

Auto's van leden verenigd in de Nederlandse Corvairclub



Monza convertible 1967
Ongerestaureerd en in
sublieme staat
van ons nieuwste clublid:
Dhr. Van Aken uit
Den Haag



Deze originele 1968
convertible
hoort toe aan Dhr.
T. van den Honert
uit Laren.



Deze 1964 convertible is van
Hans de Graaf en is momenteel
in restauratie. De wagen krijgt
zijn originele kleur geel

Corvair Club



Magazine van Corvair Club Nederland



In dit nummer o.a.: Roestbehandeling
Een Corvair uit de club
Meetings
Greenbrier versus Ford

5

CORSA Chapters

**changes

- | | | | |
|--|--|--|---|
| 017 Bay State Corvairs
16 Darby Drive
Mansfield, MA 02048 | 291 Central Carolina CORSA
Rural Route 03 Box 1195
Manning, SC 29102 | 526 Iowa Corvair Enthusiasts
23 Gleason Dr.
Iowa City, IA 52240-5854 | 920 Coyote Corvair Club
P.O. Box 2204
Vista, CA 92085-2204 |
| 019 Colonial Corvair Club
44 Columbia Rd.
Arlington, MA 02174 | 294 Lowcountry Corvair Association
P.O. Box 505
Ladson, SC 29456 | 532 Milwaukee Corvair Club
574 W17502 Lake Dr.
Muskego, WI 53150 | 921 San Diego Corvair Club
P.O. Box 23172
San Diego, CA 92193 |
| 027 City Car Club Corvairs
30 Camel Street
Fairhaven, MA 02719-2102 | 296 CORSA South Carolina
P.O. Box 5559
Greenville, SC 29606 | 537 Capital City Corvair Club
2795 Allegheny Dr.
Madison, WI 53719 | 925 Inland Empire Corvair Club
P.O. Box 52714
Riverside, CA 92517 |
| 032 Central New Hampshire Corvair Assn.
P.O. Box 334
Contoocook, NH 03229 | 303** Corvair Atlanta
2701 Old Jonesboro Road
Fairburn, GA 30213 | 541 North East Wisconsin Corvair Club
2205 Sullivan Ave.
Kaukauna, WI 54130-3455 | 933 Bakersfield Corvairs
10817 Sunset Canyon Dr.
Bakersfield, CA 93311-2749 |
| 052 Vermont Independent Corvair Enth.
P.O. Box 235
East Arlington, VT 05252 | 310 Heart of Georgia Corvairs
104 Echo Lane
Warner Robins, GA 31088 | 554 Corvair Minnesota
3370 Library Lane
St. Louis Park, MN 55426-4224 | 934 Central Coast CORSA
3155 Nacimiento Lake Dr.
Paso Robles, CA 93446-9773 |
| 068 Connecticut CORSA
P.O. Box 341
Georgetown, CT 06829-0341 | 322 First Coast Corvairs
3271 Sunshine Dr.
Callahan, FL 32011 | 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts
P.O. Box 704
Matteson, IL 60443-0704 | 937 San Joaquin Corvair Club
P.O. Box 4693
Fresno, CA 93744 |
| 074 New Jersey Association of Corvair Enth.
P.O. Box 631
Ridgewood, NJ 07451 | 325 West Florida Corvair Club
2907 San Miguel
Milton, FL 32583 | 627 Prairie Capital Corvair Association
P.O. Box 954
Springfield, IL 62705 | 947 San Francisco Bay Area CORSA
P.O. Box 6331
Albany, CA 94706 |
| 087** Bayshore Corvair Association
P.O. Box 815
Jackson, NJ 08527 | 328 Central Florida Corvair
605 N. Clayton
Mount Dora, FL 32757 | 633** Show-Me Corvair Club
4067 Waterfall Drive
St. Louis, MO 63034-0187 | 951 Valley CORSA
P.O. Box 2792
Santa Clara, CA 95055 |
| 088 Delaware Valley Corvair Club
1301 Union Landing Road
Cinnaminson, NJ 08077 | 333** South Florida Corvairs
P.O. Box 936652
Margate, FL 33093 | 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.
9802 Booth
Kansas City, MO 64134 | 953 Central Valley Corvairs
3001 Lancelot Lane
Modesto, CA 95350-1408 |
| 107 Resurrection Corvairs of Yonkers
522 Saw Mill River Road
Yonkers, NY 10701 | 336 Suncoast Corvairs
P.O. Box 788
Crystal Beach, FL 34681 | 656** Ozarks Classic Corvair Club
4026 W. Wayland
Springfield, MO 65807 | 956 Classic Corvairs of River City
2990 Boeing Road
Cameron Park, CA 95682-9210 |
| 117 Long Island Corvair Association
P.O. Box 1675
West Babylon, NY 11704 | 342 Gulfcoast Corvairs
2630 Webber St.
Sarasota, FL 34239 | 685 Corvair Midwest
1522 W. Manor Dr.
Lincoln, NE 68506-1457 | 958 Sacramento Corvair Tour Group
9590 Appalachian Drive
Sacramento, CA 95827 |
| 120 Capital District Corvair Club
P.O. Box 192
Rexford, NY 12148 | 344** Nature Coast Corvairs
6735 W. Rainhill Ct.
Crystal River, FL 34429 | 700 New Orleans Corvair Enthusiasts
P.O. Box 427
Denham Springs, LA 70727-0427 | 960 Shasta Corvairs
2922 Quartz Hill Road
Redding, CA 96003 |
| 130 Central New York Corvair Club, Inc.
P.O. Box 425
Jamesville, NY 13078 | 352 Vulcan Corvair Enthusiasts
P.O. Box 59071
Birmingham, AL 35259-9071 | 711 Red River Corvairs
528 Glenwood St.
Bossier City, LA 71111 | 970 CORSA Oregon
P.O. Box 1445
Portland, OR 97201 |
| 140 Niagara Frontier Corvair Club
P.O. Box 45
Buffalo, NY 14224 | 363 Alabama Corvair Club
3112 Clayborne Road
Dothan, AL 36303 | 722 Arkansas Corvair Club
P.O. Box 627
Little Rock, AR 72203 | 973 Beaver State Corvair Club
P.O. Box 148
Crabtree, OR 97335-0148 |
| 148 Association of Corvair Nuts
180 Prospect St.
Spencerport, NY 14559 | 371 Music City Corvair Club
109 Walnut Street
Smyrna, TN 37167 | 731 Indian Nations Corvair Association
3320 SE 24th St.
Del City, OK 73115-1614 | 975 Southern Oregon Corvair Owners
512 Fairmount Street
Medford, OR 97501-2426 |
| 158** Western Pennsylvania Corvair Club
308 St. Joe Road
Chicora, PA 16025 | 376 East Tennessee Corvair Club
P.O. Box 928
Kingsport, TN 37660 | 744 Green Country Corvair Group
P.O. Box 470022
Tulsa, OK 74147 | 981 CORSA Northwest
P.O. Box 88
Renton, WA 98057-0088 |
| 164 Lake Erie Corvair Association
1320 W. 39th Street
Erie, PA 16509 | 379 Knoxville Area Corvair Club
P.O. Box 233
Knoxville, TN 37901 | 750 North Texas Corvair Association
2701 W. 15th St., Box 153
Plano, TX 75075 | 990 Inland Northwest Corvair Club
P.O. Box 132
Four Lakes, WA 99014-0132 |
| 170 Central Pennsylvania Corvair Club
3080 E. Prospect Road
York, PA 17402 | 385 Upper Cumberland Corvair Club
241 Palkway Drive
Cookeville, TN 38501 | 770 Corvair Houston
P.O. Box 2331
Houston, TX 77252-2331 | 993 Columbia Basin Corvairs
P.O. Box 1022
Richland, WA 99352-1022 |
| 180 Lehigh Valley Corvair Club
137 American Street
Whitehall, PA 18052 | 402 Derby City Corvair
2207 Thomas Avenue
Louisville, KY 40216 | 782 Alamo City Corvair Association
P.O. Box 291222
San Antonio, TX 78229 | INTERNATIONAL |
| 190 Philadelphia Corvair Association
2545 Broder St. 1st Fl.
Allentown, PA 18103 | 405** Central Kentucky Corvair
300 Albany Road
Lexington, KY 40503 | 787 Lone Star Corvair Club
Rural Route 01 Box 15A
McDade, TX 78650 | FRA Chevrolet Corvair Club of Paris
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi
91410 Dourdan, France |
| 198 First State Corvair Club
1002 Stonewood Road
Wilmington, DE 19810-3114 | 430** Mid-Ohio Vair Force
4673 Northwest Parkway
Hilliard, OH 43026 | 799 Desert Corvair Club
P.O. Box 220108
El Paso, TX 79912-2108 | NED** Corvair Club Nederland
Golle 27A
9247 DL Ureterp, The Netherlands |
| 207 Group Corvair
12710 Lode Street
Bowie, MD 20720 | 435 Tri-State Corvairs
P.O. Box 581
Bryan, OH 43506 | 802 Rocky Mountain CORSA
P.O. Box 27058
Denver, CO 80227 | ONT CORSA Ontario
401 Beechwood Crescent
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada |
| 210** Chesapeake Corvair
P.O. Box 554
Forest Hill, MD 21050-0554 | 440 Friends of Corvair
7354 Middlebranch Ave. NE
North Canton, OH 44721 | 809 Pikes Peak Corvair Club
P.O. Box 15034
Colorado Springs, CO 80935 | SWI Swiss Corvair Club
c/o Urs Tanner, Bachtelenstrasse 39
CH-2540 Grenchen, Switzerland |
| 212 CORSA of Baltimore
619 Round Oak Road
Towson, MD 21204-3867 | 448 Vacationland Corvairs
560 Lindberg Blvd.
Berea, OH 44017-1418 | 837 Boise Basin Corvairs
P.O. Box 16734
Boise, ID 83715 | WCC Western Canada CORSA
2378 Estevan Ave.
Victoria, BC V8B 2S5 Canada |
| 217 Mid-Maryland Corvair Club
8703 Antietam Drive
Walkersville, MD 21793-8020 | 452 Corvair Club of Cincinnati
P.O. Box 40153
Cincinnati, OH 45240 | 840 Bonneville Corvair Club
2273N 700W
Clinton, UT 84015 | SPECIAL INTEREST |
| 220 Northern Virginia Corvair Club
13608 Smithwood Ct.
Nokesville, VA 20181 | 454 Dayton Corvair Club
P.O. Box 3514
Dayton, OH 45402 | 850 Cactus Corvair Club
P.O. Box 11701
Phoenix, AZ 85061 | 270 Corvanatics
5000 Cascabel Road
Atascadero, CA 93422-2302 |
| 232 Central Virginia Corvair Club
8015 Driftwood Dr.
Prince George, VA 23875 | 460 Circle City Corvairs
P.O. Box 17325
Indianapolis, IN 46217-0325 | 857 Tucson Corvair Association
4072 E. 22nd St., Suite 197
Tucson, AZ 85711 | 001 Lakewood-Monza Group
14 Ashwood Dr.
Brick, NJ 08723-3402 |
| 236 Tidewater Corvair Club
2901 Cardo Place
Virginia Beach, VA 23456 | 465 Michiana Corvair Club
209 S. Maple Avenue
Sturgis, MI 49091-1854 | 860 Northern Arizona Corvair Club
340 E. David
Flagstaff, AZ 86001 | 002** Group UltraVan
5537 Pioneer Road
Boulder, CO 80301 |
| 240 Roanoke Valley Corvair Club
2934 Rivermont Ave #30
Lynchburg, VA 24503 | 468 Mad Anthony Corvair Club
2323 Lima Valley Drive
Fort Wayne, IN 46818 | 871 Corvairs of New Mexico
2226 Inez Dr. NE
Albuquerque, NM 87110-4732 | 004** Air Vair Group
5474 S.R. 19
Galion, OH 44833 |
| 264 Wild Wonderful Corvair Club
140 Scott Acres
Scott Depot, WV 25560 | 480** Detroit Area Corvair Club
815 Madison
Birmingham, MI 48008 | 891 Vegas Vairs
4607 E. Imperial Ave.
Las Vegas, NV 89104-5816 | 006 V-8 Registry
4361 St. Dominic Drive
Cincinnati, OH 45238 |
| 271 CORSA/N.C.
5216 Shoffner Rd
McLeansville, NC 27301-9668 | 495** West Michigan Corvair Club
1864 Sherwood Dr. SE
Grand Rapids, MI 49506 | 903 South Coast CORSA
P.O. Box 213
Redondo Beach, CA 90277-0213 | 007** Virtual Vairs
corvair-request@cyclone.mit.edu, 9
Dunster Dr.
Hanover, NH 03755-2713 |



Small wonder—with a wonderful ride!

