

## Best thing that's happened to camping since the covered wagon!

*This Corvair Greenbrier De Luxe Sports Wagon holds up to twice as much as ordinary wagons . . . over 175 cu. ft. of cargo. Totes as many as nine grown-up passengers (with optional-at-extra-cost third seat). And the Greenbrier's rear-engine traction takes you places other wagons fear to tread.*

This one was born for roughing it. Besides the comforts of home its rugged 1,600-lb. capacity body lets you take along, the Greenbrier supplies plenty of comforts and conveniences itself. Foam-cushioned seats, big

easy-loading double doors side and back, plus optional-at-extra-cost features like a radio, side-mounted mirror and the table shown, to name just a few of the more popular ones. About the only thing not offered is power steering. You don't need it because the Greenbrier's rear-mounted engine puts most of the weight on the rear wheels (and that's also the reason it goes so easy over snow, mud and loose gravel). Let your Chevrolet dealer show you this or the even more economical standard Greenbrier—the handiest helpers a hunter ever had. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

### **CHEVROLET** CORVAIR GREENBRIER SPORTS WAGON



# Corvair Club

## magazine





# CORSA Chapters

- 017 Bay State Corvairs  
16 Darby Drive  
Mansfield, MA 02048
- 019\*\* Colonial Corvair Club  
44 Columbia Rd.  
Arlington, MA 02174
- 027 City Car Club Corvairs  
30 Camel Street  
Fairhaven, MA 02719-2102
- 032 Central New Hampshire Corvair Assn.  
P.O. Box 334  
Contoocook, NH 03229
- 052 Vermont Independent Corvair Enth.  
P.O. Box 284  
East Arlington, VT 05252
- 068 Connecticut CORSA  
P.O. Box 341  
Georgetown, CT 06829-0341
- 074 New Jersey Association of Corvair Enth.  
P.O. Box 631  
Ridgewood, NJ 07451
- 067 Bayshore Corvair Association  
P.O. Box 815  
Jackson, NJ 08527
- 088 Delaware Valley Corvair Club  
1301 Union Landing Road  
Cinnaminson, NJ 08077
- 107 Resurrection Corvairs of Yonkers  
522 Saw Mill River Road  
Yonkers, NY 10701
- 117 Long Island Corvair Association  
P.O. Box 1675  
West Babylon, NY 11704
- 120 Capital District Corvair Club  
P.O. Box 192  
Rexford, NY 12148
- 130 Central New York Corvair Club, Inc.  
P.O. Box 425  
Jamesville, NY 13078
- 140 Niagara Frontier Corvair Club  
P.O. Box 45  
Buffalo, NY 14224
- 148 Association of Corvair Nuts  
180 Prospect St.  
Spencerport, NY 14559
- 158 Western Pennsylvania Corvair Club  
634 Arden Lane  
Pittsburgh, PA 15243
- 164 Lake Erie Corvair Association  
1320 W. 39th Street  
Erie, PA 16509
- 170 Central Pennsylvania Corvair Club  
3080 E. Prospect Road  
York, PA 17402
- 180 Lehigh Valley Corvair Club  
137 American Street  
Whitehall, PA 18052
- 190 Philadelphia Corvair Association  
2545 Broder St. 1st Fl.  
Allentown, PA 18103
- 194 Pottstown Area Corvair Enthusiasts  
695 N. Hanover Street  
Pottstown, PA 19464-4517
- 198 First State Corvair Club  
1002 Stonewood Road  
Wilmington, DE 19810-3114
- 207 Group Corvair  
12710 Lode Street  
Bowie, MD 20720
- 210 Chesapeake Corvair  
P.O. Box 273  
Abingdon, MD 21009
- 212 CORSA of Baltimore  
619 Round Oak Road  
Towson, MD 21204-3867
- 217 Mid-Maryland Corvair Club  
8703 Antietam Drive  
Walkersville, MD 21793-8020
- 220 Northern Virginia Corvair Club  
3019 Millstream Ct.  
Herndon, VA 22071
- 232 Central Virginia Corvair Club  
8015 Driftwood Dr.  
Prince George, VA 23875
- 236 Tidewater Corvair Club  
2901 Cardo Place  
Virginia Beach, VA 23456
- 240 Roanoke Valley Corvair Club  
2934 Rivermont Ave #30  
Lynchburg, VA 24503
- 264 Wild Wonderful Corvair Club  
140 Scott Acres  
Scott Depot, WV 25560
- 271\*\* CORSA/N.C.  
P.O. Box 430  
Browns Summit, NC 27214
- 291 Central Carolina CORSA  
Rural Route 03 Box 1195  
Manning, SC 29102
- 294 Lowcountry Corvair Association  
P.O. Box 505  
Ladson, SC 29456
- 296 CORSA South Carolina  
P.O. Box 5559  
Greenville, SC 29606
- 303\*\* Corvair Atlanta  
1147 Reading Drive  
Acworth, GA 30102
- 310 Heart of Georgia Corvairs  
104 Echo Lane  
Warner Robins, GA 31088
- 322 First Coast Corvairs  
2036 Live Oak Dr.  
Fernandina Beach, FL 32034
- 325 West Florida Corvair Club  
2907 San Miguel  
Milton, FL 32583
- 328 Central Florida Corvair  
605 N. Clayton  
Mount Dora, FL 32757
- 333 South Florida Corvairs  
P.O. Box 936652  
Fort Lauderdale, FL 33093
- 336 Suncoast Corvairs  
P.O. Box 788  
Crystal Beach, FL 34681
- 342 Gulfcoast Corvairs  
2630 Webber St.  
Sarasota, FL 34239
- 352 Vulcan Corvair Enthusiasts  
P.O. Box 59071  
Birmingham, AL 35259-9071
- 356 North Alabama Corvair Club  
12019 Runningmeade Trail  
Huntsville, AL 35803
- 363 Alabama Corvair Club  
3112 Clayborne Road  
Dothan, AL 36303
- 371 Music City Corvair Club  
1109 Windsor Park Lane  
Hendersonville, TN 37075
- 376 East Tennessee Corvair Club  
P.O. Box 928  
Kingsport, TN 37660
- 379 Corvair Houston  
P.O. Box 233  
Knoxville, TN 37901
- 385 Upper Cumberland Corvair Club  
241 Parkway Drive  
Cookeville, TN 38501
- 402 Derby City Corvair  
2207 Thomas Avenue  
Louisville, KY 40216
- 405 Central Kentucky Corvair  
413 Groves Point Way  
Lexington, KY 40517-4305
- 430 Mid-Ohio Vair Force  
3971 E. Livingston Avenue  
Columbus, OH 43227-2305
- 435 Tri-State Corvairs  
P.O. Box 581  
Bryan, OH 43506
- 440 Friends of Corvair  
7354 Middlebranch Ave. NE  
North Canton, OH 44721
- 448 Vacationland Corvairs  
560 Lindberg Blvd.  
Berea, OH 44017-1418
- 452 Corvair Club of Cincinnati  
P.O. Box 40153  
Cincinnati, OH 45240
- 454 Dayton Corvair Club  
P.O. Box 3514  
Dayton, OH 45402
- 460 Circle City Corvairs  
P.O. Box 17325  
Indianapolis, IN 46217-0325
- 465 Michiana Corvair Club  
209 S. Maple Avenue  
Sturgis, MI 49091-1854

\*\*changes

- 468 Mad Anthony Corvair Club  
2323 Lima Valley Drive  
Fort Wayne, IN 46818
- 480 Detroit Area Corvair Club  
815 Madison  
Birmingham, MI 48008
- 495\*\* West Michigan Corvair Club  
1864 Sherwood Dr. SE  
Grand Rapids, MI 49506
- 526 Iowa Corvair Enthusiasts  
23 Gleason Dr.  
Iowa City, IA 52240-5838
- 532 Milwaukee Corvair Club  
574 W17502 Lake Dr.  
Muskego, WI 53150
- 537 Capital City Corvair Club  
2795 Alleghney Dr.  
Madison, WI 53719
- 541 North East Wisconsin Corvair Club  
2205 Sullivan Ave.  
Kaukauna, WI 54130-3455
- 554 Corvair Minnesota  
3370 Library Lane  
St. Louis Park, MN 55426-4224
- 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts  
P.O. Box 704  
Matteson, IL 60443-0704
- 627 Prairie Capital Corvair Association  
P.O. Box 954  
Springfield, IL 62705
- 633 Show Me Corvair Club  
4067 Waterfall Drive  
St. Louis, MO 63034-0187
- 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.  
9802 Booth  
Kansas City, MO 64134
- 656 Ozarks Classic Corvair Club  
311 S. Patton  
Springfield, MO 65806
- 685 Corvair Midwest  
10100 Holdrege Street  
Lincoln, NE 68527-9462
- 700\*\* New Orleans Corvair Enthusiasts  
P.O. Box 66334  
Baton Rouge, LA 70896-6334
- 711 Red River Corvairs  
2809 Rebel Dr.  
Bossier City, LA 71111
- 722 Arkansas Corvair Club  
P.O. Box 627  
Little Rock, AR 72203
- 731 Indian Nations Corvair Association  
10009 S. Klein  
Oklahoma City, OK 73139-2922
- 744 Green Country Corvair Group  
P.O. Box 470022  
Tulsa, OK 74147
- 750\*\* North Texas Corvair Association  
2701 W. 15th St., Box 153  
Plano, TX 75075
- 770 Corvair Houston  
P.O. Box 2331  
Houston, TX 77252-2331
- 782 Alamo City Corvair Association  
P.O. Box 291222  
San Antonio, TX 78229
- 787 Lone Star Corvair Club  
Rural Route 01 Box 15A  
McDade, TX 78650
- 799 Desert Corvair Club  
P.O. Box 220108  
El Paso, TX 79912-2108
- 802 Rocky Mountain CORSA  
4020 W. Exposition  
Denver, CO 80219
- 809 Pike's Peak Corvair Club  
P.O. Box 15034  
Colorado Springs, CO 80935
- 837 Boise Basin Corvairs  
P.O. Box 16734  
Boise, ID 83715
- 840\*\* Bonneville Corvair Club  
2273N 700W  
Clinton, UT 84015
- 850 Cactus Corvair Club  
P.O. Box 11701  
Phoenix, AZ 85061
- 857 Tucson Corvair Association  
4072 E. 22nd St., Suite 197  
Tucson, AZ 85711
- 860 Northern Arizona Corvair Club  
340 E. David  
Flagstaff, AZ 86001
- 871 Corvairs of New Mexico  
2226 Inez Dr. NE  
Albuquerque, NM 87110-4732

- 891 Vegas Vairs  
4607 E. Imperial Ave.  
Las Vegas, NV 89104
- 903 South Coast CORSA  
P.O. Box 213  
Redondo Beach, CA 90277-0213
- 914 CORSA West of Los Angeles  
P.O. Box 950023  
Mission Hills, CA 91395
- 917 Vintage CORSA  
P.O. Box 1180  
Placentia, CA 92871-1180
- 920 Coyote Corvair Club  
P.O. Box 2204  
Vista, CA 92085-2204
- 921 San Diego Corvair Club  
P.O. Box 23172  
San Diego, CA 92193
- 925 Inland Empire Corvair Club  
P.O. Box 52714  
Riverside, CA 92517
- 933 Bakersfield Corvairs  
10817 Sunset Canyon Dr.  
Bakersfield, CA 93311
- 934\*\* Central Coast CORSA  
3155 Nacimiento Lake Dr.  
Paso Robles, CA 93446
- 937 San Joaquin Corvair Club  
P.O. Box 4693  
Fresno, CA 93744
- 947 San Francisco Bay Area CORSA  
P.O. Box 6331  
Albany, CA 94706
- 951 Valley CORSA  
P.O. Box 2792  
Santa Clara, CA 95055
- 953 Central Valley Corvairs  
3001 Lancelot Lane  
Modesto, CA 95350
- 956 Classic Corvairs of River City  
2990 Boeing Road  
Cameron Park, CA 95682-9210
- 958 Sacramento Corvair Tour Group  
9590 Appalachian Drive  
Sacramento, CA 95827
- 970 Corvair Oregon  
P.O. Box 1445  
Portland, OR 97201
- 973 Beaver State Corvair Club  
P.O. Box 148  
Crabtree, OR 97335
- 975 Southern Oregon Corvair Owners  
312 Fairmount Street  
Medford, OR 97501
- 981\*\* CORSA Northwest  
P.O. Box 88  
Renton, WA 98057-0088
- 990 Inland Northwest Corvair Club  
P.O. Box 132  
Four Lakes, WA 99014-0132
- 993 Columbia Basin Corvairs  
P.O. Box 1022  
Richland, WA 99352-1022
- INTERNATIONAL
- FRA Chevrolet Corvair Club  
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi  
91410 Dourdan, France
- ONT CORSA Ontario  
401 Beechwood Crescent  
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada
- SWI Swiss Corvair Club  
c/o Urs Tanner, Bachtelenstrasse 39  
CH-2540 Grenchen, Switzerland
- SPECIAL INTEREST
- 270\*\* Corvanatics  
5000 Cascabel Road  
Atascadero, CA 93422
- 001\*\* Lakewood-Monza Group  
1306 Friar Road  
Newark, DE 19713
- 002\*\* Group UltraVan  
5537 Pioneer Road  
Boulder, CO 80301
- 003 Team Anhydrous  
313 Center St.  
Hacktettstown, NJ 07840-2101
- 004\*\* Air Vair Group  
5474 S.R. 19  
Galion, OH 44833
- 006 V-8 Registry  
4361 St. Dominic Drive  
Cincinnati, OH 45238
- 007\*\* Virtual Vairs  
corvair-request@cyclone.mitre.org, 2541  
Meadowood Dr.  
Toledo, OH 43606-3139

