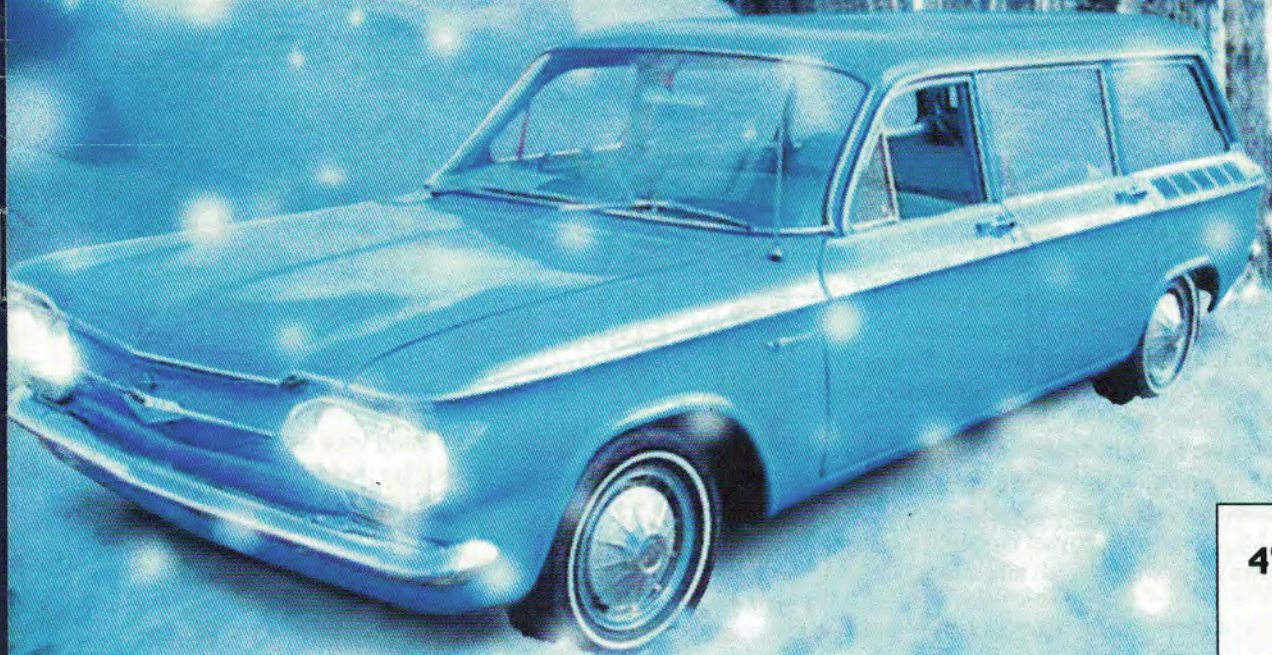
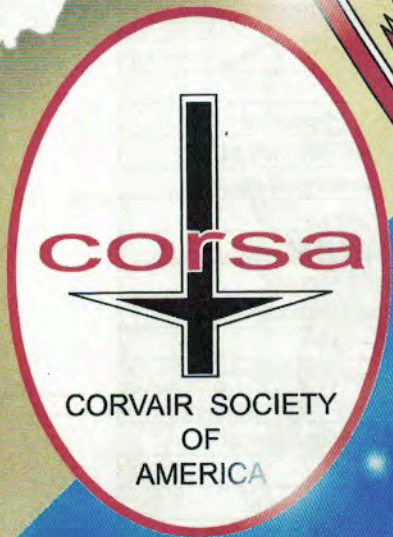


Corvaal Club Nederland

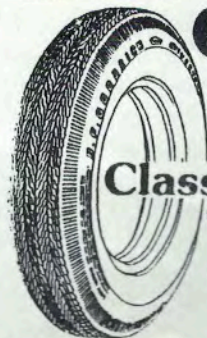


4^e jaargang

5

H. van Aken	Den Haag	1967 convertible	
R. v.d. Akker	Stompetoren	'60 sedan	
A. Broch	Honselersdijk	'63 Spyder conv.	
M. Cramer	Amsterdam	'60 sedan, '61 Lakewood	mrcramer@chello.nl
T. Deijzen	Zaandam	'62 Spyder conv.	
K. van Dijk	Berlikum	Alle modellen	
A. Dijkstra	Amersfoort	1964 Spyder conv.	
T. Duinkerken	Bergen op Zoom	'67 convertible	
J. Eijkelenberg	Sittard	'65 coupe, '67 sedan	corvair65@hetnet.nl
H. de Graaff	Rockanje (p. 15jan)	'64 conv.	hmdegraaff@hetnet.nl
G. de Haan	Ureterp	'65 Corsa conv.	corvair@europe.com
P. Hilkens	Sittard	'62 Spyder conv.	
O. Hompe	Amsterdam	'67 sedan	straycat2@chello.nl
T. v.d. Honert	Laren		tacohajo@wxs.nl
L. Janssen	Limbricht	'62 coupe, '67 conv.	jmljanssen@wxs.nl
G. Jonker	Vaassen	'62 conv.	
R. Keers	Amsterdam	'65 coupe	keers@xs4all
W. de Koning	St. Oedenrode	'65 conv.	
T. Kuitwaard	Bergen N.H.		j.kuitwaard@planet.nl
G. Marinus	Tilburg	'62 coupe	
T. Fernandes	Den Haag	'67 sedan	skc@gmtf.demon.nl
M. Meeuwenoord	Noordwijkerhout		
G. Naseman	Valkenburg L.	'62 conv.	naseman@wxs.nl
C. Nelis	Brunssum	'64 Spyder coupe	
F. Ooms	Amsterdam	Corvair buggy	
J. Pouwels	Venray	1962 conv.	
J. v. Rijn	Noordwijk	'65 sedan	
P. Salden	Sittard	Corvette 1969	
H.v.Sas	Eindhoven	1967 sedan	
R. Sieben	Maastricht	'63 conv.	
J. Slob	Noordeloos	Corvair blok voor Trike	
W. Smit	Nieuwegein	1964 Greenbrier	wimsmit@wingmark.nl
T. Smitz	Born	'67 coupe	
J. Tesselaar	Dieren	'65 conv.	
Trafic, F.de Koff/A.Kamp	Rotterdam	'64, '66 coupe '65 conv.	info@trafic.nl
M. Verstappen	Gennep	'63 conv.	m.verstappen@faireyarlon.nl
R. Vijsma	Dordrecht	'62 sedan	ronald@ekf.com
F. Visser	Zevenhuizen	'65 coupe	
J. v.d. Worp	Amsterdam	'64 Greenbrier, '67 sedan	
H. Worst	Zwolle	'67 conv.	

Dit is een beknopte ledenlijst met voor zover wij er nu over beschikken de E-mail adressen waar naar gevraagd is. Als jouw adres er niet bij is terwijl je dat wel zou wensen, laat het even weten d.m.v. een mailtje aan de redactie. Om privacy redenen hebben we geen post-adressen en telefoonnummers vermeld. Zou je toch een telefoonnummer wensen, ook dan even de redactie mailen of bellen. Ook hebben we enige buitenlandse adressen. We gaan er van uit dat sommige leden de E-mail adressen in hun bestand zullen opslaan. Daarom het verzoek om zoveel mogelijk Corvair club nieuws uit te wisselen, en niet allerlei onzin.



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

Van de redactie

In onze vorige editie werd er een nogal sombere vooruitblik op ons clubgebeuren geprojecteerd. De gemoedstoestand van de redactie zal daar ook wel enigszins debet aan zijn geweest. Toch heeft het er toe bijgedragen dat enige leden zich zijn gaan roeren, en dat er tijdens onze laatste meeting, zij het zijdelings, over is gepraat. Welnu, schouders eronder en weer een boeiend, interessant en informatief clubblad ligt voor je. Althans, dat denken we! Is het nu zo dat je iets mist, anders zou willen zien of toegevoegd wil hebben, laat het dan weten. Het is niet alleen dat we voor onszelf een leuk clubblad willen presenteren, maar het voornaamste doel is dat de inhoud moet stroken met de interesses van onze leden. En die interesses mogen best wel eens gedetailleerd, en niet voor iedereen meteen te begrijpen zijn. We hebben een paar nieuwe leden er bij gekregen, en het ziet er naar uit dat de club voor hen, en zij voor de club iets te betekenen hebben. Kortom er is de wisselwerking die het oorspronkelijke doel is van onze club.

Van de andere kant zijn er een paar leden weggefallen, waarvan we het meest betreuren dat ons oudste lid, Taco van den Honert vanwege gezondheidsproblemen zijn '68er convertible van de hand heeft moeten doen. Maar we hebben er begrip voor. En de nieuwe eigenaar, Wouter Vles is meteen lid van onze club geworden. Ook Theo Smitz gaat vanwege aangepast (automaat)rijbewijs, zijn 4-bak schakel coupe van de hand doen. Voor het volgende seizoen zijn we weer van alles van plan. Zo hebben we spoedig weer een 'regionale' bijeenkomst in Stompertoren met een technisch/informatief karakter, mede doordat die van vorig jaar bijzonder geslaagd mag worden genoemd. Doordat we een landelijke club vormen is het begrijpelijk dat wanneer we iets organiseren in

een bepaalde hoek van het land, daar de opkomst het grootst is. Vandaar dat we dit dan een regionale meeting noemen. Het is mogelijk dat we dit ook elders in het land doen, maar dan moet het wel vanuit die bepaalde hoek georganiseerd worden. Er is dus van alles mogelijk, en we gaan ons alvast voorbereiden op het nieuwe seizoen. Veel lees- en kijkplezier met deze uitgave.

Colofon

4^e jaargang nr.5
dec./jan./feb. 2001/2002
Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 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

(vernieuwde) Clubsite:
www.corvair.nl

Lid worden:
Door storting van 30 Euro op rek. nr. 7814905 (Postbank) o.v.v. Corvair Club.
Jaarlijkse contributie 25 Euro
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

Deze editie

Zoals jullie wel gemerkt hebben is dit pas de vijfde editie van dit jaar.

Om organisatorische redenen hebben we er een laten vervallen. Hiervoor zijn er wel vier pagina's per uitgave bijgekomen, zodat we over een heel jaar uitgestreken, toch op een zelfde aantal pagina's blijven zitten.

Ook hebben we weer getracht, mede door de inzet van Ronald Vijsma, dit 'eindejaars' nummer een gepast tintje geven, en hopen dat jullie het blad voor de feestdagen in huis hebben

Rijdende Corvairs

Van al onze leden willen we nu wel eens weten wie een of meerdere goed rijdende Corvair(s) heeft en waarmee hij/zij een langere rit mee durft te ondernemen.

Wij denken nog steeds aan een door ons opgezette internationale meeting die ergens in het midden van Europa gehouden dient te worden. Dit om het voor de deelnemers van de buitenlandse clubs makkelijker te maken om er naar toe te komen.

We proberen het in ieder geval weer eens. En gezien er zelfs vanuit Amerika belangstelling is om ons een bezoekje te brengen, zal het een degelijke organisatie moeten worden. Wij willen niet afgaan zoals enige jaren geleden in België is gebeurd. Enfin, misschien een onderwerp waarover gepraat kan worden tijdens onze technische/informatieve dag in Stompertoren.

Nieuw lid

Wouter Vles uit Rotterdam is het nieuwste lid van de club. Hij kocht de cabriolet van Taco van den Honert die om gezondheidsredenen de wagen van de hand heeft gedaan.

Wouter heeft inmiddels zijn introductiepakket ontvangen en we hopen dat hij nog lang plezier zal hebben van de Corvair. Het is een unieke convertible binnen de club omdat hij uit 1968 is. Toen zijn er slechts 1386 van dit model gemaakt, en staat met 'stip' op de vierde plaats van minst geproduceerde Corvairs. Naar ons weten is het de enige van dit bouwjaar in Nederland.

Euro

De reeds lang aangekondigde Euro is er dan nu. Ook wij hebben onze prijzen in Euro's aangepast. En omdat alles naar boven wordt of reeds is afgerond, zijn we min of meer verplicht geweest dat ook te doen. Omgerekend worden we volgend jaar vijf gulden duurder voor het gewone abonnementen, en zes gulden voor instappers.

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 16

Corvair Affair, Mike Knepper

De Turbo

Zoals gezegd, 1962 was ook het jaar dat de turbo op een Corvair zijn opwachting deed. Uniek!

Terugkijkend was de turbo heel markant voor die tijd.

Turbocharging, ofwel atmosferische druk opbouwen ten behoeve van carburatievulling door middel van de uitstroom van de uitlaatgassen, was niet nieuw. De voordelen er van waren reeds lang bekend, of in ieder geval begrepen.

Bekijkt men deze toepassing vanuit het jaar 1980, toen deze teksten geschreven werden, dan werd de turbo toepassing meer werelds. Van Buick tot Volvo begon men toen met het toepassen van turbo's. Maar in 1962 was het een bijzondere zet om op een luchtgekoelde Corvairmotor een turbo te schroeven.

In deze 'voor-de-oliecrisis' dagen, ging je, als je wat meer vermogen wilde, meer standaard te werk:

Vergroting van de cilinderinhoud; meer carburatie; verhoging van de compressie, of een combinatie van genoemde handelingen.

'Simpel basis-ingrepen'.

Maar de turbo was nog simpeler. Je onderschept de uitlaatgassen die de motor uitbraakt zoveel mogelijk op zijn vluchtende pad door het uitlaatkanaal, door middel van een turbiniel. Dat wiel moet dan via een as een ander wiel aandrijven dat op zijn beurt zoveel mogelijk verse lucht onder druk de carburateur in blaast. Bij de cilinders aangekomen, zijn deze met het benzinemengsel verrijkt en worden de cilinders er mee gevuld. Dit 'druk-mengsel' verbrandt sneller, en creëert op die manier meer kracht.

