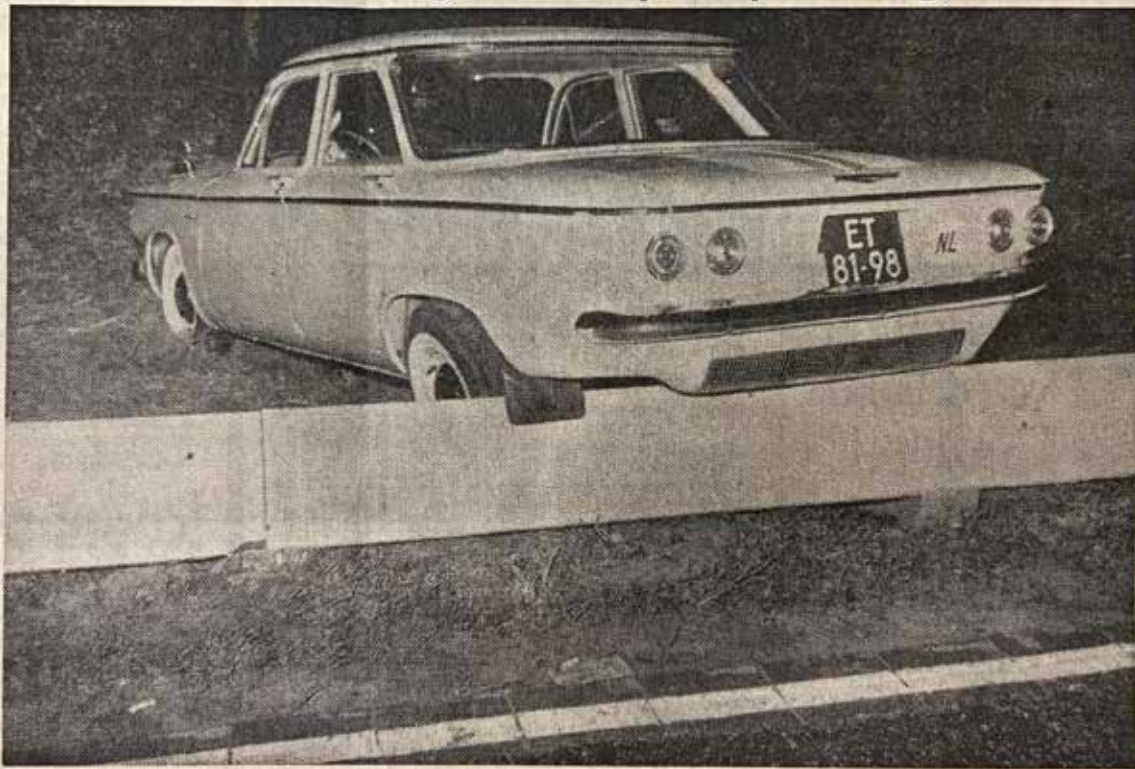




Eerste ongeval op Rijksweg 9



ALKMAAR — Gisteravond om 11 uur is op de Rijksweg 9 een ongeval gebeurd het eerste sinds de weg op maandag j.l. werd geopend. Gelukkig bleef het bij

niet al te zware materiële schade. Mevr. M. uit Den Helder kwam uit de richting Uitgeest. Inplaats van bij de Vondelstraat om de rotonde te rijden, reed zij

rechtdoor. Haar auto bleef op de hoge kant van de rotonde steken. De Rijkspolitie te Heiloo heeft proces verbaal opgemaakt.

Ad Dijkstra kwam dit krantenartikel tegen, Unsafe at any Speed ?

Wij weten veel van klassieke auto's,
omdat we er zelf ook in rijden.



KUIPER
Verzekeringen / Risicobeheer

Voelt als familie.

2

Eerste ongeval

3

Update vanuit de Stuurgroep

4

Hoe warm het was,
en hoe ver

9

Update Sponsoring & Leden

10

Corvair Live

12

Mijn Corvair-leven en tijden
Deel 2

15

De V-snaar en zijn juiste
route door de Corvair.

18

Geheimen van de 1966 GM
Electrovair

Verhalen gezocht!

Voor het clubblad van December ben ik
nog op zoek naar verhalen.

Heb je iets leuks, zet het op papier (liefst
met foto's erbij) en mail deze naar:

redacteur@corvair.nl

Laat even weten als je iets hebt, ook al
is het nog niet klaar, dan hou ik er reke-
ning mee dat het geplaatst kan worden
in het december clubblad.

Clubblad sponsors

PEETERS
DRUK EN PRINT

Van de redacteur

*Het is al weer herfst en voor jullie ligt weer een nieuwe editie van onze club!
Vanwege gezondheidsredenen binnen mijn gezin misschien iets later dan nor-
maal, maar het kan goed zijn dat het je niet is opgevallen. Het belangrijkste is
dat we weer een mooi clubblad hebben gemaakt. Van meetings, tot technische
verhalen en geschiedenis. We hebben ook diverse nieuwe leden, maar deze zullen
in het volgende nummer voorgesteld worden.*

Veel leesplezier! Ralf

Update vanuit de Stuurgroep

Meetings: Momenteel bekijken we de mogelijkheden om dit jaar nog iets te organiseren.
Mocht dit doorgaan, dan zullen we dit via onze digitale kanalen (email, Facebook, enz.)
bekendmaken.

KVK: Het heeft even geduurd, maar de aangepaste en goedgekeurde statuten uit de
ledenvergadering zijn eindelijk gedeponneerd bij de Kamer van Koophandel (KVK). Dit
proces duurde langer omdat de gehele stuurgroep de statuten moest ondertekenen.
Bovendien had de KVK per abuis de verkeerde formulieren (uitschrijving Corvair Club)
gestuurd, wat we gelukkig tijdig hebben opgemerkt. Uiteindelijk zijn de correcte do-
cumenten ontvangen, rondgestuurd binnen de stuurgroep, en vervolgens succesvol
ingediend bij de KVK.

FEHAC: Helaas zal de Corvair Club Neder-
land geen toegang krijgen tot de FEHAC.
De FEHAC acht het risico te groot omdat
wij een informele club (wel kvk maar niet
via notaris) zijn. We onderzoeken nu de
opties om van de Corvair Club Nederland
een formele vereniging te maken en zullen
de voor- en nadelen hiervan afwegen.
Wordt vervolgd!

Website: De nieuwe website is live! De
site bevat zowel een Nederlands als
Engels gedeelte. De volgende stap is het
realiseren van een ledenpagina, waar-
voor we een mogelijke oplossing hebben
gevonden. Nu het clubblad klaar is, gaan
we hieraan verder werken.

Sponsoring: Meer informatie hierover is te
vinden in het clubblad.

De stuurgroep hoopt jullie hiermee weer
goed te hebben geïnformeerd. We blijven
bouwen aan een stabiele en moderne
toekomst voor onze klassiekers!

Ralf Verhees & Linda Sprangers



GEZOCHT! Penningmeester

We zijn op zoek naar een nieuwe pen-
ningmeester voor de club.
Als je wat van cijfers afweet en denkt
hierin kan ik helpen, laat het ons weten!