## Corvair Parts & Repair Specialists

- Alabama**  
Frank Ranelli  
1725 Hendrix Drive  
Birmingham, AL 35214  
205/798-3787  
B; 2, I
- Arizona**  
Charlie of Phoenix  
2902 North 60th Drive  
Phoenix, AZ 85033  
602/247-3272  
A; 1, D, F
- The Shop  
1445 North Pasadena Circle  
Mesa, AZ 85201  
602/964-4996  
A; 1, D, G, H; 2, I, K
- Southwest Corvair Salvage  
32 E. Raymond St.  
Phoenix, AZ 85040  
602/268-5968  
A; 1, E, F, H; 2, I
- California**  
Card's Corvair Service  
14924 Meridian Road  
Chico, CA 95926  
916/893-3103  
A; 1, D; 2, I
- Corvair Country  
3720 Stockton Boulevard  
Sacramento, CA 95820  
916/454-2912  
B; 1, D, F
- The Corvair Doctor  
13727 Inglewood Avenue  
Hawthorne, CA 90250  
310/970-1966 or 213/CORVAIR  
A; 1, D, F; 2, I, K
- Corvair Warehouse  
1506 North Blackstone  
Fresno, CA 93703  
209/264-7765  
A; 1, D, G
- Craig's Corvair  
and UltraVan Service  
7011 Sunny Vista Road  
Joshua Tree, CA 92252  
619/366-9104  
B; 1, D, G, H; 2, I, J, K
- Colorado**  
Rear-Engine Specialists  
16010 W. 5th Avenue  
Golden, CO 80401  
303/278-4889  
A; 1, D, F; 2, I
- Florida**  
Chuck's Corvairs  
602 Crazy Lane  
Lutz, FL 33549  
813/949-4681  
A; 1, D, F
- Corvair Heaven  
P.O. Box 13  
Ellenton, FL 33532  
813/746-0478  
A; 1, D, F; 2, I, J, K
- Knecht's Auto Repair  
516 Scott Lane  
Fort Walton Beach, FL 32547  
904/862-3614  
A, E; 2, I
- Waterless Wonders  
1111 Enterprise Ct. Suite E  
Holly Hill, FL 32117  
904/254-8475  
A; 2, I, J, K
- Georgia**  
Rob's Performance Shop  
4029 Andersen Farm Road  
Austell, GA 30001  
404/948-0345  
A; 2, I
- Ted's Auto Body  
2288 Fourth Street  
Tucker, GA 30084  
770/621-9999  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Illinois**  
Bardings Garage  
140 East Damon  
Decatur, IL 62526  
217/877-1570  
A; 1, D; 2, I
- Mike Callahan  
315 N. Prairie St.  
Batavia, IL 60510  
708/761-8714  
B; 1, D, F
- The Vair Shop  
21403 South 80th Avenue  
Frankfort, IL 60423  
815/469-2936  
A; 1, D, F; 2, I
- Indiana**  
Darlington Gray, Inc.  
918 3rd Ave. SW  
Carmel, IN 46032  
317/571-0944  
A; 1, D, F; 2, I, I
- Kansas**  
Bybee Video Services  
7908 Gillette  
Lenexa, KS 66215  
913/599-2303  
A; 1, E, G; 2, K
- Midwest VW-Corvair Specialists  
10066 South 103rd Street West  
Clearwater, KS 67026  
316/584-2218 or 584-6405  
A; 1, D, F, H; 2, I
- Marty's Corvair Parts  
12831 Cerise Avenue  
Hawthorne, CA 90250  
310/970-1960  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Silicone Wire Systems  
3462 Kirkwood Drive  
San Jose, CA 95117  
408/247-2237  
B; 1, C, G
- The Source  
13975 Mira Montana  
Del Mar, CA 92014  
619/259-1520  
B; 1, C, F; 2, I
- M & J's Vair Mart  
2670 Pacer Lane  
San Jose, CA 95111  
408/225-8164  
A; 2, I
- Kentucky**  
S & S Corvair  
422 E. 5th Street  
London, KY 40741  
606/878-2862  
B; 1, D, F
- Louisiana**  
Red Stick Corvairs, Inc.  
3655 Capital Heights Ave.  
Baton Rouge, LA 70806-5715  
504/336-4803  
B; 1, D, F; 2, I, J
- Maine**  
Cider Hill Garage  
138 Ogunquit Road  
Cape Neddick, ME 03902-7936  
207/363-5947  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Maplewood Motors  
138 Ogunquit Road  
Cape Neddick, ME 03902  
207/361-1340  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Maryland**  
Bob's Restorations  
446 Blossom Lane  
Frederick, MD 21701  
301/631-1413  
B, D; 2, J
- Irv Simon Speedometer Repair  
3810 Collier Road  
Randallstown, MD 21133  
410/655-0196  
A; 1, D, G, H; 2, K
- Massachusetts**  
Atlantic Corvair Enterprises  
24 Pennacook Road  
Tewksbury, MA 01876  
508/851-6784  
B; 1, E; 2, I
- Clark's Corvair Parts, Inc.  
Route 2  
Shelburne Falls, MA 01370  
413/625-9776  
A; 1, D, F, H
- Martin Motor Parts  
P.O. Box 201  
West Brookfield, MA 01585  
508/867-6228  
A; 1, D, F
- Michigan**  
Handy Car Care  
6426 Harriet  
Waterford, MI 48327  
810/666-5224  
A; 1, D, F; 2, I
- Norm King Garage  
G-5167 North Dort Highway  
Flint, MI 48505  
810/238-4121 or 767-4769  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Nevada**  
Biron's Corvair Service  
2950 Montessouri St.  
Las Vegas, NV 89117  
702/220-8123  
B; 1, D, F, H; 2, I
- New Jersey**  
Silver Machine  
P.O. Box 1600 - Mosle Road  
Cladstone, NJ 07934  
908/234-0185  
B; 1, C, G, H
- New York**  
Dahlquist Automotive Inc.  
6850 Akron Road  
Lockport, NY 14094  
716/434-5286  
A; 1, D, G; 2, I
- Dream C.A.R. Auto  
417 29th St.  
Copiague, NY 11726  
516/842-5367 or 226-5357  
B; 1, D, F; 2, I, J
- North Carolina**  
Corvair Specialties  
6504 Denver Heights Circle  
Denver, NC 28037  
704/483-6387  
A; 2, I, K
- Shepard Corvair Repair  
7437 Quail Hill Road  
Charlotte, NC 28210  
704/554-6769  
B; 2, I
- Ohio**  
Battenhouse Auto Repair  
21942 Lorain Road  
Fairview Park, OH 44126  
216/333-1270  
A; 2, I
- Corvair Parts & Service, Inc.  
8533 Adams Road  
Huber Heights, OH 45424  
513/275-5067  
B; 1, D, F, H; 2, I, J, K
- Kwik Bros. Corvair Parts  
P.O. Box 4  
Goshen, OH 45122  
513/575-0346  
B; 1, D, F, H
- Oregon**  
Corvair Castle  
2747 NE Bunn Road  
McMinnville, OR 97128  
503/434-9544  
A; 2, I
- Corvair Underground  
P.O. Box 339  
Dundee, OR 97115  
503/434-1648 or 800/825-VAIR  
A; 1, D, F, H
- Dale Manufacturing  
3425 Fairhaven Street, NE  
Salem, OR 97303  
503/364-8685  
A; 1, D, G, H; 2, I, K
- Devecka Machine  
64120 Pioneer Loop  
Bend, OR 97701  
503/382-7590  
A; 1, H
- Pennsylvania**  
Al's Corvairs  
1320 West 39th Street  
Erie, PA 16509  
814/866-7640  
B; 1, D, F; 2, I
- Corvair Ranch  
18131 W. Lake Desire Dr., SE  
Renton, WA 98058  
206/255-6751  
B; 1, G, H; 2, I
- R.P. Corvairs  
711 Millersville Road  
Lancaster, PA 17603  
717/392-1544  
A; 1, D, F; 2, I
- Randy's Trannies & Corvairs  
Rural Route 01 Box 131  
Hopewell, PA 16650  
814/928-5191  
B; 2, I, K
- Texas**  
AVEC  
3973 Celia Way  
El Paso, TX 79922-1307  
915/584-8317  
B; 1, D, F
- Cat Automotive  
8323 Starcrest  
San Antonio, TX 78218  
210/599-8522  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Larry's Automotive  
6817 Bayway Drive  
Baytown, TX 77520  
281/424-4663  
A; 2, I, J
- M.C.L.  
5614 Franz  
Katy, TX 77493  
281/391-6623  
A; 1, D, F; 2, I, J
- Shipper Auto Repair  
510 Canino  
Houston, TX 77076  
281/447-0835  
A; 2, I
- Vermont**  
Bill Cotrofeld Automotive  
U.S. Route 7, Box 235  
East Arlington, VT 05252  
802/375-6782  
A; 1, G, H; 2, I, J, K
- Virginia**  
European Auto Sport  
Rural Route 02 Box 532  
Waynesboro, VA 22980  
703/943-5889  
B; 1, D, F; 2, I, J
- Quality Customs  
1623 W. Broad St.  
Richmond, VA 23220  
804/358-5674  
A; 1, D; 2, I, J
- Salem Motor Texaco  
319 College Ave.  
Salem, VA 24153  
703/389-0729  
A; 1, E, F; 2, I
- Washington**  
D.J. Enterprises  
35817 10th Ave. SW  
Federal Way, WA 98023  
206/927-0273  
B, D, G; 2, I
- Safari O-Rings  
18131 W. Lake Desire Dr., SE  
Renton, WA 98058  
206/255-6751  
B; 1, G, H; 2, I
- Wisconsin**  
Jim's Corvair Parts  
2826 Memorial Dr.  
Two Rivers, WI 54241  
414/793-1982  
B; 1, D, F; 2, I
- SWITZERLAND**  
House of Corvairs  
Kirchgasse 22  
8427 Rorbas-Zurich,  
01-865.04.20  
B; 1, D, G; 2, I, K

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



color tan. \$3,000. Barbara Martin, PO Box 453, Santa Fe, NM 87504, 505/983-2134. ....(NM)

1966 500 coupe, 29K original miles, original int., tan ext., 95/PG. Trophy winner many times. \$4,500. F. Donald Miller, 717/229-2335. ....(PA)

1966 MONZA coupe, 110/PG, Tropic Turquoise paint w/Artesian Turquoise interior. This is a beautiful 57K mile car that drives as well as it shines. The body was redone 6 years ago & all mechanicals & interior have been gone over since. Can be driven anywhere. Must sell. Asking \$4,500 OBO. Andrew Mumford, 814/676-2375. ....(PA)

1966 Glenn Pray CORD Sportsman, 110 engine, low mileage since overhaul, runs good, drive away, not regis. White w/red int., new black top, tires, battery, AM/FM/cassette. 915/684-8585. ....(TX)

1966 MONZA convertible, 110/PG, restored in 1992, new paint, top, seats, etc. 75K original miles, kept in heated garage. \$3,500 OBO. 765/463-4295, West Lafayette. ....(IN)

#### 1967

1967 ULTRAVAN #295, V-6 eng., 3-spd auto, excellent thruout, ready to travel, video & photos \$8 ppd. \$6,295 OBO. Jim Craig, 760/366-9104, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252. ....(CA)

1967 ULTRAVAN #304, 110/PG, 3.55 gears, good paint, tires, interior, etc. Daily driver, ready to travel. Located in Oregon. Video & photos \$8 ppd. \$3,595 OBO. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104. ....(CA)

1967 4-door sedan, 95/4, runs good, body has no rust, needs pressure plate. Daily driver. \$1,100. Nils Nelson, 16 Princeton Ave., Hopewell, NJ 08525, 609/466-0935. ....(NJ)

#### 1968

1968 MONZA coupe, 38K orig. miles, always garaged. Int. orig. and beautiful, ext. new paint, mechanics perfect. Second owner, 20 years. \$6,000. 919/782-7054. ....(NC)

#### 1969

1969 110/PG convertible, red, black top/int., Calif. car purch. from orig. owner 2/97, 124K mi., excellent cond. \$7,700 OBO. Mike, 310/822-0032. ....(CA)

1969 ULTRAVAN #484, 110/PG, 3.55 gears. VG paint, interior curtains, tires, new brakes, master & whl. cyls. A really good buy at \$3,995 OBO. Video & photos \$8. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104. ....(CA)

1969 MONZA coupe, 110/PG, telex column/wheel, all glass tinted, 1/r bumper guards, no rust/bodywork reqd. Can use cosmetics & TLC. Reg. to 2000. \$3,500 OBO. 602/945-9403. ....(AZ)

1969 MONZAs: 1 silver coupe, Factory Stock Original 1st place winner, \$5,500. If you want 2, a 140/4 all options convertible, \$10,500 the pair. Both 20K original miles. Details call Wayne, 602/759-8331 eves. week-ends. ....(AZ)

#### PARTS FOR SALE

Race stuff: 140 hi-po carbs, re-angled floats, glass sights, bored 1-1/2" on secondaries, jets relocated, extra vents. \$350. Gold anodized washable air filters for 140 S75. Mallory dual point distributor w/wires \$150. IECO kit installed, mechanical only advance 36" at 2,800 rpm \$100. 2 late front springs lowers car 2", used 4 15" ROH aluminum mags w/22.5x8 Hoosier slicks R35 compound \$400, PG transaxle \$100, 3.89 ring & pinion \$75, 4 '65 Corsa hubcaps w/brand new center emblems \$40, 180 turbo motor running when taken out, turbo taken off for storage \$600 or \$750 w/4-spd transaxle. VG black engine shroud sheetmetal, late.

