



**CORVAIR
MOTOR
EDITIE**
en nog veel meer

Oostenrijk

We hebben sinds dit jaar ook een clublid uit Oostenrijk!

Ferdinand Hoffmann woont namelijk in Lermoos - Tirol. Ferdinand heeft een deel van zijn leven in Nederland gewoond. In Lermoos rijdt Ferdinand een mooie Corvair, maar zijn liefde voor de Corvair begon al veel eerder. Hij heeft zelfs Corvairs gereden in Nederland. Ferdinand wilde graag deze foto's delen met de club.

We heten Ferdinand van harte welkom in onze club en wie weet mogen we hem nog eens ontmoeten op een clubmeeting, want hij komt nog graag in Nederland.



Corvair in 1965 die in Berlijn is gekocht.



De Corvair in Zwitserland.



Bij mijn toenmalige schoonouders in Sittard. Benzine op dus moest er geduwd worden.



Ook de Corvair verdient wat aandacht met wat schilderwerk.

2

Oostenrijk

3

van de Stuurgroep

4

Kennis & Koffie 2025

6

Kennis & Koffie
Carburateurs

10

Corvair Live

12

René Kramer stelt zich voor:

14

Mijn Corvair-leven en tijden

16

Goed man!!

16

Pimp de Keers Corvair
deel 3

Van de Stuurgroep

Beste leden,

Het jaar loopt alweer bijna ten einde en we kunnen met plezier terugkijken op een mooi en actief Corvair Club-jaar. In dit clubblad vind je een overzicht van alle activiteiten die we samen hebben beleefd.

Ook richting het einde van het jaar heeft de stuurgroep niet stilgezeten. Eind november hebben we nog een digitaal overleg gehad waarin diverse punten zijn besproken, afgerond of in gang gezet. Hieronder delen we de belangrijkste onderwerpen:

- De vaste prijs voor de **meeting** is goed bevallen. Hier zullen we in de toekomst op voortborduren, waarbij per evenement wordt bekeken welke kosten daarbij passen.

- De contributie voor 2026 is vastgesteld op **€ 46,-**. Gelieve dit bedrag nog niet over te maken; in januari ontvang je hiervoor een **betaalverzoek per mail**.

- De **Algemene Ledenvergadering (ALV)** vindt plaats op **zondag 1 februari 2026 om 14.00 uur. Vooraf ontvangen alle leden per mail een uitnodiging met de aanmeldlink en de agenda**.

- De papieren aanmelding voor **nieuwe leden** wordt vervangen door een **digitaal aanmeldformulier**, zodat aanmelden eenvoudiger en sneller wordt. Dit wordt de komende periode uitgewerkt.

- Het motorblok dat is aangeschaft voor de **Kennis & Koffie techniekmiddagen** zal worden bekeken en, waar nodig, aangevuld met onderdelen uit de **verzamelingen van verschillende leden** binnen de club. Op die manier werken we samen toe naar een motorblok dat in de toekomst inzetbaar is. Dit is een project van langere adem, waarbij meerdere leden betrokken zullen zijn. In het nieuwe jaar vertellen we hier graag meer over.

De termijn van twee jaar voor enkele stuurgroepleden loopt af. Het gaat om:

Ralf Verhees – Voorzitter & Redacteur
Linda Sprangers – Communicatie & Social Media
Heleen Prinsen – Penningmeester & Merchandise

Deze drie stuurgroepleden stellen zich opnieuw kandidaat voor een volgende termijn van twee jaar, in dezelfde functie.
Wil je jezelf verkiesbaar stellen voor een stuurgroepfunctie? Mail dan **vóór 20 januari** naar **communicatie@corvair.nl**. Vermeld daarbij voor welke functie je je kandidaat stelt en voeg een korte motivatie toe.

Clubblad sponsors

PEETERS
DRUK EN PRINT



Tot slot wil de stuurgroep iedereen bedanken voor de betrokkenheid en gezelligheid van het afgelopen jaar. We wensen jullie fijne feestdagen en kijken uit naar 2026: met veel veilige kilometers en vooral veel grote glimlachen onderweg.

De stuurgroep



Zondag
1 Februari



Start: 14:00

Corvair Club Nederland Leden Vergadering

Colofon

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

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

Lid worden:

Door storting van € 54,00
Jaarlijkse contributie plus € 8,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie 2026 € 46,00

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

Penningmeester
Heleen Prinsen
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:
Pieter Klinker
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media
Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise
Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

**Leden login:
2025Nader**



Kennis & Koffie 2025

Op 9 november beleefden we voor de tweede keer een Kennis & Koffie middag in Waspik. Linda en Marcel geven je met hun tot Route 66 Bar Saloon omgebouwde garage het gevoel dat je ergens in de Midwest of America bent verzand waar je tijdens die onafzichtelijke roadtrip naar de Pacific in je roestig late, early of FC even op verhaal kunt komen. Om je te bezinnen waarom je toch aan deze toer begonnen bent. The coffee is strong, the beers are cold or better a coke,

ma'am? Nu is een rit vanuit Friesland of Noord-Holland naar het donkere Brabant daar niet helemaal mee te vergelijken maar hulde aan de leden die dat er toch weer voor over hadden. Maar ook wel weer te begrijpen als je het extreem hoge intellectuele niveau van de presentaties in aanmerking neemt. Jammer dat een aantal leden het na de eerste K&K voor gezien hielden. Prikten zij door het zogenaamde kaliber van de presentatoren heen? Met een verhandeling over het



Te Koop bij Auto Mooij

Monza / Coupé / Super patina / 1963 / California

Hele unieke Chevrolet Corvair Monza Coupé uit 1963.

Auto rijdt prima, motor loopt super en bak schakelt zoals het hoort.

Zeer originele auto, uit California dus eigenlijk helemaal roestvrij.

Terwijl je van buiten wel de supergave patina hebt die alleen moeder natuur kan maken met de Californische zon!

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)



fenomeen vacuüm probeerde Wim S. het gehoor duidelijk te maken dat een gezond vacuüm circuit aan de basis ligt van een goed lopende motor. Wat er op neer komt dat het systeem nergens mag lekken, lees valse lucht aantrekken. Geen lekkende membranen en slangen en pakkingen dus. Alle componenten en controle methoden passeerden de revue.

Na een korte pauze besteed Wim B. het toneel met als onderwerp carburateur afstelling. Mr. B. is het voorbeeld van een wandelend servicemanual, maar dan wel van alle bouwjaren, aangevuld met zijn rijke ervaring en mening over wat nou het beste carburateurconfiguratiejaar was. Alsof hij daar stiekem onder de tafel zat als ze in Detroit weer eens aan het vergaderen waren over de volgende upgrade. Toen alle instelschroefjes, piefjes en paljetjes waren behandeld trok Heleen bijna een uur na officiële speeltijd subtiel maar kordaat de stekker uit het festijn.

Ondertussen hadden we met zijn allen uitgekeken op een Corvair motorblok wat die middag op Marcel's operatietafel was geploft als zijnde een onderzoeksproject voor de donkere dagen. Wordt vervolgd? Zonder twijfel, eerst de bagger er maar eens af. Na wat nababbelen met nog een drankje en nootje raakten we in de modus van gedag huggen en vervolgde eenieder zijn/haar Route66 naar de eigen Pacific. Linda en Marcel, wederom hartelijk dank voor de gulle gastvrijheid. Het was een mooie en vooral leerzame middag!

Wim Smit



K

WIJ (VER)BOUWEN JE

DROOM HUIS

WWW.SPRANGERSMETSELWERK.NL



Marcel

sprangers

metselwerk en meer!

