

CORVAIR MAIL



Corvair motor

Deze unieke 65 LVVTA motorfiets staat in het Burt Munro "the world fastest Indian" museum dat gevestigd is in Invercargil Nieuw Zeeland. Tijdens de herfst is een deel van de collectie te zien in een doe-het-zelf-zaak in de plaats, waaronder deze Corvair aangedreven motor. Ook de bekende 1920 Indian, waar Burt Munro een record vestigde op de zoutvlaktes van Bonneville staat tentoongesteld. Met een record van 190,7 MPH (305,12 KM per uur) staat het record al vele jaren sinds 1967 vast in de boeken. Tot op heden is het record nog niet verbroken voor de klasse 1000cc. Wie meer wilt weten over Burt Munro of over de Worlds Fastest Indian, kan de film kijken met de gelijknamige naam: World fastest Indian met Anthony Hopkins als Burt Munro.

Met dank voor het toezenden Jaak Eijkelenberg



APK-vrijstelling 50 jaar definitief

FEHAC heeft zich met succes ingezet voor een APK-vrijstelling van voertuigen van 50 jaar en ouder. Deze vrijstelling gaat nu definitief in op 1 januari 2021. Die vrijstelling is niet zo maar gegeven: mobiel erfgoed wordt uitstekend onderhouden en maar zelden APK-afgekeurd. Want zonder goed onderhoud geen veilige, betrouwbare en rijklaare oldtimer.

APK-vrijstelling 50 jaar

In 2014 heeft de Europese Unie een nieuwe APK-richtlijn aangenomen met de

mogelijkheid voor de lidstaten om een vrijstelling van APK te geven voor voertuigen van historisch belang. De Stichting Overlegorgaan APK, waarin ook de FEHAC participeert, had de minister van Infrastructuur en Waterstaat al eerder geadviseerd om de oudste historische voertuigen vrij te stellen van APK.

Advies Stichting Overlegorgaan APK

Op basis van dit advies van de SO-APK heeft de minister van IenW recent besloten voertuigen van historisch belang

die ouder zijn dan 50 jaar per 1-1-2021 geheel vrij te stellen van de APK-plicht. Deze wijziging geldt niet voor bussen en taxi's die gebruikt worden voor personenvervoer. Helemaal nieuw is de vrijstelling voor mobiel erfgoed niet: in 2008 werd al besloten om voertuigen van vóór 1960 vrij te stellen van APK.

Goed onderhouden en veilig

Er is door de jaren heen bij de APK van oldtimers door de RDW vastgesteld dat historische voertuigen doorgaans uitstekend worden onderhouden. Bij oldtimers is het aantal afkeuringen heel laag. Bij de APK zijn er ook zelden aanmerkingen op de veiligheid van deze voertuigen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Goed onderhoud is en blijft vanzelfsprekend altijd noodzakelijk. En wie zekerheid wil kan natuurlijk altijd vrijwillig ook na 1 januari 2021 zijn historisch voertuig APK laten keuren.

Met dank voor het artikel / nieuwsbericht FEHAC en het toezenden Wilco Boer



Van de penningmeester

Gelukkig hebben we, door het initiatief van Ralf en Lotte, toch nog (in corona vorm gegoten) een leuk georganiseerde rit gereden. Heel erg bedankt hiervoor.

Het aantal leden is met 1 toe genomen. 4 Leden hebben de club verlaten. En 5 nieuwe leden hebben we mogen inschrijven. Uit de kennismakingsverhalen is op te maken dat het ook zeer gemotiveerde nieuwe leden zijn.

Om het financiële plaatje goed gezond te houden, was de penningmeester van plan dit jaar voorzichtig te zijn met uitgave tijdens meetings. Maar Cruyf zei het al "elk nadeel heb ze voordeel". Heeft de coronatijd toch een klein voordeeltje.

Voor de nieuwjaarsbijeenkomst in 2021 ga ik informeren bij Papendal of het daar met de Corona maatregelen te realiseren is.

Blijf gezond en Corona vrij.

Ruud Keers

Van de redacteur

2020 is een jaar wat we niet snel zullen vergeten, alhoewel we dat misschien wel zouden willen. Met zijn allen kijken we uit naar "betere" tijden, dat we weer gewoon bij elkaar kunnen zijn en dingen kunnen ondernemen die "vroeger" zo standaard waren. Helaas kunnen we niet in de toekomst kijken en houdt het ons op vele vlakken bezig. Zo zijn banen niet zeker, krijgen vakanties ook een andere wending en is het in onze club ook stil.

Toen ik aan het blad begon was deze nog helemaal leeg, er was niks. Geen evenement of ander verhaal. Na een kleine oproep kwam het balletje aan het rollen en gelukkig zijn de leden echt nog wel bezig met de Corvairs. Verzamelingen worden aangevuld, Corvairs aangepast of gerepareerd en zelfs nieuwe clubleden weten ons te vinden met als resultaat nieuwe Corvairs op de weg. Er valt gelukkig dus genoeg te beleven en door middel van de toegezonden stukken is het blad weer goed gevuld met diverse verhalen.

Gelukkig heb ik na lang nadenken hoe het mogelijk was om toch een clubdag te organiseren de knoop doorgehakt en de clubdag is midden september geweest. Een dag met een puzzeltocht die goed in de smaak viel. Alles was vooraf geregeld en gemaakt om het contact zo min moge-

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: Monza2020

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 korte berichten

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Puzzelrit zaterdag
12 september 2020

6

De Lakewood komt tot leven!

8

Van Kever naar ook nog een Corvair

9

Je moet niet willen dat een Corvair piept

10

Corvair Live!

12

Scavenger Hunt / Speurtocht

13

Kent u?

14

Greenbrier van mechanische naar elektrische benzinepomp

17

Alweer.....?!

18

Shows en events bij GM

lijk te maken. Tuurlijk is er op een clubdag altijd tijd voor een praatje, maar op afstand met respect voor elkaars wensen. Ondanks de maatregelen die er zijn hebben we een geslaagde dag gehad. In het blad staat een verslag met foto's van de dag.

Mijn Lakewood staat nog steeds in de werkplaats, alhoewel er wel een grote mijlpaal is bereikt. Zoals al gezegd: de clubleden inclusief mijzelf zitten niet stil. Een uitgebreid verslag van het project staat weer in dit nummer. Eén ding kan ik al verklappen: de Lakewood ziet er echt top uit in daglicht. Ik ben al zo blij met het resultaat hoe deze er nu uitziet. We willen altijd zo snel mogelijk verder om hem af te maken (zodat ik ook mee kan rijden met de club). De dozen onderdelen worden minder en minder. Als ik naar de Lakewood kijk zijn we van heel ver gekomen en hebben we al zoveel gedaan. Desondanks zitten er nog steeds "gaten" (lees geen ramen) in, en moeten we nog steeds een hele waslijst aan klusjes wegwerken. Stap voor stap en doos voor doos werken we het weg. Kleine klusjes in de avond uren en af en toe een zaterdag voor de grotere klussen. Ooit zullen we het punt bereiken dat ik ermee de weg op kan gaan. Wanneer? Dat is net zo'n vraag als hoe gaat het volgend jaar met Corona, of zal Corona in 2021 weg zijn? We zullen het zien en ik houd jullie op de hoogte in het clubblad.



