

# CORVAIR MAIL



# Corvair kort nieuws

## Corvair Underground stopt.



De bekende (beruchte?) Corvair Underground is gestopt met ingang van 10 januari 2019.

10 jaar geleden gaf Lon Wall al aan te gaan stoppen met Corvair Underground. Na 35 jaar lang het bedrijf gerund te hebben is de markt veranderd en was de Corvair wereld voor de toekomst niet zo rooskleurig. Hij heeft het toch nog 10 jaar langer volgehouden. Zijn magazijn is in die 10 jaar leeggekocht en de 7 personeelsleden zijn elders ondergebracht. Lon en zijn vrouw Linda hebben totaal 45 jaar de Corvair wereld voorzien van onderdelen, ze bedanken alle klanten bedankt voor deze mooie tijd. In onze Corvairclub stond de Corvair Underground niet zo goed bekend. Moeilijk contact, slechte of verkeerde levering en soms helemaal geen levering. Het is jammer dat er een leverancier de deuren sluit, alhoewel de leden er niet zoveel last van zullen hebben.

**Ralf Verhees**

### YS-074

Afgelopen januari kwam er op de Mecum Auctions een Corvair Yenko Stinger voorbij. Het was een 1966 YS-74, nummer 74 van de eerste 100 die Yenko bouwde. Deze Yenko is uitgevoerd met een Stage 3 pakket. Dit is een van de 10 Stage 3 modellen die afgeleverd waren. De waarde werd door Macum Auctions geschat op een bedrag tussen de \$65.000 en \$100.000. Maar na een tijd liepen de biedingen hoog op en uiteindelijk sloeg de hamer af op \$200.000 exclusief veiling- en transportkosten. Een stevig bedrag voor een Corvair, maar voor de verzamelaar is het een Corvair Yenko Stinger, 1 van de 10 stage 3 edities. We houden de Corvair markt in de gaten of dit enorme bedrag invloed heeft op "onze gewone" Corvairs.

**Ralf Verhees**

## Greenbrier Modellen

Nu er steeds meer Greenbriers op de weg komen in Nederland is het tijd om ook de kleinere modellen onder de aandacht te brengen. Het bedrijf NEO Scale Models heeft al een serie uitgebracht op schaal 1:43 van een Greenbrier, Corvan en Rampside. Deze gedetailleerde modellen zijn een aanwinst voor iedere Corvair liefhebber. De prijs is rond de €75,00 per model.

Een andere modelproducent, Brooklin-models heeft ook de Corvair omarmd en heeft het eerste model gepresenteerd. Het is een 1962 Corvair Greenbrier Sport Wagon geworden. De schaal is ook 1:43. Er is een versie van alleen de Greenbrier en een versie met een Greenbrier, aanhan-



ger en een "Yenko Stinger" Corvair er op. De prijzen liggen een stuk hoger, rond de €150 voor de Greenbrier en €250 voor de Greenbrier met aanhanger. Nu de Corvair steeds populairder begint te worden, is de kans ook groter dat er meer modellen op de markt verschijnen. Tot op heden is de Greenbrier wel het favoriete model onder de model makers.

**Leon Janssen / Ralf Verhees**



## Van de penningmeester

Beste Corvair vrienden,

In het verslag van de vergadering, gehouden bij het nieuwjaarsstreffen, staat voldoende over de financiën van de club. De hogere kosten voor het clubblad om deze volledig in kleur te laten drukken, zijn voor komend jaar al uitgespaard door dat de kosten van het nieuwjaarsstreffen lager waren dan verwacht. Wat betreft de club caps, die zijn uitverkocht. Het is nog niet zeker hoe we de merchandise in de toekomst gaan regelen. Toch was er een vraag voor een cap. Die lopen goed, dus heb ik 20 caps bijbesteld. Ik weet dat ze wat duurder worden, maar nog niet precies hoeveel. Als ze weer te koop zijn meld ik dat via Facebook. Dus... voor de liefhebbers....! Tot ziens bij de voorjaarsrit in de Betuwe.

**Ruud Keers**

## Van de redacteur

Het eerste clubblad van 2019 is al weer klaar. Het was even wennen omdat we nu meer met kleur kunnen werken. Meer kleur is automatisch meer keuze. In de aankomende bladen zal het langzaam nog meer veranderen, en zal er nog meer kleur in komen. De foto's in kleur zijn wel echt een toevoeging. Helaas hebben we soms geen kleurenfoto's bij de verhalen. Het zal dus altijd een mengelmoes worden van kleur en zwart wit.

Een nieuw jaar en we hebben ook weer nieuwe plannen gemaakt met de club. In dit clubblad kan je hier meer over lezen. Voor de website hebben we weer een nieuw wachtwoord voor het leden gedeelte gemaakt. Dit gaat in als het clubblad op de deurmat verschijnt.

### Het nieuwe wachtwoord voor het leden gedeelte van de website is: **Corsa2019**

Buiten onze eigen plannen met de club zijn er ook weer een aantal mooie evenementen buiten Nederland. Zo is de Corsa International Corvair Convention dit jaar in "Chicago". St Charles Illinois om precies te zijn. Helaas gaan wij daar niet heen. Het ziet er wel naar uit dat het een goed bezochte conventie gaat worden, mooi centraal in Amerika. De club, Chicagoland Corvair Enthusiasts, gaat het organiseren en staan garant voor een mooie conventie. Ik ben benieuwd, en zal tegen die

## Colofon

**Redactie en uitgave:** Corvair Club Nederland

**Administratie en Lidmaatschap:**

Ruud Keers  
Cornelis Anthoniszstraat 69/2 1071 VS Amsterdam  
tel: 020-4706580  
depenningmeester@corvair.nl

**Redactie Corvair Mail:**

Ralf Verhees  
Wikke 5 5552 ET Valkenswaard  
tel: 06-46713217 (in de avond)  
rverhees@gmail.com

**Clubsite:** www.corvair.nl

**Leden login: Corsa2019**

**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

2

Corvair kort nieuws

3

Van de penningmeester en de redacteur

4

Nieuwjaarsstreffen Corvair-club 2019

5

27/28 april 2019 Bloesemrit

6

Financiën Corvair Club

7

In Memoriam Richard Finch

8

Te mooi om waar te zijn!  
"The Roger Cooper story"

10

Corvair Live!

