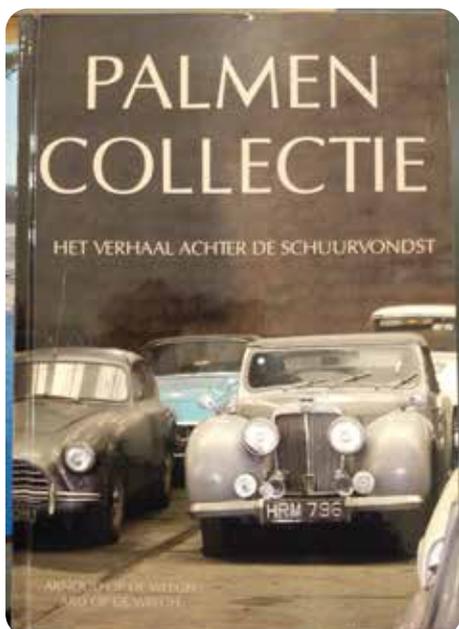


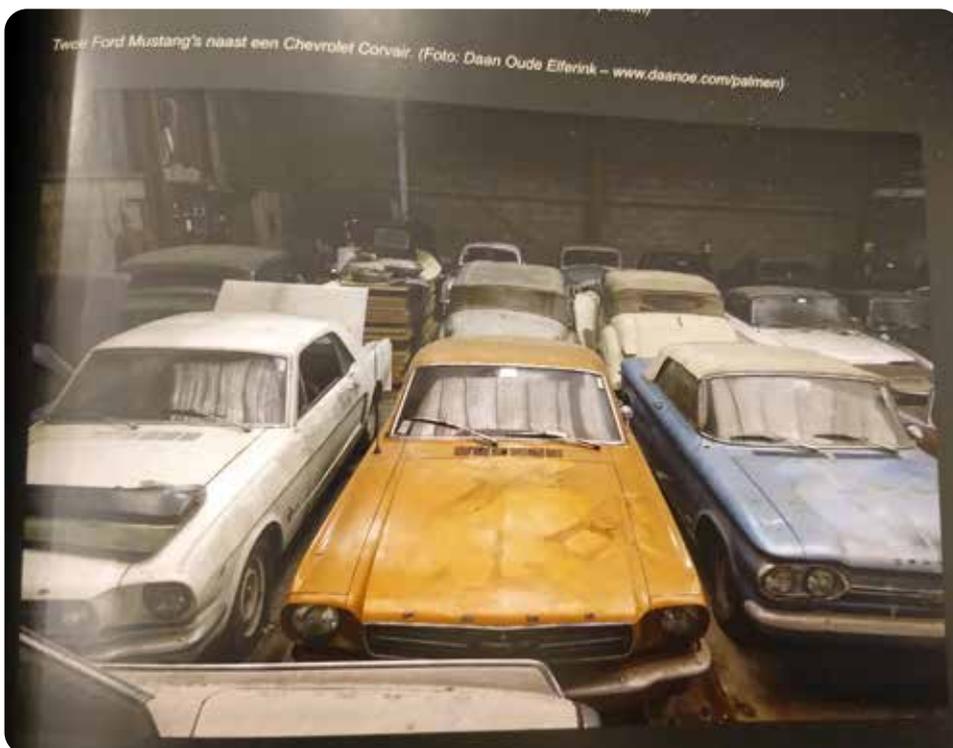


Palmen Collectie boek



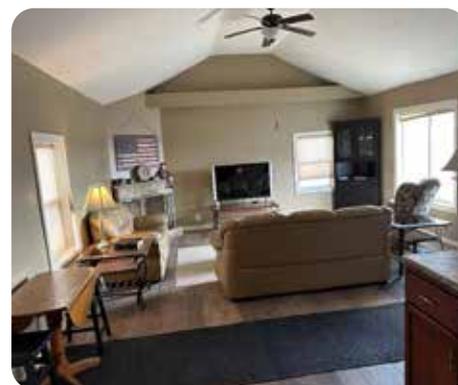
Tijdens een bezoek aan Zwolle, kwamen we in een grote mooie boekwinkel welke gevestigd is in een oude kerk. Rondstruinend tussen de honderden boeken, kwam ik dit boek tegen. Palmen Collectie, de bekende "schuurvondst" van Nederland. Nieuwsgierig als ik was, want ik wist dat er Corvairs in de collectie zouden zitten heb ik het hele boek doorgebladerd. In het boek heb ik op 2 pagina's Corvairs kunnen spotten. Deze heb ik gefotografeerd (sorry niet de beste foto's). Het boek heb ik verder niet meegenomen, er stond niet veel informatie verder in over de Corvair. Maar er zijn leden die hun Corvair uit de collectie overgenomen hebben, dus misschien een mooie aanvulling op hun Corvair.

Ralf Verhees



Corv-AIR BnB

Gelegen op het terrein van het Corvair Museum of America, biedt de Corv-AIR BnB een unieke en comfortabele plek om te verblijven tijdens een bezoek aan Hastings, Nebraska. Dit huis van 140 m² met twee slaapkamers heeft bedden voor zeven personen, twee badkamers, een grote familiekamer, drie televisies, gratis wifi en een wasruimte.



Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland

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

Penningsmeester
Heleen Prinsen (tijdelijk)
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 stuurlied - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Algemeen stuurlied - Welkoms verhalen
Jaak Eijkelenberg
verhalen@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: Monza2024

Lid worden:
Door storting van € 42,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 35,00

GEZOCHT! Penningmeester

We zijn op zoek naar een nieuwe penningmeester voor de club.

Als je wat van cijfers afweet en denkt hierin kan ik helpen, laat het ons weten!

Stuur een email naar:
Communicatie@corvair.nl

Clubblad sponsors



2

Palmen collectie boek
Corv-AIR BnB

3

Stuurgroep

4

Zeeland

6

Bij deze stellen Joris en Lila zich voor

8

Bij deze stellen Will en Eef zich voor

9

Bij deze stelt Rob Smit zich voor

10

Corvair Live

12

Pimp Keers Corvair

14

Mijn Corvair-leven en tijden

16

Corvair Dokter

17

RDW database

18

Amerikanen laten hun tanden zien

momenteel zijn er nog 2 items die gedaan moeten worden; tekst controle en het leden log in. Dit stuk vergt iets meer tijd dan gedacht, maar hier vinden we zeker een oplossing / manier voor. Ook bij dit hoofdstuk, als het online gaat laten we het jullie zeker weten.

Sponsoring: Waar we een aantal mooie stappen hebben gemaakt is het stukje sponsoring. Jan en Pieter hebben een opzet gemaakt met sponsor pakket mogelijkheden. Deze hebben we gefinetuned en met dit pakket gaan we kijken of we sponsoren kunnen vinden om de clubkas wat te versterken. In het volgende blad hier meer over.

Verzenden; Momenteel reizen de verzendkosten van het clubblad de pan uit. PostNL heeft aangekondigd nog een verhoging door te voeren, als ook de gewichts-groep aan te passen welke voor ons nadelig uitvalt. Momenteel verzenden we nog met de postzegels die we hebben, en gaan we zodra deze op zijn eens een clubblad met DHL verzenden. Deze is goedkoper en we zitten met een ruimere gewichts-klasse (dit kan ook handig zijn voor de toekomst i.v.m. de sponsoring).

We hopen dat jullie een fijne, minder natte zomer gaan beleven met jullie Corvair! Augustus staat de meeting bij Jaak en Linda op de planning (zie clubblad of email, en meld je aan als je gaat deelnemen). Verder veel plezier met dit clubblad, vol met nieuwe leden verhalen, oude verhalen, nieuwtjes en meetings. Een mooi blad met weer veel dank aan iedereen die een stukje heeft geschreven.

Op naar het clubblad van September!

Ralf Verhees

Van de Stuurgroep

Het is al weer juni en dat betekent.. tijd voor het 2e clubblad van dit jaar. Er is weer een hoop gebeurd in de club sinds de laatste editie. En ook wij als stuurgroep hebben niet stil gezeten.

Meetings; We hebben onze eerste meeting in Zeeland gehad, Cor & Rita hadden een mooi programma voor ons in elkaar gezet! Nogmaals dank voor de tijd en energie die jullie hierin gestoken hebben. Je leest verderop in dit clubblad een verslag van dit mooie weekend.

