

Corva Club Nederland

VAIRMAIL



10 JAARGANG
3



Corvair Society of America

Founded in 1969 by and for those who still appreciate the Corvair Automobile

Web site: <http://www.corvair.org> • E-mail: corvair@corvair.org

P.O. Box 607 • Lemont, IL 60439-0607

80/257-6530 • fax 257-5540

Membership Application

First Name _____ Last Name _____





Street Address _____

City _____ State/Prov. _____ Zip Code _____ Country _____

Telephone Number (_____) _____ Occupation _____

- FEE SCHEDULE -	1 year membership	\$38	Corvair Preservation Foundation
	26 month membership	76	Established to protect and preserve historic Corvairs and memorabilia
	*1 year Canadian membership	42	Racing Fund
	*26 month Canadian membership	84	Provides cash incentives to winning Corvairs entered in national racing
	*1 year overseas membership	52	Frank Winchell Memorial Corvair Scholarship
	*26 month overseas membership	104	To help members and their families further their offspring's education
	____ Corvair Preservation Foundation donation . min. \$1		*Must be paid in U.S. funds drawn on U.S. or Canadian banks.

to pay by credit card

Circle One     CardNo. _____ Amount _____

Expiration Date _____ CVC† _____ Signature _____

†Card Validation Code: For Visa, MasterCard, Discover, the CVC appears on the back of your credit card in the signature panel. The code is the last three digits. For AmEx: the CVC appears on the front of your credit card above the embossed card number. The code is four digits and is not embossed.

Please make check or money order payable to CORSA. Membership includes subscription to the CORSA *Communique*, however there may be a four to six week delay before you receive your first magazine.

CORSA currently has over 120 chapters throughout the world. We encourage membership in our local chapters.

Please do not contact a CORSA chapter on my behalf. I belong to CORSA chapter # _____

I was referred to CORSA by: Sponsor _____ Member or Chapter Code _____

FREE

SAVE

Join CORSA for 26 months and receive a Corvair Basics set FREE!

If you have not been a CORSA member in the last 3 years, we're so sure you'll like what you see, we will give you a Corvair Basics set! This 185-page book and matching CD is a valuable resource for any Corvair owner, especially a first-timer or someone getting back into the hobby. Membership includes a subscription to the award winning CORSA *Communique*, the monthly magazine of the Corvair Society of America.



SAVE

Directions: Include coupon with application above. Cannot be used in conjunction with any other CORSA promotion. Expires December 31, 2008

FREE

Van de voorzitter

Er is weer wat veranderd in de club. Eerst kregen we nevenstaand bericht van Guus. Wij vonden het niet leuk maar het is zijn keuze en we zullen die keuze respecteren.

Ook staan de vakanties er weer aan te komen. Eigenlijk zijn die bij het schrijven van dit artikel al begonnen in het zuiden van het land. Wij hebben ons dan andermaal moeten haasten om het blad weer tijdig in elkaar te zetten. Dit met betrekking tot de 'drukker'. Kopij was er genoeg voorhanden en we hebben ook nog de bereidwillige medewerking van Mike McGowan gekregen om een heel aardig artikel dat hij schreef in Corsa Communique in ons blad te krijgen.

De tijd naar het jubileumtreffen begint te slinken. Er moeten nog wat puntjes oop de i worden gezet maar het programma is in grote lijnen nagenoeg rond. Het enige dat we niet in de hand hebben is het weer, maar als we al die regen in mindering brengen op het jaargemiddelde kan het nog best eens goed worden.

Ook dit jaar gaan we weer naar de Corvair conventie, deze keer in de stad Detroit. Een uitgebreid verslag kun je verwachten in de volgende editie. Nu er een nieuwe penningmeester is aangetreden zullen er op financieel vlak ook veranderingen plaats gaan vinden. De contributie is inmiddels verhoogd! De rest kun je lezen in de kolom op de volgende pagina.

En dan wil ik toch ook wel eens gaan praten over de functie van voorzitter. Dit jaar maak ik tien jaar vol in die 'functie'. Het was een enerverende maar zeker ook plezierige tijd. Vooral de eerste jaren hebben we veel activiteiten gehad die niet in het minst te danken zijn aan de 'clublust' van Mike Cramer. Hij is inmiddels onlangs teruggetreden als penningmeester.

Een beetje 'nieuw bloed' in de clubleiding kan heus geen kwaad. Voor het clubblad wil ik me dan nog wel ter beschikking stellen maar ook dat zal een flinke verandering moeten ondergaan. Het zal meer een clubblad gaan worden in tegenstelling tot het 'magazine' dat we nu hebben.

Het was de bedoeling om ter afsluiting van de afgelopen tien jaar, en eerlijk gezegd ook voor de 'newsletter award', een uitgave in het Engels te maken. Maar ik ben er niet aan toe gekomen, ondanks te toegezegde vertaalhulp van vrienden in Amerika.

Maar eerst hebben we dit jaar nog vol te maken en zullen we ons concentreren op de jubileum meeting in september. Ik hoop dat jullie met zoveel mogelijk Corvairs komen opdagen zodat daaruit mag blijken dat we met een klein aantal mensen de afgelopen jaren niet voor niets ons best hebben gedaan. Kortom er staat nog veel te gebeuren; de zomer is er weer, en hopelijk ook onze Corvairs....
Veel kijk- en leespezier.

Colofon

10^e jaargang nr.3
juli augustus/september 2007

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland
Redactie en inlichtingen:

Leon Janssen
Bornerweg 13
6141 BJ Limbricht
Tel. 046-4 51 63 23
voorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen/
contributie:

Ruud Keers
Corn.Anthoniszstraat 69/3
1071 VS Amsterdam
tel./fax 020- 6 92 94 25
penningmeester@corvair.nl

Inlichtingen algemeen:
Secretariaat: Vacant

Clubsite:
www.corvair.nl
Webmaster: Guus de Haan
secretaris@corvair.nl

Lid worden:
Door storting van € 35 op rek.
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.
Corvair Club.
Jaarlijkse contributie € 30 entree € 5

Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis.

Van de secretaris

Dag allemaal,
Hoe zeer het me ook tegen mijn principes in gaat om op te geven, ik heb toch besloten mijn functie als secretaris van de Corvair club neer te leggen.

Zoals jullie misschien weten is het bedrijf waar ik voor werk eind vorig jaar verkocht. Ik ben er verantwoordelijk voor dat we met ons bedrijf een nieuwe koers gaan inslaan. Daarnaast volg ik sinds enige tijd een studie die

erg veel tijd kost en waarbij je ook continu met je onderneming bezig bent. Deze twee dingen samen maken dat ik niet alleen weinig tijd overhoud, maar dat ik me ook moeilijk kan concentreren op andere zaken en dat mijn lontje soms wel erg kort word. Dat is niet alleen lastig voor mezelf maar zeker ook niet leuk voor anderen. De Corvair is voor mij een hobby die komt na gezin en werk. Ik kan dan op dit moment ook niet anders dan kiezen om te stoppen met mijn werkzaamheden voor de club.
Met vriendelijke groet,
Guus de Haan

Agenda

Juli

- 1 Hist. Vervoer Millingen ad. Rijn. Alles wat wielen heeft –defile.
- 1 Chevy Backstage Clubmeeting Helmond
- 1 Oldt. evenement Oisterwijk
- 8 **Goud van Oud Rit** 5 Guus M.
- 8 Coast American Oostende
- 21 Park & Party Skipiste Nieuwegein
- 22 Sunset Boulevard Rotterdam
- 27-29 Car & Rockabilly Roundup Gemert
- 28 Summer Power Night Den Bosch
- 29 All American drivers meet Emmen

Augustus

- 4 Saturday Night Cruise Den Haag
- 5 All American Day Weert L.
- 11 Rattle & Run Vlaardingen
- 11 Cruise Inn Eindhoven
- 12 King Cruise bij Maxis Muiden
- 18-19 Oldt, Beurs Rosmalen
- 18-19 Power on Wheels Antwerpen
- 19 American Sunday Assen
- 25-26 Weekend Meet Kronenberg (L)
- 26 All American Sunday Goes

September

- 1-2 Mil Hill Custom Wheelers Super Nationals, Brunssum
- 1-2 Historic American Champ Cars Assen
- 8-9 Cruizing Weekend & Swapmeet Malieveld Den Haag
- 15-16 Corvair Jubileum Treffen
- 15-16 All American Day Lommel(B)
- 29 Power Nights Den Bosch
- 29-30 Int. Oldt. Beurs Bleiswijk
- 30 Mackdag Veemarkthall. Utrecht

Oktober

- 6-7 Rock around the Jukebox
- 13 Rattle & Hum Vlaardingen
- 13 Cruise Inn Eindhoven
- 21 Lazy Sunday Sixpack Speedshop Lommel (B)

November

- 17-18 Int. Oldt. Beurs Rosmalen

Van de penningmeester

Inmiddels zullen een aantal leden gemerkt hebben dat de contributie met €5 per jaar (voortaan €30,00) verhoogd is om de gestegen kosten te kunnen betalen.

Op dit moment betaalt een ieder zijn contributie vanaf het moment dat het lidmaatschap is aangegaan.

Voorbeeld: start lidmaatschap maart 2007 – betalen tot en met februari 2008. Dit geeft veel administratieve rompslomp.

Vanaf januari 2009 gaat iedereen 'n jaarcontributie betalen. Om een en ander gelijk te trekken zullen alle leden in januari 2008 een nota krijgen voor de resterende contributie tot en met december 2008.

Voorbeeld: lidmaatschap is betaald tot september 2008; dit lid krijgt een nota in januari 2008 voor de maanden oktober tot en met december. (zegge €30,00 ÷ 12 X aantal maanden) Daarna is in januari 2009 alles gelijk getrokken en gaat ieder weer een nota krijgen voor het hele jaar.

Bij voorbaat dank voor ieders medewerking en ik hoop jullie allemaal te ontmoeten op de jubileummeeting. Ruud Keers.

Powerglide Boekwerkje

Voor de powerglide bezitters hebben we een boekwerkje samengesteld dat alle facetten van de automatische transmissie van de Corvaire belicht. Er staat met honderden foto's en tekeningen nauwkeurig beschreven hoe je een euvel aan de PG te lijf kunt gaan. Dit boekje is een vergrote en verbeterde herdruk op liggend A4 formaat van het door Clark's uitgegeven pamflet "Servicing the Corvaire Powerglide Transmission". Het telt 32 pagina's. Het boekje is te bestellen door € 10,50 over te maken op de clubrekening met vermelding van 'Powerglide'. Je krijgt het dan z.s.m. toegestuurd.

Goud van Oud ritten:

Rit 1 op 18 maart, rit 2 op 15 april, rit 3 op 13 mei, rit 4 op 17 juni, rit 5 op 8 juli, rit 6 op 19 augustus.

Rit 7 heeft een beperkte voorinschrijving en leidt een weekend naar Frankrijk op 29 aug.–1 sept.

Tenslotte rit 8 op 16 september en de laatste rit op 7 oktober.

Voor de startplaats en het programma van een bepaalde rit (N.Brabant) kun je Guus bellen op 06-20137903.

Olie

We gaan het nog maar eens over olie hebben. Veel oude auto's gebruiken nogal eens olie. Vaak komt dat door lekken. Maar ook verbruiken ze olie doordat er verbrandingsgassen langs de zuigerveren ontsnapt: de zogenaamde 'blow-by'. Wanneer een automotor door verbranding veel olie verbruikt denkt men al gauw dat er geen olie verversd hoeft te worden. Er wordt immers regelmatig nieuwe olie bijgevoegd. Fout! Juist de olie in deze motoren dient regelmatig vervangen te worden. De olie wordt door zowel de verbruikte als onverbruikte verbrandingsgassen geheel anders van samenstelling. Zwavelzuren en verdunning door benzine zorgen er voor dat de smeercapaciteit sterk terugloopt en dat je zodoende de draaiende delen snel naar de vaantjes helpt. Ook water, gevormd door het vochtgehalte in de aangezogen lucht vermengt zich met de olie tot een smurrie; de zogenaamde 'slutch'. Die zie je vaak aan de onderkant van de olievluidop zitten. Deze slutch verstopt de kanalen die door het binnenste van de motor lopen en bemoeilijken een goede smering. Je mag dan wel voldoende oliedruk hebben, maar of de olie in voldoende mate op alle te smeren plaatsen komt is dan niet te controleren. Dus zo nu en dan met een goede olie verversen is meer noodzakelijk dan gewenst, ook al heb je nog lang niet de opgegeven kilometers gereden.

Nieuw lid

Onlangs kwamen we in contact met ene Laszlo Colombani, en dachten met een Hongaar te maken te hebben. Hij heeft een oranje Corvan en dat deed ons meteen dnenken aan de ex. van Thomas Stingl. Zou die dan naar het oosten gegaan zijn vroegen we ons af? Het bleek echter al gauw dat dit een alias naam is voor Damien Seynave. Damien woont in een klein plaatsje bij Doornik (B) niet ver van de franse grens. Hij zocht een bezinepomp die we hem hebben kunnen leveren. Maar er is meer aan de auto, dus hebben we regelmatig contact. Hij heeft intussen te kennen gegeven dat hij lid wil worden van onze club. Damien spreekt vloeiend engels dus mag conversatie geen probleem zijn. Wel zal het clubblad een probleem voor hem gaan worden. Maar een paar woorden 'Vlaams' heeft hij wel onder de knie. We heten hem welkom!

