



Remember full service? Two examples of filling stations from yesteryear. Above: The Iowa Corvair Enthusiasts toured to the Iowa town of Winterset where the movie *Bridges of Madison County* was filmed. CORSA Northwest used Kelson's antique service station in Kent, Washington as the location for its Orphan Car Show & Picnic.



Corvair Club Nederland



VAIRMAIL



In dit nummer: Restauratie tips
 Restauratiegevallen
 Historie
 Aankooptips enz.

2^e jaargang

1

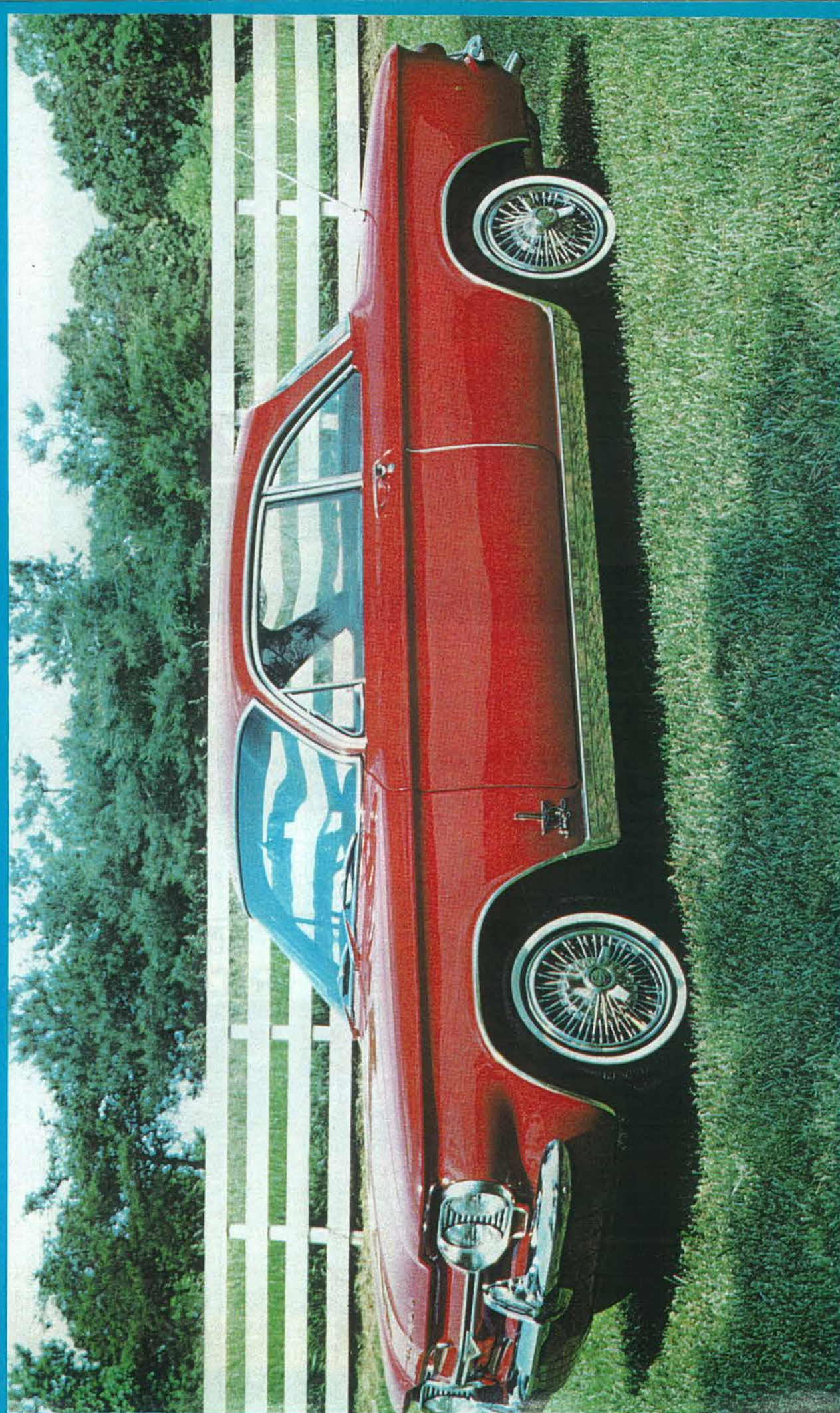
CORSA Chapters

**changes

- 017 Bay State Corvairs
16 Darby Drive
Mansfield, MA 02048
- 019 Colonial Corvair Club
44 Columbia Rd.
Arlington, MA 02174
- 027 City Car Club Corvairs
30 Camel Street
Fairhaven, MA 02719-2102
- 032 Central New Hampshire Corvair Assn.
P.O. Box 334
Contoocook, NH 03229
- 052 Vermont Independent Corvair Enth.
P.O. Box 235
East Arlington, VT 05252
- 068 Connecticut CORSA
P.O. Box 341
Georgetown, CT 06829-0341
- 074 New Jersey Association of Corvair Enth.
P.O. Box 631
Ridgewood, NJ 07451
- 087 Bayshore Corvair Association
P.O. Box 815
Jackson, NJ 08527
- 088** Delaware Valley Corvair Club
1301 Union Landing Road
Cinnaminson, NJ 08077
- 107 Resurrection Corvairs of Yonkers
522 Saw Mill River Road
Yonkers, NY 10701
- 117 Long Island Corvair Association
P.O. Box 1675
West Babylon, NY 11704
- 120 Capital District Corvair Club
P.O. Box 192
Rexford, NY 12148
- 130 Central New York Corvair Club, Inc.
P.O. Box 425
Jamesville, NY 13078
- 140 Niagara Frontier Corvair Club
P.O. Box 45
Buffalo, NY 14224
- 148 Association of Corvair Nuts
180 Prospect St.
Spencerport, NY 14559
- 158** Western Pennsylvania Corvair Club
458 Whitestown Rd.
Butler, PA 16001
- 170 Central Pennsylvania Corvair Club
3080 E. Prospect Road
York, PA 17402
- 180 Lehigh Valley Corvair Club
137 American Street
Whitehall, PA 18052
- 190 Philadelphia Corvair Association
2545 Broder St. 1st Fl.
Allentown, PA 18103
- 198 First State Corvair Club
1002 Stonewood Road
Wilmington, DE 19810-3114
- 207 Group Corvair
12710 Lode Street
Bowie, MD 20720
- 210** Chesapeake Corvair
P.O. Box 554
Forest Hill, MD 21050-0554
- 212 CORSA of Baltimore
619 Round Oak Road
Towson, MD 21204-3867
- 217 Mid-Maryland Corvair Club
8703 Antietam Drive
Walkersville, MD 21793-8020
- 220 Northern Virginia Corvair Club
13608 Smithwood Ct.
Nokesville, VA 20181
- 232 Central Virginia Corvair Club
8015 Driftwood Dr.
Prince George, VA 23875
- 236 Tidewater Corvair Club
2901 Cardo Place
Virginia Beach, VA 23456
- 240 Roanoke Valley Corvair Club
2934 Rivermont Ave #30
Lynchburg, VA 24503
- 264 Wild Wonderful Corvair Club
140 Scott Acres
Scott Depot, WV 25560
- 271** CORSA/N.C.
6715 Branson Mill Road
Pleasant Garden, NC 27313
- 291 Central Carolina CORSA
Rural Route 03 Box 1195
Manning, SC 29102
- 294 Lowcountry Corvair Association
P.O. Box 505
Ladson, SC 29456
- 296 CORSA South Carolina
P.O. Box 5559
Greenville, SC 29606
- 303 Corvair Atlanta
2701 Old Jonesboro Road
Fairburn, GA 30213
- 310 Heart of Georgia Corvairs
104 Echo Lane
Warner Robins, GA 31088
- 322 First Coast Corvairs
3271 Sunshine Dr.
Callahan, FL 32011
- 325 West Florida Corvair Club
2907 San Miguel
Milton, FL 32583
- 328 Central Florida Corvair
605 N. Clayton
Mount Dora, FL 32757
- 333 South Florida Corvairs
P.O. Box 936652
Margate, FL 33093
- 336 Suncoast Corvairs
P.O. Box 788
Crystal Beach, FL 34681
- 342 Gulfcoast Corvairs
2630 Webber St.
Sarasota, FL 34239
- 344** Nature Coast Corvairs
6735 W. Rainhill Ct.
Crystal River, FL 34429
- 352 Vulcan Corvair Enthusiasts
P.O. Box 59071
Birmingham, AL 35259-9071
- 363 Alabama Corvair Club
3112 Clayborne Road
Dothan, AL 36303
- 371 Music City Corvair Club
109 Walnut Street
Smyrna, TN 37167
- 376 East Tennessee Corvair Club
P.O. Box 928
Kingsport, TN 37660
- 379 Knoxville Area Corvair Club
P.O. Box 233
Knoxville, TN 37901
- 385 Upper Cumberland Corvair Club
241 Palkway Drive
Cookeville, TN 38501
- 402 Derby City Corvair
2207 Thomas Avenue
Louisville, KY 40216
- 405 Central Kentucky Corvair
300 Albany Road
Lexington, KY 40503
- 430** Mid-Ohio Vair Force
4673 Northwest Parkway
Hilliard, OH 43026
- 435 Tri-State Corvairs
P.O. Box 581
Bryan, OH 43306
- 440 Friends of Corvair
7354 Middlebranch Ave. NE
North Canton, OH 44721
- 441** North Coast Corvair Enthusiasts
54 Kenilworth Ave.
Painesville, OH 44077
- 448 Vacationland Corvairs
560 Lindberg Blvd.
Berea, OH 44017-1418
- 452 Corvair Club of Cincinnati
P.O. Box 40153
Cincinnati, OH 45240
- 454** Dayton Corvair Club
P.O. Box 3514
Dayton, OH 45401
- 460 Circle City Corvairs
P.O. Box 17325
Indianapolis, IN 46217-0325
- 465** Michiana Corvair Club
17428 County Road 40
Goshen, IN 46526
- 468 Mad Anthony Corvair Club
2323 Lima Valley Drive
Fort Wayne, IN 46818
- 480 Detroit Area Corvair Club
815 Madison
Birmingham, MI 48008
- 495** West Michigan Corvair Club
7214 9 Mile Road
Rockford, MI 49341
- 526 Iowa Corvair Enthusiasts
23 Gleason Dr.
Iowa City, IA 52240-5854
- 532** Milwaukee Corvair Club
621 E. State St.
Milwaukee, WI 53202
- 537 Capital City Corvair Club
2795 Alleghney Dr.
Madison, WI 53719
- 541 North East Wisconsin Corvair Club
2205 Sullivan Ave.
Kaukauna, WI 54130-3455
- 554 Corvair Minnesota
3370 Library Lane
St. Louis Park, MN 55426-4224
- 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts
P.O. Box 704
Matteson, IL 60443-0704
- 627 Prairie Capital Corvair Association
P.O. Box 954
Springfield, IL 62705
- 633 Show-Me Corvair Club
4067 Waterfall Drive
St. Louis, MO 63034-0187
- 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.
9802 Booth
Kansas City, MO 64134
- 656 Ozarks Classic Corvair Club
4026 W. Wayland
Springfield, MO 65807
- 685 Corvair Midwest
1522 W. Manor Dr.
Lincoln, NE 68506-1457
- 700 New Orleans Corvair Enthusiasts
P.O. Box 427
Denham Springs, LA 70727-0427
- 711 Red River Corvairs
528 Glenwood St.
Bossier City, LA 71111
- 722 Arkansas Corvair Club
P.O. Box 627
Little Rock, AR 72203
- 731 Indian Nations Corvair Association
3320 SE 24th St.
Del City, OK 73115-1614
- 744 Green Country Corvair Group
P.O. Box 470022
Tulsa, OK 74147
- 750 North Texas Corvair Association
2701 W. 15th St., Box 153
Plano, TX 75075
- 770 Corvair Houston
P.O. Box 2331
Houston, TX 77252-2331
- 782 Alamo City Corvair Association
P.O. Box 291222
San Antonio, TX 78229
- 787 Lone Star Corvair Club
Rural Route 01 Box 15A
McDade, TX 78650
- 799 Desert Corvair Club
P.O. Box 220108
El Paso, TX 79912-2108
- 802 Rocky Mountain CORSA
P.O. Box 27058
Denver, CO 80227
- 809 Pikes Peak Corvair Club
P.O. Box 15034
Colorado Springs, CO 80935
- 837 Boise Basin Corvairs
P.O. Box 16734
Boise, ID 83715
- 840 Bonneville Corvair Club
2273N 700W
Clinton, UT 84015
- 850 Cactus Corvair Club
P.O. Box 11701
Phoenix, AZ 85061
- 857 Tucson Corvair Association
4072 E. 22nd St., Suite 197
Tucson, AZ 85711
- 860 Northern Arizona Corvair Club
340 E. David
Flagstaff, AZ 86001
- 871 Corvairs of New Mexico
2226 Inez Dr. NE
Albuquerque, NM 87110-4732
- 891 Vegas Vairs
4607 E. Imperial Ave.
Las Vegas, NV 89104-5816
- 903 South Coast CORSA
P.O. Box 213
Redondo Beach, CA 90277-0213
- 914 CORSA West of Los Angeles
P.O. Box 950023
Mission Hills, CA 91395
- 917 Vintage CORSA
P.O. Box 1180
Placentia, CA 92871-1180
- 920 Coyote Corvair Club
P.O. Box 2204
Vista, CA 92085-2204
- 921 San Diego Corvair Club
P.O. Box 23172
San Diego, CA 92193
- 925 Inland Empire Corvair Club
P.O. Box 52714
Riverside, CA 92517
- 931 Ventura County Corvairs
1364 Cottonwood Lane
Fillmore, CA 93015
- 933 Bakersfield Corvairs
10817 Sunset Canyon Dr.
Bakersfield, CA 93311-2749
- 934 Central Coast CORSA
3155 Nacimiento Lake Dr.
Paso Robles, CA 93446-9773
- 937 San Joaquin Corvair Club
P.O. Box 4693
Fresno, CA 93744
- 947 San Francisco Bay Area CORSA
P.O. Box 6331
Albany, CA 94706
- 951 Valley CORSA
P.O. Box 2792
Santa Clara, CA 95055
- 953** Central Valley Corvairs
3001 Lancelot Lane
Modesto, CA 95350-1408
- 956 Classic Corvairs of River City
2990 Boeing Road
Cameron Park, CA 95682-9210
- 958 Sacramento Corvair Tour Group
9590 Appalachian Drive
Sacramento, CA 95827
- 960 Shasta Corvairs
2922 Quartz Hill Road
Redding, CA 96003
- 970 CORSA Oregon
P.O. Box 1445
Portland, OR 97201
- 973 Beaver State Corvair Club
P.O. Box 148
Crabtree, OR 97335-0148
- 975 Southern Oregon Corvair Owners
512 Fairmount Street
Medford, OR 97501-2426
- 981 CORSA Northwest
P.O. Box 88
Renton, WA 98057-0088
- 990 Inland Northwest Corvair Club
P.O. Box 132
Four Lakes, WA 99014-0132
- 993 Columbia Basin Corvairs
P.O. Box 1022
Richland, WA 99352-1022