Ook is de stuurgroep samen met Jaak & Linda volop bezig met de voorbereidingen voor een 2e meeting in het zuiden van het land deze zomer. Het digitale aanmeldformulier is reeds verstuurd naar alle leden via email, vergeet niet om jezelf voor 21 juni aan te melden!

KVK; Een van de belangrijkste punten die we gedaan hebben is de aangepaste statuten n.a.v. onze ledenvergadering gedeponereerd bij de KVK. Voor zover is het hoofdstuk KVK afgerond.

FEHAC; De Corvair Club Nederland heeft zich aangemeld bij de FEHAC. We hebben een terugkoppeling gehad dat we momenteel aspirant lid zijn en gaan door de molen heen of we officieel toegelaten gaan worden. De eerste poging is nog niet gelukt, maar we wachten momenteel op antwoord en uitleg hoe we verder moeten. Zodra we meer nieuws hebben laten we het jullie weten.

Website; Achter de schermen hebben we hard gewerkt aan een nieuwe website. Deze hopen we na dit clubblad af te kunnen ronden en online te zetten. Momenteel zijn er nog 2 items die gedaan moeten worden; tekst controle en het leden log



Lente in Zeeland

Met onze klassiekers (en overige wagens) en route door Zeeland.

Wat een schitterend gebied!

Water links, water rechts of water aan beide kanten van de weg. Volop weidieren in frisgroen landschap en zwaaiende dagjesmensen aan de weg. Onder de witte abelen door (géén berken, aldus Pierre). Over Zuid-Beveland Walcheren, Noord-Beveland en Schouwen-Duiveland. Met leuke eetgelegenheden om samen bij te praten. Helaas, niet iedereen kon erbij zijn of niet het hele weekend. Vastzitten op een booreiland, te laat terug van vakantie, eerder terug naar huis, buikgriep of erger; het kan zomaar gebeuren. Daarentegen reden nieuwe leden mee, ook uit Vlaanderen. Gelukkig was er nog een panne-gevalletje waardoor de aandacht even volledig naar de techniek kon gaan.

Rita en Cor Toering waren er in Wemeldinge helemaal klaar voor. Na de koffie (met echte Zeeuwse bolussen) gingen zij ons voor op hun favoriete routes. Met geschikte fotoshoot locaties zoals op de Westkapelse Zeedijk, het uiterste puntje van Walcheren. Met wijds zicht op de

Noordzee. Daarbij stond op dag 1, 4 mei, het Oorlogs-Bevrijdingsmuseum op ons programma. Aandacht voor de Slag om de Schelde; de strijd waarbij Fransen en Belgen ons moesten helpen voorkomen dat (de haven van) Antwerpen in Duitse handen zou komen. Dus van betekenis voor de latere bevrijding van West-Europa.

Op dag, Bevrijdingsdag, 2 kleurt Zeeland volop rood-wit-blauw-oranje. Deze dag was niet minder indrukwekkend door ons bezoek aan het Watersnoodmuseum. Dit is gevestigd in de vier caissons waarmee het laatste gat in de dijk van Ouwerkerk in

1953 werd gesloten. Zo'n locatie maakt de grootte van de totale operatie toentertijd goed voelbaar. Het museum toont ook veel persoonlijk beeld- en geluidsmateriaal, behoorlijk indringend dus. Naast verdriet ook veel heldhaftigheid. Ongelooflijk - hoe de bevolking het land weer heeft opgebouwd. Daarna rijd je toch bewuster over stormvloedkering in de Oosterschelde.

Tja, dan is er weer het moment om afscheid te nemen. Eind van de middag ging elk zijns weegs. Maar terwijl wij halverwege even van de weg reden, op een bankje in de zon zaten – kwam er alsnog weer een groet toeterende witte Corvair langsrijden!

Veel dank aan Rita, Cor en Linda die dit alles zo fantastisch voor ons geregeld hebben en ook nog met foto's en filmpjes vastgelegd.

Voor meer informatie:

- bevrijdingsmuseumzeeland.nl, Nieuwdorp
- watersnoodmuseum.nl, Ouwerkerk

Saskia Zonderland





Bij deze stellen JORIS EN LILA VEREECK – VAN LAECKE zich voor:



Met Lila en Joris onze nieuwe leden ook wonende in België Wondelgem hebben we al mogen ontmoeten met de Zeeland meeting. Ook van hun kan ik oprecht zeggen dat ze erbij horen (zoals iedereen trouwens). Bij hun voelde het al vanaf de eerste groet alsof we elkaar al veel langer kenden en was het erg gezellig om met deze mensen te praten. Hierbij hun verhaal over de Corvair

Hallo Jaak,

Mijn vrouw Lila en ik wonen in Wondelgem België hebben een samengesteld gezin met 5 twintigers en 3 kleinkinderen. Lila is boekhoudster bij Vtg (vervoer via spoor) en ik ben coördinator bij Daikin, Airco en verwarming.

Beide passioneel in oldtimer vereniging en oude Amerikaners. Lila is diegene die de auto gekozen heeft, we hebben samen ongeveer 2 jaar gezocht ernaar gezocht. Het is een Rode Cabrio uit 1963 geworden met een wit dak.

We hebben onze Corvair gevonden in België, op ongeveer een uurtje rijden van onze woonplaats Gent. Na een zoektocht van ongeveer 2 jaar eindelijk toch gevonden op 11/02 /2024.

We hebben Larise , want zo heet ze, gaan ophalen op 24/02. Van dat moment af was het gedurende 7 weken alle vrije momenten eraan werken. Eerste stop was eigenlijk samen met vrienden een deftige controle doen van alles wat aan vervangen toe was. Gaande van banden, rubbers, bouten, veren dus het hele technische gebeuren onder de auto. Zoals vele hebben we met volle verwachting elke bestelling bij Clarks afgewacht om verder te kunnen. De werken zijn eigenlijk gestart met de demontage van de

voor en achterarmen, schuren en spuiten. We ontdekten dat de onderzijde van de wagen met een zware steenslagsubstantie was bekleed wat de demontage niet bevorderde.

Na weken van stof eten, schuren, behandelen en spuiten kwam het leuke werk eraan. De montage en afwerken.

Zoals het altijd vlot gaat bij elke oldtimer gepassioneerde, liep het niet zoals gedacht. Bouten bleken vast en braken af. Leiding scheurden onder het kracht zetten. Een menig opsomming van de niet al te proper vocabulaire van de meest

vloekwoorden kwamen ineens ten tonele om maar even wat ongenoegen te uiten. Wij hopen op vele leuke ritten/cruisen en ontmoetingen met de leden van de Corvair club die we via facebook hebben gevonden.

Een tweede bestelling was nodig, een derde volgde al snel. Telkens met het idee dat de auto veiliger te kunnen maken. Ook omdat in het huidige verkeer je wel mee moet kunnen.

We zijn graag mee geweest naar het Zeelandweekend. Zalig genoten en veel leuke en fijne mensen ontmoet. Allemaal



gewoon. En ja wij waren de wel Belgen in de hoop :-).

Leuke momenten op het weekend dat medeleden met veel plezier en toewijding ons mee lieten verdiepen in hun kennis en ervaringen van wat onze Corvairs allemaal kunnen brengen. Dank aan hun allemaal, echt oprecht!

Na het weekend en de belevenissen aldaar ondertussen nog een probleempje opgelost met de lekkend benzinepomp. Nu volledig elektrisch en ze draait als een naaimachientje. Nog wel een klein irritant ietsje met de remmen, maar dat zal ook wel snel opgelost zijn.

In de komende winter willen we wel haar voorzien van een proper kleurtje en roestbehandeling rond de wielkasten.

Als de tijd (lees geldbeurs) het toelaat zouden we ook de mooie witte cabriokap willen vervangen.

Naast ons Larise hebben we ook nog ons Joline .. een kraninge maffiose mobiel, Oldsmobile Sedanette van 1948. Dit nu ook als project aan de gang begonnen tijdens Corona.

Een 6 in lijn 3.9 liter die een motorswap kreeg naar een Rocket originele Oldsmobile motor. Stevige 5 liter V8 met 210 pk-tjes. We hopen deze dit jaar nog af te kunnen werken en zullen haar met veel trots aan jullie allemaal tonen.

