

# Corvair Club

## magazine



2



# CORSA Chapters

- |   |  |   |
|---|--|---|
| 017 Bay State Corvairs<br>16 Darby Drive<br>Mansfield, MA 02048                             | 264 Wild Wonderful Corvair Club<br>140 Scott Acres<br>Scott Depot, WV 25560        | 468 Mad Anthony Corvair Club<br>2323 Lima Valley Drive<br>Fort Wayne, IN 46818                                  |
| 019** Colonial Corvair Club<br>44 Columbia Rd.<br>Arlington, MA 02174                       | 271** CORSA/N.C.<br>P.O. Box 430<br>Browns Summit, NC 27214                        | 891 Vegas Vairs<br>4607 E. Imperial Ave.<br>Las Vegas, NV 89104   |
| 027 City Car Club Corvairs<br>30 Camel Street<br>Fairhaven, MA 02719-2102                   | 291 Central Carolina CORSA<br>Rural Route 03 Box 1195<br>Manning, SC 29102         | 903 South Coast CORSA<br>P.O. Box 213<br>Redondo Beach, CA 90277-0213   |
| 032 Central New Hampshire Corvair Assn.<br>P.O. Box 334<br>Contoocook, NH 03229             | 294 Lowcountry Corvair Association<br>P.O. Box 505<br>Ladson, SC 29456             | 914 CORSA West of Los Angeles<br>P.O. Box 950023<br>Mission Hills, CA 91395                                     |
| 052 Vermont Independent Corvair Enth.<br>P.O. Box 284<br>East Arlington, VT 05252           | 296 CORSA South Carolina<br>P.O. Box 5559<br>Greenville, SC 29606                  | 917 Vintage CORSA<br>P.O. Box 1180<br>Placentia, CA 92871-1180  |
| 068 Connecticut CORSA<br>P.O. Box 341<br>Georgetown, CT 06829-0341                          | 303** Corvair Atlanta<br>1147 Reading Drive<br>Acworth, GA 30102                   | 920 Coyote Corvair Club<br>P.O. Box 2204<br>Vista, CA 92085-2204  |
| 074 New Jersey Association of Corvair Enth.<br>P.O. Box 631<br>Ridgewood, NJ 07451          | 310 Heart of Georgia Corvairs<br>104 Echo Lane<br>Warner Robins, GA 31088          | 921 San Diego Corvair Club<br>P.O. Box 23172<br>San Diego, CA 92193   |
| 087 Bayshore Corvair Association<br>P.O. Box 815<br>Jackson, NJ 08527                       | 322 First Coast Corvairs<br>2036 Live Oak Dr.<br>Fernandina Beach, FL 32034        | 925 Inland Empire Corvair Club<br>P.O. Box 52714<br>Riverside, CA 92517   |
| 088 Delaware Valley Corvair Club<br>1301 Union Landing Road<br>Cinnaminson, NJ 08077        | 325 West Florida Corvair Club<br>2907 San Miguel<br>Milton, FL 32583               | 933 Bakersfield Corvairs<br>10817 Sunset Canyon Dr.<br>Bakersfield, CA 93311                                    |
| 107 Resurrection Corvairs of Yonkers<br>522 Saw Mill River Road<br>Yonkers, NY 10701        | 328 Central Florida Corvair<br>605 N. Clayton<br>Mount Dora, FL 32757              | 934** Central Coast CORSA<br>3155 Nacimiento Lake Dr.<br>Paso Robles, CA 93446                                  |
| 117 Long Island Corvair Association<br>P.O. Box 1675<br>West Babylon, NY 11704              | 333 South Florida Corvairs<br>P.O. Box 936652<br>Fort Lauderdale, FL 33093         | 937 San Joaquin Corvair Club<br>P.O. Box 4693<br>Fresno, CA 93744   |
| 120 Capital District Corvair Club<br>P.O. Box 192<br>Rexford, NY 12148                      | 336 Suncoast Corvairs<br>P.O. Box 788<br>Crystal Beach, FL 34681                   | 947 San Francisco Bay Area CORSA<br>P.O. Box 6331<br>Albany, CA 94706   |
| 130 Central New York Corvair Club, Inc.<br>P.O. Box 425<br>Jamesville, NY 13078             | 342 Gulfcoast Corvairs<br>2630 Webber St.<br>Sarasota, FL 34239                    | 951 Valley CORSA<br>P.O. Box 2792<br>Santa Clara, CA 95055  |
| 140 Niagara Frontier Corvair Club<br>P.O. Box 45<br>Buffalo, NY 14224                       | 352 Vulcan Corvair Enthusiasts<br>P.O. Box 59071<br>Birmingham, AL 35259-9071      | 953 Central Valley Corvairs<br>3001 Lancelot Lane<br>Modesto, CA 95350  |
| 148 Association of Corvair Nuts<br>180 Prospect St.<br>Spencerport, NY 14559                | 356 North Alabama Corvair Club<br>12019 Runningmeade Trail<br>Huntsville, AL 35803 | 956 Classic Corvairs of River City<br>2990 Boeving Road<br>Cameron Park, CA 95682-9210                          |
| 158 Western Pennsylvania Corvair Club<br>634 Arden Lane<br>Pittsburgh, PA 15243             | 363 Alabama Corvair Club<br>3112 Clayborne Road<br>Dothan, AL 36303                | 958 Sacramento Corvair Tour Group<br>9590 Appalachian Drive<br>Sacramento, CA 95827                             |
| 164 Lake Erie Corvair Association<br>1320 W. 39th Street<br>Erie, PA 16509                  | 371 Music City Corvair Club<br>1109 Windsor Park Lane<br>Hendersonville, TN 37075  | 970 CORSA Oregon<br>P.O. Box 1445<br>Portland, OR 97201   |
| 170 Central Pennsylvania Corvair Club<br>3080 E. Prospect Road<br>York, PA 17402            | 376 East Tennessee Corvair Club<br>P.O. Box 928<br>Kingsport, TN 37660             | 973 Beaver State Corvair Club<br>P.O. Box 148<br>Crabtree, OR 97335   |
| 180 Lehigh Valley Corvair Club<br>137 American Street<br>Whitehall, PA 18052                | 379 Knoxville Area Corvair Club<br>P.O. Box 233<br>Knoxville, TN 37901             | 975 Southern Oregon Corvair Owners<br>512 Fairmount Street<br>Medford, OR 97501                                 |
| 190 Philadelphia Corvair Association<br>2545 Broder St. 1st Fl.<br>Allentown, PA 18103      | 385 Upper Cumberland Corvair Club<br>241 Parkway Drive<br>Cookeville, TN 38501     | 981** CORSA Northwest<br>P.O. Box 88<br>Renton, WA 98057-0088   |
| 194 Pottstown Area Corvair Enthusiasts<br>695 N. Hanover Street<br>Pottstown, PA 19464-4517 | 402 Derby City Corvair<br>2207 Thomas Avenue<br>Louisville, KY 40216               | 990 Inland Northwest Corvair Club<br>P.O. Box 132<br>Four Lakes, WA 99014-0132                                  |
| 198 First State Corvair Club<br>1002 Stonewood Road<br>Wilmington, DE 19810-3114            | 405 Central Kentucky Corvair<br>413 Groves Point Way<br>Lexington, KY 40517-4305   | 993 Columbia Basin Corvairs<br>P.O. Box 1022<br>Richland, WA 99352-1022   |
| 207 Group Corvair<br>12710 Lode Street<br>Bowie, MD 20720                                   | 430 Mid-Ohio Vair Force<br>3971 E. Livingston Avenue<br>Columbus, OH 43227-2305    | INTERNATIONAL<br>FRA Chevrolet Corvair Club<br>93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi<br>91410 Dourdan, France |
| 210 Chesapeake Corvair<br>P.O. Box 273<br>Abingdon, MD 21009                                | 435 Tri-State Corvairs<br>P.O. Box 581<br>Bryan, OH 43506                          | ONT CORSA Ontario<br>401 Beechwood Crescent<br>Burlington, ONT L7L 3P7 Canada                                   |
| 212 CORSA of Baltimore<br>619 Round Oak Road<br>Towson, MD 21204-3867                       | 440 Friends of Corvair<br>7354 Middlebranch Ave. NE<br>North Canton, OH 44721      | SWI Swiss Corvair Club<br>c/o Urs Tanner, Bachtelenstrasse 39<br>CH-2540 Grenchen, Switzerland                  |
| 217 Mid-Maryland Corvair Club<br>8703 Antietam Drive<br>Walkersville, MD 21793-8020         | 448 Vacationland Corvairs<br>560 Lindberg Blvd.<br>Berea, OH 44017-1418            | SPECIAL INTEREST<br>270** Corvanatics<br>5000 Cascabel Road<br>Atascadero, CA 93422                             |
| 220 Northern Virginia Corvair Club<br>3019 Millstream Ct.<br>Herndon, VA 22071              | 452 Corvair Club of Cincinnati<br>P.O. Box 40153<br>Cincinnati, OH 45240           | 001** Lakewood-Monza Group<br>1306 Friar Road<br>Newark, DE 19713   |
| 232 Central Virginia Corvair Club<br>8015 Driftwood Dr.<br>Prince George, VA 23875          | 454 Dayton Corvair Club<br>P.O. Box 3514<br>Dayton, OH 45402                       | 002** Group UltraVan<br>5537 Pioneer Road<br>Boulder, CO 80301  |
| 236 Tidewater Corvair Club<br>2901 Cardo Place<br>Virginia Beach, VA 23456                  | 460 Circle City Corvairs<br>P.O. Box 17325<br>Indianapolis, IN 46217-0325          | 003 Team Anhydrous<br>313 Center St.<br>Hackettstown, NJ 07840-2101   |
| 240 Roanoke Valley Corvair Club<br>2934 Rivermont Ave #30<br>Lynchburg, VA 24503            | 465 Michiana Corvair Club<br>209 S. Maple Avenue<br>Sturgis, MI 49091-1854         | 004** Air/Vair Group<br>5474 S.R. 19<br>Galion, OH 44833  |

