



Omdat elders in deze uitgave nauwelijks late models aan bod komen, is deze pagina er aan gewijd.



Magazine Corvair Club



Magazine Corvair Club Nederland



In dit nummer o.a.
Smering
Dreamcars: SS en GT
Restauratie
Meetingverslag

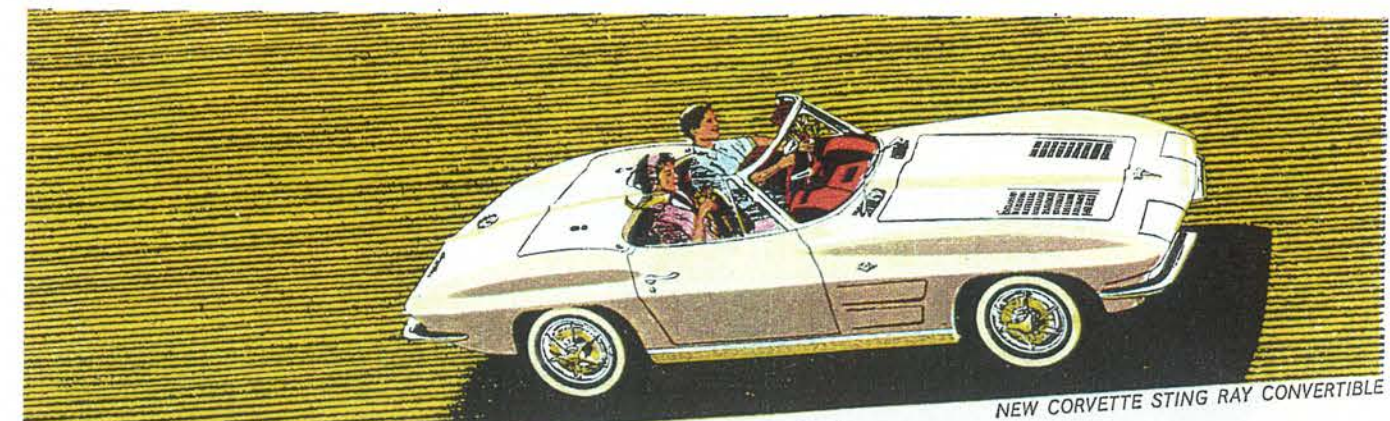
4



CORSA Chapters

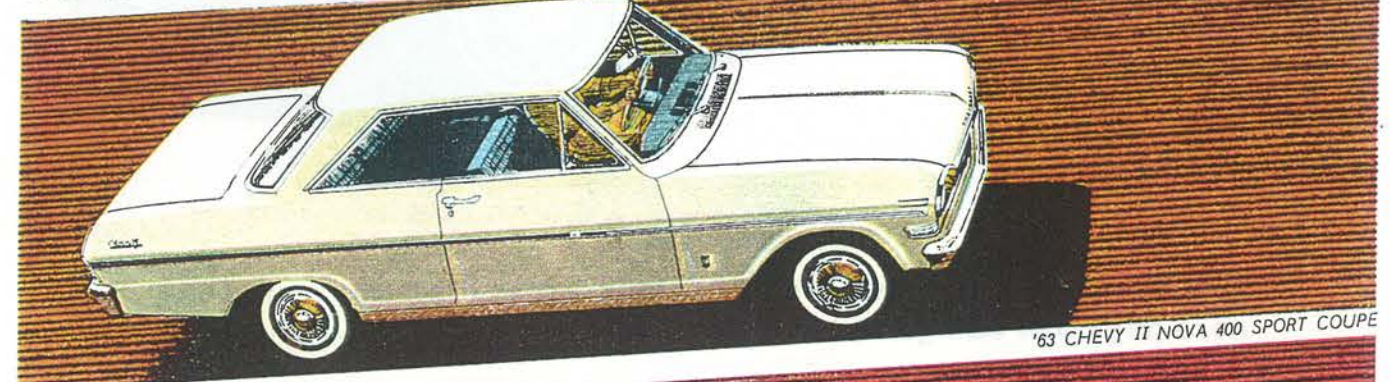
- 017 Bay State Corvairs
16 Darby Drive
Mansfield, MA 02048
- 019 Colonial Corvair Club
44 Columbia Rd.
Arlington, MA 02174
- 027 City Car Club Corvairs
30 Camel Street
Fairhaven, MA 02719-2102
- 032 Central New Hampshire Corvair Assn.
P.O. Box 334
Contoocook, NH 03229
- 052 Vermont Independent Corvair Enth.
P.O. Box 235
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
- 087** 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
308 St. Joe Road
Chicora, PA 16025
- 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
- 198 First State Corvair Club
1002 Stonewood Road
Wilmington, DE 19810-3114
- 207 Group Corvair
12710 Lode Street
Bowie, MD 20720
- 210** Chesapeake Corvair
15, P.O. Box 554
Forest Hill, MD 21050-0554
- 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
13608 Smithwood Ct.
Nokesville, VA 20181
- 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.
5216 Shoffner Rd
McLeansville, NC 27301-9668
- 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
2701 Old Jonesboro Road
Fairburn, GA 30213
- 310 Heart of Georgia Corvairs
104 Echo Lane
Warner Robins, GA 31088
- 322 First Coast Corvairs
3271 Sunshine Dr.
Callahan, FL 32011
- 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
Margate, 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
- 363 Alabama Corvair Club
3112 Clayborne Road
Dothan, AL 36303
- 371 Music City Corvair Club
109 Walnut Street
Smyrna, TN 37167
- 376 East Tennessee Corvair Club
P.O. Box 928
Kingsport, TN 37660
- 379 Knoxville Area Corvair Club
P.O. Box 233
Knoxville, TN 37901
- 385 Upper Cumberland Corvair Club
241 Palkway Drive
Cookeville, TN 38501
- 402 Derby City Corvair
2207 Thomas Avenue
Louisville, KY 40216
- 405** Central Kentucky Corvair
300 Albany Road
Lexington, KY 40503
- 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
- 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 52240-5854
- 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
4026 W. Wayland
Springfield, MO 65807
- 685** Corvair Midwest
1522 W. Manor Dr.
Lincoln, NE 68506-1457
- 700 New Orleans Corvair Enthusiasts
P.O. Box 427
Denham Springs, LA 70727-0427
- 722 Arkansas Corvair Club
P.O. Box 627
Little Rock, AR 72203
- 731 Indian Nations Corvair Association
3320 SE 24th St.
Del City, OK 73115-1614
- 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
P.O. Box 27058
Denver, CO 80227
- 809 Pikes 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 89104-5816
- 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 93311-2749
- 934 Central Coast CORSA
3155 Nacimiento Lake Dr.
Paso Robles, CA 93446-9773
- 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 95350-1408
- 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
- 960 Shasta Corvairs
2922 Quartz Hill Road
Redding, CA 96003
- 970 CORSA Oregon
P.O. Box 1445
Portland, OR 97201
- 973 Beaver State Corvair Club
P.O. Box 148
Crabtree, OR 97335-0148
- 975 Southern Oregon Corvair Owners
512 Fairmount Street
Medford, OR 97501-2426
- 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 of Paris
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
- WCC** Western Canada CORSA
2378 Estevan Ave.
Victoria, BC V8B 2S5 Canada
- SPECIAL INTEREST
- 270 Corvanatics
5000 Cascabel Road
Atascadero, CA 93422-2302
- 001 Lakewood-Monza Group
14 Ashwood Dr.
Brick, NJ 08723-3402
- 002** Group UltraVan
5537 Pioneer Road
Boulder, CO 80301
- 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, 9
Dunster Dr.
Hanover, NH 03755-2713
- ** Changes

**changes

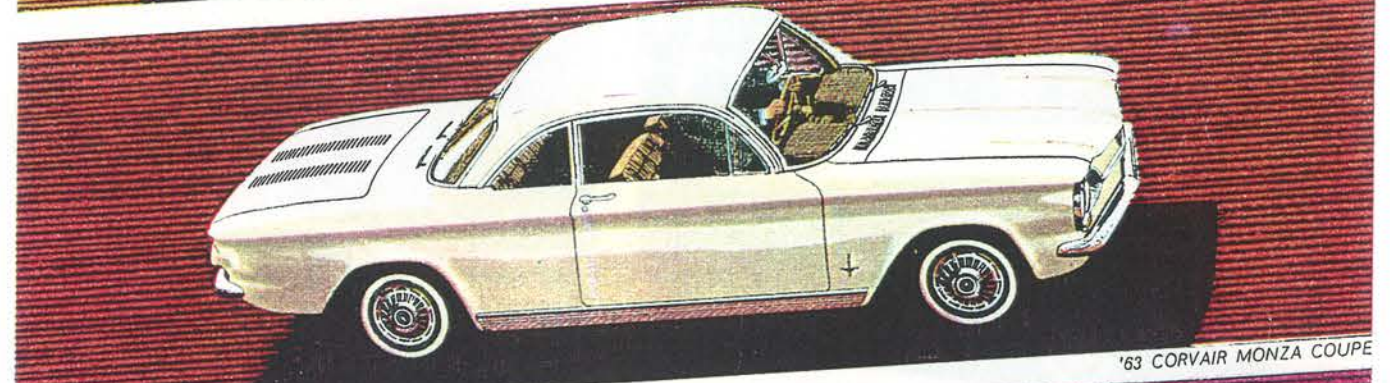


NEW CORVETTE STING RAY CONVERTIBLE

Now-with Four Entirely Different Kinds of Cars...
IT'S GO CHEVROLET for '63-EXCITING!