12

Met de Greenbrier naar de APK en daarna

16

Don Yenke en zijn Corvair Yenke Stingers

tijd wel wat foto's voorbij zien komen op Facebook en in het Corsa clubblad. In Europa gaat er ook "een conventie" plaats vinden. Roland Mehl uit Duitsland gaat proberen zoveel mogelijk Corvairs samen te krijgen. 60 stuks is het doel, dit omdat het 60 jaar geleden is dat het

laatste model is geproduceerd. Dit alles gaat plaats vinden op Concours d'Elegance Classic-Gala Schwetzingen in Duitsland. Dit zal plaats vinden van 30-8 t/m 1-9-2019. Meer informatie is te vinden op Facebook.

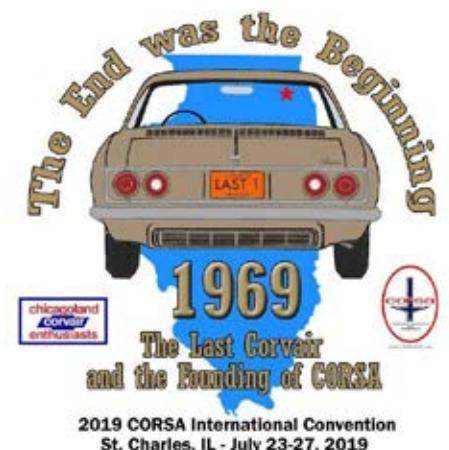
Ook hier zullen wij helaas niet naar toe gaan, we kunnen het niet combineren met onze vakantie. We blijven dit jaar wel in Europa, en waarschijnlijk gaan we Roland Mehl op de terugweg van onze vakantie ontmoeten.

Met de Lakewood gaan we nog steeds lekker vooruit. Ik ga hier geen grote verhalen schrijven, deze bewaar ik voor het volgende clubblad. Er zijn in ieder geval weer wat dozen leeg en uit het schap, dus er zijn weer vorderingen gemaakt. Helaas natuurlijk niet zoveel of zal ik eerder zeggen niet zo snel als dat ik gewild zou hebben. Soms ben je afhankelijk van een andere partij, en als deze dan iets beloven dat ze het kunnen leveren en na 3 weken alles verkeerd hebben ben je zo weer een maand verder. Momenteel zijn we met de remmen achter bezig en wat leidingwerk. Hopelijk kunnen we alles aansluiten en de Lakewood van de zomer een keer starten. Buiten het technische deel staat er nog een doos vol met isolatie en demping klaar om geplaatst te worden in de Lakewood. Voor het zover is zullen we nog alle zeilen bij moeten zetten, maar niets is onmogelijk.

Wat ook lekker is, is dat de zon zich al weer heeft laten zien, zo vroeg in het jaar. Een nadeel is dat ik dan snel naar buiten ga om in de tuin of aan het huis te klussen, en dus minder aan de Lakewood. Ik zal dit moeten combineren. Gelukkig is de zandbak voor Rosalie al klaar dus die vermaakt zich wel waar we ook bezig zijn.

Hopelijk vinden jullie het eerste blad in kleur een verrijking, ik ben er in ieder geval erg tevreden mee!

**Ralf Verhees**



# Nieuwjaarstreffen Corvairclub 2019

Verslag vergadering Nieuwjaarstreffen Corvairclub 2 februari 2019.

## 1. Opening.

Ruud zit de vergadering voor. Aanwezig 22 personen.

## 2. Financieel jaaroverzicht.

Toelichting door de penningmeester.

Door de uitgaves bij 2 mooie evenementen in 2018 is er in 2019 iets minder te besteden.

De financiële controle heeft plaats gevonden door Mike Cramer, jaarverslag is goedgekeurd.

De bijdrage van Clark's Corvair in 2018 is buiten de boeken gehouden. Er zijn postzegels voor aangeschaft. Ook voor dit jaar heeft Clark's weer \$100,00 overgemaakt.

Eindsaldo in 2018 is €1800,00, er is genoeg in kas om weer bij te dragen bij de komende evenementen.

Ruud vraagt Ralf dit jaar in december weer een los inlegvel voor de contributie te doen.

Dan wordt er sneller overgemaakt door de leden. Bij het komende blad komt een herinneringsnota voor de leden die nog niet betaald hebben.

## 3. Punten Jaak.

- Leon heeft een kaakoperatie ondergaan en kan daardoor niet aanwezig zijn. Zijn echtgenote heeft te kampen met een ernstige oorontsteking. Jaak onderhoudt het contact met hen. Vanuit de club is er een beterschapskaartje onderweg, met dank aan Linda.

- In 2020 kunnen we als club in maart meedoen met de Oldtimerbeurs/show in de Limburghal-Genk (België). Op een standplaats kunnen 2 Corvairs tentoongesteld worden. Er staan allerlei soorten oldtimers. Entree €8,00, parkeren gratis. Denk er over na of je het leuk vindt om met je auto deel te nemen. Later in het jaar beslissen we of we gaan deelnemen.

- Introductie verhaal van nieuwe leden bij toetreden tot onze club.

Jaak maakt een vragenlijst waarmee nieuwe leden een verhaal kwijt kunnen over hun Corvair. Dit wordt tegelijk met de betaalopdracht voor het lidmaatschap digitaal toegestuurd.

- Voorstel om leden die dicht bij elkaar wonen het clubblad in één enveloppe toe te sturen wordt al toegepast bij Ruud/Hans en fam. Reniers. Jaak overlegt dit met Leon en Pierre.

- Scheelt portokosten.



#### 4. Punten Ralf.

- Hij bedankt de leden voor de toegestuurde verhalen die in het clubblad zijn geplaatst.

Het voorstel om het clubblad in kleur uit te voeren wordt positief ontvangen. Het blad wordt daarmee €1,00 duurder. Het betekent op jaarbasis: per zending €50,00 meer en dat X 4. Dit jaar op proef, op dit moment kan de clubkas dit dragen. Bij het volgende Nieuwjaarstreffen wordt bekeken of en hoe we hiermee verder gaan.

- Wilco stopt met het evenementencoördinator zijn wegens persoonlijke redenen.

Pierre stelt voor om met meer leden die in hetzelfde gebied wonen een rit te organiseren.

Wim Boon wil rond koningsdag, 27 en 28 april, een rit in de Betuwe organiseren. In de omgeving van Tiel en Beest. Hier horen we later meer details over.

(Linda meldt dat ze de oneven weekenden geen dienst heeft)

Jaak organiseert een rit in de omgeving van Sittard, 31 augustus en 1 september. Het is daar dan Oldtimerweekend, alwaar we de zondag dan een kijkje gaan nemen. Meerdere gegevens volgen nog.