Maar deze toepassing ging niet zo maar. De Corvairmotoren met deze uitrusting moesten worden voorzien van sterkere drijfstang- en krukaslagers, verchromde bovenste zuigerveren, gesmede stalen (5140 genitreeerd chroom stalen) krukas,

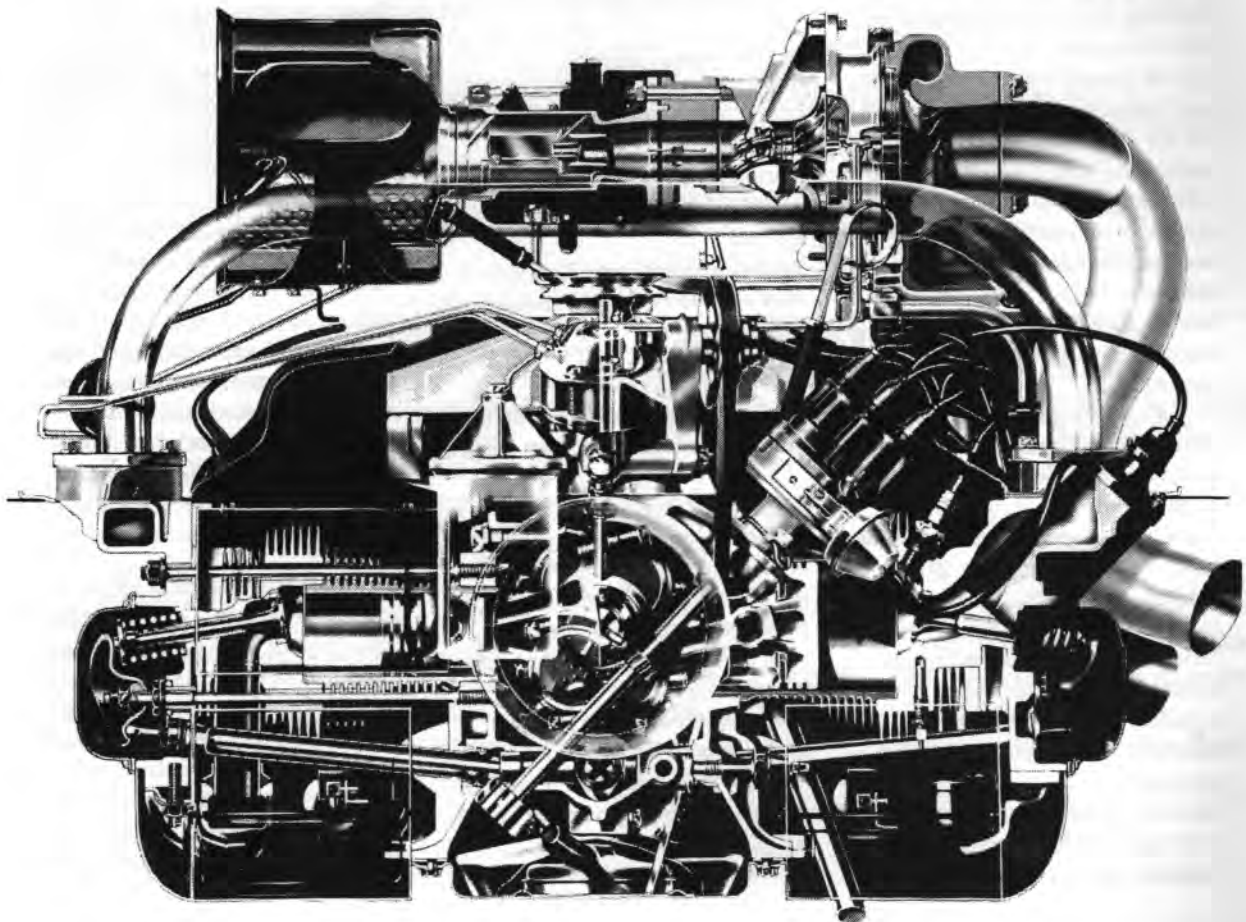
speciale chroom-nikkelen uitlaatkleppen om de immense hitte te trotseren en een versterkte koppelingsplaat.

De compressie werd verlaagd van 9 : 1 naar 8 : 1 om detonatie te vermijden. De vuldruk was 10lb/sq.in.

De lucht werd gepompt door een enkele horizontaal geplaatste Carter carburateur die de twee atmosferische verticale Rochesters verving.

De vermogensverbetering was enorm, en de meerkosten waren slechts \$421,95. In dat bedrag zaten meer extra's dan alleen maar de turbo en modificaties in de motor. Er was ook een instrumentenpaneel met een toerenteller, snelheidsmeter tot 120 mijl, een inlaatdrukmeter, en een temperatuurmeter.

Onder: Doorzichtsafbeelding van het turboblok. Rechtsboven zit de turbo die aan de rechterkant aangedreven wordt door het turbinewiel in het omgeleide uitlaatkanaal. Links daarvan zit de 'impeller' die, via luchtfilter (links) en carburateur (midden) het verse mengsel aanzuigt en door de gebogen buizen direct naar de cilinders pompt.





Dit alles zat in een aardig uitziend 'geborsteld' stalen instrumentenpaneel.

Aan de onderkant zaten 'metallic' remschoenen, een veringsoptie, een 3.55:1 differentieel en een vier-versnellingsbak.

Hoe ongebruikelijk de Spyder-versie van de Corvair ook was, hij was niet uniek onder de Amerikaanse auto's in 1962. Oldsmobile rustte ook een versie van de compacte F85 uit met een turbo dat jaar. En het is interessant te weten

dat de benadering van de twee GM divisies heel verschillend was.

Opgebouwde druk is de goede en slechte kant van turbocharging. Zonder druk werkt het systeem niet, en met teveel druk kan een motor zichzelf om zeep helpen.

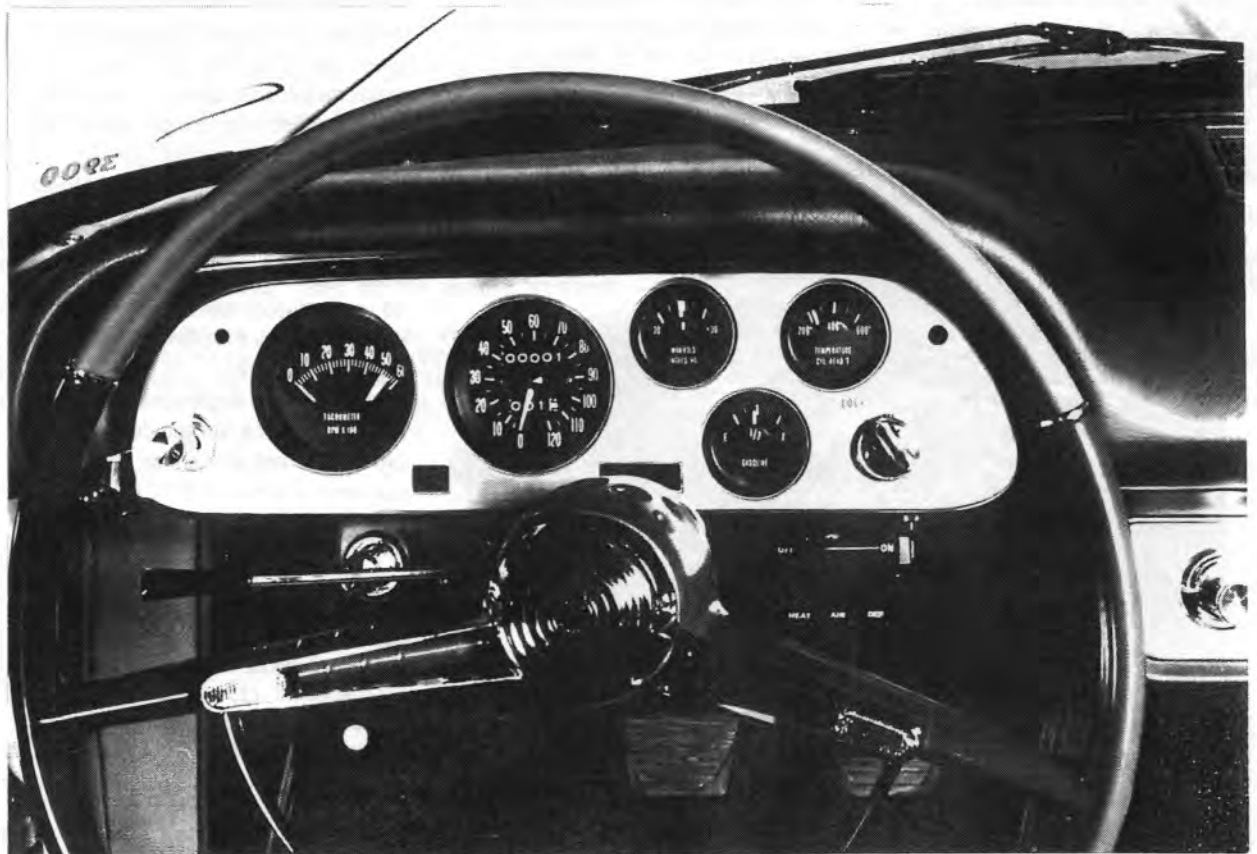
De ingenieurs van Oldsmobile kozen voor de meest gebruikelijke toepassing van turbocharging.: de druk wordt opgebouwd naarmate het toerental van de motor stijgt, tot op een aangegeven punt, wanneer er een klep van een omleidingroute

Hierboven: Het topmodel van Corvair; de Monza Spyder, hier op echte Kelsey-Hayes spaakwielen.

Voor de jaren '62 en '63 viel de Spyder onder de Monza-, ofwel 900 modellen. In 1964 kreeg hij een eigen modellen-type als Spyder 600.

Hieronder: Het mat 'geborstelde stalen, of aluminium instrumentenpaneel in het dashboard.

De toerenteller (links), turbodruk- en temperatuurmeters (bovenste kleinere) waren extra's.



open gaat, en de overmatige druk wordt afgevoerd. Wanneer de druk tot aanvaardbare waarden is gedaald, sluit de klep weer. Maar deze methode is vrij duur van opzet. Chevrolet ingenieurs kozen voor een goedkopere en minder gecompliceerde route. Door zeer nauwkeurig het uitlaatsysteem van de nieuwe turbomotor te ontwerpen en te tunen, waren ze in staat om de druk in de uitlaat te laten werken in zowel het voor- als nadeel. Overdruk in het uitlaatsysteem, zo als iedere kenner wel weet, kan het motorvermogen drastisch verminderen, ofwel in simpele termen; als de uitlaatgassen niet meer ongelimiteerd weg kunnen stromen, drijven ze dus ook niet de turbinedruk meer op zodat aan de andere kant ook niet meer lucht in de carburatie geblazen kan worden. De Chevrolet ingenieurs ontwierpen de Spyder-uitlaat zo, dat er bij een bepaald toerental te veel tegendruk opgebouwd werd en de motor zichzelf een limiet oplegde. In plaats van een maximum efficiënt ademen van de carburatie werd er automatisch 'geknepen' als de druk kritische grenzen begon te bereiken. Slim en simpel. Maar er was ook een nadeel; de Spydermotor was erg langzaam met het opbouwen van die druk en dus zijn vermogen. In feite was het zo

dat bij een toerental van 3000 het vermogen niet groter was dan een gewone Corvairmotor. Als het gas losgelaten werd voor een bocht, duurde het twee a drie seconden voordat de motor zijn extra vermogen weer begon op te bouwen. Dit wordt genoemd "turbo-lag".

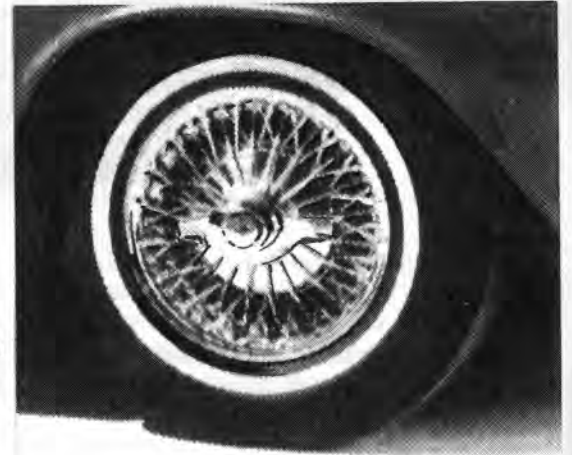
Moderne turbo-racemotoren hebben dit probleem opgelost met een combinatie van gevoelige, snel reagerende overloopkleppen en kleine turbo-impellers die snel op toeren kunnen komen en evenzo snel druk opbouwen. Maar de eenvoud van de Spydermotor had dit alles niet. Hij was langzaam met reageren op de rechtervoet. Eenmaal de tijd er voorgekregen, bouwde hij een aanzienlijk vermogen op. Vermogen? In de apriluitgave in 1980 van 'Popular Science' werd er een vergelijking van een 80pk, een 102pk en de 150pk turbo motor gepubliceerd.

Ofschoon het artikel niet zei of alle drie de auto's met een vierbak waren uitgerust, werden de van 0 tot 100 respectievelijk 23,2 16,8 en 9,7 seconden.

De redacteurs van het magazine vonden ook dat de turbo slechts 3,8 seconden langzamer was dan de best geklokte tijd van de sterkste Corvette van dat jaar.

Het blad 'Motor Trend' van de

andere kant kon slechts een beste tijd van 12,1 er uit wringen, terwijl 'Car Life' een gemiddelde van 10,2 rapporteerde voor de turbo, in vergelijking met een 21,6 doorgang op de klokken voor een vier-versnellings 80pk.

