

CORVAIR MAIL



Toe aan een nieuwe V-snaar?

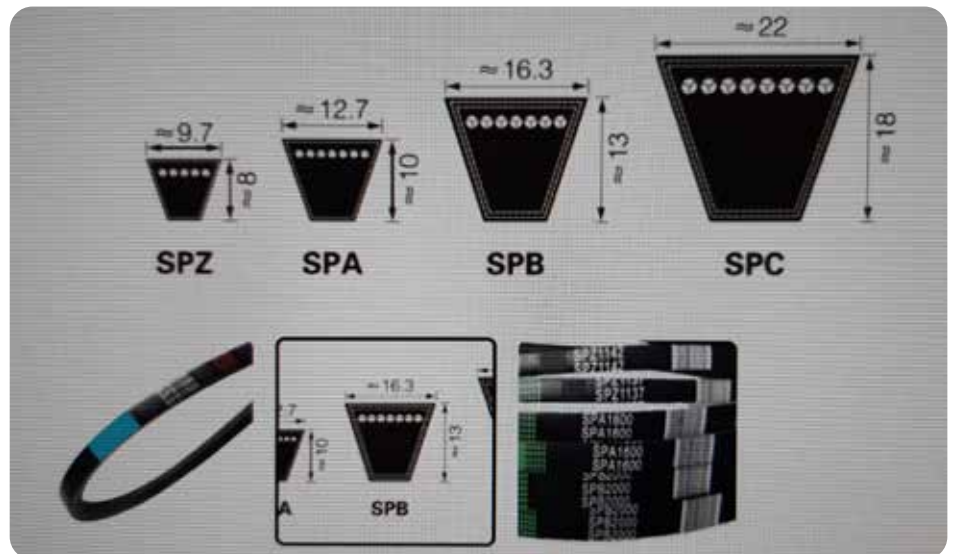
Toen ik onlangs mijn V-snaar van de wagen had en hem eens goed bekeek schrok ik van zijn toestand. De vellen hingen erbij toen ik de binnenzijde open boog. Dat zie je niet aan de buitenkant als hij netjes om de poelies zit, maar voorlopig. Er was dus haast geboden want een reservesnaar had ik niet.

Een bestelling bij Clarks is dan niet de snelste oplossing nog afgezien van de kosten. Op zoek naar een lokale leverancier dus. Op het Corvair Forum las ik dat de meeste snaren die je voor je Corvair kunt kopen zijn te herleiden tot de 3V560 van Gates. Deze dook niet zo snel op bij de verschillende leveranciers maar wel de metrische equivalent welke luistert naar de naam SPZ 1412. Zie de doorsnede op de foto. Het getal is de lengte mm. Jaap Slob heeft al goede ervaringen met deze snaar die hij kocht bij De Aandrijfshop in

Amsterdam. Ik heb er snel een gehaald. Hij ligt voldoende diep in de poelies, heeft de juiste lengte en doet het voor die 11

euro in mijn auto ook prima. Binnenkort nog maar eens langs voor een reserve exemplaar.

Wim Smit



Nabrandertje

Plof...plof....er komt nog wat uit de uitlaat.

Uitgeput als we waren van het speuren en puzzelen hadden we het niet direct in de gaten. We zaten nog wat na te genieten van de speurtocht, de foto's in het clubblad nog even te bekijken en ineens zagen we het. De laatste foto was vergeten. Expres of per ongeluk?? Om ons te testen misschien? Notabene de laatste foto van de laatste opdracht! Precies de foto die de meeste inspanning heeft gevergd. Wat dacht je ervan? 500 km heen, dammetje in de Seine om de boel blank te zetten (wel de clochards die onder de Pont Neuf lagen te slapen nog even gewaarschuwd), fotootje maken, dammetje weer doorgestoken en weer 500 km terug.

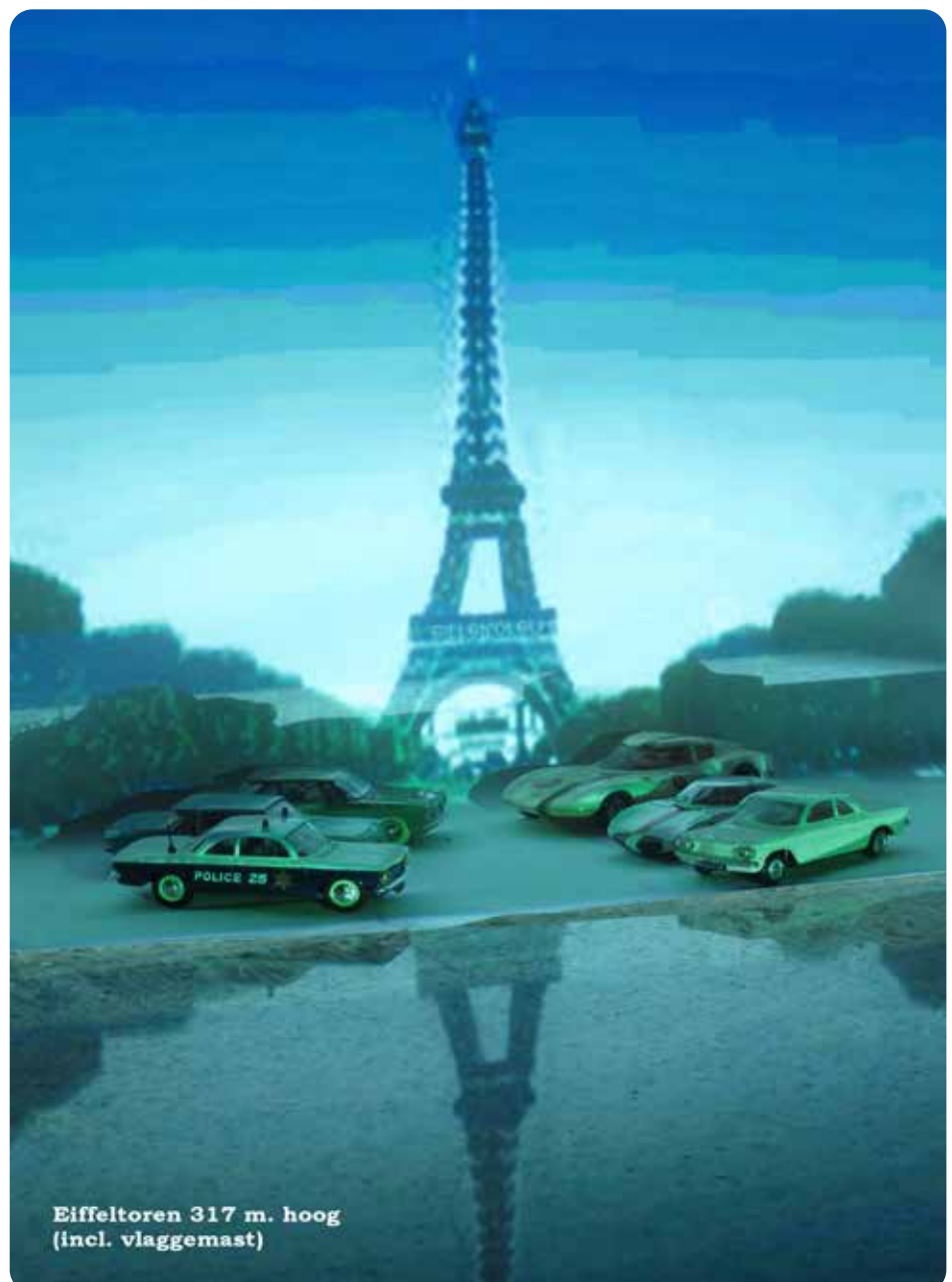
Dus beste Corvair vrienden, bij deze alsnog die foto.