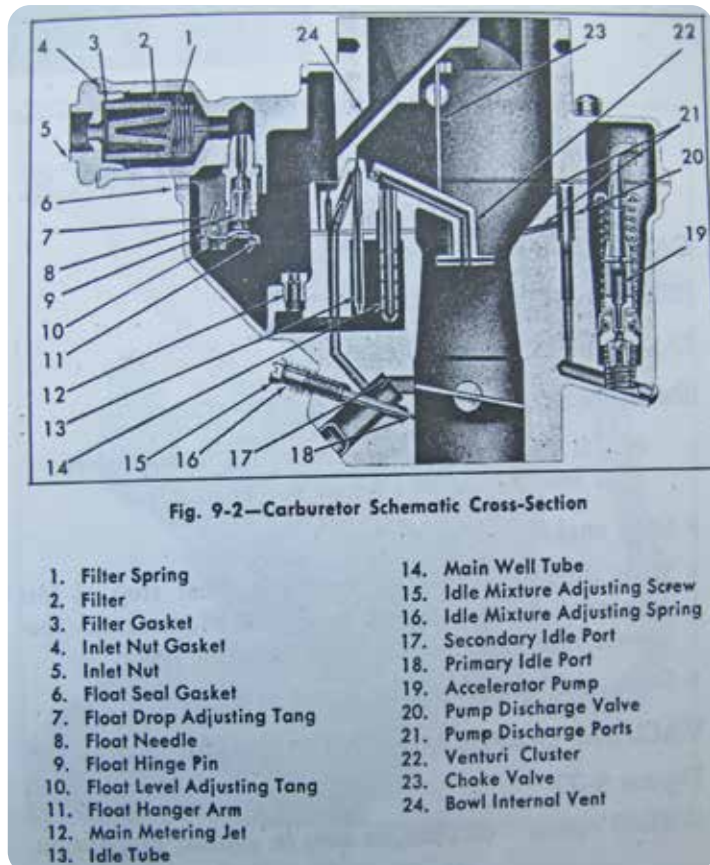
sprangers



Kennis & Koffie Carburateurs

Samenvatting van de presentatie over het afstellen van de meest voorkomende Corvair carburateurs zoals besproken bij "Kennis en Koffie" van 9-11-2025

Wim Boon



Hoewel de werking van de carburateur hierna als bekend wordt verondersteld laat ik hier toch maar als opfrisser een schematisch plaatje zien.

Voordat we het over het afstellen gaan hebben moeten we er zeker van zijn dat e.e.a. bij het in elkaar zetten van de carburateurs juist is afgesteld.

• Let op het volgende bij het in elkaar zetten van de carburateurs:

- Controleer of de vlotters evenwijdig en haaks zijn gemonteerd (Afbeelding 2).

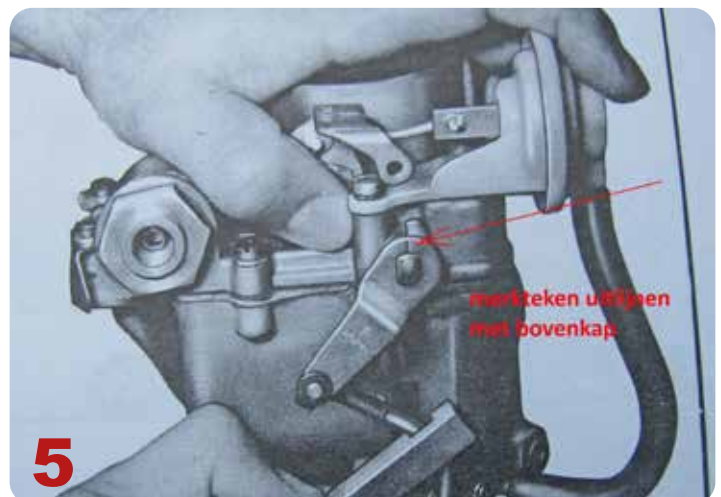
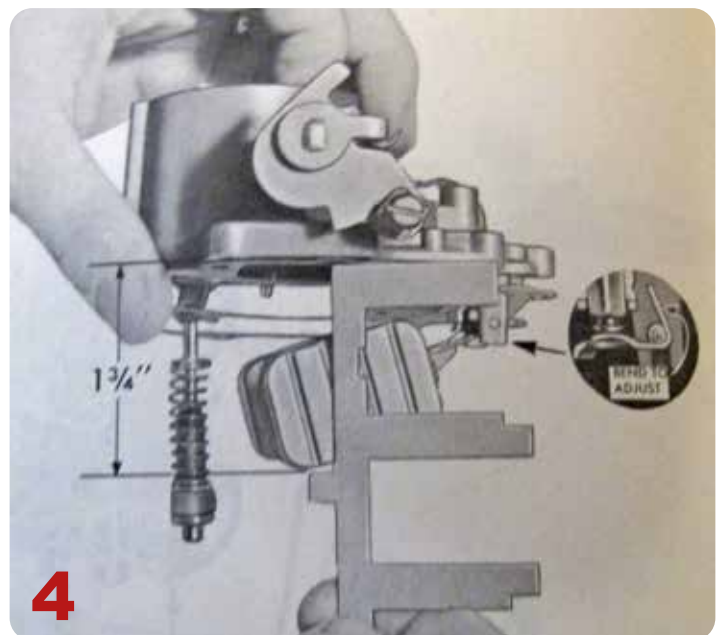
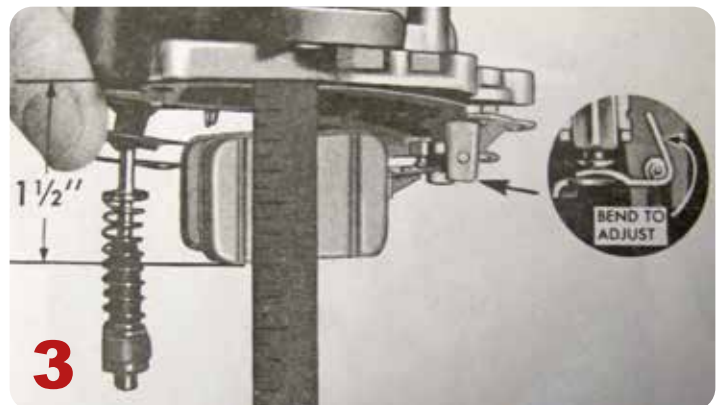
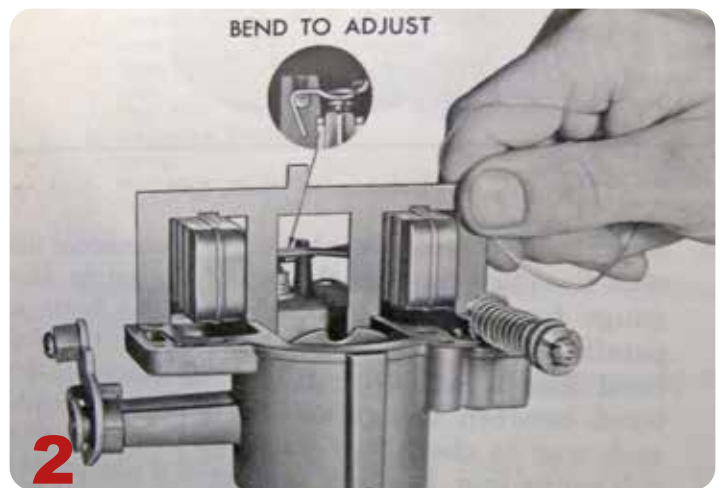
- Vlotterniveau afstellen indien nodig.

