

Chapter Corvair Club

France & Benelux

Chapter Corvair Society of America



The Corvan pictured below won the best of show award at the Hoosier Auto Show & Swap Meet. This beautiful 1962 is owned by Harold & Lena Pryor of Indianapolis, Indiana. Story on page 15.



Photo by Steven Roe



This 1965 Corsa convertible, owned by Cathy & Steve Burns of Billerica, Massachusetts, is shown in front of the Minuteman Statue. The car was displayed at the Yankee Candle Company in a show hosted by Colonial Corvair Club. Story on page 17.



1969 MONZA coupe, 110/PG, tele column/wheel, all lined glass, 1/2 bumper guards, no rust/bodywork rep'd. Fly here, drive home. \$3,500 OBO. 602/945-9403 (AZ)

CARS WANTED

1964 MONZA or SPYDER convertible wanted. Must have standard trans. Looking for a nice driver, not a snow car. Have 1968 Corvette coupe 327/4 to trade up or down, is nice driver. Will travel. Steve Braverman, PO Box 181, New Paltz, NY 12561. (NY)

RAMPSIDE pickup in solid, running, registrable condition. Need not be a show vehicle. Would prefer a 4-speed in northeast U.S. Will consider a Loadside or a CORVAIN 95. Sam, 978/948-7506. (MA)

1960 model 769A in good/very good condition. Bert Ruyt the Netherlands, fax 31-346/480537.

PARTS FOR SALE

Used part catalog with over 4,000 used parts, we are committed to quality and customer satisfaction. Visa and MasterCard always welcome. To order catalogs send \$3 to Southwest Corvair, 32 E. Raymond St., Phoenix, AZ 85040. (AZ)

Parts, parts, parts! We have good used parts for all years. Some NOS available. Many 140 heads and A/C parts. Call or write with your needs. Ted's Auto Body Inc., 2288 Fourth St., Tucker, GA 30084, 770/621-9999 8:30-6 M-F. (GA)

Corvair motor to VW/Karmann Ghia transaxle adapter set. Was installed in Karmann GT. Never finished or driven on street. Same as new. Ohio Parts/Clark's \$ over \$500. \$250 + shipping OBO. GM style mercury switch hood/trunk lights \$12 + shipping. Bill Owen, 5470 S. Linden Rd., Swarts Creek, MI 48473, 810/655-8360 after 6PM. (MI)

Early parts, some NOS, some new, used dashes, '64 Spyder emblem, rados, set of '61 hubcaps, sheetmetal, glass and misc. 1966 Monza coupe 110/4, parts or restore. \$200. All must go cheap. John, 414/567-1331. (WI)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches (frictions & steels), sealing rings, converter seal, \$105; with exchange band \$150 postpaid. David Edwards, P.O. Box 245-C, Needham Hts., MA 02194, 781/449-2065 evenings. (MA)

NOS parts: FC clutch cable \$125, FC muffler bracket \$40, FC rear wheel bearing \$225, complete set of FC wheel cylinders \$85, NOS FC shift boot \$20, NOS 140 in muffler bracket \$20. Can trade for Corvair or FC literature, pro-mos, models, or toys. Ralph Gulcher, 2870 Sovereign Dr., Cincinnati, OH 45251, 513/741-8247. (OH)

A/C solenoid: I have found a heavy duty electric solenoid that can be made to work as the idle speed step up solenoid on A/C cars. It pushes only, is about the size of the stock '66-67 solenoid, draws only 2 amps, 1/8" travel. Will absolutely push open the linkage. No mounting parts or instructions, but what do you expect for \$20 plus shipping. Only a few available, act now. The Vair Shop, 815/489-2938. (IL)

NOS: '66-69 Saginaw parts, '55-69 trunk lip, other misc. items. Used: 140 heads, misc. 140 pieces. Send SASE for list. Roger Fedor, 2315 N. 1st Ave., Whitehall, PA 18052, 610/264-1991. (PA)

Turbo owners, increase your boost. Start effective boost at 2200 rpm and create higher turbine speeds for more usable hp. High performance exhaust housings modeled from your stock housing \$225, or our stock housings \$275. The power increase is incredible. More info call Jim Vickers, 812/738-2490 bet. 8-5 EST. (IN)

'60S parts: '65 grill insert 3863578 \$100 sevl2, '61 front emblem 3784583 \$75, '64 rear grill 3834772 \$125, FC rear axle bearing 7451328 \$150, early model headlamp bezels 8321903-4 \$185/set, carb float 7028501 \$20, 5955685 mirror plate \$40, vacuum break 7021050 \$6 ea, 3156432 thermostat \$25, 3839670 flywheel \$50.

64/7614 speedometer cable \$50, 6255650 pushed tubes sevl2 \$120, 3839661 pushrods sevl2 \$120, 5953631 '63 tall light lens \$15 ea, Pepper Bennett, Richmond, KY, 606/623-4787. (KY)

Carburators and turbochargers
Air cleaners
Generators, alternators, and distributors
Clocks, gauges, and sending units
Radio speakers
Corvair Automobile, Inc., Box 235
E. Arlington, VT 05252
802/375-6782. (VT)

GM part 3828382 wood wheel adapter for early model (same number as the one for 1964 but the spline opening is larger) \$150. Wood wheel, cracked, \$50. A. Rossman, 905/986-3794, 155 McMoran Cres., Thornhill, ON L4J 2T4 Canada. (ON)

Corvair restorations & repairs
Tune-ups, carb overhauls, turbo overhauls
Valve jobs, complete engine overhauls
Transmission, differential, & clutch work
Electrical repairs & overhauls:
Starters, generators, alternators, distributors
Suspension repairs
Brake system repairs
Brochure: \$2
Corvair Automobile, Inc., Box 235, E. Arlington, VT 05252, 802/375-6782. (VT)

Huge parts collection for sale, by piece or as a lot. Mostly LM but EM & FC include. For list send SASE to BA, 7630 E. Bellevue St., Scottsdale, AZ 85257. (AZ)

The Speedometer Hospital, specializing in Corvair speedometer/distributor repair, converters to quartz clocks. Call anytime, days evenings weekends, 3810 Collier Rd., Randallstown, MD 21133, 410/655-0196. (MD)

Parting out 1964 Ramside, 1966 Corsa convertible, tons of mechanical parts, all years and models, some turbo parts, good Pgs, '66 AM/FM \$200, early 14" wires \$100/set, crossmembers \$50, FC rear axle wingood bearings \$75 each, Tom Segar, PO Box 1116, Fairfield, TX 75840. (TX)

Corvair interiors & convertible tops & carpets
Installed by our interior craftsman with over 25 years experience!
Also: door panels, cardboards, glass, wipers
Brochure: \$2
Corvair Automobile, Inc., Box 235, E. Arlington, VT 05252, 802/375-6782. (VT)

1968-69 convert, interior (black) padded pieces, seats, chrome, misc.: '65-69 power top complete, works, dual master cylinder, '63-64 NOS rear wheel bearing, '62-64 NOS Spyder turbo muffler set (4) '65-convert, vbr drums (each), 912/277-8308. (GA)

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. Great for restorations or gifts. 1960-68 \$12 each. Part chips, 1960-69 \$5 each year. Add \$3.50 shipping. Specialty Year, model, Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse, NY 13211, 315/452-8282, fax 432-8256.

Elgor decast early models, available in red, tan, white, and fire police, \$35 plus shipping. John Bersen, 330/494-4270. (OH)

Elgor decast models: fire police, red, white, tan, \$42 plus shipping. Brent Gilsmer, 330/494-3374. (OH)

Featherlite car trailers
Open/closed, drag or 5th wheel, financing & delivery available.
Corvair Automobile, Inc., East Arlington, VT 05252
802/375-6782. (VT)

FEATHERLITE TRAILERS

Still need a ramp gate for '61 Ramside. Minor dents okay, but no extensive rust-through. Fair price for solid piece. Pictures help. Kelly Parker, PO Box 171, Oxford, GA 30054, 770/395-0525. (GA)

Harmonic balancers, motor mounts rebuilt, any make or model. Process uses hi-heat stress relief, steel shot, and highest quality silicone injected platinum cured rubber. 916/246-2984, 10AM-5PM wdt. Damper Doctor, 1055 Parkview Ave., Redding, CA 96001-3314, damperdoc@aol.com. (CA)

Your Corvair need major repairs or restoration? Corvair Automobile offers:
Economical pick-up service
Free itemized estimates
Several easy payment plans available
Call for details today, 802/375-6782
America's Oldest Corvair Shop. (VT)

Corvair rebuild services for over 35 years!
Show quality restoration services.
Engines, cylinder heads
Engine sheet metal ducts and struts
Engine compartment detailing
Transmissions and differentials
Steering boxes

Corvair return address labels (fund-raising project of N.E. Wisconsin Corvair Club. Give name, address, & style, 1-early coupe, 2-early conv., 3-late coupe, 4-late conv., 5-Likewood, 6-Greenbriar, 7-Ramside, 8-CORSA logo, 300 for \$5.00, 600 for \$9.00. Send cash or check to Label Products, P.O. Box 3052, Appleton, WI 54914-3052. (WI)

Corvair return address labels (fund-raising project of N.E. Wisconsin Corvair Club. Give name, address, & style, 1-early coupe, 2-early conv., 3-late coupe, 4-late conv., 5-Likewood, 6-Greenbriar, 7-Ramside, 8-CORSA logo, 300 for \$5.00, 600 for \$9.00. Send cash or check to Label Products, P.O. Box 3052, Appleton, WI 54914-3052. (WI)



MAGAZINE No 25

CHEVROLET CORVAIR CLUB

Septembre 1997

PRESIDENT
Paul DUPUIS-PHILIPPONNET
93 rue d'Angerville
91410 LES GRANGES LE ROI

VICE PRESIDENT
Cyrille DUPUIS-PHILIPPONNET
2 rue Jean Longuet
92220 BAGNEUX

TRESORIER
Thierry NAUDOT
Lotissement communal
Route de Dhuzon
41220 THOUURY

SECRETARE
Annie POUJROUX
93 rue d'Angerville
91410 LES GRANGES LE ROI
Tel./Fax: 01 64 59 57 43

SECRETARE ADJOINTE
Sabine DONAUSIO
2 rue Jean Longuet
92220 BAGNEUX
Tel: 01 46 65 22 80

Conseiller TECHNIQUE
Guy ESSER-MAHAUT
Ferme du Port à Lailieu
La gratière 7
7181 FELUY BELGIQUE
Tel: 30 67 64 73 06

Section CÔTE D'AZUR
Gail ÉCHUADIBA
192 Chemin de Lombard
83140 SIX FOURS

SORTIES
Raymond DELAGE
9 avenue de Vendun
92170 VANVES
Tel: 01 46 45 72 66

Sommaire

De club gezien door "Auto Retro Magazine"
"Als men er langs komt"
Motor-identificatie
Met of zonder lood?
Een restaurant in 30 dagen
"Auto Viste" rijtest
Ed Cole
One hell of a car
Corsa Classified
Couverture

Editorial

C'est la rentrée !
Ce mot, je le trouve odieux depuis l'âge de l'école!
Mais pour vous, Amis de CORVAIR cela signifie: les retrouvailles, les sorties d'automne sous le soleil... et, peut-être le plus important ? l'Assemblée Générale fin septembre.

Vous allez pouvoir le constater, nous avons étoffé votre magazine pendant les congés. De nouvelles rubriques ont été créés, nous espérons qu'elles vous plairont.

Nous comptons sur vous pour nous aider, en nous envoyant des photos de votre voiture, accompagnées d'un petit mot à leur sujet, car ce magazine ne doit pas être le reflet de la "pensée unique du Président".

