

CORVAIR MAIL



Singer Williams 500HP luchtgekoelde 6 cilinder boxer

Het ziet er naar uit dat als je genoeg geld en geduld hebt en de juiste mensen kent, je een uniek staaltje engineering kunt krijgen. Singer Williams maakt dan zelfs een nog spectaculairdere motor dan de "opnieuw gebouwde" Porsche 911 motor normaal al is. Singer Williams werkt aan een nieuwe 500HP luchtgekoelde 6 cilinder boxer motor.

Om deze ongelooflijke aandrijflijn te vervaardigen heeft Singer (het Los Angeles-based Porsche restauratiebedrijf) een partner gezocht om mee samen te werken. Dit is Williams Advanced Engineering geworden. Williams Advanced Engineering is onderdeel van Williams Grand Prix Engineering Formule 1 team. Alsof dit al niet genoeg was voor een bijzondere snelle aandrijflijn, hebben ze

ook nog Hans Mezger aangenomen als technisch adviseur. Mezger wordt ook wel de vader van de Porsche 6-cilinder boxer genoemd.

De basis is de 3.6 liter boxer motor van de Porsche 964. De tekeningen zijn zo onderhanden genomen dat je goed moet kijken om er de 964 motor in terug te kennen. De motor is vergroot naar 4 liter met 4 kleppen per cilinder en een dubbele bovenliggende nokkenas. Er is nog veel meer "research & development" gedaan onder de huid. Zo zijn er titanium zuigerstangen, carbon fiber luchtinlaten, inconel (nikkellegering) en titanium uitlaat systeem en als laatste een carbon fiber luchtfilterhuis.

De resultaten van deze ontwikkeling en testen zijn fenomenaal! De 6-cilinder perst



er 500HP uit bij 9000RPM. Een geweldig resultaat voor een "straat motor" en vooral voor een turboloze, lucht gekoelde boxer motor. Stop deze krachtbron in een toch al licht gewicht Porsche en je krijgt een perfecte gewicht – prestatie verhouding. Met 1179KG totaal op 500HP is het nog minder dan 2,5 kilo per 1HP.

De samenwerking met Williams voor de motor heeft geresulteerd in een groter toekomstige samenwerkingsproject, waarbij niet alleen de motor maar ook andere delen samen ontwikkeld zullen worden.

Ralf Verhees



Editie December

Nieuwe verhalen, oude verhalen, events, sleutelupdates, projecten, goede en minder goede Corvair momenten. Alles is mogelijk in het clubblad. Mocht je voor december nog een mooi verhaal hebben, pak je pen (of toetsenbord) en schrijf het op.

Graag zie ik verhalen van leden weer tegemoet voor het clubblad van december. Stuur een emailtje als je iets gaat schrijven en ik hou er rekening mee in het clubblad.

rverhees@gmail.com

**Ik zie de verhalen graag voor
zondag 4 december verschijnen.**

Corvair Clubdag 8 oktober

Verzamelen **11:00** bij Restaurant **Eeterij d'n Oven**, Verbindingsweg 1, Zeeland (Noord Brabant) met koffie / thee.
Mogelijkheid tot lunchen

Rond **12:30** start kleine toertocht richting museum Langenboom

Start rondleiding museum **14:00**

Tussendoor is er genoeg tijd om bij te kletsen over de verschillende projecten, (technische) vragen en elkaars Corvair te bewonderen en te beluisteren.

Email voor aanmelden wordt binnenkort verstuurd!

Zorg dat je emailadres bij ons bekend is!



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: 06-38482230
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 Singer Williams 500HP

3 Van de penningmeester en de redacteur

4 Wij, Heleen en Erwin Prinzen stellen ons voor:

6 Vanuit de sleutelclub..... 4

10 Plastic Fantastic!

12 Corvair Live!

14 Ralph Nader

16 Authentieke Dag Vreeswijk

18 10 cilinder voorwielaandrijving.

19 Jay Leno, de verzamelaar

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

Ruud Keers zei het al bij de overdracht van het penningmeesterschap: de column Van de penningmeester vullen is wel een uitdaging.

Inderdaad, na de contributie voor een nieuw lidmaatschap en de portiekosten voor de verzending van de vorige editie van dit clubblad, was het weer stil aan de kassa.

Gelukkig zit 'lidmaatschap' ook in mijn portefeuille. Daarvoor houd ik o.a. de ledenlijst actueel. Op mijn totaaloverzicht staan zowel contactgegevens van de leden als informatie over hun wagen(s). Het is dus ook een wagenparklijst. En dat kan handig zijn voor leden die onderling specifieke technische informatie willen uitwisselen.

Maar welk model heeft iedereen nu exact? Dat kan nog wel wat specifieker dan nu wordt vermeld. Om die lijst te kunnen actualiseren ontvangen jullie binnenkort een e-mail waarin we ook vragen naar de VIN code en de Engine code van je auto of auto's. Want die code's beschrijven immers het DNA van je wagen. Nog nooit naar gezocht? Geen nood, dat komt goed. Wordt vervolgd dus.

Nederland is mooi, deze tijd van het jaar! Geniet er dus nog van!

Saskia Zonderland

** Dit is nl MIJN Corvair, van Ruud gekregen.*



Van de redacteur

In het vorige clubblad heb ik geschreven over de Corvair vlam die moeite had om te branden door diverse omstandigheden. Nu heb ik in clubbladen ervoor ook geschreven dat ik vaak bij het haardvuur zit te typen. Met de huidige energieprijzen is dat helemaal fijn, al hoewel hout momenteel net als de rest de pan uit rijst betreft prijs. Gelukkig zit ik met het goede weer nog niet bij het haardvuur, maar 3 weken vakantie heeft me behoorlijk goed gedaan. Lekker weg en (bijna) geen computer en internet aan gehad. De keren dat ik het wel heb aan gehad heb ik mooi gebruikt om een paar verhalen te schrijven van Corvair gerelateerde items. Er is momenteel zoveel gaande in de wereld dat zelfs onze vriend Nader weer wakker geworden is. Hij maakt zich wederom grote zorgen om de veiligheid in het verkeer. Meer hierover kan je lezen in het clubblad. We hebben ook weer een clublid erbij en

Auto Mooij blijft ook maar mooie foto's

plaatsen op internet van Corvairs die in de showroom staan.

Nu de vakantie weer achter de rug is en ik weer een beetje ben opgeladen heb ik ook weer met meer plezier aan het clubblad gewerkt. Dit kwam ook zeker door alle aangeleverde verhalen. Van plastic tot Vreeswijk. Ook Jay Leno (ik vind die man fantastisch, al heb ik nooit een talkshow gezien, en ook maar enkele films op Youtube van zijn collectie) staat in het clubblad. Verder kwam ik nog wat luchtgekoelde motoren tegen die de moeite waard waren. Kortom het is weer een normale gevarieerde dikke uitgave geworden.

Clubleden, bedankt voor het toezenden en ga zo door voor het decembernummer!

Veel leesplezier!

Ralf Verhees

Wij, Heleen en Erwin Prinsen stellen ons voor:

Ook nu is er weer een mooi stuk geschreven door nieuwe leden om zich voor te stellen. Lekker ruim en veel informatie over hun, wat altijd weer leuk en welkom is om te lezen en te plaatsen in ons blad. Wil het alweer benoemen dat er niet genoeg verhalen naar Ralf gezonden kunnen worden. Dat maakt zijn werk om het blad te vullen ook een stuk prettiger.

