

CORVAIR MAIL



Corvair Club Nederland

48 Leden

Financiën 2021

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2021		948,02	618,24		1.566,26
Inkomsten	Contributies	1.519,00			1.519,00
	Clarks Corvair Parts	82,14			82,14
	Merchandise	65,00			65,00
	Donatie's	200,00			200,00
	<i>totaal inkomsten</i>	1.866,14			3.432,38
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	770,35			770,35
	Portokosten Corvair Mail	200,00			200,00
	Kosten ING	159,14			159,14
	Uitgave meetings	67,30			67,30
	Merchandise				0,00
	Contributie retour Bet.				0,00
	<i>totaal uitgaven</i>	1.196,79			1.196,79
31-12-2021		1.617,37	618,24	0,00	2.235,59

Corvair Club Nederland

48 Leden

Financiën 2022 Begroting

		Bankrekening	Spaarrekening	Kas	Totaal bezit
1-1-2022		1.617,37	618,24		2.235,59
Inkomsten	Contributies	840,00			840,00
	Clarks Corvair Parts	85,00			85,00
	Donatie's	200,00			200,00
	Merchandise	50,00			50,00
	<i>totaal inkomsten</i>	1.175,00			3.410,59
Uitgaven	Drukkosten Corvair Mail	800,00			800,00
	Portokosten Corvair Mail	200,00			200,00
	Corsa Lidmaatschap	0,00			0,00
	Kosten ING	160,00			160,00
	Uitgave meetings	600,00			600,00
	Merchandise				
	<i>totaal uitgaven</i>	1.760,00			1.760,00
31-12-2022		1.032,37	618,24	0,00	1.650,59

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

Administratie en Lidmaatschap:

Saskia Zonderland
Sloestraat 3 III 1078 BE Amsterdam
tel: 06-26498274
saskiazonderland@gmail.com

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: Spyder2022

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 Financiën

3 Van de penningmeester en de redacteur

4 Corvair clubdag: Corvair meets Kever

7 Widdow-Maker

8 Corvair Live!

10 Een toertocht uitzetten leuke klus, toch?

11 Het kleine Chevy-geheim van de Ford GT40

12 Lakewood restauratie update

15 De eerste productieauto met turbo.

Clubblad geprint door:

PEETERS
DRUK EN PRINT

Hortensialaan 6
5582 CL Waalre
040-2222010 / 06 30 30 44 94
verkoop@peetersdrukenprint.nl
www.peetersdrukenprint.nl

Van de nieuwe penningmeester

Mijn eerste kennismaking met de Corvair Club was tijdens een tourrit rond o.a. Kinderdijk.

Ik reed met Wim (Smit, in de Forrester) naar het startpunt en checkte nog even het doel van de deelname aan deze rit: 'Dit wordt toch niet onze nieuwe zondag-besteding, hè?'

Aangekomen op de afgesproken locatie trof ik daar allemaal heel aardige mensen en een rijtje heel fraaie autootjes. Bij aanvang van de tocht startten de chauffeurs bijna tegelijkertijd de motor van hun Corvair ...

VVROONGRONGRONGRONG!!!!

En ik was verkocht. Later volgden nog een paar sleuteldagen

waarop enkele leden Wim een zetje in de rug gaven om zijn Greenbrier weer op de weg te krijgen. Technisch inzicht, enthousiasme en helpende handen; heet dat niet clubspirit? Sindsdien rijd ik met enthousiasme mee op de passagiersstoel van diezelfde Greenbrier.

En nu leek het mij tijd om ook een bijdrage te leveren aan deze sympathieke club; zo ben ik inmiddels dus de penningmeester.

Ervan uitgaande dat ik namens iedereen spreek, bedank ik Ruud Keers voor zijn inzet als penningmeester al vanaf zo'n beetje dag één van de Corvair Club. En voor zijn zorgvuldige overdracht aan mij. Ik ben van zins om zijn goede voorbeeld te volgen.

Tot ziens,

Saskia Zonderland



Van de redacteur

Het is al juni en het clubblad bestaat allemaal nog uit losse elementen. Het is momenteel moeilijk om het clubblad rond te krijgen. Er worden verhalen aangeleverd en ook weer afgemeld. Er gaat veel tijd zitten in het vullen van de lege pagina's. Vandaar dat deze editie ook iets dunner is dan normaal is. Wie weet kunnen we in de toekomst weer een normale dikte krijgen.

