

# De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 1 feb. 2008



De Nieuwe Vairmail is het nieuwe clubblad van de Corvair Club Nederland. Deze club is een door de overkoepelende Corvair Association of America erkende vereniging. Het clubblad wordt zes keer per jaar uitgegeven aan leden van de club en incidenteel aan andere belangstellenden

**Het PAROOL**  
ONAFHANKELIJK AMSTERDAMS DAGBLAD  
**Naam: Ruud Keers**  
**Leeftijd: 64**  
**Beroep: Gepensioneerd**  
**Type Auto: Chevrolet Corvair Monza Cabriolet, bouwjaar 1965**

"Mooi is-ie hè? Hij staat in de winter altijd in de stalling met een doek erover heen. Ik rijd er dan ook niet zo heel veel mee. Dit is echt een hobby, ik heb nog zo'n auto. Ook een Corvair, alleen dan een dichte uitvoering. Ik ben zelf penningmeester van de Corvairclub. Het is een leuke oldtimer, waar ik zelf goed aan kan sleutelen."

"Ik kan me vinden in het voorstel van de politiek om oude auto's uit de binnenstad te weren. Vooral in het centrum zit alles toch erg dicht op elkaar. Dan mogen er ook strengere eisen worden gesteld aan de milieuvriendelijkheid van het verkeer."

"De maatregelen zullen mij niet direct treffen. Binnen Amsterdam doe ik toch alles op de fiets. Autorijden in het centrum gaat tegenwoordig toch niet meer, dat is kruipen."



**TOETS**  
Vijf leerlingen over hun eerste Cito-dag. 7

**A.J. SCHEER**  
Paradijsvogel houdt van zonderlingen. 16



**SLACHTING**  
Nieuwe film  
Coen-brothers niet  
voor tere zielen.  
PS2

Woensdag 13 februari 2009



**Naam:** Ruud Keers  
**Leeftijd:** 64  
**Beroep:** Gepensioneerd  
**Type auto:** Chevrolet Corvair Monza  
**Cabriolet, bouwjaar 1965**

"Mooi is de he? Hij staat in de winter altijd in de stallings met een doek erover heen. Ik rijd er dan ook niet zo heel veel mee. Dit is echt een hobby, ik heb nog zo'n auto. Ook een Corvair, alleen dan een dichte uitvoering. Ik ben zelf penningmeester van de Corvairclub. Het is een leuke oldtimer, waar ik zelf goed aan kan vissen."

"Ik kan me vinden in het voorstel van de politiek om oude auto's uit de binnenstad te weren. Vooral in het centrum zal alles toch erg dicht op elkaar. Dan mogen er ook strengere wassen worden gesteld aan de milieuvriendelijkheid van het verkeer."

"De maatregelen zullen mij niet direct treffen. Binnen Amsterdam doe ik nu alles op de fiets. Antwoord in het centrum gaat tegenwoordig toch niet meer, dat is trouwen."

NRC/Handelsblad:

## De Oldtimer weg uit ring Amsterdam

Door onze redacteur Tom Kreling

Amsterdam, 20 febr.

**Een schuurtje huren buiten de ring A10 rond Amsterdam en je oldtimer daar stallen. Er zit niets anders op, zegt Toon van Diepen.**

**„Maar dat is wel een dure oplossing." En dus zullen sommige Amsterdamse leden hun hobby voortijdig moeten beëindigen, denkt de voorzitter van de Historische Automobielen Vereniging (HAV). Want vanaf eind 2009 mogen auto's ouder dan 1992 het gebied binnen de ring A10 – met uitzondering van Amsterdam-Noord – niet meer in. En oldtimers dus ook niet meer. En ook vervuilende vrachtauto's, bestelbusjes en dieselauto's zonder roetfilter mogen Amsterdam niet meer in. Daarnaast wordt parkeren in en rond het centrum van Amsterdam duurder, en moet**

overall binnen de ring A10 vanaf 2009 tot negen uur 's avonds betaald worden voor parkeren. De gemeente Amsterdam presenteerde vandaag officieel de plannen *Voorrang voor een gezonde stad*, met het instellen van een zogeheten milieuzone binnen de ring A10 als het ingrijpendste onderdeel. Met de plannen willen de wethouders Herrema (Verkeer en Vervoer, PvdA) en Vos (Milieu, GroenLinks) de luchtkwaliteit in

Amsterdam verbeteren en in 2010 voldoen aan de Europese normen. Want Amsterdam wil graag een „duurzame, welvarende en gezonde" stad zijn. Oldtimerliefhebber Van Diepen schets dramatische gevolgen. Festiviteiten in Amsterdam kunnen ze voortaan wel vergeten. Leden die in Amsterdam wonen – „en daar hebben we er best wat van" – mogen de stad niet meer in en uit met hun oldtimer. En garages in Amsterdam die gespecialiseerd zijn in oldtimers kunnen hun zaak wel opdoeken. „Maar ja, je doet er niets tegen." Volgens gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Rijksdienst voor het Wegverkeer zijn er binnen de ring A10 ruim 18.000 auto's van 1991 en ouder, exclusief Noord. In de overige stadsdelen bevinden zich

nog ruim 10.000 van deze oude auto's. De eigenaren van deze auto's krijgen een sloopsubsidie van de gemeente, als ze hun auto inruilen tegen een schoner exemplaar. **Eigenaren van een schone auto krijgen vanaf 2009 ook voorrang bij het verkrijgen van een parkeervergunning.** En als de landelijke wetgeving het toelaat, gaan deze autobezitters ook minder betalen voor hun vergunning en het parkeren elders in de stad. Naast deze maatregelen om mensen schonere auto's te laten gebruiken, probeert de gemeente mensen meer hun auto uit te krijgen. Zo moet het openbaar vervoer voortaan tot één uur 's nachts rijden, krijgen mensen die hun parkeervergunning inleveren gratis een OV-abonnement en wil de gemeente aan de rand van de stad meer zogeheten park and ride-plaatsen inrichten. Mensen die hier hun auto stallen, kunnen gratis met het openbaar vervoer naar het centrum van de stad. Ook komen er meer fietspaden. Een groot deel van de plannen lekte vorige week al uit. Meteen was er veel kritiek. Oppositiepartijen VVD en SP reageerden teleurgesteld op de plannen. Ingrijpen in iemands persoonlijke levenssfeer, bestempelde de VVD het weren van oude auto's. En de SP begreep er niets van de dat „aso-bakken", zoals terreinwagens, niet aangepakt werden. Ook het drastisch verhogen van de parkeertarieven in heel Amsterdam kreeg veel kritiek. Dat laatste onderdeel is in de definitieve plannen aangepast. Parkeren wordt wel duurder, maar niet overall. Vanaf de ring naar het centrum loopt het parkeertarief op. **In maart organiseert de gemeente een inspraakmiddag over de plannen. Dan mogen de inwoners van Amsterdam reageren op de plannen.** Ook is er die middag een „informatiemarkt". Want wethouder Herrema schrijft in zijn plannen dat hij begrijpt dat de ingrijpende maatregelen goed uitgelegd moet worden aan de bevolking. De gemeenteraad zal daarna over de plannen stemmen.

# De Nieuwe Vairmail

Clubblad van de Corvair Club Nederland - Nieuwe editie Nr 1 feb. 2008

**Hier ligt dus een totaal nieuw concept van jullie voorheen zo vertrouwde clubblad voor je neus.**

Wij hebben gekozen voor deze nieuwe vorm omdat voortzetting van het oude blad te bewerkelijk was. Het kan zijn dat er in de loop van de tijd nog wel wat aan het blad zal veranderen omdat we nog niet over de juiste programma's om het nieuwe blad te maken, beschikken.