516/785-1100, leave message with secretary 9AM-4PM. ....(NY)

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)

1963 window cranks \$5 ea., '63 rear ash trays \$4, '61 or '62 crankcase vent tube \$15, '61 or '62 top shroud (no PCV vent tube hole) \$30, '63 starter cores \$10, '63 light blue sunvisors \$10 pr., early muffler heat shield \$10, oil pan \$15, LH lower shroud \$20. All good condition. 1965 Monza wheelcovers, 7, some need new centers, \$20; '64 Monza wheelcovers, 7 fair condition, \$20; '62-64 air cleaner crossover & 1 air filter can \$30; '63 or '64 footwell air vent assy pair \$30. David Drake, 608/839-5330 before 9PM. ....(WI)

Used 1965 AM/FM radio with mint chrome face plate, great for show car, \$250 or trade for 1972-76 mint Corvette AM/FM radio. Will be at VA Vair Fair May 1-3. Charles Pender, 806 Monacan Park Rd., Madison Heights, VA 24572-3438, 804/384-7954. ....(VA)

FC front end spindle to spindle \$100 OBO, '67 front end drum to drum \$100 OBO, '62 rear suspension \$50 OBO. Larry Budd, 860/627-6640 mornings. ....(CT)

Screw thread shift cable empty PG case \$25, turbo dist #110329 w/can #224 \$125, turbo thermister \$50, NOS turbo exh. valves \$25 ea., NOS intakes \$10, bronze guides \$1 ea., as new dry aluminum exh. manifolds 110 hp stack size \$25/pr. Wait Davison, 305/444-1937. ....(FL)

For turbocharged eng., rebuilt dist's included polished shafts, new bushing, point plate, pri. wire, grommet, points, cond., rotor & cap. Vac./press unit tested, new or used. Cam & weights repl. as necessary. All units built to spec. of the year model. Part # & price: 1110298 150 hp \$149.50, 1110314 150 hp \$164.50, 110329 180 hp \$194.50. Note: Ignitor electronic ignition installed for an additional \$50 in place of std. parts. Also 140 hp air cond. compressor w/alum. pipe fittings & all metal mounting brackets to fit over 2nd carb, \$150. Many other weird & rare parts. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104. ....(CA)

Special tool: new '65-69 rear wheel spindle press off or knock off tool. This tool is 4130 steel, 1-3/8" x 3". It threads on the spindle for removing the spindle from the hub. Prevents damage to the threads. \$19.95 plus \$3 post. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104, ultravan@aol.com. ....(CA)

UltraVan replacement parts, many new parts now avail. I have any part that you need. Parts list available. Turbo carbs rebuilt to concours specs w/new paint, chrome screws, links, total kit, jetted to carb p/n, yr. & model. Ready to install and run. 3 avail.: 150 carb #3311S-SA (1962) works fine on '62 \$165; 150 carb #3296S (1964), rare, \$190; 180 carb #4020S (1965), works fine on '66, \$215. No core charge. See other parts ads in the Feb. '98 issue. 10% discount on all parts listed in my ad of the Feb. '98 issue. Thermister adapter for 95, 102, 110 engines, this allows you to install the orig. thermister to use with your Spyder or Corsa dash, \$15 ppd. Also, I have 5 used orig. thermisters \$100 ea. ppd. Tested and guaranteed. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, 760/366-9104. ....(CA)

Turbocharger, 1963-64 rebuilt in '97. Has only a few hours running time on my 1962 show car. Replaced it with correct 1962 turbocharger for concours shows. \$450. Jeffrey P. Williams, Los Angeles, 714/280-8128. ....(CA)

NOS Corsa script 3871679 \$20, '65-67 4-door door edge guards 3 sets \$30, '64 rt. front dogleg 3843548 \$20, '65 ww molding 4 large pieces \$220, Corvair script 6256969 \$25, good used '65 Corsa rear grille trim \$35 each, Corsa shifter cover \$50, '65 turbo emblem 3854338 \$25. Includes shipping. Steve McDaniel, Safari O-Rings, 18131 W. Lk. Desire Dr. SE, Renton, WA 98058, 425/255-6751. ....(WA)

NOS '64 dual rear antennas \$160, NOS '65 rear antenna \$75, '66 AM/FM rebuilt \$325, LM conv body weights \$100, LM conv rear pinchweld chrome \$100, LM conv header chrome \$125, rare FC oil bath pre-cleaner \$75. 801/825-5025. ....(UT)

NOS Chevrolet accessory floor mats, 1960 to 1969. New discovery, all colors and styles, except black for Corvair. Priced from \$50 to \$100 each. Too many to list. Send large SASE for inventory to NOS Mats, Dept. C, 71 Riviera Terr., Waterford, MI 48328. ....(MI)

Used parts at half or less of regular retail. Send \$2 for extensive list or send name & address for info on how to list all your spare parts in our subscription service for only \$2/month. Buy cheap. Wolf Enterprises, 4007 Loch Highland PS, Roswell, GA 30075. ....(GA)

Huge parts inventory for sale, piece by piece or as a lot. Mostly LM, but EM & FC also. For list, send long SASE to BA, 7830 E. Belleview St., Scottsdale, AZ 85257. ....(AZ)

Keys, NOS and gold plated keys for all Corvair and GM models. Many of those hard to find keys and lock cylinders. Keys stamped and cut by code, please inquire with year and model. Joey Jessor, 26 West St., Akron, OH 44303-2344, Visa/MC/AmEx/Disc. Phone 330/376-8181, 24 hour fax 330/384-9129. ....(OH)

NOS, 2 ea. '65-69 chrome 4-spd gear shift levers in orig. boxes, \$55 ea. plus \$3 ea. ship. Inspected & chrome is excel. Jim Craig, 7011 Sunny Vista Rd., Joshua Tree, CA 92252, jrcraig@juno.com. ....(CA)

VW (non-IRS) transaxle setup for Corvair. Fully built, over \$2,000 invested in transaxle alone. Includes kit to mate Corvair engine to VW transaxle, Flywheel, clutch, hydraulic clutch system, pedal assembly, Hurst shifter and misc. parts. \$1,000. NOS headlight bezel, '61-64 left side, \$50 + ship. Ray Sedman, 818/349-9508. ....(CA)

#### 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)

Early stone guards for headlights, stainless steel preferred. Harry J. Light, 615 NE 12th Ave., Ft. Lauderdale, FL 33304, 954/763-7124. ....(FL)

From one Corvair lover to another...

## Corvair Embroidery

on 

\* Jackets \* Caps \* Sweat Shirts \*  
\* Knit Shirts \* etc. \*  
\* Most Models Available \*  
Send For Free Literature

## Corvairs by

 **Creative Stitches**  
(970) 245-4722 • 2710 Cancun Ct.  
Grand Junction, CO 81506  
e-mail: Mr-MrsVair@juno.com  
Member of CORSA, Pikes Peak,  
and Tucson Corvair Ass'n

## Van de redactie

Het echte seizoen moet nog beginnen, en het derde nummer van de club van je dierbare en unieke klassieker ligt alweer voor je neus.

Deze keer met nog meer informatie, en zoekende hiernaar komen we steeds meer tegen zodat we nog maanden vooruit kunnen. Links en rechts dienen zich leden aan die een of meerdere onderwerpen voor hun rekening willen nemen, en dat versterkt het clubgevoel natuurlijk behoorlijk. Dat zouden we graag nog meer willen zien, dus pak die pen en schrijf je ervaringen of wetenswaardigheden op, wees niet bang dat het niet "goed" genoeg zou zijn. Wij passen een verhaal wel aan, eventueel met wat afbeeldingen, iedereen wil zo graag weten hoe de andere clubgenoten met hun auto er voor staan.

Van de Franse kant kregen we complimenten over onze aanpak, en we proberen voor hun blad zo nu en dan ook een artikel te verzorgen, wij nemen tenslotte ook van hun over, en profileren ons als een "zustervereniging". Ook de Zwitsers hebben toenadering gezocht, en wat let ons ook met onze Duitssprekende vrienden een goede Corvair-relatie te hebben.

Met onze eigen club gaat het in ieder geval goed, klein maar dapper. Aanvankelijk waren er wat problemen met het overmaken van de contributiegelden, maar wij hopen dat het nu opgelost is. Dit alles kwam doordat de Postbank eerst de rekening niet kon openen op clubnaam. Toen alle post de deur uit was bleek dat ineens wel te kunnen. Wij dachten dat dit niet zo'n probleem zou worden, maar het zou iets anders lopen. Om echt alle misverstanden de wereld uit te helpen, schrijf het ergens op: Rek nr. 7814905 t.n.v. Corvair Club Amsterdam. We hebben al een paar leden kunnen helpen met raad of onderdelen, ook dat is een eigenschap die in goed clubverband uitstekend werkt. Her en der worden ons onderdelen gevraagd of aangeboden. Gooi dus nooit iets weg, je zou een clubvriend een dienst kunnen bewijzen, al is het maar het kleinste clipje. Als je iets nodig hebt, of wil weten bel om je heen, een ledenlijst heb je reeds of zit er aan te komen. Veel leesplezier.

## Op de omslag

Op de omslag nu eens niet een "geleende" Corvair, maar de bloedmooie Spyder van onze clubvriend Ad Dijkstra. Over de auto gaan we nu niet uit de school klappen, dat zal Ad te zijner tijd zelf wel doen. Wetende dat er binnen de club driftig gerestaureerd wordt, zal dat in de toekomst nog de nodige mooie covers in kleur opleveren.

## Onderdelen

Onlangs heeft Mike Cramer een lading onderdelen bij een ex-corvairist in Brussel kunnen kopen. Via de club is hij aan dit adres gekomen (Hans de Graaff-Leon Janssen). Het betreft voor het merendeel onderdelen voor zijn 1960 4-drs. Sedan. Zoek je iets neem dan contact met hem op. Ook zal hij zelf wel t.z.t. aangeven via een advertentie wat hij overcompleet heeft. Van eveneens een ex-corvairist uit Eindhoven hebben we een hoeveelheid onderdelen gekregen; het betreft hier om delen van een 1967 Monza sedan (4-deurs) Met name de deuren zijn, weliswaar niet mooi, maar geheel intact. Voorts wat uitgewisselde sierstukken en electronica.