Enne. Ralf, Lotte en kleine dappere Rosalie, we hebben genoten van jullie speurtocht. Bedankt!

De (wissel?) trofee heeft een prominente plaats op de schoorsteen.

Wim en Cecile Boon.

(Ja van alle foto's is deze er dus doorheen geglipt ondanks dat deze eigenlijk niet te missen was met z'n hoge toren! Sorry Wim & Cecile!)



Eiffeltoren 317 m. hoog
(incl. vlaggemast)

Van de penningmeester

De wereld staat op zijn kop, dan gaat een mens tellen. Ik ben al jaren penningmeester van de Corvair Club. In welke werkzaamheden, vroeg ik me af, gaat de meeste tijd zitten?

40 procent gaat zitten in het controleren van betalingen van het lidmaatschapsgeld en het versturen van aanmaningen aan wanbetalers.

20 procent van de tijd besteed ik aan het verzorgen van het financieel jaaroverzicht.

15 procent aan het schrijven van het stukje 'Van de penningmeester' voor de Corvair Mail. Vreemd genoeg zie ik daar het meest tegenop.

Nog een paar zinnen en dat is achter de rug.

De anderen bezigheden vergen ieder 5% van mijn tijd (versturen kennis-makingspakket voor nieuwe leden, kas bijhouden en up to date houden ledenlijst).

Mocht ik hiermee leden enthousiast hebben gemaakt voor het penningmeesterschap, dan hoor ik dat graag.

Ruud Keers

Van de redacteur

Zoals Ruud al begon, de wereld staat op zijn kop. Dat gold ook voor onszelf toen we voor de kerst te horen kregen dat onze dochter een open hart operatie moest ondergaan. Voor de kerst wisten we nog van niks en 10 januari ging ze onder het mes. Na een 6 uur durende operatie en een week in het ziekenhuis gaat het allemaal weer goed met haar. Ik wil de leden die een kaartje, berichtje of welke vorm van steun dan ook enorm bedanken in de hectische tijd die wij gehad hebben.

Het Corvair gebeuren is hierdoor ook bijna helemaal stil gevallen. Ik ben bezig geweest met mijn interieur. Hier heb ik verschillende opties bekeken. Een lang verhaal kort we gaan gewoon verder op de manier hoe we nu ook bezig zijn. Stap

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: 06-38482230 (in de avond)
rverhees@gmail.com

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Spyder2022

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

Toe aan een nieuwe V-snaar? & Nabrandertje

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Bij deze stellen Linda, Marcel zich voor

7

Hoe het verder gaat met de Wiegiers Corvair.

10

Corvair Live!

12

Motor revisie

16

John Fitch,
Sprints van 0 tot 95

18

Uithoudingstest van de Corvair Monza uit 1962

Club website

De website van de Corvair club: www.corvair.nl gaat overgedragen worden van Guus de Haan (oud clublid, die na vele jaren zijn Corvair heeft verkocht) naar de Club. Ralf Verhees zal deze in beheer houden.

**LET OP - LET OP
Nieuw wachtwoord
ledengedeelte:
Spyder2022**

voor stap, onderdeel voor onderdeel. Ondanks dat de Corvair nog niet rijdend is is er wel weer een afspraak bij de taxateur gemaakt. Dit was nodig in verband met de verzekering. Eind maart staat deze gepland en is dan weer 3 jaar geldig.

De digitale meeting was matig bezocht. Helaas waren er een aantal leden die zich vergist hadden in de datum, of een dag te laat of zelfs een week te laat. Gelukkig was de digitale meeting wel goed gevuld.

Vanuit de club zijn we nog steeds zoekende naar leden die een aantal taken op zich zouden willen nemen. Zoals in het vorige clubblad uitgebreid beschreven is alle hulp welkom.

Gelukkig hebben we 1 lid die een clubdag idee had en deze zijn we aan het uitwerken.

Meer informatie volgt.

De clubdag staat gepland voor zaterdag 21 mei!

Zoals jullie hiernaast ook kunnen lezen zoeken we iemand die de rol van penningmeester op zich zou willen nemen. Ook een combinatie of een gedeelte hiervan zou mogelijk zijn. We komen graag in gesprek met leden die ons hierin zouden kunnen ondersteunen / versterken in welke vorm dan ook. Mocht je interesse hebben, neem contact op met Ruud, Ralf of Jaak.

Rest mij nog een klein stukje om te vullen, waarin ik ga melden dat ik na 13,5 jaar werken bij mijn huidige werkgever ga overstappen naar een ander bedrijf. Nieuwe uitdaging, zelfde branch. Dus niet gevreesd; het clubblad zal nog steeds gemaakt worden. Kortom alles liep mooi door elkaar, maar ik heb de maand februari goed kunnen gebruiken om alles één voor één af te kaarten en de wereld, onze wereld, wat minder op zijn kop te laten staan.

Ik hoop dat iedereen weer de Corvair onder het stof vandaan heeft gehaald en de eerste tochtjes (ondanks de hoge benzineprijs) lekker heeft gereden. Ik kijk er naar uit om het eerste rondje te kunnen rijden!

Hopelijk tot ziens op de clubdag!

Ralf Verhees

Bij deze stellen Linda, Marcel, Silke en Jitske zich voor:

En ook in deze uitgave van ons fijne clubblad heb ik de eer weer nieuwe leden te mogen voorstellen.

Bij deze is lijkt de dame wel heel erg veel zin in de Corvair te hebben. En waarom niet het hoeft niet altijd een man hobby te zien. Een woMancave waar een fijne Corvair in staat kan ook.

Zoals beloofd tijdens de online meeting bij deze een stukje tekst om onszelf voor te stellen in het nieuwe Corvair clubblad:

Sinds juli 2021 zijn wij lid van de Corvair club, inmiddels zijn we ook de trotse eigenaren van een mooie Corvair, dus werd het tijd om onszelf eens goed voor te stellen.