\*\*changes

## Corvair Parts & Repair Specialists

- |  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
| <p><b>Alabama</b><br/>Frank Ranelli<br/>1725 Hendrix Drive<br/>Birmingham, AL 35214<br/>205/798-3787<br/>B: 2, I</p> <p><b>Arizona</b><br/>Charlie of Phoenix<br/>2902 North 60th Drive<br/>Phoenix, AZ 85033<br/>602/247-3272<br/>A: 1, D, F</p> <p>The Shop<br/>1445 North Pasadena Circle<br/>Mesa, AZ 85201<br/>602/964-4996<br/>A: 1, D, G, H; 2, I, K</p> <p>Southwest Corvair Salvage<br/>32 E. Raymond St.<br/>Phoenix, AZ 85040<br/>602/268-5968<br/>A: 1, E, F, H; 2, I</p> <p><b>California</b><br/>Card's Corvair Service<br/>14924 Meridian Road<br/>Chico, CA 95926<br/>916/893-3103<br/>A: 1, D; 2, I</p> <p>Corvair Country<br/>3720 Stockton Boulevard<br/>Sacramento, CA 95820<br/>916/454-2912<br/>B: 1, D, F</p> <p>The Corvair Doctor<br/>13727 Inglewood Avenue<br/>Hawthorne, CA 90250<br/>310/970-1966 or 213/CORVAIR<br/>A: 1, D, F; 2, I, K</p> <p>Corvair Warehouse<br/>1506 North Blackstone<br/>Fresno, CA 93703<br/>209/264-7765<br/>A: 1, D, G</p> <p>Craig's Corvair and UltraVan Service<br/>7011 Sunny Vista Road<br/>Joshua Tree, CA 92252<br/>619/366-9104<br/>B: 1, D, G, H; 2, I, J, K</p> | <p><b>Arizona</b><br/>Marty's Corvair Parts<br/>12831 Cerise Avenue<br/>Hawthorne, CA 90250<br/>310/970-1960<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p>Silicone Wire Systems<br/>3462 Kirkwood Drive<br/>San Jose, CA 95117<br/>408/247-2237<br/>B: 1, C, G</p> <p>The Source<br/>13975 Mira Montana<br/>Del Mar, CA 92014<br/>619/259-1520<br/>B: 1, C, F; 2, I</p> <p><b>Colorado</b><br/>Rear-Engine Specialists<br/>16010 W. 5th Avenue<br/>Golden, CO 80401<br/>303/278-4889<br/>A: 1, D, F; 2, I</p> <p><b>Florida</b><br/>Chuck's Corvairs<br/>602 Krazy Lane<br/>Lutz, FL 33549<br/>813/949-4681<br/>A: 1, D, F</p> <p>Corvair Heaven<br/>P.O. Box 13<br/>Ellenton, FL 33532<br/>813/746-0478<br/>A: 1, D, F; 2, I, J, K</p> <p>Knecht's Auto Repair<br/>516 Scott Lane<br/>Fort Walton Beach, FL 32547<br/>904/862-3614<br/>A, E; 2, I</p> <p>Waterless Wonders<br/>1111 Enterprise Ct., Suite E<br/>Holly Hill, FL 32117<br/>904/254-8475<br/>A: 2, I, J, K</p> <p><b>Georgia</b><br/>Rob's Performance Shop<br/>4029 Andersen Farm Road<br/>Austell, GA 30001<br/>404/948-0345<br/>A: 2, I</p> <p>Ted's Auto Body<br/>2288 Fourth Street<br/>Tucker, GA 30084<br/>770/621-9999<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>Illinois</b><br/>Bardings Garage<br/>140 East Damon<br/>Decatur, IL 62526<br/>217/877-1570<br/>A: 1, D; 2, I</p> <p>Mike Callahan<br/>315 N. Prairie St.<br/>Batavia, IL 60510<br/>708/761-8714<br/>B: 1, D, F</p> <p>The Vair Shop<br/>21403 South 80th Avenue<br/>Frankfort, IL 60423<br/>815/469-2936<br/>A: 1, D, F; 2, I</p> <p><b>Indiana</b><br/>Darlington Gray, Inc.<br/>918 3rd Ave. SW<br/>Carmel, IN 46032<br/>317/571-0944<br/>A: 1, D, F; 2, I, I</p> | <p><b>Kansas</b><br/>Bybee Video Services<br/>7908 Gillette<br/>Lenexa, KS 66215<br/>913/599-2303<br/>A: 1, E, G; 2, K</p> <p>Midwest VW-Corvair Specialists<br/>10066 South 103rd Street West<br/>Clearwater, KS 67026<br/>316/584-2218 or 584-6405<br/>A: 1, D, F, H; 2, I</p> <p>Small Car Shop<br/>9006 Rosehill Road<br/>Lenexa, KS 66215<br/>913/492-9333<br/>A: 1, D, F; 2, I</p> <p><b>Kentucky</b><br/>S &amp; S Corvair<br/>422 E. 5th Street<br/>London, KY 40320<br/>606/878-2862<br/>B: 1, D, F</p> <p><b>Louisiana</b><br/>Red Stick Corvairs, Inc.<br/>3655 Capital Heights Ave.<br/>Baton Rouge, LA 70806-5715<br/>504/336-4803<br/>B: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>Maine</b><br/>Cider Hill Garage<br/>138 Ogunquit Road<br/>Cape Neddick, ME 03902-7936<br/>207/363-5947<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p>Maplewood Motors<br/>138 Ogunquit Road<br/>Cape Neddick, ME 03902<br/>207/361-1340<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>Maryland</b><br/>Bob's Restorations<br/>446 Blossom Lane<br/>Frederick, MD 21701<br/>301/631-1413<br/>B, D; 2, J</p> <p>Irv Simon Speedometer Repair<br/>3810 Collier Road<br/>Randallstown, MD 21133<br/>410/655-0196<br/>A: 1, D, G, H; 2, K</p> <p><b>Massachusetts</b><br/>Atlantic Corvair Enterprises<br/>24 Pennacook Road<br/>Tewksbury, MA 01876<br/>508/851-6784<br/>B: 1, E; 2, I</p> <p>Clark's Corvair Parts, Inc.<br/>Route 2<br/>Shelburne Falls, MA 01370<br/>413/625-9776<br/>A: 1, D, F, H</p> <p>Martin Motor Parts<br/>P.O. Box 201<br/>West Brookfield, MA 01585<br/>508/867-6228<br/>A: 1, D, F</p> <p><b>Michigan</b><br/>Handy Car Care<br/>6426 Harriet<br/>Waterford, MI 48327<br/>810/666-3224<br/>A: 1, D, F; 2, I</p> <p>Norm King Garage<br/>G-5167 North Dort Highway<br/>Flint, MI 48505<br/>810/238-4121 or 767-4769<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>Nevada</b><br/>Biron's Corvair Service<br/>2950 Montessouri St.<br/>Las Vegas, NV 89117<br/>702/220-8123<br/>B: 1, D, F, H; 2, I</p> | <p><b>New Jersey</b><br/>Silver Machine<br/>P.O. Box 1600 - Mosie Road<br/>Cladstone, NJ 07934<br/>908/234-0185<br/>B: 1, C, G, H</p> <p><b>New York</b><br/>Dahlquist Automotive Inc.<br/>6850 Akron Road<br/>Lockport, NY 14094<br/>716/434-5286<br/>A: 1, D, G; 2, I</p> <p>Dream C.A.R. Auto<br/>417 29th St.<br/>Copiague, NY 11726<br/>516/842-5367 or 226-5357<br/>B: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>North Carolina</b><br/>Corvair Specialties<br/>6504 Denver Heights Circle<br/>Denver, NC 28037<br/>704/483-6387<br/>A: 2, I, K</p> <p>Shepard Corvair Repair<br/>7437 Quail Hill Road<br/>Charlotte, NC 28210<br/>704/554-6769<br/>B: 2, I</p> <p><b>Ohio</b><br/>Battenhouse Auto Repair<br/>21942 Lorain Road<br/>Fairview Park, OH 44126<br/>216/333-1270<br/>A: 2, I</p> <p>M.C.L.<br/>5614 Franz<br/>Katy, TX 77493<br/>281/391-6623<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p>Shipper Auto Repair<br/>510 Canino<br/>Houston, TX 77076<br/>281/447-0835<br/>A: 2, I</p> <p><b>Vermont</b><br/>Bill Cotrofeld Automotive<br/>U.S. Route 7, Box 235<br/>East Arlington, VT 05252<br/>802/375-6782<br/>A: 1, G, H; 2, I, J, K</p> <p><b>Virginia</b><br/>European Auto Sport<br/>Rural Route 02 Box 532<br/>Waynesboro, VA 22980<br/>703/943-5889<br/>B: 1, D, F; 2, I, J</p> <p>Quality Customs<br/>1623 W. Broad St.<br/>Richmond, VA 23220<br/>804/358-5674<br/>A: 1, D; 2, I, J</p> <p>Salem Motor Texaco<br/>319 College Ave.<br/>Salem, VA 24153<br/>703/389-0729<br/>A: 1, E, F; 2, I</p> | <p><b>Washington</b><br/>D.J. Enterprises<br/>35817 10th Ave. SW<br/>Federal Way, WA 98023<br/>206/927-0273<br/>B, D, G; 2, I</p> <p>Safari O-Rings<br/>1079 Bon-Ox Road<br/>Gettysburg, PA 17325<br/>717/624-2805<br/>A: 1, D, F; 2, I, J</p> <p><b>Wisconsin</b><br/>R.P. Corvairs<br/>711 Millersville Road<br/>Lancaster, PA 17603<br/>717/392-1544<br/>A: 1, D, F; 2, I</p> <p>Randy's Trannies &amp; Corvairs<br/>Rural Route 01 Box 131<br/>Hopewell, PA 16650<br/>814/928-5191<br/>B: 2, I, K</p> <p><b>SWITZERLAND</b><br/>House of Corvairs<br/>Kirchgasse 22<br/>8427 Rorbas-Zurich,<br/>01-865.04.20<br/>B: 1, D, G; 2, I, K</p> |
|--|--|---|--|--|

*This list is published as a convenience to the members of CORSA. CORSA neither endorses nor accepts any responsibility for the products or services of those listed. Additions, corrections, and deletions to the list should be sent to the CORSA Parts & Repair Chairman, Larry Claypool. Membership in CORSA or a local chapter is not necessary, but all vendors on this list must be recommended by the nearest local CORSA Chapter.*

### Legend

- A - Full Time
- B - Part Time
- I - PARTS & MAIL ORDER
- C - New only
- D - New and Used
- E - Used only
- F - General Supply
- G - Specialized Supply Only
- H - Catalog or List Available
- 2 - REPAIR & SERVICE
- I - Mechanical Services
- J - Cosmetic Services
- K - Specialized Services



1968 ULTRAVAN motorhome, rebuilt 140 hp Corvair engine, new electronic ignition, dual master cylinder, 2.8KW Onan generator (less than 20 hours run since new), new tires, new cruise control, new dash assembly, new porcelain commode, AM/FM radio with cassette, new tinted windshields. Asking \$7,900 OBO. Earl C. Dunn, 6110 Fay Blvd., Cocoa, FL 32927, 407/636-8778. . . . . (FL)

**1969**

1969 ULTRAVAN #484, 110/PG, 3.55 gears. New paint, radials, carpet, curtains, dinette, paneling. Excel engine & drivetrain. Needs some addl. TLC. This unit was used in the movie My Girl, Must sell. Price reduced to \$3,995. Video & photos \$8. Jim Craig, 760/366-9104, jrcraig1@juno.com. . . . . (CA)

1969 MONZA coupe, 110/PG, tele column/wheel, all glass tinted, tr bumper guards, no rust/bodywork req'd. 1-98 tags, other extras. \$3,500 OBO. 602/945-9403. . . . . (AZ)

**CARS WANTED**

1966-69 convertible, 4-speed, prefer CORSA. Trade for '86 Mazda RX-7. 812/882-4912. . . . . (IN)

1967 MONZA convertible with factory air. Powertrain not important. Must be clean & straight. I want a daily driver, not a show car. J. Laitmann, 718 East Parkway, Wheaton, IL 60187, 630/871-4533. . . . . (IL)

1966-67 110-140/PG in good running condition, model unimportant, rustout OK, mainly need nice running drivetrain. Gary Melani, 6725 Oakdale Rd., Mentor, OH 44060, 440/255-9432. . . . . (OH)

1962 MONZA coupe, must be original, black ext., red int., PG, prefer low mileage and show condition. G. Palso, 6236 Lafayette Rd., Bradenton, FL 34207, or 941/758-0496 after 6PM. . . . . (FL)

**PARTS FOR SALE**

1968-69 convertible black interior; padded pieces, seats, chrome, misc. 1965-69 power top complete, works, dual master cyl., '63-64 NOS rear wheel bearing, NOS Spyder turbo muffler, set 4 lt. convert. vibr. dampner cans. 912/757-8308. . . . . (GA)

NOS '65 w/w moldings 4 lg. pieces \$220, '64 rt front dog leg \$20, '65-67 4-dr edge guards \$12, '62-64 turbo emb. \$20, Corvair script 6256969 \$30, Spyder hub cap centers 3840304 \$100/set, '61-63 2nd gear 6257856 \$15,

used Corsa shift base \$50. Prices include shipping. Steve McDaniel, Safari O-rings, 18131 W. Lk. Desire Dr. SE, Renton, WA 98058, 425/255-6751. . . . . (WA)

Parting out '64 Monza coupe due to severe structural rust. Feb. '95 cover car. 30K miles on engine built with NOS major parts, modified heads. Many other NOS and used parts for sale, mostly '65-69, many turbo. Dan Brizendine, 9426 Northeastern Ave., Indianapolis, IN 46239, 317/662-3550. . . . . (IN)

Turbo '62-63, all cleaned, new carbon seal \$400. Ex. manifold LH '68-69 +smg ln w/all tubes & new studs \$35. New cam gear \$22. New 110 Oregon cam regrind \$55. One NOS 3853513 80hp head in box \$20. Inconel tubing for '60 RH manifold choke tube. Let's talk. Alum. templates to make your steel FC muff hang \$10. All plus ship. Robert Kirkman, 1820 Moffat Rd., Leonard, MI 48367, 248/628-2431. . . . . (MI)

1960 gas heater, new in box marked part no. 988864, originally for 500-700 series, contains item #6256744 B/1B/59, an instruction booklet (13 pages) and #988364 a list of parts with alpha codes/notes/part #s/quantities & descriptions of parts, \$300. 1963-64 turbo turbine & shaft with impeller \$200. 1965 turbo turbine & shaft with impeller, \$200. 1963-64 turbo head with valves \$300 pair. Pictures \$1 each. Tom Bengel, 804/752-6564. (VA)

A/C, glass, trans, eng., bumpers, guards, misc. parts. Must sell by 2/1/98. Bill Kellum, 21622 Olari Cir., McCalla, AL 35111, 205/477-9224. . . . . (AL)

1961-65 parts, early and late model, also wagon parts. State your needs. 419/698-9095 after 5PM. . . . . (OH)