A bientôt,
Le Président
vertaling pag 11

CHEVROLET CORVAIR CLUB

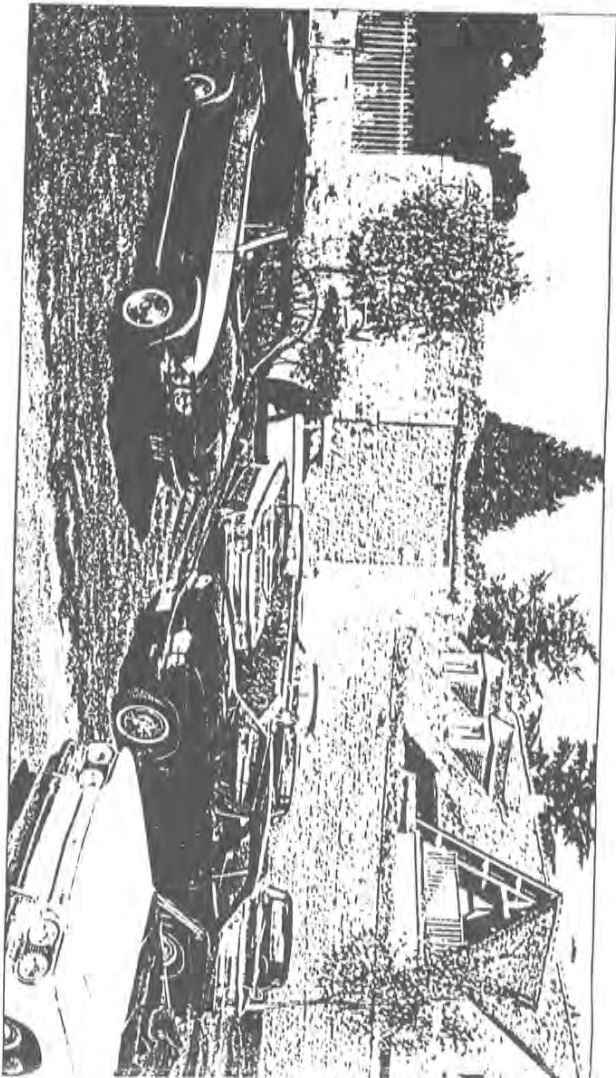
Modèles relativement rares et mal connus, les Chevrolet Corvaire ont leur club depuis 1984. Une association dont on parle peu et qui pourtant n'est pas la moins active, loin de là...

Texte Xavier Audiau/Photos C.C.C.

Les Chevrolet Corvaire sont des américaines tellement atypiques de par leur conception et philosophie qu'il est apparu nécessaire à un certain nombre de ses "aficionados" de créer un club spécifique: nous expliquons Paul Dupuis, président du Chevrolet Corvaire Club. Aussi, à l'instar des Etats-Unis où cette voiture possède son propre club, avec ses fournisseurs de pièces détachées, nous avons donc créé un club qui permet à ses amateurs de se rencontrer. Le Chevrolet Corvaire club est en fait un "chapter" (filiale) du club américain "Corvaire" poursuit-il.

La vérité, rien que la vérité !

Comme son nom l'indique, l'association regroupe les propriétaires et amateurs de Corvaire, toutes carrosseries confondues (coupé, cabriolet, berline et break) mais aussi, des véhicules équipés de mécanique de Corvaire, comme des buggies par exemple. On y trouve encore d'autres particularités d'américaines ayant possédé par le passé une Corvaire: l'expérience n'a pas de prix ! En effet, le Chevrolet Cor-



l'Age d'Or ou lors de la Locomotion en tête à La Ferté Alais.

Pour faciliter l'entretien et la restauration des autos, un stock de consommables et de pièces d'occasion est à la disposition des adhérents, ainsi que les pré-cieuses connaissances d'un conseiller technique compétent et aussi divers "travaux" pour s'approvisionner en pièces aux USA. De même, le club propose des tarifs préférentiels (contrôle technique pour les Français et assurance collocation). Enfin, trois fois l'an, les adhérents reçoivent un bulletin, le Corvaire news, dans lequel on trouve des articles historiques mais aussi l'actualité des clubs français et américains.

Efficacité

Côté sorties organisées par le C.C.C., s'agissant d'un club national, leur nombre est limité à deux par an pour des raisons de dispersion géographique des adhérents. Le club est toutefois présent sur d'autres manifestations d'américaines (dont la convention Corvaire aux USA qui regroupe près de 400 véhicules et 1 000 personnes !) et grandes concentrations d'anciennes comme le Grand Prix de



Le club participe à de nombreuses manifestations d'anciennes, notamment lors de la Locomotion sur l'Aérodrôme de Cerny dans l'Essonne.

Le Chevrolet Corvaire club, tel lors d'une randonnée en Ile-de-France, accepte tous les types de Corvaire.

Calendrier

- 21/22 juin : Grand Prix de l'Age d'Or à Monthléry.
- 20/21 septembre : Garches d'heure américaine.
- Octobre : assemblée générale de fin d'année.

semble encore trop élevé pour un club qui ne compte que seulement 25 adhérents ! A propos, si vous souhaitez acquérir une Corvaire et venir ainsi grossir les rangs de l'association, sachez encore qu'un service d'aide à l'achat sous forme de conseils est également en place.

Fiche signalétique

Adresse : Chevrolet Corvaire club, 93, rue d'Angerville, 91410 Les Granges-le-Roi, tél./fax 01 64 59 57 43.
Bureau : Président, Paul Dupuis-Philipponnet ; Vice-président, Cyrille Dupuis-Philipponnet ; Secrétaire, Annie Poudroux, Sabine Donaliso ; Trésorier, Thierry Neudot ; Conseiller technique, Guy Esser-Mahaut ; Responsable social, Raymond Delage.
Cotisation annuelle : 250 F.
Zone de recrutement : France, Belgique et Pays-Bas.

CORSA Classified

CARS FOR SALE

- 1970 ULTRAVAN #503 motor coach, 1100PG, excellent aesthetic & mechanical condition, exterior modified air-craft smooth, customized Alstream windows, always garaged 3240 magnefic converter, two new batteries, \$12,000. R. Hodges, 5571 Kenowa Ave SW, Grandville, MI 49418, 616/534-6179. (MI)
- 1963 CORVAIN 95/4, good condition, 3 panel van w/rear door & rear quarter side windows (factory) \$250. 1961 LAKEWOOD 700 light blue/blue, PG, radio, 60K miles, front floor bad, \$350 OBO. Both stored inside last 17 years. 732/577-9133. (NJ)
- 1961 8-door GREENBRIER, 1962 RAMPSIDE, 1963 6-door 95, 1963 6-door 95, too good to crush, Tom Seglar, PO Box 1116, Fairfield, TX 75840. (TX)
- 1960**
- 1960 80/3, restored, 15K on rebuilt motor. Dale boiled flywheel, new silvergray interior, while exterior, no rust, gas heater runs great, was on display at '95 convention, \$3,300 OBO. 1960 700, green PG, 30K miles on engine, all new brake lines, parts, \$800. Both low VIN #. Plus many 1960 parts. Ches Carr, 214/284-0038. (TX)
- 1961**
- 1961 LAKEWOOD, body in primer, all exterior chrome removed, interior stripped, have new interior, body ready for finish sanding, auto trans. \$700. Floyd, 502/465-3401 weekends. (KY)
- 1961 MONZA coupe, 98/PG, AC, radio, tinted glass, 1961 MONZA sedan, 98/PG, AC, radio, tinted glass. Both cars have solid bodies, extra parts included. Frank Polder, 725 Crenshaw Dr., Cedar Hill, TX 75104, 972/293-0453. (TX)
- 1962**
- 1962 LOMOSIDE, black & white good paint, VG body, standard shift converted to PG, \$3,400. Floyd, 502/465-3401 weekends. (KY)
- 1963**
- 1963 MONZA coupe, PG, ss valves, reg. gas, 0 miles on rebuilt engine (needs gas tank), \$1,000 OBO 609/275-7188. (NJ)
- 1963 MONZA coupe, 102/4, black with near perfect red interior, body excellent, paint very good, HD springs, gas shocks, no smoke, no leaks, mechanically excellent, correct wire wheel covers, \$3,500. Includes '65 140 engine, other parts. Lan Clark, 215/886-4754. (PA)
- 1963 MONZA convertible, completely restored rust-free, Aqua paint, new matching upholstery, engine & PG trans detailed, 57K miles, AM/FM radio, Pirelli WW radial tires, wire spinner wheel covers, tender skirts, new brake shoes, wheel c/y's, hoses, shocks. New beige top, aqua boot, spare parts & manuals. '64 engine, PG, tinted windshield, caps, fuel pumps, brake shoes \$12,000 invested, asking \$8,000. 419/988-2861. (OH)
- 1963 SPYDER, 4-speed, engine runs well, needs clutch, excellent black interior, car is in fair to good condition. \$1,800. Terry, 408/479-0866. (CA)
- 1963 SPYDER coupe, maroon w/black interior, excellent runner, 35K on rebuilt. Ready to drive home, \$3,000 OBO. 318/965-2340. (LA)
- Two 1963 coupes, 700 3-speed, by Green, new fawn vinyl interior, look runs great \$3,500. MONZA PG, rebuilt engine, stripped, almost ready to paint, \$1,500. R. Schmitz, 10417 Gregory, St. Louis, MO 63128, 314/842-7827. (MO)
- 1964**
- 1964 MONZA, 95/4, partially disassembled, no int., excellent solid southern body, front poor, Excellent transmission, clutch, & linkage on strong but high miles engine. Car is in eastern Mass \$500 OBO. John, 508/655-2138. (MA)
- 1964 SPYDER convertible, red, one owner, restored, wood steering wheel, good condition, needs minor engine work. I am looking for someone to give it the same TLC I have for 33 more years. \$5,000. 314/519-0202. (MO)
- 1964 MONZA SPYDER conv., Saddle Tan int. & ext. when top, excellent condition. Drive it home, \$7,800. E.L. Taylor, 292 Titan St., Aurora, CO 80011, phone/fax 303/344-5239. (CO)
- 1965**
- 1965 MONZA 4-door sedan, 4,681 actual miles, 1100PG, all original, like a new car just out of the factory. See picture pg. 20 Oct. 1997 Communique. Chosen best of show at 1997 KC Mo. Corvaire show. \$7,000. Roll Crockett, 816/524-5578. (MO)
- 1965 CORSA coupe, 140/4, white easy glass, daily driver, body rusty, must sell, found and bought dream car. \$995 OBO. John Walker, Baltimore, MD, 417/889-0974. (MO)
- 1965 MONZA conv., 140PG, new white top, new interior by Clark's, lt. met. blue, Corva cluster, body & paint 3 years, remote mirror, wood wheel, spare heads & other parts. \$3,700. Pete Fontrell, 1179 Lake Shore Rd., Chazy, NY 12921, 518/846-7793. (NY)
- 1966 convertible, 140PG, man top, red with white to and black int., topside looks good, but underside very badly rusted. In upstate NY, \$800 OBO. John, 508/655-2138. (NY)
- 1966 CORSA FITCH coupe, 64K two-owner miles equipped with telescopic steering and factory air. Still in 1964, Runs but needs complete restoration. Best offer, Albert Bisaccia, 201/228-1657 after 7PM. (NJ)
- 1966 4-door hardtop sedan, true classic, 65K miles med. blue, blue interior, nice xmas present, 916/487-4420. (CA)
- 1966 500 2-door coupe, Marina Blue, blue int., 110PG oil bath air cleaner, radio, fold down rear, tinted windows, 10K miles \$6,000. 316/231-4879, Pittsburgh, KS (KS)
- 1966 500 sedan, 110/4, 67K miles, driven daily. Make offer. 515/472-5545. (IA)
- 1966 FITCH SPRINT, silver w/exc. black int., 140/4 lake/wood, AM/FM/rear speaker, 14" Chev. rally wheels \$2,800. 1966 YENKO STINGER YS-036 Stage II, 140/4 new accurate paint, many NOS parts, \$9,500 firm. Bob Coffin, 1445 N. Passadena Cir., Mesa, AZ 85201, 602/964-4996 8AM-6PM MST. (AZ)
- 1966 YENKO STINGER YS-054 Stage II. One owner purchased new from Don Venko 7/9/66, all original, always garaged but some rust, 47,254 original miles \$7,500 OBO. Tony Phelps, 219/436-5414. (IN)
- 1966 CORSA conv., 140/4, AC, AM/FM, power top, etc. Yellow with black top and interior. Very good condition. For complete written description w/photos send large SASE w/double postage to Tom Abengott, 1797 John Wesley Dr., Orangeburg, SC 29118. First \$8,000 gets it. (SC)
- 1966 CORSA 180 coupe, 98-9 point show car before accident, Ed Cole winner, can be fixed but not by me, \$7,500 or will part out. Has tons of perfect parts left on it including rebuilt 180 motor with new heads and all the options. Sag, 4spd/Posi, quick steering box, 140e coil-urn, etc. Larry Shapiro, Larry's Corvaire Parts, 13224 S. Prairie Ave, Hawthorne, CA 90250, 310/970-9233, vaiparts@aol.com. (CA)
- 1967**
- 1967 CORSA coupe, 140/4, gd black int., good parts car for Yenko Singer owner/trader w/rare quick shift gearbox. \$1,000 OBO. 609/275-7188. (NJ)
- 1969**
- 1969 MONZA conv., 1100PG, power top, tale wheel, aquablack, body solid except rust in rockers. Not running. Car is complete, including smog, plus extra parts. Very good project. Car is in upstate NY. \$2,200 OBO. John, 508/655-2138. (NY)
- 1969 ULTRAVAN #452, 1100PG, restored like new AC, 60K miles, new engine, ready to travel. Jean Michas, 561/626-0388. (FL)
- 1969 MONZA coupe, maroon/black interior, good condition, little rust, \$2,900 OBO. Middleton, PA, 717/944-8177. (PA)

