

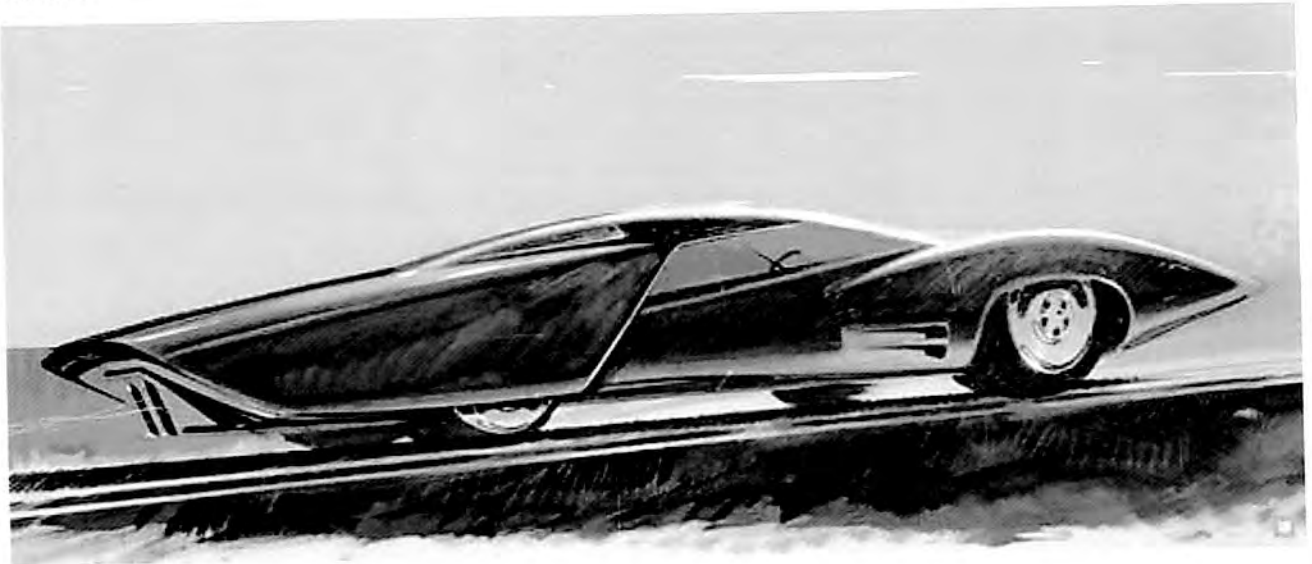
# CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvair Club Nederland - 14e jaargang - nr.1 jan. 2012

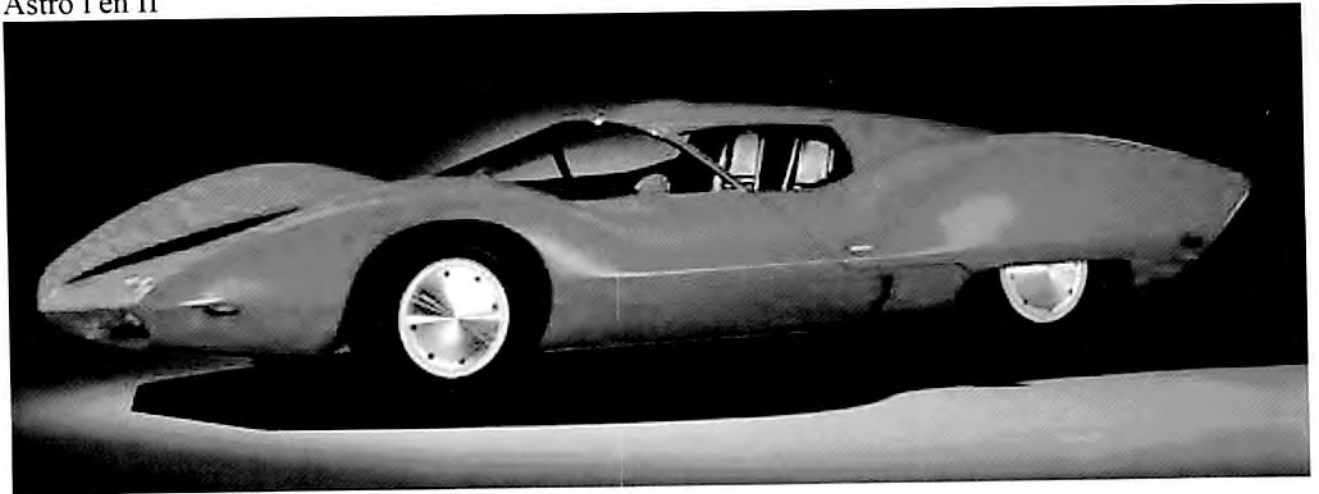




Stiletto



Astro I en II



Chevy II, Nova of Corvair 3<sup>e</sup> generatie ?