INTERNATIONAL

- FRA Chevrolet Corvair Club of Paris
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi
91410 Dourdan, France
- NED** Corvair Club Nederland
Darwin Plantsoen 1
1097 EX Amsterdam, The Netherlands
- ONT CORSA Ontario
401 Beechwood Crescent
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada
- SWI Swiss Corvair Club
Bachtelenstrasse 39
CH-2540 Grenchen, Switzerland
- WCC Western Canada CORSA
2378 Estevan Ave.
Victoria, BC V8B 2S5 Canada
- SPECIAL INTEREST
- 270 Corvanatics
5000 Cascabel Road
Atascadero, CA 93422-2302
- 001 Lakewood-Monza Group
14 Ashwood Dr.
Brick, NJ 08723-3402
- 002** Group UltraVan
5537 Pioneer Road
Boulder, CO 80301
- 004** Air Vair Group
5474 S.R. 19
Galion, OH 44833
- 006 V-8 Registry
4361 St. Dominic Drive
Cincinnati, OH 45238



CORSA Classified

Parting '64 Monza 4-door, 110/PG, complete A/C system still charged. 504/394-2576 or jae13151@aol.com. (LA)

Close-ratio (2.54 first) Saginaw four-speed with 3.89 Positraction four-spider differential, under 5,000 miles, \$795. 509/751-1626 or kentb@clarkston.com. (WA)

1967-69 QS gearbox with tele column with some NOS parts \$825 OBO. NOS Stinger cluster/3rd gear \$225, NOS lsky early cam \$60. Parting '64 Monza 4-door, 110/PG, complete A/C system still charged. 504/394-2576 or jae13151@aol.com. (LA)

Engines, trans, diffs, bolted flywheels, carbs, disribs, cyl head repair, reb cyl assm, crank kits, reground cams, comp engine kits. More new & used parts. Bud Steele, The Corvair Shop, 319 Chisum Ave., Rio Linda, CA 95673, 916/991-5192. (CA)

Complete Corv-8 Crown/Otto kit. Main shaft & bearings, engine adapter & hardware, input shaft & shims, sub-frame, shift linkage, transaxle mount kit, throwout bearing shaft plug, Corv-8 manual. New, never used. \$800 plus shipping. You can't buy this from Clark's for this price. Ken Holm, 207/549-3263. (ME)

NOS '65-69 GM parts: RH door w/s coupe 14455325 \$75, ex. manifold long 140 3856741 \$75, roof rail w/s \$50, drip midg RH outer short 7595373 \$20. 1966-69 used telescopic steering column complete with two horn buttons for w/w, excellent cond. stored since 1980. \$400. 602/566-2028. (AZ)

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 02494, 781/449-2065 evenings. (MA)

Cheap used, NOS, and new parts. Rebuilt carbs \$40. Send \$2 for list. Wolf Enterprises, 483 Monterey Pkwy., Orange Park, FL 32073. (FL)

All parts inventory for sale, if possible as a lot. Have other newer interests. For current list send long SASE to BA, 7830 E. Belleview St., Scottsdale, AZ 85257. Separately have 4 NOS 3 spinner wire caps in orig. boxes \$500 plus shipping, fits all FC or most other 14" wheels. (AZ)

Almost any good used part, all years, all models, very reasonable, A/C units, conv. parts, inc. bows, rear seats, boots, Spoilers, trim, glass, parts for FCs, etc. Try me. Jerry Jarzem, P.O. Box 9711, Ft. Lauderdale, FL 33310, 954/568-0000. (FL)

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 Jesser, 26 West St., Akron, OH 44303-2344, Visa/MC/AmEx/Disc. Phone 330/376-8181, 24 hour fax 330/384-9129. (OH)

1966-69 motor mount used \$25, late model radio face plate used \$15, Monza horn buttons used \$15 each, Delco alternator brush sets new \$15 each, Delco starter brush sets new \$15. Shipping extra. David, 626/584-6957. (CA)

PARTS WANTED

EMPI parts-jacket-catalog (Corvair or other), Devin body sports car (Corvair/other), Judson/Shorrock supercharger (any model), Marvel Mystery oiler, Weber carbs, 3-barrel or 2-barrel, aftermarket round headrests & extra mounting brackets & thumbscrews. Old rally equipment: Heuer stopwatches & wristwatches (Montecarlo, Mastertime, Sebring, Autorally, Super Autavia, etc.), Halda Speedpilot, Twinmaster, Tripmaster, 3-watch clipboard, Curta calculator. 310/793-0129, macgoodies@aol.com. (CA)

Reverse rotation distributor drive gears for 215 V-8. 1968-69 AIR pop-top pistons, good used, very low

miles. 3.08 ring & pinion. John Lucke, 152 C St., Timberville, VA 22853, 540/896-7602. (VA)

SERVICES OFFERED

Oklahoma Corvair Parts & Restoration Powdercoating now available! 405/359-VAIR, fax 405/844-7667 Website: www.okcorvair.com Email: parts@okcorvair.com (OK)

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

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

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

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

Corvair interiors & convertible tops & carpets Installed by our interior craftsman with over 25 years experience! Also: door panels, cardboards, glass, w/strips Brochure: \$2 Cotrofeld Automotive, Inc., Box 235, E. Arlington, VT 05252, 802/375-6782 (VT)

LITERATURE & COLLECTIBLES

Wanted: 1963 Monza convert. model car kit, assembled or unassembled, diecast possible. 616/649-3569. (MI)

Corvair books and manuals, SASE for list. Shrinking list of Corvair toys and models, some prices reduced, send SASE. Bob Kelchner, 4511 CR 14, Montour Falls, NY 14865, 607/594-2849. (NY)

Collector would like to buy license plates from all CORSA chapters including special interest, foreign, and business/vendors. Gary Ganssle, 1181 Spring Valley Rd., Bethlehem, PA 18015, 610/838-9633. (PA)

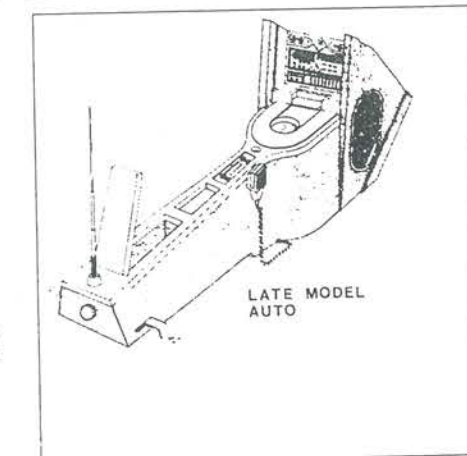
Books by Finch Engineering. How To Keep Your Corvair Alive, new 8th edition, 160 pages, \$20 ppd. Welder's Handbook, new 2nd edition, 170 pages, \$20 ppd. Performance Welding, new 1st edition, 160 pages, \$20 ppd. Turbochargers, 4th edition, 160 pages, \$20 ppd. Calif. residents add 8% tax. Visa, MC, AmEx, checks

