten van het motorgeluid. Momenteel probeer ik wat punten door te lopen om de auto gereed te krijgen voor de RDW. Daarbij krijg ik hulp van Jory Bannink en Ralf als ik weer vragen heb. Zo doet nu doet mijn linker knipper en claxon het nog niet en de remaanslag is nog niet optimaal. Na de RDW keuring moeten er nog achter gordels in voor de kinderen.

De totale prijs (aanschaf, transport en invoerrechten) is overigens net 10.000 euro



dus ontloopt daarmee een Nederlandse auto denk ik niet. Heb ingeschat dat ons klimaat wel zorgt voor een gemiddeld mindere staat van de hier aangeboden exemplaren. Was overigens niet van plan de Corvair de komende jaren weer van de hand te doen. Afgelopen jaren heb ik ook



een oldtimer Mini, Yamaha xs motor en een Vespa Rally 200 motor gehad en beleeft veel plezier aan het rijden en rijdende houden van dit soort historie. Aan grote reparaties heb ik mij nooit zelf gewaagd door gebrek aan technische kennis en tijd. Ik vind het leuk erover te lezen en kleine dingen doe ik het liefste zelf. Hopelijk kan ik binnenkort de weg op met mijn Corvaire en eens een club activiteit bezoeken en kennismaken met liefhebbers die er veel meer verstand van hebben dan ik.

Toch best een lang verhaal geworden. Groeten Leander.

En voor mij zijn dit de gemakkelijkste verhalen en niets toe te voegen.

Jaak Eijkelenberg

The Jacko Water Story

Op facebook kwam ik bij een Amerikaanse Corvaire club een post en foto's van een breed lachende man in een Corvaire busje tegen. Bleek het een Nederlander te zijn en heb meteen geschreven of hij op weg was naar de Nederlandse Corvaire Club. En zo is het contact met Jacko Water uit Assendelft ontstaan.

Jacko Water is de eigenaar van een Corvaire Van type 95 bouwjaar 1964 met automaat. Hij heeft de club opgezocht en Ruud benaderd i.v.m. het lidmaatschap. Nadat Ruud het aanmeld formulier naar Jacko heeft verzonden kreeg hij de volgende informatie retour.

Ik Jacko Water 50 jaar oud woon samen met Amber en ben werkzaam als docent



wiskunde in het voortgezet onderwijs. Op jonge leeftijd was ik al geïnteresseerd in techniek dus sleutelen, repareren en aanpassen heeft altijd mijn interesse. Dertig jaar geleden kocht ik een Bel Air uit 1959 en sindsdien ben ik gek van Klassieke Amerikaanse auto's. Ook motoren zijn een hobby van mij o.a. de Harley Davidson. Misschien toeval, maar al mijn oldtimers waren van het merk Chevrolet. Het concept van een luchtgekoelde 6-cilinder sprak mij wel aan. Ik had al enige jaren geen oldtimer meer en zocht een nieuw project. Via Marktplaats werd deze Corvaire aangeboden. Ik wist wel van het bestaan van een Corvaire, maar had er nog niet eerder naar omgekeken. In de eerste instantie heb ik hem gekocht om er een elektromotor in te plaatsen, maar voorlopig laat ik dat maar even rusten. De auto is nog origineel en mijn bedoeling is om

hem te restaureren, maar ga wel vernieuwingen doorvoeren. Ik had op Facebook een filmpje geplaatst van de Corvaire en daar had een clublid Jaak Eijkelenberg op gereageerd. Hij heeft mij gewezen op de Corvaire Club Nederland.

Inmiddels hebben we Jacko al op de meeting in Papendal mogen verwelkomen en prettige gesprekken gehad. Ook weer een prima aanwinst voor de club lijkt ons. Jacko en familie welkom bij onze club en dat we jullie vaak op de meetings mogen ontmoeten, schroom niet om zelf wat te willen toevoegen of organiseren aan de Nederlandse Corvaire Club.

Wij staan er open voor

Jaak Eijkelenberg

Nu de story van Nico Kennis:

Ook deze kreeg trouw het aanmeldingsformulier van onze Ruud en schreef,

Hallo Ruud

Prachtig dat inschrijf formulier maar ik zou niet weten wat voor type/bouwjaar mijn auto is. Het enige wat ik weet is de originele kleur lichtblauw/groen metallic.

Een 4 deurs uitvoering denk zelf bouwjaar tussen 60 en 64 in. Heb je even ?? Dat is een verhaal die het hele blad wel kan vullen. Jazeker mijn passie is VW kevers maar dan van de jaren 40/50 de hele oudjes. Wij wonen in Vinkeveen en





als je langs wilt komen je bent van harte welkom. Mijn droom was altijd een Corvair vraag me niet waarom maar op een of andere manier wilde ik er een. Volgens mij ben ik ooit bij jou geweest je hebt een rode cabrio als ik me goed kan herinneren. Zal van de week het inschrijf formulier even invullen en naar je terug sturen .