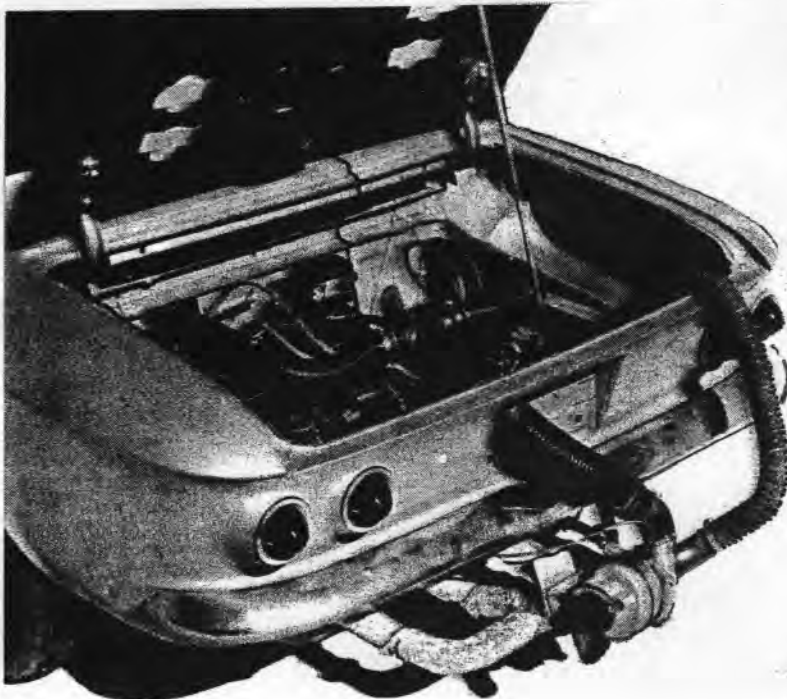


Close-up van een Kelsey-Hayes spaakwiel. Deze wielen waren optioneel op de Spyderys en relatief duur. Er werden 400 sets van gemaakt, en zijn nu zeer gevraagd. Een goed set 'deed' in 1980 al \$2500!

Er waren toen geen vaste regels voor testmethodes en het accuraat gebruik van de stopwatches. We gebruiken hier de bovenste en onderste figuraties, en nemen de tijden van 'Car Life' het meest aannemelijk met zijn 10,2 seconden. Het resultaat was in ieder geval een Corvair "pocket-rocket" die de harten van alle rubber verbrandende enthousiasten vurig deed verwarmen.

Men was het er echter over eens dat de topsnelheid van 105 mph begin tachtiger jaren thuis hoorde op een standaard versie.

Met de Monza Spyder als topmodel in de brochures, stegen de verkoopcijfers van het modeljaar 1962 naar een record van 328.500 Corvairs.



Links:

Met deze wel heel aparte opstelling van de turbo bereikte ene Tom Keosababian uit Californie, 133 mijl per uur (214km) op de zoutvlakte van Bonneville.

De turbo was aangesloten op vier carburateurs

Waterinjectie om te koelen was wel noodzakelijk.

ELEKTRISCHE AUTO'S OP KOMST?

1. Met accubatterij

door Ir. J. W. van Wamelen

Om maar met de deur in huis te vallen: een door accumulatoren electrisch gedreven automobiel is geruisloos, reukeloos, soepel, trillingvrij en ideaal-gemakkelijk te besturen, terwijl ze geen schadelijke uitlaatgassen produceert. Bovendien is tussen de electromotor (en) en de drijfwielen een koppeling overbodig, omdat zo'n motor onder belasting kan „aanlopen” van stilstand af. Hij levert dan zelfs zijn maximumkoppel, dit in tegenstelling tot de verbrandingsmotor die pas van een zeker toerental af een bruikbare trekkracht ontwikkelt. Ook een versnellingsbak kan bij electrische aandrijving over het algemeen worden ontbeerd.

Tegenover dit aantrekkelijke deugdenlijstje staat uit automobieloogpunt als overheersend bezwaar, dat een accubatterij van nog onder te brengen formaat en gewicht véél te weinig electrische energie kan bergen om de wagen op één lading een behoorlijke afstand met een behoorlijke snelheid te laten afleggen. (Wordt van een gegeven batterij uitgegaan, dan kan men het rijtempo verhogen op kosten van het rijbereik, of andersom).

Helaas valt er op de motor zelf niets terug te verdienen, want electromotoren, met hun regelapparatuur, zijn zware machines die eerder méér dan minder wegen, per paardekracht, dan een compleet benzine-motoraggregaat, inclusief koelsysteem (radiator, enz), uitlaatsysteem en half-gevulde tank.

Geen wonder dan ook, dat de toepassing van electrische tractie beperkt bleef tot voertuigen, meer speciaal voertuigjes, waarmee per dag (lees: per batterijvulling) slechts een kleine afstand behoeft te worden afgelegd en waarvoor een lage snelheid normaal is, terwijl op één of meer der bovengenoemde voordelen bijzonder veel prijs wordt gesteld. Als daar zijn: wagens voor stadsbesteldiensten, in het bijzonder voor aflevering huis-aan-huis (bedrijfsomstandigheden die voor een benzinemotor zo ongeveer de ongunstigste mogelijke zijn), karretjes voor intern bedrijfstransport (fabrieken, stations, magazijnen), invalidewagentjes, enzovoorts. Schrijver dezes had kort geleden toevallig drie „electromobielen” tegelijk voor zijn huisdeur staan; ze waren van resp. de bakker, de melkboer en de P.T.T.!

Er zijn in de loop der jaren nog wel eens proeven met electrische taxi's genomen, maar een gewone, volwassen personenauto met electrische aandrijving is er „sinds mensenheugenis” niet op de markt geweest — en dat laat zich begrijpen.

Tot de belangrijke verbeteringen welke de klassieke lood-zwavelzuur-accu in en na de tweede wereldoorlog heeft ondergaan, behoort wel een vergroting van zijn energiebergingscapaciteit, maar ten bedrage van mis-

schien enkele tientallen procenten. Zoiets is al veel waard voor een gewone auto-starterbatterij; het zet echter geen zoden aan de dijk als voor personenauto-aandrijving een véélvoud van de bestaande capaciteit wordt verlangd! Daarom heeft ook de nikkel-ijzer- of nikkel-cadmium-accu — met verschillende voordelen boven het lood-zwavelzuur-element maar van veel hogere prijs — geen oplossing in de bovenbedoelde zin kunnen brengen.

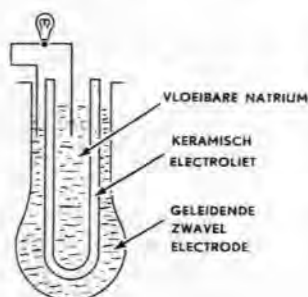
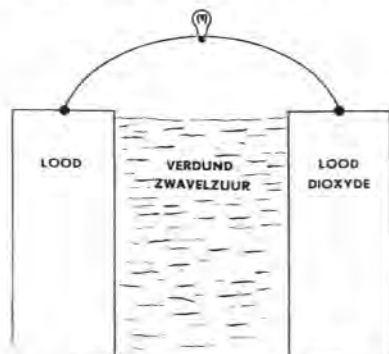
Achter de schermen van de grote automobielconcerns en de electrotechnische industrie wordt voortdurend gewerkt aan de ontwikkeling van veel meer efficiënte „electriciteitsreservoirs” en van lichtere electromotoren met een zeer hoog rendement. Normaliter hoort de buitenwereld van dergelijke onderzoeken en proefnemingen weinig of niets zolang ze geen afdoende resultaten hebben opgeleverd, maar in het afgelopen najaar kwam er leven in de electrocar-brouwerij. Met name Ford en General Motors achtten het wenselijk, den volke kond te doen, hoe ver zij met de verwezenlijking van hun plannen op dit gebied zijn gevorderd.

Naar ons idee lag aan deze publiciteitsmanoeuvres een politiek motief ten grondslag. Vooral in de V.S.A. is er de laatste jaren steeds meer te doen over luchtverontreiniging door de carterdampen en uitlaatgassen van automobielen in het grote-stadsverkeer. De grootste twee autoproducenten van de wereld zullen hebben gemeend, hun goodwill bij het publiek en de autoriteiten te kunnen vergroten door te laten blijken, hoe intensief zij bezig zijn aan de schepping van een algemeen bruikbaar vervoermiddel waarbij geen afgevoerde-gassen-probleem bestaat!

Ford werkt al acht jaar aan een nieuw type electromotor, dat goedkoop te fabriceren wordt en slechts het vierde deel zal wegen van de beste, bestaande gelijkstroommotoren van overeenkomstig vermogen. In Dearborn geeft men echter toe, dat het nog wel jaren zal duren aler dit veelbelovende project zijn beslag krijgt.

Op accumulatorgebied ziet Ford het meeste heil in de ontwikkeling van een galvanisch element waarbij de elektroden vloeibaar zijn en het electrolyet uit een vaste stof bestaat — precies andersom als bij de gewone lood-zuur-batterij derhalve. Het gaat hier om een cilindrisch huis waarin vloeibare natrium en dito zwavel van elkaar gescheiden zijn door een koker van poreus keramisch materiaal, fungerend als electrolyet. Zie het schema.

Een uiteenzetting, hoe een dergelijke accu nu precies werkt, zal hier achterwege blijven, aangezien het in de bedoeling ligt, de lezer een idee te geven van wat er op dit gebied gaande is, zonder hem aan boord te



Links het schema van de gewone lood-accu, met vaste elektroden en vloeibaar electrolyet. Bij de natrium-zwavel-accu (rechts) is het net andersom: vloeibaar gehouden elektroden (natrium en zwavel op daartoe voldoende hoge temperatuur) en een vast electrolyet (van keramisch materiaal).

komen met electrochemische theorie.

Drie punten vragen bij dit type accu speciaal de aandacht:

1. Opdat de natrium en de zwavel vloeibaar zullen zijn, en naar behoren kunnen reageren, moeten ze een temperatuur van 250 à 300° C hebben. Mogelijk onderhouden de chemische reacties in het element die temperatuur wanneer ze eenmaal zo hoog is, maar dit laat toch nog het probleem, hoe men de batterij voldoende warm krijgt voor het wegrijden na geruime tijd stilstand? Over dit punt zwijgt Ford in alle talen, terwijl toch de praktische bruikbaarheid van de natrium-zwavel-accu ermee staat of valt.

2. Gassen die moeten kunnen ontwijken, worden er in dit geval niet geproduceerd, en de batterij kan dus gesloten worden uitgevoerd. Om twee redenen is het uit veiligheidsoogpunt nodig, dat ze tot bij het zwaarste auto-ongeval gesloten blijft. Ten eerste vliegt natrium bij contact met water (nat wegdek!) op heftige wijze in brand. Ten tweede kan gesmolten zwavel in aanwezigheid van lucht het giftige gas zwaveldioxyde vormen.

De kans op openscheuren van de accucellen mag dus praktisch niet bestaan. Wil men dit met een speciale pantsering of andere „verpakking” van de batterij bereiken? Dan zal dit aan de beperking van het batterijgewicht niet direct bevorderlijk zijn, andere bezwaren nog daargelaten.

In haar mededelingen over de ontwikkeling van een natrium-zwavel-accu raakt de Ford Motor Company ook deze kwestie niet aan, hetgeen de indruk versterkt, dat het project nog niet verder dan de laboratorium-fase is gekomen.

3. Slaagt men er in, de genoemde problemen op een, voor de automobielp praktijk geschikte manier op te lossen, dan is met de natrium-zwavel-batterij een geweldige stap vooruit gedaan. Haar energiebergingscapaciteit — haar efficiency als electriciteitsreservoir derhalve — is maar liefst vijftien maal die van de lood-zuur-accumulator: 150 versus 10 watt-uren per Engels pond (0,45 kg) batterijgewicht.

Ford hoopt en verwacht, het uiteindelijk te kunnen brengen tot een batterij, die bij een eigen gewicht van 23 tot 45 kg tussen 5 en 10 kilowatt kan leveren — genoeg om een circa 500 kg wegend stadswagentje, met accommodatie voor twee volwassenen en twee kinderen, een topsnelheid van 72 km/u te geven, bij een rijbereik van ca. 130 km. Dat is voldoende voor in de stad (en verder reiken de Ford-pretenties wijselijk niet).

De Engelse Ford-fabriek zal op de a.s. automobieltentoonstelling in Genève het prototype van zo'n stadsauto exposeren, met dien verstande dat het berging prototype hier alleen betrekking heeft op het

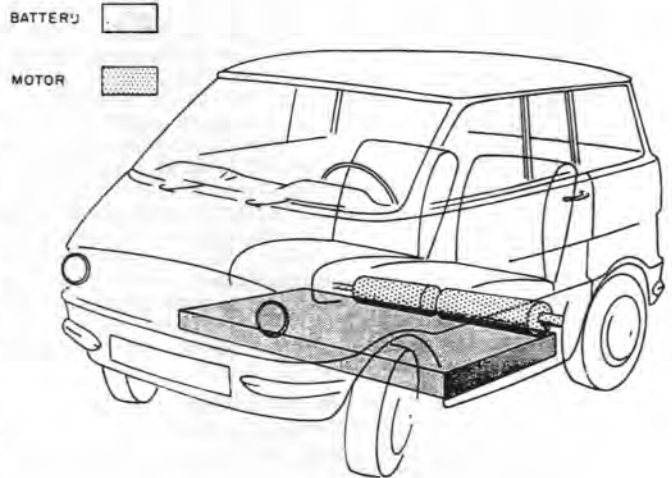
ontwerp der carrosserie, zonder voortbewegingsorganen. Bij gebrek aan beter wordt de wagen namelijk uitgerust met conventionele batterijen en twee startmotoren voor de aandrijving der achterwielen. Dat men op die manier rijden kan — zij het kort en langzaam — was tientallen jaren geleden al bekend en wordt buiten de personenautowereld nog dagelijks gedemonstreerd. We kunnen in het bedoelde Ford-vehikel daarom weinig anders zien dan louter een „paradepaard”, een mooie blikvanger voor een tentoonstellingsstand.

General Motors heeft de stand van haar research op dit gebied gedemonstreerd door, in de V.S.A., persverteenwoordigers te laten rijden met een Chevrolet Corvair, die voor elektrische aandrijving door batterijen is ingericht.