OK. 805/683-5346. Finch Engineering, 54 Lassen Dr., Santa Barbara, CA 93111-2149, dept. CC. (CA)

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. Great for restorations or gifts, 1960-68 \$12 each. Paint chips, 1960-69 \$5 each year. Add \$3.50 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse, NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256 www.autolite.com. (NY)

1963 Monza-GT in chrome by Eidai, #1900, 1/28 scale, w/original clear plastic mold and box in English/Japanese, opposed engine and passenger opening canopy tops, excellent-to-mint condition, \$175, includes UPS domestic ground shipping. (See photo of "real" car, Oct '98 Communique cover.) Ed Thompson, Milwaukee, 414/744-0493, late evenings, ext@quarles.com. (WI)

MISCELLANEOUS



Too costly for mtg. due to limited Corvair ownership. Do it yourself, or have it built. State yr. bench or buckets, auto or manual. \$16 for plans & list of other items being developed & tested. Architect/owner designed. "Mr. T-Square," P.O. Box 13025, Kansas City, MO 64105. (MO)

The Corvair Museum cars are protected by our custom covers. Seven fabrics, indoor and outdoor covers, up to 5 year warranty. Dashboard saver covers, 10 colors. Custom floor mats. All at wholesale prices. Call or write for prices and samples. Chisholm Coach, 20111 Deerfield Dr., Georgetown, TX 78628, 512/869-5114 (after 5PM). (TX)

Corvair return address labels, fund-raising project of N.E. Wisconsin Corvair Club. Give name, address, & style. 1-early coupe, 2-early conv., 3-late coupe, 4-late conv., 5-Lakewood, 6-Greenbrier, 7-Rampside, 8-CORSA logo. 300 for \$5.00, 600 for \$9.00. Send cash or check to Label Products, P.O. Box 3052, Appleton, WI 54914-3052. (WI)

Van de redactie

Hier ligt het eerste nummer van onze tweede jaargang voor je. Terugkijkend naar de ontwikkelingen in ons eerste jaar kunnen we zeggen dat het de moeite waard is geweest al die initiatieven te ondernemen. Natuurlijk zijn we er nog lang niet voorover je daarover kunt spreken, maar dat is nu juist het leuke van een clubverband; we zijn er nooit, want als dat punt bereikt zou worden, zou het voor de rest een matte vertoning worden. Vooral het eerste jaar is er veel aandacht uitgegaan naar de diverse restauraties waar menigeen ontzettend druk mee is. En de komende maanden zal dat nog wel zo blijven, want men wil in juni zo goed mogelijk voor de dag komen. Dat het er dan nog niet helemaal 'af' ziet zal niet deren. Omdat we de laatste maanden erg 'luxueus' met ons blad omgingen, niet alleen vanwege de kosten maar meer betreffende de kopij, moeten we een beetje inbinden. Je moet je niet verbazen als er eens een nummer in de bus valt met vier pagina's minder. Er zijn nu eenmaal 'slappe maanden' en dan kunnen we beter een dunner goed exemplaar maken dan een dik dat zo bij het oud papier kan, hoewel we dat niet hopen. Denk eens aan de folders en advertenties die je op beurzen kunt kopen; 'collector items'! Zal ons blad dat ook niet zijn over enkele jaren? En dat met zo'n kleine oplage. (zeldzaam) Ook weer voor deze uitgave; veel lees- en kijkplezier!

Advertenties

Door enkele handelaren op beurzen zijn we gevraagd een advertentie te plaatsen. Dat doen we natuurlijk met bijzonder veel genoegen tegen een gering bedrag. Onze club is maar klein, dus ook hun potentiële afzet kan niet groot zijn. Daarop hebben we de advertentieprijs dan ook aangepast. Let wel; wij hebben ons persoonlijk op de hoogte gesteld of de heren handelaren ook daadwerkelijk spullen, bruikbaar voor

Corvair, in hun assortiment hebben. Daarnaast genieten leden van de Corvair Club Nederland een aantal procenten korting.

Colofon

2^e jaargang nr. 1

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 516 323
Email: jmljanssen@wxs.nl

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

Clubsite op internet:
<http://www.geocities.com/Motorcity/Garage/9982/>

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

Niet commerciële advertenties
zijn gratis voor alle leden.

Contributie

Onlangs ontving ik van onze kasbewaarder een briefje met daarin de herinnering dat binnenkort de tijd komt om mijn jaarlijkse contributie over te maken. Als we allemaal er eens aan willen denken dat te doen voordat dat we een briefje moeten krijgen, kunnen we weer een aantal postzegels besparen. We weten toch wel rond welke tijd we ons ongeveer hebben aangesloten. We werken met een minimaal budget en kunnen daar toch voor iedereen leuke dingen van doen. Enkele leden hebben zich dat gerealiseerd en hebben keurig op tijd hun bijdrage gestort. Een enkeling zelfs ruim voor zijn 'aflooptermijn'! Neem een voorbeeld aan hem, Mike zal er blij mee zijn.

Winkel

Het wil nog maar slecht vloten met de aankopen uit onze winkel. Met de poloshirts, zo vinden wij, moeten straks de leden elkaar toch kunnen herkennen als ze ergens op een beurs lopen tussen al het andere volk. De prijs van deze shirts is zo laag mogelijk gehouden, en is een van die persoonlijke investeringen waar we het in ons vorig blad over hadden. Als we straks onze meeting hebben kunnen we 'uniform' er bij lopen. Op die manier kunnen we ons dan ook tussen andere klassieker-enthousiasten presenteren als een weliswaar kleine maar degelijke club. Mike doet nu ook aan postorders. Als je fl.40 en fl.5.60 verzendkosten overmaakt op giro 1835938 met opgave welke kleur (bordeaux-rood of midden-blauw) krijg je het thuisgestuurd. Let op dit is niet het rek.nummer van de club! Binnenkort komen er ook 'club-caps' in onze winkel!

Nieuwe leden

In onze vorige uitgave hadden we het op deze pagina over maar liefst twee nieuwe leden. Beide hebben we inmiddels een bezoek gebracht. Bij Sabine en Patrick Steylaerts was jullie redacteur omdat zij een van hun Corvairs willen verkopen. Daarover meer elders in deze uitgave. Bij Rob Sieben waren we omdat er toevallig de Oldtimer-beurs in Maastricht was. We waren natuurlijk ook ontzettend nieuwsgierig naar de auto's. De nieuwe Corvairisten willen we ook een beetje op weg helpen. Ook over het bezoek aan Rob Sieben (per abuis vorige keer Sijben genoemd), lees je elders in dit blad.

Evenementenkalender

13-14 mrt. Salon Champenois
Expohallen Reims Fr.
20-21 mrt. Technorama
Hallen Kassel Dld.
27 mrt. Stumpemarked
Herning, Denemarken
2-5 april Nat. Oldtimer Mani-
festatie Zuidlaren
3-5 april Oldtimerbeurs Ebu-
ronenhal Tongeren B.
10-11 apr. Autotron Rosmalen
1-2 mei Technorama Ulm Dld.

Meeting

Vooruitlopend op de komende zomermeeting 19 en 20 juni willen we alvast iets van het programma bekendmaken.

Het is de bedoeling dat we jullie ontvangen op de kampeer en feestweide. Aldaar zullen de nodige faciliteiten aanwezig zijn die een gezellig weekend waarborgen.

Alleen het weer kan ons parten spelen. In dat geval werken we aan een noodscenario.

Zoals de benaming reeds zegt is het voor diegenen die willen kamperen mogelijk. We juichen het zelfs toe.

Hun tijde-lijk onderkomen kan opgezet worden op deze weide.

Het is ook mogelijk een dag eerder te komen, vooral aan te raden voor mensen die van ver komen.

Zaterdag, als iedereen 'binnen' is gaan we, na een al dan niet georganiseerde lunch, op pad voor een niet al te lange maar leuke rit. 's Avonds proberen we er een aantal gezellige uren van te maken. Ook voor de jeugd proberen we iets te organiseren.

Zondags hebben we een gezamenlijk ontbijt waarna we ons opmaken voor de 'happy days' rally met aansluitend straatfeest. Een uitgebreid programma zal t.z.t. worden bekend gemaakt.

Voor diegenen die voor hotelovernachting kiezen zijn er de volgende mogelijkheden. Als jullie laten weten welke de voorkeur genieten, kan er voor jullie geboekt worden.

Evt. andere wensen kunnen ook kenbaar gemaakt worden.

Hotels:
Hotel rest. 'De Molenbron'
Loopafstand (400m.)
2 pers. kam. fl.80.- met D+T

Hotel rest. 'Auveleberg'
Circa 1,5km
2 pers. kam. fl.130 met D+T
Ook 1 pers. kam.

Hotel wecrest. 'Op de Vos'
Circa 2km.]
2pers. kamer fl.80 met D+T
" " " 70 z. D+T

Hier moet een speciale regeling getroffen worden i.v.m. gesloten zaterdag restaurant.

Let op, alle prijzen zijn per 2 pers. kamer.
Voor vervoer kan worden gezorgd.

Andere hotels als De Valk Urmond, De Prins Sittard, of Cresthotel Born (Alle 5 tot 8 km afstand) ook mogelijk.

Voor de gehele meeting zal een bijdrage van circa fl.40,- per volwassen persoon gevraagd gaan worden uitgaande van 2 pers., (kinderen beneden 12 jaar fl.10,-) komt dat dus neer op een aardig bedrag per auto. Wetend dat dit, aangevuld met hotelkamer, benzine etc. aardig kan oplopen, proberen we dan ook zoveel mogelijk te bieden. Er zal ook nog gezocht worden naar sponsors en de clubkas zal aangesproken worden. Drankconsumpties zullen met bonnen a 1 gld. verkrijgbaar zijn op de weide.

Voor de deelname aan de 'Happy Days' rally wordt

een bijdrage van fl.20 per auto gesponsord. Iedere deelnemer ontvangt een rallyplaat, lunchpakket, consumptie-bonnen etc. voor iedere inzittende.

Vooraf m.b.t. de 'Happy days' rally, wil men weten met hoeveel wagens en personen we zullen komen. Daarom vragen wij jullie nu reeds bijgesloten formulier in te vullen en ons dat z.s.m. maar in ieder geval voor 15 maart toe te sturen.

Andere onderwerpen

We hadden graag diverse andere items die onze leden zouden kunnen interesseren, in ons blad opgenomen. Daarvoor hadden we al een paar pagina's ingeruimd voor bijv. wonen en leven in de fifties. We denken dan bijv. aan meubilair, huismachines en serviesgoed uit die jaren.

