



# Corvair Club Nederland



**VAIRMAIL**



**In dit nummer: De Speciale van Pininfarina  
Racen met Corvairs  
Nieuwe leden  
Veel advertenties**

**2° jaargang**

**4**



# CORSA Chapters

- |  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| 017** Bay State Corvairs<br>7 Vialls Drive<br>Barrington, RI 02806                     | 291 Central Carolina CORSA<br>Rural Route 03 Box 1195<br>Manning, SC 29102         | 480 Detroit Area Corvair Club<br>815 Madison<br>Birmingham, MI 48008                   | 917 Vintage CORSA<br>P.O. Box 1180<br>Placentia, CA 92871-1180  |
| 019 Colonial Corvair Club<br>44 Columbia Rd.<br>Arlington, MA 02174                    | 294 Lowcountry Corvair Association<br>P.O. Box 505<br>Ladson, SC 29456             | 495 West Michigan Corvair Club<br>7214 9 Mile Road<br>Rockford, MI 49341               | 921 San Diego Corvair Club<br>P.O. Box 23172<br>San Diego, CA 92193                                     |
| 027 City Car Club Corvairs<br>30 Camel Street<br>Fairhaven, MA 02719-2102              | 296 CORSA South Carolina<br>P.O. Box 5559<br>Greenville, SC 29606                  | 526 Iowa Corvair Enthusiasts<br>23 Gleason Dr.<br>Iowa City, IA 52240-5854             | 925 Inland Empire Corvair Club<br>P.O. Box 52714<br>Riverside, CA 92517                                 |
| 032 Central New Hampshire Corvair Assn.<br>P.O. Box 334<br>Contoocook, NH 03229        | 303** Corvair Atlanta<br>1147 Reading Drive<br>Acworth, GA 30102                   | 532 Milwaukee Corvair Club<br>621 E. State St.<br>Milwaukee, WI 53202                  | 931 Ventura County Corvairs<br>1364 Cottonwood Lane<br>Fillmore, CA 93015                               |
| 052 Vermont Independent Corvair Enth.<br>P.O. Box 235<br>East Arlington, VT 05252      | 310** Heart of Georgia Corvairs<br>1915 Radiance Ave.<br>Americus, GA 31709        | 537 Capital City Corvair Club<br>2795 Alleghney Dr.<br>Madison, WI 53719               | 933 Bakersfield Corvairs<br>10817 Sunset Canyon Dr.<br>Bakersfield, CA 93311-2749                       |
| 068 Connecticut CORSA<br>P.O. Box 341<br>Georgetown, CT 06829-0341                     | 322** First Coast Corvairs<br>P.O. Box 668<br>Yulee, FL 32041                      | 541 North East Wisconsin Corvair Club<br>2205 Sullivan Ave.<br>Kaukauna, WI 54130-3455 | 934 Central Coast CORSA<br>3155 Nacimiento Lake Dr.<br>Paso Robles, CA 93446-9773                       |
| 074 New Jersey Association of Corvair Enth.<br>P.O. Box 631<br>Ridgewood, NJ 07451     | 325 West Florida Corvair Club<br>2907 San Miguel<br>Milton, FL 32583               | 554 Corvair Minnesota<br>3370 Library Lane<br>St. Louis Park, MN 55426-4224            | 937 San Joaquin Corvair Club<br>P.O. Box 4693<br>Fresno, CA 93744                                       |
| 087 Bayshore Corvair Association<br>P.O. Box 815<br>Jackson, NJ 08527                  | 328 Central Florida Corvair<br>605 N. Clayton<br>Mount Dora, FL 32757              | 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts<br>P.O. Box 704<br>Matteson, IL 60443-0704         | 947 San Francisco Bay Area CORSA<br>P.O. Box 6331<br>Albany, CA 94706                                   |
| 088 Delaware Valley Corvair Club<br>1301 Union Landing Road<br>Cinnaminson, NJ 08077   | 333 South Florida Corvairs<br>P.O. Box 936652<br>Margate, FL 33093                 | 627 Prairie Capital Corvair Association<br>P.O. Box 954<br>Springfield, IL 62705       | 953 Central Valley Corvairs<br>3001 Lancelot Lane<br>Modesto, CA 95350-1408                             |
| 107 Resurrection Corvairs of Yonkers<br>522 Saw Mill River Road<br>Yonkers, NY 10701   | 336 Suncoast Corvairs<br>P.O. Box 788<br>Crystal Beach, FL 34681                   | 633 Show-Me Corvair Club<br>4067 Waterfall Drive<br>St. Louis, MO 63034-0187           | 956** Classic Corvairs of River City<br>4391 Stockton Blvd.<br>Sacramento, CA 95820                     |
| 117 Long Island Corvair Association<br>P.O. Box 1675<br>West Babylon, NY 11704         | 342 Gulfoast Corvairs<br>2630 Webber St.<br>Sarasota, FL 34239                     | 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.<br>9802 Booth<br>Kansas City, MO 64134      | 958 Sacramento Corvair Tour Group<br>9590 Appalachian Drive<br>Sacramento, CA 95827                     |
| 120 Capital District Corvair Club<br>P.O. Box 192<br>Rexford, NY 12148                 | 344 Nature Coast Corvairs<br>6735 W. Rainhill Ct.<br>Crystal River, FL 34429       | 685 Corvair Midwest<br>1522 W. Manor Dr.<br>Lincoln, NE 68506-1457                     | 960 Shasta Corvairs<br>2922 Quartz Hill Road<br>Redding, CA 96003                                       |
| 140 Niagara Frontier Corvair Club<br>P.O. Box 45<br>Buffalo, NY 14224                  | 352 Vulcan Corvair Enthusiasts<br>P.O. Box 59071<br>Birmingham, AL 35259-9071      | 700 New Orleans Corvair Enthusiasts<br>P.O. Box 427<br>Denham Springs, LA 70727-0427   | 970 CORSA Oregon<br>P.O. Box 1445<br>Portland, OR 97201   |
| 148 Association of Corvair Nuts<br>180 Prospect St.<br>Spencerport, NY 14559           | 363 Alabama Corvair Club<br>3112 Clayborne Road<br>Dothan, AL 36303                | 722 Arkansas Corvair Club<br>P.O. Box 627<br>Little Rock, AR 72203                     | 973 Beaver State Corvair Club<br>P.O. Box 148<br>Crabtree, OR 97335-0148                                |
| 158 Western Pennsylvania Corvair Club<br>458 Whitestown Rd.<br>Butler, PA 16001        | 371** Music City Corvair Club<br>2416 Ravine Dr.<br>Nashville, TN 37217            | 731 Indian Nations Corvair Association<br>3320 SE 24th St.<br>Del City, OK 73115-1614  | 975 Southern Oregon Corvair Owners<br>512 Fairmount Street<br>Medford, OR 97501-2426                    |
| 170 Central Pennsylvania Corvair Club<br>3080 E. Prospect Road<br>York, PA 17402       | 376 East Tennessee Corvair Club<br>P.O. Box 928<br>Kingsport, TN 37660             | 744 Green Country Corvair Group<br>P.O. Box 470022<br>Tulsa, OK 74147                  | 981 CORSA Northwest<br>P.O. Box 88<br>Renton, WA 98057-0088   |
| 180 Lehigh Valley Corvair Club<br>137 American Street<br>Whitehall, PA 18052           | 379 Knoxville Area Corvair Club<br>P.O. Box 233<br>Knoxville, TN 37901             | 750 North Texas Corvair Association<br>2701 W. 15th St., Box 153<br>Plano, TX 75075    | 990 Inland Northwest Corvair Club<br>P.O. Box 132<br>Four Lakes, WA 99014-0132                          |
| 190 Philadelphia Corvair Association<br>2545 Broder St. 1st Fl.<br>Allentown, PA 18103 | 385 Upper Cumberland Corvair Club<br>241 Palkway Drive<br>Cookeville, TN 38501     | 770 Corvair Houston<br>P.O. Box 2331<br>Houston, TX 77252-2331                         | INTERNATIONAL   |
| 198 First State Corvair Club<br>1002 Stonewood Road<br>Wilmington, DE 19810-3114       | 402** Derby City Corvair<br>7607 Marietta Ct.<br>Louisville, KY 40258              | 782 Alamo City Corvair Association<br>P.O. Box 291222<br>San Antonio, TX 78229         | FRA Chevrolet Corvair Club of Paris<br>93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi<br>91410 Dourdan, France |
| 207 Group Corvair<br>12710 Lode Street<br>Bowie, MD 20720                              | 405 Central Kentucky Corvair<br>300 Albany Road<br>Lexington, KY 40503             | 787 Lone Star Corvair Club<br>Rural Route 01 Box 15A<br>McDade, TX 78650               | NED Corvair Club Nederland<br>Darwin Plantsoen 1<br>1097 EX Amsterdam, The Netherlands                  |
| 210 Chesapeake Corvair<br>P.O. Box 554<br>Forest Hill, MD 21050-0554                   | 430 Mid-Ohio Vair Force<br>4673 Northwest Parkway<br>Hilliard, OH 43026            | 799 Desert Corvair Club<br>P.O. Box 220108<br>El Paso, TX 79912-2108                   | ONT CORSA Ontario<br>401 Beechwood Crescent<br>Burlington, ON L7L 3P7 Canada                            |
| 212 CORSA of Baltimore<br>619 Round Oak Road<br>Towson, MD 21204-3867                  | 435 Tri-State Corvairs<br>P.O. Box 581<br>Bryan, OH 43506                          | 802 Rocky Mountain CORSA<br>P.O. Box 27058<br>Denver, CO 80227                         | SWI Swiss Corvair Club<br>Bachtelenstrasse 39<br>CH-2540 Grenchen, Switzerland                          |
| 217 Mid-Maryland Corvair Club<br>8703 Antietam Drive<br>Walkersville, MD 21793-8020    | 440 Friends of Corvair<br>7354 Middlebranch Ave. NE<br>North Canton, OH 44721      | 809 Pikes Peak Corvair Club<br>P.O. Box 15034<br>Colorado Springs, CO 80935            | WCC Western Canada CORSA<br>2378 Estevan Ave.<br>Victoria, BC V8B 2S5 Canada                            |
| 220** Northern Virginia Corvair Club<br>3021 N. Tacoma St.<br>Arlington, VA 22213      | 441 North Coast Corvair Enthusiasts<br>54 Kenilworth Ave.<br>Painesville, OH 44077 | 837 Boise Basin Corvairs<br>P.O. Box 16734<br>Boise, ID 83715                          | SPECIAL INTEREST  |
| 232 Central Virginia Corvair Club<br>8015 Drittwood Dr.<br>Prince George, VA 23875     | 448 Vacationland Corvairs<br>560 Lindberg Blvd.<br>Berea, OH 44017-1418            | 850 Cactus Corvair Club<br>P.O. Box 11701<br>Phoenix, AZ 85061                         | 270 Corvanatics<br>5000 Cascabel Road<br>Atascadero, CA 93422-2302                                      |
| 236 Tidewater Corvair Club<br>2901 Cardo Place<br>Virginia Beach, VA 23456             | 452 Corvair Club of Cincinnati<br>P.O. Box 40153<br>Cincinnati, OH 45240           | 857** Tucson Corvair Association<br>2044 W. Shalimar Way<br>Tucson, AZ 85704           | 001 Lakewood-Monza Group<br>14 Ashwood Dr.<br>Brick, NJ 08723-3402                                      |
| 240 Roanoke Valley Corvair Club<br>2934 Rivermont Ave #30<br>Lynchburg, VA 24503       | 454 Dayton Corvair Club<br>P.O. Box 3514<br>Dayton, OH 45401                       | 860 Northern Arizona Corvair Club<br>340 E. David<br>Flagstaff, AZ 86001               | 002** Group UltraVan<br>5537 Pioneer Road<br>Boulder, CO 80301  |
| 264 Wild Wonderful Corvair Club<br>140 Scott Acres<br>Scott Depot, WV 25560            | 465** Michiana Corvair Club<br>2054 Carrbridge Ct.<br>South Bend, IN 46614         | 871 Corvairs of New Mexico<br>2226 Inez Dr. NE<br>Albuquerque, NM 87110-4732           | 004** Air Vair Group<br>5474 S.R. 19<br>Galion, OH 44833  |
| 271 CORSA/N.C.<br>6715 Branson Mill Road<br>Pleasant Garden, NC 27313                  | 468** Mad Anthony Corvair Club<br>1228 Highview Ct.<br>Decatur, IN 46733           | 891 Vegas Vairs<br>4607 E. Imperial Ave.<br>Las Vegas, NV 89104-5816                   | 006 V-8 Registry<br>4361 St. Dominic Drive<br>Cincinnati, OH 45238                                      |

