

General Convair Club



7

Van de redactie

Dit is dan het laatste nummer van onze eerste jaargang. Terugkijkend op wat we dit eerste jaar hebben bereikt, denken we dat we niet ontevreden mogen zijn. Weliswaar moeten de eerste grote club-evenementen nog komen, we hebben toch ook al enkele leuke bijeenkomsten gehad. Al was het maar om met elkaar kennis te maken en het enthousiasme te delen over onze unieke Amerikaan.

Met deze uitgave proberen we nog eens goed uit te pakken omdat we dit eerste lustrum niet onopgemerkt voorbij willen laten gaan. Vooruitlopend op de volgende nummers denken we dat we toch een stapje terug moeten omdat we de bodem van ons archief in zicht krijgen. Weliswaar kunnen we nog wel jaren vooruit maar om eenzijdige onderwerpen te vermijden en meer actuele verslaggeving aan de orde te laten komen, zal er vanuit de club toch wat meer activiteit moeten komen.

Vergeet niet dat de redactie met het samenstellen van een uitgave dagen bezig is. En met plezier, echter ze zou ook wat meer tijd vrij willen maken om de restauratie van de Monza wat te doen vlotten.

Binnenkort breekt een nieuw jaar aan en laten we hopen dat het ons geen windeieren zal leggen. Het enthousiasme om met ons speeltje om te gaan is vele malen groter in clubverband. Omdat dan tot in detail van gedachte gewisseld kan worden en, hoe competetief het ook klinkt, je kunt vergelijken met wat een ander met zijn Corvair heeft bereikt. Gezien in het nieuwe jaar al het een en ander op stapel staat, kunnen we nu al zeggen dat we nog steeds gestaag groeien, en daarbij bedoelen we niet alleen in aantal, maar ook in de diensten en geneugten die een club te bieden kan hebben.

Mogen we dan ook de wens uitspreken dat we, na een succesvol aanloopjaar, vol enthousiasme aan een tweede jaar beginnen dat voor iedereen een goed, gezond, gelukkig en Corvairrijk 1999 zal worden.

Colofon

1^e jaargang nr. 7

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 516 323
E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
Tel./fax 020-6 929 425

Clubsite op internet:
<http://www.geocities.com/Motorcity/Garage/9982/>

Lid worden:
Door storting van fl.40 op
Rek. nr. 7814905 (Postbank)
o.v.v. Corvair Club

Niet commerciële advertenties zijn gratis voor alle leden.

Nieuw lid 1

Dat we op onze eerste pagina meedelen dat we nieuwe leden hebben komt wel vaker voor. Maar dat dit ons eerste officiële buitenlands lid is, is nieuw. Wij verwelkomen dan ook van harte de Heer Steylaerts uit Wommelgem bij Antwerpen. Waarom we daar zo blij mee zijn? Wel nagenoeg iedereen weet dat de Corvairs voor de Europese markt werden gemaakt in de GM fabriek in Antwerpen. Wellicht kan Dhr. Steylaerts ons op weg helpen om aan meer documentatie te komen m.b.t. de vervaardiging van ons dierbare speeltje. In ieder geval van harte welkom in onze club.

Winkel

Achter in deze editie zie je een eerste aanzet van wat er in onze 'winkel' te koop is. We hebben getracht zoveel mogelijk tegen kostprijen leuke en

nuttige dingen aan te schaffen en waarvan we (bijna) zeker weten dat we ze kunnen afzetten binnen een gerede termijn. Let wel, bijna alles is aangeschaft door persoonlijke financiering, en als de 'voorschieters' hun bedrag terugzien zijn ze dik tevreden.

Nieuw lid 2

Tijdens het samenstellen van dit nummer bereikte ons het bericht dat wederom een nieuwe corvairist zich bij ons heeft aangesloten, en wel Dhr. R. Sijben uit Maastricht. Hij heeft naar hij Mike meedeelde onze activiteiten waargenomen middels ons blad dat hij van een assurantiepersoon had gekregen. Wij vragen ons dan af hoe ons zeldzame clubblad (oplage max. 23) in de handen valt van niet clubleden. Hoe Dhr Sijben aan de Corvair ('63 Convertible Spyder) komt is een verhaal apart en laten we hem t.z.t. zelf vertellen. Ook aan hem: Wij heten u welkom!

Evenementenkalender

15 t/m 17 januari Oldtimerbeurs
Mecc Maastricht
19-21 feb. Vehikel Utrecht
2-5 apr. Nat. Oldtimer Manifestatie Zuidlaren

Op de omslag

De omslag toont ons de originele frontpagina van het blad MOTORAMA dat uitgegeven werd door GM-continental, aan alle eigenaren van nieuwe GM-producten. Deze omslag dateert van januari 1960 en geeft een sfeertje weer dat past in deze tijd van het jaar.

Tucker

Wie heeft ze gezien? Zondagmiddag 13 dec. Op SBS een (speel)film over de geschiedenis van Preston Tucker en het ontwikkelen van zijn eveneens unieke auto. Waarom uniek? Voor diegenen die de Tucker niet kennen; er zijn er slechts 50 van gemaakt en natuurlijk, hij had een luchtgekoelde 6 cil. boxer (uit een helicopter) achterin liggen. Het lijkt de redactie de moeite waard om t.z.t. een artikel te wijden aan deze Amerikaanse voorganger van de Corvair.

Chevrolet Hobby Pakket

Mike Kellstrand van Bay Sate Corvairs club informeerde ons per Web-site:

Chevrolet biedt ons een dienst aan genaamd 'Hobby Package' of 'Option package'. Als je een van de beneden an deze pagina genoemde telefoonnummers draait, komt er een vriendelijk persoon aan de lijn aan wie je het serienummer (VIN) van je auto kan doorgeven.

Zij sturen je dan een informatiepakket over je wagen toe.

Gek genoeg is de beschikbare informatie van in de in de US gebouwde en de in Canada gebouwde wagens behoorlijk verschillend. De US info is tamelijk algemeen. Mij is verteld dat specifieke aantallen in de US per ongeluk zijn vernietigd. Ik heb ook een brief van GM uit begin 70er jaren waarin staat dat ze slechts autoregisters bewaren voor een aantal jaren. Als je wagen in Canada gebouwd is heb je geluk, daar hebben ze nog steeds alle registers. Je kan gedetailleerde informatie krijgen van jouw auto. Helaas brengen ze daarvoor een vergoeding in rekening. Voor auto's die in de US gebouwd zijn moet je bellen naar 001-800-222-1020 (vanuit Europa) en vragen naar de Hobby Unit. Ze sturen je een informatief (maar algemeen) pakket over specifieke details van het bouwjaar van je auto plus een kopersgids en promotiespullen van nieuwe auto's. Ik vroeg voor dit pakket reeds enige jaren geleden; er zat niets sensationeels bij maar toch zijn prijs waard namelijk gratis.

Voor auto's die in Canada gebouwd zijn moet je Chevrolet Canadian Unit bellen op 001-905-644-6624. Het pakket dat zij je toezenden is meer interessant, maar ze vragen er wel 40 dollar voor. Deze bijdrage is voor de moeite die ze moeten doen voor het onderzoek dat ze verrichten.

Je krijgt dan het volgende toegestuurd:

- De originele lak-, interieur- en dak-codes
- Productie- en verzenddatum.
- Het originele motortype
- Het originele motor serienummer
- De dealer waarheen hij verzonden is.
- Het officiële nummer van je wagentype zoals hij in Canada geproduceerd is.
- Beschrijving van alle opties (niet alle komen op het typeplaatje (body tag) voor).
- Er is ook nog een document bij van ongeveer 30 pagina's dat lijkt op de gedetailleerde specificatiemap die aan de dealers werd verstrekt. Dit is US-info, niet Canadees. Er staat iets in over de locatie van de serienummers, interieur- en exterieuruitvoering (incl. een lijst van elk sierstuk en waar het van gemaakt is), een lijst van beschikbare opties (van zowel de fabriek als de dealer). Deze info betreft alle modellen inclusief Greenbrier. Er zitten ook bij gedetailleerde binnen- en buitenmaten en gewichten. Er is een pagina van de carrosseriebehandeling vanaf het blanke plaatstaal.

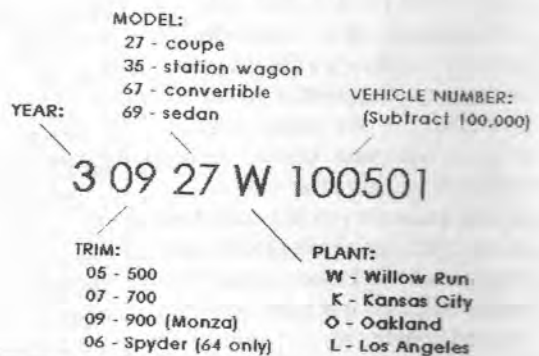
Er zit en lijst bij van mogelijke kleurencombinaties en andere spullen die aan een Corvair te monteren zouden zijn.

- Een 65 pagina dik boek met wat GM geschiedenis en een lijst van betrouwbare restauratieonderdelen leveranciers (voor alle GM producten, niet alleen voor Corvair).
- Ten laatste en zeker niet het minste, een exemplaar van 'GM Today', hun bedrijfsmagazine.