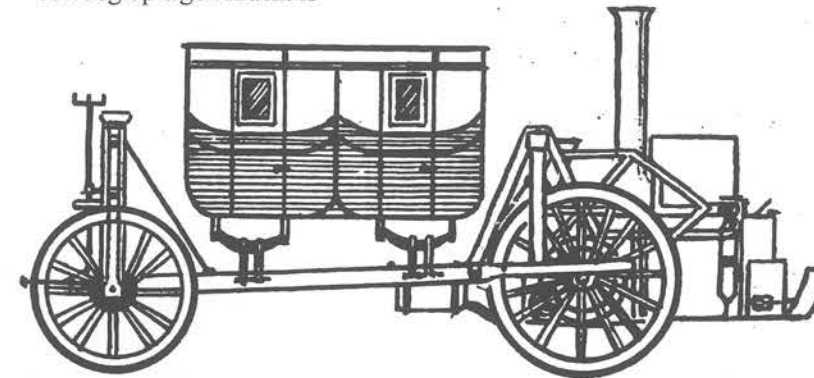
Door omstandigheden is het daar in deze uitgave niet van gekomen, echter dat is geen afstel.

Als er onder jullie mensen zijn die belangstelling hebben voor andere items en daar materiaal van hebben, laat het dan weten. We publiceren graag eens iets over iemands specifieke wensen. Wij denken dan bijv. aan de damesmode van toen.

Zijdelings moet het natuurlijk wel iets met onze gezamenlijke liefhebberij te maken hebben.

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 1

Leonardo da Vinci ontwierp in de late 15^e eeuw reeds een paardenloze koets, niets is bekend van een werkende versie alleen een model. En daarna kwamen er de beschreven ontwerpen, geruchten eigenlijk, over de zelfaandrijvende wagens gebouwd voor de leden van de Chinese, Franse en Duitse adel. De bouw van de eerste wagen die werkelijk zichzelf voortbewoog op eigen kracht is



algemeen toegeschreven aan Nicolas Joseph Cugnot die de vinding van James Watt, de stoommachine, op een driewielige wagen monteerd. Deze was voor de voorwielen geplaatst, en wel zo ver voor dat af en toe de wagen een duik nam en met zijn neus (de stoomketel) de grond raakte. Hij maakte het Franse platteland onveilig in 1769. Cugnot had niets om dit voertuig mee te vergelijken. Als je de eerste wilt zijn ben je nu eenmaal de eerste, je maakt de regels, en voor hem leek dan ook het meest logische om de krachtbron voorin te plaatsen. Misschien had dit te maken met de paarden die eveneens voor een voertuig gespannen waren om te trekken en niet om te duwen, voorin, vond Cugnot was de juiste plaats voor de motor. Cugnot werd gevolgd door een horde van inventieve mensen met hun zelf-aangedreven wagens. James Watt deed ook met enig succes een kleine poging om zijn stoommachine op een wagen te plaatsen, en in 1784 was het

William Murdoch uit Redruth, Cornwall (Engeland), die met een zelfaangedreven machine van speelgoed-formaat op een donkere testnacht de plaatselijke dominee een heilige beroerte bezorgde. Deze tegenslagen waren voor de automobielpioniers van deze tijd schering en inslag, maar onder de volharders waren er een heel aantal zodat in de daaropvolgende jaren een respectabel aantal voertuigen die zichzelf aandreven hoestend, stomend, ratelend en piepend uit de diverse schuren, stallen en smederijen tevoorschijn kwamen in zowel Europa als Amerika.

Gelukkig, zoals altijd het geval is bij de ontwikkeling van bepaalde dingen, werden er lessen uit getrokken, en theorieën aangepast zodat elke succesrijke poging een verbetering van de voorgaande betekende. Een der aspecten van het experimenteren van het streven naar de perfecte automobiel was de door Cugnot geprecedeerde plaatsing van de aandrijving. Velen probeerden het voorin, evenveel experimenteerden met een plaatsing 'midscheeps'. Enkelen echter plaatsten hun krachtbron achterin. De beroemde Benz Tricycle uit 1885 en het Daimlervoertuig een jaar later, waren beide met middenmotor uitgevoerd. Ransom Olds bewandelde dezelfde weg en Henry Ford's eerste wagen had de motor onder de zitbank. Als de jaren van proberen en fouten maken verstreken, en de nakende automobielindustrie begon een verkoopbaar product te leveren, lieten de meeste producenten de middenmotor voor wat het was en gaven hun voorkeur

aan het plaatsen van de motor voorin. Deze zet, om de motor zo ver mogelijk naar voren te plaatsen, werd het meest verkozen voor het verkrijgen van meer ruimte voor de passagiers. Zodoende was rond 1910 de automobiel met middenmotor praktisch geheel van de scene verdrongen. Op de een of andere manier was het gewoonte geworden de motor niet achter in de auto's te stoppen. En voor de volgende tientallen jaren zou dat zo blijven.

Er kwam een Corvair, of liever gezegd er was een Corvair door die ene besluitvormige gedachtegang van Ed Cole. Terwijl het natuurlijk niet waar was dat een persoon daarvoor een beslissing kon nemen, terwijl het wel waar is dat zelfs in een organisatie die zo groot en divers, en uiterlijk oncontroleerbaar is als General Motors, de groten bij elkaar komen en op het bureau van een man gaan rusten.

Ed Cole is al beschreven door diegenen die hem kennen, en zeker die, die alleen maar van hem gehoord hadden, dat hij zowel een genie als een idioot was, vooruitziend en kortzichtig, briljant constructeur en charlatan, die tot de top van zijn kunnen ging, volhardend met ondergeschikten, een leider die respect afdwong. Maar hoe dan ook ieder zijn favoriete beschrijving van Ed Cole luidde, iedereen is het er over eens dat Ed Cole dingen liet gebeuren. Hij is geboren in Marne Michigan op 17 september 1909. Zijn officiële biografie bij GM die in 1974 gepubliceerd is, vertelt en beetje over zijn jeugd; over de gebeurtenissen die een man gevormd hebben, die later zowat de belangrijkste persoon in de automobielindustrie te worden. Er werd ons verteld dat hij in zijn jeugd een advocaat had willen worden, maar tijdens zijn studie zijn interesse meer mechanisch was gaan worden door een zomerbaantje in een automaterialenzaak. Ofschoon al gravend in zijn verleden blijkt dat hij toch al vroeg door het autovirus

besmet was. Het is niet ongewoon, dat de gezonde Amerikaanse jongen wordt bezeten van het gevoel van zich vrij te bewegen in een auto, waaruit dan eigen ideeën naar voren komen.

Maar Ed Cole's liefdesaffaires begonnen al in het midden van de jaren twintig ergens in een klein stadje in het middenwesten, toen de auto's nog iets onbekends in zich hadden, zoniet een conservatieve en rustige levenswijze genoten.

Niettemin, Ed Cole was bezig. Er zijn berichten van een 'Ed Cole Saxon' bijvoorbeeld, dat was de plaag van Marne, Michigan; een straatrace opvoersel. De officiële GM biografie doet ons geloven dat terwijl hij onderdelen over de toonbank schoof in een toeleveringsbedrijf, in een zomer zijn carrière-plannen totaal veranderden. Of beter gezegd; hij ontdekte dat er iets opwindenders te doen was dan het leven met de wet.

In 1930 kwam Cole te werken in het General Motors Instituut van Flint, onder de hoede van de Cadillac divisie.

Weer volgens de officiële GM geschriften, gebeurde dat vanwege zijn talenten. Hij werd aangesteld nog voor hij zijn opleiding had afgemaakt en geplaatst in een speciaal ontwikkelingsproject van Cadillac. Zijn carrière klom snel en in 1943 werd hij chef ontwerpafdeling verantwoordelijk voor de lichte tanks voor het Amerikaanse leger die Cadillac maakte tijdens de 2^e wereldoorlog.

Aan het eind van de oorlog was hij algemeen directeur ontwikkeling bij Cadillac, en toen begon een lange serie van gebeurtenissen die veertien jaar later zou uitmonden in de introductie van de Corvair.

De bemoeienis van Ed Cole op zijn ontwikkelingsafdeling kan het best vergeleken worden met het overhandigen van de sleutels van de snoepkast aan je kleine broertje. Verwijder de efficiënte en platte wapenproductie tijdens de oorlog, en daar was de inventieve doe-het-zelver, een echte automan die nu de gelegenheid had om zijn

creatieve fantasieën door te zetten. De historie vertelt niet waarom Cole geïnteresseerd was in achterin geplaatste motoren, het was er gewoon.

Hij begon te spelen met een achterkrachtbron in een Cadillac nog voor het gouden plaatje op zijn kantoordeur droog was. Ten gerieve van het management dat over zijn schouder argwanend meekeek, zwoer Cole dat zijn experimenten, die al gauw door zijn staf de 'Caddibacks' werden genoemd, dat deze oefeningen essentieel waren, teneinde de concurrentie, die stiekem langszij kwam, een slag voor te zijn. Natuurlijk, Preston Tucker had zijn met kinderziekten beladen achtermotorcreatie losgelaten, maar het was moeilijk voor te stellen dat General Motors, met



name Cadillac, de concurrentie vreesde van de Tucker. (De geschiedenis zou anders leren. Red.). Cole was eenvoudigweg, genietend van zijn rang als chef ontwikkeling, fantasierijke ideeën aan het doorzetten. Dat was op een gegeven moment de officiële uitleg van de GM-staf en het Caddiback-experiment ging door. Begrijp goed, Cole was niet direct bezeten. Hij zag duidelijk iets van waarde in het onderzoeken van achterin gemonteerde motoren, al was het maar om de basisgegevens te leren kennen. Maar hij zette zijn ploeg net zo goed aan meer conventioneel, toch ook creatief

werk als de eerste GM korte slag, hoge compressie V8 motor, een ontwikkeling die General Motors hielp de leidende industriële verkopen te behouden en niet meer af te geven.

De Caddibacks waren primitieve voertuigen met (voor die tijd) grote V8 motoren, dwarsgeplaatst, daar waar iedere zich zelf respecterende auto uit die tijd zijn bagageruimte had. Maar onrijp als ze waren, ze waren toch serieuze testobjecten die de basis vormden die later een voorname rol gingen spelen in het Corvair project.

Bijvoorbeeld; deze oefening bracht aan het licht dat een 40/60 procent gewichtsverdeling, voor t.o.v. achter, de ideale verhouding was. En het project bracht naar voren dat de bandentechnologie van dat moment ruimschoots tekort schoot

in deze opstelling. Om hun Caddibacks enigszins handelbaar te maken moesten de technici van Cole grote dubbele vrachtwagenbanden aan de achterkant monteren. Kleine wonderen, deze auto's, duidelijk iets beneden het peil van een esthetische krachtproef, en niet direct geschikt om in productie te nemen. Aldus, al dit technisch gespeel zou jaren later zijn vruchten afwerpen in het Corvair project. De Caddiback had niets van doen met een kleine wagen. Het experiment zou overgedragen worden aan Chevrolet.