Omdat er nu een nieuw concept gekomen is hebben we ook de naam van het blad vernieuwd. Daar wij denken dat een eenvoudiger concept ook eenvoudiger te maken is kan het zijn dat de frequentie van uitgaven omhoog gaat.

Echter alles onder voorbehoud want de tijd zal het leren welke mate van populariteit het nieuwe blad zal genieten.

Ook het aantal pagina's is drastisch afgenomen. Dat komt niet alleen door het eindeloos opstapelen van advertenties die vaak niet meer geldig waren, maar vooral met de porto-kosten die een steeds grotere hap uit het budget haalden.

Verpakken zal nu tot het verleden behoren en de adressering zal geautomatiseerd worden. Voorlopig wordt, behalve de omslag, elke uitgave geheel in zwart/wit uitgevoerd maar het kan zijn dat op termijn of bij speciale uitgaven er enkele kleuren pagina's worden toegevoegd.

Wij hebben lang nagedacht over hoe het nieuwe blad er uit moest komen te zien. Dit

is dus slechts een concept. Het moet nog groeien. Daarnaast komt het steeds meer voor dat clubbladen via het internet worden gepubliceerd. Zo ook (deels) de Corsa Communique. In dit laatste geval dachten wij dit niet te moeten doen omdat we denken dat dan onze inkomsten via de contributies sterk kunnen terugvallen. Het blad wordt dan immers 'openbaar'.

Alles afwegende zijn we er nog niet uit. Graag zouden we dan ook jullie visie willen vernemen. Voorlopig gaan we verder met op deze wijze publiceren van allerlei items zoals jullie dat van ons gewend zijn. Ook voor dit blad geldt natuurlijk weer: veel lees en kijk plezier!

## *Van de voorzitter:*

Was het jubileumtreffen een groot succes, ook de nieuwjaarsbijeenkomst had aan belangstelling niet te klagen. Voor een wat rustiger omgeving, dit in tegenstelling tot de bijeenkomst van vorig jaar, hadden we gezocht en een geschikte locatie gevonden in het Van der Valk hotel in Vianen. Voor de zuiderlingen nóg wat dichterbij, maar voor elk van ons beter te bereiken. Maar het ging voornamelijk om een rustiger omgeving waarbij we op ons gemak een woordje konden wisselen.

Onze penningmeester, had deze lokatie gevonden en had tevens gezorgd dat ieder op een paar natjes en wat hapjes werd onthaald.

Zoals gezegd was de belangstelling behoorlijk en werd er druk gespeculeerd over wat we komend seizoen gaan doen. Daarvoor werden er een paar ideeën gelanceerd. In de volgende uitgaven worden deze verder belicht en zal je te zijner tijd een programma ontvangen.

Voorts werd besloten de banden met 'Goud van Oud' verder te verstevigen en zullen we minstens één keer per jaar een officiële rit van hen bijwonen.

De penningmeester zal in dit blad een financieel verslag over afgelopen jaar publiceren en verder hopen we dat we van jullie weer veel Corvair artikelen krijgen toegestuurd.

## *Van de*

### *Penningmeester:*

Om te beginnen een bedankje, aan alle leden die vlot meegewerkt hebben aan de omzetting tot een lidmaatschap per jaar van januari t/m december.

Degenen die dat vergeten zijn bij deze de herinnering. In 2007 is de jubileum meeting budgettair neutraal georganiseerd en zelfs met een klein positief saldo afgesloten, om de overgang naar het jaar lidmaatschap in 2008 op te kunnen vangen. Belangrijk was ook om te zorgen dat het clubblad dat een groot gedeelte van het budget opsoupeerde (de voorzitter financierde dat een heel jaar voor) betaald kon worden.

Dat heeft goed gewerkt we staan er goed voor met de buffer die we nu hebben. Zie het jaaroverzicht 2007. Als er vragen zijn over het jaar overzicht dan hoort de penningmeester die graag. Tip voor 2008; onderdelen kopen in de USA wordt nog goed koper. Ik lees net in een bericht dat de Amerikanen te veel met hun creditcard betaalden. Daardoor consumeerden ze veel te veel en zijn de schulden hoog opgelopen. Zij moeten die inlossen dus gaan nu sparen, met als gevolg een rem op de omzet. Gevolg kan zijn dat de dollar voor ons goedkoper wordt. Verder veel Corvair rij-en sleutelplezier toe gewenst. Tot ziens op de volgende meeting. Ruud Keers.

### Hallo allemaal,

Het probleem van het slippen tussen de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> versnelling van de Powerglide in mijn auto is eindelijk opgelost! Eerst had ik nog wat research gedaan door het inwinnen van informatie. Uiteindelijk een cd gekocht van E-bay voor \$3 waar pdf's op staan van powerglides uit 1958/'63 en ook aangepaste bakken. Een hoop informatie! Toen heb ik op een forum iemand ontmoet die een DVD verkocht over het reviseren van Corvair Powerglides, en mijn probleem uitgelegd. Eigenlijk stond ik op het punt om die DVD aan te schaffen, toen hij mij afgelopen weekend nog eens mailde met daarin weer twee suggesties. Daarin werd gezegd dat een 'nieuwe' modulator dit soort problemen kan geven. Dus de nieuwe eruit en de oude er weer op gezet. Zo deed ook

een tweede persoon die met hetzelfde probleem zat en dus ook de modulator verwisselde. Allebei waren ze van het probleem af. Maar ik dacht dat ik dat geluk wel nooit zou hebben; bij mij zal het vast wel slijtage zijn. Goed, de volgende dag de Corvair geprobeerd te nemen maar helaas was mijn Delco accu naar de grootjes (nr.2). Gelukkig had ik nog een originele NOS AC Delco 1962 die ik via ebay kocht, liggen als reserve. Die erop gezet, starten en rijden. En toen voelde ik al iets van meer trekkracht! En wachten op die slip... maar die kwam er niet.... over dus!!! Ook de kickdown was weer terug! Dus ik ben nu weer erg in m'n nopjes met mijn Corvair! Groeten, Ronald Vijsma

## Gelimiteerde motorinhoud.

Door Graig Nicol

Heb je je ooit afgevraagd waarom de motorinhoud in de loop van de productie jaren van de Corvair uit de tweede serie nooit verhoogd werd?

Waarom ging GM niet voor meer vermogen toen de markt midden jaren '60 daarom vroeg?

In de jaren '70 waren er enkele ondernemende individualisten die een Corvair motor wisten op te vijzelen tot 2.8 liter (173ci) en pas de laatste jaren zagen we enkele 190+ CID ofwel meer dan 3 liter.

En deze 'big bore' versie is ietwat experimenteel.

Een van de redenen dat GM de motor niet boven 164 cid vergrootte was de grootte van het blok dat in de wagen moest passen. Met de breedte van de krukast was het niet mogelijk deze breder te maken. Toen de motor in 1964 van 2400 naar 2700 cc werd opgeboord, moesten er in de kast stukken weggeslepen worden om de drijfstukken meer ruimte te geven vanwege een ruimere slag. De drijfstukbouten gingen toen

rakelings langs de uiteinden van de cilinders en moesten er stukken uit worden weggehaald. De bouten van het zogenaamde 'big end' gingen ook kort langs de cilinder tapeinden. Als een tapeind iets meer door gedraaid zou worden zou een contra-gewicht van de krukas deze raken. De afstand tussen nokkenas en krukas was ook een probleem. Toen GM de inhoud vergrootte hebben de ingenieurs de uitlaatnokken moeten versmallen om de krukas hier niet aan te laten raken. Als je een pré-'64 nokkenas zou willen plaatsen in een later, 2700 cc blok zal je deze beperking gauw merken: de krukas zal niet geheel rond kunnen draaien.

De nokkenas verder naar beneden plaatsen was ook geen optie omdat die nu eenmaal onderin ligt. En voor het nokkenas-tandwiel had men al een uitstulping in het platte carterdeksel moeten maken. Deze uitstulping is een gevaarlijk punt met betrekking tot de grondhoogte van de auto. De as nog mer naar beneden plaatsen zou een onacceptabel risico met zich mee brengen.