\*\* Changes



Hier dan de andere Corvairs van de 'jongens van Trafic'. Boven de witte '66er coupe met 110pk aan boord en een vierbak, die aanvankelijk bedoeld was als onderdelenleverancier voor de '64er coupe. Echter de wagen was, na een grondige inspectie, zo goed dat hij gerestaureerd werd. Beneden de nog in originele staat verkerende '65er convertible PG waarvan de 140pk motor vanaf de aanschaf problemen maakt.





1965-69 high performance parts & tools. New & used engine, trans, diffs, brakes, suspension, body panels, street or race. Mail description, price, and phone # to Alex Clegg, 618 S. Pierce Ave., Wheaton, IL 60187. ....(IL)

Corvair tools, new or used, engine, trans, diffs, suspension, gas heater, turbo, head, cyl., rings, GM, Dale, Clark, and others. Mail description, price, and phone # to Alex Clegg, 618 S. Pierce Ave., Wheaton, IL 60187. ....(IL)

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. macgoodies@aol.com, 310/793-0129. ....(CA)

**SERVICES OFFERED**

Let us serve you with the finest:

Flywheel remanufacturing (the best!)  
Harmonic balancer remanufacturing (\*)  
Distributor remanufacturing/rebuilding (\*)  
Turbo distributor advance-retard units  
plus several tools/small items

We have a free catalog; send SASE with 2 stamps

503/364-8685, Visa/MC  
Dale Mfg. / 3425 Fairhaven NE / Salem 97303 .(OR)

Does your Corvair need major or minor repairs?  
We offer:  
Economical pick-up & delivery service  
Free itemized estimates  
Several easy payment plans are available  
Call: Cotrofeld Automotive, Inc., 802/375-6782  
America's Oldest Corvair Shop .(VT)

Corvair flywheel rebuilding

Have you corrected the infamous Corvair flywheel problem of "loose" rivets yet?  
Our "bolt circle centering" assembly makes the pressure plate and starter ring gear run true for true customer satisfaction...ask around!

Dale Mfg/3425 Fairhaven/Salem, 503-364-8685 .(OR)

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)

Is your Corvair in need of restoration?  
We offer:  
Complete show quality restorations  
Interior & convertible top restoration  
Engine overhauls, Transaxle repairs  
Chassis restoration, Undercarriage restoration  
Economical pickup and delivery services, Free estimates  
A payment plan to fit your budget  
For brochure call: Cotrofeld Automotive, 802/375-6782  
America's Oldest Corvair Shop .(VT)

Harmonic Balancer Rebuilding

The DALE remanufactured balancer is seven ways better than the competition...and it shows!

press-apart strength is 7,000 pounds force (new G.M. strength was only 2,600 pounds)

Dale Mfg / Salem OR / 503-364-8685 .(OR)

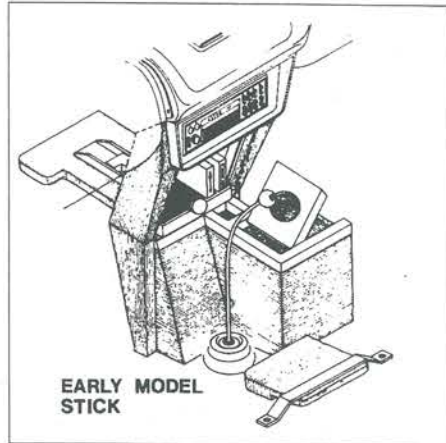
**LITERATURE & COLLECTIBLES**

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.autolit.com. ....(NY)

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. dept. CC, Santa Barbara, CA 93111-2149. ....(CA)

Both volumes of the Corvair Reference Guide are now available. The CRG is a listing of everything that has been published on the Corvair. Vol. 1 covering the years 1958-1983 is \$10 plus \$3 shipping, Vol. 2 covering 1984-1997 is \$8 plus \$4 shipping. Both for \$18 plus \$4 shipping. Bob Helt, 3016 Pearl Harbor, Las Vegas, NV 89117, 702/256-2008. ....(NV)

**MISCELLANEOUS**



Too costly for mfg. 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)

Corvair Museum cars are protected by our custom car covers. Indoor and outdoor covers, seven material choices, we can cover any car. Factory direct prices. Call, e-mail, or write for samples and prices. Chisholm Coach, 20111 Deerfield Dr. Georgetown TX 78628, toll free 888/345-5114, Barney@texas.net. ....(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-Rampsid, 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)

The Detroit Area Corvair Club still has a number of 1999 poster calendars displaying the top 25 cars from our 1998 Homecoming Weekend. We are offering the calendars at a reduced price: \$6 + \$3 S&H. Please send your name and address with a check payable to John Allesee for \$9 to: DACC Calendar, P.O. Box 549, Saline, MI 48176-0549. ....(MI)

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. Both designs can be seen at <http://www.corsaont.icomm.ca/logos/logovote.htm>. The cost for these high quality T-shirts is only \$11 + 15% for shipping and handling (\$12.65 total). 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)

**LARRY'S CORVAIR PARTS**

14919 S. Crenshaw Blvd.  
Gardena, CA, USA 90249  
email: K6RO@earthlink.net  
Hours: M-F 9-6, Sat. 10-5  
Closed Sunday

**ENGINE PARTS**

Rod Bearings Std. or .010 \$44.95/set

Main Bearings Std. or .010 69.99/set

Isky Cam Shafts 74.99/exch.

Top Cover Bolt Kit 4.99/set

Top Cover Gasket 1.99 ea.

110/140 Alum Exhaust Packings 16.95/set

'61-69 Standard Plug Wires 19.95/set

**GASKETS & SEALS**

Bell Housing Gasket \$1.99/ea.

Valve Cover Gasket 1.99/ea.

Trans/Diff Gaskets 1.99/ea.

Rear Housing Gaskets 1.99 ea.

Oil Pan Gasket 3.99/ea.

Viton O-Rings 7.50/set

**Specials!**

Fan Belts 2 for \$18.00

Turbo Mufflers 29.95

High Volume Heater Motor 26.95

Early Blower Bearing 17.99

'63-65 Bow Tie Mirror Kit 39.95

'65-69 Speedometer Cable 24.99/ea.

TRW Forged Pistons 229.95/set

CALL: 310/970-9233 or FAX 310/970-9851

**Van de redactie**

En wie nu dacht, aan de hand van het oproepje in ons vorige blad, dat langzaam de kaars dovende was, heeft het goed mis. Slechts een paar mensen heeft hierop gereageerd, maar dat leverde zoveel meer nieuws op dat we weer even vooruit kunnen. Neem nou Marco Verstappen (zie elders in dit blad) die meteen na lid te zijn geworden, achter het toetsenbord kroop en een aardige pagina ter introductie van zichzelf leverde. Wij hebben 'm dan ook integraal afgedrukt in deze uitgave. We doen ons best om het gehalte van ons blad hoger te maken en dit zo te houden. Helaas moeten we maar al te vaak constateren dat er verscheidene artikelen niet gelezen worden. Neem maar van ons aan dat we geen 'kul verkopen', en dat ons blad tot meer in staat is dan alleen maar 'plaatjes' te tonen. Onlangs was jullie redactie op het circuit van Zolder tijdens historische races. Heel aardig om de diverse klassen, waarvan de toerwagens de meeste indruk achterlieten, te zien gaan, daar waar ze voor gemaakt zijn; hard rijden! In een (wens)droom zie dan ook een of meerdere Stingers voorbij schieten, maar die waren er helaas niet. En om nu afbeeldingen af te drukken van '60er jaren auto's van een ander merk lijkt ons in dit blad niet zo op zijn plaats. In ons vorige nummer is het artikel over de 'Copper cooler' een beetje lang uitgevallen. Toch wilden we dit toch wel belangrijke item in zijn geheel behandelen zodat dit niet een vervolg binnen een vervolgverhaal zou worden.

**contributie**

In een kort overlegje met onze kasbewaarder Mike is er besloten om in de toekomst als herinnering aan contributiebetaling een acceptgirokaart bij te voegen. Dit om vergeetachtigheid tegen te gaan en de betaling te vergemakkelijken voor zowel jullie als onze penningmeester. Het zou jammer zijn als jullie op een bepaald moment een of meerdere nummers

zouden moeten missen, terwijl er niet de intentie was om 'uit te treden'. In ieder geval ook weer voor dit nummer: veel kijk en vooral leesplezier!

**Colofon**

2<sup>e</sup> jaargang nr. 4

*Uitgave en redactie:*  
Corvair Club Nederland

*Redactieadres:*  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT  
Tel./fax 046-4 516 323  
Email: jmljanssen@wx.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.50 op  
Rek. nr. 7814905 (Postbank)  
o.v.v. Corvair Club

*Niet commerciële advertenties zijn gratis voor alle leden.*

**Vraag en antwoord**

Regelmatig komen er technische vragen naar voren, ook uit het buitenland. Wij doen al het mogelijke om op deze vragen adequaat antwoord te geven.

**Inhoud**

Zoals jullie gemerkt zullen hebben is dit blad evenals het vorige iets anders van samenstelling, te weten dat er minder kleurenfoto's door het blad heen afgedrukt zijn. Dit heeft te maken met de steeds groter wordende oplage. We hebben nu eenmaal te doen met een gezond groeiende vereniging, en eerlijk gezegd vinden we dat de club niet veel groter hoeft te worden. Zo houden we het amicaal en overzichtelijk

**Nieuwe leden**

Onlangs liet Mike Cramer weten dat er weer nieuwe leden ingeschreven zijn. De reeds genoemde Marco Verstappen die een interessante Corvair bezit doordat deze op gas rijdt, en waarover we in een van onze volgende edities nog wel het een en ander zullen lezen. Daarnaast heeft zich aangemeld Dhr. Visser-Rosbergen, die ons vergeefs een aantal keren telefonisch heeft proberen te bereiken maar zijn eigen tel. nr. niet achterliet zodat wij hem onmogelijk terug konden bellen. Laat nog eens wat van u horen! Daarnaast is het Dhr. Worst(?) uit Zwolle, die ons met een '65er convertible met 140pk aan boord komt vergezellen.