In a Corvair even a ho-hum trip through town can be a happy experience. You not only don't mind the traffic, it's kind of a challenge to your Corvair's lighthearted handling and nimble reflexes. Same goes for parking. You'll get a real boot out of driving this car. And practical, too. Air-cooled rear engine (no water, no antifreeze). Virtually flat floor. Independent suspension at all four wheels. Low price. Little gas. And a fold-down rear seat is standard. But we know why you'll really want a Corvair. Just drive one and you'll know, too.

A magician on mileage. Your gas dollars will now go farther... because the Corvair delivers miles and miles per gallon.

Four models. Practical four-door or sleek new two-door in standard or deluxe versions.

Trunk's up front. Plenty of luggage space under the hood, where it's convenient to get to.

Engine's in the rear... where it belongs in a compact car... to give you nimbler handling, greater traction, better 4-wheel braking.

Independent suspension at all 4 wheels. Coil springs at each and every wheel take bumps with independent knee-action for a ride that rivals the costliest cars.

Fold-down rear seat. Converts into a station sedan with a total of 17.6 cu. ft. of extra storage space behind front seat.

Choice of automatic or manual transmission. You can have Powerglide* or a smooth-shifting Synchro-Mesh standard transmission. *Optional at extra cost.

Unipack power team. Wraps engine, transmission and drive gears into one compact package... takes less room, leaves you more.

All at a practical kind of price. Check your dealer on the short, sweet details... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

the happiest driving compact car

corvair
by Chevrolet



1967

1967 MONZA coupe, 140/4, factory A/C, completely restored. Beautiful black paint with a brand new Clark's white interior. Crown handling components, powder coated sheet metal. New springs, shocks, susp., etc. 1st place show car. Corsa dash, all seat belts, NOS wheel covers. \$7,900 OBO. 205/972-1385.(AL)

1968

1968 MONZA coupe, 110/PG, white/blue, w/many extra parts: mldgs, lights, bmprs, and some NOS. Photo & list avail. From estate, must sell quickly. \$1,500 OBO. Steve, 508/430-8194.(MA)

1969

1969 MONZA coupe, new on MSO with 15 miles, blue in color, 110/4. 1969 500 coupe, 8 miles on MSO, blue, 95/3. From a collector in Scottsdale who had purchased them from Lou Grubb Chevrolet, who stored them dry since 1969. Both cars have the original stickers on the windows. Purchased April 2, 1969. Both flawless, beautiful cars. Asking \$19,500 for the Monza coupe, and \$12,800 for the 500. 802/657-8700.(AZ)

1969 ULTRAVAN 110/PG, 3.89 Posi, under 20K orig. mi., maybe lowest miles original Ultra, runs, needs some work but very original, including 2 original tires. Floor mounted heater, body nice. \$5,999 or best cash offer. Garry or Mike, 760/789-9726 or 619/679-0146 eves., San Diego.(CA)

1969 500, 2-door, white with black interior, 110/PG, 12K original miles, second owner. \$5,800. George Sears, 765/643-2341.(IN)

1969 MONZA sport coupe, #5525, only 4,120 miles. Excellent cond., professionally stored, factory window sticker still attached, 110/PG, tinted glass, orig. tires, Fathom Green paint, med. green vinyl int. Offered on estate sale, contact Judy, 909/594-4755.(CA)

CARS WANTED

Late model convertible with PG and A/C, 140 preferred. Black on black preferred, must be turnkey condition: will be wife's daily driver. Will travel to look at any sharp car. Phillip Dean Dally, 29263 Poppy Meadow St., Canyon Country, CA 91361, 805/298-3754.(CA)

1961-64 RAMPSIDE project, must be clean, straight, and solid. Anything from rolling shell to tired original. Powertrain not important. J. Lattmann, 718 East Parkway, Wheaton, IL 60187, 630/871-4533, 4542 fax.(IL)

1965-66 bare 4-door body. 903/389-7869 evenings.(TX)

Will trade 1962 Corvair van in good condition, drive home today, for a pickup truck in good condition. 815/723-3929.(IL)

1965-66 MONZA 4-door, 110/PG, A/C, in southeast. Must be in nice condition, ready to drive or show. John Nance, 336/672-1467.(NC)

1961-64 RAMPSIDE project, must be clean, straight, & solid. Anything from rolling shell to tired original, powertrain not important. J. Lattmann, 718 East Parkway, Wheaton, IL 60187, 630/871-4533, -4542 fax.(IL)

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)

Cree camper to fit a Rampside, free to a good home. Jack Irwin, 304/525-1033, sowears@aol.com.(WV)

1964 original reproduction outside rear view mirror in box, never used, \$25. Joe Lysy, 51 W. Seegers, Arlington Heights, IL 60005, 847-439-5242 days, 825-2602 eves & wkends.(IL)

NOS red steering wheel for '63 Spyder with horn ring and Spyder horn button, perfect NOS front trim for '61. SASE to J. Spencer, 17284 Via Melina, San Lorenzo, CA 94580.(CA)

A-Lo-Hi camper shell for Rampside: built in San Bernardino, CA, low top, door where ramp is located, 4 Jalousie windows. Will trade for solid ramp including hinge & other FC parts. Greg Walthour, 6250 Frosty Winter Ct., Centreville, VA 20120, 703/815-2184.(VA)

Early Corvair parts: complete factory A/C unit, includes new rear coil springs, \$425. Convertible top black new in box \$160. Convertible boot metallic blue new in box \$120. Carpets coupe light blue front and rear \$90. Wheels Tru-Spoke Classic chrome 13" 4-bolt (4) VG condition \$200. Replacement foam sets front bucket seats new in box \$95 ea. All plus shipping. Dave Cavagnaro, 9 Mohawk Pl., Randolph, NJ 07869, 973/895-2295.(NJ)

Lots of NORS and NOS and good used parts in New England for first time, NOS: 140 heads, cross members. NORS: brakes, tune-up kits. Used: Corsa dashes, turbos. Call or come see me with needs. Mike Callahan, 65 Littleton, Chelmsford, MA 01824, 978/256-5959.(MA)

Corsa steering wheel with chrome horn rim \$10, set of 4 Corsa hub caps \$10, NOS AC46FF spark plugs \$1 each. 803/684-7357 after 7PM.(SC)

LM front crossmember sandblasted & painted \$300 OBO. 740/622-6241, ask for Gloria after 5PM.(OH)

1965 Corsa chrome, all GC to VGC, used. Cove trim, drip edge trim, rocker panel trim. Also OE washer fluid bottle & mount. Make offer. Mike, 440/354-6610, irarebird@juno.com.(OH)

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)

176 c.i. street/race engine: '65 110 hp long block, '63 102 hp heads, polished crankshaft, pinned crank gear, resized rods, Crown 3-9/16" forged pistons w/drilled oil holes, Total Seal rings, 1.50 intakes, 1.40 exhaust valves, dual valve springs, al. retainers. Crower cam 280 deg./450" lift, Cloyes cam gear fail safe valve seats, tailored push rods Crower, heads ported, 2 Holley Weber carbs 5200DGV, custom linkage, Otto Parts oil pan/rocker covers, Harrison/Skorskey custom oil cooler, braided stainless steel oil lines, 1800# clutch pressure plate, custom clutch disc, recurved distributor, Dale fly-wheel studded blower cover, headers w/custom crossover pipe. 160 hp/ 180 ft.-lbs. \$2,150. Dan Petz, 714/558-7290.(CA)

1963 150 hp turbo complete power train. Turns but not started in 4 years. Fair condition. \$300 obo. Jim 630/916-8212.(IL)

Almost any used part, all years & models, A/C units, doors, lids, seats for cvs, spoilers, boots, trim, glass, parts for FCs, etc. Jerry Jarzem, PO Box 9711, Ft. Lauderdale, FL 33310, 954/568-0000.(FL)

All kinds of mechanical parts, include. FC bearings, '66 AM/FM, 14" wires, box of turbo parts, too much to list, 903/389-7869 evenings.(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 & carry, \$800. Lenoir City, TN 423/986-8898.(TN)

Vintage parts: Bill Thomas 4x1 carb setup w/linkage and 4 Fitch type air cleaners, fits Clark's 4x1 kit C5888, \$275. Judson supercharger kit for 2-carb Corvair

engine, complete w/instructions, \$900. Bob, 602/964-4996, Mesa, AZ.(AZ)

PARTS WANTED

Wanted: NOS or excellent used '64 engine lid and trunk lights; '66 parking brake indicator light, 4-way flasher, trunk light. Also looking for Hands wheels for '66 Sprint as well as other options for Sprint. 801/825-5025.(UT)

1964 deck lettering, tail lights & interior parts, seats, etc. Prefer OH area. 440/354-6610, irarebird@juno.com.(OH)

For Rampside, one piece NOS windshield weatherstrip using stainless trim. Joe Orrell, 3056 Shelterwood Cir., Medford, OR 97501, 541/772-9870.(OR)

1964 xtra nice or NOS Spyder dash housing, with or w/o gauges, glove box door without sagging, undented turbo air cleaner with nice chrome, bracket for mounting knock off wire wheel spare. Also need '65-67 tele column. Al Fierke, 7322 S. Archer Rd., Justice, IL 60458, 708/563-4300.(IL)

Need 4 original '62 chrome hubcaps for FC. Greg Walthour, 6250 Frosty Winter Ct., Centreville, VA 20120, 703/815-2184.(VA)

SERVICES OFFERED

Your Corvair need major repairs or restoration? Cotrofield 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)

Carburetor throttle shaft rebuilding

Does your Corvair's engine idle poorly? Is your engine idle speed inconsistent? The cure is only \$23.58/carb plus shipping

Dale Mfg. / 3425 Fairhaven NE / Salem, OR 97303 (OR)

Corvair Distributor Remanufacturing:

Restore to better-than-new condition Limited lifetime guarantee (18 years experience) ...Introducing our new HEI/Corvair ignition kit which turns your distributor into a HEI unit.

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

Van de redactie

Hier is alweer de vijfde editie van ons clubblad en we realiseren ons dat we met ons volgende nummer al een beetje historie kunnen noteren; we bestaan dan een heel jaar.

Natuurlijk is het hele clubgebeuren nog in een ontwikkelingsfase en als het goed is moet dat zo blijven. Een constante vernieuwing en verandering op punten waar dat nodig is zorgt voor leven in de brouwerij, en dat is volgens ons iets wat een club gezond houdt. Nu we officieel "chapter" zijn van de Amerikaanse Corsa en we al een tijdje een eigen site op Internet hebben, krijgen we meer bekendheid, en dat heeft al geresulteerd in een aantal nieuwe leden die ons via dit medium hebben leren kennen. Natuurlijk gaan we ook nog steeds "de boer op", want behalve dat we nieuwsgierig zijn naar wat er nog staat en rijdt in onze omgeving (in de ruimste zin van het woord), willen we ook de eigenaren daarvan bekend maken met onze club. Het is jammer dat een klein aantal van die benaderde personen niets meer van zich laten horen, en dus niet ons enthousiasme in clubverband kunnen delen. En voor het bedrag hoeven ze het ons inziens niet te laten, want de service die je kunt krijgen (als je daarom vraagt) is vaak meer waard, als je dat in geld wilt uitdrukken. Ons clubblad wordt nu al geroemd in binnen- en buitenland, en om dat te continueren vragen we nogmaals om zelf ook de pen en het fototoestel ter hand te nemen, al is het maar een praatje met een handelaar die toevallig een Corvair heeft staan. We proberen iedere keer

weer om met zinnige en interessante artikelen en afbeeldingen ons blad te vullen, en dat zo gevarieerd mogelijk. Heb je zelf suggesties? Laat het dan weten! Veel lees plezier!

Clubbladen

Door de ledenaanwas zijn we door al onze voorgaande edities heen. Vooralnog worden daar geen nieuwe van gemaakt, ofschoon de (bijna) complete originelen nog aanwezig zijn. Tot voor kort hebben nieuwe leden alle voorgaande originele nummers ontvangen. Helaas zitten er ook een aantal bladen onder de afhakkers. Momenteel worden nieuwe leden voorzien van kopieën van de voorgaande edities. Met name ons nieuwe clublid Jacques Eijkelenberg heeft zich ingespannen om een aantal nummers (zwart/wit) te kopiëren.

Colofon

1^e jaargang nr. 5

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 516 323
E-mail: janss027@wxs.nl

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
Tel./fax 020-6 929 425

Lid worden:
Door storting van fl.40 op
Rek. nr. 7814905
o.v.v. Corvair Club

Niet commerciële advertenties zijn vrij voor alle leden.