Thermister cyl. head temp. sending adapter, allows you to install the thermister to your 95 or 110 engine when using Spyder dash, \$15 ppd. Also, near new bra for (L), needs new bungee cord, \$57 ppd. 140hp air cond. compressor w/alum ftgn, including complete steel mount w/all bolts & brkts to fit over secondary carb, will not separate, \$200 +UPS. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104. . . . . (CA)

Late model AM radio for rear speaker setup. Worked when removed from 1966 Monza. \$55 postpaid. Ralph Isenberg, 5005 Heathridge Terrace, Greensboro, NC 27410, 910/852-6991. . . . . (NC)

Set of 4 K-H K/O wire wheels w/spinners and adapters for early Vair, '64 style, nice shape for street use, for show needs rechrome, \$1,830 for the set. Rare Dunlop K/O wire wheels early Vair, 5 wheels w/4 two bar spinners and

adapters. \$1,200. Oil bath pre-cleaner air cleaner for '65-67 Corvair, factory option code K47, near mint condition, \$85. Ray, 818/349-9508, rsedman@earthlink.net. . . . . (CA)

1966 180 hp turbocharger assy. #3856709 w/ carb. Both compl. rebuild. w/new kits. Concours cond. Impellers are perfect, assy painted, polished, and ready to install. \$475 plus UPS. Jim Craig, 760/366 9104 or jrcraig1@juno.com. . . . . (CA)

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)

Knock and ignition control at the individual cylinder level. Includes H/O Ignition amplifier and adjustable rev limiter. Fully digital, microprocessor controlled system specific for Corvair. Prevents engine damage due to knock while increasing engine output up to 15%. Great for turbos, UltraVans, performance engines and daily drivers. \$414. Ray, 818/349-9508, rsedman@earthlink.net. . . . . (CA)

1968 & '69 Monza bucket seats, blue color, no head-rests, some seam repair needed. Mike Jones, 812/346-4423. . . . . (IN)

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)

New, used, and rebuilt parts, no junk, for '61-69 cars, including turbos, at distress prices. Send \$2 for complete stock price list (also referenced by Clark's numbers) to Wolf Enterprises, 4007 Loch Highland Pass NE, Roswell, GA 30075-2031. . . . . (GA)

Let us serve you with the finest:

- Flywheel rebuilding
- Harmonic balancer rebuilding
- Distributor rebuilding
- Chrysler electronic ignition for distributor
- Carburetor butterfly shaft rebuilding
- plus several tools/small items

We have a free catalog; send SASE with 2 stamps

503/364-8685 Visa/ M/C  
Date Mfg/3425 Fairhaven NE/Salem, OR 97303 . . . . . (OR)

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)

**PARTS WANTED**

Am working on method to repair broken PG throttle shafts which seem to break the outer lever end off at the O-ring groove. Am paying \$10 for broken inside part of the shaft (4" long with splines) and \$5 for the outer piece w/lever (early or late). Bob Ballew, 74884 Serrano Dr., 29 Palms, CA 92277-3740. . . . . (CA)

Tinted door windows and vent windows for early convertible. Mike McGowan, OS173 Rt. 53, Lombard, IL 60148, 630/629-4392. . . . . (IL)

1965-69 rear convertible seat bottom, frame only or complete. Larry Tustison, 760/749-9049, 5-10 PST or leave message. . . . . (CA)

**SERVICES OFFERED**

Corvair Flywheel Rebuilding

Finest available:  
Bolted & balanced/heat-treated/re-surfaced.  
Over 4,500 satisfied customers!  
Why pay more when the best is only \$105.27 to CORSA members? (lifetime guarantee)

**Van de redactie.**

Hier is hij dan, de eerste echte uitgave van de eerste echte Nederlandse Corvairclub. We hebben dan wel en voorzichtige poging gedaan met een introductie-exemplaar, maar toen de meeste aspirant leden door hadden dat ze eerst een woordje Frans moesten gaan leren, haakten ze af of lieten hun ongenoegen daarover blijken. Het was al snel duidelijk dat een Corvairclub voedingsbodem zou vinden in ons polderlandje, maar dan in onze eigen taal en onze eigen gewoonten, en ik was niet van plan te blijven vertalen, kopiëren en verzenden!

Wie zijn "wij", en hoe is het gekomen? Om een lang verhaal wat korter te maken, (het lange verhaal verschijnt nog wel eens) ik was afgelopen jaar (zoals ieder jaar) op vakantie in Frankrijk. Kwam door de miserabele weersomstandigheden min of meer in de buurt van het domicilie van het franse Corvairgebeuren en ging op zoek. Helaas er was niemand thuis, en datzelfde verhaaltje gebeurde me eveneens in Zwitserland, waar ik toch wel speciaal voor gegaan ben.

Tuisgekomen vond ik een brief uit Frankrijk ( ik had me bekend gemaakt bij de buurvrouw van Mr. Dupuis-Philippot) met enkele excuses en "dommages". Ik kreeg wat documentatie en een clubblad en sloot me aan bij hun. Later werd me gevraagd eens te polsen naar meer Corvair-eigenaren hier in het land, en hun bekend te maken met de Franse club. Ene Mike Cramer uit Amsterdam had "Corsa" voor de eerste keer ontvangen, en was zoekende naar Corvairisten dichterbij huis. Een telefoontje van hem naar Frankrijk resulteerde in verwijzing naar "le representant des Pays-Bas" Wat een eer! Maar ik zit toch liever bij de boerenkool en de spruitjes. Desondanks hebben we samen (Mike en ik) onze nek behoorlijk uitgestoken om tot het huidige resultaat te komen. Het bleek al gauw dat meer mensen onze mening deelden en dat ze een Nederlands clubje wel zagen zitten.

We hebben de franse club een brief geschreven dat we graag met hun willen samenwerken als een "zusterclub" maar dat voor aansluiting geen interesse is. Diegenen die dat wel willen kunnen dat natuurlijk, zelf blijf ik lid.

Als kop staat boven dit artikel: "Van de redactie", maar ik zou graag zien dat met die redactie wij allemaal bedoeld worden. Het spreekt voor zich dat als we uit eigen bronnen moeten blijven putten, de stof langzaam opraakt of saai wordt. Daarom schrijf op, bel door, fax, mail of spreek desnoods bandjes in, datgene wat de moeite waard is om te publiceren in dit blad. En er is veel meer dan je denkt, wat voor jezelf misschien niet zo opzienbarend is kan voor een ander een uitkomst zijn. Zoals we eerder reeds schreven doen we voorlopig niets aan een organisatie-structuur; iedereen is voorzitter, secretaris en penningmeester, de Postbank beheert de pot, en Mike heeft de sleutel. Grote bedragen gaan er niet in om, en kleine worden netjes verantwoord zodat iedereen zich daarvan kan vergewissen.

Het is onze bedoeling dat we onderling met elkaar zoveel mogelijk in contact komen, en dat we elkaars ervaringen uitwisselen, en desnoods een handje helpen. We zullen proberen in de loop van dit jaar een of meerdere samenkomsten te organiseren. Om als voorbeeld die wens gestalte te geven, plaats ik bij deze een oproep voor die mensen die meer weten en documentatie hebben over de 2e generatie Corvairs. Foto's om te publiceren zijn altijd welkom, niet alleen van de restauratie of van je kant en klaar glimmende Corvair, maar ook van dingen die je ziet op vakantie of op een beurs. Aangevuld met een verhaaltje zou helemaal mooi zijn! Wij wensen iedereen veel leesplezier en inspiratie voor wat betreft het Corvairgebeuren, en hopen dat het voor ons allen leuk zal worden.

Leon Janssen Tel/fax 046-4516323  
Mike Cramer Tel/fax 020-6929425



**SOUTHWEST CORVAIR**

- Quality used parts, rust free from Arizona
- We buy used parts—complete garage buyouts are our specialty!!
- Order our NEW Fully illustrated catalog with over 4000 used parts listed! Send \$3.00 to:



32 E. Raymond Street  
Phoenix AZ 85040 (602)268-5968  
24 hour order machine (602)268-8214  
Monday thru Friday 9:00 AM-5:00 PM  
Visit our web site at:  
[www.southwestcorvair.com](http://www.southwestcorvair.com)

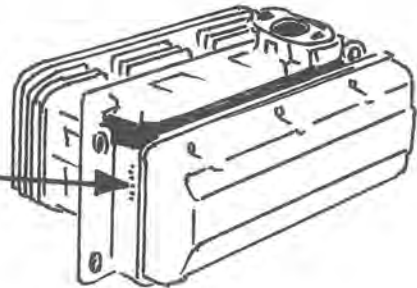


## Hoe een Corvairmotor te identificeren

In het vorige (introductie) nummer hebben we het gehad over motortype codes. Deze kunnen niet altijd uitsluitend geven over het werkelijke vermogen van de motor. Omdat het de cilinderkoppen zijn die in de meeste gevallen het vermogen van een motor creëren, volgen hieronder de code-nummers die bij de bepaalde koppen het vermogen aangeven,

Deze lijst van Clark's is niet compleet, men is zelfs niet zeker ervan of alle opgegeven nummers juist zijn. (dus onder voorbehoud).

De cilinderkoppen van het eerste model (1960) waren speciaal maar er kunnen indien nodig de koppen van 1961 tot 63 gebruikt worden.



Hier staan de nummers ingeslagen

| Jaar          | Vermogen (PK) | Cil.kopnrs  |
|---------------|---------------|---|
| 1960          | 80            | 3789426 6256711 6256721 6257838                         |
| 1961          | 80            | 3786588 3786589 3787841 3788738                         |
| 1961          | 98            | 3788739 3795960 3796023                                 |
| 1962-63       | 80-84         | 3813512 3813513 3820859 3840578 3886241 3886240 3886250 |
| 1962-63       | 102           | 3795960 3796023 3813511 3813516 3886247 3886246         |
| 1961-63 Vans  | 80            | 3817566 3817568 3886251                                 |
| 1962-63 Turbo | 150           | 3817245 3817286 3817287 3886248 3886249                 |
| 1964          | 95            | 3839886 3839887 3856626 3886255                         |
| 1964          | 110           | 3819876 3856631 3856632 3886256 3886257                 |
| 1964 Turbo    | 150           | 3819904 3856636 3856638 3886258 3886259                 |
| 1965-66       | 95 geen smog  | 3856743 3883862   |
| 1965-67       | 110 " "       | 3856759 3878561 3878562 3878566 3883858 3883863         |
| 1965-66       | 140 " "       | 3856727 3856728 3878565 3878570 3883861 3883864         |
| 1965-66 Turbo | 180           | 3856756 3856762 3878564 3878568 3883860 3878568         |
| 1966-69       | 110 smogpomp  | 3880707 3880708 3883862                                 |
| 1968-69       | 95            | 3878569   |
| 1966-69       | 140 smogpomp  | 3856728 3885165   |

Volgende keer gaan we de binnenzijde van de cilinderkoppen bekijken teneinde nog meer uitsluitend te krijgen over het type motor.