Bij gesloten vlotternaald (hoogste stand van de vlotter) is de afstand van onderkant vlotter tot de pakking van de bovenkap $1\frac{1}{2}$ " , bij maximaal zakken van de vlotter is dat $1\frac{3}{4}$ " (Afbeelding 3 en 4)

- Controleer de bedieningsstang van de acceleratiepomp. Het merktekentje op de bedieningsstang moet uitgelijnd zijn met het carburateurhuis. (Zie rode pijl afbeelding 5) .

- Controleer Vacuüm membraan (indien aanwezig).

Slangetje losmaken, membraan induwen, vinger op gaatje houden, membraan loslaten. Als het aan de vinger blijft "hangen" is het membraan goed.



• Wat willen we afstellen?

- Juiste stand van de chokeklep.
- Stationair toerental / luchtbenzine mengsel stationair.
- Gelijke afstelling linkse en rechtse carburateur.
- Vapor vent afstellen indien aanwezig.
- Juiste stand van de gaskleppen bij bediening van het gaspedaal.

• Carb's met automatische choke na 1961.

◦ Op de overzichtsfoto van de motorruimte (Afbeelding 6) is de bedieningsstang te zien die vanaf het gaspedaal d.m.v. een swivel verbonden is met een hefboom van de cross-over. De cross-over heeft 3 hefbomen. De hefboom voor de bedieningsstang vanaf het gaspedaal en een hefboom per carburateur voor de bediening van de gasklep. Verder heeft de cross-over 2 draaipunten.

◦ De thermostaatcoil bevindt zich tussen de koelribben van de cilinderkop (afbeelding 7). Stangetje (omhoog door beplating) bediend de chokeklep (Afbeelding 7, 8 en 9).

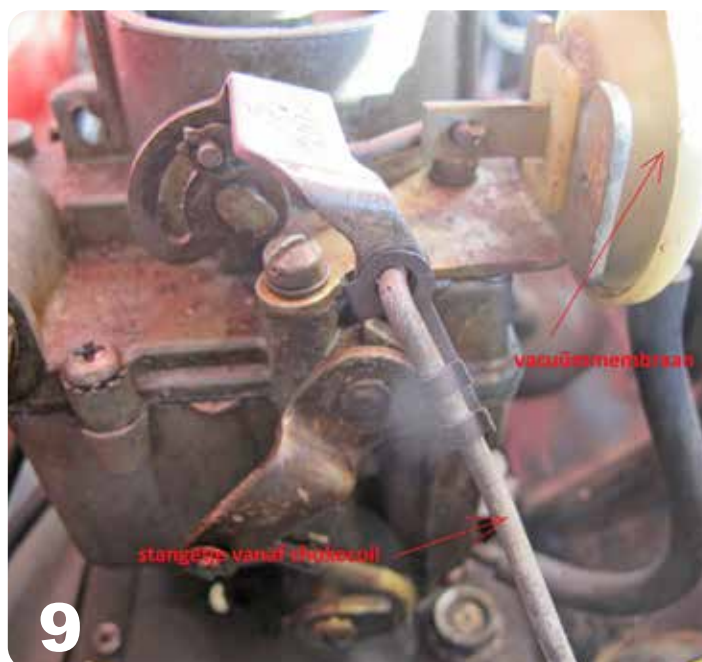
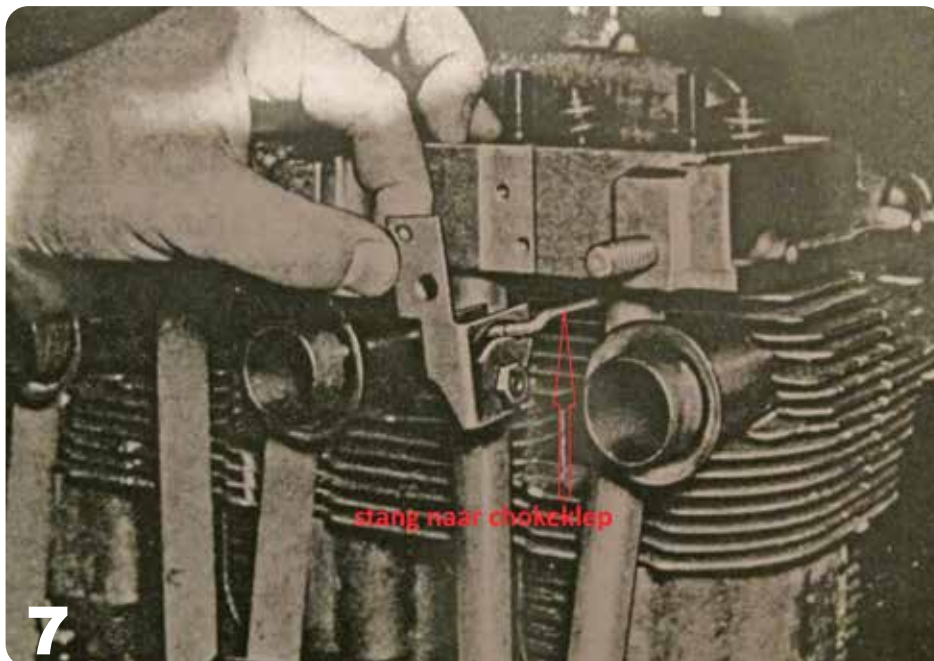
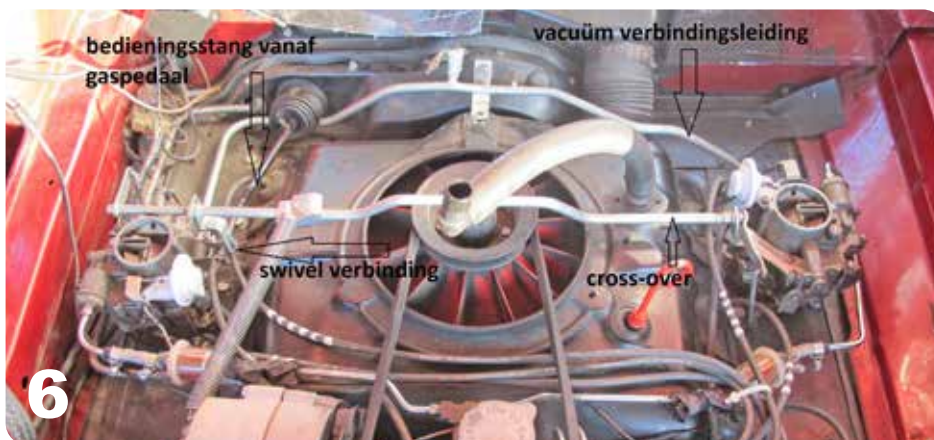
◦ Het vacuüm membraan corrigeert de juiste stand chokeklep indien nodig.