# De Corvair Mail

Clubblad van de Corvair Club Nederland – Nieuwe editie Nr. 21 – jan. 2012

## Van de voorzitter

Dit jaar, het dertiende is alweer bijna om. Het is voor jullie voorzitter écht een dertiende jaar geweest. Het gaat voorlopig goed en verder gaan we het er niet meer hebben. Maar wel dat er nagedacht is over hoe het nu verder moet met de club die afgelopen jaar toch wel wat armlastig leek. Al vaker heb ik gevraagd om wat taken over te nemen en/of het bestuur uit te breiden en/of te vernieuwen. Al die tijd is het er niet van gekomen. Maar met een nieuwjaarsstreffen annex ledenvergadering in het vooruitzicht, wil ik het nogmaals onder de aandacht brengen. Hier en daar heb ik in het verleden al een balletje opgeworpen en een paar potentiële

kandidaten op het oog. Laten we er komende treffen maar eens over brainstormen. Nu de auto's weer op stal staan en hier daar wat

gesleuteld, maken we onze balans eens op. Vaak komt men dan erachter dat er nog een massa onderdelen, geschriften en 'hebbe-dingen' liggen waarvan men vaak het bestaan nog niet meer wist. Tijd om op te ruimen? In mijn geval wel. Maar wat op te ruimen staat nog niet vast. Want er moet nog zoveel gebeuren. Of we daar ooit de tijd voor krijgen is maar de vraag, en als we er de tijd voor hebben, willen we dat dan nog? Een paar vragen die ik me zelf stel en waarop ik nog geen antwoord heb. Voor het volgende seizoen staan weer een paar leuke en interessante evenementen gepland waar we aan zullen deelnemen kunnen we ook half januari bespreken. Wellicht dat er dan nog wel wat ideeën ter tafel komen. Nu de dollar sterk stijgt (of is het de euro die zakt?), staat dit een massale trek naar de Corsa conventie in de weg. Nu is voorlopig nog geen

man overboord omdat het slechts dubbeltje zijn. En een retourtje Boston is niet echt duur. Voor de onderdelen verzamelaars zal het wel ietwat tegenvallen ofschoon het altijd nog loont. Je kunt bij handig inkopen wel een groot deel van je reis terugverdienen. Hoe dan ook, als het zover is laten we jullie wel wat weten. Ik wil de mensen die artikelen hebben ingezonden bedanken voor hun bijdragen; zonder hen zou het geen echt clubblad zijn. Ook voor dit nummer; veel lees en kijk plezier.

## Colofon

Redactie en uitgave:  
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:  
Leon Janssen  
Bornerweg 13  
6141 BJ Limbricht  
Tel. 046-4 51 63 23  
[devoorzitter@corvair.nl](mailto:devoorzitter@corvair.nl)

Administratie en abonnementen:  
Ruud Keers  
Corn. Anthoniszstraat 69/2  
1071 VS Amsterdam  
tel. 020 - 470 65 80  
[depenningmeester@corvair.nl](mailto:depenningmeester@corvair.nl)

Clubsite: [www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)  
Webmaster: Guus de Haan  
[webmaster@corvair.nl](mailto:webmaster@corvair.nl)

Lid worden:  
Door storting van € 37 op rek.  
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.  
Corvair Club.  
Jaarlijkse contributie € 30

## Van de penningmeester.

Ondanks alle toestanden met de Euro en de onzekere economische situatie heeft de club nog steeds 52 leden. Dit aantal blijft vrij constant. Leuk te merken dat als een lid uittreedt, omdat de auto verkocht is, vrij snel weer een nieuw lid zich inschrijft. Omdat er dit jaar minder Corvair Mail's verschenen zijn, kan ik melden dat de kas volgend jaar voldoende middelen heeft om aan zijn verplichtingen te kunnen

voldoen. Vorig jaar is gevraagd of de Nieuwjaarsbijeenkomst ook overdag georganiseerd kon worden. We hebben de meeting nu verplaatst van de vrijdagavond naar de zaterdagmiddag. Op zaterdag 14 januari in de pianobar in het Van Der Valk hotel in Vianen. Vanaf **14.00 uur tot 18.00 uur** is ieder van harte welkom. De penningmeester heeft de vrijheid genomen om in eigen beheer stickers te laten maken van het logo van de CORVAIR CLUB NEDERLAND. Ze zijn vrijwel identiek aan de voorgaande serie. Die zullen op de Nieuwjaarsbijeenkomst te koop zijn ten bate van de Corvair Clubkas. Ze zijn natuurlijk ook te bestellen bij de penningmeester ([depenningmeester@corvair.nl](mailto:depenningmeester@corvair.nl)). De kosten zijn € 3,00 per stuk ex. verzendkosten. Natuurlijk wens ik iedereen heel gezellige kerstdagen, en een fijne jaarwisseling. Ook alvast de beste wensen voor 2012.



This will be **THE Catalog**  
until 2013

Includes → All our **NEW** parts, **TTT**, many improvements and updates.