De laatste paar edities ben ik aan het worstelen met het clubblad. Het opstarten en afronden kost me steeds meer energie. Ik weet niet waar het aan ligt, komt het omdat ik het ook al weer 8 jaar doe? Komt het door het veranderen van mijn leven of door het algemeen veranderen van "de wereld". Ik merk dat het me steeds meer energie kost om er aan te beginnen. Energie die er momenteel niet is.

Sinds april is er een nieuw hoofdstuk ingegaan van mijn leven. Na 13,5 jaar werken bij het zelfde bedrijf, heb ik een nieuwe

baan bij een kleiner bedrijf. Kleiner is fijner zeggen ze en dat klopt ook zeker als basis. Het nadeel van klein is wel dat je automatisch met minder mensen dezelfde taken moet verrichten. Ik ben volop aan het leren om buiten (grafisch) ontwerpen van beursstands en interieurs ook projectmanagement erbij te doen. Klantcontact, bestellingen en zorgen dat alles goed geregeld wordt. Kortom ik ben de afgelopen weken een grote spons geweest.

Dit neemt niet weg dat er wel weer een update van de Lakewood in dit clubblad staat.

We zullen zien of we de drive weer kunnen krijgen, maar momenteel ben ik blij dat het clubblad bij de printer ligt, ook al is het een dunnere versie dan dat ik eigenlijk had gewild.

Ralf Verhees

Corvair clubdag: Corvair meets Kever

Zaterdag 21 mei 2022

Zaterdag 21 mei was het zover, na ruim 2 jaar weer een "fysieke" Corvair Club Meeting! De weergoden waren ons goed gezind, want ondanks wat bewolking, en soms dreigende lucht, deed ook de zon regelmatig goed haar best en hielden we het droog.

Rond 11 uur in de ochtend arriveerde de eerste leden in het Brabantse Waspik bij Linda & Marcel. De koffie, thee en worstenbroodjes stonden klaar in de serre in de achtertuin. Langzaam aan druppelde steeds meer leden binnen, en werd er gezellig bijgepraat en kennismemaakt met elkaar. Natuurlijk werden ook alle auto's bewonderd en bekeken. Mooi om te zien



dat er ook meteen technisch advies werd gegeven, en aan een enkele auto werd zelfs gesleuteld om wat problemen die tijdens de soms lange heenrit ontstaan waren op te lossen.

Nadat Ruud Keers in het zonnetje was gezet door Ralf & Saskia omdat hij zo lang de penningmeester van de Corvair Club is geweest, kregen we uitleg over de rit van zo'n 50 km die we gingen rijden. Wim had een mooie route in elkaar gezet over de Brabantse dijken.

Rond 13 uur vertrokken we met 11 Corvairs (en nog een paar nieuwere auto's) voor de rit richting Wijk en Aalburg. We trokken heel wat bekijks onderweg, zeker



toen we de Maas overstaken met de pont bij Dussen. Vaak werd er gezwaaid en een duim opgestoken door mensen die in hun voortuin bezig waren.

Via Dussen, Almkerk, Uppel, Sleeuwijk, en Woudrichem kwamen na een mooie rit aan in Wijk en Aalburg. We werden daar verwacht bij Kever museum "De Wolfsburcht".

De wolfsburcht is een particulier museum, ooit begonnen door een eerste kever te restaureren. Dat beviel zo goed dat er een 2e volgde, zo werden er steeds meer onderdelen verzameld. Inmiddels



hebben ze een prachtige collectie oude volkswagens, en een enorme uitgebreide verzameling onderdelen, en wordt er de nodige Volkswagen merchandise verkocht in de museumwinkel. Wij zijn daar gestart met een film te bekijken van de introductie en de ontwikkeling van volkswagen in Nederland. Mooi om al die oude beelden te zien. Daarna konden we alles in het museum bekijken, en gezellig een praatje maken met een drankje aan de bar van het museum.

Rond 17 uur was het tijd om weer verder

te gaan. Enkele leden vertrokken naar huis, en een groep reed een klein stukje naar restaurant de happetap aan het water. Hier werd eerst begonnen met een drankje en een hapje, om een uurtje later nog te genieten van een diner. Er werd gezellig nagepraat over deze leuke Corvair Club Meeting. Ook werd al aangeboden om volgend jaar de clubdag in Noord-Holland en een keer in Friesland te organiseren. Wat ons betreft een enorme geslaagde en gezellige dag, voor herhaling vatbaar!

Linda Sprangers



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Free with a parts order (you pay shipping)

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



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

Order just a 2019-2025 Catalog

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

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

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

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





Widdow-Maker

Bij het lezen van het maandblad "Auto Motor Klassiek" zag ik het verhaal over de Kawasaki 500 Mach III bijgenaamd de "Widdow-Maker" van Nol Bikker. Nu denk je wat moeten wij met dit verhaal in ons Corvair blad. De meeste liefhebbers van onze mooie Corvair hebben ook andere liefhebberijen er bij zoals ander merk klas-sieke auto's, motoren, jukeboxen etc.

