

CORVAIR MAIL



Uitnodiging Nieuwjaarstreffen 2017

Op zaterdag 28 Januari 2017 wordt het jaarlijkse nieuwjaars treffen gehouden!

evenals vorig jaar in
'Bar Dug Out' in Hotel Papendal, Papendallaan 3, Arnhem.

We ontvangen de leden om 14.00 uur met koffie/thee. Leden en directe familie zijn welkom.
Aan introducees vragen wij een bijdrage van € 7,50.

Om 14.30 uur starten we met een vergadering van de Corvairclub Nederland.
Dit zal ongeveer een uur in beslag nemen,
waarna we met een hapje en een drankje gezellig bij kunnen praten tot ongeveer 18.00 uur.



De volgende onderwerpen komen aan de orde:

Agenda vergadering:

1. Opening
2. Voorzitterschap
3. Financieel jaar overzicht
4. Activiteiten komend jaar

Het bestuur hoopt dat jullie er allemaal zijn!



Corvair Club Nederland Merchandise



Corvair Club Nederland Pen
Per stuk € 3,00

De diverse merchandise artikelen zijn te bestellen door een email te sturen naar: depenningmeester@corvair.nl waarin staat wat en welke maat je wilt.

Het bedrag van de bestelling + de porto kosten kunnen overgemaakt worden op de Corvair Club rekeningnummer: NL71 INGB 0007 8149 05 onder vermelding van je naam.

Overhemd € 25,00



Fleece vest € 26,00



Polo shirt € 20,00



Van de penningmeester

Via Facebook werden clubleden door WiLEn zo zijn we weer bijna een jaar verder en staat 2017 voor de deur.

Dit jaar is er geen rit georganiseerd, maar dat gaat in het nieuwe jaar zeker gebeuren. Wilco Boer en Wim Boon hebben aangegeven een rit in het voorjaar te willen organiseren. Houd dus de aankondiging op facebook en in het clubblad in de gaten.

Het aantal leden blijft vrij constant. Ook is er een nieuw lid uit België bijgekomen. De clubkas staat er goed voor. Tijdens de vergadering van het Nieuwjaars treffen zal ik het financieel overzicht bespreken. Daarna wordt het gepubliceerd in het 1e clubblad in het nieuwe jaar.

Ik heb Ralf gevraagd de lidmaatschapsnota voor 2017 voor alle leden met deze CorvairMail mee te sturen ter besparing van portokosten.

Het nieuwjaars treffen zal op 28 januari weer in Papendal gehouden worden. Zie de uitnodiging in dit clubblad. We hopen op veel belangstelling!

Ik wens iedereen alvast gezellige feestdagen en een goede jaarwisseling.

Van de redacteur

Het clubblad is weer klaar en ligt weer netjes vóór de kerst bij iedereen in de bus (misschien is Bonaire wat later, maar de leden daar zijn het wel gewend dat het soms wat langer duurt). De achterstand die we opgelopen hadden hebben we mooi weggewerkt en voor 2017 gaan we weer naar het normale ritme van iedere 3 maanden een clubblad. Afgelopen jaar hebben we best veel verhalen van clubleden gekregen en ik hoop voor het aankomende jaar dat we op deze manier door kunnen gaan. Ikzelf heb ook weer diverse bronnen aangeboord en lijntjes uitgezet dus wie weet wat voor verhalen er boven komen drijven.

Met de Lakewood gaat het heel langzaam verder. maar langzaam verder is beter dan helemaal niet. We zijn bezig met de voorwiel ophanging, de laatste onderdelen in orde aan het maken voor de er onder geplaatst kan worden. Ook het stuurhuis is gedeeltelijk al schoon, en gaat gereviseerd worden. Eigenlijk is dat het enige wat we er momenteel aan gedaan hebben.

Ik merk wel dat het huis klaar is en dat de vrije tijd langzaam en meer terug komt. Het clubblad heb ik nu niet meer tussen-door gemaakt. Deze editie is lekker bij het

Inhoud

2

Uitnodiging
Nieuwjaarstreffen 2017

3

Van de penningmeester en
de redacteur.

4

Oudste Zweedse Corvair

5

Corvair Model

6

Herinneringen van toen

9

Schaalmodellen

10

Corvair Live!

12

Gert-Willem Hekman's
1965 Corvair

14

Unsafe at what speed?

19

Corsetta

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Voorzitter:

Hopelijk binnenkort een nieuwe voorzitter!

devoorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:

Ruud Keers

Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam

tel: 020-4706580

depenningmeester@corvair.nl

Redactie Corvair Mail:

Ralf Verhees

Wikke 5 5552ET Valkenswaard

tel: 06-46713217

redacteur@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

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

haardvuur in elkaar gezet. Best rustgevend, knisperend houtvuur en het klikken

en typen van de laptop. Benieuwd hoe de volgende edities gaan lopen want er zit een grote verandering aan te komen. In

mei verwachten wij namelijk ons eerste kindje. Momenteel neemt het al wat tijd in beslag met de nodige afspraken en babywinkelbezoekjes. De kinderkamer begint een beetje vorm te krijgen, maar er moet nog veel gebeuren. Je begint ineens heel anders te kijken naar bepaalde dingen, of wat je eerst niet interesseerde wil je nu het fijne van weten. Zo weten wij sinds 2 weken dat het een meisje is (de techniek van nu is net zo geavanceerd als de Corvair was toen deze op de markt kwam). Een dochter, tof! Zouden ze ook roze werkoveralls hebben, zodat ze papa kan meehelpen in de werkplaats? Of paarse steeksleutels zodat ze een eigen gereedschapskistje heeft, of moet ik 2 ogen in het plafond van de werkplaats maken en daar de schommel aan monteren en af en toe een duw geven en hopen dat deze lang genoeg schommelt zodat ik weer 1 schroef vastgedraaid krijg. Er komen zelfs vragen bij mij naar boven als: hoe deden ze dat vroeger met een "Maxi-Cosi" in de Corvair? Wie weet heeft een van jullie een antwoord of nog leuke ervaringen van "vroeger" of nu met de kinderen samen met de corvair iets doen, sleutelen of een dagje weg. Ik hoop in ieder geval dat onze dochter gezond op de wereld komt, en of ze nu wel of niet mee gaat sleutelen, hopelijk houdt ze ons de eerste maanden niet teveel wakker zodat ik af en toe nog wat aan de Corvair kan gaan werken.

Voor dit jaar wens ik jullie allemaal een fijne kerst, voor het nieuwe jaar weer veel veilige kilometers en houd de Corvair op de weg!

Ralf Verhees

Ik bedacht mij een tijdje later dat ik een babyzitje (de Maxi-Cosi Ben-Hur versie) ben tegen gekomen toen ik op visite was bij de prive collectie van meneer Albaugh (collectie van ieder jaar een Chevrolet, ieder jaar een Corvette, alle versies van de Tri-Fives, 2 Corvairs, waarvan 1 Yenko Stinger). Het was een indrukwekkende collectie. Maar bij deze het kinderzitje van rond 1960.





CORVAIR CLUB SWEDEN

Oudste Zweedse Corvair

Onlangs kregen we een verzoekje van de Zweedse Corvair club bij monde van Arne Nilsson om meer gegevens over een gevonden Corvair. Voor hen is het de tot nog toe oudste Corvair die zij Zweden kennen. De wagen werd bij de Zweedse Dienst voor Wegverkeer ingeschreven op 15 december 1959 met het kenteken AA 58325. Ook een paar foto's waren erbij: De tegenwoordige eigenaar heeft de historie van deze wagen weten te achterhalen tot de eerste eigenaar; die was General Motors Nordiska AB dat hem gebruikte als "test car" voor Zweedse auto- en motorbladen en zo hun lezers wilden informeren over deze nieuwe en erg ongewone Amerikaanse middenklasser.