**Over 6** solid months in the making! updates on 80% of pages!

**Over** 670 pages  
1500 photos  
1100 sketches

**Over** 500 exploded diagrams  
15.000 parts listed  
11.000 index entries

**M - O - R - E**  
Clark Multi Kit choices

**You need THIS Catalog!**

► **HOW TO GET ONE?**  
Rush Order - **JUST THE CATALOG**, order over the internet or by any of our regular methods.  
\$6.00 USA, \$8.00 Canada Foreign contact us

**WITH a PARTS ORDER** - order CAT-Q \$4.00 3 Lbs.

**Clark's Corvair Parts, © 1992**  
400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, Ma. 01370  
413-625-9775 [www.corvair.com](http://www.corvair.com)



## Testrit Corvair Testudo

*Urs Tanner*

Het begon allemaal in 1995 toen in Genève gelijk met het automobiel salon ook een oldtimermuseum werd geopend. Kort daarna werd er in "Automobile Revue" aangekondigd dat hier de Bertone Testudo, een op verkorte Corvair Monza gebouwde designstudie van Nuccio Bertone, te zien zou zijn. Dit uniek stuk automobiel was in 1963 een attractie op de Geneefse autotentoonstelling. Een maand later kreeg ik van Pierre-Alain Corbat een telefoontje dat mogelijk met deze wagen een proefritje gemaakt kon worden. Snel werd er een datum geprikt voor deze unieke gelegenheid. Omdat de proefrit zonder medeweten van de Italiaanse eigenaar zou plaatsvinden, werd natuurlijk de hoogste geheimhou-

ding in acht genomen. Dat was ook de reden dat alleen het bestuur van de Zwitserse Corvair club een telefonische uitnodiging kreeg. Op 17 juni was het dan zover; Armin Wyss, René Gerber en ik ontmoetten verwachtingsvol Pierre-Alain en Jean Louis Corbat voor het automuseum in Genève. Het eerste blik op deze wagen was werkelijk onvergetelijk; het silhouet van de Testudo is zo laag dat hij nauwelijks te vinden was tussen de andere tentoongestelde voertuigen in de hal. Door museum medewerkers werd de auto naar de uitgang gereden. Het geluidsniveau was niet ongelijk met dat van een turbomotor ofschoon er zich toch maar een normale 2,3 liter in het achterste bevond. De reden voor dit geluid lag in de dikke enkelvoudige uitlaatpijp onder de rechterzijde van de auto, hetzelfde als bij een Jaguar E-type. Daar stond hij dan voor ons, deze fascinerende ontwerpstudie van Nuccio Bertone! Het eerste filmrolletje van 36 stuks is reeds vershoten terwijl de auto nog

geen millimeter bewogen had. Uit alle mogelijke en onmogelijke stellingen probeerde ik de mooie lijnen van deze auto op celluloid vast te leggen. Doch met geen enkele foto lukte het om de lange snorkelloze motorkap, de helder getekende gordellijn of het vlakke





maar ook weer iets koepelvormige achtersteven vast te leggen. Ook vond ik niet de juiste woorden voor mijn zitproef; *-liggend achter een rechthoekig stuur met een horizontale schakel- en lampjes bord dat sierlijk naar de centrale, onder elkaar gepositioneerde klokjes gelegen schakelpook voert-* te beschrijven.

Het tweede filmrolletje gaat dan ook op aan de eigenlijke proefrit. Elk van ons mag een rondje van circa twee kilometer op de openbare weg rijden, natuurlijk vergezeld van een museummedewerker, op de passagiersstoel. Omdat er eigenlijk geen deuren in deze wagen zitten is het instappen al een avontuur op zichzelf. Nog spectaculairder dan de vleugeldeuren van een

Mercedes 300 "Gullwing", of de naar voren klappende draaideuren van en Lamborghini Countach of Diabolo., is de toegang door de licht naar voren openende plexiglazen koepel van de Testudo. Eenmaal in de kuipstoel liggend voelt men zich als in de cockpit van een straalvliegtuig. In het blikveld naar voren een oneindig

hellend motordekse. Naar achteren laat zich het achterwerk slechts raden nadat van boven de vrije hemel zichtbaar is met daarop een erbarmelijk brandende zon. Het enorme broeikas effect kan natuurlijk door de kleine zijdelingse vleugelraampjes niet opgeheven worden. Maar zeker is wel dat de zweetdruppels op mijn



voorhoofd meer van opwinding kwamen dan van de hitte. En dan, de contactsleutel draaien, de motor start als verwacht; meteen met een aangenaam sonore klank. De vierversnellings pook laat zich als bij mijn gewone Corvair bedienen. 1<sup>e</sup> gang, 2<sup>e</sup> gang, 3<sup>e</sup> gang, de trekkracht is indrukwekkend. Dit is zeker voor een groot deel te wijten aan de lichtgewicht kunststof carrosserie zonder zware glaspartijen en zonder luxueus interieur. Een ander aspect was de lage zithouding – slechts enkele centimeters van het wegdek – die subjectief een hogere snelheid voorliegt. Men voelt zich in ieder geval erg klein, maar ook trots als andere verkeersdeelnemers in hun dagelijkse karretjes vertwijfeld op ons neer keken. Ondertussen gebiedt me mijn zichtbaar nerveuze bijrijder het tempo ietwat te matigen, nadat ik een scherpe linkerbocht genomen had. Gelijk heeft hij want de remmen zijn niet beter

dan de gewone Corvair van de eerste generatie. Bovendien brengen de klassieke smalle diagonaal banden de wagen gauw aan het slingeren. Een acceptabele wegligging zou alleen met moderne radiaalbanden te bereiken zijn. Een andere verrassing overkwam ons aan het eind van deze bocht: normaal laat ik het stuurwiel vanzelf in de handen terugglijden; echter met de Testudo was dat met zijn rechthoekige stuur onmogelijk!