## Colofon

1e jaargang nr.3

Uitgave en redactie:  
Corvairclub Nederland

Redactieadres:  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT

Administratie en abonnementen:  
Darwinplantsoen 1  
1097 EX AMSTERDAM

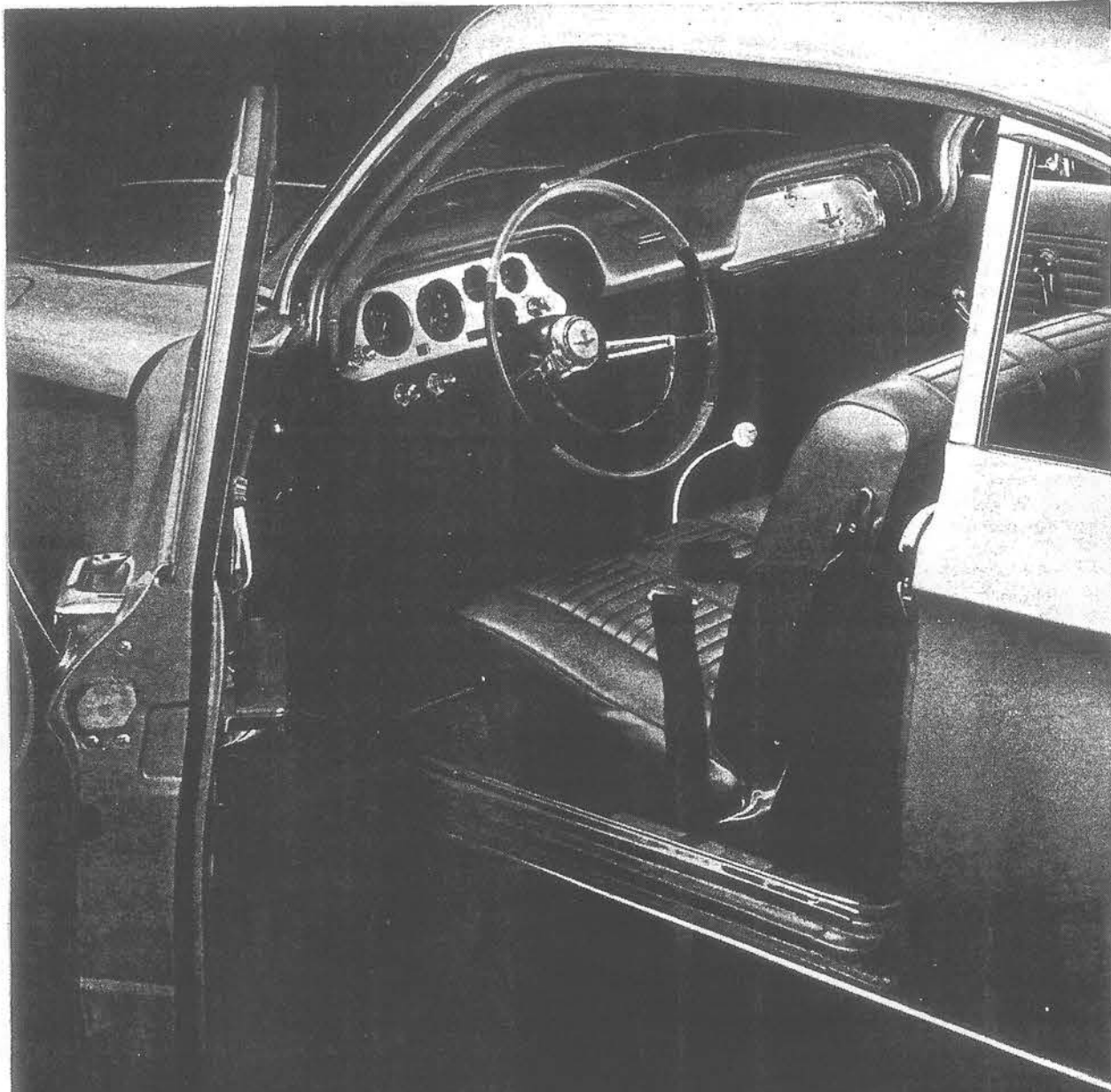
Lid worden:  
door storting van fl.40  
Op rek.nr. 7814905  
o.v.v. Corvair Club

Niet commerciële advertenties  
vrij voor alle leden









**YOU COULDN'T GET AN AUTOMATIC IF YOU TRIED**—Which leaves you holding a stick shift. A happy fix to be in; Spyders respond best to brisk stirring motions with the right hand—either 3- or 4-speed\* Synchro-Mesh. And no wonder, with a 150-hp Turbo-charged Six behind you and a 6,000-rpm tach before your eyes.

Some things the Spyder gives you that others don't: special brushed chrome instrument cluster with manifold pressure and cylinder head temperature gauges plus the tachometer. Special trim and interior appointments. Chromed accents in the engine compartment. And options\* such as Positraction and wire wheels.

For those who just can't live without an automatic, Powerglide\* can be had in the Monza, 700 and 500 series. Not the Spyder, though; that's strictly a case of stick with us and you'll go places. Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