# CORSA Classified

1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000

### CARS FOR SALE

1967 conv., 110/PG, needs frame work, \$1,500 OBO. 1963 SPYDER coupe needs restored, have most of the parts, \$600. Jim Sass, 419/698-9095 after 5PM. (OH)

1965 MONZA 4-door, 110/PG, Aztec Gold, nice car. 1968 conv., Palomino Ivory, good project car, \$2,000. 1961 RAMPSIDE needs work, \$800. 1965 coupe body good condition \$100. Lots of parts., 140 heads, etc. John J Barker, 2828 Hwy 568, Farriday, LA 71334, 318/757-2618. (LA)

1965 MONZA, rebuilt 140/4, dual master cyl., Corsa dash, Met console w/gauges, new paint, headliner, & tires, \$3,000 OBO. 1967 MONZA 2-door, 1962 convertible, good body on each, \$350 OBO. Used parts stripped 20 EM cars, too much to list, sell as lot. 518/374-6560. (NY)

1963 CORVAN, 95/4, good condition, a panel van w/rear door & rear quarter side windows (factory) \$250. 1961 LAKEWOOD 700, lt. blue/blue, PG, radio, 60K mi., front floor bad, \$350 OBO. Both stored inside last 17 years. 732/577-9133. (NJ)

1961 MONZA, original, repairable body. 1963 GREENBRIER van, needs brake line & tires, was drivable, body fair. 1961 95 hp car engine, '63 truck engine available. 417/334-3449. (MO)

1961 RAMPSIDE, restored 95% new engine, all new chrome, Midnight Blue metallic, 4-speed, new tires, show quality, no rust, all new glass. 1964 MONZA 2-door with air, 95% restored, new engine, red with white interior, new tires & all chrome restored, no rust, new glass, showroom condition. 941/644-7928. (FL)

Early and late model Corvairs for restoration or parts in British Columbia, 110 & 140 engines, auto & std. trans, V-8s, lots of parts. Call or SASE to Don Proctor, 826 Shellbourne Blvd., Campbell River, BC V9W 5E9, Canada, or phone 250/923-5667 or 830-9387. (BC)

YENKO STINGER, SCCA legal and D/P vintage race car, ex-Jim Schardt car, ultra c/r trans, 3.89 Posi, fiberglass hoods, lightened doors, Accusump, fuel cell, etc. For sale as roller or turnkey. Mike Biron, 702/243-8837. (NV)

1961 CORVAN 102/3, engine runs good, needs brake work, battery tray area rusty, \$400. 1963 convertible body, no rust, collision damage on left quarter, 1960 cars, 500 running with good tank \$500. body parts for all years, FC front clip, etc. Ches Cain, 2334 Highwood, Dallas, TX 75228, 214/324-4998. (TX)

### 1960

1960 four-door auto, 75K actual miles, original paperwork, new seat covers, new radial tires, excellent body

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," P.O. Box 607, Lemont, IL 60439-0607, FAX 630/257-5540. The first six lines (52 spaces) are free to members, \$1 each additional line. Members commercial advertising is \$1.50 per line. Non-member rates are \$18 for four lines and \$3 per additional line. Photos: insertion size: 1-1/2" x 2-5/16", \$12 each; maximum insertion size 2-5/16" x 2-5/16", \$16 each. Deadline for all classified ads is the first day of the month preceding the issue cover date.

needs paint, \$795. Jerry Smith, 635 Browning Rd., Odenville, AL 35120, 205/640-6952. (AL)

### 1961

1961 RAMPSIDE, restored 95% new engine, all new chrome, Midnight Blue metallic, 4-speed, new tires, show quality, no rust, all new glass. 941/644-7928. (FL)

### 1962

1962 MONZA 2-door, white/red interior, good condition, 48K original miles, PG trans, seller is grandson of original owner. \$2,100. Mike Messina, 409/774-0146. (TX)

1962 RAMPSIDE, show car needs a home. Won people's choice 1991, needs a little care to win again. Custom yellow with black and silver interior and exterior. Engine well maintained, fun to drive, draws attention everywhere we go. \$4,000 OBO. Jeff Lehman, 4759 Maple Ave., La Mesa, CA 91941, 619/461-6177. (CA)

1962 MONZA 4-door sedan, 32,800 miles, excellent condition, stored indoors, color gold. Starts and runs well. Asking 2,600. 315/376-7506 or 346-8032. (NY)

1962 RAMPSIDE, 95/4, 3.27 gears. Excel. cond., paint older but VG tan w/white stripe, good gloss. Tires & glass VG. Has orig. style walk-in camper mounted, stove, refrig, bed, etc. Ready to drive anywhere. W/camper \$3,295, w/o \$2,795. Video & photos \$8. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104, jrcraig1@juno.com. (CA)

### 1963

1963 MONZA sedan 102/PG. Original condition Canadian-built rust-free car, Palomar red/red, immaculate car capable of showing in factory stock class. No winters, paint looks amazing. Tight and solid, drives like new. A cream-puff, always garaged. Picked for the DACC calendar at the '97 Homecoming. \$3,700 US. Call 905/689-5799 or e-mail d.binnie@netcom.ca. (ON)

1963 SPYDER coupe, white w/blue interior, excellent show car 89+ points, restored in '95 but was in good condition before restoration. \$7,859. Dan, 614/397-3652. (OH)

1963 MONZA 2-door, PG, restoration started, car painted 10 years ago, never finished, garaged past 18 years. Body in very good condition, very solid, does your car need good body? Asking \$750. 914/225-7038, Bill Jaeger, Carmel, NY. (NY)

1963 MONZA convertible, white with white top & black interior. All new engine, 4-speed, all new parts & new glass & chrome, no rust. Needs top put on and interior. I have all new NOS parts for this car, plus new tires & brakes. Can't finish due to health. \$9,000 invested, will sell for \$5,000. 941/644-7928. (FL)

1963 ULTRAVAN #200, 24' long, 110/PG, 3.55 gears. Very clean, ready to travel. First production UltraVan built by David Peterson. Custom interior w/couch, 12v refrig., wall heater, wood wall paneling, drapes, solar panel, dual batteries, air mattress, stove, kitchen sink and countertop. Video & photos \$8. Price reduced to \$4,995. Jim Craig, 760/366-9104, jrcraig1@juno.com. (CA)

### 1964

1964 MONZA convertible, power top, PG, air cond., engine runs, car drives, has rust in panels, \$600. 1964 SPYDER coupe, very good condition, engine rebuild never run hard, rebuilt carb, \$995. Pictures \$1 each. Tom, 804/752-6564. (VA)

1964 2-door coupe, 108K miles, 22K since complete engine rebuild, 4-speed, good paint and upholstery, needs wiring harness. Also '62 body with motor, 4-speed transaxle, '61 motor w/Powerglide, 3-speed trans, '66 alternator, other parts. \$1,650 for all. 803/788-7574, Elgin, SC. (SC)

1964 MONZA 2-door with air, 95% restored, new engine, red with white interior, new tires & all chrome restored, no rust, new glass, showroom condition. 941/644-7928. (FL)

1964 MONZA coupe, restored completely in 1984, plus other Corvair parts. 919/536-4650. (NC)

### 1965

1965 GREENBRIER, deluxe interior, 110/PG, new Artesian Turquoise paint, new radials, third seat, has pop top, no rust, no dents, perfect glass and interior, original owners, protection plan, manuals and Protecto Plate. Photos on request. Asking \$5,500. Ed Morasco, 760/745-7273, 2206 Montemar Ave., Escondido, CA 92027. (CA)

1965 CORSA conv., Sierra Tan, tan top, restored and detailed, has original interior. 1st place trophy winner, set up for racing/autocross, quick shift, quick steering, roll bar and more. Goodyear Aqualreads, plus extra 14" Goodrich Comp T/As on Camaro wheels. Raced at Lime Rock. Only 40K miles. Show or go. \$7,000. Dale Dickerson, 804/974-9467. (VA)

### 1966



1966 YENKO STINGER YS-150, fastest, best handling autocross Corvair in the USA, 260 hp, 2,050 lbs., Tilton clutch, 16x10" wheels w/slicks, full roll cage, 46IDA Webers, much more. \$10,000 ready to race, \$12,000 with spares. Fred L. Bybee, 7908 Gillette, Lenexa, KS 66215, 913/888-9476. (KS)

### 1967

1967 ULTRAVAN #295. Buick V-6 3.8 fuel inj., 3-spd. auto, power brakes, two solar panels. Many upgrades. Excel. thruout, ready to travel. New reduced price \$5,995 OBO. Jim Craig, 760/366-9104, jrcraig1@juno.com. (CA)

### 1968

1968 MONZA 2-door, PG, turquoise, black int., original owner. Driven daily, showroom clean, orig. engine, new paint job '92. \$5,000. 860/223-5153. (CT)

1968 convert, 140, new exhaust, lots of parts, needs work, good top, interior, body has putty. 740/264-6224. (OH)

1968 MONZA coupe, Ermine White, blue int., PG, rebuilt & balanced engine, 24K miles, storage 1978-95. New fuel tank, brakes, shocks, carbs, fuel pump, paint, trans, ign., wires, plugs, coil, powder coated shroud, mag wheel covers, AM/FM, tinted windows, manuals, 140 hp 1K miles service after rebuild, \$8,995 or offer. 425/746-6541. (WA)





The "CAR LOT" at Joe Burch's "ONE CORVAIR PLACE" near Dallas, Texas. In late 1985, Joe had about 400 Corvairs on his property. Joe saved many a Corvair from the scrap metal crusher. Joe passed away in late 1985, and he will be sorely missed by his many friends across the U.S.A. Photo by Fred Johnson.



CORSA club meeting at the Finch house in Santa Maria, Calif. Photo by Dean Finch.

# HET ECHTE VERMOGEN

De echte auto-liefhebbers schijnen altijd op onderzoek te zijn naar meer vermogen. Een groot aantal Corvair-eigenaren onderscheiden zich hier niet van. Dat is jammer, want een zoektocht naar vermogen werpt niet altijd zijn vruchten af.

We gaan op dit onderwerp verder in, maar om te beginnen een beetje geschiedenis. In 1960 kwam de Corvair uit, uitgerust met een motor van 140 cubic inch ofwel 2200 cc. En een vermogen van 80 pk. In 1961 werd de inhoud vergroot tot 2400 cc. (145 c.i.) en optioneel geleverd met een vermogen van 98 pk. (high performance). De standaardmotor bleef gewoon 80 pk. In 1962 bleef de cilinderinhoud hetzelfde maar men evalueerde; het vermogen werd opgevoerd in beide versies. We zien de 80 pk. basisversie voor de modellen die uitgevoerd zijn met een 3 of 4 handgeschakelde bak, en 84 pk. voor auto's met een automatische versnellingsbak. De high-performance was nu leverbaar met 102pk. voor zowel de handgeschakelde- als de automatische versnellingsbak. Voorts werd wereldpremière dat een in serie vervaardigde auto werd uitgerust met een turbo-compressor, en het respectabele vermogen leverde van 150 pk.; de Spyder. In 1963 waren er in het leveringsprogramma geen veranderingen. In 1964 werd de cilinderinhoud voor de laatste keer vergroot tot 2700 cc. (164 c.i.) Met deze cilinderinhoud kon men versies verkrijgen met de volgende vermogens; 95 pk. Voor de basisuitvoering, 110 pk. als high-performance optionele versie (cil.-koppen en ontsteking aangepast), en de 150 pk. Als de turbo-charged optie. In 1965 werd de laatste grote verandering doorgevoerd; weer 95 pk. voor de basisuitvoering, 110 pk. voor de high-performance en een geheel nieuwe motor de

140 pk, voorzien van cilinderkoppen met vergrote kleppen en uitgevoerd met vier carburators. De turbo versie kwam uit op meer dan 180 pk. (De sterkste Corvairmotor in serie gebouwd).

Er bestaan motoren met verschillende afstellingen, zoals die er zijn met een aircioptie, alsook de motoren aan het eind van de 60-er jaren, uitgevoerd met luchtinjectiepomp, bekend als emissie verminderend. In een eerste oogopslag lijkt het dat de beste motor de 180pk is voor alle Corvairs onder alle omstandigheden. Mooi niet! In werkelijkheid is deze motor slecht handelbaar voor veel Corvairs. Voordat we gaan zoeken naar meer vermogen, is het nodig eens te kijken naar de uitwerking van dat gewenste meer-vermogen. De motoren brengen bepaalde toerentallen mee, die overeenkomen met het functioneren in een bepaald type auto. Anders gezegd; een bepaalde motor levert het beste vermogen onder bepaalde condities. Ander belangrijke factoren die in overweging genomen moeten worden zijn: de ombouwkosten, het verbruik, de onderhoudsbeurten en de levensduur van een motor. Als u niet dat uw wagen niet zwaar belast wordt kunt u de motor die u wenst uit hieronder genoemde kiezen, zonder enige aanpassing. Daarentegen voor een besteller Rampside/Corvan) moet men verstandiger kiezen.

De motoren van 102, 150 en 180pk hebben een gezamenlijke zwakte; zij ontberen het koppel in laag toeren, ze zijn slecht handelbaar in lagere toeren en bij zware belasting.

De keuze van een turbo-motor is het minst verstandig omdat deze zijn vermogen levert bij meer dan 3000 toeren; dit toerental is nodig voor de werking van de turbo.

Ander ongemakken van deze motor; de temperatuur zal veel hoger zijn dan de normale atmosferische motoren. U zult zulke temperatuurverhoging zeker niet waarderen. De inbouw van een 102pk motor is een grove vergissing; deze motor is uitgerust met een nokkenas die heel apart is, en zich onderscheidt in een heel zwak koppel in de lage toeren.



Uit onze persoonlijke ervaringen met onze 102pk Lakewood in het stadsverkeer, constateerden we dat zelfs met een handgeschakelde 4-bak het rijden erg onaangenaam te zijn en het benzine-verbruik niet leuk meer.

Dus, als uw auto alleen in de stad gebruikt, mag u blij zijn met een 80pk in plaats van een 102pk of een van de twee turbomotoren. Echter de 102pk motor is erg geliefd om te rijden op de buitenweg of autoweg, en hij beklimt erg makkelijk hellingen.