De terugrit naar het museum werd wat rustiger gedaan omdat er vanuit mijn Corvair cabriolet nog wat foto's van deze rit gemaakt moesten worden. Terug voor de poorten van het museum wilden we natuurlijk ook de motor wat nauwkeuriger inspecteren. Geen makkelijke klus; er moest na opening van de plexiglazen achterraut nog een met dertien schroeven gefixeerde motordekplaat verwijderd worden. Toen pas had men een vrij zicht op een

heel gewone Corvairmotor van de eerste generatie. Voor onderhoudswerken is dit natuurlijk niet al te makkelijk. Toch konden René Gerber en Pierre-Alain het niet laten aan de fijnafstelling van de krachtbron iets te veranderen, overigens tot verbluffing van de museum verantwoordelijke. Veel te vlug ging deze geheime omgang met de Bertone Testudo voor de deuren van het Geneefse automuseum voorbij. In een van de door onze gastronomische specialist, Jean Louis Corbat, uitgezochte restaurants werd deze onvergetelijke dag beëindigd met een copieus diner met een uitstekende Bourgondische wijn. De verhalen over de Bertone Testudo duurden nog tot diep in de nacht; en de dromen van deze unieke Corvair zullen wel tot in de eeuwigheid reiken....

*Urs Tanner*

*Vertaling Leon Janssen. Helaas hebben we van het gebeuren alleen maar een paar slechte foto's. Bijgevoegde foto's van het net geplukt.*



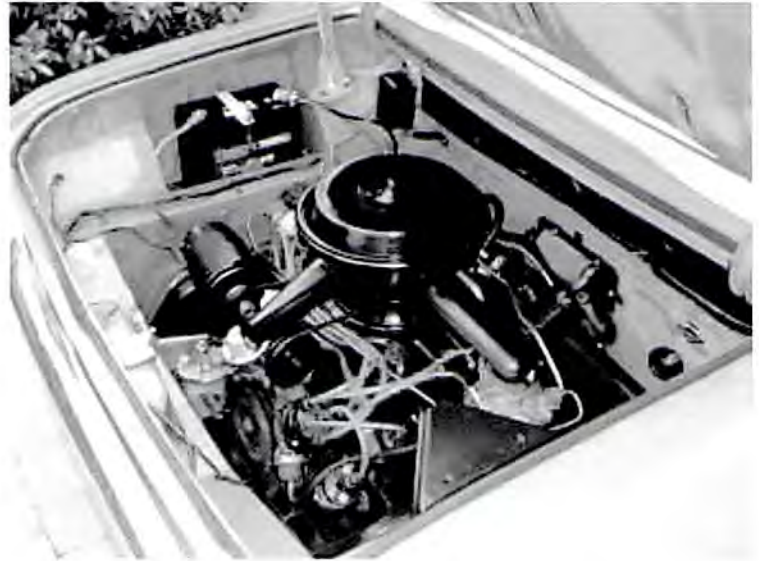
## *Restauratie*

### *Motorcompartment*

### *Corvair 700 1964*

Tijdens de voorbije winter, terwijl de Corvair zoals zovele oldtimers op stal stond, heb ik hem eens onder de motorkap een opknapbeurt gegeven. Tevens waren er ook enkele zaken aan vervanging toe zoals de "spark plug cables" en de "vacuum choke controls"... Eerst heb ik alle beplating van de motor gedemonteerd en binnen gedaan voor te laten zandstralen. Daarna zijn ze bij een echte lakkerij binnengebracht en gespoten in de desbetreffende kleuren. Bij dit proces werd de lak gebakken zodat deze zeker niet zou barsten of loskomen door de hitte van de motor. Vervolgens werd er nog eens een speciale vernislaag opgelegd en nogmaals gebakken. Dit was misschien niet noodzakelijk, maar ik had eens een resultaat bij een vriend gezien waardoor ik liever op zeker speelde. Toen volgde de montage van alle onderdelen. Dit gebeurde in een iets nerveuzere sfeer dan de demontage aangezien nu niets beschadigd mocht worden. Iedere boutje dat door mijn handen gegaan is en tevens ook eens door