De electromotoren zijn van een, bij G.M. ontwikkelde, bijzondere constructie en draaien op veel hoger toerental dan de gangbare tractiemotoren kunnen doen; men spreekt van 13.000 omw/min. Ze konden daardoor veel lichter en compacter worden gebouwd. Helaas gaat het hierbij noodzakelijkerwijs om wisselstroom-motoren, zodat de gelijkstroom uit de batterijen eerst door een (in dit geval nogal kostbare) omvormer moet worden geleid.

Als electriciteitsreservoir dienen voorlopig zilver-zink-accu's, een type galvanisch element waarvan kleine eenheden reeds geruime tijd in de ruimtevaart en de elektronische industrie worden gebruikt.

De energiebergingscapaciteit hiervan is 5 maal zo groot als bij de gewone lood-zuur-batterij, en mede dank zij het relatief lage electromotorgewicht werd het mogelijk, de Corvair Sedan om te bouwen tot een



Schetsje van een, op batterijen lopende stadsauto, zoals Ford die zich voorstelt.

Zowel in de voor- als in de achtersteven van General Motors' „Electrovair” zijn zilver-zink-batterijen ondergebracht.

„Electrovair” waarvan de kenmerkende gegevens in het tabelletje zijn samengevat.

General Motors heeft zich van meet af op het standpunt gesteld, dat een elektrische auto geen vertragen- de en daardoor hinder-scheppende factor in het verkeer mag zijn. Zoals men aan de markante cijfers voor acceleratie en topsnelheid ziet, is aan die voorwaarde geheel en al voldaan, ofschoon hier bij het optrekken een 30% hoger gewicht dan dat van de normale Corvair moet worden versneld! Het zelfs voor een stads- auto nog kleine rijbereik had ongetwijfeld kunnen worden vergroot indien met een lager prestatieniveau genoegen was genomen.

Interessant is, welk gewicht aan conventionele lood- zuur-batterijen vereist zou zijn geweest om de wagen dezelfde capaciteiten te geven. G. M. becijfert dat op 1200 kg(!), hetgeen in de praktijk zou betekenen, dat men een vrachtwagen voor batterijtransport met personenaccommodatie moest gaan maken!

Met dit al zou de „Electrovair” in zijn tegenwoordige vorm als stadsauto nog niet eens zo'n gekke propositie zijn — daargelaten het tekort aan goederenber- gruitte bij (nogal onlogische) handhaving van de be- staande carrosserie — ware het niet, dat er een „king size” adder schuilt onder het gras van de zilver-zink- batterij. Accu's van dit type zijn kostbaar (wegens het zilver, uiteraard) en moeten reeds na ongeveer 100 ontladingen (dus na 6500 à 13000 km) door nieuwe worden vervangen!

Zoiets maakt de zilver-zink-accu onbruikbaar voor de gewone praktijk, maar het speelt natuurlijk géén rol van betekenis in het kader van proefnemingen en de- monstraties. De „Electrovair” dient vooralsnog in hoofdzaak voor het beproeven van nieuwe electromo- torconstructies en de regelapparatuur ervoor.

Wat het electriciteitsreservoir betreft, werkt Gene- ral Motors daarom — voorlopig nog in het laborato- rium — aan de ontwikkeling van een accutype, dat in principe verwantschap met Ford's natrium-zwavel-ele- ment vertoont, en zich door een minstens even gunstige energiebergingscapaciteit onderscheidt: de lithium- chloride-cel. Lithium is een alkalimetaal, net als na- trium, en met betrekking tot het in voldoende reactie- ve, d.i. in vloeibare, toestand houden ervan doen zich soortgelijke moeilijkheden voor. Een verschil is, dat men bij General Motors rond ervoor uitkomt.

„Uit automobiellooppunt is het nadeel van die ge- smolten-metaal-systemen” — aldus de uiteenzetting over electrotractie die G.M. aan de Amerikaanse pers heeft verstrekt — „dat zij op zo hoge temperaturen (300 à 600° C) moeten werken. Dit scheidt natuurlijk

	„Electrovair”	Corvair
Totaal-gewicht	1540 kg	1180 kg
Acceleratie van 0 tot 96 km/u	16 sec.	16 sec.
Topsnelheid	130 km/u	140 km/u
Rijbereik op één batterijvulling	65 à 130 km, afh. v. rijnsnelheid	
Gewicht compl. aandrijfaggregaat	560 kg	275 kg

start- en veiligheidsproblemen en het werpt de vraag op, hoe de batterij warm genoeg kan worden gehouden terwijl de wagen stilstaat”.

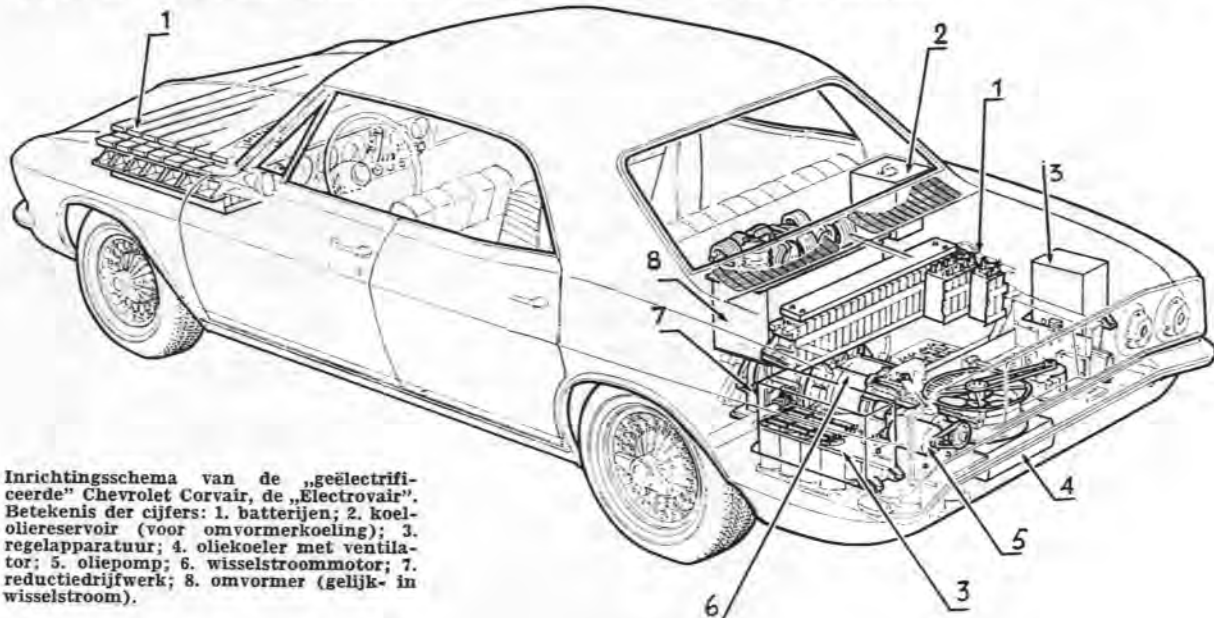
De mogelijkheid bestaat, dat het een of andere elec- trotechnische concern met de „teelt” van een, in elk opzicht voor automobielaandrijving geschikte accumu- lator aanmerkelijk verder gevorderd is dan G.M. of Ford. De kans daarop lijkt ons echter niet groot, en wel om verschillende redenen: de technische en finan- ciële resources van deze twee giganten, hun relaties met de electrotechnische industrie (althans de Ameri- kaanse), en het grote belang dat ieder van beiden er bij heeft om het eerst met een acceptabele elektrische auto op de markt te komen.

Tot nader order houden we het er daarom maar op, dat de door batterijstroom voortgedreven personen- auto nog aan het begin van zijn ontwikkeling staat, en er nog heel wat jaartjes zullen verlopen tot de ver- schijning van een „electromobiel” die op het stuk van prestaties, rijbereik, betrouwbaarheid en aanschaf- fings- en bedrijfskosten aan redelijkerwijs te stellen eisen voldoet.

Let wèl, dat we het nog niet eens hebben gehad over een bedrijfstechnisch probleem als het 's nachts opladen van de batterijen! Die moeten aan een stopcon- tact van het lichtnet worden „gelegd”, maar hoe wil men dat organiseren bij wagens die op straat blijven staan?

Nu is er voor het electrisch aandrijven van een auto nog een principiële geheel andere mogelijkheid dan het opslaan en meenemen van elektrische energie in accubatterijen. Dat gebeurt met behulp van de zgn. brandstofcel, een toestel dat continu electriciteit pro- duceert, zolang het gevoed wordt met bepaalde gasvor- mige brandstoffen, eventueel mee te nemen in vloeib- are staat.

Ook op dit gebied wordt intensief géxperimenteerd, en we zullen in een tweede beschouwing over electro- tractie bekijken, hoe ver men met de toepassing van brandstofcellen voor dit doel gevorderd is en wat de vooruitzichten zijn.



Inrichtingsschema van de „geëlectrifi- ceerde” Chevrolet Corvair, de „Electrovair”. Betekenis der cijfers: 1. batterijen; 2. koel- oliereservoir (voor omvormerkoeling); 3. regelapparatuur; 4. oliekoeler met ventila- tor; 5. oliepomp; 6. wisselstroommotor; 7. reductiedrijfwerk; 8. omvormer (gelijk- in wisselstroom).

Tandarts versus APK

Het lijkt misschien wat overdreven maar soms wordt er tegen de gang naar algemene periodieke keuring net zo op gezien als een gang naar de tandarts.

De vraag is of die vrees terecht is. Want wat is eigenlijk de doelstelling van deze keuring.

"De APK is een verplichte jaarlijkse keuring voor auto's van drie jaar en ouder en komt voort uit overheidsbeleid voor verkeersveiligheid en milieu."

Elke goed/af keuring dient volgens de wettelijk verplichte procedure te worden afgemeld in het register van het RDW.

Voor klassiekers zijn er uitzonderingen ten opzichte van auto's van recente datum zo zijn er klassiekers zonder ruitensproeiers, gordels, katalysatoren en uiteraard kan een auto van 40 jaar oud niet voldoen aan de rij eigenschappen en emissie eisen van deze tijd. De normen en eisen welke toen golden bestonden niet eens. Op grond van deze feiten zijn er dus een aantal punten waar geen controle op wordt uitgevoerd. Zaken welke later op de auto zijn aangebracht dienen wel goed te functioneren.

Wat zijn nu de belangrijkste controlepunten

1. staat en werking van de voetrem
2. staat remslangen en leidingen
3. slijtage remvoeringen pedaalrubber
4. stuurinrichting
5. fusee pennen/kogels
6. hoezen/kappen van stuur en fusee kogels
7. draaipunten van de wielophanging
8. staat van de dragende delen (roest inwerking)
9. brandstoftank
10. uitlaat systeem (gasdicht)
11. veren en schokbrekers
12. stabilisatorstangen (rubbers)
13. bumpers (scherpe/uitstekende delen/bevestiging)
14. reservewielhouder

15. banden/wielen
16. wiellagers/naven
17. trekhaak
18. motorsteunen
19. accu en bevestiging
20. koplampen afstelling/juiste lampen (buitenste lamp EEG norm)
21. achterlampen/remlichten/kenteken/reflectoren
22. richtingaanwijzers
23. ruiten/wissers/sproeiers
24. voorruit-ontwaseming
25. snelheidsmeter (verlichting dashboard)
26. gordels (indien aanwezig)
27. radio ontstoring
28. geluid
29. chassis nummer/kenteken
30. wielen moeten vrij draaien niet slepen/schuren

Als je deze hele lijst met onderwerpen ziet valt het ook meteen op dat er vele zaken niet in voorkomen. Dit zijn veelal de punten waar juist op gelet wordt als een auto gekocht wordt. Hoe zit hij in de lak is er veel roest vorming loopt de motor goed is de auto compleet etc. Dit geeft ook meteen aan dat alleen een goede of recente APK keuring nooit een doorslag mag geven over te gaan tot een aankoop. De APK is slechts een veiligheidskeuring wat tevens ook een momentopname is. Terug komend op de vrees voor de APK, het betreft eigenlijk allemaal veiligheids aspecten welke veelal gemakkelijk zijn waar te nemen, voor enkele zaken moet er demontage plaatsvinden of de auto op bokjes geplaatst worden.

Alvorens naar de APK te gaan kun je jezelf al een hoop buikpijn besparen door deze zaken zelf na te lopen. Voor vele zaken hoeft je absoluut geen professionele monteur te zijn, signaleren dat er iets mis is valt reuze mee. Moeilijker wordt het met speling op de wiellagers wat is toelaatbaar en wat niet, wat valt binnen de tolerantie ed. Remmen moeten hard en niet sponsig aanvoelen of

wegzakken bij intrappen. Soms vindt er controle van de remvloeistof plaats m.b.t. het vochtpercentage, hetgeen gevolgen kan hebben bij verhitte van de remmen. Er mag een verschil zijn tussen de remkracht links en rechts, dit is uiteraard beperkt.

Daarbij zou je eigenlijk ook wel blij moeten zijn als er iets wordt gevonden dat niet in orde is daar het met name de veiligheid betreft. En je bij eigen inspectie mogelijk iets over het hoofd hebt gezien. Volgende uitgave verder.

Denk je nog aan de laatste klusjes alvorens je Corvaire op te slaan zoals: volle tank "weinig condens vorming" door spuiten smeermiddelen eventuele olie wissel en antivries in de ruitensproeier afhankelijk van de opslag. Leg rubber matten vrij van de grond zodat deze kunnen ventileren. Een pot vochtvreter van Bison in de auto werkt, maar ook kattenbakkorrels!

WAIT TILL YOU SEE IT!

Corvaire

NEW COMPACT CAR BY CHEVROLET

**AMERICA'S ONLY CAR WITH
AN AIR-COOLED ENGINE
(NOW YOU CAN
FORGET ABOUT
WATER AND
ANTIFREEZE
FOREVER!).**



COMING FRIDAY, OCT. 2
See it at your local authorized Chevrolet dealer's

Hallo allemaal,

Hier weer eens een berichtje uit Dordrecht.

