

Corvaair Club Nederland

VAIRMAIL



In dit nummer o.a. - veel historie
een unieke corvan
zelf klussen
reisverslag enz.

4^e jaargang

4

Van de redactie

Roerige tijden waar we in zitten. En waar het aan andere fronten drukker begint te worden, is het te meer stiller aan het Corvairstront. Het lijkt of onze leden nu al in hun schuilplaatsen beginnen te kruipen. Zo'n vaart zal het niet lopen, en als jullie redactie zo nog wat doorgaat lijkt het of hij tot oorlogscorrespondent verworden is.

Laten we het bij onze hobbyclub houden. De laatste tijd werd het ledental met drie stuks verminderd. Op zich niets vreemds. Jammer is dan wel dat deze mensen zich niet afmelden maar doodleuk niets meer van zich laten horen door geen contributie meer te betalen. Mike is het dan ook zat om deze mensen nog na te lopen of ze misschien de acceptgiro niet ontvangen hebben of dat die is zoekgeraakt. Daar waar dat werkelijk het geval is; meld men zich gewoon.

Ook worden er nogal wat Corvairs van de hand gedaan, natuurlijk heeft dat zijn redenen, de een wat beter onderbouwd dan de ander. De vaste kern zal wel zorgen dat er altijd van enige activiteit sprake zal zijn. En met die vaste kern is het ook al niet best gesteld. Er mag toch wel wat meer activiteit ontplooid gaan worden. Eerst waren er een groot aantal Corvairs in restauratie of reparatie, maar nu die alle klaar zijn wordt er niets mee gedaan. Waarom niet eens een flinke trip ondernemen? We waren toch ook met een drietal Corvairs in Sinsheim enige jaren geleden, een tocht van 300 km v.v.. Voor Mike kwamen er daar nog eens en kleine 200 bij. Kortom, "wij willen actie" en daarom stellen we voor binnenkort nog eens een vergadering te beleggen. Daarvoor kan het best tijdens de Brabant-rit een vooroverleg plaats vinden. Het zou misschien kunnen dat er een commissie in het leven geroepen wordt om e.e.a. te organiseren. En dan gaan we onze leden ook niet meer nalopen of ze toch alstublieft een meeting willen

bezoeken. Wat er dan wel met dit soort leden moet gebeuren is dan de vraag. Misschien moeten ze thuis van achter de geraniums blijven turen naar hun Corvairstront en braaf ieder jaar de contributie over maken zodat het actieve deel van de club daarvan kan profiteren. Jullie hebben het wel gemerkt dat de uitgave van ons blad met een editie is gekort. Waarom? Omdat er zo bijzonder weinig meer te schrijven is over de club en zijn leden, en omdat we het veel te druk hebben met het werken aan onze eigen Corvairs. En als je nu zelf ook wat te klagen hebt, of desnoods een lofzang; schrijf het ons en het wordt ongecensureerd gepubliceerd. Moet er dan toch eerst de bekende knuppel in het hoenderhok worden gegooid? Ondanks deze klaagzang, veel kijk- en leesplezier.

Colofon

4^e jaargang nr. 4
sept./okt 2001
Uitgave en redactie:
Corvairstront Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 146-4 51 63 23
E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail mrcramer@chello.nl

Clubsite: (voorlopig):
<http://www.geer.tmfweb.nl>

Lid worden:
Door storting van fl.60 op rek. nr. 7814905 (Postbank) o.v.v. Corvairstront Club.
Jaarlijkse contributie fl. 50,-
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

CCN

Ook nu weer deel 3 van de geschiedenis over grote ontwerpers bij General Motors door

Ruud Gersons van de Cadillac Club Nederland. Langzamerhand nadert hij de zestiger jaren en we zijn dan ook benieuwd of de Corvairstront ook een onderdeel van zijn story gaat vormen. Wel heeft hij ons laten weten dat hij nog een apart verhaal heeft, waarin de Corvairstront niet zo best uit de bus komt. Wij wachten af en wapenen ons reeds tegen negatieve kritiek. Interessant is het zeker.

Antwerpen

Ondanks de 'peptalk' over het festijn in Antwerpen vorig jaar, waren we er deze keer met nog minder. Slechts twee mensen van onze club bezochten deze manifestatie. Het aantal auto's bedroeg deze keer ver over de tweeduizend. Slechts een Corvairstront. Daarover elders in dit blad.

Nieuw lid

Wim Smit uit Nieuwegein is het nieuwste lid van de club. Hij kocht de vierdeurs Greenbrier die in Herkenbosch te koop stond voor een schappelijke prijs. Althans zo is de wagen door sommige clubleden getaxeerd. Wim heeft inmiddels zijn introductiepakket ontvangen en we hopen dat hij nog lang plezier zal hebben van de Corvairstront. Het is de eerste Greenbrier binnen de club.

Beste Cornuiten,

*Hierbij dan zoals in het vorige clubblad vermeldt, een kijkje in de verzameling PM's die ik in België wist te bemachtigen tijdens onze laatste meeting. Het zijn er 18 in totaal. In het eerste exemplaar vond ik meteen een vergelijkende test van compacte Amerikanen. Ik wil jullie van alle 18 delen zoveel mogelijk mee laten genieten en zal buiten alle info over onze hobby zeker niet nalaten de grappige details uit de jaren '60 aan de redactie te zenden. Maar hier dan het eerste uit de reeks,
Veel leesplezier.
Hans de Graaff*



Chrysler VALIANT

De grootste der compacte wagens, uitgerust met een zes-cilinder motor die 30 graden naar rechts overhelt. Het aluminium uitlaatspruitstuk heeft zes gebogen buizen, die voor een directe toevoer naar de cilinders zorgen. De wisselstroomdynamo wekt al stroom op bij stationair draaiende motor. De carrosserie is zelfdragend; van voren zijn torsiestaven toegepast, van achteren bladveren. Een stationwagen is verkrijgbaar, waarbij de derde bank naar achteren is gericht.

Gegevens van de Valiant V 100:

Lengte: 467 cm, breedte 179 cm, 101 pk.

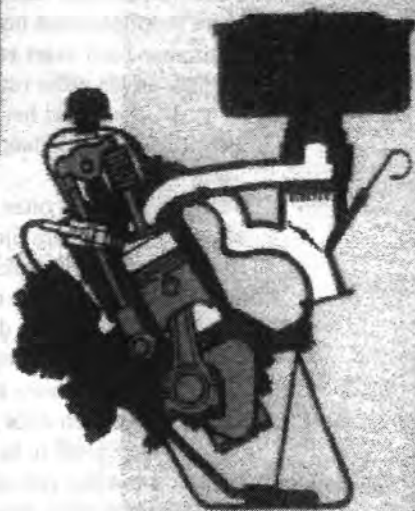


Studebaker LARK

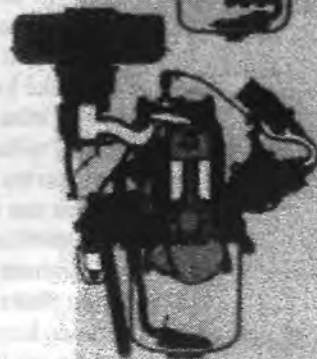
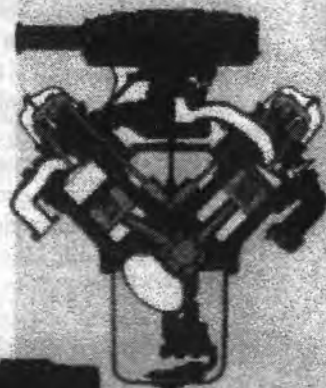
In deze serie zijn een nieuwe cabriolet en een vier-deurs stationwagen (net derde bank naar achteren gericht) geïntroduceerd. De Lark is verkrijgbaar met een zuinige 90 pk zescilinder zijklepmotor of een snelle 180 pk V8. Het uiterlijk van de sportieve Hawk bleef ongewijzigd, maar het zescilinder model werd vervangen door een met de grote 210 pk V8.

Gegevens van de Lark:

Lengte: 442 cm, breedte: 181 cm, zescilinder 90 pk, V8 180 pk.



tekeningen van
George W. Blow



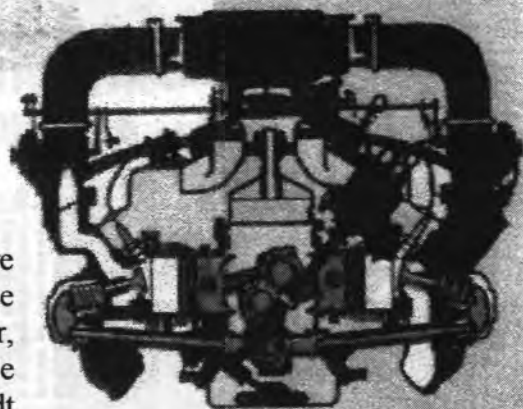


Chevrolet CORVAIR

De Corvair zal lang gelden als de meest revolutionaire Amerikaanse auto van de laatste drie decennia. GM's compacte Corvair heeft een luchtgekoelde platte 80 pk zescilinder, grotendeels van aluminium gemaakt en achterin geplaatst. De carrosserie is zelfdragend, de geheel onafhankelijke vering wordt rondom verzorgd door schroefveren. De bult op de vloer is verdwenen dank zij het vervallen van de overbrenging-as omdat de versnelling, motor en differentieel in een blok zijn samengebouwd. De Corvair, aanvankelijk alleen verkrijgbaar als vierdeurs sedan, is inmiddels ook uitgekomen als tweedeurs-coupe.

Gegevens van de Corvair:

Lengte 457 cm, breedte 170 cm, 80 pk.