'63 CHEVY II NOVA 400 SPORT COUPE



'63 CORVAIR MONZA COUPE



'63 CHEVROLET IMPALA SPORT COUPE

EXPERIMENT 2047-113

1966

1966 MONZA 2-door coupe, 140/PG, 61K, yellow/black, original except paint, new radials, needs carb rebuild, always take very little to put into like new condition. Asking \$3,195. 828/264-7954 after 6:00.(NC)

1966 YENKO STINGER YS 054, Stage II, one owner, purchased new from Don Yenko 7/9/66, all original, always garaged but some rust, 47,254 original miles. \$7,500 OBO. Tony Phelps, 219/436-5414.(IN)

1.60 COHSE turbo, 3dr, 1100cc, blue w/blue int., 4-spd. MDRE heads, hi press valve guides & 140 exhaust tubes, 2" SU carb. Solid car with engine apart. \$2,500. Ken, 914/331-1341.(NY)

1967

1967 MONZA 4-door, 110/4, Marina Blue in & out, clean & original, 83K miles, no A/C. \$2,200. 630/584-3523. (IL)

1968

1968 mid-engine V-8 offered by original owner and constructor. Completed in '69 on 9K mile car and continues to be driven w/77K mi. An original survivor. This well-engineered mid-eng. needs an enthusiastic new owner. May be driven to the CORSA convention if not sold before. \$5,500. 920/846-2275 evenings.(WI)

1969



1969 ULTRAVAN 110 hp Corvair, hi-torque cam, 4.11 rear end. Power brakes and steering. Front and rear stabilizer bars, roof A/C, 110 volt elec. start generator, microwave, new tires all around. Includes painted-to-match Honda, 600 tow car. \$15,000 OBO. 941/371-4592.(FL)

1969 MONZA, 110/PG, Calif. car, no smog drivetrain rebuilt, everything in good cond. Drive anywhere. Second owner 15 years. \$4,600. Howard Slife, P.O. Box 96, Corona, CA 91718 or 909/785-5936.(CA)

1969 MONZA coupe, 110/PG, Arizona car. A lot of special options. Fly here, drive back. Needs new home & TLC. Owner asks \$3,500. 602/945-9403 evenings.(AZ)

1969 ULTRAVAN 110/PG, 3.89 diff, excel. cond. super clean, ready to travel. No work req'd. 14K mi. on eng. rebuild, .030 forged pist., moly rings, new rod bearings, rebuilt heads, alum. oil pan & covers, duals. Excel. interior, carpets, drapes, etc. New 3-way refrig., tv ant. w/amp, 89K orig. miles. Cadillac steering assy, tilt & extend. Duals mufflers, VG radials, hot water heater, dual batts, awning, ext. paint all white. Hurry, this one won't last long. \$7,495. Video & photos \$8 ppd. Jim Craig, 760/366-9104, or craig1@juno.com.(CA)

1969 MONZA conv. #705554, 110/4, Frost Green w/green int., power top, all tinted glass, AM/FM radio, clock, wire wheel covers, 39K mi. Excellent cond. \$6,500. Curt, 201/807-0736.(NJ)

PARTS FOR SALE

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)

2 NOS EM bumper guards, both A, \$30 each. One EM rechrome guard B with small nick on bottom edge \$25. Two LM rear rechrome guards \$50/pair. One 1964 backup lamp for show \$40, one not for show \$30. One 1963 backup lamp \$30, one '62 tail light \$30. Two new '62 Glo-Brite backup lens \$10/pair. Chuck, 804/384-7954.(VA)

NOS eng. mount '61-63 \$75, 46FF plugs 6/515, rotor/alternator 1958565 \$40, points '60-61 \$4, rotor \$4, cap '60-61 \$5, vac. control LM 1116217 \$15, transistor volt. reg. 1116378 LM \$35, coupler shifter EM 3781752 \$25, trans mounts LM 3872898 \$40, yoke & deflector EM 3784935 \$40, whl. brg. '60-62 Bower \$100, tie rod 3857009 \$30, set whl/o mldgs '66-69 \$350, hdl vent '68-69 \$20 ea., cove mldgs pr. \$50, FC TS switch '61-63 898626 \$80, whl cyl. frt. \$25, ND rear whl brgs \$200 ea., hdl vent LH \$12. Plus UPS, SASE for list. J.R. Long, 1460 W. Wood St., Decatur, IL 62522, 217/422-5088.(IL)

Alum. oil pans, 2 ea., 2 qt. style, clean, ready to install. With new gasket \$84 ea., w/o \$75 ea., plus UPS. Jim Craig, 760/366-9104, or jrcraig1@juno.com.(CA)

Corvair Center: Purchase parts online from: Dale Manufacturing, Corvair Doctor, and Marty's Corvair Parts. <http://www.loop.com/~yujisilva>.

Corv-8 parts: Crown/Otto kit for V-8 conversion, sub-frame, shift linkage, plug to replace v/o bearing shaft & basic kit consisting of mainshaft bearings, engine adapters, hardware, input shaft, shims, transaxle mount kit, and instruction manual. New cost me \$970, will sell for \$850. Ken, 207/549-3263.(ME)

Lead substitute by STP, 32 oz. bottle, 2 oz. added to every 5 gallons of gasoline, 12 bottles per case minimum. \$1.50 each + shipping. 800/873-6627.(OH)

OE type B78-13 tires, 4, \$75, good condition, narrow whitewalls. Denis, 505/437-6870.(NM)

NOS: '64 dual rear antennas \$165, LM shift rod boot \$12, left 140 muffler \$100, right \$120. Used: LM conv. body weights \$100, LM conv. pinchweld chrome \$100, '68-69 conv. header chrome \$100, EM power top w/rebuilt motor \$225, w/Spyder switch \$300, 45 DCOE Weber carb and turbo adapter \$300. 801/825-5025.(UT)

Huge parts hoard for sale as a lot, & is all Corvair items. Most LM but EM & FC also. For list send long SASE to BA, 7830 E. Bellevue St., Scottsdale, AZ 85257. (AZ)

Low prices on used parts. 1960 parts, air conditioning, FC and car body panels. Glass, engine and transaxle parts, gas tanks, sandblasted suspension parts for all years. Please call. Ches Cain, 2334 Highwood Dr., Dallas, TX 75228, 214/324-4998.(TX)

35 year collection of good used parts from '60-67 includes engines, trans, rear axles, doors, hoods, glass, manifolds, bumpers, wheels, engine sheet metal, front and rear axle assemblies, heads, dashes, etc. Prefer to sell as complete lot, no shipping, cash and carry. Lenoir City, TN, 423/986-8898.(TN)

Four '66-69 wheel opening moldings new OEM \$350. 330/332-4891.(OH)

New Ignition Product

Announcing our HEI ignition kit for Corvairs... with this kit you get true HEI performance using the stock Corvair distributor.

please send a SASE for full details Dale Mfg./3425 Fairhaven NE/Salem, OR 97303 (OR)

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)

Mega tons of good used 1965-69 parts. Hubcaps, doors, trunk & deck lids, engines, trans & diffs. Trim, seats, Corsa dashes. Way too much to list it all here. Fair prices, may trade. Alex C., 618 Pierce Ave., Wheaton, IL 60187.(IL)

1964-65 4-spd trans \$100, '61-63 4-spd trans \$100, '65 110 hp heads \$100/pr. Larry C. Ackerman, 4525 Riverdale St., Bolivar, OH 44612, 330/874-1346. (OH)

Parts from a 1965 Corsa coupe: front black bucket seats \$50, rear black bench seat \$45, 4 Corsa hubcaps \$10, wheel well trim \$60, steering wheel with chrome horn button, 140 air filter assy with chrome top \$5, AC 46FF spark plugs \$2 each. 1965 Corsa coupe roller (no engine, transaxle, or interior). Kelmark kit include: bell-housing, input shaft for Saginaw, two engine mounts, two trans mounts, headers, manifolds, shifter pieces, fork for clutch throwout bearing. Both roller and Kelmark kit for \$750. 803/684-7357 after 7pm.(SC)

PARTS WANTED

1964 xtra nice or NOS Spyder dash housing with or without gauges, glove box door without sagging, undented chrome turbo air cleaner. Also need 1965-67 tele column. Al Fierke, 7322 S. Archer Rd., Justice, IL 60458, 708/563-4300.(IL)

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)

For 1965 coupe, saddle Interior: plastic pinchweld trim for around the rear window, padded dash. Ray, 818/349-9508, rsedman@earthlink.net.(CA)

SERVICES OFFERED

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

Corvair rebuild services for over 35 years! Show quality restoration services. Engines, cylinder heads Engine sheet metal ducts and shrouds Engine compartment detailing Transmissions and differentials Steering boxes Carburetors and turbochargers Air cleaners Generators, alternators, and distributors Clocks, gauges, and sending units Radio speakers Brochure: \$2 Cotofield Automotive, Inc., Box 235 E. Arlington, VT 05252 802/375-6782.(VT)

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

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

Corvair interiors & convertible tops & carpets Installed by our interior craftsman with over 25 years experience!

Van de redactie

Rond deze tijd komt voor meniggen zo langzamerhand de vakantie in zicht. Sommigen van ons zullen die benutten om aan hun Corvair te werken, anderen gaan er van tussen met de bedoeling eens goed uit te rusten. Maar dan, na enkele dagen begint het toch weer te kriebelen, en moet er toch even aan het dierbare speeltje gedacht worden. Welnu hier is een fris clubblad dat je zeker zult meenemen, en als je dan achterover ligt in een luie stoel ergens op een camping of op een strand, zal er bij het lezen van ons blad wel een idee of vraag, of gewoon een leuke anekdote bij je opkomen. Zorg dan dat je altijd pen en papier bij de hand hebt zodat je dat meteen kunt opschrijven, anders vergeet je het, en dat zou zonde zijn. Het zou mogelijk zijn dat je in een of ander specifiek onderwerp geïnteresseerd raakt, maar niet goed weet waar informatie te zoeken. Laat dat weten, andere clubleden kunnen met je mee zoeken; over de club uitgesmeerd hebben we heel wat naslagwerk, en via internet (Virtual Vairs bijv.) is er veel informatie te verkrijgen. Onze eerste clubmeeting zit erop, wel wat vlug georganiseerd, maar dat is nu juist het leuke er van.

Het spontane karakter van deze meeting, mede door het feit dat er video-opnamen gemaakt werden door "Passie voor auto's", zorgde er voor dat bijna ieder van ons even een paar uurtjes vrij kon maken om kennis te maken met de andere clubleden en hun Corvairs (voor zover aanwezig) te bezichtigen. Voor een uitgebreid verslag lees elders in het blad.

Er staat nog meer op stapel. In september willen de Fransen wat organiseren. Als je deze uitgave in de bus hebt zit de redactie samen met hun iets te organiseren omtrent dit gebeuren. Ook hierover lees je elders in dit blad.

In dit nummer verder weer een artikel over de dream- en showcars, m.n. de SS en GT, een "smeerartikel", en restauratie van de Corvairvloer waar toch belangstelling voor blijkt te zijn, een verslag van een meeting van onze Zwitserse en Duitse vrienden, en natuurlijk die van ons.

Het mag dan weer een leuke uitgave zijn, realiseer je dat dit alleen mogelijk is door ons aller inbreng. Veel leesplezier.

Op de omslag

Zoals je ziet is de omslag enigszins veranderd. De naam van de club zoals die onlangs is gedeponereerd bij Corsa, om als officieel chapter te worden opgenomen, is **Nederlandse Corvair Club**. Echter om de veranderingen niet al te drastisch te laten verlopen, handhaven we nog enige tijd de reeds nu al vertrouwde vormgeving van de omslag voor een deel. Dat de kleuren zijn veranderd was toch al een eerder voornemen van de redactie dit te doen. Dat de laatste twee nummers hetzelfde waren kwam door tijdgebrek. De foto op de omslag toont ons de GT die in dit nummer samen met de SS nader omschreven wordt.

Corsa-chapter

Onlangs heeft Guus ons aangemeld als chapter van Corsa. Hiervoor zijn minimaal drie betalende Corsa-leden nodig, en die zijn er binnen onze club. Wanneer we worden afgedrukt op de binnenkant van Corsa Communique weten we niet, maar we hopen zo spoedig mogelijk. Dit heeft tot doel om meer bekendheid te geven aan onze club omdat we denken dat er nog enkele Corvair-bezitters in ons land en evt. in Vlaanderen behoefte hebben aan nederlandstalige informatie. Daarnaast worden we graag als volwaardige Corvair-club gezien.