Arne Nilsson: Vandaag de dag is de auto in een slechte conditie maar men hoopt hem binnen twee jaar weer op de weg te zien. Het is een 700 4 deurs sedan met het identificatienummer 00769W106857 Wij hebben een reden om aan te nemen dat de Willow Run fabriek de 6857ste Corvair produceerde in augustus 1959. Waarschijnlijk zijn er meerdere Corvairs in 1959 naar Europa verstuurd maar daar

hebben we verder geen informatie over. Daarom vragen we jullie of er meer informatie bekend is over de Corvairs die in het najaar van 1959 naar Europa werden verzonden. Data, identificatienummers, registratie nummers, eigenaren, foto's en of ze nog bestaan. etc.

Over elke informatie van de eerste Corvairs in Europa verheugen we ons en we hopen dat die bij jullie ook bestaan.

Vriendelijk groeten,
Corvair Club Sweden; Arne Nilsson, Chairman; Lars Filipsson, Secretary/Cashier.

Aan de naam van het 'words document' (Brev till Schweiz.docx) is het aannemelijk dat dit verzoek ook naar Zwitserland is gegaan.

Ik speelde dit verhaal door naar Corsa's best geïnformeerde Corvair historicus, David Newell in Californie. Hij liet weten dat hij al eerder het bericht van Arne had ontvangen en dat hij het volgende heeft geantwoord:

Hi Arne en allen,

Ik checkte de GM International (Kopenhagen, Denemarken) -productie en importcijfers en vond dat de eerste Corvairs, verzonden naar deze assemblage fabriek, vrijgegeven werden door de Deense douane op 10 september 1959.

Het waren drie auto's: 'SUP's', (Single Uni Pack), ofwel complete auto's die uit de VS werden ontvangen. Te weten:



Nummer 00569W104687, een 500 sedan met 3-gang versnellingsbak in de kleur Satijn zilver;

Nr. 00769W106691, een 700 sedan met 3-gang bak in Ermine Wit en Tuxedo zwart interieur

(deze auto werd gebruikt voor dealer aankondigingsshow's, in de theaters met de cast van "My Fair Lady"!

En nummer 00769W106691, een 700 sedan met Powerglide in de kleur Horizon Blauw.

Merk op dat deze VIN codes dicht bij je vroege Zweedse auto 00769W106857 liggen, dus het is aannemelijk dat jouw wagen naar Zweden werd verzonden in ongeveer dezelfde tijd als die eerste drie naar Denemarken.

Omdat Corvairs in Kopenhagen geassembleerd werden, was het voor General Motors International belangrijk dat dit zo snel mogelijk gebeurde. Ik denk dat hetzelfde gold voor GM Zwitserland en GM Contental in Antwerpen. We weten ook dat GM France op z'n minst één Corvair had voor de Autosalon in Parijs op 1 oktober (één dag vóór de officiële doop op 2 okt. in de VS! (red)) en dat er Corvairs getoond werden op de Londense en Turijnse auto-shows van kalenderjaar 1959.

Van geen van de drie Deense Corvairs is bekend of ze nog bestaan vandaag de dag en ik weet niet of een vroeger nummer dan jouw 00769W106857 nog heeft overleefd.

Als nog iemand weet heeft van nog bestaande 1960 Willow Run Corvairs dichtbij de bovengenoemde nummers, zou ik daar graag over geïnformeerd worden.

Met dank, Dave Newell.

Leon Janssen

Jerry Brown **Voor al uw 2e hands corvair onderdelen**

Zoekt u nog onderdelen voor uw Corvair, misschien kan Jerry Brown u helpen. Jerry heeft een hoop corvair onderdelen op voorraad. Meestal 2e hands bruikbare onderdelen en zelfs "new old stock" komt voor. Om contact te krijgen kan je het beste emailen welk onderdeel je nodig hebt. Jerry komt uit de USA dus alleen Engels.

air_cooled63@yahoo.com

Prijs voor onderdelen gaat in overleg met Jerry Brown, en betaling gaat gewoon naar het rekening nummer van de Corvair Club Nederland, dus geen gedoe met Paypal of andere betalings sites. Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is een uit de hand gelopen hobby, en wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

Gerald Brown
Manning South Carolina

Corvair Model

Een leuk en mooi Corvair model heeft Ruud Keers op de kop getikt voor € 7,00 bij Toms modelauto's in Purmerent.

www.toms.nl

Het model is schaal 1-43 ze zijn verkrijgbaar in het rood en in het groen. Made in China maar erg mooi gedetailleerd.



Herinneringen van toen

Magazine Corvair Club 6e jaargang nr. 5 (2003)

Van de redactie. Nieuwe leden pakken de pen, maar ook zijn er leden die niets van zich laten horen. Redacteur: 'Inmiddels is de club danig uitgebreid en we hebben er goede hoop op dat we met actieve Corvair-liefhebbers van doen hebben. Veel groter mag de club ook niet worden, want we hebben ons te houden aan een gelimiteerde oplage van ons clubblad'. Een vreemd beleid vind ik. Dat kan toch niet het uitgangspunt zijn van een club? Meer leden, meer mogelijkheden, meer kans op extra inkomsten en meer kennis- cq informatiedeling, lijkt me.

Nieuwe leden. Peter en Monique ten Bos met een niet in zondagse staat 60-er Corvair. Peter is zo enthousiast over de auto, dat hij hem niet meer weg doet. Wel

eerst grondig opknappen is zijn plan. Het is de 5de 60-er Corvair in de club. Op een recente ledenlijst komt deze naam niet meer voor: waar is zijn enthousiasmee

Motor gezocht? Jochem Kolsch uit Duitsland heeft een motor die 'loopt als een tractor' deelt hij telefonisch mee. Eén cilinder heeft geen compressie is geconstateerd. Waarschijnlijk een losse klepzitting. Wij hebben hem geadviseerd inclusief de geschatte werkuren. Géén andere motor dus.

Wist je dat... er 20 jaar geleden (1983 dus) ook al Corvair clubs buiten de VS waren? Een club op IJsland? Nooit van gehoord....

Onderdelen. Johan van Rijn koopt onderdelen bij Pieters in Rotterdam. Vrijwel net zo duur als importeren en zonder verzendkosten! Dus leden...

Kopij. Wij beschikken niet over geavanceerde DTP apparatuur. Dat geeft restricties in de aangeleverde kopij. DTP apparatuur: wat is dat?

Daar kan ik (Ralf) op antwoord Johan, DTP is een afkorting van Desk Top Publishing, of te wel alles wat te maken heeft met het vormgeven en digitaal maken drukwerk, in dit geval dus het clubblad.

Sedan. De sedan van Jaak is verhuisd naar Traffic in Rotterdam voor mogelijke opname in de collectie.