Herinnert u zich dat General Motors de 102pk niet aanbood in de bestellers Greenbrier en Lakewood, ze wisten dat de nokken te radicaal waren voor bedrijfsauto's

De 140pk motor moet apart beoordeeld worden. Hij levert een behoorlijk koppel in de lage toerentallen op grond van de inbouw van een nokkenas die identiek is aan die van de 110pk.

Deze motor verkrijgt zijn behoorlijk vermogen door de kleppen met een grotere diameter en zijn twee 2-traps carburators; deze motor mag gezien worden als de beste Corvairmotor.

Echter, het mag wel erg mooi klinken, deze motor heeft een behoorlijk zwakke plek; bij gebruik onder extreme omstandigheden (hoge temperaturen, sterk optrekken, losbandig gebruik) komt het vaker voor dat de klepzittingen loskomen...

In aanmerking nemend de hoge prijs van de cilinderkop van de 140pk motor is het belangrijk zich te beraden alvorens een dergelijk type motor in te bouwen indien er sprake is van fors gebruik. Als u zeker voor deze motor kiest is het aan te bevelen om de twee 2-traps carburators te vervangen; het verlies aan kracht is minder dan 15pk en het benzineverbruik zal behoorlijk minder zijn, en de slijtvastheid van de motor zal acceptabel zijn.

Nu, laten we het hebben over slechte effecten, om dezelfde redenen, van accessoires als bijv. 4-voudige carburators centraal geplaatst, afgevlakte cilinderkoppen, speciale nokkenassen; deze zijn goed om er snel mee te rijden op de open weg, in lichte auto's uitgerust met een van de motoren van 102, 140, 150, of 180pk.

Maar bij gewoon- of stadsgebruik zullen het deze motoren niet lang uithouden, verbruiken veel brandstof, en missen de souplesse om er aangenaam mee te rijden.

De vraag werpt zich op; hoe is het vermogen van uw voertuig op te voeren? Wat te doen? Geloof ons de beste motor voor normaal gebruik van een Corvair is de 95pk. (1964-'69), de 80pk motor is niet slecht, maar hij mist wat kracht in de middelste en hogere toerentallen.

Als u een 80pk motor heeft in uw besteller (waarschijnlijk zo'n 80% is hiermee uitgerust), bemerkt u zeker een behoorlijk verschil als u er een 95pk in monteert. Beide motoren leveren hun beste vermogen in de lage- en midden toerentallen, U zou ze eigenlijk als een diesel kunnen gebruiken.

De motoren met lage compressie functioneren over het algemeen met een relatief lage temperatuur gedurende lange tijd, en verbruiken minder dan de hoge compressie motoren.

Het is nu tijd om voor een "kampioen" te kiezen!

Wij zijn ervan overtuigd dat de 110pk motor de beste Corvairmotor is. Gelukkig zijn er nog een groot aantal van deze motoren beschikbaar, en de prijzen zijn redelijk. Het is goed om te weten dat General Motors zoveel vertrouwen in deze motor had, dat ze hem als optie aanbood voor de bedrijfswagen. Ik heb verschillende bedrijfswagens bereiden die uitgerust waren met een 110pk-motor en ik vond hun prestaties zeer bevredigend. Ondanks alles prefereer ik de 95pk omwille van zijn lagere compressie en gunstiger benzineverbruik; de 110pk is in mijn ogen de tweede beste keus.

Er bestaan accessoires om het vermogen op te voeren van bij deze motoren. Een uitlaatspruitstuk dat soepeler loopt kan helpen. Dring niet aan op inlaatspruitstukken; de winst aan vermogen is te verwaarlozen, de prijs ervan is hoog en de sonore geluidshinder is onaanvaardbaar. Dit alles kan niet de zorg over uw motor wegnemen tijdens minder prettige plezierritten. Een andere oplossing is het uitboren van de cilinders en grotere zuigers monteren, dit vergroot dus de cilinderinhoud. Tegelijk moeten dan de sproeiers vervangen worden door grotere. Deze modificaties verhogen het benzineverbruik van uw motor. De bedoeling van dit artikel is om u te laten zien wat het verschil is tussen het opgegeven vermogen en het werkelijke wat er nog overblijft om lekker te rijden. Het is verstandig eveneens de kwaliteit van de benzine in acht te nemen (erg matig in de VS in de lage

## ADVERTENTIES

Te koop voor Monza 1967 4deurs:  
Portieren niet 100%, sierstrips, achterlichtunits  
2 carburators, werkplaatshandboek,  
interieur (rood) enz. in een koop f 200  
M. Van Sas Eindhoven tel. 040-2443151

Te koop interieur Corvair 700 1961;  
banken ietwat vlekkelig, geen gaten.  
Kleuren blauw-grijs-wit. F. 150  
Leon Janssen tel. 046-4516323

Corvair Monza coupe 1962  
autom., carte grise frans, lak over te doen  
erg gaaf, zeer goede basis Ff 20.000  
J.P. Bonbled, La rue haute B6760 ETHE  
Belgie (bij de franse grens)

Corvair 700 sedan 1964 met diverse manke-  
menten (cil.kopp.,voorruit, koplampen enz.)  
Vraagprijs Ff. 4000  
P. Cede 20 Pl. De l'albiaque 81100 CASTRES  
Frankrijk

## HARRY HAAR EN ZIJN CORVAIR



De ideale kentekenplaat...

## KENTEKENPLATEN

Blauwe kentekenplaten blijven, naar het zich laat aanzien, buiten schot bij de invoering van de 'fraudevrije' nummerborden die minister Jorritsma wil invoeren. De Fehac trekt die conclusie uit een regeling die haar voor commentaar is voorgelegd.

De minister wil dat op 1 januari 2002 alle gele platen van het huidige model zullen zijn vervangen door platen met een ander lettertype en links van het kenteken de aanduiding NL en het Euro-logo. Gecontroleerde uitgifte en inname van zulke platen moeten het gerommel met 'valse' nummerborden bemoeilijken. Het aantal per voertuig af te geven platen wordt beperkt tot twee voor een auto of één voor een motorrijwiel. Controle vindt plaats met een stempel op deel I van het kentekenbewijs.

Aanhangwagens, caravans, vouwwagens en zelfs fietsdragers krijgen geen extra gele plaat, maar een witte met een zwarte rand. De RDW-erkende slopers zullen de kentekens verwijderen, administreren en vernietigen. Op het vrijwaringsbewijs dat de sloper afgeeft, staat straks het aantal kentekenplaten dat hij aantroft. Bij het verfrissen van oude of nieuwe gele kentekenplaten moeten altijd de twee oude platen worden ingeleverd.

De Fehac heeft er in haar commentaar voor gepleit dat het mogelijk blijft, blauwe platen op import-klassiekers te schroeven. Verder wil de federatie dat de verplichting tot omwisseling van gele platen alleen geldt voor voertuigen die op 1 januari 2002 vijftien jaar of jonger zijn.

## KENTEKENPLATEN

De speciale blauwe kentekens voor import-klassiekers, de DE- tot en met DR-reeks, worden steeds exclusiever. Toen de omwisselingsregeling in 1989 werd ingevoerd, gold zij voor auto's ouder dan zeventien jaar, oftewel: van een bouwjaar vóór 1973. Dat jaartal is nooit aangepast. Daardoor moet een auto nu 25 jaar oud zijn om voor de speciale kentekenserie in aanmerking te komen, volgend jaar 26 jaar enzovoorts.

De Fehac heeft ervoor gepleit, de regeling uit te breiden tot auto's van voor 1977; in dat jaar werden de blauwe kentekens door gele vervangen. Voor jongere auto's zou wellicht een kentekenserie kunnen worden gereserveerd met twee letters in het midden of achteraan. De RDW beraadt zich over deze kwestie.



## RESTAURATIE

Velen van ons willen hun Corvair zo origineel mogelijk maken, ik evenzo.

En dan doen zich zo af en toe probleempjes voor die niet direct op te lossen zijn. Zo zat ik in over het overspuiten van de kofferruimte, nadat ik roestgaten had verwijderd uit het achterste schutbord. Ik heb nog geen ongerestaureerde Corvair gezien die hier niet slecht was. Door het luchtverversingsrooster komt water naar binnen dat zich nestelt tussen de uitgedroogde en gebarsten kit en het samengelaste plaatwerk. Ook gemorste remvloeistof wil in deze regionen wel eens zijn sporen achterlaten. Dus weghalen die handel, (ik heb de hardgeworden kit uitgekapt met een lange smalle zelf gemaakte beitel) repareren en opnieuw afkitten. Toen moest er dus overgespoten worden, maar dan in dat bijzondere spikkelmotief. Nu heeft Clark's iets dergelijks in z'n catalogus staan, maar men verzend spuitbussen niet per vliegtuig, en 6 tot 12 weken daarop wachten duurde me wat lang. Hier bij ons is er zoiets in de handel dat wat kleur betreft heel aardig in de buurt komt, maar deze zgn. granietverf (evenzo als Clark's op waterbasis) is wat reliëfstructuur betreft veel te grof. Ik ben aan het experimenteren gegaan en ben daar naar volle tevredenheid in geslaagd.

Wat heb ik gedaan; nadat de kofferruimte van alle ongerechtigheden was ontdaan eerst een washprimer gespoten. Toen heb ik de hele ruimte afgespoten met een grijze kleur met een iets blauwe schijn erin.

Hierna heb ik twee mengsels gemaakt een van donker grijs en een van sterk gebroken wit. Deze mengsels nagenoeg onverdund in de spuit, dikte naargelang de spuitopening (ik gebruikte 1,5mm). Dan de luchtkap van de spuit afdraaien, en een doekje als een soort slabbetje eronder houden, want het knoeit een beetje (druppels). Na eerst wat proefjes gemaakt te hebben, in de kofferruimte spuiten met ruime afstand (40-50cm) en zo gelijkmatig mogelijk. Probeer niet in een keer het oppervlak "vol" te spuiten, maar wissel regelmatig van kleur. Totdat je ziet dat het oppervlak overeenkomstig is met een staal dat ik je graag wil lenen (alleen '61m'66). Eventuele geknoeiide druppels worden later met een penseeltje aangetipt met de andere kleur, je ziet er echt niets meer van. De lakken die ik gebruikte waren Sikkens autoflex, evenzo de primer. Erg weinig is er gepubliceerd over het onderwerp kofferruimte als het op lakken aankomt. Een zekere Larry



Claypool heeft hier min of meer een studie van gemaakt en is tot de volgende uitkomst gekomen: In 1960 is de ruimte gespoten in dezelfde kleur als de carrosserie. Dit is zo gebleven bij auto's die in Canada geassembleerd werden tussen 1961 en '66. De binnenkant van het voorfront werd in de carrosseriekleur gespoten tijdens de gehele Corvair-productie, aldus Larry. Hierin moet ik hem tegenspreken want mijn in Antwerpen geassembleerde Corvairs hebben ook hier "spatter-paint" Met het modeljaar '61 begon men alle in de V.S. gemaakte auto's uit te voeren met "spatter-paint" in de kofferruimte. Met het begin van modeljaar 1966 werden de Corvairs die in Californie geassembleerd werden, uitgevoerd in een blauw met zwarte spatverf. De Willw Run-fabriek en waarschijnlijk ook de andere, namen deze kleuren over voor het modeljaar '67. Voor nog meer informatie Leon Janssen.

prijsklasse).

Wij hebben gekozen, voor eigen gebruik, voor de motor van 110pk en deze voorzien van cilinderkoppen van de 95pk met lage compressie; zodoende profiteren we van het vermogen van de 110pk-motor terwijl er

relatief goedkope benzine met zwak octaan gestookt kan worden.

Vertaald uit Walls Corvair Underground, eerst in het Frans van daaruit in het Nederlands.

Vlaardingen 11 01 98

Beste Leon & Mike

Bedankt voor het clubblad, sinds 1993 ben ik in het bezit van een Corvair convertible uit 1963.

In 1987 kocht ik mijn eerst amerikaan een Mustang uit 1980, en toen was ik meteen verkocht aan de charmes en luxe van de USA cars.

Op een gegeven moment was ik de computer techniek in de auto, zat en zag er geen hobby meer in. Dus ging ik zoeken naar een auto waar je lekker aan kon sleutel zonder het testen en vervangen van computeronderdelen.

En ja hoor, zoekt en gij zult vinden, ergens in Amstelveen stond hij in een hoekje van de loods. Eerst dacht ik aan een lange N.S.U. maar nee het was een Corvair uit 1963 en nog wel een covertible.

Goed de koop was gauw gesloten, alleen het afleveren liet op zich wachten, omdat hij van de trailer af is gegleden, en daarbij wat schade heeft opgelopen.