Hallo allemaal! Wij zijn Heleen en Erwin Prinsen uit Uden (NB). Wij zijn getrouwd in 1995, hebben twee volwassen kinderen Jop (25) en Dirk (22) en een hond Milo (1). We houden van wandelen, reizen, skiën, tennis, en natuurlijk klassieke auto's.

Al bij onze ontmoeting in 1990 speelde mijn Willys MB jeep uit 1942 een rol. We leerden elkaar kennen op een feestje bij gezamenlijke vrienden, en Heleen kwam een paar weken later mee naar een treffen voor WWII legervoertuigen in België waar ik met mijn broer en ook die vrienden aan deelnam. Dat was in Dilsen, een prachtige locatie waarbij we in een hele grote zandbak geweldig konden rondrijden met onze oude legervoertuigen, variërend van jeeps tot aan grotere legertrucks (o.a. Dodge, GMC), tot aan Sherman tanks toe. Het leidde tot onze relatie en ook onze gezamenlijk passie voor de oude Willys. Ik was al op zeer jonge leeftijd geïnteresseerd in klassieke auto's, en dan met name



in oude legervoertuigen. Er reden bij ons in Uden destijds een paar Willys jeeps rond en dat was wat ik ook wilde. Het leidde ertoe dat ik in 1984 op 16 jarige leeftijd, samen met mijn broer die al 18 was en dus net zijn rijbewijs had, ging kijken naar een Willys MB uit 1942 die in De Mortel stond. Hij was in een redelijke staat en de eigenaar had er al het nodige aan gedaan. De motor en aandrijflijn waren goed, maar het was wel duidelijk dat hij nog wel flink opgeknapt moest worden. Voor fl 2900,- was het een goede deal vonden wij. Het werd een rijdende restauratie, waarbij mijn broer en ik gaande weg, en al lerend, allerlei zaken aanpakten, maar tegelijkertijd ook veel reden in de omgeving en ons al snel aansloten bij een club voor militaire voertuigen uit WWII in Limburg. De eerste uitdaging was om bij de RDW een kenteken te krijgen, wat de nodige aanpassingen vergde (volgens de keurmeester die wij troffen moest een auto uit 1942 ruitensproeiers hebben en voorruitverwarming, etc, terwijl die zaken op een jeep uit die tijd zeker niet voorzien waren. Later bij de herkeuring bleek ook dat dat helemaal niet hoefde, alles voor niets gedaan, maar wel een kenteken!).

We hebben in de loop der jaren eindeloos veel meegemaakt met de Willys. Veel ritjes in de buurt, het bos in met de honden, treffen, puzzelritten, etc. We zijn er ook al 6 keer met het hele gezin en aanhanger mee naar Normandië gereden om de 5-jaarlijkse herdenkingen van de invasie aldaar bij te wonen. Dat is erg indrukwekkend altijd, met zeer veel WWII voertuigen en ook nog altijd voornamelijk Engelse en Amerikaanse veteranen. De hele streek daar is gewoonweg een en al historie en de twee dagen enkele reis rijden als je maximaal 75 km/uur doet over de binnen-



wegen hebben we er graag voor over. Onze kinderen zijn al net zo verknocht aan de Willys als wij, en daarom zal ik deze ook nooit meer wegdoen.

Hoe komen we dan nu bij een Corvair terecht? Ik had al langere tijd de wens om naast de Willys nog een ander voertuig te hebben. Maar ja, geen tijd, geen plaats en geen budget. Ook was het niet duidelijk wat het dan zou moeten worden, en ik heb veel rondgekeken naar allerlei voertuigen op Markplaats en dergelijke. Uiteindelijk kwam met de zoekcriteria van cabrio, ruim genoeg (ik ben bijna 2 meter lang), 4-zits en betaalbaar een aantal keren een rode Corvair Monza uit 1965 voorbij, die ook nog vlakbij ons te koop stond, bij Auto Mooij in Beek en Donk. Op een zaterdagmiddag zijn we maar eens gaan kijken of dat misschien iets voor ons was. Daar aangekomen bleek de betreffende auto in de werkplaats te staan en waren ze bezig

deze rijklaar te maken, zaken als hoofdremcilinder vervangen, nieuwe bezinepomp e.d.. Het was eigenlijk wel meteen raak voor mij. Het model, de techniek en de historie spraken mij zeer aan. Ook was de staat van de auto boven verwachting goed. We maakten een nieuwe afspraak voor een proefrit een paar weken later. Die proefrit maakten we uiteindelijk met de kinderen erbij, en we waren allemaal erg enthousiast over de Corvair. De deal werd een paar dagen later gesloten en toen begon het lange wachten totdat de auto op kenteken zou staan. De wachttijd bij de RDW is 7 weken en bij het schrijven van dit verhaal hebben we nog 2 weken te gaan. Auto Mooij verzorgt de keuring en levert de auto af met service beurt en APK.

We kijken er naar uit om jullie te leren kennen bij toekomstige club evenementen, horen graag jullie verhalen en hebben

veel zin in leuke ritten en avonturen met de Corvair!

Groeten,
Heleen, Erwin en de kids.

Een heel mooi verhaal en vooral ruim geïnformeerd over hun hobby. Geweldig dat de jeugd er ook bij betrokken is want die hebben we hard nodig voor het voortbestaan van onze fijne Corvair club. Wellicht dat zelfs de broer van Erwin warm te maken is voor de Corvair. Ook bij deze familie is de gebleken dat de firma Mooij de club leverancier is. Familie Prinsen van harte welkom in onze club en ook wij verheugen ons er op om jullie te ontmoeten op een meeting.

Groetjes

Jaak Eijkelenberg



Vanuit de sleutelclub..... 4

revisie remsysteem (Corvair 769A, 4-deurs sedan 1961).

Niet elke dag steek je je hoofd onder het dashboard, zeker niet als je een dagje ouder wordt. Maar vanwege een kapot lampje van de grootlicht indicatie deed ik dat onlangs toch. Dat was maar goed ook want ik zag dat de hoofdremcilinder flink stond te "zweten" (foto 1). Ik had nooit gemerkt dat er iets niet in orde was en de auto remde altijd uitstekend. Maar toch, het zal je maar gebeuren dat je denkt te remmen en er gebeurt niets. Misschien remsporen in je broek maar niet op het asfalt. Ik heb dat ooit begin jaren negentig meegemaakt met een Peugeot 505. Dus mijn conclusie was: geen meter meer rijden en de boel uit elkaar halen. Hoewel de revisie van het remsysteem keurig omschreven staat in de Shop Manual leek het mij toch de moeite waard om hier te verhalen hoe die revisie verlopen is. De werkelijkheid verloopt toch altijd net een beetje anders dan je verwacht. De hoofdremcilinder zit bij de 60- en 61-er modellen onder het dashboard, direct naast het rempedaal. Het is dus oppassen met lekkage binnen in de auto. Het rempedaal bedient de remcilinder rechtstreeks. De remcilinder is bevestigd met 3 draadeinden die door een montageplaat en het schutbord gaan met moeren in de bagageruimte. Ook de vulopening zit in de bagageruimte. Aan de onderzijde heeft de remcilinder 2 aansluitingen voor remleidingen. Links voor de voorwielen, rechts voor de achterwielen. Om lekkage van remolie te voorkomen heb ik eerst het systeem via de ontluichtingsnippels leeggezogen met

een vacuümpompje op perslucht. Eerst rechts achter, dan links achter, rechts voor en links voor. Daar kwam een ongelooflijke hoeveelheid vuile troep uit, bagger gewoon. Vervolgens kon ik de remleidingen van de remcilinder losmaken zonder lekkage. Die zaten overigens zo muurvast dat ik een griptang moest gebruiken om ze los te krijgen.