Hoog bezoek

Onze Duitse zusterclub heeft hoog bezoek gehad. En daarmee bedoelen we bezoek uit de Corvairewereld.

Larry Claypool was voor een vakantie enkele dagen in Europa en heeft een lezing gegeven in het clublokaal in Karlsruhe. Ook ging de Rampside van Thomas Stingl even bij hem op consult.



Als wij daarvan lucht gekregen hadden, hadden we hem zeker ook uitgenodigd en hadden we een extra meeting ingelast. Maar het zij zo. We zullen hem hierover (vriendelijk) aanspreken op de conventie in Detroit.

Oldtimer Praxis

Nu we het toch over Thomas Stingl hebben, liet hij ons weten dat zijn "Ami Gurke" in het gezaghebbende Duitse blad 'Oldtimer Praxis' gepubliceerd staat. Om de een of andere reden was Thomas 'froh' dat zijn Rampside slechts klein staat afgebeeld op de voorpagina. Dat hoekje heeft hij gescand en ons toegestuurd. Het hele artikel zullen we t.z.t. publiceren.

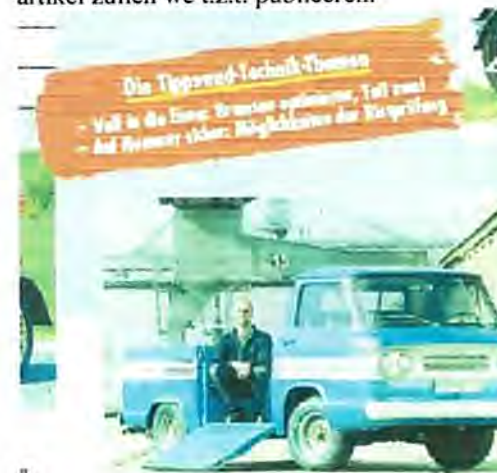


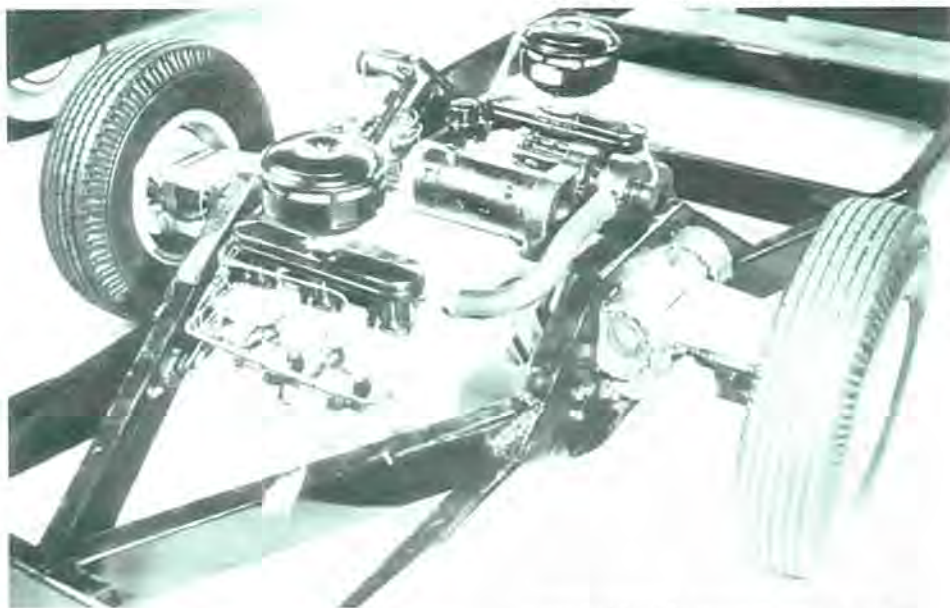
Foto: Thomas Stingl zittend in de laadruimte van zijn Rampside. Voor zover we weten de enige in Europa.

Tucker

voorlaatste deel.

Nu we het aandeel van Philip Egan in de ontwikkeling van de Tucker '48 hebben gelezen, belichten we de rest van het Tucker verhaal en later nog de relatie tot de Corvaair.

Als onbelangrijke objecten plotseling belangrijk worden wordt er vaak een bijnaam aan verbonden waar dan de affectie tot het resultaat verborgen zit. Zo gaf Alex Tremoulis aan het metalen model van de Tucker '48 de naam "Tin Goose" ofwel "blikken gans". Ofschoon deze bijnaam later heel verkeerd werd geïnterpreteerd door de schrijvende pers, die dacht het hele project hiermee in discredit te brengen, was het wat hem betreft een indicatie tot de betrokkenheid. Alex Tremoulis was uiteindelijk ook de eindverantwoordelijke voor de 'blikken gans'.



De motor die niet werkte: Een veel te zwaar 589 CID blok met slechts 83 pk.

Tussen het kleimodel van "That's it" en het rijdende exemplaar van "Ladies en gentlemen: the Tucker '48" zaten slechts zes weken! Er was geen tijd meer voor veranderingen. Herman Ringling en zijn team waren de uitvoerders van het metalen model. Tussen 3 mei en de 19^{de} juni haastte zich het personeel van de Tucker Corporation om het product van Preston Tuckers' obsessie klaar te stomen om op een legendarische Broadway-achtige wijze onthuld te worden.

Op de 18^{de} juni, de dag voor de presentatie, kwamen talloze gasten

waarvan de meeste, officiële dealers, reeds bijeen in Chicago om deze nieuwe sensationele naoorlogse auto te aanschouwen. Tucker had hiervoor een gedeelte van de fabriek feestelijk laten versieren. De nieuwe Tucker zag er geweldig uit. Deze donkerrode (maroon) 'Tin Goose' was op elke vierkante centimeter met de hand gemaakt.

Dat vrouwe Fortuna niet op de hand van Tucker was bleek uit het feit dat een monteur die nog even een laatste handeling verrichtte aan de wagen, bij het dichtslaan van de deur, de wagen door een draagarm deed zakken.

Door de vele kilo's tin en de de wel 25 laklagen, was de wagen heel veel zwaarder geworden dan het uiteindelijke productiemodel. De draagarmen die toch een onderdeel van het productiemodel zouden moeten worden, bezweek onder dit gewicht.

Toen bij het opkrikken ook de andere

arm het begaf waren de rapen gaar. De oorzaak lag in de eigenwijsheid van Preston Tucker. Die had bevolen dat deze draagarmen uit aluminium gemaakt moesten worden. George Stampfli, een van de ingenieurs had dit tegengesproken, en had, min of meer stiekum ook stalen draagarmen laten maken. Gelukkig kon hij het voortouw nemen en in weinig tijd konden de stalen armen gemonteerd worden.

De motor die amper getest was, bleek een hels lawaai te maken. Preston droeg het aanwezige orkest, dat de onthulling muzikaal moest omlijsten, op om de hardste muziekdeun die ze op hun repertoire hadden te spelen tijdens het oprijden van de wagen. Nog een euvel was,

dat de radiator al na een beetje warm draaien van de motor, reeds begon over te koken. Gene Hausteine, de officiele testrijder van Tucker, zou de wagen meteen na het oprijden af moeten zetten. En er waren nog andere tekortkomingen.

Zo kon de wagen helemaal niet achteruit rijden!

Er werd koortsachtig gewerkt aan kleine onvolkomenheden en de chaotische slapeloze nacht reikte tot ver in de morgen.

Toen volgde de menigte, 5000 man sterk, alle zeer ongeduldig. De 'gans' leek klaar met de gigantische 589 cid motor.....

Gene Hausteine stapte in na een lange aankondiging van Preston en de gordijnen gingen open; "Ladies en gentlemen, the Tucker '48!"

De impact van de Tucker'48 op het publiek was groot. Tot in de verre omtrek was het het gesprek van de dag.

Preston Tucker had een New York's reclamebureau in de arm genomen om via advertenties en andere mogelijkheden de rest van het land te bereiken.

Zo was er een populair radioprogramma waar handig gebruik van gemaakt werd.

De technische ontwikkeling van de nieuwe Tucker ging koortsachtig verder want de wagen was nog lang niet productierijp.



De motor die wél kon: de Tucker 6ALV335. Carl Dorman noemde hem 'een goed werkende karchtfabriek'. Een ruim en beveiligd interieur met een minimaal dashboard.

Op een dag onthulde me Alex Tremoulis, met wie ik een steeds hechtere band had gekregen, dat de grote 589 cid motor op de testbank



slechts 83 pk leverde. Veel te weinig voor hetgeen aangekondigd was. Alleen al om hem te starten was een rij accu's nodig die het al te hoge gewicht van de wagen nog dramatisch deden toenemen. Er zou een nieuwe kleinere motor moeten komen met meer pk's. Dat hield ook in dat er afgezien moest worden van Preston's oorspronkelijk idee om de motor boven de achteras te plaatsen. De oorsponkelijke hydraulische aandrijving op elk wiel had men al eerder laten varen. Voor de nieuwe kleinere motor was er een configuratie als bij de Tsjechische Tatra, maar dat gaf problemen. Dit alles gaf de verdere ontwikkeling van de Tin Goose ernstige vertragingen, en door het wachten op de wagen rezen er in de winter van '47 - '48 problemen met de aandeelhouders, dealers en ongeduldige kopers. Het falen van de 589 cid motor was geen geheim meer en het schrappen van de hydraulische aandrijving en de benzine-injectie deed de aandelenmarkt geen goed. Er waren contacten gelegd met de HH Franklin Manufacturing Company, een bedrijf dat in WW2 luchtgekoelde motoren leverde aan de vliegtuig-industrie. Zij leverden toen o.a. een 215 pk motor voor een watervliegtuig; de 'Seabee'. In contact met Mr Wallenkamp van dit bedrijf, bood deze aan een vloeistof gekoelde motor te kunnen leveren die aan de specificaties voor de auto voldeed. Hij kon op korte termijn een serie van 25 stuks leveren voor \$125.000. Dat was veel te duur, maar het was ook bekend dat Preston Tucker reeds een spookroute gevolgd had bij Jacobs waar helicopter motoren gemaakt werden. Ook was er een 'uitstapje' geweest naar de Ypsilanti Machine & Tool Company dat eigendom was van Preston Tuckers moeder. Toen kwam

er een draai aan de motorproblemen. Deze fabriek had juist luchtgekoelde zescilinder motoren van de Bell Helicopter Company besteld. Een zekere Dan Labue en Tuckers eigen 22 jarige zoon Preston jr. gingen onderzoeken of deze motoren om te bouwen waren en aan te passen aan een verbeterde 1935 Cord transmissie. De motor was opgebouwd uit zeven aluminium gietstukken. Hij had een inhoud van 335 cid, nogaltijd 5489 cc! En hij leverde een respectabele 166 pk met een koppel van 320 lbs.f. Een andere race tegen de ontwikkelingstijd was het contact met de aandeelhouders en dealers op de aandeelhoudersvergadering van 9 maart dat jaar. Men wilde een goed ogende en productierijpe Tucker laten zien. Het Ypsilanti ingenieurstrio had juist een motor klaar en bracht deze naar de fabriek in Chicago voor een eerste test. De volgende dag werd op de vergadering medegedeeld dat Preston Tucker om 11 uur de wagen zou presenteren en demonstreren. Toen hij met een vaartje van 100 kmh langs de muren van de

demonstratie meer kracht bij te zetten. Het idee, dat van Carl Doman kwam, om de luchtgekoelde motor op een twaalf jaar oude aangepast transmissie te zetten, had de eer gered. De Tucker '48 was eindelijk realiteit geworden. We realiseerden ons te weinig dat de laatste grote horde die genomen moest worden, betrekking had op de financien en dat die mammoetproblemen zouden brengen. De aandeelhouders en de beurscommissies hadden een loopje met de aandelen genomen. De jaren van 'de Depressie' in 1929 lagen weliswaar ver achter ons maar zaten nog vers in het geheugen. In de eerste periode dat er veel ophef gemaakt werd over de Tucker als een geheel nieuw concept werd er euforisch gereageerd op de aandelenmarkt. Toen de ontwikkelingen echter achter bleven bij de voorspellingen, werd er al gauw gesuggereerd dat er 'gebakken lucht' verkocht was geworden. Op 3 juni 1948 werd door de 'Securities and Exchange



voormalige Dodge fabriek in Chicago reed, kwam er gejuich van het aanwezige publiek. Nu waren ze ervan overtuigd dat Tucker auto's ging produceren. Het was Tucker die voor deze demonstratie gevraagd had de uitlaatdempers te verwijderen om zijn

Commissie' James D. Coolidge als afgevaardigde van de Tucker Corporation voor een uitleg ontboden.