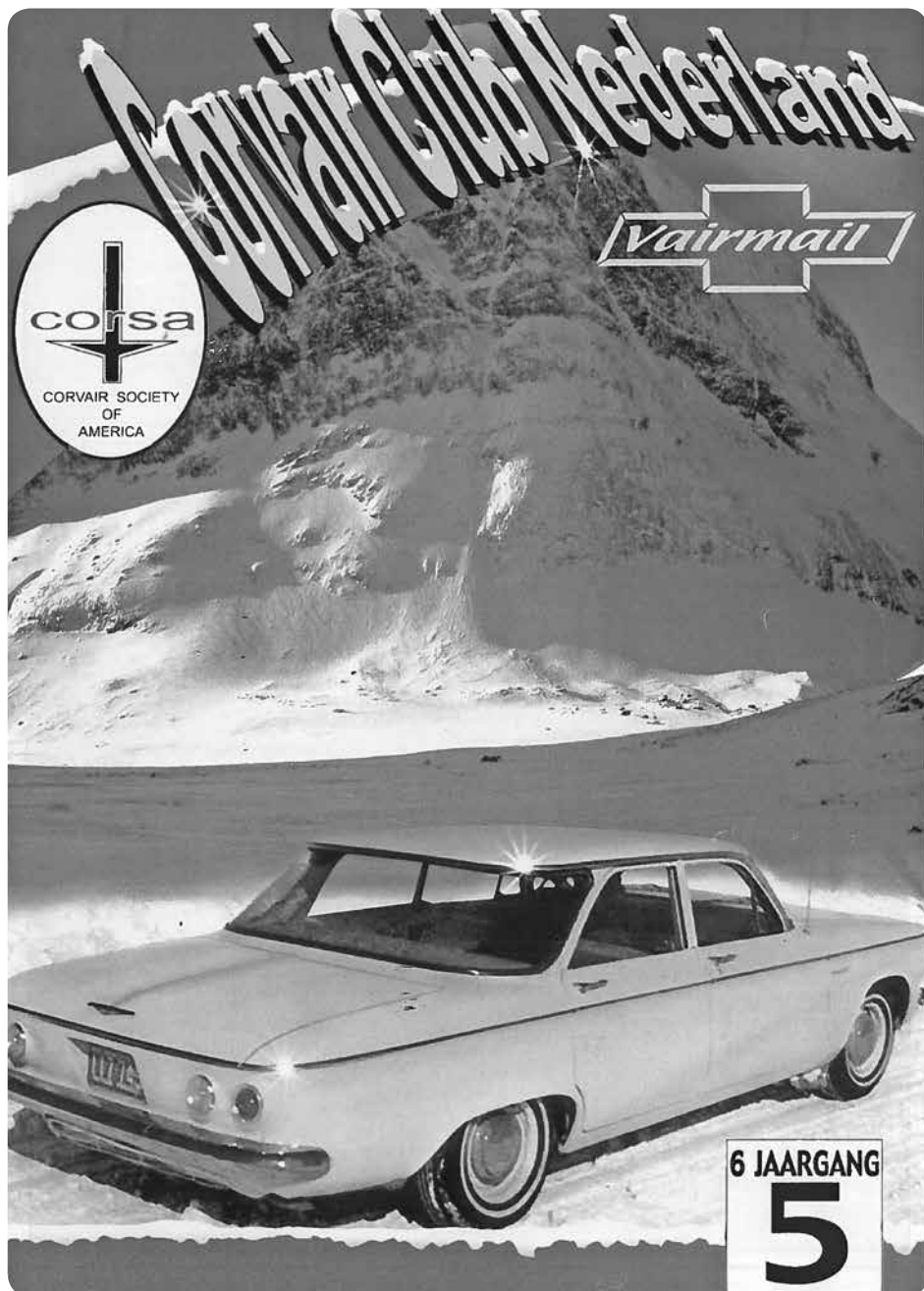
Autotron. Perikelen omtrent een mogelijk bankroet.

Corsair! Een verkorte uiteenzetting van een verkorte vertaling uit de 'Mechanix Illustrated' van april 1949. Vanaf 1902 worden 'autoproducenten' gemaakt met een 'staartmotor' maar gaandeweg raakten de heren ingenieurs overtuigd van de voordelen van de motor voorin en zeiden daar goede redenen voor te hebben. Beter veiligheid, maar ook gewichtsverdeling speelde een rol. In het stukje passeren door de tijd heen een aantal ontwerpers de revue. Ieder met een eigen oplossing. Namen zoals Julian, Sir Dennistoun Burney (een notoir luchtschipontwerper), John Tjaarda, William B. Stout (hij ontwierp het eerste volledig metalen vliegtuig), de Fransman Emille Mathis en de Zweed Axel Werner Gren.

Tot de 2e wereldoorlog waren het echter probeersels. Prijs, verwarmingsproblemen en brandstofverbruik deden producties mislukken.

Na de oorlog probeerde Tucker het weer. In Europa haalde dit concept echter wel de markt, omdat de behoeften anders lagen.

Op een dag in 1946 stopte een Pontiac bij de tolheffing van de Hollandtunnel in New Jersey. Omdat dit voertuig met de motor achterin 6 wielen had, bracht de beambte het vrachtwagentarief in rekening. Het ontwerp was door New Yorkse ingenieurs gebouwd voor GM om er proeven mee te doen. Eén van de voornaamste nadelen is wel de gewichtsverdeling. Daarnaast ook de blootstelling van de bestuurder aan verwondingen bij een ongeval wegens gebrek aan een motor voorin. Geen gewicht op de vooras en door de ver naar voren geplaatste chauffeur, minder goede



stuureigenschappen. De voordelen? De bestuurder kon meer naar voren worden geplaatst voor beter zicht, toegenomen tractie door meer gewicht achterin, minder onderdelen, minder motorhitte, geen lange aandrijf-as. Al deze voordelen deed GM niet overtuigen, ondanks 3 personen voorin, geen vast dak, super gestroomlijnd en auto van de toekomst. Als GM de voordelen en het gewicht weet te verbeteren, kan er een nieuwe GM-auto komen! Om aan deze opsommingen tegemoet te komen bouwden de ingenieurs de CORSAIR! Bestuurder tussen de voorwielen, extra bank voor de passagiers zodat het effect van een bus wordt bereikt. De Corsair, ongetwijfeld GM's auto van de toekomst. Zal hij ooit geproduceerd gaan worden? Als het publiek er naar vraagt, zal GM hem uit de mottenballen halen en aan u verkopen! Wat denken jullie? Is het een succes geworden?

De Corvaire als verhuurwagen. Willem en Marinus van de Craats gaan verhuizen van Boskoop naar Kijkduin. Zoals de titel al verklaart, staat deze auto centraal in dit stukje. De bijbehorende foto's zeggen meer dan de begeleidende tekst. Ze dachten de laatste keer alles in een Mercedes Sprinter te kunnen laden, maar dat bleek een foute inschatting. Met een op het laatst aangeschafte imperiaal voor bovenop de Corvaire konden de laatste verhuisstukken worden meegenomen.

Mijn bizarre Greenbrier. Deel 3. Naar de keuring en nog een keer. Wim Smit beschrijft de hachelijke rit van Nieuwegein naar Amsterdam Noordwest op 29 november 2001. Dit alles om de Greenbrier door de keuring te krijgen. Zeer slecht weer en v-snaar problemen speelden hem parten, maar ook de A2, de drukke

weg van Utrecht naar Amsterdam. Het gevolg is dat Wim 10 minuten te laat op de afspraak arriveerde. De keurmeester was aanvankelijk onverbiddelijk. Te laat is te laat. Maar Wim liet zijn inmiddels zwarte handen zien, teneinde begrip van de keurmeester te krijgen. En dat lukte. Rijdt u de wagen maar naar binnen. Afgekeurd! Komt u 20 december maar weer. Wim had 3 weken de tijd om de tekortkomingen te verhelpen. O.a. werd een gladde v-snaar van Clark's gemonteerd. De 2e keer heeft de Greenbrier de keuring goed doorstaan, hoewel Wim met een defecte krukaspoelie van doen had, maar dat was geen afkeerpunt. Pech achtervolgde hem, want als gevolg van een lange rij wachtenden voor de administratieve afhandeling moest Wim voor de 3e keer de volgende dag naar de RDW om de papieren af te handelen. Dit keer in een gewone luxe auto, een (Chevrolet) Corsica. De Greenbrier mag officieel de weg op, maar naar het oordeel van Wim is de wagen nog lang niet af. Volgende deel 4: motorrevisie.