Corvair VIN Decoding Detail

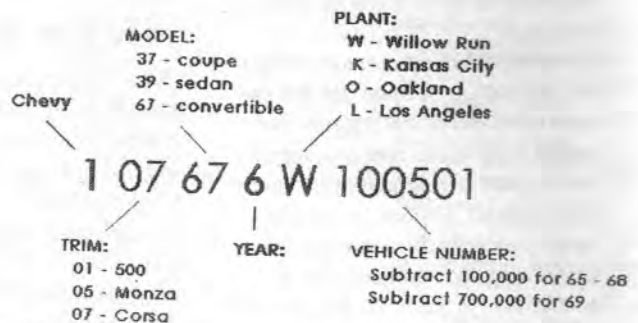
Early Car VIN Detail

(1960-1964)

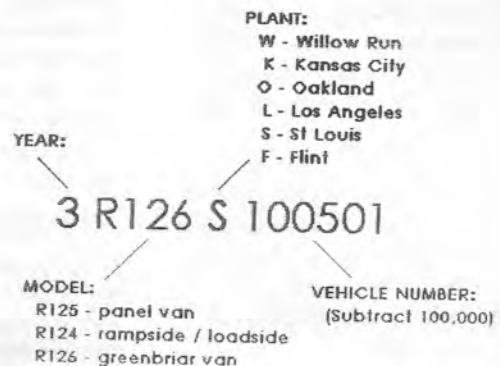


Late Car VIN Detail

(1965-1969)



Truck VIN Detail



Autoblad "De Heilige Koe"
T.a.v. de redactie
Postbus 22000
1202 CA HILVERSUM

Amersfoort, 24 oktober 1998

Geachte redactie,

In het oktobernummer van De Heilige Koe haalt u enkele oude koeien uit de sloot: mislukte automodellen die zullen branden in de hel. Dat u daar de Chevrolet Corvair ook toe rekent was te verwachten. Deze auto heeft een naam opgebouwd in dit soort artikelen. En dat u in dit soort lijstjes tamelijk tendentieuze schrijft is begrijpelijk. U richt zich immers op autofanaten van tienerleeftijd en niet op serieuze autoliefhebbers. Toch denk ik dat die tieners recht hebben op informatie die misschien gekleurd, maar in ieder geval juist is. De grootste blunder is natuurlijk dat u helemaal geen Corvair heeft afgebeeld. De foto toont een Chevrolet Bel Air Sport Coupe 409 van 1962. Wel een beest van een auto: 409 cubieke inches, maar ook 409 PK! Zeker geen geflopte auto, want hij was zeer gewild en werd veel gebruikt voor (drag) racing.

Terug naar de Corvair, die ook langer is geproduceerd dan u vermeldt, namelijk tot en met 1969. Natuurlijk heeft de auto veel negatieve pers gehad, en tot en met bouwjaar 1963 was de kritiek op de wegligging voor een groot deel terecht. De door u genoemde constructie met pendelassen voor de achterwielophanging was verre van ideaal. Vanaf 1964 werd echter een dwarse bladveer toegevoegd, waardoor de rolneiging werd teruggebracht tot een normaal niveau. Vanaf 1965 werd een achterwielophanging toegepast vergelijkbaar met die van de Corvette en waren alle "tuck-under"-problemen verdwenen. In de Verenigde Staten worden Corvairs van de tweede generatie nog veel en succesvol ingezet bij historische races. Grappig te weten is dat het boek dat vaak verantwoordelijk wordt geacht voor de ondergang van de Corvair, "Unsafe at any speed" van Ralph Nader, pas uitkwam in 1965. Inderdaad, toen de wegliggingproblemen al waren opgelost.

Tot slot, de slechte naam van de Corvair werd voor een groot deel bepaald door de rijstijl (zeg maar de belabberde voertuigbeheersing) van de gemiddelde Amerikan. Deze was niet gewend om met een staardlastige auto te rijden. In Europa zijn er in de jaren zestig geen bijzondere wegliggingproblemen over de Corvair gemeld. Maar ja, hier was men ook gewend om met auto's als de Renault Caravelle, de Kever, de Simca 1000 en de Porsche 911 (ook een "loodzware zescilinder boxermotor achterin") te rijden.

Om nog even in herinnering te brengen hoe een Corvair er uitziet, stuur ik een foto mee van mijn Corvair Monza Spyder Convertible uit 1964.

Met vriendelijke groeten,

Ad Dijkstra
Diederikhof 6
3813 KW AMERSFOORT
033-4724586

Diegenen van jullie, die een internetaansluiting hebben kregen van Ad Dijkstra een dikke maand geleden een mail waarin te lezen hoe verbolgen hij was over een publicatie in het blad 'De heilige koe'. Het dwong hem dan ook in de pen te klimmen en zijn grieven te uiten aan de redactie van dat blad. Dit kun je lezen in zijn hierboven afgedrukte brief. Tot zijn verbazing werd hij benaderd om de gelegenheid te krijgen het een en ander recht te zetten, en zijn Corvair als 'klassieker van de maand' te laten optreden in het januari-nummer. Om deze gelegenheid aan te grijpen om ook het Corvairclub gebeuren naar buiten te laten treden, was jullie redactie erbij, hier volgt en verslagje; De afspraak was dat vrijdag 20 november een journalist en een fotograaf aan Ad een bezoek zouden brengen. De redactie was er als eerste en heeft nog wat mee helpen poetsen om de zwarte '64er convertible zo mooi mogelijk voor de dag te laten komen, dit in afwachting van de bovengenoemde personen. Gelukkig was er die dag een stralende zon in de lucht, hetgeen foto's maken ten goed zou komen. In huis had Ad al een hele tentoonstelling ingericht in de vorm van een tafel met boeken, publicaties, folders en schaalmodellen. Toen de heren gearriveerd waren kwam er onder het genot van een kop koffie al gauw een aardig gesprek op gang waar in we konden uitleggen hoe nu werkelijk de vork in de steel gezeten heeft m.b.t. het in een

kwaad daglicht zetten van de Corvair en de uiteindelijke verdwijning er van. Om al deze woorden nog meer kracht bij te zetten kon Ad een videoband tonen waarop duidelijk te zien was wat het euvel van de eerste EM's was, echter met de mededeling dat de wagen die op deze beelden omsloeg daarvoor duidelijk geprepareerd was. Hevig geïnteresseerd was de man naar de aandrijflijn van de Corvair, en het kostte ons dan ook niet veel moeite hem er van te overtuigen dat het hier om een unieke 'Amerikaan' draait, waarvan er in Europa nog maar weinig zijn overgebleven. Omdat de journalist nog van de jongere generatie is kon hij zich niet veel voorstellen van de techniek die in de Corvair gebezigd is en die nu niet meer wordt toegepast.

Ook hebben we uitgebreid over de club gepraat en wat de doelstelling hiervan is.

Onderwijl werd er buiten op de parkeerplaats door de fotograaf driftig gefotografeerd, voornamelijk het interieur, waarbij de wagen nog een keer verplaatst moest worden vanwege het invallende zonlicht.

Na het middaguur en het gebruik van een broodje werd er gezocht naar een geschikte locatie voor het maken van een aantal flitsende foto's. toen die gevonden was werd door de fotograaf gekozen voor 'bewegende beelden' dwz door de wagen in zijn beweging te volgen krijg je een onscherpe achtergrond. Welke van deze foto's gepubliceerd gaan worden in het januari-nummer weten we niet want de redactie had zich naar huis te spoeden voor een volgende afspraak.

We wachten af en zijn zeer benieuwd.



astro I

ANOTHER OUTSTANDING DEVELOPMENT IN
CHEVROLET'S SEARCH FOR AUTOMOTIVE PERFECTION

Op de autoshow in New York
presenteerde General Motors in 1967
weer een adembenemende creatie:

De Astro I.

Wat zag het publiek?

Een zeer lage auto, die geheel gemaakt leek voor snelheid. Het frontale oppervlak was zeer gering, zelfs een leek kon begrijpen dat deze vorm soepel door de weerbarstige lucht zou klieven. Men zag een auto zonder deuren. Door een tiptoets aan te raken scharnierde de gehele achterzijde als een oesterschelp naar boven. Met het dak kwamen ook de stoelen omhoog en deze kantelden naar een verticale positie. Door over een hoge drempel te stappen kon men plaatsnemen in de zetels. Door de tiptoets aan de binenkant te beroeren zakten de stoelen naar beneden, naar een meer horizontale positie en sloot ook het dak zich weer. Omdat een achterraut ontbrak, werd het zicht naar achteren mogelijk gemaakt door een groothoek periscoop. Naast de auto, in een display van perspex, stond een motorblok. Zes luchtgekoelde cilinders in boxeropstelling; duidelijk afkomstig uit de Corvair. Maar ook: door getande riemen aangedreven nokkenassen in de koppen en twee rijen van drie carburateurs met open kelken; zeker geen standaard.

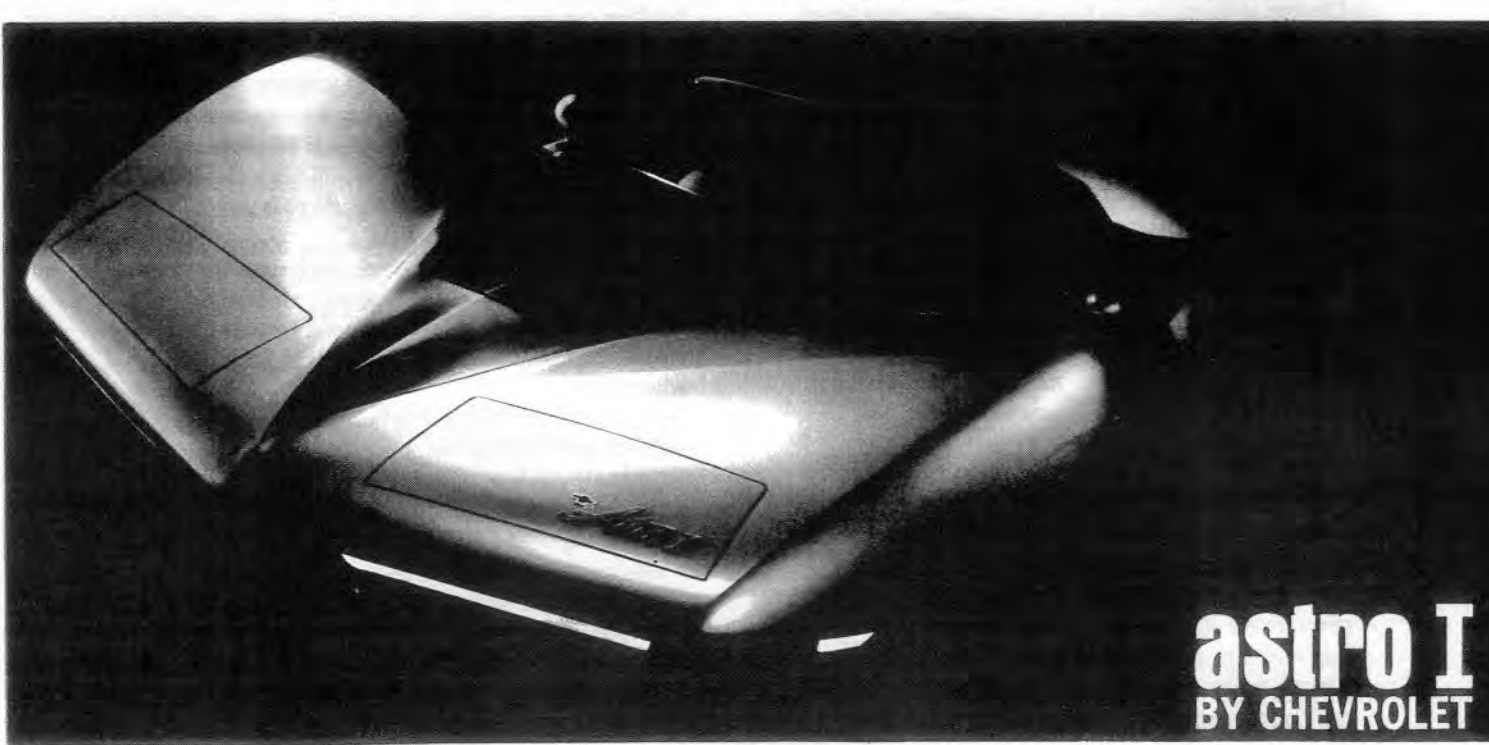
Wat zei GM over de auto?