Het demonteren van de remcilinder met het rempedaal leek eenvoudig. Gewoon de terugtrekveer van het rempedaal losmaken, drie moeren losdraaien en eruit pakken. Nee dus. Er was geen beweging in te krijgen. Wat ik ook deed, wringen, jotten, slaan op de draadeinden. Muurvast. Zie ik wat over het hoofd? Zitten er toch nog een paar moeren tussen het schutbord en de montageplaat?

Een mailtje naar Clark's om advies. Er kwam onmiddellijk antwoord met de boodschap dat hij er toch gewoon uit moest kunnen. Dan maar heel hard slaan met een vuistje (wel hout ertussen) en zowaar, er kwam beweging (foto 2), Nog even door slaan en jotten en daar was 't ie. Wat was er aan de hand? Bij de fabricage is er waarschijnlijk een fout gemaakt met de locatie van de 3 gaten in de montageplaat die tussen de remcilinder en het schutbord zit. Men heeft toen met een stuk ijzer of zoiets die gaten heel rafelig opgeruimd totdat de 3 draadeinden er een stukje in gingen, Vervolgens met de moeren de draadeinden er door getrokken en vastgezet. Bij de montage straks moet ik dus



Foto 1

met een ronde vijl eerst fatsoenlijke gaten maken in de montageplaat (foto 3). De remcilinder bleek zwaar vervuild te zijn (foto 4). De seegerring die de zuiger blokkeert zat vast in een koek roest. En toen ik de zuiger en de overige onderdelen eruit had bleek de gehele remcilinder vol bagger te zitten. Het verwijderen van de rubber ring onder de voetklep was nog wel een dingetje. De remcilinder heeft maar 1 opening en je moet onderin zijn. Je weet ook niet precies hoe de bodem van de cilinder er uit behoort te zien. Vlak? Conisch? Waarom zit die ring vast? Je



Foto 2



Foto 3



Foto 4

kunt erin kijken met een lampje, maar als je er wat in steekt dan zie je niets meer. Opgelost door de punt van een ijzeren barbecue-pen plat te slaan en op 5 mm haaks om te buigen. Erin steken, zoeken tot je de onderkant van het rubber voelt, de steel van de hamer ernaast, wrikken en ja hoor, hij is los. Goed kijken bij het eruit halen hoe hij zat, welke kant zat onder? Want dat staat nu precies op geen enkele tekening.

Na het schoonmaken (met pure alcohol) bleek de binnenzijde van de remcilinder flinke interingen te vertonen bij beide remcups en ook een duidelijke "moet" bij het einde van de remslag.

Omdat ik inmiddels een revisiesetje voor de hoofdremcilinder bij Clark's had besteld en ontvangen heb ik toch maar besloten om de cilinder te gaan honen (foto 5). De tolerantie van zuiger op cilinder is vrij krap, ruim 0,2 mm. op de diameter maximaal. De revisiezuiger zat gelukkig aan de bovenmaat dus het leek te kunnen. De interingen bleken toch vrij diep te zitten, vooral ter hoogte van de bovenste afdicht-ring. Helemaal weghonen zou teveel speling tussen zuiger en cilinder geven. Dus op een gegeven moment maar gegokt dat ik voldoende gehoord had.

Na het honen was het een zaak om de boel goed schoon te maken. Daarbij mag uitsluitend alcohol of remolie gebruikt worden. Benzine e.d. kan het rubber laten zwellen. Wel lastig met 2 gaatjes onderin. Wat je erin giet loopt er gelijk weer uit. Opgelost met 2 oordopjes (foto 6).

De montage begint met het plaatsen van de rubberring onder de voetklep. Die moet met de conische zijde boven (dat had ik onthouden) er vlak in. Niet verwrongen

want dan sluit de voetklep niet. Maar, dat kan je niet zien. Kijken, weer eens kijken, meten met de schuifmaat, twijfel, eruit halen met de barbecue-pen, weer erin, enz. Dan de voetklep op de veer met de primaire remcup aan de andere kant, cilinder ondersteboven en recht omhoog de samenstelling erin prikken. Je ziet niets meer en toch moet je zeker weten of het goed zit (zie voor onderdelen foto 7). Induwen, uitveren, ik hoorde de veer langs de cilinderwand schrapen, niet goed dus. Na 2 of 3 keer had ik het gevoel dat het geheel soepel veerde en geen geluid maakte. Zuiger met secundaire cup erin, de seegerring erin en dat moest het dan maar zijn, maar zeker wist ik het niet. Achteraf moet blijken of alles goed zit. Het rempedaal monteren en de samenstelling is klaar om in de auto gemonteerd te worden (foto 8). Vanwege de vervuiling heb ik de remleidingen beurtelings per wiel met perslucht



Foto 5



Foto 6

doorgeblazen. Dat kon eenvoudig omdat de remleidingen nog los lagen van de hoofdremcilinder. Eerst de ontluuchtingsnippels per wiel er af gedraaid en na het doorblazen door nieuwe vervangen. Er kwam heel wat bagger uit.

De hoofdremcilinder op zijn plaats teruggezet na het fatsoeneren van de gaten in het schutbord/montageplaat. Beide remleidingen (voor en achter) aangesloten op de hoofdremcilinder. De wartels waren flink gaar dus aandraaien was lastig. Straks zie ik wel of het dicht is.

Nu zijn de achterwielen aan de beurt. Voorafgaand daaraan de handremkabel/vereffening midden onder de auto helemaal losmaken. Dan eerst rechts achter de remtrommel eraf trekken. Allemachtig wat een zwarte troep, maar gelukkig geen remolielekkage (foto 9). De twee terugtrekveren van de remschoenen met een schroevendraaier en een waterpomptang loshaken. De veertjes van de remschoenbevestiging indrukken met een pijpsleutel, stukje draaien en los. En tenslotte de remschoenen met de hele samenstelling eruit gepakt. Pats, daar vlogen de onderdelen in het rond. Met moeite de veer van de handrem ingedrukt en uit de handremhefboom gehaakt. Dom, dom, dom. Die moet je laten zitten, want terug erin krijgen kost bloed, zweet en tranen. De remschoen olievrij houden kan namelijk ook door er een plastic zak omheen te binden, zoals ik later bij het linker wiel heb gedaan (foto 10).

De stofkappen van de remcilinder verwijderd en de remzuigertjes, cupjes, enz. naar een kant eruit gedrukt. Omdat de remleidingen leeg waren was er geen remoliefestijn. Wel veel zwarte bagger.