En dan naschrift van de redactie. Het ziet er naar uit dat dit spannende en onderhoudende verhaal nog lang niet afgelopen is. Tegen de tijd dat het wel het geval is zullen we overwegen om alle pagina's nog eens samen te stellen tot een boekwerkje.



Corvaire Conventie Carlisle (3) Dit artikel staat in het teken van mensen ontmoeten, vooral onderdelen verzamelen, en het bijwonen van de conventie. Het onderdeel 'autocross' is één van de belangrijkste activiteiten van het gebeuren. Een traject van een mijl uitgezet met pionnetjes op een grote parkeerplaats zo snel mogelijk afleggen in diverse klassen. Ook een 'Economy Run' was georganiseerd. Een vooraf uitgezette route rijden, waarna gemeten wordt hoeveel brandstof je hebt verbruikt. Leon dacht dat sommige wagens defect waren omdat ze door mankracht werden voortbewogen naar het startpunt. Nee, dat was om brandstof te besparen..... De schrijver staakte dan ook snel zijn assistentie hierin. Tijdens de feestelijkheden probeerde Leon ons magazine te promoten voor een mogelijk toekomstig 'award'. Werd wel enthousiast ontvangen maar de hoofdprijs.....? In de Nederlandse taal: dat is voor een Amerikaan toch wel een minpunt.

Colombia. Drie nader beschreven foto's van auto's welke Mike in Colombia heeft gemaakt. Van foto één is het merk niet te traceren, want het is een compositie van diverse merken. De tweede foto is een Ford Fairlane uit 1961 met gehavende neus. De derde foto is een truck van Niet te achterhalen. Wij denken aan een International. Graag jullie visie, aldus Mike. Volgens mij kon het wel eens een Ford truck uit 1940 zijn. Deze heeft ook die typische motorkapvorm met koelluchtspleten opzij. De Colombiaanse truck is 'verknutseld' door o.a. een schuiner geplaatste andere grille, aangepaste spatbordranden en een 'zelfgemaakte' bumper. Van beide afbeeldingen hebben de voorwielen echter hetzelfde gatenpatroon.



Hier weer een bericht uit Dordrecht.

Ronald Vijsma beschrijft het wel en wee van zijn Corvair. Na een snikhete zomerdag wilde Ronald met zijn gezin weer naar huis van een picknick aan de overkant van de Maas. Zijn Corvair deed het niet goed tijdens het wegrijden op de parkeerplaats. Onder een schaduwrijke boom concludeerde de ANWB dat er elektrisch geen storingen waren. 'Start u maar'. Dat lukte en de motor draaide alsof er niets aan de hand was. Omdat Ronald de carburateurs ervan verdenkt, besloot hij deze bij de vader van een vriend uit te wisselen voor reserve-exemplaren. Relationele problemen aldaar deed Ronald besluiten weer naar huis te gaan. Later probeerde hij het bij een oom van een vriendin. Deze man heeft niet veel gedaan, maar hij adviseerde eens een compressiemeting te doen. Dat gebeurde. Een broer van Ronald heeft zo'n meter en de meting is uitgevoerd. Uiteindelijk was het Guus Marinus die Ronalds Corvair weer snel aan de praat kreeg. Enige tijd later begon zijn auto te roken.... En dat betekende voor Ronald één ding; motorrevisie! Hoe dat gaat, lees je als deel 2 in het volgende blad, aldus Ronald.

Corvair Pheaton. A real one-of-a-kind.
Een project van John en Dee Glussick uit

Colorado vertaald uit Corsa Comm. 1981. Een 'bare bone' 4 drs Corvair diende als basis. Omdat het stalen dak verwijderd wordt, moet elders flink worden verstevigd en dat is hierin beschreven. Stoelen voorin van een Datsun en achterin van een Toyota, instapverlichting aan de binnenkant van de portieren, 8-track recorder (!) en nog wat opsmuk. Het geheel is bekleed met een typisch Amerikaanse potsierlijke bekleding. De Phaeton gooide hoge ogen tijdens de conventie te Denver.

Wat is een Pheaton eigenlijk? De jongeren onder ons weten dat waarschijnlijk niet. Een Pheaton is oorspronkelijk een open auto zonder zijramen met een vouwdak.

Technische tips. Iets over het afstellen van 'wiellagers', het 'slepen van een Powerglide', 'bougies', 'motorsteun LM' en V-snaar spanning. Misschien om daar in de toekomst een aparte rubriek van te maken?

De laatste pagina een 'Small wonder - with a wonderful ride!!' Jawel, een advertentie van een 60-er Corvair op zijn mooist afgebeeld, nl. schuin van achteren.

Johan Doornbos

OPROEP

Oude Corvair Club Nederland Bladen!

Wie kan Johan Doornbos helpen met de ontbrekende clubbladen, zodat hij zijn rubriek Herinneringen van toen door kan zetten in het nieuwe jaar.

Tot nu toe zijn onderstaande jaargangen gepubliceerd:

Jaargang 1 nr 4 van 1997
Jaargang 2 nr 6 van 1998
Jaargang 3 nr 1 van 2000
Jaargang 3 nr 3 van 2000
Jaargang 3 nr 6 van 2000
Jaargang 4 nr 1 van 2001
Jaargang 6 nr 3 van 2003

Graag contact opnemen met Johan Doornbos.

doornbos.j@gmail.com

Johan Doornbos bedankt voor het aanleveren van je rubriek de afgelopen jaren. Hopelijk gaat het in 2017 weer gewoon door met de herinneringen!

Our 42nd Year!

Get the 2013-2018 Catalog

If you did not get the catalog in 2013 or 2014,

you can get one **FREE** on your first
\$50 order
during 2015.

(Additional catalogs \$3 with an order)

Over 100 new repro parts in the past 3 years.

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

(413)625-9776

www.corvair.com

Schaalmodellen.



Voor diegenen die wel eens in een Action winkel komen (Voor meer ingewijden lees AaCé-tion) zal het wel opgevallen zijn dat er zo nu en dan leuke modelautootjes op schaal van 1:43 lagen voor een zeer schappelijk prijsje. Te weten negen-en-negentig cent. Enig nadeel is/was; het is allemaal bedoeld voor de Russische markt en

dus als zodanig zijn de modellen en is de tekst op de (blisterv)verpakking. Zo zag ook ondergetekende deze leuke modelletjes een jaartje geleden en dacht waarom er niet eens een paar meenemen? Dus werd de hele (verkrijgbare) collectie langzaam maar zeker aangeschaft. Dubbele werden uitelkaar gehaald, van taxi of politie orna-

menten ontdaan en van een ander kleurtje voorzien. Maar zoekend op het net bleken er nog meer (Russische) modellen van het fabriek De Agostini voor niet veel meer geld. Vooral in Duitsland vond ik een correcte leverancier, en dus nog maar wat ontbrekende modelletjes besteld. Het valt trouwens op dat de verzendkosten van Duitsland naar Nederland (door DHL) even duur is als hier te lande, dus zonder grensoverschrijding, door PostNL gehanteerde tarief.

Bij de bestelling zat een boekje van de leverancier, 'Model Car World', met de jongste leverbare modellen. En tot mijn verbazing staan daar van het merk 'Neo Scale Models' twee Corvair FC's in; te weten een Rampside en een Greenbrier. Surfend op het net staan ze afgebeeld op de "NEO scale models" website (in het Nederlands), Vul "Chevrolet" in, in het zoekvenstertje en helemaal naar beneden scrollen dan vind je ze. Enige nadeel van deze mooie modelletjes is dat ze heel stevig geprijsd zijn, namelijk bijna € 75 per stuk. Maar dan heb je wel wat exclusiefs!