Deze Corvair heeft tot 1988 rond gereden in Riverside Californië. In 1991 naar Nederland gehaald en droog gestald en nooit wat mee gedaan tot dat ik hem vond. Staat nog op California platen alle papieren zitten erbij. Sleutels zijn verdwenen in al die jaren dus ik moet achter nieuwe aan.

Ben hem nu aan het terug schuren om de originele lak weer boven te halen. Motor liep vlotjes na een paar keer starten. et is een 2 traps automaat en overall is het een best gaaf/roestvrij autootje. Mijn Corvair is nog niet gerestaureerd en in de staat hoe ik hem gevonden heb.

Ben ondertussen informatie/onderdelen bij elkaar te sprokkelen om hem compleet te krijgen. Rijdend te maken en daarna geheel op te knappen. Heeft zeker technisch werk nodig zoals remmen verlichting.

Groetjes Nico



Nadat ik van Ruud bovenstaande info voor het maken van een verhaal heb doorgekregen een mail naar Nico gestuurd. Heb hem gevraagd of hij een foto van de voorkant had dan kon ik wellicht het bouwjaar bepalen. Kreeg ik onderstaande foto's toegezonden en blijkt het een '64tiger te zijn. Ook aan mij schreef Nico dat hij een boek kon vullen, dit zal dan later wel eens komen want na enkele weken wachten niets meer vernomen. Daar Ralf dringend de copy voor het blad nodig heeft blijft het bij deze informatie.

Ook Nico van harte welkom in onze club en zijn er vragen kom er mee, vooral op facebook hebben mensen al de weg en antwoorden gevonden.

Groetjes Jaak Eijkelenberg



En dan nu de aanmelding van ons 4de nieuwe clublid

Davy Vernailen:

Davy heeft de weg naar onze club via Facebook gevonden daar hebben we hem ook al enige info en foto's van hem kunnen zien.

Nadat Ruud mij nu ook weer de gegevens van Davy heeft toegezonden heb ik hem een mail gestuurd voor nog wat meer info. Of er iets is misgegaan maar heb er geen reactie op gehad dus doen we het met het ingevulde aanmeldingsformulier.

Davy Vernailen woont in België in het plaatsje Liedekerke wat voorbij Brussel in de provincie Vlaams Brabant ligt. Hij schreef ik ben 34 jaar oud en IT manager én fotograaf van beroep. Heb al van jongs af aan een enorme interesse in wagens en motoren en probeer, af en toe zelf wat te sleutelen aan mijn wagens.

Voor de Corvair heb ik een VW Kever uit 1963 in mijn bezit gehad. Na een 6-tal jaar hiermee gereden te hebben, was het tijd voor iets anders. Ik kende op dat moment de Chevrolet Corvair nog niet en was oor-



spronkelijk op zoek naar een Porsche of een Amerikaanse wagen met een V8-motor. Tijdens mijn zoektocht op talloze websites, kwam ik op een bepaald moment een early model Chevrolet Corvair tegen. Ik was direct gecharmeerd door de mooie looks van de wagen en dan bleek er nog eens een 6 cilinder boxer motor in te zitten ook! Een Amerikaanse wagen met een luchtgekoelde motor achterin vond ik heel apart.

Het idee om een Porsche te kopen vervaagde stilaan en ik begon meer en meer op zoek te gaan naar een Corvair en ook meer info op te zoeken in verband met deze wagens. Zo kwam ik ook te weten dat er ook een "late model" Corvair bestaat met, naar mijn mening, een nog mooiere lijn. Jammer genoeg staan deze niet op elke hoek te koop in België en Nederland. Tot ik plots een late model convertible tegenkwam bij iemand in de buurt van Dendermonde. Deze persoon

maakt elk jaar een reis naar de VS, koopt daar een wagen, rijdt er ginder tijdens zijn vakantie mee rond, en laat deze daarna shippen naar België.

Na een testrit en wat onderhandelen over de prijs, was ik plots trotse eigenaar van een rode Corvair convertible uit 1966, met een zwart interieur en een manueel geschakelde 110pk motor.

Davy heeft mooie foto's op facebook geplaatst die we gebruikt hebben voor zijn verhaal. Ook na aanmelding het pakket ontvangen staat door hem sfeervol op facebook geplaatst.

Wij wensen Davy veel veilige en prettige Corvair km toe en dat we ook hem vaak mogen ontmoeten met onze activiteiten.

Groetjes Jaak Eijkelenberg



PIONEER

CLUB

California
CLUB

California

PIONEER

CAS

YOUNG
ELECTRIC SIGN CO.

LAMP
24-HOUR EMERGENCY
SERVICE
DU 2-2720





Corvaix Breenbrier van Young Electric Signs vervangt lampje op Fremont straat, Las Vegas, 1965
Uit de Collectie: Corvaix Live! van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarman

Hoe gaat het met...?