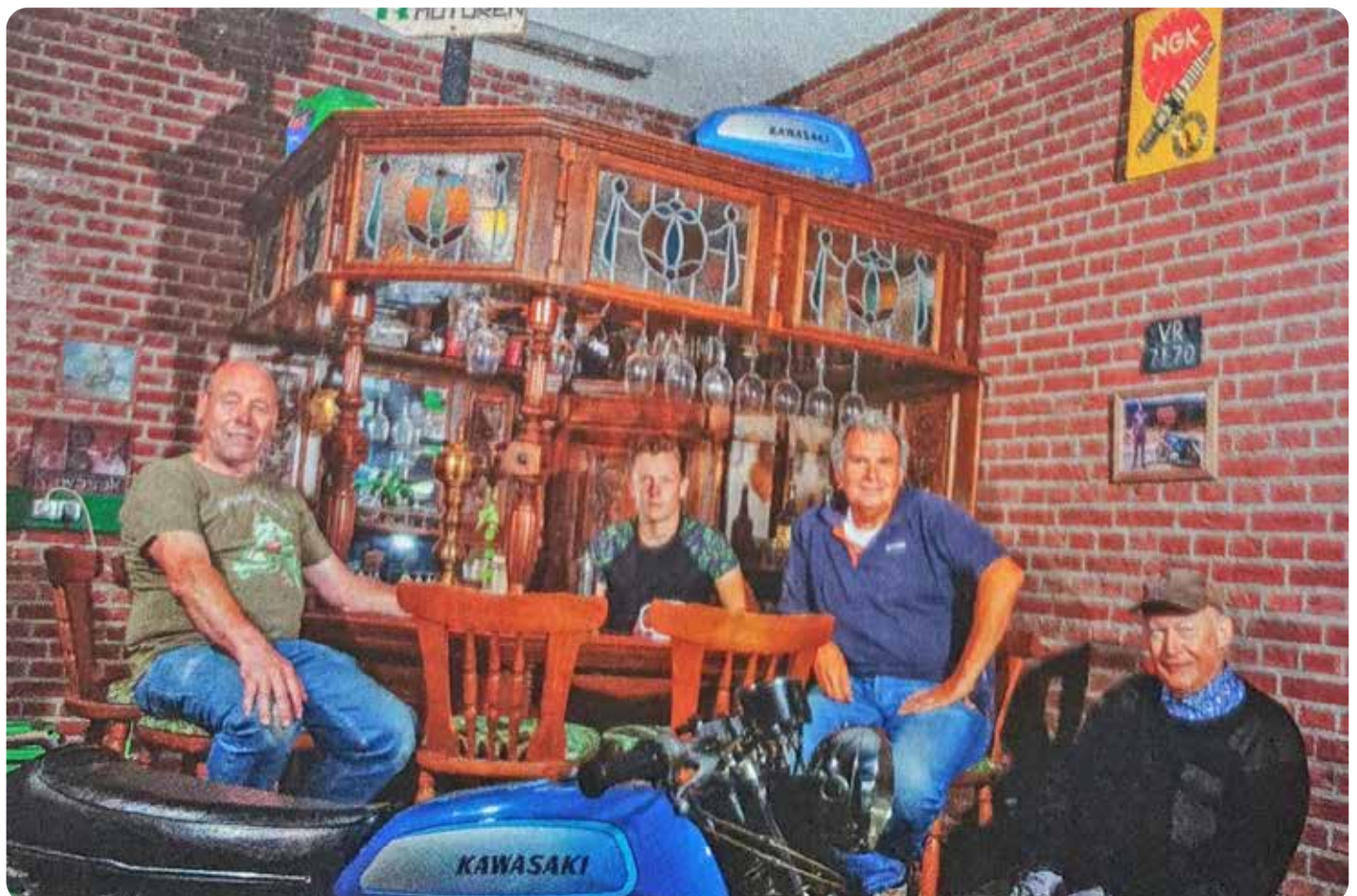
Toen ik verder aan het lezen was over deze "Widdow-Maker" zag ik op de foto van een groep mannen een bekend gezicht. Onze Jaap Slob stond erbij en