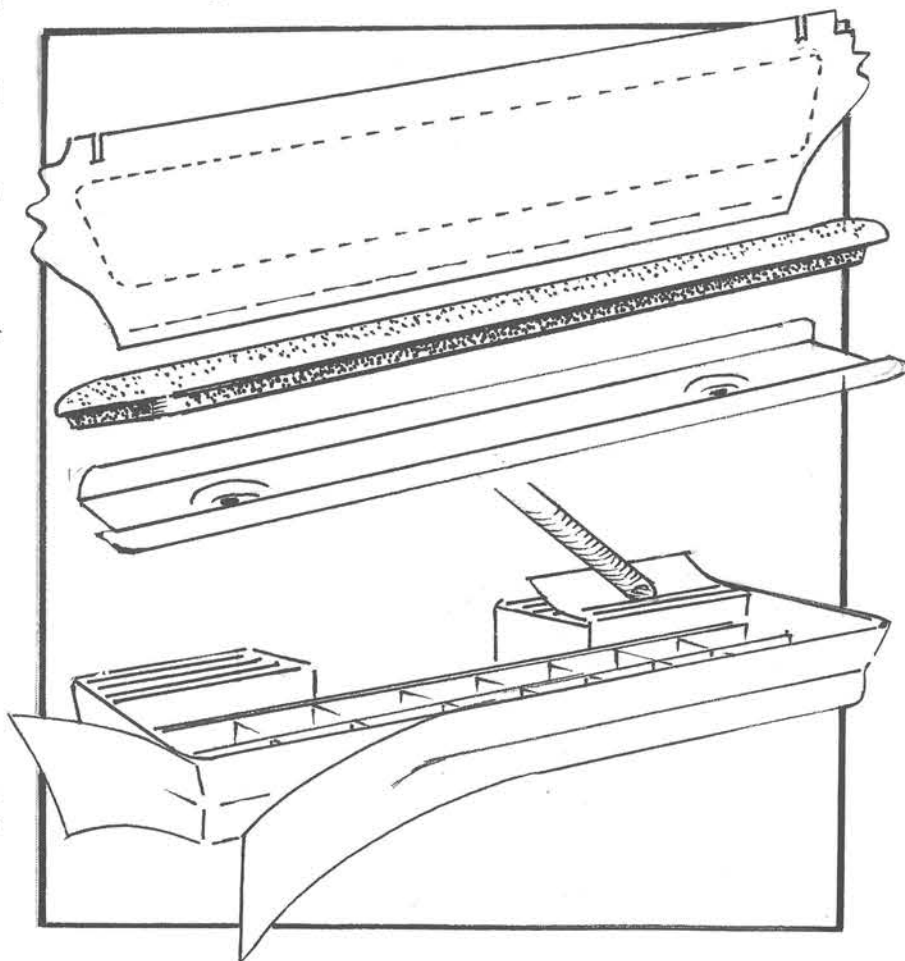
Uit Corvair Affair, Mike Knepper. Wordt vervolgd



In 1964 had de staat Alaska te maken met een hevige aardbeving. Deze '63 Monza kon een stevige scheur in het wegdek ontglippen door een 'pootje' op te tillen

Restauratie

Er ligt een hele bestellijst klaar om naar Clark's Corvair Parts te verzenden. Aanvankelijk zou ik dat samen doen met Hans de Graaff, die zo'n zelfde lijst had klaarliggen, om te proberen de verzendkosten ietwat te drukken. Erboven op komen dan nog eens de invoerrechten en btw. Een heel bedrag dus, en in het achterhoofd dat je daarmee nog lang niet alles in huis hebt. Een eerste prijsopgave maakte ons duidelijk dat gezamenlijk bestellen in dit geval weinig verschil maakte op het totaalbedrag, dus ieder apart. En dan maar heroverwegen, opnieuw onderdelen bekijken, alternatieven bedenken en strepen! Op de een of andere manier word je dan inventief. Zo kwam ik op het idee om de armsteunen waarvan het chroom ver te zoeken was met een spuitbusje te bewerken; dan maar geen chroom maar zilvergrijs. Maar dat zag niet uit. Toen kwam ik op het idee om eens te proberen deze te beplakken met zelfklevende chroomfolie. Door toeval kwam ik daarmee in aanraking en nam gelijk een aantal monstertjes mee. Dit spul is volop verkrijgbaar in de reclamewereld. Door eerst de steun te demonteren, d.w.z. uit elkaar halen en het plastic te schuren met een fijn schuurpapier, korrel 280 (droog) kreeg ik de basis mooi glad. Daarna goed schoonmaken en voor ieder vlakje een velletje snijden met een fijn mesje. Het chroomfolie moet wel zo dun mogelijk zijn anders laat het zich slecht hechten daar waar het rond loopt. Ofschoon het niet mogelijk is om helemaal rond een hoek te gaan; je krijgt dan vouwtjes. Door het een beetje te laten overlappen, waarbij het overlappende velletje van boven naar beneden over het andere gaat zie je bijna geen naadje. Op de geribbelde bovenkant moet het velletje zo klein mogelijk zijn aan gezien zich de vouwtjes op het vlakke gedeelte voortzetten. Met een spits, doch niet scherp voorwerp ribbel voor ribbel aandrukken.



Omdat de onderkant van de steun niet zo slecht was, en bovendien niet in het zicht is, heb ik deze niet beplakt. Het resultaat was voor mij zeer bevredigend, zeker daar ik restaureer met de opzet om de wagen niet 'nieuw' te maken maar zo netjes mogelijk. Omdat ook een van de stoelen bovenaan de rugleuning ingescheurd was heb ik deze laten herstellen door alleen het gescheurde deel te laten vervangen bij een auto-interieurbedrijf. Dit tegen de prijs waarvoor je met enige tientjes bijbetaling bij Clark's een compleet nieuwe hebt (zonder verzend- en invoerkosten) Omdat de kleur van de bekleding in de loop van de jaren donkerder is geworden onder invloed van het licht, werd er een passende kleur bij gezocht. Wist je dat het 'skai'bekledingsstof helemaal niet duur is? Ik betaalde voor een dikke halve m2 slechts een tientje! Dus van die lap sneed ik aan de hand van de losgemaakte arm-

steunkussentjes nieuwe stukjes. Wel er rekening mee houden dat het oude lapje niet meer geheel vlak is te leggen, echter ook niet te ruim snijden. De metalen ondergrond werd grondig ontroest en van een dubbel laagje (grond en zilver-aflak) uit de spuitbus voorzien. De schuimrubberen vulling was nog goed. Met was 'bison-kit' heb ik het stof over het kussentje aan het freempje geplakt. Precies op dezelfde manier als het ooit in de fabriek in elkaar gezet is; dus als je dit ook wil gaan doen, bekijk eerst goed hoe het zat, of beter nog, leg de andere in niet gedemonteerde toestand er naast. Het resultaat mag er wezen, ofschoon je niet moet verwachten dat je 'als nieuwe' armsteunen krijgt. Dient hierbij nog vermeld te worden dat ik het hier over armsteunen heb van een EM, maar afbeeldingen bekijkend denk ik dat het ook mogelijk, zo niet makkelijker is bij LM's.

EEN CORVAIR KOPEN/KEUREN

Ook in verleiding gekomen door de eenvoud van de techniek en de mooie vormen van de Corvair? Of het nu een **early** of **late** model is cabrio of sedan, elk model heeft zijn speciale bekoring en uitstraling. Het is natuurlijk heel goed mogelijk Corvair enthousiast te zijn zonder er een te bezitten. Er is veel over te lezen en wat is er leuker dan alle type's en technische specificaties te vergelijken. Maar het mooiste is toch om er zelf een te bezitten, en voor iedereen is er wel een passende Corvair te vinden.

Het kopen van een Corvair verdient wel wat speciale aandacht en bijzondere punten om op te letten. Motorisch gezien zijn zij degelijk en robuust en zijn in de meeste gevallen lopend te krijgen zonder grote ingrepen. Het meest aantrekkelijke is een Corvair te vinden waar weinig tot niets aan hoeft te gebeuren. en wel hierom; bij een restauratieobject is veelal moeilijk in te schatten hoeveel werk en tijd er in gaat zitten. De ervaring leert dat het meestal tegenvalt met de geschatte uren. Een kant en klare Corvair zal wel meer kosten maar geeft meteen plezier en voldoening. En je vrouw en kinderen zien je ook nog eens in de weekends zonder vet en smeer in je haar.

De meest geliefde Corvairs zijn de Spyder convertibles, van dit type m.n. de '64ers.

Turbo corsa 's en de Spyder coupe, dan de gewone convertibles, de Corsa's en de Monza coupes en de sedans als laatste. Voor wat de sedans betreft heb ik ooit gelezen dat deze in de toekomst zeldzamer zullen worden daar er nu zo weinig belangstelling voor is en vele alsnog door de shredder gaan.

Bij het vinden en zoeken naar een geschikte Corvair is het zaak verder te kijken dan de lak en alleen het uiterlijk. Daarbij is ook lastig om te vergelijken voor wat betreft aanduidingen als auto in top conditie of nieuwstaat daar hier geen vaste maatstaf mee wordt aangegeven maar eenieder hier een eigen kwalificatie aan verbindt. Een goede controle en lange proefrit zijn dan ook noodzaak om een miskoop te voorkomen.

Een veel voorkomend probleem is olie lekkage en dus oliegeur in de cabine. Veelal is de oorzaak van deze lekkage gelegen in de hulzen van de stoterstangen waar bij de zogenaamde O rings de boosdoener zijn. Het vervangen hiervan kan zonder demontage van de motor geschieden, hetgeen in vele gevallen de oplossing van dit probleem is.

Een ander probleem (m.n. bij de 140 pk) is het voorkomen van verbrande kleppen.. Bij het kopen van een Corvair is het in 8 van de 10 gevallen zo dat de kleppen niet goed zijn afgesteld waardoor de indruk bestaat dat deze verbrand zouden zijn (afstellen zie # 6) Tevens laat een niet goed afgestelde carburatie vaak de kleppen horen. Een overmatig olie verbruik treedt meestal op bij slijtage van de zuigers (veren) en vergt

een ingrijpendere operatie, en is met een proefrit niet goed te beoordelen dan alleen dat er blauwe rook uit de uitlaat geconstateerd kan worden. Ook vervangen van de zuigers kan zonder demontage van de motor.

Een ook regelmatig voorkomend rammeltje is dat van de vliegwielen (early models) zowel van de koppeling (geschakelde modellen) als van de krukaspoelie waar de V-riem over loopt. Om de onderscheiden welke van de twee er rammelt volstaat veelal het los maken van de V riem: geen rammeltje meer dan zijn het dus de klinknagels die de beide schijven samen houden. Dit is eenvoudig op te lossen door nieuwe nagels of uitboren en boutjes erin, twee bouten in de gaten die gemaakt zijn voor de poelie-trekker (pas op de lengte) volstaat ook. Hoor je het dan nog, grote kans dat het de klinknagels van de koppelings-platen zijn dit onderscheid is goed te horen door de koppeling in te trappen, dan is het geluid meteen weg. Zo kun je ook het druklager testen Maar goed een auto koop je niet om er aan te sleutelen maar om er in te rijden dus genoeg motorische narigheid.

Wat de carrosserie betreft is er een verschil tussen de 1^e en de 2^e serie.