Ik werkte toen in de offshore en maakte af en toe een stop in USA. Ik heb bij Clarks Corvair parts & bij Wall's Corvair underground alles kunnen bestellen wat ik nodig had, en heb het aan boord laten brengen en meegenomen naar Nederland.

Nu zitten we alweer in 1998 en de Corvair staat bij de spuiters die er nieuwe dorpels en een nieuw spatbord in last, en hem in de originele kleur weer aflevert, hopelijk in april zodat ik hem voor de zomer nog in elkaar kan zetten.

Graag sluit ik me bij jullie aan als lid, en wens jullie veel succes met de club, ik weet nog twee adressen van Corvair liefhebbers/bezitters die zal ik jullie zo snel mogelijk toesturen.

Hartelijke groeten

Hans de Graaff  
Amelandhoeve 3  
3137 GA Vlaardingen

Subject: 1965 Corvair Corsa Convertible Turbocharged  
Date: Tue, 30 Dec 1997 20:02:52 +0100  
From: "Guus de Haan" <corvair@worldonline.nl>  
To: <jmljanssen@wxs.nl>

Hallo Leon,

Ik heb net gesproken met Mike Cramer en van hem jouw email adres gekregen. Naar aanleiding van zijn berichtje in de Corsa Communique heb ik zijn telefoonnummer opgezocht en jullie bleken al enige "verspreidingsdrang" te hebben. <g>

Ik bezit zelf bovengenoemde auto en nog een '66 Monza als onderdelenauto. Via het internet ben in aanraking gekomen met Ad Dijkstra (1964 Spyder Convertible) uit Amersfoort en wij onderhouden sindsdien wat contacten. Hij kent ook weer een aantal mensen en zodra ik hem kan bereiken zal ik, of hij je de namen en adressen sturen.

Mocht je onze auto's willen zien kijk dan op :

<http://home-2.worldonline.nl/~corvair/>

Ik vond het gesprek met Mike erg leuk en ik hoop dat we elkaar eens kunnen ontmoeten.

Guus de Haan  
1965 Corsa Turbo Convertible.  
corvair@worldonline.nl

*Te Gek  
Rijbewijs gehaald!*



## Historie:

### de EP-19-82

Dit authentieke kenteken is afgegeven op 23 februari 1961. De aankoopnota van Garage Jac Met uit Alkmaar vermeldt de datum van 19 april 1961. Mogelijk heeft de auto enige tijd met kenteken in de showroom gestaan. Het gaat hier om mijn Corvaair 700 die toen aangeschaft is door mijn moeder en die er vele jaren in heeft gereden. Ook toen al een bijzondere auto die veel stof tot gesprek gaf en voor het nodige bekijks zorgde. Zij heeft er altijd met veel plezier in gereden en voor zover bekend nooit technische problemen mee gehad. Er staat me zelfs bij dat ze er een keer mee naar Spanje is gereden, hetgeen voor die tijd een behoorlijke onderneming was. Haar gevoel voor veiligheid in de Corvaair was groot; de bijnaam die zij bedacht "de tank" bevestigde dat. Toen de auto haar op een bepaald moment te groot werd, en ze overstapte naar een nog iets compactere auto (Fiat 500), kon zij het absoluut niet over haar hart verkrijgen de Chev weg te doen. Het moet 1972 geweest zijn dat werd besloten de auto te stallen, dit gebeurde in Italië. Tot 1996 heeft hij daar in de garage gestaan met een tellerstand op 62703. In 1996 kon ook ik het niet laten gebeuren dat na 25 jaar de Chev. zou worden vernalen tot schroot en al die jaren doelloos hierop zou hebben staan wachten. Niemand in de familie had er belangstelling in de auto met een toch wel beladen historie. Maar hoe kom je aan

onderdelen voor een auto die al vele jaren uit productie is? Desondanks besloot ik de auto terug naar Nederland te halen, weliswaar per vrachtwagen want veel vertrouwen om al rijdend hierheen te komen zonder problemen had ik niet. Na het uithalen van de nodige capriolen om de auto op niveau van de laadbak te krijgen (1.20m hoger) lukte dit met behulp van de lokale garage in Bardolino en een buitenstaande hefbrug bij een tankstation. De vrachtwagen bracht de Corvaair richting Frankrijk alwaar de hele combinatie op de trein ging. Na enkele dagen kon ik hem in Amsterdam ophalen, uiteraard weer niet op eigen kracht maar op een gehuurde "ambulance". Daar stond "zij" dan na al die jaren. Het leek me het meest zinvol, alvorens te beginnen aan volledig herstel, om te kijken of er in de motor enige beweging



*De Corvaair 700 4-deurs sedan die door de moeder van Mike Cramer zeven-en-dertig jaar geleden werd aangeschaft. Aanvankelijk was de wagen zwart, doch werd later wit gespoten. Mike wil hem t.z.t. weer in de originele kleur terugbrengen*

te krijgen zou zijn., en dan te inventariseren welke onderdelen ik nodig zou hebben. Nog belangrijker: waar zijn die onderdelen te verkrijgen! Na het doorspitten van de nodige bladen en bezoek aan enkele beurzen, kwam ik al snel in de Verenigde Staten terecht. De naam Corvaair was hier absoluut niet vreemd na al die jaren, en men verwees mij naar Clark's. Tot mijn grote verbazing vroeg men daar naar "partnumbers", hier wisten ze dus waar het om ging. Na ontvangst van de catalogus was mijn verbazing nog groter. In de V.S. bleek men de diverse klassiekers een warm hart toe te dragen. De onderdelen die niet meer voorhanden zijn, worden nieuw nagemaakt. Dat bleek uit de telefoonboek-dikke catalogus. De eerste bestelling kon geplaatst worden, en toen maar afwachten.....

Wordt vervolgd

## UltraVan Restoration Rally

Diane Galli

UltraVanners from Canada, California, Nevada, Arizona, and one wannabe from Ohio congregated at the Craigs' place in Joshua Tree, California for work and play from October 27 to November 9. A lot of work was accomplished toward the restoration of the prototype UltraVan #101, and all but the painting and some interior was finished. Jim drove it to Palm Springs for the GWFBT&SW, where it was on display to the delight of many. Unfortunately the trip was not without its problems; going without a shakedown cruise, an axle broke, and an alternative axle was installed at the side of the road, another "roadside tech session." A dual tire axle became a single tire axle. The rest of the trip for 101 was uneventful. There are some repairs yet to be made to



the fiberglass. A lot of thanks is owed to a lot of people for the work done over several years, and more to come before the old girl is finally ready.







Corsa (1966 coupe shown) lasted only two years. Four-carb engine was standard, turbo optional.

Spyder, but the turbocharger was given wider impeller blades for increased air flow and pressure output, more nozzle area, and more torque.

A total of 80,000 Monza Spyderys and Corsas were built over five years. And the cars were interesting enough to attract the attention of those who made it their business to make fast cars faster. A variety of aftermarket accessories thus appeared, some of which were quite successful. Dick Griffin, famous for his Corvair dragsters, developed a special aluminum manifold that allowed the use of a Stromberg WW carburetor. For those who wanted aluminum-bronze valve guides, EMPI could oblige even if Chevy wouldn't. Most modern Corvair enthusiasts wouldn't "wrap" an exhaust system for money, but this was a popular performance tweak in the 1960s. It increased exhaust temperatures, making the gases move faster for higher turbine speeds—at the expense of long life for the crossover pipes. Another non-stock means of boosting horsepower, water injection (seen in production on the Oldsmobile F-85 Jetfire), was also available on the aftermarket. Usually sold in kit form, it included water tanks (often made from aluminum beer kegs) to be mounted in the engine compartment. For \$150, Spyderys could be equipped with Bill Thomas' "SS" setup consisting of two carburetors and a larger induction tube. With this, the existing turbo pressurized through the carbs instead of drawing its mixture from the stock Carter unit, and was claimed to unleash 40 extra horses.

We've probably seen the end of modified Corvairs. By the late '70s, it was very difficult to find good original Spyderys and Corsas, which now command the highest values among all Corvair models. Yet, apart from rebuilding the blower (really a lot easier than it looks), the turbo 'Vairs aren't expensive or difficult to restore. Collectors have tried to preserve as many as possible, but their efforts have been hampered by continuing scrappage. And, of course, some were turned into dune buggies over the years, depleting the ranks of survivors even further.

Nowadays, Monza Spyderys and Corsas, both blown and unblown, are again coming to be regarded as the fine automobiles they were. Despite Chevrolet's lackluster support for the Corvair in the face of many ill-bred rumors, these two models actually provided a technological preview of the 1980s. Turbocharging is becoming increasingly common as engineers attempt to resolve the conflict between maintaining performance levels and meeting tighter emissions and fuel economy mandates. It may well be the wave of the future. In the meantime, today's turbocharged cars owe a debt to the Corvair—it was the first.

Though full-size cars remained the most popular in the '60s, Chevrolet had at least shown it was willing to design a small, efficient machine for the enthusiast driver. Yet the irony of the Corvair is that it met an untimely end at the hands of those who claimed to favor sensible cars—almost on the eve of the energy crisis. So, the Corvair was not merely an advanced design—it was a practical one that was ahead of its time.



1966 Corvair Corsa convertible



- \* VERKOOP
- \* SERVICE
- \* REPARATIE
- \* VERHUUR Z. CHAUFFEUR
- \* TAXI 7000

Mevr. E.C.M. Cramer

AMSTERDAM.

ALKMAAR, 19 april 1961.  
KENNEMERSTRAATWEG 181  
TELEFOON 4382

chien tot stelling, verzorging, herstelling, berijden enz.  
 oor diefstal, verlies, tenietgaan, beschadiging of welke  
 tive voor z. ver sprake is van tekortkoming van de be  
 ti legen alle schade en aansprakelijkheid jegens derden

Het kenteken:

**EPMTSMB2**

Merk: **Chevrolet**

Chassisnr.: **CA-00769W 5919**

Type: **0769**

Koetswerk: **sedan**

Wielbasis: **274**

Ledig gewicht: **1127**

Voetrem: op alle wielen **hydraulisch**

Handrem: op **achterdelen**

Plaats waar chassisnr. is ingeslagen: **Op linker lokerbalk van zelfdra-gende carrosserie ± 70 cm. achter achteras.**

Code: **00CHEV-0715919**

Bijzonderh.: **geen**

Afgegeven te **s-Gravenhage, de 23 FEB. 1961**

De Directeur van de Rijksdienst voor het Wegverkeer,



aan: iedere eigenmachtige aanvulling of verandering in dit bewijs is **VERBODEN**

Aan U geleverd:

|   |       |          |
|---|-------|----------|
| 1 CORVAIR met inruil van Uw Peugeot '58 f | 5.000 | --       |
| Kenteken deel II                          | "     | 3 --     |
| enbelasting                               | "     | 88 --    |
|   | f     | 5.091 -- |

0769W 5919  
4Y-1617  
-82



AMSCHER BANK



# WORKSHOP MANUAL

## SERVICE BEWERKINGEN

### INLEIDING

Om doelmatige service te kunnen verlenen is het noodzakelijk dat men goed vertrouwd is met de plaatsing en toegankelijkheid van de diverse componenten, zoals motor, gangwissel en achteras van het aandrijfaggregaat.

Menige service-bewerking kan uitgevoerd worden zonder het aandrijfaggregaat uit de wagen te nemen. Daar het in sommige gevallen wel degelijk nodig is om tot demontage over te gaan, werd de constructie ontworpen met het oog op de mogelijkheid het aandrijfaggregaat in zijn geheel uit de wagen te kunnen nemen.

Degene die geen ervaring heeft met de constructie van de Corvair zal in vele gevallen niet dadelijk weten op welke wijze hij te werk moet gaan om bepaalde service problemen op te lossen. Om deze reden laten wij hier duidelijke voorafgaande inlichtingen volgen terwijl in het volgende hoofdstuk een „Service Referentie Gids” gegeven wordt, waaruit de beste werkwijze duidelijk blijkt. Alvorens aan zijn werk te beginnen, is het raadzaam dat de monteur deze documentatie bestudeert, totdat hij vertrouwd is met de methode voor elke werkzaamheid aanbevolen. De eerste vraag die oprijst is steeds: „Is het noodzakelijk het aandrijfaggregaat uit de wagen te nemen om dit werk uit te voeren?” De „Service Referentie Gids” zal hier het antwoord op geven en tevens nog vele andere nuttige inlichtingen verstrekken.

Het gebruik van het geschikte gereedschap en het nauwkeurig opvolgen van de voorgeschreven werkmethode is van het allergrrootste belang bij het demonteren en monteren van het aandrijfaggregaat. Hier kan niet genoeg de nadruk op gelegd worden. En dit geldt zowel met het oog op het voorkomen van ongevallen als van beschadiging aan het voertuig.