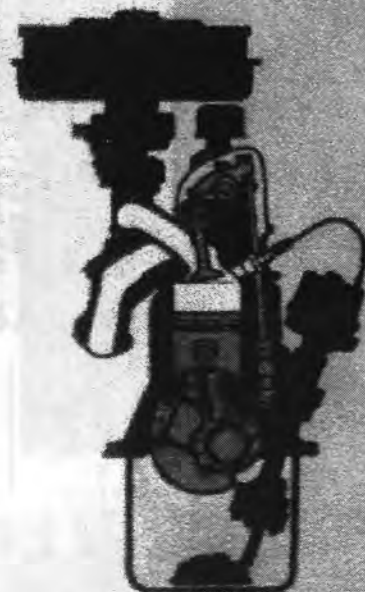


Ford FALCON

Hoewel het uiterlijk eenvoudig is, heeft de compacte Falcon van Ford het meest luxueuze interieur. Zowel een twee- als een vierdeurs-sedan is verkrijgbaar. De Falcon heeft een zelfdragende carrosserie en zeer veel bagageruimte. Voor zijn in de onafhankelijk wielophanging hooggeplaatste schroefveren toegepast, net zoals bij de Europese Ford modellen. De motor is een zescilinder van het in-lijn type, met een opvallend laag cilinderblok, het resultaat van een korte zuigerslag.

Gegevens van de Falcon Fordor:

Lengte 460 cm, breedte: 178 cm, 90 pk.



Wat zijn de kwaliteiten van Amerika's nieuwe compacte auto's?

PM TEST DE CORVAIR DE FALCON EN DE VALIANT

VERBRUIK



IN DE STAD
9,5 km
per liter
(1 op 8,5)

OP DE WEG
9,6 km
per liter

CORVAIR

De testrit in de stad voerde over 80 km. De gemiddelde snelheid bedroeg op dit traject 29 km per uur, waarbij de 48 km per uur nimmer werd overschreden. De Corvaire bleek hier het zuinigste.

ACCELERATIE

0-30 mijl
(48,25 km)
5 seconden

0-60 mijl
(96,5 km)
16,5 seconden

40-60 mijl
(48,25-96,5
km)
9,3 seconden



Alle drie testwagens waren uitgerust met handversnelling. De acceleratie-tijden zijn het gemiddelde van 8 ritten, 4 heen en 4 terug.

RIJ-COMFORT

GOED WEGDEK
Uitstekend. Bij hoge
snelheden is de motor wat
luidruchtig

SLECHT WEGDEK
Uitstekend. Rustig, geen
stoten of doorsneven van
wegdek-oppervlakten als
trillingen in het stuur

ZITBANKEN
Zeer laag. Goede steun in
de rug. Voor noch achter
een verhoging in het midden



Voor sommige langbenige mensen is de zitbank te laag. De wagen geeft een veilig en secuur gevoel bij het nemen van bochten en het rijden over slechte wegen.

CORVAIR

VOOR
Laag dak en lage bank
betekenen dat men bij het
instappen moet bukken en
bij het uitstappen overleid
komen

ACHTER
Wat gemakkelijker, ofschoon
men toch nog naar buiten
moet klimmen

OPENEN VAN DE DEUR
Deurrukken binnennik klef. Acherdeuren moeilijk van binnenuit te sluiten



IN- EN UITSTAPPEN

De verticale lat is precies zo lang als de afstand tussen vloer en bovenkant deur bij de Corvaire — 97,3 cm.



IN DE STAD
8,4 km
per liter

OP DE WEG
9,7 km
per liter

FALCON

Het testtraject op de buitenweg ging over 80 km bochtige binnenwegen met snelheden van 48 tot 112 km per uur. Hierbij toonde de Falcon zich het beste.



0-30 mijl
(48,25 km)
5,9 seconden

0-60 mijl
(96,5 km)
21,1 seconden

40-60 mijl
(48,25-96,5
km)
14,5 seconden

De overbrengingsverhouding bij de achteras bedraagt bij de Falcon 3,10 op 1 (bij de andere 3,55) waardoor deze duidelijk het traagst is.

FALCON

GOED WEGDEK
Uitstekend, motor bijzonder
geruisloos

SLECHT WEGDEK
Niet best. Stoten en trillingen in het stuur veelbaar. Carrosserie-resonantie

ZITBANKEN
Uitstekend van hoogte. Goede steun. Enige last van de transmissieknop in het midden van de achterbank



VOOR
Hoog dak en hoge bank
maken het in- en uitstappen
gemakkelijk

ACHTER
Er was nog geen vierdeurs
sedan beschikbaar ten tijde
van de proefrit

OPENEN VAN DE DEUR
Voordeuren met grote, gemakkelijke krukken binnin. Buiten goed

Dezelfde lat bij de Falcon: ca. 5 cm meer vrije hoogte — zie pijl.



IN DE STAD
7,8 km
per liter

OP DE WEG
8,9 km
per liter

VALIANT

Door het hogere gewicht en de grotere motor is de Valiant 9% minder zuinig dan de andere twee.



0-30 mijl
(48,25 km)
4,8 seconden

0-60 mijl
(96,5 km)
14,5 seconden

40-60 mijl
(48,25-96,5
km)
9 seconden

De Valiant levert op dit gebied de beste prestaties, doch de Corvaire benadert hem dicht. Beide zijn zeer goed bij het optrekken van 48 naar 96 km per uur.

VALIANT

GOED WEGDEK
Uitstekend, motor redelijk
geruisloos

SLECHT WEGDEK
Uitstekend. Rustig, vast, geen stoten. Enige gevoeligheid van het wegdek in het stuurwiel

ZITBANKEN
Uitstekend van hoogte. Rugleuning voorwaart heft te veel achterwaart. Transmissieknop goed gepositioneerd door bekleding van de bank



VOOR
Door hoge deuropening en
hoge bank is het in- en
uitstappen hier het
gemakkelijkst

ACHTER
Ook hier het gemakkelijkst
in- en uitstappen

OPENEN VAN DE DEUR
Gaaf goed. voor en achter,
maar de nokken om de deur
open te houden zijn
onduidelijk

Dezelfde lat bij de Valiant; nog meer vrije ruimte — zie pijl.

KOFFERRUIMTE



In Boorschappentas kan rechtop in de kofferruimte voorin de Corvair staan, maar voor lange reizen is deze te klein en te onregelmatig van vorm.



De boorschappentas moet bij de Falcon plat gelegd worden, doch er is voldoende ruimte voor grote tuchten en zelfs voor lange voorwerpen.



Ook in de Valiant kan de boorschappentas niet rechtop staan, doch door dat de reservaband onder de vloer is geplaatst, is de kofferruimte het grootst en het bruikbaarst van de drie.

ZICHT



Het karretje bevindt zich op 5½ m achter de achterbumper en is goed zichtbaar voor de chauffeur als hij achterruit rijdt. De grote achterruit geeft meer uitzicht dan de camera kan vastleggen. Het zicht naar voren is uitstekend. De ruitenwissers vegen ook het midden van de ruit schoon.



Auto en karretje op dezelfde afstand. De chauffeur van de Falcon kan het karretje met gemak zien. De ruit staat verticaal, geeft meer zicht in de diepte en minder in de breedte dan die van de Corvair. Het zicht vooruit is prima. Ook hier bestrijken de wissers de gehele ruit.



Auto en karretje op dezelfde afstand, doch de chauffeur van de Valiant kan maar net de bovenkant van het karretje zien. Het achterruit zetten kan een zenuwslappende bezigheid worden bij het rijden in een kinderrijke buurt. Het zicht naar voren is uitstekend, alleen bestrijken de ruitenwissers niet het midden van de ruit.

MANOEUVREERBAARHEID



Het parkeren is bij de Corvair, met zijn lichtste voorstuk het gemakkelijkst. Het handigst in het verkeer, het plezierigst bij het nemen van bochten. Het schakelen gaat soepel, doch de afstand van de tweede naar de derde versnelling is tamelijk groot. Licht goed op de weg, geen neiging tot afwijken of wegdribbelen.



Het grote stuurwiel met lage overbrenningsverhouding maakt het parkeren van de Falcon gemakkelijk, doch het sportieve gevoel ontbreekt daardoor. Versnelling aan de stuurkolom is stug en onhandig. Bij hoge snelheid verliezen de voorwielen het vaste contact met de weg een beetje.



De zware motor en de snelle overbrenningsverhouding maakt het parkeren met de Valiant niet eenvoudig. Stuurbekrachting verdient aanbeveling. Het schakelen is een genoegen, de beste versnellingsbak die ooit in Amerika werd gebouwd. Niet zo zeer een handige en wendbare wagen maar de prettigste op de grote weg.

DIVERSEN



De lage Corvair — zonder grille — is gemakkelijk te wassen. De nieuwe schaarstrik vereenvoudigt het bandenwisselen. Het knopje van het dimlicht zit te hoog. Geen asbakje achterin. Het dashboard heeft alleen een snelheidsmeter en een benzine-meter.



De eenvoudige carrosserie van de Falcon is gemakkelijk te wassen. Grille is blikerig. Interieur is goed afgewerkt. Ruitenwissers lopen vast bij vol gas. Hand-choke. Knopje voor dimlicht op slechte plaats. De motorkap heeft een tegenveer en blijft dus gemakkelijk open staan.



De uitstulpingen van de Valiant zijn moeilijk te wassen. De parkeren eist sterke spieren. De verticale schaalverdelingen op het dashboard zijn moeilijk in één oogopslag af te lezen. Snelheidsmeter's avonds niet makkelijk af te lezen. Ruitenwissers hidruchtig.

A trip to Italy

Ook van de zomer was er weer geen ontkomen aan, de Corvair had zich voorbeeldig gedragen gedurende "de Tulip" en zelfs de grens van Italië alweer enigszins genaderd. Dus ook in de vakantie periode moest er weer mee gereden worden.

De trip naar Italië verliep probleemloos met een snelheid van 100 tot 120 km per uur werd er heerlijk ontspannen er naar toe gereden.

De diverse passen leverden geen enkel probleem op. Ook het olieconsumptie bleef keurig. Iets van 300 cc toevoegen op ruim 1200 km mag zeker niet verontrustend genoemd worden.