In de zelfdragende fiberglas body met geïntegreerde rolbeugels en gladde beodemplaat huist eenzelfde motor als in de display. De motor heeft hemisferische verbrandingsruimten, meet 176 kubieke inches en levert 240 PK bij 7200 toeren. In de rechter van de grote doosvormige dorpels bevindt zich een rubberen benzinetank als contragewicht voor de bestuurder. De Astro I heeft onafhankelijke wielophanging, schijfremmen en deelbare velgen.

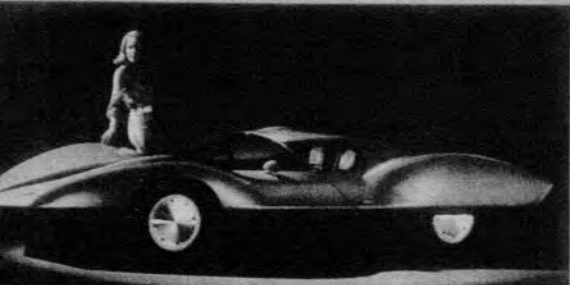
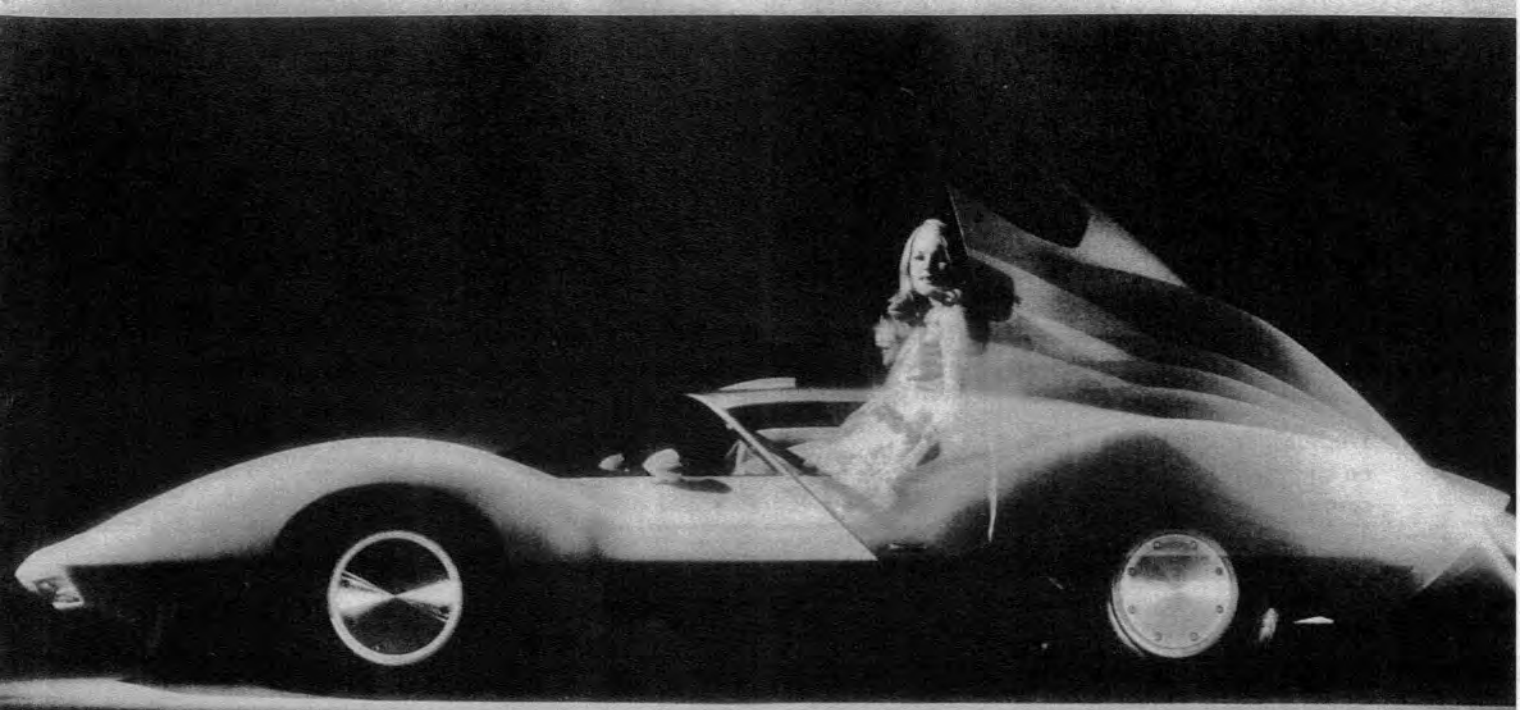
Wat zagen de redders van de Astro I?

De Astro I werd door CORSA teruggevonden in een opslagplaats in Detroit, waar de wagen op de sloper stond te wachten. In overleg met GM werd de auto gered en in het Corvairmuseum geplaatst. Daar werd duidelijk dat het gezegde 'dromen zijn bedrog' ook geldt voor deze droomauto. De elektrische bediening van de cockpit werkt niet meer, maar het dak kan nog wel met de hand geopend en gesloten worden. Zijn hoogste snelheid zal de Astro echter in de transporter hebben gehaald, want op eigen kracht kan hij niet rijden. De tentoongestelde motor heeft er nooit ingezet. Wat er wel in zit is een standaard 140 met automaat. Deze motor kan echter niet normaal draaien, want de 'design'-uitlaten zijn wel aan de body, maar niet aan de motor gemonteerd. Volgens museumconservator Wade Lanning leert de inrichting van de cockpit dat de Astro I niet meer is dan een 'pushmobile': de pook van de automaat is als los element op een glasfiber interieurplaat gelijmd en de instrumenten zijn op het dashboard geschilderd.

Ach, al kun je er niet echt in rijden, de auto bestaat in ieder geval nog. Waar de interessante motor met bovenliggende nokkenassen is, weet niemand....



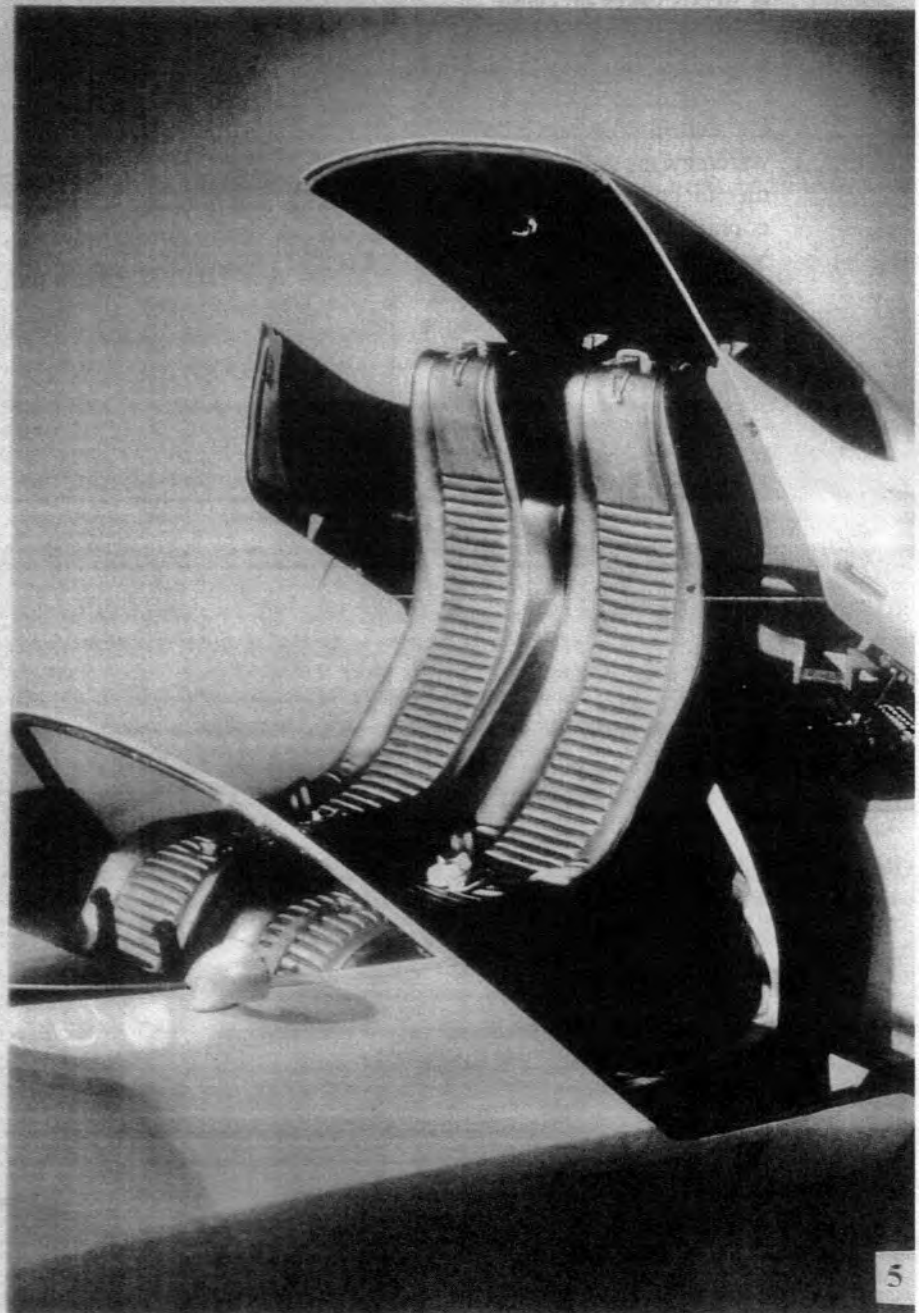
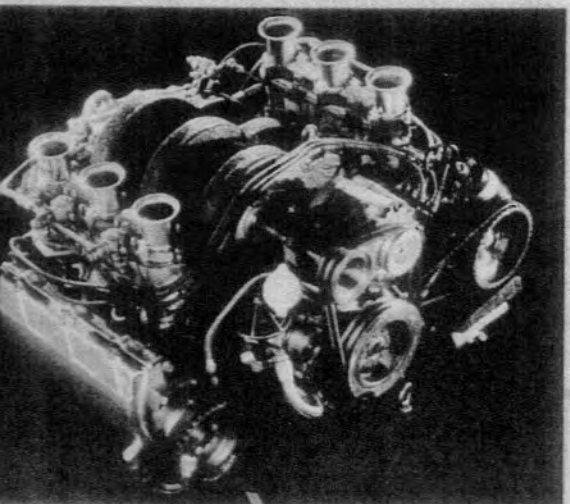
astro I
BY CHEVROLET



Astro I's fiber glass body is finished in crimson-flame acrylic pearl paint. Delta-shaped nose, sloping deck, fenders and windshield make up the fixed front section. The other section—flowback roof, fixed side windows and rear fenders—pivots up when a flush-mounted exterior switch on the rear fender is activated.