Stuur een email naar:
Communicatie@corvair.nl

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland
KVK-nummer: 92470939

Corvair Club Nederland is een autoclub met
liefhebbers van de oldtimer Chevrolet Corvair

Lid worden:

Door storting van € 42,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 35,00

Voorzitter - Redactie Corvair Mail - Website
Ralf Verhees
redacteur@corvair.nl

Penningsmeester
Heleen Prinsen (tijdelijk)
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:
Pieter Klinker
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media
Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise
Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Welkoms verhalen
Jaak Eijkelenberg
verhalen@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Wordt aan gewerkt

Hoe warm het was, en hoe ver

Vrijdagochtend, 9 augustus. Vandaag is de dag dat ik naar Limburg vertrek voor de meeting in Sittard: 'Corvair meets DAF'. De tas is gepakt, de rollator in de auto gelegd – altijd makkelijk, zo'n stationwagon! Ik hoop die rollator zo min mogelijk nodig te hebben, maar beter mee dan om verlegen. Het hotel is geboekt, de route bestudeerd op google maps, de tomtom geprogrammeerd. Limburg is ver weg vanuit Friesland. Meer dan 300 kilometer. Ik kreeg ook nog de tip om de A73 te vermijden, omdat de tunnels daar afgesloten zijn. Nemen we toch gewoon de A2, dat is maar dertig kilometer extra, wat maakt het uit! Het belooft een warme dag te worden, en dat schijnt ook de komende dagen het geval te zijn. Dat vind ik eigenlijk wel fijn, na al die regenbuien van de afgelopen weken! Ik kijk liever niet driehonderd kilometer tegen de ruitenwissers aan....

Ik vertrek vroeg, als het nog enigermate koel is. En dan zijn de wegen nog enigermate rustig, hoop ik. Toch kom ik niet helemaal probleemloos door het verkeer. Files bij Utrecht, 's Hertogenbosch, Eindhoven. Hoe zuidelijker ik kom, hoe drukker de wegen. Drie, vier rijstroken soms, maar zonder uitzondering allemaal vol. Veel vrachtauto's. Ik houd het op gemiddeld 95 à 100 km, dan kan je nog

eens een vrachtauto inhalen, en haast heb ik niet. Airco heb ik ook niet, maar wel arko, en die onvolprezen luchtinlaten van de Corvair niet te vergeten, die je knieën koel houden. Best uit te houden zo. Dat is maar goed ook, want pas na een rit van vierenhalf uur sta ik bij Hotel Prins op de stoep. Een bordje voor de deur leert me echter dat de receptie pas om 1600 uur open gaat! Zo kan ik mijn bagage niet kwijt en wandel de stad in, om bij Coffee Mundo the Library op de Ligne te eindigen. Niet zoals de naam doet vermoeden met de neus in de boeken, maar met een smakelijke lunch en goede koffie toe. En zowaar een verfrissend regenbuitje! Het loopt inmiddels naar half drie en ik bel Jaak of het goed is dat ik wat vroeger kom. Geen probleem. Zo parkeer ik even later de Corvair op de ruime binnenplaats in de Haagstraat. Het duurt niet lang voor er ook anderen binnendruppelen. Allen worden allerhartelijkst welkom geheten door Linda en Jaak. De binnenplaats vult zich met DAFjes, een Cord en alle mogelijke typen Corvairs.

Het is warm. Heel warm. Dat zijn natuurlijk geweldige dagen voor de cabriolets en vrijwel iedereen rijdt met het dak open. Dat zal de komende dagen niet veranderen.... En eten doet een uitdijend gezelschap dan ook buiten, bij het voortreffelijke restaurant 'De Vief Heeringe'.

's Avonds worden we bezig gehouden met een allervermakelijkste quiz. Uit zowel DAF- als Corvair club worden teams van telkens twee personen samengesteld. Vier verschillende categorieën, elk tien vragen, voor elke ronde een antwoordenblad. Quizmaster Ton Pagen heeft laptop en beeldscherm paraat. Wij wachten op





de dingen die gaan komen. Maar eerst neemt jurylid Bèr "de Belg" het woord en vermaant ons met stentorstem om geen telefoons te gebruiken en vooral de antwoorden niet hardop te zeggen: Feind hört mit! Als hij zijn gele gilet aantrekt, wordt het menens...

Wat weten we nog van de 60er en 70er jaren? Wat nog van muziek of mode? De vragen zijn niet allemaal makkelijk. En kom maar eens op een antwoord als je onder tijdsdruk staat en Bèr en zijn assistente Agnes de antwoordformulieren terug eisen! Die worden nagekeken, terwijl de vragen van de volgende categorie worden gesteld. Gelukkig krijgen we ook de goede antwoorden.

Maar niet alleen de goede! Een Viewmaster herkennen velen nog wel, maar wie maakte een Rolodex voor een Rollator uit? En waar komt Heintje Davids (!!) opeens weer vandaan? Nee, dat was niet het goede antwoord.....

Aan het eind van de avond heeft het team 'Daffodil' de eerste prijs gewonnen, team Ri-Pe (Rita en Peter, dus niet 'raip", al kan dat allicht op hun rijpe leeftijd slaan...) de tweede en team R&R de derde prijs. Team 'Bitterballen' moet het met de poedelprijs doen, met slechts 4 van 40 te behalen

punten.... De pret is er niet minder om. En onder het genot van hapjes en drankjes wordt het gauw laat.

Had ik al verteld dat Jaak en andere organisatoren het op zich hadden genomen om degenen die dat wensten naar hun hotel te brengen, zodat ze 'avonds een biertje extra konden nemen en hun auto veilig konden laten staan? Deze geweldige service zet zich vanmorgen voort, want wie werd weg gebracht, wordt weer evenzo keurig weer opgehaald en vervolgens verwelkomd met koffie en een ruime keus aan Limburgse vlaai. Daar zegt niemand nee tegen.

Het is al vroeg weer warm. Zeer warm! De rit van vandaag gaat naar het DDR museum van Jack en Petra Bervoets.

Uiteraard gaan we eerst even in Duitsland tanken. Voor E98, echte benzine dus en niet die hoogst ongewenste E10, betaal je hier €1,88. Dat is aardig goedkoper dan in Nederland, waar je al gauw € 2,20 moet neertellen. Het museum is niet te missen, met een Trabant voor de deur en daarnaast een Wartburg van de Volkspolizei! De lange sliert DAFjes en Corvairs kunnen we in de straten rond het museum kwijt. Het kleine maar interessante museum herbergt een grote collectie voorwerpen en documenten uit het voormalige Oost-Duitsland. De meesten van ons hebben nog wel levendige herinneringen aan dat land, aan de moeizame grensovergangen zoals Marienborn waar je veelkleurige stempels in je paspoort kreeg en verplicht Ostmark moest wisselen. Maar ook aan de vriendelijke bevolking, aan de mooie





boeken die je kon kopen, aan gerechten die je alleen maar in dat deel van Duitsland kreeg, zoals de alomtegenwoordige Soljanka. Veel persoonlijke gevoelens die je gerust als 'Ostalgie' kan beschrijven. Hier in het dorpje Stein hangt de DDR vlag nog uit waarin het graan de boerenstand, de hamer de arbeiders en de passer de academici symboliseren. We nemen een uitgebreid kijkje in deze voorgoed verdwenen wereld van het real existierender Sozialismus. Al rondkijkend wisselen we verhalen en ervaringen uit. Helaas vergeet ik om een fles Rotkäppchen Sekt te kopen, die ik bij de ingang zag staan....

de avondlucht! En als het duister nadert, vinden de meesten op eigen gelegenheid de weg naar Sittard terug. Vaak toch nog even gauw tanken! Zo ook ik. Slechts € 1,71 voor E98 is onweerstaanbaar. Jammer dat België zo ver van Friesland af ligt!