Aan ieders een dikke Vlaamse merci om ons mee te laten genieten van wat jullie al jaren mogen ervaren in de Corvair club Nederland.



Zoals jullie gelezen hebben zijn dit dus echt een heel enthousiaste mensen wat iedereen zal kunnen beamen die met de meeting laatst aanwezig was en hun heeft gesproken. Lila en Joris van harte welkom en hoop dat jullie vragen betreffende Corvair een goed antwoord mag krijgen van de mede leden.

Groetjes Jaak.



Te Koop bij Auto Mooij

Chevrolet Corvair SPYDER

Supergave Chevrolet Corvair Spyder (turbocharged) uit 1963.



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)

Bij deze stellen “Will en Eef van Gils” zich voor:

Dit nieuw lid was nog zoekende toen hij onderstaande schreef. Inmiddels heeft hij enkele Corvairs bekeken en er een gekocht. Hier het verhaal van Will die Nederlander is maar net over de grens in België de plaats Baarle-Hertog woont.

Mijn naam is Will van Gils en mijn vrouw heet Eef van Gils-van Gestel. Beide zijn we 60 jaar. Mijn vrouw is verpleegkundige en werkt 20 uur per week in een rusthuis en nog ruim 20 uur als zelfstandige in de thuiszorg. Ikzelf werk in de gereedschap makerij bij Daftrucks te Eindhoven. Wij hebben 2 zonen van 28 en 26 jaar en 1 dochter 24 jaar oud. Mijn eerste auto is een VW Kever geweest. De interesse in die auto was voor mij het model 1303 met bolle voorruit en de luchtgekoelde motor met zijn geluid. Zoals bij vele komt dit op de achtergrond als je een huis gaat bouwen, kinderen krijgen enz. Ik ben altijd al liefhebber geweest van oldtimers en met met namen de Amerikaanse. Toen ik in het voorjaar van 2020 in het buitenland een Corvair voor het eerst tegen kwam is mijn interesse voor deze auto steeds blijven hangen. Echter we hadden net bouwgrond gekocht om een nieuw huis te bouwen, nu we ouder worden en de kinderen de deur uit gaan komt er meer ruimte voor dingen die ik destijds graag wilde wat bij meer mensen voorkomt. Ik ben ondertussen dus 60 jaar geworden en het huis is zo goed als klaar. Alleen de tuin moet nog gedaan worden. Ik begin dus stilaan meer tijd te krijgen en ben ben al wat aan het rond kijken. Via internet en bij een automeeting in Oirschot afgelopen zomer waarvan ik wis dat daar een Corvair aanwezig zou zijn. Dat was een zeer mooie 4 deur Corvair. Ik heb de eigenaar even gesproken. De voorkeur voor mijn vrouw gaat uit naar een cabrio en ze vind de eerste generatie het mooiste. Een cabrio heeft ook mijn voorkeur, maar als het de tweede gene-

ratie is vind ik het ook prima. Een coupe van de tweede generatie vind ikzelf ook erg mooi. Ik werk in de gereedschapmakerij bij Daftrucks in Eindhoven. Ik ben niet bang om zelf iets aan de auto te moeten doen maar heb geen kennis van de Corvair. Dit is dan ook de reden dat ik al graag lid wordt van de club voordat ik een Corvair koop. Het liefst koop ik er een met niet teveel werk. Maar anderzijds is het maar net wat ik tegen kom voor welke prijs. Door het lidmaatschap van de Corvair club hoop ik samen met mijn vrouw Eef en jullie leden mooie en gezellige dagtochten te



kunnen maken. Voor mij persoonlijk is het belangrijk dat ik de kennis over de Corvair kan verruimen zodat we deze mooi en verantwoordt op de weg kan houden. Bij deze wil ik vertellen dat het leuk was om een aantal van jullie te leren kennen op de club dag en dat ik al wat bij heb geleerd over de Corvair en het onderhoud daarvan. Heb namelijk een paar oude rotten (positief bedoeld) die dag gesproken. Jammer dat jij ziek naar huis moest. De Corvair staat nog stil. Had deze naar een oldtimer monteur gebracht om de carburateurs en de ontsteking af te laten stellen en de auto verder een keer naar te laten kijken. Bleken de remmen in zeer slechte staat. Die ga ik zelf geheel vervangen. Ik ga de spullen bij Clarks bestellen. Toen de auto een paar dagen terug was en ik

deze starten begon hij slecht te lopen en naar benzine te ruiken. De benzine kwam zo uit de carburateur, vlotter verstop. Ik ga de benzinetank en alles dus ook eerst nog schoon maken. Maar zoals al eens eerder gezegd zit ik nog half in het afwerken van ons nieuwe huis en de tuin dus ik heb nog niet alle tijd om aan de Corvair te werken. Toch hoop ik dat ik samen met Eef mijn vrouw over een paar maanden leuke toertochten kunnen gaan rijden, want daar hebben we zin in. Groetjes Eef en Will

Wij heten Will en zijn vrouw welkom bij onze club. Will is de zondag van het Zeeland Corvair weekend al komen kijken en meegereden. Toen vertelde hij dat er inmiddels al een Corvair met wat werk was aangeschaft, een rode Cabrio Monza uit 1964. Het leuke was dat ik met Will stond te praten Annemiek erbij kwam en zei “er is altijd wel iets met die Corvairs”. Hierop reageerde Will “nou dat had je wel eerder kunnen zeggen”. Mijn antwoord “Will als ik dat gezegd had was je geen lid van de club geworden” waarop we allen heerlijk moesten lachen. Will heeft met zijn aanwezigheid al bewezen dat hij er echt bij hoort.

Groetjes Jaak.



Bij deze stelt zich Rob Smit voor:

Rob is enkele maanden terug lid geworden maar heeft zich helaas bedacht en zal na dit jaar de club weer verlaten. Rob krijgt net als ieder nieuw lid de aandacht en kan dan meteen zijn verhaal doen wat jullie nu gaan lezen.

Hallo Jaak,

Ik ben nog niet zo lang lid en de bedoeling was om de Corvair helemaal in orde te maken maar ik heb me toch een beetje verkeken op de scope van de klus. De Auto heeft historie bij de club (kenteken AH-22-24) en schijnt na een motorbrandje weer helemaal hersteld te zijn.

Ik zie veel nieuwe onderdelen zoals een elektronische benzinepomp, wisselstroom dynamo, nieuwe turbo onderdelen, nieuwe bekleding en recentelijk zijn de schokbrekers door mij vervangen.

De auto loopt goed maar stottert soms wat, ik was van plan om de benzinetank te drainen en te flushen. Tevens grijpt de koppeling erg laat in (4-bak) en dan de nodige kleine elektrische mankementjes zoals het dashboard.

Roest heeft weinig vat op de auto gehad maar dat kan ook komen doordat de carrosserie in het verleden is aangepakt, alleen wat plekjes achter het rechter voorwiel.

Na het vervangen van de schokbrekers kon ik een paar weken niet meer op of onder met een onwillige onderrug dus het sleutelen gaat me steeds moeilijker af.... en ook de hoge kosten van een garage/ werkplaats huur gaat zwaar wegen

Tevens heb ik nog twee moderne auto's en een tweetal motoren te onderhouden en het feit dat ik vorig jaar met pensioen ben gegaan moet ik toch wel wat strikter op mijn financiën gaan letten.

Het is jammer maar vind dat ik wat



belangrijke keuzes moet gaan maken.... ook ik ben in mijn jeugd aangestoken met het Amerikanen virus door mijn vader,... die had een 1955 Chevrolet Bel-Air en later een AMC Rambler en als ik mij goed herinner had mijn oom een 4-deurs Corvair dus het bloed kruipt waar het niet gaan kan.

Zelf kan ik dan ook een flinke lijst samenstellen van auto's die ik in het verleden had, een Javelin SST, Mustang 2, Mercury Zephyr, Pontiac Bonneville, Pontiac Fiero en een aantal Australische Holdens en Chryslers toen ik daar enkele jaren werkte.

Om de pijn te verzachten heb ik een 2007 Lincoln Zephyr 3.0 voor mijn dagelijks gebruik....zeer bescheiden naar moderne maatstaven. (ik weet niet of hier nog een tweede van rijdt in Nederland).