Rest ons nog Paul Hilkens uit Sittard te vermelden, die abusievelijk in de vorige editie niet vermeld werd bij de 'nieuwe leden', maar waarvan wel de '62 convertible als 'spotter' werd afgebeeld.

**Aan de late kant**

Ons vorige blad was met een vertraging van een kleine vier weken aan de late kant. De leden van onze club die al wat langer gewend zijn op tijd het blad te ontvangen, zullen wel reikhalzend hier naar uitgekeken hebben. Jammer maar het was niet anders. Door het organiseren van de meeting met direct daaropvolgend de vakantie, is ons clubblad er een beetje bij ingeschoten. Daarnaast is het natuurlijk ook zo dat je eerst wat moet hebben om te publiceren. Om ons blad daarna vermenigvuldigd te krijgen is het tijdens de vakantieperiode ook nog een hele toer. Daarom vragen we begrip voor deze situatie, en als jullie nu genoeg inzenden komen er voor de rest van het jaar nog een, zo mogelijk twee nieuwe edities uit. Met deze uitgave hebben we weer veertien dagen ingelopen en aan het eind van het jaar hopen we weer op de oude frequentie terug te zijn. De advertentiepagina staat weer zo boordevol dat de agenda heeft moeten wijken naar elders.



## Meeting

### Ronquieres/Eurovair

Zoals de meeste van jullie, en zeker de inschrijvers, hebben gemerkt, is door de zeer slechte deelname van de Fransen de meeting in België geannuleerd. Jammer want het had een eerste aanzet kunnen zijn voor een verzameling op Europees niveau. De locatie was geografisch gezien, prachtig gelegen in het midden van de diverse Corvairminnende landenclubs. Indien deze meeting niet afgeblazen was geworden, hadden we nog wel een aantal uitnodigingen willen gaan naar de Scandinavische Corvair-enthousiasten die we kennen via internet. Voorts zouden er twee Engelse 'owners' die zich aangesloten hebben bij de Fransen, nog wel over (Het Kanaal) gehaald worden. De Duitsers in de persoon van Thomas Stingl zouden acte de presence geven, en het was niet uitgesloten dat er ook een of meer Zwitsers zouden komen. De "Assemblee" op bovengenoemde locatie is weliswaar afgeblazen, maar nog niet geheel uit de agenda geschrapt. Een volgend jaar zal er een nieuwe poging gedaan worden, en wij zullen dan, nog meer als nu, onze medewerking hieraan verlenen. In de eerste dagen van de bekendmaking onzerzijds waren er al 5 inschrijvingen binnen. Dit beloofde vanuit onze club een succes te worden, want zoals we ervaren hebben, en dit ook van andere clubs te horen hebben gekregen; als er op een meeting de helft van de clubleden komt opdagen, is de opkomst goed te noemen. Voor een buitenlandse trip vinden wij dan een-vijfde tot een-kwart ook al behoorlijk. Het programma zal het welzijn van en meeting danig beïnvloeden, dit met het oog op een volgende keer. Wanneer clubleden elkaar leren kennen, en er een amicale sfeer ontstaat dan is al gauw een volgende gelegenheid in de agenda bijgeschreven. Langzaam komen we wel tot een dergelijk festijn, maar helaas zijn

er nog heel wat mensen die het nut hiervan niet inzien. Toch wordt er volgend jaar een nieuwe poging ondernomen.

## Agenda

- 17-19 sept. Hist. Racefestival Circuit Park Zandvoort
- 19 sept. Modelautoeurs Raamsdonksveer
- 9-10 sept. Int. Oldtimerbeurs IJsselhallen Zwolle
- 16-17 okt. Super Oldt. Festiv. Groenordhall. Leiden
- 2-3 okt. Int. Corvairtreffen Sinsheim Dld.
- 22-24 okt. Brussels Retro Festival. Heizel, Bruss.
- 6-7 nov. Rock around the Jukebox (met auto's en andere zaken van de 50 en 60's. (Jaak staat er ook)

## Amerikaans bezoek

In deze maand hebben de Fransen bezoek van Caroline en Clay Wispell uit Arlington, Texas. Zij hadden zich voor-gesteld om aan bovengenoemde meeting deel te nemen. Helaas gaat dat dus niet door. Zij hadden al een hotel besproken in de buurt. Daar wij ook sinds enkele weken contact met hun hebben, hebben we hen uitgenodigd ons een bezoek te brengen. Of het ervan komt lezen jullie in onze volgende editie.

## Amerika reis

Wie onze voorgaande clubbladen goed gelezen heeft, kan zich misschien nog herinneren dat Mike Cramer en zijn familie vorig jaar een vlucht naar Amerika op het laatste moment heeft moeten annuleren, en hun vakantie moeten uitstellen voor een jaar. Dit vanwege een stevig auto-ongeluk, drie dagen voor hun vertrek. Afgelopen maand is Mike met zijn gezin dan alsnog naar Amerika geweest. Het spreekt vanzelf dat niet alleen het land bekeken ging worden, maar ook zijn producten, en dan weet iedereen dat we daarmee Corvairs bedoelen. De reis beperkte (!) zich tot Californie en omgeving. Daar er in deze staat

enkele 'Suppliers' geves-tigd zijn werden deze dan ook door Mike met een bezoek vereerd. Daar Mike serieus op zoek was naar een Spyder conv., had hij tevoren contacten gelegd met iemand van de San Francisco Bay Corvair Club, ene Skip. Deze Skip had hem aangeboden om te zien naar te koop zijnde Spydere conv. of andere convertibles, en hem te begeleiden indien nodig. Een uitgebreid verslag gearneerd met aardige foto's kunnen we verwachten in ons volgende blad, maar op de 'spotters' pagina is alvast een voorproefje afgedrukt. Voorts heeft Mike een ware schat aan nieuw documentatiemateriaal meegebracht, waarvan hij weliswaar een gedeelte naar de States moet terugsturen, echter pas nadat er een massa kopien van gemaakt zijn. We zien er naar uit Mike!

## FEHAC-nieuws

De Fehac wil bevorderen dat er kwalitatief goede oldtimer-verzekeringen komen. Daartoe is al eerder besloten te komen tot een Product Advies Oldtimer-verzekeringen. De Fehac heeft recent 25 motorrijtuig-verzekeraars aangeschreven en hen een vragenlijst voorgelegd met het verzoek aan te geven wat in hun oldtimerpolis nu wel en niet gedekt wordt. Ook wordt daarbij gevraagd naar de acceptatiecriteria van de maatschappij.

## Corvairs op het doek

We kregen van Jaak Eijkelenberg nog een vermelding van '61er coupe, die voorbij komt rijden in de 'Elvis-film': "It happened at the World's Fair" uit 1962. Als echte 'rock 'n roller' ontgaat Jaak dit soort beelden niet. Meer van dit soort vermeldingen op de pagina van Andries v.d. Kamp.

## Fehac

Binnenkort sluiten we ons aan bij de Fehac. Naar het zich laat aanzien brengt dit geen contributie-verhoging met zich mee.

## 1968

1968 MONZA convertible, yellow, black top, 500 mi. on professionally rebuilt 110/PG. Power top, mag discs & spoke discs. 2nd owner, stored garaged and covered. Losing storage. Runs as new. Looks near new. \$6,600US OBO. J. Webb, 3128 48 St. SW, Calgary, AB Canada T3E 3X7, 403/242-5917. (AB)

## 1969

1969 ULTRAVAN #472, excellent exterior paint, tan w/brown/gold stripes and very glossy. White interior paneling, excel. New 4.11 gears, Domestic frig. & radial tires. Blue seat mat. & curtains. CBI/AM/FM radio. Cat. & 5 gal. water heater. All glass is good. Engine has loose valve seat. Buy as is for \$6,995 or add \$900 for repair of eng. This would be a very nice unit after a little work on it. Video avail. \$8 ppd. Jim Craig, 760/366-9104 or jrcraig1@juno.com. (CA)

1969 ULTRAVAN #507, exterior excel. paint. Very glossy. Interior is also very nice with the walnut color paneling. New seat upholst., curtains, radials, solar pnt., Domestic 3 way frig. 30k on new V-6 eng. conv. 3.6L. w/3-spd auto. Runs excel., no cooling problems. 4 pt. stabl. pads. CBI/AM/FM radio. Disk brakes, frt. Ready to travel. \$6,495 OBO. Video avail. \$8 ppd. Jim Craig, 760/366-9104 or jrcraig1@juno.com. (CA)

1969 MONZA coupe, rust-free lifetime Arizona car, 2nd owner. 110/PG plus many options. Fly here, drive home. Reg'd to 2000. \$3,500. 480/945-9403 eves. (AZ)

## CARS WANTED

Devin body: Corvair, VW, or ? powered, any condition, 1955-67 VW bus for Corvair motor conversion. mac-goodies@aol.com, 310/793-0129. (CA)

A mint '64 SPYDER conv. in yellow and a mint 1965 CORSA turbo conv. in yellow. Will pay up to \$20,000 each for the right cars. Bob Hays, 712/323-8510, bhays59891@aol.com. (IA)

## PARTS FOR SALE

3782208 '60 headlamp parking & directional signal unit comp with gasket, T-3 bulbs, & TS lens \$65; same but no T-3 bulbs \$25. 9702888/9 '65-69 outside door handles \$95 pr., 916167/8 '67-69 park lamp assy \$160. RR backup lens ea. '62 \$8, '63 \$12, '64 \$11, '65 \$12, '66-69 \$15; tail lens '62 \$10, '63 \$11, '64 \$10, '65 \$12, '66-69 \$15. 1960 car, '61-65 FC headlite bezels no bk paint \$165 pr., '63-64 bezels \$250 pr., '65-69 bezels \$225 pr. 4470394 '65-69 cpe rh door sill plates \$95 ea., '65-67 4-door sill plates set of 4 \$200. 985166 '60-64 4-door vent shades set of 4 \$60. Front body embs. '65 \$225, '64 \$105, '61 \$100. Rear grilles '64 \$180, '65 Corsas \$145, '65 reg. \$110, '66-69 \$165. Full wheel covers sets of 4, '62 non-Monza emb. \$150, '63 Monza emb. \$190, '64 no emb. \$200, '66-69 Monza emb. \$170, '65 no emb. \$90, '66-69 Monza emb. \$175, '66-69 non-Monza emb. \$105, Spyder emb. \$20 ea. Radios LM PB \$150, LM man. \$105, EM man. \$100, 485590 rear seat spkrs \$50. Trim parts, Monza cross \$11, 140 emb. \$22, '62-64 turbo lid emb. \$22, '62-64 Spyder script \$10, '65-66 Corsas C emb. \$15, 3878602 Corvair script \$12. Corsas horn button \$42, 59571015 '65-69 turn signal control plate \$6, 3775631 FC turn sig. Switch \$20, 6257036 '60-64 turn sig. Switch \$15, 910502 '60-64 turn sig. control assy \$45, 1965-69 blower hub & bearing \$45, idler pulley \$50, 3847843 '64 cyl. units \$65 ea., set of 6 \$360, cast pistons not domed 4 over \$25 ea., set of 6 \$125. 3767024 stud upper crankcase, .003" \$9.50 ea., 3590739/0 cove castings \$60 pr., cove end trim \$45 pr., cove upper & lower trim \$45 pr. 1998017 '65 FC WPG trans safety control & backup lamp switch \$50, 1993326 '61-65 with 4-spd switch assy backup lamp \$65. No ship items: '61 rocker mldg. in green & orange box \$250 pr., '64 rocker in box \$250, not in box '64 rocker mldg. \$180 pr., '62 rocker mldg. no bk paint \$165. Used items: Spyder dash \$85, Corsas dash \$80, motor & drive cables for '65 power top \$95, 1 VG '60 car '61-65 FC headlamp bezel \$95, Clark's 2 qt. aluminum oil pan with gasket \$50. J. Mavity, 2177 Old Madison Ave., Indi-

anapolis IN 46225, 317/787-3091. Member CORSA, Corvanairs, & Circle City Corvairs. (IN)