Na een late lunch begeven we ons naar België en wel naar het stadje Lanaken, waar die avond een grote oldtimer show plaatsvindt. Uiteraard mogen onze auto's daar deel van uitmaken. Straten en pleinen zijn met honderden klassieke auto's gevuld en er is dus genoeg te zien. Tot mijn niet geringe vreugde zie ik zelfs een uiterst zeldzame Brütisch, een mini-auto voor één persoon, die ik tot nu toe alleen maar uit een museum in Engeland kende. Hier rijdt het voertuigje zo maar rond! Ook de terrasjes zijn op deze warme zomeravond goed gevuld en menigeen van ons geniet daar niet alleen van ijs en gekoelde dranken, maar maakt van de gelegenheid gebruik om in deze plezierige ambiance het diner te gebruiken. Er is ook live muziek. Zelfs good old George Baker geeft in eigen persoon act de présence. Zijn wereldhit Little Green Bag schalt door

De zondag is opnieuw warm. Wat treffen we het met het weer! Zo tussen tien en half elf druppelen de deelnemers weer binnen bij Jaak en Linda. Er is koffie! Voor de liefhebber – en wie is dat niet? – is er ook nog wel een stuk vlaai over. Pierre heeft de rit van vandaag uitgezet en het is een bijzonder fraaie. Wie had gedacht dat Nederland zo heuvelachtig – ja, bergachtig! – kon zijn? In de route zit zowaar een echte haarspeldbocht en in het schilderachtige dorpje Elsloo wacht ons zelfs een behoorlijke klim op een met kasseien bestrate helling. Hoewel we er nogal snel doorheen rijden, lijkt de tijd hier wel te hebben stilgestaan. Wat een mooie oude huizen hier! Leuk ook dat de dorpsnamen hier naast hun Nederlandse naam ook in het Limburgse dialect op de plaatsnaamborden staan. Zo is Elsloo 'Aelse' en komen we verder door onder andere Sjenne (Schinnen), Nattohave (Nattenhoven) en Pöt (Puth)! (Overigens verblijven wij in 'Zitterd', om in stijl te blijven.)

Ons doel vandaag is een privé museum, het mijnbouwmuseum D'r Bickel, gewijd aan de geschiedenis van de Limburgse kolenmijnen en de mensen die daar werkten, de 'koempels'. Buiten trekken meteen



enige mijnbouwwagens en treintjes onze aandacht. Pascal Claessens en zijn team heten ons van harte welkom. Velen van ons hebben nog herinneringen aan kolenkachels, voordat het aardgas kwam. Ook mij komen die diverse typen steenkool nog bekend voor, die in een grote bak tentoongesteld liggen. Eierkolen, antraciet, nootjes 4. Voor ons toen zo gewoon en nu zo onbekend. Waar ooit buiten naast mijn ouderlijk huis de kolenbak had gestaan, vond ik een keer een eierkool. Ik nam 'm mee naar school en vroeg mijn leerlingen of ze wisten wat het was en waarvoor het diende. Geen kind van nu had zelfs maar een flauw vermoeden! Hier zouden ze veel op kunnen steken. Niet alleen door de vele voorwerpen als pikhouwelen en mijnlampen, maar vooral ook door wat er wordt verteld. Dat begint met de ontstaansgeschiedenis van steenkool tijdens het Carboon. Mijnbouw in Limburg is ouder dan veel mensen denken en gaat terug op de middeleeuwen, voordat men dieper en dieper gaat en de bekende schachttorens verrijzen. We maken kennis met de lift, de mijnlampen, het verhaal van de kanarie, het harde werk waar de mijnwerkers desondanks zo trots op waren. In zijn enthousiasme vergeet de verteller de tijd een beetje, en sommigen van ons zijn blij dat Jaak ons stiekem een stoeltje toe schuift, zodat we kunnen zitten... Maar het verhaal is zeker de moeite waard. Er is tijd om de collectie te bekijken en vragen te stellen. Daarna volgt de lunch gelijk de mijnwerkers vroeger: in de vorm van smakelijk belegde boterhammen, in



"kranten" gewikkeld, het zogenaamde 'boeteren'. We laten het ons goed smaken!

Alvorens een ieder zijn weg weer gaat – sommigen gaan naar huis, anderen terug naar de Sittard voor de barbecue – stellen we onze voertuigen op voor het museum voor een groepsfoto. Mario ziet er geen been in om vanuit iemands tuin halverwege de berg een overzichtsfoto te maken. Wij zien hoog boven ons alleen nog een hoofd tussen de struiken uitkijken! Maar de foto is gelukt, zoals we allemaal via whatsapp hebben kunnen zien.

's Namiddags vinden we ons terug bij Jaak en Linda in de Haagstraat. Ter afsluiting van dit buitengewoon geslaagde weekend volgt nog een BBQ. Bèr 'de Belg' ontpopt zich niet alleen als een deskundig jurylid, maar blijkt ook een begenadigd kok te zijn. De hamburgers en braadworsten smaken allemaal even lekker. Hans komt nog met saté voorbij. Pasta en sla vullen de gaatjes indien nodig, maar iedereen is vol en voldaan als ze huiswaarts gaan. Zelf blijf ik nog een nachtje langer. Om na die overheerlijke barbecue op die lange,



Te Koop bij Auto Mooij

CORVAIR MONZA 900

Chevrolet Corvair cabriolet uit 1964, handgeschakeld met 4 versnellingen.

Voorzien van NL kenteken en onderhoudsbeurt. Instappen, rijden en genieten!

Zeldzame kleur!

Nette handbediende zwarte soft-top cabriokap. Onlangs voorzien van nieuwe achterruit.

Voor meer info kijk op: www.automooij.nl

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

warme dag nog eens ruim vier uur te gaan autorijden trekt me niet. Morgen is er weer een dag...

We kijken terug op een bijzonder gezellig, vrolijk en geslaagd weekend. Veel aardige mensen getroffen of leren kennen, een tot in de puntjes verzorgd en leuk programma gedraaid. We zijn wel eens verkeerd gereden (dat hoort er ook bij!), maar ernstige ongemakken hebben zich niet voorgedaan. Grote dank aan Jaak en Linda en hun familieteam! Het was warm, het was ver, maar het was de moeite waard. Graag tot een volgende keer!

Peter Visser



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Free with a parts order (you pay shipping)

- Over 500 pages in 1 volume
- 330 interior color samples on 8 pages
- All new text & layout
- More photos & information
- Includes all new parts as of 2/1/19



Catalog - **Free** with a parts order (you pay shipping)

Order just a 2019-2025 Catalog

USA - order Cat-9 \$8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money
International - you pay the actual shipping (starting at approximately \$30 shipping)

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 Fax: 413-625-8498

www.corvair.com email: clarks@corvair.com



Update Sponsoring & Leden

Nu we de vakantieperiode weer achter de rug hebben is het tijd voor een kleine update m.b.t. de ledenadministratie en de sponsorcommissie.

Leden:

In de eerste negen maanden van 2024 zijn er maar liefst acht nieuwe leden bijgeschreven!

Met een paar opzeggingen brengt dit de totaalstand op 44 leden. En gezien de grote opkomst bij de Limburg meeting denk ik dat we op meetings steeds meer nieuwe gezichten gaan zien naast de trouwe enthousiastelingen die elkaar regelmatig ontmoeten. De ledenlijst willen we in de toekomst gaan uitbreiden met meer gegevens van de auto('s) van onze leden. (Kleur, type, model, jaartal, etc.). Hierover later meer...

Sponsoren:

Sommige leden zullen het al meegekregen hebben op de facebook pagina, maar ook het aantal sponsoren is gegroeid! In 2024 mogen we 'Sprangers Metselwerken en Meer' en 'Kuipers Verzekeringen' verwelkomen bij de club. Super dat ze ons steunen. Denk daarom ook aan hen als je iets terug kunt doen.

We hebben verschillende sponsorpakketten samengesteld, zodat er ook een keus is in de hoogte van het bedrag dat men wil sponsoren.

Kortom; Genoeg motivatie om op deze weg door te gaan!