Wel is aan het licht gekomen dat de teller een duidelijke afwijking vertoont. Normaal gesproken rijd ik met een andere auto op deze route altijd tussen de 1238 km en 1256 km. Met de Corvair blijkt dit ruim 1300km te zijn.

Na correctie, uitgaande van het gemiddelde van de twee voorgaande km.standen kom ik uit op een verbruik van 1 op 10.6 hetgeen mij zeer tevreden stelt. Als je nagaat dat er continu is doorgereden en er alleen slechts tankstops zijn gemaakt.

De terugtocht zou gaan via Zwitserland, Frankrijk Luxemburg en België. Het bleek dat de Mont Blanc tunnel nog steeds afgesloten was, zodoende moest er terug worden gereden naar Aosta om van daar uit de St. Bernard tunnel de kunnen nemen. De tol betaald en even hierna gestopt.

Na enkele minuten kwam er een dame van de tolpoort op het raam tikken, met de mededeling dat er olie uit de auto lekte.

Snel de motor uitgezet, Het bleek dat er een hele plas onder de auto lag en een spoor terug leidde naar het tolhuisje met ook hier weer een fikse plas.

In eerste instantie was mijn gedachte, "einde verhaal"; huurauto en verder rijden.

Na de auto opgekrikt te hebben en enkele plaatdelen te hebben gedemonteerd bleek dat de lekkage uit de oliesensor kwam.

Bij de eerste modellen zit deze rechts onder in het blok net iets boven de thermosensor.

Bij de latere modellen zit deze op het huis van het olie filter.

Het bleek dat het kunststofdeel de lekkage veroorzaakte. Ik heb toen de sensor eruit gedraaid en in het gaatje dat hierin ontstaan was een boutje gedraaid.

Toen dit afbrak zat het m.i. wel aardig vast.

Een flink aantal liters olie toegevoegd en de rit naar Nederland probleemloos kunnen voortzetten.

Terug in Nederland bij Clark's voor \$ 4.85 een nieuwe sensor besteld en 'klaar is (was) Kees'.

Onderweg had ik uiteraard wel regelmatig een olie check gedaan want helemaal gerust ben je toch niet zonder olie sensor.

Mike



HARLEY EARL, DE GROOTSTE AUTOMOBIEL ONTWERPER BIJ GM ALLER TIJDEN!

Door Ruud Gersons.

Deel 3

In het vorige nummer van The Standard zagen we hoe geweldig groot de invloed van één persoon – in dit geval die van Harley Earl – kon zijn op een grote groep automobilontwerpers. We zullen nu zien hoe Earl zijn invloed nog verder uitbreidde.

Zwart

Het gebruik van "kleur" op automobiel carrosserieën werd nog indringender na de introductie van snel drogende Duco Satin Finish lakken. Zonder deze ontwikkeling zou er voor Harley Earl heel wat minder werk aan de (ontwerp-)winkel zijn geweest. Voor 1924 bestond er alleen snel drogende verf in de kleur zwart. Andere kleuren waren veel moeilijker op te brengen en deden er wel 14 dagen over om te drogen! Vandaar Henri Ford's geveugelde uitdrukking dat "..... de Ford Model T in elke kleur geleverd kon worden mits het maar zwart was..."

Alfred Sloan, de topbaas bij GM stelde een zekere Charles Kettering aan om de sneldrogende kleurlak te ontwikkelen. Dat was vreemd, want Kettering's verleden had niet veel met kleuren en lakken te maken: hij was meer bekend vanwege zijn geïntegreerde verlichtingssysteem en startstelsel op de Cadillac's van het jaar 1912. Kettering testte echter de nieuwe sneldrogende lakken uit op de Oakland uit 1924. (Zoals bekend is de Oakland de voorloper van de latere Pontiac). Het ging in wezen om een nitro-cellulose lak oplossing die oorspronkelijk ontwikkeld was in de laboratoria van het DuPont concern, maar nu door Kettering en zijn team verder volmaakt werden voor gebruik als auto-lakken. Het gebruik van deze lakken verkortte de droogtijd van de Oakland van 336 uur tot slechts 13 uur (!) en als een bonus waren de materiaalkosten ook nog lager: slechts \$ 2,26 per wagen in plaats van de vroegere \$ 2,33 bij de oude lak. Dat verschil lijkt niet groot, maar de dollar was veel meer waard dan nu en bij grote aantallen scheelde het toch flink in de winstmarge. Het zou niet lang duren of de nieuwe, sneldrogende lakken kwamen beschikbaar voor alle kleuren van de regenboog.

Duco lakken werden ook overgenomen door Chevrolet in 1924, gevolgd door andere GM divisies, zoals Buick en Oldsmobile. Met tegenzin en aarzelend bood Ford twee kleuren aan (donker groen en donker bruin) op de 1926 Model T's, waarmee de bovengenoemde slogan van Henri Ford geschiedenis werd. Het laatste model van Ford's T-serie kwam uit in 1927 met liefst zeven (!) kleuren, al waren die heel wat minder opvallend dan die van de Chevrolet van GM.

De eerste Chevrolets die echt de grote invloed van de Art & Colour Section vertoonden, waren de 1929 modellen, die eveneens als eersten gebruik maakten van de zgn. "Stove Bolt Six" motor (de beroemde zes cilinder motor), die tot het verschijnen van de – eveneens beroemde – 1955 modellen vrijwel onveranderd in productie bleef. Het '29 model had bovendien een nieuwe motorkap, nieuwe spatborden en een zeer aantrekkelijke radiator grille. Men kan dus wel stellen dat 1929 een mijlpaaljaar voor Chevrolet is geweest en dus ook voor de Art & Colour Section van Harley Earl.



Foto 1

Een andere ontwerpidee van deze kleurenafdeling van GM was een stuk minder succesvol: Buick was bezig zijn "Silver Anniversary" te vieren en wilde daarvoor een nieuw model. Het meest opvallende stylingelement van Earl's ontwerpafdeling was het weglaten van de gebruikelijke verdikte zijstrips (moldings) langs de flanken van de wagens, met daarvoor in de plaats een geraffineerde naar buiten stekende "bult" in de carrosserie, die liep van de onderkant van de ramen tot helemaal voor in de radiator. Earl's bedoeling was dat deze "bulge" de lengte van de auto zou benadrukken op een meer subtiele wijze, dan de tot dan toe gebruikelijke bies. Helaas volgden de ingenieurs niet zijn instructies op toen ze de lakken maakten en op de wagens zelf was de verdikking veel meer geprononceerd dan de bedoeling was. Buick noemde het een "Silver Anniversary Model", maar het publiek gaf de

wagen al gauw de naam van de "pregnant Buick" (de "zwangere Buick"), vanwege die dikke bult langs de zijkant. Als reactie kwam het model 1939 waarbij Earl gedwongen was van zijn "bulge" af te stappen en de bies weer in ere te herstellen.

Laadplatform

Harley Earl heeft ook grote invloed gehad op het ontstaan van de **geïntegreerde** kofferruimte. Daarbij moet je wel bedenken dat tot 1933 de "kofferruimte" van de auto uit niet veel meer bestond dan een platform dat uitgeklaapt kon worden en waar losse koffers (of beter: kisten!) op geladen konden worden. Die werden met fraaie lederen riemen met gespen vastgesjord. Op foto 1 is te zien een '30 Cadillac V16 Fleetwood roadster met leeg "laadplatform". (De ruimte boven de achterwielen wordt in beslag genomen door een zgn. "dicky seat": als je de deksel omhoog tilde, kwam er een achterbank voor nog twee passagiers tevoorschijn, maar dat was dus géén kofferruimte!! Zie foto 2.)



Foto 2

De paar "vaste" kofferruimtes die tot dan toe sporadisch gezien werden, waren meer "opbouw kisten" dan geïntegreerde kofferruimtes. Dit is te zien op foto 3, waarop een '28 Cadillac Series 341 Sedan staat afgebeeld, compleet met kofferkist en maar liefst twee reservewielen!



Foto 3

De eerste stap was om één geheel te maken van de achterkant van de auto en de kofferruimte. Deze was voor het eerst te zien op de 1933 Chevrolet Master Eagle Town Sedan. Op de foto is te zien hoe Earl geprobeerd heeft de kofferruimte a.h.w. aan de achterkant van de auto "vast te plakken". (zie foto 4)

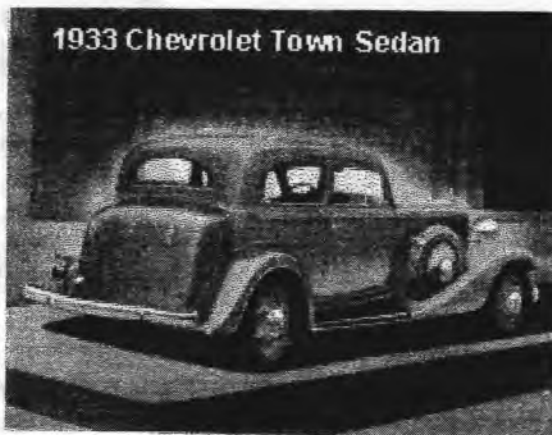


Foto 4

Van een echte geïntegreerde kofferruimte is nog geen sprake, maar het is wel een hele stap vooruit. Vooral het weer heeft zo natuurlijk veel minder invloed op de in de koffer(ruimte) te vervoeren spullen!

Showcar

En dan was er in de jaren '30 nog een vernieuwing op weg naar "geïntegreerde" designs waar Earl voor tekende: het volledig stalen dak! Tot nu toe bestonden de daken van de auto's gedeeltelijk uit staalplaat, maar een heel groot middenstuk bestond altijd nog uit stof of kunststof, omdat er geen machines waren die hele daken konden uitstampen. Dankzij een vinding van GM stapte men toch over op de zgn. "turret top", een dak dat geperst was uit één grote stalen plaat. Geen wonder dat aan de zijkanten de daken gebogen vormen vertoonden, want dat was de enige mogelijkheid voor de stampmachines die de daken uit de stalen platen stampen. Gelukkig maar voor Earl, want als er *niemand* was die van ronde vormen bij auto's (en niet alleen bij auto's...!!) hield, dan was hij het wel. Platte, rechte vormen en scherpe hoeken kon men toen nog niet toepassen, want die misten stevigheid; ze zouden overal indeuken. Deze laatste vormen werden pas technisch mogelijk in de tijd van Earl's opvolger Bill Mitchell, over wie later meer geschreven zal worden.