Crown V-8 kit from parted car, complete \$900 OBO. Other Crown V-8 parts, fiberglass engine covers. Would like to buy CORSA chapter license plates for display at Daytona 2000 convention. Gary Ganssle, 1181 Spring Valley Rd., Bethlehem, PA 18015, 610/838-9633 aft. 4PM. (PA)

FC frt lwr body corners, \$75 pr. VGC. FC ramp & tail gate latches \$25. 3 FC bumper guards, 8 clamps \$45. Eng. sheet metal frt, sides, rr, top most years, sand-blasted & primed \$10-\$25. EM cpe, 4-door, sta. wagon sheet metal NOS rocker pntls 4-door/wgn \$50, ccp #1512 \$25 rr 1/2 of frt fndr, steel dog legs sa CCP #1505 & 1506 \$50 ea. Fr fndrs sa CCP #1528 & 1529 \$65 ea. Fndr corners frt & rr \$25 ea. Steel, good partial front fenders \$50 ea., VG car bumpers \$40, recon. Head-light buckets \$75 exch., '65 A/C complete \$300, \$250 w/out compressor, 16 gauge EM battery box \$25, LM alum. brake drums \$25, FC tail lite units, headlite bezels, frt grilles \$10. 100s of Corvair parts. Best to write, phone at own risk. S&H depends on size (some free), weight, and order amt. Ben Brown, 1925 Tall Oaks Dr. #1705, Aurora, IL 60505, 630/978-4223. (IL)

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)

Air components, both early and late. Want to sell as a package about half a pickup load. Great value for \$500. 336/998-5695, ppri@aol.com. (NC)

1966 110 hp motor complete, carbs to exh. man., har. balancer to bellhousing \$75. Rear air grills '66-69 Monza \$30, '64 new NOS \$175. 2 engine shroud to body seal '65-69 new \$25. 1965-69 rear cove trim, very good \$40. 1966-69 tail light lens set, fair, \$15. 150 hp YH carb \$145, turbo heat shield, fair, \$40. Hubcaps galore, call. 1965-69 interior, nice, '64 conv. interior call. Alternator \$10, generator \$15. 303/699-7599. (CO)

Weber carburetor 45DCOE, with Crown manifold for turbo, \$95 or offer. John Ottosen, 3031 Windrose Ct., Chino Hills, CA 91709, 909/597-0020. (CA)

Multi megatons of '65-69 Corvair used parts. Good cond. 140-4 bbl carb & manifold, also engines, trans, diffs, front suspensions, power tops, doors, trunk & deck lids, trim, seats, & Corsas dashes. Way too much to list here. Fair prices, may trade. Mail request list and phone # to Alex Clegg, 618 S. Pierce Ave., Wheaton, IL 60187. (IL)

NOS parts: 1 pair '65-69 door sill mouldings \$350, six 3819695 '64-69 rods \$89.95/set, 3846973 torque converter \$140, '60-62 rear wheel bearings \$160, 5643032 '60-64 fuel gauge \$35, 3839889 cam \$105, 1993664 '61-65 4 speed back up light switch \$79, 6255781 '60-64 axle flange \$52, 3841371 diff nose cone \$26, 3826473 '60-64 blower bearing assembly \$35, 3887460 '65-69 LH 140 muffler assembly \$156, 3867813 '64-69 LH lower thermostat shroud \$65, 3856614 '65-69 blower bearing assembly \$40, 3869877 '65-66 turbo muffler \$185, 1116224 '62-64 turbo pressure retard \$50, 985450 '63-64 front antenna RH \$90, 988274 '60-64 gas door guard \$25, 986078 '65-69 gas door guard \$24. Many NOS parts early and late, send SASE for list. Larry Shapiro, 310/970-9233, fax 310/970-9851, k6ro@earthlink.net. (CA)

Perlux Ignitor electronic ignition \$59.95 or 2/\$110. Flamethrower 40KV coil \$26.95, cam gears \$32, copper head gaskets all sizes .032-.042 \$13/set, oil filters \$5.50, 2/\$10, carb kits \$8, nylon pitman arm bushing \$6.95, hi volume heater motor \$26.95. Many more parts on sale, send SASE for complete list. Larry Shapiro, 310/970-9233, fax 970-9851, k6ro@earthlink.net. (CA)

Used parts sale: valve covers \$4 each, starter cores \$10 each, distributor cores \$10 each (no turbo or 140), early heads \$25 each (no turbo), '60-64 rear axles \$10 each, '61-65 FC rear axles \$10 each, '65-69 brake drums \$10

each, '60-63 carbs \$10 each (no turbo), '65-69 mag fans \$10 each, '60-63 PG or stick bellhousings \$10 each. Rust free body panels and sections available, call for quote. Many more parts, send SASE with your needs on used parts. Larry Shapiro, 310/970-9233, fax 310/970-9851, k6ro@earthlink.net. (CA)

NOS Carter turbo carb for '63-64 Spyder, just like new, \$225. Three turbo heads for '65 Corsas \$175. Would consider trade of either very tight steering box or original working radio for '65 Corsas. Ron, 818/248-7133, rharlan@glendale.cc.ca.us. (CA)

Closing out all parts/accessories. Items are too many to print here. Something for everyone. 33c stamp brings list. B.A., 7830 E. Belleview St., Scottsdale, AZ 85257. (AZ)

Molding, engine cover 3870742, new; shields, mufflers (L, R), 140, \$5 ea., exhaust manifolds, 140 L&R \$10 ea., motor mounts, front, stiff, \$5 ea., snout, transaxle, \$15, distributor 1110330 \$20; fast steering arms, Fitch, \$20, lifter, valve, 5232450 new (2) \$4 ea., valve, 140 intake 2, \$5 ea., 140 exhaust, 3856735, 2, \$7 ea., rocker arm/ball, new \$3, misc. gaskets for Saginaw trans \$1; gaskets, differential cover, 4, all for \$6; wheel cylinders, new, set for '66 \$110. 509/751-1626 or kayb@syrringa.net. (WA)

NOS, orig. GM 140 mufflers, 2 ea. l/h #3887459 & 1 ea. r/h #3887460, \$65 ea. Used (E) & (L) fac. air cond. syst's. includes all except the compressor, mount & pulleys, \$150 ea. NOS blk. plastic bag for conv. top boot, #44853356, \$10. All plus UPS. Jim Craig, 760/366 9104 or jrcraig1@juno.com. (CA)

Kelsey-Hayes spare tire retainer and support bar. I have reproduced these hard to find items. Retainer is made of galvanized steel. Support bar is bent and threaded. Just weld to your spare tire bracket and paint. Near perfect match. \$50/set, includes shipping. 801/825-5025, kissyb@silkc.uswest.net. (UT)

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

Fully rebuilt Powerglides complete with installation instructions. Each unit is disassembled, inspected, cleaned, and professionally assembled using new parts. All our rebuilds include a 1 year warranty. Cars \$429, FC \$49, +\$40 core for cars, \$80 for FC. Visa & Mastercard always welcome. S/W Corvair, 602/268-5968, maksamit@southwestcorvair.com. (AZ)

Remanufactured clutch friction disk using state of the art materials. Fits early or late models. All carry a full 1 year warranty. \$29+\$12 core per unit. Visa & Mastercard always welcome. S/W Corvair, 602/268-5968, maksamit@southwestcorvair.com. (AZ)

Fully illustrated used part catalog with over 4,000 quality parts listed. We are committed to quality and customer satisfaction. To order catalogs call us at S/W Corvair, 602/268-5968, maksamit@southwestcorvair.com. Visa & Mastercard always accepted. (AZ)

## PARTS WANTED

1 set of RB crankcase halves date coded 1204-1208. I don't require the cam, crank, rods etc. Just an example T1204RB. John Gray, 515 Park Road South, Oshawa, Ontario L1J 4J6 905/576-6446. (ON)

Looking for a good set of hinge covers for a Lakewood. Color not critical but prefer white. Al Rollin, 215/368-4833 or arollin@adelphia.net. (PA)

1965-66 turbo 180 parts, "D" heater boxes and 4" hose fittings, 1966 180 heads, NOS in. & ex. valves, NOS turbo repair kits, turbo heat shields, Weber, SU, 2- or 4-barrel manifolds. Mail description, price, and phone # to Alex Clegg, 618 S. Pierce Ave., Wheaton, IL 60187. (IL)



# CORSA Classified

## CARS FOR SALE

1980? ULTRAVAN #700. The last UltraVan built. Smaller in height but longer by five ft. Driveable but not licensed. Own a part of Ultra history. The int. is 80% completed. New range w/oven & Dometic frig. Reduced price \$5,995 OBO. Video avail. \$8.ppd. Jim Craig, 760/366-9104 or jrcraig1@juno.com. ....(CA)

VALKYRIE kit car, GT-40 lookalike, not assembled, includes Corvair suspension and transaxle, made for small block Chevy, extra parts and manual. 510/521-9968 days, 521-9958 nites. ....(CA)

For restoration or parts, 1966 conv. 140/PG \$300, 1961 RAMPSIDE 110/PG, recent overhaul on engine, camper, trans needs adjustment, \$350. For parts: 1965 conv. 110/4 \$200, 1961 RAMPSIDE 102/4 \$100, 1965 MONZA coupe 110/PG \$100. Don Richeson, 21164 Hwy. 550, Montrose, CO 81401, 970/249-9443. ....(CO)

1963 CORVAN, 80/4, 41K orig. documented miles, all original except for battery, muffler, and tires, no rust, garaged original, now has sheet metal accident damage on passenger side; if you do body and paint or know someone who does, this van is for you, asking \$2,200. 1966 MONZA coupe, 140/PG, rusty underneath, but a strong runner, \$1,200. 1965 500 4-door, PG rebuilt, 110 hp, minor rust, newer non-stock seats, \$1,200. 941/746-0478, scl@sclqa.com. ....(FL)

1967 MONZA Crown V-8, runs cool, v. good overall condition, \$5,000 OBO. 1965 CORSA 180/4, Posi, stored many years, needs paint & interior work, \$4,000 firm. 1962 RAMPSIDE, '64 car 110/PG, good condition \$3,500 OBO. 1961 RAMPSIDE, drive or parts, \$700 OBO. All run and inspected. Gary Ganssle, Bethlehem, PA, 610/838-9633 after 4PM. ....(PA)

## 1961

1961 4-door sedan, 3-speed, total restoration, white body, white & red int., all new int.; suspension, brakes, tires, hubcaps, chrome, rubber molding, engine 100% rebuild, transaxle rebuild less than 100 miles since res. Extra parts. Must see to appreciate, call George for details. Over \$6,100 invs., \$4,700 takes it. Carl White, 5755-A Industrial Pl., Colorado Springs, CO 80916, 719/550-0660. ....(CO)

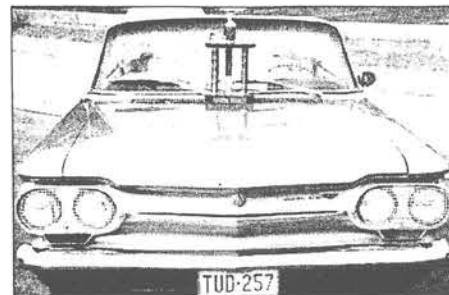
1961 700 4-door sedan, PG, very good condition stored in garage since new, 38K original miles, located in W. Newfield, ME. \$2,000. 207/636-2995 or 781/828-1412, roydorya@compuserve.com. ....(MA)

## 1963

1963 MONZA coupe, 102/PG, red with black interior, new paint, nice interior, great daily driver. \$3,000 OBO or interesting trade. 256/955-1877. ....(AL)

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," P.O. Box 607, Lemont IL 60439-0607, FAX 630/257-5540. The first six lines (52 spaces) are free to members, \$1 each additional line. Members commercial advertising is \$1.50 per line. Non-member rates are \$18 for four lines and \$3 per additional line. Photos: insertion size: 1-1/2" x 2-5/16", \$12 each; maximum insertion size 2-5/16" x 2-5/16", \$16 each. Deadline for all classified ads is the first day of the month preceding the issue cover date.