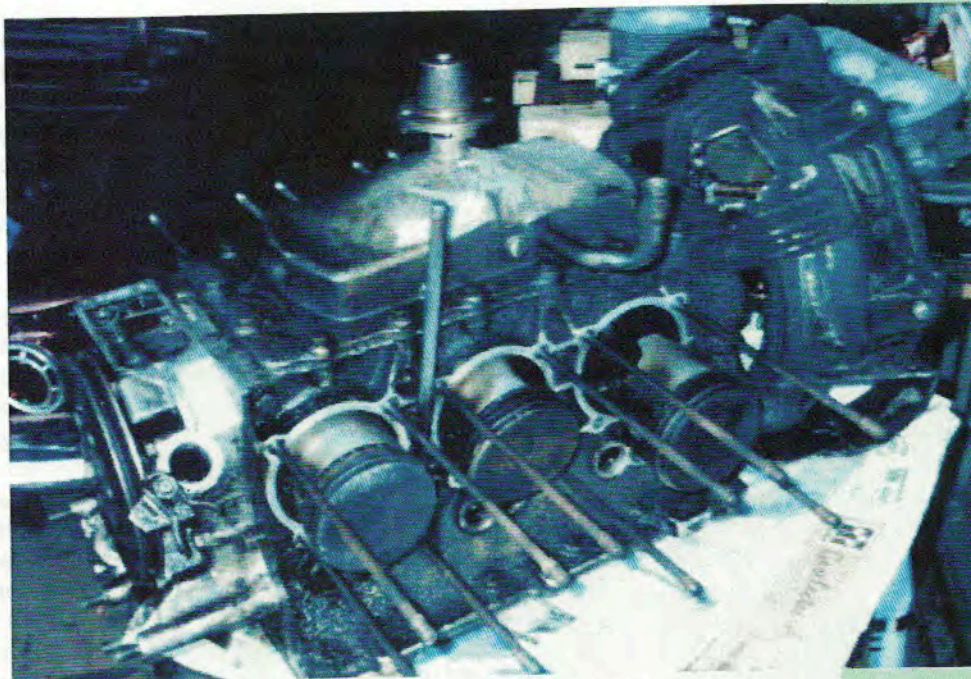
We zijn vanaf de zomer bezig geweest met een motorrevisie die naar mijn mening behoorlijk geslaagd is.

Het begon allemaal net voor de zomer; ik zou een trouwerij rijden, en in de week net voor de trouwerij kreeg het karretje problemen. Na een hoop gedoe liep ze helemaal niet meer. Dus er bleven weinig meer mogelijkheden over dan de motor uit elkaar te halen.

Gelukkig kwam het wel goed met de trouwerij want het zijn ook nog eens vrienden van ons; Zij trouwden heel gelukkig in een 1952 Buick Holiday, wat geen slechte tweede optie was.

Maar goed, wij stonden voor een grote klus. De auto kon ik kwijt bij de vader van een vriend, die tevens een hele goede monteur is, met lange ervaring en nog van de oude stempel. In principe werkte het zo, dat hij mij vertelde wat uit elkaar moest, en hoe te behandelen. En dat ging goed.

Uiteindelijk waren we zo ver dat het blok er uit kon. Ik kwam maar steeds met m'n boeken van Finch (How to keep your C. alive), en de Olislager reparatie handleiding



tevoorschijn, maar daar moest hij om lachen.... Nee, het kwam allemaal wel goed.

Toen het blok er uit was konden we eindelijk daar aan beginnen. Het was een bonk blubber van zand, olie en vet. Na de demontage werd het geheel goed in de "koudontvetter" gezet, en daarna afgespoten met de hogedrukreiniger. Eerst werd de olie afgetapt en toen alle losse onderdelen gedemonteerd.

Zo ver ging het blok uit elkaar. Eerst ging er ontvetter en de drukspuit over.

Toen waren de koppen aan de beurt, en die heb ik gelijk weggebracht voor revisie. Ze kwamen als nieuw terug al na een week. Bij Mike had ik wat pakkingen geregeld, en dat combineerde ik gelijk met een "Rock'n Roll" festival in Amsterdam. Ik kwam daar ook nog een bekende uit de Club tegen, echter ook zonder Corvair. Dit festijn is overigens een aanrader voor een volgende keer.

Bij Clark's heb ik een hele lijst met spullen besteld, goedkoop was dit niet, maar.... Het was voor een goed doel!

Een goede startmotor kocht ik bij 'Dreamcars' in Heemskerk voor de prijs van fl.225., een bedrag waarvoor ik niet wenste te tobben. Na een heel aantal onderdelen schoongemaakt en vernieuwd te hebben konden we eindelijk beginnen aan opbouwen. Alles was aanwezig; nieuwe pakkingen, beplating etc. We hadden ontdekt met het handige boekje "Junkyard Primer" dat het blok een 102pk is. Het terugplaatsen viel reuze mee.

Na een week retour: de koppen keurig schoongemaakt, gestraald en de kleppen opnieuw in de zittingen geslepen. Kosten 300 piek..



Ik wou het boek weer er bij nemen maar werd weer uitgelachen. En voordat ik het in de gaten had, zat het er al in.

Toen het afgebouwd was met de beplating en andere onderdelen kon er verse olie in. Ook de accu werd nog eens opgeladen en de benzine 'oraal' naar de pomp gezogen.

Toen kon er gestart worden; ... eerst een kuch en toen liep hij! Hier en daar waren nog wel wat piepjes te horen, maar na een kwartier goed warm te hebben gelopen hoorde je niets meer behalve het mooie gebrom van alle zes cilinders. En dat was heel anders dan de 4 waarop hij voordien gelopen had.



Boven: *Only the brave do it with Diesel* Onder: *Bouwjaar klopt niet, de rest wel*

De uiteindelijke schade was: wat kapotte pakkingen, een kapotte tuimelaar, een afgebroken stoterstang, te kleine klepveerschalen, en over het algemeen slecht onderhoud. Maar goed, dit verhaal werd afgesloten... Nu de eerste proefrit! Die verliep uitstekend, zo mooi had ze nog nooit gelopen! Toen moest er nog een apk-keuring komen en die was gepland voor woensdag 3 oktober. Als alles nu eens mee zou zitten zou de wagen klaar zijn voor het treffen van 7 oktober.

Maar helaas... de oom van mijn vriendin keurde hem af; versleten fuseekogels en een versleten voorband. Het werd me afgeraden met die kogels de snelweg op te gaan.

Fuseekogels heb ik weer besteld bij 'Dreamcars' en banden bij de adverteerder uit ons blad. De volgende meeting ben ik er beslist bij! Bij deze wil ik mijn dank uitbrengen naar de heer Klootwijk voor al zijn hulp, en zijn vrouw voor de vele bakjes lekkere koffie. Verder wil ik Caroline nog sterkte wensen met haar motorblok. Voor onderdelen het tel.nr. van 'Dreamcars'; 0251-243900. Tot de volgende meeting, Groeten uit Dordrecht van Ronald Vijsma



Oldtimer rit Rotary Club De Bilt

Kort na de Trappistenrit was dit evenement, waarvoor we als club uitgenodigd werden, meer een locatie voor clubleden uit het midden van ons land.

De Corvair Club had slechts een vertegenwoordiging van minder dan tien procent.

Aanwezig waren Annemiek en Ruud Keers, Johan van Rijn en Mike Cramer. Een vierde Corvair (waarschijnlijk Hans de Graaff) had ook ingeschreven maar was niet gekomen.

In De Bilt was het verzamelen voor het gemeentehuis, een prachtig landhuis.

Hier konden we bonnetjes in ontvangst nemen voor koffie, gebak, lunch en allerlei drankjes. Ook kregen we een aantal loten om mee te doen aan de aan dit evenement gelieerde loterij. Een 120-tal auto's van allerlei pluimage waren aanwezig, alle keurig verzorgd.



Er was volop belangstelling. Met nagenoeg al deze voitures maakten we een rondrit door de omgeving en de stad, en bij een prachtig landhuis werd er van elke auto een foto gemaakt. Deze foto kregen we na afloop aangeboden. Na de rit werd ons een lunch geserveerd, en daarna was er voor

de rest van de middag "show'n shine".

We zijn tot ongeveer zes uur gebleven. Alles bij elkaar is het, mede door het mooie weer, een prachtige dag geweest. Iedereen die niet is komen opdagen heeft wat gemist!
Mike



Mid-Engine

...d Trevor, die de eerste kit
...et centrale motor heeft
...twikkeld, met zeven van
...negen Corvairs van de
...Mid-Engine Club"



Crazy Corvairs in Mid-Engine Club-trim

Het idee de Chevrolet uit te rusten met een centrale V8-motor, is nu al meer dan 30 jaar oud. Met de nieuwe krachtbronnen uit de modernere Amerikaanse auto's zijn de Chevy's van de "Mid-Engine Club" echter niet meer te vergelijken met die van vroeger.

Ted Trevor kwam in het begin van de jaren '70 op het idee V8 blocks centraal in te bouwen in de latere modellen van de Corvair. Omdat de wagen toendertijd verweten werd "unsafe at any speed" te zijn, was de vraag naar Teds ombouwkits betrekkelijk groot. Buiten de combinatie motor-versnellingsbak omvatte hij ook versterkingen voor het chassis. Zijn firma "Crown Engineering" kon toch ongeveer 1 500 exemplaren van de kit verkopen. Dankzij modernere arbeidsmethodes en natuurlijk ook motoren onderscheiden de huidige kits zich duidelijk van hun stamvaders.



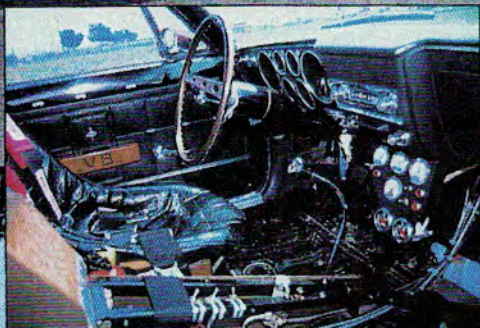
Archi's Corsa '65 heeft niet alleen 450 pk in de aanbieding, maar overtuigt ook door coole details aan het koetswerk zoals bijvoorbeeld de openingen op de motorkap



& High Power



Links: Het interieur van Marshalls "550 pk turbomonster" doet aan een racewagen denken



Marshall Madruga met zijn Corvair, die in plaats van een achterraut een gordijn kreeg, met het oog op een betere ventilatie



Mid-Engine & High Power

Een Corvair Convertible mag in de club natuurlijk niet ontbreken



Gesloten of open, de Corvairs van de "Mid-Engine Club" zijn allemaal snel

Koelingsproblemen behoren evenzeer tot het verleden als eventuele vermogensbeperkingen van de motor. Motorpower is het ook wat de Corvairs van de "Mid-Engine Club" kenmerkt.

Op diverse meetings verrassen de wagens van de jongens steeds weer met echt snelle tijden op de omlopen. Nieuwe modellen als de Mustang of imports als de Toyota Supra zijn de geliefdste "slachtoffers" van de mid-engine drivers, die deels met zeven auto's bij de races

zijn om de anderen te tonen waar het motormatig om te doen is. Bij de auto's van de freaks rond Archibald Evans zit de motor, we schrijven het al, voor de achteras, wat zoals geweten voor een uitgekienende gewichtsverhouding en dus ook een goede balance in bochten zorgt. "Archi", zoals het stichtend lid in de club zelf wordt genoemd, heeft één van de wildste Corvairs. Zelf geldt hij als absolute vakman wat de Chevy met motor achteraan aangaat. Zijn exemplaar is dan ook van de bovenste plank. Een 383 ci-blok van Chevrolet, dat natuurlijk centraal werd gemonteerd, bezorgt de Corsa '65 indrukwekkende prestaties. De 450 pk zijn samen met een Powerglide automaat goed genoeg om ook hoogkaraats sportwagens de duivel op het lijf te jagen. "Als ik onderweg ben, hoop ik altijd dat een Porsche, een Viper of een Corvette mij uitdagen. Mijn Corvair zou hen allemaal als ontbijt achter de kiezen steken," lacht Archi. Een tijd van 12,3 seconden op de dragstrip

bewijst dat hij niet echt overdrijft. Toch is een 800 pk-variante van zijn Chevy gepland.

Een ander "uithangbord" van de club in California is de Corsa '66 van Marshall Madruga. Qua vermogen is zijn Chevy zelfs nog indrukwekkender dan die van Archi. De met twee Rajay-turbo's opgeladen Oldsmobile 350 ci motor, die reeds door de vorige eigenaar was ingebouwd, heeft liefst 550 pk. Marshall speelt met zijn Corvair graag de "schrik der kinderen": "Ik vind het echt grappig als kids met hun IROC-Camaro's of zoiets het tegen mij willen opnemen. Ik tel tot drie, waarop de turbo-kick echt begint en weg ben ik." Marshalls brede grijns onderstreept zijn statement voldoende.

Even uitgebalanceerd als de gewichtsverdeling van de "mid-engine club" modellen is de verhouding tussen uiterlijk en performance. De Corvairs zijn inderdaad niet alleen heel snel, maar mogen ook op elke "show 'n shine" wedstrijd gezien worden. "Chevy mid-engine-motor-chef" Ted Trevor is een graaggeziene gast in de "Mid-Engine Club" en zijn frequente aanwezigheid op die meetings is voor het werk van de jongens ongetwijfeld een grote eer en een aansporing nog coolere Corvairs te bouwen. Wat wel eens heel moeilijk kan worden.

ok deze Corvair wordt aangevuurd door een V8 van 325 pk bij 6000 o/m



Trevor is zichtbaar tevreden met de moderne omzetting van zijn idee

Tekst: Bo Bertilsson, Marcel Kühler
Foto's: Bo Bertilsson

TRAPPISTENRIT

7 OKTOBER 2001

Op zeven oktober was het zover. Zoals al eerder vermeld in ons blad was het plan deel te nemen aan de klassiekerrit georganiseerd door de club "Goud voor Oud", de 'thuisclub' van Guus Marinus. Het is een algemene klassieker club waarvan iedereen die een klassieker heeft lid kan worden.

bestaansrecht hebben en het zeker de moeite waard is om hiermee door te gaan. Ook een van onze nieuwere leden, Ton Duinkerken, konden we hier voor het eerst begroeten.