More features: independent double-wish-bone suspension system; disc brakes; rear-deck "spoilers" that elevate in an emergency braking situation; air-cooled rear engine.

Overall dimensions: wheelbase 88.0"; length 176.75"; width 72.24"; height 35.5"; front tread 54.68", rear tread 55.9".



Mijn Corvaair Monza Convertible 1968.

Eind 1959 kondigde General Motors de eerste compact car aan, de Chevrolet Corvaair. Diezelfde maand deden Ford en Chrysler dit evenzo met respectievelijk de Falcon en de Valiant.

In februari 1960 werd ik voor een jaar te werk gesteld bij het IBM Development Laboratorium in San José, California. Ik kreeg daar de beschikking over een Ford Falcon, een prettige fantasieloze auto. Ik wist niet beter. Na enkele maanden zag ik steeds vaker de kleine Chevrolet rijden, die ik veel aardiger vond, maar ik had in dit opzicht geen keus. De daarop volgende jaren waren zwaar voor de Corvaair, niet alleen door de concurrentie van de Falcon en Valiant, maar ook van de Mustang. Later ook als gevolg van de acties van Ralph Nader met zijn boek "Unsafe at Any Speed" in 1965. Na terugkeer in Nederland in 1961 vergat ik de Amerikaanse compacts en reed ik in een Fiat.

Enkele jaren later, in het begin van 1966, werd ik wederom uitgezonden naar de USA. Dit keer met vrouw en drie kinderen. Ik zou een of twee jaren gaan werken op een IBM laboratorium in Upstate New York. Voor mijn vertrek kocht ik in de Tax Free Shop op

proefrijden vond ik een veilig aanvoelende Corvaair van 1961. Een knalrode coupe. Nadat de Volvo was gearriveerd hield ik deze Corvaair om naar mijn werk te rijden en ik raakte eraan gehecht. Ralph Nader was in die jaren zeer actief. Op de televisie liet hij zien hoe



Schiphol een Volvo stationcar. (Toen voor f 8.000,00). Deze Volvo zou voor mij naar New York worden verscheept. Tijdelijk huurde ik een auto. De levering duurde echter eindeloos, dus besloot ik zo lang een oud barrel te kopen. Na wat rondshoppen en

gemakkelijk Corvaairs over de kop sloegen. Verder sleepte hij de top-man van de Corvaair divisie voor het gerecht omdat deze een detectieve had ingehuurd om zijn sexleven na te gaan. (Een soort Starr, gebeurde toen ook al). De Corvaair directeur heeft toen zijn excuses op de TV moeten aanbieden.

De oude Corvaair was mijn lieveling. Nooit problemen. Alleen in het najaar met veel regen spoot het water door de bodem naar binnen. Niet erg als je op je Corvaair gesteld bent.

In 1967 verhuisden wij naar Rochester Minnesota en ik nam de Corvaair mee. De winter is daar bitterkoud maar mijn rode liefde bleef mij steeds trouw.

Toen ik vernam dat wij in begin 1968 terug moesten naar





Nederland heb ik mijn trouwe vriend ingeruild voor mijn huidige Corvair, een convertible (niet electrisch) standard shift (4-speed). En 110 horse power. Zo uit de fabriek voor \$2,400.00, nu niet meer voorstelbaar. In februari reed ik mijn nieuwe Corvair 2000 mijl naar de oostkust om hem op de boot te zetten in Baltimore.

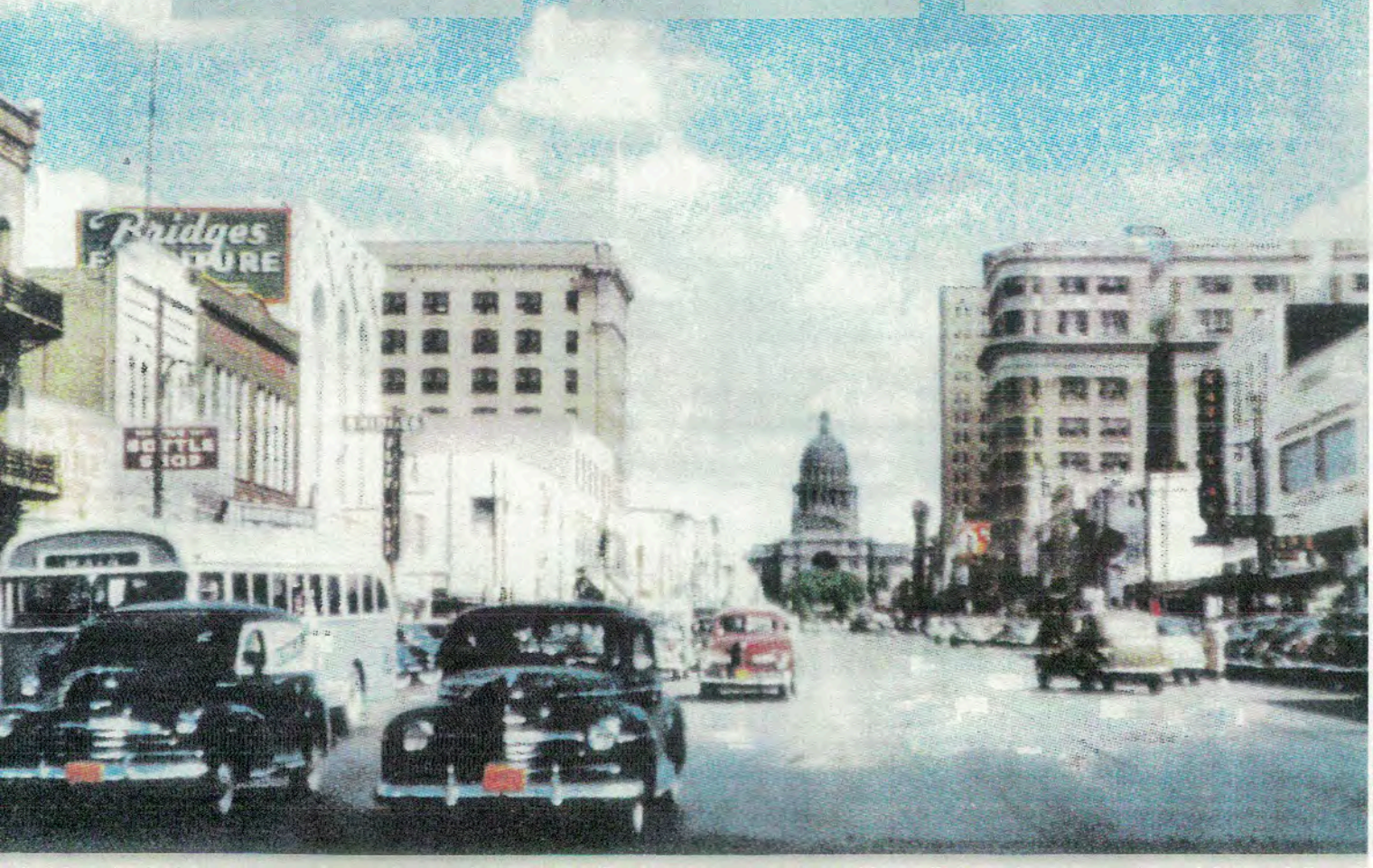
In Nederland gebruikte ik mijn Corvair dagelijks voor mijn werk tot 1977 waarna ik hem wilde inruilen tegen een snellere comfortabeler auto. Voor IBM reed ik toen ruim 50.000 km per jaar. Ik kon bij geen enkele dealer meer dan fl.500,00 inruilwaarde krijgen dus zette ik hem toen in de garage wachtend op betere tijden.

Die zijn nu gearriveerd want meer dan F 500,00 zal hij wel opbrengen denk ik, bovendien heb ik er nog veel plezier van, één van onze dochters trouwde in de Corvair. Sinds 1980 ben ik lid van de Corvair Society of America. Hun blad "Corsa Communique" was zeer nuttig met veel technische tips en natuurlijk ook het adres van Clark's. Alle Communique's heb ik bewaard.

Eénmaal kreeg ik in Nederland bezoek van een Corvair Owner uit de States. Hij woonde op een eilandje voor de kust van Seattle. Het was een man met een baardje en was ca 55 jaar oud. Hij had zijn jonge vrouwtje bij zich, een meisje van ongeveer 20 jaar en beeldschoon. Ik denk dat hij haar verborgen hield op zijn eiland. Natuurlijk bleven ze bij ons logeren.

Zo maak je nog eens wat mee als Corvair bezitter.

Taco van den Honert



'62 Corvair Greenbrier

General Motors besloot eind vijftiger jaren de strijd aan te binden met volkswagen's innovatieve kleinbussen en bestellers met de bouw van een bestelwagen die veel basiscomponenten bezat van de Corvair.

Gelanceerd als model 1961 was er een gesloten besteller genaamd Corvan, met open laadbak genaamd Rampside en Loadside, en een Greenbrier personenbus. Een 1962 Rampside is in blad nr.4 al eens behandeld in deze serie. Het onderwerp in dit artikel is een 1962 Greenbrier die eigenlijk in het gebruik hetzelfde is als de Corvan.