Vloer '60-'64

Coupes vertonen veelal roest bij de achterste vloerplaten dit kun je inspecteren door zowel van onder als in de auto te kijken. De '61 Lakewoods/'62 wagons (nog niet in de club), 500 en 700 series hebben rubbermatten waar het vocht onderblijft

zitten. Verder geldt voor alle modellen onder de achterbank daar hier water binnenkomt door de zijramen. Tevens kun je de deurpanelen controleren op een bobbelig aspect wat duidt op vocht ook de onderzijde van de deuren kunnen geroest zijn.

Vloer '65-'69

Bij deze types vaak roest bij de voorste vloerpanelen hetgeen veelal een gevolg is van een doorgeroest paneel onder de voorruit waardoor water naar binnen lekt. Tevens de hoeken rond de voorruit zijn vaak geroest, indien door-geroest is dit erg moeilijk te repareren. Daarbij is het verwijderen van de ruit een moeilijke klus wat niet altijd zonder breuk lukt. (gelijmd)

Spatborden '60-'64

Met name de boven de koplampen overhangende delen vertonen vaak roest gaatjes. '65-'69 bij deze types is het linker achter spatbord onder de accu veelal aangetast door lekkend zuur.

Deuren '60-'64

De deuren vertonen hier in de voor en achter hoeken roestplekken daar de platen hier samengeperst zijn en het water in deze spleten blijft staan.

'65-'69

De onderste deurscharnieren en de bovenzijde van de dorpel waar de deur over heen valt.

Kofferruimte '60-'64

De zijkanten van de kofferruimte de staande platen boven de binnenschermen en het paneel waar de hoofdremcilinder zit over de hele lengte.

'65-'69

De onderzijde waar de koplampen zitten.

Het onderstel

Zoals bekend heeft de Corvair geen chassis/frame maar is het een samengevoegd geheel waardoor een starre constructie is verkregen. Het beste is dit te zien als de auto op een brug staat, tevens kun je dan goed alle delen checken. Belangrijk is het controleren van de voortrein (crossmember) een centraal punt waar veel delen op gemonteerd zijn. Het vervangen hiervan is absoluut niet moeilijk maar wel bewerkelijk. Het beste kun je deze meteen laten stralen zodat je goed kunt beoordelen of hij slecht en aan vervanging toe is.

Voor de 'early' sedan

modellen komt ook nog het achterdeel van het dak bij waar je veelal roest en gaten aantreft in het over-hangende deel, tevens een lastig probleem is het regengootje waar de roestvrij-stalen strippe overheen geklikt zitten. Bij het loshalen hiervan neem je veelal grote delen goot mee. De tankopening is ook een zwak punt, zo ook de 'dog legs' dit zijn de onderste delen van de wielkasten naar de deurstijlen toe waar bijna altijd roest is te vinden.

Hopelijk heb ik de echte Corvairisten niet ontmoetigd en kunnen wij andere mensen die een Corvair willen aanschaffen bijstaan in het beoordelen van de betreffende auto.

Tip

Van Mike Cramer kregen we nog een tip: Als je een doffe plek ergens op het glas hebt, en dan is dat bijna altijd daar waar de ruitenwissers over de voorruit gaan, kun je die behandelen met koperpoets. Hij zegt daar goede ervaringen mee te hebben. Bij Clark's is er ook iets te verkrijgen dat daar geschikt voor is. In feite gaat het om een polijstmateriaal, en als je maar lang genoeg poetst krijg je het glas wel glanzend. Zou koperpoets na verloop van poetsen te grof blijken, dan kun je op een fijner spul over gaan, totdat de hoogglans er weer in zit.

Polo's

Ook kunnen we nog meedelen dat er nog volop poloshirts bij hem verkrijgbaar zijn in alle maten. Als je niet meer weet hoe te bestellen, neem dan even contact met hem op (tel. 020-6929425).

Lucht/olie filters

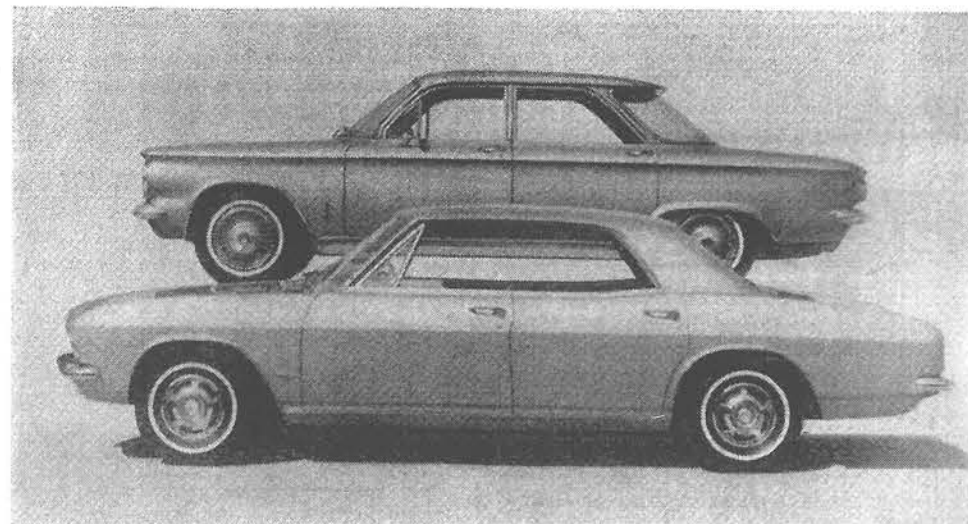
Tevens maken we er jullie nog eens op attent dat van alle types (behalve de turbo's) originele AC luchtfilters te verkrijgen zijn tegen concurrerende prijzen. (zie vorige uitgave). Deze zijn te bestellen bij Leon (Tel. 046-4516323)

Info-formulier

Diegenen die het informatie-formulier over hun auto nog niet hebben ingevuld en naar Guus hebben gestuurd, wordt gevraagd dit zo spoedig mogelijk te doen aangezien hij op deze manier echt niet verder kan. Het kan voor ieder van ons vroeg of laat zeer belangrijk zijn dat de gegevens van zijn wagen beschikbaar zijn bij de club. Neem nu maar als voorbeeld het verhaal van het koppelingshuis van Hans de Graaff, Het is ons gelukt hem dit te bezorgen door hem bepaalde gegevens door te laten geven, en het heeft de nodige telefoontjes gekost. Als we de gegevens er naast hadden gehad was het sneller gepiept. (Een 'bell-housing' lag ook al voor hem klaar in Frankrijk). Dus doe het nu!

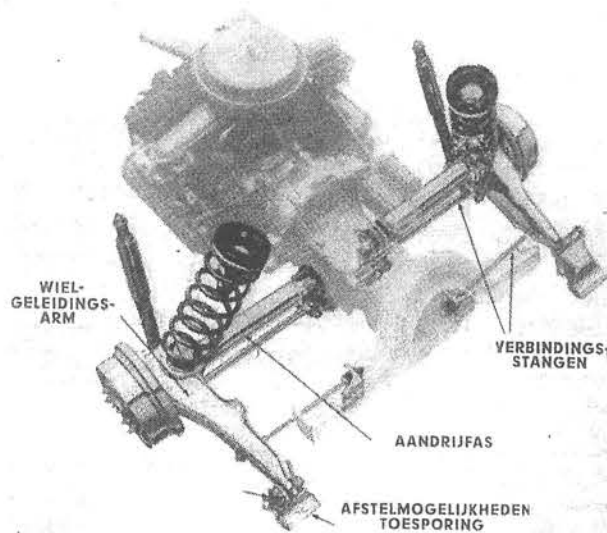
deel van de perimeter-frames is echter een betere isolatiemogelijkheid tegen hinderlijk weggeruis dan de zelfdragende carrosserie in dit opzicht biedt; bovendien zijn deze chassis gemakkelijker in productie dan de aparte sub-frames voor de voor- en achterwielophanging die op de duurere Europese merken met zelfdragende carrosserieën worden toegepast — vooral omdat de Amerikaanse productie ingesteld is op een groter aantal carrosserie-varianten. Anderzijds maakt het perimeter-frame een betere ruimtebenutting mogelijk dan bij het conventionele kruisbalk-chassis-raam het geval is.

Zowel in General Motors' Chevrolet, Buick en Cadillac als ook bij de Ford behoort de introductie van de perime-



Chevrolots Corvair onderging zowel qua styling als in technisch opzicht ingrijpende wijzigingen. De carrosserielijn is totaal verschillend van het model 1964 (op de achtergrond). De luchtgekoelde 6-cilindermotor bevindt zich nog steeds in de staart, doch voor de achterwielophanging stepte men af van het pendelas-systeem om een onafhankelijke vering à la Corvette toe te passen. Bij dit systeem treedt er bij doorvoeren een minder geprotonceerde verandering in de wielvlucht op. De wogligging is hierdoor verbeterd en het onderstuurkarakter wordt ermee onderdrukt.

grotere bandoppervlak relatief minder snel blokkeert, stelden de technici in staat voor 1965 het punt remmen serieus onder de loep te nemen. Verschillende merken komen uit met de in Europa gepopulariseerde schijfremmen als „optional extra”. Fords Thunderbird, Lincoln Continental en General Motors' Corvette bezitten ze zelfs als standaardvoorziening. Op de Ford Mustang, de grote Amerikaanse Ramblers (de Europese versie heeft ze van fabriekswege), de Plymouth, Dodge en Canadese Studebaker zijn ze op wens leverbaar.

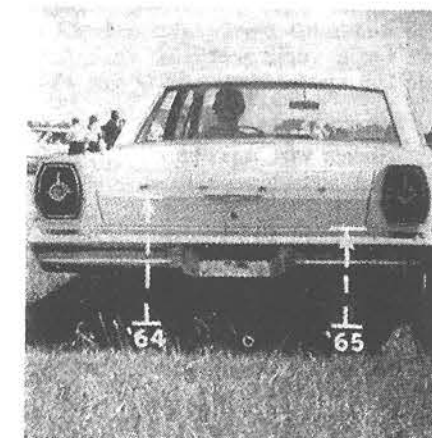


ter-frames tot het grote nieuws voor 1965.

Een tweede zeer belangrijk punt, speciaal gericht op de verbetering van de wogligging, is de verbreiding van de zg. low profile tires, banden met een grotere breedte dan hoogte, die bij een zelfde wieldiameter een aanzienlijke vergroting van het loopvlakoppervlak geven. Meer rubber op straat

betekent niet alleen een verbetering van de bochtvastheid, minder last van gillende banden bij snel bochtenwerk en grotere veiligheid bij hoge snelheden omdat de band minder de neiging tot vervormen heeft, maar ook de mogelijkheid om het remvermogen te verbeteren.

Een grotere velgdiameter bij een zelfde wielmaat en het feit dat het



De 1965 Ford Galaxie doet vooral door zijn front met boven elkaar geplaatste dubbele koplampen enigszins denken aan de 1964 Pontiac. Een belangrijke verbetering wat de toegankelijkheid van de bagageruimte betreft is de verlagings van de kofferklep, zodat men de koffers niet meer over een hoge dorpel hoeft te tillen.