Nu ik deze column aan het schrijven ben is het ondanks dat het al eind september is nog steeds prachtig weer. Hopelijk kunnen de meeste dit nog meepakken voor een ritje in de Corvair. het zal ook weer snel "winter" worden en dan gaan onze trouwe beestjes weer op stal. Wie weet kunnen we nog een bijeenkomst organiseren (in corona proof versie) voor het einde van het jaar, en anders gaan we voor 2021 weer nieuwe plannen maken die hopelijk voor iedereen beter uitvallen.

Op naar de kerst voor het laatste nummer van het jaar alweer.

Ralf Verhees

Puzzelrit zaterdag 12 september 2020

Aantal deelnemers: 15 (+1)
Deelnemende Corvairs: 5

Cor en Rita, Jaak en Linda met hond Rex, Pierre, Wim en Cecile, Wilco, Pierre, Wim en Saskia, Ruud en Annemiek, Ralf en Lotte en Rosalie.

In de ochtend werden we door Lotte, Ralf en Rosalie ontvangen in Valkenswaard met koffie en heel veel lekkers.

Omdat er vanwege de Coronatijd geen meetings waren geweest, viel er veel bij te praten en uit te wisselen. Uiteraard gingen de garagedeuren van Ralf open en konden we de voortgang van zijn Corvairrestauratie bewonderen. Ook hebben we de prachtig overgespoten Corvair van Wilco bewonderd.

Ruud kreeg van Wim Smit een brandstofpomp retour, want hij heeft een elektrische brandstofpomp geïnstalleerd. Daarmee is het probleem van "vapour lock" meteen verholpen. Om het motorlawaai van zijn Greenbrier te dempen heeft hij hem liefdevol toegedekt met een "deken".

Rond 10.30 uur kregen we de roadmap uitgereikt voor de puzzeltocht. Een prachtig boekwerk, gevuld met foto's en informatieve verhalen over de omgeving van Valkenswaard. We kregen een heerlijk lunchpakket mee, waar we halverwege onze tocht bij een stop op het parkeerterrein in Heusden gezamenlijk van konden genieten.

Tijdens deze pauze hebben we Jaak blij kunnen maken met de boeken die Anne van Aken uit de erfenis van Harry mee had gegeven voor een donatie in de kas van de Corvairclub.





Via de foto's werden we door de mooie omgeving van Valkenswaard geleid. We kwamen over bossige weggetjes en kanaaltjes door leuke plaatsjes als Borkel, Schaft, Leende, Sterksel, Lierop, Heusden, Maarheeze, Soerendonk en Budel. Een tocht van zo'n 115 km.

Het weer zat erg mee, was zeer aangenaam en we konden zelfs met de kap open rijden.

Rond 15.30 uur arriveerden we weer op het punt waar we gestart waren. Bij Ralf en Lotte.

Daar hebben we de tocht geëvalueerd, in positieve zin, want iedereen had erg genoten van de prachtige rit, inclusief een of twee keer een verkeerde inschatting van de route aanduiding, maar dat hoort erbij!

Tot onze verbazing werden we ook nog eens verblijd met een cadeaupakket. Een lekkere fles wijn met knabbeltjes.

Met heel veel dank aan Ralf, Lotte en Rosalie!

Annemiek en Ruud.



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

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



De Lakewood komt tot leven!

In de vorige editie liet ik al doorschemeren dat het starten van de motor niet lang meer op zich liet wachten. En ik kan je vertellen: er zijn weer wat mijlpalen bereikt! Maar voor het zover is ga ik nog een paar stapjes terug. De weken vóór het starten hebben beste vriend Hugo en ik de lijst met klusjes en voorbereidingen stap voor stap afgewerkt en doorgestreept. Eén van de eerste grote stappen was de Lakewood op zijn eigen wielen zetten. Dit is sinds het begin van het restauratieproject niet meer gebeurd. De body heeft altijd op de kar of op assteunen gestaan. We hebben de banden op spanning gebracht (deze lagen al een tijdje in de opslag) en zonder problemen gemonteerd op de assen van de Lakewood. Eerst het achterste deel laten zakken op zijn wielen en vervolgens het voorste deel op zijn wielen. Wat is zo'n Corvair laag bij de grond zeg. Of zou ik zo gewend zijn aan de hoogte omdat ik al jaren op die manier eraan werk? De Lakewood kon weer een keer naar buiten en het avond licht zien om vervolgens omgedraaid terug de werkplaats in te gaan. Deze positie is beter voor het starten vanwege de uitlaat gassen die naar buiten kunnen in plaats van dat ze het huis in blazen. Toen de Lakewood buiten stond, stond er sinds tijden weer een echte oldtimer op de



stoep. De losse body was verdwenen en een echte vorm van een auto kwam tot leven! We zijn nog steeds ver verwijderd van het totaalbeeld maar we zijn ook weer een flinke stap opgeschoten dit jaar. Nu de Lakewood weer terug stond in de werkplaats zijn we de punten gaan nalopen voor het starten van de motor. De vloeistoffen zijn nagekeken en de accu op zijn plek gezet. Deze aangesloten en een spannend moment om te kijken of er iets wil werken. We draaien de sleutel om en.... NIETS. Geen klik, geen rook (wat op zich een goed teken is) helemaal niets. Na wat draden nalopen komen we erachter dat we de 2 stekkers van de motor kabelboom en het dashboard nog niet in elkaar geklikt hadden. Foutje, vergeten, in elkaar geklikt en nog een keer proberen. De sleutel weer om en.... weer niets. Verbaasd keken we elkaar aan. Nog een keer alles nalopen en wat blijkt. Het kan ook wel handig zijn als we zekeringen in de zekeringenkast doen die onder het dashboard uit het zicht gemonteerd zit. Foutje (alweer, zou het dan toch de spanning zijn of dat het toch al wat later op de avond begint te worden?). De zekeringen die ik gewoon heb liggen op de plank erin gestopt en poging 3. Gespannen draaien we de sleutel weer om, om te kijken of er iets van leven in zit gebeurt er wederom niets. Helemaal niets. Gelukkig was dit 2 weken voor we de dag van het starten die we af hadden gesproken. Terug naar de tekentafel, ergens moet er een fout zitten. Het was al laat en om de dag af te sluiten pakken we altijd een biertje boven en praten we wat na. Het mooie is dat het ons beide niet los kan laten waarom er geen stroom op het circuit loopt. Met enig logisch nadenken komen we tot de conclusie dat we van de accu + pool alleen maar een kabel naar de startmotor hebben lopen en niet naar het systeem zelf. Vreemd maar het zou zo



wel horen. Uiteindelijk toch maar het handboek, Electra schema erbij gepakt en Clarks website geraadpleegd. Op het schema zien we nog een draad lopen van de accu + pool naar de spanningsregelaar. Deze hebben we niet dat weten we zeker, maar waarom niet? Op de Clarks website kom ik erachter dat ik een 1961 starterkabel heb gekocht en geen 1961 Wagon starterkabel, en deze heeft nog een aftakking naar de spanningsregelaar. We konden het niet laten en gingen toch weer naar beneden de werkplaats in om een draad te trekken van de +pool naar de spanningsmeter. Deze aangelegd en daar was het nogmaals het moment om de sleutel om te draaien. Op het moment van draaien hoorde we KLIK van de startmotor. Verwonderd en blij keken we elkaar aan, er zit leven in en we kunnen gaan starten. Een mooi moment om het licht uit te doen en met een gerust hart te kunnen gaan slapen.