1963 MONZA convertible, 4-speed, red with white top & interior, always garaged. Immaculate condition. \$6,500. 704/541-8087 work, 846-7997 home. ....(NC)



1963 SPYDER 150 hp turbo conv., 59K orig. miles restored to orig. stock Silver Blue inside and out with like new white manual top and boot on rust free CA car except for late wire wheel covers. Most chrome and trim replaced with NOS parts including new scratch free tinted windshield. Tank was sealed, carb rebuilt, Viton seals replaced, eng. area and car are ready for white glove check. Many first place car show wins. \$7,500. 513/754-0056, Jim Carrier, 909 Snider Rd., Mason, OH. ....(OH)

1963 MONZA conv., red on red, white top, 4-speed, low miles, also has extra motor & parts. \$2,300. John, 765/759-9112. ....(IN)

## 1964



1964 MONZA coupe, PG, red, new paint, Clark's seat covers, new O-rings, new tires, drive it home. Robert Hill, P.O. Box 751, Hazel Green, AL 35750. 615/433-9267. ....(AL)

1964 4-door, white, needs work. Original owner, perfect motor. Best offer. Available for viewing by appointment. Jackson, 314/227-8762, St. Louis area. ....(MO)

1964 SPYDER conv., yellow with white top, black int., 70K actual, runs and drives great. Also lots of parts plus rebuilt '67 140, never started, new pistons cylinders, etc. \$10,000 for Spyder, call on parts. 970/350-9792, sbagley@prodigy.net. ....(CO)

1964 MONZA conv., 110/4, white/red int., white top, body good, 45K miles. \$2,000 OBO. 319/524-8988. ....(IA)

## 1965

1965 FITCH ITA race car, quick steer box new trans, nylon front/Heim rear susp., urethane crossmember mounts, cage, belts, gauges, 7" steel wheels, dual pumps/pickups, CR gears, balanced, forged, large cooler, mod. oil system, HD springs/locks/retainers. Save yourself 100s of hours. \$2,700. Akron, OH, 330/630-0070. ....(OH)

1965 MONZA 4-door, white/white, 110/PG, A/C, tinted glass, 11K miles, needs complete restoration. \$800. John Nance, 336/672-1467. ....(NC)

1965 MONZA convertible, 140/PG, maroon/black/white top. Great condition, drive anywhere. Body & floors solid. Easy restoration. \$5,000. Ken Lawrence, 255 W. Madrid #10, Las Cruces, NM 88005, 505/525-0787. ....(NM)

1965 CORSA 140 coupe, Danube Blue, always garaged, excellent condition. \$5,000. 706/860-4396. ....(GA)

1965 MONZA coupe, 110/4, Fitch roof, A/C, original solid car, owned since 1966, in storage 20 yrs., yellow w/black int., will need restoration. \$695. Bill Stubbs, 703/491-1077, Woodbridge, VA. ....(VA)

1965 CORSA coupe, new 220 hp blueprinted/balanced uprated motor, water injection, custom heads, etc. White, black int., Yokohama A509 tires, 205 fronts and 225 rears, on Camaro white star mags, plus original wires, air dam, good interior, rust-free CA body. Very fast & fun., guaranteed smiles. \$7,200 OBO. Ron, 818/248-7133, rharlan@glendale.cc.ca.us. ....(CA)

1965 CORSA turbo conv., 180/4, Posi, black/tan int., black power top, older restoration but still a beautiful car, 14 inch Camaro rally wheels, former Senior Division car. So many new parts. Call for details. Car is located in NJ. \$7,500. Jim, 706/781-1467 or jdodd106@aol.com. ....(NJ)

## 1966

1966 YENKO STINGER Stage II YS030, original body, never road-raced. Pics at www.corvair.hostways.com/yspics. Many extras. \$15,300. Bob Kremer, 630/985-2292. ....(IL)

1966 CORSA coupe, 180 hp turbo, Lemonwood Yellow, white, all options, AZ rust-free car, 0 miles since fresh restoration, immaculate, exceptional driver. \$8,700, price reduced, new twins force sale of this beautiful rare car. 602/957-8725, fax 957-8783. ....(AZ)

1966 CORSA 140, Regal Red, black int., A/C, 80K, correct wire covers, driven little since early '80s restoration. Excellent condition, spare motor & misc. parts. Loren Aldrich, 219/256-1780, 291-7177. ....(IN)

1966 MONZA conv., 110/PG, lt. blue w/black vinyl int., 50K miles, white power top. All original, garaged, outstanding condition, pictures upon request. \$5,995. Burt Bickerstaff, 706/782-3648, Box 347, Clayton, GA 30525. ....(GA)

1966 coupe, 110/PG, light blue with matching interior. This car was a 5 year restoration and is in excellent condition. No expense was spared. Less than 500 miles since engine and transaxle overhaul. Always garaged, only driven to local Corvair shows for display. \$5,500 OBO. 816/436-4876, KC. ....(MO)

## 1967

1967 MONZA Crown V-8, runs cool, v. good overall condition, \$5,000 OBO. 1965 CORSA 180/4, Posi, stored many years, needs paint & interior work, \$4,000 firm. 1962 RAMPSIDE, '64 car 110/PG, good condition \$3,500 OBO. 1961 RAMPSIDE, drive or parts, \$700 OBO. All run and inspected. Gary Ganssle, Bethlehem, PA, 610/838-9633 after 4PM. ....(PA)

1967 500?, 4-door Corsa, 140 engine runs, 4-spd, dash, suspension, 2-barrel carbs & manifold. Parked a while, body is hurting. Spares original eng. and auto trans, doors, interior parts. \$500. 610/565-4975, leave message. ....(PA)

## "My first fan belt toss"

Ja, ik heb mijn eerste snaar verloren. Niet iets om trots op te zijn, maar het schijnt iedere Corvairrijder wel eens (of meerdere keren) te overkomen. Deze keer was het wel een beetje mijn eigen schuld (dikke bult). Na het geslaagde evenement in Limburg, reed ik vlak voor Mike Cramer op de snelweg. Op een gegeven moment kwam hij met een flinke vaart voorbij. Ondanks tegensputteren van Leonie, mijn vriendin, kon ik de verleiding niet weerstaan om met het gas op de plank Mike weer voorbij te gaan. Vlak nadat ik weer naar rechts was gegaan, rook ik de geur van warm rubber. Nog maar wat meer gas teruggenomen en zelfs de vluchtstrook opgezocht, want de waarschuwinglampjes op het dashboard gingen branden. Mike stopte direct achter ons en de diagnose was vlug gesteld. De V-snaar lag eraf en overall zaten stukjes rubber en rafels. Met hulp van Mike werd de reservesnaar, die ik altijd bij me heb, er vlot weer op gelegd. Het vertrek vanaf de vluchtstrook vroeg eerst nog twee minuten voordat de Corvair weer pk's wilde leveren; want hij wilde niet starten. De accu had niet genoeg power. De boosdoener bleek de dynamo te zijn die geen stroom meer wilde leveren. Het gehele stuk vanaf de pechplek naar Amersfoort vergde iets te veel van de krachten van de accu. In de buurt van Culemborg moest er de hulp van de wegenwacht worden ingeroepen om met een snellader de batterij weer wat te voeden. Daarna had hij weer genoeg energie om ons naar huis te vonken. Het klinkt

misschien vreemd, maar ik heb nu ook eens aan den lijve ondervonden dat een slappe V-snaar en een lege accu toch voor heel wat spanning kunnen zorgen!  
Ad Dijkstra.



## Fotoverzameling

Ieder van ons heeft thuis wel een lade vol liggen met foto's, folders en andere Corvair documentatie. Maar wisten jullie dat de politie ook Corvairfoto's vergaart? Reeds 's morgens vroeg (zie tijdstip) ging zij de 23<sup>e</sup> juni op pad om de '60er Sedan van Mike op celluloid vast te leggen. Daarna kreeg hij een briefje thuis gestuurd (zie onder), dat hij tegen betaling deze 'illegale' opname teniet kon doen.

**IVL**

Verzenddatum: 24 aug 99  
Vervaldatum: 19 okt 99

**BESCHIKKING**

Centraal Justitieel Incasso Bureau  
Postbus 1742, 3011 CB Leidschendam

AAN: CRAMER M  
DARWINPLANTSOEN 1  
1097 EX AMSTERDAM

Beschikkingnummer: 23242997

Kenteken voertuig: EP1982

Met het voertuig met bovenstaand kenteken is een verkeersvoorschrift overtreden. Dit kenteken staat volgens het kentekenregister op uw naam geregistreerd, of uit een schriftelijke huurovereenkomst is gebleken dat u op het moment van de overtrekking in uder van bedoeld voertuig. Daarom is een administratieve sanctie aan u opgelegd. De gegevens van de overtrekking en het verschuldigde bedrag staan hieronder vermeld. Uw betaling moet vóór de vervaldatum op de rekening van het CJIB zijn bijgeschreven. Zie ook punt 2 op de achterzijde van deze beschikking.

Bent u niet met deze beschikking niet eens, dan kunt u hiertegen scheidelijk beroep instellen bij de officier van justitie. Postbus 34500 10180 BN Amsterdam.

Let op: de officier van justitie moet uw beroepschrift uiterlijk op 05 okt 99 hebben ontvangen!