Foto 8



Foto 7



Foto 9

De cilinder zelf was in redelijke staat. Dus schoonmaken, insmeren met remolie en het hoonapparaat erdoor. Weer schoonmaken, insmeren met remolie, aan één kant een nieuw stofkapje erop en van de andere kant een remzuigertje erin, een cupje, de veer, weer een cupje, een remzuigertje en het stofkapje. Dan de drukstangtjes in de stofkapjes van de remcilinder wurmen. De verwijderde handremkabel weer in de handremhefboom haken. De remschoenen met de afstelschroef en de veer in elkaar haken en terugplaatsen. Op een krukje zittend met je knieën het geheel proberen op zijn plaats te houden en dan het parkeerremdrukstaafje met de anti-ratelveer plaatsen. Je komt handen tekort, vandaar die knieën.

Let op: Aan het anti-ratelveertje zit een borgkrulletje. Dat moet bij het rechterwiel aan de voorkant van de remschoen zitten en bij het linkerwiel aan de achterkant. De andere kant van het drukstaafje moet op de parkeerremhefboom geplaatst worden en niet op de secundaire remschoen. Als

je begrijpt hoe het werkt is dat logisch maar een foutje is zo gemaakt. Het is maar dat u het weet.

Als het parkeerremstaafje en de drukstaafjes van de remcilinder op hun plaats zitten kunnen de remschoenveertjes geplaatst worden. Indrukken met een pijpsleutel, stukje draaien en klaar (hoewel ze meestal een paar keer in het rond vliegen). Remtrommel erop en met 2 moeren vastzetten. Dan de remmen stellen. Er is speciaal gereedschap voor, maar ik gebruik een bandenlichter. Het eind van de bandenlichter per tandje omhoog bewegen totdat de trommel vastzit en dan 15 tandjes terugzetten.

De handremvereffenaar weer vastzetten. De handrem even aanhalen en weer loslaten, kijken of de remschoenen vrijlopen. De voorremmen zijn eenvoudiger omdat er geen handremonderdelen zitten. Om de remtrommels te verwijderen de splitpen eruit en de kroonmoer eraf draaien. Een beetje jotteren en je kunt de borgring en het voorste lager eruit halen. Dan de trommel eraf trekken. De terugtrekveren en de remschoenveertjes verwijderen,

precies zoals bij de achterwielen. De remschoensamenstelling niet uit elkaar laten spatten. Netjes neerleggen. Dan de stofkappen, remcilinders, enz. verwijderen zoals achter. Schoonmaken en hoonapparaat erdoor zoals achter. De boel weer in elkaar zetten. Wel de wiellagers van nieuw vet voorzien. Goed erin werken. En tot slot de remmen stellen. Bij de voorremmen 12 tandjes terug i.p.v. 15.

Alles is nu klaar voor ingebruikname.

Nergens zit remolie, alleen lucht. De Shop Manuel geeft aan dat je het reservoir moet vullen met remolie en een paar maal langzaam je rempedaal moet indrukken. Wel, dat blijkt niet te werken, de remolie wil niet zomaar in de remcilinder zakken.

Daarom toch maar met het perslucht-pompje op de ontluichtingsnippels aan de gang. Gewoon beginnen met de verst verwijderde ontluichtingsnippel, rechts-achter en zuigen totdat er remolie zonder bellen uitkomt. Maar, nee dus. Omdat er alleen maar lucht in de wielremcilindertjes zat werd er valse lucht getrokken langs de remcupjes. Daarom heb ik het perslucht-pompje rechtstreeks op de rem-slang gezet. Eerst kwam er een heleboel viezigheid en vervolgens, zowaar, schone remolie.

Door al die vuiligheid raakte er een rem-slang verstopt. Om het dan maar helemaal goed te doen heb ik 4 nieuwe remslangen gemonteerd. Vervolgens het vullen



Foto 10

afgemaakt door het bekende in/los van het rempedaal en open/dicht van de ontluichtingsnippels.

Dan even flink op de rem trappen, hoofd onder het dashboard en, grote schrik, de remcilinder stond weer te zweten. Ik had dus niet ver genoeg gehoord.

Ik was er inmiddels wel klaar mee. De voorgaande inspanningen hadden weliswaar gediend "ter leering ende vermaeck", maar met die remcilinder was ik nog precies even ver als toen ik begon. Niet

verder prutsen, dacht ik, gewoon een nieuwe hoofdremcilinder bestellen bij Clark's en het eerste stuk van de hele riedel weer opnieuw uitvoeren. Dat was eigenlijk allemaal best snel gedaan en, na uitgebreid op lekkages gecontroleerd te hebben, lekker proefgereden. De remmen werkten prima, dus op naar de volgende klus.

Wim Boon

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



Plastic Fantastic!

Wie dit al wist kan het eerste stukje van dit verhaal overslaan, maar ik heb mijn Corvairste grotendeels te danken aan modelbouwdozen.

Lang geleden zat ik te peinzen hoe ik toch eens aan een echte mooie klassieker zou kunnen komen, anders dan die leuke, maar halfbakken exemplaren die ik eerder had. Dus niet weer een Renault Caravelle die 100 kilo te zwaar was door alle plamuur. En ook niet weer een scheefgezakte Datsun Bluebird. Maar ja, kwaliteit heeft een prijs en ruim in de slappe was zat ik niet. Tot ik besepte dat ik wel ruim in de bouwdoosjes zat! Die kocht ik al sinds mijn puberteit en veel sneller en vaker dan ik ze kon bouwen. Bovendien zaten er inmiddels best wat zeldzame exemplaren tussen. Kort en goed, op diverse beurzen heb ik een groot deel van de verzameling te gelde gemaakt. Zo had ik het startkapitaal voor mijn 1964 Spyder.

De kitjes van Corvairste heb ik natuurlijk niet weggedaan. Daar zijn er in de loop van de tijd juist nog wat bijgekomen. Hier wil ik graag wat citeren uit en aanvullen op een boekje dat ik ooit vond dat gaat over bouwdozen van Corvairste: The Corvairste Plastic Model Guide. Het is een eenvoudig boekje in zwart/wit op A5-formaat, maar zeer informatief. Er staat geen jaartal in, maar het zal rond 1980 zijn uitgebracht. Ik ben het eens met wat de schrijver, Nick Whitlow, zegt: tot die tijd zijn de beste kits uitgebracht door SMP/AMT, in de schaal 1:25, met jaarlijks een nieuwe uitgave corresponderend met het modeljaar. Althans, volgens AMT. In dit boekje loopt Whitlow elke uitgave na en checkt wat daarvan klopt. Ik ga niet hem weer checken, ik geloof hem op zowel zijn kennis van Corvairste, als van de dozen en hun inhoud.



Een voorbeeld van een foutje van AMT: de Corvairste van 1968 had sidemarker lights, maar die ontbreken op het model van AMT. De uitgave van 1969 heeft ze wel. Ieder jaar paste AMT de mallen van het

model aan. De mallen die nu voor heruitgaven gebruikt worden, bepalen daarmee dat je enkel heruitgaven ziet van model 1969. En dat betekent weer dat je voor de modeljaren 1965 tot 1968 aangewezen bent op de bouwdozen uit die jaren. En die zijn inmiddels vrij zeldzaam. Top uit de reeks is volgens het boekje de doos van 1967, onder andere omdat dit het laatste jaar is dat er standaard wioldoppen meegeleverd werden. Van de early models zijn de jaren 1960 tot 1963 in kitvorm bijna niet te vinden, ook omdat die mallen niet meer bestaan.