CORSA Communique

“ONE HELL OF A CAR,” 1966

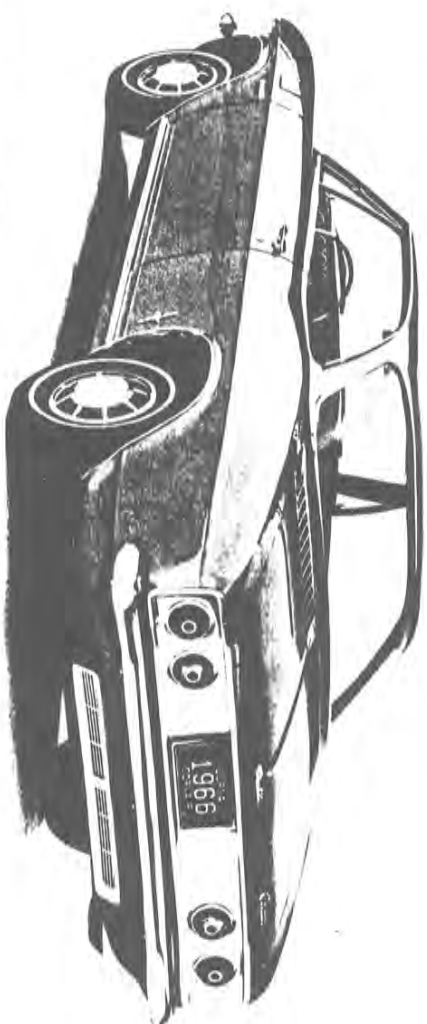
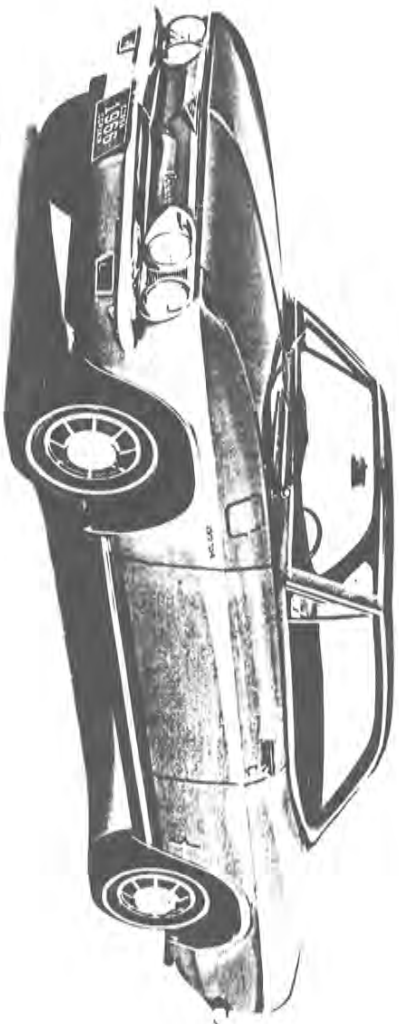
The Corvair was suddenly in such a state of corporate neglect, such a state of limbo, one almost expected Rod Serling to step out of the fog and explain how the car was wandering lost and alone in an automotive Twilight Zone, but that soon events would transpire to set everything right. Unfortunately, Serling wasn't available for Corvair-saving duty, and the limbo, carried into the 1966 model year.

The year 1966 was the beginning of a swan song that was to last unabated until the final stroke in May 1969. That's a long time to forestall an execution, to keep the condemned on death row. But even during those dark years there were a few bright spots to give heart to Corvair aficionados. The '66 Corvair was, by consensus, the best Corvair ever. Although GM had sent down its death knell pronouncement the previous year, clouded by that "no development" directive which didn't actually throw the switch, the '66 was a better car. And better than the '65 made for quite a car.

The model lineup was essentially the same except for the Greenbrier. Its sales had been so miniscule, surely only the most ardent Corvairite noted its passing. Everything else from '65 was still there: two 500's, three Monzas and a pair of Corsas. To those not reading the specific sales figures in the trade publications, it looked like business as usual.

Mechanical refinements included a switch to a stronger and much smoother manual transmission, both three- and four-speed, and the three-speed was finally given a synchro first gear! A spoiler appeared under the car's chin to improve high-speed stability and fuel economy years before such an accoutrement became a standard feature on cars in the eighties. And tire size was increased by a half inch from 6.50 to 7.00, still on the original thirteen-inch rims.

A careful inspection of the '66 revealed that the wheel-well trim was narrower than on the previous models and was in one piece instead of several. The rear grille was changed again, this time back to a one-opening design. A padded dash and sun visors, backup lights, two-speed wipers and washers and an outside rear-view mirror were all standard.



Chevrolet Corvair Club

Modellen die betrekkelijk zeldzaam en slecht bekend zijn: de Chevrolet

Corvair heeft haar club sedert 1984.

Een vereniging waarin wat gepraat

wordt, en vooral waarin men niet in

het minst actief is, verre van dat.

De Chevrolet Corvairs zijn "Amerikanen"

met een dermate kenmerkende

verschijning door hun vorm en filosofie

die daarachter zit, dat het voor een aantal

eigenaren noodzakelijk leek hiervoor een

vereniging op te richten.

Dat zegt ons Paul Dupuis, voorzitter van

de C.C.C. Ook in navolging uit de

Verenigde Staten waar deze auto zijn eigen

club heeft en leveranciers van onderdelen,

hebben we deze club opgericht om zijn

liefebbers de gelegenheid te geven zich te

ontmoeten en van gedachte te wisselen.

De C.C.C. is eigenlijk een onderdeel

(Chapter) van de Amerikaanse CORSA

vervolgt hij.

De werkelijkheid, niets dan de

werkelijkheid.

Zoals de naam al aangeeft, de club

verenigt eigenaars en liefhebbers van de

Corvair. Alle carrossievormen zijn

welkom (sedans, coupes, cabriolets, busjes)

maar ook wagens met Corvair techniek,

zoals buggies bijv.. Men vindt er ook nog

een enkele eigenaar van andere

"Amerikanen", in het verleden een Corvair

gehad hebbende: dat proberen verdient

geen prijs!

De C.C.C. vindt zijn voldoening in het in

stand houden van deze Amerikaanse

autos, waarvan er zo weinig meer zijn (hier

in Europa) en liefst zo origineel mogelijk

te herstellen en te berijden op de weg. Op

die basis accepteren de clubleden hun

sleutel toe te vertrouwen aan

autojournalisten om hun verkeerde beeld

eerst weg te nemen.

En om de Corvaircultuur te starten bij de

beginning, de club beschikt over een

uitgebreide bibliotheek ui diverse

archieven bijeen gebracht zoals folders uit

die tijd en technische documentatie

vertaald in het Frans.

Doeltreffendheid/werkzaamheid

Bij ritten georganiseerd door de C.C.C.

komt het erop neer dat de club

internationaal is. Het aantal ritten is

beperkt tot twee per jaar omdat de

eigenaren geografisch gezien te ver uit

elkaar wonen. De club is wel altijd present

op bijeenkomsten van andere Amerikaanse

types autos, en ook op de Corvair-

conventie in de Verenigde Staten waar

zo'n 400 auto's en duizend mensen

samenkomen. Ook grote bijeenkomsten

van "oudjes" zoals de Grand Prix de l'Age

d'Or, of tijdens de vervoersfeesten in La

Fete Alais.

Om de gelegenheid te bieden de auto's te

onderhouden en te restaureren is er een te

gebruiken voorraad met

gelegenheidskoopjes ter beschikking van

de eigenaren, alsook de juiste kennis van

een vakman, en diverse "lijnen" om vanuit

de v.s. de voorraad aan te vullen. De club

probeert voorkeurstarieven (bij

bijvoorbeeld keuringen en collectieve

verzekeringen) te behalen.

Tenslotte: drie keer per jaar ontvangen de

clubleden het blad "Het Corvair

Nieuws", waarin men artikels vindt van

vroeger en hedendaags nieuws van de

eigen club en de Amerikaanse.

De hulp die over en weer geboden wordt is

op basis van vriendendienst: als men

beoordeelt dat de op nieuw vastgestelde

contributie verhoogd is met 85% (is dus

Fr.fr250).

Aangaande de plannen die de club

vooreerst wenst is het versterken van het

bestuur teneinde de diverse diensten nog

beter te verlenen, maar ook het organiseren

van reizen naar de Verenigde Staten en het

aanwezig zijn voor tenminste een keer op

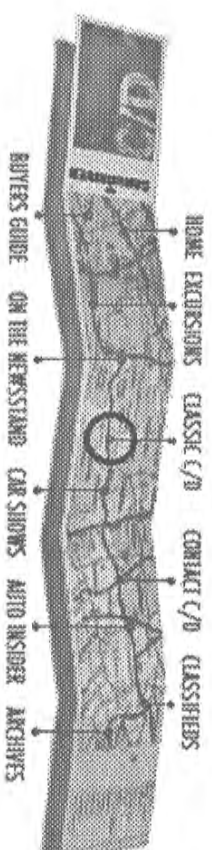
Retromobile. Echter het budget is nog te

laag voor een club die slechts 25 leden telt.

characterized most of Dr. Porsche's work. It parallels the Volkswagen's imaginative approach to utility, but within the North American frame of reference, and in realistic fact closely follows the VW in its actual general layout.