Presentatie van de Tucker '48 op 19 juni 1947 in de voormalige B29 fabriek.

Er werd hem verteld dat er inzage in de boeken geeist werd en dat de uitkomst geheim gehouden zou worden.

Op 6 juni kwam het illustere nieuws via radioverslaggever Drew Pearson dat de beurscommissie de aandelen van het nieuwe autobedrijf uit Chicago had opgeblazen, en de koers zakte van de oorspronkelijke 5 dollar per aandeel meteen naar een dramatisch dieptepunt. Preston Tucker vocht terug. Het geheime onderzoek was niet langer een geheim meer.

was de enige schuldige, zonder twijfel....”.

Begin 1949 kondigde staatsaanklager Otto Kerner aan dat een jury de handel en wandel van de Tucker Corporation ging onderzoeken. De aanklachten die hieruit voortkwamen tegen zeven van Tuckers financiële medewerkers waren o.a. 31 gevallen van postfraude, obstructies tegen het SEC en aanzet tot fraude. De zaak duurde van 5 oktober 1949 tot 22 januari 1950.

De aanklachten rammelden aan alle



Beschuldigingen over en weer escaleerden zo ver dat Tucker opdracht gaf de fabriek tijdelijk te sluiten. Zo kon hij niet werken. Hij publiceerde in alle grote kranten van de VS een paginagrote open brief waarin o.a. “....door de politieke druk en de tegenwerkende onderzoeken die men zich moest laten gevallen en door één individueel invloedrijk persoon werd geactiveerd....”.

Veel mensen dachten te weten wie deze persoon was, maar vele andere dachten ook dat het deze persoon niet alleen was die in de Tucker zaak rommelde.

De republikeinse senator Homer Ferguson uit Michigan werd gezien als de aanstichter in deze scenes. Misschien reageerde hij te fel uit hoofde van zijn eigen ‘handel’ met betrekking op de Detroitse autoindustrie: “Er is geen bewijs dat de grote drie –Ford, Chrysler en General Motors – Tucker in discredit gebracht hebben....”. “....De SEC

Een van de aandelen certificaten die na de negatieve publicaties plotseling niets meer waard werden.

kanten en het antwoord van Tuckers advocaat was dan ook kort en bondig; Hij kon geen verdediging voeren als er geen echte aanklacht was. De jury was het daarmee eens en Tucker en zijn medewerkers werden op alle punten vrijgesproken. Maar zijn droom van de Tucker ‘48 was geruineerd. Na de tijdelijke sluiting, bevolen door Preston Tucker, werd de fabriek in juli 1948 weer geopend en begonnen 300 employees onder een beperkte staf, een serie auto’s te bouwen ten behoeve van testritten. De schade, toegebracht door de pers en de verliezen op de aandelenmarkt was echter zo groot dat op 3 maart ‘49 de onderneming failliet werd verklaard. De voorraden, die meest bestond uit luchtgekoelde motoren (die overleef- Niet helemaal waar....



den tot 1975) waren toen in handen van de rechtbank (curator). Tucker bleef dromen van auto’s en ging naar Brazilië in 1951. Hij ontwikkelde er een modulaire sportauto die hij ‘Carioca’ noemde. Lichamelijk niet in orde in die tijd, keerde hij terug naar de VS met de Carioca ‘ op zijn tekenafel.

Hij stierf echter in Ypsilanti op 26 december, de dag na kerstmis, 1956. Als doordoorzaak werd longkanker opgegeven, maar Alex Tremoulis had een beter diagnose: ‘een gebroken hart’!



Preston Thomas Tucker 1903-1956: ‘een man met een droom’

Don Yenko's

Stinger

historie

Don Yenko werd geboren in Bentleyville, Pennsylvania, op 27 mei 1927. Na zijn universitaire studies diende hij bij de Amerikaanse luchtmacht als weerkundige. Daarna stapte hij in het Chevrolet dealerschap van zijn vader dat in die tijd verhuisde van Bentleyville naar Canonsburgh. Zijn voorkeur voor racen maakte hem al gauw bekend onder Chevroletpubliek.



Don Yenko

Aanvankelijk met de Corvettes en later met Corvairs, waarna Camaro's, Chevelles en zelfs Vega's, werd zijn bedrijf een centrum voor 'high performance' artikelen. Naast auto's was Don Yenko een begenadigd pianist, vlieger en motorcrosser. De productie van de Stinger Corvairs was een laaiend succes.

Hoe kwam hij zover?

Begin 1965 keek Don Yenko over zijn schouder naar het succes dat Carroll Shelby had met de Cobra's van Ford en zijn dan juist gestarte Mustang-programma.

Don's idee was toen een soortgelijke activiteit te starten onder de vlag van Chevrolet, en dat zou spoedig realiteit worden. Hij voelde dat er in de USA behoefte was aan SCCA-wagens in de lagere prijsklasse en dacht dat de



Yenko Corvette. Met nr.14 won hij vaak!

recent opgewaardeerde Corvair (nieuw model) het antwoord daarvoor was.

(Sports Car Club of America) Midden 1965 maakte hij een reisje naar Detroit om zijn plannen, om met de Corvair te gaan racen, voor te leggen aan Joe Pike van het Chevrolet RST team. Daar ontmoette hij ook het volledige RST team (Rutherford, Steckles en Thompson). Na een heftig ritje in Jerry Thompson's '65 Corvair 500, stelde Don voor om twee gelijkwaardige motoren te bouwen en het RST team deel te laten nemen in zijn nieuwe programma.

Op 10 augustus van dat jaar schreef Yenko een brief aan Jim Kaser, op dat moment de hoogste baas van het racegebeuren binnen SCCA, en vroeg daarin een Productie Klassificatie Verklaring voor het jaar daarop. Vroeg in het ontwikkelingsprogramma werd de toekomstige racewagen de 'Yenko Bonanza' genoemd. In augustus werd een vriend van Don, John Salathe, als industrieel ingenieur aangetrokken om een '65 Corvair Monza aan te kleden voor racegebruik. Een prototype kreeg

gestalte. In september nam Don Yenko Nelson Ledges in dienst om te testen en de wagen te promoten. Deze vroeg aan Thompson om de wagen in races te laten deelnemen. De sedan van Jerry zette toen het nogal standaard prototype op ruime achterstand.

Ook Stirling Moss reed de race versie van Yenko's Corvair op het circuit van Marlboro in Maryland. Deze zette toen een legendarisch statement neer met de woorden: "deze auto rijdt als elke productie sportwagen, maar beter dan de beste!".



Stinger in de 'paddock' in de jaren '60



De derde wagen achter twee Porsches is een van de eerste Stingers.

In oktober schreef Don een brief aan de Chevrolet zone-manager, A.R. Kilgore, om in de nationale dealer organisatie opgenomen te worden als Yenko Sports Cars Inc. Het bedrijf was in Pennsylvania geregistreerd en Don en zijn broer Frank waren de eigenaren.

Dezelfde maand stuurde Yenko een productieverklaring naar Kaser van de SCCA. Voor het eerst werd er toen melding gemaakt van de naam 'Stinger'

Deze naam was aangereikt door Joe Pike van Chevrolet nadat was besloten deze naam niet te geven aan de nieuwe Chevelle SS.

Meteen werd Mr. Pike gevraagd haast te maken met een zending van 100 auto's die nodig waren om de Stinger in aanmerking te laten komen in de klasse 'productie-wagens'. De Yenko Chevrolet dealer verkocht tot dan toe een gemiddelde van 190 auto's op jaarbasis. Dus dit was meteen een flinke order.

Op 8 november 1965 publiceerde de SCCA dat de Yenko Stinger officieel werd erkend als een D-productie-race auto. Dit was een schok voor Don want hij had gehoopt in de H - klasse productiewagens te vallen.

Aanvankelijk had hij nog aan een G-productie klassificatie gedacht, en toen hij dit nieuws hoorde dacht hij meteen hieraan bankroet te gaan.

Er werd een presentatie in elkaar gezet om van 8 tot 10 december de wagen aan het publiek te tonen in het ALCOA gebouw in Pittsburgh. Daar zou de eerste (proto) Stinger staan.

Een vloot van 100 stuks die overigens nog niet geleverd, was zou volgen.

Op 13 december 1965 arriveerden de eerste 27 Corvairs bij het bedrijf van Yenko in Cannonsburg, Pennsylvania.

Met twee diensten werkte men 16 uur per dag om de serie van 100

omgebouwd te krijgen voor het eind van dat jaar.

Op 28 december bracht een zekere Mr. Claude Cardwell een bezoek aan de Yenko dealer om een inspectie ter plaatse uit te voeren.

Een dealer uit Dallas, Texas, Delmo Johnson plaatste een order voor de levering van twee Stingers, maar die eerst door de SCCA inspectie gezien moesten worden.

Nu eerst wordt bekend dat veel Stingers geen volle raceuitrusting kregen. Sommige wagens kregen geen strepen, raamdekseltje of polyester motordeksel.

Op 6 januari ontving Yenko een telegram waarin het volgende:

"Estport, Conn. 1/6/1966. Hiermee wordt bevestigd dat de Yenko Stinger in de D-productie klasse mag uit komen voor seizoen 1966. D.J.Kaser SCCA competition director".

Meteen werd er getest met twee RST race motoren op het circuit van Nelson Ledges in Ohio. Een van de twee zette meteen een baanrecord neer in de D/P klasse met 56,9 seconden.

Op 9 januari reed Don Yenko en Jerry Thompson het snelste record ooit door een Corvaire neergezet op het circuit van Marlboro tijdens de eerste officiële wedstrijd voor de Stinger.

Volgens Yenko waren toen al 20 van de 100 auto's verkocht. In de maanden daarn werden er verschillende tuning mogelijkheden gepubliceerd. Een daarvan; "Distributors Only" is wel de bekendste. In april kwam pas een officiële prijslijst voor de verschillende klassen waar een Stinger in aangeschaft kon worden.

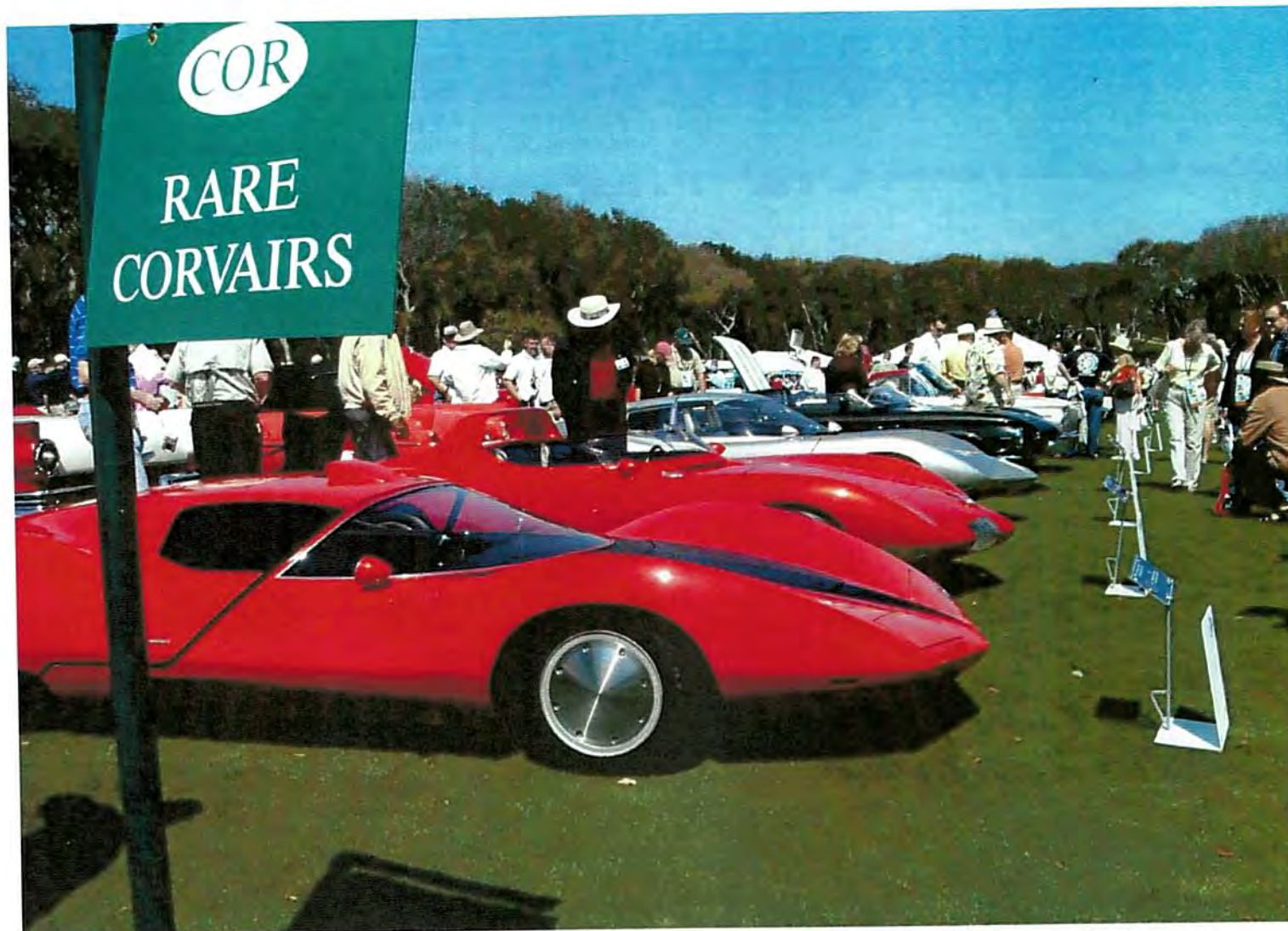
De Stinger Corvairs van Don Yenko zijn sedert lange tijd zeer gewilde Corvairs. Sommige zijn van de schroothoop gehaald en zorgvuldig gerestaureerd en volgens de juiste specificaties weer opgebouwd. Een van de bekendste Stinger 'piloten' was 'Think Pink' Donna Mae Mims.