Op de foto met de cover van het boekje ook twee prachtige doosjes van Palmer, een andere producent van kits. De inhoud is zeer grof en zal niet makkelijk leiden tot een fraai model. Premier is weer een andere producent met hetzelfde euvel:





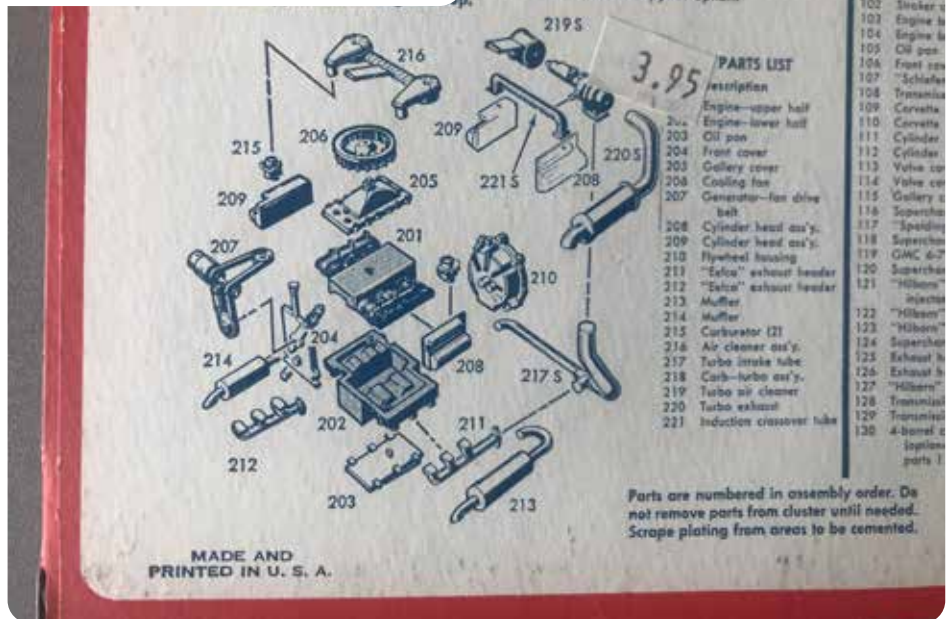
prachtige box, teleurstellende inhoud. Maar blijkbaar is er een uitzondering. Premier heeft een eenvoudig, maar zeer acceptabel model uitgebracht van een Rampside. Extra interessant, omdat AMT nooit een bus of pickup heeft uitgebracht. Een zeer gezocht model!

In de hoogtijdagen van AMT, de jaren 60, 70 en 80, waren customizing en dragracing natuurlijk hot. Daarom kon je een kit vaak in 2 of 3 versies bouwen: Stock, Custom en (Drag)Race. Maar AMT (en ook bijvoorbeeld Revell) leverden ook doosjes met onderdelen om zelf je eigen model samen te stellen, de zogenaamde Parts Packs. In een van de Parts Packs van AMT vind je een Chrysler V8 en een

Corvaire Pancake 6. En die laatste kon je bouwen met 2 carburateurs of met de turbo. Ik zou wel eens willen weten tot wat voor combinaties dat heeft geleid. In schaal 1:25 kan het immers nog gekker dan in het echt.

Over auteur Nick Whitlow: Recent schreef hij een boek over de Reactor van Gene Winfield, met Citroën ophanging en Corvaire krachtbron (zie clubblad nummer ??) en hij geeft nog steeds modelbouw tips op internet.

Ad Dijkstra



Te Koop bij Auto Mooij

Merk: Chevrolet, Corvaire Monza

Uitvoering: 1964

KM-stand: 6.983 mi

Vermogen: 75 kW / 102 PK

1964 Chevrolet Corvaire Monza

Speciale motor uit het nieuwere type Corvaire. Voorzien van Holley carburateur en speciale uitlaat.

CUP Velgen

Blauw met leder interieur

4 versnellingen hand geschakeld

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)



De moeder van Wim Boon aan het Gardameer met de Corvair Early. Kleurbewerking is van Ralf Verhees
Uit de verzameling Corvair Live van Ruud Keers, Jaak Eijkelenberg, Ralf Verhees en Hans Aarsman



Waarom Ralph Nader de Chevrolet Corvair onterecht kapotmaakte

Ralph Nader noemt de Full Self-Driving Beta-optie van Tesla onverantwoord en gevaarlijk. Maar wie is Ralph Nader? En waarom zouden we naar een 88-jarige man moeten luisteren?

In de jaren zestig maakte hij immers onterecht de Chevrolet Corvair kapot met zijn boek *Unsafe at Any Speed*. Althans, dat blijkt uit een onafhankelijk onderzoek uit 1972.

Ralph Nader (1934) vocht voor consumentenrechten en probeerde diverse keren president van de Verenigde Staten te worden. In 1965 bracht hij een boek uit, *Unsafe at Any Speed*, waarin hij Amerikaanse autofabrikanten ervan beschuldigde te nonchalant om te gaan met inzittendenveiligheid. Sterker nog, de Grote Drie werkten innovaties op dat gebied zelfs actief tegen. Waarom? Omdat veiligheid geld kost en Chrysler, Ford en General Motors alleen maar aan winst dachten.

Ralph Nader pleitte voor veiligheidseisen aan auto's

Nader pleitte terecht voor veiligheidseisen die door de Amerikaanse overheid

moesten worden opgelegd. *Unsafe at Any Speed* heeft veel goeds gebracht. Naar aanleiding van de bestseller werd in 1966 de United States Department of Transportation en de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) opgericht. Hebben de Amerikaanse fabrikanten er iets van geleerd? Nee! In de jaren negentig probeerden ze uit alle macht de airbagplicht van tafel te krijgen. Tevergeefs.

Unsafe at Any Speed over de Chevrolet Corvair

De meeste mensen zullen *Unsafe at Any Speed* van iets anders kennen. Het boek was voor de Chevrolet Corvair wat Youp van 't Hek voor Buckler-bier was. Nader wijdde een hoofdstuk aan de neiging tot overstuur van de Corvair, die zijn motor achterin had. In snel genomen bochten veranderde het camber van het binnenste achterwiel zo erg dat het contactoppervlak met de weg te klein werd om grip te houden. GM-technici wisten dit en stelden een stabilisatorstang voor. Het bestuur weigerde.

Corvair was niet gevaarlijker dan concurrenten

De reputatie van de Corvair was aan gort. In 1965 verkocht Chevrolet nog 220.000 stuks, drie jaar later was dat gekelderd naar 14.000. En ja, de Corvair kon op de limiet gevaarlijk zijn, maar zeker niet gevaarlijker dan de concurrentie. Uit een onderzoek van de NHTSA bleek in 1972 dat de Corvair in snelle bochten niet meer grip verloor dan de Ford Falcon, Plymouth Valiant, Renault Dauphine en Volkswagen Kever. Porsche en Mercedes gebruikten ook dezelfde soort achterwielophanging.