Specs

next page >



Copyright © 1995, Hachette Filipacchi Magazines

Produced by @radical.media

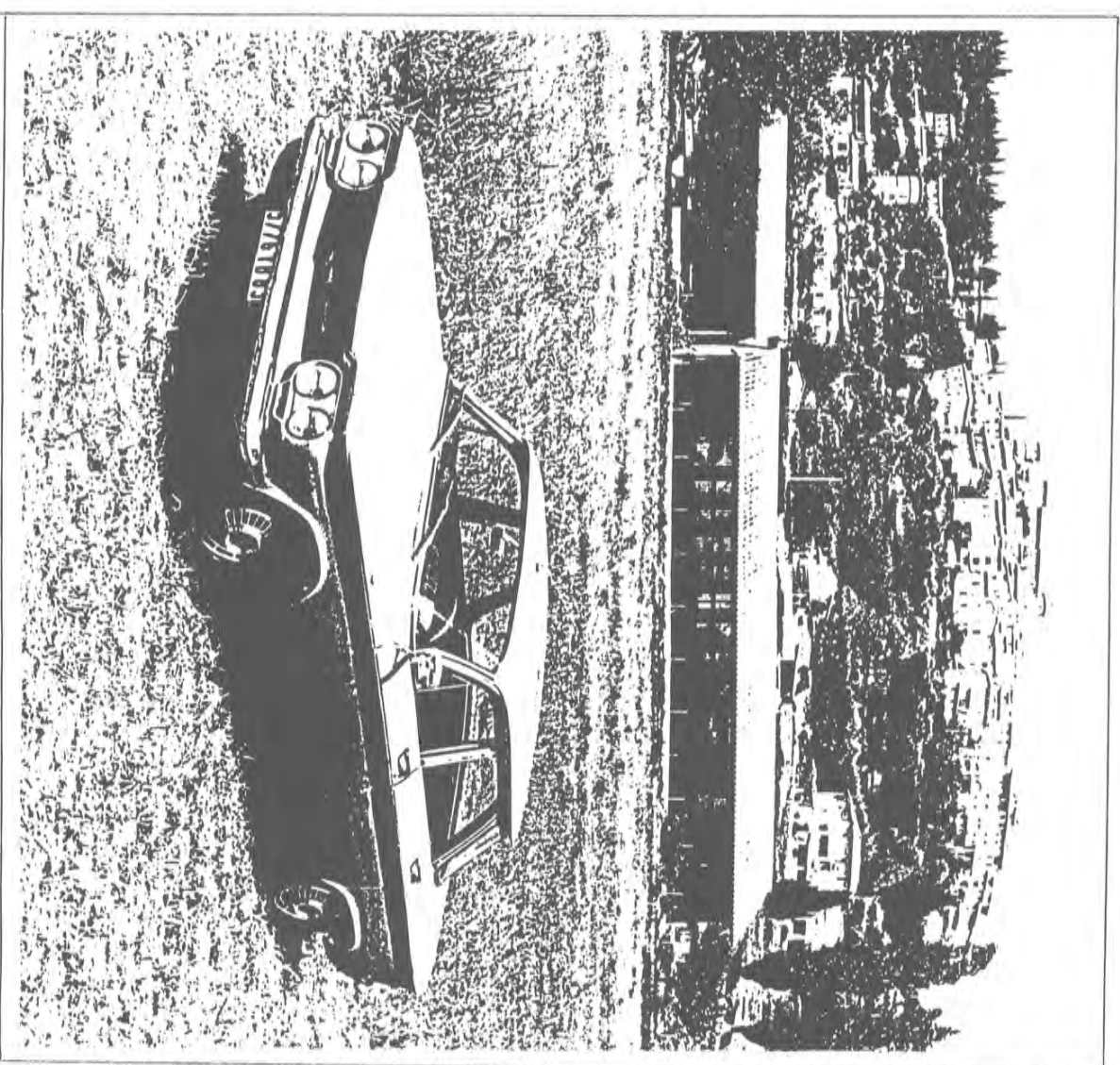
ALS MEN ER LANGS KOMT.....

Onder de zon van de Provence, in het dorpje Callian verbergt zich een leuke 1959 (model'60) Bertine van Dhr. Lablanche.

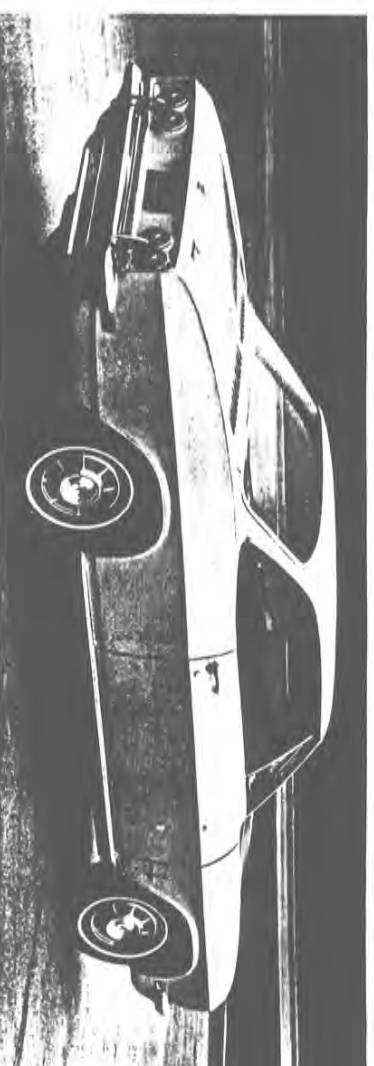
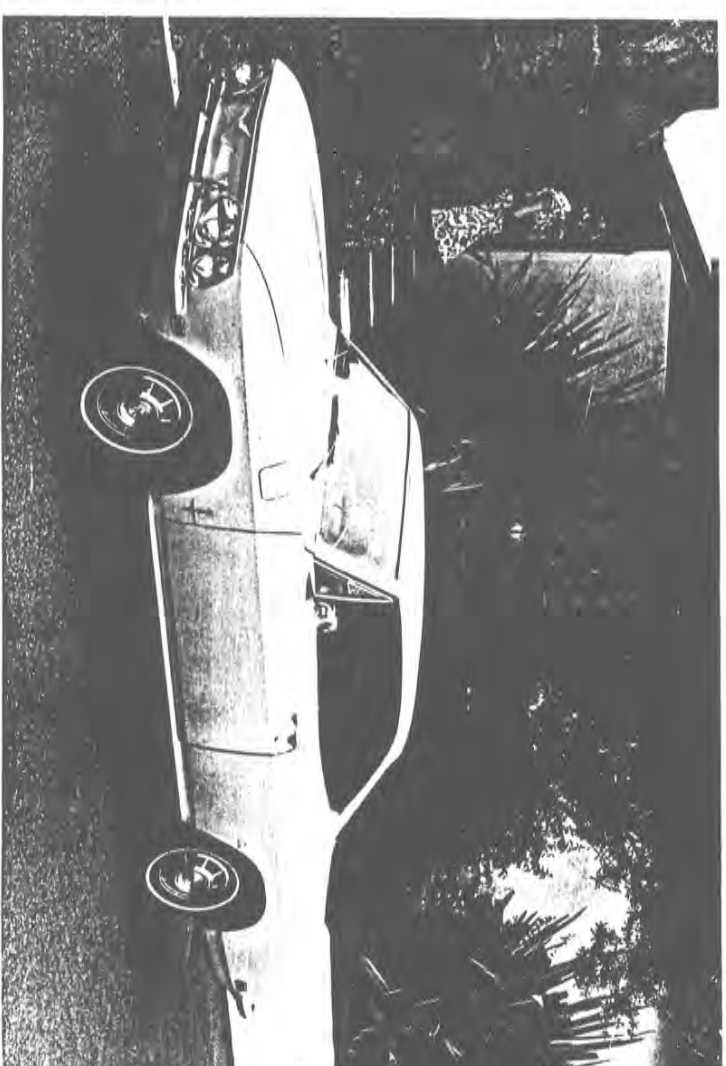
Dhr. Lablanche is "Corvairist" geworden in januari door de Corvair te kopen van Dhr. Durignieux. (Dhr. Durignieux is helaas onlangs overleden).

Callian, misschien een leuke gelegenheid voor een mooie uitstap met de Corvair, Grasse bekend voor zijn bloemen en parfums, het meer van Saint Cassien, Saint Cezaire met zijn bergengtes en zijn grotten, Mons, het hoogstgelegen dorp van de omgeving, vanwaar men de Golf van Frejus en die van Cannes bij helder weer kan zien. Favence en Callian, de oudste dorpjes van de streek waar de maten van uw Corvair voor gemotoriseerd verkeer de maximale bedragen in de smalle straatjes.

U kunt er ook uitrusten, wat eten, gebruik maken van het zwembad in een rustige omgeving, in gastvrij hotel-restaurant "Logis de France" in Callian waar Dhr. Lablanche, de eigenaar, blij zal zijn u te ontvangen en over Corvairs te praten. (Tel.00330494765399)



4



An era come to its end, the 1969 Corvair Monza coupe.

17

SCI
analyzes
Ed Cole's
Corvair



BY KARL LUDVIGSEN

It looks as if Ed Cole threw up his hands and said, "Okay, okay, I've had enough. Let's build this car that all the critics and magazines have been asking for and then see how they like it. We'll do everything they suggest and add a few ideas of our own." That's about what Chevrolet has accomplished with the Corvair. It is the most profoundly revolutionary car, within the framework of the U.S. automotive industry, ever offered by a major manufacturer.

It is a fact that, unlike the Corvette SS (promoted by GM Styling) the impetus for the Corvair came directly from Ed Cole, the engineering-oriented Vice President in charge of Chevrolet Division. When the first meetings were held in the Fall of 1956 it was possible to review fairly complete proposals for both the mechanical layout and styling of a "smaller car" which had already been prepared just in case by the Research components of both the Styling and Engineering departments. By Fall of 1957 these had been translated to detail drawings and to prototype engines which were put to work on the test benches and in such divers vehicles as a Porsche and a gutted Vauxhall sedan. A handful of complete prototypes were then built, along rather bulbous lines which have become familiar to readers of our contemporary, Motor Life. The test engineers had a real ball sending to Australia for "Holden" insignias and trim for these cars and disguising them in general. They all had fraudulent grilles in front, of course, and one car -- for testing down in the Kentucky/Tennessee area . . . even had a bug screen in front of the fake grille!

There was adequate time in the Summer and Winter of 1958 to hammer the prototypes across the country from the 120 degrees of Mesa, Arizona to 30 below at Duluth, Minnesota, proving many features, but primarily the feasibility of air cooling. In the meantime the stylists had completed their revision of the lines, enabling Fisher Body to put together the final prototypes for debugging in early 1959. Only the four-door edition will be introduced for 1960, but other body styles are sure to follow if the Corvair is well received. What about a station wagon? The Chevy line of thought may be traced from a VW Kombi we saw at the proving grounds, completely outfitted with Corvair engine and suspension, used ostensibly to test the Corvair components. The possible commercial applications of the Corvair's simple and practical propulsion unit aren't likely to be overlooked.

The Corvair bears no direct relation to the somewhat similar "Cadet" project initiated by GM just after the war. Under the direction of Maurice Olley an exhaustive study was then made of all possible engine and vehicle configurations and a final proposal reached which in shape foreshadowed the 1948 Packard. The whole deal was called off probably with good reason. We hope it may be possible at some future date to publish some of the details of the Cadet study.

With only a slight attempt at badinage the Corvair project was frequently referred to at GM as the "Chevy-VW", an appellation which has very meaningful overtones. The completed Corvair reflects the same brand of restless, ruthless emphasis on essentials that

Hoe een Corvairmotor te identificeren.

COMMENT IDENTIFIER UN MOTEUR CORVAIR ?

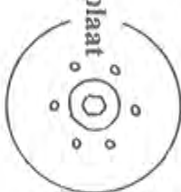
Is de motor de originele?

Een vraag die men vaak stelt bij de aankoop van een Corvair.

Het antwoord blijft vaak vaag. De lijst hieronder geeft u de gelegenheid de cilinderinhoud en het vermogen te bepalen bij de aanschaf van een Corvair, of de juiste motor in uw wagen te bouwen, of bij de aanschaf van een ruimmotor.

De inhoud is mede te bepalen door de vorm van de krukas-poelie.

2,2 L. 1960-1961
2,4 L. 1962-1963



Gegoten metaal in
Twee delen met kranen
van rubber

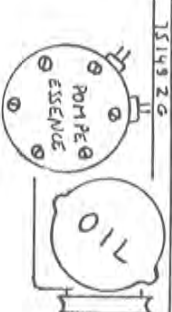
2,7 L 1964 à 1969



soil
Poelie uit een stuk
Gegoten metaal



Het vermogen is af te lezen aan de een of twee letters tussen de cijfers van het motornummer, dat zit achter de benzinepomp op het blok.