Leon Janssen.



Corvair Club Nederland op Facebook.

Facebook is een gratis sociaalnetwerksite om online contact te maken of houden. We hebben een aparte gesloten pagina waar we met elkaar kunnen praten over: evenementen - problemen met de corvair, ik zoek een oplossing - leuke nieuwtjes - aparte "oude" foto's - projecten en nog veel meer. Ook bekijken we daar verschillende mogelijkheden voor datums voor de CLubdag(en) en andere mogelijkheden wat we kunnen doen met de Club. Kortom meldt je aan om op de hoogte te blijven van de Corvair Club Nederland.

Find us on

facebook

1957 Ford krijgt een nieuwe accu, Early op de achtergrond, Kentucky 1972
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman





Gert-Willem Hekman's 1965 Corvair



maakt. En aangezien ik altijd al een zwak heb gehad voor Amerikaanse auto's (maar ook kampte met het vooroordeel duur in onderhoud, aso bakken, etc.) kwam het er echter nooit van totdat ik op een internationale kevermeeting een Chevrolet Corvair tegenkwam. Het typische geluid (alsof er een vw bus met een dikke motor voorbijkwam) herkende ik meteen. Na een gesprekje met de eigenaar en de auto eens goed te hebben bekeken bleek er dus een luchtgekoelde 6 cilindermotor achterin te liggen. Kortom een soort van Porsche maar dan op zijn amerikaans. De lijnen van de auto, en de compactheid van het model spraken mij meteen aan. (heel anders dan de traditionele Amerikaanse slagschepen) dus ik was er snel uit een Corvair moest het worden.

Hallo clubleden,

Ik zal mij even voorstellen als clublid, Mijn naam is Gert-Willem Hekman, ik ben 46 jaar en woon in Nijverdal.

Ik heb als klassiekerliefhebber jarenlang in het bezit geweest van diverse kevers (een 72 er en 63 er kever) en een variant uit 1972. Destijds was een luchtgekoelde vw nog enigszins betaalbaar, en bovendien is de onderdelenvoorziening voor een luchtgekoelde vw meer dan uitstekend. En ik vind het typische kenmerkende geluid van een luchtgekoelde boxermotor zoals zovelen uniek dus de keus was snel gemaakt.



Na ongeveer 15 jaar sleutelen/toeren met de kevers en diverse meetings in binnen en buitenland te hebben bezocht had ik alles wel zo ongeveer gezien en meege-

Nadat ik mijn 63 er kever had verkocht, kon het speurwerk naar een Corvair beginnen. Ik had na een paar maanden speuren op het internet in het noorden van het land een witte Corvair zien staan. Een 2 deurs Corvair met een handgeschakelde versnellingsbak, airconditioning, en in originele onverprutste staat. Helaas ging de koop niet door (te lang getwijfeld) maar goed dus maar weer op zoek naar een andere Corvair. Na nog een blauwe 65 er Corvair te hebben bekeken (wat ook niet doorging, teveel werk en teveel aan geprutst) een mooie onverprutste 4 deurs Corvair uit 1965 gevonden . De



prijs was goed, wel slecht overgespoten maar geen laswerk en geen plamuur wat ik toch wel een belangrijke eis vind. Dat de auto slecht was gespoten vond ik geen probleem want ik was toch niet op zoek naar een gerestaureerde auto. (te duur en ik moet wel wat te knutselen hebben, het is tenslotte een hobby).

Ik heb mijn Corvair nu bijna 2 jaar in bezit, en ben door diverse omstandigheden eindelijk zover dat mijn Corvair kan worden gespoten. Hopelijk is mijn Corvair half december klaar en kan ik eindelijk beginnen aan de opbouw zodat de auto a.s. voorjaar eindelijk de weg op kan. Na 2 jaar stilstand/sleutelwerk etc.

Mvg, G.W. Hekman

PS,
Mocht iemand nog een paar spruitstukken hebben liggen voor een 110 hp motor dan houd ik mij aanbevolen (de spruitstukken onder mijn auto zijn bijna doorgeroest)



Corvair Club zoekt bestuursleden

Om het voortbestaan van de Corvair Club te kunnen garanderen zoeken we "enthousiaste" leden die graag ons bestuursteam willen komen versterken. Samen maken we de club zoals die nu is. Het bestuur wat er nu momenteel is bestaat uit; de penningmeester Ruud Keers en de redacteur Ralf Verhees. Momenteel houden "wij" de basis van de club draaiende, maar zien toch graag wat versterking verschijnen.

We hebben 2 plekken vrij op dit moment, namelijk die van:

Voorzitter & Secretaris

Nu klinkt dat allemaal heel zwaar en officieel gelijk, maar deze namen hebben wij ook niet verzonnen, en onthoud we zijn een "hobby" club. Dat betekent dat de bestuursleden die actief zijn alles in hun vrije tijd doen, en soms is er tijd genoeg en soms is er geen tijd en zal de club wat rustiger zijn. Dit neemt niet weg dat het enthousiasme er nog steeds is. We hopen deze 2 beschikbare plekken te kunnen vullen zodat we het jaar 2017 (dat klinkt ver weg, maar we zijn al weer

over de helft van het jaar heen) mooi kunnen beginnen en een gezonde basis kunnen creëren voor de toekomst van de Corvair Club Nederland. Meerdere functies kunnen nog volgen, maar we zoeken eerst een goede basis om vandaar uit "verder te groeien"

Namens het huidige bestuur, alvast bedankt!

wat houden deze functies in:

Voorzitter:

De voorzitter is het gezicht van de organisatie, zowel binnen de club als buiten de club. De taken die een voorzitter heeft zijn onder andere, het leiden van de vergadering (lees ledenbijeenkomst in Januari) Binnen het bestuur bekijkt hij samen met de rest van het bestuur de initiatieven die er zijn. Welke richting de club heen kan gaan, wat er wel en niet mogelijk is (binnen het budget van de club natuurlijk) en houdt de rest van het bestuur in de gaten dat afgesproken taken nagekomen worden. Bij "officiële gelegenheden (lees club dag of andere evenementen die we samen organiseren of overleggen) is hij het gezicht van de club en als het kan dus ook aanwezig.

Secretaris:

De secretaris is de schrijver van het bestuur en daarmee van de club. De communicatie naar buiten toe gaat vaak via de Secretaris. Zowel contact binnen Nederland, maar zeker ook buiten Nederland zal nodig zijn. Er zijn diverse Corvair clubs in Europa, en de rest van de wereld, waaronder ook de Corsa. Een aanspreekpunt binnen de club die het vervolgens in de vergaderingen naar buiten brengt aan de andere bestuursleden (of clubleden). Tevens zorgt hij dat wat er besproken is op papier komt en naar de bestuursleden gestuurd wordt zodat iedereen op de hoogte is van de vorderingen binnen de club. Hoeveel vergaderingen we hebben hangt af hoe we het in de toekomst gaan doen. Momenteel hebben we er 2 per jaar, één in Januari met alle leden erbij, en vaak één in de zomer met alleen de bestuursleden.

Wanneer uw interesse is gewekt of als u meer wilt weten, neem dan contact op met Ruud Keers, 020-4706580 depenningmeester@corvair.nl. We hopen geschikte kandidaten te vinden voor deze functies!



Een van de 'Holdens' testauto's.

Unsafe at what speed?