Het is al een tijd geleden dat ik iets over autorestaureatiebedrijf Lensink en Kolstee (L&K) heb geschreven. Leden die lang lid zijn, weten waarover ik het heb. Voor de nieuwkomers even een korte weergave. Mijn Corvair van 1960 is ruim 4,5 jaar bij dit bedrijf in restauratie geweest en ik heb toen regelmatig verslag gemaakt van de vorderingen. Bekroning als kers op de taart is de toekenning van de eerste prijs in 2012 voor 'auto's met motor achter-in' tijdens het Concours d'Élégance in Apeldoorn.

Medio 2018 hebben wij bericht gekregen dat de voortzetting van de zaak in Aalten/Barlo wordt beëindigd. Omdat onze club meerdere keren het pand in Aalten/Barlo heeft bezocht lijkt het me voor jullie interessant om hierover wat te schrijven.

Hans heeft zich elders in Lichtenvoorde gevestigd om daar met restauratiewerkzaamheden verder te gaan. René is met echtgenote in het bekende bedrijfspand met woonhuis gaan wonen en werken en heeft zich helemaal gespecialiseerd in het bekleden en stofferen van allerlei zaken volgens klantenspecificaties.

In januari j.l. hebben mijn vrouw en ik het bedrijf 'Kolstee Upholstery' bezocht in het oude pand van L&K. Bij de koffie werden ons diverse wetenswaardigheden verteld. Onder andere was het pand oorspronkelijk een smederij. Delen van het pand worden gesloopt en het woonhuisgedeelte wordt met de inzichten van nu terug gebracht in de oude staat, gebaseerd op originele foto's/tekeningen van toen.



De 'afbouwruijnte' (de ruimte tussen de woning en de werkplaats met brug) is nu een atelier, helemaal door René ontworpen en ingericht. Verdere aanpassingen aan de inrichting zijn gaande.

Hier zijn goed de specialismen van zowel René als zijn vrouw Irma te zien.

De vroegere werkplaats, nu zonder brug en speciale machines, is nog de stalling van in opdracht zijnde projecten. De showroom wordt deels afgebroken en krijgt de contouren van de oorspronkelijke smederij. Het aanzien zal op termijn totaal veranderen.

Ambachtelijk vakmanschap kun je met hoofdletters schrijven, dat kan ik wel



concluderen na een rondgang langs uitgestalde artikelen. Hun website zit goed in elkaar en is het waard te bezoeken, evenals hun bedrijf.

Johan Doornbos



Ter Lering en Vermaak.



Iedereen weer druk bezig om de Corvair standby te hebben voor dit jaar? Nou de penningmeester zeker wel! Die dacht vorig jaar dat het goed was om ethanol vernietiger in zijn tank te gooien. Eigenwijs als hij is leest de gebruiksaanwijzing niet goed en gooit dat hele flesje in zijn tank. Dat was dus niet zo'n goed idee. De carburateurs wisten zich geen raad met al dat riool spul wat zij toegevoerd kregen. Begrijpelijk dat ze dat de eigenaar kwalijk namen en de pijp aan Maarten gaven, nokken met die troep, zoek het maar uit. Leuk ga maar even nadenken wat je ons hebt aangedaan. Ga die bak maar duwen, hebben wij ook even rust.

Duwen hijg..... duwen hijg, naar een GM garage en daar de tank er onderuit laten halen om hem goed schoon te maken. Daar was de tank erg blij mee. Prut eruit en hij zag er inwendig weer blakend uit. Ook de leidingen door laten blazen. Nou dat bleek wel nodig te zijn. Brandstofpomp lekte. Nieuwe pomp gemonteerd en ontsteking afgesteld, maar zij kregen hem niet perfect lopend. De motor liep maar niet mooi regelmatig. Zij wilden ook en dat is te begrijpen, de carburateurs aanpakken. Ik vertelde hun dat ik dat zelf wilde doen, als ik mijn eigen garage maar haalde. Had ik de hele winter om alle andere problemen op te lossen. Nou die heb ik met angst en zweeten door de stad gehaald Phoe phoe. Goede vriend zei kom op carburateurs er af schoon maken en dat bleek ook wel nodig. Bij het verwijderen van de luchtfilters zagen we dat linker choeklep dichtstond en de rechter choeklep open, rechts daar was dus duidelijk iets mis. Filters vervangen en in de linker carbura-