Bij de poort werden wij ontvangen door de organisatie en verwezen naar een parkeer-terrein De Corvairs werden bij elkaar opgesteld. Binnen kregen we een kopje koffie en een introductievideo over het

passeren. Een verzoek dat door velen werd gesteund was het uitwisselen van adressen en met name de email-adressen. Caroline wierp zich op de agenda voor de komende periode te verzorgen. Hans bood aan voor de komende periode nog meer kopieën te leveren over de Corvaair artikelen uit de PM bladen. Ook de club site is besproken opgemerkt is dat wij een prachtige site hebben met veel informatie maar, jammer genoeg is de site niet actueel meer, en zullen we overleggen met de site beheerders of deze te actualiseren valt. De tocht ging verder door het Brabantse land richting Raamsdonksveer. Hier is het Nationaal Automobiel Museum gevestigd.

In het museum was er een grote diversiteit van auto's, motoren en aanverwante artikelen opgesteld. Vergeleken met andere musea was dit wel een van de mooiste die we ooit hebben gezien. Niet alleen de voertuigen zelf, die veelal zeer exclusief waren, maar ook de opstellingen gaven een duidelijk en sfeervol beeld van de automobiel-historie door de jaren heen. Na de bezichtiging van het museum werd de dag ontbonden en kon ieder voor zich de weg huiswaarts kiezen. Het was een mooie dag die zeker Een vervolg zal hebben, Bedankt Guus, voor de goede organisatie.

Caroline kust de grond, blij dat we het gehaald hebben. Johan vindt het maar een vreemde vertoning, en 'Chevy' wil er helemaal niets van weten!

Even een tussenstop. Op de achtergrond wordt overleg gepleegd over een lunchplaats

Hierdoor is het ledental veel hoger dan dat van bijv. een merk of type club, omdat de leden hiervan vaak over het hele land verspreid wonen. Het verschil zit hem natuurlijk ook in het feit dat je een grote diversiteit aan auto's hebt en al snel een grotere groep gelijk gestemden bij elkaar hebt. Voor het organiseren van evenementen en bezoeken van musea geeft dit een betere positie, om te onderhandelen over een korting. Of om een bedrijfsbezoek te organiseren.

De inleiding doet al vermoeden dat wij vaker met "Goud van Oud" op stap willen gaan.

Vooraf waren alle leden geïnformeerd over dit uitje. Daar de komst niet bevestigd behoefde te worden was het voor ons onduidelijk hoeveel leden er zouden komen opdagen.

De opkomst was boven verwachting; negen auto's met in totaal elf leden ter plaatse plus de 'aanhang'. Dit geeft een goed gevoel en bevestigt dat wij als club

kloosterleven en uiteraard het brouwen van het Trappistenbier. Iedereen hield het voor vertrek bij koffie en voor thuis werden de nodige kartons ingeslagen. We maakten een rit door het fraaie Brabantse land waarbij we al snel het spoor bijster raakten en ons daardoor afzonderden van de rest van de deelnemers.

Gerard Naseman wist onderweg in de colonne aan te sluiten.

Onderweg maakten we een lunchstop, waarbij onder het eten op informele wijze een aantal club items de revue hebben laten



CORVAIR-SPOTTERS



De hier afgebeelde foto's haalde Ronald Vijsma van het net. De plaatjes zijn geschoten op een sloperij ergens in Arizona. Opvallend is dat de carrosserieën nog goed gaaf zijn en dat de voorruitte bijna alle 'getint' zijn. Wie zou hier niet eens willen ronddolen?



Agenda

2001

22-12 KCN Brabantse sleuteldag
Den Bosch 073-6444745.

2002

5 jan. Autodocumentatiebeurs v/d
Pollstraat 5 Vught 073-6444072

11 jan. Corvair bijeenkomst
Stompeteren

11/13 jan. Interclassics MECC
Maastricht 043-3838383.

12/13 jan. Oldtimer Motorbeurs
Autotron Rosmalen 073-5233300.

26/27 jan. Super Oldtimer Festival
Groeneoordhallen Leiden 0252-
687466.

10/15 feb. The winter Trail 0578-
575100.

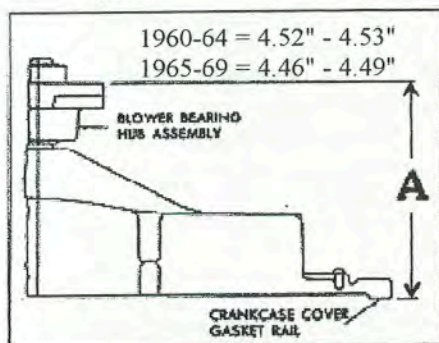
16 feb. The motorbeurs Hoogeveen
Mauritshof 05278-57426.

23/24 feb. Holland Flowers Rally
Bovenkarspel 075-6215804.

13/18 mei Int. Tulpenrallye!

Bouwjaar & V-snaar

Wim Smit, een van onze nieuwere leden is er nog niet van welk bouwjaar de motor van zijn Greenbrier nu eigenlijk is. Het grenst ergens tussen '64 en '65. Bovendien had hij problemen met de V-snaar. Bijgaand schetsje kan hem misschien weer iets verder helpen.



Tulpenrallye

Ook dit jaar zullen we als Corvair equipe deelnemen aan de Tulpenrallye. We gebruiken weer de zwarte sedan van Mike omdat er een licentie deze wagen zit. Daar we nu beter voor de dag willen komen zullen we spoedig de auto gaan prepareren. Dat houdt in; nieuwe koni-schokdempers, losse kuipstoelen en trip- of twinmaster. Ook deze keer zoeken we weer sponsors dus

Elders adverteren

Binnenkort gaan we in de betere Nederlandse autobladen zo nu en dan advertenties plaatsen. Dit om meer redenen, o.a.: 1. De te verkopen auto's van onze leden bereiken hierdoor een groter publiek 2. Potentiele Corvairkopers kunnen, door clubadvies meer vertrouwd kopen. 3. De handel ontmoedigen en zodoende onze auto's in Nederland exclusief houden.



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



Corvair 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 Corvair; 185/70R 1386T merk Viking geen white wall, M. Cramer 020-6929425 of mrcramer@chello.nl

(gevraagd):

Corvair cabriolet gezocht;
Arthur Ernon, Grtotestraat 2 6325
EA Berg en Terblijt tel.043-
6040364

Gevr. Turboblok. Of delen hiervan.

Ook **voorrui**t, 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 mrcramer@chello.nl

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

Door plaatsgebrek (!) hebben we in deze editie de 'agendapagina' en Nederlandse advertenties samengevoegd.

Advertenties

Nederland:(aangeboden)

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



Corvair 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

Corvair 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

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

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



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

Wat hebben dashboard-instrumenten te vertellen?

De snelheidsmeter/km.teller

Welk dashboardinstrument is het nuttigst?

Waarschijnlijk de snelheidsmeter. Hij vertelt u hoe goed de prestaties van uw auto zijn, en of u de maximum snelheid niet overschrijdt. Aan de hand van de kilometerteller, die direct aan de snelheidsmeter is gekoppeld kunt u uitrekenen hoe hoog uw benzineverbruik is, en hoe lang de banden en de remvoeringen nog mee kunnen.

Maar weet u hoe nauwkeurig uw snelheidsmeter is, of uw kilometerteller? In het algemeen geven ze iets meer aan dan met de werkelijkheid overeenkomt om u een betere indruk te geven van de prestaties en de zuinigheid. Het is niet moeilijk deze instrumenten te corrigeren.

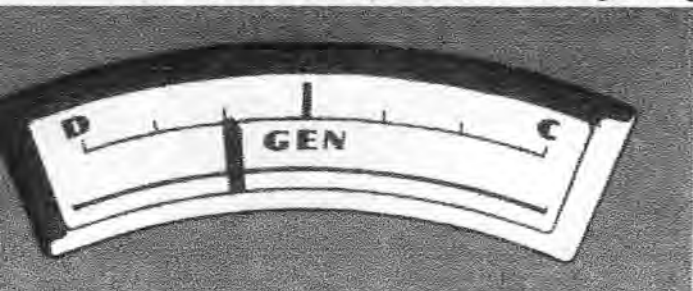
Om uw snelheidsmeter te controleren moet u uw wagen met constante snelheid laten rijden (zorg er voor dat de snelheid inderdaad constant is) over een gemeten afstand; een weg met kilometerpaaltjes is daarvoor geschikt. U neemt dan het aantal seconden op die u er voor nodig heeft om de afstand af te leggen. De werkelijke snelheid kunt berekenen door het aantal gevonden seconden te delen door 3600. De tabel bespaart u echter het rekenen.

Het is verstandig uw snelheidsmeter bij verschillende snelheden te controleren, dus bijv. bij 50, 80 en 100 km. wanneer u precies weet hoe nauwkeurig uw snelheidsmeter is, loopt u minder kans een bonnetje voor te hard rijden te krijgen.

Om de kilometerteller te controleren behoeft u slechts even in te houden bij het eerste het beste kilometerpaaltje, en de stand van de teller af te lezen tot in tienden nauwkeurig. Rijd dan een kilometer of zeventig en vergelijk dan de afstand van de teller met de afstand die u werkelijk hebt afgelegd. Deel de afgelezen afstand door de werkelijke, rond het getal af en u weet hoe groot de afwijking van de teller is.

De ampèremeter.

Leest u een grote uitslag af, die een bijzonder zware stroomontlading aanwijst, dan duidt dit op kortsluiting. Als deze niet direct kan worden verholpen, maak dan een van de accukabels los om te voorkomen dat de bedrading schade oploopt. Een abnormaal hoge uitslag



naar de zijde van het opladen kan betekenen dat de stroomreguleerder niet werkt. In dit geval kunt u doorrijden zonder kans te lopen de dynamo te

verbranden, mits u de draad tussen de met F (field) gemerkte dynamo aansluiting en de reguleerder tijdelijk losmaakt. Elke keer als de motor wordt gestart, wordt de dynamo belast met de taak de energie te leveren ter vervanging van de stroom die wordt verbruikt door het ronddraaien van de motor. Dit is echter niet op de ampèremeter af te lezen omdat de startmotor-aansluiting niet via deze meter loopt.

Het is van belang te weten in welke mate de accu wordt ontladen of opgeladen (uitgedrukt in ampères), omdat u aan de hand daarvan kunt bepalen hoeveel tijd er mee heen gaat om een batterij te laden of ontladen. Als u bijvoorbeeld de koplampen van een geparkeerde wagen wilt laten branden, en de lampen geven een ontlading van 10 ampères op de ampèremeter, en u hebt en nagenoeg nieuwe batterij van 60 ampère per uur, dan kan deze gedurende zes uur belast worden. Helaas staan op de meeste stroommeters geen getallen vermeld. De ampèremeter geeft aan of uw batterij wordt geladen of ontladen, en hoe snel dat gebeurt. Bij het opladen door de dynamo (generator) schuift de wijzer naar C (charge = laden); het ontladen van de batterij doordat lampen of de radio stroom verbruiken, wordt aangegeven door een beweging van de wijzer naar de D (discharge = ontladen). Als de dynamo de accu laadt op hetzelfde ogenblik dat er stroom door de lampen of ontsteking wordt verbruikt, geeft de meter aan hoeveel meer of minder er wordt opgeladen dan ontladen.

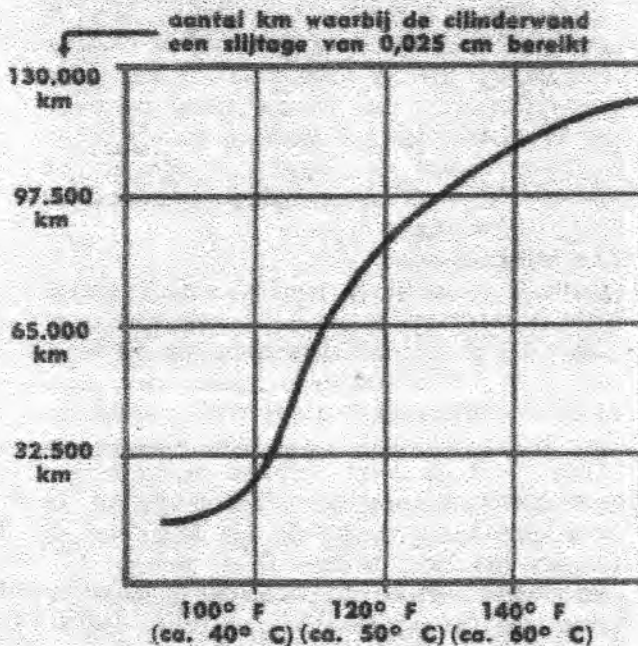
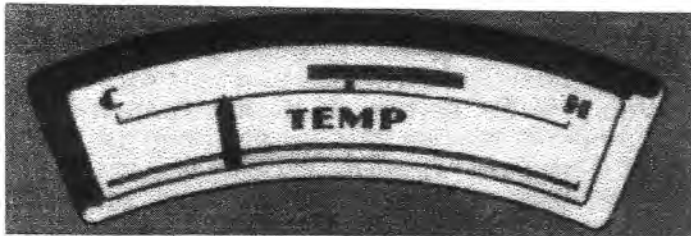
Wanneer de motor sneller dan stationair loopt, toont de ampèremeter onder normale omstandigheden dat de accu wordt opgeladen. Staat de motor stil en wordt er stroom verbruikt, dan geeft de meter aan dat de accu wordt ontladen. Als de motor stil staat en alles is uitgeschakeld, behoort de wijzer op nul te staan. Mocht in deze omstandigheden de ampèremeter een geringe ontlading aanwijzen, dan is er grote kans op dat de schakelaar van het stoplicht is blijven stekken. Geeft de wijzer aan dat er wordt opgeladen, dan is de meter defect of onjuist afgesteld. Als er een nieuwe accu in uw wagen is geplaatst, kunt u nagaan of de polen juist zijn aangesloten door de lampen aan te steken. Is de batterij achterstevoren bevestigd (met de plus aan de min) dan geeft de meter een oplading aan in plaats van een ontlading.