Tegelijk met de bolle, stalen daken, werden ook de spatborden, die tot dan toe tamelijk plat waren geweest, flink bollier.

Deze zeer bolle vormen waren vooral te zien op Earl's eerste "Showcar", die hij speciaal liet bouwen voor de Wereldtentoonstelling in Chicago van 1933. Deze showcar was daarom zo belangrijk, omdat er de reacties van het grote publiek mee afgetast werden. Sindsdien heeft Earl - tot ver in de jaren '50 - vele showcars op zijn naam gezet (een aantal is bewaard gebleven en staat in musea!), die allen ten doel hadden de smaak van het publiek te onderzoeken. Die showcars waren vooral te zien op zijn beroemde "Motorama" shows: een soort door de Verenigde Staten rondtrekkend GM-circus,

waarin de nieuwste modellen gepresenteerd werden met veel tamtam, dans, muziek en wervelende shows en heel veel publiciteit. En altijd gelardeerd met enkele zeer speciale "Showcars".

De coupe die hij voor de 1933 Wereldtentoonstelling liet bouwen, toonde een aantal nieuwe, frisse "styling cues" (stijlkenmerken): de V-vorm in voorruit en grille en de eerste "fastback" achterkant. (zie foto 5) Tot dan toe waren de voorruit en grilles altijd plat geweest. In dit ontwerp had de voorruit een wigvorm die, zoals de voorkant van een boot door de golven, door de lucht kliefde (en dus veel minder luchtweerstand had). Wel moest hierdoor de voorruit in tweeën gedeeld worden, want een knik in het midden in glas uit één stuk, kon men nog niet maken. Dezelfde V-vorm of wig-vorm liet Earl terugkomen in de grille, waardoor de voorkant van de auto een grote eenheid uitstraalde.



Foto 5

En de "fastback"-achterkant kennen we allemaal uit de jaren '60, toen deze stijl ineens weer terug kwam. Maar Earl introduceerde deze lange en schuin aflopende achterkant in 1933 voor het eerst, waarbij de achterraut schuin doorliep in de kofferruimte.

Ook zorgde Earl er voor dat vanaf 1942 de voorspatborden niet meer ophielden vóór de voorportieren, maar er in doorliepen, wat ook weer de lengte van de auto's benadrukte. Eerlijkheidshalve moet opgemerkt worden dat Earl dit niet *bedacht* had – de Duitse GM-dochter Opel had dit al op de Kapitän voor dat iemand anders het had – maar Earl zorgde er voor dat alle Amerikaanse producten dit kenmerk ook kregen: spatborden die vloeiend door liepen tot in de portieren.

Deze "styling cue" werd als proefballon opgelaten in Earl's meest fantastische Showcar, de Buick Y-job uit 1938 (zie foto 6). Er is goed te zien dat de zij-spatborden nu door lopen tot *in* de portieren. Ook is aan de Buick Y-job te zien, dat voorspatbord en achterspatbord elkaar steeds meer naderen. Dit resulteerde in de jaren '50 in een carrosserievorm, waarbij voor- en achterspatborden volkomen in elkaar overliepen en er dus sprake is van een ontwerp dat totaal geïntegreerd was.



Foto 6a



Foto 6b



Foto 6c

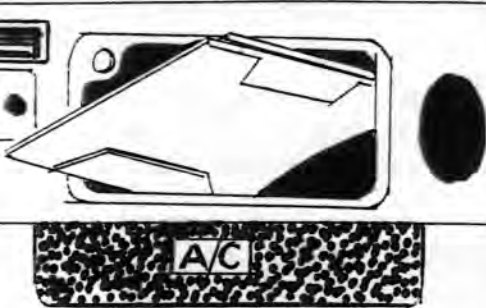
De grille met de verticale chroomtanden was ook voor het eerst te zien op de Y-job en zou een handelsmerk van Buick worden in de jaren '50. Men noemde het "The million Dollar grin" (de "miljoen dollar grijns"), waarmee Buicks je met vol vertrouwen in de welvaart aankeken.

Craze

De zware staal-persen die de carrosserie delen er uit stampten waren zo'n kostenfactor, dat men besloot dat de GM-divisies onderling allerlei elementen van body styles moesten kunnen uitwisselen, om kosten te besparen. Chevrolet was goed voor de grootste verkoopaantallen, dus dat merk kon op eigen benen staan en hoefde niet veel uit te wisselen. Maar de zgn. "BOP-cars" (= Buick, Oldsmobile en Pontiac) moesten veel met elkaar delen. Vooral het middendeel van de auto, het passagiersgedeelte, was voor deze drie divisies gewoon hetzelfde. Met spatborden, grilles, bumpers, lampen, dashboards en vooral chroom-trim en badges konden ze "hun eigen gang gaan". Vanaf 1941 nam deze policy bij GM een grote vlucht.

DHZ-tip

Om zo nu en dan een kleiner klusje aan de Corvaire te kunnen doen, nam ik het handschoenkastje ter hand. Het deurtje schuurde en piepte, en nam zelfs het scharnier deels mee. En aan het slot, waarvan het haakje afgebroken was, moest er een nieuw worden gevijld. Bij het demonteren viel het karton van het bakje welhaast vanzelf uit elkaar. Geen nood dacht ik, bij Clark's zo meteen een nieuw bestellen. Helaas, "not for A/C available". Toen maar het initiatief genomen zelf aan de slag te gaan. Hoe te werk gegaan. Bij een plaatselijke handel in etalagematerialen een stuk stevig karton gekocht van 3mm. (Achteraf zou 2mm ook voldoende zijn geweest). Het oude karton, of wat er nog van over was, vouwde ik zoveel mogelijk uit elkaar, plakte de losgeraakte stukken er aan en trok het na met een potlood.



Plat gevouwen, diagonaal door het gat. Daar er aan de achterkant te weinig plaats is moet er gebogen naar onder worden gemanoeuvreerd. Links is er via het radiogat weinig ruimte door airco luchttoevoer. Onder is helemaal geen ruimte. Rechts kan men met een hand door de gedemonteerde airco luchtverdeler.

De vouwhoeken werden hierbij buiten de contour meteen aangegeven, en later keurig met een lat in de tekening gezet. Daar waar het model niet meer voorhanden was probeerde ik dat te benaderen door logische

lijnen door te trekken. Ook raadpleegde ik de Clark's catalogus waarin twee van deze bakjes staan afgebeeld.

De montagevouwen, dat zijn de driehoeksvouwen die nodig zijn om het bakje door de opening te brengen liet ik vervallen daar ik meende het in elkaar te zetten als het op zijn plaats zat. Na het uitsnijden met een scherp mesje maakte ik op de vouwnaden 3 a 4 diepere (de helft of meer van de dikte) sneden om materiaal te kunnen weghalen. Dit deed ik met opgerold

P120 schuurpapier.

Bij het maken van de vouwnaden hield ik rekening met het overlappen van sommige delen. Het spreekt vanzelf dat er voortdurend 'droog' gepast en bijgesneden moest worden totdat het uiteindelijk een stevig doosje werd.

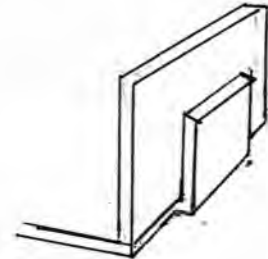
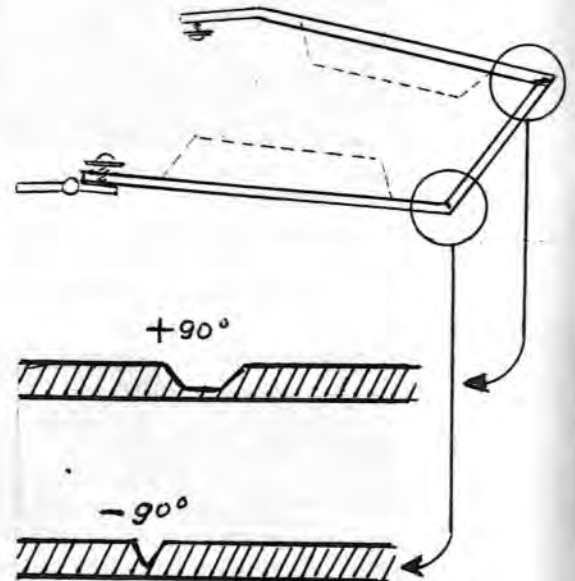
Weer opengevouwen bespoot ik het karton met een primer en zwarte aflag. (spuitbus)

Toen de schroefgaten geboord waren kon het 'bouwpakket' door het deurgat naar binnen gebracht worden. Dit gaat niet makkelijk, het karton moest hier en daar licht gebogen worden. Aan te bevelen is dat op de plaatsen waar gelijmd moet worden (ik gebuikte geen nietjes) de flappen reeds voor te behandelen met Bison kit.

Om toch enige manoeuvreerruimte te hebben demonteerde ik de radio en de A/C blaasregelaar rechts naast het kastje. Eenmaal op zijn plaats werden de flappen met voornoemde lijm ingesmeerd en vastgedrukt. Na met de schroefjes vastgezet te hebben was het resultaat een prima kastje, weliswaar niet origineel maar wel netjes en twee keer zo stevig.