teur zat in de vlotterkamer een laag vuil en wonderlijk, de rechter vlotterkamer was veel mindervuil. RA RA hoe kan dat. Al het binnen werk vernieuwd en bij het vlotters afstellen bleek de rechter vlotter verkeerd te laag afgesteld te zijn, raar maar waar. Zou dat de rede kunnen zijn waarom de rechter vlotterkamer mindervuil was? Carburateurs weer gemonteerd en vacuum gelijk gesteld en van de ontsteking de contacthoek en het ontstekingstijdstip afgesteld. Daar werden we weer op het verkeerde been gezet. Het V teken op de krukspoelie klopte niet met de schaalverdeling op het blok. Met het verhaal van Wim Smit (zie MAIL nummer 3 van 2019) in mijn achterhoofd keken we even verder op de poelie. En zo waar, we vonden een rode streep op de poelie en die kwam wel overeen met het BDP. Met de rode lijn als leidraad alles afgesteld en heerlijk de motor liep weer mooi stationair. Omdat ik nog een nieuwe bobine had liggen, die tussendoor ook maar even vervangen, inclusief de condensator. Alles weer afgemonteerd en daarna nog even de motor warm laten draaien. En bij gas geven op hoog toeren (dat hadden wij nog

niet gedaan) schrik alom, veel gesputter en slecht lopen.

Na lang nadenken en redeneren met mijn technische vriend, bedachten we: dit is geen brandstof probleem. Vriend vroeg wel waarom zit er een condensator op de plus van de bobine aangesloten. Ik beantwoord die vraag met, nou die zat er op bij de vorige bobine en ik had nog een nieuwe liggen die ook maar vervangen. Hij ging meteen de stroomverdeler open maken om te bekijken waar de minpool op aangesloten was. Dat klopte die was op de condensator in de carburateur aangesloten. Boeken erbij gepakt. Blijkt dat ik een condensator die ik nog had liggen voor in de stroomverdeler, naast de bobine gemonteerd had (heeft de zelfde afmeting). Daar moet een condensator gemonteerd worden van een heel andere waarde want die zit er om de radio te ontstoren. Condensator verwijderd en nu en loopt de Corvair nu ook met hoge toeren grandioos.

Bij deze ter afsluiting de penningmeester kan sleutelen maar moet elektronische dingen vooral met anderen samendoen.

Ruud Keers



Jerry Brown

Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen

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

air_cooled63@yahoo.com

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

Gerald Brown Manning South Carolina

Lekkage? Hij markeert zijn plek!

Des te ouder de auto, des te groter de kans op een lekkage. Naar aanleiding van een verse plas olie op de garagevloer kijken we eens naar lekkageproblemen die zich voor kunnen doen.

Lekkage kan op verschillende plekken in de auto ontstaan. Eigenlijk overal waar vloeistoffen en gassen worden gebruikt kan het gaan lekken. Denk aan koelvloeistof (gelukkig niet van toepassing op onze Corvairs), motorolie, stuurolie.

LEKKAGE VAN MOTOROLIE

Lekkage van motorolie is samen met die van koelvloeistof de meest voorkomende lekkage aan de auto. De motor lekt motorolie en dit is meestal makkelijk waar te nemen. We hebben het allemaal wel eens gezien, oliedruppels op de grond onder de auto. Een paar druppels geeft al een grote vlek, en lijkt vaak erger dan het eigenlijk is. Onder de motorkap zichtbare olie op het motorblok betekent ook meestal olie lekkage. Maar het kan ook het resultaat zijn van een keer slordig olie bijvullen. Maar die lekkage komt dan door lekke pakkingen of keerringen. Zo'n pakking is duidelijk. Een pakking is een stuk hittebestendig en/of veerkrachtig materiaal, dat wordt gemonteerd tussen twee metalen onderdelen die aan elkaar geschroefd worden zodat deze naadloos op elkaar

aansluiten. Kurken pakkingen en uit plaatstaal geperste klepdeksels en carterpannen zijn befaamd om hun lekkages, zeker in combinatie met kurken pakkingen. Dat komt omdat de bouten te vaak te hard worden aangedraaid.

MAAR HOE ZIT HET NU MET KEERRINGEN OF – MERKNAAM ALS SOORTNAAM – 'SIMMERRINGEN'?

Een oliekeerring is meestal een ring met een rubberen behuizing met een afdichtingslip daaraan. Ze wonen in het motorblok en houden daarin draaiende assen zacht omarmd, waardoor er geen olie langs de as naar buiten kan stromen. De prijs van zo'n ring is maar een paar euro, maar de arbeid om het te vervangen kan behoorlijk in de papieren lopen. Men probeert lekkage in die hoek dan ook vaak eerst met een additief op te lossen. In die additieven – het zijn doorgaans eerder tijdelijke oplossingen dan wondermiddelen – zitten weekmakers die de kunststof lip die de afsluiting om de as verzorgt laat zwellen. Hoppa! Einde lekkage! Grappig genoeg kan zo'n chemische aanval op een vermoeide keerring best standhouden. Een paar jaar geleden begon de vakantieklassieker opeens te lekken via de krukaskeerring. Een dosis van zo'n additief met weekmaker (denk

aan uw lokale automaterialenhandel) loste het probleem op. We zijn nu twee jaar verder. Deze winter gaat het blok eruit om eens te kijken hoe de stand van zaken is. Maar de keerring is in elk geval twee jaar lekvrij gebleven. Uit de kennissenkring hebben we ook gehoord dat het lekkages van stuurhuizen vaak goed verhelpt. Het spul werkt alleen bij 'versleten' keerringen. Als de olie er met een 'straaltje' uit loopt, dan is de keerring echt stuk en moet hij vervangen worden.