Don Yenko stierf op 5 maart 1987 in een vliegongeluk met zijn privé Cessna 210M. Hij wordt gemist door racefanaten van allerlei slag over de hele wereld. Dit artikel is een vrije vertaling van Ed Cunneen. Aangevuld met diverse website informaties.

Tot onze verbazing vonden we een nederlandse website: www.yenko.nl

Chuck Sadek's gerestaureerde YS 073 op Summit Point Raceway.





Amalia Island Concours d'elegance

Mike McGowan

"Rijke mensen zijn niet eender als wij" zei Hemmingway; "Ze hebben meer geld". En sommige van die rijken zijn auto-enthousiasten. Als zij hun auto's naar shows brengen, is dat een grote gelegenheid.

De meest recente show was onlangs op 11 maart op Amalia Island voor de kust van Florida. Er waren ook enkel Corvairs uitgenodigd.

Het Amalia Island Concours d'Elegance is een relatieve nieuwkomer onder de prestige shows en vierde dit jaar zijn 12 jarig bestaan.

De grote inspirator achter dit evenement is Bill Warner, een echte autofanaat die er altijd van gedroomd had een groot evenement, waarin niet alleen de auto's maar ook hun bouwers en rijders centraal staan, naar Florida te brengen.

Met hulp van een legertje vrijwilligers geeft dit evenement de bezoekers veel plezier en het brengt ook nog wat op voor de locale goede doelen.

Elk jaar worden er andere categorieën uitgenodigd voor de show. Nooit komen er dezelfde auto's terug. Bill selecteerd onderwerpen die hem en ook de enthousiaste bezoekers interesseren. Onder de meer dan 30 klassen die reikten van paardeloze koetsen tot moderne racewagens zijn er altijd wel een paar unieke exemplaren. Deze keer waren er een aantal auto's van bekende wegraces als de Mille Miglia, de Targa Florio en de Carrera Panamericana aslook motorfietsen van de bekende TT races op het eiland Man. Een andere groep bestond uit een aantal voertuigen van 'Coachcraft' een carrosseriebouwer die auto's voor Hollywood sterren maakte in de jaren '40. Er was ook een klasse voor zeldzame Corvairs; geen gewone productiemodellen maar show auto's en speciaal gemaakte modellen. De mensen erachter waren al even speciaal als de auto's. Een van de corifeeën van dit jaar was Derek Bell,

5-voudig winnaar van de 24 uur van Le Mans en drie keer op Daytona. Ook andere beroemde coureurs waren uitgenodigd om in een door GM gesponsord panel te vertellen over hun grote race-ervaringen. Zo zaten er aan één tafel: Stirling Moss, John Surtees, Brian Redman, Vic Elford, John Fitch, Herschel McGriff, Sam Posey, David Hobbs, Chris Economaki en vele andere.. Ik betreur het dat zij slechts 90 minuten ter beschikking hadden om hun verhalen te vertellen.



De toehoorders hadden er wel een hele dag voor over gehad. Er was meer dan genoeg activiteit om een weekend te vullen, rijden,

lezingen, kunst tentoonstellingen, verkoop van souvenirs, een openbare verkoop van klassieke auto's, cocktail parties en een galabanket. Op zondag was er show zelf die bestond uit een opstelling in de geest van een concours.

Amalia Island is een mooie plek in de nabijheid van Jacksonville aan de Atlantische kust van noord Florida. Het Ritz-Carlton Hotel was het onderkomen voor de gasten en het



evenement was georganiseerd op de naastgelegen golfterreinen. De Ritz is echt 'ritzy' om niet te spreken van een conventie hotel.

De toerit was bezaaid met Benz'es en Bentley's en zij die minder geld ter beschikking hadden moesten hun

uitdrukkelijk aanwezig waren omdat dit de plaats is om gezien te worden. De kwaliteit van de auto's stijgt ver uit boven hetgeen je krijgt te zien op een clubshow, maar de interesse in de machinekamers is hetzelfde als overal.

Voorzitter Bill Warner koos de showklassen, en dit jaar koos hij onder andere voor Corvairs. Bill verzamelt zelf ook interessante auto's; eens had hij een 1964 Spyder die hij kocht van Corsa lid Don Barnhart. Zijn doel is telkens een ander soort concours te presenteren. Voor hem geldt "Plezier hebben in het zich bezig houden met kenners. "Het moet geen vooraf berekende beslissing worden" zegt Bill; "Ik doe het voor mezelf".

Toen Bill besloot een aantal speciale Corvairs te selecteren, nodigde hij zijn vriend Ed Welburn, GM directeur Wereld Design, uit om wat showauto's ter plekke te krijgen. Ed, kwam samen met een team van technici, naar Amalia Island met de Monza GT, de Monza SS, de Super Spyder, en de Astro I concept auto's. Ook werd de '69 Monza showwagen van Bill Mitchell gepresenteerd. Naast deze auto's, zoekend naar meer concept auto's van GM, nodigde Bill ook John Fitch uit om zijn Phoenix



Om de collectie specials af te ronden werd de Fitch Sprint van Jeff Kent en de Yenko Stinger van Dave Diedrichs uitgenodigd. Een Devin C was ook geïnviteerd maar kon niet aanwezig zijn. Dit alles was een indrukwekkende collectie van unieke Corvairs. De GM auto's zijn uit de Heritage collectie in Detroit, het zijn er slechts een paar uit de grote collectie die GM heeft bewaard. Op dit evenement was het voor het eerst dat dank zij Ed Welburn alle Corvair conceptauto's buiten het museum werden getoond. Tijdens de Corsa Conventie in Detroit hopen we deze wagens nog eens te zien in het GM technisch centrum of het Heritage gebouw. Maar de gelegenheid om ze alle te zien op een grasveld onder een prachtige zonnige hemel is een privilege dat niet vaak voorkomt.



onderkomen elders zoeken. Het eiland bulkt van andere hotels, maar alle waren gevuld tijdens dit drukste weekend in het voorjaar. De mensen waren vriendelijk, ofschoon sommige

mee te brengen en Weston Hook bracht de Pininfarina stijlstudie, gebaseerd op een 1960 Corvair, mee.

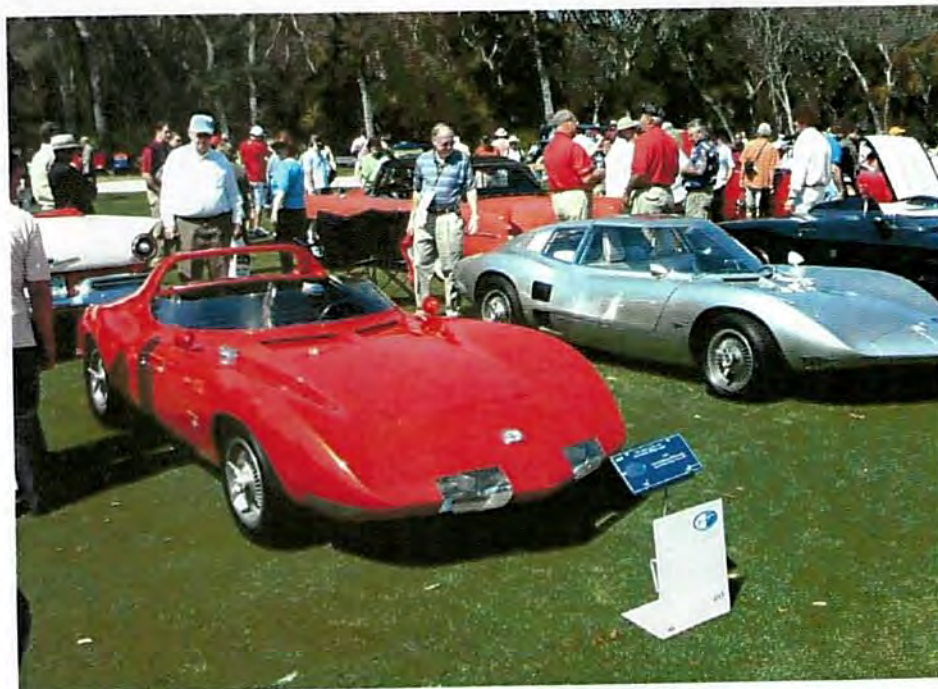


Op Amalia Island hadden de begeleiders van GM er plezier in om de deksels en deuren te kunnen openen en het onderliggende te tonen, vragen te beantwoorden en specialiteiten uit te leggen. Ook kregen een paar gelukkige zielen de kans om een ritje te maken toen de wagens werden afgeleverd. Jeff Kent constateerde dat Ed Welburn een brede glimlach op zijn gezicht had.

De Monza GT en de Monza SS zijn de meest bekende van de op Corvair gebaseerde concept auto's.



Ontworpen in respectievelijk 1962 en '63 als broederlijke tweeling zijn de zilverkleurige GT coupé en de rode SS roadster met Corvair aandrijving. Anderszijds niet gerelateerd tot productie Corvairs. De GT is de meest afwijkende met de motor vóór de achteras en de schaalvormige koetsdelen die de aandrijftrein tonen wanneer de cockpit geopend wordt. De SS is een meer praktisch ontwerp met de motor achterin gemonteerd en een open cockpit. Beide hebben speciale wielen met schijfremmen, torsiestaaf ophanging, en speciale chassis' en koetswerk. Ze waren niet voor productie bedoeld, ofschoon sommigen hoopten dat de SS een kans kreeg. Maar beide waren inspiraties voor enthousiasten, generaties lang. De Super Spyder is gebaseerd op een 1962 Corvair, maar wezenlijk aangepast. Ingekort, dak eraf als een roadster met veranderd voor- en achter front. Met een mechanisch geblazen motor is de Super Spyder nog steeds bij de dag van vandaag. De Monza SS, de Monza GT en de Super Spyder zijn



volledig functionerende auto's. Zij kunnen gereden worden als gewone auto's. Het vierde buitenissige concept van GM is de Astro 1. Dit was een styling

studie uit 1967 om de haalbaarheid voor het bouwen van een 3 voet (91,5 cm) hoge gesloten auto's te bekijken. Met gebruik van een schelp-cockpit waaraan de stoelen hangen die mee naar boven en beneden gaan als de schelp geopend of gesloten wordt, en een periscopische achteruikspiegel werd de Astro 1 getest op de grenzen van luchtwerstand en zithoogte. Hij had een Corvair aandrijftrein die ook wel nodig was vanwege zijn hoogte. Ofschoon hij in eerste instantie werd aangekondigd met experimentele bovenliggende nokkenassen, heeft hij toch altijd een standaard 140pk motor gehad. Hij is nooit rijvaardig geweest en omstanders vroegen dan ook of dit een "duwmobiel" was. Het diplomatieke antwoord van de GM medewerkers was dan ook dat het een showmodel is. De jongste Corvair op de tentoonstelling was een 1969 Monza coupé uit de GM collectie. Geen exotische showauto is nagenoeg standaard maar aangekleed door Bill Mitchell toen die hoofd was van de Styling afdeling van GM. Origineel uitgerust met een 110 blok, moest er van Mitchell een 140 motor in met een centrale 4 barrel carburateur. Deze auto stond niet op

de verkoopprijs dus waarschijnlijk was het gewoon een extraatje van GM. De oudste Corvair op de show was de briljant rode Pininfarina modelstudie die gebaseerd is op een 1960 chassis.



Origineel ook rood startte hij zijn leven op de diverse autoshow's in Europa. Hij werd groen in 1962 met een veranderd dak, en voor- en achterpaneel. In 1963 werden de raamstijlen veranderd en werd hij weer rood gespoten. Deze auto is momenteel eigendom van Weston en Elona Hook, Corsaleden. Naast andere bijzondere auto's bezitten zij ook nog een door Pininfarina ontworpen Mercedes SL.