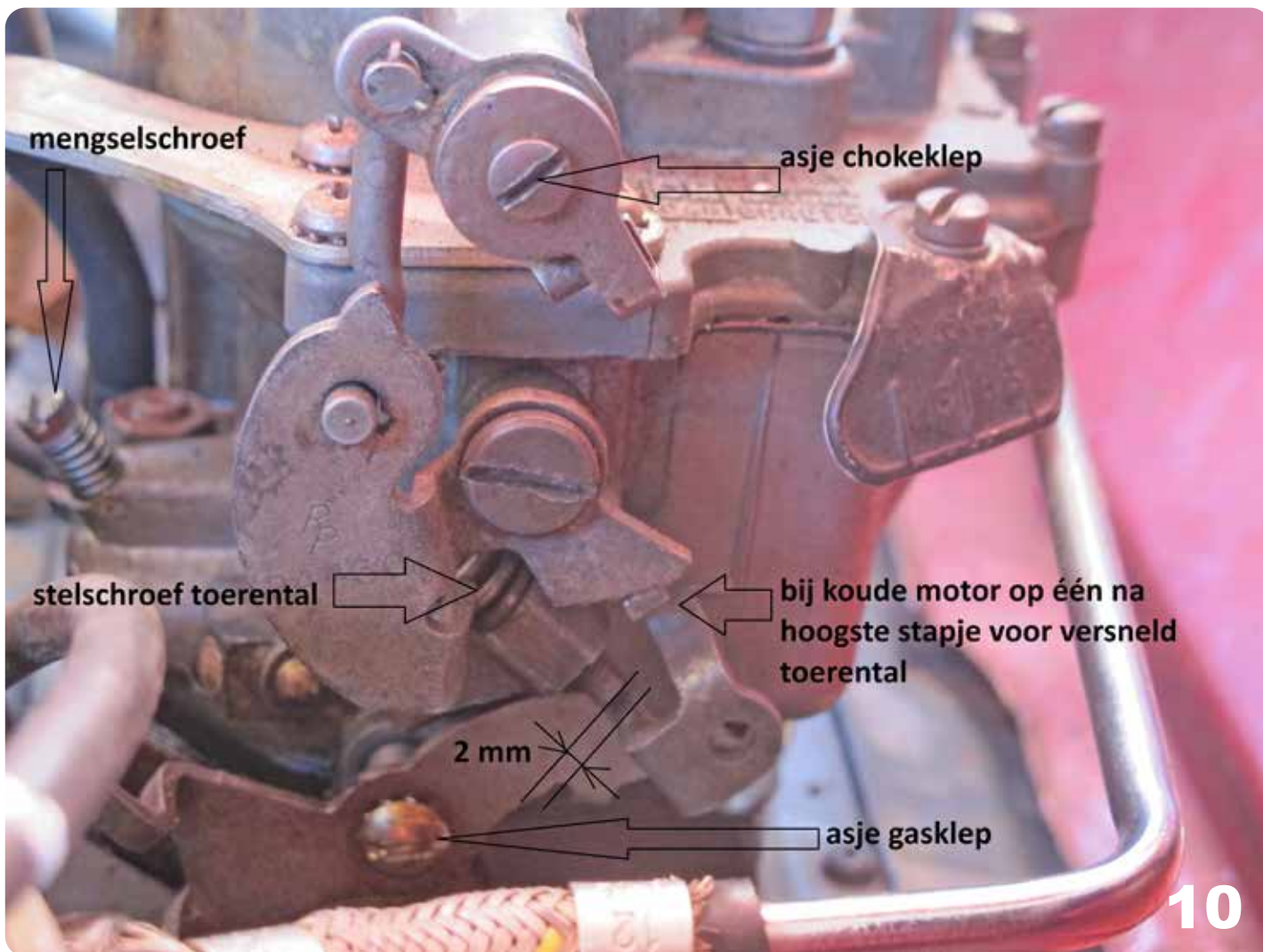
◦ Bij een koude motor moet de chokeklep geheel gesloten zijn. Als dat niet zo is dat is wellicht de thermostaatcoil kapot.

Als we even vlug gas geven en weer loslaten moet de stationair toerenversneller op het op één na hoogste stapje staan (Afbeelding 10).

◦ Bij een warme motor moet de chokeklep geheel geopend zijn (Afbeelding 11).

◦ Bij gasgeven wordt de chokeklep iets verder geopend door het vacuüm-membraan.





- Het eigenlijke afstellen (Afbeelding 12):
 - Laat de motor warmdraaien.
 - Maak de hoofdbedieningsstang bij het draaipunt (swivel) los van de cross-over.
 - Zorg ervoor dat de veer die de cross-over "strak" houdt blijft zitten of monteer hem op zijn plaats terug.
 - Er zijn 2 stelschroeven: een mengselschroef en een stelschroef voor stationair toerental.
 - Draai de mengselschroeven van beide carb's voorzichtig dicht tegen de aanslag (zonder de zitting te beschadigen) en draai ze dan 2 slagen open.
 - Draai de gasklepstelschroeven net tegen de hefboom van de gasklep met behulp van een voelstrookje van papier. Draai ze vervolgens 1,5 slag aan.
 - Bevestig de hoofdbedieningsstang spanningsloos weer aan de cross-over.
 - Vanaf hier alle verstellingen van de mengselstelschroeven en de gasklepstelschroeven links en rechts hetzelfde uitvoeren.
 - Start de motor en stel de beide gasklepstelschroeven zo in dat het toerental 500 á 600 is. Doe dit bij een PG in drive en bij een handbak in vrij.
 - Stel de beide mengselschroeven steeds zo in dat het toerental maximaal is.
 - Stel de gasklepstelschroeven en daarna de mengselstelschroeven zo nodig bij totdat de motor



goed loopt. Als een PG in neutraal wordt gezet dan zal de motor wat hogere toeren gaan maken.

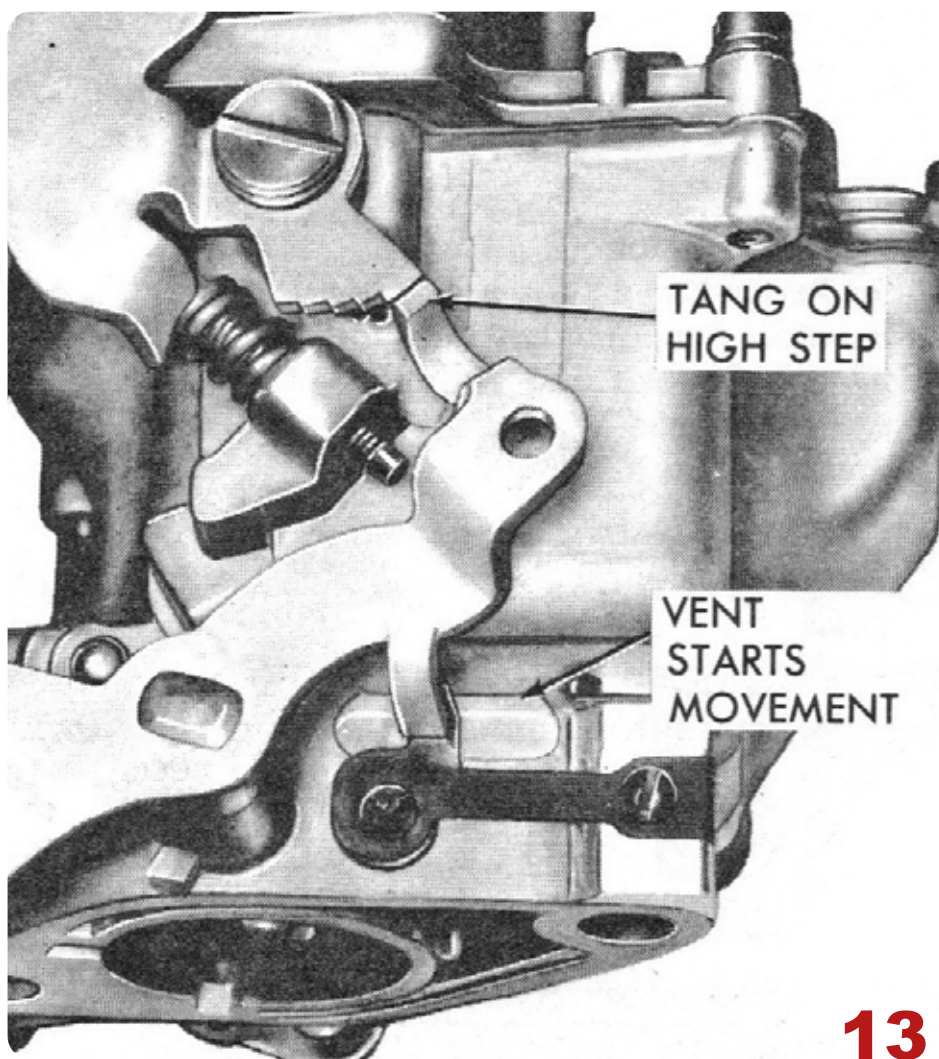
- Eventueel kan nog een vacuümcontrole worden gedaan om te controleren of links en rechts gelijk staan.