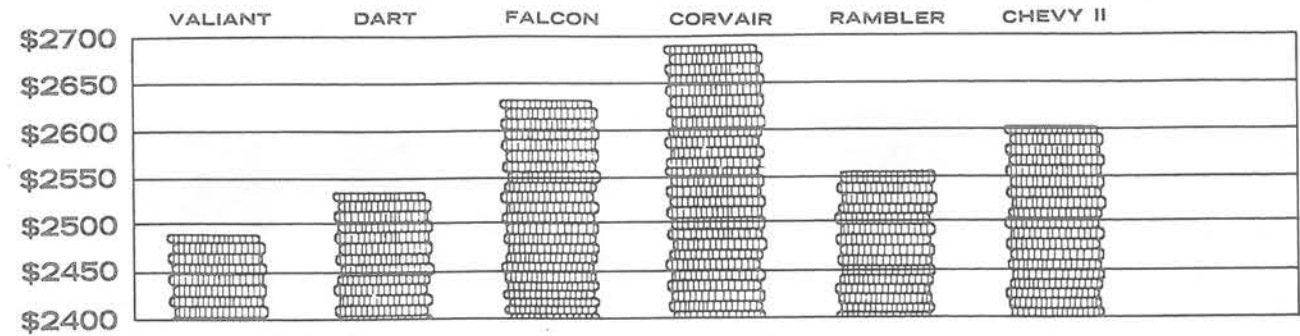
\*Optional at extra cost

**CORVAIR MONZA SPYDER by CHEVROLET**

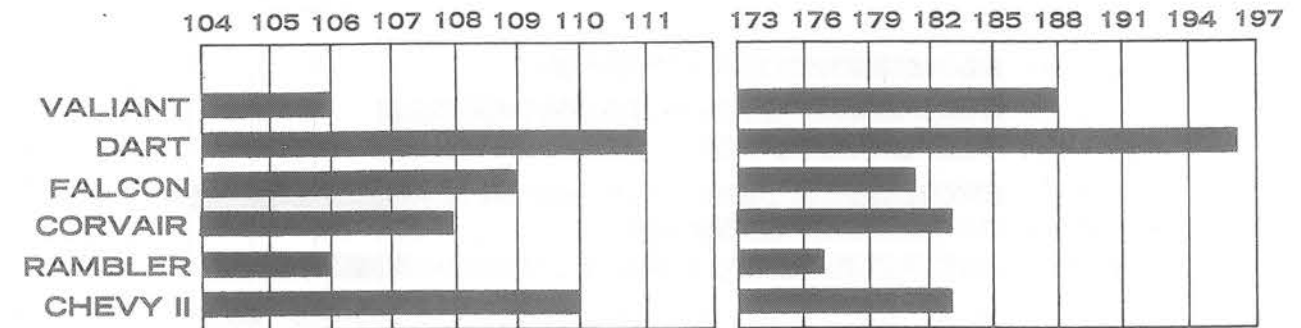


# HOW THEY COMPARE

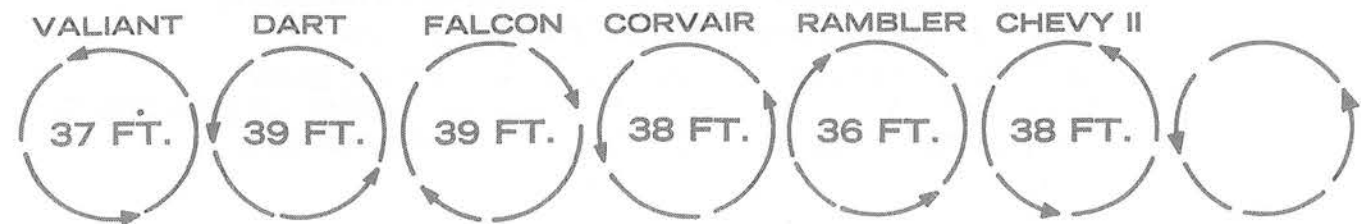
## PRICE



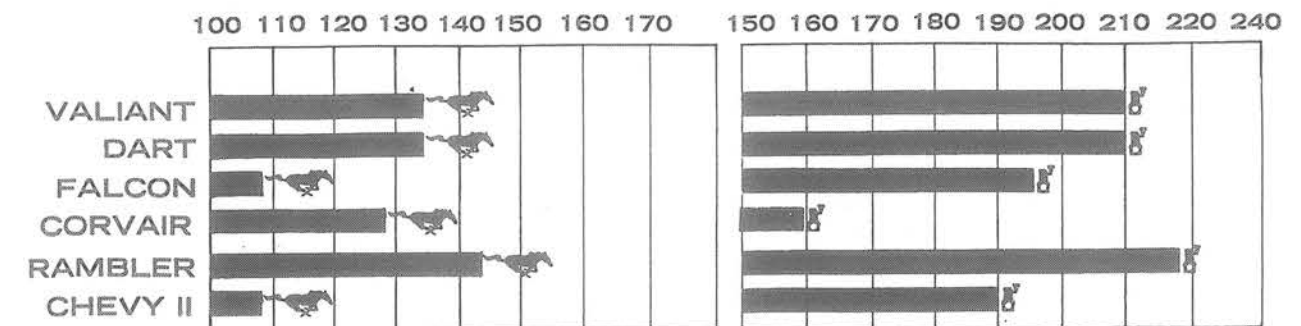
## WHEELBASE OVERALL LENGTH



## TURNING CIRCLE

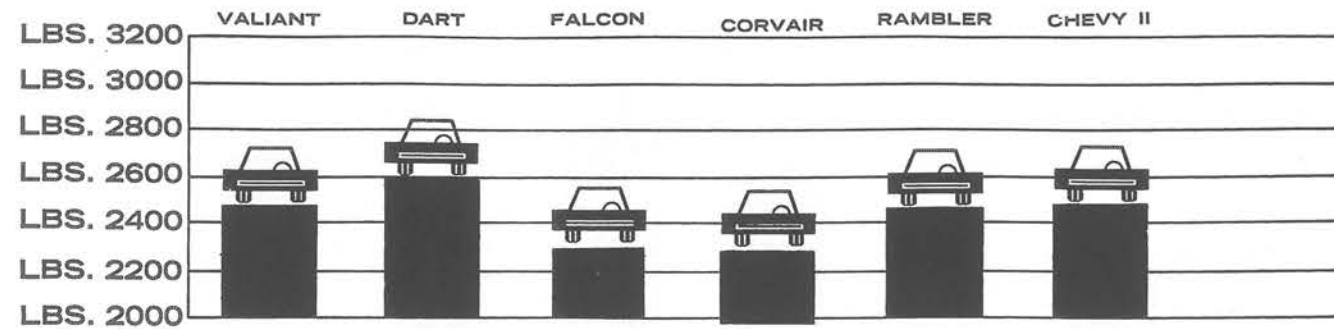


## HORSE POWER DISPLACEMENT



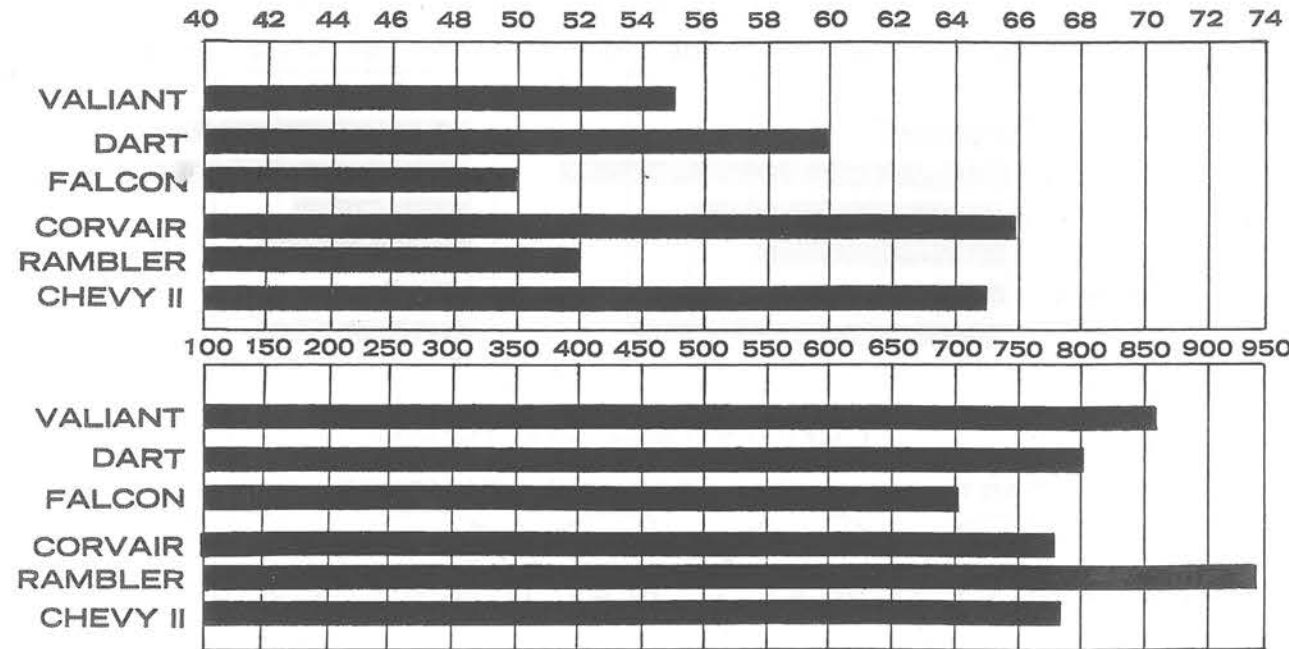
# HOW THEY COMPARE

## WEIGHT

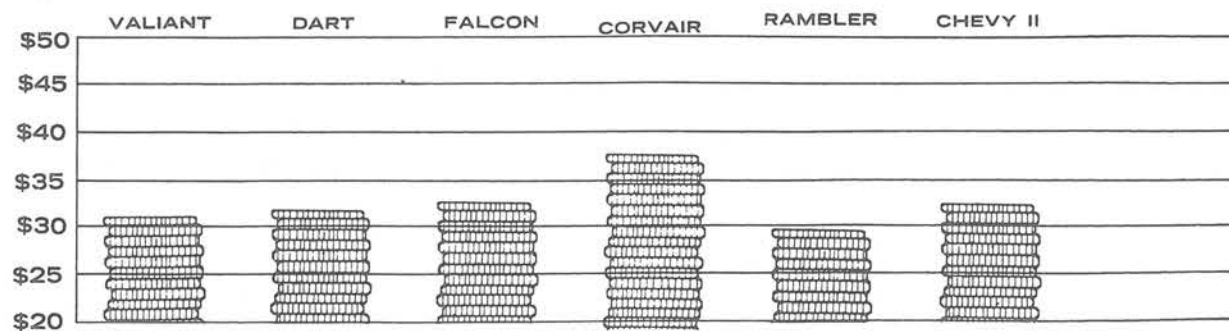


## BRAKE FACTOR

## TIRE FACTOR



## ECONOMY FACTOR



# CORVAIR-SPOTTERS

Een van de grootste 'salvages' (sloperijen die onderdelen verkopen) van klassieke automobielen in de Verenigde Staten is die van Gene Hauf in Stillwater, Oklahoma. Tot in de jaren tachtig bezat Hauf meer dan 4000 classics in ruste in voorraad, en had 25 man personeel in dienst. Maar de druk van belastingen en sociale premies dwong hem ten slotte een deel van zijn handel — Packard, Nash, Hudson en Studebaker — aan de oudijzerhandel en clubs te verkopen. Tegenwoordig doet hij zijn zaken samen met zijn vrouw Jo. Een personal computer voor de administratie van alle onderdelen van de nog aanwezige 2500 auto's heeft hij niet nodig, alles zit

in zijn hoofd! Wat Hauf zeker bewaard heeft, zijn merken en typen die in de jaren tussen 1938 en 1968 door General Motors werden gefabriceerd. Haufs collectie ligt uitgestald over een oppervlakte van 63 acres (ruim 25 hectare), men kan er dus wel enige tijd doorbrengen. En gelukkig kan men dat ook op zijn gemak doen, want waakhonden zijn er niet.

Bron: *Am. Automobielen '50-'70* Frank van der Heul. Uitg. Elmar



Na de dramatische aankondiging van Preston Tucker in 1945, dat hij met een zeer revolutionair voertuig met achterwielaandrijving zou komen (met een luchtgekoelde Six boxermotor), bleef het een tijdje stil rond deze aandrijving. Luchtkoeling was in de VS vroeger vrijwel alleen toegepast in de luchtvaart, omdat een vloeistofgekoelde lijnmotor daar soms op grote hoogte problemen opleverde. Alleen het automeerk Franklin en de eveneens Amerikaanse Airmobile hadden vóór de oorlog luchtkoeling gehad. Korte tijd na de oorlog werd er echter bij **Chevrolet** een soortgelijke motor getest, die oorspronkelijk door het constructiebedrijf Continental was gebouwd; later gebeurde dat ook door Lycoming. Deze 'aircooled Six boxer' werd in eerste instantie niet in een automobielprototype gemonteerd, maar kwam terecht in een lichte artillerietank, de M41 Walker Bulldog, waarin hij tijdens de Koreaanse Oorlog grondig werd afgeragd. Daar kon het ook goed koud worden, maar die luchtgekoelde flat Six voldeed uitstekend. Dit feit bracht de technisch directeur van Chevrolet, Cole, op een idee, dat ten slotte uitmondde in de unieke *Corvaair*, die in 1960 op de markt verscheen. De hier toegepaste, direct op de achterwielen aangedreven motor was op hetzelfde principe gebaseerd als die in de tank, maar natuurlijk kleiner. Ten slotte hoefde hier geen 500 pk bij 2800 toeren te worden opgebracht om 26 ton gewicht te verplaatsen! De *Corvaair* boxer had een inhoud van 2,3 liter en leverde een vermogen

van 80/95 pk. Van alle in dat jaar nieuw verschenen compact cars (verder waren dat de Ford Falcon, de Chrysler Valiant en de Chevy II) was de *Corvaair* technisch het meest spectaculair. Jammer genoeg ging de doorsnee chauffeur destijds verkeerd om met zijn nieuwe aanwinst. Men was aandrijving op de achteras nu eenmaal niet gewend, en als de banden niet precies op de juiste spanning werden gepompt (vóór 15 psi, achter 26 psi = pounds per square inch), zwakte de *Corvaair* door zijn topzware kont over de weg. (Een probleem waar, zij het in mindere mate, overigens ook de VW Kever altijd mee kampte.) Deze tweede generatie van het type, een *Corvaair* 500 coupé uit 1962, trof de auteur van dit boek onlangs in Texas aan. Hoewel de banden bij dit exemplaar zeker niet de juiste spanning hadden, bleek het voertuig bij navraag toch met enige regelmaat te worden gebruikt. De eigenaar vond vooral de kachel van zijn auto 'something special'. Een op benzine te stoken verwarmder kon het voertuig op een aangename temperatuur brengen alvorens men er in de kille ochtend of avond mee wegreed. Ook dit idee vinden we terug bij een VW-type, namelijk de duidelijk voor de Amerikaanse markt bedoelde luxueuze Volkswagen Typ 411, die in 1968 verscheen. De optioneel bij te leveren tijdsklok voor die kachel moest wel goed worden afgesteld, anders zat je tegen de tijd dat je weg wilde rijden met een lege accu!



## Advertenties

Corvair Monza coupe 1967 goud, aut.  
Nwe. Banden, altijd binnen gestaan, 1° eig.  
F.fr.38000 M.Philidori, Cannes 04 93695222

Corvair Monza coupe 1962, Creme wit, aut.  
int. rood, weinig km. Stilst. 1980, Te rest.  
F.fr.10000 M. Ros, Perpignan 04 68 34 95 14

Monza coupe 1961 "appelgroen(?)" aut.  
Diverse mankementen F.fr.5000  
M. Rbillard, Geange-Baune 04 94 88 65 08

Monza coupe 1961 rood/rood 98pk aut.  
Te restaureren F.fr.11000  
M. Leromain, Chatillon/Loire 02 38 31 09 96

Monza coupe 1962 grijsmet./blauw Aut.  
Carr. Over te doen, mech.gekeurd  
F.fr.12000 te bez. In de Doubs 03 81 53 68 25

Monza sedan 4drs. Roodmet./zwart, 4-bak  
Goede algemene staat. F.fr.25000  
Aubry (78) tel. 01 39 69 45 84

Monza convertible 1963 rood/rood imp. Cal.  
Nwe.banden enz., gerest. in '91 F.fr.55000  
Bordeaux tel. 05 56 91 85 23

Monza coupe 1963 blauwmet./blauw  
Restauratie 1990 Ffr.35000 te bez. Grimaud in  
De Var tel 04 94 56 81 60

## Gezocht:

Radio-houder voor originele GM-radio  
Moet passen in eerste model (1960)  
Mike Cramer 020- 6 92 94 25

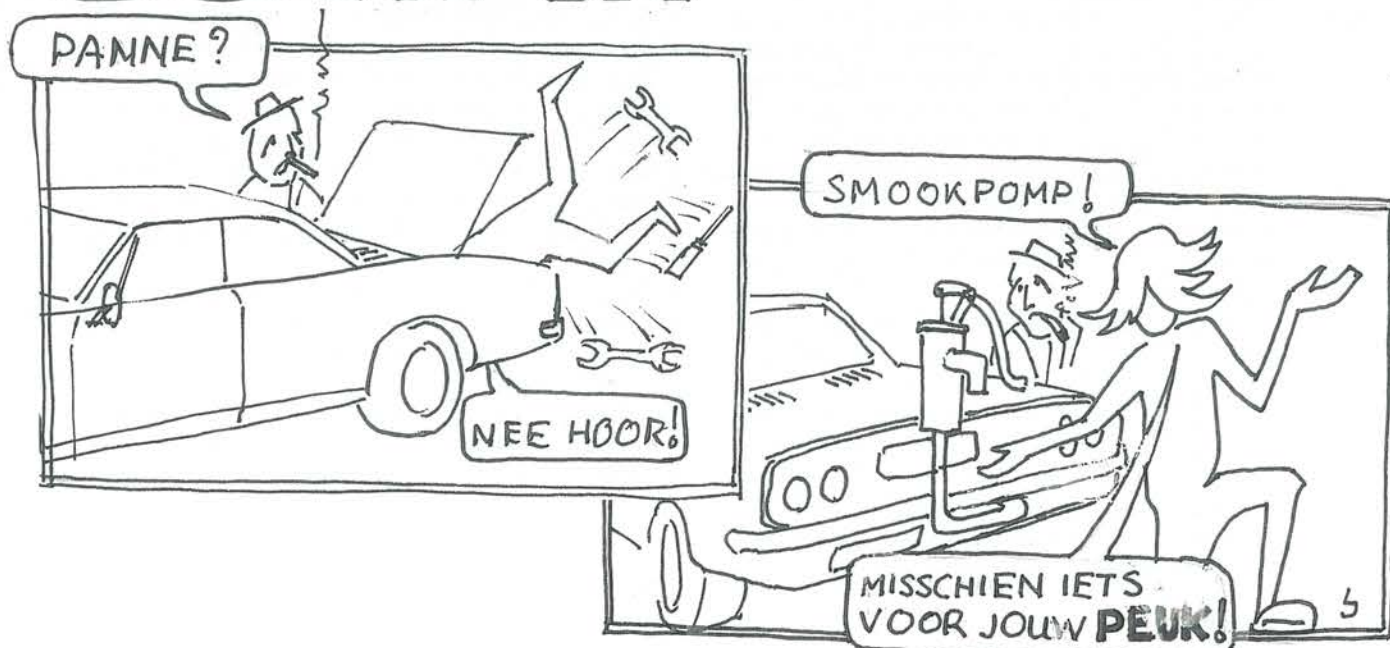
## Restauratie

Het is bij enige leden bekend dat Leon voor zijn  
Monza een voerdeel zelf heeft "geperst".  
De volgende keer zal daar uitvoerig op worden  
ingegaan. Als er iemand is die niet kan wachten tot  
het volgende nummer en zelf dus ook zijn methode  
wil toe passen, bel of fax dan even, 046-4516323



Onlangs was Mike Cramer "eventjes" in Canada  
en schoot daar dit plaatje van een '66 Corsa  
convertible in de sneeuw.

## HARRY HAIR EN ZIJN CORVAIR



## Motor-identificatie

Om de derde en laatste keer het onderwerp motor-identificatie te bespreken moeten we de koppen demonteren.

De tekeningen van de compressieruimtes helpen je weer een stapje verder. Alle verschillende compressie-verhoudingen worden bepaald door de cilinderkop, en niet door de zuigers, behalve de gewelfde zuigers van sommige "smog"-motoren.

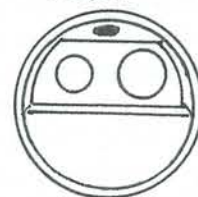
Vooraf het gebied rondom de bougie-gaten vergelijken met de afbeeldingen.

De 140pk kan gemakkelijk herkend worden aan de bevestigingspunten van de twee carburateurs per cilinderkop, en de grotere kleppen.

De turbo-koppen lijken vaak op andere koppen maar ze hebben verschillende afwijkingen (geen bevestigingspunten voor carburateur(s), thermostaat, rechter kop heeft afvoerbuis in het kleppengebied, beide koppen hebben boringen van ongeveer een halve inch diep met fijne draad getapt voor de thermostaatzeners

Bron San Diego Corvair Club-Jerry Becker

1960-'63  
80-84pk  
1962-'63  
150pk



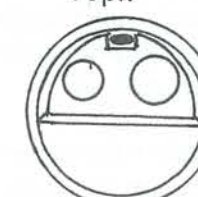
1961-'63  
102-98pk



1964  
150pk  
1965-'66  
180pk



1964-'67  
95pk



1964-'67  
110pk



1965-'66  
140pk



1968-'69  
smog

## Berichten

Van onze Franse vrienden vernamen we dat zij  
bezoek gaan krijgen van Corsa-mensen uit de  
Verenigde Staten.