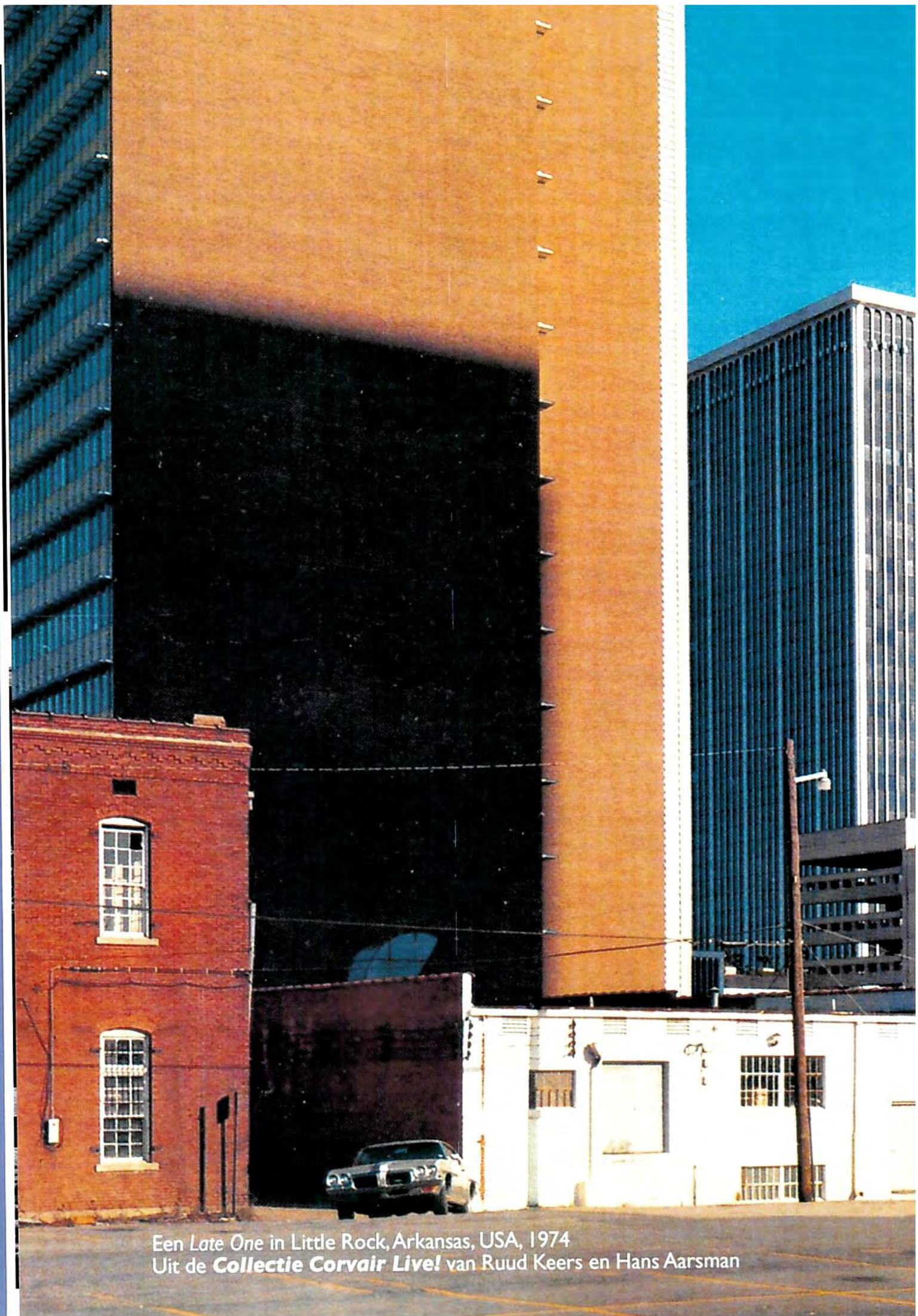
het "kopervet" gegaan zodat ik geen problemen heb wanneer ik in de toekomst eens iets terug moet demonteren. Vorige maand heb ik de laatste loodjes



aan dit onderdeel van de restauratie gelegd door terug de originele stickers te plakken en nog enkele details aan te brengen. Hieronder vind je de foto's van het resultaat en hopelijk kunnen jullie het eens "real live" zien op één van volgende meetings.

*Lukas Staes*





Een *Late One* in Little Rock, Arkansas, USA, 1974  
Uit de **Collectie Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman



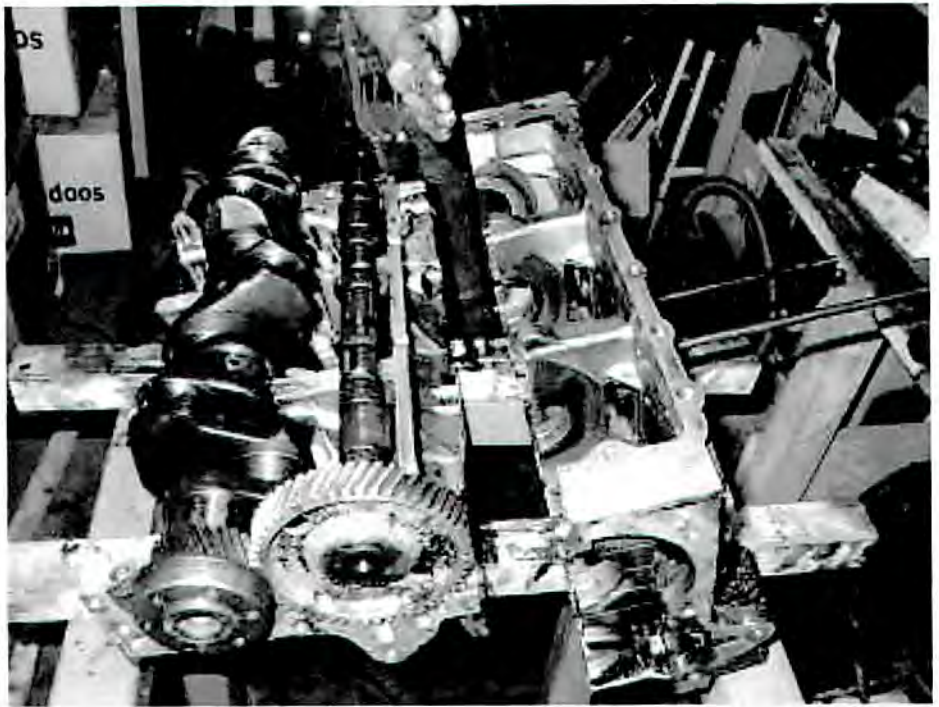


# Lakewood restaurantie

*Ralf Verhees*

Het fijne met deze kou is het terug denken aan het seizoen, dus we gaan weer een paar maandjes terug richting juni toen het nog wel lekker warm was.

Vlak voor mijn vakantie jawel ook echt 2 dagen van te voren kreeg ik die avond een email. Mijn onderdelen waren gearriveerd in Lelystad dus ik kon ze ophalen. Het was vrijdag avond, zaterdag kon ik ze ophalen, zondag waren ze dicht en maandag ging ik op vakantie. Er was dus niet veel keus en dus de zaterdag op naar Lelystad. Aanhanger achter de Suzuki en gas d'r op. Ondanks het slechte weer (vertel ik net dat het lekker warm was en ik moet één dag rijden dan regent het) verliep alles goed en was alles super netjes aangekomen. Thuis was het net een groot Sinterklaasfeest! Zoveel dozen en in de dozen weer kleine dozen en weet ik het allemaal maar. Ik kon het niet laten om het toch allemaal uit te pakken ondanks dat ik er de komende maand niks mee ging doen. Het voelde allemaal goed dus met een vertrouwd



gevoel de garage afgesloten en op naar Noorwegen en Zweden voor een roadtrip met een Rambler en als hoogtepunt de "Power Big Meet"; 17.000 wagen uit 40 landen! Zou je zeggen daar moet toch wel een Corvaire te vinden zijn. Maar dat mocht niet zo zijn; tot we op de laatste avond in de "Cruise Night" we er een zagen; een bruine cabrio en voor wat we zo snel konden zien met een Monza embleem aan de zijkant. Helaas reed de wagen in de andere richting dus we waren hem zo kwijt. Al bij al ondanks het schaarse aanbod van de luchtgekoelde USA wagens, was het

wel een top evenement dat je zeker een keer mee moet maken! Terug thuis gekomen, eerst even bijgekomen en een simpel klusje gedaan. De auto-/motornummers en dat soort dingen opgeschreven en uitgezocht wat en hoe het allemaal zit. Ik heb nog steeds niet alle nummers maar dat komt



wel. Ook diverse tekeningetjes gemaakt en geprint en zo konden we beginnen met het uit elkaar halen van de motor. Netjes op een bok wat super goed werkt (Super bedankt Leon, hij wordt volop gebruikt, en ook al delen van de ophanging gaan we gebruiken!!!) konden we stap voor stap de onderdelen verwijderen, labelen en door middel van een tekening en onze codes netjes in een doos doen. De motor ziet er zeker niet verkeerd uit, op de koppen zit wat roet aanslag maar verder in de cilinders en behuizing geen





bij mij om de hoek woont (dat geluk heb ik op marktplaats ook altijd) dus we konden naar het noorden van het land net boven Havelte. De dag was perfect, geen regen en rustig op de weg, op een heleboel VW busjes na, die zoals ook wij, dik hun duimen omhoog staken. Dat motiveert wel weer ontzettend om door te gaan (niet dat ik terug kan, maar toch). Na zo'n 3 uur rijden op ons gemak en met de

netjes bij hem in de werkplaats gelukkig niet alleen. Het gezelschap bestaat uit een Buick 55 Super en een bestel 2cv maar die was bijna klaar. En daarom kon mijn Lakewood komen. Er wordt nu aan gewerkt, dit gebeurt niet iedere dag maar gewoon wanneer het hem uitkomt. Maar hij is zeker wel een vakman, geen hobby Bob. Wanneer de body terug komt? Ik heb geen idee en heb er ook geen haast mee. En hij staat mij niet in de weg nu. Een ding weet ik wel dat het goed wordt en dat alles gebeurt: bodem – voorkant – kleine delen plaatwerk – achterkant, eigenlijk loopt hij de wagen van voor naar achteren na en vervangt of repareert waar het nodig is. Dus ja het is nu leeg in huis maar wel weer eens lekker wat meer ruimte in de garage, dus tijd voor een grote schoonmaak en upgrade van de 2 boxen. Allebei opnieuw voorzien van jawel vloerbedekking in het rood, en we hebben de workshop ge-upgraded naar stage II. Er zijn

vreemde dingen – scheurtjes of krassen. Het complete blok is nu uit elkaar en staat klaar om schoon gemaakt te worden. En alles wordt nagekeken en eventueel vervangen voor het weer in mekaar gaat. Dit zal langzaam vorderen omdat andere dingen nu even voorgaan zoals de body. Jawel de body is weg bij mij. Begin september kon ik de body naar de plaatwerker brengen. s'Ochtends vroeg alles opgeladen op een ambulance met alle onderdelen qua plaatwerk erbij. Zowel het nieuwe als het oude. Na wat hulp stond alles vrij snel op de aanhanger en kon de grote reis beginnen. Zoals gewoonlijk zoek ik weer iemand uit die niet