Mini-conventie

Zoals in het vorige blad aangekondigd, hebben de Fransen tijdens hun jaarlijkse clubmeeting (jaarvergadering) op 20 september een aantal Amerikanen op bezoek. Van onze zijde hebben we toen voorgesteld om vanuit andere clubs hierbij ook aanwezig te zijn. Ons inziens wordt dan een basis gelegd voor een jaarlijks terugkerende Europese conventie. Bij het verschijnen van deze editie is ons nog niet duidelijk wie er mee wil gaan naar de mini-conventie in Parijs-Monthery. Om de vriendschappelijke banden te onderhouden en uit te breiden, is Leon als vertegenwoordiger van de Nederlandse Corvair Club, en lid van de Franse club, van plan er naar toe te gaan. Echter, hij heeft momenteel geen rijdbare Corvair die hem daar naar toe brengt, maar daar wordt een mouw aan gepast. We hoorden via Guus van Roland Mehl (Dld.) dat de Duitsers/Zwitsers niet veel trek hebben hier aanwezig te zijn, omdat ze het weekend daaropvolgend ook weer een meeting hebben. Echter er werd niet duidelijk uitgesproken niet te gaan. Dit zal ook een beetje van ons afhankelijk zijn. Wij denken aan een reisje van twee dagen, waarbij dus een keer overnacht moet worden in een (goedkoop) hotel. Of we meedoen aan hun "repas" is nog maar de vraag want daar hadden we ons al een maand geleden voor moeten inschrijven. We hebben nog niets concreet geregeld, maar, is iemand van jullie nog van plan mee te gaan, laat het dan spoedig weten.

Amerika-reis

De door Mike Cramer en familie zo begeerde reis naar Californie is door een auto-ongeluk niet doorgegaan. Twee dagen voor de afreis kregen Mike en Anita een dikke BMW van achter "binnen". Dit resulteerde in een aantal dagen ziekenhuis voor Anita. Voor zover van toepassing; beterschap Anita, en hopelijk is de reis slechts uitgesteld.

Rembe(ver)krachtiging

Alhoewel dit een sterk verhaal lijkt, staat de schrijver Norm Helmkey als zeer betrouwbaar te boek. Doe in geval van nood je voordeel mee! Voor diegenen die niet bekend zijn met de UltraVan; het is een hele grote camper op basis van Corvair techniek. Deze walvissen (2000+kg.) zijn natuurlijk een leuk stukje groter dan een standaard Corvair en zijn in staat het uiterste te vergen van alle Corvaircomponenten. Een van die componenten zijn de remmen. De Corvair heeft trommels rondom en dat is voor een UltraVan met powerglide nu niet meteen het summum op remgebied.

Van bovengenoemde ervaren UltraVanner kreeg ik het volgende te lezen. De powerglide van Chevrolet was al in de vijftiger jaren een zeer betrouwbaar stuk techniek dat eigenlijk niet stuk te krijgen was...totdat de Corvair kwam. Het bleek dat eigenaren het sportieve imago van de auto onderstreepten met het volgas doorschakelen (low naar drive) met de powerglide. Omdat de bak van de Corvairs (tot '67/'68) geen blokkering kende kwam hierbij ook wel eens de R (achterruit) aan bod,

en dat was natuurlijk funest voor de transmissie. Chevrolet heeft toen de eisen voor de Powerglide aangescherpt tot het volgende: Het moet mogelijk zijn de bak bij volgas van L(ow) in R(everse) te schakelen zonder dat de Powerglide defect gaat. Dit klinkt ongelooflijk en ik denk dat je het ook niet dagelijks moet proberen omdat de rest van de aandrijflijn wel kan sneuvelen.

Het is echter wel zo, dat als de remmen van je Corvair falen, je deze truc kunt uithalen om toch tot stilstand te komen. Guus de Haan.



Omslagfoto

Op de omslag de prachtige '62 Monza van Thierry Naudot uit Frankrijk hier langs de Loire. Zes jaar restauratie en slechts enkele maanden plezier daarvan. *Op de foto hier beneden staat de auto in zijn huidige staat.*

De wagen is kort na restauratie bij een ongeluk betrokken geraakt. Niet alleen aan de voorkant maar ook achter is de wagen behoorlijk gehavend (op de foto niet te zien). De wielcovers zijn verwisseld en een lading tempex ligt op het voordekseel. De eigenaar wil volgend jaar aan een her-restauratie beginnen.

Welcome New Chapters

CORSA proudly announces the charter of two new chapters. Welcome.

Nature Coast Corvairs (#344) is on the west coast of Florida, north of Tampa/St. Petersburg. The club has 16 members, and holds meetings on the fourth Wednesday of the month. For information, write to 6735 W. Rainhill Ct., Crystal River, FL 34429, or call President Robert E Brown at 904/795-9147.

Corvair Club Nederland (#NED) is CORSA's newest representative in Europe. For information write to Guus de Haan, Golle 27A, 9247 DL Ureterp, Netherlands, or e-mail to corvair@worldonline.nl.

CORSA Classified

CARS FOR SALE

Restorable, too good to crush, 8-door GREENBRIER, 8-door van, RAMPSIDE. 903/389-7869 evenings. (TX)

1964 8-door van, PG, minor rust, not run 5 yrs., \$1,200. 1962 MONZA wagon, 4-spd, w/rebuilt motor, '64 suspension, needs floor boards, \$1,000. 1964 SPYDER coupe, 4-spd, runs great, no rust anywhere, 2K mi. on rblt engine, good interior, \$2,800. 1965 CORSA conv., 4-spd, no rust, restoration started, rblt motor bolted in, \$2,000, \$1,200 w/o motor. Cars from TX, lost storage. Mike Callahan, 65 Littleton, Chelmsford, MA 01824, 978/256-5959. (MA)

1963 MONZA convertible, 77K mi., 102/PG, tint windshield, very good body, excellent floors, original top and boot, last registered NC 1974, easy restoration, \$1,100. 1964 MONZA coupe, 73K mi., 102/PG, factory A/C, tint windows, very good body, \$900. Dave Cavagnaro, 9 Mohawk Pl., Randolph, NJ 07869, 973/895-2295. (NJ)

1961 LAKEWOOD wagons, 3 to choose from in various states of disrepair. 1963 SPYDER coupe, all there & more. 1964 coupe, white, PG, does not run. SASE to J. Spencer, 17284 Via Melina, San Lorenzo, CA 94580. (CA)

1966 CORSA convertible 140/4, ex. condition Marina Blue w/black int., new tires, orig. wire & spinner hub caps, 95% total restored. Also 1965 CORSA coupe w/4-spd trans project car. Plus complete '66 140 motor w/4 carbs and many other Corsas/Corvair parts. \$6,000 for all. Randy, 520/337-4140 after 6PM. (AZ)

1961

1961 LOADSIDE, 95/3, 29K, very solid, minimal rust in box, not running. \$600. 608/274-7921. (WI)

1961 700 coupe, '97 AACA first place show winner. Buffed clear coat white acrylic lacquer with 3-tone blue and white interior. Over \$9,000 invested, asking \$6,500 or will trade for '73 Corvette. Photos available. Chuck Pender, 804/384-7954 after 6PM. (VA)

'61 GREENBRIER DELUXE 8 door. 110 Auto, body rusty, not drivable, engine runs, project van started. No time to finish. \$200, obo. Jim 630/916-8212. (IL)

1962

1962 MONZA wagon, 102/PG, 101K, aqua/aqua, rust-free Colorado car, excellent. \$4,500. 608/274-7921. (WI)

1962 MONZA conv., red, new white top, red int., rebuilt mild 140 with TRW pistons, Otto Parts oil pan, Dale rebuilt balancer, 12-plate oil cooler, etc. Dual exhaust, 4-speed, body professionally reworked to correct all problems, painted with epoxy primer and several coats of base/clear poly, new brakes, dual master cyl., new

"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.

shocks, new fuel tank and sending unit, electric fuel pump, new door panels, new cloth seat upholstery, new carpet. \$7,500. 803/684-7357 after 7PM. (SC)

1963



1963 SPYDER convert., turbo, medium blue metallic. Total restoration, originally from AZ. White interior, 4-speed, special alum. wheels & spinners. Over \$12,500 invested, car is beautiful. Must sell, will take best cash offer. Tony 414/466-3933 days, Steve 871-1704 nights. (WI)

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 4-door sedan, had major tune-up plus many new parts. Need someone who can continue the restoration. Have lost storage and must sell or send to crusher. Will sell for much less than is invested to find a good home, make offer. 419/625-8995. (OH)

1963 MONZA sedan, original owner, 42K miles, 102/4, silver paint, black buckets, all factory options except A/C. \$2,850 negotiable. 516/487-8151. (NY)

1964

1964 SPYDER coupe, 4-speed turbo, Arizona rust-free car, black/black, 91K, 3rd at Chicago nationals. \$5,500. 608/274-7921. (WI)

1964 MONZA 4-door, 110/PG, 54K, Arizona rust-free car, white/aqua, factory air, excellent. \$3,500. 608/274-7921. (WI)

1964 RAMPSIDE 95/3, rusty, not running, good glass. \$350. 608/274-7921. (WI)

1964 MONZA coupe, rare fac. A/C, tinted glass, 110/PG, rr cross leaf, 3/4" ft. sway bar, 62K miles, body & trim smooth, no dents, older Ember Red paint, minor rust, nice black int. Plugs sheared in right head, low brakes. Overall a real nice car. \$1,350. P. Youngman, PO Box 4428, Martinsville, VA 24115, 540/956-3796. (VA)

1964 CORVAN 8-door, white, runs, drives good, 80/PG, no rust. \$1,700 OBO. 602/268-5968. (AZ)

1964 MONZA sedan, 110/PG, white with sharp blue int., only 37K, mechanically excellent. Rust, mostly right door/fender. Call/fax Cas, 815/626-6973, 1301 Locust, Sterling, IL 61081, chp@essex1.com. (IL)

1964 MONZA, maroon 4-door, beige interior, new carpets. Paint, chrome in superior condition. Factory A/C, under 50K orig. miles. 3rd prize Gulfcoast show 1997. Photos on request. \$2,900 OBO. 941/921-3694, gholmesesm@worldnet.att.net (FL)

1964 SPYDER convert., yellow, restored. No rust ever. Turbo overhauled, new upholstery, 3-prong wheel covers. \$6,500. 715/246-2115. (WI)

1965

1965 coupe, 4-speed, has been in regular use. \$2,800. 949/495-8649. (CA)

1965 CORSA coupe roller, no engine, trans, diff, or interior. Kelmark kit including bell housing, input shaft for Saginaw trans, two engine mounts, two trans mounts, headers, conventional exhaust manifolds, shifter pieces, for clutch throwout bearing. Both car and kit for \$750.. 803/684-7357 after 7PM. (SC)

1965 MONZA 4-door, factory A/C, auto, blue in/out, 110, hasn't run in 10 years, good restorer. 919/756-6601, fax 321-2277. (NC)

1965 MONZA coupe, 110/PG, turquoise, white int., 32K miles. \$4,500 OBO. 740/622-6241, ask for Gloria after 5PM. (OH)

1966



1966 500 coupe, 8,547 original miles on this garaged and covered beauty. PG, wire wheel covers, original w/w tires & unused spare, factory wood steering wheel & trunk rack. Original paint. CORSA 95 point car & winner of AACA & other trophies. \$8,995 OBO. Steve, 954/583-1008 home, 321-8443 work. (FL)

1966 YENKO STINGER YS172, SCCA GT3 race car. State of the art semi-tube frame w/computer designed suspension, 4 wheel disk brakes, Sparco seat, FuelSafe cell, Webers, vert. fan, close ratio, hyd. clutch & throttle, trick exhaust. Mostly fiberglass body (removable), current logbook, nationally competitive. \$35K+ invested, \$14,995 w/4-wheel trailer and spares pkg. Bob, 602/964-4996, Mesa, AZ. (AZ)

1966 MONZA coupe 140, 14K miles, 2nd owner, orig. paint & int. in excellent condition, recent engine top. Drive anywhere, will del. \$4,900. 915/684-8585. (TX)

1966 GLEN PRAY CORD 8/10, wt., red leather, new top, tires, battery, recent paint, 110/4. \$14,500. 915/684-8585. (TX)

1966 MONZA 4-door, white with black interior, 110/PG, factory air, Arizona car, nice car. \$3,800. George Sears, 765/643-2341. (IN)