Deze is uitgerust met een automatische transmissie en de keuzehandelaar op het dashboard. Een handchoke wordt bediend met een handelaar onder de bestuurdersstoel waarvandaan een kabel loopt naar de beide

carburetors op de achterin geplaatste 164c.i. luchtgekoelde zescilinder boxer die een respectabele 110 paarden genereert bij 4000 t.p.m. Een afdekking over het motorcompartiment, levert een



Van Klaas van Dijk hoorden we dat hij onlangs tot de aanschaf van een dergelijke auto is overgegaan. Volgens onze informatie komt de wagen uit Zweden en is nog geheel intact. Dit is dan een van de zeer weinige Greenbriers in Europa en zal bij een clubshow dan ook de nodige bewondering krijgen van zowel Corvair-eigenaren als van het publiek, het is een welkome aanvulling in de modellenreeks binnen de club.



prachtige plaats op om een slaapzak uit te rollen en neer te ploffen op een camping of bij een drive-in film. Doug Russell uit Brantford, Ontario Canada bezit deze schoonheid waarin de teller slechts 57000 mijlen aangeeft, verreden over de afgelopen tien jaar. Doug's Greenbrier is niet alleen zijn onafhankelijk vervoermiddel, maar ook nog eens een beroemde kalender "pin-up". Hij werd een aantal jaren geleden gebruikt om de kalender te sieren van een autolakkenfabrikant. De hevigste concurrentie bij GM voor deze auto kwam niet van Volkswagen maar van Ford's Econoline (zie vorig nummer) en Dodge met zijn A-100, beide aangeboden met een conventionele motor voor/aandrijving achter configuratie en dan met meer kracht. GM antwoordde hierop in 1964 met de Chevy Van, gebruik makend van veel Chevy II componenten, en gaf zo de op Corvaire gebaseerde lichte bedrijfswagens de gelegenheid een stille dood te sterven. De Loadside fabricage werd

gestaakt in 1962, de Rampside in '64 en de Coravn en Greenbrier vroeg in het modeljaar 1965. Zoals Marilyn Monroe, die in 1962 stierf, met het bedeesde lachje van de grille en de on-

weerstaanbare koetslijnen zal de Greenbrier niet licht vergeen worden. Je zou kunnen zeggen dat de kaarsen zijn opgebrand, maar de legendes zullen blijven bestaan. Dan Pannel "This old truck"



Foto geheel boven: Als schuurdeuren zo groot is de toegang van zowel de zijkant als achter naar het gestoffeerde interieur. De achterbank is opvouwbaar tot dezelfde hoogte als het achterdek; zijn tijd jaren vooruit!

Foto beneden: Of het nu is om een bloemstuk af te leveren op een kerkhof of om gewoon te toeren op een lekkere zomerse avond, Doug's Greenbrier is een aantrekkelijke en praktische vrijetijdswagen.

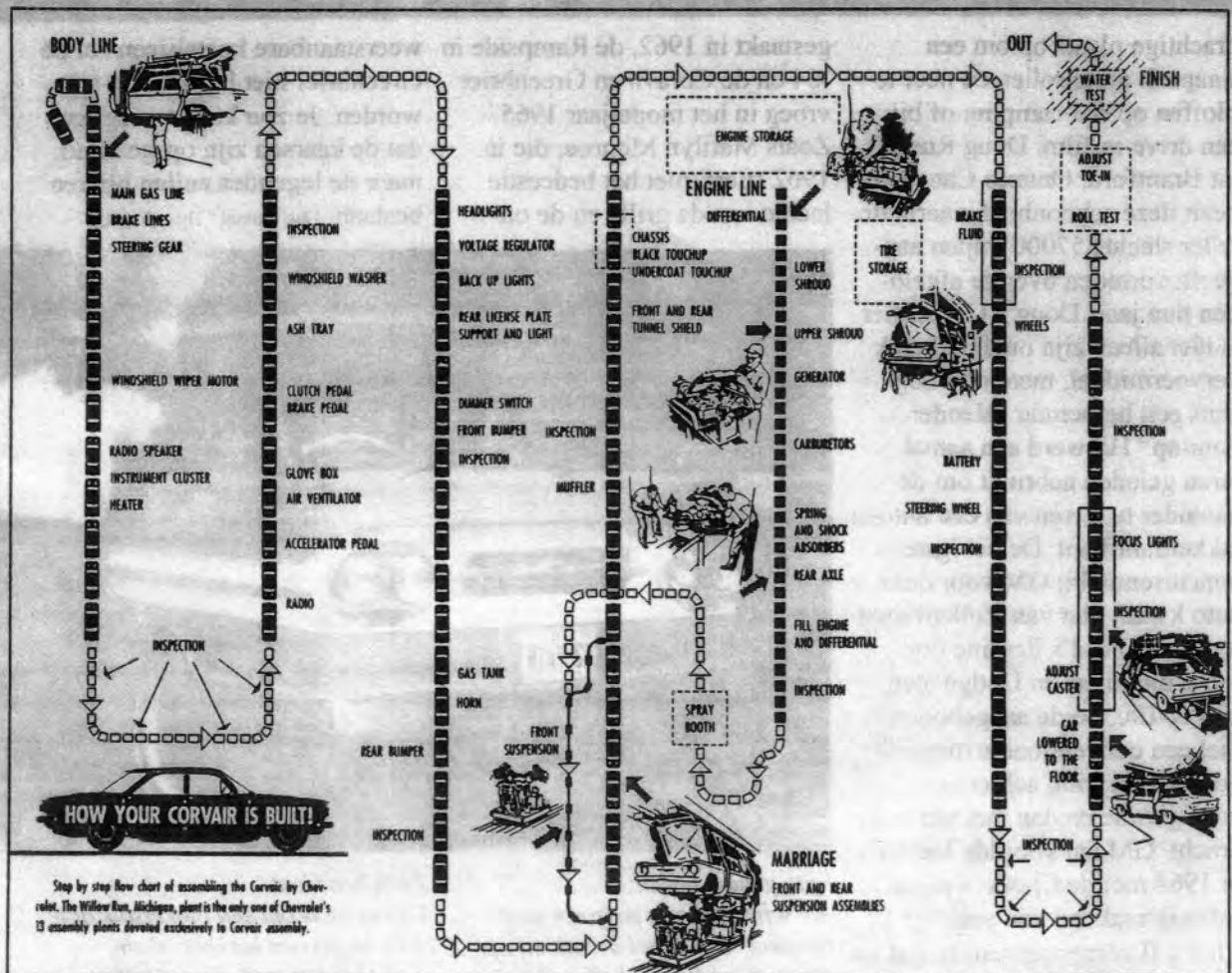
Het dynamische van productieproces van General Motors en de Corvaair

Afl. 2 De lopende banden

Zagen we in de vorige editie iets van de fabrieken die her en der verspreid over de VS en daarbuiten in grotere of kleinere aantallen Corvairs fabriceerden, nu nemen we een kijkje binnen de deuren in de fabriek van Willow Run. De buitenlandse fabrieken waar de Corvairs geassembleerd werden, waren waarschijnlijk opgezet om de belasting op nieuw geïmporteerde auto's te ontlopen. Daarnaast waren er in Europa aanpassingen nodig om aan de diverse Europese wetten en voorschriften te voldoen. De fabriek in Zwitserland, waar we nog maar sinds kort weet van hebben, was gevestigd in Biel aan het meer van Neufchatel. Ook hier zullen wel meer modellen van GM van de band, als die er al was, zijn gerold. We zijn naarstig bezig hierover meer informatie in te winnen, maar bij het uitkomen van deze editie hebben we nog niets ontvangen.

Het bouwen van de 1961 Corvaair

Hieronder zien we schematisch weergegeven de stadia van de bouw van de Corvaair. Elke fase van het vervaardigen vereist een zorgvuldige toewijding, coordinatie en planning. Nauwkeurige controles op het arbeidsproces van mens en machine verzekeren uiteindelijk het gemotoriseerde publiek van een in hoge mate betrouwbaar product in de vorm van een Corvaair. Vanaf het moment dat het metaal wordt bewerkt voor een van de duizenden onderdelen totdat de wagen van de assemblagelijin afloopt op eigen kracht, wordt de Corvaair constant gecontroleerd. Deze nauwkeurige kwaliteitscontrole maakt dat de Corvaair de best gebouwde familieauto in zijn klasse kan worden genoemd.



Production flow chart of Corvaair's Willow Run, Michigan, assembly plant.

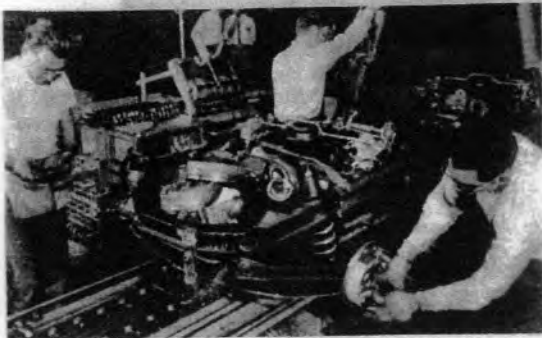
De zorgvuldige bouwprocedure van de 1961 Corvair

Het vervaardigen van een auto begint natuurlijk bij de meest essentiële onderdelen zoals de motor en de versnellingsbak. Hierbij werd door de jaren heen flink geëxperimenteerd mede om de productie te kunnen opvoeren en eventueel goedkoper te maken.

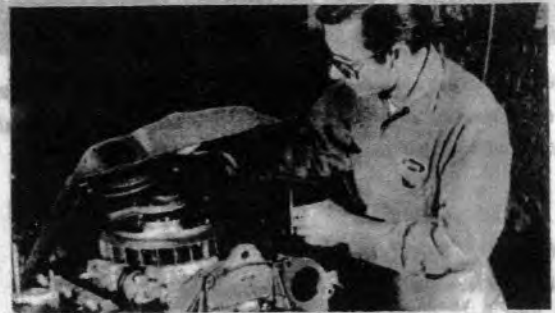
Een van de dingen waar hard aan gewerkt werd, leidde enkele jaren later tot de komst van de "jug-head" motor, die bij de losse universele cilinders ook apart per cilinder een losse kop had. Deze waren ontworpen voor een betere brandstof toevoer. Ze waren van gietijzer. Echter deze motor is nooit in productie gekomen. Ook waren er andere experimenten die niet zo goed uitpakten. Zoals het vervaardigen van een machine om sneller en dus meer zuigers te maken. Een man bediende daar twee machines en maakte er 120 per uur.