Het slot werd nog een ander verhaal. Het was zodanig gemonteerd dat, als het plaatje

waarachter het haakje moet vastgrijpen, te ver omlaag zat, het kastje niet meer open te krijgen was. Zo gebeurde het dat het haakje voor de tweede keer afbrak. Er was nog een



klein beetje 'vlees' over om een nieuw haakje te vijlen, en het plaatje werd iets rechter gebogen zodat het zich niet als een weerhaak steeds vaster kon trekken. Een sleutel werd ook nog even passend op het slot gemaakt door de plaatjes in het slot aan te passen, en de hele zaak was OK. Een perfect bakje, een goed sluitend deurtje en nog afsluitbaar ook. Alles bij elkaar een uurtje of vier, niet wachten op een bestelling van overzee en geen dure dollars voor een stuk karton. Als je de moed hebt, succes er mee!

*It's a Boat,
It's a Boat,
It's a Pickup
No, It's a Corphibian!*



Meer dan 1,7 miljoen Corvairs gingen over 's werelds wegen van najaar 1959 tot aan het eind van de productie in 1969. Onder het genoemde aantal bevinden zich ook op Corvaire basis gebouwde busjes en pickups, die gebouwd werden van de modeljaren 1961 tot '65. Corvairs, met hun 6 cilinder, horizontale luchtgekoelde motoren, werden ook gebruikt als

voertuigen anders dan voor wegtransport. De motoren maakten vliegreuven bij menige experimentele vliegreuvenbouwer, als buitenboordmotor op vaartuigen, en zelfs als aandrijfbron voor hovercrafts. Als een amfibie voer of vaartuig werd er tussen 1961 en '63 een poging gedaan de Corvaire nog meer bekendheid te geven onder de naam "Amphicar".

Richard Hulten uit Rochester, Michigan kreeg in 1961 het idee om deze amfibieauto te gaan produceren. De automobieltechniek van die jaren maakte het bijna niet mogelijk om zijn idee ten uitvoer te brengen, maar toen eind 1959 de Corvaire op de markt kwam haalde hij zijn plannen weer uit de kast. Na enige voorbereidende tekeningen meende hij dat ook een

Corvaire voor gebruik op het water een onmogelijkheid was. Een amfibische Corvaire bedrijfswagen was een andere zaak. Chevrolet's uitbreiding van de modellenreeks in 1961 was voor hem een schot in de roos.

brier' voor passagiers, en Corvan 95 voor goederen transport. Ook werden er hierin twee open versies aangeboden: de Rampside met een laadklep aan zij- en achterkant en de 'Loadside' met alleen toegang achter.

voertuigen in een beperkte oplage te gaan bouwen, dus het project waar hij mee begon was meer een fabrieks prototype dan weekend bezigheid. De voorste en middelste carrosseriedelen werden bekleed



Links: Het aangezette stuk van fiberglas om het drijfvermogen te verhogen en de schroefaandrijving in onder te brengen.

Onder: De vaarbediening kwam rechtstreeks uit de bootindustrie.

Linksonder: Een prospectus was klaar om het vaarvoertuig aan de man te brengen.

CORVAIRE
AN EXCITING NEW DIMENSION IN MOTORING

All-Purpose Single Cabin
This is Corvaire's latest model... used for touring, fishing, boating, boat driving or just driving around the lake. It's easy to drive... even to sea. It's compact, lightweight and built for fun. Corvaire is at your service to take you to the ultimate vehicle.

Family Size Sedan Cabin
Offers the outstanding seating in a family size cabin. At the speed of a sedan vehicle and easy to handle, too, the Corvaire is a fun, spacious, rugged family transport.

Sportsman's Convertible Top
Optional steel seats and this rugged vinyl cover... make the Corvaire the perfect day cruiser. All the fun without the expense... no special problems in conditioning. When the sailing season is over, there's no storage problem with Corvaire.

OPTIONAL POOL Available at the driver's seat or the Corvaire's other side. The motor seat is at the command with Corvaire. Just lean the wheel and motor over a railing!

TENT CAMPER
For the true outdoorsman a tent campsite. The interior of the Corvaire can be converted into a tent campsite.

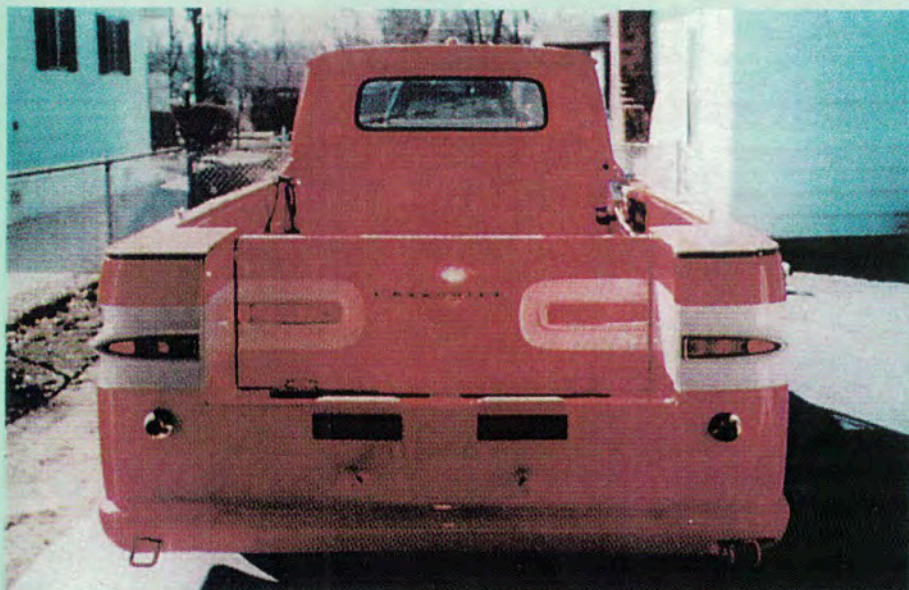
BENCH
Optional interior includes a bench seat. The bench seat which makes Corvaire a rugged utility vehicle ideal for fishing.

DRIVING BOARD AND LADDER
Driving board and landing ladder, available in either steel or aluminum. Corvaire's rugged utility vehicle is ready to go.

Het was niet zo zeer door het economische formaat, evenals de Ford Falcon en de Plymouth Valiant, maar meer doordat er dat jaar een Monza uitkwam met een sportieve presentatie. Toen wilde men het gamma ook voorzien van 'werkpaardjes' als de stationwagen, 'Lakewood' genaamd en een reeks lichte bedrijfswagens. Deze busjes waren voor Chevrolet een eerste poging om dit soort voertuigen aan de man te brengen en kwamen onder de naam 'Green-

Toen Hulten de 'Loadside' ontdekte, meende hij een passend voertuig te hebben gevonden voor zijn project. Hij kreeg zijn plaatselijk Chevy-dealer zo ver er een op een brug te zetten, om de dragende carrosserie van de wagen te bestuderen op zijn geschiktheid voor 'waterdienst', en startte met het maken van plannen. In april 1961 kocht hij een Loadside en begon deze in een garage die hij gehuurd had in Pontiac, Michigan, te modificeren. Hulten hoopte deze

beschermen en het drijfvermogen te verhogen. Ook waren er plannen om deze ruimtes vol te spuiten met schuim om het voertuig zo onzinkbaar te maken. De onafhankelijke voor- en achterwielophanging bleek een voordeel te zijn in deze conversie, omdat zij makkelijk te verwijderen en over de nieuwe bodempanelen terug te plaatsen waren, beschermd door extra toegevoegde afsluitingen. Hulten berekende dat het voertuig met 18 inch moest worden verlengd om achter voldoende drijfvermogen te



verkrijgen en een goede balans in het water te hebben.

Een achterkant naar origineel model werd vervaardigd van fiberglas en op de carrosserie gemonteerd.

De toegevoegde aandrijving werd in deze sectie ondergebracht, en bestond uit een verlenging van de krukas door op de riempolie een tandwiel met distributieketting te plaatsen die op zijn beurt een eenvoudige vooruit-neutraal-

achteruit versnellingsbak aandreef. Deze versnellingsbak, eigenlijk niet meer dan een tandwielkast, dreef weer twee riemen aan naar assen, aan beide kanten van de auto, waar schroeven van Johnson buitenboordmotoren op hun beurt werden aangedreven.

Als deze schroeven in werking waren, werd er gestuurd met elektrisch bediende roeren die gekoppeld waren aan het stuurwiel. De uitlaten van zowel

verbranding- als koellucht waren door middel van buizen in de achtersectie ondergebracht. Op het water kon de wagen (nu boot) bediend worden via een originele speedboothandel die geplaatst was rechts voor in de laadruimte. Een kabelboom werd toegevoegd om ook bediening mogelijk te maken vanuit de plaats achter het stuur. De 'kant en klare' Corphibian was voor het ongeefende oog niet meer dan een 'Loadside zonder bumpers. Zijn drijfvermogen was goed te noemen, ook tijdens minder ideale omstandigheden. Hulten richtte nu een bedrijf op; Hulten-Holm & Co. Dat bedrijf leverde tekeningen en technische support aan bouwers van dit voertuig. Hij had niet de faciliteiten om zelf de wagens in grotere aantallen te gaan ombouwen.

Linksboven: Duidelijk is te zien hoeveel de Corphibian langer is geworden. De laadklep is op zijn plaats gebleven en de lichtuitlaten zijn hoger geplaatst.

Onder: Een deel van de prospectus met de technische gegevens van de auto.

EVERY MOMENT IS PLEASURE WITH CORPHIBIAN

Completely self-contained and ready to go anywhere, anytime. CORPHIBIAN saves you hours on every trip . . . gives you extra hours of fun and leisure.

With CORPHIBIAN you eliminate the weary task of pulling a boat and trailer through traffic, launching the boat, and parking the boat trailer and car.

Now! Enjoy yourself! Have more time for fun with CORPHIBIAN, drive to the water's edge and . . . ROLL ON IN!

CORPHIBIAN is also ideal for a wide range of commercial and utility applications such as rescue work, resort operations, lake property promotion, island dwellers commuting, and many other uses.



CORPHIBIAN EQUIPMENT AND SPECIFICATIONS

Corphibian is not in production. The interest of manufacturers is being solicited. Vehicle, equipment and conversion manufacturers interested in Corphibian contact Hulten-Holm and Company.