Een andere limitering vormde de cilinder-tapeinden. Er zijn er vier rond elke cilinder, dus 24 in totaal. Standaard Corvair cilinders kunnen opgeboord worden voor een beetje meer inhoud; een kleine 100 cc. Experimentele motoren werd bij GM opgeboord naar 171 cid (2800cc).

Overmaatse cilinders vereisten een groter gat in het krukastkast en dat wordt weer gelimiteerd door de gaten van de tapeinden. De hedendaagse 'big bore' motoren vereisen een uiterst precieze bewerking van de kast. Het koelsysteem is uitermate adequaat voor de 'non-smog' en zonder airconditioning motoren met twee carburateurs. Maar als er meer vermogen gecreeerd en gevraagd wordt, komt dit ontwerp tekort. De GM tests van latere motoren onder extreme omstandigheden wezen uit op een bovenmatige cilinderkop- en een gevaarlijke olietemperatuur. Het is relatief makkelijk om meer pk's uit een Corvairmotor te halen, maar dit vereist een sterke verbetering van het koelsysteem. De door de krukast gelimiteerde boring en slag bracht GM ertoe om te experimenteren met het toevoegen van vier extra cilinders.

Dit om de motor eventueel te kunnen gebruiken in de grote Chevrolets. Omdat deze motoren toch wel succesvol waren moesten ze natuurlijk ook in een Corvaire passen maar met slechts twee cilinders méér zou de wagen al 12,5 centimeter verlengd moeten worden om hem passend te krijgen.

Toen de Corvaire geïntroduceerd werd hadden de belangrijkste concurrent, de kleine Rambler 90 pk te bieden. De Volkswagen had slechts 36 pk. Maar met de Corvaire kwamen ook gauw de Falcon en de Valiant die ook 90 pk te bieden hadden. De standaard Corvaire had er maar 80. Maar door zijn relatief lage gewicht was hij competitief. GM ingenieurs ontwierpen de motor met ruimte om op te voeren, maar de uiterste inhoud zou 164 cid (2700cc) zijn. En dat werd gauw genoeg bereikt, en de Chevy ingenieurs zaten met een probleem. Drukvermogen was de enige uitweg om meer vermogen te kweken. Gezien de over jaren uitgestreken ontwikkelingen waren de ingenieurs zich ervan bewust dat deze verhoging in vermogen een directe aanslag was op de ontwikkeling voor de komende tijd. En zeker al in 1961 toen het model voor '62 ontwikkeld werd!

Gepensioneerd GM ingenieur Bob Benzinger refereert hier vaak naar in zijn speeches. Toen hij op de Flagstaff Corsa conventie sprak, memoreerde hij dat de vlucht in pk's te veel prioriteit kreeg ten opzichte van de olielek-problemen. Heden ten dage vinden de Corvairexperts dit een blunder van het management van toen, en heeft dit aan de reputatie en populariteit van de Corvaire niet bijgedragen. Met mijn Corvaire hobby probeer ik bij gelegenheid modificaties aan te brengen die GM in de loop van de tijd ook wel gedaan zou hebben. Een volgende stap zou waarschijnlijk een kleine V8 in het achterronder zijn geweest. Historicus Dave Newell kan bevestigen dat GM inderdaad twee Corvairs op experimentele basis met een V8 uitgevoerd had. (Deze 215 cid (3.5l) was reeds verkocht aan Rover). Het zou bijna vanzelfsprekend zijn dat deze motor in de Corvaire kwam omdat hij ook al in de kleine Buick, Oldsmobile en Pontiac gebruikt werd. Omdat dit alle auto's waren met de motor

voorin had de Pontiac reeds een een aangepaste ophanging en differentieel die de Corvaire achter had. De kleine V8 was slechts een klein beetje langer dan de Corvairemotor en conversie-onderdelen die op het eind van de productie van de Corvaire op de markt kwamen gaven iedereen de mogelijkheid om deze motoren in te bouwen.

Vanuit de gewichtsverdeling gezien was dit ook een verbetering want de aluminium V8 was lichter en een radiator voorin zou meer gewicht naar voren brengen. GM was echter niet in voor motoruitwisseling. Het concept Corvaire was nu eenmaal verbonden aan luchtkoeling en een radiator voorin zou de toch al beperkte bagageruimte nog verkleinen. Bij gelegenheid vond GM het makkelijker om kopers een alternatief aan te bieden met meer pk's als de Chevy II, de Nova of de Chevelle Malibu.

Dat is dus waarom de Corvaire nooit een grotere motor kreeg dan de 2700 cc platte boxer.

De auteur wenst zijn dank uit te spreken aan Dave Newell en Bob Helt voor hun medewerking.

### *Saturday Night Cruise*

We hadden er al zo veel en zo vaak van gehoord; de Saturday Night Cruise van de Cruise Brothers in Den Haag. Dit zou het evenement zijn waar je niet



omheen kon als je liefhebber van Amerikaanse auto's bent en toevallig in (de buurt van) Den Haag bent op de eerste zaterdag van een maand in de zomer.



Wel dat waren we dus; Nadat we vrouw en dochter bij de Rotterdamse schouwburg hadden afgezet, terug naar Den Haag en op zoek naar het industrieterrein Zichtenburg, lokaal ook wel bekend als "De Werf". Het was even zoeken want een navigatieschermpje hadden we (nog) niet. We wisten wel dat het ergens in Den Haag-zuid moest zijn en naar mate we meer Amerikaanse auto's zagen wisten we dat we "warm" zaten. Nu waren er 'Amerikanen' die vertrokken en nog kwamen naar het betreffende terrein dus was het even gissen welke de juiste richting namen.

Maar goed we kwamen er dus. Eerst was het zoeken naar een geschikte parkeerplek. Die vonden we al gauw op enkele honderden meters van de lokatie. Druk was het er zeker;

en bijna alle in stijl. Enkel jullie reporter niet!

De lokatie was dan wel afgezet met hekken, maar je kon er als bezoeker gewoon door lopen.



Ik liet me vertellen dat enkel niet-clubleden met een Amerikaanse auto het luttele bedrag van 4 euri neer moesten neerleggen. Het weer was typisch "hot summernight" en dat maakte de sfeer al meteen goed. Wat was er zoal te zien? Wel, veel, heel veel: Van Cadillac lijkenwagens tot een vooroorlogse American-LaFrance brandweer auto. En alles wat daar tussenin zit. Leuke hotrods konden me zeer bevallen. En niet te vergeten; er was toezicht met heuse Amerikaanse politiewagens compleet met "cops" in uniform. Hier en daar stonden eet- en drinktenten en ook de modellenleveranciers waren van de partij. Er stonden ook wat objecten te koop, van een in 'spic en span' verkerende Studebaker tot een, vol kapotte accu's en pompen beladen Chevy 'lowrider' uit 1962. Deze was dan met een vraag van 10 mille behoorlijk aan de prijs! Wat misten we dan wel? Natuurlijk een Corvaire. Hoewel er in deze regio toch ook wat Corvairs rondrijden was er hier geen enkele aanwezig. We hadden wel eens gehoord dat Ronald met zijn '62 Monza sedan hier was geweest, maar hoe we ook zochten; die avond was hij er niet. Omdat het al gauw donker begon te worden, het was in augustus dat we er waren, werd het steeds

moeilijker om wat foto's te maken. Dat probeerden we zo veel mogelijk zonder de flitser te doen omdat dat de sfeer beter weergeeft. Een lekker sfeertje hing er in ieder geval; van de, voor de liefhebbers, soms schaars geklede dames; tot de drukte, de geur, het geluid en de temperatuur.... O ja, "burn-outs" zijn er verboden, maar daar hebben wij corvairsten toch geen last van! Een bezoeker zeker waard; van april tot oktober, elke eerste zaterdag van de maand. Zie ook website: 'cruise brothers'

### *Lakewood*

Enige tijd geleden ontvingen jullie het clubblad met daarin een extra 'flyer' van de te koop staande Lakewood van Marcel Arentsen. Er is niet zo lang geadverteerd geworden met de auto en uiteindelijk is hij naar Duitsland gegaan. Naar Karlsruhe nog wel. Een mevrouw aldaar had belangstelling in de wagen en was ook bekend met de lokale leden van de Duitse afdeling van de Zwitserse Corvaire club. Achteraf heeft Marcel een beetje spijt van de verkoop aangezien er een Peugeot 404 voor in de plaats kwam en die niet geheel aan zijn verwachtingen voldeed. De Corvaire heeft in ieder geval een goede eigenaar (esse) gevonden, ook al is het dan in het buitenland.