ook hij deed zijn zegje in het verhaal. Jaap was in zijn jongere jaren een motor liefhebber maar die hem kennen weten dat hij dit nu ook nog is. Want onze Jaap heeft een trike (3 wielige motor) met Corvair motor er in. In het verhaal staat de belevenissen van de mannen centraal met de Kawasaki in de hoofdrol. Mooie herinneringen worden opgehaald waar Jaap ook zijn zegje weet te doen. Soms viel me de mond open en dacht die Jaap was een echte Nozem Rocker. Lijkt mij heerlijk om bij deze gasten te zitten en naar hun verhalen te luisteren. Dan vraag ik mij af zouden er zulke verhalen niet zijn te vertellen van onze Corvair bezitters? Zo

ja zet het verhaal op je laptop en stuur dat (nee niet de laptop) dan door aan Ralf zo maak je het blad diverse (zeer actueel nu) en wij kunnen er weer van genieten. Dus zoals deze Corvair liefhebber zijn er meer mensen in onze club die er nog mooie hobby's ofm voertuigen naast hebben waar zeker wat over te schrijven valt voor ons blad.

De bijnaam Widdow-Maker verdient de deze motor aan zijn pittig karakter waardoor het regelmatig mis ging met alle gevolgen van dien.

Jaak Eijkelenberg







Corvair Early op de Oudezijds Achterburgwal voor houthandel Schmidt, foto Cor Jaring, Amsterdam 1968
Uit de verzameling Corvair Live van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarsman

Een toertocht uitzetten - leuke klus, toch?



Velen van jullie die wel eens een route uitzetten hebben allemaal wel een gevoel hoeveel werk het uitzetten en beschrijven van een leuke tour kost. Vaak wordt er uitgegaan van eerlijk geleende oudere routes die dan opnieuw moeten worden onderzocht op de huidige wegsituatie. Dan kom je plotseling tot de ontdekking dat de wereld erg veranderd is. Stoplichten worden rotondes en er zijn ineens heel veel eenrichtingswegen en drempels. Al met al een langdurige en tijdrovende klus. Meestal begint men eens via Google Maps de route te verkennen. Jammer genoeg loop je dan al snel tegen allerlei beperkingen en een overvloed van reclames aan. Dus niet echt lekker werken.

In mijn zoektocht naar een betere optie heb ik eens rondgekeken op internet of er andere mogelijkheden zijn. Tot mijn grote verbazing stuitte ik op een online-applicatie om gemakkelijk routes te maken.

Dit "wondermiddel" heet Routefabriek. www.routefabriek.nl

Een erg handige webtool waarmee je oudere routes vrij gemakkelijk kunt updaten en aanpassen waar nodig. De tool houdt prima rekening met de actuele verkeerssituatie en je kunt heel handig via Google Streetview eens rondkijken in de "echte" omgeving en daarna weer gemakkelijk verdergaan. Ben je klaar met de route, dan kun je deze opslaan en eventueel delen met andere mensen. Eenmaal opgeslagen kun je de route printen.

Met de gratis Routefabriek app. (te downloaden via de Apple App Store of Google Play) kun je de route laden. Je kunt heel simpel een QR-code geprint met je telefoon scannen en de route wordt dan geladen. Als je dan de route gaat rijden, kun je precies zien waar je bent en waar je naar

toe moet. Als je ergens de weg kwijt raakt, ben je zo weer terug op het goede pad. Het schrijven van een roadbook via deze tool is dan ook een stuk gemakkelijker en wellicht in de toekomst overbodig. Het is natuurlijk wel verstandig de route een keer echt te rijden.

Het is mogelijk een jaarlicentie voor 9 euro te nemen, wellicht een idee voor onze club. Het is toegestaan deze licentie met onze clubleden te delen. Ben je dus van plan een leuke tocht uit te zetten, dan kun je de inlogcode via het secretariaat verkrijgen. Met de gratis versie kom je echter ook een heel eind. En echt, het is erg leuk om te doen.

Hoop met dit artikel nog meer mensen te bewegen voor onze club een mooie dag te bezorgen zodat andere leden niet het gevoel hebben dit altijd maar weer te "moeten" doen.

Jaak Eijkelenberg



Te Koop bij Auto Mooij

Merk: Chevrolet, Corvair Spyder
Uitvoering: 1963 Cabrio
KM-stand: 55.000 mi
Vermogen: 110 kW / 150 PK

Zeldzame Spyder uitvoering met turbo, Elektrische cabriolet kap (volledig vernieuwd)

Auto is in Amerika volledig nagekeken en gerestaureerd! Nieuwe cabrioletkap en motor

Al met al een prachtig gerestaureerd exemplaar!