Jaak Eijkelenberg
Uit een artikel van: **PRAKTIJK EN TECHNIEK**



Daar helpt geen wondersap meer tegen

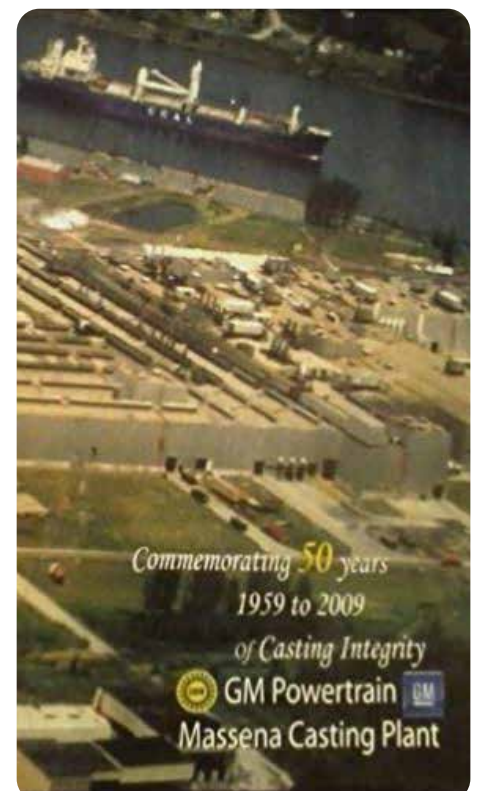
Corvair geschiedenis: aluminium motor

De aanlooptijd voor de Chevrolet Corvair was iets langer dan de overige Chevrolet modellen uit die tijd. Dit kwam een deel door de unieke motor. Het begon allemaal in 1952. Ed Cole wilde een kleine, maar vooral lichtere motor (zeker voor die tijd) maken voor een compacte en budgetvriendelijke auto. Het beste materiaal hiervoor was aluminium. Met verschillende delen van aluminium kon de auto licht blijven, het streefdoel was rond de 2000lbs, ongeveer 900 kg.

Het probleem met aluminium

De keuze voor aluminium veroorzaakte al snel diverse problemen bij Chevrolet en moedermaatschappij GM. Het grootste probleem was de hogere kosten in productie in plaats van de standaard ijzeren "blokken". Een ander iets groter probleem dan alleen geld was dat GM geen productielocatie had voor het bewerken en gieten van aluminium, laat

staan een afdeling waar ze mallen konden maken hiervoor. Het was dus helemaal nieuw voor GM en ze moesten een besluit nemen: óf een bestaande fabriek ombouwen óf een nieuwe fabriek uit de grond stampen. GM begon in 1954 contact te leggen met Alcoa Reynolds Aluminium voor het bouwen van een fabriek voor de autotechniek. Dit liep in 1956 spaak en er zou geen nieuwe fabriek komen. GM had een fabriek nodig en alle opties werden nog een keer bekeken. Na een korte tijd hadden ze besloten dat de fabriek in Massena, New York de beste optie was. In 1957 was de deal rond en Chevrolet had zijn eerste eigen fabriek waar ze Aluminium konden vervaardigen: laat de Corvair motoren maar komen! Zo snel ging het helaas niet. Buiten de fabriek waren er ook grondstoffen en mallen nodig om alles te kunnen vervaardigen. Chevrolet kocht 37 ton aluminium van Alcoa. Chevrolet ging er vol voor om de eerste en enige motor te bouwen van aluminium. Chevrolet kreeg in





1957 ook groen licht om door te gaan met het Corvair project (wat toendertijd Holden heette) waardoor de fabriek meer en meer ingericht kon worden op de productie van Corvair motoren.

Wat is de beste manier om aluminium motoren te gieten?

De volgende uitdaging was het vinden van betere mal-en-giettechnieken voor het aluminium. Voor dit "probleem" ging Chevrolet naar Duitsland in 1958, op zoek naar de beste methode. Ze gingen naar Neckarsulm die destijds ook de Porsche-motoren maakte. Chevrolet was meer gecharmeerd van de productie en kwaliteit van de Porsche-motoren dan van de Volkswagen methode. Al snel kwamen ze tot een deal met Neckarsulm voor het gebruiken van hun kennis en technologie. Chevrolet kocht 24 gietmachines van de Duitse firma samen met een training en technische ondersteuning. In 1959 kwamen de eerste gietmachines aan in de fabriek. Al snel ging er vloeibaar aluminium in de gietmachines en kwamen de eerste Corvair motoren er uit. Dit gebeurde in April van 1959 (De Corvair werd voor het eerst verkocht in oktober 1959). De eerste productiemotoren voor deze serie kwamen in juli. De tijd er tussen in werd gebruikt voor het testen en finetunen van de motoren.