1966 CORSA convertible, 110/PG, restored in 1992 and stored in heated garage. Color and style matches featured 1966 on cover June '98 Communique. \$3,000 OBO. 765/463-4295, West Lafayette, IN. (IN)

1966 MONZA 110/4, 4-door, Marina Blue, bl. int., 70K miles, new paint, radials, and rug. All orig. \$3,000. 610/856-5036. (PA)

1966 MONZA, 2 dr, hd top, 38,000 original miles from California. Body excellent, paint good, interior good, engine runs good, needs some minor TLC. \$3,500. Jim 630/916-8212. (IL)

Advertenties (Frankrijk)

T.k. Corvair berline 1^e generatie, kleur groen, wrak te gebruiken voor onderdelen, zonder motor en interieur, achterbumper+guards uitstekend. F.fr.1500. M. Rafiac tel. 05 63 38 92 51

Corvair berline 1960, gede algemene staat, motor 80.000km., parelgrijs, rijdt goed, nwe. schokbr. onderhouden door voorm. garagist. vr.p. F.fr.18.000 M. Papadopoulo 03 86 88 30 26

Corvair coupe 1^e gen. Totaal wrak, interieur slecht. Vr.p.F.fr.2000 Philippe Foussiere 06 80 72 44 11

Corvair coupe 1962, maroon nw te spuiten, staat stil sinds 2-3 jr. Gede basis, compleet Prijs n.o.t.k. West Cars (Angouleme) 05 45 66 35 09

Corvair berline 1965, zwart, int. Rood, mot.140pk, motor orig.70000km. talloze nieuwe ond., dubb.uitlaat, carr. Moet overgespoten worden, voorruit gebroken, erg gaaf maar enkele puntjes, vraagprijs F.fr.25000 M. Pouillard, 01 39900111

Corvair berline 1961, groen, gerestaureerd M. Ravaud 05 46 88 47 08

Corvair Monza coupe 1967, goud, 138.000km., autom. Nwe. Banden, alt. Garagegestald in de Midi., 1^e eigen. F.fr.38.000. M. Philidori Canne 0493349514

Corvair Monza sedan 1964, grijs met., inter.zwart, autom., gegarand. 19500km! F.fr.38.000 tel.04 77 71 51 14

Nederland:

Corvair Monza conv.1963, handbak, restauratie obj., slechte kap, matig interieur, 2 motoren waarvan losse wordt verondersteld te werken, e.e.a. aan chroom ontbreekt, volgens zeggen harde carrosserie (zelf controleren) Vr. pr. Fl.7000 Classic Toys Nieuwegein (030)6045101

Corvair Monza conv. 1965, rood, autom., vlg. Advertentie zeer mooi, prijs op aanvr. De Leng BV Hardinxveld.-Giessendam (0184)612235

Gratis af te halen: werkbank; best. uit 4 laden daaronder twee kasten met verticale rolluikjes, blad 3cm dik, afgewerkt met formica. (046)4516323

De auto van Ferdie Hoffman met problemen aan de carburatie. Door de extra chroomlijst onder de taille heeft de wagen mede door de grotere wielen, een heel ander model gekregen. Ook de achterkant kreeg twee lichten erbij.

Hulp aan buitenlanders

Op 16 juli werd ik gebeld door ene Ferdie Hoffman uit Oostenrijk. Ferdie was onderweg naar familie in Nederland. Hij had twee autobladen bij zich waarvan een van de Nederlandse Corvair Club welk hij had gekregen van de voorzitter van de Duitse sectie van de Zwitserse club, Roland Mehl.

Daar hij problemen had met de motor van zijn '65er Monza 4-deurs, leek het hem zinvol te overleggen met iemand van de Nederlandse club. Het probleem was dat de auto niet harder dan 100km/u reed en regelmatig sputterde. Het vreemde was, dat, als hij een bocht naar rechts maakte, het probleem weg was. Nu zijn er heel wat bochten tussen Oostenrijk en Nederland, maar niet allemaal naar rechts. Daarnaast gaan de meeste kilometers recht door. Na het nodige heen en weer gebel om de route te beschrijven hebben we elkaar bij de garage ontmoet.

Ferdie dacht zelf aan een brandstofprobleem. Na alles nagelopen te hebben was er geen lekkage te ontdekken. Toen de brandstofpomp gedemonteerd; membranen leken goed, mogelijk iets uitgerekt. Voor de zekerheid mijn pomp nog overgezet maar het probleem bleef. Toen een carburateur gedemonteerd, maar die zag er goed uit; Roland Mehl gebeld voor overleg.

Nadat de andere carburateur gedemonteerd was bleek deze het euvel te verbergen: De vlotter bleef hangen doordat het schachtje waar de vlotternaald in zit, los was geraakt en daardoor de vlotternaald niet meer kon bewegen in die schacht, en zodoende de brandstof bleef toestromen.

Uiteraard hebben we tussen de werkzaamheden door nog de nodige wetenswaardigheden kunnen uitwisselen.

Zo blijken er in Oostenrijk nog een achttiental Corvairs rond te rijden, echter er is nagenoeg geen contact tussen de eigenaren en een club is er ook niet.

Ferdie heeft zelf ook nog een Monza (LM?) convertible. *Mike Cramer.*



Hoe is het gekomen?

In eerdere edities hebben de '60er van Mike Cramer leren kennen. In deze rubriek staat nu de Corsa van Guus de Haan in het daglicht.

De 1965 Chevrolet Corvair Corsa Convertible Turbocharged

Het doet me altijd weer plezier deze naam zo op te schrijven, het is een auto die natuurlijk niet veel voorkomt en zelfs binnen onze club ben ik voorzover ik weet de enige met deze specifieke uitvoering. Na deze intro begrijp je natuurlijk wel waar het om gaat, ik heb graag iets speciaals. Laat ik me eerst even voorstellen: Guus de Haan woonachtig te Ureterp (Friesland) samen met vrouw en kind. Klassieker liefhebber sinds jaar en dag, begonnen met oude Alfa's (Giulia's) en daarna door werkzaamheden 10 jaar zonder iets. Maar zoals men altijd zegt het bloed kruipt waar het niet gaan kan en als je beste vriend dan ook nog regelmatig in z'n Alfa Spider komt voorrijden dan moet er toch maar eens wat komen. Maar met zijn drietjes heb je natuurlijk weinig aan een tweezitter en dus op zoek naar een vierzits cabriolet. Beetje apart mag ook wel als- ook een beetje sound (zes pitten of meer). Ik ben niet eenkennig wat merken of modellen aangaat maar ik heb altijd al wat gehad met de sixties Amerikaanse auto's (zelf van 1965). De Amerikaanse auto's uit de vijftiger jaren zijn me wat te groot en in het Europese genre kon ik eigenlijk niet goed vinden wat ik wilde. Toen er een 1966 Corvair Monza Convertible te koop stond hebben we deze dan ook gekocht. De bedoeling was de auto te restaureren maar bij het strippen bleek dit eigenlijk niet meer zinvol. Ik heb een goede plaatwerker en mede naar aanleiding van zijn opmerking: "Dit kost het om deze te restaureren, wat kost het om een andere te vinden?" hebben we besloten een andere te gaan kopen. Om gebruik te kunnen maken van zoveel mogelijk onderdelen van de "spare" auto moest het natuurlijk

wel weer een LM (late model) worden. Tijdens een korte trip naar Amerika heb ik de auto daar zelf gekocht en ik vind het natuurlijk helemaal leuk dat de auto even oud is als ikzelf en dat het een speciale uitvoering is.

Nadat de Corsa in Nederland was aangekomen zijn we ook meteen begonnen deze te strippen. Waarom niet meteen een perfecte gekocht vraag je je misschien af? Perfect is in Amerikaanse ogen als er geen gaten in zitten en als de lak glanst. Ik heb heel veel opgekalefaterde en "verbeterde" auto's gezien en aangezien ik beslist een originele (behoudens...) wilde hebben was dat niet een optie. Echte concours auto's zijn er natuurlijk ook maar die kosten goud en ik had natuurlijk ook nog een "spare" auto achter de hand.



De Corsa, vers aan huis afgeleverd. Op de voorgrond nog een glimp van de eerder aangeschafte Monza, die nu voor onderdelen dient.

De carrosserie is door een professioneel bedrijf compleet kaal gemaakt, gelast, strak gemaakt en de auto moet na de vakantie gespoten worden. Ik heb er voor gekozen om dit te laten doen om een tweetal redenen; ten eerste heb ik niet de apparatuur welke hiervoor nodig is, en ten tweede ben ik geen auto-restaurateur van professe en uit mijn Alfa tijd weet ik dat half werk mij na enige tijd gaat irriteren. Als deze carrosserie terug komt zit

er geen plamuur meer in, alles wordt strak gehamerd en vertind. En nu de rest natuurlijk nog. De auto was voorzien van een origineel "General Motors replacement block" waarop alle originele turbo onderdelen overgezet waren. Voor diegenen welke dit begrip niet kennen, als een Corvair motorblok onherstelbaar beschadigd raakte dan leverde GM aan de dealer een basisblok waarin alle aansluitingen voor alle versies (ook Lakewood en FC's) waren aangebracht. Dit nummerloze blok kon dan door de garage worden ingezet al dan niet met overslaan van het originele motornummer. Ik heb de auto van een verzamelaar gekocht die na het opblazen van het originele turbo blok dit zelf had omgeruild. Ik kon het originele motorblok ook nog wel kopen maar \$300 voor een

kaal blok was me op dat moment te veel en dan moest het nog apart hierheen. (Bij Roll-on Roll-off verschepping mag er geen los spul in de auto liggen). Ik heb een lijst gemaakt met alle spullen die ik nieuw wilde hebben, en tijdens het werken aan de auto werd me al duidelijk dat ik toch ook het originele blok met de RL (turbo) code wilde hebben. Een van mijn gastheren in de VS reviseert Corvair motoren en ik heb hem

gevraagd voor mij naar het blok te kijken. Toen duidelijk werd dat de twee originele turbo koppen (\$180 per stuk) er ook bij waren heeft hij het meteen voor me gekocht. Omdat het natuurlijk niet zinvol is een kapotte motor te verscheppen heeft hij het blok met nieuwe



Nieuwe vloerdelen van Clark's. Alles wat twijfelachtig was werd vervangen. De overgangen worden geslepen en vertind. Plamuur-gebruik is daarbij minimaal.

cylinders, zuigers, lagers, nokkenas etc, etc weer opgebouwd en daarna is mijn hele bestelling in een tweetal kratten deze kant opgegaan. Voor een aantal Duitse kensissen en Ad Dijkstra kon er ook nog mooi wat mee en toen van Gend en Loos de zaak in juni bij mij voor de deur afleverde was het Sinterklaas en mijn verjaardag op dezelfde dag!

Hoe nu verder? Het lijkt wel of ik alles uitbesteed en zelf niets hoeft te doen maar in dat geval raad ik aan zelf eens een auto helemaal uit elkaar te halen. Alles moest er uit, bitumen uit de wielkasten beitelen (ik vind koud beitelen beter gaan dan warm schrapen) en straks moet alles ook weer een beetje in elkaar. Ik heb de voor- en achterophanging nu uit elkaar en deze moet gestraald en gespoten worden, er is nog wat opnieuw te verchromen te doen en alle onderdelen en de transmissie moeten nog van de oude motor op de nieuwe overgezet. Dit jaar wordt het rijden niet meer wat maar ik probeer volgend jaar toch echt te Corvairen!

Mijn grootste wens is nog eens met de auto door de bergen toeren (zon op je kop en genieten maar). Als je bedenkt dat deze auto's voor Amerika met zijn grote afstanden en gevarieerd landschap zijn gemaakt moet dat zeker kunnen. En mocht er eens wat kapot gaan,

in Duitsland, Zwitserland en Frankrijk zijn ook Corvaireclubs dus helemaal alleen ben je niet. Het zou mooi zijn als we hier ook een Europees "member roster" (ledenlijst) hebben zoals men in Amerika heeft. Hierin zijn alle Corsa (kent je toch?) leden opgenomen zodat je bij reizen in een andere staat iemand kunt bellen bij pech. Die mensen kennen dan vaak weer de lokale "Corvaire" adresjes welke je verder kunnen helpen. Nou ja nog even dromen maar.