Bill Warner belde Weston om hem met de nodiging om deel te nemen aan

Weston was er blij mee om hem te showen. Hij was nog recentelijk opgefrist en de rode lak was nog briljanter dan ik ooit eerder heb gezien. (Ik zag hem de laatste keer ergens in de jaren '90 toen hij plotseling een parkeerplaats kwam oprijden tijdens een meeting van de Chicagoland Corvair Enthousiasts, en dat was een grote verrassing!) Er zijn sindsdien meer veranderingen aan de auto gebeurd; Pininfarina toonde de auto altijd op banden met wit zijvlak en Corvair wieldeksels. De

vroeg ik toch of deze aanpassing een auto met zulke historie wel goed deed. Daarop antwoordde Weston dat hij was bevriend met Tom Tjaarda, de originele ontwerper van de auto, en Tom had hem gezegd dat hij die witte banden en deksels eraf moest doen. De wagen werd getoond met nu eens het motordeksel omhoog en dan weer gesloten, wat de mensen ook wilden zien. Weston vertelde dat dit de enige Pininfarina wagen is met een geheel naar voren klappend koetswerk. Een probleem kon zich voordoen wanneer



deze niet geheel gesloten of geopend is, want dan konden de deuren er aan raken en schade veroorzaken. Maar er gebeurde gelukkig niets ernstigs en aan het eind van de dag werd de wagen gehonoreerd als beste in zijn klasse.

Het andere speciale koetswerk dat niet van GM Chevrolet kwam was de Fitch Phoenix. John Fitch ontwierp deze Targa dak tourwagen in 1966 met een Corvair aandrijftrein op een speciaal frame afgedekt met een glasvezel carrosserie. Hij was ontworpen voor serieproductie maar ironisch genoeg, de door Nader voorgestelde wettelijke veiligheidsvoorschriften sloten hem terug. Met het vooruitzicht om diverse nieuwe wetten te koppelen aan botsproeven met waardevolle auto's



de show, waarop hij de vraag kreeg welke wagen hij moest nemen? Zijn Mercedes, zijn Ferrari Superfast? "No" zei Bill: "I want that Chevy!"

auto had nu verchromde Kelsey Hayes spaakwielen en geheel zwarte banden. Ofschoon me deze verandering een verbetering leek,

deed hem het project stoppen. John Fitch heeft de wagen nog steeds en

te mooi is om te racen. Deze wagen stond op de omslag de Communiqué



was erbij om hem te tonen. De heer Fitch is met zijn 90 jaar nog steeds actief op het gebied van ontwerpen gerelateerd aan veiligheid en races op Bonneville.

Een andere door Fitch ontworpen Corvair op de show was de Fitch Sprint convertible uit 1964 die aan Jeff Kent behoort. De Kents wonen in Yulee, net aan de andere kant van de brug die het eiland met het vasteland verbind. Zo dicht bij dat ze elke avond naar huis konden gaan. Jeff kocht de wagen van Gene Barr die hem na 25 jaar

eigendom in 2000 verkocht. De wagen heeft veel Sprint opties en is een goed voorbeeld van deze klasse. Jeff, zijn vader Roger en zoon Aaron genoten van de show. Zij ontmoetten John Fitch die hun wagen en diverse andere memorabilia signeerde. Jeff genoot van de hele show en hoorde veel mensen positieve commentaren leveren op hun Corvair. Het hoogtepunt kwam toen hij het schavot op mocht rijden met de 9 jarige Aaron om de Amalia Award voor de Corvair-klasse in ontvangst te nemen.

Een andere herbouwde Corvair was de 1966 Yenko Stinger YS-086 van Dave Diedrichs. Historisch gezien was het een klasse-3 racer, gereden door een hele reeks coureurs. Maar nu is hij zo uitmuntend gerestaureerd dat hij veel

in maart 2006. Vorig jaar was hij een winnaar in zijn klasse in Meadow Brook, eveneens een prestigieus evenement. Dave genoot ook van alle



activiteiten op Amalia Island. Er waren een groot aantal race wagens en coureurs aanwezig. Dave vertelde dat de eerste persoon die hij herkende toen hij aankwam, Brock Yates was. Doorlopend wisten de aanwezigen wie en wat de Stinger is en vertelden zij verhalen. Een bezoeker vertelde dat RonMcConkey, de vorige eigenaar van de YS-086 en een van zijn beste vrienden was. Hij had nog foto's van de wagen in vroeger dagen toen hij nog oranje was. Dave's samenvatting

was dat hij elke minuut van de dag had genoten.

Niet iedereen bracht een auto mee; Corsaleden John en Suzanne Schlier uit het dichtbij gelegen Jacksonville bezitten diverse Corvairs maar bezochten het concours om er te werken. Dit was hun 11^e keer, dus zij hebben gezien hoe het evenement zich heeft ontwikkeld en is gegroeid in de loop der jaren. Zij dienden als klasse 'host', een soort steward van elke specifieke klasse. Zij gidsten auto's van en naar hun plaatsen en door de menigten er omheen. John weet wanneer een auto een winnaar wordt; hij leverde spuitwerk op campers die later goed in de prijzen vielen. Hun hoogtepunt kwam aan het eind van de dag toen John Fitch iemand zocht om zijn wagen het veld af te rijden en op de transporter te zetten; John Schlier mocht dat even doen!

Het terrein was volgestroomd met duizenden toeschouwers, meest gewone autoliefhebbers. Enkele kwamen van heel ver om dit evenement te bezoeken. Ik had gehoopt meer CORSA-leden te kunnen ontmoeten,

maar de entree van \$40 was hen wellicht een beetje te veel. Maar zoals Weston Hook zei, de toestemming om op het gras van Pebble Beach te mogen lopen kost \$140, dus Amalia Island is relatief een koopje. Wel, ik genoot van dit weekend, en niet alleen vanwege de Corvairs. Alleen al in oprit van 'de Ritz' was het eindeloos amusant; een constante stroom van dure auto's werd verteld dat de parkeerplaats was gereserveerd voor de geregistreerde gasten. Al de anderen moesten weg. Deze mensen



waren er niet blij mee dat ze geweigerd werden. De Astro 1 en de Super Spyder zaten verstopt in een hoek op een goede plaats bij de deur, alsof ze juist gearriveerd waren. Er waren ook shows van nieuwe auto's als BMW, Bentley en Maybach (het topmerk van Mercedes). Ik was er niet van bewust dat er een SLR model van een Benz sport coupé met hoogdraaiende deuren en een 6 liter V12 stond. Deze zou de opvolger moeten zijn van de legendarische 'Gullwing' met zijn vleugeldeuren, 50 jaar geleden. Ogenschijnlijk hadden alleen rijke mensen toegang tot die auto's die bij gewone dealers niet te vinden zijn.

Ik parkeerde langs de weg van de golfbaan tussen de 'gewone' auto's, waarvan sommige nieuwe dure exemplaren. Zo stonden er een Rolls Royce uit 1920 en een prachtige art deco Talbot Lago Teardrop coupé met Figoni en Falaschi koetswerk, dit op deurafstand van een iets jonger model Buick. Dit heb ik nooit gezien in de streek waar ik woon.

Ik ging niet naar de bijeenkomsten binnen, ofschoon Weston me een geheim telefoonnummer had gegeven. Wel had ik mijn colbertje meegebracht om me te kleden voor het grote banket op zaterdagavond. Het was over het algemeen een elegant 'zwarte dassen' gedoe, maar een van de oudere dames die ik ontmoette, droeg een dure japon waarop een heel aantal sponsor 'patches' waren genaaid als op een coureurs overall. Sommige van deze mensen nemen zich zelf niet al te serieus zij willen gewoon plezier

hebben. Ik sprak met Edward Herrmann die je misschien kent van films of van de televisie; hij is een toegewijd autoliefhebber, maar hij wil dat niet naar buiten tonen. Derek Bell vertelde amusante verhalen na het diner. Het banket was beter dan de meeste andere hotelbanketten die ik bezocht, maar dat mag dan ook wel voor \$250 per couvert.

Op zondagmorgen was het weer absoluut fantastisch. Het hotel naderend, was het op de parkeerplaats een nachtmerrie. Mensen werden van op een mijl afstand met bussen aangevoerd of parkeerden hun auto's in het wilde weg langs de straat en wandelden naar binnen. Dankzij mijn perspasje kon ik dichtbij parkeren. Al het volk dat in de rij stond voor een kaartje wist dat het de trip waard was. Twee opritten naar het golfterrein stonden weer vol met peperdure

auto's. De Corvairs waren slechts een heel klein deel van het evenement. Natuurlijk waren er op de show auto's uit het koper- en brons tijdperk en voor-oorlogse speciale carrosserien; ook 'de koninklijken' van een gemiddeld concours zoals Rolls Royce, Ferrari, Duesenberg, Bugatti en alle andere prestigieuze merken. Maar ook minder bekende merken waren er. Op deze show waren racewagens te zien uit de 40er jaren, de trekpleisters, bemerkte ik. Het jureren hiervan is niet zo simpel als bij een show van een enkel merk. Er wordt minder nadruk gelegd op details maar meer op de indruk die de wagen maakt op zijn representatie. Niemand gaat op de knieën om eens even onder de auto te kijken.

Bovendien is elke auto al van te voren gescreend op zijn basiskwaliteiten. Het onderscheid in deze speciale aspecten wordt erg gewaardeerd door een vakkundige jury. In de namiddag werden er de prijzen uitgedeeld in elke klasse en aan speciale exemplaren. De auto's werden een podium opgereden om vernoemd te worden, sommige luidruchtig, sommige rokerig en weer andere stilletjes en langzaam. Honderd jaar auto's van topklasse in een zicht. Er zijn veel meer verhalen te vertellen; er waren honderden mooie klassiekers en racewagens te zien en het publiek was overal in geïnteresseerd. Maar de hoofdreden dat wij op deze prachtige lentedag met de top van de autoverzamelaars hier aanwezig waren, was dat er geen Mustangs en geen Camaro's waren maar wél een kleine mooie groep Corvairs.



Zomertreffen GvO Moergestel

We hadden het ons een beetje anders voorgesteld, het zomertreffen van onze club.

Dit was de enige bijeenkomst buiten die van september waarmee we ons tienjarig bestaan hopen te vieren, en waar we toch wel wat meer leden van de Corvairfamilie verwachten.

De weersomstandigheden waren prima, niet al te warm en slechts, bijna letterlijk, een enkele druppel.

We zetten de sokken er in om in Moergestel te komen want we waren al wat aan de late kant.

Met een printje van 'routenet' in de hand vonden we de lokatie makkelijk, ondanks een wegomlegging in het plaatsje zelf.

Aangekomen op de verzamelplaats zegen we al gauw een paar Corvairs en we parkeerden er bij in de buurt. Op de ruime parkeerplaats stonden verder voitures van allerlei slag. Van een niet al te oude Mercedes to een vooroorlogse A-Ford. Een naast ons geparkeerde '59 Desoto zette met zijn gigantische vleugels onze '62 coupe gedeeltelijk in de schaduw van het lekkere ochtendzonnetje.

Lopend naar het lokaal van samenkost kwamen we Ruud al tegen. De rest van de club zat binnen aan een kopje koffie en dus haastten we ons om ook de andere clubgenoten te ontmoeten en een kopje caféinerijk vocht te bemachtigen.

Na een half uurtje bijgepraat te hebben begaven we ons weer naar buiten op weg naar onze Corvairs. Maar de gesprekken werden voortgezet en terwijl de rest van de circa 40 auto geleidelijk vertrokken voor de rit, waren de Corvairs ongeveer de laatsten die de plaats van vertrek verlieten.

Omdat Annemiek van doorijden houdt waren we al gauw de draad kwijt want voor Johan was het niet



zo makkelijk om de route op papier en op de weg te volgen. We namen de leiding van ons tweetal over, maar het duurde toch een kwartier voor we de rode flits hadden ingehaald. Guus Marinus voerde ergens in het middenveld. Onderweg ging het diverse keren mis met de route en kwamen we elkaar regelmatig tegen omdat er gekeerd moest worden.

vergast en we bij het vertrek een doosje aardbeien en asperges meekregen.

De route voerde verder door het Brabantse land en toonde ons de pittoreske plaat(s)jes die je normaal niet te zien krijgt. Zelfs zandweggetjes waren in het parcours opgenomen.

In een leuk plaatsje, de naam zijn we even kwijt, vonden we een



Na pakweg 25 kilometer hadden we een stop op een boerderij waar we op koffie met koek werden

terrasje waar we halt hielden. Her en der in de bossen stonden ook al deelnemers die ter plekke een



picknick hielden. Maar wij kozen voor een terrasje waar de inwendige mens voorzien kon worden.

Behalve mooie landweggetjes kwamen we ook door dorpjes en stadjes. Daar zijn ze het toeristisch verkeer waarschijnlijk een beetje beu, want er waren nogal wat obstakels geplaatst in de vorm van drempels. Sommige waren zo hoog en kort dat wij er met de bodem over schuurden. en naar later

Enfin we gaan toch proberen de betreffende bultengemeente aansprakelijk te stellen om een beetje van de schade vergoed te krijgen.

Na onze nogal lange stop besloten we gezamenlijk om de route wat in te korten. Na deze rit moesten we ook nog een flink eind naar huis. Even voor de finish pikten we de routekaart weer op en we waren ook bij eersten die op de finishplaats het terras weer opzochten.