Oliedrukmeter.

Deze meter meet de druk die de oliepomp levert op de olie in de motor. Hij vertelt u niet hoe groot de oliestroom is, daar hij is aangesloten op een afgetakte leiding van de pomp.

Zolang het oliepeil in het carter hoog genoeg is om de inlaat van de oliepomp te bereiken, zal de meter de juiste druk aanwijzen. Veranderingen in de oliestand boven het niveau van deze inlaat zullen geen invloed uitoefenen op de aflezing. Zakt de olie onder het niveau, dan zal de meter een druk van nul aanwijzen. Als u denkt dat u door uw olie heen raakt, maar de wijzer staat nog constant in zijn normale stand, dan is het oliepeil nog niet te laag. Desalniettemin kunt u voor de volgende 7 a 8 km al olie te kort komen, dus

houd de wijzer in de gaten. Zodra hij begint te schommelen weet u dat u meteen olie moet bijvullen.



De geleidelijke daling van de oliedruk als een auto wat ouder wordt, duidt meestal op slijtage. Men moet dan zodanige reparaties laten uitvoeren dat de aflezing weer net zo hoog als toen de wagen nieuw was. Tenzij de motor ernstig versleten is, wijst een merkbare daling van de oliedruk wanneer de motor warm loopt, er op dat de olie haar viscositeit verliest (zij wordt te dun) en in dit opzicht kunt u uw oliedrukmeter gebruiken om de ene soort olie met de andere te vergelijken.

De temperatuurmeter.

De temperatuurmeter geeft de temperatuur van het water in het koelsysteem aan. De meeste geven slecht relatieve aanduidingen, zoals "koud" en "warm". Een schaal met cijfers is uiteraard het beste. Normaal circuleert het koelwater met een temperatuur waarbij de thermostaat (op warmte reagerende doorlaatklep) opengaat. Deze temperatuur kan echter worden overschreden bij zeer warm weer, speciaal als de motor hard werkt of het koelsysteem is verstopt door roest en vuil. De temperatuur zal niet worden bereikt bij zeer koud weer, met name niet als de snelheid gering is of de motor weinig te doen heeft zoals in het stadsverkeer. De nevenstaande grafiek geeft aan dat een koude motor sneller slijt dan een warme. De levensduur van cilinderwanden wordt gehalveerd als de temperatuur van het koelsysteem daalt van 70 graden naar 45 graden, en wordt nogmaals gehalveerd

als deze daalt tot 40 graden. Oververhitting kan natuurlijk in korte tijd grote schade berokkenen. Hogere temperaturen dan normaal zijn meestal het gevolg van een der volgende oorzaken; onvoldoende water, slippende ventilatorriemen, geblokkeerde luchtdoorlaten van de radiator (insecten), geblokkeerde waterdoorlaat van de radiator of de motorkoelmantel (verwaarloosd en vervuild koelsysteem) of een mankement aan de thermostaat waardoor deze niet opengaat. Abnormaal lage temperaturen zijn doorgaans het gevolg van een fout in de thermostaat, waardoor deze open blijft staan. Uit: Popular Mechanics

We weten natuurlijk allemaal dat de Corvaire een luchtgekoelde motor heeft. Daar velen van ons een mijlenteller op hun auto hebben laten we de snelheidsmeter en kilometerteller voor wat hij is. Ampèremeter en oliedrukmeter zijn er niet expliciet in aangebracht, behalve in de Spyder en Corsa uitvoeringen. Indien er een storing in de eclecticische voorziening is wordt dit aangegeven, evenals de oliedruk, door de verklikkerlichtjes Dit lampenblokje, onder de snelheidsmeter, geeft aan de linkerkant de temperatuur en oliedruk weer, en aan de rechterkant de stroomvoorziening die door de V-snaar aangedreven wordt, vandaar ook 'fan' ofwel ventilator. Ze gaan alleen branden als de motor niet loopt, of als er iets mis is. Ons advies: zodra je een van deze lampjes ziet branden, stop de auto en zet de motor af, en ga kijken wat er aan de hand is.



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

Deel 4

Door Ruud Gersons

We zijn nu aangekomen in de periode van vlak na de 2^e wereldoorlog. In 1948 kwam Cadillac uit met een wel zeer revolutionair design. Wat het meest opvalt is dat de voorspatborden nu volkomen in de carrosserie geïntegreerd zijn. Daarvoor leken ze meer "aangehangen" of "opgeplakt". Verder presenteerde Cadillac natuurlijk de eerste bescheiden "tail-fin", nu nog niet meer dan een "humped up taillight": een opgeplakt achterlicht; maar toch.....

In de Cadillac advertenties uit die tijd wordt gesproken over een "rudder-type styling" (een styling als van het roer van een boot.)

Het linker achterlicht kon je omhoog scharnieren en er onder bevond zich..... de opening van de benzinetank! Wie een Cadillac uit die jaren nu wil restaureren zal daar niet blij mee zijn, want het vijftig jaar lang openen en weer sluiten van het scharnierende achterlicht kan tot grote problemen leiden en het rode kunststof glas is bij de meeste van dit type auto's daardoor zo niet onherstelbaar vernield, dan toch vaak zeer bekrast.



48 Series 62 Sedan

Bij GM maakten ze zich in 1948 wel zorgen over de brandveiligheid. Er zat immers een gloeilamp boven de benzinedop (!!). Jack Gordon, een van de ingenieurs bij Cadillac, zat hier behoorlijk mee in zijn maag. Het probleem werd echter luchtigjes weggewimpeld door general manager Nicholas Dreystadt met de mededeling dat ".....als Gordon in staat was geweest tijdens de oorlog motoren voor tanks te ontwerpen, hij ook wel moest kunnen komen tot een veilig achterlicht vlak boven de tankdop.....!"

The goddam fin

Over het wel of niet doorgang vinden van de staartvin herinnert ontwerper Frank Hershey zich: "Op een dag kwam Harley Earl volkomen opgewonden de ontwerpstudio binnen rennen. Hij

zei: "Take that goddam fin off, nobody wants it"(Haal die verdomde fin er van af, niemand wil dat ding). Ik bedekte de fin met een groot stuk karton en een week later kwam hij terug met Nick Dreystadt en vroeg me weer dat ding er af te halen en dreigde me te ontslaan als ik het niet deed. Ik dacht dat de fin een goed aspect van de Cadillac was en liet 'm er op zitten en drie of vier dagen daarna kwam hij weer binnen, ditmaal om me te vertellen de fin er toch maar op te laten zitten. Blijkbaar waren de "bazen" er aan gewend geraakt. Hij stelde zelfs voor de afmeting van de fin voor 1949 te vergroten!"

Luchthapper

Zoals we in deel III van deze serie artikelen zagen, was de fin ontleend aan de P-38 bomber straaljager. Maar ook de verticale chroomstrip aan het begin van de achterspatborden was van deze bommenwerper afgekeken. Het moest namelijk een "air intake" (luchthapper) voorstellen. Maar het was "nep" want de zwart gespoten luchtopeningen waren geen echte openingen! Niettemin gaf het wel een bijzondere uitstraling aan het design van de zijkant van de Cadillac. Deze chroom nep-luchthappers verschenen op sommige '47 modellen, maar zijn pas echt goed te zien op de '50/'51 modellen.

Ook de "bumper guards" (bumper beschermers) waren ontleend aan de vormen van de P-38. Deze vooruitstekende bumperrozetten, die later de bijnaam van "dagmar bumpers" kregen, zouden de komende jaren ook aanzienlijk groeien en een flinke bijdrage leveren aan het vliegtuigachtige uiterlijk van de Cadillac.

Doorzeuren

Een verdere innovatie was de gebogen voorruit. Omdat vliegtuigen altijd platte voorritten hadden en Earl vliegtuigdesign op zijn auto's nastreefde, was hij zeer gekant teken de gebogen voorruit. De ontwerper die deze nieuwe, gebogen voorruit bedacht had, Julio Andrade, heeft hemel en aarde moeten bewegen om Earl te overtuigen. "Ik kreeg het uiteindelijk voor elkaar, omdat ik er maar over bleef doorzeuren. Tenslotte gingen Harley Earl en Henry Louve en ik naar een glas specialist aan de Dartmouth University en daar werd bewezen dat productie er van mogelijk was", vertelde Andrade later. Dat de gebogen voorruit een beter zicht gaf, telde voor Earl dus blijkbaar niet; dat de auto op een vliegtuig leek, was voor hem veel belangrijker! Deze styling innovaties waren niet goedkoop voor GM. De nieuwe body's op alle vijf GM-merken kostten voor 1948 en 1949 een lieve 150 miljoen dollar! Ford en Chrysler gaven ieder "slechts" 90 miljoen uit. Hudson en Studebaker ieder 16 miljoen

en Nash 15 miljoen, om de verhouding een beetje weer te geven.

Voor de Cadillac-divisie van GM leverde die investering toch dikke winst op. Het was het enige GM-merk dat zijn vooroorlogse productietop voorbijstreefde. Dat topjaar was 1941 geweest met 59.572 eenheden voor Cadillac en La Salle tezamen. Nu Verkochten ze 66.209 Cadillacs. (Het merk La Salle werd zoals bekend niet meer gemaakt.) De suggestie van Earl om de fin voor 1949 te vergoten ging niet door, maar dat gaf niet, want Cadillac werd uitgerust met een splinternieuwe V8 kopklepmotor die *dat* gemis en de weinige uiterlijke styling nieuwtjes meer dan compenseerde. Cadillacs van '48 en '49 zijn dan ook niet zo simpel te onderscheiden. Ze lijken op elkaar als twee druppels water.

Aan de beginnende vleugels werd in de komende jaren vrij weinig gesleuteld. Ze werden ietsje hoger en strakker, maar het verschil per jaar was toch minimaal. En ook hier moet je weer goed kijken om de verschillen te kunnen zien.... tot 1957 althans, want in dat jaar veranderde de vin radicaal. Persoonlijk vind ik de bescheiden vin die de Cadillac flank sierde tot en met modeljaar 1956 uitermate sierlijk. Je kon de Cadillac er direct aan herkennen. Er was nauwelijks een ander merk dat deze smalle, elegante achterlichtjes imiteerde, of het moest de Kaiser Frazer zijn geweest, maar dat zag er toch wel iets anders uit.

Vanaf 1954 kwamen de vinnen ietsje hoger te zitten. Aan het zijaanzicht is te zien dat ze nu net ietsje boven de lijn van de kofferbak uitsteken. De smalle, verticale achterlichten bleven een uitgesproken Cadillac kenmerk tot in de tegenwoordige tijd. De nieuwere generaties Seville doen er niet aan mee. Die achterkant is dan ook

aangekomen in het jaar 1957. En wat zien we? Het mooie donkerrode kunststof lampenglas verdwijnt van de vleugel en verhuist naar twee ronde "bullets" die meteen *onder* de vleugel zitten. De vleugels zelf verlopen schuin naar achteren. Model '57 is een fractie korter dan het jaar daarvoor. Deze "downsizing" die door alle GM-geleerden ging, heb



ik nooit begrepen. Earl wilde toch *lager* en *langer*? Mijn vader kocht in '57 een nieuwe Buick Super en ook die was iets

korter dan het jaar daarvoor. Vleugels zoals de Cadillac had onze Buick niet. (Het jaar daarop trouwens wel!) Maar de achterlichtpartij was er niet minder indrukwekkend om. Vuurtorens waren het!

De vleugels van de Cadillac 1958 staken schuin naar voren en deze wagen oogt niet alleen langer, maar *is* ook een fractie langer dan model '57 (bij gelijke wielbasis.)

Over de jaren '57 en '58 kan gezegd worden dat de ontwerpers bij GM niet meer wisten welke kant ze op moesten. Alles was al eens gedaan. Het kon alleen maar meer van hetzelfde worden: nog massievere bumpers, de auto's behangen met nog meer chroom, meer PK's, meer volume..... Het was de grootste ontwerp-crisis aller tijden. Detroit was in "*deep shit*". En toen ging Harley Earl met pensioen. Dat hij nog de hand heeft gehad in de modellen van '57 en '58 lijkt mij welhaast zeker, want die zijn immers al in '55 en '56 ontstaan.

Begin jaren '60 zat ik in Amsterdam op de HBS. In de middagpauze van school ging ik vaak kijken bij de RIVA aan de Overtoom, die Chevrolet en Buick dealer was, of bij FIAT (!!) garage Landweer in de P.C. Hoofstraat die óók Cadillac dealer was. Van deze laatste garage kreeg ik jaarlijks overgebleven verkoopfolders. Deze heb ik nog steeds. Ze schijnen veel geld waard te zijn! Daaraan is de foto van 1958 ontleend.

'53 Series 62 Convertible



moeielijker als "*echt Cadillac*" te herkennen. Wonderlijk genoeg heeft de nieuwste generatie Eldorado's weer wel de herkenbare smalle achterlichten, al zijn ze iets in de breedte uitgedijd. Een echte "Cadillac-kont" heeft die laatste Eldorado daardoor wel! Maar wat zullen we het over de nieuwste Cadillacs hebben? We waren



Forward Look

De paniek sloeg bij de GM ontwerpers pas goed toe toen de '57 Chrysler/Plymouth/Dodge modellen uitkwamen met de zgn. "Forward look" (vrij vertaald: "Blik in de toekomst") van Earl's grote ontwerp-concurrent: Virgil Exner. "Ex" (zo werd hij door iedereen genoemd) was evenals Earl een genie als het er om ging aan te voelen wat de tijdgeest verlangde. De complete nieuwe stijl die Exner ontwierp voor alle Chrysler divisies was een revolutie! Wat waren die wagens slank en lang, met uiterst teruggehouden chroom! En wat leken de '58 GM-slagschepen daar lomp en log bij vergeleken! Heeft Earl zich geschaamd, toen hij de modellen van concurrent Chrysler aanschouwde? Wie zal het zeggen. "*Suddenly it's 1960*"

("plotseling is het 1960") bazuinden de verkoopfolders van Chrysler voor het modeljaar 1957. Inderdaad: Chrysler was zijn tijd – zeker vergeleken met het design bij GM – drie jaar vooruit. Daar had men bij GM eenvoudig niet van terug. Behalve..... dat de vleugels bij Cadillac nog wel wat hoger en groter konden van bij concurrent Chrysler. En zie daar: we schrijven 1959!