Wij zijn Marcel (47) & Linda (43) Sprangers, woonachtig in het Brabantse Waspik. We wonen hier samen met onze 2 dochters Silke van 16 & Jitske van 13 jaar oud, en onze 2 honden.

Wij hebben zelf een klein bouwbedrijf "Sprangers Metselwerk en Meer", en Linda werkt ook nog als zzp-er in de zorg en kinderopvang.

Van vroeger uit is Marcel al gek van oude auto's en specifiek van de Opel Manta A. Zijn vader heeft deze vroeger jaren lang gereden. Marcel zijn allereerste auto was dan ook een Opel Manta A uit 1972 in de kleur appeltjesgroen. Dezelfde kleur als zijn vader vroeger reed. Door omstandigheden na een poos toch verkocht en eigenlijk heeft hij daar altijd spijt van gehad.

Na lang zoeken op internet was hij zijn eigen allereerste Opel Manta toch weer tegen gekomen, en heeft toen meerdere keren deze mensen benaderd of er de mogelijkheid was om deze auto terug te kopen. In eerste instantie stonden de mensen hier niet meteen heel negatief tegenover en zouden er over nadenken. Helaas is door een noodlottig ongeval echter de beste man overleden, en hebben zijn





vrouw en dochter heel begrijpelijk besloten om de Manta te houden als aandenken aan hun man en vader. Hiermee was voor Marcel hoofdstuk Manta ook afgelopen, want bij een andere auto was er dat speciale gevoel niet.

Op dat moment is hij verder gaan kijken naar een oude Amerikaanse auto, en kwam toen meteen met een Corvair op de proppen, wat hij ook altijd al een hele mooie auto vond. Linda had op dat moment nog nooit een Corvair gezien...;-) Maar het toeval wilde dat er in dezelfde week een Corvair door onze straat kwam rijden, net terwijl wij op de oprit stonden. Ook Linda was er meteen van gecharmeerd!

Dus zijn we onze zoektocht begonnen, allereerst via internet, naar een geschikte Corvair. We hebben een aantal auto's bekeken, maar meestal was er teveel werk aan naar onze zin. We wilden graag een auto waar we wel al meteen mee konden gaan rijden. Geen probleem als we zelf nog een aantal dingen uit moesten voeren maar we wilden geen "project" kopen.

Inmiddels waren we ook al een keertje naar auto Mooij in Beek en Donk geweest en hadden daar de afspraak dat we een bericht zouden krijgen als er een geschikte auto voor ons binnen zou komen. Eind juli was het zover, we kregen een berichtje van auto Mooij, dat er een gave groene Corvair Cabriolet uit 1964 vers binnen was gekomen vanuit Californië. We zijn meteen gaan kijken en waren eerlijk gezegd meteen verkocht! In de Trunk lag



een doos vol met reserve onderdelen en onderhoudsboeken, ook lag er een map in deze doos. Deze map bleek een logboek te zijn waarin de Amerikaanse eigenaar de restauratie in had gedocumenteerd inclusief alle facturen en bonnetjes. We hebben deze map en de onderhoudsboeken meteen bij de koop mee naar huis genomen, gelukkig maar want achteraf raakte helaas de doos met reserve onderdelen kwijt bij auto Mooij.

We hebben tot november moeten wachten tot dat de Corvair op NL kenteken stond en alles in orde was. Om het wachten een beetje door te komen ben ik via Facebook op zoek gegaan naar de vorige eigenaar aan de hand van de gegevens die in het logboek stonden. En deze hebben we ook gevonden! De auto bleek van haar vader geweest te zijn, die deze zelfstandig aan het opknappen was. Helaas is haar vader op het moment dat de auto praktisch klaar

was overleden en heeft zelf niet lang van de Corvair kunnen genieten. Zijn dochter heeft de auto toen nog een aantal jaren in haar garage laten staan maar had in het voorjaar van 2021 toch besloten om hem te verkopen. Ze vertelde dat ze vroeger als kind thuis ook al een Corvair reden en dat dit altijd een speciale auto voor haar vader is geweest, ze herinnerde zich nog een rit in een sneeuwstorm naar haar grootouders in Washington. Ze vond het erg leuk te horen bij wie de auto terecht was gekomen en heeft ons diverse foto's en filmpjes gestuurd van onze Corvair in Amerika. Leuk detail: het nummerbord aldaar was : NOTOP64

Omdat we de auto pas in november jl. kregen hebben we tot dusver alleen nog maar ritjes kunnen maken met de kap dicht, we kijken enorm uit naar het voorjaar en naar vele mooie ritten.

Hartelijke groet,

Marcel & Linda Sprangers

Een duidelijk en mooi verhaal van Linda en natuurlijk een dik welkom voor de familie Sprangers. Met Linda had ik contact opgenomen toen ze lid werden, echter wilden wachten met het verhaal tot de Corvair in hun bezit was. Bij deze dus.

Jaak Eijkelenberg.



Te Koop bij Auto Mooij

Merk: Chevrolet, Corvair Monza
Uitvoering: 1964 Coupe AUTOMAAT
KM-stand: 63893 km
APK Tot: 10-05-2023

Chevrolet Corvair Coupe automaat uit 1964 met maar 63.893 miles op de teller! OP NL KENTEKEN* Zeer netjes!

Auto is voorzien van Nederlands kenteken. Dit maakt het invoeren binnen de EU in een ander land gemakkelijker.

Rijdt goed, automaat schakelt zoals het hoort.

Voor meer info kijk op: www.automooij.nl

Auto Mooij • Lange Vonder 16 • 5741 TT Beek en Donk • info@automooij.nl • 0492-778267
Bezichtiging: Ma - Vr 9:00-18:00 • Za 9:00-17:00 (Graag even bellen van te voren i.v.m. beschikbaarheid)

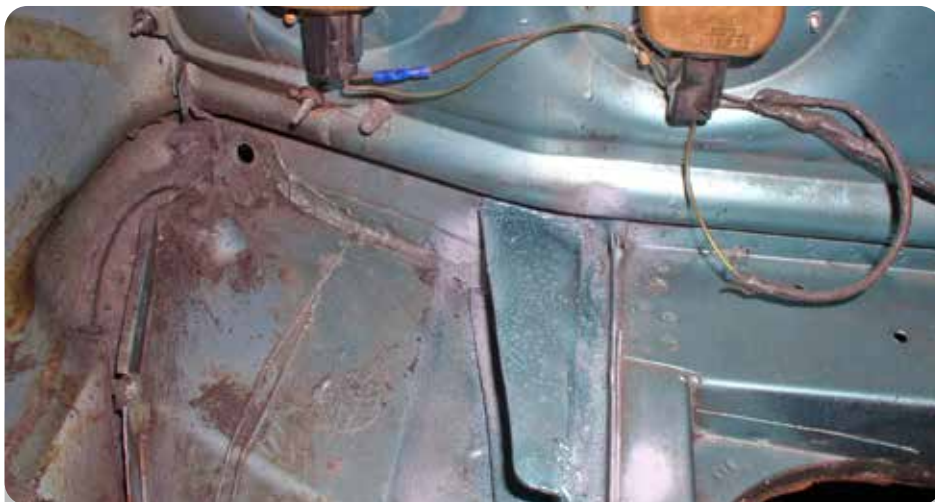
Hoe het verder gaat met de Wiegiers Corvair.