MOTEUR & OPTIONS	MODELLESERIES	1960	1961	1962	1963	1964
80 HP. 3 VIT.	5.7.900	Y				
80 HP.MT 3 & 4	5.7.900 Exc. SW		Y, YC	YC	YC	
80 HP. AT	5.700 Exc. SW	Z	Z	Z	Z	
80 HP. MT. CAC	5.7.900 Exc. SW		YL	YL	YL	
80 HP. AT. CAC	5.700 Exc. SW		ZD	ZD	ZD	
80 HP. MT 3,4,5W	5.735		YF, YH	ZD	ZD	
80 HP. AT. SW	5.735		ZB	ZB	YH	
80 HP. MT. FC	FC		V	V	V	
80 HP. AT. FC	FC		W	W	W	
80 HP. MT. FC. EXP.	FC			VA	VA	
80 HP. AT. FC. EXP.	FC			VA	VA	
80 HP. AT. Monza only	900 Exc. SW	Z	Z, ZH			
84 HP. AT. Monza only	900 Exc. SW			ZH	ZH	
80 HP. AT. CAC. Monza	900 Exc. SW		ZJ			
84 HP. AT. CAC. Monza	900 Exc. SW			ZJ	ZJ	
84 HP. AT. SW. Monza	935.			ZL		
95 HP. 3 VIT.	5.7.900		YA, YB			
95 HP. 4 VIT.	5.7.900	YD				

Moteur & Options	Modelle séries	1960	1961	1962	1963	1964
95 HP. MT	5.7.900					YC
95 HP. AT	5.7.900					Z
95 HP. MT. CAC	5.7.900					YL
95 HP. AT. CAC.	5.7.900					ZD
95 HP. MT. FC	FC					V
95 HP. AT. FC	FC					W
95 HP. MTFC EXP.	FC					VA
95 HP. AT. FC. EXP	FC					WA
98 HP. MT.	5.7.900 Exc. SW		YD			
98 HP. MT.	5.7.900 Exc. SW		YN			
98 HP. AT.	5.7.900 Exc. SW		ZD			
98 HP. AT.	5.7.900 Exc. SW		ZF			
98 HP. MT. SW	5.7.900 Exc. SW		YJ			
98 HP. MT. SW	5.7.900 Exc. SW		YQ			
98 HP. AT. SW	5.7.900 Exc. SW		ZE			
98 HP. AT. SW.	5.7.900 Exc. SW		ZK			
102 HP. MT	5.7.900 Exc. SW		YN		YN	
102 HP. AT	5.7.900 Exc. SW		ZF		ZF	
102 HP. MT. CAC	5.7.900 Exc. SW		YM		YM	
102 HP. AT. CAC	5.7.900 Exc. SW		ZG		ZG	
102 HP. MT. SW	5.7.35		ZQ			
102 HP. AT. SW	5.7.35		ZK			
110 HP. MT	5.7.900					YN
110 HP. AT	5.7.900					ZF
110 HP. AT. CAC	5.7.900					ZG
110 HP. MT. CAC	5.7.900					YM
110 HP. MT. FC	FC					VB
110 HP. AT. FC	FC					WB
150 HP. MT. Spyder	927.967			YR	YR	
150 HP. MT. Spyder	627.667					YR

NOTES :

- MT** : Handgeschakeld 3 of 4 versn.
AT : Boite automatique Powerglide
CAC : Air conditionné
FC : Greenbrier, Corvan, Loadside & Rampside
SW : Lakewood. Station Wagon
EXP : Version export.

dat men met dat „evenhuis métr“ zou ver-
 langen (bij doortocht van Duitse dorpen
 op weg naar de autobahn, idem Franse
 stadjes op weg naar Parijs) toch wel enige
 teleurstelling opsteed.

Het model van de Corvaire is fabelachtig
 mooi, dat is een punt, waarover de gehele
 redactie het eens is. Vooral de lage bouw
 en de eenvoud van styling geven de wagen
 in combinatie met bijvoorbeeld een opval-
 lend lichte kleur (de testwagen was prak-
 tisch wit) een ereplaats op het podium van
 automobielontwerp. Dat die lage bouw
 enige minder plezierige consequenties heeft
 voor bijvoorbeeld het in- en uitstappen en
 de hoofdruimte voor lange mensen zowel
 op voor- als achterbank, valt echter te be-
 treuen, ook al zal dit bezwaar voor nor-
 maal geproportioneerde lieden, bovendien
 gewoon aan de hebberlijkheden van vrijwel
 alle „moderne“ auto's op dit gebied, nau-
 welijks opvallen.

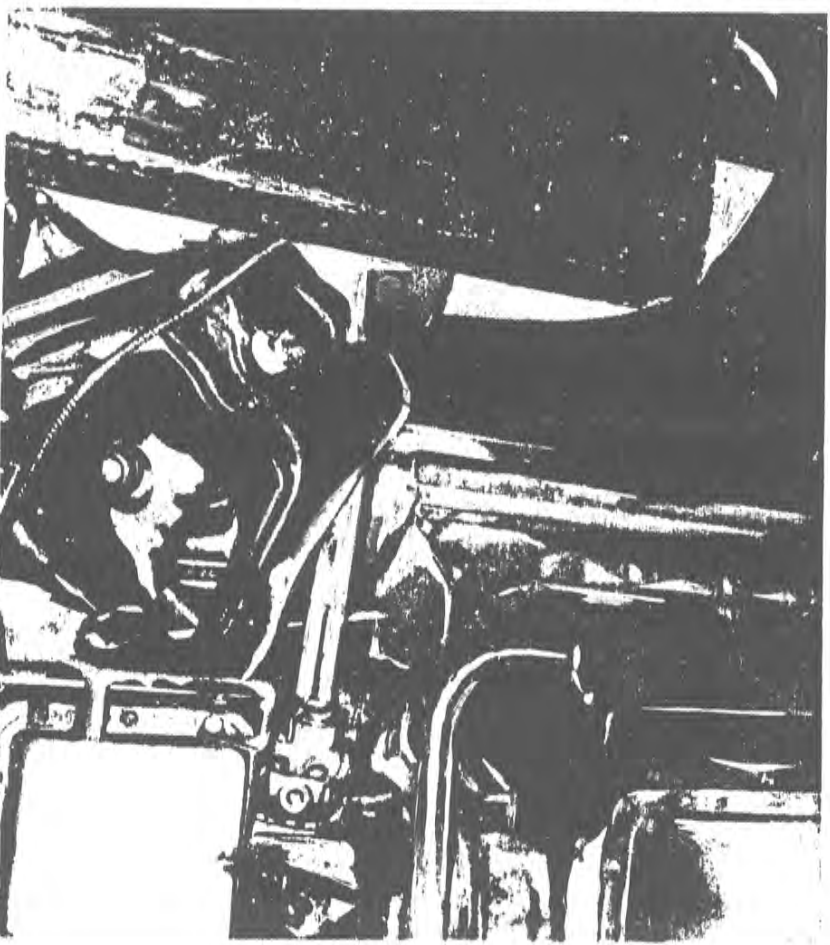
Enkele comfort-details zijn in deze eerste
 Corvaire-uitvoering nog niet helemaal ide-
 aal. Zo werkt de licht-knop (half uittrekken
 voor stadslicht, geheel voor groot licht) te
 licht, zodat men hem te gemakkelijk over
 de stadslicht-stand heen trekt of duwt, ter-
 wijl de dimschakelaar zeer hoog links op de
 wagenvloer zit geplaatst. Dat verdraaiing
 van de dashboard-lichtknop voor een deel
 de sterkte van de dashboardverlichting, en
 voor een deel het binnenlicht in de wagen
 bedient, kon onze waardering ook niet ge-
 heel wegdagen. De benzine-kachel werkt
 ideaal en maakt in het geheel geen geluid,
 zoals bij de eerste serie het geval was, al
 moet men even wennen aan het feit, dat na
 het wegzetten van de wagen de ventilator
 blijft doordraaien tot alle benzine-dampjes
 uit de kachel zijn verdreven; een automa-
 tische schakelaar schakelt het gehele apa-
 raat direct uit bij eventuele calamiteiten.

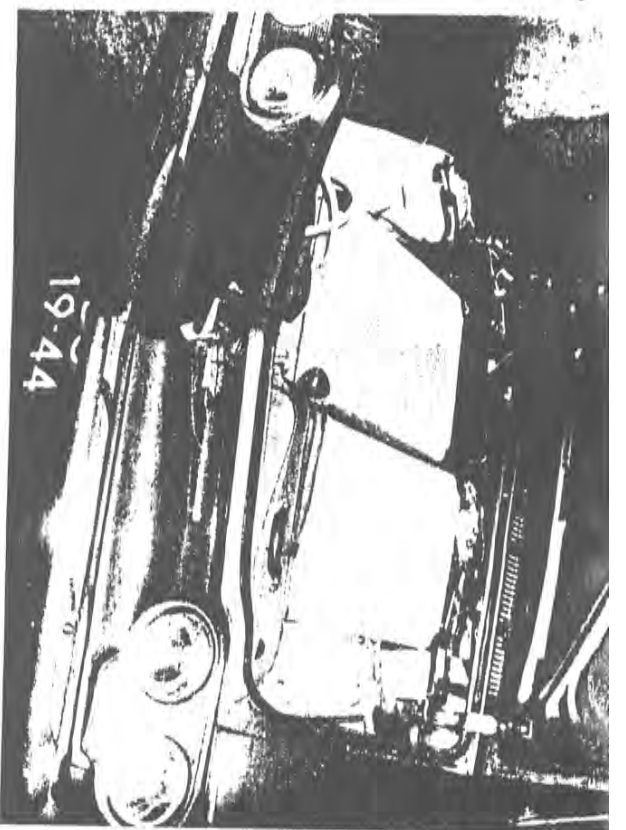
Het windgeruis om de bovenbouw van
 de carrosserie is bij hogere snelheden vrij
 groot, en vooral als men de tochtruitjes
 onder die omstandigheden opent, is een
 gesprek bij 130, 140 km/u vrij moeilijk te
 voeren. De topsnelheid van de wagen is
 goed afgestelde toestand bleek wel iets
 hoger te zijn dan die van het model met
 automatische transmissie, dat wij bij de
 introductie enkele maanden geleden be-
 proefden. Op de chronometer liep de Cor-
 vaire 147,6 km per uur, en de snelheidsmeter
 wees dan 150, 152 aan, een praktisch te
 verwaarlozen „overdrijving“ dus. De bin-
 nenspiegel zat op een bijzonder ongeeluk-
 kige plaats en nam een deel van het ge-
 zichtsveld weg, terwijl de ruitwissers wel
 goed functioneerden (zelfs bij hoge snel-
 heid), maar niet de gehele voorruit schoon-
 veegden. Vooral aan de linkerzijde bleef
 een deel van de ruit ongeweegd.

Het eindoordeel over deze wagen is
 moeilijk te formuleren. We geloven echter,
 dat een normale gebruiker van deze knap
 geconstrueerde Compact Car aan de Cor-
 vaire een betrouwbare, soepele en snelle
 wagen kan hebben zo lang hij geen sport-
 wagenprestaties of raspaard-allures ver-
 wacht, en zo lang hij geen overdeven ver-
 wachtingen koestert van snelheid en zuinig-
 heid.



De foto hierboven geeft u een blik in het interieur van de Corvaire, als alle deuren
 zijn geopend. De achterbank kan naar beneden klappen en geeft dan extra berage-
 ruimte voor twee inzittenden op de voorbank. Voor zes inzittenden op langere af-
 standen is de (ovruir) echt wel wat aan de nauwe kant. De foto hieronder: Van
 achteren genomen de achternielophanging en het motorreter. De wiskone van de
 achternielophanging en de aandrijfs spruiten niet uit hetzelfde punt, zodat de
 kruiskoppeling tegen het differentieel bij veren in twee vlakken moet buigen.