pauzes, kwamen we netjes bij de plaatwerker aan. Een superfijn



iemand die ook mee wil denken over hoe of wat en niet altijd voor de duurste oplossing maar voor de beste gaat. De wagen staat

diverse gereedschappen – compressor – straalkabine en dergelijke dingen gekomen om het





allemaal wat makkelijker te maken. Dit werkt goed voor een thuis combinatie dus ja we stralen er momenteel vol op los. De body heb ik uit mijn hoofd gezet en ik zie wel wanneer die terug komt. Tijd voor wat anders. Er staan zoveel dozen dus ja wat is slim, nou ja eigenlijk moet er van alles gebeuren, maar 'n rollend chassis zou wel prettig zijn. De ophanging heeft gewonnen van de rest van de dozen dus zijn we gestart met het schoonmaken en verder uit elkaar halen er van. Sommige delen konden we gelijk weggooiën, andere zijn we netjes aan het opknappen. De lasnaden worden opnieuw nagelopen en verbeterd en zoals het er nu uitziet, gaat volgende maand een bestelling voor ophangings-onderdelen de deur uit. De gestraalde delen gaan, wanneer ze klaar zijn naar de powdercoater en dan doen we het truckje weer andersom; in mekaar zetten. Dan zou het er weer als nieuw uit moeten zien en dit herhalen we tot de wagen helemaal klaar is. Vaak dus, heel vaak ben ik bang dit te moeten zeggen. Ook de aandrijfassen worden verder onder handen genomen en aan de voorkant ga ik over op schijfremmen. Zowel veilig als dat deze al de goede

steekmaat erop hebben zitten. De velgen heb ik laten testen en zijn op eentje na allemaal goed. Die ene is bruikbaar, maar als reserve wiel. Dus ook die gaan straks naar de straler. Zo loopt er veel qua onderdelen maar heb ik het gevoel alsof ik stil sta. We zijn bijna een jaar verder en er moet nog zoveel gebeuren. Maar zoals een goede kennis in de USA (die ook Corvairs heeft) zei, je moet niet kijken wat je nog moet doen, maar wat je al gedaan hebt. En ja, ik denk. Voor 1 jaar is het niet verkeerd wat er allemaal al gebeurd is! Nog eventjes en het jaar is om. Er zal dit jaar niet veel

meer gebeuren aan de wagen, op het plaatwerk na, maar in januari



gaan we weer voluit er tegen aan. Op naar 2012, Corvair seizoen 3!

*Ralf Verhees*



Ruud en Annemiek bezoeken  
**een bijzondere  
restaurateur**

Op vrijdag 25 november reden wij naar Boerakker in Groningen voor een bezoek aan mijn schoonzus en zwager, die daar een biologische geitenboerderij runnen.

Mijn zwager seinde mij in dat hij aan de rand van het dorp een restaurateur van Amerikaanse oldtimers had gesignaleerd. Om de Corvair in goede conditie te houden moet je voor de dingen die je niet zelf kan doen toch op onderzoek uit.

Voorafgaand aan dit bezoek heb ik zijn website bezocht en kwam tot de conclusie dat een bezoek de moeite waard zou kunnen zijn. De website geeft een goed beeld van alle mogelijkheden. Zowel op technisch als op het gebied van de carrosserie kan er gerestaureerd worden. Zelfs modificaties zijn mogelijk! Wij zijn er eerst maar eens



langs gereden en vonden op de brievenbus aan de rand van de weg "USACAR-restauratie" staan. Het pad afkijkend konden we slechts één garagebox ontdekken. Nou, als dat alles is? Nadat we bij mijn zwager de handen geschud hadden, boodschappen gedaan en rondgereden in de omgeving, begaven we ons naar de USACAR-restaurateur om toch maar wat nadere informatie in te winnen. Je weet maar nooit. Daar aangekomen werden we verwelkomd door de restaurateur, Peter van de