Het gesmolten aluminium dat werd gebruikt voor de Corvair-motoronderdelen werd naar de Chevrolet fabriek gebracht vanuit de smelterij. De smelterij stond naast de fabriek. Vrachtwagens met diepladers waarop grote gietpels stonden werden met een snelheid van 5km per uur naar de fabriek gebracht. Per reis kon ongeveer 9 ton vloeibaar aluminium vervoerd worden. Door het vloeibaar te transporteren kon het opnieuw vloeibaar maken in de fabriek overgeslagen worden, waardoor de kosten omlaag gingen. De fabriek was helemaal "up and running" met een capaciteit van 70 Corvair motoren per uur.

Was dit het allemaal waard?

Tegen de tijd dat de eerste Corvair uit de showroom rolde had Chevrolet meer dan 19 miljoen dollar geïnvesteerd in alleen al de ontwikkeling en het opzetten van de productie van de motor. In 1962 werkten er meer dan 700 mensen in de fabriek met een totaal salaris van meer dan 5 miljoen per jaar. Meer dan 1,5 miljoen Corvairs werden er verkocht in de 10 jaar van productie tegen een gemiddelde prijs van 2100 dollar. De bruto-omzet schommelde rond de 32 miljoen.

Ralf Verhees



Unsafe at any speed

Als Automotive-Safety-pleitbezorger Ralph Nader gelijk heeft, zal, met wat ik nu ga doen, met een verhoogde kans eindigen in een ramp. Ik ben in een 1960 Chevrolet Corvair met een handmatige transmissie en slechts 39.672 mijl op de klok gaan zitten. Een uitgestrekte brede betonnen landingsbaan -een deel van de Coleman Young Airport van Detroit- strekt zich voor me uit. Mijn bedoeling is om te versnellen tot een redelijke snelheid en dan abrupt te het stuurwiel heen en weer te draaien om te zien wat de auto zal doen.

Ondanks decennia van ervaring in racen en testen van auto's, ben ik toch wat nerveus. In zijn boek uit 1965, 'onveilig op elke snelheid', noemt Nader de Corvair "het éézijdig-auto-ongeluk(?)." Hij schreef dat een ontwerpfout in de achterwielophanging de auto waarschijnlijk zou doen omslaan als hij in abrupte manoeuvres wordt gedreven, zoals bijvoorbeeld het vermijden van een bal die plotseling de straat op rolt. Het boek was een bestseller en is sindsdien onlosmakelijk verbonden aan de Corvair.

Ik heb me altijd afgevraagd of de beweringen van Nader gerechtvaardigd zouden zijn. Peter Koehler, een voormalig GM ingenieur en tientallen Corvairs bezat, waaronder degene die ik nu ga testen, beweert dat de Corvair niet gebrekkig was. Hij was gewoon anders. In autokringen wordt Nader schuldig bevonden op het effectief elimineren van de kleine auto van Chevrolet. Brock Yates, lange tijd 'Car



& Driver' columnist, en met een heerlijk 'scherpe pen', belasterde Nader regelmatig. Yates stopte Nader in een groep die hij de "veiligheids nazi's" noemde. Maar het boek van Nader heeft er wel toe bijgedragen dat een groot aantal emissie- en andere voorschriften de veiligheid en het milieu verbeterden. De '60er 'muscle cars van "Rah-Rah" bezorgden de Pintos en Vega's met een 55 mijls kruissnelheid een voordeel in de jaren '70. Yates de provocateur, protesteerde door het organiseren van de 'Cannonball Run'.

Voor mij, als autogeobsedeerd adolescent, geboren vijf jaar na het beroemde boek van Nader, waren de bevindingen en stunts van Yates een evangelie. Toen ik in de jaren negentig eindelijk het boek van Nader eens wilde lezen, was de auto-productie al lang gebonden aan diverse voorschriften. De paardenkracht was terug

gaan nemen. Het aantal dodelijke ongevallen was gedaald van 5,3 gevallen per 100.000.000 mijl in 1965 naar 1,7 in 1995. Ik was verrast dat de Corvair slechts één hoofdstuk van het 'onveilige boek' was. En ook dat veel van de verontwaardiging van Nader toch ook enige betekenis had gekregen. Hij schreef over dashboards die waren uitgevoerd met scherpe punten, smog-verstikking in Los Angeles en de deugd van de veiligheidsgordels. En omdat ik de controles die tot een gezonder klimaat moeten leiden, heftig onderschrijf, leek me Nader niet de gestoorde zielepiet waarover ik eerder had gelezen. Misschien is mijn zachtere houding nu, gewoon omdat ik toen niet in de gelegenheid was om te vergelijken met de 'muscle cars'.