- Als dit alles gedaan is rest er nog een laatste controle. Zoals eerder is gezegd moet bij een koude motor na het vlug intrappen van het gaspedaal de toerenversneller op het op één na hoogste stapje staan. De afstand tussen de stelschroef en de gasklephefboom moet dan 2 mm zijn (Afbeelding 10). Eventueel kan de lip op de gasklephefboom worden verbogen om tot de juiste stand te komen. Ook controleren of links en rechts hetzelfde staan.

- Stel, indien aanwezig, de vapor vent zo af dat deze net gaat bewegen als de gasklephefboom op het hoogste standje staat van de stationaire toerenversneller (Afbeelding 13).

In het volgende clubblad gaan we verder met dit verhaal met o.a. Carb's met handchoke, 4 carbs en Vacuümcontroles.

Wim Boon



13

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



KUIPER
Verzekeringen / Risicobeheer

Voelt als familie.



De Scholtenbrug. In *Ons Amsterdam* gevonden door Ad Dijkstra. In de verte de Amstel, Amsterdam 1967
Uit de Collectie 'Corvair Live!' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman



René Kramer stelt zich voor:

En weer een lid erbij uit het "hoge Noorden" maar soms maakt een oud lid plaats voor een nieuw lid. Dat bemerk je dan als de Corvair over gaat van de een op de ander. Bij René is dit niet het geval, hij heeft zijn Corvair uit de USA gehaald. Geniet van René zijn verhaal:

Hey allemaal, Ik ben sinds dit jaar lid van de Corvair club en kreeg het verzoek om mij ff voor te stellen.

Mijn naam is René Kramer, 56 jaar kom uit Den Helder en ben getrouwd met Irene en heb een dochter genaamd Anouk en natuurlijk mijn Franse Bull Zenah.

In Den Helder rijden inmiddels nog 2 Corvairs welke ik tegen ben gekomen bij oldtimer dagen in de buurt. Dit zijn Mika van Hoorn en René van Deutekom.

Zelf heb ik een Corvair Monza 900 convertible de Luxe uit 1963 welke ik in 2013 heb laten overkomen uit Amerika dit i.s.m. met de firma ZIGZAG motoren USA. De Corvair werd aangeboden via Markplaats maar stond dus nog in Amerika.

De contactpersoon woonde in Amerika maar was een Hollander die getrouwd was met een Amerikaanse dus het contact liep zeer goed. Ik kreeg een compleet foto-boek inclusief filmpjes waar alles redelijk op te zien was. Tevens werd er aangegeven dat hij zo door de RDW zou komen maar op de foto's/filmpjes was al te zien dat de auto hier niet door de keuring zou

komen. Het is een Amerikaanse uitvoering dus moet je toch de verlichting etc. gaan aanpassen.

Nadat de deal was gesloten heeft de firma deze in een container getransporteerd naar Roosendaal waarna hij vervolgens met een auto ambulance in Den Helder is afgeleverd. Bij aankomst zag de Corvair er aan de buitenzijde er goed uit, spuitwerk was op zijn Amerikaans maar zag er redelijk goed uit en het interieur was splinternieuw. Bij het afladen leek het wel een Mexicaanse stuiterbak, auto ging alle kanten op, maar reed voor de rest goed. Na inspectie hebben wij (samen met mijn vader) de auto aan de onderzijde en mechanisch helemaal gedemonteerd en voorzien van allemaal nieuwe bussen/veren/schokbrekers en nog maar op de onderkant is dus helemaal in nieuwstaat. Deze onderdelen heb ik besteld bij Clarks Corvair uit Amerika, een zeer goed bedrijf met veel kennis. Als bescherming onderzijde had men een dikke laag brandwerende isolatie gespoten welke wij compleet hebben weggestoken, hier kwamen ook nog 2 slechte plekken in de vloer naar voren waar ik nieuwe stukken voor heb aangemaakt en deze erin gelast heb. Al bij al zijn wij ongeveer 3 maanden bezig geweest om de Corvair gereed te krijgen voor de RDW keuring welke ik heb laten uitvoeren in Heerenveen.

Bij aankomst in Heerenveen de Corvair op een parkeerplaats gezet om te kijken of er geen rare mankementen onderweg naar voren was gekomen. Dit was maar goed ook want er was een aardige olielekage ontstaan welke ik terplekke (gelukkig) kon oplossen. Hierna de Corvair laten keuren en met veel complimenten is hij met vlag en wimpel door de keuring gekomen waarna wij met een zeer goed gevoel naar Den Helder af reisden. Inmiddels zijn wij al bij diverse meetings geweest en rijden wij regelmatig mee met historische rondritten in de buurt.

Mijn wens is om nog een Corvair type 2 coupe in bezit te krijgen. Een tijdje geleden werd er 1 aangeboden via Markplaats maar op het moment dat ik wou kijken was hij al verkocht en op weg naar Frankrijk. In Amerika wordt het ook steeds moeilijker om een Corvair te vinden ze zijn op het moment erg geliefd.

Daarbij ben ik een liefhebber van Corvette's type C1 – C2 en de C3. Zelf heb ik een C3 in restauratie staan welke ik volgend jaar wilt afronden deze heb ik al sinds 1992 in bezit. Deze is ook geïmporteerd uit Amerika.

Ik ben gek op jukeboxen, ouwe benzinepompen, Amerikaanse verzamelitems en ga zo maar door, is eigenlijk een uit de hand gelopen hobby waar geen einde aan zit te komen.





Samen met mijn vader hebben wij diverse oldtimer brommers in bezit welke wij ook restaureren en vervolgens neerzetten in onze loods(en) zodat wij hiervan kunnen genieten. Regelmatig gaan wij naar beurzen op zoek naar onderdelen welke wij benodigd hebben.

Hierbij wat foto's om een idee te krijgen:

Waar ik het meeste voldoening uit krijg is dat ik samen met mijn vader dezelfde hobby heb, eigenlijk heeft hij mij met dit virus besmet en ben hem hier zeker dankbaar voor. Hopelijk kom ik jullie een keer tegen als er een meeting in de buurt is, de laatste in Hoorn heb ik gemist want was nog geen lid van de club.

Mochten jullie meer van mij willen weten jullie zijn altijd welkom om een keer in de loods langs te komen.

Tot ziens, René Kramer

René een man naar mijn hart met de zelfde hobby en interesse. Zou mij wel leuk lijken als René vanuit hun hobby een rit of koffie klets organiseren. Ik kan er wel een dag vol krijgen. En de Corvette daar hebben we ook een lid van in onze club die er soms ritten meerijdt. Irene, Anoeke, René, vader en Zenah niet te vergeten, allen van harte welkom in onze Corvair Club. En het aanschaffen van een Late Model er bij is een erg goed idee.