Het doet zeer maar wat moet dat moet dan maar...de Corvair moet gaan, het liefst naar een clublid dus ik ga dan ook beslist niet de hoofdprijs vragen en hopelijk kan iemand afmaken waar ik nog niet zo lang geleden aan ben begonnen.

Rob Smits Amsterdam.

Aldus het verhaal van Rob wat helaas anders verloopt dan hij zelf gehoopt had. Wensen Rob veel succes met de verkoop van deze mooi uitzierende Spider met Turbo motor in een aparte kleur. Het is de auto die ooit van Caroline een van de leden van het eerste uur is geweest. In oude bladen is wellicht een verhaal te vinden door Leon hier over geschreven.

Direct deel 2 erbij: Inmiddels heb ik een telefoontje gehad van Rob waarbij hij aangaf dat vrouw lief het niet geheel eens was met de verkoop (toch heerlijk dat dames de hobby een warm hart toe dragen) na wijselijk beraad met zijn vrouw mag de auto toch nog blijven en gaat niet de verkoop in. Rob had nog wat advies nodig en daarvoor heb ik hem naar onze facebook verstuurd om de vragen te stellen. Zo kan hij ook wat leden er voor mailen die zeker graag willen helpen met advies en hun kennis. Rob en vrouw dus ook goed nieuws voor de club want zolang jullie de Corvair bezitten blijven wij hen in de club behouden gok ik. Hopelijk op de meeting, die van Limburg in Augustus zou al een mooie gelegenheid zijn met of zonder de Corvair.

Groetjes Jaak.





Corvair 'Early' in Maastricht, een vondst van Leon Janssen, preciese lokatie en datum onbekend
Uit de Collectie 'Corvair Live!' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarman





Pimp Keers Corvair

Van Ralf kreeg ik het verzoek om een verhaal over onze Keers Corvair te schrijven. Dit na aanleiding van diverse foto's die ik op facebook geplaatst had. Nu is een verhaal schrijven niet zo'n probleem dan de meeste mensen denken. Het is een kwestie van voor de pc gaan zitten en te beginnen met tikken over wat je gedaan, gezien etc. hebt. Zelfs een bezoek aan een beurs of bij iemand anders die een gelijkgestemde hobby heeft is al een verhaal waard. Wel had ik zo iets bij dit verzoek van "daar komt alweer een verhaal van mij" voor mij zelf zou het ook wel leuk zijn om een club blad te lezen die ik niet al van buiten ken voor het in de brievenbus ligt.

Het verhaal, de Keers Corvair die we inmiddels al een 15 jaar hebben (wat voor mij wel heel lang is) was ik aan het overwegen om te gaan verkopen daar we inmiddels nog 2 andere Corvairs bezitten. Even had ik gehoopt op mijn neefje die de Corvair als trouwauto heeft gebruikt maar vermoedelijk is zijn interesse een beetje bekoeld. Afgelopen jaar heb ik de Keers Corvair vaak gebruikt om naar lokale



CAR meetings te gaan. En hij rijdt als een tierelier nadat ik een banden wissel had gedaan met de van Aken Corvair. Toen was voor mij het besluit daar, deze gaat niet weg maar wil er wel wat mee doen. Nu de van Aken Corvair is een hele mooie blauwe cabrio dus een chique Corvair hebben we al, de Waters Corvair is een prachtige multifunctionele Van 95, behalve nog technische en interieur werk mag hij blijven zoals hij is. Komende jaren komen er bij deze auto's zeker motor werk aan want die 2 lekken best veel motor en transmissie olie. Die Keers Corvair lekt geen druppel.

Het idee om een "racelook" Corvair te maken had ik al langer in mijn hoofd. Inmiddels was ik al diverse keren bij Phil Van Brakell geweest die een bedrijf heeft genaamd Kustomfab. Hij is regelmatig op onze facebook te vinden en woont een 15 min. bij ons vandaan zodoende heb ik contact met hem opgenomen. Phil heeft zelf een EM coupe en een Van alles voorzien van luchtvering etc. wat bij Kustomfab hoort. Hem verteld wat ik met mijn Keers auto wilde doen en daar kwam hij al meteen met het idee om de auto op de grond te leggen (zo noemen die mannen dat) door luchtvering te plaatsen. Ik heb hier vriendelijk voor bedankt want kom nu al met moeite uit de auto. Racenummer op de deuren was iets wat al lang op mijn lijstje stond. Nu dat was bij Phil geen probleem want in enkele maanden zou er een man (One Eyed Morse Kustoms) bij

hem komen om stripings etc. op auto's te doen en die zou onze Corvair ook wel aanpakken. Er werd serieus over een nummer gedacht en het liefst wilde ik '65 het bouwjaar van de Corvair. Dit nummer heeft Jan Geneugelijk ook al op zijn (Vegas) Corvair en dat vond ik voor hem dan minder leuk. Een tijdje over gedacht maar toch besloten dit nummer te doen maar met een kleine 19 er links boven, een hint naar het jaartal. Jarmo de kunstenaar had een voorbeeld gemaakt en dat gescand op de Corvair in diverse afmetingen, daar is er een uit gekozen en hiermee aan de slag gegaan. Ook wilde ik graag driver of pilot op de deur ter hoogte van de spiegel hebben inclusief de vlag van het geboorteland. Phil opperde om bij de bestuurderskant Brokken-piloot Jaak te zetten en de bijrijderskant Co-Pilot Linda. Gelukkig is dat niet gebeurd. De kunstenaar heeft dit alles super mooi gedaan inclusief de Nederlandse en Curaçaose vlag met 2 sterretjes er in. Maar met de beschildering alleen is het natuurlijk geen "racelook"



auto. Bij ons clublid Robert Knop heb ik jaren geleden een dubbele race uitlaat van Clarks gekocht en kleppendeksels (ECONO Aluminum Valve Covers) met de mooie ribbels. Phil heeft de uitlaten er onder gezet toen het verfwerk nog moest drogen de kleppendeksels moeten nog geplaatst worden. Ook al heel lang geleden heb ik velgen van Cragar S/S gekocht deze zijn er ook onder gezet en nu smoelt de Corvair al totaal anders en het geluid is heerlijk maar zeker niet hinderlijk. Wel ont-

dekte Phil dat er dringend diverse rubbers vernieuwd dienen te worden. Nu wil ik een overzicht maken voor al de 3 Corvairs wat er aan vervangen moet worden om vervolgens alle onderdelen in een keer te bestellen en te verscheppen.

Ter ere van Jarmo heeft Phil vlug een meet and greet avond georganiseerd met o.a. onze Corvair in de show. Was niet druk maar wel erg gezellig.

Voor de Keers Corvair heb ik nog 2 mooie sportieve stoelen klaar liggen, ook moet er ergens nog een doosje met 2 spiegels zijn die ik helaas niet direct kan vinden. Dit zijn een soort kuipspiegels jaren geleden van een vakantie uit Amerika meegenomen. Wellicht nog wat veranderingen door kleur op de auto en dan ben ik ver naar mijn gewenste resultaat. Op dit verhaal zal nog wel een aanvulling komen.