Voor meer info kijk op: www.automooij.nl

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

Het kleine Chevy-geheim van de Ford GT40



Toen de Ford GT40 in 1967 op Le Mans naar de overwinning reed, was het de eerste volledig Amerikaanse auto met volledig Amerikaanse coureurs die won. Maar de auto was nog meer Amerikaans dan we dachten, dit dankzij een paar lichtgewicht Chevy-onderdelen.

Amerika heeft misschien gevierd toen Ford Ferrari versloeg met een 1-2-3 overwinning op Le Mans in 1966, maar het was nog steeds een wereldwijde inspanning met een auto-ontwerp in Engeland, bestuurd door een team van internationale coureurs. Dat jaar besloot Ford om de ontwikkeling terug te brengen naar de Verenigde Staten - en van de volgende auto

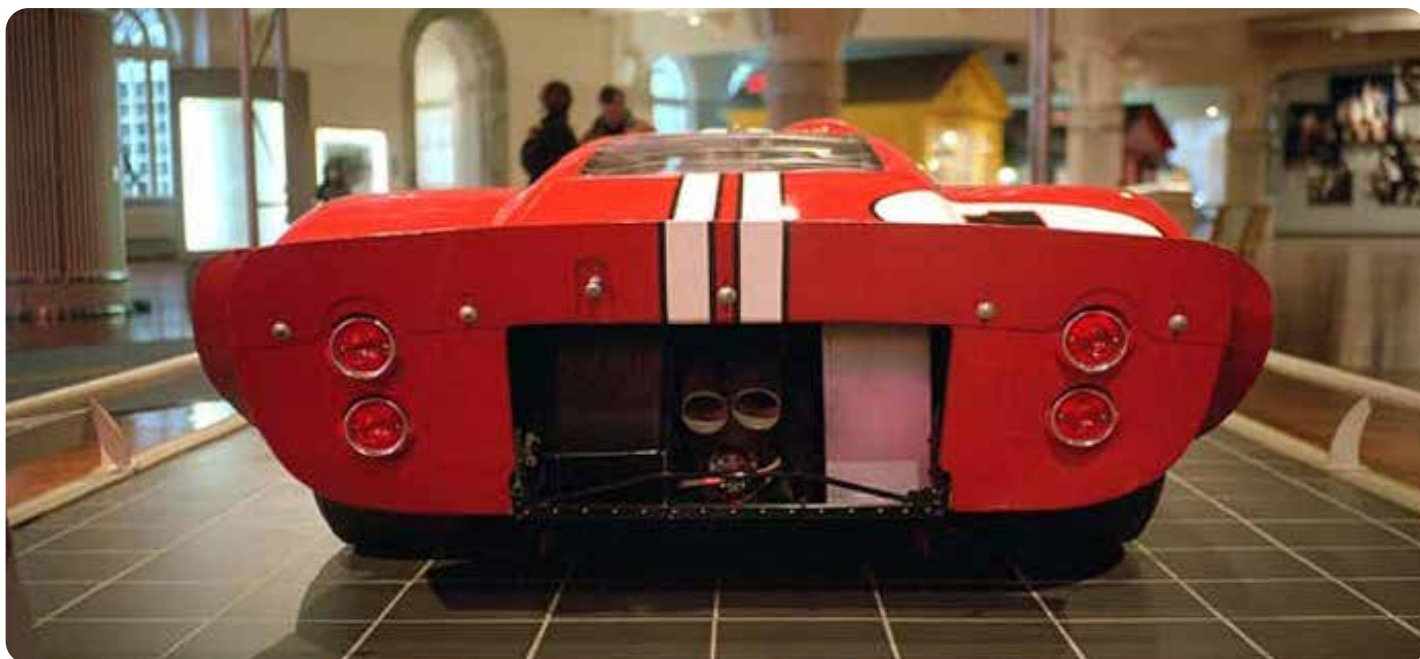
een echt Amerikaanse auto te maken. Het resultaat was de J-Car, ontworpen door Ford en gebouwd door Ford-dochter Kar Kraft in Detroit onder leiding van Carroll Shelby. Het oorspronkelijke ontwerp vroeg om een meer aerodynamische kamback-achtige look, maar na een crash waarbij testrijder Ken Miles betrokken was, kozen ze voor het aangepaste ontwerp dat de GT40 MKIV werd.

Toen het tijd was om achterlichten te bevestigen voor de 24-uursrace, stuurden ze een medewerker met een weegschaal naar een plaatselijke auto-onderdelenwinkel. Het was zijn taak om de lichtste achterlichten te vinden die ze verkochten

en deze mee terug te nemen naar de werkplaats.