De dag is aangebroken dat we de Lakewood naar vele jaren gaan starten. Ik heb 2 vrienden die mij daarin gaan helpen. Hugo die mij al veel vaker helpt, en meestal een keer per week bij mij een avond komt meehelpen. De andere hulp is Chris die veel ervaring heeft met het opstarten van motors aangezien hij zelf al diverse auto's tot leven heeft gewekt. Na de koffie en de gebakjes uit Rosalies keuken gaan we stap voor stap aan de gang. De eerste pogingen liepen op niks uit. De startmotor draait goed maar de motor wil niet pakken. Benzine is er, de vonk is er maar de ontsteking stond 180 graden verkeerd. Omgedraaid en de motor wil pakken maar nog niet lekker blijven lopen. Na wat speurwerk blijkt er toch iets niet goed te zijn met het veiligheidsysteem wat ik ingebouwd heb voor de elektrische pomp. Deze hebben we verwijderd en de elektrische benzinepomp tijdelijk met een draad aangesloten op de +pool. Nu bleef de motor na het starten lopen en met een beetje stellen en finetunen liep deze echt mooi. Jaren werk en het werkt! Na een paar minuten viel mijn oog op een brandstof lekkage en onder bij de motor verscheen olie. Had ik dan toch te vroeg gejuicht? We hebben de motor afgezet en de problemen bekeken.

Het brandstofprobleem zat hem weer in de slechte aansluiting van de elektrische pomp. Dit had ik al eerder gehad en wat ik dacht al verholpen. Helaas dus niet. Nogmaals de pomp eruit en nagekeken en verbeterd en weer terug geplaatst. Gelukkig bleef nu wel alles droog dus het probleem bleek na drie keer goed te zijn geworden.

De olie lekkage, die aan de onderkant van het blok tevoorschijn kwam, moesten we uitzoeken. Aangezien het Corvair blok zo goed is verpakt in koelkappen en luchtstroombeplating, hebben we een deel moeten verwijderen aan de achterkant waar ook alles aan de motorsteun vast zat. Eenmaal los hadden we al snel het probleem gevonden. Een lekkende olie pomp-afdichting. Simpele oplossing: boutjes net wat strakker aandraaien, pakking was goed maar zat gewoon net wat te los. Helaas, was het maar zo simpel, en eigenlijk liep alles al zo soepel die dag. Er moest natuurlijk nog iets verkeerd gaan en zonder gekke kracht brak er een boutje af van de olie pomp afdekplaat. Precies ook de bout waar het bij lekte. Zal deze al niet goed geweest zijn? Dat is voor ons een vraag, alleen focussen we ons meer op het antwoord hoe verder? Nu is Hugo een wonderman,



die met een gigantische boormachine waar je normaal heipalen mee de muur in boort zo precies de bout eruit te boren en een nieuwe draad te tappen dat hij dat ging proberen. Het kostte bij elkaar een uur tijd (ondertussen hadden Chris en ik ons op de brandstofpomp gestort en deze gemaakt), en ging ik op zoek naar een nieuwe bout in mijn collectie overige te veel bestelde boutjes en schroefjes. Wonder boven wonder precies een goede gevonden, deze ging er wel goed in zonder af te breken. De lekkage was opgelost. Tijd om nog een keer alles op te starten en dit ging zonder problemen. De motor heeft bij elkaar 45 minuten gelopen waarvan de helft van de tijd op hogere toeren. Prachtig om alles weer een keer te horen.

Tevreden kijken we terug op het opstarten van de motor. Met wat kleine problemen na is het vlekkeloos verlopen en hebben we de inloopolie er weer afgelaten en nagekeken op metaaldelen of iets anders

geks wat er in zou kunnen zitten. In de olie van de carter vonden we niks gek, en in het filter een paar metaalschilfertjes. We zien dit niet als een ramp omdat alles nieuw is en nog ingelopen en schoongemaakt moet worden. De filter doet wel zijn werk in ieder geval. Nieuwe standaard olie erop. Deze blijft voorlopig zitten met de verdere opbouw en inlopen van de motor.

De volgende mijlpaal waar we nu naar toe gaan werken is het punt dat de Lakewood zelf in en uit de werkplaats kan rijden. Dit houdt in, stuurkolom en dashboard plaatsen. Versnellingsbak afstellen, remmen in orde maken. Dit met nog vele andere klusjes maken het weer een lange weg voor de volgende overwinning. Eén ding is wel: het starten is gelukt en dat is alweer een super motivatie om weer verder te gaan met de Lakewood.

Tot een volgende update.

Ralf Verhees

Van Kever naar ook nog een Corvair

Weer hebben we een inschrijving mogen ontvangen van wederom enthousiaste mensen. Op mijn verzoek het verhaal wat uit gebreider te maken wordt vlug en goed gereageerd. Ja want wie kan het verhaal beter vertellen dan de betrokkenen zelf.

Hallo Ruud Ik ben sinds enkele weken eigenaar van een Chevrolet Corvair cabrio uit 1964, en zou graag Lid willen worden van de Corvair club. Hierop heeft Ruud het formulier toe gezonden en werd door Rene ingevuld retour gezonden.

Ik zal me even voorstellen ik ben René van der Ven en ben 52 jaar. Woon samen met mijn vrouw en 2 kinderen in Langenboom. Een plaatsje 20 KM ten zuiden van Nijmegen. Ik werk bij een middelgroot installatie bedrijf als servicemonteur voor verwarming ketels en koeling. Ik mag voor woon/werk van een bedrijfsbus gebruik maken. We hebben ook nog een normale gezinsauto maar daar rijdt mijn vrouw hoofdzakelijk in.

Ik heb altijd al veel interesse gehad in oude auto's, en heb altijd Volkswagen kever gereden en onlangs is mijn zelf gerestaureerde kever uit 1973 verkocht waar ik ongeveer 20 jaar mee gereden heb, daarna mijn andere kever uit 1970 uit de stalling gehaald om deze te gaan restaureren. Dat is namelijk een familie erfstuk. Maar was ook op zoek naar een mooie cabriolet die ook iets unieks bezit. Die lucht gekoelde 6 cilinder boxer motor achterin een Amerikaan spreekt mij erg aan. Natuurlijk ook door die raakvlakken met de kever wat betreft de motor, maar de Corvair is veel meer auto. Zoals gezegd ben ik al langer op zoek



De witte kever met achter het stuur mijn zoon gaat gerestaureerd worden, dus carrosserie van de bodem lichten om het laswerk goed te kunnen doen. De originele motor hiervan heb ik al gereviseerd klaarliggen in de schuur. Op het afbouwen van het plaatwerk na is deze klaar.

naar een andere oldtimer. Ik rijdt namelijk al sinds 1988 in de Volkswagen kever. Aangezien ik ook niet zoveel plaats heb moest er toch wel 1 auto plaatsmaken. Dit werd de zwarte kever omdat de witte van mijn ouders is geweest. Nadat deze verkocht was ging ik dus actief op zoek naar iets leuks. Gezocht naar allerlei auto's waaronder Alfa Romeo Giulia, Panhard CT 24, Citroen DS, kever cabrio en andere modellen die vooral tijdloos zijn (naar mijn idee dan) en iets speciaals hebben. Maar of de 1 is te duur, de Giulia, de Citroen te gecompliceerd, de Panhard te schaars en de echte kever Cabrio ook best prijzig.

Tot ik de 65er corvair cabrio bij Auto Mooij in Beek en Donk zag staan. Ik kende dit type een beetje dankzij een artikel in het tijdschrift: klassiek en technisch. Waar ik op geabonneerd ben en wist

dat deze aangedreven werd door een luchtgekoelde 6 cilinder boxer motor. Ik dacht meteen ik doe eens gek en vraag meteen een proefrit aan. Zo gezegd zo gedaan en een proefrit gemaakt in deze corvair. Maar voordat het zover was moesten de kentekenplaten nog erop bevestigd worden en nog wat andere dingen voordat wij onze proefrit konden maken, Dus heeft de eigenaar ons even langs de andere auto's en oldtimers geleid.