Voor het verwijderen en installeren van het aandrijfaggregaat verdient het de voorkeur de methode toe te passen, welke hierin beschreven wordt en waarbij gebruik gemaakt wordt van het motorsupport J-7894, op een daartoe geschikte hydraulische cric (b.v. J-8394) geplaatst, met de wagen op een hefinrichting. Bij gebrek aan de nodige werktuigen kan het noodzakelijk zijn de werkmethode aan de

omstandigheden aan te passen, doch de grondbeginselen en de voorzorgsmaatregelen blijven onveranderd.

Wij laten hier de voornaamste voorzorgsmaatregelen volgen, welke in acht genomen moeten worden bij het verwijderen en installeren van het aandrijfaggregaat:

- Het gewicht van het gehele aandrijfaggregaat mag slechts gedragen worden door een steun, die onder de rail van de oliepan van de motor geplaatst is. Onder geen enkel voorwendsel mag de oliepan zelf dit gewicht dragen. Het support J-7894 werd speciaal ontworpen om het aggregaat behoorlijk te ondersteunen en in evenwichtige toestand te bevestigen.
- Gebruik geen hefwerktuigen of crics welke niet berekend zijn op een gewicht van 460 lbs (210 kg).
- Gebruik geen cric of hefwerktuig van twijfelachtige stabiliteit. De basis moet ruim breed genoeg en het support voldoende versterkt zijn om kantelen of ineenzakken te voorkomen, ook wanneer het toestel in zijn hoogste stand opgevoerd is. Een ongelijke of schuin aflopende vloer moet vermeden worden. Het zwaartepunt van het aandrijfaggregaat ligt niet in het midden, doch ongeveer .200" (0,5 cm) achter de voorkant van het motorblok.
- Gebruik geen cric welke niet toelaat het aggregaat geleidelijk te laten zakken. Dit is noodzakelijk om beschadiging te voorkomen met het oog op de geringe speling, die tussen bepaalde delen kan bestaan.

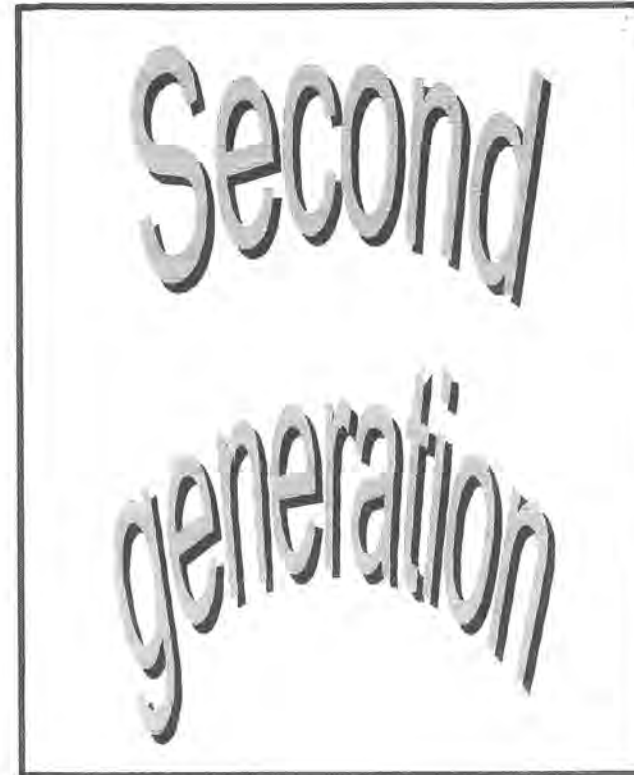
Indien er twijfel bestaat omtrent de deugdelijkheid van de beschikbare hefwerktuigen, dient de fabrikant of leverancier geraadpleegd te worden.

De service-bewerkingen in dit hoofdstuk beschreven hebben uitsluitend betrekking op het demonteren en monteren van het volledige aandrijfaggregaat en op het onderling scheiden en aaneenzetten van de bestanddelen, n.l. motor, achteras en gangwissel. Omtrent meer gedetailleerde inlichtingen aangaande deze afzonderlijke bestanddelen wordt naar de desbetreffende hoofdstukken verwezen.

### AANDRIJFAGGREGAAT UIT WAGEN NEMEN

1. Massakabels van batterij en van motor losmaken.
2. Kabels van ontstekingsbobine, dynamo en van zendelementen voor oliedruk en temperatuur, losmaken. (fig. 1-3).
3. Terugtrekveer van gaspedaal en gaspedaalstang (1, fig. 1-4) losmaken van dwarsstang.
4. De houders der afdichtingsstroken van de achter- en zijschermen van de motor verwijderen. (fig. 1-6).
5. Beide achterwielen en remtrommels verwijderen. De remschoenen met schoon papier afdekken om ze tegen bevuilding door olie te beschermen.
6. De bevestigingsmoeren der drijfslagers verwijderen en de drijfassen uit de remankerplaten trekken, zoals beschreven in het desbetreffende hoofdstuk.

**NOTA:** De wagen moet voor de verdere bewerkingen op een hefwerktuig geplaatst worden.



The sleek 1965 Corvair was a design revolution. Good-looking, even from normally unflattering angles, it was a tribute to the fine edge being honed on all GM cars in those days by styling chief William L. Mitchell and his staff. If anything, it looked like the work of an Italian coachbuilder. (In fact, Pininfarina had built a specially-bodied Corvair with similar lines about a year earlier.) Perfectly shaped and never overstated, the second-generation Corvair was one of the great styling achievements of the decade.



Corsa replaced Monza Spyder in the '65 Corvair lineup, featured handsome new shape and hotter turbo engine.

For 1965-66, the Monza Spyder gave way as the ultimate Corvair to the 180-bhp turbo-supercharged Corsa. Like the Spyder, the Corsa came in hardtop (\$2500) and convertible (\$2700) form. In addition to the turbocharged engine, either model was available with a 140-bhp four-carb engine without blower. All Corsas had full instrumentation as standard. Production was 20,291 coupes and 8353 convertibles for the 1965 model year; 7330 coupes and 3142 convertibles for 1966. Of these, 7206 had the turbocharger in '65, and 1951 were so fitted in '66.

But the Corsa was dropped for 1967, partly because of a general tapering off in Corvair development work, and partly because it didn't sell well. The Ford Mustang, its chief competition, could better its performance, and Chevy had its own ponycar for '67 in the Camaro.

Nevertheless, the Corsa was certainly the most advanced production Corvair of all. In turbocharged form, it was more powerful than the Spyder, yet the Corsa coupe weighed about the same as the Spyder coupe. A typical 0-60 mph acceleration time for the turbocharged version was 9.5 seconds; the non-turbo car took 11 seconds. Corsas could hit 115 mph when given enough room, and could average better than 20 miles per gallon when driven at moderate, steady speeds on the highway.

Corvair performance improvements for 1965 reflected further refinements to the flat six. The first Corvair engines had been relatively unstressed, having small ports and valves. For 1965, Chevrolet introduced new cylinder heads similar in shape to the earlier design, but with much larger valves and ports. Intake valve diameter was increased from 1.34 to 1.72 inches; exhaust valves were enlarged from 1.25 to 1.36 inches. The Corsa's turbocharged engine used the same head and cam design as the Monza



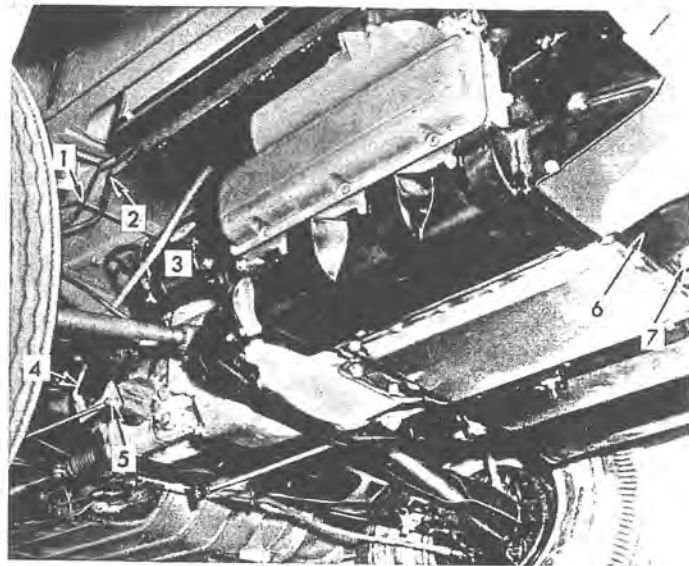


Fig. 1-5 - Onderaanzicht van motor

- |                                  |                                |
|----------------------------------|--------------------------------|
| 1. Hoofdbenzineleiding           | 5. Achterste relaihefboom      |
| 2. Benzineleiding naar kacheltje | 6. Beschermingsplaat van motor |
| 3. Startmotor                    | 7. Bout van beschermingsplaat  |
| 4. Stang naar gasklepdwarsstang  |                                |

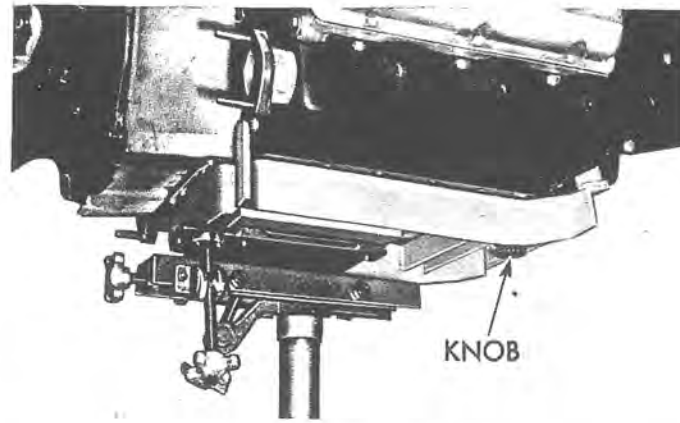


Fig. 1-7 - Motorsupport J-7894

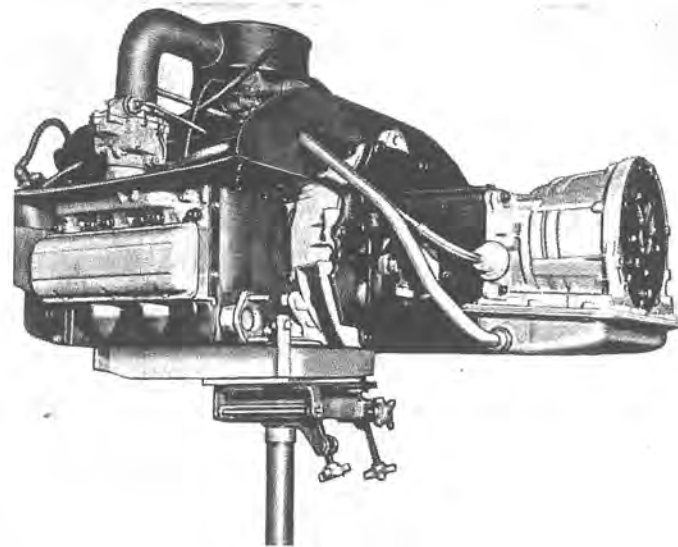


Fig. 1-8 - Aandrijfaggregaat met automatische gangwissel

de achterkant van het support J-7894 is een gat voorzien voor bevestiging met een bout en moer zoals in fig. 1-8 te zien is.

16. De twee splitpenen en kroonmoeren van de voorste motorsteunen (aan de gangwissel) en de splitpen met kroonmoer van de achterste motorsteun verwijderen.

**NOTA:** Als het voorste motorsteunsupport en de zich daar bevindende tussenlegplaatjes verwijderd worden, moet hetzelfde aantal plaatjes weer op dezelfde plaats aangebracht worden. Het „toespoor” van de achterwielen zal namelijk gewijzigd worden als men het aantal plaatjes verandert.

De afstelling van dit toespoor zal in het desbetreffende hoofdstuk behandeld worden.

17. Laat het aandrijfaggregaat geleidelijk zakken. Oppassen dat het niet blijft haken aan het achterste motorsupport en aan de linker draagarm.
18. Uitlaatpijp en geluiddemper verwijderen.