Wie denkt dat de benaming 'kadet' van General Motors komt, heeft gelijk, maar wie denkt dat deze als eerste door Opel geïntroduceerd werd moeten we teleurstellen. Wie denkt dat de Porsche 911 de eerste Porsche was met een zescilinder boxer heeft ook geen gelijk. Er waren in 1958 al Porsche zescilinders... in de 356! Hoe dat kan lijkt een raadsel, maar deze en meer raadsels worden opgelost in het navolgende diepgaande verhaal over de Chevrolet Corvair, dat vergezeld gaat van uniek (historisch) fotomateriaal.

Door Leon Janssen

Foto's: Hist. foto's: archief David Newell

Kort na de 2e wereldoorlog kwamen de bestuurders van GM op het idee dat ze ook zo iets moesten gaan maken als de juist geliquideerde leider van onze oosterburen van plan was; een auto voor het volk. Om die betaalbaar te maken moest het dan wel een kleine auto worden. Maar het Amerikaanse volk zat helemaal niet de wachten op een kleine auto, en de 'Cadet' plannen verdwenen in 1948 al in de ijskast. In de tweede helft van de vijftiger jaren zagen de grote drie (GM, Chrysler en Ford) met lede ogen aan hoe de importen uit Europa en Japan een steeds belangrijker rol speelden. Studebaker kon op die markt nog redelijk mee met zijn Lark en er waren nog een paar kleintjes zoals Crosley en de grappige Nash Metropolitan. Maar de grote drie hadden niets vergelijkbaars in hun programma, ondanks de vroegtijdige en juiste visie van de GM bestuurders...

Daar kwam verandering in toen Chevrolet in 1952 een nieuwe directeur kreeg

met de naam Edward Nickles Cole. Deze koesterde een voorliefde voor kleine auto's en dan met een motor achterin. In 1955 gaf hij zijn opperhoofd van Research & Development, Maurice Olley, de opdracht om een aantal studies te maken naar dat idee, "En vooral met een platte zescilinder" luidde de opdracht. In 1956 ontardaarde het idee in een heus officieel

project onder de naam Holden-LaSalle, en kwam de zaak pas goed in beweging: in september 1957 werden de plannen goedgekeurd door de generale staf. In de winter van dat jaar worden er Porsche's 356 met een zescilinder boxer de weg op gestuurd om tot in de zomer van 1958 te testen of het concept kon werken. In de lente van 1958 worden er nog twee 'Holden's' toegevoegd. Deze waren al voorzien van het nieuw ontwikkelde onderstel en zelfs de kenmerkende panoramische achterraut. Maar het echte model moest een verrassing worden. Maar dat lukte niet helemaal. In juli van dat jaar werd er namelijk al proef gedraaid in een nieuwe fabriek in Willow Run dicht bij Detroit. In september kon het toonaangevende blad "Motor Life" al een nieuwe kleine Chevrolet aankondigen, inclusief een aantal verrassende details. Deze waren gebaseerd op de gereedschappen die waren besteld voor de nieuwe fabriek.



In theorie...

... is de theorie hetzelfde als de praktijk. Maar in de praktijk niet. Eindelijk dan, op 2 oktober 1959 werd de nieuwe kleine Chevrolet gepresenterd. En zijn naam werd... CORVAIR. In theorie zou het model de gezinnen aan moeten spreken die geen topinkomen hadden. Een Amerikaanse auto met een luchtgekoelde platte aluminium zescilinder achterin, onafhankelijk wielophanging en geschikt voor zes personen. Dat was nooit eerder vertoond! Maar nog geen zes dagen later werd de Ford Falcon onthuld, en een maand later komt Chrysler met de Valiant! De Falcon overtrof de Corvaire onmiddellijk wat de verkoopaantallen betreft. De Corvaire was voor Amerikaanse begrippen inderdaad een kleine auto, maar ruim van binnen. Ook de motor was minimaal voor Amerikaanse begrippen met een cilinderinhoud van slechts 140 ci (2268 cc), eigenschappen die de doelgroep toch aan zouden moeten spreken. De verkopen in het eerste jaar waren op zich niet onaardig, maar GM had daar waarschijnlijk toch andere gedachten over gehad. Over de hele wereld werd "het kleine ding" actief ondersteund door marketing en reclame en er kwamen assemblagefabrieken waarvan GM Continental in Antwerpen wel de bekendste is in onze contreien. Uiteraard bleef Amerika de hoofdmarkt. En tot ieders verbazing was het niet de kleine familie, maar juist het jongere sportieve publiek dat deze auto's wel zag zitten. En deze groep wilde nog wel wat sportiever gaan. Zo kwam al in mei van dat modeljaar (1960) een coupé die naast de kale 500 en de luxere 700, ook als sportieve 900 Monza verkrijgbaar was. De verkopen schoten omhoog. Daar sprong GM verder op in. In 1961 waren de wijzigingen aan de carrosserie gering, maar de motor werd naar 145 cubic inch (2368 cc) opgeboord en er kwam een optionele 102 pk

krachtbron. Ook kwam er een Lakewood stationwagon.

Als het niet kan...

... zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan. Met deze flexibele instelling benaderde GM het fenomeen Corvaire op een andere manier. Niet meer als de alternatieve gezinswagen maar als trendy sportieve auto. In 1962 kwam Chevrolet met iets opzienbarends voor de sportievelingen: een turbo versie! Deze 'Spyder' leverde maar liefst 150 pk! Dit in vergelijking met zijn twee jaar oudere broertje dat slechts 80 pk leverde. De 102 pk uitvoering bleef ook leverbaar. En alsof dat nog niet genoeg was kwam er dat jaar ook nog een cabrio uit. Het feest was compleet zou je zeggen. Niet dus! Omdat de verkopen van 4-deurs versie, gericht op het oorspronkelijke segment, zo tegenviel, kwam Chevrolet met een alternatief: de Chevy II. De sportieve Corvaire deed het echter goed in zijn afgebakende marktsegment. Daar had GM helemaal niet op gerekend. Men begon dat jaar al plannen te maken voor opvolger die in 1965 moest uitkomen. Er gingen inmiddels wel wat stemmen op over problemen met de wegligging, maar dat kwam "omdat Amerikanen niet met een motor achterin overweg konden, en zich nog al eens vergisten in de juiste bandenspanning". Hier en daar werden er rechtszaken tegen GM aangespannen maar deze kocht GM voor zover mogelijk, meteen af. Een sluwe jonge advocaat, Ralph Nader genaamd, had dit door en dacht met deze gang van zaken carrière te gaan maken. Hij begon een boek te schrijven over de veiligheid van producten van de Amerikaanse automobiellindustrie in het algemeen en de Corvaire (aan de hand van de rechtszaken) in het bijzonder. In theorie was GM hem vóór door in 1964 ter stabilisatie een dwarse bladveer op de achteras te plaatsen. Bovendien waren er al een tijdje optioneel