Toch heb ik me dat steeds afgevraagd m.b.t. de Corvair. Laten we die controver-





se even vergeten en de auto eens bekijken. Toen General Motors de onbetwiste koning van de autofabrikanten was, met meer dan 50 procent van de Amerikaanse automobiemarkt, was de Corvair een poging van GM om te anticiperen op de toekomst. Het was een compacte auto, met een slim ontwerp dat de grote binnerruimte wist te behouden dankzij een luchtgekoelde platte zescilinder motor achterin. Kortom, de 1960 Corvair was een complete heroverweging van de automobiel met drie jaar voorsprong op de bijvoorbeeld de Porsche 911. GM zette groot in op de auto met een hele lijst van stijlen, met als basis een sedan, was er een 'afhaal' coupe, een cabriolet, wagon, busje en een pick-up. Als Elon Musk hierop was gekomen, zou hij een genie worden genoemd. Vandaag de dag zijn deze innovatieve en interessante auto's slechts klassieker-koopjes, met waarden variërend van enkele duizenden tot circa 20 mille voor een mooie cabriolet.

De Corvair was een openbaring in vergelijking met de andere auto's van toen. De Achilleshiel was de achtervering, die werd ontworpen met economische gedachten en vergelijkbaar met de opstelling van de VW kever. Een paar korte halve assen aan een op het frame gemonteerde differentieel. Alleen de binnenste uiteinden van de schachten kunnen buigen, dus als de vering samengedrukt of verlengd werd, konden de wielen kantelen in extreme hoeken. Dit had tot gevolg dat het rubber op de weg drastisch werd vervormd. Een agressief genomen bocht, waarbij het achterste de neiging had om tractie te verliezen, kon overstuur veroorzaken. Dat was echter niet alles. Er was een kleine kans dat het buitendeel van het achterwielvelg over de band kon rollen en mogelijk de

auto een koprol kon bezorgen. Deze effecten konden verergerd worden als de eigenaren niet de juiste bandenspanning hanteerden: 15 psi vooraan en 26 psi aan de achterkant.

Toen ik over de landingsbaan reed, om het eerst een gevoel van de auto te krijgen, was ik licht geschokt over hoe klein en wendbaar de auto aanvoelt. Er is geen stuurbekrachtiging maar het sturen behoeft nauwelijks meer inspanning dan een moderne auto, zelfs bij parkeer-manoeuvres. Hetzelfde geldt voor de remmen. De vering is zacht, maar vergeleken met mijn 1955 Ford Country Squire, de oudste auto in mijn vloot, is de Corvair een Ferrari.

En dat is leuk. Naast Koehler is gepensioneerd Chevrolet Engineer Jim Musser aanwezig. Musser bracht zijn carrière door in de 'Research and Development' afdeling. Hij werkte aan het verbeteren van de

Corvair en bereidde ook de verdediging voor de rechtszaken voor. Uiteindelijk volgde hij Frank Winchell op als hoofd van R & D. Samen met hem controleerde mijn plannen, en hij liet zich ontvallen dat race-coureurs uiteindelijk de Corvair gevonden hadden. Om ervoor te zorgen dat mijn test Corvair zo representatief mogelijk was, leverde Coker Tire een set bias-ply banden, net zoals de auto die had in 1960.

Ik maak snelheid en simuleer een slalomparcours en rij heen en weer over een middellijn. Hoe sneller ik draai, hoe meer het achtereind licht aanvoelt. Het verhogen van de snelheid verergert het effect, tot het punt waar de achtersteven duidelijk de draai sneller wil maken dan de voorkant. Om te voorkomen dat de auto omdraait, moet ik bijna onmiddellijk tegensturen bij aanvang van de bocht. Voor coureurs is dit gedrag bekend als "los" komen. De wagen heeft over het



algemeen de neiging om aan de voorkant ondersturd te raken. Maar ik kon ook zien hoe de beginnende bestuurders in de problemen zouden kunnen komen.

En dat was Naders punt: de gemiddelde bestuurder was niet capabel om een oversturen-de auto te bedienen.

Omdat een slalom niet erg representatief is voor normaal rijden, navigeer ik met een koers van wisselende bochten, van eenvoudige haakse bochten tot langere 'slepers'. Bij matige snelheden gaat alles prima. Maar als ik sneller ga om de tractie van de banden te overstijgen, doet het achterdeel zijn ding wel. Op die smalle 1960 banden is snelheid is een relatieve term. Door een hoek te rijden met een snelheid waarmee elke moderne auto zou spotten, begint de Corvair te glijden. De handmatige besturing is redelijk traag voor de huidige normen, dus het opvangen van de auto vereist grote bewegingen van het stuur. De Corvair is een drift machine.