En dus ook naar de 64er cabrio die daar stond, nou ik kan hier kort over zijn dat mijn vrouw, dochter en ik het er meteen over eens waren dat wij dit een mooier model vonden.

Toch die proefrit gemaakt in de 65er en ik zag sowieso een van die 2 auto's wel zitten. Bij de 64er moesten er nog remslangen vervangen worden, maar die slangen moesten nog geleverd worden.





Dus na een week of 3 weer terug voor proefrit en ja dit moest hem worden. Het kenteken voor de auto konden ze wel verzorgen, maar dan zou de auto wel wat duurder worden en ze hadden daar voorlopig geen tijd voor. Dat kon wel 3 tot 4 maanden duren. En omdat ik zelf graag mag sleutelen en het dus voor mij wel wat goedkoper zou zijn (als ik mijn uren natuurlijk niet meereken) ga ik zelf de werkzaamheden

doen om er een kenteken op te krijgen.

Als er nog suggesties zijn omtrent de RDW keuring dan hoor ik dat graag. Op de vraag: Hoe bent U bij onze club terecht gekomen, eigenlijk heel simpel, ik ben op internet gaan zoeken of er ook een Corvair Club bestond. en heb jullie site bezocht de activiteiten bekeken en dat ziet er allemaal leuk uit en hoop ook zo wat meer te weten te komen over deze auto,

daardoor kwam ik bij jullie club terecht. Groet Rene van der Ven.

Aldus Rene en mooi dat het hele gezin erbij betrokken is waarvan we de zoon wellicht ook met de Corvair zullen gaan zien rijden. Dit was het weer, mijn bijdragen om het verhaal een beetje te begeleiden.

Jaak Eijkelenberg

Je moet niet willen dat een Corvair piept

Op een drukke modelautoruilbeurs stuift iemand door de menigte op me af. "Heb je die grote Corvair gezien, op die tafel op de hoek?" Die had ik dus niet gezien. Soms zijn dingen zo groot dat je ze over het hoofd ziet. De prijs was gelukkig klein genoeg om het model te kopen. Het was een 1960 vierdeurs van een centimeter of 35 lang, in een prachtige metallic kleur: donker goudbruin. Uit 1 stuk plastic, dus de ramen waren net zo bruin als de rest, maar wel met losse, draaiende wielen. Echt speelgoed, maar de verhoudingen waren verrassend goed en de details scherp. Onderin de bodem zat een heel vreemd detail: een 'fluitje'. Als je in de auto kneep, piepte hij.

Het is nu 20 jaar later en ik heb het model nog steeds en toch schrijf ik in de verleden tijd. Toen ik hem laatst weer eens oppakte en het piepje wilde horen, kneep ik. Eigenlijk kneep ik nog niet eens, ik dacht dat ik zou gaan knijpen en "PATS!!" de sedan spatte in tientallen stukken uit elkaar. De grootste fragmenten heb ik bewaard en voor jullie op de foto gezet.

Ad Dijkstra





Carroll Lynch



Een *Corvair Early* is er vroeg bij op een *junk-yard* bij New York, 1970
Corvair 'Live' van Ruud Keers, Ralf Verhees, Jaak Eijkelenberg en Hans Aarsman

Scavenger Hunt / Speurtocht

Puzzeltochten, bolletje pijltje, omschrijvingen of als een treintje achter elkaar rijden. We hebben het meeste allemaal wel een keer gedaan. Om de variatie erin te houden houd ik mijn oren en ogen open bij andere clubs wat die doen. Nu kwam ik een bericht op Facebook tegen van de Corvair Club Ontario met als titel Scavenger Hunt. Mijn interesse was gelijk gewekt, want het was iets anders dan anders. Nu zijn ze in Canada nog steeds in lockdown vanwege het corona-virus en mogen dus niet bij elkaar komen. Twee clubleden (Dawn & Ed Bartlett) hadden iets bedacht wat iedereen zelfstandig kan doen, maar verdere uitleg stond er niet bij. Ik heb een bericht gestuurd naar Ed (Ik heb Ed ontmoet op de Corvair Conventie in Kalamazoo) en ik kreeg gelijk een reactie terug of ik ook mee wilde doen, de speurtocht kon namelijk overal plaatsvinden. Zo gezegd zo gedaan, ik heb de \$10,- overgemaakt (Omdat ik geen clublid ben) en zo waren we ingeschreven om deel te nemen aan de Scavenger Hunt. Op vrijdag 31 juli kregen we instructies waar we naar op

zoek moesten. Een email met de letters CORSA en MONZA erop met daarachter een omschrijving, er moesten foto's gemaakt worden en deze moesten op 4 augustus binnen zijn bij de organisatoren van de hunt. Je hebt dus een weekend de tijd om alles voor elkaar te krijgen. Fotografeer jezelf met iets ronds, je auto voor een museum, je auto bij een politiebureau of brandweerkazerne, en zo nog veel meer opdrachten. Sommige waren makkelijk en goed te doen, maar er zaten er ook bij waar we echt even bij na moesten denken hoe we dit gingen aanpakken. Zo was "Maak een foto bij een Chevrolet dealer" wel een uitdaging. Chevrolet heeft al jaren geen dealers meer in Nederland, en na wat zoeken op internet kwamen we niet echt verder. Nu schoot mij ineens te binnen dat mijn vriend Hugo een Chevrolet "Sign" heeft die ooit bij een dealer heeft gehangen toen Daewoo Chevrolet werd. Hij bleek nog steeds in het bezit van dit bord, en de volgende dag reden we via wat andere fotostops naar hem toe. Zaterdag hebben we op ons gemak 6 foto's



kunnen maken, en zondag de andere vier. Zo kom je nog eens ergens en kom je erachter dat de brandweerkazerne helemaal vernieuwd is. Ik had nog een oud gebouw in mijn hoofd van "vroeger". Zondagmiddag hebben we de foto's bij elkaar gezet en doorgemailed naar de makers van het spel. Met het opsturen kreeg je per 5 goede antwoorden een lot voor de loterij. Aan het einde van de week kregen we een film met de trekking; helaas hadden we niks gewonnen. Eigenlijk was dat ook maar bijzaak. We hebben ons goed vermaakt en zijn met z'n drieën op pad geweest om foto's te maken in de omgeving. Een mooie combinatie van bedenken hoe je welke foto kunt maken, rondrijden en verzamelen. Kortom een weekend plezier gehad!

Ralf Verhees

Onder het mom van "beter goed gejat dan slecht bedacht" wil ik ook een Scavenger Hunt opzetten voor onze club. De eerste hunt zal in december plaatsvinden en gepubliceerd worden in het laatste clubblad van dit jaar.



Kent u?