Linda en Jaak Eijkelenberg



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



Mijn Corvair-leven en tijden

Deel 1

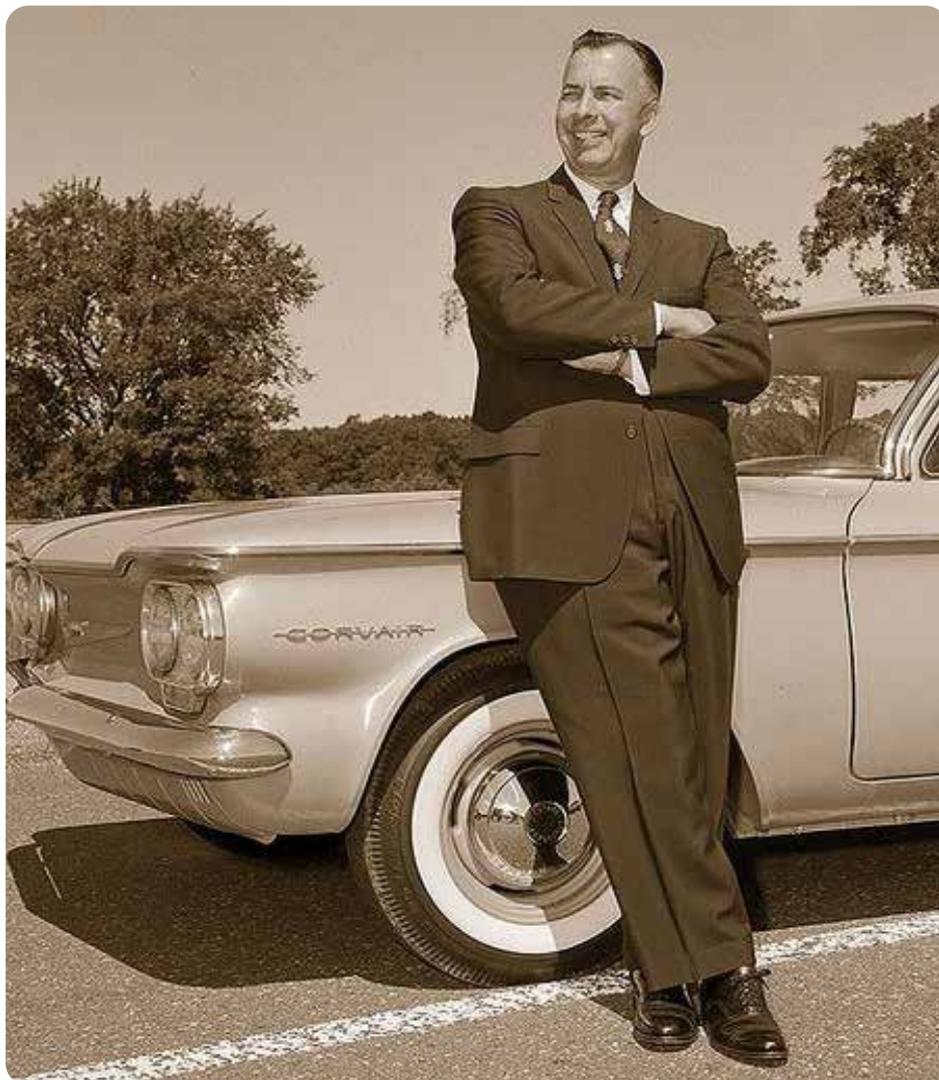
door Edward N. Cole

Het helpt enorm als je werk ook je hobby is. In het begin van de jaren vijftig waren de ideeën die ik opperde met betrekking tot luchtkoeling en achtermotoren voor personenauto's eigenlijk meer een uitzondering dan standaard. Ik was destijds in Cleveland en leidde de tankfabriek van Cadillac. Maar mijn vrije uren van de fabriek concentreerden zich steeds meer op de tekenstudio die ik in een kamer van het Lakeshore Hotel in Cleveland had opgezet. Daar dachten we met een paar vrienden van de fabriek na over nieuwe auto's.

Een ingenieur lijkt een beetje op een ontwerper. Als hij constant bij één item blijft, dan loopt hij vast. Hij zou vrij moeten zijn en open moeten denken, verkennen. Elk idee moet op papier worden gezet. Ik geloof dat dit de meest ordelijke manier is om het denkwerk gedaan te krijgen. We ontwikkelden tientallen schetsen en speelden met heel veel configuraties. Onder hen begon ik schetsen te maken voor een kleine, luchtgekoelde auto met de motor achterin. Toevallig leken deze schetsen sterk op het uiteindelijke ontwerp van de eerste Corvairs.

Mijn eerste echte interesse in de configuratie met de motor achterin ontstond al eerder, rond 1945, toen ik met een studieproject bij Cadillac werkte. In 1946 of 1947 bouwden we een experimentele auto met de motor achterin, waaruit bleek dat het concept technisch haalbaar was, maar niet voor een auto ter grootte van een Cadillac. Wat luchtkoeling betreft, ik maakte daar tijdens de Tweede Wereldoorlog kennis mee met een experimentele versie van de M-3 lichte tank, aangedreven door een luchtgekoelde Wright-motor. We hebben heel wat tests op dat specifieke voertuig uitgevoerd en we zagen al snel de voordelen van luchtkoeling voor deze toepassing.

Vervolgens werd GM in 1950 door de overheid gevraagd een fabriek te ont-



wikkelen voor de productie van nog een lichte tank. Dit was de M-42, en hiervoor gebruikten we een 950 kubieke inch supercharged Continental horizontaal tegenoverliggende flat-six. Opnieuw maakten we kennis met een luchtgekoelde motor, een configuratie die eenvoudig en duidelijk was. Uiteraard raakten al onze ingenieurs die aan het project werkten zeer vertrouwd met deze motor, en we stelden vast dat deze zeer goed kon voldoen aan de zware eisen van een tank.

Harry Barr en Kai Hansen waren bij mij geweest bij Cadillac, en toen ik in 1952 als hoofdingenieur naar Chevrolet verhuisde,



kwamen zij bij mij. Vanuit onze Lakeshore-ervaring hadden we al een redelijk goed idee van wat we wilden doen, en binnen een paar maanden begonnen we met het programma dat uiteindelijk de Corvair moest produceren.

Er waren twee elementen in dit programma. Ten eerste zagen we een duidelijke behoefte aan een functioneel transportvoertuig, misschien kleiner dan alles wat toen op de Amerikaanse markt verkrijgbaar was. Dit was lang voordat we getuige waren van de opkomst van de import. De import was begin jaren vijftig niet significant; deze kleine zuinige auto's vertegenwoordigden destijds geen echt volume. Ten tweede zouden we de voordelen kunnen zien die zouden voortvloeien uit verbeterde technologie, waardoor een binnenlandse auto van dit type heel haalbaar zou worden.

We beperkten ons niet tot specifieke ideeën. Toen de briljante Britse ingenieur Maurice Olley bij Chevrolet kwam, was

een van de projecten die we hem voorlegden de ontwikkeling van een transportauto die voor Amerikanen zou kunnen doen wat Volkswagen voor Europeanen deed. Het was een eenvoudige weergave van het probleem en het doel. Uiteraard hebben we alle beschikbare buitenlandse auto's en hun configuraties geanalyseerd en voor veel daarvan een kostenraming gemaakt. Ik heb met niemand bij Porsche gesproken, maar wel met een aantal mensen bij Volkswagen; Ik kende Heinz Nordhoff vrij goed toen hij bij GM werkte. En we hadden gesprekken met Henry M. Crane, die voorheen technisch adviseur van de heer Sloan was geweest toen we in de jaren dertig verschillende experimentele auto's met de motor achterin bouwden.

Dit is waar de intriges om de hoek komen kijken, vanuit het standpunt van een ingenieur. Je wordt geconfronteerd met veel vragen en veel keuzes. Hoe zou de Amerikaanse koper omgaan met een nieuwe configuratie? Wat zijn zijn gewoonten? Wat wilt hij? Tegen die tijd begonnen Amerikanen kennis te maken met stuurbekrachtiging – om de stuurinspanning te vergemakkelijken, om weg te komen van het koppelingspedaal en om gemakkelijker te remmen. Er kwamen sperdifferentiëlen op de markt, die een extra tractievoordeel opleverden. Je stopt al deze elementen bij elkaar en je komt uit op een gewichtsverdeling van waarschijnlijk 40/60, veertig voor en zestig achter. Vervolgens ga je aan de slag met configuraties met motoren achterin. Het geeft goede remeigenschappen en goede stuurkracht. Het zorgt voor een betere verdeling van de ruimte in het passagierscompartiment, omdat je niet tegen tunnels en dat soort dingen hoeft te vechten. We hebben een groot boek gevuld met heel veel studies.

Wat de luchtkoeling betreft, waren we er vast van overtuigd dat dit type motor absoluut noodzakelijk was voor het succes van een competitieve lichtgewicht auto. Er kan een compacte krachtbron van worden gemaakt in combinatie met een automatische transmissie of een conventioneel standaard synchromesh. Er is geen radiator of koelsysteem nodig. Ook kan de lucht die wordt gebruikt om de motor te koelen, worden gebruikt om het passagierscompartiment te verwarmen.