stabilisatorstangen verkrijgbaar. En het volgende model zou een nóg beter onderstel krijgen. Ook werd - vooruitlopend op de nieuwe modellen - in dat jaar (1964) de motor weer opgeboord, hetgeen resulteerde in een cilinderinhoud 164 ci (2687 cc), maar in tegenstelling tot de motoren van de opvolger bleef de slag ongewijzigd. Men spreekt over een hybride motor. De nieuwe motoren zouden ook een langere slag krijgen. Toch bleven problemen het pad van deze bijzondere Chevrolet kruisen. Dit keer was het iets heel anders, een probleem dat groter was dan alle problemen daarvoor. De Ford Mustang werd geïntroduceerd en die beantwoordde nog beter aan de verlangens van de kopers. In de Corvaire verkopen was het effect dan ook direct merkbaar. In 1965 kwam de reeds geplande nieuwe generatie Corvairs op de markt, en ofschoon het type inmiddels flink last had van de Mustang én het dat jaar verschenen boek van Ralph Nader 'Unsafe at any Speed', waren de verkopen toch nog enigszins goed te noemen. De sportievelingen kregen een slanke, op Europese lijnen gebaseerde auto. Men kon kiezen uit motoren met een vermogen van 95, 110 en een nieuwe 140 pk, en de Spyder, die nu Corsa heette, leverde met turbocompressor zelfs 180 pk. Maar aan het eind van het modeljaar begonnen de verkopen tegen te vallen, en min of meer in het geheim werd door de leiding van GM bevolen verdere ontwikkelingen te staken. Slechts als ze dienden voor de verbetering van veiligheid of milieu mocht er gewijzigd worden. Voor het modeljaar '66 werden de 140 en 180 pk motoren nog gehandhaafd, maar voor '67 werden ze uit de productie genomen. Het protest was echter zo hevig dat midden 1967 de 140 pk tóch weer geleverd kon worden. In 1968 was er voor de vierdeurs geen markt meer, en staakte men de productie. Toen in mei 1969 de onderdelen van de coupés en cabrio's op waren viel het doek definitief voor deze roemruchte auto. De Corvaire was GM's onbedoelde sportieveling. Misschien dat het ook een beetje aan de naam heeft gelegen. Want in 1954 werd aan het verraste publiek een verbouwde Corvette met dezelfde naam getoond. Misschien dat er iets is blijven hangen? Het was niet alleen GM opgevalen dat de Corvaire sportief potentieel had. Misschien was GM zelfs wel de laatste. Maar hoe dan ook, er waren ook anderen die dat ontdekten.

Fitch Sprint

We zien dat er in de loop der jaren steeds meer vermogen uit de zescilinder boxer werd gehaald. De motor leende





John Fitch met een 'Fitch Sprint', een Corvair die niet alleen de uitstraling had van een snelle auto maar dat ook was.

zich daar dan ook goed voor. Maar er waren mensen die ook daar niet genoeg aan hadden, en begonnen te experimenteren. Ook door GM zelf, want zo was er halverwege 1960 de coupe gekomen. Deze haalde een hoop twijfels weg voor de plaats die de Corvair zou hebben. De vierdeurs sedan was iets voor Europa, maar de sportieve Monza coupé maakte op de Chicago motor show de Amerikanen dolenthousiast. Dit was het; de basis voor een potentiële sportmachine! En de serieuze enthousiasten zagen er zelfs een nog groter potentieel in. Een van die enthousiasten was John Fitch, die al naam gemaakt had op de diverse circuits. Hij woonde immers naast het circuit van Lime Rock. In het begin van de jaren vijftig was het Fitch die in één adem genoemd werd met de 'Sports Car Club of America' (SCCA) net als Phil Hill en Dan Gurney. Hij zou de Corvair een trapje hoger tillen. Fitch had in de vroege jaren zestig de racewagens verlaten maar was zijdelings nog altijd bezig was met de autosport. Hij ontwierp circuits en circuitbeveiliging door middel met zand gevulde bakken, die later ook langs de Amerikaanse staatswegen verschenen. Zijn latere visie op de Corvair: "Toen de vierdeurs verscheen was dat veel auto; een sport sedan type van europees formaat waar nog veel aan te verbeteren viel. Toen de coupé er kwam wist ik dat ik er een winnaar van kon maken" Met een serie van verbeteringen haalde hij uit de toch al snellere motor van 102 pk een respectabele 145 pk.



Zijn geheim? Geen geheim, gewoon meer mengsel. Dat werd bereikt door minder weerstand in de uitlaat en inlaat. De vier carburateurs en een gescheiden uitlaatsysteem lag eigenlijk bijna voor de hand. Maar hij deed ook wat aan de wegligging van de auto; In Engeland liet hij bij de firma Aeon lange rubberen conussen maken, die aan de voorkant samenwerkten met stuggere Koni schokdempers. Zelf vervaardigde hij kortere stuurarmen, en hij monteerde Michelin X banden. Chevrolet zorgde in 1961 voor een volledig gesynchroniseerde vierbak. Uiterlijk kreeg de Corvair een vinyl dak, twee dikke stripings rond de naden van zowel voor- als achterdek en een steenslagrooster over het hele voorfront. Daarnaast had hij uitgevonden dat een lichte negatieve wielvlucht aan de achterkant en een positieve aan de voorkant betere rijeigenschappen opleverden. Chevrolet volgde deze ontwikkelingen

met aandacht. Later zal blijken dat bijna al deze verbeteringen zijn toegepast op de volgende Corvair-modellen. De Fitch Sprint, want zo werd deze Corvair genoemd, was verkrijgbaar op verschillende manieren. Je kon gewoon een Fitch Sprint bij John Fitch in Lime Rock, Connecticut bestellen. Een andere mogelijkheid was het ombouwen van jouw Corvair bij de plaatselijke dealer, onder gebruikmaking van bij Fitch bestelde onderdelen en handleiding. Het goedkoopste alternatief was mogelijkheid drie, zelf een pakket kopen en je eigen wagen ombouwen. De meerprijs voor al deze extra's was \$563 bij de basisprijs van \$2506 voor de Monza coupé. Bij de tweede generatie Corvairs had Chevrolet al zoveel van de Fitch vindingen toegepast dat er eigenlijk niet al te veel meer te verbeteren viel aan de wagens. Ondanks dat kwam hij met een nóg betere wegligging door achter weer

speciale veerachtige rubbers te monteren in combinatie met Koni schokdempers, en een directere stuurhuisoverbrenging. De remmen werden aangepast door gebruikmaking van speciaal gemaakte "metallic" remschoenen. De wijzigingen bleven niet tot de techniek beperkt. Het exterieur ontving een verlengde daklijn die de C-stijl deed uitlopen ver op de achterschermen. Motorvermogen was inmiddels meer dan genoeg via de fabriek leverbaar. Tegenwoordig zijn deze polyester dakoversteken los te koop. Bij het zien zal men gauw gaan denken dat men met een Fitch Sprint te doen heeft. Toen de 'Sprint handel' tanende werd heeft Fitch het nog geprobeerd met de Phoenix, een geheel nieuwe kunststof carrosserie op basis van Corvaire. Dit werd een model in de Gran Turismo klasse en het werd in Italië gemaakt. Het project is echter nooit goed van de grond gekomen.

Yenko Stinger



Een tweede leverancier van opgevoerde Corvairs was Don Yenko. Ook Yenko had zijn sporen al verdiend in de racerij. De ietwat excentrieke Yenko kreeg het klaar om naar het circuit te vertrekken met niet alleen een aantal racewagens en equipment in zijn truck, maar vond nog een plaatsje om recht op een pianovleugel erin te stoppen. En daarmee op de vrijdag voor de wedstrijden de hele paddock op een lekker avondje ragtime muziek te amuseren. Een andere stunt was het zwart/wit schilderen van een Nova er vervolgens rode zwaailichten op te zetten en deze te gebruiken bij het passeren van langzame concurrenten!

Yenko was jarenlang een succesvol Chevrolet, en later ook Honda dealer in Canonsburg, Pennsylvania. In die dagen had de SCCA strikte regels uitgevaardigd in verband met veranderingen aan raceauto's. Alle veranderingen zouden door de fabriek leverbaar moeten zijn. Remmen, uitlaat, stroom, olievoorraad en koeling mochten wel veranderd worden.