Dr. Wack? Een doktor, arts, chemicus....? Waarschijnlijk niet. Het is zo gegaan. Enige tijd geleden heb ik een "Auto Bild Klassik" tijdschrift gekocht, waarin mij diverse artikelen de aandacht trokken. Één daarvan was een degelijke Duitse test van autowas van een aantal merken, waaronder ook heel bekende. De kop in chocoladeletters "Glänzende Geldverschwender". En dan "Beim Test von zehn flüssigen Hartwachsen waren wir enttäuscht. Die Hälfte hält nicht, was die Hersteller versprechen! Nur ein Wachs überzeugt." En dan verder een inleidende tekst gevolgd door testmethoden, een testoverzicht en een conclusie.



resultaat. Op hete zomerdagen heb ik de Corvaire in mijn koele onderkelderde garage ontvet, in de was gezet en vervolgens "uitgepoetst". Het is geen uitpoetsen, maar meer uitwrijven. Dat gaat moeiteloos. En het resultaat is uitstekend! Je voelt met je vingers hoe glad het oppervlak is. Ver-

chromde delen laten zich iets moeilijker oppoetsen. Het is per slot een lakverzegeling en geen chroompolish. Nogmaals, zeer tevreden.

Johan Doornbos

DIE HARTWACHSE IM ÜBERBLICK		TESTWERK 2020					PRE-TESTWERK 2020				
		DR. WACK A1 Speed Wax Plus 3	SONAX Xtreme Brilliant Wax 1	SONAX Auto Hartwax	RS 1000 Glanz-Wachs	MEGUIAR'S Ultimate Liquid Wax	AUTOSOL Nano Protection Hartwachs	LIQUI MOLY Hartwachs	AMOR ALL Speed Hard Wax	ROTWEISS Lack- versiegelung	NIGRIN Performance Hartwachs Lackschutz Turbo
	max. Pkt.										
Anwendung/Verständlichkeit/Sicherheit											
Leitfahrschriftgröße Etikett	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
Verständlichkeit	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
Bilder/Fotogramme für Anwendung	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
Kinder-sicherer Verschluss	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	
Kapitelwertung	10	6	8	6	6	2	6	8	4	4	
Anwendung											
Verarbeitbarkeit	25	23	23	20	13	17	23	20	14	10	
Ausdauerbarkeit	25	25	20	20	17	17	15	16	8	12	
Staubbindung	10	10	10	10	10	10	6	4	10	6	
Kapitelwertung	60	58	53	50	40	44	46	40	26	28	
Optik											
Farbfrischung nach Graumittelabtrag	25	23	10	12	12	16	12	0	12	0	
Glanzgradebildung auf verbletem Lack (80 EE)	25	20	15	25	8	24	20	21	18	14	
Oberflächenbild. Glanz, Wäken, Gleichmäßigkeit	25	25	25	16	23	25	23	25	16	20	
Kapitelwertung	75	68	51	53	43	65	55	46	43	34	
Längenschutz/Hydrophobie											
Hydrophobie lenkbar nach dem Auftragen (Kontakwinkel)	50	50	38	30	45	20	25	25	0	0	
Beständigkeit der Hydrophobie nach Wächsdurchschlägen	50	40	15	15	22	25	1	1	0	0	
Kapitelwertung	100	90	62	45	67	45	26	24	1	0	
Materialwertstabilität											
Polyester 48 h 80°C	25	23	25	25	7	4	12	12	23	10	
Kapitelwertung	25	23	25	25	7	4	12	12	23	10	
Summe Leistungskriterien	270	245	189	178	163	160	145	130	119	83	
Klassen											
Preis		15,99 €	15,99 €	12,79 €	4,61 €	32,89 €	8,40 €	7,57 €	7,33 €	11,11 €	14,95 €
500 ml		500 ml	500 ml	500 ml	500 ml	475 ml	250 ml	500 ml	500 ml	500 ml	500 ml
Preis pro 100 ml		4,00 €	3,94 €	2,56 €	0,92 €	6,94 €	3,36 €	1,57 €	1,46 €	2,22 €	2,99 €
Bestenpunkte-Preis	25	11	11	17	25	2	14	23	25	20	17
Bestenpunktezahl	260	268	210	194	139	112	139	133	114	109	83
Platzierung		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.

"Dr. Wack A1 Speed Wax Plus 3" is de overtuigende winnaar. Daar ik op mijn gebruiksauto en incidenteel de Corvaire een goedkope speedwax uit een spuitbus gebruik, dacht ik: "Dat ga ik voor mijn Corvaire gebruiken". In het begin heb ik voor de klassieker een andere wax toegepast.

Het materiaal voor de genoemde test is eerst ontvet met Isopropanol. Waar koop je dat? Bij een plaatselijk autoschadebedrijf gevraagd om advies. "Met wasbenzine is een goede manier", is het antwoord. "Dun op een poetsdoek aanbrengen en dan vegen".

A1 Speedwax gekocht via internet met, aanbevolen, een bijpassende spons en een microvezeldoek voor een optimaal

Jerry Brown

Voor al uw tweedehands Corvaire onderdelen

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

air_cooled63@yahoo.com

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

Gerald Brown Manning South Carolina

Greenbrier van mechanische naar elektrische benzinepomp

Deel 1: van elektrisch naar mechanisch, en weer naar elektrisch maar wel verkeerd

Mijn relatie met de mechanische benzinepomp is nooit innig geworden ondanks de positieve ervaringen die velen hebben met deze wonderdjes der techniek. Na een reeks slechte ervaringen moest het er dan van komen. The Greenbrier Goes Electric! Dit voorjaar is de klus geklaard. Dit eerste deel van het artikel beschrijft wat ik tegenkwam toen ik de auto kocht, de problemen die ik kreeg met mechanische pompen en de fouten die ik maakte bij mijn eerste pogingen om het systeem om te bouwen naar elektrisch. In het volgende nummer gaat het er een stuk positiever aan toe. Daar lees je hoe ik na een moeizame opbouw van kennis en onderdelen uiteindelijk een elektrisch brandstofvoersysteem heb gerealiseerd. Ooit van plan elektrisch te gaan? Lees niet verder want de moed zakt je in de schoenen. Maar jij bent een moedig mens dus lees

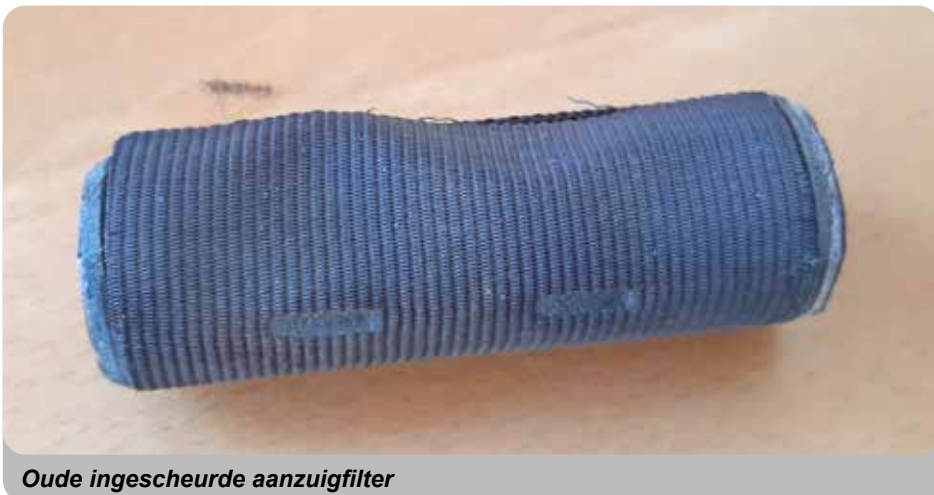
verder! Want je kunt er veel fouten mee voorkomen.