- Merchandise, Corvair kleding. Ralf stelt voor een bedrijf te benaderen waar kleding etc. door ieder lid zelf kan worden besteld. De extra inkomsten kunnen dan door dit bedrijf naar de Corvairclub worden overgemaakt. Wanneer dit rond is wordt het in het clubblad gemeld. Actie Ralf.

- Concours d'Elegance wordt dit jaar gehouden bij Paleis Soestdijk. Op facebook worden de data vermeld. Je kunt als lid dan aangeven of je er naartoe gaat.

#### 5. Rondvraag.

Geen vragen. Wel hadden we een "nieuw" gezicht onder de naam Jan Geneuglijk die voor het eerst aanwezig was bij dit Nieuwjaarstreffen. Hij meldde in het bezit te zijn van een Corvair Monza uit 1965. Hij heeft een gezin met jonge kinderen en zal daardoor niet altijd op evenementen aanwezig kunnen zijn.

De rest van de middag werd gebruikt om bij te praten en nuttige (technische) informatie uit te wisselen. Uiteraard onder het genot van een hapje en drankje en veel gezelligheid.

## 27/28 april 2019 Bloesemrit

Beste Corvair vrienden,

Zoals afgesproken bij het Nieuwjaarstreffen in Papendal zal ik, samen met Cecile, in het weekend van 27/28 april a.s. een Clubevenement organiseren in de Betuwe. Een Bloesemrit door het prachtige landschap met zijn vele boomgaarden zal het hoofdbestanddeel uitmaken. De rit moeten we nog uitzetten en ook de andere activiteiten moeten we nog invullen. Maar dat gaat zeker lukken. Overigens zijn suggesties altijd welkom.

We kunnen overnachten in Hotel Restaurant 't Veerhuis in Wamel. Prijsindicatie: vanaf € 78,- voor een tweepersoonskamer. Ontbijt € 10,- p.p.

Wij horen daarom graag op korte termijn:

- **Of je deel gaat nemen aan het evenement.**

(Graag vermelden of je het gehele weekend meegaat, dan wel alleen zaterdag of alleen zondag.)

- **Of je blijft overnachten in "t Veerhuis" en met hoeveel personen.**

Het is natuurlijk ook mogelijk om zelf de overnachting te regelen. Er zijn meerdere B&B's in de omgeving.

**Graag reageren naar:**  
**wgboon44@gmail.com**

Met vriendelijke Clubgroeten,

Wim en Cecile Boon



## Corvair Club Nederland 43 Leden

## Financiën 2018

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2018		1.490,78	618,07		2.108,85
<b>Inkomsten</b>	Contributies	1.233,00			1.233,00
	Advertentie Corvair Mail	0,00			0,00
	Merchandise	140,29			140,29
	Donatie's	103,77			103,77
	Meeting	100,00			100,00
	<b>totaal inkomsten</b>	<b>1.577,06</b>			<b>3.685,91</b>
<b>Uitgaven</b>	Drukkosten Corvair Mail	529,55			529,55
	Portokosten Corvair Mail	170,50			170,50
	Kosten ING	137,92			137,92
	Uitgave meetings	1.000,60			1.000,60
	Merchandise	0,00			0,00
	<b>totaal uitgaven</b>	<b>1.838,57</b>			<b>1.838,57</b>
31-12-2018		1.229,27	618,07	0,00	1.847,34

## Corvair Cluber Nederland 41 Leden.

## Financiën 2019 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2019		1.229,27	618,07		1.847,34
<b>Inkomsten</b>	Contributies	1.167,00			1.167,00
	Advertentie Corvair Mail	85,00			85,00
	Donatie's	100,00			100,00
	Merchandise	50,00			50,00
	<b>totaal inkomsten</b>	<b>1.402,00</b>			<b>3.249,34</b>
<b>Uitgaven</b>	Drukkosten Corvair Mail	600,00			600,00
	Portokosten Corvair Mail	200,00			200,00
	Corsa Lidmaatschap	0,00			0,00
	Kosten ING	140,00			140,00
	Uitgave meetings	600,00			600,00
	Merchandise				
	<b>totaal uitgaven</b>	<b>1.540,00</b>			<b>1.540,00</b>
31-12-2019		1.091,27	618,07	0,00	1.709,34

**Jerry Brown****Voor al uw tweedehands Corvair onderdelen**

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

**air\_cooled63@yahoo.com**

Prijzen voor onderdelen gaan 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 betalingssites. Jerry Brown is geen onderdelenwinkel, het is voor hem een uit de hand gelopen hobby, en hij wil ons graag helpen met (moeilijk verkrijgbare) onderdelen.

**Gerald Brown Manning South Carolina**



# In Memoriam Richard Finch



Wederom moet de Corvair gemeenschap een belangrijk persoon gaan missen. Tot ons kwam nu pas het bericht dat Richard Floyd Finch is overleden.

Richard Finch was een van de eerste technici die veranderingen, vaak als verbeteringen van de Corvair techniek op schrift stelde en daar een aantal artikelen en een boek over heeft gepubliceerd. Menige Corvair liefhebber zal dit Corvair boek in zijn bezit hebben. Het is bijna een 'must have' om "How to keep your Corvair alive" te bezitten als je je Corvair goed wil onderhouden en optimaliseren. Finch was van huis uit een meervoudige technicus, als je dat zo kunt noemen. Hij studeerde na de High School af aan de University of California in Los Angeles

op het studievak Polytechnics. Omdat hij veelzijdige technicus was heeft hij meerdere boeken gepubliceerd; o.a. over las-technieken. Zijn vriend en mede Corvair liefhebber, Seth Emerson, vond dat hij op het gebied van lassen nog meer van Finch geleerd had dan van zijn Corvair techniek.

Persoonlijk heb ik Richard Finch mogen ontmoeten op mijn eerste Corsa conventie in Flagstaff, Arizona in 2002. Hij kwam bij mij over als een zeer aimabel man die net zo veel belangstelling had in het Europese Corvairgebeuren als dat ik had in zijn technische kennis en beschrijvingen.

Een van zijn boeken is getiteld "Converting Auto Engines for Experimental Aircraft" dat al aangeeft hoe veelzijdig de man was. En een van zijn tastbare hoogstandjes was het ombouwen van een laat model vierdeurs Corvair Monza met Powerglide naar een turbo Corsa met alles erop en eraan inclusief trekhaak en air conditioning. Zover bekend de enige Turbo Corsa met automatische bak. Deze wagen gebruikte Finch gedurende 18 jaar als dagelijks vervoermiddel en regelmatig hing hij er een aanhangwagen achter met daarop meestal een Corvair. In de periode '69 tot 1974 racete Finch met een Yenko Stinger, nummer YS 003. Deze verkocht hij in dat laatste jaar aan zijn vriend Seth Emerson. De laatste jaren woonde Finch als gepensioneerd Vliegtuigtechnicus in de staat New Mexico waar hij nog steeds lid was van de lokale Corvair club.