AMERIKAANSE '65-ers vergen record- investeringen



Sportievere
styling,

bredere
banden,

betere
remmen

TER BEKRONING van het jaar 1964, waarin de Amerikaanse auto-industrie een recordverkoop van ongeveer 8,2 miljoen automobielen registreerde, en in de hoop dit indrukwekkende cijfer het volgend jaar nog te verbeteren, hebben de groten uit Detroit in de 1965-ers meer geïnvesteerd dan ooit tevoren.

De jaarlijkse modelwijzigingen met radicale carrossierestructuur-veranderingen eens in de drie jaar, zoals de Amerikaanse automakers dat gewend zijn, blijken nu eenmaal een noodzakelijke stimulans om de autoverkoop te bevorderen in een land waar de marktverzadiging zo groot is, dat vrijwel ieder gezin over één of meer auto's beschikt. Zou men niet steeds weer uiterlijk duidelijk herkenbare nieuwe modellen uitbrengen, dan zou bij het publiek de behoefte om „oude” auto's door nieuwe te vervangen aanzienlijk

geringer zijn. En aangezien de auto-industrie zonder twijfel een sleutelpositie inneemt in de Amerikaanse economie, is het nodig dat de zaak blijft rollen en zijn de enorme bedragen die men in Detroit jaarlijks aan min of meer ingrijpende „face-lifting” besteedt ook meer dan een prijs aan de ijdelheid alleen.

Voor zover bekend besteedde Ford aan de omschakeling op de 1965 modellen maar liefst 525 miljoen dollar, Chrysler ongeveer 300 miljoen, American Motors 70 miljoen en General Motors vermoedelijk meer dan deze drie bij elkaar geteld....!

Als nuchtere Europeaan vraagt men zich af: wat zijn de resultaten, behalve het gewijzigde uiterlijk? Welnu, de eerlijkheid gebiedt te erkennen dat de Amerikanen de laatste jaren niet alleen qua styling fraaier en eleganter

zijn geworden en in menig opzicht de Europese industrie wat betreft smaakvolle zuiverheid van lijn de loef afsteken, maar bovendien wat comfort, veiligheid, ruimtebenutting en wegligging aangaat aanzienlijke vooruitgang hebben geboekt.

Onder het motto „het betere is de vijand van het goede” resulteerde de come-back van het separate chassis-frame, nadat men enkele jaren had geëxperimenteerd met zelfdragende carrosserieën, in een geheel nieuwe oplossing, die men in Amerika „perimeter-frame” noemt. Deze perimeter-frames zijn zo gevormd, dat ze vooral in het midden samenvallen met de portierkozijnen van de als semi-dragende unit uitgevoerde carrosserie. Een dergelijke structuur bezit weinig weerstand tegen torsieverborming; de stijfheid van de wagen wordt verkregen door de solide bouw van het koetswerk. Het voor-

Belofte maakt schuld

Zoals enkele bladen geleden beloofd zou ik regelmatig een update geven over het verloop van de werkzaamheden aan mijn sedan 700. Momenteel staat hij nog volledig gedomonteerd, en geschuurd bij de plaatwerker een enkele deuren zijn voorzien van deels nieuwe beplating, verder laat het nogal op zich wachten het is blijkbaar geen hoofdklus maar naar nu blijkt een extra snabbel zelf kijk ik hier natuurlijk toch anders tegenaan. Aan de body is eigenlijk niet zo gek veel te doen behoudens enkele deuken en twee gaatjes. Na het schuren van de auto kwam eerst het zwart naar boven en daarna de rode primer. Erg leuk vond ik het om te zien dat nergens ooit enige plamuur is gebruikt of opnieuw is gespoten hetgeen bevestigt dat de auto altijd schade vrij is geweest. En moeilijk probleem vormt het dakgootje (drip edge) na het verwijderen van de rvs strip bleken hier grote delen van verrot te zijn. Dit is een van de weinige onderdelen die niet meer gemaakt worden. De Amerikanen gaven de suggestie "buy another body" bij mij telt toch m.n. de emotionele waarde, en eerlijk is eerlijk er zijn veel leukere Corvairs daarbij in Nederland liggen de body's niet voor het uitzoeken op de sloperijen, waar eventueel een gootje afgezaagd zou kunnen worden. Maar er zijn nog alternatieven laat de plaatwerker eerst zelf maar flink zijn best doen en dan kan alsnog het nood scenario uit de kast gehaald worden. Ervan uitgaande dat het rond juni toch klaar moet zijn begin ik het toch wat benauwd te krijgen er zijn weken bij dat er niets

gebeurd de deadline is al enkele malen verlegt. Vanmiddag ben ik weer gaan kijken 12/2 met in mijn achterhoofd nu toch iets minder vriendelijk te blijven. Tot mijn grote verbazing stonden alle vier de deuren keurig gescheurd en met alle nieuwe delen er in zowel binnen als buiten keurig gelast alles in mooi blank staal met hier en daar wat plamuur. Voor de volgende week besproken wat de plannen zijn, dan gaat hij op de brug voor de deukjes en de paar te lassen delen. Dat viel dus reuze mee, tevens is de eerder beschreven benauwdheid al weer verdwenen. In de tussen tijd heb ik al een grote

hoeveelheid onderdelen kunnen schoonmaken smeren schuren spuiten en wat niet meer. Ook nog de nodige rubbers en boutjes besteld ik dacht dat deze van Clark's gelijk aan de oorspronkelijke zouden zijn maar helaas zijn dit veelal nieuwe met een modern uiterlijk. Dus wees zuinig op de moertjes en boutjes die je overhebt ook die zijn uniek. De foto's geven een beeld van voor 12/2 want een digitale camera behoort nog niet tot de standaard uitrusting.

Mike Cramer



Uit 't leven van Cor

Beste lezers,

Hier weer een stukje heden en verleden van de vorderingen aan mijn Corvair. Zoals je kunt zien op de bijgevoegde foto,s heeft Cor zijn originele kleur weer terug,

Het was op een zaterdag ochtend toen Mark Harteveldt mij belde, want de Corvair was uit de spuit cabine, en stond er prachtig bij. Ik ben direct gaan kijken en ja hoor een plaatje geen deukje, plekje of krasje meer te zien.

Mark heeft met zijn collega's zijn uiterste best gedaan, zelfs de luchtinlaat in de motorklep was weer gaaf, alle ribbetjes weer kaarsrecht.

Goed, dinsdagochtend ging ik hem ophalen op de trailer achter de Ford (eerst nog even de uitlaat vast gelast want die had ik de avond ervoor er onderuit gereden),

en toen op weg naar Dirksland naar zijn tijdelijke verblijf plaats.

Voor mij was het een extra spannend ritje, omdat ik al eerder met een trailer dwars in de Maastunnel (Rotterdam) ben komen te staan, En de vorige eigenaar van de Corvair ook al eens gaan scharen met de trailer; hierdoor is de schade aan de Corvair ontstaan en kwamen de rotte plekken duidelijk naar voren.

Mark heeft overal nieuwe stukken in gelast en er is niets meer van te zien, de rit is goed verlopen en de Corvair staat op z'n plaats. Op m,n gemak ben ik hem nu aan het opbouwen, ramen, deuren en motor alles moet er weer in. O ja leuk, de motor, ik heb de motor in de huiskamer op een karretje staan zo kan ik overal makkelijk bij maar toch wilde ik nog even een balkje verschuiven waar de motor oplag.



Weten jullie wat een zes cilinder doet als je hem aan een kant optilt? Nee?; ik wel, door zijn gewicht en met behulp van wat olie ligt hij in 0,015 sec. op de grond. Jongens wat was ik boos de schade leek rampzalig, maar na een biertje en een sigaret (ik rook normaal niet) ben ik weer gaan kijken. De Bellhousing (deel waar de koppeling/starterkrans in draait) was in 8 stukken gebroken,

Ik gauw naar de Clark's Catalog gegrepen. O het viel mee, ik heb contact op genomen met Mike en Leon of zij nog iets wisten, en ja hoor na enkele dagen belde Leon; in Noorderloos was enne Jaap Slob die een 110 hp onder zijn trike ging bouwen en een '64 standaard bellhousing over had. Ik ben gaan kijken bij Jaap en ja hoor perfect, krek eender.

Jaap zit in een rolstoel en beleeft veel plezier van z,n trike maar een zes cilinder er onder is nog net even wat spannender, Na een uurtje babbelen was ik weer een stuk wijzer uit boeken en kennis van Jaap. Als het blok er onder hangt komt Jaap het even laten zien op een van onze veelbelovende meetings.

Als tip had Jaap nog een nieuwtje via e-mail ontvangen; Als door de onderdruk de olie uit de peilstokpijp komt, is de oplossing om het onderste stukje dat in de olie staat in te korten zodat het niet de olie doorvoert maar de luchtdruk.

Advertenties

Nederland:

Corvair '67 4drs. Sedan
Blauw + onderdelen waaronder extra motor.
V.Zeeventer Apeldoorn
Tel.055-3660852
E-mail SnarfVZ@hetnet.nl

Corvair conv. PG '65 z. mooi
De Lang H'veld-Giessendam
Tel. 0184-612235

Corvair '65 conv. zilver metallic
Powertop
Amerikaweg 6 Beekbergen
Tel. 055-5063800

Corvair type onbek.
TAI Callantsog

Belgie:

Corvair Monza coupe '63 nl.kent
Corvair " " '67 "
De Molenhoek auto's Essen (B)
Tel.0032 36674773



Corvair Monza sedan '64 4drs.
Grijs met. Int. Zwart 19800 km!
Nwe. band, remmen, uitlaat.
Uitzonderlijk goed auto F.fr 27000
Paul Dupuis Les Granges le Roi
Tel. 01 43 19 34 43

Corvair Monza coupe '61
brons/br. Carr. gaaf, loopt, goede basis rest. Project. A. Ravaud Ton-nay-Charente Tel.05 56 78 0 11

Corvair Monza coupe '67 PG
brons/brons. 1° eig. nwe. banden, altijd garage gestald i.d. Midi.
F.fr 38000 Mr Philidori Cannes
Tel. 04 93 69 52 22

Corvair Monza coupe '62 PG
creme int. rood weinig km's niet meer ger. sinds '80 F.fr 10.000
Mr. Ros Perpignan
Tel. 04 68 34 95 15

Om onduidelijkheden te voorkomen, geven we hierbij duidelijk aan dat de redactie van de club geen enkele aansprakelijkheid draagt voor de inhoud van de geplaatste advertenties waarbij bedoeld wordt dat de weergegeven staat van de te koop aangeboden goederen niet een waarneming of onderschrijving is van de redactie, doch slechts die van de adverteerder



Corvair Monza coupe '64 PG
Metallic blauw. Nwe.w.w.banden 140000km. 2° eig.
Patrick Steylaerts Antwerpen
Tel. 0032-33531451 of 495841359

Frankrijk:

Corvair Monza sedan 140pk,
zwart int rood. 70.000km. gave carr. Enkele deukjes, barst in voorr. Nwe. Utitl. F.fr.15000 T. Pouillard, Villiers le Bel. Tel. 01 39 90 01 11

Corvair monza conv. '63 PG
rood/rood, witte powertop
Amerik. Restauratie F.fr.49000
Tel.04 75 02 27 95 (Drome)



USA PARTS

voor Amerikaanse auto-onderdelen
Keizersveld 71d Venray Tel. 0478-515000 Fax 0478-515567

Wekelijkse containeraanvoer
Leveringen binnen 10 dagen
Vraag informatie naar Corvair-onderdelen
uit voorraad

CORVAIR-SPOTTERS



Hierboven: zo vind je ze in Amerika. Onder de afgevallen bladeren staat deze LM coupe ergens aan de rand van een bos, wachtend op een liefhebber die hem met zorg weer op de weg brengt, of wachtend op de tand des tijds die hem helemaal in de vernieling zal helpen. Alleen al de lichtmetalen wielen geven deze wagen de kans om uit de 'goot' gered te worden.