Standard Equipment

Heater
Dual Exhausts
Dual Marine Controls
Twin 10" Propellers
No-Rust Fiberglass Hull
Full Foam Floatation
Goodyear Safeguard Safety Spare Tires
Two-tone Paint
95 Horsepower 5 Cylinder Air Cooled Engine

Optional Equipment

Automatic Transmission
Radio
Five Passenger Cabin
Flying Bridge
White-wall Tires
Power Operated Winch
Electric Shift Propellers
Limited Slip Differential
Tonneau Cover

Specifications

Length 195 inches
Width 70 inches
Curb Weight 3200 lbs.

Ground Clearance . . 7 inches
Draft 9 inches
Load Draft Ratio . . 500 lb/in.

Highway Cruising Speed . . . 70 mph
Marine Cruising Speed . . . 12 mph

Corphibian

Conceived and Designed by:

HULTEN - HOLM & Co.
523 Tilmor Drive Pontiac, Michigan

All information, illustrations and specifications contained in this literature are based on the prototype vehicle and design. The right is reserved to make changes at any time without notice in materials, equipment, specifications and models, and also to discontinue models. HULTEN - HOLM and COMPANY.

© Hulten - Holm & Co., 1963

Als dat wel was gebeurd zou de wagen opgenomen worden in de Chevrolet's 'Silverbook'; een



Toen was Hulten nog steeds eigenaar van de wagen die slechts iets meer dan 100 mijl

catalogus van officieel door Chevrolet gefabriceerde en gemodificeerde voertuigen als ambulances, taxi's enz.

De Corphibian zou worden gepubliceerd in een artikel van Popular Science eind 1962. Op de herfstmorgen dat de fotograaf van dit magazine foto's zou gaan maken van de wagen maakte de motor problemen. De oliedrukker ging kapot, en pompte het carter leeg en de motorruimte vol. Een vervanger kon niet worden gevonden die dag en dus werd de fotosessie op een lokaal meertje uitgesteld, en later nooit meer uitgevoerd. De Corphibian werd uitvoerig gepubliceerd in de december 1981 editie van Corsa Communique.

De Corphibian tijdens de presentatie op de "Kruse Fall Auburn Sale" in 1999, waar hij het recordbedrag (voor een FC Corvair) van 27.500 dollar opraacht.

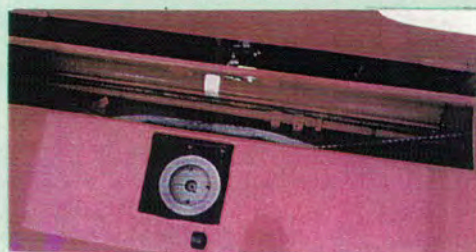
op de teller had staan. Hij had nog zijn originele lak, interieur en banden. Nadat het geen commercieel succes was geweest, werd hij begin 1963 gestald tot juni 1993 en toen verkocht aan Wally Wheeler uit de omgeving van Detroit, met slechts 120,5 mijl op de (land)teller en een onbekend aantal vaarmijlen.

Wally verfriste de wagen met een nieuwe laklaag, vernieuwde de originele motorpakkingen en keerringen en verving de mechanische aandrijving door een toegevoegde elektrisch gestuurde motorventilatie.

Twee jaar geleden besloot Wally dat hij zijn interesse voor militaire voertuigen wilde uitbreiden, en niet alleen maar een voertuig te handhaven met slechts 126 mijlen op de teller.

Hij bood de wagen aan op de 1999 Kruse Fall Auburn collector car veiling. Hij aan het begin van de avond van 'Labor Day' de laatste nieuwe inbreng in de verkoop. Er was geen minimum bedrag vastgesteld en dus ging de wagen tegen elk bod van de hand. Wally hoopte een goede prijs te krijgen. Het bieden begon bij \$5000 en bleef omhoog gaan. Toen het stof opgetrokken was, bleek dat de hamer gevallen was bij \$27.500. Een nieuw record voor een Forward Control Corvair op een publiekelijke verkoop. Zijn nieuwe eigenaar uit Ohio is bekend binnen het collectors publiek als liefhebber van bizarre en obscure voertuigen. De Corphibian zal in die stal goed passen.

Bron: "This Old Truck"
B. Mitchell Carlson



Hierboven: Zicht op de toegang tot schroefaandrijving. De achterklep is bovenaan de foto.



CORVAIR-SPOTTERS



Deze Monza coupe spotten we in Antwerpen tijdens het American power festival. Het is een '65er en was nog, in een vlugge beschouwing, geheel origineel. De lak was waarschijnlijk nog de eerste, of in ieder geval van oudere datum. Het was ook de enige Corvaair op een totaal van meer dan tweeduizend Amerikaanse auto's.



Roundup from the e-mail trails

Subject: Stupid Human tricks
Date: Thu, 14 Jun 2001 16:35:46 -0700 (PDT)
From: Neil Huddle <nddahuddle@yahoo.com>
To: Fred Johnson <fwjco@juno.com>
CC: Clay Wispell <cwispell@airmail.net>

Fred, It was nice of you to mention my name in the TRANSAXLE TELEGRAPH. However, I have to tell you about my latest escape concerning



my oil leak. I only had one leak. It was coming from the fuel pump as discussed. I changed fuel pumps--problem still existed. In my mind I considered two causes; excessive blow-by or stopped up crank case ventilation tube. I didn't want to acknowledge the blow-by issue. So I decided to first check if the ventilation tube was stopped up. I must digress a moment to express that there are some days that I must be mechanically challenged. I decided that the easiest way to clear any obstruction would be to use compressed air from my wonderful new compressor. I shot 90 lbs of pressure up the vent tube while lying on my back under the engine. To my amazement and shock, I immediately saw the oil pan start to bulge as if it was part of a balloon. At that same moment I felt 1300 hundred gallons of oil blowing out of the filler tube which had just jettisoned the filler tube cape like a Russian rocket. I confirmed the 1300 hundred gallons of oil by assessing how much oil was on my body from my torso south extending from under the corvair and how much had shot on the driveway and into my neighbor's yard. My neighbor was standing in his front yard witnessing the above to which he was totally speechless. Thankfully no one was killed or injured by the flying filler cap which I've yet to locate. Should we start a place in the TRANSAXLE TELEGRAPH for a stupid mechanic award?

... Neil



Op deze pagina een wel zeer opmerkelijk verhaal en een paar sfeerbeelden van de laatste Corsa Convention in St. Charles nabij Chicago. Het geeft ook een beeld hoe de Amerikanen een dergelijke samenkomst ervaren. Het artikel kwam van Clay Wispell van NTCA. Het was ook deze club die (weer) met de meeste prijzen naar huis ging.



Woody and Steve Thomas cleaning up their senior division car for the concours.



Shopping was good!



Partying was good!



Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 15

Corvair Affair Mike Knepper

We schrijven het jaar 1962. Het blad 'Car en Driver' publiceert zijn eerste tests over de 1962 Corvair met de titel: "Niemand wil de Corvair veranderd zien. Iedereen, van Ed Cole tot Bill Mitchell, is buitengewoon tevreden met de auto en blij met de verkoopcijfers over het voorgaande jaar. Met deze resultaten blijft het model voor 1962 nagenoeg ongewijzigd. Er komen wel nieuwe wieldeksels, een ander frontornament en sierlijsten, en een aantal aardige nieuwe interieurs. Voor de rest blijft de wagen als die van 1961....., maar met een paar belangrijke opties."

De nieuwe opties waar 'Car and Driver' zo opgewonden over was waren ; een sper-slip differentieel (Posi-traction), remschoenen met metaaldeeltjes er in (voor beter resultaat), en een verbeterde ophanging (heavy-duty suspension). Alle drie belangrijke verbeteringen. De 'heavy-duty vering' bestond uit stijvere spiraalveren rondom. Aan de voorkant ging de stijfheid omhoog van 155 naar 240 lbs. per inch, de achterste van 436 naar 770. Ook werden ze korter gemaakt waardoor de hoogte van de wagen met een volle inch (2,5cm) gereduceerd werd.

Het geheel verlangde wel dat de geometrie van de herziene ophanging herzien werd, en het creëerde een iets negatieve wielstand. De Delco schokbrekers werden ook betrokken in dit proces. Een stabilisatorstang aan de vooras was nu noodzakelijker. (het was 'Car and Driver' dat geroepen had voor deze optie die wel aanwezig was op de voorproductie prototypes. Aan de achterkant werden stroppen toegevoegd om de uitslag van de veren te beperken van 4,5 naar 2,5 inch. Het effect dat men beoogde was om het overstuur karakter in snel genomen bochten te beperken. 'Car and Driver' probeerde de nieuwe ophanging uit op de testbaan van GM en vond, ondanks deze

verbeteringen, dat de wagen tot niet meer in staat was, maar wel dat het 'op de limiet rijden' nu makkelijker was.

De standaard op de Monza aanwezige 'sticks' deden weliswaar hun werk tot het kritische punt van wegbreken van de achterkant, maar dat punt kwam dan zo plotseling dat het bijna onmogelijk was de wagen weer terug op zijn normale lijn te brengen. Hij kon gecorrigeerd worden om niet in zijn geheel te spinnen, maar niet om op zijn gekozen lijn te blijven.



De Monza vierdeursversie voor 1962 was praktisch ongewijzigd t.o.v. het vorige jaar. Alleen sierlijsten, wieldeksels en een attractiever interieur veranderden. Pas in het voorjaar van '62 werd het onderstel verbeterd.

De 'behandelde' Monza bereikte dezelfde limiet op een voorspelbare wijze, wegbrekend aan de achterkant, maar dan langzaam glijdend, zodat het makkelijk was te corrigeren met het licht draaiende stuurwiel, en een bocht op een Porsche-achtige manier te nemen. Je kon spelenderwijs de uitbreeklimiet van de wagen ontdekken. Interessante toevoegingen, maar we moeten denken aan de uitspraak van

Karl Ludvigson, nadat die de eerste Corvair gereden had: "Dit is natuurlijk niet ieders manier van rijden". Maar het feit blijft, dat met de 1962 Corvair een goede machine beter was geworden.