General Motors probeerde Nader kapot te maken

Zeggen we daarmee dat het weggedrag van die modellen prima is? Nee. En het is terecht dat Ralph Nader het onderwerp aansneed in *Unsafe at Any Speed*. Maar misschien had hij in zijn boek ook andere auto's dan de Corvair kunnen meenemen. General Motors reageerde in ieder geval als door een wesp gestoken. Het concern huurde privédetectives in om 'dirt' op te graven over Nader en stuurde prostituees op hem af om hem te verleiden tot een slippertje. Het werkte allemaal niet.

Ingestuurd door Hugo Donkers Verhaal uit Autoreview 15 aug 2022



Meer Nader News:

Ralph Nader richt zich op Tesla's FSD-technologie

Het volledige zelfrijdende systeem van Tesla is aangevallen door Ralph Nader .

Veiligheidsadvocaat Ralph Nader noemt het 'het verkeerde op het slechtste moment' en wil dat het semi-autonome rijstelsel van Tesla wordt verwijderd.

Nader is een van de nieuwste en een van de meest prominente critici van FSD en het originele Tesla Autopilot-systeem. De technologie is in verband gebracht met tientallen ongelukken en storingen, evenals een aantal doden.

Het systeem wordt momenteel geconfronteerd met tientallen individuele onderzoeken door de National Highway Traffic Safety Administration en sommige waarnemers denken dat de federale agentschap binnenkort een terugroepactie gaat bevelen voor honderdduizenden Tesla-voertuigen.

"Ik roep de federale toezichthouders op, om onmiddellijk op te treden, om de toenemende doden en gewonden door Tesla met deze technologie te voorkomen", zei de 88-jarige Ralph Nader in een verklaring.

NHTSA heeft verschillende testen van het originele Autopilot-systeem gedaan. Over de laatste test van de Full Self-Driving, zei Nader dat het bureau "zijn autoriteit voor het terug roepen van de veiligheid moet gebruiken en dat de FSD-technologie in



Ralph Nader ✓
@RalphNader

Tesla's major deployment of so-called Full Self-Driving (FSD) technology is one of the most dangerous and irresponsible actions by a car company in decades. My full statement: nader.org/2022/08/10/sta.. -R



nader.org
Statement by Ralph Nader On Tesla Full Self-Driving (FSD) ...
August 10, 2022 FOR IMMEDIATE RELEASE Tesla's major deployment of so-called Full Self-Driving (FSD) technology ...

4:35 PM · Aug 10, 2022 · Twitter Web App

elke Tesla moet worden verwijderd."

Musk belooft dit jaar een meer geavanceerde FSD

The Detroit Bureau nam contact op met Tesla voor commentaar, maar heeft tot nu toe geen reactie ontvangen.

De automaker heeft niet langer een afdeling mediarelaties en reageert zelden op nieuwsverzoeken, tenzij CEO Elon Musk zelf een Tweet plaatst.

Op het moment dat dit verhaal werd gepubliceerd, had hij niet gereageerd op de aanval van Nader. Maar de afgelopen weken heeft Musk beloofd dat tegen het

einde van dit jaar een nog verbeterde versie van FSD zal worden gelanceerd. Deze zal echt werken zonder tussenkomst van een bestuurder. Hij gaf ook aan dat het een cruciale inkomstenbron voor de automaker zal worden.

Momenteel kost het de kopers \$ 12.000, Musk noemde dat cijfer "belachelijk laag", wat aan geeft dat de prijs zal worden verhoogd zodra de volgende grote update is gepland.

Verhaal uit The Detroit Bureau, the voice of the automotive world.

Ralf Verhees



Authentieke Dag Vreeswijk

Het was nog even spannend of we het wel zouden halen, de authentieke dag in Vreeswijk.

Vol enthousiasme heb ik ons opgegeven na een oproep van Saskia voor deelname aan deze dag met onze Corvair, precies nadat 2 weken nadat we de auto hadden opgehaald. Tijdens een aantal eerste testritjes bleek de Corvair toch soms hier en daar een kleine storing te vertonen. Zo sloeg hij een paar keer af in drive tijdens het stilstaan, wilde hij ineens niet starten tijdens een tussenstop en deden de dashboard lichtjes het niet meer. Ook was het tanken een probleem, het lukte niet om meer dan een paar liter te tanken. Dit resulteerde voor Erwin en zoon Jop in een paar avondjes sleutelen om toch de belangrijkste dingen te controleren en na te lopen. Gelukkig had Erwin de avond voor vertrek toch het vertrouwen in zijn nieuwe aanwinst om ons veilig door de eerste echte rit te loodsen.