Hieronder: Zo vind je ze in Nederland! Onder een dikke laag stof vonden we deze '63 convertible in een garagebox onder een flat in Maastricht. Het is de wagen van ons nieuwe clublid Rob Sieben die eertijds door diens ouders is aangeschaft. De Corvair heeft 25 jaar stilgestaan deels in een vochtige omgeving en dat heeft het chromwerk geen goed gedaan. Desondanks is de wagen, voor zover we konden oordelen, nog in goede staat



Zo zien we maar weer waar het lidmaatschap van de Corvair Club weer goed voor is. Nu weer gauw verder want deze zomer moeten we wel de weg op, eerst ben ik een passend frame aan het maken om aan het blok te sleutelen zonder dat het van het karretje valt. Hier wil ik het blok op laten draaien zodat alle leaks opgespoord kunnen worden, voor hij in de auto gemon-teerd wordt. Groeten Hans de Graaff



Waar kun beter werken aan je Corvairmotor? Juist, in je lekker warme huiskamer.



Hierboven de nog deels witte '64er convertible niet alleen ontdaan van allerlei onderdelen, maar ook van de nodige roest.

Naschrift; Hans heeft voor zijn wagen al enkele jaren geleden driftig inkopen gedaan. Toen hij in Amerika was heeft hij zoveel mogelijk (grote) onderdelen meegebracht. Omdat zijn wagen voorheen wit was en een zwart dak had, kocht hij ook een nieuwe zwarte 'top boot'. Toen bleek dat de originele kleur van zijn wagen goudbruin was, zag hij toch liever t.z.t. een nieuw beige dak met bijpassende 'boot'. Derhalve wil hij nu zijn (nieuwe) zwarte 'boot' verkopen om de aanschaf van een beige te compenseren.

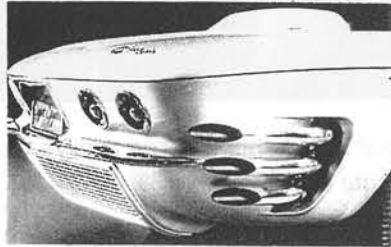
De Super Spyder

Na de introductie van de Monza in 1961, die een groot succes voorspelde werd er direct daaropvolgend de Sebring Spyder gepresenteerd. Deze nog 'ongeblazen' sportuitvoering van de coupe werd opgevolgd door vele showcarstudies van zowel GM als andere carrosserie ontwerpers.

Een van die volgende studies die uit de toverdoos van de ontwerpers kwam was de Super Spyder. Het was een 'show car' van de neus tot de staart. De convertible kwam uit in 1962 en de Super Spyder volgde hem op de hielen. Hij was gebaseerd op de convertible maar de wielbasis werd ingekort tot 93 inch door het verwijderen van 15 inch tussen de deuren en de achterwielen, om zodoende een korte tweezitter te creëren.

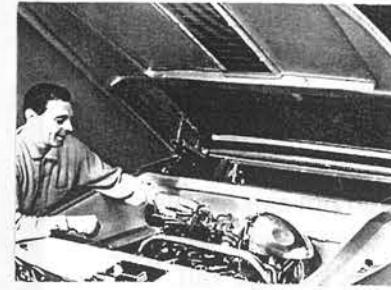
Over het geheel was deze wagen echter maar 7 inch korter omdat de styling studio onder leiding van Bill Mitchel de neus verlengd had. Een grote achterdeksel bedekte de overgebleven ruimte van de achterbank en het motorcompartiment.

In navolging van de in die tijd populaire C-type Jaguar was er gestroomlijnde hoofdsteun op de bestuurdersstoel aangebracht. De Super Spyder was een echte "topless" machine; er was geen enkele voorziening om het compartiment af te sluiten voor invloeden van buitenaf. De voorruit was een laag afgesneden stuk glas volgens de echte 'race-tradities'. De neus was stevig vervormd en herbergde twee koplampen en een stel stadslichten vergezeld van twee stevige hoekbumpers. De minst fraaie details waren de drie niet functionerende uitlaatpijpen aan het eind van elk achterscherm.



Het enige aspect van deze Super Spyder dat later in productie kwam was zijn turbo-motor. De Super Spyder, met alle respect, leek een beetje op het modelletje

dat iedere creatieve enthousiast aan de keukentafel zou kunnen tekenen.

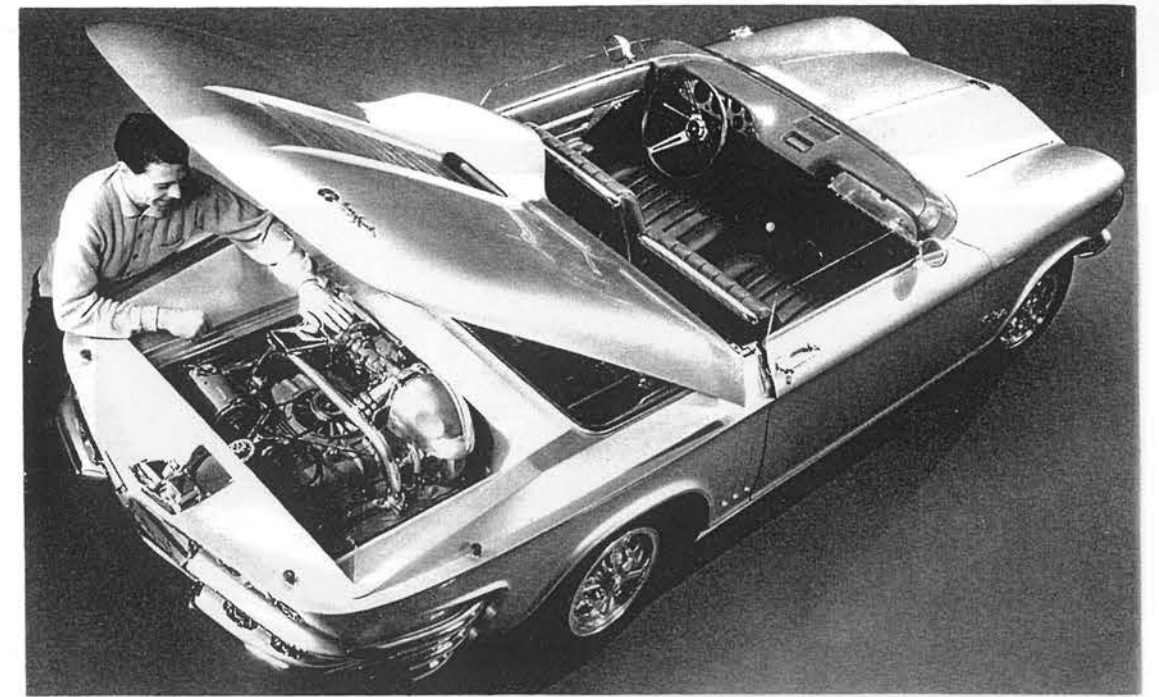
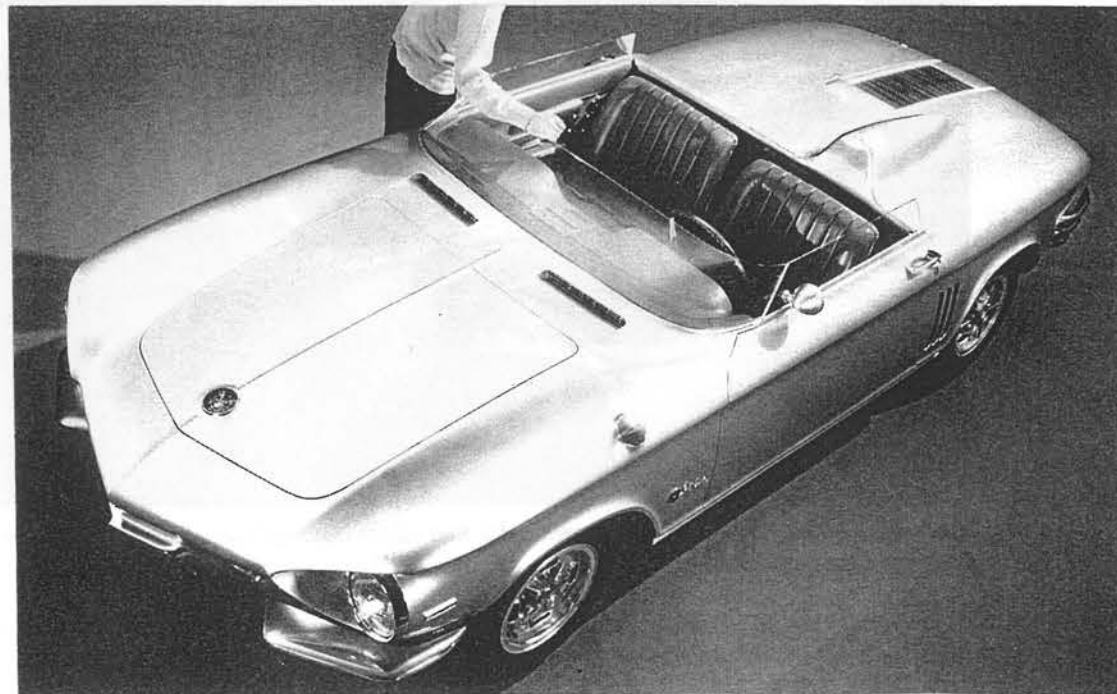


Het enige wat van deze studie overbleef was de turbo-motor.

Echter in deze zelfde tijd werd er in de GM ateliers gewerkt aan twee meer serieuze modellen die we eerder al beschreven; de GT en de SS.

De Super Spyder zou dus gezien kunnen worden als een zoethoudertje.

Van boven gezien is deze wagen, op enkele details na, geen onaardig modelletje.



De Super Spyder was van top tot teen een show wagen. Hij werd vijftig centimeter korter gemaakt tussen de wielen om hem als een echte tweezits roadster te presenteren.

De neus was ingrijpend veranderd en op zijn beurt weer langer gemaakt en de verchromde nep-uitlaatpijpen kwamen storend uit de carrosserie achter de achterwielen vandaan.

Voor de rest van de achterkant had men waarschijnlijk ook even naar de Porsche 356 en RS60 Spyder gekeken.