De bagageruimte van de Corvaair is uiteraard groter dan die van Europese wagens met de motor achterin, omdat de buitenafmetingen van deze Chevrolet natuurlijk groter zijn. Toch is de kofferruimte niet bijzonder diep en het aantal koffers, dat u er op de foto in ziet opgeborgen, is dan ook wel het maximum. De benzine-kachel tegen het dashboard is ook op deze foto te zien.

tie-cijferreeks op de rollenbank viel ons voor een dergelijke, moderne en mooie motor nogal tegen. De wegligging van de wagen is een hoofdstuk apart. Om te be- ginnen maakt de wagen bij geringe en flau- we bochten op hoge snelheid nog wel eens de indruk op te slappe achterhanden heen en weer te rollen, maar de stabiliteit en koersvastheid op autowegen is buiten kijf. Men moet namelijk even wennen aan de karakteristiek van de zacht-geveerde wagen die nu eenmaal een afwijkende gewichts- verdeling heeft. In korte bochten en bij werkelijk fors bochtenwerk op binnenwe- gen blijkt de Corvaair zich werkelijk plezie-

rig te laten hanteren, ook al dient men er steeds rekening mee te houden, dat de "achterband" bij op-veren in zulk een bocht de neiging heeft, een stapje opzij te doen". Forceert men de wagen — zoals wij op een verlaten parkeerterrein deden — dan merkt men, dat de Corvaair toch wel degelijk de gedragingen vertoont van een overstuurde "rear engined car", maar we moeten hierbij direct aantekenen, dat men werkelijk op een dergelijk effect moet uit- zien om het op te kunnen wekken. Met andere woorden: in normaal gebruik, zelfs bij zeer snel rijden, zullen deze verschijnsel- len praktisch niet behoeven op te treden.

Het stuurwiel loopt pink-licht, maar heeft dan ook wel heel wat slagen nodig om de wielen van links naar rechts te verdraaien, een hebbelijkheid, die bij parkeren in de stad zowel voor- als nadelen heeft. Deze grote stuurvertraging heeft wel tot gevolg, dat men weinig gevoel in het stuurwiel heeft, een eigenschap, die de Corvaair deelt met vrijwel alle landgenoten. Het totale effect van wegligging- en stuur-eigenschap- pen in normaal gebruik is, dat de wagen op lachting procent van de doorgaans te be- rijden wegen prettig licht stuurt, goed han- delbaar is en niet achterstaat bij de door- snee-automobiel, maar dat er momenten,

TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor:
Zescilinder Boxermotor, luchtgekoeld en achterin gemonteerd; boring 85,73 mm; slag 66,04 mm; zuig- en uitlaatklepopening 29,5 cc; compressieverhouding 8 : 1; max. verm. 51 kW (69 pk) omw./min.; spec. vermogen 35 pk/l; max. koppel 17,28 kgm. bij 2400 omw./min.; elektrische installatie 12 volt; accu 35 amp./u.; car- buratie d.m.v. 2 valstroom-carburateurs.

Transmissie:
Enkelvoudige droge plaatkoppeling met 3-versnellingsbak, waar- van de 2de en 3de gearchroniseerd. Overbrengingsverhoudin- gen 1ste versnel. 3,22 : 1; 2de versnel. 1,94 : 1; 3de versnel. 1 : 1; achteruit 3,65 : 1. Achterbrugreductie 3,58 : 1.

Onderstel:
Onafhankelijke voorwielophanging met schroefveren, achter onafhankelijke pendelassen met schroefveren, telescopische schokbrekers rondom; voetrem hydraulisch op alle vier wielen.

handrem mechanisch op de achterwielen; totaal remoppervlak 780 cm²; bandenmaat 650 x 13; stuurinrichting worm en meer op kogelklingloop.

Standaarduitrusting omvat:
Snelheidsmeter, km-teller, benzinemeter, olie-drukmeter, olie-temperatuurmeter, sigaretasbak, verlichtingslamp groot licht, kachel, lichtschakelaar op dashboard, automatische choke, handrem onder dashboard.

Service:
Servicebeurt volgens instructieboekje om de 1500 km.; olie ver- versen volgens instructieboekje om de 6000 km.; spelling inlaas- klep hydraulisch geregeld; spelling uitlaasklep hydraulisch ge- regeld.

Beoordelingschap omvat:
Krik en wielsleutel.

Bepaalde motoren met verschillende cyl.-inhoud hebben dezelfde letters van een serie, alleen de uitvoering kan dan uitsluitend geven. Bijvoorbeeld: voor de turbomotoren van 1963 en '64 is de inhoud verschillend; de letters YR hetzelfde, echter de poelies zijn verschillend.

De motor van de '64-er is een zgn. Hybride d.w.z. het blok en de cylinders zijn van de 2,7 liter, terwijl de krukas van de 2,4 liter 1963 is.

Motor & Options	1965	1966	1967	1968	1969
95 HP. MT	RA	RA	RA		
95 HP. AT	RG	RG	RG		
95 HP. MT. CAC	RE	RE	RE		
95 HP. AT. CAC	RJ	RJ	RJ		
95 HP. MT. AIR		RS	RS	RS	AC
95 HP. AT. AIR			RV	RV	AE
95 HP. MT. AIR. CAC			QM		
95 HP. AT. AIR. CAC			QO		
95 HP. MT. FC	RS				
95 HP. AT. FC	RV				
110 HP. MT	RD	RD	RD		
110 HP. AT	RH	RH	RH		
110 HP. MT. CAC	RF	RF	RF		
110 HP. AT. CAC	RK	RK	RK		
110 HP. MT. AIR		RU	RU	RU	AD
110 HP. AT. AIR			RW	RW	AF
110 HP. MT. AIR. CAC			QS		
110 HP. AT. AIR. CAC			QP		
110 HP. MT. FC	RU				
110 HP. AT. FC	RX				
140 HP. MT. Exc. CORSA	RM	RM			
140 HP. AT. Exc. CORSA	RN	RN			
140 HP. MT. CAC. Exc. CORSA		RZ			
140 HP. AT. CAC. Exc. CORSA		RY			
140 HP. MT. AIR. Exc. CORSA		RQ		RY	AG
140 HP. AT. AIR. Exc. CORSA		RX		RZ	AH
140 HP. MT. CORSA only	RB	RB			
140 HP. MT. CAC. CORSA only	RR				
140 HP. MT. AIR. CORSA only	RT				
180 HP. MT. CORSA only	RL	RL			

NOTE: AIR = Air Injection Reactor (Smog Pump)

UITZONDERINGEN: De Lakewood van Dhr. Thierry Naudot, de samensteller van deze lijst, past geen enkele lettercombinatie, ook de Monza powergilde van Leon Janssen met de letters ZA komt in deze lijst niet voor.

In deze gevallen gaan we het een volgende keer zoeken in de codes op de cilinderkoppen.

BENZINE

Aan de vooravond van het jaar 2000, waarschijnlijk over twee tot drie jaar, zullen ons de pomphouders geen super met lood-benzine meer leveren. Wat zullen de gevolgen zijn van onze dierbare Corvairs? Verheug u, u hebt geluk!

De corvairs hebben geen loodhoudende benzine nodig. De Corvairs maken deel uit van de enkele auto's, die in de jaren 70 in Amerika gemaakt werden, en die hun aggregaat klaar hadden om op benzine zonder lood te rijden.

Zeker, dat dan ook per ongeluk.... De zeer hoge temperaturen van een luchtgekoelde motor hebben de Chevrolet-ingenieurs verplicht verharde klepzittingen te gebruiken en zodoende ook speciale kleppen (enigszins zuilvormig). Als resultaat: geen gevaar voor uw cilinderkappen!

De corvairs in de V.S. rijden al sedert

een tiental jaren op loodvrije benzine zonder problemen.

Wat heeft dat voor invloed op erg lage temperaturen zoals in de staten Montana en Oregon in de winter, of hoge temperaturen in de zomer in Arizona of Texas bijvoorbeeld?

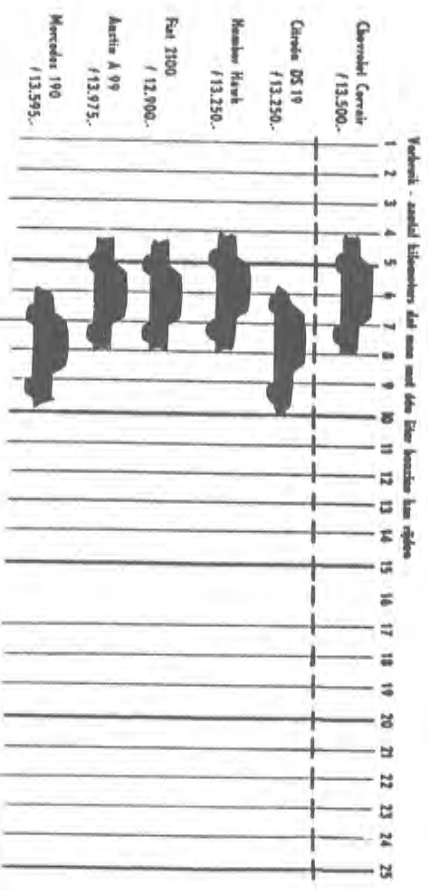
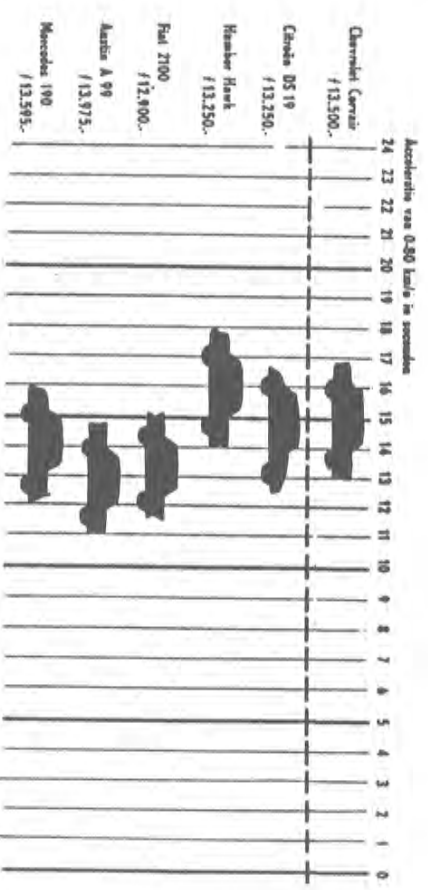
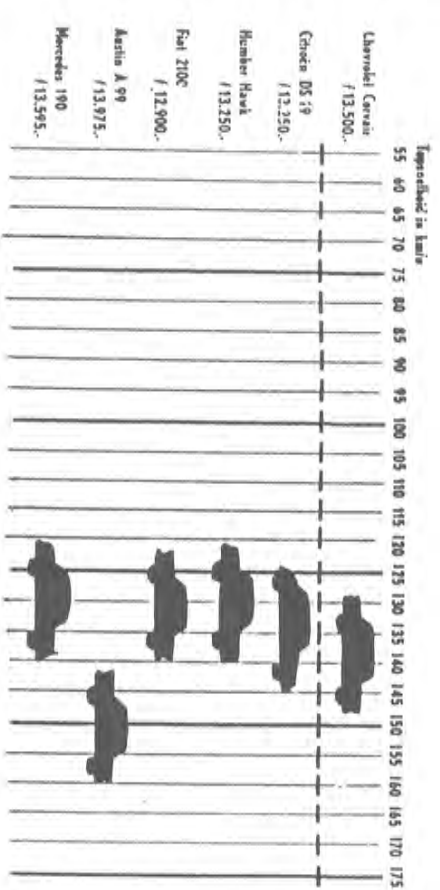
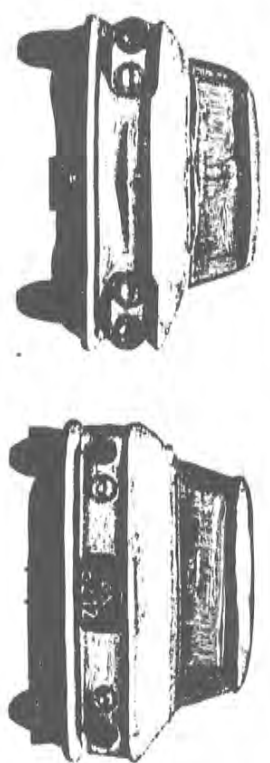
Het moet benadrukt worden, eender waar in de V.S., de benzine van het laagste allooï "Regular" genaamd, heeft een opgegeven octaangetal-gemiddelde van 85/86, en dat is slecht in vergelijking met onze 95 en 98 oct.