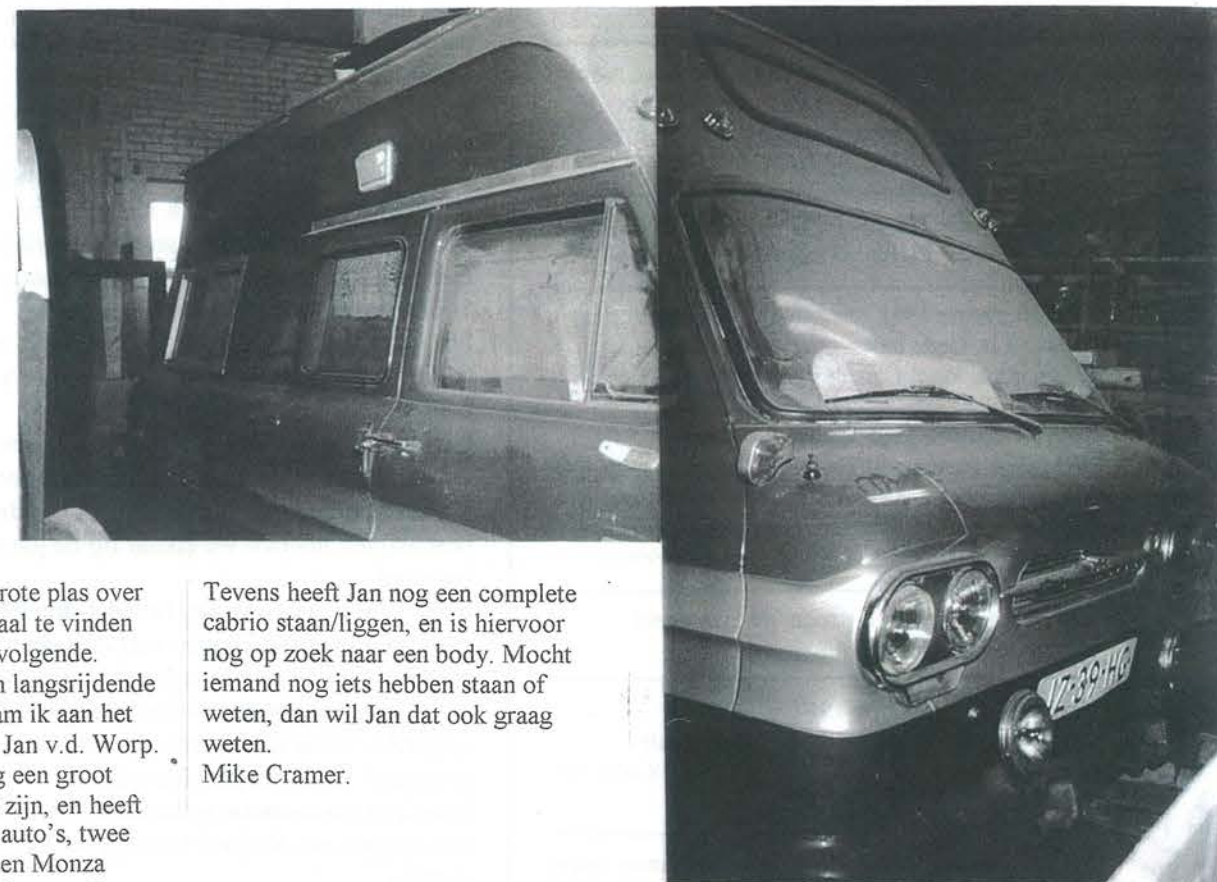
Als je vragen hebt bel gerust, voor wat betreft onderdelen van de spare auto, ik wil wel wat zaken kwijt maar ik wil zeker een gedeelte als eigen magazijn aanhouden omdat ik mijn auto nog lang hoop te houden. Tot ziens en veel Corvaire plezier, Guus de Haan (0512) 30 10 99 Email corvaire@worldonline.nl Site <http://www.home-2.worldonline.nl/~corvaire/> (beetje moderne browser helpt)

PS: Op onze clubsite (<http://www.geocities.com/MotorCity/Garage/9982/>) staan foto's van auto's van clubleden. Wil je die van jouw erbij hebben zorg dan dat Leon een foto krijgt. Wij regelen dan dat deze ook op de site te zien is. Kan je broer in Australië je auto ook zien!

Beneden: Alles werd gestraald, behalve vlakke delen. Deze zijn met borstelskaal gemaakt om vervorming te voorkomen.



CORVAIR-SPOTTERS



Dat je niet altijd de grote plas over hoeft om leuk materiaal te vinden moge blijken uit het volgende. Via Frans Griese, een langrijdende rijkschool-houder kwam ik aan het telefoonnummer van Jan v.d. Worp. Jan blijkt al jarenlang een groot Corvaire liefhebber te zijn, en heeft naast diverse andere auto's, twee complete Corvairs; een Monza vierdeurs (late model) en een Greenbrier 95 camper welke verhoogd is. Deze heeft hij al sinds 1983 en hij is hiermee diverse malen naar Spanje geweest. En waar vond ik al dit leuks?..... Precies, in Amsterdam-Osdorp.

Tevens heeft Jan nog een complete cabrio staan/liggen, en is hiervoor nog op zoek naar een body. Mocht iemand nog iets hebben staan of weten, dan wil Jan dat ook graag weten. Mike Cramer.

Foto boven: De Greenbrier camper "op stal", We hebben hier twee foto's aaneelkaar gekoppeld. Is deze wagen een ambulance geweest? Wellicht kan Jan ons in de toekomst wat meer vertellen over deze auto die al vijftien jaar in zijn bezit is. Beneden: De vierdeurs Monza met wat oppervlakeroest. Op een andere foto zagen we gaatjes in het achterscherm: kogelgaten?



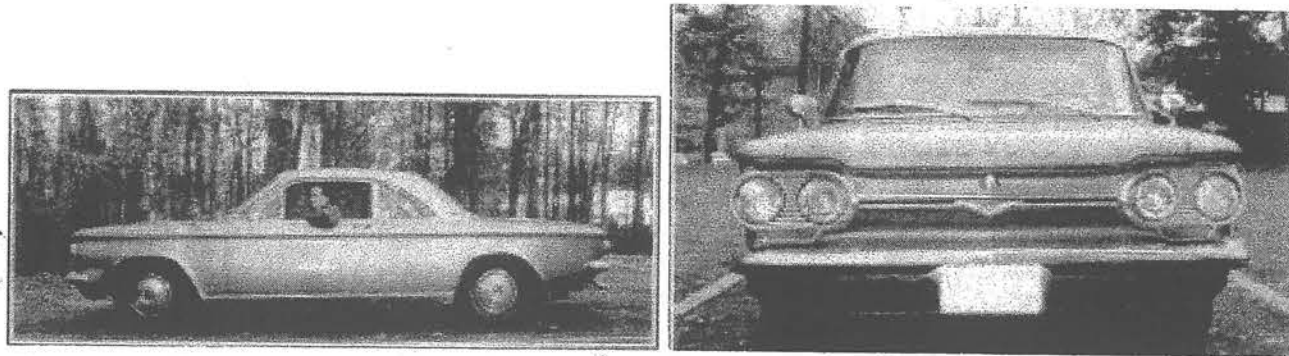
10 redenen om van je PC te genieten volgens Bill Gates

Sommigen van jullie, die met een internet-aansluiting, hebben enige weken geleden en bericht ontvangen, dat alweer door honderden mensen was doorgegeven. Dit bericht kwam, volgens het begin daarvan, oorspronkelijk van Bill Gates, de PC-goeroe himself. Het zou een experiment zijn waarbij de eerste duizend ontvangers en doorgevers een bedrag van duizend dollar tegemoet konden zien. Of dit al dan niet waar was is niet bekend, maar wat ons wel bekend is, is dat Bill Gates een fervente Corvair-liefhebber is!

Negen van de tien redenen om van een PC te genieten besparen we je dan ook, maar bij Gates komt op de allereerste plaats:

"Ik kan Microsoft CarPoint gebruiken om aan Ralph Nader mijn Corvaircollectie te laten zien!

Wie Ralph Nader is hoeven we aan Corvairisten niet uit te leggen denk ik, maar behalve dat hij iets tegen Corvairs had, nam hij het voor de consument in Amerika ook op tegen Microsoft. Om welke reden is ons niet bekend. Wel is ons bekend dat Ralph Nader nooit in het bezit van een rijbewijs is geweest!



Foto's: Bill Gates in een van zijn Corvairs, een '64-er Monza coupe. Waarschijnlijk een Spyder maar dat is aan de hand van de slechte afbeelding niet te zien. Wie zei dat de Corvair een "Poorman's Classic" is?



Roest (en wat we er tegen kunnen doen)

Een club is er om de leden zo veel mogelijke service te verlenen, in welke vorm dan ook. En omdat er niet op ieder gebied specialisten zijn binnen onze club, moet er zo hier en daar wat van anderen over genomen worden en hopen dat ze het bij het rechte eind hebben.

Het Duitse blad *Motor Klassik* onderzocht een tiental roestverwijderaars met een daar bij passend verzegelingsproduct.

Ik was al enige tijd een bepaald middel aan het gebruiken dat ik ooit eens een keer op een beurs had gekocht, en waarvan me de resultaten wel tevreden konden stellen.

Natuurlijk is het beter om roest helemaal te verwijderen d.m.v. stralen maar je kunt niet alle plekken bereiken, en vaak zijn die delen niet slecht genoeg om ze helemaal te vervangen door betere.

Reeds in de jaren '87, '88 en '89 liet de redactie van bovengenoemd blad een test doen met een reeds verroeste holle ruimte. Toen werden er een drietal producten geprobeerd met als doel het roestproces te stoppen. Als enige bleek het middel "Fertan" in staat te zijn de roest om te zetten in een neutrale substantie en zodoende een afsluitende laag te vormen en zo het proces te stoppen. Deze afsluiting is echter tijdelijk zodat een permanente afsluiting noodzakelijk is.

Een niet verroeste holle ruimte of een nieuw ingelast onderdeel behandelt men het best met een primer en daarna met een wax. Als besten hiervan kwamen uit de bus de merken Sonax, PC en Teroson. Daarbij in acht genomen dat deze producten worden aangebracht met een luchtdruksonde en niet met een spuitbus omdat het resultaat hiervan twijfelachtig is.

Een onlangs herhaald onderzoek naar de werking van 18 producten, waarbij een strak pakket spelregels in acht genomen werd, en waarvan de verwerkingsmethoden en combinaties zowel door het bedrijfsleven als door particulieren aangeleverd konden worden, resulteerde in de onderstaande uitkomsten, waarvan we de eerste zeven hier publiceren.

De test werd gedaan in blikken kastjes die afsluitbaar gemaakt werden. Voor ieder product, of combinatie, werden twee kastjes gebruikt. Ook de redactie van *Motor Klassik* kwam met een "recept" voor de dag:

1. Fertan en Terotex

De blanke kast 1A werd op advies van *Motor Klassik* eerst met een primer behandeld.

Daaroverheen kwam een laag *Terotex HV 200 extra*. De primer alleen zou niet tegen roestaanval opgewassen zijn. Dat was te zien aan de buitenkant van het kastje waar de roestaanslag vrolijk door de primer heen kwam. Binnen in de kast was alles blank behalve bij de lasnaden, waar een begin van roest te bespeuren viel.

De verroeste kast 1B kreeg eerst een sonde-injectie met het roestomzettende product *Fertan* waarna ook hier *Terotex* ingespoten werd. Het middel *Fertan* bekleedde, op enkele millimeter grootte puntjes na, het gehele oppervlak. *Terotex* echter kwam overal, zelfs in vouwnaden. Op geen enkele plaats van de behandelde oppervlaktes brak er roest door, wat aangeeft dat het roestproces onder de lagen nagenoeg tot stilstand is gekomen.

Twee keer "zeer goed" is dan ook het oordeel dat *Motor Klassik* hierover uitsprak.

2. Bilstein R 2000

Bilstein R 2000 is een product van de firma Bilstein Amerika door Beerbaum Techmatic geïmporteerd in Duitsland, en welk door Martin Poss uit Ludenscheid werd aanbevolen.

Helaas waren de resultaten niet wat in de bijgeleverde folder beloofd was. Lukte het dit middel al om op blanke plaat roestvorming tegen te gaan (er waren roestpuntjes waar te nemen), dan was de zwakte van dit product op te merken in kast B. Ofschoon het product zich uitstekend in alle hoeken deed hechten, brak de roest op grotere vlakken door de Bilstein R 2000-laag heen.

Enigszins matig en niet voldoende werkend kon daarom het oordeel zijn, waarbij niet eens in acht genomen werd dat op de blanke plaat het spul als een lawine naar beneden zakke.

3. Ebbing H&U

De Firma Ebbing uit Weissenberg-Rehlings was zelf met hun product naar voren gekomen.

De *Motor Klassik* test ontwaarde: als holle-ruimte beschermer is dit product niet geschikt. In de blanke kast kwamen er zowel oppervlakkig als puntjes roest tevoorschijn. In kast B was het echt slecht; ondanks goede verdeling van het middel brak de roest op veel kleine plaatsen door de laag.