De fabricage van de Corvair begint bij de band waar de motor op staat. Op deze foto bevestigen arbeiders de transmissie aan de krachtbron.

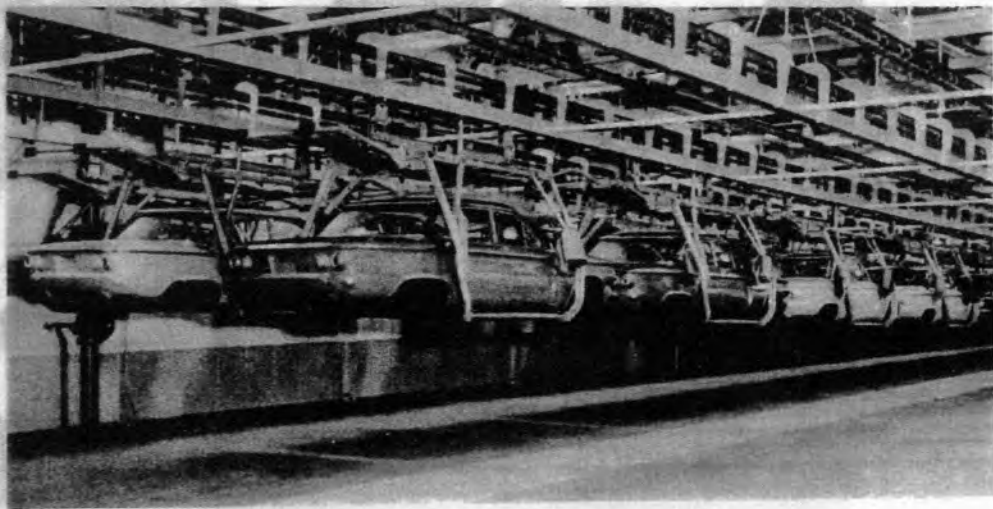


De achterbrug wordt hier toegevoegd tot een gehele unit, klaar om ingebouwd te worden

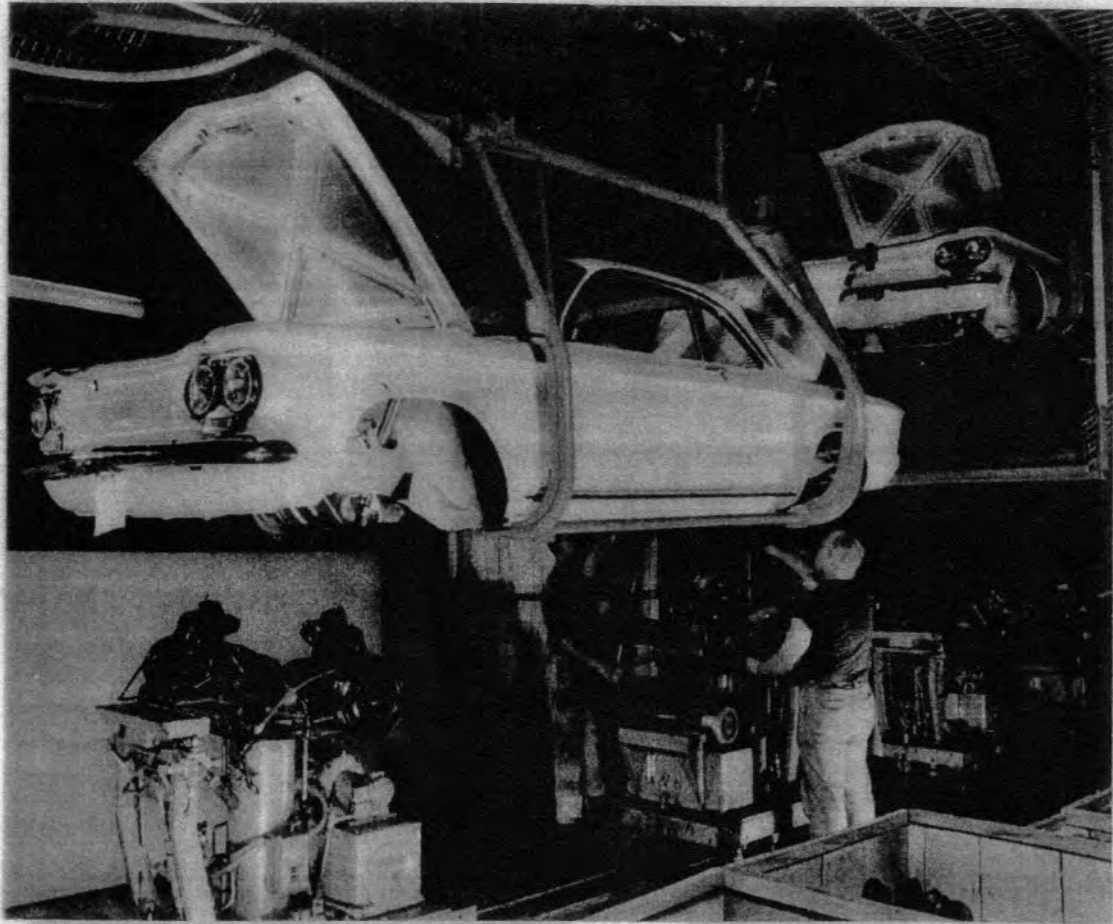


De ventilator en de beplating van de motor worden hier rondom de motor bevestigd.

Het experiment bestond eruit dat er een machine gemaakt werd die goed was voor zo'n 650 zuigers per uur. Het enige probleem was dat ze niet erg nauwkeurig was en een aanlooptijd van een uur nodig had. Zodoende verdwenen 650 zuigers in de schrootbak. Alle motoren werden uitvoerig getest alvorens ze naar de assemblagehal gingen om in een carrosserie te verdwijnen.

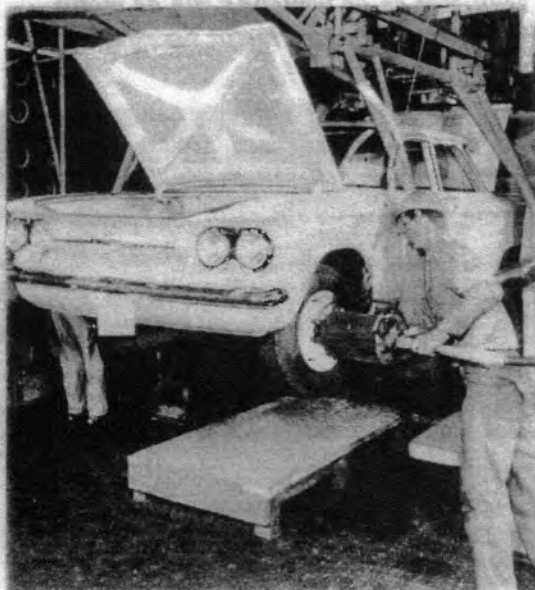


De body's kwamen van de naast gelegen Fisher carrosseriefabriek



De carrosserie wordt over de voor- en achterbrug geschoven, die in speciale mallen keurig op hun plaats worden gehouden. Hydraulisch worden dan de twee componenten naar boven gebracht waarna ze aan de body bevestigd worden.

De wielen worden er op gezet door een luchtgedreven machine die de vier moeren in een handeling vastdraaien.



De monorailgrijparemn laten de wagen neer zodat de wielen voor het eerst de grond raken.





De grijparmen laten de Corvair automatisch los. Een in de vloer bewegende band zorgt voor verder vervoer

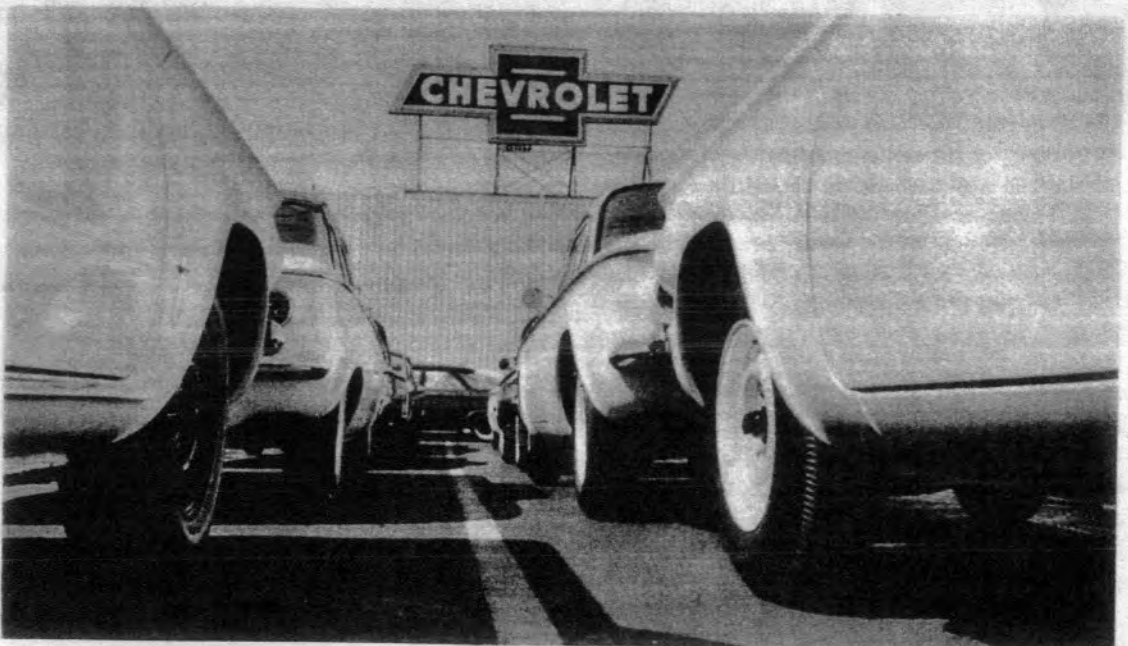


Het reservewiel is geïnstalleerd. Licht, ruitenwissers en richtingaanwijzers worden op hun functioneren getest.



Op eigen kracht verlaat de nieuwe Corvair de fabriek en ziet voor het eerst daglicht.