Jaak Eijkelenberg



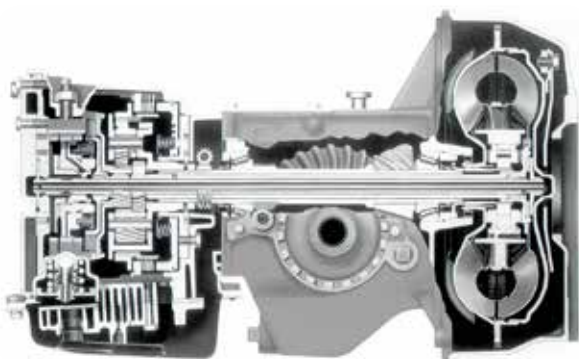
Het is al weer even geleden (maakt dit jaar) dat we met de geschiedenis en het verhaal van Edward Cole zijn begonnen. De laatste keer hebben we het over het ontwerp en ideeën van diverse onderdelen van de Corvair gehad. Deze keer duiken we in het stukje van de motor. Van ontwikkeling en ontwerp tot productie hiervan, met alle ups and downs die ze tegen kwamen om deze bijzondere aandrijving tot realiteit te brengen. In het volgende blad een vervolg van dit artikel.

Ralf Verhees



Basis tekening van de Corvair motor

Zoals te zien in bovenaanzicht, had de Corvair zescilinder kleppen die schuin van elkaar af stonden om extra ruimte te creëren voor koelribben ertussen. De cilinderkoppen waren gemaakt van aluminium en de afzonderlijke cilinders van gietijzer. De aandrijving van de nokkenas, die zich onder de krukas bevond, werd uitgevoerd vanaf het vliegwielgedeelte van de krukas.

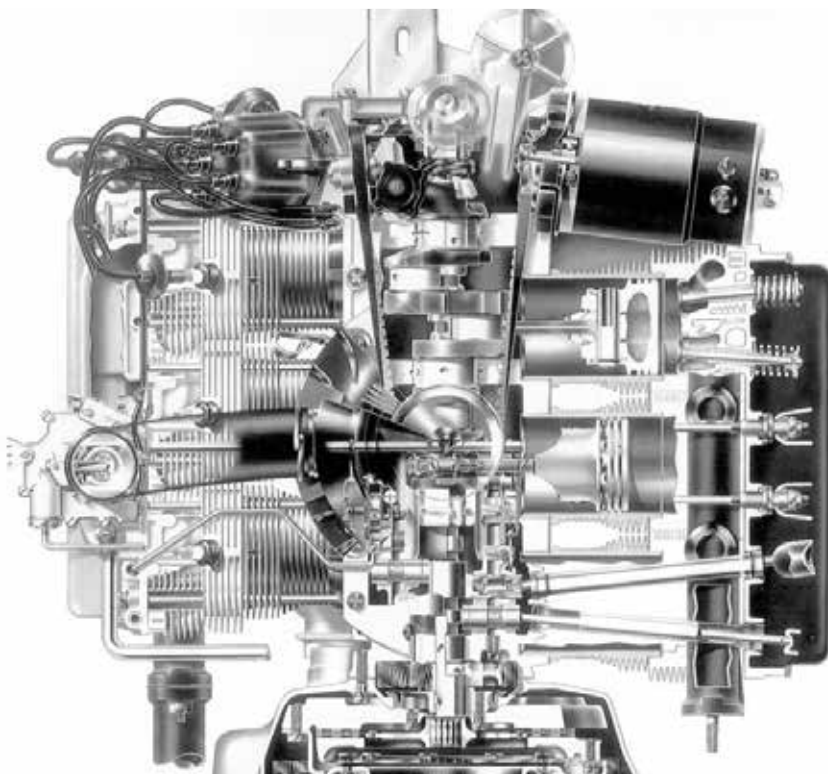


Zoals we weten was Ed Coles plan een aantrekkelijke, innovatieve auto te bouwen die ook nog eens goedkoop was om te produceren. Hij keek naar verschillende VW en Porsche-modellen en kwam tot de conclusie dat een serie zelfdragende carrosseriën met een grotere, achterin geplaatste, horizontaal tegenover elkaar geplaatste, luchtgekoelde zescilinder de juiste weg zou zijn (in Amerika moet wel alles groter zijn dan in Europa). Het verwijderen van een radiator en leidingen zou de kosten en het gewicht verlagen, terwijl het gebruik van een aandrijf-as vergelijkbare doelen zou bereiken, met als extra voordeel dat de interieurruimte minder in beslag zou worden genomen door de transmissie- en aandrijf-as buiten.

Nu in de basis duidelijk was in welke richting ze uit wilden was er een ander probleem. De concurrentie had altijd een oor open, hoe konden ze dit plan geheim houden? Ed Cole ontvouwde een geheim

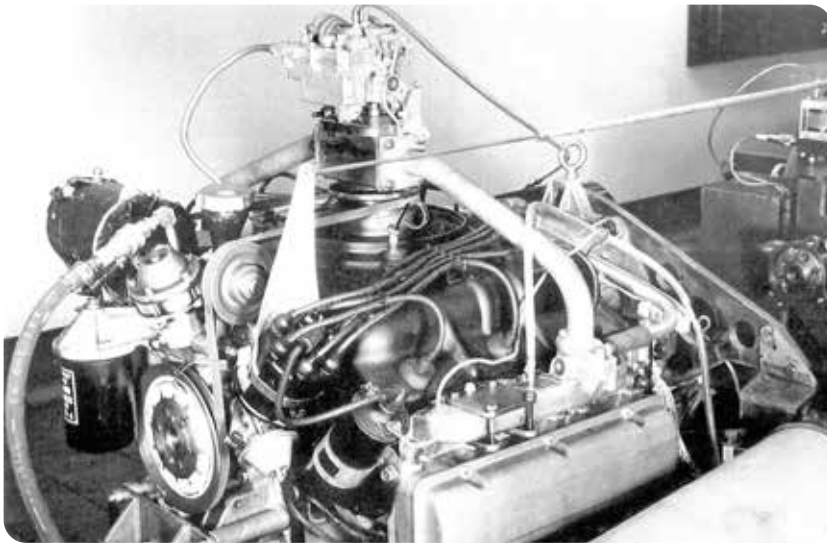
plan om de concurrentie en zelfs anderen bij General Motors buiten de boot te houden. Door de projectcode XP-76 toe te kennen, werd het ontwikkelingsprogramma gepresenteerd als een toekomstig aanbod voor GM's Australische divisie, Holden. Cole ging zelfs zó ver dat Holden briefpapier en logo's voor alle documentatie werden gebruikt en Holden-onderdeelnummers werden toegewezen aan de ontwikkelde onderdelen. Een verdere smoes was het toewijzen van het exterieurontwerp aan GM's internationale studio's, hoewel Amerikaanse ontwerpers feitelijk het roer overnamen. In een ander deel gaan we in op de verschillende carrosseriën die gebruikt zijn voor de ontwikkeling van de Corvair.

Over "project Holden" in een latere editie meer, we gaan nu enkele tekeningen, prototypes en testsituaties van de Corvair motor bekijken.



Powerglide

De Powerglide-automaat van Corvair combineerde een koppelmvormer met een planetair tandwielstelsel met twee versnellingen. Een dubbele as dreef van de koppelmvormer naar de planetaire versnellingsbak, binnenin de as die terugvoerde naar het differentieel om het pignion en het ringwiel aan te drijven. Ed Cole had gehoopt dat alle Corvairs automatisch zouden kunnen zijn, maar de kostendruk dwong de toevoeging van handgeschakelde versnellingsbakken aan het assortiment – gelukkig maar voor autoliefhebbers.



Inductiesysteem

Tijdens de ontwikkeling van de zencylinder boxer-motor van de Corvair werden verschillende inductiesystemen uitgetest. Deze experimentele installatie op een dynamometer in het Engineering Center van Chevrolet maakte gebruik van één centrale carburateur die de spruitstukken in elke cilinderkop via lange, gebogen inlaatspijpen van het benzinemengsel voorzag.