### **nieuwe eigenaar '62 turbo**

De turbo convertible van Ton van Deijzen heeft een nieuwe eigenaar gekregen in de persoon van Guus Marinus. Op het nieuwjaarstreffen liet ton zich nogmaals ontvallen niet meer met de auto te rijden en hem te koop hebben te staan. Vanwege een verhuizing van Ton stond de wagen al langere tijd in een garagewerkplaats en er zou nu een huur voor opgebracht moeten worden. Omdat Guus er interesse in had werd er al meteen over prijzen gesproken. Het weekend daarna toog Guus met een trailer naar Zaandam en werd de koop gesloten. Wij zijn ervan overtuigd dat de convertible nu weer vaker in het zicht komt.

### **You -Tube**

Voor hen die regelmatig achter/voor de pc zitten, willen we aanraden regelmatig de you tube filmpjes te kijken op de betreffende website. Onlangs ontdekten we een zeer interessant en objectief filmpje van Abe Zumwalt waarin de pro's en contra's van de bevindingen van Ralph Nader onder de loep worden genomen. Professionele technici bekijken de ophanging en weer anderen taxeren de economische waarde van het toendertijd nieuwe Amerikaanse concept. In een ludieke Nader verschijning wordt er verteld hoe Nader voor zijn boek een willekeurig slachtoffer nodig had. Al met al komt de Corvaire er in deze beschouwing er nog niet zo slecht van af. Voorts zijn er meer interessante filmpjes op you-tube te zien zoals een promo, autocross racen en een verslagje van kamermaatje Andrew over de Corsa conventie in Detroit van afgelopen jaar.

### *Klassiekers in A'dam*

In de Telegraaf konden we lezen dat auto's van vóór 1992 in Amsterdam worden verbannen. Al dan niet met een oprotpremie moeten ze plaats maken voor minder vervuilende jonge exemplaren. Oldtimereigenaren maken zich zorgen over wat er gaat gebeuren.

Wij denken echter dat het zo'n vaart niet zal lopen en dat iedereen met zijn klassieker door onze hoofdstad mag blijven rijden. De Corvair club kwam alvast in actie met een artikel in het Parool.

## ***Nieuwjaarstreffen***

Voor diegenen die niet op het nieuwjaarstreffen annex ledenvergadering aanwezig waren, willen we hier een en ander recapitulieren.

Nadat er vele handjes waren

meeting per jaar. Het liefst zou dat in de maand september moeten gaan gebeuren. Maar dan wel een treffen met allerlei activiteiten zodat het niet alleen "een rondje om de kerk" zou worden. Verder kan er dan deelgenomen worden aan de ritten van Goud van Oud waarmee we steeds nauwer samenwerken. In hun statuten is opgenomen dat wanneer er een of meer van onze leden lid zijn van GvO, deze 5 gastleden

meer in een ander artikel. Dat zou betekenen dat er vanuit onze club in het voorjaar en de zomer geen officieel treffen zou plaatsvinden. Daarom lassen we minsten één officieel treffen in, in samenwerking met GvO. Natuurlijk is iedereen vrij om deel te nemen aan de maandelijkse ritten van GvO. Daarvoor zullen we telkens hun agenda publiceren. Deze is trouwens ook via hun nieuwe website te bekijken:

[www.GoudvanOud.eu](http://www.GoudvanOud.eu)

### **Corvair treffen 2008**

Ruud Keers stelde voor dat we onze officiële clubmeeting het komende seizoen in Friesland zouden moeten organiseren.

Er zijn genoeg activiteiten te bezoeken en met drie leden in het uiterste noorden van ons land zou ook deze streek eens aan de orde komen. Een enkel lid was niet zo blij met dit voorstel aangezien hij onlangs met het jubileumtreffen ook al de langste afstand te rijden had.

### **Financien**

Het financieel verloop over 2007 zal in het komend blad verschijnen

De avond werd verder voortgezet op een gezellige wijze waarbij de wens werd uitgesproken ook de nieuwjaarsbijeenkomst van volgend jaar hier te houden.

geschud en de beste wensen waren overgedragen werd er druk gepraat over de auto's en de activiteiten van afgelopen jaar. In een enkel gesprek werd er zelfs gepraat over een overname. Toen om acht uur de voorzitter het woord nam werd de aandacht verlegd op de volgende punten.

### **Clubblad**

De voorzitter begon met een aankondiging van het nieuwe clubblad en gaf uitleg over de kostenbesparingen die dit met zich mee zou moeten brengen. Roberto de Stiegelis gaf te kennen dat hij dit jammer vond en zou gaan werken aan een sponsorfinanciering. Hij zei niets te kunnen beloven maar wel zijn best daarvoor te willen doen.

### **Clubmeetings**

Ruud Keers liet weten dat we de frequentie van een clubtreffen zouden moeten handhaven/terugbrengen naar één eigen

mogen meebrengen zonder 'bijbetaling'. GvO heeft twee Corvairclubleden. Mochten er dat een keer meer dan tien zijn dan zal er per auto €7,50 moeten betaald worden. Dit zou dan vanuit de clubkas kunnen gebeuren.

Nu heeft GvO de meest interessante rit in augustus, daarover



## Electrische koeling

Ken Hand, Frank Parker en Bob Helt

Met de wetenschap dat de standaard Corvair koeling maar liefst 14 pk bij 4800 toeren wegsnoept van het motorvermogen en nog meer bij hogere snelheden, zijn echte enthousiasten altijd op zoek geweest naar een reductie van dit verlies. Als op een of andere manier de mechanisch aangedreven ventilator kan worden vervangen door een electrische, zoals heden gebeurt in moderne auto's, kan het vermogen danig worden opgeschroefd.

In het verleden zijn vele pogingen ondernomen hier een oplossing voor te vinden, maar geen enkele was tot nog toe echt succesvol. Ondanks de geruchten over tot tevredenheid werkende oplossingen.

Een idee blijft in leven bij de hoop dat er op enige dag een nieuw stuk gereedschap verschijnt dat dit wél oplost. Een dergelijk koelsysteem verhoogt niet alleen het motorvermogen maar ook de mogelijke drijfriemp Problemen zullen tot het verleden behoren. Een van de problemen om het koelsysteem te verbeteren is het gebrek aan kennis over de luchtverplaatsing. De standaard ventilator verplaatst zo'n 1400 kubieke voet (bijna 40.000 liter!) per minuut bij een krukasomwenteling van 4000 toeren, terwijl veel electrische ventilatoren meer lucht kunnen verplaatsen. Dit leidt ertoe dat men gaat denken dat deze dus meer lucht langs het blok zal blazen. Maar dat is niet zo; je wordt makkelijk in verwarring gebracht. Het probleem is dat de electrische ventilator niet genoeg druk kan opbouwen om voldoende koellucht door alle hete openingen te voeren.