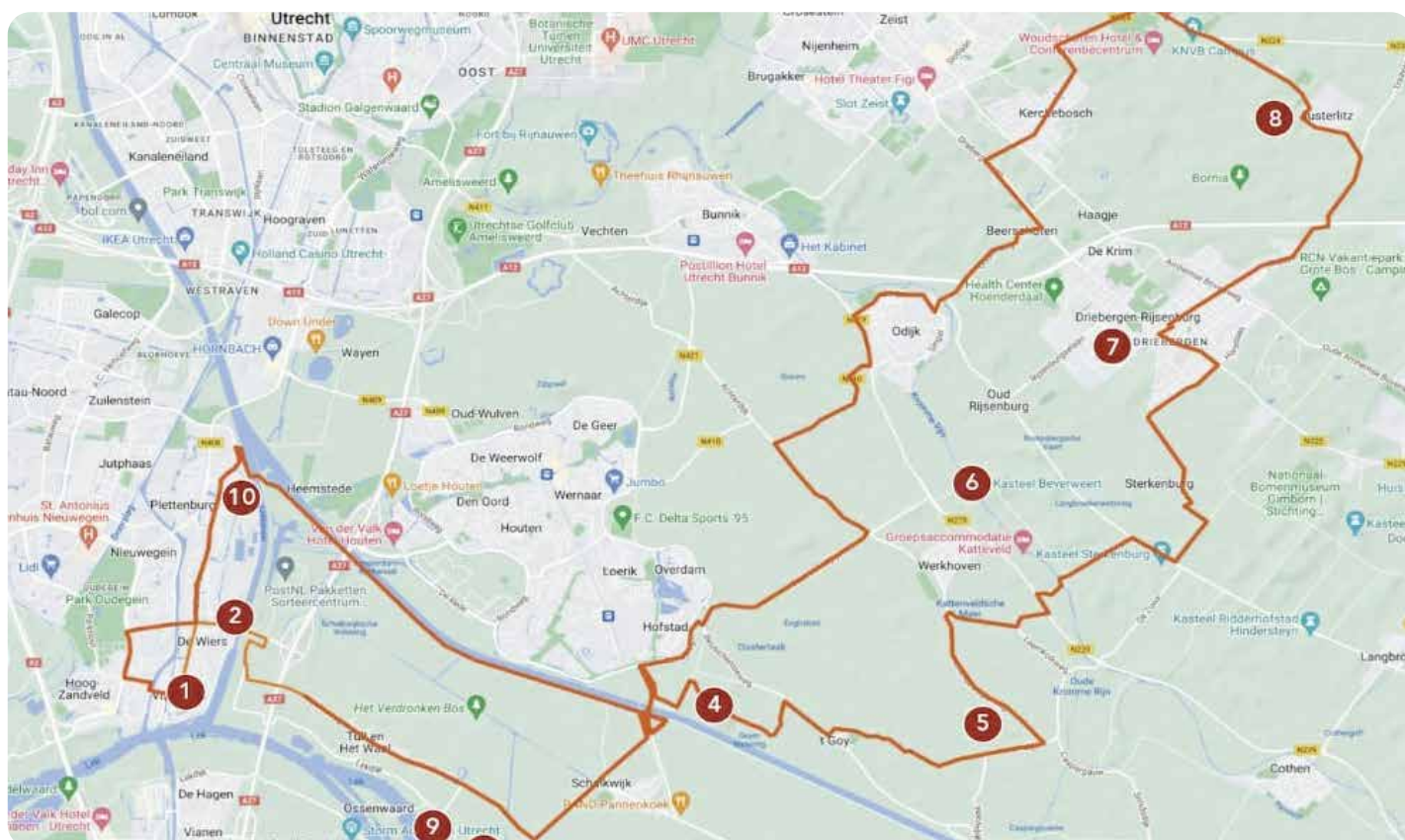
Te laat

We hadden om 9 uur afgesproken te verzamelen in Nieuwegein, alleen hebben wij dat niet gehaald...

Om 8 uur stipt vertrokken wij vol energie en goede moed met Milo achterin voor de rit van 65 kilometer naar het huisadres



van Wim. Helaas bleek de inrit van de snelweg naar Den Bosch afgesloten door een ongeluk en moesten we een flink stuk binnendoor rijden waardoor wij op onze eerste ontmoeting met de Corvair leden al te laat aankwamen. Dat was balen zeg. De 2 Corvairs van Wim & Saskia en Ruud & Annemiek stonden al opgesteld voor vertrek en zijn we gezamenlijk naar Vreeswijk gereden. Vreeswijk was vrolijk aangekleed met heel veel kraampjes, vlaggen en slingers.





We kregen een routeboek, lunchpakketjes en parkeerden onze Corvairs in de binnenstad. Dit was het moment om onze nieuwe Corvair vrienden te ontmoeten. En wat was dat een hartelijk welkom! Onze auto werd direct geïnspecteerd en bewonderd en we kregen een mooie complimenten. En Ruud had nog een mooi welkomscadeau voor Erwin, een Corvair petje, hoe tof!

Na een minuut of 20 begon de rit van ruim 65 km door de mooie omgeving van Nieuwegein. Het was een bijzondere stoet van oldtimers. Prachtige exemplaren uit alle jaartallen en landen deden mee. Leuk dat er in de dorpen waar we doorheen kwamen mensen stonden te kijken en te zwaaien. De Corvair heeft het uitstekend gedaan. Heerlijk in het zonnetje, haren in de wind en lekker comfortabel toeren door de Utrechtse heuvelrug. Bij terugkomst in

Vreeswijk stond het hele dorp op de weg om ons in te halen. Wat een mooie belevenis. We parkeerden de auto's weer in de dorpsstraat voor de static show en konden ze bewonderd worden door de bezoekers. Een mooi tafeltje in de zon aan de kade stond klaar voor een lekker kopje koffie en een nadere kennismaking met elkaar. We hebben een heerlijke dag gehad! We zijn fan! En Milo, ons kooikerhondje, heeft op de terugweg heerlijk geslapen onder het dashboard, moe van alle indrukken en spanningen van de lange dag.

Wim, Saskia, Ruud en Annemiek bedankt voor het warme welkom!

Tot snel op de Corvair dag in oktober! We kijken uit de andere club leden te ontmoeten.

Erwin & Heleen



10 cilinder voorwielaandrijving.

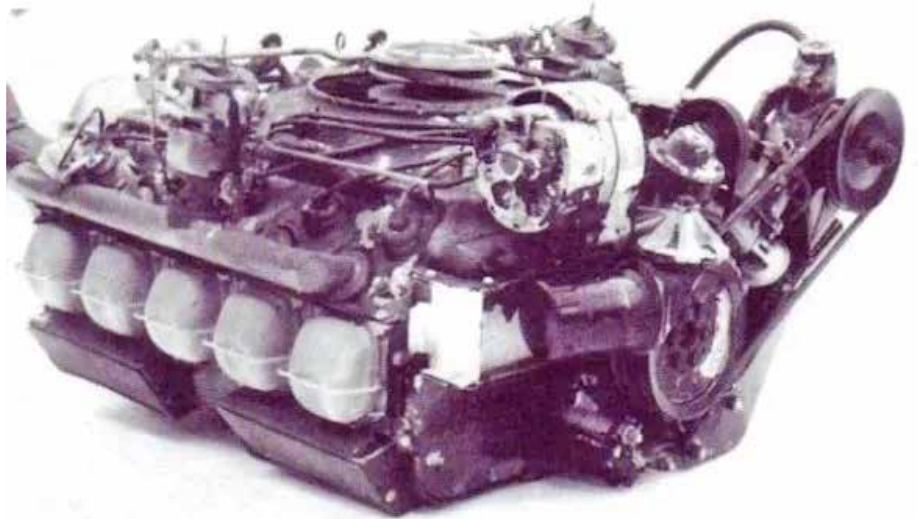
Ontelbaar veel prototypes van General Motor zien nooit het levenslicht. Neem nu deze: een 1962 Chevrolet Impala met een flat 10 (ook wel 10 cilinder boxer genaamd) en voorwiel aandrijving.

Dit concept is ontstaan na de productie van de 1961 Chevrolet Corvair, toen Chevrolet Engineering ging werken aan een verbeterde, tweede generatie versie van de Corvair luchtgekoelde 6-cilinder.

Om de kosten voor een nieuwe motor te rechtvaardigen, bestudeerden de ontwerpers en engineers van Frank Winchell's groep een uitgebreidere reeks toepassingen van de Corvair luchtgekoelde "pannekoek"-architectuur met de constructie van een 4-cilinder, een 8-cilinder en uiteindelijk een 10-cilinder experimentele motor van 300 cubic inch (4,9 liter). Op papier zou deze 10-cilinder boxer met gemak 250 pk halen. Buiten de 10-cilinder boxer versie zoals op de foto, bestond er – naar verluid – zelfs een 12-cilinder versie, maar die bleef bij tekeningen.

Ondertussen was General Motor ook bezig met het ontwerpen van een voorwiel aangedreven systeem. Deze kwam uiteindelijk op de markt in een 1966 Oldsmobile Toronado.

De 10-cilinder boxer werd gekoppeld aan een aangepaste voorwiel aandrijflijn met Corvair en Pontiac Tempest onderdelen



en 180 graden gedraaid, zodat de motor "front out / voorop" zat. Deze nieuwe aandrijflijn werd vervolgens in een 1962 Chevrolet Impala Sports Coupe geplaatst. De voorkant van de Impala was verlengd. De motorkap en spatborden waren van fiberglas. Alles was groter gemaakt om de aandrijflijn in de voorkant van de Impala te huisvesten. Het zag er misschien apart uit, maar het schijnt dat de verhouding voor- en achtergewicht best acceptabel was op deze manier.