Over de vin van '59 hoeft niet veel gezegd te worden. Hiermee zou een Cadillac bijna kunnen opstijgen! De "bullet" achterlichten verhuisden naar ongekende hoogte, halverwege de vleugels, nog steeds horizontaal.

In 1960, het jaar daarop, is het gedaan: de vleugels kwijnen nu en de komende jaren geleidelijk aan weg, maar..... het smalle, verticale achterlicht is sinds 1960 weer terug van weggeweest en ik weet nog dat

ik daar toen heel blij om was! En de "bullets" verhuizen in dat jaar naar beneden, tot laag in de bumpers.

Harley Earl was toen al met pensioen en het ziet er naar uit dat – hoewel zijn geest in 1960 nog

enigszins rondwaarde – men toch duidelijk bezig was om van zijn inmiddels achterhaalde styling cues af te komen.

Mororama

Een van de grootste attracties in de jaren '50 waren de Motorama shows van General Motors: een uitgebreide tentoonstelling van nieuwe auto's en styling nieuwtjes, gelardeerd met wervelende shows van mooie jonge dames met lange benen en korte rokjes, en veel muziek. Deze shows werden gehouden van '49 tot '61 maar de bakermat er van gaat terug naar het jaar 1931 toen Alfred Sloan, de



Earl in zijn Le Sabre Show Car

hoogste GM-baas, voor het eerst een aantal speciale gasten voor de zakenlunch uitnodigde in het chique New Yorkse Waldorf Astoria Hotel waarbij hij de nieuwste modellen presenteerde aan deze illustere industriële elite. Toen dit als een soort rondtrekkend GM-circus door de States begon te reizen in 1953, kreeg het de naam Motorama.

Het verplaatsen van al die nieuwe modellen van het Waldorf Astoria in New York naar Boston, Miami, Los Angeles of San Francisco, Dallas en Kansas City was een enorme onderneming, waar meer dan 140 trucks aan te pas kwamen.

Een grote menigte mensen stond altijd ademloos toe te kijken hoe al dat schoons in- of uitgeladen werd.

Panoramische voorruit

Het belang van deze shows, gezien vanuit Harley Earl's ontwerpstudio was om het grote publiek te laten weten waar de ontwerpers mee bezig waren en om af te tasten hoe het publiek daar tegenover stond. En op die Motorama shows verschenen Harley Earl's showcars. De Buick Y-job hebben we in deel III van deze serie al belicht. De volgende showcar werd in 1951 ten doop gehouden als de Le Sabre, door Earl zo genoemd naar de F-86 Sabre straaljager. Deze wagen had al een moderne V8 motor en het front was nog meer geïnspireerd op vliegtuig design.

Het ontwerp was een mengsel van onhaalbare ideeën die nooit in productie zouden komen, zoals wegklapbare koplampen en zaken die wél binnen het bereik van de productie-werkelijkheid lagen. De panoramische voorruit zou kort daarop wel degelijk in productie genomen worden – en niet alleen op de Cadillac, maar op alle andere GM-merken eveneens. Ook dit was afkomstig van het vliegtuig: de cockpit van de P-38 had een soort panoramische voorruit en die werd nu op de auto's nagebootst. Dat gebogen glas heeft bij de ruitenfabrikanten voor veel hoofdpijn gezorgd, maar uiteindelijk lukte het om het goed en stevig te maken.

De uitlaatpijp van de Le Sabre showcar kwam uit in het bumperdeel van de staartvinnen. Dit idee werd kort daarna o.a. door Cadillac overgenomen op productie-auto's. Dat mag er "vliegtuigachtig" uit hebben gezien, maar ook daar zijn de restaurateurs onder ons niet blij mee: de uitlaatgassen tasten het chroom aan en de ellende is niet te overzien. Bij clubleden met auto's die dit hebben, zie je haast zonder uitzondering de uitlaatpijp gewoon weer onder de auto uitkomen, zodat de kostbare bumper gespaard blijft!

Als je goed kijkt, kun je trouwens zien dat de vin op de Le Sabre al een soort voorspelling is, van wat op dit gebied pas een paar jaar later – en met name in 1957 - op de Cadillac zou verschijnen. (De Le Sabre was trouwens een **Buick** showcar en de naam Le Sabre prijkt op de Buicks zelfs nu nog.)

De Le Sabre werd niet alleen op Motorama shows getoond, maar ging ook naar Europa en stond in 1951 op de Salon in Parijs. In tegenstelling tot de meeste andere showcars, kon er met de Le Sabre echt goed gereden worden. Er is over de weg meer dan 45.000 miles mee gereden, hoofdzakelijk trouwens door Harley Earl zelf, die er een behagen in schepte nogal exhibitionistisch in zijn opvallende showcars rond te rijden voor "dagelijks gebruik", niet in de laatste plaats om reacties van het publiek los te peuten, waar hij dan weer mee verder kon.

Net als bij de Buick Y-job is aan de Le Sabre in de loop der jaren nogal wat gesleuteld. Er kwamen nieuwe wioldoppen met imitatie spaken op en in plaats van de dichte achterwiel kasten met "fender skirts" kreeg de wagen grotere uitsparingen voor de wielkasten achter. Gelukkig is deze Le

Sabre bewaard gebleven en tot in onze tijd bij GM in Detroit te bezichtigen.

De opvolger voor de Le Sabre was de Wildcat showcar, die in 1953 gelanceerd werd. Deze had een polyester carrosserie, zoals die inmiddels ook op de Chevrolet Corvette werd toegepast. De Wildcat had een 188 PK versie van de Buick motor. Vooral de voorkant van de Wildcat lijkt erg op de Buick's van het jaar daarop!

En na de Wildcat kwam de Firebird Showcar van 1959. Trouwens, over de Chevrolet Corvette gesproken: dat is een verhaal apart. Ook hier had Earl natuurlijk de hand in. Maar daarover een volgende keer meer. We zullen dan getuige zijn van Harley Earl's pensionering en mee beleven hoe zijn opvolger Bill Mitchel het roer niet alleen overneemt, maar ook radicaal omgooit: We zijn dan aanbeland in de jaren '60!

Wordt vervolgd.



Earl bij zijn '59 Firebird

CLARK'S NEW! 1999-2002 CATALOG

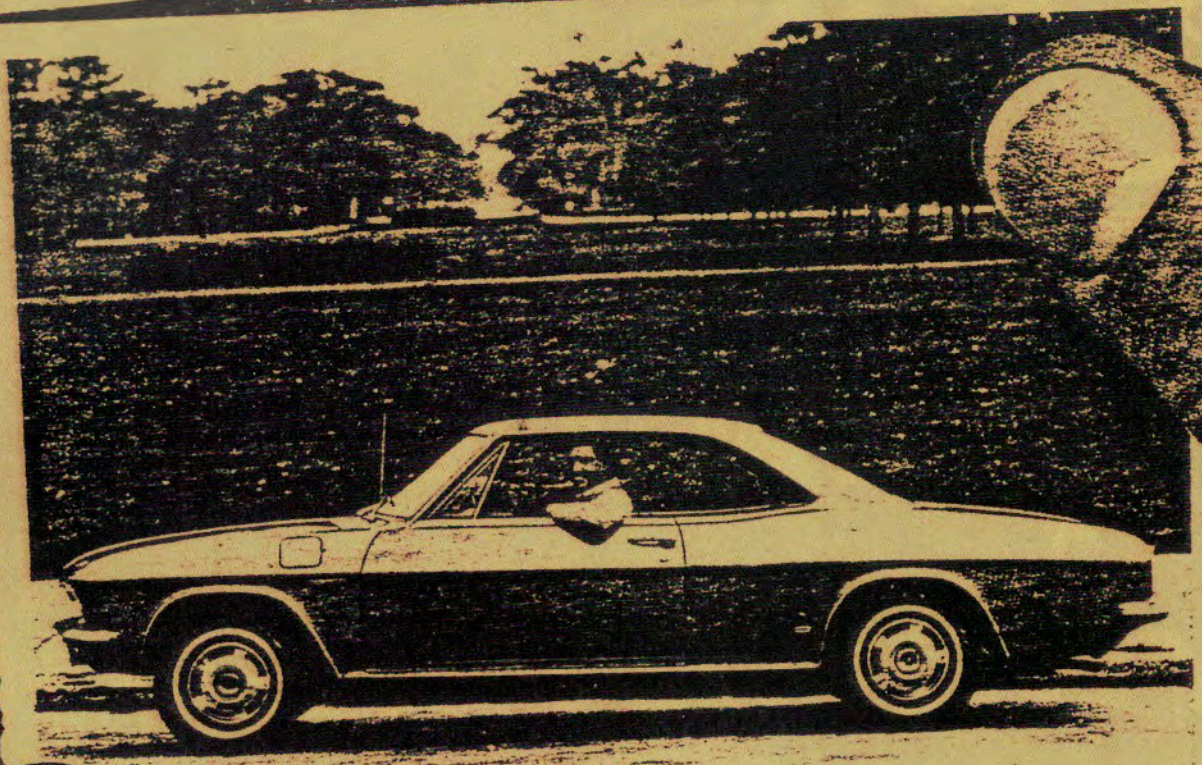
- OVER 650 pages • OVER 3 Lbs.!
- OVER 14,000 part numbers
- 100's of photos • technical assistance

Clark's - more than just parts! Our 26 year reputation and our catalog speaks for itself!

NEW CAT RUSHED \$6.00 (in U.S.A.)

CLARK'S CORVAIR PARTS, INC.
400 Mohawk Trail - Clubs
Shelburne Falls, Ma. 01370-9748
413-625-9776





If we tried showing its new performance,
this would be a blur.
'65 CORVAIR by Chevrolet

And we'd never be able to show you here how it climbs, corners,
cruises or parks. So here's what to do . . .

Your career as a performance expert starts when you walk into your Chevrolet dealer's and make straight for a Corvair Corsa, Monza or 500 model.

And after one slow circuit around the car you start thinking about driving gloves and Roman villas and such. By the time you've stared at all those businesslike instruments and taken it out for one quick circuit around the block, you're totally smitten. You think, no wonder they took the

time to give Corvair a sports-car-type fully independent suspension. And no wonder they nestled the engine in back. Corvair makes the most of light steering, jackrabbit handling and rear-engine traction.

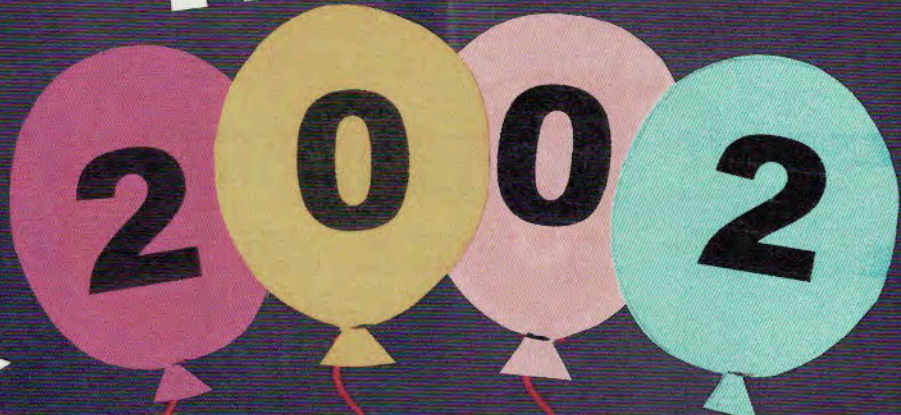
And you'll find you have a wide range of air-cooled engines to select from that allows you to make beautiful music with this kind of car. So does the 4-Speed fully synchronized transmission you can specify to go with it.

A few final details—like an AM-FM radio,

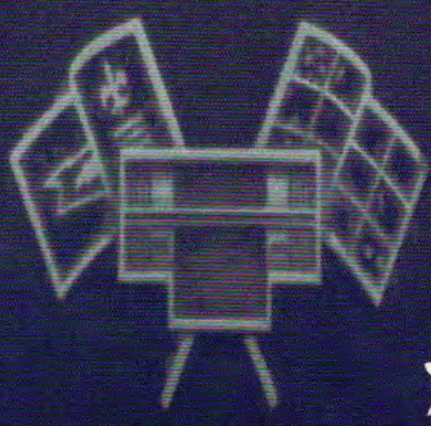
telescopic steering column, Positraction simulated wire wheel covers, yours for ordering—and you're a full-fledged performance expert. Have fun—and don't forget driving gloves! . . . Chevrolet Division, General Motors, Detroit, Michigan.



★ PRETTIGE ★
FEESTDAGEN
★
★ EN EEN ★
★ VOORSPOEDIG



~~CORVAIR~~





Corvaair Nieuwjaarstreffen 11 januari

Op vrijdag 11 januari zijn we weer te gast bij Saskia en Remco van de Akker in Stompeteroren om elkaar de nieuwjaarswensen over te brengen, en natuurlijk bij te praten over onze auto's. Tevens kunnen we het dan eens hebben over de activiteiten die we dit jaar gaan ondernemen. Voor een eenvoudige hap zorgt Mike Cramer. Koffie en andere dranken zijn verkrijgbaar aan de bar van het gezellige lokaal. We zullen zien of we weer een Corvaair op de brug krijgen. In dit geval denken we aan de Greenbrier van Wim Smit.

Dus tot vrijdag 11 januari, 19.00 uur aan de Noordervaart nr. 124 (bij de "stompe toren" aan de zuidkant van de Noordervaart).