De rest van het nieuws bij de introductie van model 1962 was minder dramatisch. Van de buitenkant was het o.a. het genoemde voorfront dat nu bestond uit een stel grill ornamenten. Ook was er een verandering in de emblemen en benamingen van de diverse modellen: De 500 kreeg een nieuw

naamplaatje op dezelfde plaats achter het voorwiel, bij de 700 echter verhuisde dit naar het voorste deel van het spatbord. Er kwam een nieuwe Monzabadge, nu weer achter het voorwiel. De sierlijsten van de 700 gingen nu niet meer om de hele wagen heen maar eindigden halfweg de voorportieren. De 700 en de Monza kregen een geribbelde aluminium dorpelsierlijst. De achterlichten hadden nu een ander model en de achtergrille onder de bumper had nu horizontale spijltjes. Een 'crossed-flags' embleem was toegevoegd op het achterdeksel van de sterkere 102pk versie.



Hierboven de Rampside, de meest ongebruikelijke van de toch al ongebruikelijke Corvaire bedrijfswagens. Hij kreeg zijn naam door de zijdelingse laadklep (ramp). Goederen konden ook van de achterkant, evenals de meer conventionele pickup (loadside) geladen of gelost worden.

Links; de Greenbrier sportswagon personenbus.

Onder; De Monza convertible die voor het jaar '62 aan de modellenreeks werd toegevoegd.





De Monza 900 club coupe (boven), en daaronder de 700 Deluxe van het zelfde model.

In maart van dat jaar kwam er een turboversie die op deze plaats een eigen opvallend embleem kreeg. De interieurs werden verbeterd langs de deuren. De 500 zag er even goed uit als de 700 in de voorgaande jaren in vinyl met stof uitvoering met een gemêleerd dessin in beige/bruin, rood of blauw (aqua). Standaard op de 500 en hoger, waren de luchtkachel met ontdooistand, sigarettenaansteeker, armsteunen voor, en zonnekleppen aan beide kanten. De 500 had nog steeds zijn lelijke rubbermat op de vloer, maar met een ander motief.

De 700 was beschikbaar met 'fawn, aqua en rood interieurs tezamen met maar liefst veertien enkelvoudige lakkleuren en twee combinatiekleuren. Helaas had ook de 700 zijn rubbermat behouden, maar deze was, in tegenstelling tot de zwarte in de 500, in een kleur die paste bij de rest van het interieur.

De Monza had nog meer kleurencombinaties, zowel binnen

als buiten. Ofschoon kuipstoelen standaard waren in de Monza coupe, was dit een optie in de vierdeurs sedan. Er waren tapijtvloerbedekkingen voor de Monza, armsteunen, asbakken voor de achterpassagiers en een verbeterd stuurwiel met een fraaie claxonring. De opklapbare achterbank was standaard in de Monza modellen, en optioneel in de andere.

Echte spaakwielen, geleverd door Kelsey-Hayes, verschenen ook in 1962 als een gewoon optie product. (Deze waren ook beschikbaar in 1963 en '64) deze prachtige wielen waren als de standaard 13" wielen en bewonderd door hun 'afhamer doppen'. Ofschoon exacte productiecijfers niet bekend zijn schat men het aantal van verkochte sets op ongeveer 400.

Tegenwoordig (1982) heeft een goed set van deze prachtige wielen een waarde van \$2500, als ze tenminste al te koop zijn.

Wat de motor betreft werd de 98pk opgevoerd naar 102pk. compressieverhoging, en er

werd automatische choke toegevoegd.

Alles bij elkaar verbeteringen zonder enige ophief.

Er was ook enige modelverschuiving bij de introductie. De 500 uitvoering raakte zijn sedan en stationwagon kwijt, maar het grote nieuws kwam in het voorjaar: de Monza stationwagon, net nieuw van voor de winter, werd uit productie genomen met een korte verklaring, die echter overschaduwd werd met het grote nieuws dat er een Monza cabriolet en een Monza met turbo gingen komen. De turbo uitvoering werd beschikbaar op zowel coupe als cabriolet, en ging Monza Spyder heten.

De eerste Monza's hadden nu een sportievere deur geopend. De verhoging van vermogen en de vierbak hadden zijn aanzien verbeterd. De ophanging voor de 1962 auto's was ook een grote stap geweest in een sportieve richting. De 150pk turbomotor was de kroon op het werk. Volgende keer: De turbomotor.



“Stretched Vairs”

Enige tijd geleden publiceerden we een reportage over Donald Filkins en zijn ‘stretched Corvair’. Omdat hij meende iets unieks te krijgen had hij deze wagen met veel moeite en hoge kosten laten bouwen.

Toen Clay Wispell van de North Texas Corvair Association, waar we veelvuldig contact mee hebben, dit zag, kregen we een mail waarin hij schrijft dat deze wagen niet helemaal zo uniek is.

“Er zijn op z’n minst twee verlengde Corvairs naar ik weet”, schrijft hij, “een ‘early’ en minstens een ‘late model’. Ik maakte een foto van het ‘early model’ tijdens de conventie in San Diego in 1979 (foto beneden). Het concours werd gehouden in een hotel – er waren zoveel auto’s dat ongeveer de helft er van in de parkeergarage onder het hotel gestationeerd moesten worden, waar ik deze foto maakte. Het was toen een auto uit Californië, en ik kan me niet herinneren dat ik hem

daarna nog ooit gezien heb. Ik vond de foto afgelopen weekend toen ik alle foto’s ooit gebruikt in ons clubblad eens aan het ordenen was. Ik kon je ze niet onthouden nadat je melding maakte van een verlengde Corvair.” Verder zegt hij: “Ik moet ook nog plaatjes hebben van ‘late models’, maar ik kan ze niet gauw genoeg vinden. De eerste keer dat ik een ‘late model’ zag was begin jaren tachtig op de conventie in Grand Rapids, en er is er een geweest op de laatste drie of vier conventies. Ik herinner me dat die in Grand Rapids drie deuren aan een zijde had, gemaakt van de voorste deuren van vierdeurs auto’s, en dat de getoonde wagen slechts twee deuren met een vlak stuk plaatwerk daartussen had”. Het kan goed zijn dat de verlengde Corvair die Clay in het tweede deel van zijn brief bedoelt, toch die van Don Filkins is. Deze auto heeft namelijk aan een zijde twee deuren en aan de andere kant drie. (zie kleine foto), ofschoon de auto verlengd werd in de tweede helft van de tachtiger jaren. Hoe het ook zij, het is niet de enige.





OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

Classic Tire

Oldtimer banden

Wij hebben de band voor uw oldtimer of klassieker, ook met wit zijvlak. Hielbanden voor auto en motor.

Tel. 020 - 6477379
Fax 020 - 6434824
Legmeerdijk 235
1187 NA Amstelveen

Levering ook in België

AGENDA

Er is ons helaas, ook na diverse oproepen, geen agenda toegezonden. Dus jullie moeten zelf de bladen raadplegen.

Medewerkers gezocht

Door toenemende drukte zoekt de redactie een of meer clubleden die mee willen werken om het

clubblad elke twee maanden tot stand te brengen. Er wordt dan gedacht aan bijv. het samenstellen van een agenda of vertalingen.

Conventie

Het had niet veel gescheeld of de redactie was naar de internationale conventie in Chicago geweest. Een fotoreportage van de NTCA-ers elders in dit blad.

Er gaan stemmen op om een dergelijke reis voor volgend jaar te organiseren. Dat is dan in Flagstaff, Arizona. De Fransen denken er ook over.

Helaas zijn de huidige berichten over de luchtvaart niet rooskleurig van aard, maar dat kan veranderen.

NEW ^{*}FULLY REVISED 1999-2002 CLARK'S

3 Volume CATALOG SET!
(Main Cat., Specialty Cat., Price List)
650 pages! \$6.00 (in U.S.A.)

26 years providing:
technical assistance, reliable parts inventory, and excellent service.

SELLING PARTS? Usually buying new, used or "NOS" parts. Contact us for a quote.

CLARK'S CORVAIR PARTS, © INC.

400 Mohawk Trail - Clubs
Shelburne Falls, Ma.
01370-9748 413-625-9776



Foutje

Is het iemand opgevallen dat het rechter knipperlicht/stadslicht bij alle LM modellen een beetje scheef staat? Het kan goed zijn dat dit gezichtsbedrog is maar steeds irriteert het mij toch dat GM daar nooit iets aan gedaan heeft.