De andere reeds aanwezigen hadden eveneens de route voor zichzelf ingekort. Toen we eenmaal weer zaten te genieten van een drankje had eigenlijk niemand van ons zin om weer in de auto te stappen en naar huis te gaan. Toch nam Johan op een bepaald moment dat initiatief, en de rest heeft het niet veel later gemaakt.

Jammer dat we met onze club slechts tien procent van de meute telden. We hadden er liever wat meer Corvairs gezien.

Maar het kan ook zijn dat men zijn tijd, geld en energie opspaat voor het jubileumtreffen in september. Ondanks de genoemde drempels was het een leuke dag geweest.



Foto: De deuk in de vloer als gevolg van een té hoge en korte drempel.



bleek, een fikse deuk in de vloer bezorgd hadden.

Nu is onze Corvair niet verlaagd, alleen de banden hebben ons een centimertje doen inleveren.





Bill Mitchell achter het stuur van de Sebring Spyder

Sebring Spyder

Neem een Monza, snij het dak eraf, neem in de lengte een stuk van 15 inch (38 cm) eruit, stop echte kracht achterin met een Paxton blower en voeg toe twee GP stijl voorruitjes en komt met mogelijkheden van General Motors.

De beschrijving van de sprankelende auto op de omslag is officieel - en aantrekkelijk - een Corvair - Corvette voor de kleinere sportauto markt. Juist wanneer je de hoop op zou geven komt General Motors Styling met een experimentele auto.

Maar we weten dat hoop eeuwig bij de autoliefhebbers zal bestaan en het is onze veronderstelling dat GM met deze wagen wil onderzoeken hoeveel interesse er is voor een Corvair Sebring Spyder. Bill Mitchell, de onderdirecteur van GM Styling, zei in werkelijkheid: "Hier is een idee, kom er voor uit en reageer. Wie weet wat er dan gebeurt?" Mitchell startte met een standaard Corvair chassis en reduceerde dit met 15 inch, nagenoeg alles achter de

voorportieren, en achter het achterwiel. De deuren zijn de enige panelen van de Corvair die standaard zijn gebleven op de Sebring Spyder. Al het andere koetswerk werd speciaal in plaatstaal gemaakt met uitzondering van het achterdek. Dit snel openend deel werd gemaakt van fiberglas en verhuult niet alleen de motorruimte maar ook een beklede bagageruimte achter de stoelen. De hoofdsteunen gaan mee omhoog. De totale lengte van de Sebring Spyder is 162 inch, dit tegenover het standaardmodel dat 180 inch meet. De breedte nam toe van 67 tot 68,5 inch. De Spyder is flitsend laag. Hij meet 37 inch vanaf de straat tot de top van de hoofdsteunen.

Juist voor de achterste wielopeningen zijn er functionele luchtinlaten voor koeling van de achterremmen. Die bestaan uit de standaard trommels die echter van binnen gepolijst voor de geharde voeringen. De glanzend verchromde 13 inch spaakwielen werden gemaakt bij Dayton Wirewheels in Xenia, Ohio, en zijn bekleed met Firestone Super Sport banden.

Het onderstel is verbeterd met een verstijvingsset dat nu voor Corvairs op de markt is. Een stabilisatorstang werd voor gemonteerd. De combinatie spiraalveren/schokbrekers werd speciaal door Delco gemaakt om hard door bochten te kunnen gaan. Twee graden negatief is de setting voor de Spyder in contrast met nul op de standaard Corvair.

De cockpit van deze Sebring Spyder kreeg ook speciale aandacht. Aparte windschermplaten zorgen er voor dat dit een uitgelezen tweezits roadster is en leidde tot een vaste opstelling van de stoelen. Een autoversie van een "Hollands scheidingsbord" zit vast tussen voor en achterkant van de cockpit. Maar er is meer dan voldoende ruimte eronder voor het 'handje vasthouden of wat je zijwaarts ook wil doen vanuit de comfortabele stoelen. GM Styling heeft veel aandacht gehad met twee andere cockpit nieuwigheden; de veiligheidsgordels rollen automatisch op in een vak onder de vloer. Alleen de sluiting steekt uit en wanneer je de riem

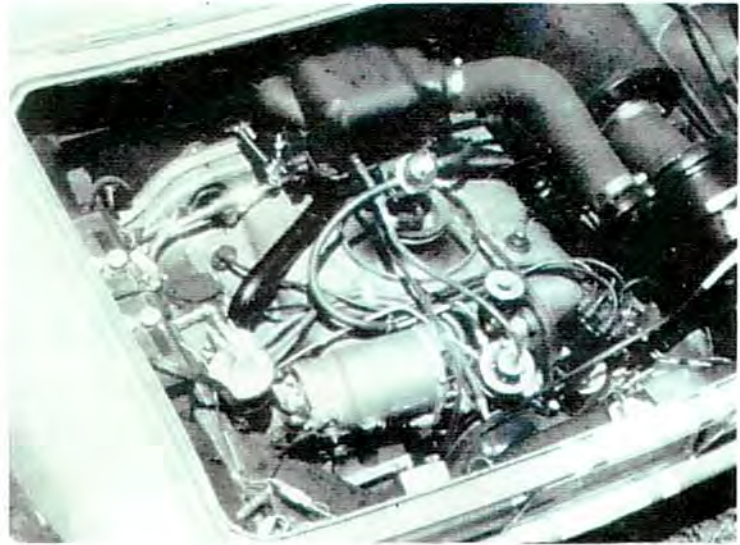


omdoet trek je hem op en drukt hem aan de andere kant in een goed passend slot. Het resultaat is een altijd strakke band om het middel zonder lastige sluitingen op je buik. De deuren hebben onderdelen die van de Corvette komen maar beter werken. De Spyder heeft in elke deur drie onder een hoek geplaatste rode lampjes die ontsteken zodra de deur open gaat.

Bill Mitchell droeg de motor over aan Zora Arkus Duntov, de peetvader van de Corvette. Deze monteerde gelijk de speciale nokkenas van de 98 pk productie uitvoering. De motor werd volledig uitgebalanceerd op de technische ontwerp specificaties zonder enige toleranties en werd aangevuld met een -verrassing-, uitzonderlijk mooie Paxton supercharger..

Er was absoluut niets voorhanden van opvoerspecificaties maar met deze attributen kwamen we achter het stuurwiel tot een verbluffende 5500 toerengrens. De motor kwam zo makkelijk op toeren dat we ons afvroegen of het gaspedaal niet rechtstreeks met de carburatiernaald verbonden was. Het rode gebied van de toerenteller ligt tussen 5200 en 5800 tpm, met nog een hoger gebied dat als gevarenzone gemarkeerd is.

Veel aandacht werd er geschonken aan het uitlaatsysteem, een erg mooi geluid in combinatie met een ingenieus



systeem onder de achterste flanken. De dubbele pijpen van de zes cilinder boxer lopen van de motor eerst naar voren om dan ruim terug te draaien naar de demper. Dit geeft een snellere emissiedoorstroming zonder die abrupte bochten. In de carrosserie zitten dan de sierlijke pijpjes. Buiten deze beschrijving willen we deze sexy Spyder laten voor wat hij is na het commentaar gegeven te hebben dat er veel meer gedaan is onder het motordekseel dat de GM 'Curiosa' afdeling niet uit handen geeft.

Rechtsboven de Paxton supercharger;; een door een riem op de krukspoelie aangedreven blazer die de verbrandings-kamers met een druk van circa 3 psi van brandstofgas voorzagt.

Dit verhaal is een vrije vertaling van Dick van der Feen in 'Car & Driver' en dateert van november 1961.

Volgens officiële verklaringen van General Motors kwam de auto in 1966 aan zijn eind in de shredder. Maar sommigen willen dat niet geloven omdat er niemand te vinden is die dat kan bevestigen.



Jubileumtreffen Corvair Club 14 - 16 september

Vrijdag 14 september

Voor de vrijdaggangers aankomst in Polysport of 'de Jutberg'. (Meer info zie beneden aan deze pagina)

Middag en avond vrij in te vullen;

Intrek nemen op vakantiepark Polysport en camping 'De Jutberg'. Deze liggen op circa 3 km van elkaar.

Zaterdag 15 september

Tot 9.00 uur. Aankomst van de zaterdaggangers (erg vroeg!)

9.00 uur. Uitreiken deelnemersborden voor op de auto's.

Vertrek over de kortste weg naar autorestaurant bedrijf Pennings in Aalten, ca. 45 km.

10.00- 11.30 uur Bezoek aan restaurantbedrijf Pennings. Hier wordt een Corvair gerestaureerd.

Laatkomers kunnen zich hier bij ons aansluiten.

11.30- 13.00 uur Rit van Aalten naar Brummen. Ca 50 km. Korte stop in Bronkhorst, het kleinste plaatsje van Nederland. Dit ook voor de dames. Daarna met het pontje over de IJssel.

Indien de tijd hiervoor niet beschikbaar is rijden we de kortste weg.

13.00 – 15.00 uur 'The Gallery' Brummen.

Hier is gelegenheid voor een lunch.

Ook hier kunnen zich laatkomers bij ons aansluiten.

15.30 uur. Terug naar Polysport

Tot 18.00 uur vrij besteden; Intrek nemen in hotelhuisjes (prijs € 100 incl. ontbijt en BBQ zie onder); tenten opzetten op camping 'de Jutberg' (prijs € 21. zie onder)

18.00 – 19.00 uur. Borreluurtje met Kleppendeksel race competitie

V.a. 19.00 uur. Barbeque naar gelang de weersomstandigheden - binnen of buiten.

Zondag 16 september

9.00 – 10.00 uur. Gezamenlijk ontbijt op vakantiecentrum 'Polysport'.

10.30 – 11.30 uur. Rit naar Teuge bij Apeldoorn

Circa 12.00. Aankomst van een verrassing.

Circa 13.30. Ontbinding van het treffen.

Na ontbinding nog de mogelijkheid tot een bezoek aan paleis Het Loo

Veranderingen voorbehouden.

Reglement voor kleppendekselrace:

De voertuigen moeten op basis van een kleppendeksel zijn. Dit hoeft niet persé een Corvair deksel te zijn. Ze mogen niet langer zijn dan 50 cm, dus max. van een 4 cilinder motor. Het gewicht niet zwaarder zijn dan 5 kg. en de breedte mag maximaal 20 cm. bedragen. Voor de hoogte houden we max. 25 cm. aan.

De winnaars zullen een mooie prijs ontvangen. Dus begin te bouwen!

Wacht niet te lang met het reserveren van een (2 pers.) kamer. Neem **zelf** contact op.

Tegen een kleine extra vergoeding is het mogelijk een derde slaappleaats te creëren.

Polysport is gelegen aan de Adm Helfrichlaan 89 in Dieren. Tel. 0313 – 414971.

Camping 'De Jutberg' ligt aan de Jutberg 78 in Laag Soeren. Kosten € 21 per nacht (2 pers.) incl. auto, (warme douche en andere voorzieningen. Extra persoon € 3, kinderen gratis. De camping ligt op circa 3 km. afstand van vakantiepark Polysport.

Dan nog dit:

Hans Tesselaar heeft een 4-tal huisjes à 3 kamers optioneel bij Polysport gereserveerd.

Hieraan zijn voorlopig geen kosten verbonden maar de uitbater zal op korte termijn zekerheid willen hebben, dus wacht niet.

Veranderingen in het programma zijn voorbehouden.

*De Jutberg
Polysport
Dieren B7C
Laag Soeren B7A*

Nationale Oldtimerdag Lelystad

17 juni.

Als je van oldtimers houdt en ze wilt zien, dan zijn er een aantal mogelijkheden om er van te genieten.

Gewoon er naar toe gaan en de stilstaande voertuigen bekijken en eventueel met eigenaren er over praten. Of, voordat de show begint, de binnenkomst ervan gadeslaan.



Op diverse plekken moeten de klassiekers stoppen voor de vertegenwoordigers van de organisatie en dan weer optrekken. Blijje gezichten kun je waarnemen. Mensen gekleed in de stijl van toen. Het geluid dat sommige wagens maken, zowel uit de uitlaat als het gehuil van de transmissie. En kijk daar eens! Een vrachtwagen van voor de oorlog zet zich in beweging, de hele auto schokt.....kraakgeluiden tijdens schakelen.... Prachtig! Je ziet

Patina heet zoiets. Het heeft zeker charme.

En dan valt er een gat in de constante toestroom van auto's. Vervolgens zie je op de straat her en der olievlekken, door de regen tot fraai gekleurde kunstwerken omgevormd. De stilte wordt plotseling in de verte verbroken door het flink optrekken van een oude Daf brandweerauto van zwaar kaliber met een heel bijzonder geluid. Zo onheilspellend! Bij het dichterbij komen bleek deze auto van een heuse 'side pipe' te zijn voorzien.

Jammer dat de aankomst in Lelystad die morgen gepaard ging met regen. Om ongeveer 10.00 uur waren de meeste klassiekers gearriveerd. Voor ons was dit het mooiste gedeelte van de dag. Mede door de regen, reden om huiswaarts te gaan.
Johan Doornbos.