Pieter Klinker



Sponsor opties 2024



Brons - Monza
Uw aangeleverde reclame wordt los meegeleverd met het clubblad (A4)
Toezening betreffende clubblad per post
Mogelijkheid om artikel aan te leveren voor in goody bag
Per oplage 75 EURO

Zilver - Spyder
Uw logo staat op onze website met doorlink naar eigen website
Toezening clubbladen per post
4x per jaar A5 advertentie in clubblad
Mogelijkheid om artikel aan te leveren voor in goody bag
Kalenderjaar 125 EURO

Goud - Corsa
Uw logo staat op onze website met doorlink naar eigen website
Eenmalige A4 advertentie ter introductie als sponsor
4x per jaar A5 advertentie in clubblad
Uw bedrijfsnaam wordt regelmatig vermeld op onze social media
Toezening clubbladen per post
Mogelijkheid tot deelname aan een clubevenement
Mogelijkheid om logo op clubkleding te tonen
275 EURO per jaar voor 3 jaar

Andere ideeën voor sponsoring, neem gerust contact met ons op om deze te bespreken: sponsor@corvair.nl



Wat er aan meubilair kan worden meegenomen in de kofferbak van een Corvair, Lugano, 1968.
Uit de Collectie 'Corvair Level' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eikelenburg en Hans Aalman.



Mijn Corvair-leven en tijden

Deel 2

door Edward N. Cole

We kwamen talloze problemen tegen, zoals je zou verwachten bij een auto met zoveel compleet nieuwe componenten en ontwerpen als de Corvair. Een van de meest frustrerende mechanische problemen waarmee we te maken kregen, was het ontwerpen en ontwikkelen van een conventioneel ogende achterklep. Hiervoor was een horizontale koelventilator nodig. Het was een echte uitdaging en het uiteindelijke ontwerp was een ventilatorriem met een zeer ongebruikelijk aandrijfpad. We hadden heel wat tests op de proefbank uitgevoerd met de horizontaal geplaatste ventilator. De duurzaamheid bij rechtuit rijden was goed; het vervelende, dat wat problemen veroorzaakte, was de massa van de ventilator tijdens het accelereren. De motor had zoveel vermogen in verhouding tot de grootte van het vliegwiel dat de acceleratie grote krachten op de riem uitoefende, die de waaier versnelden - en daarom zijn we later overgestapt op de lichtgewicht waaier, om de acceleratiekrachten te verminderen.

Het tweede vervelende probleem dat we tegenkwamen, waren de hydraulische klepstoters. Ze moesten horizontaal liggen zonder lucht in te sluiten en moesten te allen tijde stil zijn in hun werking. Problemen als deze leken echter alleen maar bij te dragen aan de uitdaging en opwinding van het team van Corvair-ingenieurs. Mijn grootste bron van aanmoediging kwam van deze mannen. Ze waren zeer enthousiast over dit nieuwe ontwerp en hadden er vertrouwen in dat het een uitstekende auto zou worden. Iedereen zat min of meer op dezelfde golflengte. Dit is wat we wilden doen. Wanneer we het konden doen, dat was een andere vraag.

We probeerden te ontwikkelen wat wij dachten dat het beste pakket was. We hadden geen idee wanneer we het zouden produceren; we gingen gewoon door met het verfijnen van het ontwerp, zodat we klaar zouden zijn als de noodzaak zich voordeed of de corporatie vond dat het project moest worden doorgezet. Het project begon in 1954 definitieve vorm aan



te nemen. Het werd rond 1955 versneld en we besloten in het voorjaar van 1956 over de basisconfiguratie voor de Corvair. Het werd eind 1957 door de corporatie goedgekeurd als een project voor verdere ontwikkeling.



Tegenover Ed Cole, aan het einde van de tafel, zaten enkele architecten van zijn Corvair. Harry Barr, Coles opvolger als hoofdingenieur van Chevrolet, wees met een liniaal naar de tekening. Naast hem zat Ellis "Ed" Premo, verantwoordelijk voor de carrosserietechniek. Links zat Robert Schilling, verantwoordelijk voor het concept van de ophanging van de Corvair.

Er was nooit bezwaar of tegenstand binnen Chevrolet of General Motors tegen het Corvair-project, integendeel. Er was algemeen enthousiasme omdat GM een nieuw en opwindend ontwerpconcept had waarmee het de concurrentie op het gebied van kleine auto's het hoofd kon bieden. Het nieuwe concept dat in de Corvair was belichaamd, interesseerde me om een aantal redenen, waarvan niet de minste de opwindendheid was die inherent was aan het verkennen van nieuwe technische benaderingen. Even belangrijk was het feit dat de resultaten veel voordelen opleverden die niet beschikbaar waren voor andere kleine auto's. Daaronder waren wendbaarheid, tractie in modder, sneeuw en ijs, gemakkelijk sturen en remmen zonder stuurbekrachtiging, een koeler passagierscompartiment, een vlakke vloer en ook een lager profiel voor een slimme styling. Een andere reden was gewoon dat nieuwe en andere ideeën altijd de interesse van het Amerikaanse publiek wekken. Dit zou zorgen voor meer showroomverkeer, wat ten goede zou komen aan de verkoop van alle Chevrolet-modellen.

Dus de Corvair werd geïntroduceerd. De naam kwam trouwens van een com-

binatie van de twee populairste namen in de Chevrolet-lijn van auto's in die tijd: de Corvette en de Bel Air. De naam 'Corvair' werd door GM gecopyright nadat het in 1954 werd gebruikt op een droomauto in de GM Motorama. De keuze voor deze naam was mijn keuze.