Met hun Corvair komen ze de grote vijver over  
om naar het wereldkampioenschap voetbal te  
kijken. Gezien ze hun Corvair meebrengen, zal  
het daar niet bij blijven. Wij hebben ze in ieder  
geval uitgenodigd ook een bezoek aan ons land  
te brengen, en natuurlijk met ons kennis te  
maken. Verdere gegevens ontbreken ons nog  
maar zullen t.z.t. gepubliceerd, of indien nodig  
per brief of telefoon verspreid worden

Er is vanuit de club het voorstel gedaan om naar  
attributen als reversspeldjes en clubcaps uit te zien.  
Heeft iemand nog een ander idee of heeft men  
toevallig een fabrikant hiervan in de familie of  
kennissenkring, trek 'm dan eens aan zijn jas, het  
gaat maar om kleine aantallen.





## De geschiedenis van de Chevrolet

### ★ CORVAIR

In de vijftiger jaren ontstond naast de vraag naar de bekende grote sleeën ook de vraag naar kleinere energie zuiniger auto's. In die tijd kon een dergelijk verzoek alleen worden ingevuld door de imports met als belangrijkste exponent de VW Kever. Omdat de grote drie, Chevrolet, Ford en Chrysler deze situatie ook opmerkten werd er gewerkt aan een serie compacte auto van Amerikaanse origine. De meeste imports waren dan misschien wel zuinig, ze waren ook erg on-Amerikaans en dat sprak de grote meerderheid toch niet echt aan.

Modeljaar 1960 kwamen ze alle drie met een "compact" uit. Ford de Falcon, Chrysler de Vaillant en Chevrolet de Corvaire. Over deze laatste gaat dit verhaal.

De meeste mensen kennen vaag het verhaal van de Corvaire en helaas is dat meestal een negatief verhaal. Waarom? Nou de Corvaire is al niet een alledaagse verschijning in Amerika en is hier nog veel zeldzamer, dus de meeste mensen hebben de klok wel horen luiden maar weten absoluut niet waar de klepel hangt.

Net zoals de andere grote merken werd er bij Chevrolet goed nagedacht over hoe een compacte auto er uit zo moeten zien. Let wel dit is niet de mooie compacte auto zoals wij die nu kennen, maar in die tijd was compact synoniem met goedkoop. En binnen dit

goedkope budget moest de best mogelijke auto ontwikkeld worden.

Ford en Chrysler kozen beide voor conventionele techniek en Chevrolet werkte volgens de lijnen van de succesvolle kever met de luchtgekoelde motor achterin. Hierdoor kon de auto een volledig vlakke vloer krijgen en dus ondanks kleine afmetingen toch nog 6 personen vervoeren. Bijkomende voordelen waren dat geen stuurbevestiging nodig was omdat de voorkant licht genoeg was en dat airconditioning niet noodzakelijk zou zijn omdat de warmte van de motor achter de passagiers uitgestoten werd. Laten we wel wezen, de kever heeft bewezen dat dit nog zo gek niet is!



#### De eerste serie (1960 - 1964)

De volledige lijn Corvairs uit de eerste generatie bestaat uit een sedan, een coupe, een cabriolet, een stationwagen, een pick-up, een bestelbus en een minivan. De eerste sedan van 1960 had een motor met een inhoud van 145 CUI (2,3 liter) en leverde 80 pk bij 4400 omw/min. Dit alles in een auto van 1200 Kg met 3 bak dus geen echte sprinter.

De vroegste 1960 Corvairs (500 en 700) waren vrij Spartaans uitgerust en werden dan in de verkopen ook ruim verslagen door de Ford Falcon welke ook niet erg luxe was maar in ieder geval "gewone" techniek bood. Eind dat jaar werd door Chevrolet een luxere versie met losse stoelen, mooi tapijt, extra

accessoires en meer chroom aan de buitenkant op de markt gebracht, de 900 Monza. Ook werd een motor met 95 pk als optie leverbaar. En toen gebeurde er iets vreemds. De basis Corvairs welke als goedkoop model op de markt werd gebracht redde het niet tegen de concurrentie maar de wat luxere en sportievere modellen begonnen een eigen klantenkring te krijgen van mensen die deze "poor man's Porsche" wel leuk vonden.

In 1961 was de volledige modellen lijn beschikbaar, maar Chevrolet had het al bekeken en bracht in 1962 de Chevy II uit als conventioneel (en succesvol) alternatief. De Corvaire lijn bleef echter wel bestaan en hoewel de standaard motor 80 pk bleef, werd in 1961 de inhoud naar 145 CUI (2,4 liter) gebracht en was de optionele motor al 98 pk en in 1962 al 102 pk sterk. In 1962 verscheen ook de beroemde Spyder optie. Deze was zowel op de coupe als de cabriolet leverbaar en omvatte naast de extra uiterlijke kenmerken ook een 150 pk turbo motor! Hiermee was de Corvaire een echt sportieve wagen geworden en de 62/63 Spyder verkopen groeiden dan ook tegen de dalende overige Corvairs verkopen in. In 1964 werd de motor opnieuw vergroot naar 164 CUI (2,7 liter) en de standaard motor leverde nu 95 pk en de optionele versie 110 pk. De 150 pk Spyder werd nu als separaat model verkocht. Alle 1964 versies werden voorzien van een aangepaste achteras constructie op tegemoet te komen aan de klachten dat de originele pendelas niet samen ging met de vele pk's. Deze versie wordt momenteel sterk

(snelheidsmeter is in zijn geheel te zien, maar niet oliedruk en amperemeter) zorgt dat het er vanaf de bestuurdersstoel netjes uitziet. Maar het achtercompartiment blijft een beetje kaal. Hij biedt aan voor \$21.95 een hoogpolig tapijt kant en klaar gelegd op de opgeklapte achterbank en het open achterpaneel. In aanvulling op al deze elegante toevoegsels vindt Fitch het noodzakelijk iets aan geluiddemping te doen tijdens snel bochtenwerk. Een buurman van Fitch, en evenzo autogek, de bekende en succesvolle illustrator Coby Whitmore, hielp met het ontwerpen van de "Sprint Fastback 904 Ventop", die, gespoten in satijn zwart en aangebracht \$102 moet kosten. Het meest dure onderdeel in het Sprint-pakket, de "Ventop" of hoe je het ook noemen wil, zorgt er wel voor dat de auto een aparte verschijning wordt. Terwijl het op geen enkele wijze bijdraagt aan zichtwijdte of aerodynamica, geeft het dak de wagen een bultachtige, gemene lijn. Voeg temidden van al deze snelheids- en showonderdelen een Sprint-pookknop toe van Braziliaans rozenhout voor \$3.75, en je hebt de basis Sprint bijelkaar. Je kan er nog zo'n 20 andere onderdelen bij kopen; van achterbankisolatie \$4.50 tot en met een complete race-oophanging van \$184.00. De auto die wij testten had een basis Sprint uitvoering plus een hoofdsteun voor de passagiersstoel (\$18.95), een groot-licht "flasher" (\$5.95), matzwart kofferdeksel (\$35.00), een extra beugel aan de bestuurdersstoel om lange berijders meer plaats te geven (\$12.95) en een set van 13X5-inch Hands aluminium wielen (\$198.00). Vanaf de eerste oogopslag vonden we onze Sprint mooi. Ze was zilver met een matzwarte baan bovenop de flanken plus de Hand's wielen en de getinte lampen, ze kreeg aandacht waar we ook kwamen. Ze had 9500 mijl op de teller staan, voor het merendeel afgeragde testkilometers o.a. van Denise McCluggage die ermee naar de Bristol Dragstrip reed. Toch waren we geïmponeerd door de duurzaamheid van de diverse componenten. Je weet best wel dat dit geen fabrieks Corvaire is. De besturing, die wat gooi en trekwerk vereist bij lage snelheid, is een kadoetje onmiddellijk daarna. We waren ook ervan overtuigd dat John had zitten rommelen met de pook, maar hij gaf ons later te kennen dat een paar minuten van afstellen en strakker zetten het verschil maakte om strak te kunnen schakelen. De kosten hiervan zijn zo te verwaarlozen, dat hij het gratis doet bij alle Corvairs die hij moet transformeren. Het bochtenwerk is duidelijk beter dan met een basis-Corsa, ofschoon de stijvere afvering een ruwheid oplevert in het rijden die we niet verwachtten. Als in de produktie-versie de oversturing merkbaar is, en we de mogelijkheid hadden de Sprint in bochten te gooien, merkten we niets meer dan een klein beetje ondersturing. Wel had de wagen een irriterende gevoeligheid voor wegnaden, bobbel en gaten in de weg. Fitch beweert dat de bijgeleverde banden de

oorzaak van dat onhebbelijk gedrag zijn, hij beveelt dan ook aan om Michelin X of Pirelli Sempione aan te brengen als directe remedie.

De remmen waren standaard, zonder de optionele \$47 kostende metallic schoenen. Zij leken goed te werken. De wagen plotseling afremmen van een kruissnelheid van 70/80 mph zonder af te sterven of scheef te trekken. Onze enige kritiek zou kunnen bestaan uit het feit dat tussen het indrukken van het pedaal en het aanslaan van de schoenen teveel tijd zit. Fitch beweert dat het alleen gebeurt op deze testwagen (waarschijnlijk een haperende hoofdremcilinder) en, zijnde ietsje minder dan het optimale, Maar toch ontevreden vanwege zijn principes onderneemt hij stappen en verzekert ons dat dit niet meer zal voorkomen.

De 15 extra pk's die geclaimd worden is misschien de meest opzienbarende toevoegsel aan het gehele Sprint-pakket. Zij geven de kleine GT machine een enorme flexibiliteit in de onderste toeren, en we vonden dat de motor in staat was gezond op te trekken vanaf 2000 toeren in de vierde versnelling. De kracht is het meest te waarderen in de snelheidsrange tussen 50 en 70 mph., daar waar bij veilig passeren een terugschakeling naar de derde versnelling wordt gevraagd van een standaard uitgevoerde auto. De Sprint heeft genoeg "stoom" om vanaf 45mph. in zijn vier op te klimmen naar zijn top van 110-115 mph. Acceleratie is meer dan voldoende, en de tijd van 0 tot 60mph is met dik negen seconden binnen het potentieel van de auto. Dit is indrukwekkend, vooral wanneer wordt gezegd dat de turbo-geblazen Corsa, leverbaar af fabriek, tegen aanmerkelijk meer kosten, het niet beter zal doen.

Het mooie van het Fitch-pakket is het betrouwbare in de hogere regionen, in schril contrast tot de turbo-setup die niet graag heeft om in de hoge toerentallen zich in te spannen.

John Fitch spande zich in om een aparte, goed bereidbare GT te maken van de Corvaire, en is daarin geslaagd zonder dat de prijs hiervoor uit de hand is gelopen. Duidelijk, de verschijning van de Sprint verhoogd de mogelijkheid van deze wagen door de veelheid aan accessoires die toegevoegd worden, maar het basispakket is een verleidelijk koopje. Wij zouden gaan voor optionele banden, maar ondanks dat is de Sprint, in de vorm die wij testten zeer gepast voor het rijden met hoge snelheden, en is het waardig de naam van "Gran Turismo"auto te dragen.

Wij denken niet dat iets anders voor minder dan de \$1000 die het Fitchpakket biedt, kan doen wat de Sprint doet met een vergelijkbare bediening, stilte, wendbaarheid, verbruik en comfort.

Als het gaat om een standaard Corvaire Corsa, koop hem bij de rustige heer uit Falls Village, Connecticut; "you most certainly can gild the lily."