Meer informatie over het instellen van beroep bij de officier van justitie vindt u op de achterzijde onder de punten 1 en 2.

overtrekkingswijze	OVERSCHRIJDING VAN DE MAXIMUMSNELHEID BINNEN DE BEBOUWDE KOM, OEDRAGSREGEL MEER DAN 10 KM/H EN T.M. 15 KM/H	tijdstip	07:09
pleegstatum in de gemeente	Amsterdam	feitcode	S190B
meldend toegestaan plaatsaanduiding	50 MUNTBERGWEG THV INFO HUIJSE	geconstateerd	65 (na meetcorrectie)
feit geconstateerd door	Pol. A. Jam-Amstelland-RICO (020-5593010)		
administratieve eedbind kenmerk administratie	Pol. A. Jam-Amstelland-RICO (020-5593010)	fotofilnummer	2306990704
kenmerk administratie	2376891		
Wanneer de administratieve sanctie is opgelegd, wordt de bestuurder van de motorvoertuig die de overtrekking heeft begaan, in verband met de opgelegde sanctie van de maximumsnelheid van de motorvoertuig, een straf van meer dan 100 km/h bedraagt de boete. De geconstateerde snelheid die de bestuurder heeft begaan, is een straf van meer dan 100 km/h bedraagt de boete drie procent van de gemiddelde snelheid. Dit betekent dat de boete voor de bestuurder wordt opgelegd van de gemiddelde snelheid van de bestuurder.		to betalen	80,00
opgelegde sanctie			80,00

**BETAAL OP TIJD VOORKOMT VERHOOGING**

## Cosmetische restauratie

Van Mike hadden we ook nog een tip in de la liggen: De gekleurde emblemen (inserts) op je Corvair zijn aardig bij te werken met nagellak. De beauty case van je vrouw/vriendin bevat altijd wel een kleurtje dat past. Een nieuw exemplaar kopen in Amerika is natuurlijk ook een optie, maar nogal stevig aan de prijs.



**Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen Deel 4**

## Een auto voor de veranderende wereld

Het leed geen twijfel dat toen Ed Cole in 1956 de teugels van Chevrolet in handen kreeg, hij grote plannen had met zijn divisie. De wereld veranderde. En de auto's die de wereld wilde - ook al wist men niet wat - veranderden ook.

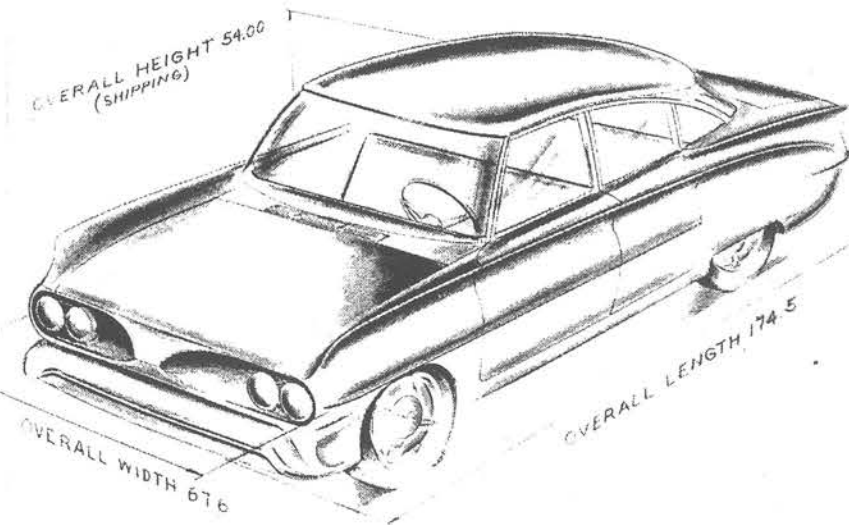
Ed Cole had de intentie om de wereld iets geheel nieuws te bieden. In tegenstelling tot de jaren tachtig, was er in de vijftiger jaren geen echte reden om een kleine en zuinige wagen op de markt te brengen. Brandstof was goedkoop, en het verhaal over de importauto's kwam als tweede gedachte, wat verbruik betreft. In het verlengde hiervan meenden toch een aantal mensen dat de extra kilometers per liter benzine een verschil maakte t.o.v. de benzineslurpende grote krachtbronnen.

Maar er was iets dat Ed Cole bracht naar iets vreemds, nieuws en tegen alle bestaande regels in. Als hij de gedachte er op na zou houden met wat het GM-management dacht, -en dat deed hij dus duidelijk niet- zou hij kunnen verklaren dat de kleine maar groeiende verkopen van de VW-kever een reden zou kunnen zijn voor zijn project. Hij zou zich kunnen zien als opponent op die vreemde automarkt van dat moment, en het zou een tegenhanger kunnen betekenen tegen de importen van dat moment met zijn kleine 'achtermotor auto'.

Maar de geschiedenis onthult dat het Corvairproject goed liep voordat ook maar iemand van buitenaf wist dat het bestond.

De beste reden was dat Ed Cole, in zijn hoedanigheid, geheel bezeten was van het idee iets geheel nieuws en opwindend anders te brengen. Dat zich dit ontwikkelde tot een kleine economisch auto was bijna toeval. Dat het de motor achterin had liggen en die geheel nieuwe motor ook nog luchtgekoeld was, zou reden genoeg zijn.

Toen Maurice Olley en zijn ontwikkelingsingenieurs, van Ed Cole 'het heilige water' over dit project kreeg uitgoten, bestond er geen twijfel meer dat de nieuwe wagen, de Corvair, gebouwd ging worden.



Maar om de aanwijzingen van de baas om te zetten in een daadwerkelijk product is altijd een gecompliceerd en veeleisend proces. Ed Cole had gezegd ervoor te gaan, ging vervolgens achterover leunen en wachtte op de resultaten. De ingenieurs en de tekenaars en de vele andere zaken die hierbij kwamen kijken, in vele gevallen geheel nieuw, werden stukje bij beetje aan elkaar gepast. In april 1957, veel korter dan dat dit normaliter in beslag neemt, was de basis van de auto uitgezet. Het zou definitief een met de toenmalige standaardmaten kleine auto worden met een lengte van 180 en een wielbasis van 108 inch. De motor kwam natuurlijk achterin te liggen en was van aluminium en luchtgekoeld. En het model, de stijlkenmerken in acht nemende, gaf aan dat het een basismodel uit de Chevrolet/GM familie weergaf, dat een geheel nieuwe richting van alles wat er toen op de markt was zou inslaan.

Maar van al deze concepten had alleen het model enige realiteitswaarde. Een aantal 'mindere' problemen zoals de

motor, de vering en banden die het gewicht achterin handelbaar moesten houden, werden beschreven als "dingen die nog gedaan moeten worden". Stylisten nemen een voorname positie in bij de autoproductie.

*Deze schets uit de Design Studio dateert van 23 augustus 1957. Op een enkel punt is al iets van de Corvair te zien, maar het is duidelijk dat men nog een lange weg te gaan had.*

Zij gooien met ideeën die makkelijk af te beelden zijn met gebruik van potlood en een wit vel papier in aardige tekeningen. Deze tekeningen zijn door geoefende vaklui met wat hout en klei redelijk gemakkelijk om te vormen tot een ontwapenend werkelijk model.

Een droom kan op deze manier zonder veel problemen tot realiteit worden gemaakt.

Meer dan eens zijn autofabrikanten 'de boot in gegaan' na het aanschouwen van de halve realiteit van een van hun dromen, en het slaken van een kreet onder de lampen van de ontwerpstudio's. Eindelijk daar is ie dan. Op ware grootte en erg mooi. De glooiende flanken kunnen aangeraakt worden. Het blinkende chroom schittert. De deuren zien er zo degelijk uit dat men zich het geluid van het solide dichtslaan kan voorgesteld. En vanuit dat punt is het makkelijk voor te stellen hoe de motor een zachtjes

## Meeting Sinsheim

Zwitsers/Duitse Corvair Club

Het treffen waarop we in ons vorige blad zo onze zinnen op hadden gezet, is helaas niet doorgegaan. Het had zo mooi kunnen worden, want schrijver dezes is er al een keer geweest en vond de locatie zeer geschikt voor een treffen van meerdere clubs. De Franse voorzitter schreef ons dat hij in zijn club te weinig aanhang vond, en sprak zijn moedeloosheid hierover uit. Hij vond ook dat wij ons zaakje voortreffelijk voor elkaar hadden. Wel is hij, met een aantal mensen van plan om volgend jaar koste wat kost dit treffen doorgang te laten vinden.

We hebben al in de vorige editie gewag gemaakt van de Duits/Zwitserse meeting in het Duitse Sinsheim.

Van Thomas Stingl ontvingen we wat meer informatie. De organisator Roland Mehl had echter bij het 'ter perse gaan' van dit blad nog geen concreet programma klaar. Wel kon hij ons het volgende mededelen; We komen bij elkaar bij het Auto Technisch museum van Sinsheim waar we een ruimte toegewezen hebben gekregen.

Waarvoor deze gaat dienen weten we niet, maar we denken aan een verzamelplaats met al dan niet een natje en een droogje. We zullen het museum gaan bekijken, en voorts is er een rit gepland naar het NSU museum in Heilbronn.

Voor overnachting heeft Thomas het volgende uitgezocht; er is niet zoals vaak gebruikelijk is, een hotel waarin men gezamenlijk ondergebracht kan worden, doch van de andere kant spreekt hij wel weer over een museumhotel.

Wat we ons hiervan moeten voorstellen weten we niet. Echter wil hij ook nagaan of er een mogelijk tot kamperen is. Als er geen gemeenschappelijke mogelijkheid tot overnachten is, stelt Thomas zijn huis dat 40/50km in het verderop gelegen Karlsruhe ligt, ter beschikking aan ons. Er is daar plaats ter grootte van drie

grote tenten zegt hij, en we hoeven ons in ieder geval niet druk te maken over een slaapplek. Er zal ook een 'Imbiss stand' (cafeteria) in de buurt zijn om de zaterdag middag geen honger en dorst te lijden.

Sinsheim ligt tussen Heilbronn en Heidelberg, in de zgn. Kraichau, een heuvelachtig gebied met veel bossen en riviertjes als bijv. de Neckar.

Wie met onze Nederlandse delegatie mee wil gaan laat dat even weten aan de redactie. Het lijkt ons verstandig om in Limburg te verzamelen en vandaar een toeristische route door de Ardennen en de Zuid Eifel (met een tankstop in Luxemburg) als aanloop te nemen. We kunnen dan evt. een bezoek brengen aan het circuit van Hockenheim en/of andere bezienswaardigheden. Het kan de moeite waard zijn om er drie dagen van te maken, en dus de vrijdag namiddag/avond reeds te verzamelen in Limburg. Op zondag zullen we in ieder geval weer terug zijn.

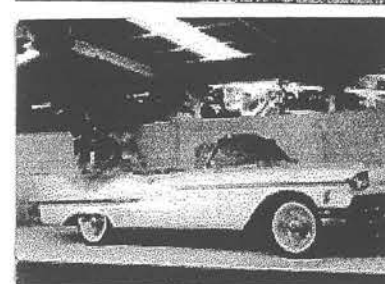
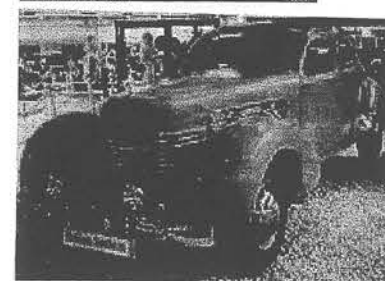
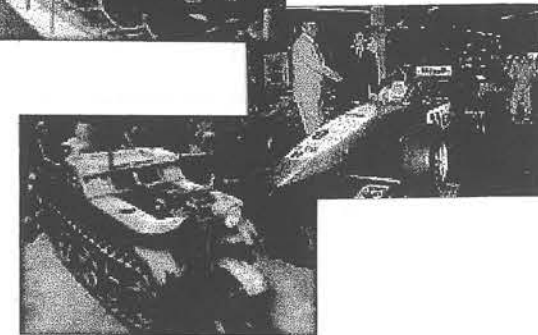
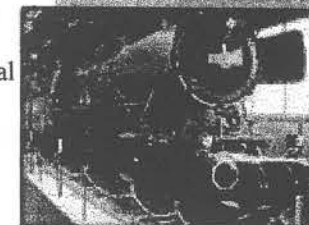
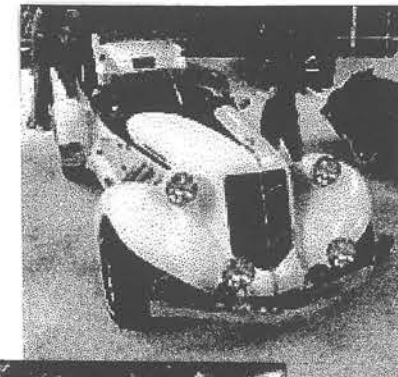
Hoe groot de groep zal worden hangt van jullie af, en als de meldingen juist zijn, zal er ook een, misschien wel twee, autoambulances meegaan.