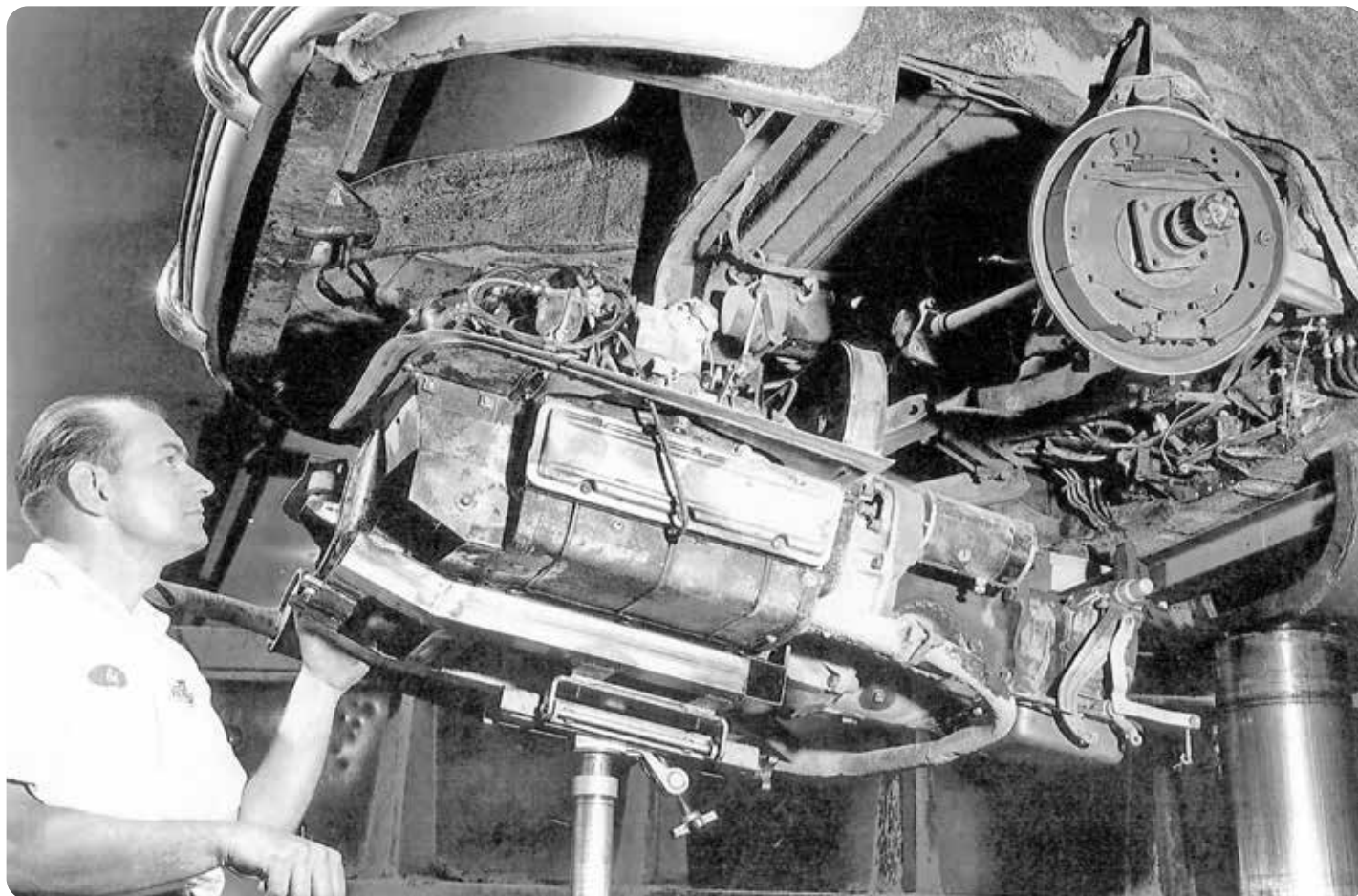
Tijdens de laatste fases in de ontwikkeling van de Corvair - vanaf 1956 - zat ik niet meer op de technische afdeling. Iedereen geeft me veel krediet voor de Corvair - die ik graag heb, maar in principe werd het project uitgevoerd door de technische mensen onder Harry Barr, die hoofdingenieur werd toen ik algemeen directeur werd. Natuurlijk had ik mijn handen vol aan mijn werk als algemeen directeur bij Chevrolet. Het was toen niet praktisch of zelfs maar mogelijk om binnen te komen en echt een technische baan te doen. Maar uiteraard hield ik de voortgang nauwlettend in de gaten en ging ik regelmatig naar de Proving Grounds om de resultaten te testen.

Iedereen bij Chevrolet was blij met het succes van het Corvair-project. Als er een gebied was waarop het niet helemaal aan de verwachtingen voldeed, was het wel het gewicht. We wilden een basisauto

voor basisvervoer met een integraal geconstrueerd carrosserieframe om gewicht te besparen en tegelijkertijd de structuur te versterken. We hoopten de auto in de 2.100-2.200-pondklasse te krijgen, omdat we vonden dat de economie niet alleen van het materiaal, maar ook het brandstofverbruik en de algemene prestaties van de auto zouden worden verbeterd met een kleinere en lichtere motor als we het lagere gewicht konden bereiken.

Dat we het gewicht dat we wilden bereiken niet haalden, was enigszins teleurstellend. De Corvair woog ongeveer 150 pond meer dan de originele ontwerpen als gevolg van aanpassingen om meer comfort, zichtbaarheid en duurzaamheid te bieden. We hebben bijvoorbeeld de wielbasis met zes inch verlengd om de beenruimte in het voorste compartiment te vergroten. Maar redenen en resultaten terzijde, ik denk niet dat het extra gewicht enige invloed had op het succes of falen van de auto.

Tijdens onze ontwikkeling van de Corvair dachten we meer aan het functionele dan aan het sportieve, een feit dat werd bevestigd door de late introductiedatum van de Monza-versie. Eigenlijk werd onze eerste



Ed, een Chevrolet-technicus, liet deze prototype Corvair flat-six voorzichtig zakken uit de motorruimte van de Porsche 356 waar in hij zijn eerste ritten op de weg maakte (zoals Ed Cole al zei). Ook werd in de Porsche een vroege versie van de trailing-arm achterwielophanging van de Corvair geïnstalleerd, met veren in plaats van de torsiestaven die in de Porsche werden gebruikt. Deze installatie maakte gebruik van een handgeschakelde transmissie.

benadering van deze auto niet zo goed geaccepteerd als een puur transportvoertuig. Ik denk dat we het feit gemist hebben dat Amerikanen een aangeklede auto wilden voor dit soort dingen, iets dat een beetje sportiever was dan waarmee we de Corvair in eerste instantie identificeerden. Zoals bleek, was van alle Corvair-modellen die we bouwden, de tweedeurs Monza mijn favoriet.

De belangrijkste reden om de Corvair te stoppen, was de dalende verkoop. Hiervoor waren een aantal redenen, waaronder de negatieve publiciteit in de pers, het geweldige succes van onze Chevy II en de duidelijke vraag naar meer prestaties van de Corvair. Om aan de vraag naar betere prestaties te voldoen, zou het nodig zijn geweest om de motor en andere aspecten van de auto grondig te herontwerpen en te herinrichten.

Wat de motor betreft, was en is er sindsdien veel gespeculeerd over de productiekosten. Hoewel het waar is dat het gebruik van aluminium in de Corvair-motor deze

duurder maakte, waren er compenserende factoren veroorzaakt door het eenvoudige ontwerp, het weglaten van de radiator, enzovoort. Alle factoren in aanmerking genomen, was de Corvair-motor qua prijs concurrerend met motoren van vergelijkbare auto's. De kosten van de motor waren absoluut geen factor in het stopzetten van de Corvair.

Onze Corvair-ervaring was het meest waardevol. De auto was in feite bedoeld als de Amerikaanse Volkswagen. Wij vonden dat hij aan die behoefte voldeed en dat hij die positie heel goed had kunnen blijven invullen als hij niet zo fel was aangevallen door critici en als hij misschien wat meer liefdevolle zorg had gekregen. Maar we zaten in een dilemma. De criticus heeft altijd gelijk, of zijn standpunt is op zijn minst aanzienlijk sterker dan dat van de persoon die in het defensief wordt gedwongen.

Al met al hebben we veel geleerd van de Corvair. Het was een bron van opwinding en trots voor iedereen die aan de ontwik-

keling ervan heeft meegewerkt. Terugkijkend was de grootste sensatie voor mij persoonlijk misschien wel het eerste concrete bewijs dat de Corvair echt aan onze verwachtingen voldeed. Dit kwam toen ik een aangepaste Porsche testte die de nieuwe Corvair-motor en achtervering bevatte, terwijl we wachtten tot onze eerste pre-testprototypes van de Corvair klaar waren. Ik reed met deze auto in het GM Technical Center en Milford Proving Grounds eind 1957 en in Pikes Peak, Colorado, begin 1958. Ze liep prachtig.

Ik wist dat we een winnaar hadden.