Een individualist kon deelnemen als er een minimum aantal auto's veranderd en verkocht waren. Dit deed Carroll Shelby ook met de Mustang, die onder de regel van 'een nieuwe productieauto' uitgebracht werd. De auto moest er dan ook (iets) anders uit zien, dus nam Yenko vriend, en jong ontwerper bij Alcoa, John Salathe, in de arm, die de achterste zijramen verkleinde met een inzetstukje, een spoiler en luchtinlaat deurtjes maakte. De ontwerpen werden gemaakt met pizza-dozen en plakband. Later zei hij; "Ik dacht dat ik nooit een Corvaire raceauto zou gaan verkopen na het zien van het resultaat". Toen kwam er een nieuwe regel; de SCCA berekende resultaten op motorinhoud in verschillende klassen. "Ik dacht dat we in de H-klasse zouden komen, of dan nog misschien wel in de G. Maar SCCA zei 'We denken dat je hulp krijgt van Chevrolet en registreren je in de D-productieklasse'". Maar er was helemaal geen fabrieksondersteuning! Helaas was in de D-productieklasse een Triumph fabrieksteam van Bob Tullius heer en meester. In die tijd racete Yenko voor het Gulf Oil Corvette team en hij vroeg daarom steun bij Gulf Racing Development. Na wat omzwervingen en eigen vindingen had hij een motor ontwikkeld die een respectabele 250 pk bij 7000 tpm leverde. Bevriende technici vonden dat Yenko te emotioneel betrokken was bij dit project en adviseerden de bekende racer en Corvette teammaat Jerry Thompson voor het eerst in de 'Yenko Stinger' te laten rijden. Dat gebeurde op het Marlboro circuit bij Washington DC in de zomer van 1966. Jerry ging de strijd aan en in korte tijd lag hij een halve

ronde voor op de Tullius' wagens. Helaas moest hij door een gebroken gaskabel de strijd staken, maar iedereen was ervan overtuigd; deze wagen had potentie! Triumph begon extra geld in hun team te investeren; "Het was een ware wedloop" memoreerde Yenko later. De races in de D-productie-klasse was een van de meest interessante dat jaar. Stingers kwamen nu overal op circuits tevoorschijn en behaalden goede klasseringen. Jerry Thompson werd in 1967 kampioen in de D-productieklasse. De Stinger werd aangeboden in vier uitvoeringen: Drie straatversies, en één circuituitvoering. De prijzen van een Stinger uitrusting begonnen bij \$5000. Toch was het geen vetpot voor Yenko. "De carburateurs die speciaal behandeld waren om bij snelle bochten genoeg mengsel te leveren kostten ons wel \$500. We verkochten ze voor \$100. Er moest dus flink geld bij," aldus Yenko. Desondanks heeft hij goede herinneringen aan die tijd!

Speciale Modellen

In al die jaren had men niet stil gezeten. Chevrolet had speciale auto's voor de beroemde shows van New York en Detroit gemaakt. En die hadden allen het karakter van Grand Turismo sportwagens. In eigen huis maakte men een Sebring Spyder met de code XP-737 en Super Spyder XP-785. Iets later vervaardigden Larry Shinoda en Tony Lapine onder het toezien oog van Bill Mitchell de mooie Monza GT en de SS, die een basis vormden voor de latere Corvaire uit de tweede serie. In Europa maakte Pininfarina een paar studies, en Bertone onthulde in 1963 de Testudo (schildpad) op het salon van Genève.



Zelfs nadat de knop officieel omgedraaid was, werd er nog een hele speciale Corvair getoond: de superslanke Astro 1. Het waren allen stuk voor stuk fraaie sportwagens. Voor deze laatste hadden de GM technici een motor met bovenliggende nokkenassen geconstrueerd. Dit, toch wel uniek motorblok dat 240 pk zou moeten leveren, is verloren geraakt en tot op de dag van vandaag weet niemand waar het gebleven is. Foto's zijn lijken het bewijs dat deze motor echt bestaan heeft. Gedurende het leven van de Corvair waren er steeds mensen die de auto meer vermo-



gen probeerden te ontlocken. Fitch en Yenko waren er twee. Maar er waren ook individuele prestaties. 'Corvettes for lunch XKE's for dinner' was de leuze van een team van de Bill Thompson Organization uit Anaheim, Californië, dat een 1960 coupé zwaar gemodificeerd had. De Corvair perste op de 400 meter lange dragstrip een top uit van 103 mph (165 km/h) in een tijd van 13,5 seconde. Ene Bill Gibbs uit San Leandro dat later te verbeteren tot een eindsnelheid van 120 mijl

per uur. Tom Keosababian haalde op de zoutvlakte van Bonneville 130 mijl uit een met injectie en turbo uitgeruste Corvair (208 km/h) En zo zouden we het rijtje nog wel langer kunnen maken. Het spreekt vanzelf dat, vooral in Amerika veel bedrijven hierop inhaakten; Ansen en IECO maakte inlaatspruitstukken, Racer Brown en Otto Parts konden een arsenaal aan nokkenassen, kleppen en aanverwante delen leveren, Eelco Manufacturing leverde aluminium carter- en klepdeksels, Salih

en TRW overmaatse cilinders en zuigers, Grant de zuigerveren. AiResearch, Rajay, Latham en Judson respectievelijk Turbo- en gewone compressoren. En niet te vergeten Crown Manufacturing. Dit bedrijf maakte ombouwsets. Corvair (motor) naar VW, Porsche transaxle in Corvair en andersom, Chevy V8 (Corvette) in Corvair enz. Alles om nóg meer snelheid uit een Corvair te halen. In hun glorie tijd waren Corvairs te vinden op de circuits, op de dragstrips en in de zandduinen. Maar ook op het water als zescilinder buitenboordmotor, en in de lucht als vliegtuigmotor. Dat was toen. En nu? De auto heeft een grote schare aan volgelingen en liefhebbers, juist door zijn bijzondere karakter. Eigenlijk is er niet zoveel veranderd...

Wij zouden dan ook willen afsluiten met de vraag: "Unsafe at what speed mister Nader?"

Leon Janssen

Dit artikel geeft ons weer een aantal mogelijkheden om in de toekomstige bladen een aantal namen, Corvairs, leveranciers uit te lichten.

Er zijn op dit moment een aantal emails de deur uit gegaan en we hopen daar antwoord op te krijgen om zo diverse artikelen te kunnen samenstellen..

Ralf Verhees



Corsetta

Deze zeer aparte gewilde BMW Isetta stond laatst te koop. De bolle vorm van de Isetta is zeer geliefd bij de mensen. Deze Isetta of moeten we toch Corsetta gaan zeggen, wordt namelijk aangedreven door een Corvair 4 carb 140 HP motor. Sinds enkele jaren is hij weer tot leven gewekt. Gebouwd in de jaren 70 door een school project, en verlaten en stilgestaan vanaf ergens in de jaren 80. Je kan zien dat er



velen uren en ontwerp / aanpassingen zijn gedaan om de Isetta te voorzien van de Corvair krachtbron. De oorspronkelijke 13 PK motor werd er uit gehaald en de 140 Corvair Motor er in geplaatst. Als tegengewicht was de voorkant verzwaaard en aan de achterkant werd er een wheely-bar geplaatst. Toch is het een kunst om deze Isetta op de weg te houden, en wheelies zijn eerder standaard dan uitzondering.

wat aangepast vanwege de hoeveelheid power die deze kleine bubbel kan creëren. Zodra de motor wordt gestart komen er mensen kijken, en met het voorbij rijden draaien alle hoofden mee, een ding is zeker van deze Corsetta, bijzonder is het zeker!

Ralf Verhees.



De Isetta verscheen voor het eerst in het maandblad Hot Rod magazine van Maart 1977.

Na de vondst is er besloten om deze bijzondere Isetta volledig te restaureren. De body van fiberglas is hersteld en in een rode kleur gespoten met witte accenten. Het meeste chroom is gebruikt maar enkele delen zijn nieuw. De aandrijflijn is gereviseerd en het remmen systeem is