Op de Internationale Conventie in Portland presenteerde een bedrijf een electrische koelfan.

Zij hadden niet alleen een losse unit op de show, maar ook een ingebouwde in een Corvair waarmee lokaal werd rondgereden. 'Afdoende motorkoeling' werd er geproclameerd, en men stelde dat deze Corvair al veel gereden had waarbij de koeling goed voldeed.

Als dat waar was zou dat een mijlpaal hebben betekend in de verdere ontwikkeling van de Corvair.

We besloten een unit te kopen en onze eigen tests ermee te rijden. Zover wij weten zou dit de enige actuele en onafhankelijke test zijn van alle koelingsontwikkelingen. Dus we bouwden dit nieuwe systeem op een Corvair om het standaard systeem te vervangen. Bob Helt kocht het systeem; Ken Hand bood spontaan aan het in te bouwen en de tests te rijden en Frank Parker, een Chevrolet ingenieur (Corvair/Northstar beroemdheid) voorzag de Corvair van meetinstrumenten en hielp mee in de tests met het aflezen van de meetdata.

Van een standaard auto verkregen we een aantal verschillende buiten-temperaturen. Tijdens het testen van een tweede Corvair hadden we juist een aantal warme dagen, dus de electrische ventilator test zou beduidend koeler moeten zijn dan de basistest. We namen de buiten-, olie-, cilinderkop- en luchttemperaturen op voor onze grafieken, alsmede het vacuüm en het toerental.

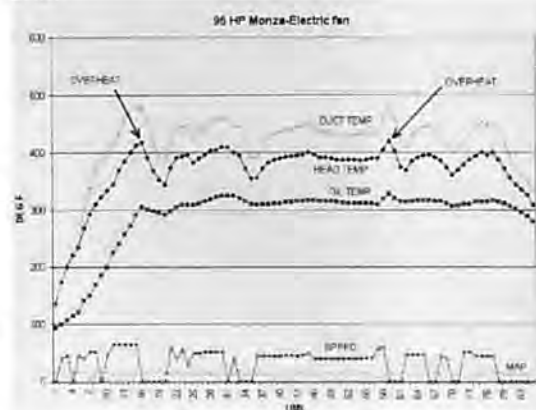
De olietemperatuur werd gemeten bij de drukschakelaar, het vacuüm in de balansleiding, en om de koeltemperatuur te meten werd er een sonde tegen de cilinderkop aan geschroefd naast de originele schakelaar. De luchttemperatuur werd gemeten in het kanaal waar de thermostat van de achterste luchtkleppen zitten.

De eerste tests werden gedaan met een 1965 Monza met 110 pk en Powerglide. De tweede was een 1965 Powerglide met 95 pk. Beide auto's waren gewone gebruiksauto's. De tweede auto was geleend en al rijdend ermee viel het op dat hij erg mooi liep. Het installeren van de unit was een hels karwei. Het bovenste van het blok moets geheel uitgebouwd worden. De carterventilatie en de oliepeilstok moesten omgeleid worden. De dynamo en spanpoelie een kwart slag gedraaid om met een kortere riem direct van de krukspoelie aangedreven te worden.

Voor het testen werd de ventilator voorzien van een simpele hand

schakelaar in plaats van een thermostatische.

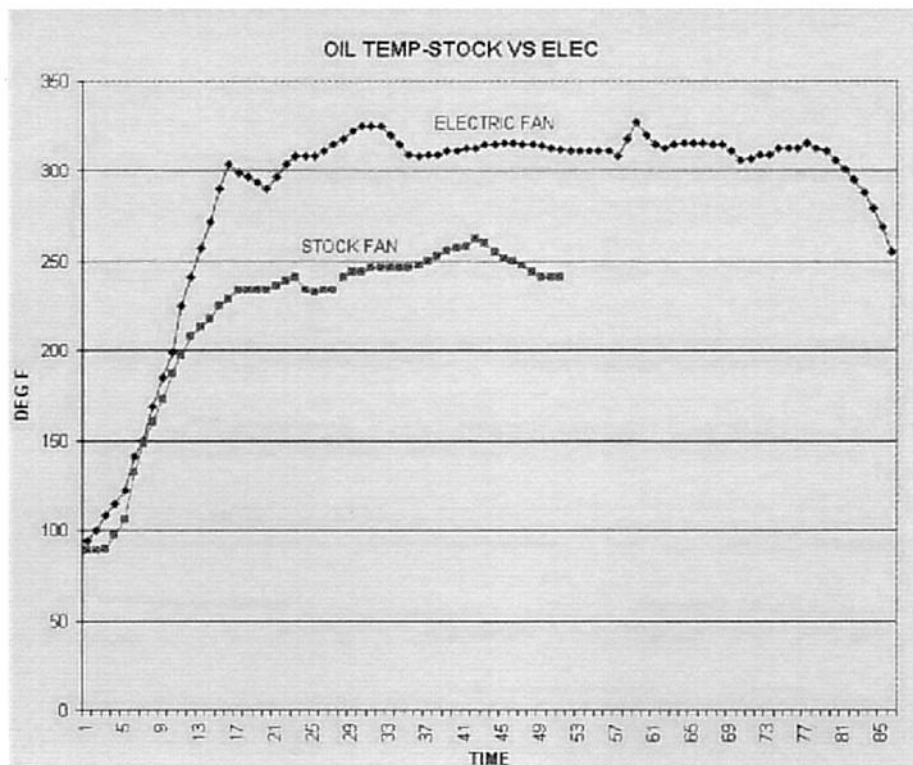
Wanneer wij de motor startten werd ook meteen de electrische ventilator ingeschakeld. Bij een eerste observatie bleek dat er een grote luchtterugslag was bij een stationnair toerental. Dit in vergelijking met de standaard ventilator die geen terugslag heeft bij dit toerental. Zelfs met de deurtjes van de onderste luchtkanalen open, werd de lucht teruggestuwd, wel niet meer zo veel, maar toch... Dit kwam het meest door de vlakke plaat direct onder de fan die de bovenkant van de krukast afdekte in plaats van de standaard deksel met het ventilator-lager erin.



Misschien dat wanneer het standaard deksel gebruikt was met een plug op de plaats van het lager, dit de luchtdoorstroming zou doen verbeteren.

Tijdens de initiele tests met de standaard 95 pk auto reden we rond 45 mijl (72 km) per uur op tweederangs wegen gedurende 5 km. en gingen toen de autweg op voor circa 32 km met 105 kmh. Toen kregen we wat drukte in het verkeer en moesten we iets gas terugnemen. Maar juist voor we moesten afslaan konden we voor circa 4 km een snelheid maken van 115 kmh. De data die we verkregen kwamen dichtbij de gegevens die de standaard koeling leverde op de 110 pk auto die we tevoren hetzelfde traject met dezelfde snelheden hadden gereden. Je zal met deze motoren bijna hetzelfde ervaren ook al zit er een verschil van 15 pk in. Een van de vele misverstanden van de 110pk motor is dat men





denkt dat dit blok meer hitte in de koppen zal afgeven door de verhoogde compressie. De meer vermogen leverende 110 motor zou theoretisch echter beter moeten koelen om hetzelfde te leveren.

Alle data werd verzameld in een 12 bit ADC met type K thermokoppels en gecalibreerd op drie punten: laagste temperatuur; verwachte temperatuur en de temperatuur boven de verwachte. Dit met gebruik van een Omega thermokoppel calibrator.