Er is een cruciaal punt m.b.t. overstuur dat vermelding verdient. Slechte overstuurauto's gooien het achterste uiteinde uit zonder waarschuwing. Er is geen grijs gebied tussen beheersend en chaos. Ik heb auto's gereden met slecht ingestelde ophanging en die veel overstuur vertoonden en voor iedereen een horrorshow konden zijn. Het gedrag van de Corvair is echter geleidelijk en voorspellend. Er is voldoende waarschuwing voordat het achterste echt in beweging komt en voldoende tijd om dat op te vangen. Ik schuif vrolijk met 'het ding' voor de fotograaf, die laat me stoppen nadat ik hem voorbij ben. "Hoe zijn de buitenkanten van de banden?" vraagt hij. Via de zoeker van zijn camera toont hij me de extreme hoeken van de achterophanging. Het binnenste achterwiel was los en het buitenste wiel reed op de zijwand van de band. We kijken naar de achterbanden; er zijn



schaafplekken op tot aan de Whitewall, maar het loopvlak van de banden ziet er ongerept uit. We doen dat schouderophalend af. Alleen het gebrek aan pk's van de motor houdt me van het doordraaien van de achterzijde. Maar ik ontdek dat ik u-bochten gewoon kan maken door te spelen met het gas en corrigeren met het stuur. De Corvair draait rond in niet veel meer dan de breedte van één rijstrook. Ik zou dit de hele dag kunnen doen.

Het echte leven is echter nooit zo ideaal als een getrainde chauffeur op een gesloten parcours in een perfect voorbereide auto. Laten we voorstellen dat iemand een bocht mist en te snel er in duikt. Misschien heeft deze persoon de bandenspanning niet goed onderhouden. Wat dan? Ik wil erop gokken dat de auto gaat draaien. Is dat slechter dan het alternatief? Laten we eens aannemen dat een andere bestuurder hetzelfde doet in een 1960 Chevy Impala. De Impala zou waarschijnlijk niet gaan draaien, maar in plaats daarvan gewoon rechtdoor gaan. Aangezien elke situatie uniek is, is het onmogelijk te zeggen welk resultaat de voorkeur heeft. Tussen deze twee auto's heeft de meer wendbare

Corvair waarschijnlijk meer kans om te voorkomen dat hij de bal die de straat op rolde, kan ontwijken.

In 1971 testte het Amerikaanse ministerie van transport de originele Corvair naast concurrerende auto's en stelde dat de wagen niet bijzonder gevaarlijk was. Tegen die tijd was de Corvair al twee jaar uit productie en de affaire was grotendeels voorbij. Maar het was niet mooi. Naast de uitslag van wetsvoorstellen over productaansprakelijkheid, heeft Nader GM met succes gedagvaard voor inbreuk op de privacy in 1966, nadat het bedrijf hem had gevolgd in het dagelijks leven. Dit had voor GM een negatief effect op de publicatie van "Unsafe at any Speed". Het is jammer dat dit alles een smet op de kwaliteit van een interessante auto achterliet. Voor mij – en ongetwijfeld voor Corvair enthousiasten – maakt de geschiedenis deel uit van de liefhebberij. Elk gesprek met Musser of Koehler leverde weer een andere interessante laag op. Hier is er één: in 1962, tijdens de eerste Corvair rechtszaak en drie jaar voor het boek van Nader, hebben twee van de meest ervaren coureurs uit de geschiedenis, Sir Stirling



Moss en Juan Manuel Fangio, een positief standpunt ingenomen om de auto te verdedigen. Een ander punt: de Corvair hielp met het lijmen van de relatie tussen Chevrolet en Jim Hall, de Texasaanse bouwer van de Chaparral can-am raceauto's. Hoe? Musser huurde Hall in om racegegevens te verzamelen om de rechtszaken te verdedigen. Deze tests hebben trouwens de kennis van de automobielenindustrie in die sector danig uitgebreid. Het merkwaardige was ook dat Chevrolet tegen de tijd

dat het boek uitkwam de Corvair al heeft geëvolueerd met een tweede generatie Corvairs die een vernieuwde achterophanging had. Het lot van de auto hing toen echter ook al aan een zijden draadje, onafhankelijk van het boek van Nader. Er was immers de Mustang gekomen, die waarschijnlijk meer te maken had met de ondergang van de Corvair. Het stijlvolle en sportieve verkoopmonster was goedkoop te produceren, vooral in vergelijking met de Corvair met zijn dure aluminium motor.

De ironie, zegt Musser, is dat GM de Corvair langer heeft laten leven dan gepland, om te voorkomen dat zijn verdwijning werd beïnvloed door een jonge advocaat.

En wat is mijn ervaring achter het stuur? Ik ga ermee winkelen!

**Larry Webster. (Hagerty publicatie)
November 15, 2017
Vertaling Leon Janssen**



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)

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





We kregen een mooie foto toegezonden van een trouw Belgisch clublid, Eddy uit Brussel, toen hij zijn clublidmaatschap verlengde!