Het bleek dat de lichtste achterlicht lenzen destijds van de Chevrolet Corvair van 1960 kwamen, dus ze werden snel achter op de auto's gemonteerd voordat alles naar Frankrijk werd verscheept. De daarop volgende beroemde beelden van Dan Gurney, die het team van Ford en teamgenoten besproeide na de overwinning op Ferrari in Le Mans 1967. Eigenlijk had hij een paar druppels van die grote magnum Moët moeten bewaren voor "de vrienden van Chevrolet".

Ralf Verhees



Lakewood restauratie update

Het is alweer een klein jaar geleden dat er een update is gekomen van het project. Maar als ik terug kijk naar het vorige verhaal is er eigenlijk niet veel veranderd. Toch hebben we wel aan de Lakewood gewerkt (buiten de maanden van Rosalie's operatie). We sloten het vorige verhaal af met het dashboard.

Het dashboard is verder afgebouwd en alle lampen en knipperlichten werken. Dit ging vrij snel en buiten een slechte massa (even puzzelen) hadden we alles mooi werkend. Nu het dashboard er in zit was het tijd voor het de stuurkolom. Deze compleet met stuurstand hebben we door het gat gestoken en aangesloten. Het ziet er gelijk weer een stuk verder af uit. Het stuur is ook gespoten en deze zijn we stap voor stap aan het afwerken. We hadden de vaart er best wel inzitten want we spreken nu over ergens in september en oktober. De maanden November – December en ook het begin van 2022 heb ik niet veel eraan gewerkt. Af en toe wat uitgezocht of kleine dingen gemaakt.

Eind maart hebben we het weer een beetje opgepakt maar het gaat niet van harte. Ik moet ermee door, maar de drive is er een beetje uit. Komt het door de lange tijd, of de vele kleine tegenslagen. Zeg het maar, ik probeer de drive terug te vinden maar het gaat niet gemakkelijk helaas.



Gelukkig krijg ik wel veel hulp van mijn vriend Hugo en van clubleden, dank je wel Wim en Jacko.

Hugo heeft het dashboardkastje opnieuw gemaakt van een template van Clarks. Dit werkt super en is goed te doen. Vouwen, boren en nieten. Je ziet gelukkig goed verschil tussen oud en nieuw. De dashboardklep is een ander verhaal. Hier is veel aan geprutst door de vorige eigenaar(en). We hebben het los gemaakt en zijn aan het kijken hoe we dit weer netjes kunnen. Dit in een later verhaal verder.

Wim Boon is een dag langs gekomen en heeft de motor mee afgesteld. Eerst hebben we alles nagelopen en we kwamen nog wat kleine dingen tegen die niet helemaal correct waren bij de carburateurs. Gelukkig en met de kennis van Wim hadden we dit stap voor stap opgelost en met wat finetunen met een vijl voor soepeler bewegen werkt het systeem nu super. Het afstellen met een schroefje hier en schoefje daar, een beetje meer, een beetje minder. De motor loopt mooi en start gelijk goed op. Ook met het inschakelen van de automaat blijft deze mooi lopen. Helaas hebben we tijdens het finetunen nog een drietal andere punten gevonden die we nu aan het oplossen zijn.

De elektrische benzinepomp deed weer niets. Na een bypass om toch door te kunnen met het afstellen van de motor kwam ik er na een paar dagen achter met het nalopen van de draad dat deze niet meer terug aangesloten was op het dashboard.



Ik denk vergeten, ik was deze aan het afwerken eind van vorig jaar, en na de hectische maanden niet meer aangedacht om deze terug te plaatsen. Probleem snel opgelost, nieuwe stekker geplaatst en klaar.

De rechter koelklep ging niet open. De achterkant (grill en een deel van de beplating) losgehaald om zo de thermostaat behuizing los te kunnen krijgen. Dit allemaal nagelopen en anders afgesteld. Met een verbrander de thermostaat verwarmd en deze gaat mooi open. Hopelijk gaat dit ook zo gebeuren als de motor warm wordt. Alles weer terug gebouwd, weer een item van de lijst af.

We kwamen er achter dat er niet genoeg stroom opgewekt wordt door de "dynamo". Samen met Jacko doorgesproken waar de fout kan zitten en verschillende avonden aan gependend en doorgemeten. Spanningswisselaar gewisseld en alles doorgemeten. Van 12 volt tot 0 volt, het wisselt iedere keer. De laatste avond hadden we helemaal geen spanning van de "dynamo" en hebben we besloten om deze los te maken en door te laten meten. Bij het doormeten kwam er geen spanning van af en een 2e keer meten kwam er een kleine piek van 3 – 4 volt naar voren. Kortom de "dynamo" werkt niet zoals het hoort. Meer werk voor de boeg, maar we gaan hem eerst maar eens open maken omdat deze net voor de restauratie gereviseerd is geweest en alleen maar op de plank heeft gelegen (stilstand is achteruitgang?). Ook hierover later meer.