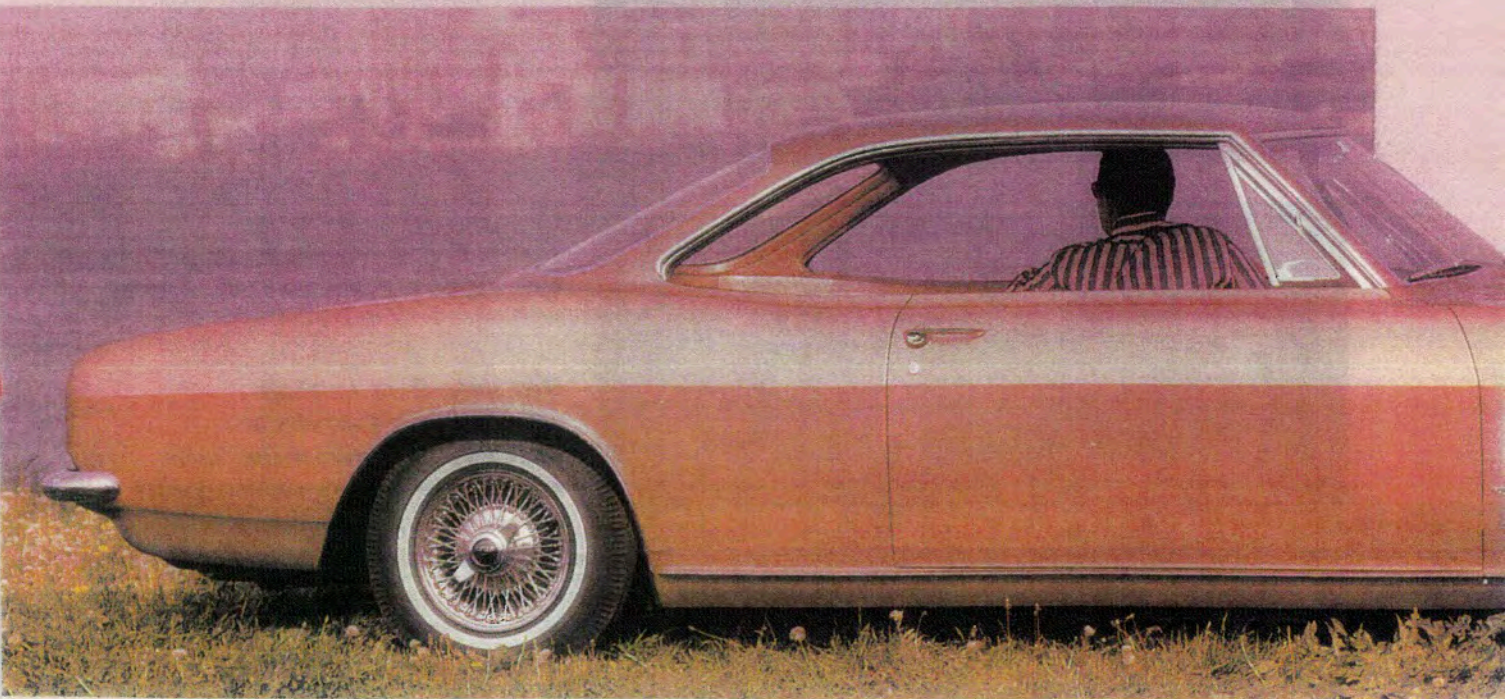
Hier staan de op kwaliteit gecontroleerde Corvairs te wachten op hun verzending naar de Chevrolet dealers, verspreid over het hele land en daarbuiten.



Kennismaking met de Chevrolet Corvair Corsa

Voor de eerste maal sinds zijn introductie in 1959 onderging de Corvair dit jaar een complete gedaante verwisseling - een ongekend record voor een Amerikaanse wagen van na de oorlog. Op de "oude" wielbasis van 274 centimeter ontstond een geheel nieuw, zeer modern en bepaald aantrekkelijk koetswerk, dat ondanks de slanke, pittige lijnen toch iets ruimer van binnen is dan het groter schijnende oude. Men behoeft geenszins van Amerikaanse auto-modes te houden om toch deze Chevrolet Corvair jaargang 1965 mooi te vinden.

daard instrumentarium is ook niet onaanzienlijk verbeterd op deze jaargang, alles is beter af te leesbaar en logischer geplaatst. De verwarming is veranderd en voert de warme lucht niet meer door de chassislangsliggers, doch door een centraal gelegen kanaal - een oplossing, die een héél prettig resultaat geeft. Wat de machinekamer betreft - er zijn verschillende Corvair-uitvoeringen, elk met een "eigen" vermogen. De sterkste versie levert 180 SAE-pk's bij 5000 toeren; dat is de motor, die in deze Corsa is gemonteerd. Er zijn nieuwe cilinderkoppen op deze motor gekomen en gasontlading wordt onder druk in de koppen gebracht; hiervoor dient een kleine, buitengewoon snel draaiende turbine aan het eind van het uitlaatsysteem. De remmen zijn groter geworden, de achterwielen worden gelokaliseerd à la Corvette, door twee in langsrichting liggende reactie armen.



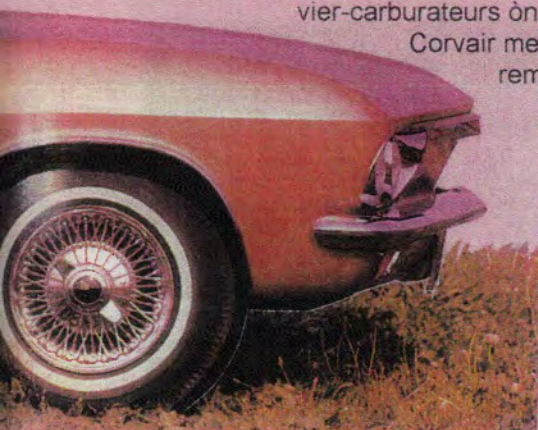
Hierboven een unieke afbeelding van een 1965 Turbocharger prototype. Deze werd toen nog Spyder genoemd, hetgeen op de flank, zij het met een loep, te zien is. Let ook eens op de fraaie Kelsey-Hayes spaakwielen met de tweevleugelige 'spinners'

Op het "Corsa"-model, dat wij reden, was het normale instrumentarium uitgebreid met een elektrische klok, een toerenteller, een temperatuurmeter (die, zoals het behoort maar soms nog wordt nagelaten, de temperatuur van het koelwater in de cilinderkop meet en niet dat van het water op één of andere fantasierijk gekozen, maar bitter weinig zeggende plaats in het koelcircuit) en een manometer, die de druk aan de uitlaatzijde van de compressor meet (zoals u weet, heeft de Corsa de befaamde GM-uitlaatgascompressor). Het stan-

Op elk wiel werkt een (extra) traagheidsschokdemper.

De Corvair Corsa doet merkwaardig "on-amerikaans" aan. De wagen heeft een zeer bruikbare binnenruimte, terwijl met name de bestuurdersplaats goed is geplaatst en alle bedieningsorganen goed voor de hand heeft. Alleen de stand van de rugleuningen, die merkwaardig genoeg niet verstelbaar is, vergt nogal gewenning, iets dat nog wordt geaccentueerd door de vrij lange slag die de pedalen maken.

Ondanks zijn naar Amerikaanse maatstaven gemeten vrij geringe cilinderinhoud van 2,7 liter en een leeggewicht van ongeveer 1250 kg, gedraagt de Corsa zich dociel en trekt ook in de laagste toerenregionen. Een fors koppel wordt reeds onder aan de toerencurve geproduceerd en men kan de Corsa in weerwil van zijn potig-klinkende naam zéér "lui" rijden. Is men niet zo lui ingesteld, dan ervaart men, dat vanaf 3000 toeren ongeveer de compressor zich begint te doen gelden en al schakelend de motor op toeren houdend, toont de Corsa zich van weer een geheel andere, pittiger zijde, zonder evenwel het peil van een gemiddeld-sportieve Europese Gran Turismo te bereiken. Voor lieden aan deze kant van de Atlantische Oceaan is het vreemd een zich als "Corsa" aandienende automobiel reeds bij circa 5000 toeren uitgeput te zien hijgen naar een volgende versnelling -bij dat toerental begint het vermogen òp te raken. Duidelijk verhindert juist de in een lager toerental zoveel presterende compressor een verder oplopen; het houdt èrgens op en als men bedenkt, dat deze compressor vrijwel onafhankelijk van het motortoerental werkt, is het ook wel te begrijpen. Ook de compressieverhouding van de motor (8.25 tegen bijvoorbeeld 9.25 bij de vier-carburateurs ongeblazen



Corvaire met 140 SAE-pk) remt een onbepaald stijgen van het toerental. Met de vier-versnellingsbak is het evenwel nodig om tot 5500 toeren door te trekken ten einde een redelijke overgang te verkrijgen, de

naar keus ook leverbare driebak móet dus de prestaties niet onaanzienlijk beïnvloeden. De wegligging is in harmonie met het motorvermogen. Alhoewel de schroefveren zowel achter als vooraanzienlijk soepeler zijn dan voorheen, en het vermogen van de Corvaire Monza met Thompson-compressor van vorig jaar liefst 30 SAE-pk minder was, gedraagt de wagen zich goed. Wel rolt de wagen carrosserie meer dan bij de voorganger, als men snel een bocht neemt. De wielen blijven echter goed aan de grond. De Corvaire gedraagt zich mooi neutraal, als de bocht lang en snel blijft, kortere bochten worden over-

stuurt gereden. Te betreuren is evenwel, dat de goede wegkwaliteiten van deze wagen niet geheel worden "gedekt" door de remmen. Ondanks een vergroting van 34% van het remmend oppervlak zijn ze niet zo efficiënt als men wensen zou en terecht verwachten mag van een wagen die rond de 160 rijden kan.

In dit verslag dat door Guus de Haan is gevonden in een uitgave van het blad 'Autovisie' uit 1965, is te lezen dat de Corvaire watergekoeld zou zijn!

Voorts zijn er meer oubollige en ergerlijke tekstpassages te vinden.

De tekst is daarom integraal overgenomen zodat je kunt lezen hoe autojournalisten in 1965 over de Corvaire met turbocharger meenden te schrijven.

De bij dit artikel afgebeelde foto's waren van een auto met Frans kenteken, en Guus vraagt zich dan ook af of er destijds werkelijk met deze auto is gereden. (red.)

Sleutelproblemen

Voor nieuwe sleutels van je Corvaire is het zelfs hier in Nederland tamelijk eenvoudig deze te bemachtigen.