Twee keer "onder de maat" was het oordeel voor deze holle-ruimte beschermer.

4 Surecoat ML Castrol

Ook dit middel had de fabrikant, *Castrol Duitsland*, zelf aangeleverd, en *Motor Klassik* om een beoordeling gevraagd. De uitkomsten ervan waren dat dit product zich in het goed middenveld van deze producten mag nestelen.

Op blanke plaat ontstond enige puntvormige aanroesting. In acht nemend dat het middel zonder een vooraf aangebrachte primer gebruikt dient te worden volgens de gebruiksaanwijzing. Een gelijke uitkomst bij kast B waar, ondanks slechts een laag *Surecoat*, en zonder een enkele voorbehandeling, op slechts twee plaatsen de roest doorbrak.

Twee keer "goed" was het oordeel voor het product van *Castrol Deutschland* uit Hamburg.

4. Dinol-Tuff-Kote

Ergerlijk en teleurstellend, niet alleen voor Thomas Brand uit Mainz, die ons dit product aanbevolen had, maar ook voor de redactie die dit merk toch wel wat hoger ingeschat had, en over deze veel voorkomende behandeling een eigen oordeel had willen uitspreken. Door overijverige *Dinol*-vertegenwoordigers kon de uitkomst alleen maar zijn: "geen oordeel". Om helemaal zeker te zijn van het resultaat had men de kastjes niet alleen met het te testen en in de handel zijnde product behandeld, maar tot aan de rand toe gevuld met componenten uit hun assortiment roestbehandeling. Ofschoon de kasten twee dagen lang de gelegenheid kregen leeg te druppelen, bevond zich bij de beoordeling een nog zo grote hoeveelheid wax (deels nog vloeibaar) dat een objectief vergelijk met de andere producten niet fair geweest zou zijn. Een ding was te ontdekken: De eerste kleurloze laag, die door de *Dinol*-mensen aangebracht werd, scheen de roest goed te kunnen tegengaan. In ieder geval bleven plaatsen aan de buitenwand die door het middel besmeurd werden praktisch roestvrij. Tenminste een kleine sobere uitkomst. Op genoemde gronden is dan ook geen eindoordeel mogelijk.

5. Herconia longlife

Herconia longlife van Westfalia-Versand in Hagen, identiek aan *Noverox A* (dat in dit artikel helaas niet voorkomt) werd op advies van Roland Wilde uit Munchen onverdund aangebracht. *Herconia longlife (Noverox A)* is een product van de Zwitserse firma SFS Stadler, dat op milieuvriendelijke grondstoffen is gebaseerd. Het is waterafspoelbaar, bevat geen zware metalen en is arm aan oplosmiddelen. Om deze reden wordt het met een blauwe engel op de verpakking aangeboden. Het gaat hier om een middel dat roest omvormt dat hetzelfde als het bekende *Fertan* werkt. Het verschil is dat het Zwitserse product niet afgewassen behoeft te worden doch gelijk als grondbehandeling dienst doet.

Dat dit zelfs bij blanke plaat functioneert, bewees *Herconia longlife* in testkastje A. Na het eind van de "roesttijd" was er geen spoor van roest te ontdekken; een nabehandeling met *Terotex* maakte het oppervlak uitstekend.

Ook in de aangeroeste kast B kon ons *Herconia longlife* overtuigen, tenminste op de plaatsen die het spul kon bereiken, en daar ligt het nadeel van dit middel; door de slechte vloeibaarheid van dit middel is het niet in staat om op alle plaatsen te kruipen en zo werkzaam te beschermen.

Oordeel: Door de slechte spuitbaarheid moet dit middel minder gewaardeerd worden op plaatsen die slecht toegankelijk zijn en reeds roestig zijn; middelmatig. Op de overige plaatsen gebruikt krijgt het de kwalificatie zeer goed.

De overige produkten die getest en beoordeeld zijn zie je in de tabel hiernaast. Het zou ook niet kunnen elk product uitgebreid te beschrijven gezien we dan een hele uitgave hieraan zouden moeten besteden.

Van Mike Cramer kregen we te horen dat hij over het produkt *Coroless* zeer tevreden was. Helaas staat het in bijgaand (duits) onderzoek niet genoemd, maar uit zijn bewoordingen moet het vergeleken worden met een soort vernis, al dan niet met en kleurtje erin.

Volgens zijn zeggen kruipt het spul diep in de naden en sluit het naar hij kan waarnemen goed af. Onlangs op Vehikel te Utrecht werd het produkt *RX* aangeboden en gedemonstreerd. Ook hier betrof het een soort vernis, maar nu op basis van zuivere lijnolie. Noem het maar de basis van de ouderwetse verf. Of hier additieven in zitten werd ons niet duidelijk, er werd nogal geheimzinnig over gedaan.



Op de foto: Hier helpt maar een middel: nieuw staalplaat. Het is de Corsa van Guus en het originele bijschrift luidt: Bij de voorruitrooster loopt het water naar de dorpels in, en dan is het aan de achterkant daarvan meestal om te huilen

giers, daar de instap bij de *Greenbrier* lager en dus gemakkelijker is.

Op de weg

Zodra men er de weg mee opgaat, ontdekt men dat de beide aanbiedingen geheel verschillende rij-eigenschappen hebben. Een geheel verschillend karakter, kan men zelfs zeggen. De *Greenbrier* is met zijn rondom onafhankelijke wielophanging zeer soepel en comfortabel geveerd, terwijl door de lage bouw het overhellen van de carrosserie bij het nemen van een bocht nauwelijks verschilt van een normale personenauto. Wat rij-impressie betreft staat het *Chevrolet*-model hier dan ook het dichtst bij.

De *Econoline* doet meer denken aan een vrachtwagen. Hoewel op normale wegen het comfort, dank zij de goede vering, beslist niet veel te wensen overlaat, brengt een slecht wegdek de voorbankpassagiers danig aan het schudden en hobbelen, iets wat beslist niet altijd even prettig is. Bovendien is de *Ford* hoger en heeft men daardoor meer last van het rollen en overhellen van de carrosserie. Dit betekent dat men, nodig of niet, langzamer door bochten rijdt. Voor dezelfde bocht die men in de *Greenbrier* in het volste vertrouwen met 40 km/u doorgaat, zal men achter het stuur van de *Econoline* tot 25 km/u afremmen. Op slecht geplaveide, ietwat bolle wegen voelt men zich in de *Econoline* bij 80 km/u al een hele chauffeur, terwijl men op diezelfde straat met de *Greenbrier* rustig 100 km/u rijdt. Eerlijk gezegd verasten ons ook de autobankwaliteiten van laatstgenoemde. De *Greenbrier* die wij op proef hadden was voorzien van de normale 4-versnellingsbak met de (hoge) 3,27:1 achterbrugverhouding, waardoor men over een kruissnelheid van 110 à 115 km/u beschikt. Bij de normaal gemonteerde drieversnellingsbak bedraagt de achterbrugreductie 3,80:1 en dit heeft vanzelfsprekend ook een limiterende invloed op de kruissnelheid. De *Econoline* is alleen verkrijgbaar met een 3-versnellingsbak en een achterbrugverhouding van 3,50:1 of, als optional 4:1. Voor normaal gebruik is de 3,50:1 verhouding echter de beste keuze, omdat de *Econoline* hiermee een grote trekkracht ontplooit en fel kan accelereren. Trouwens, daar de *Econoline* met 1204 kg 156 kg lichter is dan de *Greenbrier* is de *Ford* de *Chevrolet* bij het wegtrekken en in acceleratie tot 60 km/u gemakkelijk de baas (*Econoline* 13 sec., *Greenbrier* 15 sec.). Bij hogere snelheden speelt de geringere luchtweerstand van de *Greenbrier* ech-

ter een woordje mee — de *Econoline* heeft 0,48 m² meer frontaal oppervlak — hetgeen resulteert in een hogere topsnelheid. Bij de *Ford* is het bij 105 km/u wel op en de *Greenbrier* haalt onder gunstige omstandigheden de 120 km/u. Tegenover dit alles staat echter dat de *Econoline* ondanks zijn hogere luchtweerstand zuiniger is (1 op 8 voor de *Ford*, tegen 1 op 7 voor de *Chevrolet*, gemeten over hetzelfde — stad en grote weg — testparcours).

Onbeladen en met alleen de chauffeur aan boord zijn beide wagens zeer gevoelig voor zijwind. Gelukkig hebben ze alle twee een voortreffelijke en precieze besturing waardoor men ze gemakkelijk met stuurcorrecties in de goede koers kan houden, al vergt het redresseren uiteraard wat extra aandacht. In het stadsverkeer is de chauffeursplaats zo vlak vooraan natuurlijk ideaal: men ziet precies waar men rijdt. Moeilijker wordt het echter, vooral als men het nooit eerder gedaan heeft, om achteruit te manoeuvreren bij parkeren. Doordat men zo hoog zit en dus de motorkap van de achter geparkeerde wagens niet kan zien, vereist dit wel enige oefening en ervaring in het juiste schatten van afstanden. Een ander probleem, dat speciaal bij inhalen naar voren komt, is dat er soms weleens een verkeersdeelnemer aan het oog wordt onttrokken door de nogal grote blinde zijpanelen aan de achterzijde van beide wagens, een euvel dat vanzelfsprekend door de montage van twee goede buitenspiegels kan worden verholpen.

Onze conclusie is dan ook dat het wel enige aanpassing, ook mentaal, vereist om zo van achter het stuur van een personenwagen in deze twee microbusmodellen te stappen. Het zijn in tegenstelling tot de normale stationwagens geen auto's die de gemiddelde vrouw zullen bekoren, omdat zij behalve met het minder gemakkelijk parkeren ook nog wordt geconfronteerd met de — met rokken beslist lastige — instap. Dit is echter een bezwaar van alle combi- en microbusuitvoeringen, een bezwaar waar tegenover staat dat dit wagentype door zijn buitenafmetingen over verrassend royale interieurruimte beschikt en door zijn tweeledig karakter aantrekkelijke gebruiksmogelijkheden biedt, zowel voor zakelijke doeleinden als voor genoegen.

Het voornaamste voordeel van deze beide nieuwe Amerikanen tegenover de bekende Europese combi's is wel hun grotere afmetingen en hun hoger prestatieniveau wat acceleratie, kruis- en topsnelheid betreft.

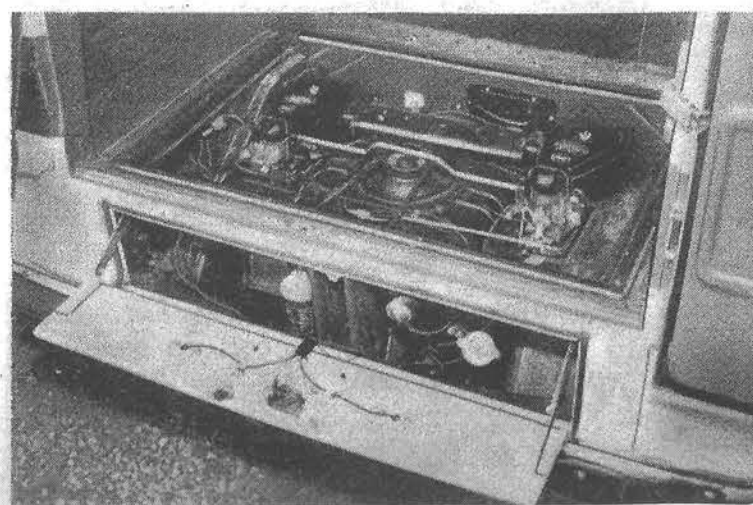
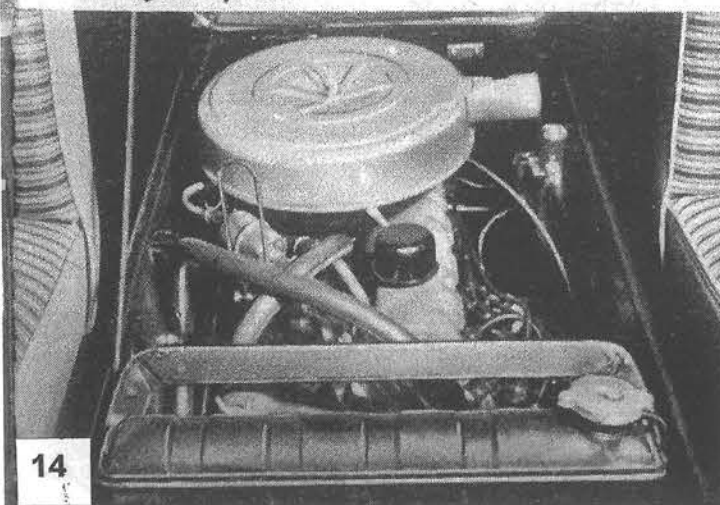


Er is nogal een groot verschil tussen de Ford en Chevrolet (rechts) wat de toegankelijkheid achter betreft. De opening van de portieren meet bij de Econoline 1,20 x 1,20 m, terwijl de Greenbrier een laadopening van 1,13 m breed en 92 cm hoog heeft. Om de achterraimte van de Econoline op te vullen heeft men 12 dozen nodig, de Greenbrier is reeds vol met acht.