Richard Finch overleed 12 augustus 2018 en is 84 jaar oud geworden.

**Leon Janssen**



# Te mooi om waar te zijn!

## “The Roger Cooper story”

Ter leer en vermaak schrijf ik mijn recente bevinding op zoek naar Corvairs.

Zoals wel meer van jullie doen zit ik vaak op internet te zoeken wat er aan Corvair te vinden is. Zo belande ik bij een advertentie van US Classifieds4All waar een mooi uitzierende 1963 Chevrolet Corvair Rampside Truck werd aangeboden. Helaas weer in de bekende kleur zachtblauw maar toch een mooie auto en dat voor de prijs van \$8000.00. Normaal staan die in deze staat voor \$15,000.00 tot \$20,000.00 te koop. Dus deze truck had mijn aandacht. Op de site staat geen adres maar je moet je gegevens invullen en dan sturen ze deze door aan de eigenaar. Is eigenlijk al raar maar goed kopers zijn ook niet altijd betrouwbaar en dan is dit voor de verkoper wellicht een beter systeem. Enkele dagen later kwam de reactie

**“ Hello Jaak ! Let me say that the Chevrolet Corvair is available for \$8000 One of the cleanest Chevrolet Corvair for sale anywhere. 1963 with only 74,510 miles. One of the best all around driving cars you can buy. A Totally Rust, Corrosion And Flood Free Vehicle. Never been in any accidents. Clear title. Where are you located? If you have any further questions please do not hesitate ask. Don't let this beauty go away !!! Roger” Roger Cooper <classicsstorm77@gmail.com>**

Oké, dat vond ik al een vreemd verhaal en dus (was ik toch al van plan) de mensen van Corsa USA een mail gestuurd of zij iemand kenden die bij deze Roger in de buurt woonden? Roger woont in de staat New York maar de auto staat gestald aan de geheel andere kant van Amerika in de staat Washington. Ook meteen diverse clubs in zijn buurt aangeschreven maar daar kwam op een persoon na, een ex Corvair lid geen reactie op. En zelfs onze Ralf ingeschakeld of die iemand in deze buurt kon. Ralf zoals altijd zeer behulpzaam maar ook erg behoedzaam, hij vond het al meteen een rare reactie van deze Roger. Ook op de mail van Roger weer gereageerd om meer informatie over de auto en foto's en zo ook mijn vraag waarom hij aan de andere kant van Amerika stond als waar hij zou wonen. Hier weer de reactie van Roger Cooper

**“ Hello Jaak, Would you like to see more pictures? The car was fully restored 5 years ago, frame off restoration. Everything is working properly. Is free to rust, pets, smoke and accidents. The paint is flawless no dents or cracks and the chrome is like new. Was kept only inside. Mechanical no problems. Underneath very clean no rust or leaks. On the interior everything is working properly and is very clean. I'm glad that you are still interested and maybe we**

**can wrap a deal. The car belonged to my father which unfortunately passed away two months ago. Because I have a busy schedule and I am unavailable for the next months I have settled everything through a transport company. They offer e-screw service so this transaction will go straight for our peace of mind. Now the car is sealed in Spokane, WA at a storage depot ready for delivery. The car will come with clear title, owner's manuals and two set of keys. For your satisfaction the company offer 7 days for inspection period from the moment you receive the car at your location. During this time you can check the car with your mechanic or do whatever you want ( of course without damaging the car ). If by any reason the vehicle doesn't pass your testing period the company will refund your money in 2-3 business days and the shipping back will be my concern but I am sure that you will love it from the first sight because is in same condition as in pictures. If you are a genuine buyer, I can arrange shipping to Netherlands for \$1,400 extra. They will handle the transportation and the importation process and will bring the car out to your door. If you want to move forward please contact me back so we can get the ball rolling. Don't let this beauty go away !!**

**Thank you, Roger Cooper| Power Solutions Engineer | Oil industry company”.**

Van Ralf ook al vlug meer informatie en tips ontvangen en inmiddels was er een mail van de Corsa club binnen gekomen die een Corvair guy daar in de buurt had ingeschakeld. Allen Lacki had mijn verzoek door gestuurd “Hi Jaak, Danny Davis is one the CORSA Board of Directors and he lives in Graham, State of Washington. He's very active with the local chapters and he is always helpful. Allen.” En van deze heer kreeg ik al spoedig een reactie “ Hi Jaak, A bit more research and I found this WARNING about Roger Cooper <http://forum.studebakerdriversclub.com/showthread.php?108764-FRAUD-ALERT!-old-scammer-is-at-it-again-BEWARE-OF-ROGER-COOPER> Please read this post and DO NOT reply to the person offering the blue Rampside! Danny Davis.

Deze Danny is een gepensioneerd politieagent dus dat kwam dan ook weer goed uit. Het komt er op neer dat deze Roger ook andere klassieke auto's aanbied die niet van hem zijn. Dus probeert geld te







vangen met liegen en bedriegen en oplichting. In het begin was ik al op zoek gegaan naar deze Roger Cooper en vermoedelijk heeft een oplichter gewoon de naam en gegevens via internet afgenomen. De laatste mail die ik van deze zogenaamde Roger ontving na meer informatie en toch de auto te kunnen laten bekijken in Amerika was,

*“Hello Jaak Without my presence there is no way we can arrange an inspection there.*

*The car right now is sealed in a storage depot ready for delivery. They will pick up the car after we secure our transaction. This why provide 7 days for inspection at your location. I think is plenty of time to check the condition of the unit. When I signed the contract with them they did a pre purchase inspection on the car. If you want I can ask for a copy of that report.*

*Let me know. Thank you, Roger Cooper| Power Solutions Engineer | Oil industry company*

Inmiddels probeerde ik via mail meer gegevens van deze Roger Cooper te krijgen om zodoende nog meer van hem te weten zoals een banknummer etc. echter na dat verzoek van mij aan hem om een bedrag te storten zodat ik de zekerheid had van aankoop heb ik niets meer van hem vernomen. Volgens mij had hij toen iets in de gaten. Dus zo goed heb ik het

dan wellicht niet aangepakt. Inmiddels had ik de heren die behulpzaam waren geweest een bedank mail gestuurd waar leuke reacties van retour kwam. Als je de mails van Roger Cooper bekijkt kun je ook al zien dat hij de naam er onder gekopieerd heeft daar deze weer kleiner zijn dan de mail letters zelf. Natuurlijk is het ook duidelijk dat je op deze manier geen zaken doet en vraag mij af of hier ooit wel iemand in trapt?