'Vraag ik me trouwens af waarom ik steeds de naam van de vorige eigenaar gebruik om de wagen aan te duiden. Mooi is wel dat ik pas tweede eigenaar ben en de wagen echt Europees is en in Antwerpen geassembleerd.

Bij het ter perse gaan' van deze editie was het blok zo ver 'voorbehandeld' dat het uit elkaar genomen kon worden. En dat wil ook zeggen dat ik al het plaatwerk om het blok schoon gemaakt, ontroest waar nodig, en van een verflaagje voorzien heb. Slecht plaatwerk kon ik grotendeels verruilen met beter of goed uit mijn ruime voorraad "shrouds" die ik in de loop der jaren verzameld heb.

Alle bevestigingen, het merendeel schroeven van allerlei maten ontroest en van een zilver verfje voorzien, louter voor het oog. Vroeger liet ik die elektrolytisch galvaniseren en cadmeren. Maar omdat de veerkracht van ringen daarna apart behandeld dienen te worden, omdat ze anders vrij snel breken, heb ik dit achterwege gelaten. Op die manier houd je overzicht als het straks weer in elkaar moet. Overigens houdt dat apart behandelen in dat ze in een oven tien minuten tot tweehonderd graden verwarmd dienen te worden en dan langzaam afkoelen. Een heel gedoe in moeders keuken!

Sprak ik vorige keer over nieuwe Koni schokbrekers; heb ik die toch weer moeten vervangen. De 'Koni Classics' die ik via marktplaats verwierf zijn net een paar centimeter te lang en zouden bij volledig 'uithangen' van de veerarm de remslangen kunnen beschadigen. Derhalve werd me door een medewerker van Koni aangeraden om zogenaamde 'limit straps' te monteren. Die zijn in de VS volop verkrijg-



versterkte bumpersteun



Nieuwe remslang

baar maar hier te lande misschien onder een andere naam, maar niet te vinden. Ook nu weer mijn contact bij Koni geraadpleegd. Er kwamen websites met goedkope 'straps'. Bij nader inzien zo goedkoop dat ze wel een ander doel zouden moeten dienen. En dat was zo. Deze zijn bedoeld voor radiografisch bestuurbare voertuigjes. Toch maar weer marktplaats

geraadpleegd, stuitte ik op Koni's die een geschiktere lengtemaat hebben. Dus uitgeveerd iets korter. Om precies te zijn anderhalve centimeter. En voor een bedrag van drie tientjes wilde ik deze (nieuwe) dempers wel proberen. Deze Koni's zijn 'N.O.S.' van de Chrysler 180 en de grotere Simca's van weleer. Ze werken prima en na een poetsbeurtje met een spuitbusje en extra Koni Classic stickers echt als nieuw. Enige verschil dat de onderste bout-bus niet in het midden zit. Maar ze waren goed te monteren.



nieuwe koni's

Toen toch maar eens het motorblok ter hand genomen. Waar het allemaal om begonnen is. Al het plaatwerk opgeborgen in een grote doos en schroeven geordend in bakjes. Zelfs een van de kleppendeckels kreeg eerst een spuitbeurt voordat de koppen gedemonteerd gingen worden. Het andere deksel is te ver verroest dus gaat naar de voorraad schroot waar nog wel wat goede deksels tussen zitten. Datzelfde gebeurde met de uitlaat 'manifolds'. Beide bleken al eens zwaar bewerkt te zijn met opgelaste draadstangen. Een mooi



Het blok 2 feb '22

setje lag nog in mijn voorraad. Slechts één tapgat moet daarvan opgelast worden omdat een hoekje is afgebroken. Vooralsnog zie ik daar geen probleem in.

Dan toch maar de kopmoeren beginnen los te maken nadat ik die in voorgaande dagen al diverse keren met WD40 behandeld had. Tot mijn verbazing zaten meer van de helft van de bovenste moeren van de rechter kop, die dus aan de buitenlucht blootgesteld waren en dus verroest leken, helemaal los. Deze waren ongetwijfeld niet met een momentsleutel aangetrokken, of toch en ander probleem???

Wat lijkt? Dat de uiteinden van de draadstangen waren dermate ingeroest zijn dat het borgend vermogen van de moeren niet meer zou functioneren. Dat zouden dus

nieuwe tapeinden moeten gaan worden. Allemaal! En dat is geen goedkope aangelegenheid.

Voor de demontage van de hele unit heb ik met Wim Smit de compressie gemeten van alle cilinders. In de rechterkop, die ik zojuist beschreven heb, werden de slechtste waarden gemeten. Cilinder drie had helemaal geen compressie (1 atm) en cilinder vijf slecht 3,5 atmosfeer. Cilinder één had de ruim acceptabele waarde van tien atmosfeer. Eenmaal de rechter kop eraf blijkt al gauw waarom cilinder 3 geen en cilinder 5 weinig compressie had. In de uitlaatklep van nummer drie is een stukje uit de klep gesprongen. Een klein 'vlaai-puntje' waarbij men zich afvraagt hoe dat kan. Volgens een Duits YouTube kanaal

waar in een filmpje zich hetzelfde symptoom voordoet heeft het te maken met oververhitting en sterke afkoeling van de kleppen. En dat deze heet zijn geweest is me wel duidelijk. Van de cilinder vijf was er een stuk koppakking niet meer te vinden. Voorts zagen de cilinderwanden er nog redelijk goed uit. Ik had erger verwacht zoals een gat in een zuiger en/of in de compressieruimte. De cilinderwanden zouden ingevreten kunnen zijn door een afgebroken zuigerveer, mooi niet dus. Hopelijk aan de andere kant hetzelfde.

Omdat er straks ook nieuwe 'onderpakkingen' worden gemonteerd en dus de cilinders van de zuigers af moeten, zal ik de zuigers en nog eens kunnen controleren maar heb maak geen aanstalten om



Kapot en toch nog 3,5 atm!



Ontbrekende "taartpuntje"



Een 'helicoil' op de draad

nieuwe zuigerveren te monteren. In een vorige (deel)revisie heb ik ervaren dat de cilinders dan sneller slijten en het oliegebruik na verloop van (korte) tijd drastisch toe zal nemen.