Hoewel de "lange neus"- Impala niet echt een schoonheid was, ging het General Motors vooral om het praktische gedeelte ervan: het testen van de 10-cilinder boxer met voorwiel aandrijving.

Ondanks dat de test best goed verliep, ging de tweede generatie van de Corvair nooit in productie. De Corvair behield zijn 6 cilinder welke men ging verbeteren. Kort na de test is de "Chevrolet Impala Aircooled 10 Sports Coupé" vernietigd.

Ralf Verhees



Jay Leno, de verzamelaar

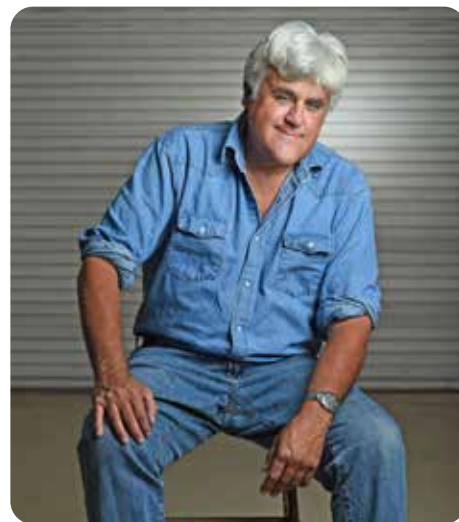
Hoe kan het dat een auto die als één van Amerika's slechtste wordt beschouwd een van mijn favorieten is? Ik denk dat het komt doordat die auto indertijd niet werd begrepen. Ik denk dat we de Chevrolet Corvair recht doen door hem de meest 'Europese' Amerikaanse auto te noemen die ooit is gebouwd. Hij is ontwikkeld door Ed Cole en het was de eerste auto van GM met een zelfdragende carrosserie. Hij had een luchtgekoelde platte zescilinder, een jaar of zes vóór Porsche's 911. Hij had ook pendelassen, zoals een Volkswagen, en die hebben de basis gevormd van Ralph Nader's boek *Unsafe at Any Speed*. Toen het boek uitkwam, waren de nadelen van de wielophanging overigens weggenomen en in de vroege jaren '70 heeft de SAE (Society of Automotive Engineers) in een studie gemeld dat de Corvair niet veiliger of onveiliger was dan welke andere Amerikaanse auto dan ook. Maar toen was er al zoveel kapot gemaakt. Velen geloven overigens dat Nader's boek het leven van de Corvair iets verlengd heeft. De auto kreeg zo op zijn donder van de Mustang dat GM er al in 1967 de stekker uit had willen trekken, maar GM wilde niet de indruk wekken te buigen voor Ralph Nader en heeft hem tot in 1969 in productie gehouden.

Don Yenko kwam uit een familie van Chevy-dealers, hij was er zelf ook een. Hij was ook een gedreven coureur: Le Mans, Daytona, Sebring, en hij was zelfs viervoudig SCCA-kampioen. De man was de Carroll Shelby van Chevrolet. Hij zag het potentieel van de unieke Corvair en was vastberaden om er - niet lachen - de Amerikaanse Porsche van te maken. Hij hoopte ermee te racen in de 'D-production class' van de SCCA. Vergeet niet dat Chevy de pendelassen toen al had vervangen door een volledig onafhankelijke constructie. Toen hij met zijn Corvair wilde gaan racen, werd hij door de officials geweigerd omdat het geen sportauto was hij had een achterbank - en omdat hij niet gehomologeerd was. Geen probleem, zei Yenko. Hij plaatste zijn eerste legendarische COPO-bestelling, dat staat voor Central Office Production Order. Dat gaf hem de gelegenheid 100 auto's te laten komen zonder achterbank en met een aantal prestatiegerichte verbeteringen die niet voor een gewone productieauto te bestellen waren, zoals een 3.89 Positraction differentieel, een directer stuurhuis, een oliekoeler en dubbele hoofdremcilinder van een Cadillac. Het was de eerste

keer dat een Chevrolet met een dubbel, gescheiden remsysteem werd geleverd. Yenko heeft ook wat aan de aerodynamica van de Corvair gesleuteld en heeft hem een Grant-stuurwiel van 15 dollar gegeven uit de catalogus van JC Whitney. Hij noemde zijn versie van de Corvair de 'Yenko Stinger'.

Ik heb jaren naar zo'n auto gezocht. Net zoals de Shelby Mustangs zijn ze gemakkelijk na te maken, dus je moet op je hoede zijn. Uiteindelijk heb ik er een gevonden, hier in Los Angeles - auto nummer 54. Alle echte Stingers zijn wit, met blauwe strepen, en de meeste hebben een hard leven gehad. Deze was perfect. Jeff, de eigenaar, was een echte enthousiast en had hem grondig en met gevoel gerestaureerd. Het is de eerste auto die ik niet helemaal opnieuw heb hoeven doen. Het is een Stage Two-versie, met vier carburateurs, een vierversnellingsbak en 190 pk. Er was ook een Stage Three met 240 pk, maar die was alleen voor het circuit. Ik weet dat 190 pk vandaag de dag niet veel lijkt, maar vergeet niet dat deze auto maar 1159 kilo woog - dat was zo'n 140 kilo lichter dan de competitie.

Het probleem met de Corvair was dat hij zo anders was dan de Amerikanen gewend waren. Ze dachten, waarom zou ik een zescilinder nemen als ik voor hetzelfde geld een V8 kan krijgen in een Mustang? De motor zit achterin, de kofferbak voor mijn neus, achter moeten de banden harder worden opgepompt dan voor. Het doet me aan een uitspraak van Mark Twain denken: 'ik houd van vooruitgang, maar met veranderingen heb ik niks'. Ik geniet van de Stinger. Op auto-shows vragen jonge enthousiasten of het een Karmann-Ghia is en ze kunnen niet geloven dat het een Chevy is. De meeste



hebben er nog nooit van gehoord. De Stingers zijn van 1965 en '66 en zien er zelfs nu nog top uit, ondanks dat ze bijna zestig jaar oud zijn. Ik houd van Porsches - ik heb een Carrera van '63, een 911 van '71 en een Carrera GT van 2004- en ik kan heel goed waarderen wat Don Yenko geprobeerd heeft te bereiken. Wat ik nauwelijks kan geloven is hoe goedkoop deze auto's zijn. Niet de Yenko's, alhoewel die beter te betalen zijn dan Shelby Mustangs. Maar de gewone Corvairs, zoals de Monza en de Corsa en zelfs de 180 pk Turbo, kosten relatief gezien verrassend weinig.

Er zijn clubs en onderdelenleveranciers die hun best doen deze auto's rijdend te houden - op het circuit en op straat. De naam Corvair was overigens een combinatie van Corvette en Bel Air. De auto werd als een flop beschouwd omdat er maar 1,8 miljoen van zijn verkocht. Wat zijn de tijden veranderd, nietwaar? Verkoop nu 1,8 miljoen stuks van ik weet niet wat en ze maken je meteen CEO van het bedrijf...

Verhaal uit auto blad Octane van Juni, ingezonden door Ruud Keers





Foto: Jay Leno met zijn Corvair Yenke #54