Ook weer duidelijk de geweldige behulpzaamheid van de Corvair mensen in Amerika wat ik al bij diverse bezoeken aan o.a. Tennessee en Indianapolis clubs mocht ervaren.

De wellicht echte Roger Cooper heb ik ook proberen te bereiken echter geen mail adres of facebook van hem gevonden. Wel de olie maatschappij waar hij voor werkt en deze een mail gestuurd. Helaas mijn verassing om met wellicht een Rampside op de eerste meeting te verschijnen is in rook opgegaan. Nu dus nog harder werken aan de defecte LM coupe.

**Jaak Eijkelenberg**



For '68!



SEE YOUR LOCAL AUTHORIZED

DEALER

Ryan-Evans DRUG

FOUNTAIN

DRUGS



Dramatic! Distinctive!  
Daring!



ED CHEVROLET DEALER  
ER



Ryan Evans  
DRUG STORES

R

McDOWELL



Evans



clock  
12



Late One op 10th Street hoek McDowell Street, Phoenix, Arizona, na 1965  
Uit de Collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers, Ralf Verhees en Hans Aarsman

# Met de Greenbrier naar de APK en daarna

In de laatste nummers van ons blad beschreef ik in vier artikelen hoe mijn Greenbrier na 15 jaar stilstand met de hulp van een harde kern clubleden weer is gaan rijden. In dit artikel lees je wat ik na de eerste proefrit nog aan de auto heb gedaan om de felbegeerde APK keuring in de wacht te kunnen slepen. Het APK circus zelf komt ook uitvoerig aan bod.

## **Nieuwe banden, mooie wielen**

Mijn auto was nog voorzien van stokoude verdroogde banden waar hij vermoedelijk in Californië al jaren op gereden had. Toen ik de auto begin deze eeuw kocht wist ik al dat ik daar niet mee verder kon. Ik had jaren geleden al een nieuwe set Cooper Whitewalls op de kop getikt maar die lagen voor mooi al veel te lang niets te doen. Maar nu ging het er van komen. Direct na het eerste rondje over de dijk heb

ik de wielen eraf gehaald. Banden eraf laten halen en eerst de velgen maar eens flink onder handen genomen. Toen die weer netjes in drie lagen gespoten waren, de nieuwe whitewalls erop laten zetten en daarna snel onder de auto. Jeetje, wat een opkikker zeg.

Toen de auto gestart en de uitlaat dichtgedrukt met een lap om te zien of er ergens gas ontsnapte. Inderdaad bij de overgang van de pijp naar de demper. Omdat ik er toch nog eens een originele uitlaat onder wil aanbrengen heb ik hier maar gekozen voor een 'quick and dirty' oplossing. Aluminium folie over de overgang gewikkeld en aan beide kanten een klem erop. Hardstikke dicht, niets mis mee.

Volgende onderwerp. Tijdens de proefrit was het me al opgevallen dat ik eigenlijk constant aan het bijsturen was om niet in

de berm terecht te komen. Niet goed dus. Bestudering van het stuurhuis maakte duidelijk dat daar het nodige aan afgesteld kon worden. Na afstelling van de 'worm bearing' en de 'high spot pre load', ja echt, stuurde de wagen al een stuk rustiger.

## **Eigenwijze richtingaanwijzer**

De richtingaanwijzer had de zeer onhebbelijke eigenschap om niet naar neutraal terug te keren als ik de bocht weer uitstuurde. Dit is uitermate irritant omdat je, hoe je ook je best doet, steeds weer vergeet om die hendel terug te zetten. Knipperlichten die aan staan zonder dat je het in de gaten hebt levert grote misverstanden in het verkeer op. Dat werd me duidelijk door weggebruikers met boze gezichten die ik in eerste instantie maar heel vriendelijk bleef toeknikken. Dus, stuur eraf en kijken waar het fout ging en nog belangrijker, hoe het te fixen. Ik kon al snel zien dat mijn Amerikaanse Sunshine State voorganger hier al eens aan had zitten rommelen zonder al te veel resultaat. Belangrijker was dat hij (of zij? nou nee) niet iets onherstelbaars had gesloopt.



*velgen gerestaureerd*



*nieuwe banden erop*



*de vermaledijde richtingaanwijzschakelaar*



**schakelwals versleten en replica**

Ik had dus vrij spel om er iets van te maken. Een soort van schakelwals bleek tot op het bot onherstelbaar versleten. Het grote dikke boek van Clarks leerde mij dat de Greenbrier variant van dit onderdeel afwijkt van de personenauto versie, dus wie zou mij in de club kunnen helpen? Kans nul. Ineens zag ik parallelen met de vorm van PVC afvoerpijp rond 40mm. Die middag nog had ik een spiksplinternieuwe lookalike schakelwals in handen, made by Wim. Erop gezet en werken. Trots!

Toch is het stuur er daarna nog zo'n tien keer vanaf geweest. Hoezo? Nou, mijn linkerachterlicht werkte alleen als kniplicht, niet als remlicht. Het lampje was dus niet kapot want bij Amerikaanse auto's wordt hiervoor dezelfde lamp gebruikt. Parate kennis voor elk clublid toch? Bestudering van het elektrisch schema van de auto bracht mij opnieuw in de stuurkolom. Aan de richtingaanwijzer hendel zit een veel te klein open schakelaartje van een niet te beschrijven priegeligheid, waarover de remlicht en knipperlichtstromen lopen. Had er geen relais vanaf gekund heren GM? Na eindeloos contactjes poetsen en buigen, en weer inbouwen en weer uitbouwen, nog eens inbouwen, bouw maar weer uit, eindelijk een wankel evenwicht bereikt waarbij zowel de remlichten als de knipperlichten het doen. Eigenlijk een raadsel dat het nu werkt. Weg middag.

#### **Laatste loodjes**

Wat was de vervanging van de versleten ruitwissers daarbij vergelijken een welkome afbeelding. Het mooie daaraan was dat ik de lelijke zwarte kunststof

wissers die erop zaten kon vervangen door een veel mooiere set roestvrijstalen wissers 'made in england', die ik mij nog kon herinneren van mijn Ford Cortina's uit de jaren zeventig. Weer een cosmetische opsteker.