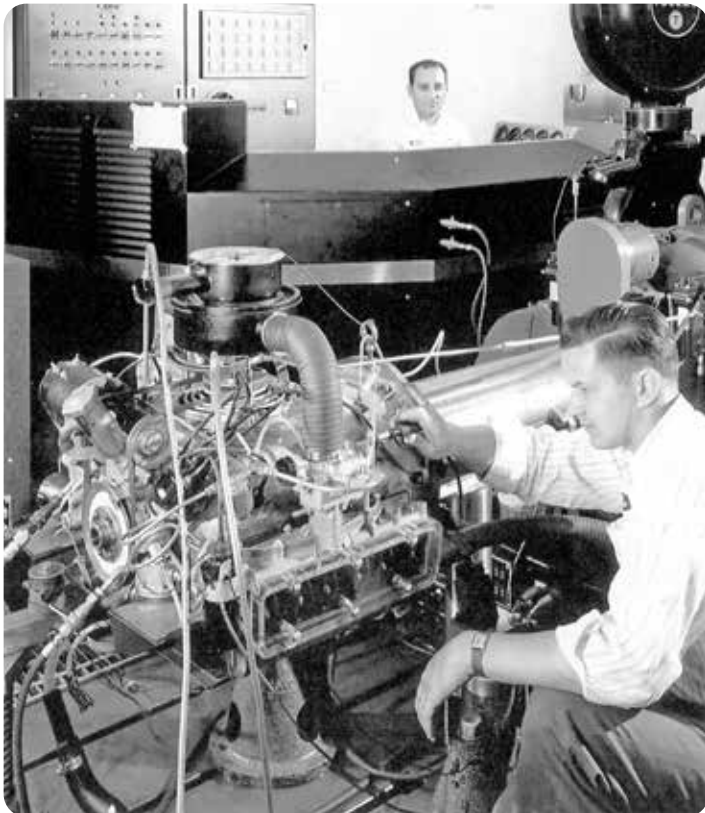
Deze opstelling, vergelijkbaar met die van de Volkswagen, werd verworpen ten gunste van één carburateur per cilinderbank.



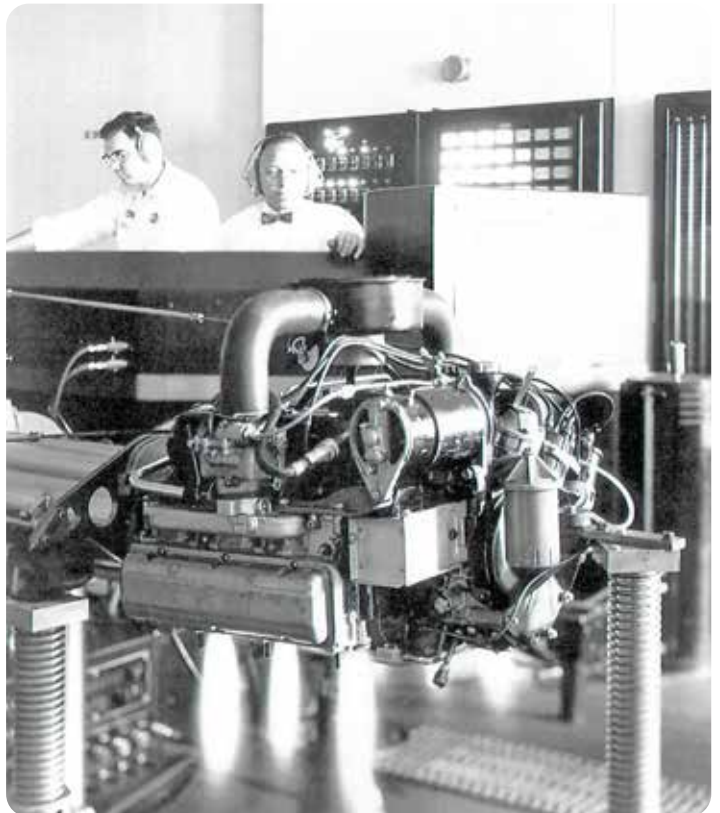
Vier Carburateurs

In mei 1959 werd bij Chevrolet Engineering een Corvair-motor getest, uitgerust met vier valstroom-carburateurs. Dit werd een populaire oplossing voor diegenen die de Corvair wilden modificeren om meer vermogen te produceren. Dergelijke motoren, ontwikkeld door de performancegroep van Zora Arkus-Duntov bij Chevrolet, werden gebruikt in de eerste race-Corvairs.

Vanaf 1965 werden vier carburateurs in productie genomen door Chevrolet, goed voor 140 pk bij 5200 tpm.



Een technicus van Chevrolet Engineering simuleerde een afstelling aan een van de carburateurs van een vroeg prototype Corvair-motor. Een speciale afdekking van plexiglas voor de tuimelaars maakte het mogelijk om de smering van het klepmechanisme te bestuderen terwijl de motor draaide.



Om een spektakel te creëren voor Chevrolet's fotografen, werd een bijna-productie Corvair-motor zonder uitlaatspruitstukken gebruikt om vlammen uit de poorten te laten zien. Dit dramatiseerde met succes het radicale karakter van Chevrolet's compleet nieuwe motor.



Goed man!!

Tijdens mijn zoektocht naar een Corvair, eind jaren '90, las ik er ook steeds meer over. Ook bekeek ik diverse exemplaren. Heel langzaam werd ik wat wijzer. Toen ik eenmaal mijn oog had laten vallen op de Early die de mijne zou worden, moest ik nog even doorsparen. De tijd die dat duurde gebruikte ik ook om verder te studeren. Waar moest ik op letten om te checken of de auto de beweerde Spyder was, maar met ontbrekende turbo? Of bleek het toch een regulier model met Spyder badges?

Kijk ik vandaag de dag naar die checklist, dan valt me op dat die toch vooral gaat over uiterlijkheden. Kloppen het dashboard, de sierlijsten, badges etc.? De motor was niet origineel of incompleet, dus wat zou ik daar nou aan kunnen checken? Verder heb ik voor de aankoop niet veel aandacht aan de techniek gegeven. De koets was perfect en de auto reed goed, dat had ik goed kunnen uitproberen. De zoon van de eigenaar zat naast me en hij pushte me net even pittiger te rijden dan ik normaliter met de auto van een ander doe. Een jaar later kocht ik die zwarte Spyder



en daar bleek toch wel iets gekks mee te zijn... Het begon toen ik een setje kocht voor de zekerheid: puntjes, condensator en bougiekabels. Die kabels kreeg ik met geen mogelijkheid op de bougies. Dus de oude maar laten zitten. Op de eerste meeting maar eens vergeleken met andere Corvairs. Mijn bougies zaten op een andere plek, dan normaal. Alleen kabels waarbij de dop en de afdichting voor de 'shroud' niet aan elkaar vast zaten konden de bougie bereiken. Bovendien waren de bougies klein, zoals die voor grasmaaiers. Vraagtekens boven vele hoofden.

Tijdens de eerste rit ging de auto bovendien ineens heel slecht lopen. Niet gek: een afdichtplaatje op de plek van een secundaire carburateur was losgeraakt en er werd veel valse lucht aangezogen. Maar daar gingen de clubwenkbrauwen

opnieuw omhoog en kwam de volgende vraag: afdekplaatjes, wat doen die daar? Eh, ik wist niet beter, want ik had het nooit anders gezien.

Dan maar eens vragen op het Corvair Forum (toen nog slechts een mailinglist). Er was meteen reactie: "Great, dan heb je een Goodman Conversion!!" Een watte?