De luchtgekoelde motor was nieuw voor de Amerikaanse industrie. Er zou veel nieuw denkwerk moeten worden gedaan door de productiestaf van GM om dit type krachtbron te produceren in de hoeveelheid die nodig is om te kunnen concurre-

ren op de markt voor kleine auto's. Permanent mold casting voor het produceren van motorblokken en cilinderkoppen leken ideaal voor deze toepassing, ook al moest Chevrolet veel pionierswerk verrichten op het gebied van het gieten van aluminium in massaproductie.

Vanwege de plaats achterin de body, vereiste de Corvair-motor een laag design. Gelukkig maar want we hadden toch al in die richting gedacht. Toen was de vraag: moet het een vier of een zes worden? Uit tests die we met de vier hadden gedaan, gesprekken die we hadden gehad met ingenieurs bij Continental en elders waar ze vier cilinder werden gebouwd, en onze ervaring met de tankoperatie, kwam de conclusie snel. Vanuit het oogpunt van vloeiend rijden en carburatie was de zes gemakkelijker te hanteren. En alles bij elkaar genomen vormde het geen al te grote economische barrière. Iedereen stemde ervoor dat de Corvair-motor een zes zou moeten zijn.

Een horizontaal tegenover elkaar ge-

plaatste zescilinder is een van de best uitgebalanceerde motoren in de branche vanuit het oogpunt van kracht op de krukas. Bij een V-8 heb je een soort evenwichtsprobleem op de krukas. De horizontaal tegenover elkaar geplaatste zes is een zeer fijne motor, zoals is gebleken uit het gebruik van vliegtuigen. In 1950 heb ik ongeveer 300 uur afgeleid in een door Continental aangedreven C Bonanza,



waarbij ik vele malen op instrumenten heb gevlogen onder onaangename omstandigheden. Ik heb zeker de grote betrouwbaarheid leren kennen die deze motor had, en nog steeds heeft.

Wordt vervolgd in het volgende blad
Ralf Verhees

Verhaal uit het boek Corvair by Chevrolet



Edward Nicholas Cole was drie jaar lang algemeen directeur van de Chevrolet Motor Division van General Motors geweest toen zijn geheel nieuwe Corvair in de herfst van 1959 aan de pers en het publiek werd voorgesteld. Hij had goede redenen om trots te zijn op de radicaal nieuwe auto waar hij en zijn collega's al tien jaar mee bezig waren.

Punten voor op reis

In deze editie van de Corvairdokter: Een lijst met punten die u moet controleren voordat u op reis gaat. Of het nu een weekend of meerdere dagen zijn. Al deze punten zijn suggesties voor alle Corvairs.

Houd er rekening mee dat zelfs lange ritten meestal korter zijn dan de interval tussen de olie verversingen. Als uw Corvair goed wordt onderhouden, rijdt u zonder problemen de hele zomer door – een groot pluspunt is ook dat je er gelukkiger door wordt!

1. Controleer en reinig alle vier de wiellagers, en controleer en smeer deze als ook de 2 of 4 kruiskoppelingen. Controleer de onderdelen aan de voorkant en smeer / pomp alle nippels vol met vet.
2. Laat de banden indien nodig balanceren en uitlijnen. Controleer vóór het reizen of alle vijf de banden op de goede banden spanning staan. Draai de wielmoeren vast met het gereedschap dat u gebruikt om een band te verwisselen.
3. Controleer of ververs alle vloeistoffen: olie, transmissie, differentieel, remvloeistof, sproeiervloeistof. Synthetische Powerglide-vloeistof is een heel goed idee.
4. Controleer de oliedruksensor. Vervang dit (goedkope) onderdeel als deze niet / gedeeltelijk functioneert (Ik ken de gevolgen wanneer je dit niet op tijd doet....)
5. Controleer de motorafstelling en reinig daarbij ook de carterventilatieopeningen. Controleer de verdeler, smeer de verdeleras en inspecteer de elektriciteit aansluitingen zoals de draden van de bobine, ontsteking, draden van de dynamo en de multiconnectoren. Controleer de carburateurs op lekkage.
6. Controleer de accudatum, kabeluiteinden, massakabelbevestiging en controleer het geheellaadsysteem met de verlichting en accessoires op maximaal. Check de conditie van de accu (eventueel het vloeistofniveau). Kijk ook met een lopende motor op toeren of het laadsysteem ook bijlaadt.
7. Maak de snaar los en controleer de staat van de gehele snaar (en lengte). Draai alle drie de pulley's en smeer waar nodig is de lagers.
8. Controleer alle verlichting. Bekijk ook het zekeringenblok op roest. Controleer in de motorcompartimenten van oudere modellen de werking van het waarschuwinglampje.
9. Indien voorzien van airconditioning: blaas de condensor uit, controleer de bevestigingen en de riem, controleer de verdamperafvoer en verwijder de onderste mantels voor een betere koeling.
10. Controleer de harmonische balancer en vervang deze als deze origineel is! Controleer zeker de brandstofpompbevestiging, deze kunnen losraken. Voor de zekerheid met de toenemende ethanol, zorg voor een reserve pomp.
11. Smeer de kogel van uw koppelingskabel en zoek naar gerafelde stukken tussen de twee katrollen onder het dashboard. Controleer ook de handrem kabel(s) in hetzelfde gebied.
12. Controleer de remmen; remwielcilinders, remschoenen, hoofdcilinder (duwstang lek) en de meeste belangrijk, de stalen en rubberen lijnen. Geef uw auto de "stomptest" in de oprit. Stalen leidingen boven de benzinetank en naast de transmissie zijn het meest gevoelig voor roest, als ook tunnellijnen.
13. Houd rekening met eventuele snelheidsmeter correctie en ken uw olieverbriuk. Maak een proefrit van 15 minuten op de snelweg op een warme dag. Als alles ok is, pak in en ga op pad!

Reserveonderdelen en gereedschap?

Mijn favorieten zijn: een snaar, een nieuwe brandstofpomp en één tuimelaar en stoterstang en kleppendeksel, één zekering van 30 ampère, een set punten en condensor, olie en gereedschap voor deze items te monteren en demonteren.



Vertaald van de
"THE PREVENTATIVE
MAINTENANCE SERIES".
Mike Dawson, ook wel de Corvair Dokter.

Corvair meets Daf



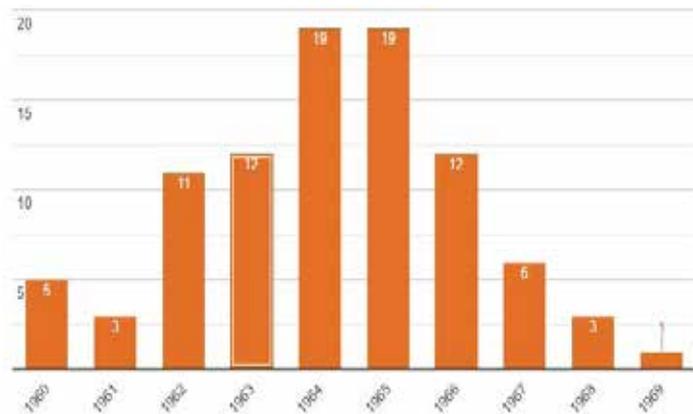
In het weekend van 9 t/m 11 augustus 2024 is er in
Sittard Limburg de meeting van
Nederland Corvair Club en Classic Daf.



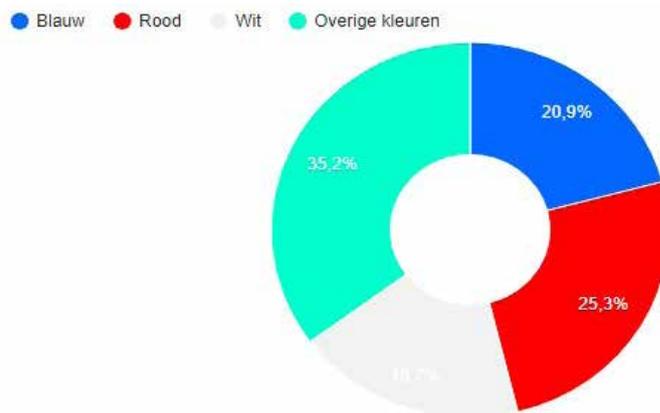
RDW database

Deze tabel toont de verschillende types van de Chevrolet Corvaair. De types zijn geteld op basis van de handelsnaam in de RDW voertuiggegevens van 3 april 2024. De handelsnaam is de benaming van het voertuig zoals de fabrikant deze heeft opgegeven. De handelsbenaming kan afwijken van de aanduiding die op het voertuig te vinden is. Met name voor oudere auto's kunnen er benamingen en schrijfwijzen voorkomen die soms lastig tot het juiste model te herleiden zijn.