Colofon

1^e jaargang nr.4

Uitgave en redactie: Nederlandse Corvair Club

Redactieadres: Bornerweg 13 6141 BJ LIMBRICHT Tel./fax 046-4516323

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 zijn vrij voor alle leden.

CORSA Classified

Welke olie in je klassieker?

Een vraag die mij geruime tijd heeft bezig gehouden en waar ook geen enkelvoudig antwoord op te geven is.

Alvorens hierop in te gaan, eerst iets over de eigenschappen en de werking van olie. Het doel van smeerolie is:

1. Smering.

De wrijving die ontstaat door het over elkaar glijden van de bewegende delen wordt zoveel mogelijk verminderd.

2. Afdichting.

Om een goede compressiedruk te verkrijgen moet er een goede afdichting tussen de zuigerveren en de cilinder zijn.

3. Warmteafvoer.

Doordat de olie steeds tegen het gekoelde carter circuleert, worden de onderdelen die niet met koelwater/lucht in aanraking komen toch gekoeld.

4. Vuilafvoer.

Kooldeeltjes en slijpsel worden afgevoerd en in het filter verzameld.

Om over deze eigenschappen te beschikken moet er heel wat worden gesleuteld aan een olie voordat deze gebruiksklaar is en voldoet aan zijn specifieke eisen.

Daarom zijn er ook diverse aanduidingen op de verpakkingen te vinden, die iets over die eisen zeggen. Dit middels diverse cijfer- en lettercombinaties.

De cijfer- en lettercombinaties geven het kwaliteitsniveau en de toepassing aan. Belangrijke specificaties zijn: SAE (Society of Automotive Engineers); CCMC (Comite des constructeurs d'automobiles du marche commun) en API (American Petroleum Institute) Daarnaast hebben grote autofabrikanten soms eigen specificaties.

De SAE-waarden bestaan uit cijfers en letters. Een voorbeeld is SAE10W/30, dit wil zeggen: In koude toestand even dik als warme SAE30.

Als olie bij verwarming maar weinig van viscositeit (dikte) verandert, dan heeft deze een hoge viscositeits-index (V.I.)

Bij de CCMC-specificaties bestaat de technische specificatie uit 1 of 2 letters en 1 cijfer. De letter(s) geeft aan voor welk motortype de olie geschikt is: G voor benzine, D voor direct ingespoten dieselmotoren (m.n. vrachtwagens), PD voor indirect ingespoten dieselmotoren (pers.auto's). Het cijfer geeft de kwaliteit van de motorolie aan. Hoe hoger het getal, hoe beter de kwaliteit. Bijv. G5 en PD2. De API-specificaties bestaan uit een combinatie van twee letters. De eerste is een S voor benzinemotoren, of een C voor een dieselmotor. De tweede letter geeft een aanduiding van de kwaliteit van de olie. Hoe verder de tweede letter van de codering in het alfabet staat, hoe hoger in het

algemeen de kwaliteit van de olie. Daarbij worden er vele "dopes" aan de olie toegevoegd voor het verkrijgen van die specifieke eigenschappen voor die bepaalde olie, o.a. viscositeit-verbeterende, stolpunt-verlagende, anti-oxydatie, antischuim, hechtings-dope en reinigings-dope, welke de vuildeeltjes in zwevende toestand houdt zodat ze in de filter kunnen worden opgevangen.

Maar nu terug naar de vraag "welke olie in je klassieker?"

Een regelmatig terugkerend antwoord hierop is, dat alles dat er nu is, beter is dan hetgeen er 20 tot 30 jaar geleden te koop was. Helaas geen eensluitend antwoord daar ook dit niet door eenieder onderschreven wordt. Miller's Oils zegt: "De moderne oliesoorten zijn ongeschikt voor een klassieker. Automotoren van destijds waren geconstrueerd met grote toleranties op het gebied van lagers, de oliesoorten waren veel dikker. Met andere woorden: moderne oliën zijn veelal te dun om de motor adequaat te smeren. Indien men toch moderne olie in zijn klassieker gebruikt, zal de oliedruk te laag zijn en motorslijtage zal sneller optreden dan wanneer een klassieke olie wordt gebruikt. Miller voorziet in een volledig scala van klassieke oliën.

Telefonische informatie bij Shell gaf het volgende resultaat; de moderne oliën zijn zeker geschikt voor klassiek motoren, mits men voor de juiste specificatie kiest. Neem geen olie met een sterk reinigende werking daar oude pakkingen zouden kunnen gaan lekken.

Zoals ik al zei, geen eensluitend antwoord, waardoor de keuze gemakkelijk zou zijn. Zelf gebruik ik een moderne olie met de volgende specificaties: SAE 15W/40 API SJ/CF/CF4 G4/D4/PD2.

Het aantal gereden kilometers is echter niet representatief om hier iets zinnigs over te zeggen, daarbij blijft het de vraag of je als leek zowieso iets zinnigs kunt zeggen over oliegebruik op langere termijn, het lijkt mij namelijk moeilijk om achteraf te beoordelen of bepaalde slijtage is te wijten aan het gebruik van een verkeerde oliesoort, of dat er sprake is van normale slijtage. Zeker als je dit moet constateren in je eigen garage in plaats van een laboratoriumopstelling. Kortom, ik ga maar voor de soort waar ik mezelf het meest gerust bij voel. Dit artikel heeft dan ook niet de pretentie de juiste keuze te stellen; ook hier geldt wie het weet mag het zeggen. Gaarne ander ervaringen en reacties.

Michael Cramer.

Bronnen:

Techn.inform.Shell Nederland,
Shell Servicehandboek voor medewerkers,
Miller's oils persbericht 5/9/'97,
Autotechn. Zakboek VAM

CARS FOR SALE

1961 700 sedan, Seafoam Green, PG, 34K miles, national AACA Senior winner, \$4,500. 1961 700 coupe, white, 33K miles, 97 AACA first Junior winner \$5,000. Own a show car for half your restoration cost. Delivery possible. Chuck Pender, 806 Monacan Park Rd., Madison Heights, VA 24572, 804/384-7954 evenings. (VA)

1960



1960 700 coupe. Fully restored to exacting factory specs in 1997. Show winner. Horizon Blue with matching Clark's interior. 80/PG, gas heater, runs perfect and looks showroom new. \$7,500. Jeff Williams, 714/280-8128. (CA)

1961



1961 CORVAN 8-door, pearl roof and insert, wood grained decal at window area, red color, modified 140, balanced, Crane cam, polished, ported, CD ignition, headers thru dual inlet, 1 exhaust outlet muffler, gray inside with black carpeted total floor area, gray cloth seats & front door panels, 14" wheels, no visible bolts on chrome bumpers, 3rd brake light fitted in roof, electric AM/FM/CB antenna, '95 Central PA Corvair Club show 1st, CORSA Central Region Convention Columbus '96 89.22 points, 1st, Western PA Corvair Club drags 1st, across Pennsylvania 62.86 mph @ 21.89 mpg. Time for next project. Best offer. Vaun Hamlin, 564 Somerville Dr., Pittsburgh, PA 15243, 412/221-2100 day. (PA)

1961 RAMPSIDE, 110/4, less than 1,000 miles on fresh engine. Has orig. style walk-in camper w/overcab bed. Camper has been reskinned with new alum. paneling to match colors on truck. New white paint w/red stripe, new red interior upholstery, 14" mag wheels & radial tires,

"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.

rechromed bumpers, camper cushions have new foam & upholstery, new countertop & water tank, new portopotti. \$4,800. John Hoffman, 303/781-8617. (CO)

1961 700 sedan, 80/PG, Jewel Blue, blue int., excellent condition, 33K, brought from S Carolina. 201/807-0736. (NJ)

1962

1962 MONZA 4-door, 62K original miles, PG, A/C, new paint, good glass, tinted, new interior, good chrome spinners, new tires, dual exhaust, cassette player, excellent condition. \$3,850. 210/308-6545, or 846-2644. (TX)

1962 CORVAN, red with white stripe, entire truck professionally restored from a rust-free low mileage California truck. Runs great, all chrome and aluminum new or perfect condition, interior redone and repainted as factory. Sacrifice \$4,000. Lance Alfieri, 316/935-6249. (NY)

1962 MONZA conv., red/red, white top, rebuilt mild 140 eng. with many features, dual exhaust, 4-speed. Body professionally reworked, painted with epoxy primer and base/clear polyurethane. New brakes, dual master, shocks, fuel tank and sender, electric pump, door panels, cloth upholstery, carpets. \$7,850. 803/684-7357 after 7pm. (SC)

1963

1963 MONZA convertible, 110/4, Azure Aqua int/ext. Rust-free AZ car restored 1987, 25K ago. Buffed base/clear paint. Complete Clark's int. Excellent mall show/parade car. HD springs, KYB gas shocks, quick steering/shift. Same owner 22 yrs. \$5,500. Ken Kroll, 17433 N. 16th Ln., Phoenix, AZ 85023, 602/866-2786. (AZ)

1963 SPYDER, not running. Complete car. Body has minimal rust, stored inside. Only damage is pushed in panel under pass. window. Tinted glass. \$600. Ches Cain, 2334 Highwood Dr., Dallas, TX 75228, 214/324-4998. (TX)

1963 pickup truck, red and white, refinished and redone professionally, new interior, new chrome, sway bar added, handles great, looks and runs great. \$4,000. Lance Alfieri, 316/935-6249. (NY)

1963 MONZA sedan, 102/4, Fitch shift. Orig. owner retired GM employ & dealer, 42K, silver/black bucket. All fact. options exc. A/C include. met. brake. \$3,150 neg. 516/487-8151. (NY)

1963 MONZA convertible, PG with factory A/C. Azure Aqua in/out, restored 1989 and garaged since. Trophy winner. Many new parts: top, boot, alternator, relay. My baby but must make room in garage. Asking \$5,500 OBO. Also many parts for sale. 409/447-1806 after 6pm, bat21@ibm.net or duck055@aol.com. (TX)

1963 RAMPSIDE pickup, PG, camper, elec. ignition & pump, ramp incl. excel. drive it home. \$3,500. B. Oles, 3158 S. Croll Rd., Beaverton, MI 48612, 517/435-8302, boles@innct.ccm. (MI)

1963 MONZA coupe, 102/PG, black/fawn int., 45K mi., second owner. 14kt gold emblems, ET wheels, Cooper Cobra radials, dry storage since '91. A little tic would make this a knockout. Parts included. Seminary student needs money. \$1,800 OBO. Jay, 412/571-1144, wr29293@aol.com. (PA)

1964

1964 MONZA conv., 110/4, aqua/aqua, black top, comp. rest., exc. cond, ask \$7,000. 1964 SPYDER conv., red, white top, white int., 88+ points at Lake Placid, asking \$10,500. Photos avail., call 215/257-8924 after 6pm, ask for Bob. (PA)

1964 MONZA conv., original, no rust, rebuilt engine runs exc., good int. roof. \$5,000 OBO. Richard Gagliardi, 1526 Pelican Ln, Vero Beach, FL 32963, 561/231-5205. (FL)

1965

1965 convertible, nice interior, new tires, CD, many new parts, some rust on exterior, 49K miles. \$4,300 OBO. 913/782-4841. (KS)

1965 CORSA conv, 180/4, red w/black top, lt fawn int in good cond, <300 mi. since restore, no rust, plus original 140 motor included. Good looker! Semi cust. dad's fun project car. \$6,000 for car w/both motors, may consider trade for late model hard top in sim cond. Call eves & wkends, ask for Sheryl, 970/330-1233. (CO)

1965 CORSA coupe, original pale green paint, one owner, accident free, garaged, just under 50K miles, can be verified by PA state inspection records, mechanically sound, body and interior need a little work. Make offer. Bill Popp, P.O. Box 3027, Warminster, PA 18974-3027, fax 215/441-4496. (PA)

1965 MONZA conv., 140/PG, Danube Blue, new white top, new lt. met. blue interior by Clark's, Corsa cluster, body & paint 4 yrs, remote mirror, wood wheel, spare heads and other parts. \$3,700. Pete Fortrell, 1179 Lake Shore Rd., Chazy, NY 12921, 518/846-7793. (NY)

1965 CORSA conv. 140/4, white, black int., recent tires, carpet, uphol., paint, top and boot and more. Drive or show, 92K. \$7,000. 712/262-2255 evenings. (IA)

Everything Corvair!!!