Op deze foto ziet men zeer duidelijk het grote verschil tussen de beide wagens. Bij de Econoline (links) ligt de laadvloer hoger boven het wegdek (64 cm) — de cardanas moet er onderdoor kunnen — maar zij is volkomen vlak, terwijl bij de Greenbrier men in het midden een zeer lage vloer heeft (gemakkelijke instap en minder hoog tillen bij het laden), maar achteraan bevindt zich een 33 cm hoog platform waar- onder motor en transmissie gemonteerd zijn. De lagere bouw van de Chevrolet Greenbrier heeft niet alleen voordelen wat de toegankelijkheid betreft: ook wordt hierdoor het overhellen van de carrosserie- bovenbouw in de bocht tot een minimum beperkt, hetgeen ongetwijfeld de rijkwalleten ten goede komt.

Carburateur en ontsteking zijn zowel bij de Ford Econoline (links) als bij de Chevrolet Greenbrier goed toegankelijk wanneer men de desbetreffende motorafschermpanelen heeft opgetild. Warmte en geluid worden in beide gevallen goed geïsoleerd door bekleding van deze panelen met glaswol. Bij de Fordmotor is ook het kleppenstellen niet moeilijk. Bij de meer weggebouwde luchtgekoelde vlakke „zes“ van de Chevrolet levert een dergelijke operatie echter wel haar problemen op wat betreft de toegankelijkheid.



Test	Prod.	Fabrikant	Vlocikbaarheid	Roestwering	Oordeel
1A	Rostprimer+ Terotex HV 200	Teroson Heidelberg	n.v.t.	geen roest	zeer goed
1B	Fertan Terotex HV 200	Fertan Saarbrücken Teroson Heidelberg	Fertan goed Terotex zeer goed	geen doorbraak " "	zeer goed
2A	Bilstein R2000	Beerbaum Techmatic	zakt weg	punt roest	matig
2B	Bilstein R2000	Beerbaum Techmatic	zeer goed	plaats. Doorbraak	z.matig
3A	H&U	Ebbing Weissenberg	n.v.t.	vlak-en puntroest	z. matig
3B	H&U	" "	zeer goed	veel doorbr.	Z. matig
4A	SurecoatML	Castrol Deutschland	n.v.t.	punt. Roest	goed
4B	Surecoat ML	Castrol Deutschland	zeer goed	2 kl. Doorbr	goed
5A	Rostprimer+ Dinol Tuff kote	Dinol	kast gevuld	n.v.t.	geen oord
5B	Fertan+ Dinol Tuff Kote	Fertan Saarbrücken	" "	" "	" "
6A	Herconia (2X)+ Terotex HV200	Westfalia Versand Teroson Heidelberg	n.v.t.	geen roest	zeer goed
6B	Herconia(2X)+ Terotex HV200	Westfalia Versand Teroson Heidelberg	Herc. Z.slecht Teroson goed	geen doorbr.	matig
7A	Zinkverf+ Herwig Spezial	Herwig	n.v.t.	grote roestplek	matig
7B	Herwig Spezial	Herwig	zeer goed	geen doorbraak	zeer goed
8A	2k Vernis+ Mennige(1:2)	detailhandel	n.v.t.	geen roest	zeer goed
8B	2k Vernis+ Mennige(1:2)	detailhandel	zeer goed	geen doorbraak	zeer goed
9A	Liquid Gel	Burkhardt Handel	lasnaadprobl	neemt water op	matig
9B	Liquid Gel	Burkhardt Handel	goed	geen roestpunten	matig
10A	Loctite rust+ primer	Loctite Munchen	n.v.t.	grote roestplekken	slecht
10B	Loctite rust+ primer	Loctite Munchen	zeer slecht	goed	matig
11A	2X Noverox+ 2X Terotex	SFS Stadler CH	n.v.t.	geen roest	zeer goed
11B	2X Noverox+ 10% verd.+ Ter.	SFS Stadler CH	Nov. Slecht Ter. Goed	geen doorbraak	matig
12A	2X RST-primer	H.J. Meier	n.v.t.	plaats. Roest	goed
12B	2X RST + 2X RST-primer	H.J. Meier	zeer goed	enk. beginn.roestpl.	matig
13A	2X Giessharz	Detailhandel	n.v.t.	laat water door	matig
13B	Talkumpoeder(?)	Detailhandel	matig	totaal verroest	slecht
14A	Antikorosievat	M. Sanders Hamburg	lasnaadprobl.	geen roest	goed
14B	Antikorosievat	" "	slecht	goed	matig
15A	Terotex+ olie(1:2)	Teroson Heidelberg	n.v.t.	beginn. Punten	goed
15B	Terotex+ olie(1:2)	" "	slecht	grote doorbr.	slecht

16 t.m. 18 is niet interessant

Vakantie verhaal

Terwijl ik schrijf, zit ik in de schaduw van een boom op een camping dicht bij Grenoble. Een hete middagzon doet de lucht trillen.

Het mag dan zijn dat er is gevraagd om tijdens de vakantie het een en ander op te schrijven, als het om Corvairs draait, het mag echter niet ten koste van de vakantie gaan omdat, naar we aannemen, medereizenden een andere invulling van de vakantie hadden bedacht.

Welnu, als men zoiets propageert, zal men ook het voortouw moeten nemen.

Voor het inpakken had ik mijn koffertje, dat menigeen van jullie reeds gezien heeft, goed gevuld met Corvair-lektuur en een aantal adressen. Aangezien ik enige weken geleden vanuit Frankrijk een advertentie onder de neus kreeg, was dit ook een van mijn doelen, verder wilde ik de thuisbasis van de Franse Corvairclub bezoeken, hetgeen ik reeds enige maanden tevoren beloofd had. Hiermee kon mijn wederhelft instemmen. De rest van de bezoeken zou ik min of meer aan het toeval overlaten.

Omdat de streken van Zuidoost-Frankrijk ons het meest trekken, en we geen lange dag-etappes willen maken, werd de eerste dag halt gehouden in de buurt van Metz. Daar heb ik mijn Monza aangeschaft, en door nog contact te houden met de vorige eigenaar, een bezoekje gebracht dat ik van te voren niet had aangekondigd. Hij was dan ook niet thuis, maar zijn moeder kon me vertellen dat er gewerkt werd aan het verkrijgen van adressen van vorige eigenaars van de Monza, daar waar ik al eens eerder naar gevraagd had. Ik zou graag willen weten waarom er een andere motor in ligt, en waar de originele is gebleven. Een vriend van hem, die bij de politie werkt zou daarbij helpen. We wachtten af. De tweede dag gingen we naar departement 25 vanwaar een advertentie kwam. (zie elders in deze uitgave) Een telefoonnummer en dep. Nr. was het enige

wat ik had en nadat ik gebeld had bleek dat ik niet slecht gegokt had in het traceren van de eigenaar en auto. De volgende morgen zou ik de auto kunnen bezichtigen. Op doorreis naar het zuiden hoefde ik slecht 20 km om te rijden. De in de advertentie en ook aan de telefoon beschreven Corvair als zijnde "tres, tres saine" (zeer, zeer gaaf), viel wel enigszins tegen. Lees hiervoor het verslag elders in dit blad. Toch hield ik aan dit bezoek nog een Monza coupe over, maar dan schaal 1:43. Deze stond op het dashboard van de wagen, en mocht ik als aandenken aan mijn bezoek in ontvangst nemen. Verder naar het zuiden trekkend, had ik die week niets meer op mijn programma staan wat betreft Corvair. Echter mochten we bij de



Hierbov n de Lakewood '61 van Thierry Naudot, nu nog onder de lakens

plaats Grasse komen, zouden we zeker even langs kunnen gaan bij Mr. Lablanche (zie editie nr. 1) Nou, we waren er in de buurt, maar nog net iets te ver om er even naar toe te gaan. In plaats daarvan hebben we de Gorge de Verdon gedaan. Daags daarna zijn we in westelijke richting gaan rijden, en even voor Avignon kwamen we langs een sloperij waar ik even halt moest houden om te zoeken naar een stel gele koplampen voor mijn Monza. Ik vond een exemplaar van een Lancia maar de reflector was niet goed meer. Met lege handen ga ik nooit weg van een sloperij dus een paar nummerborden,

(waarvan een pools!) waren de buit. Door Uzès komend ontdekten we een "foire" waar enige auto's stonden opgesteld waaronder een prachtige Facel Vega, echter geen Corvair. Onze volgende halte was St. Ambroix waar we enige dagen verbleven vanwege het mooie weer, dit in tegenstelling tot het noorden van Frankrijk, waar het koud en regenachtig zou zijn, maar waar ik nog wat Corvairdoelen had.

Bij de plaatselijke tijdschriftenhandel zocht ik naar een blad dat ik had gezien bij de verkoper van de Monza uit de advertentie, Dhr. Fontenay, echter het was reeds uit de rekken. Men wilde het speciaal voor me bestellen, echter na drie dagen was het er nog niet. Dhr. Fontenay wilde me het blad nog

nasturen als ik het niet vond. Ik had hem gebeld omdat ik de titel niet meer wist. Later zou ik het toch nog kunnen bemachtigen via Dhr. Naudot, die ons volgende Corvairdoel zou zijn. Ons toeristisch doel was de kastelen langs de Loire. Het toeval wil, en daar kwam ik ter plekke pas achter, dat de best geoutilleerde collectionneur van de Franse club op een steenworp afstand woont van een van de mooiste kastelen van Frankrijk; dat van Chambord. Reeds op de dag van onze aankomst deed ik een poging Dhr. Naudot zonder aankondiging vooraf, te bezoeken, hetgeen ook

seert, dat de Amerikaanse auto-industrie tot nu toe alleen de van de normale personenauto afgeleide stationcar kende en dat het frontstuurtype slechts in de bedrijfswagensector geleverd werd, dan is het duidelijk, dat de introductie van G.M.'s Greenbrier en Fords Econoline als symptoom een op zichzelf even opmerkelijke gebeurtenis is als in 1959 het uitbrengen van de compacts. Immers, ook nu weer volgt men een tendens die is aangegeven door het succes van importprodukten.

Evenals hun Europese tegenhangers zijn de nieuwe Chevrolet Greenbrier en Ford Econoline echt auto's om een dubbel leven te leiden. Wanneer de zitbanken in het interieur vastgeschroefd staan, heeft men een royale personenwagen met meer plaats en ruimte dan zelfs de grootste Amerikaanse stationcar; op de drie zitbanken van de Greenbrier kunnen negen personen worden gehuisvest en bij de Econoline, waar de voorin gemonteerde motor het gebruik van een doorlopende voorbank onmogelijk maakt zodat men vóór twee aparte zittingen heeft, is er plaats voor acht. Haalt men de twee achterbanken eruit, dan beschikt men in een handomdraai over een handige stadsbestelwagen met een niet onaanzienlijke laadcapaciteit. Om exact te zijn, de Econoline heeft een laadvolume van 5,77 m³, de Greenbrier 4,95 m³. In beide gevallen begint de laadvloer direct achter de voorzittingen. Om lange voorwerpen te vervoeren verdient de Greenbrier de voorkeur, aangezien de lengte van de achterzijde der voorbank tot aan de gesloten achterdeuren 2,90 m bedraagt, terwijl men bij de Econoline slechts over 2,13 m beschikt. Wat breedte betreft wint de Econoline het echter met 1,65 m tegenover 1,55 m bij de Greenbrier (gemeten van wand tot wand).