Vervolgens bleek bij het verder nalopen van de verlichting het rechter grootlicht kapot. Een sealed beam waarvoor ik niet zo snel een vervanger had. Dus het linker groot licht ook maar tijdelijk losgemaakt. Groot licht komt nu alleen uit de buitenste duplolaampen, genoeg voor de APK. Maar die extra groot licht beams keren wel terug natuurlijk.

Een inspectie onder de wagen bracht nog een gescheurde stofhoes aan het licht op de koppeling van de stuurstang naar het rechterwiel. Ik had geen vervanger in huis, dus Tom Poes maar weer gevraagd een list te verzinnen. Want de tijd begon te dringen. Het was eind juli en de APK keuring stond gepland op 6 augustus. Ik had nog remcilinders liggen met goede stofkappen erop. Zou dat passen? Beetje krap maar uiteindelijk zag het er toch goed uit nadat het weer in elkaar zat. Maar vraag niet hoeveel gesjor en gekleun er nodig was om die ball joint los te krijgen.

Naar mijn idee was de auto nu goed genoeg voor de APK. Ik had afgesproken bij de RDW in mijn woonplaats Nieuwegein. Ik koos voor de RDW om een objectieve keuring te krijgen en als referentie te kunnen aanvoeren dat de wagen in 2002 bij RDW al typegoedkeur had gekregen. En dat is dan toch automatisch ook APK? Nou daar verschillen de meningen over.

#### **6 augustus, naar RDW Nieuwegein**

Toen ik de auto die maandagmiddag onder die grote roldeur de brug op reed was ik toch wel een beetje nerveus. Op een afstand zit je dan te kijken hoe iemand dat ding op alle fronten aan de tand voelt. Bij de laatste test op de rollenbank kreeg ik een naar voor gevoel. En dat gevoel bleek juist. Bij de remmentest bleek er op de achterwielen een te groot remverschil. Voor de rest was de auto goed uit de test gekomen. Ja wrijf het er maar in. Afkeur op slechts één lullig puntje. Als een gefrustreerd konijn ben ik direct doorgereden naar de garage waar ik mijn normale auto wel eens breng. Dat leverde alleen maar gezeur en een levertijd op van minimaal een week. Bij de RDW in Nieuwegein was ik ook niet eerder dan over twee weken weer aan de beurt. Niet te verteren natuurlijk. Ik Tom Poes er weer bij gehaald. En ja hoor een doorbraak in het denken. Het lukt me die middag nog om via de website van de RDW al een herkeurafpraak te maken voor de volgende dag bij RDW Waddinxveen. Al had ik naar RDW Delfzijl moeten rijden, dan had ik het nog gedaan.

#### **7 augustus, naar RDW Waddinxveen**

De volgende morgen rij ik eerst terug naar mijn werkplaats in Wijk bij Duurstede. De Greenbrier de brug weer op om het remkrachtverschil op te heffen. Terwijl ik daar mee bezig ben krijg ik een telefoontje van RDW Waddinxveen. Bij nader inzien begrepen ze niet wat ik kwam doen. Hoe kon ik nou voor een herkeuring komen als ik nog nooit voor een keuring was geweest? Toen ik het uitlegde viel het kwart-

je, maar.....APK herkeuring bestaat bij RDW helemaal niet. Na een APK afkeur is de volgende keuring altijd weer een complete keuring van A tot Z. Al is het de volgende dag. En dat hadden ze niet ingepland. Maar toen ik de verdrietige kaart trok wilde de mevrouw toch wel kijken of er nog een gaatje te vinden was. En zo geschiedde. Ze belde terug en ik kon toch nog komen voor een APK keuring. Lief mens hoor.

**Keurmeester en leerling**



*oude en nieuwe 'titel'*



*in onze loods in Amsterdam*

Inmiddels was ik twee keer heen en weer gereden tussen Wijk bij Duurstede en Nieuwegein. En dat vond ik al spannend. Maar die middag moest ik naar Waddinxveen. Zou ik het wel halen? En hoe zou ik het beste kunnen rijden? Ik koos voor binnenwegen alhoewel ik met de kennis van nu beter de A12 had kunnen nemen. Veel eenvoudiger. Maar goed, de Greenbrier hield zich goed en daar stond ik dan weer voor zo'n grote roldeur. Het grote verschil met Nieuwegein was dat ik er wat meer bij betrokken werd. En dat kwam vooral omdat ik af en toe moest uitleggen hoe de auto werkte. Een ander verschil was dat de keurmeester een leerling op sleeptouw had die hij losliet op deze keuring. Heb ik dat? Zo'n leerling werkt natuurlijk volgens het heilige RDW keuringstestament want die jaagt op een

diploma. En dat was aan de gefronste wenkbrauwen van dit jongmens goed te zien. Als het aan hem had gelegen had hij de keuring halverwege al afgebroken. Gelukkig vond de keurmeester dat hij toch te vaak te streng was. Misschien kwam dat ook omdat ik de man had ingefluisterd dat zijn collega in Nieuwegein de auto dag ervoor al hélemaal had goedgekeurd. Nou op de remmen na dus.

Toen kwam als laatste weer die rollenbank in het vizier. Remmentest! Of ik zelf maar achter het stuur wilde kruipen omdat ze niet goed hun weg wisten te vinden in deze rare auto met dat gekke pookje. Ik weet niet of mijn remgedrag er iets mee te maken had of mijn gesleutel die ochtend maar hij slaagde voor te test! Na enig gesmoes tussen keurmeester en leerling kwam het verlossende bericht: "ik ga de



*terug van de geslaagde APK keuring*

auto afmelden, hij is goedgekeurd, alhoewel de verlichting wat te laag afgesteld staat”.

Met een enorme krul in mijn staart ben ik achter het stuur gekropen en naar Nieuwegein terug gereden. Ook die rit verliep weer zonder haperen. Het feest kon niet meer stuk. En ik weet niet hoe ze het voor elkaar krijgen bij de RDW maar de volgende dag had ik mijn felbegeerde nieuwe kentekenbewijs al in huis.