TED'S AUTO BODY

From the Smallest Mechanical Repair to Total Restoration

WE DO IT ALL!!

Parts for Sale

Used and N.O.S. Good Prices!

Call With Your Needs!

TED'S AUTO BODY INC.
2288 4th St.
Tucker, GA 30084
(770) 621-9999

CORSA Communique



Louis

Louis Chevrolet was een Zwitser. Bijgaand knipsel vertelt dat hij bijna honderd jaar geleden verhuisde. De redactie meent ergens gelezen te hebben dat de Zwitserse Corvairclub omtrent dit gebeuren iets van plan zijn. We houden jullie op de hoogte!

Louis Chevrolet emigreerde in 1900 naar Amerika. In Europa had hij al races gereden en hij wilde zien of hij in de USA nog betere prestaties kon behalen. Nou en of! Hij won keer op keer en stelde vervolgens zijn ervaring in dienst van een nieuwe automobiellonderneming, die vandaag de dag nog steeds met trots zijn naam draagt.



Internet

Wist je dat we met de club een (gratis) site op internet hebben?

Guus heeft er voor gezorgd dat we ons kunnen presenteren aan de rest van de wereld. Van bijna ieder lid staat in de ledenlijst de auto afgebeeld. Tijdens onze meeting zijn er nieuwe foto's gemaakt zodat je Corvair er beter op gaat staan, en van die auto's waarvan we nog geen foto's hebben, stuur er een, en ze wordt geplaatst.

Wil je zelf eens een bezoekje brengen aan onze site? Het adres is :

<http://www.geocities.com/Motorcity/Garage/9982/>
Wil je de site van Guus bezoeken? Zijn adres is:
<http://home-2.worldonline.nl/~corvair/>

Advertenties

Deze keer geen advertenties, aangezien we het nieuwe Franse blad nog niet hebben ontvangen, en er van onze zijde niets gevraagd werd. Echter weten we wel dat John Stewart de onderste beplating van zijn motor mist. En dat hij nieuwe remcilinders zoekt, maar wij denken dat hij met nieuwe cupjes, die je hier te lande kunt verkrijgen ook geholpen is.



Meeting

Eindelijk is het er dan toch van gekomen. Een korte meeting. Ondanks of misschien wel juist door de korte tijd voor het bekend worden dat er video-opnamen gemaakt gingen worden door "Passie voor auto's".

Het is jammer dat niet iedereen hiervan op de hoogte was, maar we beloven een volgende keer beter.

Een enkeling liet zich excuseren, maar desondanks was er behoorlijk wat belangstelling om elkaar te ontmoeten en, voor zover aanwezig de auto's te bewonderen.

Hoe is dit alles zo gekomen?

Welnu, op een zondagochtend enige weken geleden, las Mike's vrouw, Anita, een advertentie in de Telegraaf, waarin een oproep gedaan werd aan mensen die een passie voor auto's hebben. Men vond Mike's wagen interessant, omdat er een verhaal aan vast zit. Mike had begrepen dat het om opnamen ging die t.z.t. op tv te zien zouden zijn. Een eerdere band die het bedrijf had gemaakt, was in de winkel te koop geweest, en met een nieuwe band, waar onze Corvairs maar een onderdeel van zijn, wil men de media benaderen om te laten zien dat er publiek voor is, gezien de verkoopresultaten van de eerste band. Er wil nog wel eens een autoprogramma op tv een fragment van die eerste band tonen, dus er is belangstelling voor.

Klinkt allemaal ingewikkeld maar wat maakt 't uit, we hadden in ieder geval een reden en een locatie om elkaar te ontmoeten.

Enige dagen tevoren kreeg Mike te horen dat de opnamen die zondag 7 juni gingen plaats vinden, en of hij er dan tevens wat meer Corvairs bij kon organiseren. Om zich heen bellend waren de toezeggingen hoopvol wat betreft rijdende Corvairs, maar ook clubleden zonder auto zouden van de partij zijn. Dit werd ruimschoots gecompenseerd door Klaas die met twee Corvairs kwam opdagen. De opnamen zouden duren van elf tot twee. Of dat laatste tijdstip gehaald is weet schrijver dezes niet aangezien hij op uitnodiging van Ad in Amersfoort in diens voertuig had plaatsgenomen, en daar Ad nog verplichtingen elders had weer op tijd moest vertrekken. Mike (of Anita?) had gezorgd voor koffie en een broodje, en de garage een beetje als (nood)clublokaal ingericht. Guus, die zich aanvankelijk zorgen maakte dat er geen enkel LM (late model) aanwezig zou zijn, slaakte een

zucht van verlichting toen Ruud en wederhelft in hun donkerrode '65-er coupe de hoek om kwamen.

Wat er zo alles verteld is in de '60er sedan weten we niet, maar we gaan ervan uit dat voor de camera alleen maar positieve geluiden naar voren gebracht zijn, mede door het feit dat er geen negatieve zijn! Bijzonder fijn vonden we het dat John ook van de partij was, jammer dat we geen foto hebben gemaakt van zijn kofferslot; echt Nederlands fabrikaat!

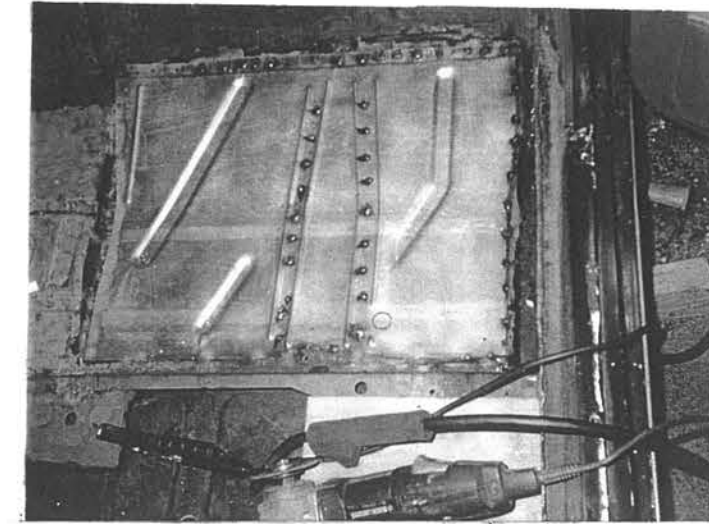
Na het interview, dat dus achter gesloten deuren plaatsvond, en opnamen van iedere Corvair afzonderlijk, waarbij de heren cineasten het niet hadden op de flitslichten van fotocamera's, werd er (dé)filé gereden waarbij het overige verkeer hinderlijk (lees nieuwsgierig) was. Men moet toch plaats maken voor Corvairs nietwaar? En toen de leider van de file niet half Amsterdam wilde



Een overzicht van een deel van de aanwezige Corvairs; over en weer werden indrukken en wetenswaardigheden uitgewisseld.



De gehele bodem. Het vernieuwde deel zit rechts voor.



Het vervangende deel ingelast in de vloer. Daar waar puntlassen horen te zitten werden gaatjes geboord en op de andere delen dichtgelast. Een bedreven lasser met een goed apparaat maakt puntlassen zonder gaatjes te boren!

Motor-identificatie

In het kader van motoridentificatie is er een laatste mogelijkheid om tot een acceptabele oplossing te komen.

We hadden de koppen er toch al af om te kijken naar de vorm van de verbrandingsruimte. In mijn geval gaat het om een motor die met de letters ZA is gecodeerd. Dus in ieder geval een motor die geschikt is gemaakt voor een automatische versnellingsbak. (Z is voor automaat, Y is voor handgeschakeld).

De Z-motoren leveren altijd ietsje meer pk's gezien de automatische bak meer verliest aan vermogen dan een handgeschakelde. De vier extra pk's heeft men verkregen door de compressie te verhogen; 1:9. I.p.v. de Y-motoren met 1:8. Als de compressie verhoogd is, is dus de verbrandingskamer verkleind. Heb je nu helemaal geen lettercode, dan kun je de compressie berekenen. Eerst moet je de inhoud van de verbrandingskamer meten d.m.v. een (plastic) plaatje dat precies op de koppakking gelegd wordt. In dit plaatje zit een gaatje waardoor je vanuit een maatbekertje olie schud, zoveel totdat de olie precies onder het plaatje vult. Op het maatbekertje kun je dan aflezen hoeveel olie je verschud hebt, en dus, gezien de meeste motoren een vlakke zuiger hebben, wat de inhoud van de verbrandingskamer is. Door boring en slag van de

motor te meten, kun je de totale inhoud van de ruimte berekenen, en door deze dan te delen met de inhoud van verbrandingsruimte kom je op de compressie-verhouding.

Maar er zijn meer motoren met een compressieverhouding van 1:9. Voor verdere identificatie zul je de Shop Manual moeten raadplegen. Gelukkig hebben ze bij GM daarin voor iedere motor de juiste klepopening (valve lifting) vermeld. En die zijn voor ieder type motor anders. De nokkenas is het dus die de kleppen verder of langer opent. Deze maten zijn weliswaar in delen van inches aangegeven, en het is een hele klus om dit te herberekenen in mm. Als je echter weet (volgens het boek) dat bijv. bij sommige motoren de inlaatklep minder ver opent dan de uitlaatklep, en bij andere weer wel even ver, dan kun je alweer een stukje van de puzzel oplossen zonder de juiste afmetingen te meten.

Ik mat de klepopening met de schuifmaat van de veerschotel tot aan de kop, en dat diverse malen, om tot een acceptabel gemiddelde te komen. Uiteindelijk kwam ik tot de conclusie dat mijn blok, dat wat ik al vermoedde, slechts een 84pk is i.p.v. de originele 102pk. Een ding is zeker, we kunnen aan het rijtje van afbeeldingen van verbrandingskamers een model toevoegen, want dit model stond daar niet bij.