Hoe het begon

Toen ik de Greenbrier in 2001 in mijn bezit kreeg en mijn eerste bliken over de zwaar verwaarloosde en vervuilde motor liet gaan (wat heb ik me nou weer aan laten smeren?) ontdekte ik benzinestangen die op een wilde manier over het motorblok lagen gekronkeld en waar een blokvormig elektrisch pompje tussen bungelde. De mechanische pomp zat nog verweesd op het blok, maar de leidingen waren afgekoppeld. Met de kennis van nu zat deze elektrische pomp op een heel foute plek, vanwege de veel te lange zuigzijde en ook zonder enige beveiliging. Het zag er niet uit. Het moet gezegd dat ik er in 2002 de RDW type goedkeuring mee heb kunnen binnenslepen maar deze 'along the road modificatie' had in Long Beach, de thuishaven van mijn Greenbrier, zijn langste tijd wel gediend en zou na revisie in de oude wereld niet terugkeren.



Oude elektrische benzinepomp.



Oude ingescheurde aanzuigfilter

Motorrevisie

Het is maar goed dat ik toen niet wist dat de revisie van de motor pas in 2017 echt op stoom zou komen met de hulp van een Corvair Club Rescue Team dat in wisselende samenstelling mij een aantal zaterdagdagen kwam helpen om mij door het niet te vermijden Revisiedal te trekken. Het was mijn bedoeling om de mechanische pomp in ere te herstellen. Dit was mogelijk omdat de oorspronkelijke leidingen slechts waren verbogen maar niet verwijderd. Bij het starten van de motor werd al snel duidelijk dat de pomp niet werkte. Hij pompte niet op en bij inspectie bleek hij lek. Ook wel erg naïef om van een buiten bedrijf gestelde pomp te verwachten dat hij het zal doen. Ik had inmiddels een motorblok via de club overgenomen en daar zat ook een pomp bij. Die bleek het ook niet te doen. Vervolgens nog een pomp bij Jaap Slob opgehaald maar dat bleek een 'early' met een korte plunjer dus sowieso niet toepasbaar op mijn '64 blok. Ruud Keers ontpopte zich als de verlosser in dit dossier door mij maar liefst twee pompen ter beschikking te stellen. Een nieuwe en een bijna nieuwe. De bijna nieuwe leek lek maar dat werd veroorzaakt door de volledig gaar gedraaide wartels die ik vervolgens allemaal vernieuwd heb. Omdat ik het inmiddels zo zat was heb ik voor de zekerheid de nieuwe pomp erop gezet en dat in combinatie met de nieuwe wartels leverde eindelijk iets op dat het deed en ook nog zonder lekken. Het leven zag er zonnig uit maar echt warm moest het nog worden.

Op een warme zomerdag

Ik kan in Nieuwegein nog precies de plek aanwijzen waar de Greenbrier op een snikhete dag in 2018 al pruttelend tot stilstand kwam. Starten tot je een ons weegt, soms wat gereutel maar niet meer aan te krijgen. De bekende vraag: is het de vonk of de benzine kon met benzine worden beantwoord toen ik wat benzine direct in de carburateurs goot. Direct lopen en weer afslaan als die benzine op was. Conclusie: de carburateurs krijgen geen benzine. De Wegenwachter had de indruk dat de pomp uit de schacht was gedrukt en geen aandrijving meer kreeg. Een plausibele aanname maar dat bleek niet zo. Inmiddels had de auto twee uur stil gestaan. Wilt u nog eens starten vroeg de man. En tot ons beider opluchting ging de motor draaien en bleef dat ook doen. De Wegenwachter wist niet hoe snel hij weg moest komen in ik niet hoe snel naar huis. Ik had die avond gepland om met de Greenbrier naar Amsterdam te gaan. Zonder een verklaring over wat er die middag

fout was gegaan is dit natuurlijk een fout plan. Vandaar dat ik het uitvoerde. Het ging goed tot Breukelen en toen begon de wagen in te houden en te sputteren waarna hij afsloeg. Wat wel charmant was is dat de wagen bleef uitrollen tot op het parkeerterrein van de Shell pomp. Superveilig in een insteekhaven maar wel met een auto die niet meer wilde. De ANWB gaf mij maar liefst twee uur de tijd om na te denken over wat er aan de hand was met mijn auto. Als 'De denker van Rodin' zat ik te mokken op een bankje. Het begon mij te dagen. Om half elf in de avond verscheen de Wegenwacht vanuit het donker dan eindelijk bij mijn wagen. Ik had mijn strategie bepaald en mijn tekst gerepeteerd. Ik: "Deze auto staat nu twee uur stil en gaat het vermoedelijk weer doen als ik hem start. Met een beetje geluk haal ik het tot mijn huis. Wilt u mij begeleiden voor het geval hij er onder weg mee stopt?" Hij: "Duidelijk, ga ik doen". De rit werd horror. Ik kreeg hem nauwelijks boven de vijftig en er kwam een onheilspellend geluid uit de motor. Of er knickers door het blok ketste. Probeer met die snelheid op verkeersplein Oudenrijn in het donker maar eens van banen te wisselen met flitsende auto's om je heen. Doodeng en levensgevaarlijk. Toen we voor mijn huis stonden zei de Wegenwachter dat hij thuis eerst eens uitgebreid zou vertellen wat hij nu toch allemaal had meegemaakt. Geërgerd dook dezelfde avond nog in de Corvaire Technical Guide van Larry Claypool en Clay Wispel, mij belangeloos ter beschikking gesteld door Leon Janssen. Toen ik het hoofdstuk Fuel-Air System uit mijn hoofd kende was het nacht geworden. Maar mijn conclusie was er niet minder helder door: Vapourlock! Eruit met die mechanische pomp. We gaan elektrisch!

Pomp uit Buick Century '88

Uit gesprekken met clubleden was mij al eerder duidelijk geworden dat elektrische pompen ontworpen zijn om de te persen en niet om te zuigen, hetgeen bepalend is voor de plaats van de pomp. Zo dicht mogelijk bij de tank en zo laag mogelijk. De zuigzijde van de pomp wordt dan als vanzelf van benzine voorzien. Ik had me er vanaf kunnen maken om het elektrische pompje dat bij auto zat op een plek achter de tank een nieuw leven te gunnen maar dat leek me te gemakkelijk. Dat moest beter kunnen. Bij moderne auto's zit de pomp niet voor niets in de tank. Dat geeft minder geluid, meer koeling en de zuigpositie is perfect. Uit de sloop van mijn oude Buick Century had ik een sensing unit overgehouden met aan het einde een pomp voorzien van filter. Aangemoedigd



Sensing unit voorzien van Buick pomp met filter

door een artikel over en Ford Pinto pomp in een Corvaire tank bracht het mij op het idee om dit ontwerp en deze pomp over te nemen in mijn Greenbrier. Een fout? besluit, maar daarover straks meer. Ik kon de pomp inclusief filter zonder problemen overzetten op zuigbuis van Greenbrier sensing unit die ik daarvoor wel wat moest inkorten. Daarmee was ik ook verlost van het oude ingescheurde aanzuigfilter, wat in de loop van de tijd ongetwijfeld al een hoop vervuilingselementen had veroorzaakt. Ook de aansluitterminal voor de bedrading kon ik overzetten. Het gat in de tank bleek iets te klein voor de pomp maar na wat vijlen verdween filter, pomp, vlotter en sensor gewillig in de tank. Tank er weer onder, slangen aansluiten en vullen met 5 liter benzine. Niet meer voor het geval alles weer uit elkaar moest. Op de motor de mechanische pomp provisorisch ge-by-passt met een stuk slang. Op het dashboard een provisorische schakelaar om de pomp in en uit te kunnen schakelen. Een definitieve leidingloop en een beveiligingssysteem zouden volgende fasen worden van het project. Eerst moest de pomp zich bewijzen door de motor onder alle omstandigheden van benzine te voorzien.