Met dank aan Pieter Klinker voor het doorsturen van de informatie



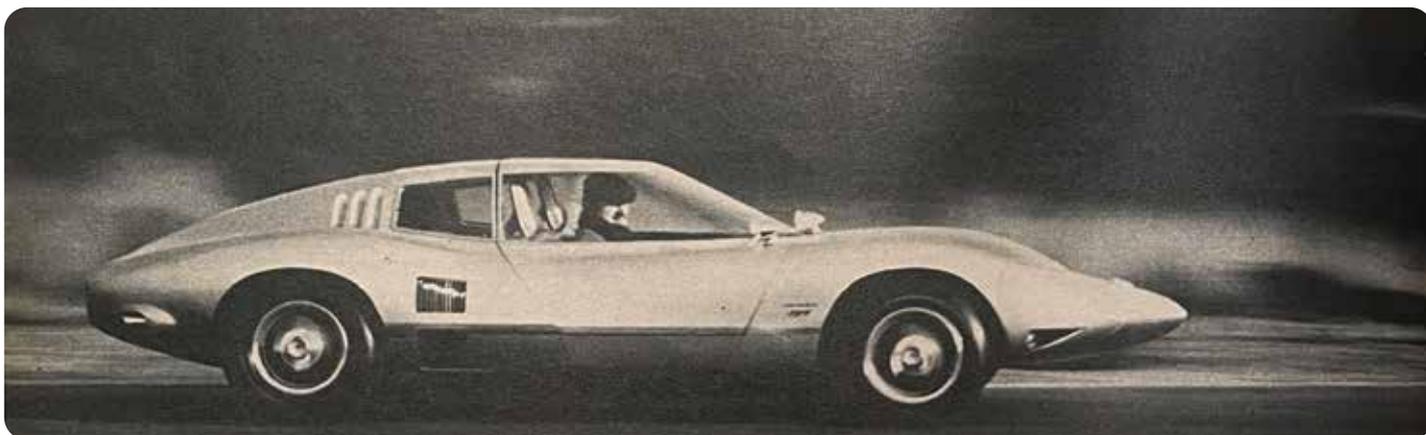
Chevrolet Corvaair	Model gegevens
Aantal actieve registraties	91
Jaren eerste toelating	1960 t/m 1969
Meest voorkomende kleur	Rood
Meest voorkomende brandstof	Benzine
Gemiddelde catalogusprijs	Geen prijzen bekend
Gemiddeldvermogen	38 kW / 51 PK



Leuk om te lezen hoe sommige versies omschreven staan, of creatieve namen die de RDW er aan gegeven heeft.

Merk	Type	Aantal RDW	Percentage
CHEVROLET	CORVAIR MONZA	30	33%
CHEVROLET	CORVAIR	27	30%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA 900	5	5,5%
CHEVROLET	CORVAIR CONVERTIBLE	3	3,30%
CHEVROLET	CORVAIR GREENBRIER	3	3,30%
CHEVROLET	CORVAIR 769 A	2	2,20%
CHEVROLET	CORVAIR CORSA	2	2,20%
CHEVROLET	CORVAIR CORSA COUPE	2	2,20%
CHEVROLET	CHEVROLET CORVAIR 10539	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR 500	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR CORSA TURBO CHARGED	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR LAKEWOOD 700	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MENZO	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA 2-DR. CONVERTIBLE	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA 900 CONVERTIBLE	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA 900 SPYDER	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA CABRIOLET	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA CONVERTIBLE AUTOM.	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA COUPE	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA HARDTOPCOUPE	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA SPIDER	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA SPYDER 900	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR MONZA WAGON	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR SPIDER	1	1,10%
CHEVROLET	CORVAIR SPYDER	1	1,10%

1964: Amerikanen laten hun tanden zien op de Europese race-jachtvelden



DE POST - nr 776 - 19 jan 1964

Experimentele wagens heten zij heel officieel, deze boliden van GM, die als metalen panters onze achter pagina versieren. Voor de weg zijn zij eigenlijk niet bestemd. Men mag er alleen op het Salon naar gaan kijken. Maar wij hebben er tóch mee gereden. En een in- druk opgedaan van de ernst, die de USA maken met racen en sport.

Hij plakt op de baan, schreeuwde onze fotograaf opgetogen. Meer kon de goede jongen met de beste wil van de wereld niet uitbrengen, want de kille vaartwind joeg hem zó wreedaardig speldepriken-de ijskristallen in het paarse gezicht, dat hij de mond gauw stijf dichtmaakte. Het opstaande plastic voorruitje van de bloedrode Monza SS roadster duwde de slijpstream net niet hoog genoeg over onze hoofden heen, hoewel wij bijna languit in de cockpit lagen en ik knikte daarom met versteven gezicht, dat ik hem verstaan had. Inderdaad, deze rode Amerikaanse bolide plakte als een plank op de baan.

Pookje onder de hand

Het is nu alweer een maand geleden, dat wij ik meen als eerste Europese autojournalisten de godgegeven kans kregen om met de beide laatste experimentele sportmodellen uit de autokraamkamers van Detroit onze rondjes te draaien op het in de winterzon kurkdroog gevroren circuit van Zolder. Ik droom er nu nog van, en dan hoeft er niet eens de juffrouw van onze voorpagina bij te zijn. In mijn slaap heb ik plotseling weer de forse brom van de luchtgekoelde Corvaire 2,4 liter krachtbron in de rug, voel mijn linkervoet pompen op de koppelpedaal, en ligt mijn knuistje weer knus op het schakelpookje om hem eens lekker te laten knorren.

Ik heb er ons archief nog eens op nagelezen en geconstateerd, dat het alweer driekwart jaar geleden is, dat ik van mijn vriend Jean Dens, populair public relationsmanager van General Motors Continental in Antwerpen, op het circuit van Zandvoort de laatste goedgekeurde aanwijzingen kreeg voor een uurtje rondgrommen met de Corvette Sting Ray. Het is een verhaal geworden, dat Roadtest met knikkende knieën heette en was een belevens die ik ook niet licht zal vergeten.

Opnieuw heeft vriend Dens zich mijn eeuwige dankbaarheid verzekerd, door me de tip te geven dat hij de kostbaarheden uit Detroit netjes en veilig vervoert op trekker met op- ligger Imet de Monza SS Roadster en de Corvaire Monza GT ten behoeve van tv's - Autorama - op Zolder zou zijn.

Wij waren er natuurlijk ook. En hoewel onze fotograaf Jean Van der Haegen en ikzelf ons niet herinneren ooit in onze bewogen levens zulke koude smoeltjes en ijsblokken van voeten te hebben gehad, blijven deze uren achter de sturen van de aluminiumgrijze en "draken" bloedrode Monza-monsters onvergetelijk.

Dat had me een wegligging en een acceleratie, waarbij je met de oren zat te wapperen! En tegelijkertijd sportief comfort zoals men ook niet iedere dag tegenkomt. Alleen al de manier waarop je je op het verend opgeklapte kuipzeteltje van de Monza SS kon neer laten en dan zoetjes onder het stuur schoof was al iets apart. Daar lag je in een gepolsterd stuurstoeltje, waarvan de rugleuning 45° maakte met de vloer en kon de tocht beginnen.