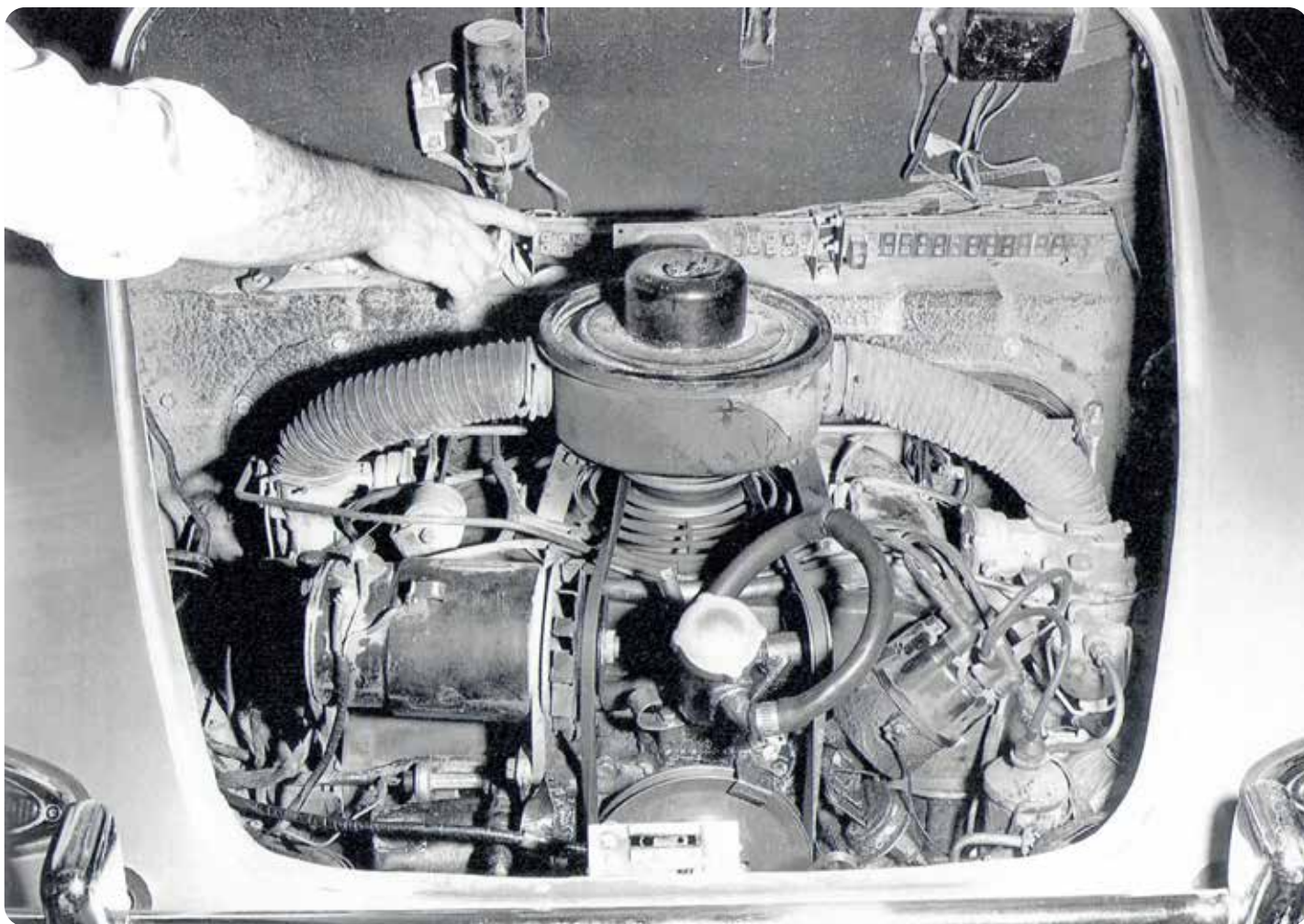
Ik ben daar nooit van gedachten veranderd.

Edward N. Cole

Wordt vervolgd in het volgende blad

Ralf Verhees

Verhaal uit het boek Corvair by Chevrolet



Een technicus wees naar een rij connectoren over de firewall voor temperatuurmetingen op de prototype Corvair-motor die in een Porsche 356 was geïnstalleerd. Deze motor had twee carburateurs die lucht uit een enkele centrale reiniger haalden. Er werd meer dan één Porsche gebruikt in het GM-testprogramma, waarbij niet alleen de aandrijflijn werd geëvalueerd, maar ook andere chassiselementen van de toekomstige Corvair. In tegenstelling tot veel geruchten toen en later, nam Porsche echter niet deel aan de engineering van de Corvair.

De V-snaar en zijn juiste route door de Corvair.

We pakken de quiz van het afgelopen Corvair weekend weer op. Het onderwerp is nu: ken je eigen Corvair. Vier vragen. Nee, nu niet eerst naar je auto lopen. Als je alle antwoorden weet dan ga je richting erelid. Weet je het antwoord op meerdere vragen niet dan verdien je daar gratis extra strafpunten mee.

1. Is jouw Corvair uitgerust met een gelijkstroom- of wisselstroomdynamo? Dit moet parate kennis zijn dus dat punt is binnen. Zo niet, schaam je er op los.

2. Draait de dynamo met de klok mee of tegen de klok in, gezien vanaf de kant van de poelie?

3. Zuigt de dynamoventilator lucht de dynamo uit of blaast hij het erin?

4. Is de ventilator en poelie op jouw dynamo de juiste voor de Corvair? In dit artikel neem ik je mee op mijn lange zoektocht naar de oplossing mijn V-snaar probleem en worden deze vragen beantwoord. Want de V-snaar heeft in mijn auto nog nooit vertrouwen gekend zijn rondjes gedraaid. En ik heb de auto binnenkort 25 jaar!

Tijdens het Corvair weekend In Zeeland was het weer raak. Terwijl ik niet hard reed liep de snaar er vanaf en was zelfs kapotgebroken. Met een groepje van zes! enthousiaste mantelzorgers op het plaats delict werd mijn nieuwe reservesnaar erop gelegd waarbij ik gelukkig de volgende dag al zag dat de binnenkant van de snaar naar de buitenkant gekeerd zat. Oei, snel goed gelegd, de schade bleef beperkt. Een paar dagen later met mijn kleinzoon naar het Louwman Museum. Amper op de A12: Opnieuw !GEN/FAN! De nieuwe snaar had nog geen weekend geleefd. Ook weer gebroken. Gelukkig had Ruud Keers mij in Zeeland een reservesnaar geleend. Mijn kleinzoon kon er niet over uit dat wij na een kwartier al weer reden. Wat mij vooral bezig hield was of we het museum nog wel zouden halen. Dat lukte en zelfs de terugweg naar huis. De snaar snel aan Ruud teruggegeven. Geen meter meer met de auto rijden voor dat dit snarenmysterie is opgelost. Bovendien was ik door mijn snaren heen, dus er moesten nieuwe besteld worden. Maar was de SPZ 1412 die nu twee keer kapot was gegaan eigenlijk wel geschikt? Op het Corvairforum in Amerika wordt flink gediscussieerd over 'beltissues'. Daar is overstemming dat de 3V560 het beste type is voor onze auto. Die maar aanschaffen dus. In de VS haal je die bij

Gates, maar in Nederland lukt dat niet. Na een tip van Jaap Slob botste ik op de site van Optibelt, een grote Duitse fabrikant van automotive snaren. Die hadden de 3V560 en ook de SPZ. De verschillen tussen deze snaren werd uitvoerig beschreven. Toen viel er een kwartje. In de Amerikaanse industrie hebben poelies en snaren een iets scherper profiel dan in Europa. Het advies is: een Amerikaanse 3V560 op een Europese poelie kan wel maar een Europese SPZ op een Amerikaanse poelie moet je niet doen. Dus ik zat fout met de SPZ snaar in een Corvair motor. Inmiddels had Ruud Keers twee Mitsubishi 3VX 560 VSN snaren laten overkomen van Clarks die nu op onze auto's liggen. Als reservesnaar heb ik de Optibelt 3VX XEP 560 aangeschaft. Beide met vertanding. Eind goed, al goed dus? Nee, pas op voor 'jumping to conclusions'. Want wat me dwars zat is dat de snaar bij draaiende motor enorm uitsloeg tussen de dynamo- en krukspoelie. Halverwege trilde hij zeker twee centimeter heen en weer. Op de console van de dynamo, waar de snaar vanaf de poelie langs loopt, was ook een glimmend gepolijste baan te zien. De snaar raakte daar de console. Heel erg fout dus. De snaar kwam bovendien aan de rechterkant overhoeks van de krukspoelie af. Dan is hij dus te lang. Het zat me allemaal niet lekker en ik keek op tegen het Corvair weekend in Limburg. Vlak voor ons vertrek naar Sittard heb ik nog een 'belt guard' geïmproviseerd die de snaar de krukspoelie op dwingt. En dat dan voor een snaar waar experts van zeggen dat het de enig juiste is.