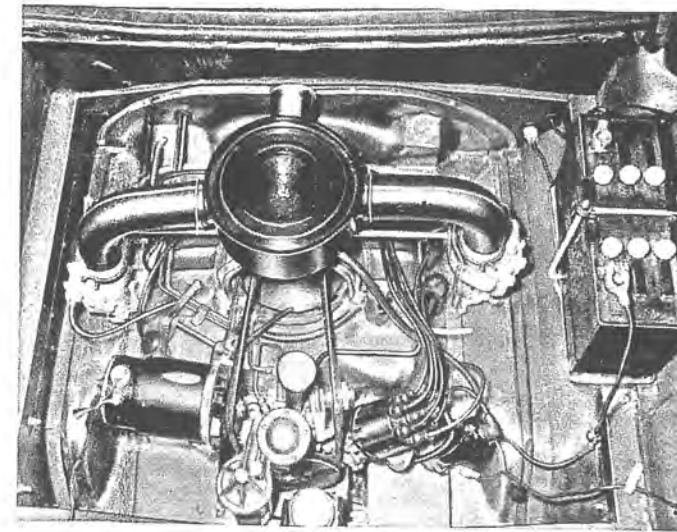


Fig. 1-2 - Motorcompartiment

7. De kabels van de startmotor-solenoïde (3, fig. 1-5) losmaken en de snelheidsmeterkabel (1, fig. 1-6) afkoppelen.
8. De bedieningsstang van de gasklepdwarsstang (4, fig. 1-5) losmaken van de achterste relaihefboom en de stang naar boven duwen in het motorcompartiment. De stang van de achterste relaihefboom verwijderen.
9. Op wagens met synchromesh gangwissel de koppeling van de schakelstang (3, fig. 1-6) losmaken en op wagens met automatische gangwissel de buigzame bedieningskabel, de gasklepstang en de gaspedaalstang losmaken, zoals beschreven in het desbetreffende hoofdstuk.
10. De hoofdbenzineleiding en de benzineleiding van het kacheltje losmaken van de buigzame leidingen. De leiding die van de benzinetank komt opstoppen.
11. Op wagens met synchromesh gangwissel de terugtrekveer van de ontkoppelingsvork (8, fig. 1-6) losmaken, alsook het gaffelluiteinde (5, fig. 1-6) van de koppelingkabel. De trekstang (7, fig. 1-6) losmaken. De kogelbout van de dwarsstang (6, fig. 1-6) losmaken en de dwarsstang verwijderen.

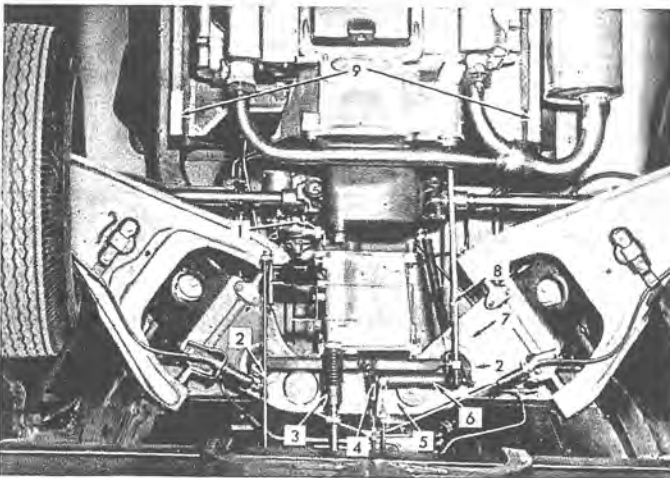


Fig. 1-6 - Aandrijfaggregaat met synchromesh gangwissel

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| 1. Snelheidsmeterkabel        | 6. Koppelingdwarsstang                 |
| 2. Voorste motorsteun         | 7. Koppelingtrekstang                  |
| 3. Schakelstangkoppeling      | 8. Terugtrekveer aan ontkoppelingsvork |
| 4. Handremveer                | 9. Afdichtingsstroken                  |
| 5. Koppelingkabel-bevestiging |  |

12. De terugtrekveer (4, fig. 1-6) van de handrem losmaken.
13. De bevestigingsschroeven van het achterste uitlaatscherm uitschroeven en het scherm verwijderen.
14. De bout en sluitring van de achterste motorschermplaat (7, fig. 1-5) verwijderen.
15. Het motorsupport J-7894 met behulp van een hydraulische cric onder de motor plaatsen. De opsluitknop, in fig. 1-7 afgebeeld, aanbrengen en goed vastzetten. In

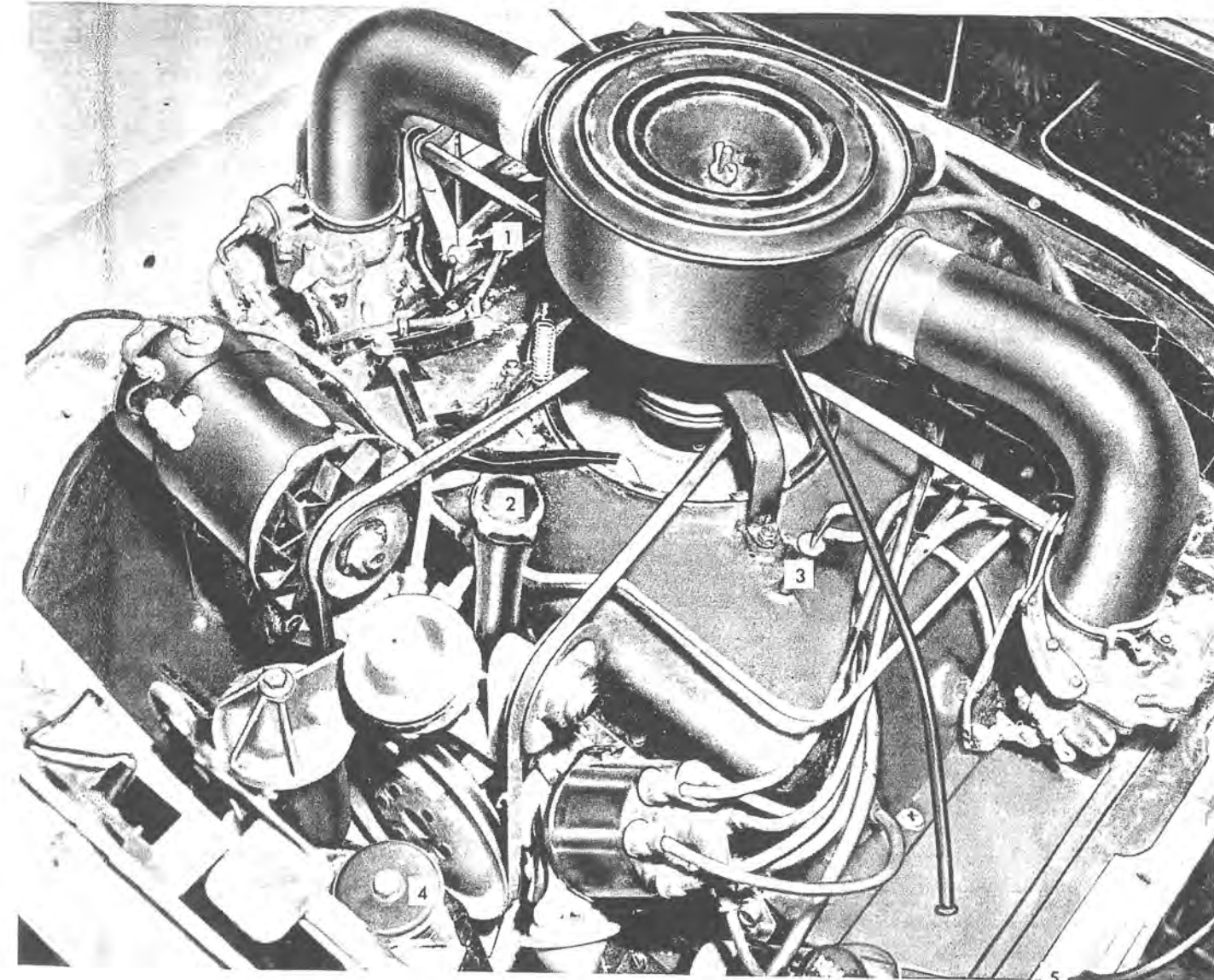
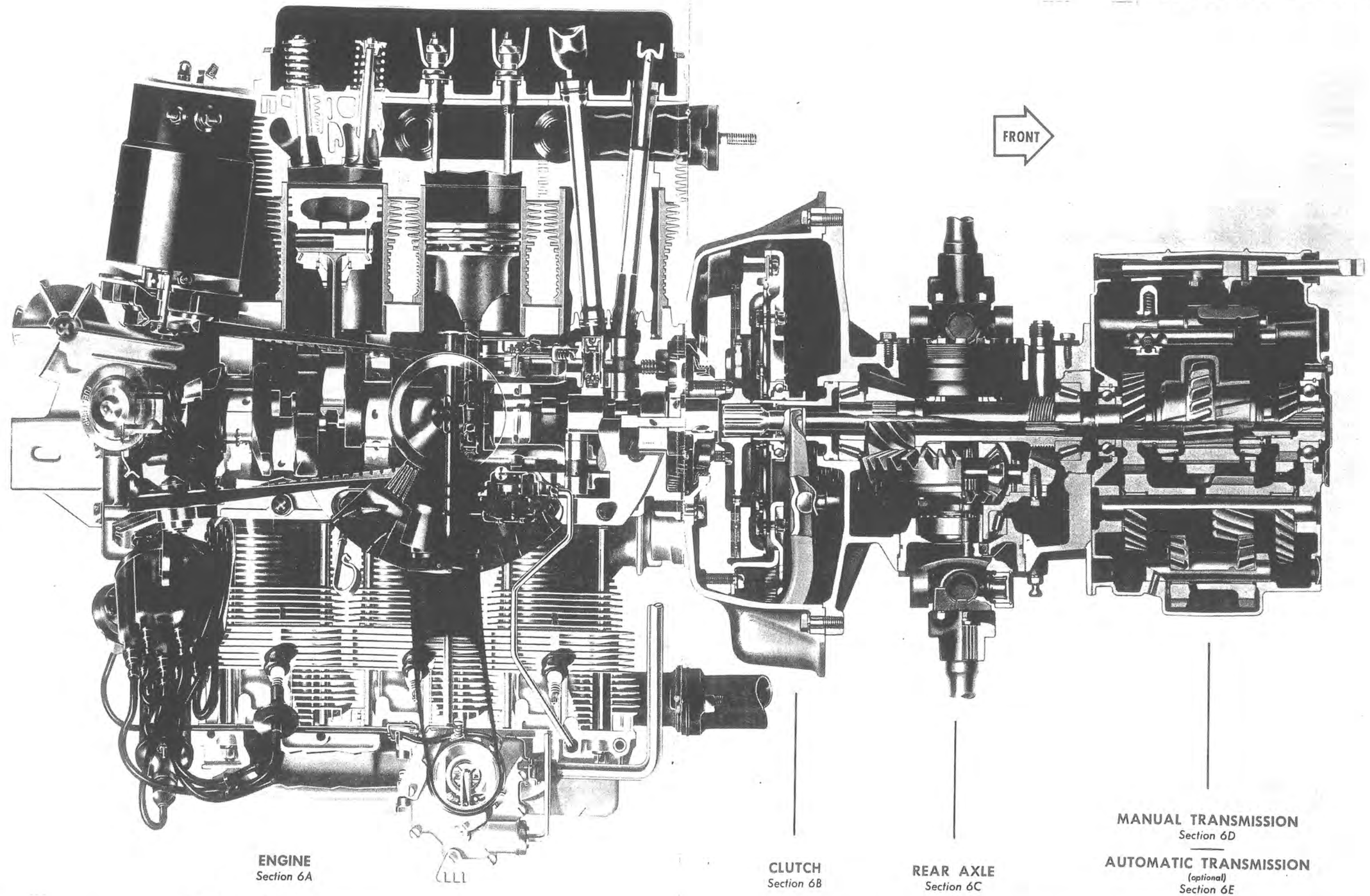


Fig. 1-4 - Buitenaanzicht van motor

- |                   |              |             |                         |                          |                              |
|-------------------|--------------|-------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|
| 1. Gaspedaalstang | 2. Olievluis | 3. Peilstok | 4. Achterste motorsteun | 5. Radio-massaverbinding | 6. Massaverbinding van motor |
|-------------------|--------------|-------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|





**ENGINE**  
Section 6A

**CLUTCH**  
Section 6B

**REAR AXLE**  
Section 6C

**MANUAL TRANSMISSION**  
Section 6D  
**AUTOMATIC TRANSMISSION**  
(optional)  
Section 6E

Fig. 1-2 - Doorsnede van aandrijfaggregaat  
Engine = Motor

Clutch = Koppeling  
Rear axle = Achteras

Manual transmission = Synchromesh gangwissel  
Automatic transmission = Automatische gangwissel