Voor de auto's uitgevoerd met 80 en 84 pk uit de modellen 1960 t.m.'64 en de 95 pk uit de modeljaren 1964 t.m.'69 is de 95 loodvrij voldoende, zelfs ook voor de 110 pk. De zgn. High-performance-motoren; 102 pk ('62/'63), de 140/4 ('65-'66-'68-'69), en de turbo's 150 en 180 pk believen de 98 oct. benzine.



ken, met de rug van de leuning loskomen, ja zelfs de beweging maken of men iets uit het vooronder wil „oprapen“. Dat dat hinderlijk is, behoeft geen beoog, en we vinden dit detail des te onverklaarbaarder, als men ziet, hoe door het iets vergroten van de bocht, waarin de te korte handel gebogen is, reeds een afdoende verbetering kan worden bereikt. De Chevrolet Corvaïr is vrij hoog geared, want 1000 motortoeren in de derde versnelling geven 33 km/u rijnsnelheid, en in twee komt darzelfde toerental meer op 18,5 km/u.

Niet alleen heeft dit tot gevolg, dat de sprong tussen twee en drie vrij groot is (en het nadeel daarvan komt niet zozeer bij opschakelen, als wel bij terugschakelen aan het licht), maar ook, dat er van de soepelheid en trekkracht in lagere toerentalen in de derde versnelling vrij weinig overblijft. Bij 50 km/u in de derde versnelling gegeven heeft dan ook aanvankelijk weinig effect, terwijl men de wagen ineens voorruit voelt springen als de naald eenmaal de 70, 80 is gepasseerd. Het verdient dan ook aanbeveling, bij snelheden onder de 60 steeds in de tweede versnelling terug te gaan voor acceleratie, ook al maken de twee eerste, indirecte versnellingen een vrij opvallend, gierend tandwiel-lawaai. Op de rollenstebank bleek dan ook, dat er bij lagere toerentalen vrij weinig vermogen aan de achterwielen beschikbaar kwam. Om geheel eerlijk te zijn: de totale presen-



Al eerder (bij de test van de Fiat 2100) kwam de Corvaïr voor in de vergelijkende figuratie. Het zal u echter opvallen, dat de prestaties van de Corvaïr, nu we een beter afgestelde wagen in handen hadden, er ten opzichte van die vergelijkf, aanzienlijk op is vooruitgegaan. Dat dit een consequentie is van het alleen maar publiceren van zelf gemeten gegevens, is zonder meer duidelijk.

Een Auto-Visie-rijproef met een van de drie nieuwe Amerikaanse compacts, de Chevrolet Corvair

Dat de overweldigende publieke belangstelling het rijden in de nieuwe Chevrolet Corvair tot een onverdeelde genoegen maakt, zal ieder van u, die ook beheert is met de kleine fidelheden van de automobiel, zonder meer duidelijk zijn. Waar men de wagen ook parkeert, waar men ook rijdt of wacht, steeds is de interpellatie van andere automobilisten, fietsers en voorbijgangers met de strekking van: "... en hoe loopt dat nu, meneer...?" bijzonder intensief. Dat is wellicht in staat, de objectieve vorming van een eigen mening over deze wagen ietwat in de war te sturen, daar al deze interesse bij de bestuurder van de Corvair het besef van een soort bevoorrechte positie opbouwt, die nog onderscheid wordt door de vele vrienden en kennissen, die erom bedelen, "even een blokje om" in deze nieuwe Compact Car te mogen rijden.

Men dient zich dan ook goed te realiseren, dat de publieke bewondering voor de Corvair voor een groot deel te verklaren valt uit de hang naar het nieuwe, het Zeer Speciale, zonder dat van werkelijke en onpartijdige waardering nog maar sprake is. We stellen dit punt juist daarom op de voorgrond, omdat bij kritisch berijden de Corvair een paar punten heeft, waarop we terecht en hartgrondig kritiek hebben. In de eerste plaats wordt de wagen door de waanzinnige Dollar-Gulden-verhouding in een dwaangpositie gebracht door zijn prijs: / 13.100,— voor het luxe-model zoals wij

het testen en / 12.600,— voor het standaard-model. Dat is een stevige prijs, beden- tendage, en het gezelschap waarin de Corvair zich bevindt (de Hummer Hawk, de Fiat 2100, de Citroën DS 19, de Mercedes 190 en in iets mindere mate de Austin A 99) maken het voor deze wagen dan ook bijzonder moeilijk, een sterke concurrent te zijn. In Amerika kost de wagen 1984 dollar, terwijl een Volkswagen daar ongeveer 1700 dollar kost — en dat is, om het zo eens te zeggen, andere koek. Hoe het zij, zij het — de Corvair kost hier nu eenmaal / 12.600,—, en aangezien Auto-Visie de vergelijking in prijsklasse nu eenmaal als de meest juiste heeft geadopteerd, dient de kleine Chevrolet dan ook op die basis beoordeeld te worden.

De allerbeste rij-impresies zijn, dat de luchtgekoelde zescilindermotor niet alleen vrij weinig hertie maakt, maar bovendien over een respectabele trekkracht, vooral in hogere toeren, beschikt. Bij elk stoplicht is men met de Corvair dan ook het snelst weg, en op de grote weg zijn inhaalmanoeuvres van met 70 en 80 km/u lang 's Heren drijven leerende weggebruikers een puur plezier. Een tweede indruk is, dat de plaatsing van de versnellingshandel op de vloer enige correctie behoeft. Als men de bank in de achterste stand zet (en dat zullen ook niet extreem lange bestuurders moeten doen), moet men, om de versnellingshandel van één of drie naar twee te druk-

BOB DYLAN Restoration

Bill Cotrofeld

A year or so before the 1997 CORSA National Convention in Lake Placid, Tim Cotrofeld discussed the possibility of having Stinger YS-002 restored for the event. The car had been parked since its last outing in 1972 at an SCCA Regional event in Lime Rock, Connecticut. At that event the car finished second in class behind one of the Bob Tullius/Quaker State sponsored Triumph TR-6s. For the next 25 years the car would be moved under its own power

to another, never under its own power. In 1996 it was still gathering dust in the back of the Cotrofeld shop. Business came first and the possibility of restoring the Stinger to its former glory seemed at best to be just a passing dream. As 1997 brought the convention in Lake Placid even closer, Tim Cotrofeld's enthusiasm gained momentum. In late April Tim and Bill had a serious three-minute discussion and the decision was made. Shop work came to a virtual standstill. (Most of the work was long-term anyway, so no one was inconvenienced.) The Stinger was pushed out to the center of the shop and Tim began a 30 day (and night) blitz to get it ready for the 1997 CORSA National. The body was stripped, sanded, filled, sanded, primed, sanded for what seemed to be an eternity. The final primer was laid on, and a new lightweight hood and decklid were prepared. The interior was stripped and prepared for painting, and Tim fabricated aluminum panels to replace the interior

door and rear quarter panels. Bill was given the job of getting the dash out and reconditioning and disposing of unneeded wiring. The car was now essentially ready for painting. Next came the mechanical rebuild. The engine was completely torn down and everything inspected, cleaned, overhauled or rebuilt, and worn parts replaced. The much-modified Yenko big-bore carburetors caused Tim many aggravating moments. Some of the original engine components were updated using superior quality parts that were not available in 1972. Tim was amazed at the extremely light flywheel (or what remained of it). Yenko's flywheel modifications left a unit that barely resembled a Corvair part. But it worked, and still does! The transaxle needed only the minimum of attention, and new fluid. The brake system was next and it was entirely replaced. Original Koni shocks looked okay, but were replaced with new heavy-duty Carerra units. A set of GM aluminum brake drums were due to be used, but some special machining was found to be needed, so the original units were readied for the time being. Some new racing items replaced the old units: electric fuel pump and pressure regulator, air filters, a killer battery, and the required master cutoff switch. And just in case the all-out headers were just too much, inserts were on hand to cut down on the noise.

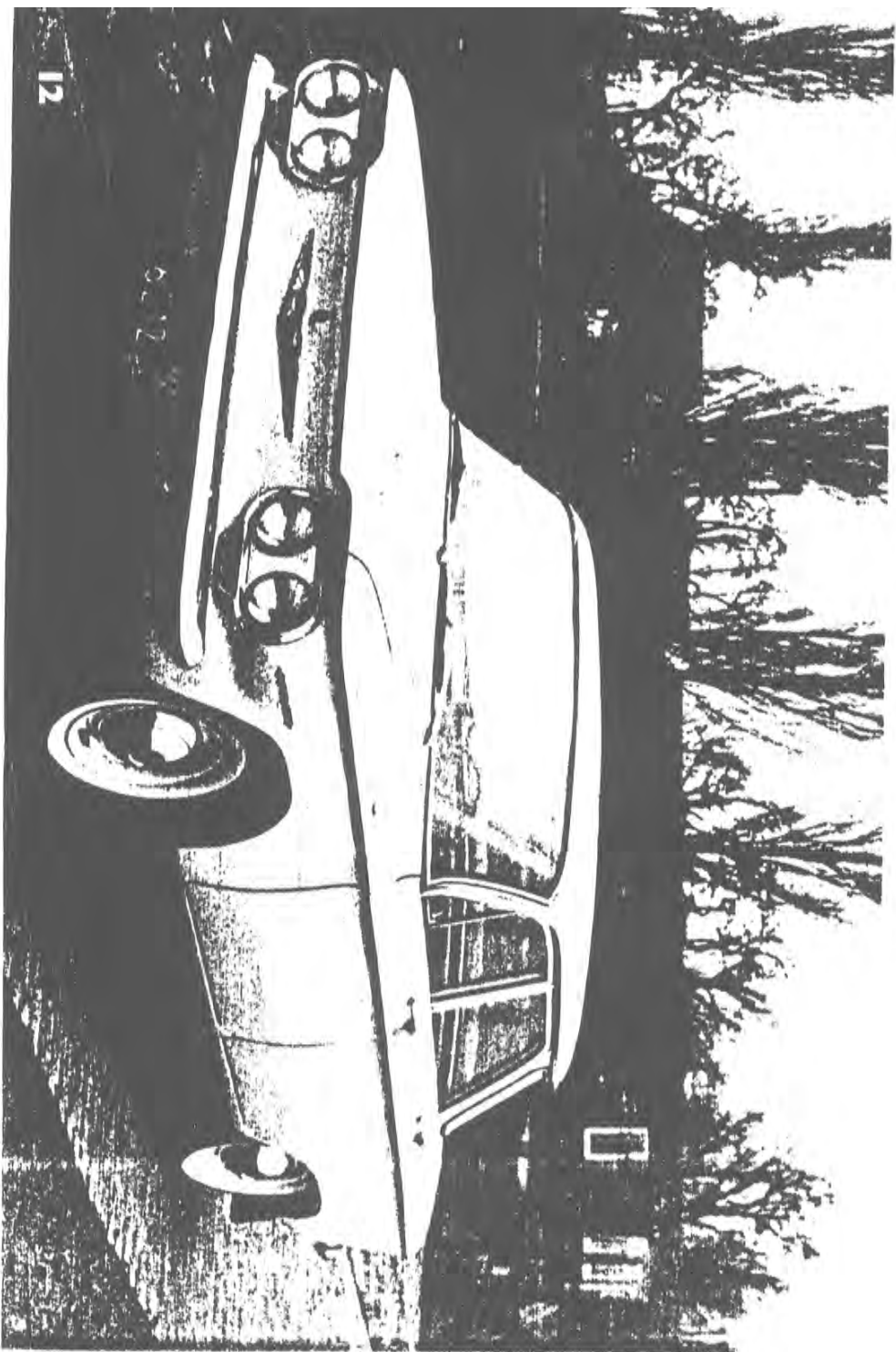
After all of the mechanical work was completed, the day of reckoning came. Fuel, battery and fresh oil, and the Stinger's engine came to life after 25 years of being dormant. Even a big-block V-8 proponent like Tim was suitably impressed. Days of final adjustments were made; not easy on an engine that won't idle. Now it was time to wait for the call from our painter.