Voor dat laatste hebben mijn zoon en ik gekozen. Want, je kunt ze zien aankomen: al je zintuigen zorgen ervoor dat je volop geniet. Bijvoorbeeld, je



hoort bijzondere geluiden, je ruikt die geur van toen, je ziet modellen van weleer.

schitterend gerestaureerde exemplaren, maar ook vermoeide, waar de tand des tijds zijn spoor op heeft achtergelaten.



Technische Tips

Rijden met gebroken

koppelingkabel- Set Emerson

Alle Corvaireigenaren met een handgeschakelde versnellingsbak zouden het op z'n minst een of twee keer moeten oefenen; rijden zonder gebruik van de koppeling.

Niet gemakkelijk maar het kan! Ook in drukverkeer. Het is gebaseerd op twee verschillende activiteiten; het starten in de versnelling en het schakelen. Dat laatste dankzij de synchromesh ringen. Als je werkelijk in nood zit en je wil naar huis, zal het lukken.

Eerst moet je wagen starten en warm laten lopen. Turbo's moeten nog wel eens langer starten, dan is het misschien beter de motor niet op te warmen. Zorg dat de auto in de goede rijrichting met wat plaats er voor heeft. Liefst bergaf indien mogelijk. Zet hem in de eerste versnelling en start dan. De wagen begint meteen te rijden onder het starten. Blijf alert omdat je hem zou moeten afzetten bij het stoppen. Als je een redelijke snelheid hebt bereikt in de eerste versnelling en wil schakelen, laat het gas los en schakel in zijn vrijloop. Als het toerental laag genoeg is, duw hem dan in een volgende versnelling. Dat zal soepel gaan als de motortoeren gelijk lopen met die van de wielen. De truuk is om te stoppen bij bijvoorbeeld lampen. Als je die al van ver op rood ziet staan, zet hem alvast neutraal, maar maak weer toeren op de motor zodra je weer inschakelt.

Als je toch moet stoppen, zet de motor dan af en herhaal de handelingen bij groen licht. Probeer dit eens op een rustige weg!

Carterventilatie – Bob Gill

Heb je verse olie geconstateerd boven op de motor rond de olievuldop, rond de peilstok of rond de ventilatiebuisjes? Drukopbouw vanuit het blok moet daarvan de oorzaak zijn. De druk moet normaal gesproken afgevoerd worden door de PCV (positive crankcase ventilation). Als die verstopt zit moet de druk ergens anders langs weg.

De 1960 tot '62 Corvairs hebben een carterventilatie middels een slang die door het plaatwerk naar het wegdek

voert. Vanaf 1963 zette GM er een PCV systeem tussen zodat de opgebouwde krukast gassen naar de inlaat worden afgevoerd en zo mee verbranden. In plaats van een rechtstreekse verbinding tussen het blok en de inlaat, zette Chevrolet er een klep tussen (PCV) die de toevloed regelt.

Er zijn twee soorten PCV systemen op de Corvairs. De eerste is een vervangbare met een bewegende restrictor binnenin die reageert op de luchtdoorvoer. Deze zit tussen de carterventilatiebuis en de balansleiding tussen inlaten. Het andere type werd op latere types gebruikt is een nauwe doorgang (.089" voor turbo's en .062 alle andere) die tussen de metalen buis van de ventilatie en de balansleiding zit. In beide types wordt de ventilatie geregeld en naar de inlaat afgevoerd. Voor een goede motorventilatie moeten beide schoon gehouden worden of vernieuwd. Daarom moeten ze regelmatig gecontroleerd worden. Meestal gelijk met een olieversing. Dus controleer eerst voordat je gaat denken dat je een grote reparatie voor de boeg hebt.

Carterventilatie – Mike McKeel

Wanneer de PCV gecontroleerd is en geen verstopping vertoont, kan het wel eens zijn dat de toevoer daar naar toe een verstopping heeft. Ook al is de PCV schoon bevonden kan het zijn dat er na een rit toch nog olie op het blok aangetroffen worden.

In zulke gevallen is het bijna altijd het (elleboog) pijpje dat uit het bovendeksel komt en dat dan vol 'slutch' zit. Slutch ontstaat door een vermenging van water en olie dat hevig gemengd wordt door de draaiende krukas in het blok. Het water komt van condensering van de (vochtige) buitenlucht. Vooral als de wagen lang staat en er korte ritjes mee gereden worden kan/zal er slutchvorming optreden. Schoonmaken van het buisje door middel van een buigzaam voorwerp (pijpenreiniger?) is de enige oplossing. Als er veel in zit moet de bovenplaat eraf.

Zelfontluchtende ventielen.- Fran Schmit.

Wij hadden er ook nog nooit van gehoord maar vonden het toch de

moeite waard er melding van te maken; handig!.... (red.)

Toen ik was gaan winkelen voor nieuwe remcilinders, vond ik een nieuw soort ontluichtingsventielen. Misschien niet helemaal nieuw maar voor mij was dat wel zo. Het is een nippel (bleeder valve) met een ingebouwd controleklepje. Er zit evenals de gewone nippels ook een kopje op om de overtollige lucht (met remvloeistof) te laten ontsnappen. Een los ventiel laat een bronzen puntje zien dat onder druk van een veer een gaatje afsluit. Het wordt voor een deel in de remcilinder gedraaid. (niet vast) Wanneer je het rempedaal indrukt zal de druk op de leiding het klepje openen en de (overtollige) lucht en remvloeistof afgevoerd worden. Zodra je het pedaal los laat sluit zich het klepje en kan er geen lucht opgezogen worden. (Niet vergeten het reservoir bij te vullen)

Zodra er alle lucht uit is kan deze nieuwe 'bleeder' vastgedraaid worden en het hele systeem is bedrijfsklaar. Op de foto's is te zien alsof iemand simpelweg een stukje van een standaard ontluichtingsnippel heeft afgedraaid en er een veer tussen heeft gezet. Het is een vernuftig idee en kost in de VS circa \$10.



Advertenties

Nederland: (aangeboden)



Corvair Monza 1965 coupé
Zeer mooie auto blauw / beige
Janita classics Dordrecht 078-6300136



Corvair cabriolet, hier moet nog zeker aan gewerkt worden, ingeklaard in Nederland maar staat nog niet op kenteken, handgeschakeld. Carrosserie is in zeer nette staat zonder schade, div plaatwerk aan de bodem en dorpels, motor 3 jaar geleden gelopen! Wel getormd! Div nieuwe spullen aanw.: De Winter Brielle (marktplaats)

Monza 4drs. 140pk moet gerestaureerd worden
Jan v.d. Worp A'dam



Folders Corvair 1960 (amerikaans) E.10
Autovic marktplaats

Corvair Monza convertible '64
I.g..st. € 9250 Schinveld L.
Tel. 06-20540361



Corvair Monza coupé. Moet weg tegen elk aannemelijk bod. Wagen ligt al jaren uit elkaar maar is compleet.
Rob v, Wylick tel. 0485-343598



Corvair Monza '68 € 5000 of ruilen tegen V8. Woudrichem 06-40094255

Corvair Monza sedan 110 PG Wit.
Red. staat E.3950, HT Auto's
Hoogwoud 06-23300578

Corvair Monza sedan '66, E.4950 De Groot. Soesterberg 033-4615529



Corvair '64 coupé PG "moet nog gespoten worden" E.1500 Lommen, Brunssum (L) 06-51319999

Corvair Monza Convert. 1962,
Rood, Tel. 0529-483078.



Corvair Monza coupé Bwjr 1964
30K mls. Perf. St. € 7250 Kraaijeveld
Driehuis NH. 06-22903795

Corvair Monza 1965
4 drs. sedan kl. Blauw, totaal restauratie project, (sloop) € 600,00 moet z.s.m. weg. Tel. 0111-401820.

Corvair folder '63 €25 Marc-Zelhem (speurders)



Corvair Monza conv. PG '63
Vr.pr. E.7950 www. Potomac Motors
Terborg tel.06-53328817

Corvair Monza bj. 1960,
Origineel, compleet en mooi interieur,
motor goed.
Tel. 0180-517670/0644518837.



chevrolet corvair 900 monza coupe
1962 harde auto lichte roest van onder keihard plaatwerk strak motor loopt goed automaat schakelt goed remt redelijk interieur goed. goede banden geen pap Marktpl.nl

Corvair coupe '61 €3995 Van Wijk
Wijk en Aalburg 06-53975994



Corvair Monza Spyder (turbo) '62
T.Deijnzen Zaandam 06-21961396

Daar het ons zelden gemeld wordt wanneer er auto's verkocht zijn, komt het voor dat advertenties niet meer geldig zijn.

Onderdelen (gevraagd)

Interieur und Chrom eines 62er Coupés;
Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH)
Email: utgrenchen@bluewin.ch

Komplete motor, liefst 1962;
Kontakt: Max Ruegg (CH)
Email: m.w.rueegg@esa.ch

Une corvair cabriolet, avec le moteur turbo, en très bon état, véhicule Suisse.
Kontakt: Bernard Chételat
Email: essolelocle@bluewin.ch

Turbo engine for my 1966 Corsa
Kontakt: *Ola, Norway*
Email: olaekr@online.no

Onderdelen/div. (aangeb)

Wielen; EM € 15 en LM €20 p.st.
(ook losse velgen LM) Leon Janssen
j.m.l.janssen@zonnet.nl

Set banden met wit zijvlak; komen pas
over enige tijd vrij. Prijs n.o.t.k.
Johan Doornbos j.doornbos@wanadoo.nl

Motor, 1960 Motornummer: 3786752,
mit Vergaser und Getriebe
Kontakt: *Mario Di Stefano, Luxemburg*
Email: mdistefano@mds-legal.com

(Sloop) Corvaire sedan '62 Monza PG
zonder mot. Zond kent. € 380
M. Trougnou +33 01 69 90 27 31

Te koop:

Motorblok 2,4L voor Turbo-Charged
(past in alle modellen) Blok compleet
met turbokoppen maar zonder carb.,
ontsteking etc. Dit is een 'dealer
replacement block' zonder ingeslagen
nummer Vraagprijs €300
Onderstaande spullen allemaal voor '65-
'69 tenzij anders vermeld: Tank, als
nieuw €50 Kofferbak deksel (de voorste
dus) €50 Ventilatiestrooster voor (tussen
raam en kofferbak deksel) €10, Motor-
kap (de achterste dus) €50; Ventilatie-
rooster achter voor convertible '65-'69
€20; Onderste draagarmen achter 4
stukks, bussen moeten vernieuwd worden
€5 per stuk Luchtfilterhuis 110 HP
compleet €15 Achtergrill '66-'69 €10
Stuurinrichting '65-'66 Stuur, as en huis
€30 Trilling-dempers v. convertible '65
'69 Per set voor of achter €20; Nieuw
vloerdeel RA voor convertible
vliegroest maar goed en hard €20
Set oude schroefveren V+A
Oud maar misschien bruikbaar. Gratis
meer LM spul maar nog niet uitgezocht.
Exclusief verzendkosten Friesland of
halen. Guus de Haan
secretaris@corvaire.nl (0512) 30 10 99

Te koop VoorEM; ruitenwisser-
motor/mechaniek €15; remtrommels
€10; veren €10; wielen €15; goede
banken echter vuil €10, red.goede EM
bumpers echter met ID/DS guards €60;
LM bumpers minder goed; tank €5,
motor 84 pk €150 EM voorfront €70;
draagarmen; voetschakelaar €15
dashboarddeurtje (gaaf) €25; div.EM en

LM sierlijsten, stoelen, tunnelplaten
(gaaf) €30 EM stuur gaaf € 20,
gasschakelstang en mech.gaaf; **wielen**
m./z. banden EM/LM € 15
deurbekl.'63, '64, '65 EM vooras
compl. ; EM tank;'60(?) benzinekachel
Ook diverse delen motorplaatwerk EM
& LM. Enz. enz. Prijs n.o.t.k.
Voor **LM**: stoelen model '67 zwart,
Rug prima, zitt. gescheurd, heel of in
delen €10 p.st. rijdersstoel en
achterbank grijs/zwart BMW (E36)
j.m.l.janssen@zonnet.nl

Belgie aangeboden



Corvaire Monza '62 cabrio €10.000 Tel.
0032-14267222 M Lenarts Westerlo B



Corvaire convertible 1962 € 12000
Laakdal (0032)475-602079



Corvaire coupe '63 m. airco B.Stevens
Diepenbeek. prijs: bieden!