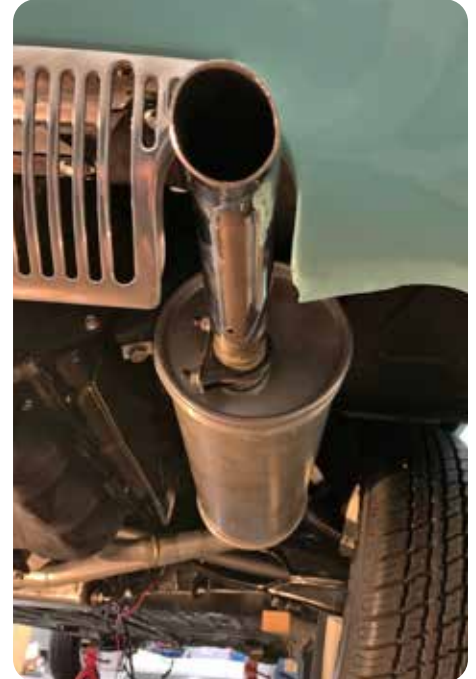
Het laatste punt, is dat met wat langer stilstaan (en de Lakewood staat wat schuiner) de automaat leeg loopt door de carterpakking. Wat begint met een paar druppels is het een dag later een grote plas ATF. Ik heb hier altijd al last van gehad (en dan praat ik over de tijd dat ik nog reed) maar alles is nieuw, nieuwe



pakking, goed aangedraaid op moment, afgewerkt, schoongemaakt enz enz. Het is gewoon balen dat het nog steeds hetzelfde is. Buiten de troep die het veroorzaakt in de werkplaats heb je gewoon het gevoel dat je niet vooruit gaat. Ook hier gaan we kijken wat we eraan kunnen doen. Eerst de andere punten en zorgen dat de Lakewood op zijn wielen kan staan. Misschien staat deze dan vlakker en lekt het minder uiteindelijk.

De remmen zijn wel in orde, afgevuld en afgesteld, dit is een kwestie van gaan testen met rijden en kijken of deze mooi rechtdoor remt en niet afwijkt naar links of rechts.

Als laatste zijn we bezig geweest met het interieur, wat kleuren stalen laten komen en we hebben wat testen gedaan met leer verf. Ik ben zelfs nog bezig geweest samen met Jaaki om het interieur van zijn wagon over te nemen en deze te plaatsen. Dit allemaal was uiteindelijk niet wat ik in mijn hoofd heb / had en ik moet gewoon doorgaan met het beeld wat ik heb en dit regelen en maken. Het is nu niet de bedoeling om het af te raffelen na al het werk wat er in zit. Maar ik zou toch wel erg blij zijn als we een een grote stap vooruit kunnen maken zonder al die kleine dingen.



Het zal er wel bij horen denk ik zo.

Als ik dit zo lees hebben we toch wel wat gedaan, maar heb ik niet het gevoel dat we veel opgeschoten zijn. Op naar een volgend verhaal. Iedereen die me geholpen heeft op welke manier dan ook bedankt hier!

Ralf Verhees

Corvair Clubdag zaterdag 8 Oktober 2022

Museum Langenboom

Omgeving Langenboom
Bezoek aan het Museum voor Nostalgie en Techniek
Binnenkort meer informatie

AUTHENTIEKE DAG
IN VREESWIJK
Zaterdag 3 september 2022 van 10.00 tot 17.00 uur
Binnenkort meer informatie

De eerste productieauto met turbo.

Tegenwoordig heeft zo'n beetje elke auto minimaal één turbo. Maar wat was eigenlijk de eerste productieauto met een turbo?

De turbo, sinds de downsize-trend die zich circa tien jaar geleden inzette is 'ie weer helemaal hip. Het idee van zo'n stofzuiger is tegenwoordig vooral dat 'ie motoren zuiniger maakt. Bij een lage belasting rijdt je gewoon rond met een relatief kleine, zuinige motor. Indien noodzakelijk 'springt de turbo bij' om je de newtonmeters en paardekrachten te bieden waar je zonder slakkenhuis een grotere motor voor nodig hebt. Dat is een beetje te simpel uitgelegd ongeveer het idee.