### **De eerste toerritten**

Ik heb mij direct aangemeld voor een klassieke autorit die op 1 september georganiseerd werd vanuit het dorp Vreeswijk bij mij om de hoek in Nieuwegein. Hiervoor ook nog even de wieldonnen erop geklikt. Het kon niet meer op. Een mooie tocht door de omgeving van Utrecht, waarbij de

Greenbrier zich prima heeft gedragen en zeker een bijzondere verschijning was tussen de meer ‘allegaagse’ oldtimers. Een volgende, nog grotere rit was de volgende dag al naar de Corvair clubbrunche bij familie Verhees in Valkenswaard over de A2. Onderweg papieren zakdoekjes in de oren gefrommeld. Wat is die lege bus een enorme klankkast zeg. Nadien ben ik nog een keer naar onze loods in Amsterdam gereden en eind oktober heb ik hem terug gereden naar zijn ‘stal’ in Wijk bij Duurstede. Daar staat hij nu rustig te wachten tot het voorjaar hem weer roept. Hij kan niet wachten. Terwijl ik dit schrijf speel ik met de gedachten om tussentijds met de Greenbrier naar het jaartreffen te gaan in Papendal. Hij moet niet te lang stilstaan toch? Maar dan moet wel alle pekkel zijn weggeregend en het moet goed weer zijn. Spannend of dat gaat lukken.

### **Hoe verder?**

Al lezende zou de indruk kunnen ontstaan dat de Greenbrier wel zo’n beetje klaar is. Nou, in de verste verte niet. Ik noem even wat zaken die in 2019 aandacht krijgen. De auto ligt nog niet strak en stevig op de weg. Schokbrekers, rubbers wielophanging, uitlijning? Verwarmings- en ventilatieunit inbouwen, nieuwe 12-plaats oliekoeler monteren (wie heeft er een te veel?), reparatie snelheidsmeter en benzine-meter (ze doen niets, erg irritant). En ik zoek nog een Greenbrier interieur, banken en tafeltje. Werk en wensen genoeg dus. 2019 belooft dus ook weer een spannend jaar te worden voor de Greenbrier. Het mag voorjaar mag beginnen.

**Wim Smit**

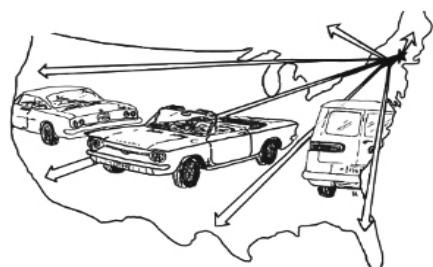


*terug van klassieke autorit rond Utrecht*

## **Clark's Corvair Parts®**

Our catalog lists over 15,000 parts for your Corvair. We carry engine parts, body panels, upholstery and much more! There are 1,000's of reproduced items available, pages of technical information and lots of other helpful hints.

Check us out at [www.corvair.com](http://www.corvair.com) or call today to order a copy of our printed catalog. You will quickly see why we are the world's largest supplier of parts and all your other Corvair needs. Clark's - More than Parts!



Clark's Corvair Parts® 400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370  
(413)625-9776 [www.corvair.com](http://www.corvair.com) email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)



# Don Yenko en zijn Corvair Yenko Stingers

**De meeste mensen kennen de Corvair Yenko Stinger vast wel. Een speciale versie van de Corvair gericht op vermogen. Deze Corvairs worden steeds populairder en doen het goed op de veiling als er één wordt aangeboden. Wat is er nu zo bijzonder aan een Yenko Stinger? De buitenkant is op een paar dingen na nagenoeg gelijk aan die van een gewone Corvair. Wie zat er achter de Yenko, waarom hebben de Yenko's zoveel vermogen gekregen en wat was het doel van deze Corvair Racewagens?**

Donald Frank Yenko was de zoon van Frank Yenko. Frank Yenko was een Chevrolet dealer met een passie voor auto's en het sleutelen aan auto's. Vanuit zijn dealerversting in Bentleyville, Pennsylvania breidde hij door hard te werken zijn hoofdvestiging uit met een tweede vestiging in Canonsburg, Pennsylvania. De zoon van Frank, Don, was ook succesvol. Op de middelbare school was hij in alle leerjaren al klassenvertegenwoordiger (Class president) en in het afstudeerjaar

zelfs de persoon om de afscheidsspeech te voeren bij de diploma-uitreiking. Don's interesse ging vooral naar mechanica in de breedste zin, maar voornamelijk vliegtuigen. Hij bestuurde met zijn zestiende al een vliegtuig en het was dan ook een logische stap om bij de luchtmacht te gaan. Na zijn militaire dienstplicht ging hij naar de universiteit van Pennsylvania. Daar richtte hij ook de eerste studentenvereniging met de passie voor vliegen. Na het afstuderen van de universiteit op dertigjarige leeftijd nam hij de zaak in Canonsburg over van zijn vader Frank. Het gebouw in Canonsburg bestaat nog

steeds en de Corvair Conventie van 2018 bracht tijdens de rally een bezoek aan dit gebouw. Helaas zit er geen Chevroletdealer meer in het gebouw, staat het gedeeltelijk leeg en ziet het er vervallen uit. Foto van de Corsa Convention Rally bij de showroom van Yenko in : Yenko YS-310, in de voorgrond, eigenaar en foto Steve Hinto.

Don Yenko hield buiten vliegtuigen ook van snelle voertuigen. Toen hij eenentwintig was, de leeftijd om te gaan mogen racen, bouwde hij een passie op voor racen. En wat bleek: hij was er goed in. Tijdens







zijn race carrière reed hij een Corvette in verschillende klassen. Van regionaal tot de 24 uren van Le Mans en de lange afstandraces van Sebring en Daytona. Tevens was hij viervoudig SCCA Nationaal Kampioen.

Don Yenko hield er niet van om te verliezen. Maar in de jaren zestig liep het anders, hij verloor steeds meer wedstrij-

den dan hij wilde. De Corvette waar hij het liefst mee reed werd steeds zwaarder en zwaarder en kon de concurrentie met name Carrol Shelby's Mustangs niet meer bijhouden. Het was halverwege het seizoen van 1966 dat hij door kreeg dat er iets moest veranderen, hij wilde Chevrolet trouw blijven, en besloot zelf een racewagen te bouwen. Dit was het punt dat hij een 1965 Corvair kocht. Het was de Corvair geworden omdat deze de lichtste wagen was in de reeks van Chevrolet. De uitdaging die voor Don kwam was het opvoeren van het vermogen met alles wat daarbij komt kijken om het tot een competitieve racewagen te maken.

De Corvair was een Corsa 140HP motor met 4 carburateurs. Don zag hierin de meeste mogelijkheden om uiteindelijk bij het doelvermogen van 240 HP te komen.

### De Yenko Stingers waren verkrijgbaar in 5 verschillende versies.

Stage 1 – 160HP Aanbevolen voor dagelijks "straat" gebruik

Stage 2 – 190HP Aanbevolen voor toertochten en rally's

Stage 3 – 220HP Aanbevolen voor alles behalve straatgebruik

Stage 4 – 240HP Race versie voor de SCCA (Sports Car Club of America) Klasse D

Stage 5 – 250HP Krachtigste versie, maar illegaal voor het SCCA kampioenschap.