LJ

Restauratie

Bodemplaten zelf maken.

Er blijkt nogal wat verwondering te zijn ontstaan, toen men hoorde dat ik mijn bodemplaten zelf maakte, compleet met de juiste profielen op de juiste plaats. Zelf plaatprofiel persen, het klinkt zo eenvoudig als het is.

Ik heb natuurlijk geen eigen pers die twintig ton of meer drukt, zoals die in fabrieken staan. Toch zijn er vele beschikbaar; gewoon een zwaar beladen vrachtwagen, en er zijn er bij die wel veertig ton of meer op de weegschaal brengen. Neem daarvan een as-heft (dubbel-lucht), een enkel-lucht drukt meer), en er blijft toch gauw nog zo'n tien ton over. En dat is voldoende om het profiel in een vloerplaat van een Corvaire te persen.

Hoe ben ik te werk gegaan?

Eerst nam ik een flink stuk doorzichtige folie, legde dit op dat deel van de vloer dat vervangen moest worden, en tekende de profielen zo zorgvuldig mogelijk na. Hierop gaf ik gelijk aan welke delen hoog, en welke diep moesten liggen.

Toen nam ik twee stukken meubelplaat, een van 20 en een van 10mm. (moet iets meegeven, dus niet te stijf), en iets groter dan het te vervangen stuk.

In de dikke meubelplaat moest ik de diepliggende groeven frezen d.m.v. een bovenfrees. De tekening legde ik daartoe in spiegelbeeld op deze plaat en nam ze over. Dit kan op diverse manieren; d.m.v. carbonpapier, of het zgn. doorspuiten waarbij eerst de tekening uitgeraderd moet worden en daarna met een of ander poeder spuiten of tamponeren. (dames die zelf kleding maken kunnen hierbij assisteren!).

Ik hield de tekening in ieder geval heel want ze moest nog dienst doen voor de andere kant. Op de andere plaat tekende ik dus ook de profielen maar dan in het juiste beeld (ofwel het spiegelbeeld van de eerste plaat). Beide kanten hebben een hoogliggend en een diepliggend profiel in mijn geval (vloerplaat rechts voor EM).

Voor de diepliggende brede profielen gebruikte ik stroken hardhout (plintlat) die ik op maat maakte en op de juiste, via de tekening aangegeven plaats met wat houtlijm bevestigde. Toen die mal klaar was draaide ik ze om, en alweer via de tekening kon ik de hardhouten strookjes met korte zelftappers vastzetten. Dit is echt nodig want anders komen ze los onder hoge druk en gaan ze "wandelen"

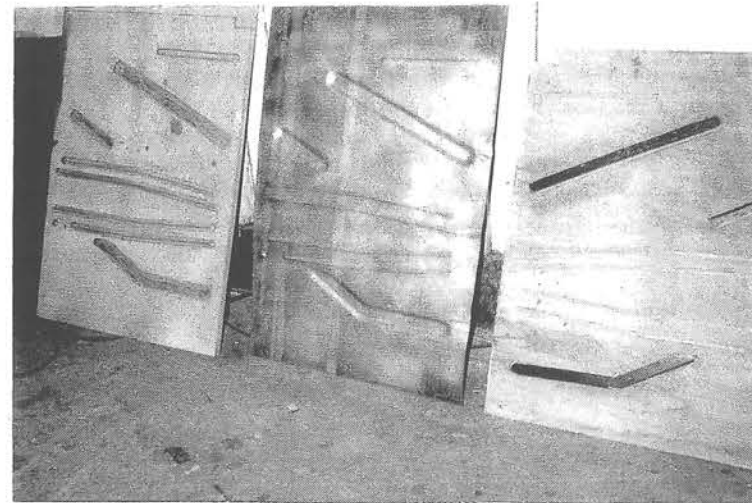
Voor het smalle hoogliggende profiel, dat dus andersom moest komen te liggen, freesde ik in dezelfde plaat sleuven waarin ik stukken aluminium T-profiel (gekocht in een DHZ-zaak) legde, en wel zo dat ze iets klem zaten. Het profiel mag hierbij 1 a 2 mm meer boven de plaat uitsteken dan nodig is, aangezien de houten plaat iets meegeeft.

Toen beide mallen klaar waren heb ik een stuk plaatijzer van 0,8mm ertussen gelegd, en het geheel met parkertjes op iedere hoek vastgezet.

Zoals gezegd liet ik er dus (tot twee keer toe) een zware vrachtwagen over rijden. In de buurt is er een chauffeurs-restaurant, en een trucker wilde best wel meewerken omdat hij nieuwsgierig was naar het resultaat.

Omdat ik niet geheel zeker was van de scherpe profielen (aluminium T-strips) heb ik thuis nog eens een houtblok op die plaatsen gelegd en hier en daar een dreun met een moker uitgedeeld.

Na het openen van de mallen was het resultaat geheel tot mijn tevredenheid. De lichte hoek die erin behoort te zitten is makkelijk met de hand te buigen. Een beetje "windscheef" maar na het afdrukken, (van binnen naar buiten i.v.m. krimpspanningen) zit het zo vast als een huis. Ik wil hier wel memoreren dat bovenstaande beschrijving uitsluitend handelt over het vlakke deel van de bodem, het opstaand randje is, indien nodig los aan te lassen.



De beide mallen met daartussen het resultaat. In het motief is een klein foutje gemaakt. Dit kwam doordat op dit punt de roest het werkelijke motief onherkenbaar had gemaakt. Wie ziet het?

doorkruisen om op het startpunt terug te komen, moest er dus gekeerd worden, hetgeen door de grotere draaicirkel van de Corvaire de overige weggebruikers het idee gaf dat Corvairs in Amsterdam naast elkaar en dwars op de rijweg geparkeerd mogen worden.

Even terug naar het begin van de morgen; er stopte een klassieke autobus en de bestuurder maakt zich bekend als Arthur Staal, lid van de



Hierboven; De filmcrew bespreekt hoe het beste plaatje te kunnen maken van de '63er Monza convertible van John Stewart. Op de achtergrond worden plaatjes voor eigen archief vastgelegd.

NSU club Nederland. Hij had belangstelling voor ons clubje en de Corvaire in het bijzonder. In een schrijven dat we later van hem mochten ontvangen, refereerde hij naar ons Corvairegebeuren en wilde graag wat meer informatie voor een artikel in hun clubblad.

En nu komt 't: Ook hij is van mening, dat de Corvaire uniek is, en nu citeren we: "De Corvaire is, hoe je het wendt of keert, de moeder van de NSU

Prinz". Dat steken we in onze zak Meneer Staal! Sorry Guus, meneer bedoelt EM.

Ondanks de groeten van Pluvius waarvan we er vele kregen, kunnen we terugkijken op een happening die eveneens uit de lucht was komen vallen, en die naar ik hoorde, men niet had willen missen.

Volgende keer proberen we wat vroeger aan de bel te trekken en zoeken we wat beter weer uit.

LJ

Hieronder; Van de zes aanwezige Corvairs slechts een late model. De '65er Monza coupe van Ruud Keers voor een deel afgebeeld op de voorgrond van deze foto. De beide '60ers hadden veel belangstelling.



Swiss Clubmeeting

De Zwitserse Corvair Club, die volgend jaar haar 10-jarig bestaan zal vieren, hield haar jaarlijkse meeting op 2 en 3 mei in Basel. Van de ca. 20 deelnemers kwamen vele uit Zwitserland, maar ook de Duitse Corvair liefhebbers waren ged vertegenwoordigd. Op het programma stond o.a. een bezoek aan de Rijnwater-energiecentrale in Birsfelden. Na deze bezichtiging reed de groep in een indrukwekkende stoet door de binnenstad van Basel om aldaar de lunch te gebruiken.

In de namiddag ging er een stoet van 11 Corvairs in alle uitvoeringen de Zwitserse bergen in naar het plaatsje Balsthal. De 997 meter hoge "Passwang" was het einddoel van dit parcours. Geen van de (in showroom verkerende) wagens had problemen met de klim.

Urs Tanner van de Zwitserse club leidde de groep door het officiële deel van de dag; de vergadering. Van de totaal 42 leden waren er dus 20 aanwezig. Hiervan kwamen er 13 uit Duitsland op initiatief van de voorzitter van de Duitse tak (Roland Mehl). De organisatoren van het weekend Armin Wyss en zijn vrouw werden hartelijk bedankt voor hun inzet, en het bestuur werd herkozen voor de komende twee jaar. Hierna was het tijd voor het diner. Daarna kon zich iedereen voorbereiden op de tweede dag van de meeting; een tocht naar Zuchwill. De volgende evenementen die op stapel staan zijn; De herfstbijeenkoms van 25 tot 27 sept. In Luzern; de oldtimermarkt in Bern 27/28 mrt '99, en natuurlijk de meeting van 40 jaar Corvair op 2 oktober '99 in het automuseum van Sinsheim Dld.

Verslag: Thomas Stingl.
Aangepast red.

Virtual Vairs

Virtual Vairs is een communicatie-club over de hele wereld, maar vnl. in de USA en Europa, die het wel en wee van onze Corvairs bespreekt. Via internet wordt er met deskundigen en minder deskundigen een al dan niet amusante uitwisseling van vraag en antwoord gebezigd. Dat het er zo af en toe komisch aan toe gaat mag blijken uit onderstaande correspondentie, die aanvankelijk begon met een vraag naar een sleutelcode.

Onderwerp: <VV>: Re: VV-earlies and locks
Datum: Tue, 3 Mar 1998 09:32:40 EST
Van: TATRAI <TATRAI@aol.com>
Aan: Multiple recipients of <corvair@jlab.mitre.org>

In a message dated 98-03-03 02:16:03 EST, NOH20CURT@aol.com writes:
<< On maybe some of them but not all . I have a 60 that is single keyed but it is a 500 as it has no glove box lock . I have 3 60 monza that are 2 key cars and all the briers I have are 2 keys ; AS well as the rest of the ones I have to work on during the year . I would not take what you said as gospel < So us let Larry decide come on Larry
>> Gospel? gosh i never thought of anything i said as gospel. But for the record, all early models came with one key locking for everything. 65/up went to two keys, one for the ign. and doors, and one for the trunk/glovebox/spare tire lock (fact. installed lock only).
>> larry claypool

Onderwerp: <VV>: Re: VV-earlies and locks
Datum: Tue, 03 Mar 1998 08:59:01 -0600
Van: Harry Jensen <hjensen@imaxx.net>
Aan: Multiple recipients of <corvair@jlab.mitre.org>

At 09:32 AM 3/3/98 EST, TATRAI wrote:
>In a message dated 98-03-03 02:16:03 EST, NOH20CURT@aol.com writes:
>> us let Larry decide come on Larry
>Gospel? gosh i never thought of anything i said as gospel. But for the record,
>all early models came with one key locking for everything. 65/up went to two keys, one for the ign. and doors, and one for the trunk/glovebox/spare tire lock (fact. installed lock only).
>larry claypool

So, he came down from the mountain, with two stone tablets. On one was carved the GM parts manual, on the other the GM accessory manual. And when he returned, the masses were worshiping false brands: Monroe shocks, Fram filters, Weber carbs, ... He said, "Imposters be gone!" and smote them with a bolt of lightning.