Het idee achter de turbo is overigens allernieuw. Sterker nog: het is bijna net zo oud als de auto zelf. Gottlieb Daimler himself vroeg in 1885 al een patent aan op een pomp die lucht comprimeerde om die vervolgens in de verbrandingskamer van een motor te jagen. Gecomprimeerde lucht bevat uiteraard meer zuurstof per volume-eenheid. Dus kan er bij elke ontbranding meer brandstof omgezet worden in wat Jeremy Clarkson zou omschrijven als powaaaaaaaaah.

Het duurde echter nog twintig jaar voordat de Zwitser Alfred Büchi het patent aanvroeg op iets wat echt lijkt op de 'turbo' zoals we die nu nog kennen. Büchi werkte destijds voor Gebrüder Sulzer, een (miljarden)bedrijf dat nu nog bestaat onder de naam Sulzer AG. Nog weer tien jaar later had Büchi zijn eerste prototype klaar voor tests. Aanvankelijk werd zijn vinding gebruikt voor vliegtuigmotoren. Een logische keuze, daar deze op grote hoogte vaak te kampen hebben met ijle lucht. Compressie van die lucht zou dus het vermogensverlies die dit oplevert kunnen counteren. Helemaal bleek het prototype onbetrouwbaar.

Andere partijen waren nu ook bezig met de ontwikkeling van de turbo, onder andere in 'Murica. Daar toonde Sanford Alexander Moss aan dat de turbo vermogensverlies op hoogte kan compenseren met een geblazen V12 op -jawel- de bekende Pikes Peak. Toch was het man van het eerste uur Büchi die de eerste commerciële toepassing van zijn vinding voor elkaar bokste. Dit betroffen geblazen tiencilinder diesels die het Duitse ministerie van Transport in 1925 kocht voor twee schepen, te weten de Preussen en de Hansestadt Danzig. De output van de motoren steeg door de toepassing van de turbo van zo'n 1.750 pk naar 2.500 pk. In de jaren die volgden werden turbo's gemeengoed op motoren voor boten, vliegtuigen en andersoortige indrukwekkende machines.

Maar, hoe zat het dan met eerste auto die een turbo onder de kap kreeg? Velen denken dat dit de eerste Porsche 911 Turbo is, of de BMW 2002tii. Wij Europeanen zijn immers van de verfijnde techniek en Amerikanen van de domme kracht. Maar, mocht je dit denken heb je het enorm mis. Al zo'n tien jaar eerder had General Motors namelijk maar liefst twee geblazen bleppers in de aanbieding.

Volgens sommigen was de Chevrolet Corvair Monza Spyder Turbo de aller-eerste. Anderen geven de eer aan de Oldsmobile Cutlass (F85) die met turbo de epische naam Jetfire meekreeg.

Auto's namen geven kunnen ze zoals bekend als geen ander in Amerika. Feitelijk kwamen de auto's ongeveer gelijk op de markt. Geen wonder, want de impetus om ze te maken was ook hetzelfde. GM voelde de hete adem van kleine zuinige Europese auto's in de nek.



De downsizing gebeurde echter wel in Amerikaanse stijl. De Corvair had een Porscheëse zescilinder boxer in het achteronder, waardoor hij volgens Ralph Nader unsafe at any speed werd. De Jetfire had zelfs alsnog een dikke V8 in het vooronder. Het enige was dat deze met een inhoud van 3.5 liter wat kleiner was dan de meeste Amerikaanse V8-en. Met 215 pk leverde de Turbo Rocket genoemde achtpitter alsnog 60 pk meer dan het basismodel.

De Jetfire had echter twee probleempjes. Ten eerste waren de vering, ophanging en remmen naar goed Amerikaans gebruik niet aangepast op het extra vermogen. Ten tweede moesten eigenaren behalve de benzinetank ook een extra tankje bijvullen. Hier moest namelijk de -jawel-turbo rocket fluid ingegoten worden. Dit goedje bestond uit een mix van methanol en water en was bedoeld om het inlaatsysteem te koelen teneinde engine knock tegen te gaan. Engine knock treedt op als de mix van brandstof en lucht ontploft voordat de bougies een vonkje afgeven.

Zoals je begrijpt, hadden eigenaren niet de zin of niet het benul om dit tankje bij te vullen. Velen van hen stonden dus ook enige tijd na aankopen bij de dealer om te klagen over vermogensverlies en andere klachten over de motor. Uiteindelijk ging Oldsmobile zelfs zo ver om het moderne systeem voor klanten te vervangen met ouderwetse carburateurs. Beter ging het af met de Turbo Corvair, helaas had de Corvair te kampen met andere problemen waardoor deze van het toneel verdween.

Ralf Verhees

Verhaal van Autoblog, Auteur: jaapiyo.





Foto: Is de Conair de eerste of tweede productieauto met turbo?