Dus de tapeinden maar eens begonnen te demonteren. Vreemd, van cilinder 3 en 5 kwamen ze makkelijk los en er zat ogenschijnlijk een 'helicoil' op de draad van het een na achterste tapeind. Het achterste had dat niet, maar na inspectie lag er los draad in het draadgat, Oef! Dat wordt dus nieuwe 'helicoils' installeren! Nu had ik al een beetje ervaring met dat spul en kwam toen tot de conclusie dat er ook draadbussen in de handel zijn. En dat werkt een stukje makkelijker. Een onderhoud hierover met mijn broer (werktuigbouwkunig ir.) bracht aan het licht dat 'helicoils' sterker zijn dan draadbussen. Toch ook nog maar eens een mij bekend revisiebedrijf bezocht. Daar werd met een magneetje aan het licht gebracht dat de uit het blok gekomen draad helemaal geen 'helicoils' zijn maar de aluminium draad van het blok! En dat verklaart ook de vrij losse moeren van cilinder 3 en 5! Dus zijn 'helicoils' is nu het toverwoord. En omdat deze maten in Nederland niet te vinden zijn (mijn revisiebedrijf i.i.g. niet) zit ik nu op mijn bestelling van Clark's te wachten.

Leon Janssen



Vol met koolstof



Nieuwe en oude uitlaatspruitsuk

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







Corvair Early met een bosnifm gepakeerd in een bos. Jaartal, bos en bosnifm kon redactie niet achterhalen
Uit de verzameling Corvair Live van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarsman

Motor revisie

Het is inmiddels februari 2022 en de overheid heeft versoepelingen aangekondigd die erop lijken alsof we weer naar het "normale" leven kunnen terugkeren. We kunnen gelukkig weer plannen maken zoals dagtochtjes met de club en andere meetings. Daar kan ik echt naar uitkijken. Zoals ik al eerder schreef zijn wij met de bus richting Frankrijk gereden. Een ontzettend leuke reis die we graag nog een keer willen doen maar dan verder weg zoals bijvoorbeeld Italië. En waarom Italië zou je zeggen, nou dat kan ik wel uitleggen met een kleine terugblik. In de zomer van 2020 ben ik samen met een goede vriend op de motor door Zuid-Europa gereden, een prachtige tocht die liep van o.a. Frankrijk, Zuid-Portugal, Spanje en Noord-Italië en in onze oorspronkelijke planning wilden we ook Italië doorkruizen door met de boot van Barcelona- Sardinië- Sicilië- Zuid-Italië in te gaan. Corona besliste jammer genoeg anders en we hebben onze plannen bijna dagelijks moeten wijzigen om buiten de zones te blijven. Daardoor kon de boot vanaf Barcelona niet genomen en Italië niet bezocht worden. Maar de zin was gezet op het bezoeken van Italië en dat blijft dan in je hoofd zitten maar misschien dat we er dit jaar wel aan toekomen en dan het liefste in stijl met de Corvair bus. Als we dan toch met de bus gaan en verder willen komen dan Frankrijk moet er wel wat aan de motor gedaan worden. Ze is niet onbetrouwbaar want starten doet ze altijd en zonder klagen doet ze haar werk maar ze is flink versleten, verbruik van motorolie en een lage compressie van de cilinders zorgen ervoor dat afgelopen winter een revisie gepland stond. Internet staat vol met filmpjes en uitleg hoe een revisie gedaan kan worden en gelukkig had ik een originele shop manual kunnen bemachtigen. Hierin staan betere afbeeldingen dan de gekopieerde op het internet. Mijn voorkeur ging uit naar een reserve blok waar donor onderdelen van geplukt konden worden. Inmiddels was het wel duidelijk dat een reserveblok niet zo eenvoudig is om aan te komen. Dat idee had ik in augustus vorig jaar al laten varen totdat een advertentie op marktplaats.nl verandering bracht. Een compleet blok dat 20 jaar geleden draaiend uit een VW bus gehaald is. Werkelijk een buitenkansje om zoiets op marktplaats tegen te komen. De verkoper woont gelukkig maar 20 minuten bij mij vandaan en natuurlijk haal je dan de spullen op met de bus. Alle spullen zaten erbij van startmotor tot dynamo, werkelijk compleet maar ontzettend smerig. Thuis



heb ik alles uitgesteld in de garage en heb bij ajaa-jippie-je Hornbach een kunststof speciekuip gehaald en vol laten lopen met geurloze lampenolie. De motoronderdelen liet ik hierin weken zodat het vuil en aangekoekte olie loskwam. Met een borstel kun je best vlot de rest van de ellende weg borstelen. Helemaal vlekkeloos schoon hoeft van mij niet omdat ik geen prijswinnaar voor de deur heb staan en de bus veel ga gebruiken waardoor deze toch weer vuil wordt. Wat voor mij belangrijk is dat de motor straks betrouwbaar is en geen olie verbruikt. Tijdens het schoonmaken heb ik de koppakkingen en lagerschalen laten zitten om beschadiging van de oppervlakten zo minimaal mogelijk te houden.

In de week dat het motortje uit elkaar gaat had ik verwacht wat schade te ontdekken. Versleten was ze zeker maar toch helemaal compleet en zonder motorschade. Soms moet je ook een beetje geluk hebben. Met het boekje van junkyard primer in de ene hand en de onderdelen in de andere hand kom je erachter dat het

om een LM model gaat. Geen probleem. In de shop manual las ik onder andere dat de zuigerveren slijten en dat je de opening tussen de uiteinden moet meten om te zien hoever deze versleten zijn. De opening bepaald ook in zekere mate de compressie in de cilinders. De opening nieuw is rond de 0.25 mm en in versleten toestand zo'n 0.7 mm. Nou, dan is een afstand van 1 mm zeker een indicatie dat dit motortje zijn best wel gedaan heeft. Met het blok wat nog in de bus zit meegeteld zit ik met twee versleten motoren en wil er eentje geschikt maken voor de bus. Omdat ik geen rare dingen ben tegengekomen tijdens het demonteren besluit ik om het aangekochte blok te reviseren. Bij Clarks bestel ik het complete revisiepakket van lagerschalen, zuigerveren, pakkingen, afdichtingen etc. de hele santakraam. Binnen een week in huis, dat is echt goed geregeld bij Clarks!