<large grin>

Harry Jensen
CORSA Executive Secretary
mailto:hjensen@imaxx.net
Corvair Society of America (CORSA)



Chevrolet Corvair Club
93 rue d'Angerville
91410 LES GRANGES LE ROI
Tel / Fax: 01-64 59 57 43



Paris le 25 mai 1998

Chers Amis,

Un petit mot intermédiaire pour vous informer des prochaines sorties, votre magazine Corvair News est en préparation (il devrait être copieux!).
Très important! L'assemblée générale du Club aura lieu le 20 septembre, reprenez bien cette date!

Cette année, nos amis d'Amérique, du Club Corvair texan, nous feront le plaisir de nous honorer de leur présence avec une délégation de 12 personnes. Il va sans dire que nous comptons sur la présence massive de nos adhérents, avec leurs Corvair, nous devons montrer le Club sous son meilleur jour! Nous souhaitons également la présence de nos Amis du Club néerlandais et peut-être anglais. Cette "Convention" est importante et marque un tournant dans la vie de notre Club et doit être la consécration de tous nos efforts.

Vous trouverez joint à cette missive plusieurs programmes de sorties sélectionnées par le Club, nous espérons qu'elles vous plairont. La sortie des Granges le Roi devrait être conviviale. Comme il y a deux ans, cette manifestation se tiendra dans le cadre, très agréable et champêtre de l'abbaye de l'Ouye. Les autres sorties auront pour thème les U.S.A.
En souhaitant que ce courrier vous trouve en bonne forme et que nous puissions nous rencontrer souvent cette année.


Paul Dupuis-Philipponnet

Beste vrienden,

Een kort woordje tussendoor om jullie te informeren over de toekomstige ritten, jullie clubblad is in de maak (het zal rijkelijk gevuld worden!)

Heel belangrijk! De jaarvergadering van de club zal gehouden worden op 20 september, noteer deze datum!

Dit jaar zullen Amerikaanse vrienden met een delegatie van 12 personen van de Texaanse Corvair Club ons vereren met een bezoek. Het spreekt vanzelf dat we rekenen op een grote opkomst van onze leden met hun Corvair; we willen de club van zijn beste kant laten zien! Wij heten natuurlijk onze Nederlandse en misschien Engelse vrienden van harte welkom.

Deze "conventie" is belangrijk, en markeert een ommekeer in het bestaan van de club en verdient al onze aandacht en toewijding.

Vergezeld van deze brief vindt u meerdere programma's van door de club uitgezochte ritten, die naar we hopen u zullen plezieren.

De rit van Les Granges le Roi zal een gezellige moeten worden. Zoals twee jaar geleden zal deze manifestatie plaats vinden rond de vriendelijke en landelijk gelegen abdij van de Ouye. De andere dragen het karakter van het thema Amerika (USA)

In de hoop dat u deze brief een welkome informatie vindt, en dat we elkaar dit jaar nog vaak mogen ontmoeten,

Paul Dupuis-Philipponnet. (voorzitter)

CORVAIR-SPOTTERS



A typical Corvair that is ready for restoration, but this is one of several that belongs to Bill Fisher in Tucson, Arizona, the author of "How to Hotrod Corvair Engines."

Where to find Corvairs

Your local Corsa Club meetings are the very best places to look for the Corvair you hope to buy. If you attend club meetings every month for 3 or 4 months, you are almost assured of finding the specific Corvair you want. Most clubs offer a "swap and sell" service for members, and at most club meetings, you will find someone who is planning to sell a Corvair, usually because they want to start working on a different model. At the present time, and for the past 20 years, 1964 Spyder convertibles have been hard to find at the right price, and other rare models, such as Rampside pickups are equally hard to find and relatively expensive. But you will always be able to find '62 Monza 4-doors and coupes, '65 Monza coupes, and vans and Greenbriers are still easy to find.

Struggling uphill in reverse—and on loose gravel to boot—the rear-engined Corvair Monza four-door scratches for bite as its

weight shifts to the front. This test was repeated with the front-wheel-drive DKW (pages 54 to 57) in a comparative study.



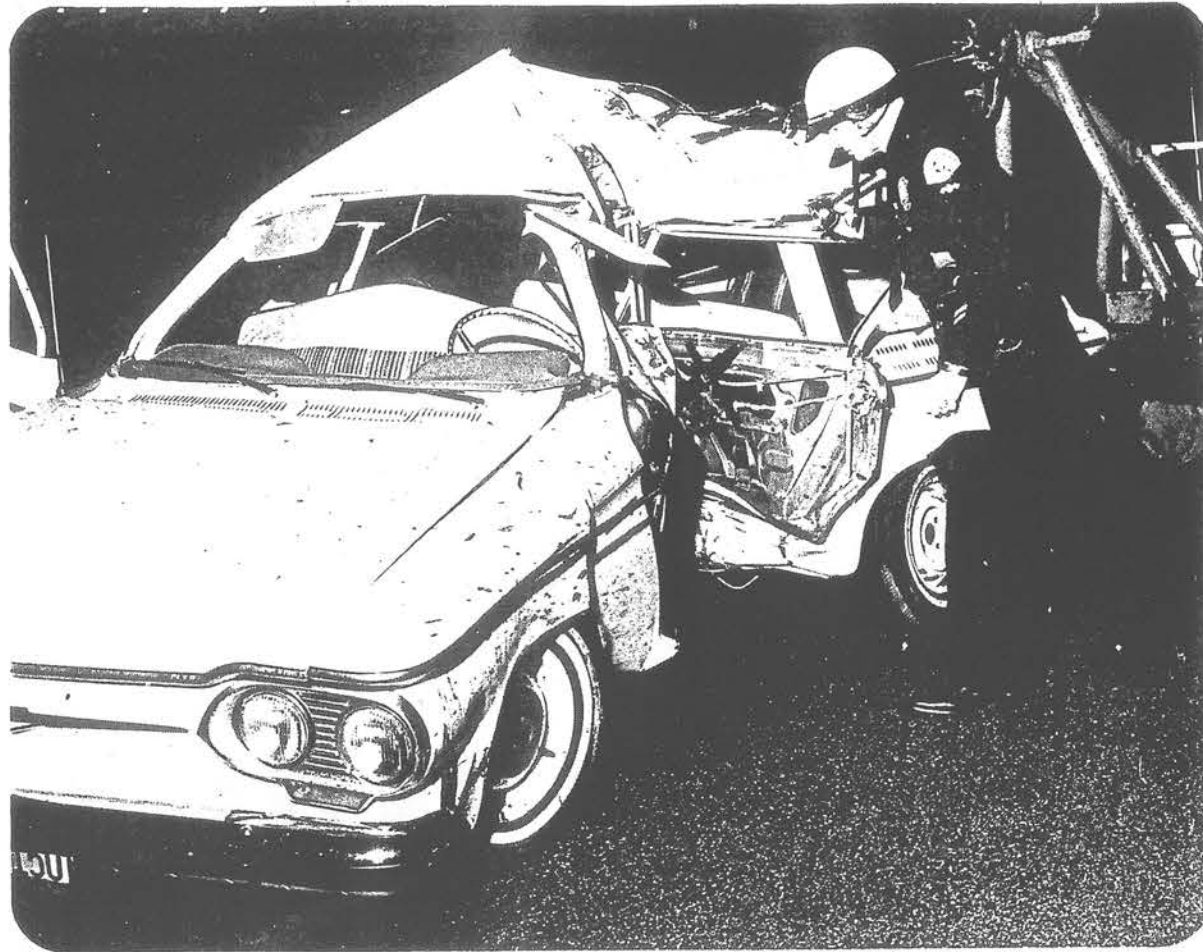
CORVAIR MONZA



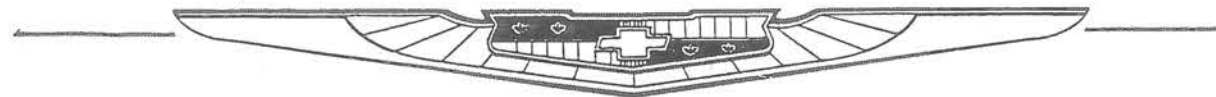
Corvair's traction pointed in a more standard direction shows it has excellent dig. With the engine's weight on the rear, plus

the weight-shift caused by inertia, the car will pull ahead of most other American cars, especially on icy or slippery surfaces.

May, 1961



CORVAIRS HAVE a reputation of being "tricky" cars to drive. Many have been involved in one-car accidents such as this in which Television comedian Ernie Kovacs lost his life. Improvements in 1965 should make it harder for unskilled driver to get into trouble.

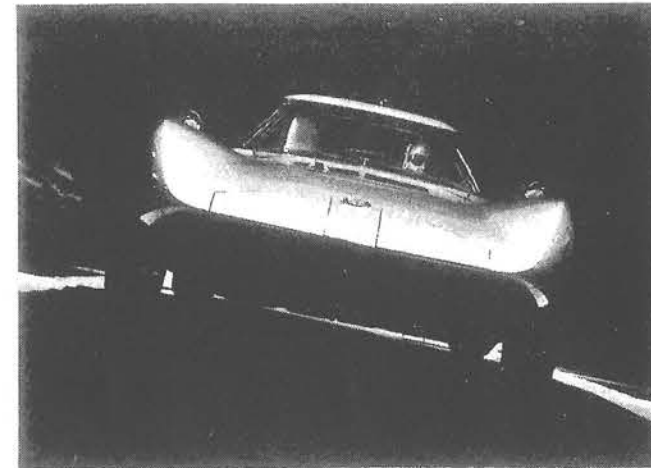


Laatste nieuws

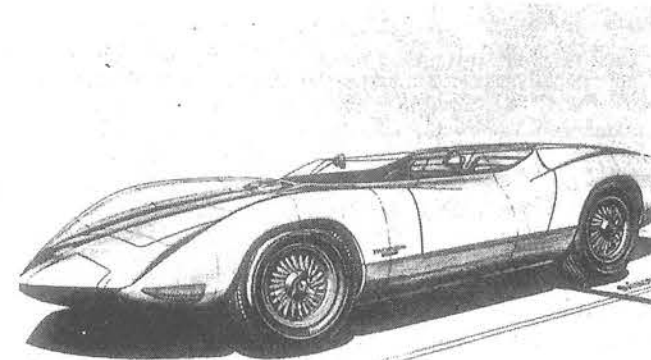
Bij het "ter perse" gaan van dit clubblad bereikte ons het bericht dat we een nieuw clublid mogen verwelkomen. Het zijn Bianca en Ted Langeveld uit Lisse. Zij berijden een witte '68er 110pk vierdeurs Monza die door vader en zoon Van Sas uit Eindhoven gerestaureerd is. Bianca en Ted heten we van harte welkom in onze club.