Een datte!

Blijkbaar was mijn auto onder handen genomen door ene Steve Goodman. Samen met zijn maat Speed had in 1967 het bedrijf Rear Engine Specialists gestart. Zij richtten zich op Corvair, Porsche en VW. Steve en Speed deden reguliere reparaties, maar werkten in de avonden aan auto's waar Speed mee de racebaan op ging. De Corvairmotoren waren amper herkenbaar onder alle aanpassingen, zoals je op de foto van de sprintcar kunt zien. Nadat hij gewond was geraakt bij een verkeersongeluk verliet Speed de zaak en ging Steve alleen verder.

Maar goed, met al zijn ervaring in het tunen van motoren, bedacht Steve ook aanpassingen om de prestaties van dagelijkse Corvairs te verbeteren. Daarbij verving hij 110pk koppen door 140pk koppen. Die bewerkte Steve dan wel eerst: hij laste de originele bougiegaten dicht en boorde/tapte nieuwe op een plek die volgens hem voor een betere verbranding zorgde. Verder bood deze wissel naar 140pk koppen grotere poorten en kleppen. Omdat de prestatieverbetering gepaard zou moeten gaan met normaal benzineverbruik, werden de secundaire carburateurs weggeleten en vervangen door afdekplaatjes op de spruitstukken.

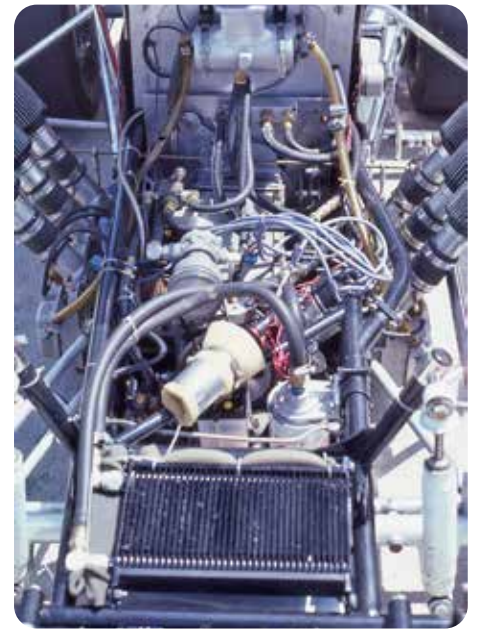




Het bedrijf van Steve zat (en zit!) in Denver, Colorado en mijn auto kwam uit diezelfde stad. Ik heb hem na het bericht op het Corvair Forum gemaild met de vraag of hij inderdaad verantwoordelijk was voor de aanpassingen en of hij zich de auto wist te herinneren. Het eerste bevestigde hij, de auto kende hij niet. Dit soort aanpassingen deed hij meestal aan gedemonsterde onderdelen en die, zo schreef hij, ontving hij meestal via de post. Een heel leuk kort contact met een aardige man die zonder omhaal snel reageerde

op een vraag van ver weg. En blijkbaar had hij op het Forum toch wel een zekere bekendheid. Pas veel later bleek dat hij heel bescheiden is, maar dat zijn naam wel wat groter geschreven zou kunnen worden: Hij reviseert al 40 jaar carburateurs voor Corvair Underground!

Overigens zijn ze bij Rear Engine Specialists niet heel dogmatisch, want op internet vind je verslagen over Steve's Corvair met V8 midscheeps en die sprintcar had de Corvairpower voorin!



In dit verhaaltje worstelde ik een beetje met verleden en tegenwoordige tijd. Vorig jaar 'vierde' men op het Corvair Forum het 57-jarig bestaan van Rear Engine Specialists. Steve zelf reageerde door te zeggen dat hij inmiddels de 80 gepasseerd was, maar dat hij nog dagelijks 10 á 12 uur in zijn zaak werkte. Of dat vandaag de dag nog zo is heb ik niet bij hem gecheckt.

Ad Dijkstra

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



Pimp de Keers Corvair deel 3

Ook dit jaar zijn er veranderingen aan “de Keers Corvair” aangebracht. Jarmo de kunstenaar uit Estland was onverwacht weer bij Phil (Kustomfab) in België beland. Toen heb ik vlug gebruik gemaakt van zijn werk maar ook die van Phil. Op mijn lijstje stond nog de bumpers aanpassen zoals in de jaren '60 vaker gebeurde met sportauto's. Geen hele bumpers maar alleen op de hoeken. Ik had op een beurs begin dit jaar 2 stukken achterbumper van een auto gekocht die me wel leuk leken voor de Keers. Ze hadden ongeveer de lijnen van de Corvair dat zag er al goed uit. Helaas voor de voorkant niets gevonden en eigenlijk wilde ik de bumpers die erop zaten compleet laten. Aan de Corvair is alles zo veranderd dat er ook weer af kan om hem origineel terug te bouwen. Phil zag dat de zogenaamde bumper rozetten voor maar ook achter verschillend van elkaar waren gemonteerd. Voor waren ze 3 cm meer naar links dan aan de rechterkant geplaatst. Was mij nog nooit op gevallen. En achter waren ze gemonteerd tussen de twee lichten in, daar was er ook zo'n 2 cm verschil in. Nu je het wist viel het erg op. Wellicht was dit een maandag ochtend montage geweest. De voorbumper was al

niet mooi met een deukje en plekje erin dus die heeft eraan moeten geloven en is in stukjes geslepen. Achter bumper kan op het voorraad rek. Voor de afwerking is voor gebruik gemaakt van een chromen Fiat bumper van Phil en achter 2 hoekjes van een Daf 33 bumper die ik nog had liggen. Phil heeft geslepen, gelast en geschuurd en toen de volgende kunstenaar Jarmo ze in passende stijl van de auto in de kleur gezet. Wij vinden het prachtig staan en zijn er weer trots op. Jaren geleden had ik stoelen gekocht vermoedelijk van een Camaro of iets dergelijks. Deze zijn naar Jowi Paulissen oet Stein (stoffeerder) gegaan voor te bekleden. Hij heeft prachtig werk geleverd, zwarte zijanten met een rood middenstuk erin.

In Amerika heb ik vloerbedekking besteld die is er met hulp van Jowi ingezet is wat ik zelf zeker niet zo mooi had gekund. Origineel was deze zwart maar hebben voor rood gekozen wat alles veel vrolijker maakt en passend bij de stoelen. Bij het weghalen van de oude bekleding kwamen we erachter dat er schade aan de auto was geweest want er lag aardig wat ruitglas onder. Ook waren er vloerpane-

len opnieuw in gelast. Armsteunen in de deuren zijn ook aangepast daar die aardig wat slijtage vertoonden. Rood bekleed net als de stoelen en de kunststof er onder in kleur geel net als de andere dingen op de auto.

Voorlopig als laatste de luchtfilter vervangen door die van een 140pk met dubbele luchtbuizen. Ziet er wat stoerder uit. Ook die is door Jarmo bewerkt. En alweer zijn we trots op ons project.

Wat er nog te doen staat is een Corsa Dashboard maar daar stuiten we op het probleem dat Corsa handgeschakeld en de Keers een automaat is. Ik wilde er graag een zogenaamde Horsshoe shifter in laten plaatsen, dit is een schakelhendel die lijkt op wat ook in vliegtuigen zitten. Maar daar moeten we nog mee aan de slag hoe dit op te lossen valt als het überhaupt mogelijk is. Wellicht nog wat veranderingen in de motor om er wat meer vermogen uit te halen en dan ben ik helemaal tevreden.

Jaak Eijkelenberg.







Foto: Pimp de Keers Corvair van Jaak Eijkelenberg