Onderdelen

Wij ontvingen een kleine prijslijst van een voor ons nieuw onderdelen leverancier. In ieder geval stukken goedkoper:

Rafee Corvair Specialist
Tel. 001-818-830-9680
Fax. 001-818-893-4749
E-mail: vairnushka@aol.com

Kwaliteit en Gezelligheid
in een sfeer uit
de vijftiger jaren
vindt U bij:



Cafeteria
Happy Days 50's Diner

Haagstraat 20 Sittard Tel: 046-4523133



Advertenties

Nederland:(aangeboden)

Corvaair Monza sedan 1967 te rest.
Blauwmet. /int. Blauw fl.3500
J. vd Worp 020-4 11 05 89



Corvaair Monza conv. '69 Van
Amerikaan in Ned. rijd. wagen is
aan rest. toe. Clay Wilson 030-
2506971 / 2295229 of
c.e.wilson@chir.azu.nl /
clayton.wilson@isotis.com

Corvaair 500 coupe '69 140pk
blauwmet. PG. Gerest. auto met
zeer veel documentatie.
Geen kenteken. Fl. 13500
'Classic Car Expert' Alphen
a.d. Rijn. Tel. 0172-44 26 60

Corvaair Monza conv. 1963
Rood/witte kap, zwart int.
Calif. imp. Fl. 16000
Breda Tel.076-5 21 81 43

Corvaair Monza '67 coupe
Lichtbl.met. spaakwielcovers
Prijs fl.13.500, zonder kent.
fl.12.750 Tel.045-5250787



Corvaair Monza coupe '67; orig.
Ned auto. Uitst. st.; nwe. Mich.
Tax. rapp. aanw. Weg. ziekte.
Vr. pr. Fl.13000
Th. Smits Born 046-4851710

Corvaair coupe feb. 1969, orig.
140pk blauw/blauw. Goede staat.
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk
ad Rijn. Tel. 071-4017362

Corvaair '63 coupe PG wit, met
brandschade in motorruimte. Nwe.
carb. Vr. Prijs fl.3000 R. vanDijk
Nieuwe weg 37 Noordwolde



Corvaair Monza Sedan '67 orig.
Ned. auto. Goede st. vr. pr. fl 9500
H.v.Sas Eindhoven 040-2443151



Corvaair Monza coupe, deels
gerest.alle ond. aanwezig
Wegens tijdgebrek en andere
hobby's te koop t.e.a.b.
M.Hanssen 077-4632203

Onderdelen (aangeboden):

Nwe. band voor Corvaair, 185/70R
1386T merk Viking geen white
wall, M. Cramer 020-6929425 of
mcramer@chello.nl

(gevraagd):

Corvaair cabriolet gezocht;
Arthur Ermon, Grttestraat 2 6325
EA Berg en Terblijt tel.043-
6040364

Gevr.Turboblok. Of delen
hiervan.

Ook **voorrui**, alles LM Tel. 046-
4516323 of jmljanssen@wxs.nl

Gevr. Motorbeplating nr 15 +
nr.5 tekening Clark's catalogus
pag.162 used parts. Tevens
thermostaten CU 528 Mike Cramer
020-6929425 of mcramer@chello.nl

Gevr.Wieldeksels '67-'69 2 st.
Leon Janssen 046-4516323

Diversen (gevraagd):

Bouwpakketten uit '60 & '70.
Gebouwd, ongebe., dozen, catalogi.
Alles is welkom, ook **boeken** of
tijdschriften over "customs & hot
rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

België (aangeboden)

Corvaair Monza cabriolet 1963
Goede staat tel 02-538.74.32
Rue de la Ruche 1 Bruxelles

Voor restauratie of onderdelen:
Corvaair sedan '60 Bfrs.45.000
Corvaair conv. '62 " 75.000
Corvaair coupe '65, samen met
sedan voor onderdelen Hfl. 2000
Herwig Beckers Tel. 02/532.28.84

Frankrijk(aangeboden):

Corvaair Monza coupe 1961 PG
groen met.(nw.) F.fr. 50.000
Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

Corvaair Monza coupe 1961
zwart/rood staat onbekend,
F.fr 10 000 Noord Frankrijk
03 83 22 97 46

Corvaair 700 sedan 1960 PG Grijs
met. Voor ond. of rest.
Lopend F.fr 5000 Chatellerault
Tel. 01 43 19 39 37

Corvaair Monza conv. 1962 PG
rose/grijs, int. slecht nw. dak carr.
matig inf. Leon Janssen, F.fr 12000
St.Flour (Z.Fr.) Mr. Ponsard
Tel. 04 71 60 41 70

Corvaair Monza coupe 1962 PG
102 pk creme/rood staat stil sinds
1980 F.fr 10 000
Perpignan 04 68 34 95 15

*De redactie aanvaardt geen enkele
aansprakelijkheid voor de inhoud van de
advertenties.*

*Om een indicatie te krijgen over de prijzen
in Frankrijk, deel deze door drie.
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U.-
landen, dus geen invoerrechten en BTW.*

Duitsland (aangeboden):

Corvaair 4drs. Sedan blauw met.
Ingo.illinger@corvaair.de

Corvaair convertible 1965
donk. Blauw/blauw
Roland Mehl 0049-721-849985

Corvan'63 orange, uitgev. als
camper. Runs & drives good
Thomas Stingl 0049-179-2060174
Of ts@corvaair.de

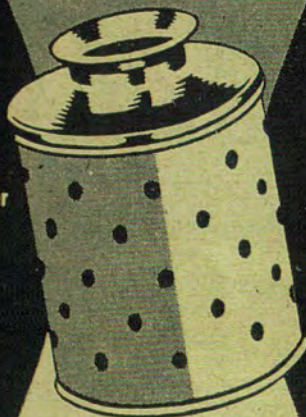
Spaar de motor!

Gebruik

AC

oliefilters en
filterelementen

Iedere
oliefilter
wordt beter
met
'n AC-
element



1 AC-
Aluvac
presteert
meer dan
2 andere
elementen

A.C.-oliefiltratie
betekent
zuiverder olie,
betere smering,
minder slijtage,
langere levensduur
van de motor.

Verkrijgbaar bij erkende BOVAG-garages

GORCUMSCHE AUTOCENTRALE N.V.

Haarstraat 59 - Gorinchem - Tel. K. 1830-2644.

Voor exclusieve maatkleding

VOOR DAMES EN HEREN

FIRMA FORTUIN

Nobelstraat 25 A - UTRECHT - Telefoon 14065

Een goed begin en 'n goed besluit
van de buitenlandse reis biedt U

BADHOTEL DE PLASMOLLEN

RESTAURANT

Zwembad — Tennis — Hengelsport
MOOK (L) Tel. 41

* * * * * QUICK ONIZE *

een *VERNIEUWDE* carrosserie
kunt U van Uw garagehouder verlangen als U een
GOEDE

Quickonize-behandeling voor Uw wagen vraagt.
Lak en chroom glanzen als nooit tevoren. Bekle-
ding vlekrij en de originele kleur van laken,
leer of plastic komt weer terug.

★ Wilt U zelf deze verjongingskuur toepassen,
schrijf dan vandaag onder opgave van uw
garagehouder aan:

HANDELMAATSCHAPPIJ **EVENBLIJ N.V.**
LEIDSESTRAAT 106-108 — AMSTERDAM (CENTRUM)

DE olie voor
diesel- en
benzinemotoren

VIT-O-RUN



Verkrijgbaar in de kwaliteiten:

Regular
Premium
Heavy duty

- Lager olieconsumptie
- Sneller starten
- Geen kool- of sludge vorming

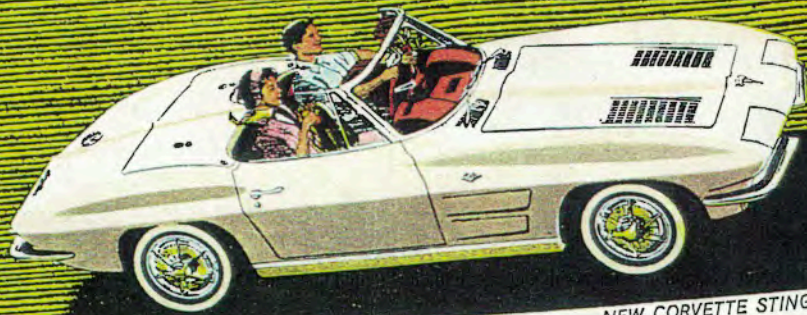
VIT-O-RUN heeft een zeer hoge,
natuurlijke viscositeits-index.

Verkrijgbaar in diverse verpakkingen,
alsook in gedecoreerde
bussen van 1 liter.

**R. S. STOKVIS
& ZONEN N.V.**



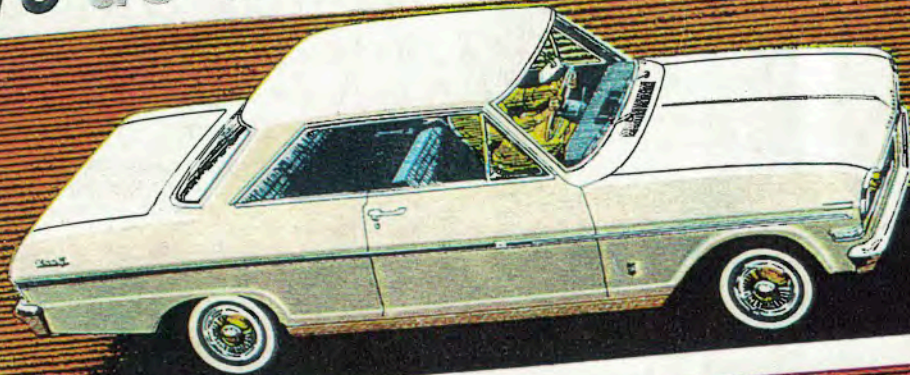
Vraagt Uw
garagehouder om
VIT-O-RUN!



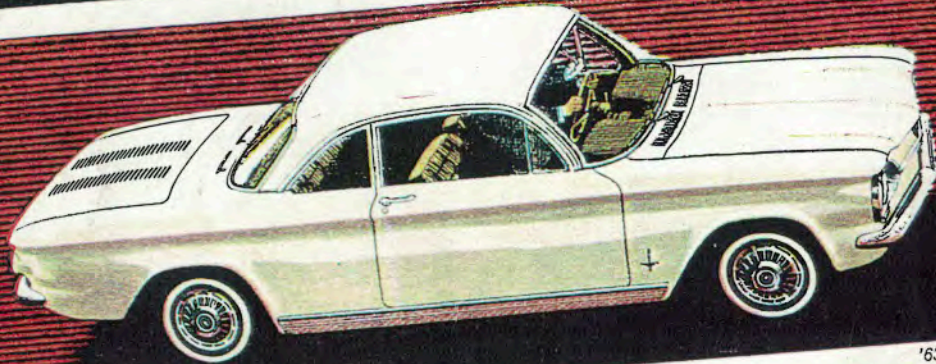
NEW CORVETTE STING RAY CONVERTIBLE

Now-with Four Entirely Different Kinds of Cars...

IT'S GO CHEVROLET for '63-EXCITING!



'63 CHEVY II NOVA 400 SPORT COUPE



'63 CORVAIR MONZA COUPE



EXCITEMENT CONTINUES

'63 CHEVROLET IMPALA SPORT COUPE