Symptoombestrijding natuurlijk, maar we wilden richting Sittard en daar nog arriveren ook. Dat is dus gelukt, de ritten in Limburg ook en zelfs de thuisreis kwamen we zonder falen door. Tijdens het Corvair weekend heb ik het nodige vergelijkend warenonderzoek gedaan, door onder veel motorkappen te kijken maar ik ontdekte niets en niemand kon mij wijzen op wat er bij mij fout zat. Thuisgekomen de belt guard bij de krukas eraf gehaald. Die vertoonde een slijtspoor en er zat rubberpoeder op. Duidelijk dat dit ding tijdens het weekend onze reddende engel was. Bij bestudering van de snaar zag ik dat het slijtageproces al in volle gang was. De blauwe verf die voor het weekend nog over de gehele breedte zat, was er gedeeltelijk al vanaf en ik zag een rafelrand in wording.

Opnieuw: niet meer rijden, verder zoeken naar de oorzaken.

De snaar kon het probleem niet meer zijn. Dan komen de poelies in beeld. Sommige Amerikanen op het Corvairforum (20! reacties) vroegen zich af of het niet veroorzaakt kon worden door de mijzelf gereviseerde harmonic balancer, jaren geleden. Maar nee, geen slingering, niet axiaal, noch radiaal. Het ventilatorlager? Vorig jaar vernieuwd. De spanrol? Geen speling, geen slingering. De dynamo dan? Bingo! Een slingerende poelie. Dit beeld past perfect op wat er met de snaar fout gaat als deze richting krukas gaat. Dus nieuwe poelie erop en dan eind goed, al goed? Nee, pas nou op voor 'jumping to conclusions'.

Op mijn zoektocht naar een nieuwe dynamopoelie stuit ik op een Youtube film over de Corvair waar onder andere de V-belt routing wordt toegelicht en hoe je de snaar dient te spannen. Dat doe je door de spanrol met de hand (dus zonder gereedschap!) naar achter te trekken en dan vast te zetten. Het controleren van de snaarspanning doe je door je linker vinger achter een fanblad van de dynamo te haken en te proberen de dynamo naar je toe rond te draaien, slippend over de snaar dus. Als dat nog net lukt heeft hij de juiste spanning.

Ik kijk nog eens naar de ventilator in het filmpje en dan naar de ventilator op mijn dynamo. Wat vreemd, ik kan mijn vinger helemaal niet achter een fanblad haken. Bij mij wijzen de bladen de andere kant op. Het begint me te dagen. Op zichzelf is de dynamo wel goed maar niet in een Corvair. Want daar draait hij tegen de klok in. Gelukkig maakt het voor een wisselstroomdynamo niet uit of deze CW of



CCW draait (vermindering van strafpunten als je deze afkortingen kent). Echter de ventilator probeert nu lucht van rechts naar links de dynamo in te blazen, maar dat heeft nauwelijks effect. Dat verklaart waarom ik een paar jaar geleden twee kapotte diodes tegenkwam tijdens de dynamorevisie. Ondertussen leren de Amerikanen mij dat er bij de ombouw van gelijkstroom- naar wisselstroomdynamo's, wat ook bij mijn wagen is gebeurd, veel dynamo's met verkeerde fans in Corvairs zijn terechtgekomen. Er werd vaak naar gebruikte dynamo's gegrepen en er zijn veel meer CW dan CCW dynamo's in omloop en het verschil is niet opvallend. Je ziet het als je het door hebt zou Cruijff zeggen. Zo zijn er ook veel dynamo's op consoles van gelijkstroomdynamo's gezet en dan blijft er van een goede snaarloop ook niets over. Mijn dynamo zit dan weer wel op de juiste console; die fout is niet gemaakt.

Maar er is iets dat nog belangrijker is dan de dynamofan en dat zeggen de Amerikanen van het Corvair Forum er niet bij. Dat moet ik dan weer van het Corvair Center Forum halen. Daar stelt iemand de vraag of hij wel de juiste dynamopoelie heeft

want de snaar loopt er steeds af. Op een tekening laat hij zien dat zijn dynamopoelie te klein is. De snaar loopt daardoor verkeerd de motorventilator- en krukaspoelie op en af en wordt daardoor ook te lang. Een zuivere omloop is dan volledig zoek met alle ellende van dien. Het genot der herkenbaarheid, zo'n dynamo heb ik ook!

Zo langzamerhand kunnen er 'conclusi- ons' getrokken worden. Wim Boon is zo vriendelijk mij een overvloedige CCW dyna-



mo aan te bieden die ik bij nader inzien niet nodig heb. Ik vraag hem de diameter van de poelie: 76 mm. Ik meet de poelie van mijn dynamo op: 66 mm. Hij is fijn. Conclusies: De fan is verkeerd, de poelie te klein. En hij slingert bovendien. De oplossing blijkt niet ver weg. In mijn onderdelen voorraad kom ik een dynamo tegen waarvan ik de werking niet ken, maar er zit wel een juiste fan/poelie set op. Overzetten dus. Dat blijkt één onderdeel te zijn terwijl de foute fan en poelie losse onderdelen zijn. De goede combinatie zit inmiddels in mijn wagen en alles draait als een zonnetje. Ook het motorgeluid is zuiverder. Een verkeerde dynamo inbouwen kan ik beschrijven op het lijstje van stomiteiten die ze aan de andere kant van de wereld met deze auto hebben uitgehaald. Maar misschien toch nog jumping to conclusi-



ons? Nee, ik ga er volledig vanuit dat mijn 'beltissues' nu tot het verleden behoren. Na bijna 25 jaar eindelijk eens vertrouwen krijgen in mijn auto, daar ben ik wel aan toe. En of de SPZ snaar echt zo ongeschikt is voor onze auto's? Ze waren zeker niet de oorzaak van alle ellende. Ter afsluiting nog een laatste quizvraag. Op de isolatieplaat onder de motorkap, vlak boven de dynamo was in de loop van de tijd een grote zwarte vlek ontstaan. Toen ik mijn hand erover haalde zat deze onder zwarte stof. Hoe is dat nou ontstaan?

En zo valt alles op zijn plek.

Wim Smit



Marcel
sprangers
metselwerk en meer!

nieuwbouw
verbouw
badkamer
keuken
tegelwerk
etc.

sprangers

t. 06 12219572

info@sprangersmetselwerk.nl

Geheimen van de 1966 GM Electrovair

een pionier op het gebied van elektrische voertuigen

General Motors gaat een volledig elektrische toekomst tegemoet, maar de reis zal niet van de ene op de andere dag plaatsvinden.