Met een zelfgemaakt vloerdeel zoals elders beschreven in deze uitgave hebben we reeds iemand kunnen helpen. Voor de '64er convertible van Hans de Graaf zijn beide voorste vloerdelen nodig. Navraag bij Clark leverde een behoorlijk bedrag aan verzendkosten op zodat Hans dit in overweging nam.

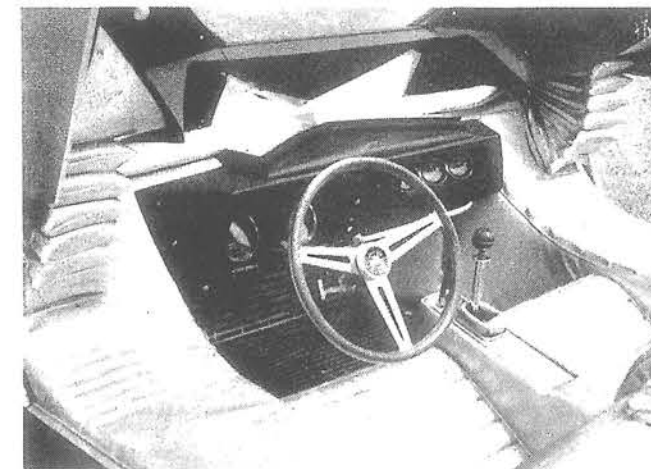
Bij het vernemen van zelfgemaakte delen heeft Leon Janssen aangeboden weer een plaat te "persen" en is daarmee naar het carrosseriebedrijf getogen waar de wagen staat. De plaatwerker vond ze zeer bruikbaar, ondanks dat de kwaliteit (door dikker plaat te gebruiken) minder was als de eerste.



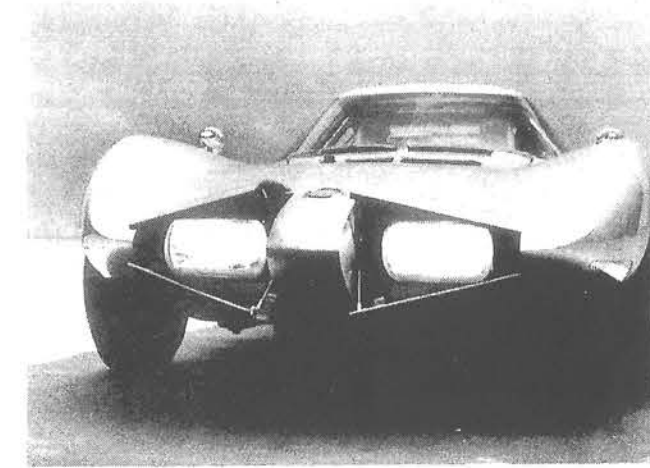
A delta shape arched between front fenders is the way to describe the low front design of this Monza GT, as well as the Monza SS, which was also introduced for public comment at the New York show.



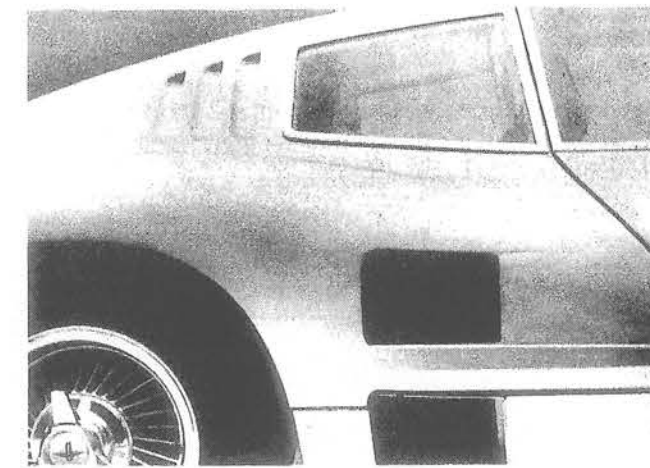
The Monza SS roadster has the same basic styling as the GT, but it looks a little more conventional.



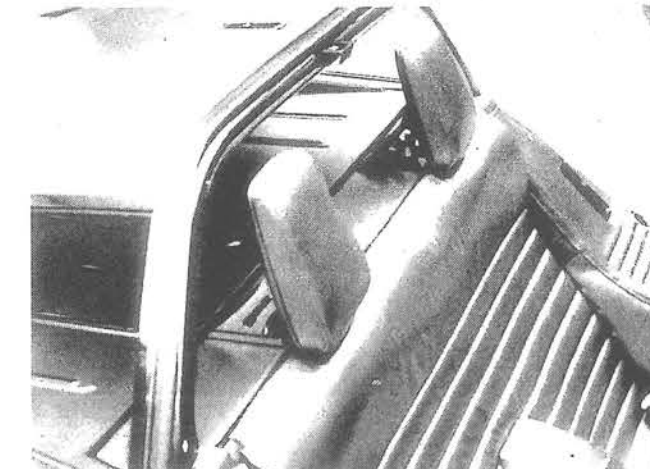
Here's the driver's "pad" in this experimental GT. Bellows arrangements are for the shell-like opening of the car. Both cars have wood-rimmed steering wheels which are adjustable to individual arm lengths.



Concealed headlights are a feature of both Monza dream cars. At the touch of a button jaw-like openings reveal the twin rectangular lamps.



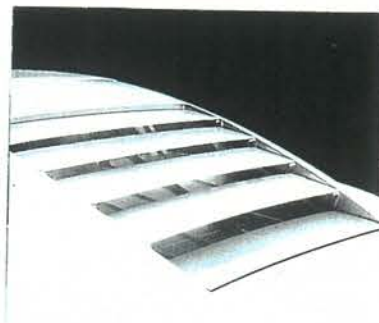
Engine cooling air for the Monza GT comes from intakes mounted at the rear side panels, while exhaust is through twin outlets behind each rear wheel opening.



Twin headrests for the driver and passenger are adjustable for maximum comfort.

dat doorliep in de (vaste) zijruiten werd vervangen door een grote, gedeelde voorruit in een frame, met een iel spijltje in het midden, en zijruiten die neergedraaid konden worden. Ook werd bijvoorbeeld de tankdop met snelsluitstelsel vervangen door een normale dop achter een paneeltje in de neus en werd de auto voorzien van prachtige, fijne bumpers, die de lijnen van de auto mooi accentueren, maar die hoegenaamd geen praktische functie hebben.

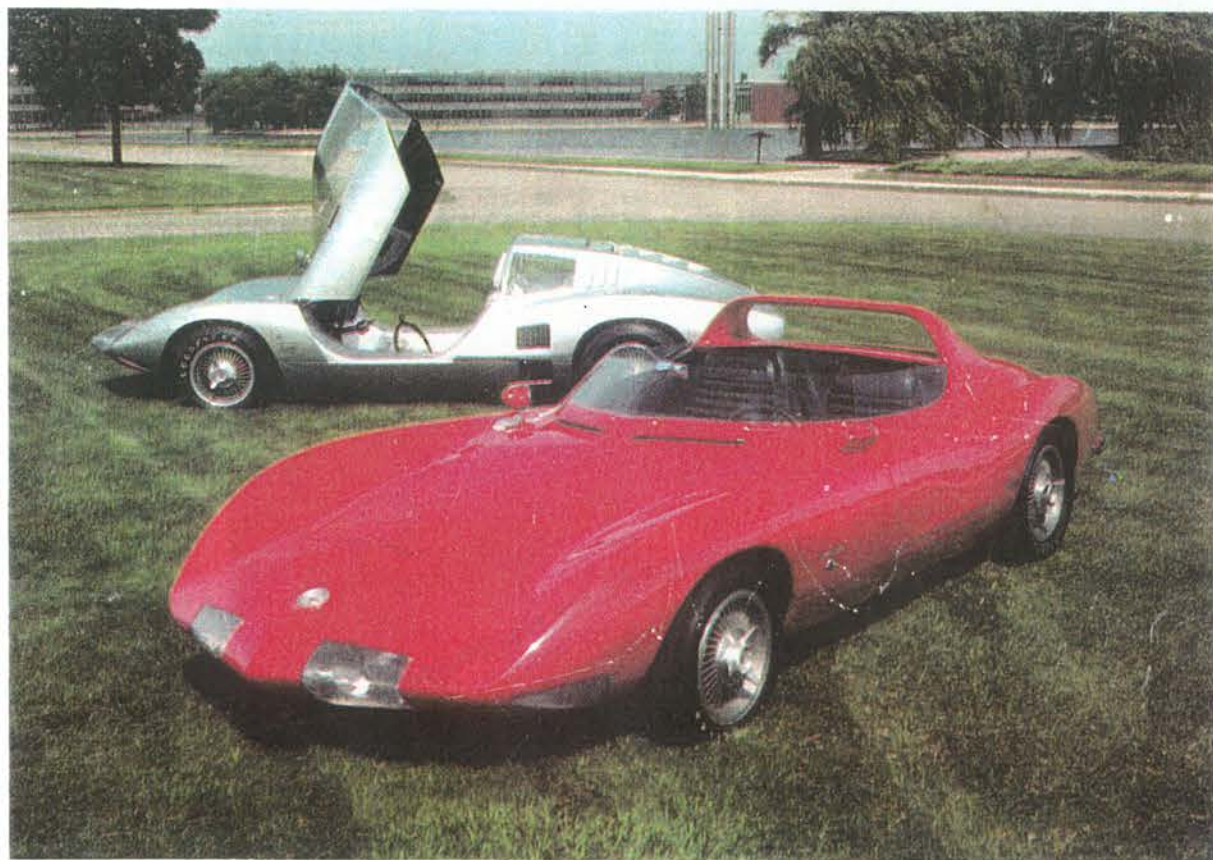
Het verkoopssucces van de Ford Mustang deed GM helaas beslissen alle ontwikkelingen naast de tweede generatie Corvairs te staken. Zo bleef het bij deze twee experimentele Monza's. Toch heb ik laatst een Corvair Monza GT gekocht. Het is echter maar een miniatuur in schaal 1:43 van Tekno uit Denemarken. Wel een leuke aanwinst in mijn bescheiden verzameling Corvair-modelletjes, waarover ik een volgende keer graag iets meer vertel. Ad DijkstraAmersfoort



De verstelling van de louveres kan bediend worden door een handel op de console tussen de stoelen. Aan beide zijden buitenspiegels zorgen voor zicht naar achteren.



Op de voorgrond de SS met daarachter de geopende GT. De redactie heeft meer fotomateriaal van deze auto's en zal in de toekomst zeker nog eens een artikel wijden aan deze unieke modellen waaraan de onlangs overleden GM-stylist Larry Shinoda een grote bijdrage leverde.