Corvaire 700 sedan '63, 1e eig. €3000
Americars (0032)497-275288



Monza '64 PG. Femke 0497-729507
Deze wagen was 8 jaar geleden te koop
van ex lid Pat Steylaerts. Zie kapaza.be

Duitsland (aangeboden):

1963 Monza Spyder Coupé, 150hp,
weiss/rot, original TURBOCHARGED,
komplett. **Monza 1965 sedan,** samen
€15000 i.illinger@enbw.com



1964 Monza convertible, Powerglide
& **1964 Monza coupé, 4-Gear**
Synchronmesh. Beide für 3.000 Euro;



Andreas Quick, Hamburg
Email: a.quick@freenet.de

Corvaire 1960 700 Sedan, EUR 2.150;
Jens-Peter Wilde; wilde@agentis.de

1967 Monza convertible, CHF
8.500/EUR 5.500; 4-Gear Synchronmesh



Mark Gautschi, (CH)
markmobile@freesurf.ch

TAUSCH/BIETE: Material eines 68er
Coupés (Interieur, Chrom, Türen,
Polster, etc.); **SUCHE:** Interieur und
Chrom eines 62er Coupés;
Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH),
utgrenchen (AT) bluewin.ch

CORSA Classified

It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts

CLARK'S
31st yr.!

- Over 10,000 different new parts
- Over 3,000 used parts
- Over 650 pages of parts
- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

steel floor panels	technical assistance	emblems	trim
steel patch panels	VW bus transplant	interior	carpets
mid engine V-8	dune buggy	shop manuals	engine
suspension	assembly manuals	weatherstrips	wiring

Parts! ● Get your 2002-06 catalog ● Service!

(CLARK'S 3 catalog set) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more. Includes: main catalog (over 400-pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.

400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
www.corvairstarts.com • e-mail: clarks@corvairstarts.com

Three place 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE/ postal funds, if we get there. Dollar a year storage require needing cosmetics not cutting/welding/waiting/trimming when all this time purchase a rot-free '61 coupe \$750, '66 coupe 140 \$1,600, RAMPSIDE to be finished, 1966 convertible lipstick red over white power top those wires got to have shells rollers stayed ready for F&R glass motor \$550 want wheels thrown in xtra \$50 (AZ)

Bodied Corvairs on rubber all needing some sort cosmetics not that cut/wait/order/wait again not its spring 2008 Charlie got those near to road. Bout everything on Briers that people want to put on. I am stuck w/parts unit only \$950. Do what's needing drive while at the time of purchases xtra \$250 cover the floor w/spates your choices. Charlie Phoenix. (AZ)

RAMPSIDE complete and restorable. GREENBRIER complete and restorable, 1960 sedan & 1964 coupe parts cars. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

"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, e-mail COMMUNIQUE@CORVAIR.ORG. 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 \$25 for six 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 third day of the month preceding the issue cover date.

Classified advertising is also hosted on the CORSA Web site, www.corvairstarts.com.

1962

1962 RAMPSIDES, two red 4 spd ready for pleasure \$7,000. Other equally not done let new owner choice solid like other got its glass first design trans got skids of em. Inquire SASE \$1,000. Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

1963

1963 Early conv't sittin on rubber needing about everything most available not '63. \$5,000 postal Phx Charlie. (AZ)

1963 GREENBRIER Charlie storage at this time. W/\$950, w/o \$850. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

1964

1964 SPYDER convertible, turbo, 4-speed, Ember Red lacquer paint w/white electric top. Black interior. Wire K-H wheels. Mint condition and 100% original CA vehicle. Restored by Marty of Marty's Corvairs, Calif w/NOS and Clark's parts. 3,000 miles since complete restoration in 1994, always heated garaged. DACC show winner. Price available. \$24,000 firm. Dave Sanger, 231/223-9382, Traverse City MI or dsanger@pentel.net (MI)

1964 SPYDER convertible, turbo, 57k, stripped for restoration. Some rust work left. Lots of new parts, some NOS. \$2,000 OBO. 541/444-1301, hermit@550access.com, Loosden OH (OR)

1964 like '63 could go either way. Body out time dollars only \$5,000. Charlie could if U wanted to purchase xtras needed SASE postal USA. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

1964 BRIER 4 w/rack, start restoration. If too storage. Charlie. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

1965

1965 MAHAWK coupe, T104, turquoise ext, black int. rebuilt engine, comp paint, auto belt tensioner. 808/234-2490 (CA)

1965 red fire-40405 glass 2 seats. Empty \$950. Full \$1,250. Charlie. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

1966

Clark's Corvairstarts Parts Inc.

Repro Parts for the
FUTURE OF YOUR CORVAIR



- Over 12,000 parts in stock
- Superior customer service
- Friendly tech support
- 650 page catalog
- Easy to use online catalog and ordering

THANK YOU
FOR YOUR SUPPORT!

Every order to Clark's
helps keep the parts coming!

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.
400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370
www.corvairstarts.com • e-mail: clarks@corvairstarts.com
413-625-9776

Clark's Corvairstarts Parts supports CORSA and encourages all Corvairstarts to join. This coupon may be entered in the Corvairstarts Survey of America for membership. Join: Please to CORSA and about your payment a \$100.00 \$5 off any new membership. \$15 off 12 month renewal membership. \$5 off 26 month renewal membership. When presenting coupon by telephone or e-mail, give club number for verification. Coupon is valid against all club dues, membership may not be received. One coupon per customer. This may be combined with other offers from CORSA, subject to use limitations by them. Coupon expires 3/31/08. Promotion paid for by Clark's Corvairstarts Parts, www.corvairstarts.com. Approved by Corvairstarts Society of America, www.corvairstarts.org. Use valid where *New membership is defined as any person who has not been a member of CORSA for the last three years.

Save up to \$5⁰⁰ on CORSA Membership!

When you order parts from Clark's Corvairstarts Parts, you can receive a discount of up to \$5 off membership in the Corvairstarts Society of America. Just order at least \$50 worth of parts from Clark's at one time between January 1 and March 29, 2006. With your order you will receive a coupon worth \$5 off a new membership in CORSA, or \$3 off a one-year renewal, or \$5 off a 26-month renewal, redeemable any time until March 2008. One coupon per customer.

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.
400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370
www.corvairstarts.com • e-mail: clarks@corvairstarts.com
413-625-9776

CORSA Classified

wire covers. Also have some 14" 3-prong wire wheel covers in various conditions. Several wheel covers from 1961-1967 in various conditions and prices. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390 (TX)

Aluminum inlet/outlet diaphragm replacement block for electric pump Corvair enthusiast \$38+\$4 S&H. Wesley Jewett, 978/663 6200, bugclub101@comcast.net (MA)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$135 with exchange band \$180 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Nerdham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings (MA)

Corvair of course distributors most #'s xint clean ast. #'s shelf item \$25 while attention fuel lines? Vehicles supply of. Depends on owner broken/smashup no fear Charlie here 2902 N 60 Dr Phx 85033. Nother factory type? Parts of. Sprinkle of body items still avail otherwise why. Cut up perfectly free of rot car sake of piece L nose early tail section left gas door fender extreme front panel return FC back floor coupe section cut out VG 1950 trunk clip green two other clips within solid GM w/shield \$650. Those rare pieces FC still intact \$950 on 1200 floor w/Corvair whatever. 1966 coupe shell \$750. Sta wagon shell \$550. Rampsideroller \$1,000. Motors asst'd (AZ)

Back up to classes above 1963 1964 1966 the needed items for this 967 on rubber convertible bodied Corvair at this moment being ready for primer asking \$5,000. Want quality we're dealing. I still pay \$3 gallon milk/fuel plus \$3.69 good bread. Inquire more to this story or wait till it's gone then you 19-5-5/2-9-20-3-8 this better than Captain Marvel/Silvercup bread. Still waitin on couple more index type to idea what to Detroit budget. You know comfort? In back cover May July Sept. Charlie Phoenix (AZ)

Sterling Heights is place tells me silver turn to greenbacks. Phoenix Charlie (AZ)

U want quality low overhead watch it noggin banger. Trailin arms/struts/halfshafts/trans supports. Charlie Phoenix 2902 N 60 Dr 85033 (AZ)

Stamp Liberty Bell to fit rise 39c to 41c if/when takes 2' SASE Phoenix salt free parts/Corvairs inquire. Trim needs I'll return. Convt steel like shine clear day solid metal late convt frame/dash. Charlie 2902 N 60 Dr 85033 (AZ)

Don't listen to those who want to blame Charlie for weird problems. Vote. Dye for president. I've got your attention, via CORSA funky ads how about this one if it gets into print use Nov. '06 Calendar 4-1-13/18-9-20-5/18-9-7-8-20/23-18-9-20. Designed to use brain power then be able to decipher ads. SASE inquire 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

Two out of box dash pads early style unstuck black \$150 plus support levers shifter 3/4 cars truck auto, headlite sockets E/L SASE \$\$ tailite trim pcs. Postal dollars. Charlie, 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

Crossmembers for \$150 SASE Postal \$. Charlie 2902 N 60 Dr Phx AZ 85033 (AZ)

In case U missed above oxen crossmembers free of salt. Ads by Charlie SASE/ists need inquire. 2902 N 60 Dr Phx AZ 85033 (AZ)

You've been lookin for the best in use replacement for your choice. Check out Phoenix hobbist Charlie more than can use at times SASE postal funds top back cover May July Sept etc. Trim items/wires/'69 black seats. Thanks (AZ)

Detroit (Sterling) reminds me Silvercup bread, Woodward Avenue, fairgrounds, rite now paper w/stamp stating like to see quality in what item? Been looking for or or? Speak up via card. Phx Charlie, 2902 N 60 Dr, Phx AZ 85033 (AZ)



Dye for Corvair, inquire photos SASE postal USA 2902 N 60 Dr Phx (AZ)

LITERATURE & COLLECTIBLES

Service manuals for Corvair by Chevrolet 1960, 1961 & 1965 major service manuals \$24.95 ea. All other yearly service manual supplements \$9.95 ea. All yearly owners manuals \$12.95 ea. Alex Voss, 4750 37th Ave. S., Seattle WA 98118, 206/721-3077, www.books4cars.com (MI)

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. 1960-68 \$15. Owner's manuals 1960-69 \$18. Paint color chips 1960-69 \$5. All prices per year. Add \$3.85 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256, www.autolif.com (NY)

MISCELLANEOUS

Custom Corvair Covers at factory prices. 12 material choices for early and late Corvairs, Greenbrier, Rampsider, 8/10 Cord, and Monza Jr. We also have patterns for all cars, motorcycles, scooters. Give us a try Barney Eaton, 512/869-5114, barney@texas.net (TX)

Waterstone coasters, set of two, moisture absorbent stone, featuring "Corvair 1960-1969" or Route 66 sign, please specify. \$10 per pair includes shipping, from Indian Nations Corvair Association, c/o Cliff Nieman, 10000 Willow Springs Dr., Guthrie OK 73044-8243 (OK)

Now available, Virtual Vairs T-Shirts. The VVs recently held a contest to design a T-shirt logo and we had two winners. Tom Beech's logo adorns the back while Gary Aube's is printed on the front. The cost for these high quality T-shirts is only \$12 (XXLs \$14) + 15% for shipping and handling. Mail a check or money order and a note clearly stating it's for a VV shirt to: CORSA, P.O. Box 607, Lemont IL 60439 (IL)

PERSONALS

Mountain/sagebrush people of Cactus thanks for tagging long. Everything perfect as perfect can be. Diana Copper/Bob Yanko/Tom Cook/both 'em Frank Franklin/Darlene Howe/Greg/John purple/Casey/ gee didn't catch names blue Yenko almost like Bob above '65 green senior moment 08 vs mirror inquire paper/Corvair you know guy w/in bellvaid. Charlie (AZ)

The word restored used at different levels of the pocketbook. Megabucks down to 98c spray can. I know I got the 4-1-13 best salvage for in-use Corvairs. Decoder Philip use Nov. 06 Calendar/Use the USA alphabet A=1 that'll keep ya goin. Nuf said now. Thank you all. Charlie (AZ)

2007 Convention: Where It All Started

continued from page 19

Princess Glamour Makeovers Friday, 2:00-4:00

Before you enjoy the evening Princess Dinner Cruise, come have a relaxing facial and learn the latest glamour techniques to make a stunning entrance for the evening. Brought to you by Marian Eberle-Hayner featuring Mary Kay. (Free)

Banquet Glamour Makeovers Saturday, 2:00-4:00

Enjoy one last afternoon with your friends before you attend the Awards Banquet. Even if you attended the Princess makeovers, come try different colors and styles to set off your evening in style. Presented to you by Marian Eberle-Hayner featuring Mary Kay. (Free)

For questions about these activities, please contact: Marian Eberle-Hayner, 734/241-7701, or Bethanne Kelsey Pepke, 734/709-8875, banjobeth@yahoo.com. Please note that these activities are intended to supplement, not replace or compete with, other tours that are planned.

Kom dat allen

de

*een
dat
hele
zal*

14 - 16 september
viering van het
10 jarig bestaan
van de

*met ons
vieren op
Veluwe.*

*Met
treffen
het*

*weekend
duren. Wij hebben de*

*mooiste lokaties
gezocht waar we het
gezelligste
vieren.*

Corvair Club Nederland
feestje kunnen

Voorts interessante excursies,

spannende wedstrijden, en grote verrassingen.

Wij zien jullie graag op het Polysport complex in Dieren.

Het organisatie team..



GM
PhotoStore



*Wij wensen jullie allen
een prettige vakantie!*