Alle slijtbare delen worden vervangen dus theoretisch is ze straks weer als nieuw. Bij inspectie van de cilinders zagen de cilinderwanden er glad uit. Dat is niet zo best



de shop manual staat precies waar je op moet letten. De zuigers met drijfstangen waren al gemerkt en de cilinders had ik bij demontage gemerkt dus ze komen weer op dezelfde plek terug. In principe hoeft dit niet bij een totale revisie, maar het leek mij beter om het wel te doen. Baat het niet, dan schaadt het niet en het is een kleine moeite. Voor mij persoonlijk staat het goed lopen van een motor ten eerste bij het inlopen van veren en cilinders. Wordt daar geen aandacht aan besteed, dan merk je dat altijd. Ik wil wel aangeven dat ik geen automonteur ben of daar een opleiding voor gevolgd heb en mijn manier van werken is misschien onorthodox voor velen. Maar op de manier zoals ik het uitvoer is een samenspel van allerlei opvattingen en ervaring en daar haal ik uit wat voor mij het beste is.

omdat er een kleine groef in de cilinder moet zitten voor motorolie wat zorgt voor smering en afdichting. De cilinders kunnen volgens Hastings (leverancier van zuigerveren) niet door normaal gebruik zover uitslijten dat tot een overmaat geboord moet worden. De cilinders zijn visueel onbeschadigd en rond zodat een hoonsteen door de cilinder voldoende moet zijn. De cilinders in de bankschroef, hoonsteen in de boormachine en met veel smering

worden de cilinders gehoond. Na afloop moeten de cilinders goed gereinigd worden en ontdaan van slijpsel. Dan zijn de zuigers aan de beurt. De zuigers krijgen nieuwe veren, waarbij je wel moet oppassen hoe je ze plaatst. Er is verschil tussen boven- en onderzijde dat je op het blote oog niet kunt zien aan de vorm van de veer. Maar het staat erop geschreven met TOP. De plaats van de openingen van de veren komt ook nauwkeurig aan. Maar in

De cilinderkoppen zagen er goed uit, geen beschadigingen aan de kleppen of slijtage in de klepsteelgeleiders dus heb ik de originele kleppen en zittingen gebruikt en geslepen. Ik had ook hardere kleppen en zittingen kunnen gebruiken die beter bestand zijn tegen de benzine van nu, maar ik gebruik een toevoeging in de benzine die de kleppen smeert dus zie





het probleem niet. Mocht ik er toch voor kiezen of blijkt dat mijn kleppen inzakken (heb ik wel veel kilometers gereden) dan is de aanpassing ook later best eenvoudig uit te voeren. Je kunt wel alles vervangen of droomscenario's bedenken, het blijft een goed ontworpen GM motor dat door normaal gebruik weinig of niet te lijden heeft. GM heeft echt zijn best gedaan om technisch iets moois te maken, al had de afwerking beter mogen maar dat is een persoonlijke mening.

Bij het monteren van beide motorhelften moet je goed opletten dat de nokkenas op tijd staat met de krukas. Bij demonteren had ik niet opgelet hoe deze stond (stom! Ging ervan uit dat er duidelijk merktekens staan). De merktekens staan erop maar echt minimaal aangebracht door middel van putjes. En dan gaat het echte werk beginnen. Goed licht op de werkbank, Elvis uit de speakers, manual op de tafel achter mij, mommentsleutel op ft/lbs en daar gaan we dan...



De zuigers had ik al in de cilinders gemonteerd waardoor monteren zeer gemakkelijk en vlot verloopt. Cilinders houd je op hun plaats door pvc buis op de bouten te schuiven en vast te zetten met de kopmoeren. Bij het draaien van de krukas duw je anders de zuigers met cilinders van het onderblok vandaan. Naast dit handigheidje werkt het best vlot door en aan het einde van het weekend stond er een gereviseerd blok op de werkbank te wachten totdat ze onder de bus gehangen kon worden.



In de kerstvakantie was het tijd om mijn oude blok onder de bus vandaan te halen. Met geduld en goed gereedschap kwam deze ook vlot onder de bus vandaan. Ik had mij wel verkeken op de massa (en mijn leeftijd) en bij het verplaatsen ging ik (nogmaals) flink door mijn rug.. damn! De PG eraf gesleuteld en schoongemaakt. Na





visuele inspectie en overleg met Ralf heb ik besloten de PG intact te laten en niet mee te nemen in de revisie. Een PG dat goed schakelt moet je met rust laten was het advies en daar ga ik in mee.

Nu de aandrijfassen toch nieuwe kruiskopelingen krijgt heb ik een kijkje genomen in de achterwiellagers. Met een beetje piepen en beleid duurt het even voordat je ze open krijgt maar het was geen overbodige luxe om ze te bekijken. Het vet was droog en nodig aan vervanging toe. De lagers zelf zaten gelukkig niet ruim en lieten ook geen slijtage zien, net op tijd dus. Inmiddels was alles vervangen dat aan vervanging toe was en onderhouden wat nodig was. Dus langzaam opbouwen van het motorruim en gereedmaken voor het inhangen van de nieuwe motor. De motor heb ik aan de differentieel en PG geschoven en vastgezet buiten de bus. Dit om er zeker van te zijn dat het goed en zonder weerstand op elkaar aansloot. Geholpen door mijn maatje Tim hebben we het hele spul onder de bus gehangen. Zodra het eenmaal op zijn plaats zit is het een kwestie van drie moeren vastdraaien en het hangt. Weer een fase verder. De afdichting met het motorruim gaat door

middel van plaatwerk en een rubberen rand rondom. Mijn bus heeft dit plaatwerk nooit gehad en bij de aankoop van mijn LM blok zat ook LM plaatwerk. Berichtje op Facebook leverde vele berichten op en ik hoop dan ook snel de afdichting te kunnen maken. De originele mechanische benzinepomp vind ik van een zwakke constructie en vertrouw deze dan ook niet op mijn reis door Zuid-Europa. Dat risico vind ik te groot. Een eerder gemonteerde elektrische low-pressure benzinepomp laat ik achter het brandschot zitten en gaat rechtstreeks naar de carburateurs door middel van het T-stuk. De mechanische pomp verwijder ik en het gat dicht ik af. Mijn bedrading in het motorruim zit aan een stekerverbinding vast welke naar voren gaat. De stekerverbinding plus de aanwezige bedrading hebben hun dienst wel bewezen maar zijn toch aan vervanging toe. Een nieuwe kabelboom met grotere doorsnede draad omwikkeld met juteband is gelukkig snel gemaakt en ziet er retro uit. Wel houd ik rekening mee dat een nieuwe wisselstroomdynamo de aanwezige gelijkstroomdynamo gaat vervangen. Wijzigingen in een draadboom zie je altijd daarom heb ik beide opties in de draadboom meegenomen. Het ziet er al een stuk verzorgder, schoner en overzichtelijker uit dan voorheen.