Er zijn (nog) geen meldingen gemaakt van deelnamekosten. Als het even mee zit krijgen we daar bezoek van Clay en Caroline Wispell uit Arlington, Texas. Dit stel, dat een maand in Europa vertoeft, had al een hotel geboekt voor de Ronquiere meeting, en moest tot hun ontsteltenis (van ons) horen dat die afgeblazen was. Wij zullen in ieder geval in Sinsheim aanwezig zijn, en met hoevelen, dat ligt aan jullie. Dus als je op tijd wat laat weten, kunnen we onderling afspreken hoe en wanneer we zullen gaan rijden.

*Auto & Technik Museum Sinsheim. Een museum met 3000 items op 30.000 m2 verdeeld over 10 hallen. Hierin staan onder meer opgesteld:*

*40 race en sportwagens, 300 oldtimers van allerlei jaren,*

*200 oude en antieke motorfietsen, 20 stoomlocomotieven, 60 vliegtuigen en motoren hiervan, Grote militair historische afdeling in hallen en op de buitenplaats. Het museum heeft de grootste permanente verzameling van formule 1 wagens. Voorts 's werelds grootste orgel, en diverse gelegheids tentoonstellingen. Ook is er avontuur te beleven in simulatoren. Gelegenheden voor verenigingen en bedrijven.*





In ieder geval, denk ik dat ze bij General Motors te kort geschoten hebben, omdat de Corvair, met zijn motor achterin, en uitgevoerd met een niet bekrachtigde besturing, het lichtste stuurt van alle producten die er uit Detroit komen. Naar mijn mening is een verkorte besturing geen belemmering voor parkeermanoeuvres van de auto. Ik heb een auto bestuurd met een meer directe besturing, een John Fitch Sprint, en vond dit een perfecte oplossing voor het snellere bochtenwerk.

Krachten die optreden bij het nemen van een bocht met een Corvair.

C. Centrifugale energie.  
P: Richting die door de motor aangedreven wordt.  
F: Kracht die de remmen veroorzaken.  
R: Resultaat van de gecombineerde energie.

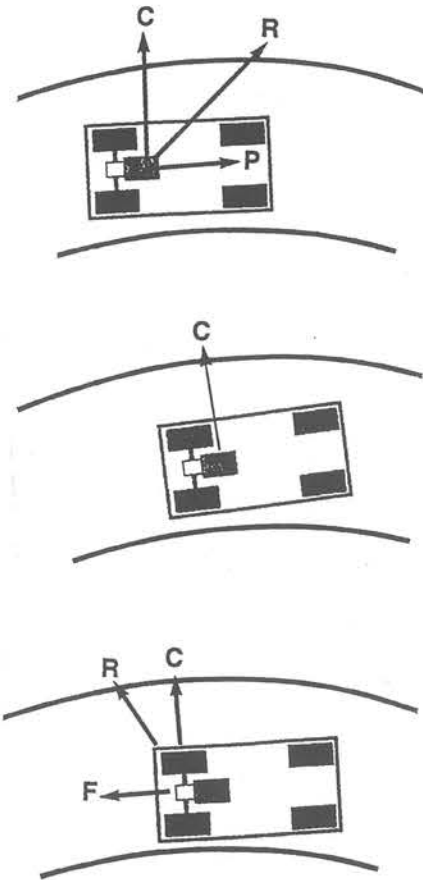


Fig. 1 De bestuurder neemt de bocht met aandrijving (gas bij)

Fig. 2 De bestuurder laat het gaspedaal los in het midden van de bocht

Fig. 3 In deze situatie gebruikt de bestuurder de remmen en dan.....

Een door Dhr. Pourashaf, lid C.C.C.France, in het Frans vertaald artikel uit 1963. Nederlandse vertaling LJ

### EFFECT OF PAYLOAD ON WEIGHT DISTRIBUTION OF THREE DIFFERENT 2400 POUND CARS

	ONE PASSENGER LOAD		FIVE PASSENGERS PLUS 200 LB LOAD		PERCENT WEIGHT CHANGE IN REAR, ONE PASSENGER TO FULL LOAD
	FRONT	REAR	FRONT	REAR	
CAR 1	1395 lbs 	1155 lbs 	1557 lbs 	1793 lbs 	8%
CAR 2	1570 lbs 	980 lbs 	1720 lbs 	1630 lbs 	10%
Corvair	988 lbs 	1562 lbs 	1400 lbs 	1950 lbs 	3%
	55 %	45 %	47 %	53 %	
	62 %	38 %	52 %	48 %	
	39 %	61 %	42 %	58 %	

borrelend geluid uit de massief kleien uitlaatpijp laat horen. Hoe dan ook, de talloze uren die besteed zijn aan de ogenschijnlijk onoplosbare problemen, van de banden tot de motor, of de plaatsing van de remleidingen enz., moeten dan nog komen.

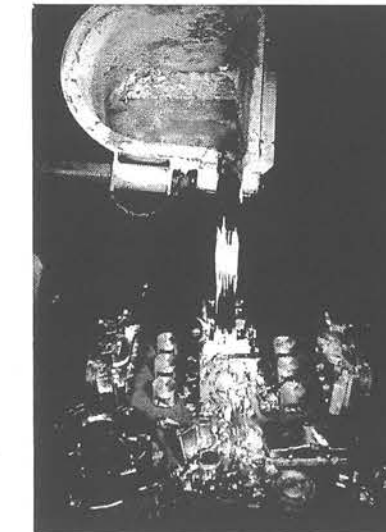


De gevinde gietijzeren cilinders begonnen hun leven in zandmallen

Er is nu een auto, en laten we hem bouwen. Dat zei Ed Cole toen hij de inspanningen van de GM-styling studio had gezien. Officieel: "Let's built it". Dit concept dat in de smederij-achtige Caddiback-jaren was ontstaan, kon nu gerealiseerd worden. Na alles was hij er dan, in hout en klei, om zo de stylingstudio uit te rijden, regelrecht naar ontwikkeling en beproeving. Cole beval ook tot deze stap: "Ga verder met gedetailleerde ontwikkelingsplannen, bouw een auto die echt kan rijden en breng deze naar de testbaan". Het was zoals een reporter later zei, een enge beslissing. Bij General Motors werden normaal gesproken zaken gedaan volgens een geschreven routine. Ideeën werden onderzocht en bewerkt, dan voorgelegd aan het management; dan, als dit ermee akkoord kon gaan, begon het basisontwikkelingswerk. Maar alleen nadat men het management alles getoond had, en dit zijn goedkeuring hieraan had gegeven. Ed Cole lapte deze gang van zaken aan zijn laars, meer specifiek; het oppermachtige 'Engineering policy

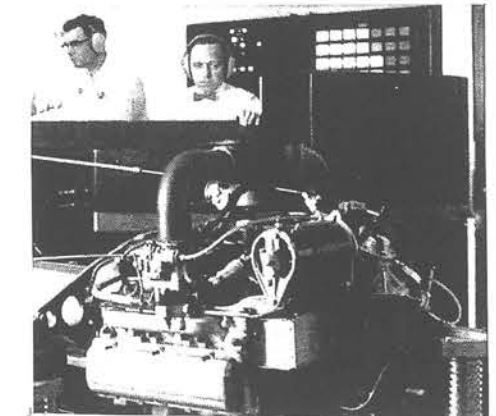
Committee', de groep die elke verstrekkend productontwikkeling in een zeer vroeg stadium onderzocht, had het nakijken. De hoofdmanager (Cole) van General Motors' grootste divisie had gemakshalve 'vergeten' om de GM-directeur Harlow Curtice op

de hoogte te brengen van de plannen die hij voorhad. Cole achtte zich wel in staat zijn project te realiseren, maar Curtice was voor hem toch een probleem. Niets zou er gebeuren binnen de muren van General Motors zonder dat Harlow Curtice het zijne daarvan wist en bestudeerd zou hebben.



Hierboven: Deze foto die door het 'GM public relations department' gebruikt werd, laat zien hoeveel stukken van de nieuwe auto er in aluminium werden gegoten

Het programma zou afgeblazen kunnen worden, alleen al omdat Curtice onwetend gehouden was. Cole, die op spitsroeden liep, hulde zichzelf in opperste stilzwijgen tot augustus 1957. We kunnen hoogstens speculeren over de cruciale vergadering vergadering van toen. Deed Cole zich voor als de nederige smeker, of kwam hij binnen met een fier hoofd, en het recht aan zijn zijde? Hoe het ook zij, Harlow omarmde zijn project. Hij was er zelfs zo van gecharmeerd dat zijn eerste reactie was dat hij dacht dat dit project te goed was voor Chevrolet alleen. Hij was zo verrukt dat hij er aan dacht om een geheel nieuwe zesde GM-divisie op te richten voor productie en verkoop van de nieuwe wagen. Deze gedachte verdween naar de achtergrond, maar Ed Cole werd toegestaan om door te gaan met het bouwen van 'zijn' auto.



Hierboven: gedurende de ontwikkelingsperiode raasden prototype motoren vele uren op de testbanken.

En het werd 'zijn' auto, geen enkele andere divisie kreeg de kans zich hiermee te bemoeien. De vaderlijke zegen krijgen is er een, het bouwen van een verkoopbare auto is iets anders. Volgende editie gaat terug naar de werkelijkheid, en beschrijft de echte ontwikkeling van de Corvair en de eerste testritten. Wordt vervolgd.