De beide wagens hebben zowel achter als rechts opzij dubbele deuren, in beide

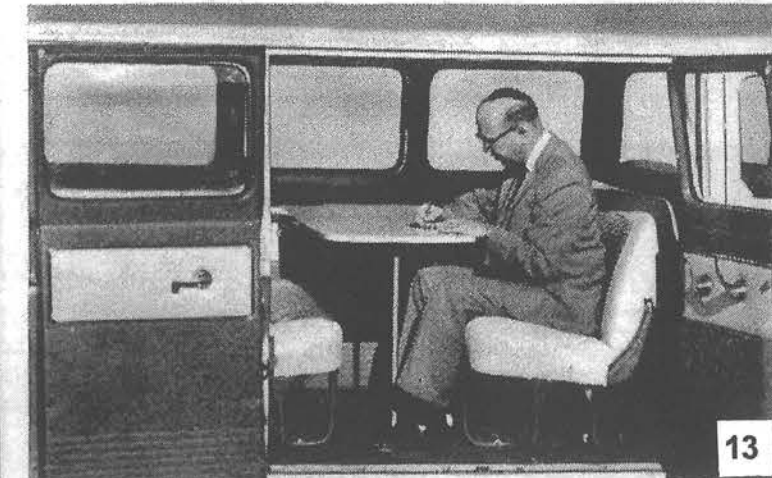
gevallen zo geconstrueerd, dat de rechter helft kan worden geopend terwijl de linker kant gesloten blijft. Deze laatste wordt nl. als een serre deur boven en onder vergrendeld. Zoals gezegd vindt men deze zijdeuren, die toegang geven tot de laadruimte, evenals bij de Europese microbusmodellen alleen aan de rechter kant. Dit heeft verschillende voordelen: ten eerste zou het aan beide kanten aanbrenge van zulke grote deuropeningen een zwaardere zelfdragende carrosserieconstructie nodig maken en bovendien komt het feit dat men alleen aan de rechter kant kan in- of uitstappen en laden zonder twijfel de verkeersveiligheid ten goede.

Bij de Chevrolet Greenbrier, die is gebaseerd op de mechanische componenten van de Corvair, bevinden motor en transmissie zich achterin, onder een verhoging van de laadvloer, waardoor deze aan de achterkant tweemaal zo hoog ligt als in het middengedeelte (66 i.p.v. 33 cm van de straat).

Econoline laadt meer, Greenbrier heeft gemakkelijker instap

Deze verhoging betekent ruimteverlies en tevens een niet egale laadvloer. Wanneer men de laadruimte van de Econoline en Greenbrier met elkaar vergelijkt, dan blijkt duidelijk dat men niet alleen meer goederen in de eerstgenoemde kan laden, maar bovendien dat de vlakke vloer het vervoeren van grote stukken vergemakkelijkt. Gaat het alleen om kleine voorwerpen, dan blijft het verschil van 0,82 m³ in laadvolume ten gunste van de Econoline. Daartegenover staat, dat de geringere hoogte van het middenplatform bij de Greenbrier voordelen biedt bij het transporteren van niet te volumineuze doch zware zaken, omdat men ze minder hoog hoeft op te tillen. Trouwens, ditzelfde voordeel van de lagere vloer komt ook naar voren bij het vervoeren van passa-

Het achterin monteren van de motor bij de op de Corvair gebaseerde Greenbrier staat toe dat de achterzittingen vrij ver naar voren geplaatst zijn, hetgeen het instappen vooral voor de achterste passagiers vergemakkelijkt. De voorste zitbank kan ook achterstevoren worden gemonteerd, hetgeen ideaal is als men bij een picknick een tafel wil gebruiken.



EUROPA WEES DETROIT DE WEG



De Ford Econoline (links) is bijna 25 cm hoger dan Chevrolets Greenbrier en zo op het eerste gezicht meent men dat hij ook een grotere grondspeling heeft. De foto verraadt echter dat dit niet het geval is: beide modellen hebben 18 cm vrije ruimte tussen wegdek en onderzijde van de wagen.

EERST COMPACTS, NU COMBI'S

Een PM-vergelijking tussen Chevrolets Greenbrier en Fords Econoline, twee geheel nieuwe Amerikaanse autotypen die kennelijk zijn geïnspireerd op de bekende Europese microbusmodellen. Beide wagens bieden de praktische bruikbaarheid van een stationwagon, een laadruimte als van een volwassen bestelwagen en een bedrijfs-economie die gelijk staat aan die van de compacts, waarvan zij zijn afgeleid.

DE STEEDS groeiende populariteit van de uit Europa afkomstige combi- of microbusmodellen op de Amerikaanse markt is voor de automobielfabrikanten in Detroit zonder twijfel een duidelijke ringerwijzing geweest dat het ontbreken van een gelijkwaardig type in hun overigens gevarieerde modellengamma toch

een commerciële handicap was. In ieder geval hebben twee van hen thans het Europese voorbeeld nagevolgd en zowel General Motors als Ford brengt nu voor 1961 een automobieltje uit dat, wat uiterlijk en ruimteverdeling aangaat, sterk aan de Europese microbusmodellen doet denken. Wanneer men zich reali-

lukte. Hij bezit een '63 Spyder, een '61 Lakewood, een '62 Monza berline, en een '66 replica Stinger. Aan huis had hij de Stinger en de Monza berline die zwaar gehavend in de kelderruimte stond. Hij vertelde dat hij er 3 jaar geleden een ongeluk mee had gehad, kort nadat hij hem klaar had na een zesjarige restauratie. Dit is (was) de Monza op de omslag. De dag hierna kwam hij me met de Stinger ophalen vanaf de camping, voor een bezoek aan zijn vader, waar de andere Corvairs stonden. Op voorhand maakte hij me wel duidelijk dat door de speciale uitlaatdempers (nouja dempers!) er een beetje meer kabaal zou zijn dan de doorsnee Corvaair produceert, maar dat kon allen maar als muziek klinken. En of er "muziek" zat! 's Anderendaags klokslag drie uur, volgens afspraak, hoorde ik al van ver de 6 cil. boxer aan komen rijden. Bij een kopje koffie en een koekje heb ik hem uitgebreid mijn foto's en lektuur getoond en uitgelegd waar ik zoal mee bezig ben. Over en weer werden er ervaringen

uitgewisseld, en hiervan werd ik weer wat wijzer. Zo hoorde ik dat van een '62er het deksel van de hoedenplank niet geschroefd behoort te zijn, echter de uiterlijke kenmerken van mijn Monza in acht nemend, ging hij ervan uit dat het om een exportmodel gaat en deze nog al eens willen afwijken op sommige punten. Daarna werd het tijd voor een ritje om de andere Corvairs te bekijken. Tijdens deze rit werd de Stinger gebruikt waarvoor hij gemaakt was; hard rijden! De Fransen rijden toch al niet langzaam, maar volgens mij deed Thierry er nog een schepje bovenop. Zijn snelheidsmeter was defect, en ik ga ook niet zitten gissen, maar hard ging het. Langs de muren van het landgoed van Chambord (60 km muur!) en een brug over de Loire, richting Sèvres. Ergens aan de rand van het pittoreske stadje was het grote huis dat geheel onderkelderd was, en dat diverse auto's een schuilplaats bood. Daar stonden de '63 convertible en de '61 Lakewood, elk onder een groot laken. Op het eerste oog met

wat kleine beschadigingen die gemaakt moesten worden, en dan zouden ze zo de weg op kunnen. Het was in ieder geval ook zijn plan om de Lakewood op 20 september van de partij te laten zijn. Zover hij wist zijn er in Frankrijk twee stuks waarvan deze er een is. Na nog drie albums met foto's te hebben bekeken, en enkele in ontvangst te hebben genomen, gingen we weer op pad. Nu terug naar zijn huis. Daar moest ik zij collectie modelauto's aanschouwen. Hij had met grote interesse gekeken naar de foto's van Ad Dijkstra's modellen in ed. 3 van ons blad. Daar waren modellen bij die hij niet heeft (contact Ad?) Een Late Model coupe viel mij ten deel, omdat hij hem dubbel had. (de tweede al tijdens deze reis). Ook kreeg ik van hem nr 68 van "Retro Hebdo" waarin een artikel van een '63 Monza coupe. (het bewuste blad van eerder in dit verhaal). Terug op de camping hebben we nog wat gepraat over restauratie, aanschaf en ons idee over de mini-conventie, wat hij



De namaak-Stinger met in het achterlijf ongeveer 150pk., oogt van buiten leuk, binnen echter conventioneel.

trouwens wel zag zitten. Toen we afscheid namen was het inmiddels acht uur, en ik was bekaf, omdat de Franse taal ook niet mijn sterkste kant is. De dagen daarna waren gereserveerd voor kastelentochten, maar ook nu kon ik het niet laten om op lampenjacht te gaan. Bij een sloper in de buurt van Orleans vond ik dan wel geen lampen maar wel een prachtig te restaureren Traction Avant van voor de oorlog. Tel nr. meegenomen, we zien wel. (even niet terzake).

Ons volgende station werd Paul Dupuis, de voorzitter van de Franse club. Dhr. Naudot die me al had aangekondigd liet me weten dat de voorzitter alleen op zaterdag en zondag thuis was. Daarom werd de zaterdagmiddag er voor gekozen, om een bezoek te brengen. Ook hier weer uitgebreid gekeken en gepraat, en natuurlijk ook een paar foto's gemaakt. Alles bij elkaar was deze vakantie aangenamer wat betreft het Corvairegebeuren, dit in tegenstelling tot het vorig jaar toen ik van hot naar her geraced heb om dan niemand thuis aan te treffen. Leon Janssen.

Hiernaast de Monza '67 coupe van Paul Dupuis in zijn romantische stal. Deze wagen is niet alleen exterieur, maar ook van binnen en onder de kap in een uitstekende staat.



Links: Deze '61 Monza coupe werd drie jaar geleden door Naudot opgeknapt en verkocht. De wagen is momenteel niet meer in deze staat en is weer te koop.

Meetings

Onlangs was er in het Zwitserse Zuchwill bij Solothurn een hapening van Amerikaanse auto's. Dit al voor de 16^e keer. Er waren zo'n 2000 auto's aanwezig en daaronder een paar Corvairs. Een van die Corvairs is de '62 Lakewood van de Duitser Roland Mehl waar enkelen van ons contacten mee hebben.

In ons eigen land hebben we onlangs de meeting op Papendal gehad alwaar onze nieuwe clubgenoot Jacques Eijkelenberg zich een behoorlijk nat pak had opgedaan door bij de wagen van Ad Dijkstra de wacht te houden totdat de eigenaar kwam opdagen!

Ook Mike Cramer was in Papendal en hier volgt zijn relaas: In het blad "Auto Motor Klassiek" las ik in de rubriek "even-ementen" dat er op 12 juli 1998 een American Car Meeting zou plaatsvinden in Papendal.

Als vanzelfsprekend ging ik er van uit dat hier wel een Corvaire te vinden zou zijn, temeer daar bij het vorige treffen meer dan 1200 auto's aanwezig waren. Het was overigens een zeer regenachtige dag en het water kwam met bakken uit de hemel. Niet echt een dag om buiten rustig naar auto's te gaan kijken.

Na enig zoeken vond ik het enorme sportcomplex. (ik was zelf niet met de Corvaire daar deze, zoals bekend, wordt voorbereid voor de plaatwerker). Het terrein was opgedeeld in diverse vakken voor de diverse clubs.

Helaas heb ik tot ongeveer 13.00 uur geen enkele Corvaire gezien en navraag bij de organisatie bevestigde mijn inmiddels gerezen vermoeden; er was geen inschrijving van Corvairs.



De Lakewood van Roland Mehl met getint glazen roofrack(opties)

Ik heb toen met Sjaak ten Bras (organisator) afgesproken om in januari contact op te nemen, en zoedoeende een plek te reserveren voor de Nederlandse Corvaire Club en haar leden. Naar ik later heb vernomen is er toch een zwarte Corvaire cabrio (Ad) gesignaleerd!

A Vendre / Te Koop

dept.491. PRESTIGE R14765
 CHEVROLET Corvaire coupé, complète, très saine, méca. déposée. Prix : 7.500 F. vente en pièces poss. Tel. 03.81.53.68.25 (dept.25). R14856
 CHEVROLET Imola coupé, de 1962, 6 cyl., 22



Deze Monza coupe uit 1962 werd via een advertentie in een Frans autoblad te koop aangeboden. Eventueel in delen, en dat deed de Franse Corvaire-liefhebbers toch wel pijn. Zodus rouleerde de advertentie door de club met de mededeling dat deze wagen gered moest worden. Zelf ben gaan kijken, en, ondanks dat er werd gesproken van "zeer gaaf", moest er toch toegegeven worden dat ik een "kenner" was na het aanwijzen van diverse, en moeilijk te restaureren plekken. De motor is evenwel een 102pk maar ligt uitelkaar, deels in het interieur, deels in het vooronder. Ik heb er een lijst van gemaakt, en diegene die geïnteresseerd is in de auto kan bij mij nadere informatie krijgen. Leon Janssen