CAR and DRIVER ROAD TEST sept. 1965 vertaald LJ

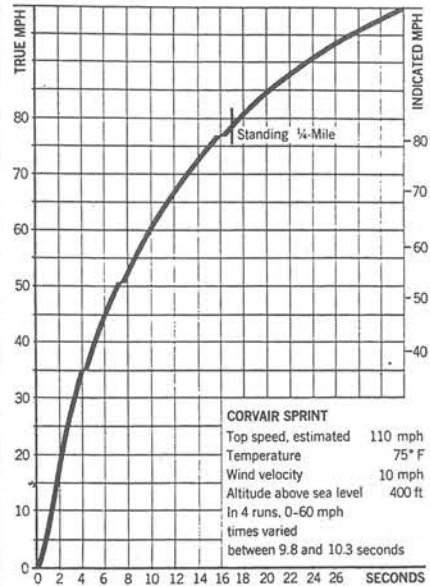


### CORVAIR CORSA SPRINT

Manufacturer: John Fitch and Company  
Falls Village  
Connecticut  
Price as tested: \$2983.15

#### ACCELERATION

Zero to	Seconds
30 mph	3.2
40 mph	5.1
50 mph	7.2
60 mph	9.8
70 mph	12.8
80 mph	15.9
90 mph	23.3
Standing 1/4-mile	7.9 mph in 17.0



#### ENGINE

Air-cooled flat six-cylinder, aluminum block, 4 main bearings  
Bore x stroke.....3.44 x 2.94 in, 87 x 75 mm  
Displacement.....164 cu in, 2688 cc  
Compression ratio.....9.25 to one  
Carburetion.....Four single-barrel Rochester Hs  
Valve gear.....Pushrod-operated overhead valves, hydraulic lifters  
Power (SAE).....155 bhp @ 5000 rpm  
Torque.....202 lbs-ft @ 3600 rpm  
Specific power output.....933 bhp per cu in, 59.5 bhp per liter  
Usable range of engine speeds.....1000-5500 rpm  
Electrical system.....12-volt, 44 amp-hr battery, 444W generator  
Fuel recommended.....Premium  
Mileage.....16-22 mpg  
Range on 14-gallon tank.....224-308 miles

#### DRIVE TRAIN

Clutch.....9.12-inch single dry plate  
Transmission.....4-speed, all synchromesh  
Gear Ratio Over-all rpm Max  
Rev 3.66 12.99 5.65 31  
1st 3.20 11.36 6.36 35  
2nd 2.18 7.74 9.33 51  
3rd 1.44 5.11 14.14 77  
4th 1.00 3.55 20.36 110  
Final drive ratio.....3.55 to one

#### CHASSIS

Wheelbase.....108 in  
Track.....F 55.0, R 57.2 in  
Length.....183.3 in  
Width.....69.7 in  
Height.....51.2 in  
Ground clearance.....5.4 in  
Dry weight.....2450 lbs  
Curb weight.....2540 lbs  
Test weight.....2925 lbs  
Weight distribution front/rear.....40/60%  
Pounds per bhp (test weight).....19.0  
Suspension F: Ind., unequal-length wishbones and coil springs, anti-sway bar, telescopic shocks  
R: Ind., articulated link-type, coil springs, telescopic shocks  
Brakes.....9.5-in drums front and rear  
268.6 sq in swept area  
Steering.....Recirculating ball  
Turns, lock to lock.....3.8  
Turning circle.....38 ft  
Tires and wheels.....6.40 x 13 on 5.0-in rim  
Revs per mile.....830

#### CHECK LIST

##### ENGINE

Starting.....Good  
Response.....Good  
Noise.....Fair  
Vibration.....Good

##### DRIVE TRAIN

Clutch action.....Good  
Transmission linkage.....Very Good  
Synchromesh action.....Good  
Power-to-ground transmission.....Good

##### BRAKES

Response.....Fair  
Pedal pressure.....Good  
Fade resistance.....Good  
Smoothness.....Good  
Directional stability.....Good

##### STEERING

Response.....Excellent  
Accuracy.....Excellent  
Feedback.....Good  
Road feel.....Good

##### SUSPENSION

Harshness control.....Fair  
Roll stiffness.....Excellent  
Tracking.....Good  
Pitch control.....Fair  
Shock damping.....Excellent

##### CONTROLS

Location.....Good  
Relationship.....Good  
Small controls.....Good

##### INTERIOR

Visibility.....Good  
Instrumentation.....Good  
Lighting.....Good  
Entry/exit.....Good  
Front seating comfort.....Excellent  
Front seating room.....Good  
Rear seating comfort.....Good  
Rear seating room.....Fair  
Storage space.....Fair  
Wind noise.....Fair  
Road noise.....Good

##### WEATHER PROTECTION

Heater.....Good  
Defroster.....Good  
Ventilation.....Good  
Weather sealing.....Fair  
Windshield wiper action.....Good

##### QUALITY CONTROL

Materials, exterior.....Fair  
Materials, interior.....Fair  
Exterior finish.....Good  
Interior finish.....Good  
Hardware and trim.....Poor

##### GENERAL

Service accessibility.....Good  
Luggage space.....Fair  
Bumper protection.....Fair  
Exterior lighting.....Excellent  
Resistance to crosswinds.....Good

gewaardeerd juist vanwege deze aanpassingen.



De tweede serie (1965 - 1969)

In 1965 verraste Chevrolet vriend en vijand met een compleet nieuwe Corvair. De basis kenmerken van de Corvair waren er natuurlijk nog, maar er was naast een compleet nieuwe carrosserie ook een geheel nieuwe onafhankelijke achterwiel ophanging a la Corvette. De 1965 en latere Corvairs hebben een on-Amerikaans bovengemiddelde wegligging welke slechts door weinig auto's uit die periode (en lang daarna) geëvenaard werd. De basis versie bleef de 500 als sedan en coupe en de luxere modellen waren de Monza's. Deze waren leverbaar als sedan, coupe en cabriolet. De Spyder was er niet meer, maar er was een nieuw model de Corsa. Standaard met 140 pk motor en als optie met een 180 pk turbo motor. De Corsa was alleen in 1965 en 1966 leverbaar want daarna ging het snel bergafwaarts met de Corvair to het einde in 1969.

#### Waarom het verkeerd ging.

In November 1965 bracht een jonge advocaat Ralph Nader zijn boek "Unsafe at any speed" uit. Een aanklacht tegen de zorgeloze mentaliteit van de Amerikaanse auto industrie en met als één van de voorbeelden de eerste serie Chevrolet Corvair. Veel mensen denken dat het boek over de Corvair gaat maar meer dan enkele

pagina's in hoofdstuk 1 is het niet. Gesproken over mythe vorming! Zes maanden voordat dit boek uitkwam was door de General Motors directie al besloten dat de Corvair niet verder ontwikkeld zou worden omdat het model niet aan de eisen van de markt voldeed. Waarom deze beslissing? Hoewel deze eerste Corvairs niet zo onveilig waren als meneer Nader schaafteloos beweerde was er duidelijk wel sprake van een afwijkende wegligging van de "norm" waardoor sommige mensen met een Corvair wel in de problemen konden komen. In het grensgebied gedraagt de auto zich duidelijk anders dan de gemiddelde Amerikaanse auto. Wij Europeanen kennen dit gedrag veel beter van allerlei auto's zoals de Kever, Porsche 911, Renault's, Simca's etc. Een tweede belangrijke reden is de Ford Mustang welke in 1964 uit kwam, waarmee het concept van de auto welke compleet naar eigen smaak kan worden aangekleed verder werd uitgewerkt. De lijn van de compacte sportieve auto's is echter ingezet met de Chevrolet Corvair Monza's en de Ford Falcon's Futura en Sprint.

Dus in tegenstelling wat veel mensen denken is Ralph Nader niet verantwoordelijk voor de ondergang van de Corvair. Zeer waarschijnlijk heeft hij het leven van de Corvair juist gerekt omdat Chevrolet koste wat koste wilde aantonen dat de Corvair een veilige auto was. In 1972 werden de vroege modellen Corvair door een commissie van alle blaam gezuiverd, 3 jaar nadat de productie gestopt was, echter wie was er toen nog in het verhaal geïnteresseerd?

#### Oproep

Van sommige mensen hebben we reeds een of meerdere foto's ontvangen van hun Corvairs.

Voor diegenen die ze ons nog moeten sturen vragen we vriendelijk een beetje haast te maken. We willen dat jullie zo snel mogelijk een ledenlijst thuis gestuurd krijgen zodat je weet wat er zoal in de club beweegt. Liefst met de eigenaar erbij zodat we ook weten met wie we te doen hebben tijdens onze eerstvolgende meeting, die we maar eens moeten gaan plannen. Een enkeling treft bij deze uitgave reeds een ledenlijst aan (zonder foto's), omdat wij weten dat hij erom staat te springen! Ook al is je Corvair op de foto nog niet gerestaureerd, door de ledenaanwas die we verwachten moeten we eind van het jaar een nieuwe ledenlijst maken, en komt hij er dan met zijn nieuwe outfit in.

Verhaal: Guus de Haan. In de loop van de volgende nummers wordt op de diverse delen van dit overzicht verder in gegaan





## Historie:

### de EP-19-82

Zo als ik in het vorige clubblad vertelde, was het plan eerst eens te proberen of er enige beweging in de motor was te krijgen, alvorens onderdelen te gaan bestellen. Daar de carrosserie in redelijke staat leek, een logische volgorde. Eerst de motor- en differentieelolie afgetapt (hetgeen eigenlijk in warme toestand dient te gebeuren), maar gezien het feit dat deze zeker al 30 jaar in de motor zat, was het niet verantwoord deze warm te laten draaien. Het duurde enorm lang tot ook de laatste druppels eruit waren gelopen, maar goed, met een klassieker "no hurry jobs". Oliefilter vervangen en een setje contactpunten, dat nog in het dashboardkastje lag in een mooi zilverpapieren doosje. De bougies waren nog in goede conditie. Bij controle van de doorgankelijkheid van de carburateurs en de benzineleidingen, bleken deze laatste op het laagste punt volledig doorgeroest te zijn. Carburateurs volledig gedemonteerd, en schoongemaakt, want er bleek onderin de nodige hard geworden sludge te zitten. Sommige delen zaten volledig vast en moesten weer gangbaar gemaakt worden. Kruipolie deed hier wonderen; niets forceren, olie en geduld. Ook de benzinepomp schoongemaakt, de rubbers leken nog wel te kunnen. De brandstofleidingen konden zoals gezegd niet meer gebruikt worden dus moest een cola-fles, gevuld met super deze weg overbruggen. De startmotor klikte slechts dus ook deze gedemonteerd

(wat zit dat ding op een rot plek) schoon- gemaakt, ingevet en met startkabels getest, en was weer perfect. Alle lager- en scharnierpunten gevet en geolied. Alle bedrading en loszittende delen nagelopen, de kleppen niet gesteld, daar deze toen goed stonden dus logischerwijze nu nog. Naar mijn idee niets over het hoofd gezien, dus de eerste startpoging kon worden genomen. Met de accu uit mijn dagelijkse auto enkele keren kort starten begon hij te lopen; een forse rook/roet pluim en nog wat onregelmatig. Het leek dat enkele cilinders niet meeliepen. Na enige tijd, waarbij regelmatig gecontroleerd werd op lekkages en vreemde geluiden, begon hij een stuk beter te lopen, dit onder voortdurend bijvullen van de cola-fles. Corvairs lopen overigens zonder gevaar op loodvrij; zie ons clubblad nr. 1. Nu was het hek van de dam, het leek me zinvol om verder te gaan met herstel van de overige delen van de auto zodat ook de APK erop losgelaten kon worden. Voor auto's van voor 1970 gelden andere (mildere) normen, hoewel op de veiligheid niet valt af te dingen. Uitlaatgassen worden niet gemeten, en zelfs een werkende ruitensproeier is geen verplichting. Na deze vreugdevolle start de auto op bokjes gekrikt, en gezekerd ter voorkoming dat je niet 1200kg op je lijf valt. (ik zou niet de eerste zijn die dat zou kunnen gebeuren) Na demontage van voor- en achteras had ik goed zicht op de carrosserie-bodem. Ook de remleidingen bleken volledig verrot te zijn. Na e.e.a. bekeken te hebben, begonnen

met het bestellen van de diverse delen van remcilinders, de koplampen, brandstof- en remleidingen, Remschoenen opnieuw laten bekleden en de trommels laten uitdraaien, hetgeen nog probleemloos kon. De voor- en achterbrug laten stralen en coaten, en nieuwe fuseekogels en schokbrekers gemonteerd. De uit de USA verkregen dimlichten voldoen niet aan de Nederlandse wetgeving (sealed-beam). Wel kunnen deze voor het groot licht gebruikt worden. De bestelde rem- en brandstofleidingen waren geen succes; i.v.m. transport worden deze geleverd in korte delen met veel koppelstukken, dit heb ik opgelost door losse lengtes te kopen en deze in de juiste vorm te buigen, de brandstofleiding van koper. Op een beurs twee nieuwe goede lampen gevonden voor fl.30 per stuk. Tussen deze bedrijvigheden door de hele bodem kaal gemaakt. Sommige delen waren erg roestig en weer andere bedekt met een dikke teerachtige coating. Slechts op een plaats, op een punt van een voorscherm, een gaatje ontdekt. Alles behandeld met corloless en weer zwart gemaakt, daarna afgewerkt met tectyl. De basis is gelegd, wat overblijft is de buitenkant; deuren, raamrails en enkele plekjes achter bij het overstekend randje van het dak. Ook het schutbord tussen compartiment en kofferruimte vertoont een groot en enkele kleine gaatjes. Volgende keer het volledig strippen van de body en het klaarmaken voor de plaatwerker en de spuitspuit.