Zeldzame ontdekking '62 Corvair Rampside

Een schat vinden in de heuvels zal niet zo makkelijk zijn als het eens was, maar toch gebeurt het soms. Een reis met de kampeerwagen in januari 1992 bracht Ron en Rosemarie Gibbard uit Whitby, Ontario in Canada naar vrienden in Californië.



de camper hangen, dus moest er een beslissing genomen worden hoe de Rampside te vervoeren. Omdat hij mooi liep ging

en momenteel 24700. Het identificatie-nummer is 2R124S 103783; -2- staat voor 1962 (bouwjaar); R12 is Corvair-bedrijfswagen; -4- betekent pickup (open laadruim); de S geeft aan dat de wagen in de St. Louis, Missouri fabriek is gemaakt, en de laatste zes cijfers zijn de serie-productie nummers.

Ron en Rosemarie zijn lid van de Corvair Club en bezoeken overal meetings waar hun schitterende Rampside de nodige aandacht krijgt die ze dan ook wel verdient. Ze is een juweeltje! Placerville in Californië, waar de Gibbards hun Rampside ontdekten, is de plaats waar de goudkoorts begon in 1849. Placerville heeft ook een interessante automobielhistorie; John Studebaker kwam hier terecht in 1853 met nog 50 cent in zijn broekzak, en nam dienst bij de plaatselijke smid. In 1858 had hij \$8000 verdient met de verkoop van kruiwagens voor \$10 per stuk, en ging toen naar huis in South Bend, Indiana. Samen met zijn broers Clem en Peter Studebaker maakte hij karren en ander rollend materieel, aanvankelijk voor het Unionistenleger tijdens de burgeroorlog. De rest is eveneens historie! Bron "This Old Truck" LJ



Op een dag reed de hier afgebeelde '62 Corvair Rampside voorbij. "De berijder had in de gaten dat mijn mond openviel en stopte om een praatje te maken" zegt Ron, "en tijdens dit gesprek liet hij zich ontvallen dat hij de wagen wel wilde verkopen." De volgende dag werd de koop gesloten, mede als geschenk(!) van Rosemarie voor de verjaardag van Ron. (Waar had ik dat onlangs en niet zover uit de buurt nog meer gehoord?(red) De verkoper had niet lang geleden de 110pk luchtgekoelde zescilinder gereviseerd, inclusief het polijsten en uitbalanceren voor betere prestaties. De wagen heeft een automatische bak evenals vele Corvair bedrijfswagens dit hadden. De lange overbrenging van de pook naar de versnellingsbak bij handgeschakelde wagens, die bij herhaling voor problemen zorgde (een grotere afstand dan bij de Corvair-personenwagens), maakte dat Corvair-enthousiasten voor een automatische transmissie gingen kiezen.

Zij hadden echter een voertuigje (Tracker sports UTE) voor lokale uitstapjes op een aanhanger achter

Rosemarie ermee akkoord om achter het stuur te gaan zitten en de Rampside achter Ron, die de camper met daarachter de Tracker bestuurde, naar Las Vegas te rijden.

In Las Vegas kochten ze een auto-trailer. De Rampside werd op de trailer geladen, en weer op weg met bestemming Florida. Rose erachteraan, nu in de Tracker. Dat is nog eens hulp van de wederhelft! De mijlenteller stond op 18000 toen ze de Rampside aanschafte,



Dreamcars

Twee experimentele Corvairs, de Monza GT en de Monza SS.

"Men neme een droom, voege daar in ruime mate creatief technisch talent aan toe en menge daar zorgvuldig de enorme vaardigheden en mogelijkheden van 's werelds grootste automobielconcern doorheen - dat is de formule voor de opwindende nieuwe Corvair Monza GT." Zo begint de folder van de Corvair monza GT, die ik onlangs op de kop tikte op de Klassieker Beurs in het MECC in Maastricht.

Normaal ben ik al blij als ik een mooie folder van een 'gewone' Corvair vind, nu was ik zo laaiend enthousiast dat mijn poging af te dingen bij voorbaat weinig kans had. De vondst van deze folder bracht me op het idee een stukje te schrijven over de twee meest bekende experimentele Corvairs: de Monza GT en de Monza SS. De GT is een agressief ogende fast-back coupé en de SS een elegante cabrio. De auto's hebben veel gemeen, maar zijn tegelijkertijd enorm verschillend. Zo ligt bij de GT de motor vóór de achteras, terwijl we de motor bij de SS op dezelfde plaats vinden als bij de gewone Corvair.

Nadat de GT in juni 1962 een besloten presentatie had gehad op Elkhart Lake en Watkins Glen, kregen het grote publiek en de pers beide Monza's te zien op de Internationale Automobiel tentoonstelling van New York in april 1963.

De auto's zijn gebouwd op een laag platformchassis, waarvan de wielen onafhankelijk geveerd zijn met torsiestaven. Dit chassis was ontwikkeld door Frank Winchel en Jim Musser van Chevy Research & Development en werd de "Musserati" genoemd. Voor de styling tekenden Larry Shinoda en Tony Lapine, natuurlijk onder leiding van Bill Mitchell.

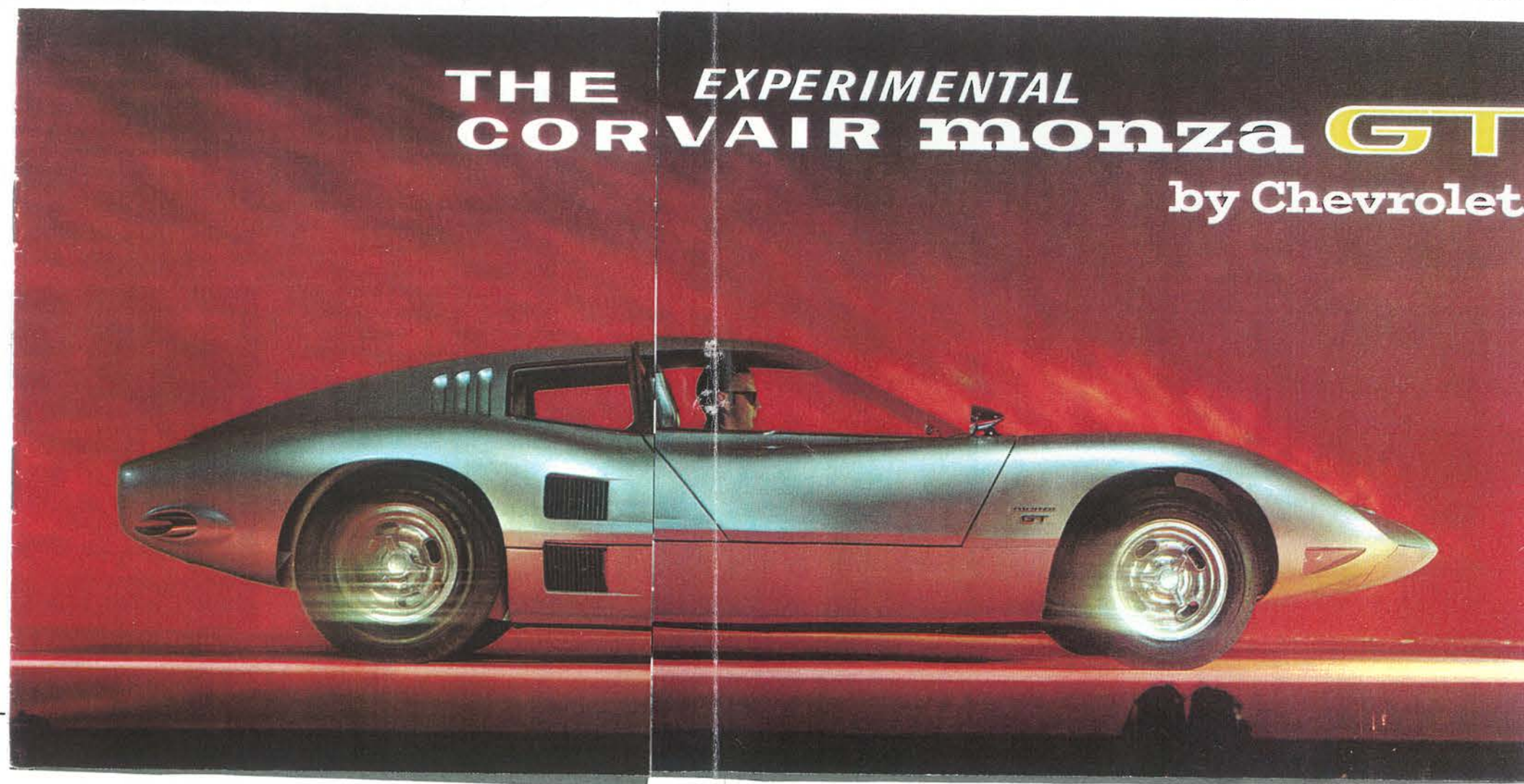
Bij de vormgeving van de carrosserie (versterkt glasvezel) had men zich laten leiden door windtunneltests en de aerodynamische inzichten van die tijd. Dit zie je terug in de brede 'delta'-neus, de gewelfde spatborden (Coke-bottle-line) en de abrupt afgeknotte achterkant, de Kamm-tail. Het achterpaneel met dubbele ronde achterlichten was sterk concaaf en we vinden dit in minder extreme vorm terug op de tweede generatie Corvairs. Om het instappen in de uitermate lage GT te vergemakkelijken klapte een groot deel van de carrosserie, inclusief dak en voorruit naar voren. Veren zorgden voor tegenwicht en



Van achteren gezien wordt de Monza GT gekenmerkt door zijn scherp gelijnde contouren, diep gewelfde achterpaneel, nog dieper gelegen nummerplaat en verstelbare louvres in plaats van de conventionele achterraut.

een vederlichte, handmatige bediening. De SS had gewone deuren. Overigens leken de ontwerpers in duisternis niet zoveel waarde te hechten aan het moeiteloos doorklieven van de lucht. De panelen die de rechthoekige koplampen normaal als een mosselschelp omsloten, moeten in geopende toestand gewerkt hebben als enorme remkleppen. Bij een van de versies van de Monza SS heeft men dit probleem omzeild door de panelen van doorzichtig materiaal te maken en te fixeren. Ik zeg 'een van de versies' omdat zowel de GT als de SS voortdurend werden gebruikt om nieuwe

ideeën uit te proberen. Voor zover bekend betroffen het echter steeds veranderingen aan dezelfde twee auto's: er is maar één GT en één SS. Met de motoren in de auto's is ook geëxperimenteerd. De meeste publicaties beschrijven een 105 PK motor met vier carburateurs in de SS en een 95 PK motor met twee carburateurs in de GT. Ik heb echter ook foto's van de GT met een Turbocompressor. De SS heeft de grootste evolutie doorgemaakt. Van een prototype met circuitkarakter werd deze auto doorontwikkeld tot een straatauto die zonder veel problemen in productie genomen had kunnen worden. Het lage voorruitje



De folder van de Monza GT die Ad vond op een beurs in het Mecc in Maastricht. Let wel de naad die je ziet in de afbeelding op de linker pagina, is de sluiting van de folder. De omslag kan naar twee kanten opgevouwen worden, waarna er binnenin een conventioneel boekwerkje te ontdekken valt. Echter in een onconventionele maat. Een uniek stukje documentatie waarmee óók geëxperimenteerd is. De afbeelding is op ware grootte!