Van mijn in Frankrijk aangeschafte Monza wist ik dat de contactsleutel vals was; hij was notabene van AMC. De deuren waren niet af te sluiten, evenmin het kofferdeksel, en voor het contactslot hoefde hij er maar half in gestoken te worden waarna hij reeds gedraaid kon worden. Een slot demonteren is een redelijk eenvoudige zaak maar het slot openmaken gaat alleen maar met... je raad het al... de sleutel. Zo zou je de plaatjes kunnen decoderen en aan de hand van de afbeelding in het werkplaatshandboek de juiste code kunnen vaststellen. Dus dat ging niet. Nu is er aan de hand van de cijfercode op het slot een andere code (letters of cijfers) te ontcijferen. Navraag in Amerika leverde een vijfcijferige code op die niet passend te krijgen was bij een plaatselijke sleutelleverancier. Zelf dacht ik al aan nieuwe sloten te monteren toen me op het laatste moment inviel waarom niet gewoon de code op het slot doorgeven? Warempel dit was een eenvoudige zaak voor een bedrijf ergens in Nederland dat door mijn sleutelleverancier benaderd werd. Twee dagen later waren mijn sleutels klaar, keurig passend op alle sloten. Kosten? Ongeveer vijftien gulden voor twee stuks! Daarvoor heb je ze niet vanuit Amerika! Het zijn dan wel niet originele Corvaire-sleutels, maar als je niets hebt is dit altijd beter.

Mijn sleutelleverancier, Heflwig te Sittard, je kunt het ook via de club laten regelen, een telefoontje volstaat.

Leon Janssen.

CORVAIR-SPOTTERS



Deze pagina is meestal gewijd aan Corvairs die ergens in een min of meer deplorabele toestand ontdekt zijn door liefhebbers. Echter bij deze persoon is dat al gebeurd en heeft ze naar zijn huis gehaald. En dan ook met tientallen. Hier zie je het openluchtmagazijn van Mark Aksamit van Southwest Corvair uit Phoenix Arizona. De foto's zijn gemaakt door Paul Dupuis, de voorzitter van de Franse club die onlangs een reis naar Amerika heeft gemaakt. In zijn relaas schrijft hij dat hij door Mark warm onthaald werd nadat hij lang heeft moeten zoeken ergens in het zuiden van de stad, Mark is leverancier van uitsluitend slooponderdelen van Corvairs. Ook de redactie heeft met Mark in het verleden zaken gedaan en is daar redelijk tevreden over. Zijn prijzen zijn relatief laag en als je goede afspraken met hem maakt kan je ook goede onderdelen verwachten voor een eerlijke prijs. Hij spreekt uiterst correct en duidelijk, dat maakt een telefoongesprek stukken makkelijker, fax heeft hij niet wel een zgn. 'ordermachine'. Je moet deze pagina niet zien als een verkapte advertentie maar puur informatief. En de advertentie op de Corsapagina stond daar toevallig. En...TJA de nummerplaat is gereserveerd....



Corvair kopen

Als je in de verleiding komt een Corvair (erbij) te willen kopen, dan heeft Mike een 'checklist' samengesteld van eventuele euveltjes die je kunt ontdekken en die de waarde van de auto kunnen meebepalen. In onze volgende uitgave gaan we daar uitvoerig op in. Mocht iemand deze lijst dringend nodig hebben i.v.m. een aankoop bel of mail dan even de redactie of Mike.

Welke waarde heeft een Corvair?

Wat een gek er voor geeft, wordt vaak gezegd. En dat is inderdaad zo, echter wij als club kunnen in Nederland wel die waarde enigszins meebepalen. Door ons een beetje te houden aan de Amerikaanse prijzen evt. verhoogd met verscheping, denken wij dat we op die manier handelaren die woekerwinsten menen te maken, buitenspel kunnen zetten. Dat zal ons niet in dank worden afgenomen. Wat bereiken we daarmee? Ten eerste dat mensen die zich een stuk 'schroot' laten aansmeren en bij ons om hulp komen vragen (we verlenen die natuurlijk wel) wijzer te maken. Ten tweede; zoals gezegd we houden op deze manier de handel buiten de deur, en we blijven op die manier een selectief clubje. De redactie heeft gesproken met

diverse mensen van andere clubs, met vele tientallen, zelfs honderden leden, en alle hebben dezelfde conclusie: geen sfeer, geen vriendschap, hoge contributie en dure uitstapjes met veel te veel auto's enz.

Mensen die echt een Corvair willen aanschaffen, zouden zich eerst tot ons moeten wenden, wij kunnen hen raad geven en mede prijs bepalen. We moeten ons dan wel goed profileren om bekendheid te krijgen. Hiermee zijn we, dachten we, volop bezig. Ad timmert nog steeds hard aan de weg om de media te bewerken! In ons volgende nummer enige waardebeoordeling van Corvairs.

Advertenties

Te koop
Corvair Monza coupe 1965 wit motor 140pk met twee drievoudige Holley carbs. Interieur matig (hemel gescheurd) Vraagprijs fl.6500 incl. nwe APK. Abe de Jong, Nieuwe Brug (Friesland) Tel.0513-671655 (Guus en Leon weten ook wel wat van deze auto)

Corvair Greenbrier Camper met verhoogd dak (zie nr.5) Jan v.d. Worp tel. 020-4110589

Corvair Monza convertible 1966 Techniek geheel vernieuwd. Powertop. Fl. 15.750,- Tel. 06-53925035

In de 'winkel'

Poloshirts: kleuren bordeauxrood met lichtblauw geborduurd club-logo en andersom. fl.40
Tank + kleinspul EM
'filiaal' Mike 020-6929425

Luchtfilters: '60 (1X) fl.25
1961 t/m '63 (2X) fl.22 per st.
1964 t/m '69 (1X) fl.25
oliefilters per st. fl.30
Deuren + kleinspul '67 sedan.
'filiaal' Leon 046-4516323

Rubberdelen:

Casey's Discount geeft ons 20%korting op 'weatherstrips' uit het programma van "metro" en "soff seal". Enkele producten als 'channelstrips' zijn echt goedkoop! Andere prijzen (LM); Voordeur-rubbers: fl139,- per paar ; Conv, top rubber fl.159,- per p.; Pillar strips fl.159,- p.p. enz.
Tel. 0255-517332/516507
Fax. 0255-516506 E-mail: caseysdiscount@capitolonline.nl
Meer informatie bij Guus

Enqueteformulier

Zoals je ziet zijn een of meerdere formulieren bij dit blad gevoegd. Guus gaat een zo nauwkeurig mogelijke inventarisatie maken waarvan je straks een exemplaar kunt verwachten. Dus probeer dit formulier dan ook zo nauwkeurig mogelijk in te vullen.

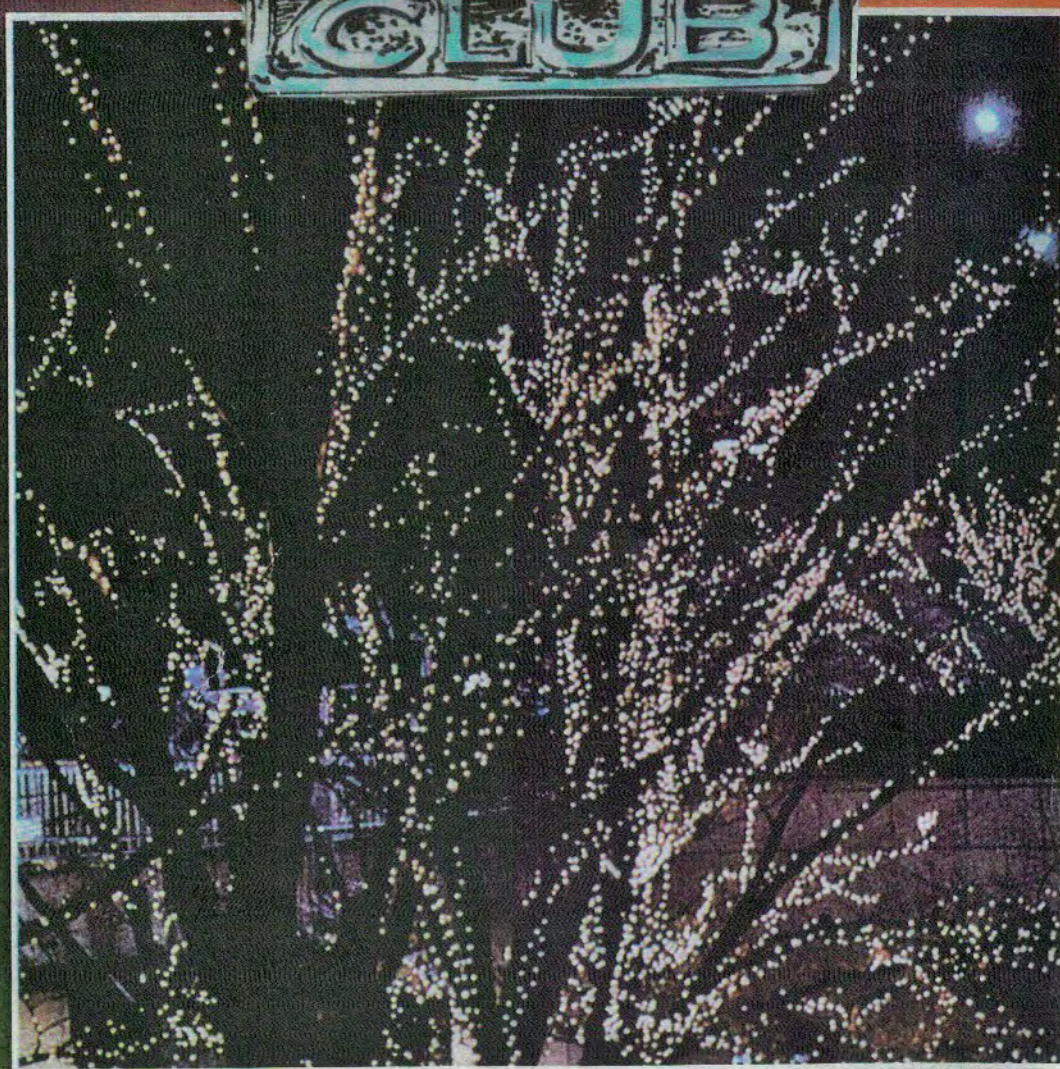
HARRY HAIR & ZIJN CORVAIR





*Dennis & Sharon Arendt
of Schaumburg, Illinois bought
this 1964 Spyder last year after
nearly 30 years without a Corvair.*

NEDERLANDSE
Corvair
CLUB



De redactie wenst alle leden en hun familie prettige feestdagen en een gelukkig en Corvairrijk 1999