Wordt vervolgd!

verwijderd van het Lime Rock race-circuit. Hij zit nu reeds meerdere jaren in de zaken, en de vraag naar zowel aparte onderdelen als compleet uitgeruste auto's heeft een punt bereikt waar een kleine maar actieve ploeg aangevuld met verschillende speciale leveranciers uit zowel de USA als Groot Britannië druk doende mee is. Uitgaande van de indruk die de Corvaire reeds maakt, vormt dit de basis voor een bijzondere Amerikaanse tourwagen. Fitch levert een lijn van een veertigtal accessoires die zorgen dat de wagen sneller is, vaster ligt in de bochten, beter remt en sportiever oogt. Deze producten kunnen aangeschaft worden voor elke Corvaire, maar ze zijn bedoeld als delen van een geheel pakket dat een standaard 140pk Corsa coupe verandert in een Corvaire Sprint. Elf onderdelen vormen de basis van het Sprint-pakket. Ze reiken van een \$24 motorwijziging-klus, die er 15pk aan toevoegt tot een gratis stel alu naamplaten. Het geheel kost \$383.65 geïnstalleerd, en als je het zelf wil doen \$306.40. De motorveranderingen zijn eenvoudig maar effectief. Vier kleine luchtfilters en een kleine verandering aan de krukasstand zijn de basiscomponenten; door de drie graden meer voorontsteking die Fitch & Co toevoegen, leidt dit tot een behoorlijke verbetering in vermogen. De GT-ophanging, voor \$56 geïnstalleerd, werkt echt. In zowel de voor als achtervering zijn in vier verhoudingen rubberen hulpveren toegevoegd, vergelijkbaar met die op sommige Ferrari's, plus een stel verstelbare Gabriel schokbrekers voor de achterkant. De vooras is afgesteld op 4 graden positief

caster en een kwart graad positief camber. Het achtercamber is teruggedrukt naar anderhalve graad negatief. Speciaal, kortere stuurarmen, die een warmtebehandeling hadden en "gemagnafluxed" zijn, zijn verkrijgbaar voor de Sprint voor \$46.00. Zij snijden in de draaiverhouding 15:1, dat was 23:1, en gebruikt met de optionele stuurdemper (\$29.50) maakt dit het besturen van de Corvaire tot iets moois. Deze demper is van Delco en wordt gebruikt op de Sting Ray met speciale bevestigingsklampen. Zou je graag de demper en de speciale stuurarmen willen, ze kunnen gemonteerd worden voor \$59.00. Iedereen weet dat op een GT een houten stuurwiel thuishoort, John Fitch levert er een met gaten in de behandelde aluminium spaken, en alles eraan. Het kost je \$59 en, ofschoon het geen Jim Clark van je maakt (deze gebruikt trouwens een met leer bekleed stuur) (Fitch verkoopt deze ook voor \$9.95) doet het wonderen in het interieur van je Corsa. Nog eens \$9.95 ben je kwijt voor een Lucas-Flamethrower dimlicht, gemonteerd op de plaats van de linker verstraler. Onze testwagen had een stel van deze Flamethrowers, gekleurd met Holt's "Fog Cote" gele tint, voor het buiten de stad rijden, en de tint voegde een behoorlijke hoeveelheid toe aan de lichtbundel voor de auto uit. Als iemand begint te mopperen over de Corvaire, zal hij het vroeg of laat hebben over het armzalige interieur, Fitch heeft diverse stappen ondernomen om dit gebrek op te heffen. Zoals gezegd het houten stuurwiel, samen met een efficiënt instrumentenpaneel

De Corvaire Sprint van John Fitch, let op de afwijkende daklijn.







## CORVAIR SPRINT

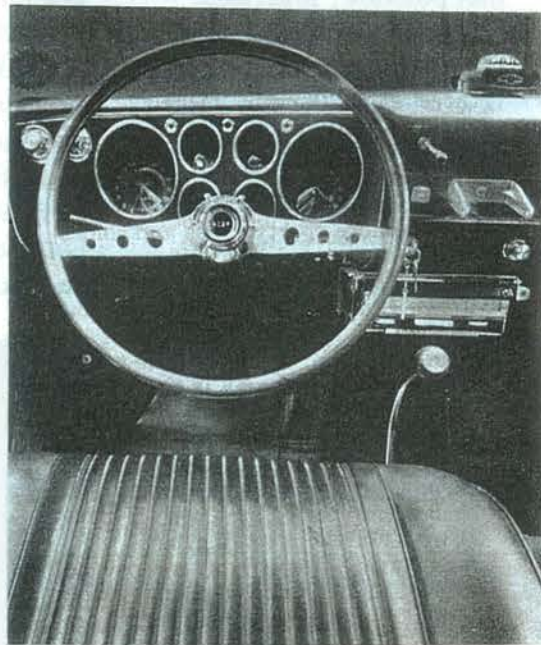
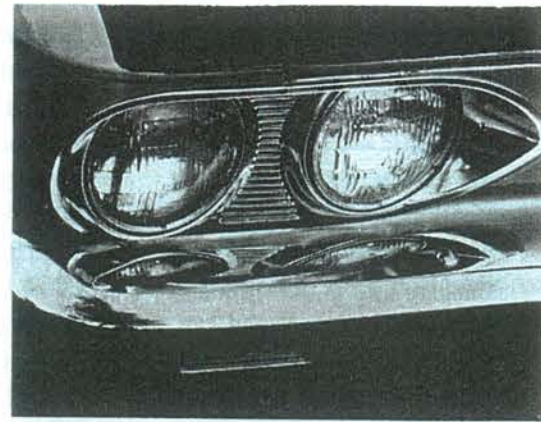
It's real grand touring on a shoestring, thanks to the old pro John Fitch

John Fitch is van het soort wispelturige heer, dat meer vergeleken kan worden met de leraar Engels op de middelbare school dan met een groot coureur. Hij is lang en een beetje rondgeschouderd, met een kuif uitdunnend haar en een hoeveelheid uitstekende manieren die het moeilijk maken hem te accepteren als zijnde dat hij de papieren heeft van een van de beste wegcoureurs die de VS ooit heeft voort gebracht.

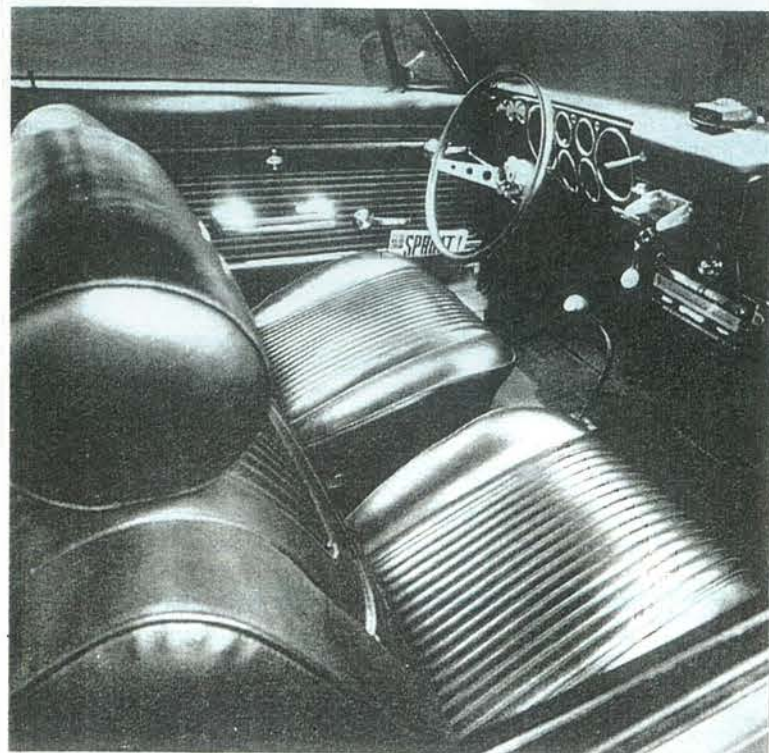
Met het oplopen van de jaren en de drukte van zijn zaken is aan zijn race-activiteiten een einde gekomen, maar desondanks rijdt hij nog uitstekend, met dezelfde toegewijde, bijna op nonchalante stijl, die hem zo succesvol maakte met de Cunningham en Mercedes-Benz teams. Als u toevallig door het glooiende landschap van noord-oost Connecticut rijdt, met zijn gelijke pittoreske overnaads getimmerde witte huizen uit de koloniale tijd, kan het zijn dat u gepasseerd wordt door een ontdeugend klinkende Corvaire met een matzwart kofferdeksel en een kamachtige daklijn.

Probeer hem niet bij te houden want het kan John zijn, rijdend in een Corvaire Sprint, een van de mooist uitgevoerde en krachtigste wagens met spullen uit de hedendaagse autoaccessoire-markt.

Fitch maakt de Sprint in een onopvallende garage in het leuke dorpje Falls Village, een paar mijl



Hierboven en links: de diverse optionele details van de Sprint



De EP-19-82 van Michael Cramer halverwege zijn eerste grotere reis na een periode van vijf-entwintig jaar stilstand. Hier gefotografeerd in het Limburgse landschap tijdens de eendagsreis van Amsterdam naar Sittard v.v. die nagenoeg probleemloos verliep. De hier nog witte Corvaire 1960 sedan zal in de loop van dit jaar zijn originele zwarte kleur terug krijgen. Daarom is er nu reeds het een en ander aan verwijderd.





*The only difference between men and boys is the price of their toys!*

Als kind had ik autootjes, net als iedereen van mijn leeftijd. Alleen, ik heb een heleboel van die autootjes altijd bewaard en ben er, ook toen ik daar volgens mijn vrienden veel te oud voor was, steeds weer modelletjes bij blijven kopen. Wel vond een verschuiving plaats van de metalen Dinky Toys naar plastic bouwpakketten, voornamelijk van Amerikaanse auto's uit de jaren vijftig en zestig. Daarvan heb ik er een groot aantal gebouwd, maar mijn kooptempo lag vele malen hoger dan mijn bouwtempo, dus op mijn zolder stapelden de doosjes zich op. Inmiddels was ik 38 en een simpele rekensom leerde me dat tegen de tijd dat ik blind, lam en dement zou zijn, minstens de helft nog in onderdeeljes op de planken zou staan. Na mijn hersens met dit cijferwerkje te hebben opgewarmd, ben ik nog eens wat dieper gaan nadenken. Waarom spaarde ik eigenlijk die autootjes? Nou, omdat ik 'Amerikanengek' was en een 'echte' Amerikaan toch buiten bereik lag. Immers, een modelletje van een paar tientjes is eerder gekocht en in een showmodel veranderd, dan een restauratieobject op ware grootte van enkele duizendjes. Toen ik op mijn

zolder nog eens om me heen keek begon het te dagen.... In de twee jaar daarop was ik vaak op ruilbeurzen van miniaturauto's te vinden. Alleen, dit keer niet om te kopen, maar om te verkopen. Ik heb driekwart van mijn verzameling verkocht, nog wat gehandeld en gesjacherd en uiteindelijk kwam een echte auto binnen bereik. Dat het een Corvaair zou worden stond al vast. Een beetje verstand (past in een standaardgarage, niet zo populair dus minder duur) en een heleboel gevoel (zo on-Amerikaans elegant,

eigenzinnig ontwerp, door weinigen opgehemeld en door velen verguisd) hebben die keuze bepaald. Of het een eerste of een tweede type moest worden wist ik nog niet, beide modellen hebben hun eigen charme, maar een cabrio zou natuurlijk geweldig zijn. Maar wat was er eigenlijk zoal te koop? Als ik niet op een ruilbeurs stond, dan zat ik wel met mijn neus in de krant of in een autoblad, of ik belde met verkopers die amper wisten wat ze hadden staan, of ik was onderweg naar plaatsjes waar ik nog nooit eerder van gehoord

had. Echt veel Corvairs heb ik niet bekeken, een stuk of acht, waarvan eentje meerdere keren, omdat hij van de ene handelaar naar de andere was doorgeschoven en ik dat pas door had toen ik de auto weer zag. Na het bezichtigen van 'verdachte gevallen', 'auto's met potentie', 'afgeragde lijken' etc., besloot ik toch te gaan voor een auto waarmee ik een behoorlijke periode plezierig zou kunnen rijden, voordat er structureel werk aan zou moeten gebeuren. Ik ben een rijder, geen sleutelaar.

Na veel lezen, kijken en vragen (vooral dank aan Virtual Vairs op Internet!), achtte ik mijzelf wijs genoeg om de knoop door te hakken en een fraaie zwarte Spyder cabrio uit 1964 te kopen, ook al zat er een niet-originele motor in zonder turbo. Deze auto was in 1993 naar Nederland gekomen, samen met enkele tientallen andere Amerikanen, en stond sindsdien in een loods bij een handelaar in gebruikte bedrijfswagens ergens in de Peel. Via via kreeg ik dit te horen en na lang nadenken en verder kijken werd de

koop gesloten. Reken maar dat ik al heel wat heb genoten van de vele mooie dagen die we aan het eind van de winter en in het vroege voorjaar hebben gehad. Als we afspreken een keer bij elkaar te komen, dan ben ik van de partij. Met de Corvaair!

Ad Dijkstra  
Amersfoort

*Op de foto links een (klein) deel van de modellen die Ad in de loop der jaren aanschafte. Menigeen weet niet dat zoveel Corvaairmodellen in de handel waren, ook de redactie niet!*



*Hierboven: Het resultaat van vele jaren autootjes verzamelen, de prachtige '64 Spyder convertible waarvan Ad ons in de toekomst nog wel wat meer kan vertellen, naar we aannemen.*