Met de elektrische ventilator ingebouwd gingen we dezelfde route rijden onder dezelfde omstandigheden. Op de vrije snelweg accelereerden we naar 105 kmh als tevoren. Met de standaard ventilator kwam de temperatuur omhoog op een lineaire schaal en bleef steken op een acceptabele temperatuur. Met de elektrische ventilator kwam de temperatuur vrij snel omhoog; niet geleidelijk in ieder geval. Het was een bijna verticale curve totdat de luchtkleppen opengingen en toen ging de luchttemperatuur vrij horizontaal nog iets omhoog. De temperatuur van de koppen bleef echter steken. De olietemperatuur was redelijk hoog met 325°F (160\*). We stopten de auto langs de weg en lieten hem stationnair even draaien. De temperatuur zakte

toen snel. Daarna gingen we weer rijden en kwamen in een wegconstructie terecht. De temperatuur ging weer een beetje omhoog maar laag genoeg om de wagen te blijven rijden. Toen het verkeer het weer toeliet gingen we over tot een redelijke snelheid en de temperatuur werd hoger. We maakten met de elektrische ventilator onze rit niet af omdat de motor niet verder afkoelde tijdens de auto-weg snelheid. We merkten dat de temperatuur bij 40 mijl (65kmh) stabiliseerde dus hoefden we niet te stoppen om de motor af te laten koelen. Eenmaal weer open weg

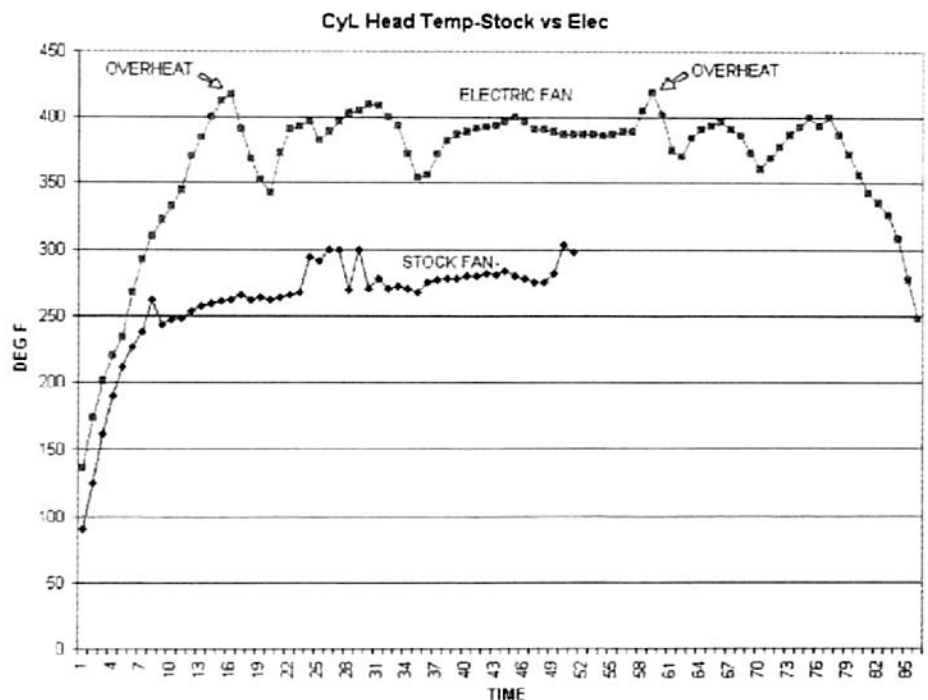
voor ons konden we doortrekken naar 60 mph ( 96kmh) en spoedig werd de motor weer te heet.

De olie bereikte weer de 160 graden Celcius. Dus stopten we voor een paar minuten en gingen daarna rustig terug. We konden een snelheid van 45 mph ( 72 kmh) aanhouden maar de koppen bleven heter worden. Toen we iets langzamer gingen rijden naar 40 mph (65kmh) zakte de temperatuur heel langzaam naar het aanvaardbare van het spectrum.

Als je de curves bekijkt in de statistieken zie je dat deze elektrische ventilator niet werkt op een standaard motor. We namen een goed lopende motor die goed koelde met de standaard mechanische ventilator, zetten er een elektrische op en hij koelde niet voldoende. Zowel de olie als de koeltemperatuur waren excessief hoog en de koeling van de koppen faalde wanneer verhoogde trekkracht gevraagd werd.

Als je een motor wil uitrusten met een elektrische ventilator, haal er dan alles af en zorg ervoor dat tussen de koelribben alles open is. Haal de onderste luchtkanalen weg en misschien een witte keramische verflaag op de uitlaat collector en de pijpjes smeren. Misschien dat dan de elektrische ventilator wel werkt met autoweg snelheden.

Ken Hand, Frank Parker en Bob Helt.



# Financieel Jaaroverzicht 2007

Giro rekening Corvair Club Nederland

# 7814905

Ledenbestand: 39 leden

## Uitg./ink. per giro

	Debet	Credit	Saldo
<b>Saldo 01/01/07</b>			<b>€ 663,30</b>
<b>Inkomsten:</b>			
Lidmaatschap/meetings/advert.		€ 1161,50	
Donaties		<u>€ 70,00</u>	
		€ 1231,50	€ 1894,80
<b>Uitgaven</b>			
Stortingen kas	€ 153,38		
Uitgave meetings	€ 281,89		
Uitgave blad/porto/drukwerk	€ 936,32		
Uitgave giro rekening	<u>€ 000,00</u>		
<b>Totaal</b>	<b>€ 1371,59</b>		€ 523,21
<b>Saldo 31/12/07</b>			<b>€ 523,21 € 523,21</b>

## Uitg/ink per kas

	Debet	Credit	Saldo
<b>Saldo 01/01/07</b>			
<b>Negatief</b>			<b>€ 99,33-</b>
<b>Uitgaven,</b>			
Uitgaven meeting's	€ 125,85		
Zegels/drukwerk	€ 23,61		
Lidmaatschapsgeld per kas		€ 00,00	
Corsa lidmaatschap	<u>€ 38,11</u>		
<b>Totaal</b>	<b>€ 191,57</b>		<b>Neg. € 290,90-</b>

Koers US \$ dollar € 0,754

## **Inkomsten,**

Giro naar kas		€ 153,38	
Retour Stompetoren		€ 82,64	
Ontvangen Jub. Treffen.		<u>€ 140,00</u>	
<b>Totaal inkomsten</b>		<b>€ 376,02</b>	<b>€ 85,12</b>

**Saldo 31/12/07** € 85,12

**Saldo totaal** **€ 608,33**

## GvO rit augustus

We lopen nu wel al beetje ver vooruit, maar de rit in augustus van Goud van Oud belooft een leuke happening te worden. We willen jullie dan ook nu al proberen 'warm' te maken voor dit evenement. Tegen de tijd dat dit er staat aan te komen zullen



we er nog wel op terugkomen. Maar lees hier alvast een verslagje over het afgelopen jaar. De "Internationale Old Timer Fly In van Schaffen-Diest" vond plaats van 10 tot 12 augustus 2007. De weergoden waren de 24ste editie van dit internationaal treffen van oldtimers gunstig gezind en we telden bijna 300 bezoekende vliegtuigen. Sinds de eerste editie van deze Fly-In (1979) is er heel wat veranderd. Naast vliegtuigen is er nu ook plaats gemaakt voor oude wagens, tractoren en zelfs woonwagens. De organisator Diest Aero Club (DAC) blijft er samen met bezieler Guy Valvekens in slagen om Schaffen een waardige plaats te geven op de internationale agenda van luchtvaartevenementen. Voor DAC is deze samenkomst van oude vliegtuigen de aangewezen gelegenheid om de clubkas wat te spijzen en de activiteiten van de zeer actieve zweefvliegclub in het zonnetje te zetten.