Van 5 PSI naar 30 PSI

Toen ik het contact aanzette hoorde ik het vertrouwde zoemende geluid vanuit de tank zoals ik dat jaren had gehoord als ik mijn Buick startte. De motor sloeg aan maar daarna snel weer af. Na opnieuw starten wilde de motor niet meer aanslaan. Wel rook ik benzine. Verzopen? Maar eens even met rust laten. En inderdaad, na een kwartiertje pauze sloeg de motor weer aan om direct daarna weer af te slaan. Weer verzopen dus. Ik nam de

proef op de som door de motor nu te starten met de pomp uitgeschakeld. Toen bleef de motor wat langer draaien tot de carburateurs leeg waren. Om mijn vermoedens te onderbouwen liet ik auto rijden door de pomp uit te zetten als hij begon te sputteren en weer in te schakelen als hij dreigde af te slaan. Nogal een gedoe, maar ik werd er handig in. Het was me duidelijk geworden dat deze pomp te veel druk leverde en in staat bleek om de benzine door de afsluitnaalden van de vlotters te drukken. Ik wist dat de mechanische pomp een druk van 4 tot 5 PSI (pounds per square inch) moet leveren. Op internet ontdekte ik dat de pomp die nu in mijn tank zat maar liefst 30PSI leverde. Achteraf is alles logisch, hij moest in zijn topjaren een 3,8 liter injectiemotor van benzine voorzien. Wat een tegenvaller en wat een misrekening. Benzinepompen zijn er in veel meer soorten dan ik verwacht had en niet ieder type is zonder meer geschikt om een mechanische pomp te vervangen. Maar wat nu te doen? De Buick pomp zat op een heel fraaie manier in de tank en ik moest er niet aan denken om het allemaal weer uit elkaar te halen. Ik kon nog niet onder ogen zien dat dit project flinke averij had opgelopen.

Voedingspanning verlagen

Het in- en uitschakelen van de pomp tijdens het rijden was in feite een manier om de capaciteit van de pomp te knijpen en af te stemmen op de behoefte. Maar wel op een heel grove manier. Dat kon toch eleganter? Als ik de spanning naar de pomp eens reduceerde naar 9,8 of bijvoorbeeld 6 Volt? Zou ik dan aan die 5 PSI kunnen komen? De hoop gloorde dat ik de Buick pomp toch zou kunnen handhaven. Met wat keramische vermo-

gensweerstanden ben ik gaan experimenteren. Maar ik wilde ook kunnen zien wat voor effect het had op de benzinedruk. Mijn vacuümmeter bleek ook een schaal te hebben voor benzinedruk. Deze meter sloot ik aan op het leidingwerk en heb hem aan het hemeltje opgehangen zodat ik van achter mijn stuur door de binnenspiegel op de meter kon kijken. Inderdaad, niet te geloven maar toch kon ik de meter aflezen. De vaste weerstanden had ik inmiddels vervangen door een zware vermogenspotmeter van 30 Ohm. Een perfecte waarde om de pompspanning te regelen tussen 13 en 0 Volt. Toen ik de motor startte met de potmeter ongeveer in de middenpositie bleef de motor lopen en kon ik er zelfs mee wegrijden. Dat was een hoopvol begin. Op een rustig stuk weg kon ik zien dat door aan de potmeter te draaien ik de benzinedruk inderdaad kon afstellen. Ook dat zag er positief uit. Het ging echter fout als ik bij een stoplicht moest stil staan. De druk liep dan te hoog op en ik moest de spanning dan verlagen om te voorkomen dat de carburateurs te vol liepen. Maar als ik dan wilde optrekken dan moest ik de spanning snel verhogen om te voorkomen dat de druk bijna weg viel. Het systeem werkte dus goed bij constante snelheid en toerentallen maar bleef niet stabiel bij verschillende motorbelastingen en toerentallen. En om nou voor altijd aan een potmeter te moeten draaien om de motor aan de praat te houden leek me geen goed idee. Aan het stuur draaien was al spannend genoeg. Het was een leuke oefening geweest maar een reductie van de pompspanning was geen oplossing voor de te grote pompcapaciteit. Er zat dus niets anders op dan dat de Buick pomp de auto weer moest verlaten en ik op zoek moest naar een pomp met een



Testopstelling spanningsregeling pomp

capaciteit van 4 tot 5 PSI. Maar wel eentje die weer in de tank zou kunnen. Dat idee wilde ik niet meer loslaten. Verder had ik met mezelf afgesproken dat ik de hele materie van brandstoftoevoer tot op de bodem zou gaan uitzoeken en pas weer aan de slag zou gaan als ik het beste denkbare systeem op papier zou hebben. Want

de domme zet met de Buick pomp was me slecht bekomen. In het kerstnummer lezen jullie de afloop van dit project. Als klap op de vuurpijl verklap ik alvast dat met (alweer) de kennis van nu de Buick pomp toch gehandhaafd had kunnen blijven!

Wim Smit



Benzinedrukmeter afleesbaar tijdens rijden



Alweer.....?!

Ja, alweer. Het is de richtingaanwijzer die door de tijd op ongewenste momenten het laat afweten. Even terug in de historie. Voor de nieuwkomers. Mijn Corvair sedan van 1960 is een aantal jaren geleden door een specialistisch bedrijf totaal gerestaureerd. Bij overdracht functioneerde alles goed en het gezegde "een auto die rijdt, slijt" is zeker van toepassing op bovengenoemd euvel. Bovendien worden onderdelen voor een bepaalde levensduur ontwikkeld.

Eerst iets over het richtingaanwijzerhuis van EM Corvairs in Jip en Janneke taal uitgelegd. Een knap stukje mechanische techniek. Bedenk maar eens een asje dat van een roterende beweging overgaat in een heen en weer gaande beweging. En dan nog de werking van de terugstelautomaat na "bocht uit". De behuizing van de richtingaanwijzer is van een soort gegoten aluminiumlegering. Denk maar aan carburateurs van oude brommers. Dit huis is wat onroond geworden door waarschijnlijk vroegere reparaties of wat dan ook. Terugbuigen is m.i. onmogelijk of zeer risicovol. Bovendien is de maximale spleet tussen stuurwiel en behuizing niet meer goed te krijgen. Pasvorm en slijtage hebben voor storingsgevoeligheid gezorgd.

De eerste storing kwam al weer lang geleden langzaam in beeld. Het bedieningsmechanisme ging steeds losser zitten en de terugstelautomaat ging steeds meer lawaai maken, totdat op een gegeven moment het mechaniek liet afweten. Eigen onderzoek bracht aan het licht dat het schroefdraad van de grote schroef (zie foto), die de richtingaanwijzerring op zijn plaats houdt, uitgesleten was. Ook werd deze ring niet mooi passend opgesloten door die schroef. Dit heb ik opgelost door het schroefdraad iets te vullen met een Lock-Tite, een middel dat na verloop van tijd taai wordt. De schroef kan dan moeilijk losdraaien. De opsluiting van de ring is

opgelost door een onderlegging te verwijderen. Dit bleek een afdoende oplossing. Totdat later weer de richtingaanwijzer het weer liet afweten. Toen bleek dat een 'blikken' veer van de terugstelautomaat van zijn houders is afgeschoten. Passing klopte niet. Naar tevredenheid opgelost door de veer met een piepklein stukje rubber op te sluiten.