Naarmate de tijd vordert moet er ook beslissingen genomen worden over de oliekeuzes. Via de site van Kroon-oil werd ik al snel geholpen aan de juiste keuzes. Even back-up met Ralf gaf dezelfde keuzes dus de volgende dag stond er een grote doos met olie voor de deur. Lang leve PostNL! Ik heb gekozen voor de volgende oliesoorten; Running inn motorolie (voor de eerste 1000km), Gearlube 80W90 voor de differentieel en ATF-Almirol voor de PG. Als toevoeging voor het ontbreken van zink in de moderne motoroliën heb ik zinc treatment van Rislone gekozen. Deze toevoeging zorgt

voor een dunne zinklaag in de motor. Het voordeel is dat daardoor deze zinklaag eerder slijt dan je kostbare motoronderdelen. Je kunt deze toevoeging bij iedere oliewissel toepassen. Onderop de metalen carterpan heb ik een magneet naast de aftapplug geplakt. Tijdens het inlopen komen er toch kleine metaaldeeltjes vrij welke door de magneet naast de aftapplug komen te liggen. Bij de oliewissel houd je de magneet tegen de plug en dan trek je de meeste deeltjes mee naar buiten.



Begin februari was het dan ook zover om te zien of alles wel werkte waar het voor bedoeld is. Olie erin en gekeken of het er wel in bleef zitten. Met een steeksleutel werd de krukas een aantal keren rondgedraaid, dat voelde goed. Accu aangesloten en met de startmotor aan had ik al snel oliedruk. Yes! Heel belangrijk, anders kon ik al beginnen met demonteren. Eerste horde genomen. Compressiemeter op de cilinders gezet en de compressie gemeten. Gelukkig zijn de op alle zes cilinders zijn gelijk. Volgende horde genomen. Ontsteking op het oog gesteld, carburateurs vastgezet en verbonden met de benzinepomp. Dan komt het moment om voor de eerste keer te horen of al de tijd en moeite die je erin gestoken hebt ook goed besteed zijn geweest. Bouwlamp op het motorruim, mobieltje op opnamestand en fingers crossed. Altijd spannend zo'n moment van eerste keer starten. Voet op het gaspedaal, twee keer pompen en met half dichtgeknepen ogen de contactsluutel omgedraaid. Ja hoor! Ze slaat direct aan en loopt best goed op alle cilinders, beetje hoog in de toeren maar ik ben best tevreden. De garage staat in mum van tijd vol met rook. Alle vettig en vuil wordt door



de hitte van de motor een dikke rookpluim, dat maakt mij niets uit; ze draait! Ik had Ralf beloofd een berichtje te sturen zodra de motor draait en stuur dan ook het filmpje door. Snel krijg ik een enthousiast berichtje van Ralf terug.. geweldig! Binnenkort kan ik de remmen monteren

net als de velgen en komt ze weer met alle vier de wielen weer op de grond te staan. Volgende stap is afmonteren van klein materiaal en de eerste proefrit. Spannend..

Jack Water

John Fitch, Sprints van 0 tot 95

Een tijdje terug vond ik een aantal folder-tjes van de Fitch Sprint. Meteen zat ik te neuzen in de technische specificaties van deze getunedede versie van de Corvaire. Heel interessant natuurlijk en ik werd nieuwsgierig naar de man erachter, John Cooper Fitch.

In de historie van de Corvaire spelen veel schilderachtige figuren een rol, denk aan Ed Cole, Larry Shinoda en Ralph Nader. Ik kwam erachter dat die John Fitch misschien wel de kleurrijkste was. Hij was veelzijdig, technisch briljant, bewoog zich in de hoogste kringen en hij was misschien niet een hele snelle, maar toch zeer verdienstelijke coureur. We kennen allemaal de Baron van Munchhausen en zijn avontuurlijke verhalen. Ik heb de indruk dat Fitch maar op een tweetal punten van hem verschilt: 1: Fitch beleefde méér avonturen en 2: die van Fitch zijn echt gebeurd!

Voor dit moment zap ik wat door zijn leven, dat begon in 1917 en stopte in 2012. Eventueel kan ik in een later artikel meer inzoomen. Aanleiding genoeg want Fitch werd dus 95 en was tot over de 90 actief aanwezig op evenementen.

In de eerdere opsomming stond nog niet

dat Fitch ook een succesvol uitvinder was. Dat zat vast in zijn genen, want zijn over-over-grootvader vond het stoomschip uit. Later zullen we zien dat een dramatische gebeurtenis voor Fitch aanleiding was zijn creatieve gave maatschappelijk in te zetten.

Het racen kreeg hij al vroeg mee. Als jongetje reed hij op de passagiersstoel mee in een Stutz Bearcat racewagen over de klinkerbaan van Indianapolis. En als je als blaag van 22 op je motorfiets vanuit Pennsylvania naar New Orleans rijdt, die fiets daar ruilt tegen een Fiat Topolino om daarmee nonstop (behalve om te tanken) naar New York te rijden, ben je blijkbaar geen moederskindje.

Na de oorlog racete hij een MG-TC: "Een fijne auto, met een pittige motor in een belabberd chassis". Geen bezwaar om een dealership te beginnen. Wel reden om te zoeken naar een betere combinatie. Hij bouwde een Ford V8 in een Fiat 1100 chassis en klopte er een aangepaste Crosley koets omheen.

Het racen werd serieus. In 1951 won hij in Buenos Aires, met een Allard-Cadillac de Peron Grand Prix. Van Evita Peron



ontving hij de beker en een kus. Later gaf hij toe: "en vrij snel daarna overleed zij...". Nu we toch in de genoemde hogere kringen verkeren.... Hij kwam regelmatig bij de familie Kennedy over de vloer. Tegen John F. beweert hij gezegd te hebben: "aangezien jij je met zo'n familie nooit zorgen zult hoeven maken over een baan of geld, kun je je maar beter nuttig maken voor de natie." Dat was blijkbaar niet tegen dovemans oren.

Na een testrit met een Mercedes 300 SL in 1952 vroeg racemanager Neubauer hem als reserverijder in het Grand Prix



team van Mercedes. Vaste rijders waren toen Fangio, Moss en Kling. Geen slecht gezelschap. Met Mercedes heeft Fitch nooit een Grand Prix gereden, wel met HWM en Maserati.

Tijdens de training voor de 24 uur van Le Mans in 1955 reed Fitch wel met een Mercedes. Met exact die auto die tijdens de race met co-driver Pierre Levegh verongelukte, het publiek in schoot en meer dan 80 mensen doodde. Fitch zag het gebeuren en kon niet begrijpen dat Neubauer niet direct alle auto's uit de race terugtrok. Sinds deze dramatische gebeurtenis heeft Fitch zich met zijn uitvindingen gericht op veiligheid, zowel in het dagelijkse verkeer als op het circuit. Zijn belangrijkste vinding is de Fitch Barrier: een reeks met verschillende soorten zand gevulde plastic tonnen die bij een crash als kussen dienen. Hiermee worden de krachten, die tijdens een crash op voertuig en inzittenden worden uitgeoefend, verminderd. De eerste tests deed Fitch met zichzelf als proefpersoon. Er is geschat dat deze vinding over de jaren meer dan 17 duizend levens heeft

gespaard. Voor de racerij ontwikkelde hij verschillende vormen van veerkrachtige en geleidende barrières. Deze zijn op diverse banen toegepast en nog steeds in gebruik. Om rijders in hun bolide beter te beschermen bedacht hij een soort capsule inclusief hoofdbescherming.