De Corvair was ook verkrijgbaar in 180HP turbo maar Don zag meer in een atmosferische motor dan in een geforceerde turbomotor.

Zijn doel was het winnen van races. Hij nam contact op met de SCCA of het mogelijk was dat hij aangepaste Corvair Corsa's kon rijden in de klasse D voor seizoen 1966. De SCCA besloot dit niet toe te staan omdat de Corvair geen officiële sportauto was. Dit kwam vooral omdat er een achterbank in zat. Volgens de regels moesten er minimaal honderd sportversies gebouwd en verkocht kunnen worden om zo deel te kunnen nemen in de D-klasse. Om dit struikelblok te omzeilen had Don het geweldige idee om de achterbank te verwijderen en er zo 100 te bouwen. De SCCA gaf uiteindelijk de goedkeuring voor deze aanpassingen maar erg snel waren ze helaas niet. De SCCA gaf uiteindelijk eind november 1965 de goedkeuring. De uitdaging was om alle 100 Corvairs klaar te hebben voor 1 januari 1966, om zo mee te mogen doen met het kampioenschap van 1966. Om deze deadline te halen plaatste Don Yenko een COPO vloot order (Central Office Production Order, een order geplaatst via het hoofdkantoor van de autofabrikant voor een serie aangepaste auto) voor 100 Ermine witte Corvair Corsa's. Dit was één van de eerste keren dat de COPO gebruikt werd om een serie te maken van de zelfde Corvairs met de zelfde eigenschappen en aanpassingen die volgens Don nodig waren op het gebied van performance en veiligheid. Deze speciale opties waren onder andere een 3.89 verhouding in het differentieel, een dubbele remcilinder, en geen achterbank. De feit dat al deze 100 Corvairs bij zijn zaak geleverd werden tegen het eind van november geeft wel aan hoe goed de relatie tussen Don en Chevrolet was. Chevrolet heeft deze serie zelfs een eigen serie nummer gegeven en Don Yenko deed dat ook. Don noemde het de Corvair Yenko Stinger.

Don Yenko en zijn team gingen meteen aan de slag en maakte de Yenko's verder af op zijn bedrijf. Er werden meer vermo-



gensaanspassingen aan de motor gedaan, de ophanging verbeterd en betere remmen en stuuronderdelen geïnstalleerd. Een van de kenmerkende details van de Yenko waren de zijpanelen voor aerodynamica. Deze werden op alle 100 Yenko's geïnstalleerd. Er werden blauwe racestrepen aangebracht, zoals voorgeschreven stond bij de SCCA. In minder dan 30 dagen had het team alle 100 Corvairs omgebouwd. Lange dagen werden gemaakt en buiten de kerstdagen om was er iedere dag gewerkt om de deadline van het SCCA seizoen 1966 te halen. De Chevrolet Corvair Yenko Stinger van Don was gelijk een groot succes. Ze hadden een goede basisauto neergezet voor het seizoen 1966. De eerste race finishte Don's Yenko 1 seconde achter de leider (een Triumph TR4). De combinatie van het lichte gewicht, de uni body en de ophanging, samen met het grotere motorvermogen maakte het dat de Che-

**Attn: West Coast DP Drivers**  
 Wouldn't you rather watch the race through your rear view mirror?

The boys out our way are doing it in a  
**YENKO STINGER**  
 for \$3278.53 plus special race preparation deal

**YENKO SPORTSCARS**  
 Canonsburg, Pa. 15317 (412) 745-0100

*"It's Whats Out Back That Counts!"*



violet Corvair Yenko Stinger een goede competitie kon leveren. Coureur Jerry Thompson, die voor Don Yenko heel wat races reed slaagde erin om zowel in 1966 als in 1967 het Nationaal kampioenschap weer te winnen in de D-categorie. In deze jaren werden er nog een aantal Yenko's bijgebouwd, maar uiteindelijk stopte de Corvair Yenko Stinger en ging met over op de nieuwe Camaro van Chevrolet.

Hoe kreeg Don Yenko dit allemaal voor elkaar? Dit was niet alleen door succesvol te zijn met het promoten en uitbreiden van zijn Chevrolet dealership. Het racen met de Corvair Yenko creëerde een uitstraling voor Chevrolet als merk om zo te laten zien dat Chevrolet kampioenschappen kon winnen en zo uiteindelijk meer publiciteit kreeg. Het werd bekend door heel Amerika, en hierdoor was het mogelijk om gelijk met het topmanagement van Chevrolet zaken te doen. Andersom stond Chevrolet klaar voor hem vanwege de resultaten en naamsbekendheid. In 1967 maakte Chevrolet het besluit om de productie van de 140HP motor te stoppen. Deze motor was de basis voor alle Corvair Yenko Stingers. Don vroeg aan Chevrolet of de motor nog steeds beschikbaar kon zijn als een COPO optie, speciaal voor hem alleen. Niemand minder dan Ed Cole (de president van Chevrolet) zelf gaf antwoord dat ze de motor beschikbaar zouden houden voor Don. Buiten het beschikbaar houden gaven ze ook een flinke korting op de motoren om zo de Corvair Yenko Stingers voor de zelfde prijs naar de westkust te kunnen verschepen. Op deze manier waren ze door het hele land beschikbaar. Na 1966 nam de Corvair Yenko Stinger productie flink af. Er zijn er in totaal net iets minder dan tweehonderd gebouwd. Don verplaatste zijn ideeën achter de "Yenko's" naar Chevelle's, Camaro's en Nova's. Deze auto's moesten het opnemen tegen de goed lopende Ford Mustang van die tijd.

Aan het succesvolle Yenko-tijdperk kwam abrupt een einde toen Don samen met 3 andere passagiers omkwam bij de landing van zijn Cessna 210 vliegtuig in Charleston, West Virginia in 1987. Don werd 59 jaar.

**Ralf Verhees**

**Verhaal: William Hoffer, Director of Marketing, Grundy Insurance**  
**Foto's van website copo.com**  
**Foto achterkant: Ronnie Jenkins met zijn Corvair voor het gebouw van Don Yenko in Canonsburg pennsylvania.**



**YENKO SPORTCARS**

HOME OF THE WINNERS

TEST DRIVE THE "MEAN ONES" TODAY

575 West Pike Street, Cammonsburg, PA, 15117

15117