Het mocht niet al te hard gaan, was ons toegefluiserd. En daar hebben wij ons netjes aan gehouden, zodat wij u niet met

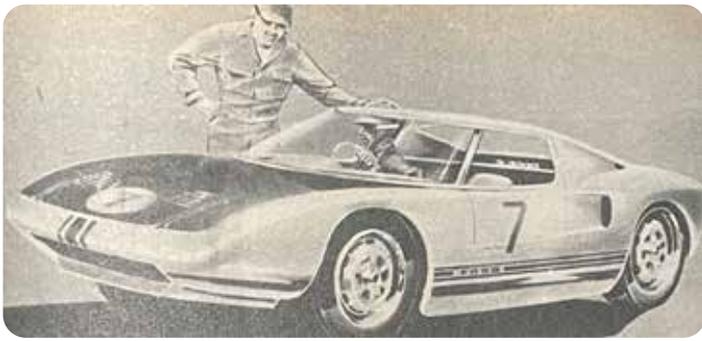


Zolder rondetijden zullen komen aandragen, waarbij die van Peter Arundell op zijn Junior formule Lotus in de Beker van Terlaemen oudbakken lijken.

Wanneer op straat?

Maar het evenement was er niet minder om. Later hebben wij over de wagens enkele weetjes bijeengegaaard die wij u speciaal omdat u ten slotte niet het voorrecht had om het stuur van deze prototypen eens in de handjes niet willen onthouden. Deze te hebben Monza GT (1.07 m hoog) en zusje Monza SS (76 cm hoog) zijn de laatste borelingen in een reeks reageerbuis auto's, die met de befaamde Y-job van 1938 door GM is begonnen. Uit deze eerste dreamcar stammen vele vindingen, die later op seriewagens van GM toepassing vonden. De huidige Corvette Sting Ray is afgeleid van een experimentele wagen die in 1959 als Sting Ray werd geboren. Wij zullen eens zien wat er van de ideeën in deze Monza GT en SS nog ooit op straat komt. Een van die ideeën niet de zittingen zijn verstelbaar, maar wel het stuur en het pedaalaggregaat.

De krachtbronnen liggen in de beide droomwagens niet precies gelijk. Op de GT-coupé is de luchtgekoelde 6 cylinder boxermotor met 4 versnellingsbak vóór de achterwielen geplaatst. Bij de Monza SS roadster ligt de motor achter de achterwielen. Beide hebben echter dezelfde high performance machine, die met een



Ingenieur William H. Gay van Ford verklaarde enkele weken geleden, dat zijn firma serieus in de racerij was gedoken. Ford bouwt druk aan een V-8 motor met twee bovenliggende nokkennassen voor Indianapolis. De nieuwe motor zal een benzine-in-spuitsysteem hebben. Men heeft met de Ford-Lotus vorig jaar namelijk zorgen gehad.

Hiernaast de GT-versie van de Fairlane V8, die komend seizoen in Europa aan race- en rallye starts verschijnt.

boring-slag van 87,3 x 66 mm en een cilinderinhoud van 2375 cc een slordige 102 SAE pk leveren bij 4400 tpm. Twee kanonnen van Rochester valstroomcarburetors worden gevoed door een AC mechanische benzinepomp en geven de machine meer dan pep genoeg. Zonder dat de motor kreten van pijn slaakte kon men het toerental aan de onderzijde laten rondmalen tot niet meer dan 1000 tpm. En 't oppikken in tweede en derde gaat zo vlot dat het er niet op aan komt of men zijig gas bijgeeft of pardoes de volle laag doo de carburateurs jaagt.

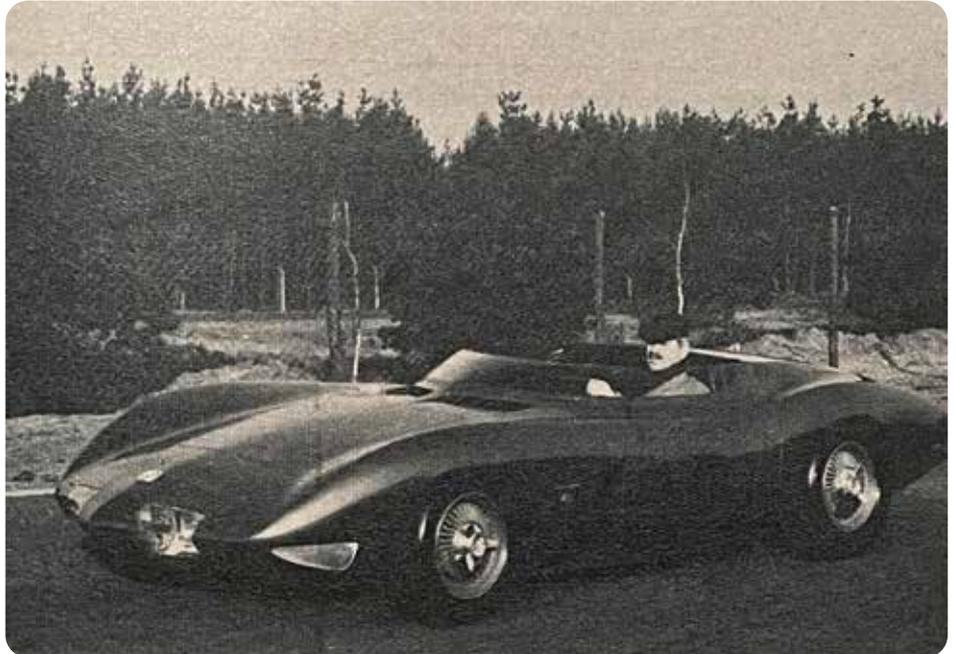
Het moet ons van het hart, dat het ontwerpen van deze experimentele wonderkinderen toch een typisch Amerikaans voorrecht is. Daar kan Men nog aan dergelijke Spie-leren doen, zonder meteen aan de produc-tiecijfers te hoeven denken. Integendeel. Het wordt bij de grote der Amerikaanse automakers zelfs aangemoedigd, nu zij echt werk gaan maken van deelname aan races.

Daarvoor zijn - wij weten het - deze GT en Monza SS niet geschikt. Maar zij zijn een tastbaar bewijs van een geest. Een geest waarvan wij zielsveel houden.

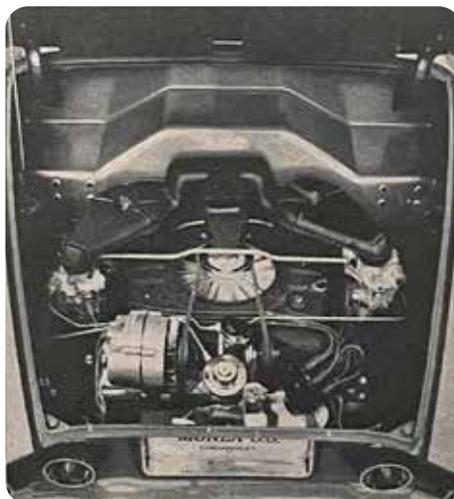
Met dank aan Ad Dijkstra voor het toe-zenden van dit artikel



de cockpit van de Monza SS met mat zwart instrumentenpaneel dat door zijn U-vorm alle instrumenten (o.a. meter voor cilinderkoptemperatuur) precies naar de bestuurder richt.



Uiterst links de Corvair Monza GT op het circuit van Zolder. Men ziet de uiterst lage lijn van deze wagen (1.07 m hoog). De carrosserie werd uitgetest in de windtunnels van de experimentele afdeling van GM te Detroit. De rijpositie is half liggend. Het frontvlak van de wagen blijft uiterst klein, de stroomlijn zeer vloeiend, de achterzijde afgeplat, wat de snelheid nog vergroot. Voornut met dak en motorkap achter kunnen geheel worden opgeklapt. Voor de gesloten Monza SS coupé, bedacht men het systeem van theaterzitplaatsen, die opklappen als men uitstapt. De rijder en passagier kunnen op de vloer staan en daarna gaan zitten. De stoelen staan vast. Pedalen en stuurwielen zijn verstelbaar.



De krachtbron in beide experimentele wagens is dezelfde : de normale Chevrolet Corvair high performance motor, een 6-cilinder luchtgekoelde boxermotor met een inhoud van 2375 cc en een compressie- verhouding van 9:1.

Men ziet hoe plat deze motor is en ook duidelijk de beide Rochester-carborateurs.





Op het Salon mag u er alleen naar kijken. Op de weg mogen deze zilveren en bloedrode bliksems uit Detroit, de Corvair Monza GT coupé en de Monza SS roadster, niet komen.

Maar wij reden beide wagens op het circuit van Zolder (zie in dit nummer); waar hun luchtgekoelde 2,4 liter machines behoorlijk wegsprinten.