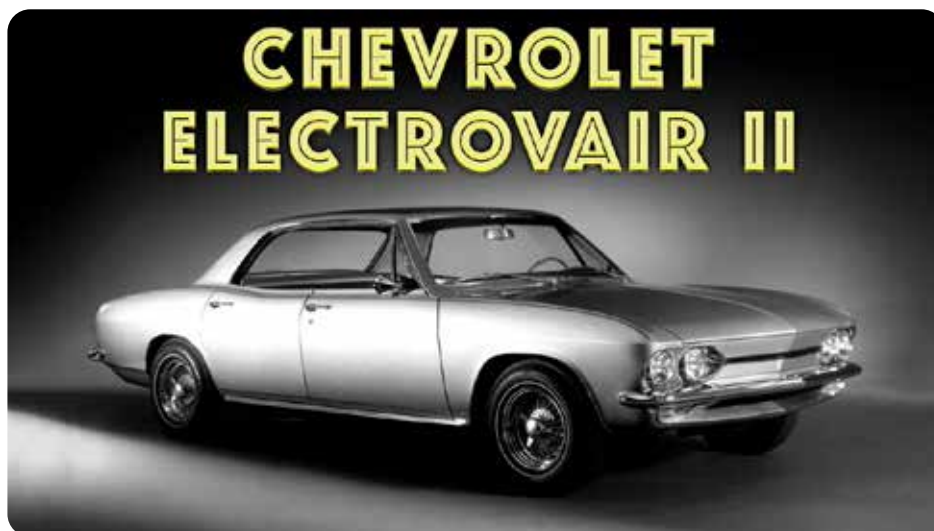
Dat is niet zo verrassend, maar GM werkt al meer dan een eeuw aan elektrische voertuigen. Een van deze elektrische voertuigen was de Electrovair uit 1964.

Zoals de naam al doet vermoeden, was de auto gebaseerd op de Corvair, die op zichzelf al behoorlijk interessant was omdat hij een achterin geplaatste motor en luchtkoeling had. De Electrovair ging nog een stap verder, want de motor werd vervangen door een 90 pk (67 kW / 91) elektromotor die werd aangedreven door 450-volt zilver-zinkbatterijen.

Twee jaar later volgde GM met de Electrovair II

Terwijl Electrovair I gebaseerd was op een Chevrolet Corvair sedan van de eerste generatie, werd Electrovair II gebouwd rond een Corvair van de tweede generatie: een licht aangepaste vierdeurs hardtop uit 1966 in Marina Blue.

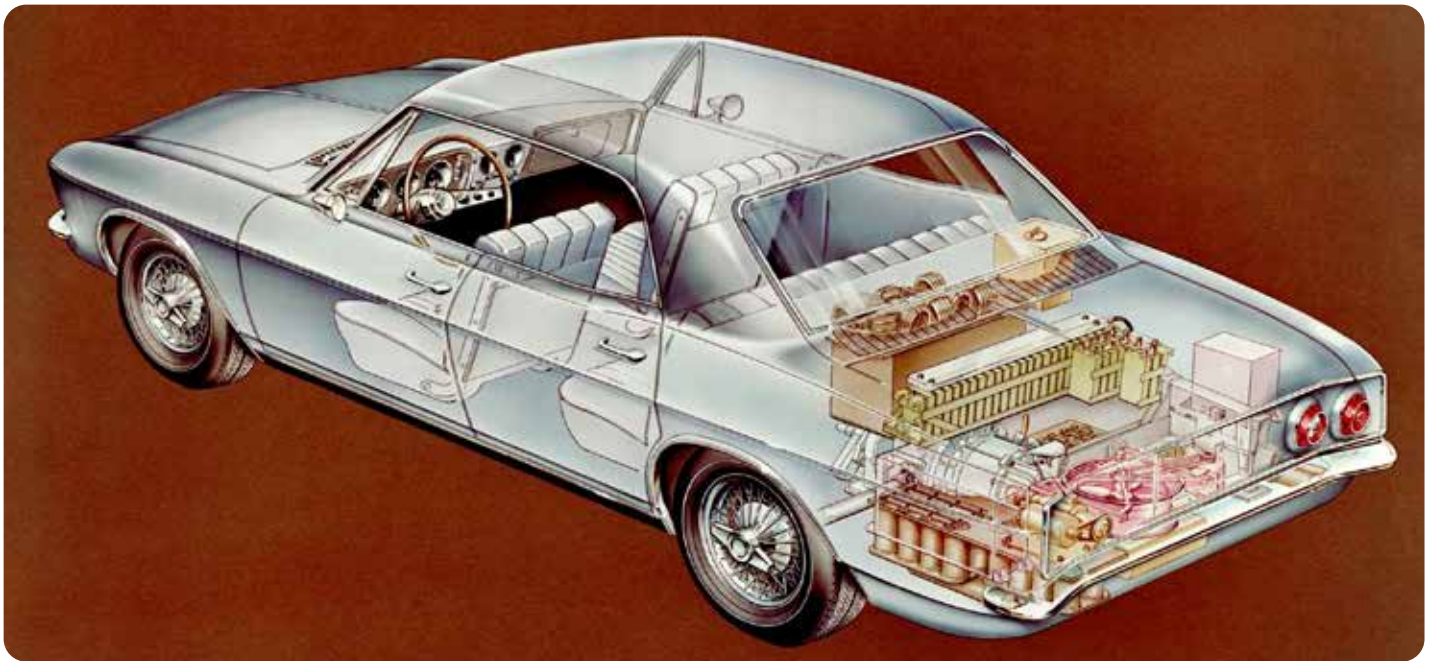
Het meest opvallende kenmerk van de Electrovairs waren zonder twijfel hun batterijen. Beide gebruikten zilver-zinkcellen, een type dat vaker voorkomt in de lucht- en ruimtevaart en militaire toepassingen. Electrovair II gebruikte 286 zilver-zinkcellen die in serie waren geschakeld en in 13 trays waren gerangschikt met 22 cellen per tray. Zeven batterijtrays werden in de voorste bagageruimte gemonteerd, terwijl de andere zes trays in het motorcompartiment achterin werden geïnstalleerd om hun aanzienlijke gewicht gelijkmatiger te verdelen: ongeveer 680 lbs. De totale



capaciteit van het 530-voltpakket was 26,4 kWh (kilowattuur). Ter vergelijking: de Chevy Bolt EV uit 2022 heeft een 65-kWh-batterij in een ruimtebesparender pakket. Met vijf van de zes batterijbakken in het achterste motorcompartiment verwijderd, krijgen we een behoorlijk zicht op de motor, een 115 pk vierpolige, driefasen in-

ductie-eenheid gebouwd door GM's Delco Products Division en gekoppeld aan een speciaal ontworpen transaxle. De omvormer, motorcontroller en oliekoelsysteem waren ook weggestopt in het achterste compartiment, waardoor de cabine vrij bleef voor de gebruikelijke vijf passagiers. De weggereprestaties, waaronder een 0-tot-





60 mph-tijd van 16,7 seconden, werden beschreven als vergelijkbaar met een productie-Corvair met automatische transmissie, hoewel de topsnelheid van de Electrovan II werd beperkt tot 80 mph door de limiet van 13.000 rpm van de motor. Met 680 lbs aan batterijen, 315 lbs aan elektronica en koelapparatuur en een 130 lbs aan motor, was het grootste nadeel van de Electrovan II op de snelweg het gewicht: ongeveer 3400 lbs, ongeveer 800 lbs zwaarder dan een productie-Corvair.

Er waren ook andere problemen. Het bereik was beperkt tot 40 tot 80 mijl, deels vanwege een gebrek aan regeneratief remmen, wat de projectingenieurs weigerden te doen. (Zij zagen regeneratief remmen vooral als een manier om conventionele motorremmen te vervangen, niet als een energiebron.) GM's windup-rapport van het project (SAE nr. 670175) noemde ook lange laadtijden van zes tot acht uur, beperkte laadcycli en de daaruit voortvloeiende korte batterijduur, en hoge materiaalkosten als obstakels voor verdere EV-ontwikkeling in die tijd. Maar ja, dat was de stand van de techniek in 1966. Overigens is Electrovan II nog steeds in goede staat en kan worden gezien in de privévoertuigcollectie van de autofabrikant in het GM Heritage Center in Sterling Heights, Michigan.

Ralf Verhees





Foto: Even bijkomen van al die Corvair- en Daf indrukken