The call came, and the Stinger was readied for the final paint. We decided to have it done as close to original as possible, due to the historic nature of the car. The paint came out virtually perfect. Some original trim was reinstalled, along with some more fabricated pieces to make it look better than it had before. A new racing seat, belts, gauges, and steering wheel were installed. All that was left was to have it lettered and the numbers put on, but time was running out. We had to get ready for the convention and the Stinger would have to go "as-is."

Even without the final touches, YS-002 was an impressive sight. It sounded even more impressive! Once we arrived in Lake Placid, the car drew considerable interest, especially among those who knew what the car was but never expected to ever see it. Tim ran it in the parade and even drove it to the car display, thanks to the Lake Placid Police who seemed to have the common-sense attitude of "it's okay, but don't be a jerk, and we won't give you a hassle." On the morning of the autocross, I watched Tim leave for Saranac Lake with the Stinger on the trailer, with a few tears in my eyes. My older son Joe also went. It would be the first time he would see the car run since he was just a little guy. From the details related to me that afternoon, the car was strong, even with the novice driver. A seemingly impossible feat had been accomplished, in barely one month, to bring the Stinger from a conversation piece, covered with the dust of many years, to virtual perfection. All by a "Corvair kid" who wasn't even born when the car last ran, but heard all of his dad's stories and decided the time had come to do something.

Thanks, Tim!

9



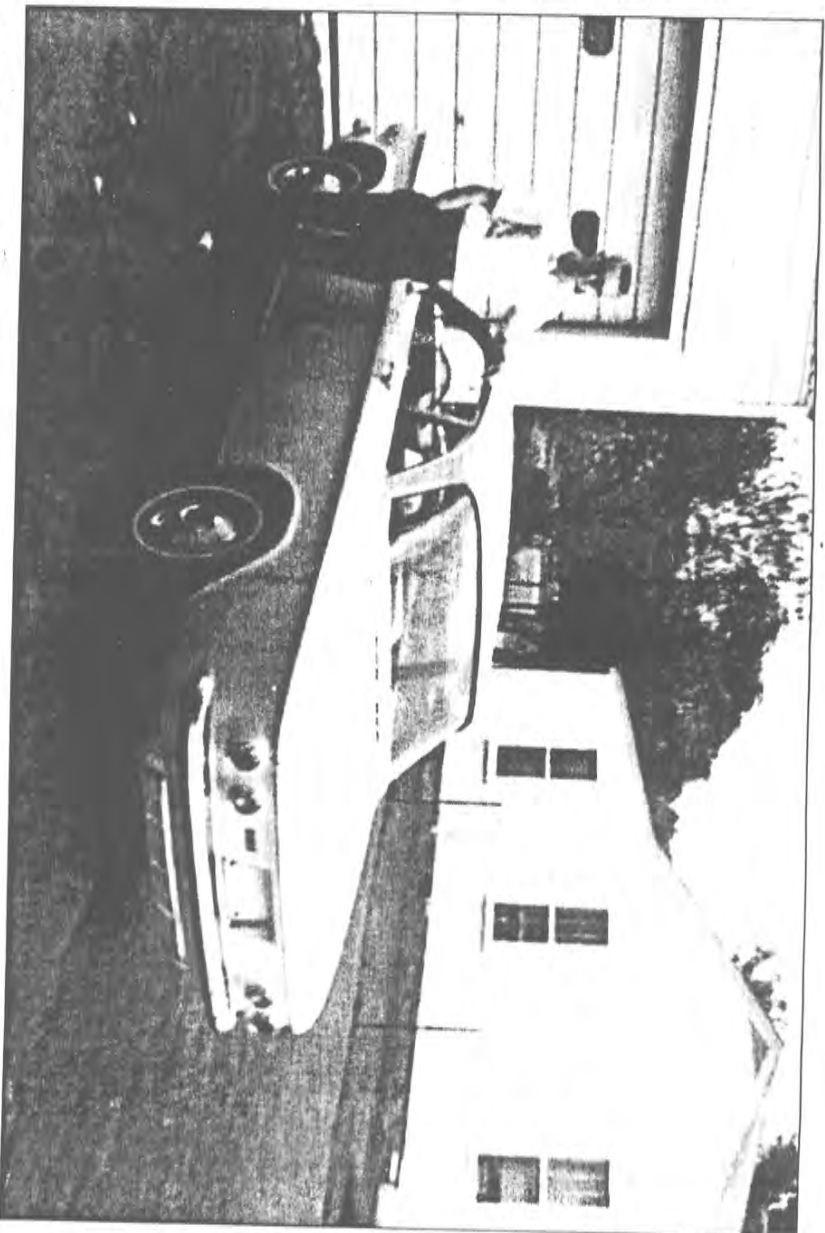
Racing Fund Results Due

The 1997 racing season is ended, and competitors should submit competition results to qualify for a share of the CORSA Racing Fund. Any CORSA member who has competed a Corvair in national or regional open class motorsport racing may be eligible for a share of this money. Contact the Competition Chairman if you have any questions. Results for 1997 must be reported by February 28, 1998.

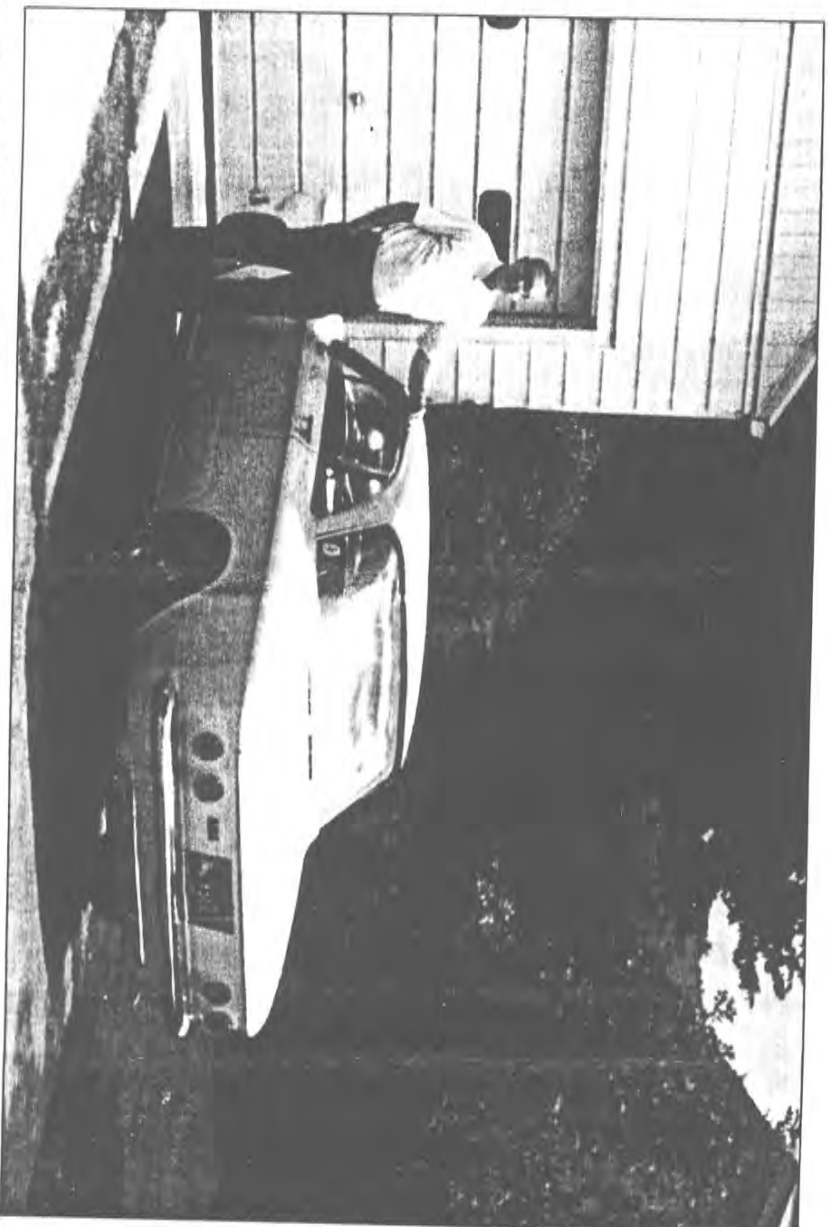
Warren LeVeque, Competition Chairman
4657 N. State Road 9, Anderson, IN 46012
765/643-9290

CORVAIR
THE ONLY WAY TO GO!!

CORSA Communiqué



1962: Elvis King of Little Rock, Arkansas proudly poses with his new '62 Corvair Monza coupe.



1992: Elvis King shows undiminished pride in his original-owner '62 Corvair Monza coupe.

Beste Corvair eigenaar/liefhebber,
Sedert enige tijd heb ik me aangesloten bij de Franse Corvair Club, een onderdeel van de Amerikaanse CORSA (Corvair Society of America).

Aangezien de Franse club (in Zwitserland is er ook een) Frankrijk en de Benelux bestrijkt, heeft men mij gevraagd als contactpersoon op te treden voor de niet Frans sprekende leden of aspirant-leden onder ons. Mike Cramer en ik proberen een Nederlandstalig onderdeel te vormen binnen deze vereniging.

Zich aansluiten kan als voordeel hebben:

Men heeft contact met andere Corvair eigenaren.

Centraal magazine voor onderdelen, of goedkoper gezamenlijk inkopen.

Technische hulp voor als men er zelf niet meer uit komt (zit in België)

Uitgebreide technische bibliotheek.

Regelmatig contact met USA (Corsa chapter).

Vier keer per jaar clubblad, mag wat meer!

Lage jaarlijkse bijdrage: Fr.fr 250 dit is ongeveer Hfl. 85,-

Af en toe bijeenkomsten en/of toertritten.

Nadelen zijn natuurlijk het taalprobleem en de grote afstanden, hieraan kunnen we wel iets doen denk ik.

Bijgaand is er een vrije vertaling van een artikel dat afgelopen jaar verschenen is in het Franse blad "Auto Retro".

Als je belangstelling hebt of je zou nog wat meer willen weten, neem eens vrijblijvend contact met ons op. Ook als je nog andere Corvair eigenaren weet, desnoods alleen het kenteken!

Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht/Sitard
Tel./fax. 046-4516323
E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Mike Cramer
Darwinplantsoen 1
1097 EX Amsterdam
Tel./fax. 020-6929425

vert. pag. 1

Dit is de herstart.

Dat woord vind ik verwerpelijk sedert mijn schooltijd.

Maar voor jullie, Corvairvrienden, betekent dat het weerzien, de herfstritten onder de zon, en misschien wel het belangrijkste: de feestelijke jaarvergadering eind september.

U gaat kunnen bemerken wij hebben uw clubblad gevuld tijdens de vakantie; nieuwe rubrieken zijn er gekomen, wij hopen dat ze u zullen plezieren.

Wij rekenen op u om ons te helpen, door ons foto's op te sturen van uw auto vergezeld van een kort woordje, want het blad moet niet de afspiegeling worden van "het alleendenken van de voorzitter".

Tot weerzien, De voorzitter.