## Corvair aangedreven Roadster. Clark Hartzel

Door de jaren heen verkocht ik wat Corvaironderdelen aan Forton's Maaier Service in St Claire Shores, Michigan. Hij zei dat hij een Corvair aangedreven 'fun car'/streetrod bouwde. Hij vroeg nu ook weer vroeg voor een paar nieuwe veren van een LM. Naar het scheen wilde hij die laten verchromen, maar de kerel



liet ze in een heel weekend in het ontroestingsbad liggen. Op maandagmorgen bleken ze geheel te zijn weggevreten door het zuur. De jaren gingen voorbij en ik vergat de wagen. Totdat ik in een van onze lokale kranten las dat de wagen klaar was en de weg op ging. Hij zou ook op de bekende Detroit Autorama Hotrod Show getoond worden., en ik wilde hem zien.

Wat en kunststuk! De auto was glanzend zwart en alle andere delen waren verchromd, van roestvrij staal of aluminium. Dick was gestart met een chassis opgebouwd van vierkante pijp. De Corvair krachtbron was 180 graden gedraaid en zo dus een middenmotor gecreeerd. De motor had drievoudige Webbers op elke zijde met veel chroom. De motor ws opgeboord, gebalanceerd, geflushed en de

gebruikelijke behandeling van alle delen. Het uitlaatsysteem was van roetvrij staal.

Het differentieel had een tegengesteld 'ring en pinion' stel gekregen dat uit het GM technisch Centrum vandaan kwam. (namen worden achtergehouden om de 'schuldigen' niet te verraden) De transmissie is van een Powerglide om al het koppelingwerk, pedaal en schakelpook te vermijden. De

achterophanging is van LM schroefveren en eigengemaakte rvs veerarmen gemaakt. De carrosserie is een polyester replica van een 1923 T-Ford roadster met een verlengde aluminium kofferbak (motorruimte).



Dick wilde een lange smalle neus op de auto en bouwde dus eerst een proefstuk. Toen hem dat beviel maakte ehij een mal van hout waarin hij polyester spoot

om de uiteindelijk gewenste neus te verkrijgen. De zelfgemaakte aluminium grille is een nepper omdat de werkelijke koellucht voor de motor wordt verkregen via openingen achter de stoelen en onder de motorruimte. De



accu, brandstoftank, Airheart hoofdremcilinder en elctriciteit zijn voorin gemonteerd. De kap gaat van achter naar voren open om erbij te kunnen. De vooras is van roestvrij staal en heeft '37 Ford fusee's die aangestuurd worden door een Chrysler tandheugel

kever komt. Het frame van de vooruit is een aangepast en komt van een Austin Healy Sprite, in ons land bekend als 'kikkerroog'. Dick verteld dat hij er een kapje voor heeft maar dat is nog nooit gezien. De wagen is gekeurd voor de weg. In de koplampsteunen zitten de richtingaanwijzers. Ik vroeg hem hoe hij erbij kwam wanneer hij aan de carburators wilde werken omdat die nogal ver weg gestopt zijn. "Wel ik haal het rooster achter de stoelen weg" zegt hij, "en als dat nog niet genoeg is kan de hele carrosserie eraf in 15 minuten".

Wetend dat onze nationale conventie dit jaar in Detroit zou plaatsvinden, vroeg ik hem of hij de wagen wilde toenen op het GM technisch Cnetrum aldaar. Hij ging ermee akkoord en velen van jullie zagen hem. Ik probeerde hem ook lid te maken van



systeem. De voorwielen zijn van een motorfiets en zogenaamde moon schijven dekken de spaken af. De stuurkolom is van een Ford Pinto en de achteras is gemonteerd op een kwart eliptische bladveer die parallel aan de chassissbalken op het onderstel is gebout. De wielbasis is met 120 inch langer als de Corvair. De koplampen zijn veranderde cal Custom zoeklichten uit de jaren '50. De achterlichten komen van een 1950 Pontiac terwijl de achterklep sluiting van een VW

Corsa, maar hij zegt al lang lid van de Michigan Hot Rod club te zijn en is dus een echte hot rod liefhebber en niet een Corvair enthousiast. Hij wilde gewoon eens iets anders in een T-emmer stoppen dan een dikke V8 die al de anderen erin bouwen. Ik zou een Ford V8 in mijn Corvair kunnen leggen, maar dat is dan juist het tegengestelde van wat Dick deed. Hmmm.....

*Zoekend op het net naar goede foto's vonden we een afbeelding uit 1952. Dit was het jaar dat de*

*Michigan Hot Rod Association opgericht werd. We vonden deze oude foto wel zo apart dat we je niet konden onthouden. (red)*



## Corvair Modellen

We wisten wel al uit de vorige blad (en een uit 1998) dat als je voor Corvair modelauto's wild gaan je bij Ad Dijkstra moet zijn. In Amerika zijn er ook verschil-lende modellen verzamelaars.



Maar Daarbij spant Joe Darinsig toch de kroon. Op elke conventie is hij er wel bij om wat van zijn hobby terug te verdienen maar evenzo goed om nog wat aan te schaffen waar hij maar weinig van heeft. Want hebben doet hij alles wat er op Corvair modellengebied op e wereld bestaat. Mocht je eens in de buurt van York, Pennsylvania komen ga dan naar 1751 Chesley Drive en je wordt rondgeleid in de wereld van de mini Corvairs.





## 100 jaar Fisher Coachworks

Fisher body- of coachworks bestaat in 2008 100 jaar. Het is een volwaardige dochter van General Motors. In het kader van het 100 jarig bestaan van Fisher Coachworks, dat voor talloze GM producten de carrosseriebouw voor zijn rekening nam heeft het personeel een heuse koets nagebouwd die voor het logo model heeft gestaan.

Dit logo staat in onze Coravirs o.a. op de aluminium dorpelbeschermers afgebeeld.

Fisher coachworks is een bedrijf dat nu in Troy, Michigan actief is en zich vooral op buscarrosserien en speciale opbouwen heeft toegelegd. In feite is het net als andere merken auto's en toeleveringsbedrijven als AC en Delco, een onderdeel van General Motors.



*This Fisher Body Plant 21 in downtown Detroit is located at the corner of Hastings and Piquette Ave.*

*Fisher Body 21 was just one of 40 buildings used by the company. By 1926 there was 3.7 million square feet of floorspace.*

*Fisher Body 21, measuring 200 feet by 581 feet only accounted for 536,000 square feet of this total. The six story structure was built with reinforced concrete in a manner developed by architect Albert Kahn.*

*Fisher Coachworks, a coachmaking company, made the transition to automobile body building after the turn of*

*the century. Fisher Body 21 was built to house a body assembly plant. Between 1919 and 1925 it produced bodies for Buick and Cadillac. After Buick moved to Flint it continued to produce Cadillac bodies until it became an engineering*

*facility in 1929. The building continued as an engineering facility until 1956 when it was again pressed into production, this time of Cadillac limosine bodies.*

*Now abandoned, the massive 6-story Fisher Body structure now serves as a palette for graffiti artists, due to its prime location facing I-94, just east of Woodward Avenue.*

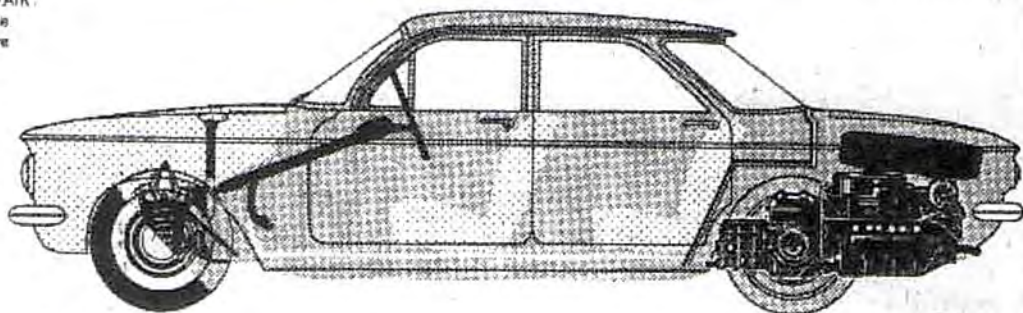


**CARATTERISTICHE DELLA CHEVROLET CORVAIR:**

- Motore a 6 cilindri montato posteriormente
- Impianto di raffreddamento ad aria del motore
- Carrozzeria portante robusta e leggera
- Sospensione indipendente per le 4 ruote
- A richiesta cambio automatico

**INNOVAZIONI 1961:**

- Cambio portato a 4 velocità
- Motore più elastico ed economico
- Nuovo serbatoio con capacità di 53 litri
- Ampliato bagagliaio anteriore
- Migliorato comfort generale
- A scelta: 81 o 86 H.P.