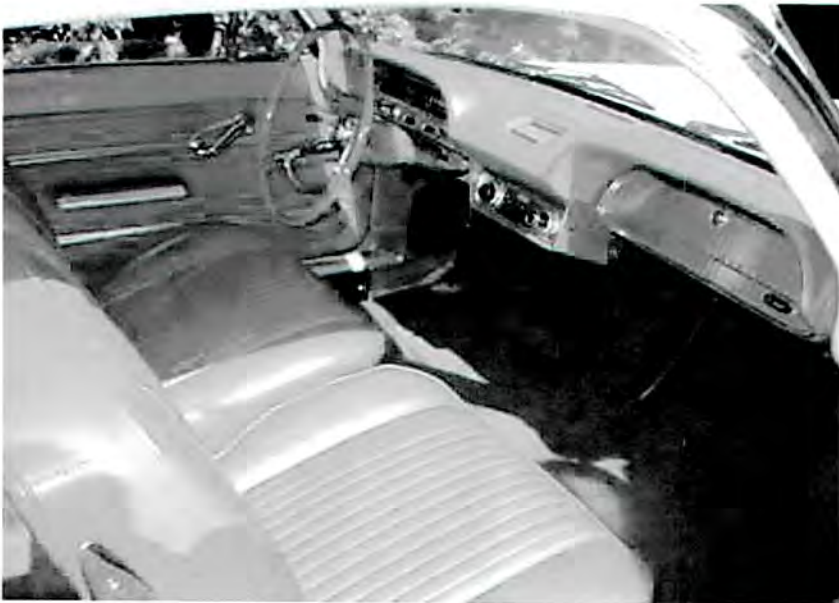
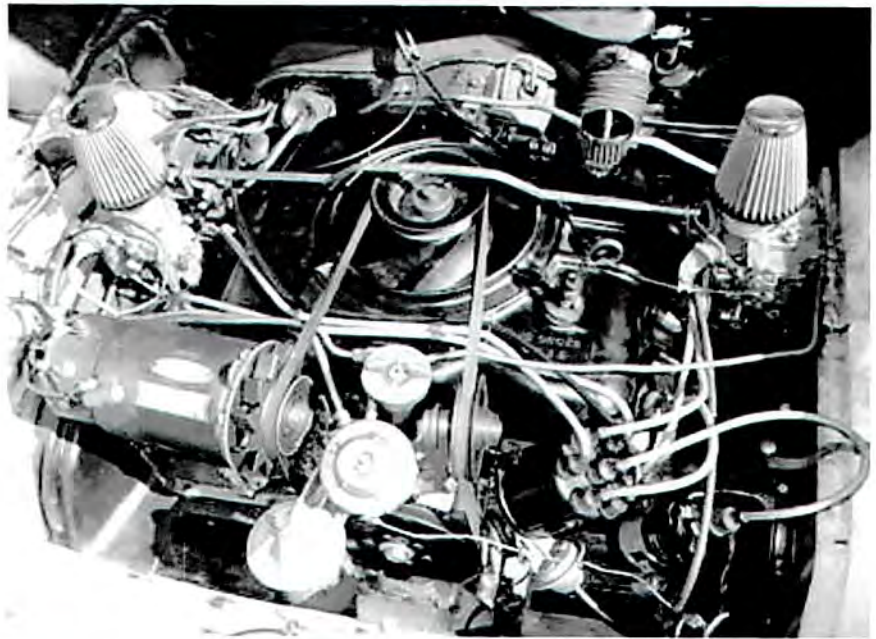
Berg, himself. Hij vertelde in het kort wat mogelijk en niet mogelijk was. Ja, hij kon de Corvair restaureren en nee, hij had voorlopig geen tijd. Er stonden nog enige restauraties op stapel. Maar...als ik geduld had....



En....., als we wilden zien waarmee hij nu bezig was, dan moesten we maar even meelopen. Vanaf dat moment werden onze ogen geopend! Achter het huis stonden opstallen met diverse garagedeuren om auto's naar binnen te rijden. Elk restauratieproject had zijn eigen garage. Voor de auto waarmee hij nu bezig is gebruikt hij een "rotisserie", een apparaat waarmee na demontage de hele



carrosserie makkelijk op alle plekken te bewerken is. Alles ziet er als gelikt schoon en zeer fraai uit, met aan de wanden prachtige foto's van oldtimers. Zelf is hij een Chevrolet Corvair Monza coupé uit 1961 aan het restaureren. De motor is inmiddels gereviseerd en staat klaar om ingebouwd te worden. Maar de werkzaamheden aan de Corvair zelf zijn door de drukte nog even uitgesteld.



Voor de nieuwsgierigen onder jullie:

Op zijn site kun je genieten van nog meer (eigen) oldtimers en krijg je ook meer informatie en foto's over zijn werkzaamheden te zien.

[www.usacar-restauratie.nl](http://www.usacar-restauratie.nl)

*Links het interieur van de Corvair is reeds gerestaureerd*

---





## Corvair Club Nederland

In tegenstelling tot de voorgaande nieuwjaarsbijeenkomsten, hebben we deze keer voor de **zaterdagmiddag** gekozen en weer een ruimte besproken in Hotel Vianen. Het bleek dat vrijdagavond voor sommigen toch niet zo'n best tijdstip was als afsluiter van de werkweek. Wij hopen dan ook dat jullie op

**14 januari 2012**

**van 14.00 tot 18.00 uur**

in groten getale  
aanwezig zullen zijn op het nieuwjaarstreffen in

**Hotel Vianen.**

Voor een drankje en een hapje wordt zoals altijd gezorgd.  
Hotel Vianen is makkelijk bereikbaar aan de A2 bij Vianen.



DOES WHAT NO OTHER U. S. COMPACT  
CAR IS EVEN ENGINEERED TO TRY

**THE SAME  
CORVAIR  
CONQUERS  
SNOWBOUND  
PIKES PEAK  
AFTER PROVING  
MONEY-SAVING  
THRIFT IN  
MOBILGAS  
ECONOMY RUN !**



**Prettige Kerstdagen  
en een**

**Corvallrijk Nieuw Jaar**