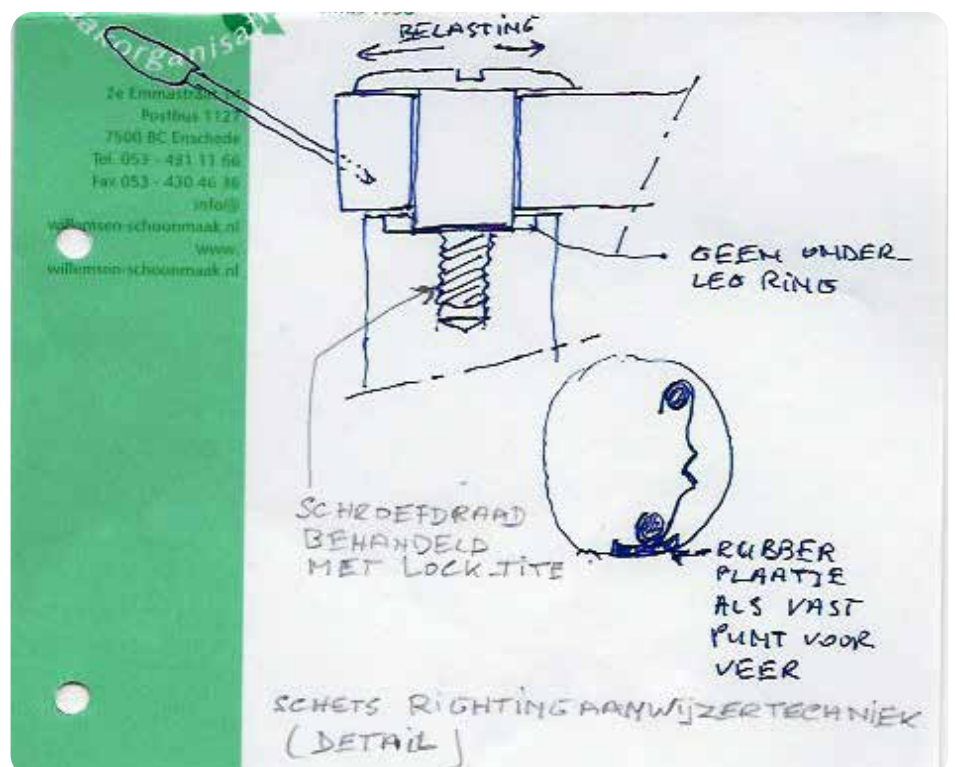
Een tijd later.....ja weer storing. Nu bleek het kabeltje van het asje te zijn afgeschoten. Dit opgelost door het kabeltje weer over het asje te schuiven en de bovenkant van dat enigszins vette asje met wat lijm in te smeren, zodat het kabeltje niet zo makkelijk er weer afglijdt.

Weer een tijd later.....zelfde euvel. Kabel van asje. Gaatje boren in asje voor een splitpen? Daarvoor moet de hele boel worden uitgebouwd en dat is geen optie. Rubber dopje er op zoals je dat vroeger bij Tomado flessenrekjes o.i.d. zag? Niet gezien in kringloopwinkels, ja één rekje, dopjes te groot. Een zgn. "asklemmetje"

dan, zoals vroeger bij Meccano. Te groot. Met dat idee ben ik naar een lokaal auto-restauratiebedrijf gegaan dicht bij mij in de buurt. Deze man had diverse modellen asklemmetjes met een gatdiameter van 2 mm op voorraad. Één type daarvan wordt gebruikt om nummerborden mee vast te zetten. Een paar meegekregen om te proberen. En het is gelukt! De werkzaamheden heb ik als tandarts ervaren. Geduld, precisie, goed licht en speciale gereedschappjes hebben tot succes geleid. Hoop nu dat de zaak definitief is opgelost. De tijd zal het leren.

Feit is dat het een gevoelig onderdeel is. Het is niet voor niets dat GM al na 1 jaar een modificatie heeft doorgevoerd. Dat maak ik op uit het Clark's onderdelenboek. Opmerking: de bijgaande 2e foto is sterk uitvergroot. Daardoor komen vuildeeltjes erg duidelijk naar voren.

Johan Doornbos.



Shows en events bij GM

Zoals jullie misschien wel weten werk ik in de interieur- en standbouwbranche. Vaak denken mensen dat beursstands veredelde marktkramen zijn, maar ik kan jullie verzekeren dat het best high end ontwerpen zijn. Een belevens staat bij ons voorop, vervolgens moet het er ook aantrekkelijk uit zien, op en af te bouwen in een bepaalde tijd en te vervoeren naar iedere locatie in Europa (of daarbuiten).



Concept modellen werden al in een vroeg stadium getoond op de GM Motorama.

Ik ben een zoektocht gestart op internet om te kijken wat General Motors deed aan productpromotie. Ik kwam een aantal foto's tegen en helaas wat summere informatie. Eén ding is me wel duidelijk geworden: vroeger pakten ze ook goed uit, net als nu op de beurzen voor het promoten van auto's, en in het bijzonder de aankondiging van de "revolutionaire Corvair".

Motorama

De grootste show van GM was de Motorama die vanaf 1949 tot 1961 liep. Deze show reisde in Amerika naar alle grote steden. De foto hieronder is één van de laatste shows in 1961, genomen in de "ballroom" van het Waldorf Astoria Hotel in New York City. Deze evenementen gaven het publiek de mogelijkheid om de nieuwste modellen in het echt te bewonderen. Zo kreeg men uitleg, lieten ze de nieuwste technieken zien en konden de bezoekers in de auto zitten. Ook namen ze speciale conceptcars mee om aandacht te trekken en een kijkje in de toekomst te laten zien. Er kwamen meer dan 10 miljoen mensen naar de shows kijken. Alle benodigdheden voor de Motorama werden van stad naar stad vervoerd met 100 (!) vrachtwagens.



Mobile truck

Een compactere manier die GM gebruikte was het gebruik maken van Roadshows. Dit werd vooral gedaan voor het promoten van werkvoertuigen. De basis lag op het promoten van de aandrijflijn, de specificaties, sterkte en de betrouwbaarheid. Bij de promotietrucks kreeg men een folder waarop de truck was afgebeeld of alle items die ze bij zich hadden waarop meer informatie beschreven stond. Zo was het meer een "eigen look and feel" demo, dan een persoonlijke benadering. Deze vorm van promoten gaat al terug tot zeker 1940 waar GM de bekende Futureliner inzette voor het promoten van motoren en modellen.

Overige autoshow

Het is zeker niet onbekend dat alle andere autoshow en salons ook meegepakt worden. In de USA werd de Corvair groots aangekondigd, maar zeker ook in Europa, waar deze op de 1959 Paris Auto Show te zien was. Ook de RAI in Amsterdam werd aangedaan en de Corvair had een prominente plek op de beursstand!

De stijl van de beursstands was in het begin nog de echte "roadside", ook wel bekend onder de naam "Gogooie design", de hoogtijdagen van de Amerikaanse mobiliteit. Naarmate het einde van het Corvair tijdperk in zicht kwam, ging de promotie ook langzaam ten onder. Zoals op de foto te zien is, was de Detroit Auto show van 1967 meer in het teken van de Camaro dan van de Corvair. De Camaro was het paradepaardje geworden die het op moest nemen tegen het andere paard, de Ford Mustang.

Ralf Verhees





De Chevrolet Corvair op de Auto Salon van Monte Carlo.