## La vettura americana per le strade europee



## Chevrolet Corvair

LA "COMPACT" PIÙ VENDUTA IN ITALIA

1961

Pura, agile, funzionale, la linea Corvair 1961 è all'avanguardia dell' "industrial design" del nostro tempo. Il suo stile di berlina di lusso è ineguagliabile. Per gli amatori della guida sportiva il 1961 offre anche il modello "Monza" super-lusso dotato di un più potente motore "power pack".



### Chevrolet la vettura più venduta nel mondo

Ed ecco la superba Chevrolet "Impala" Sedan 1961 dalla linea netta e filante e dalle proporzioni perfettamente ridimensionate.



Provate anche voi le Corvair 1961 presso uno dei seguenti Concessionari:

CATANIA: A.G.E.M. S.r.l., Via G. Leopardi 75/81; FIRENZE: Garage Europa S.p.A., Borgognissanti 96; LIVORNO: A.I.C.A. s.r.l., Piazza D. Chiese 44; MILANO: Tarchinica, Via Cenizio 10; NAPOLI: Officine Elettromeccaniche Pelli, Via G. Arcoletto 14/32; PADOVA: S.I.S. S.p.A., Piazzale Stanga 1; PALERMO: E.R.I.C. s.r.l., Viale Piemonte 32; PORDENONE: Auto Emporio S.p.A., Viale Marconi 14; ROMA: Paolini Alessandro, Largo Ponchielli 12; TRIESTE: Autorimessa Regina di Giorgio Cibin, Via Coroneo 3; VICENZA: Agenzia Americana Vicenza, Viale Verona 78.

Servizio e assistenza tecnica in tutta Italia

## Nederland aangeboden



Zeer nette chevrolet Corvair uit 1968. 6 cilinder boxer motor. 4 bak hand belastingvrij. geen lpg gas. .4500 Akersloot 06-42996721



Wegens ruimte gebrek uit onze prive collectie: Chevrolet Corvair Monza '66 handgeschakelde 4-bak Prijs € 4.950,- (of doe een bod) Autoplaza H'sum Dag. 035-6240137 of 06-21854816



Corvair Monza '69 € . 2250.Canadian registration car for parts or restoration. Arton cars Zwijndrecht 078-6202555

## Belgie (aangeboden)



CHEVROLET Corvair 1962Dit is een zeldzame chevrolet corvair cabriolet "Monza" uitvoering uit 1962, met de 6 cyl boxer motor, volledig originele staat. €8000. Lenaerts, Westerlo (B). 0032-14/267222

**Voorfront van LM corvair** voor €85 en docu. van 2 deurse Corvair, en stuur, en embleem van moterkap. zijn ook nog apart te koop. USA cars Bredene 0032-497-275288

## Frankrijk (aangeb.)



Corvair 700 1960 vehicle complet stocke au sec. CG normal €2000. Bouchy, Lorraine. 061198622



**Corvair Monza Sedan du première génération. Moteur 6 cylindres à plat (arrière) refroidit par air . 2688 cm3, 95 cv. Boîte auto 3 rapports. Allumage et freins refaits Autoradio à cassettes. Carte grise normal, Contrôle Technique OK 4000 Euros Contact : 06.66.29.11.39**

## Zwitserland/duitsland (aangeboden)



Corvair 700 Sedan von Max Zwicky wegen Garagenräumung abzugeben: BJ 1964. Wäre froh, wenn das Fahrzeug einen neuen Besitzer hat. Info & Details unter Telefon: +41 (0)32 675 30 01 oder Mobile: 079 474 99 60



FOR SALE: 2 Chevrolet Corvair Monza abzugeben, von Andreas Quick, Hamburg: Beide BJ 1964 und standen ca 30 Jahre in einer Scheune. Zustand restaurationswürdig. Zusammen für Festpreis von 3.000 Euro. Info & Details [a.quick@freenet.de](mailto:a.quick@freenet.de)

...

**Biete: Türen, Hauben, Stossstangen, Zierleisten um das Cabriodach, Cabriomechanik, Seitenscheiben, etc. eines 65er Convertible. und 64er Monza Spyder inklusive Motor und Schaltgetriebe, Karosserie fehlt. Wer etwas braucht, bitte kurze Email an: Kontakt: Jens Wilde (D) Email: [wilde@carsfromusa.de](mailto:wilde@carsfromusa.de)**

....

**BIETE:**  
1964 Monza coupé à restaurer; SFr. 2.500; à discuter! Kontakt: André Mayerat (CH) Email: [a.mayerath@bluewin.ch](mailto:a.mayerath@bluewin.ch)

**BIETE** infolge Pensionierung & Geschäftsaufgabe folgende Corvairs:  
**Chevrolet Corvair Monza Spyder coupé;**4-Gear Synchronmesh

**TURBOCHARGED** Inverkehrsetzung: 26. 4. 1963, Farbe: Blue, Restauration & Neumalerei 1978 gemacht, seither stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 5.000; verhandelbar!  
**Chevrolet Corvair Monza coupé;** Powerglide Inverkehrsetzung: 15. 3. 1963, Farbe: White, Hubraum: 2372 ccm, Seit 1979 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 2.500; verhandelbar!  
**Chevrolet Corvair Monza Cabrio;** 4-Gear Synchronmesh Inverkehrsetzung: 4. 2. 1964, Farbe: Two-Tone: Ermine White/Ember Red, Hubraum: 2684 ccm, Letzte Prüfung: 25. 10. 2000, Fahrzeug ist eingelöst & in Betrieb. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 15.000 VB!!;



**Chevrolet Corvair Corsa coupé;** 4-Gear Synchronmesh **TURBO-CHARGED** Inverkehrsetzung: 09. 1966, Farbe: White, Hubraum: 2684 ccm, Seit 1982 stillgelegt. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 2.500; verhandelbar!  
**Chevrolet Corvair Monza coupé 140 hp;** 4-Gear Synchronmesh Inverkehrsetzung: 02. 1966, Farbe: Red, **Modell 1965** 4 Vergaser Hubraum: 2684 ccm, Letzte Prüfung: 4. 7. 2007, Fahrzeug ist eingelöst & in Betrieb. Versicherungswert & Preisvorstellung: SFr. 12.000; VB !



**BIETE** infolge Lagerräumung ca. 2 Tonnen Chevrolet Corvair Ersatzteile wie: **Motoren, Motorenteile, Getriebe, Achsen, Stossstangen, Türen, Blechteile, Lampen, Lenkungen, Anlasser, Lichtmaschinen & vieles andere mehr.** Auskunft & Besichtigung nach Vereinbarung.  
Kontakt: Kurt Hirschi, Autoverwertung, Moselenweg 5, 4537 Wiedlisbach BE (CH) Telefon: +41 (0)32 636 21 76 oder Mobile: 076 308 07 23

De redactie aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor de inhoud van de advertenties. De meeste advertenties zijn uit een selectie die naar beste weten via het internet zijn verkregen.

Een heel inventieve vondst is deze neus van een Rampside wel. De maker heeft de neus van een Corvair uit de 2e serie genomen en die op de kop van deze pick-up gezet. Wij hebben er nog een paar van deze prototypes die alleen op papier bestaan bij gedaan op deze pagina.