De lijst met wetenswaardigheden is nog veel langer, maar voor nu sluit ik af met het noemen van een zeer tastbaar stuk nalatenschap van John Fitch, de Fitch Phoenix. Waar de Fitch Sprints 'slechts' gemodificeerde Corvairs waren, EM en LM, was de Fitch Phoenix een geheel nieuwe auto. Wel voorzien van een Corvair motor, dus voor mij een Corvair. Ik wist een mini-foldertje op de kop te tikken waarin een verkoopprijs van \$8760 wordt genoemd. Fitch bleef er echter tot op hoge leeftijd zelf mee rijden. De auto werd pas verkocht twee jaar na het overlijden van Fitch, toen voor ruim \$250.000. Het foldertje geeft ook een indruk van de vloeiende lijnen van deze eenmalige auto. Fitch tekende niet zelf voor de carrosserie, daarvoor vroeg hij Coby Whitmore.



Specialiteit van deze illustrator was het weergeven van elegantie. Meestal die van dames, maar bij de Phoenix lukte het ook. Alweer een briljant idee van John Cooper Fitch!

Ad Dijkstra



Uithoudingstest van de Corvaair Monza uit 1962

Met namen als Parks, Shelby, Unser en Gurney, was deze meer dan 1500 mijl lange duurtest van twee Chevrolet Corvairs uit 1962 ongeveer naard.

Voordat er een Chevrolet Camaro was, voordat er zelfs maar een Chevy II of Nova was - en voordat Ralph Nader zijn reputatie verpestte - was de Corvaair de sportieve compact van Chevrolet. In deze terugblik vertelt Drew Hardin ons over de inspanningen om van een Corvaair uit 1962 een prestatiegerichte Monza te maken. Deze zou aan de tand gevoeld worden door middel van een uithoudingstest naast een standaard Corvaair.

Ja, het was een vreemde eend in de bijt, en ja, het had een luchtgekoelde motor die in het "verkeerde" uiteinde van de auto was gemonteerd. Maar er werden in die tijd veel "go-fast goodies" aangeboden voor de Corvaair. Tuners, variërend van old-school hot rodders zoals Barney Navarro tot Chevy-dealer/racer Don Yenke. Ze probeerden allemaal de Corvaair sneller te maken en erin te strijden voor de snelste tijd.

In november 1961 verzamelden redacteuren van verschillende Petersen Publishing-tijdschriften, waaronder Hot Rod, Motor Trend, Sports Car Graphic, Car Craft en Rod & Custom, zich met een aantal behoorlijke zwaar gewichten in de racegemeenschap, op Riverside International Raceway voor wat Hot Rod beschreef als een "24-uurs high-speed economy run" met behulp van twee felrode 1962 Corvairs. En we bedoelen zwaar gewichten: het spreekt tot de kracht van Petersens imperium dat jongens genaamd Unser, Gurney en Shelby aanwezig waren om deze twee kleine rode coupés te helpen. Het kronkelende 2,7 mijl lange circuit van Riverside was het decor voor deze "slopende 1.549,1 - mijl beproeving."



Carroll Shelby voerde de test uit als 'expert in sportwagenraces' en in zijn hoedanigheid als hoofd van de high-performance rijdschool was hij gastheer op het circuit.

Chevy-prestatiegoeroe Bill Thomas bereidde de auto's voor. Eén was grotendeels standaard, "met alleen die extra items die nuttig werden geacht voor de veiligheid", zoals een Sun-toerenteller, Empi-stabilisatorstang vooraan, een kleiner Shelby stuur, dubbele Moon-brandstoftanks (om te helpen bij het nauwkeurig meten van het brandstofverbruik), Goody-





ear Blue Streak-banden en Lucas-rijlichten. De tweede auto kreeg die onderdelen ook, maar deze was ook uitgerust met Thomas' vier-carb opstelling, een Racer Brown-nokkenas, Hands magnesium racewielen, gesinterde metalen remvoeringen en open uitlaat. Ze zijn op de foto's gemakkelijk te onderscheiden door hun nummers: 98S voor Stock (standaard), 98M voor Modified (aangepast).

"Het plan", zoals Hot Rod het beschreef, "was om elke bestuurder twee uur achter het stuur te laten, met vooraf bepaalde gemiddelden als doelsnelheid voor elke auto en met zorgvuldig geregistreerd benzineverbruik en kilometers voor elk uur van de tour." Petersen Editorial Director (en hoofd van de NHRA) Wally Parks zou starten in de aangepaste auto, en Sports Car Graphic Editor John Christy zou de eerste ronden nemen in de standaard Corvair.

Helaas ging het niet zoals gepland. Terwijl de stock Corvair "was breezing along" of te wel ronde na ronde ? rond stooft ?, had de aangepaste Corvair al na het eerste uur een probleem met de motor.

Na het binnenhalen en inspecteren van de Corvair kwam een niet gebruikelijke storing naar boven. Een losgeraakt distributiewiel zorgde ervoor dat de timing niet meer klopte, waardoor het voorheen gezonde vermogen van de motor werd aangetast. De aangepaste Corvair werd uit de strijd genomen. Wel had de Corvair "zijn potentie al bewezen, en er werd veel gespeculeerd over de rondesnelheden die hij zou hebben behaald met Dan Gurney of een van de andere geplande coureurs aan boord."

Opeens was de standaard Corvair 'de echte ster van de show'. Ronde na ronde hield de Corvair standvastig zijn snelheid terwijl de uren langzaam voorbij gingen. Zelfs tijdens een 11 uur durende nachtelijke regenbui die de baan glad maakte en er voor zorgde dat deze vol met diepe



plassen stonden, waardoor de vaardigheden van de coureurs ook meteen op de proef werden gesteld. Een extra uitdaging voor Corvair en coureur.

Na 24 uur had de stock Corvair 1.549,1 mijl (2.478,56 km) afgelegd met een gemiddelde snelheid van 66,3 mph (106,08 km). Het brandstofverbruik was 16,6 mpg (7 km per liter) ondanks verschillende snelheden op het circuit van 40 mph (64 km) in sommige bochten tot 105 mph (168 km) op het rechte stuk. Tijdens de test werd slechts een liter olie toegevoegd en

de standaard remmen waren zo goed als nieuw.

Uiteindelijk waren de deelnemers en waarnemers van de magazines het er over eens dat dit een van de meest veeleisende en gecontroleerde duurtests was die ooit door een Amerikaanse standaard auto is afgenomen. Het resultaat was dat de Corvair een hele nieuwe groep bewonderaars kreeg.

Ralf Verhees

Verhaal: Motortrend Sep 2, 2020





Foto: Uithoudings test van de Corvair Monza uit 1962