## Advertenties

### Nederland:

#### (aangeboden)

Corvair Greenbrier Sports Wagon.  
Verhoogd dak.  
Uitgevoerd als camper.  
J.vd Worp 020-4 11 05 89

Corvair Monza sedan 1967  
Blauwmet. /int. Blauw  
J. vd Worp 020-4 11 05 89

Corvair Monza conv. 1967 110pk  
rood, witte kap Fl.15.000  
(tax.rapp.) Kooy, Baarn 035-  
5413500 (Gezien door Ad Dijkstra  
033-4724586)

Corvair 500 coupe '69 140pk  
blauwmet. PG. Gerest. auto met  
zeer veel documentatie  
Geen kenteken. Fl.13500  
'Classic Car Expert' Alphen  
a.d. Rijn. Tel. 0172-44 26 60

Corvair monza conv. 1963  
Rood/witte kap, zwart int.  
Calif. imp. Fl. 16000 (handel)  
Breda Tel.076-5 21 81 43

Corvair Monza coupe '63 wit  
Ned. kent. 0032-36674773

#### (gevraagd)

Corvair Turboblok + turbo moet  
i.g.st.z. (liefst 1964)  
Ad Dijkstra 033 472 45 86

Bouwpakketten uit de jaren '60 en  
'70; gebouwd, ongebouwd, lege  
dozen, catalogi. Met alles doe je  
me een plezier. Ook boeken en  
tijdschriften uit die tijd over  
'customs & hot rods'  
Ad Dijkstra 033-472 45 86

'Boot' zwart v. EM ('62) conv.  
J. Pouwels 0478-58 41 43

Corvair EM convertible. Moet in  
goede staat zijn, enig cosmetisch  
werk aanvaardbaar.  
M.Cramer 020-6 92 94 25

Bodyplaat-delen LM  
J.Eijkelenberg 046-45 23 133

### Duitsland:

#### (aangeboden)

Corvair Monza 927 coupe, 1961  
wit/rood. sedert 1974 gar. gestald.  
deur links beschad. Enige roest op  
de bekende plaatsen. Mooi rest.  
object. DM.1500,- S. Gauer  
Stuttgart  
+49-7942-4424. Inl. Th.Stingl  
aircooled.tom@corvair.de

### Frankrijk:

#### (aangeboden)

Corvair 700 sedan 1960 groen  
Zeer gaaf. Nwe.PG. F.fr.10.000  
Omgev. Tarbes 06 83 24 13

Corvair Monza coupe 1963 PG  
Blauw met. (over te spuiten) int.  
Bl.. Geen v.ruit. F.fr 15.000  
Nanterre 06 85 64 73 36

Corvair Monza coupe 1961 PG  
groen met.(nw.) int. Groen origin.  
48.000km. F.fr. 50.000  
Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

Corvair Monza coupe 1964  
wit/rood (gerest.) voorfr.'61  
F.fr.55.000 Cote d'Azur  
04 93 77 03 01

Corvair Monza coupe 1961  
zwart/rood staat onbekend,  
F.fr 10 000 Noord Frankr.  
03 83 22 97 46

Corvair Monza sedan 1966 (140  
pk) blw. Met. (nw.) int. blw.  
geh.gerest. Concoursst.  
F.fr 60 000 Mulhouse  
Tel. 03 89 83 10 00

Corvair 700 sedan 1960 PG Grijs  
met. Voor ond. of rest.  
Lopend F.fr 5000 Chatellerault  
Tel. 01 43 19 39 37

Corvair Monza coupe 1961 PG  
Goud int fauve te rest. carr gaaf  
Prijs n.o.t.k. M.Ravaud Charente  
marit. 05 46 88 4708

Corvair Monza sedan 1966 Bl/bl.  
goede st. F.fr 25.000  
Nievre/Loire 03 86 69 17 57

Corvair Monza coupe 1966 PG

140pk grijs/zwart 13.800 km  
F.fr 60 000 Castelnau  
Tel. 05 62 31 96 29

Corvair Monza sedan 1964 PG  
110pk grijs/zwart 19.800km Nwe.  
band, remmen. uitl.  
F.fr 28 000 Dourdan (Parijs)  
Tel. 01 43 19 34 43

Corvair Monza conv. 1965 PG  
110pk rood/rood dak wit  
F.fr 35 000 Omg. Renne  
Saudrais 06 07 79 99 83

Corvair Monza coupe 1967 nwe.  
motor int goud, in rest.  
Corvair 500 sedan 1966 te rest.  
Met vele nwe. onderdelen.  
Beide auto's F.fr 32 000  
Vierzon Tel.0248 51 56 05

Corvair Corsa turbo conv. '65  
Blauw/bl.75.000km USA imp.  
F.fr 48 000 Tel. 02 41 87 57 45

Corvair Corsa conv. '66 140pk  
Rood/zwart, wit dak spaakw.  
4-bak Calif. Imp. F.fr 80 000  
Neuilly 01 49 92 52 52

Corvair Monza coupe 1967 110pk  
PG goud/goud 139000km 1° eig,  
gar.gestald  
F.fr 25000 Cannes 0493695222

Corvair Monza coupe 1962 PG  
102 pk creme/rood staat stil sinds  
1980 F.fr 10 000  
Perpignan 04 68 34 95 15

Corvair Monza conv. 1963 PG  
Rood/rood wit dak, USA imp.  
F.fr 45 000 Valence (Drome)  
Tel. 04 75 02 27 95

### Zwitserland

#### (aangeboden)

Corvair Corsa turbo coupe '66  
Rood/rood dak grijs, alu carters  
Nwe.remm. Wintergestald,+ gerev.  
Turbomotor, 2 versn. bakken, 4  
nwe. wielen 500kg aan onderdelen  
F.fr 40.000  
Tel. 032-731 20 23

*De redactie aanvaardt geen enkele  
aansprakelijkheid voor de inhoud  
van de advertenties*

op de plank te drukken in geval van twijfel). Het is duidelijk dat we een kracht naar voren moeten handhaven die groter moet zijn dan de zijwaartse centrifugaalkracht die ons van de weg af zou kunnen brengen. Om dit te bereiken moet u dus accelereren en het stuur draaien in de richting van de uitgang van de bocht om de controle over de Corvair te behouden. Dan zitten we helaas met een volgend probleem van de Corvair; de besturing is behoorlijk gereduceerd. De piloot heeft de taak om de wilde voorkant van de wagen op te vangen, ook al heeft hij een begin van achterstevoren te gaan staan, er moet tegengestuurd worden om hem weer op de goede lijn te krijgen. Bij normaal rijden komen deze omstandigheden niet voor, alleen wanneer u de Corvair tot het uiterste dwingt doet zich dit voor. De personen welke een niet gemoedificeerde Corvair bestuurd hebben op wegen in bergachtige gebieden met veel bochten en diverse onvolkomenheden, hebben het aan den lijve gevoeld om de controle over hun wagen te verliezen. Ik vertel u de omstandigheden van mijn eerste ongeluk met een Corvair. Dat gebeurde me in Canada tijdens een mistige nacht in de provincie Quebec toen ik mijn verlies in tijd wilde inhalen tijdens de Shell 400 Rally. De bocht naar rechts lag aan de rand van een berg, het zicht, zelfs zonder mist bedroeg slechts enkele meters, de bocht werd steeds scherper en het wegdek slechter op het uiterste van de bocht. Ik ging de bocht in op volle snelheid en draaide aan het begin, maar ik accelereerde niet, het leek me zelfs dat ik het pedaal los liet, en plots... daar begon de wagen te draaien als een tol, stak de weg over, en kwam als een steigerend paard in de steile berm te liggen. Uiteindelijk vond men een tractor om de gestrande Corvair weer vlot te trekken en zijn weg te vervolgen zonder grote moeilijkheden. Ik had dit ongeluk kunnen vermijden door de eerder beschreven manoeuvres uit te voeren.

Inmiddels heb ik met het achterstevoren gaan staan en de instabiliteit nieuwe ervaringen opgedaan.



Ik reed mijn eerste Monza naar de start van de Trans Canada rally.

Ik kon me geen veiligere auto voorstellen. Op het gebied van de wegligging was er geen enkele auto van deze klasse. Het plezierde me te rijden op wegen kris-kras door de bergen. Ik amuseerde me met een spelletje dat ik noemde "de naieve". Dit spel bestond uit het rechts rijden met een constante snelheid om achtervolgers te laten naderen tot kort voor een bocht. Dan accelereerde ik (in de bocht) en keek in de spiegel. De arme jongens die met hun instabiele auto's op de rechter weghelft probeerden te blijven, veroorzaakten een ongecontroleerd stampen en zonden aan de kant van de weg een stofwolk de lucht in. Vervolgens nam ik mijn burgerlijk tempo weer aan, genietend van het landschap met zo nu en dan een geeuw, wachtend op de volgende naiveling.

Echt waar, de Corvair heeft niets te vrezen van andere automobielen. (De stal van Studebaker had aan de leden van hun equipe bevolen om niet te proberen me te pakken te krijgen nadat ik een 'van de wijs geraakte' Lark buitenspel had gezet). Waarom was de Corvair Monza zo sterk in 1961? Ik denk dat het te danken is aan de 3 graden negatieve caster van de achterwielen die hem de indruk van een steigerend paard geeft. In feite,

wanneer men zich in snel bochtenwerk begeeft, geeft hij de indruk te steunen op krukken.

*John Fitch drukt een van zijn eerste 'Sprints' door een bocht in het besneeuwde Connecticut*

Drie graden negatief is veel, en de achterrein bereikt dan ook gevaarlijk dicht de grond met deze afstelling. Ik denk dat 2 graden negatiefzetting acceptabeler is voor dagelijks gebruik.

Om een wagen voor het rallyrijden te prepareren moet deze van speciale vering worden voorzien, optioneel voorhanden bij Chevrolet of leveranciers voor speciale Corvair-onderdelen. Laten we het nu eens hebben over de besturing, welke in mijn wagen erg direct is en echt gebruikt kan worden op de Corvair. Helaas is deze niet verkrijgbaar bij General Motors. Dat begrijp ik niet, ik kan me voorstellen dat dit te wijten is aan interne conflicten (besluiteloosheid van General Motors om wel of niet aan snelheids-competities deel te nemen).

Iemand vertelde me eens dat de korte, snelle besturing, oftewel ratio 16:1 oorspronkelijk was bedoeld voor de Corvair, maar de hoofd projectontwikkelaars hadden bedacht dat dit wel eens te zwaar zou kunnen zijn voor vrouwelijke klanten. Goed, dat verklaart waarom deze besturing niet in serie-productie genomen is, maar waarom deze korte versie dan niet optioneel aangeboden?



## De subtiele kunst voor het besturen van de Corvair

(Hoe om te gaan met over- en ondersturing)  
door Denise McCluggage.

U hebt onlangs een Corvair zien rijden die in een bocht aan de achterkant uitbrak? Wanneer men zich hierin verdiept, gaat men onderzoeken wat het effect is wanneer een obstakel vermeden moet worden. Het typische Corvair ongeluk komt voor door het plotselinge wegbreken van de achterkant in een bocht, en van de weg geraken. In een ander geval, als men de wegbreedte mee heeft, en de remmen voldoende vertragen op het wegdek, maakt men een slinger en kan men zijn weg vervolgen, zij het in de tegenovergestelde richting. In veel van deze situaties volgt een aanrijding met tegemoetkomende voertuigen. Het blijkt dat een aantal automobilisten moeite hebben met het onder controle houden van auto's die de krachtbron achterin hebben. Het lijkt me dat enige raadgevingen op het gebied van besturing van een auto met de motor achterin, en de Corvair in het bijzonder, geplaatst kunnen worden. Zeker wanneer het rijgedrag hierom vraagt. Onder de Amerikaanse

sportwagens gaat mijn voorkeur uit naar een Corvair die geprepareerd is voor meer prestaties. In feite prefereer ik een Corvair boven zijn grotere zus, de Corvette. Ik heb een voorkeur voor deze kleine wagens ontwikkeld vanwege het gewicht dat direct boven de aangedreven wielen is gelegen, en ook voor zijn lijn die naar mijn smaak het mooiste Amerikaanse model is. Terug naar het feit dat we niet regelmatig achterstevoren willen staan. Wanneer het een bocht neemt ontwikkeld een voertuig twee soorten krachten; de eerste daar waar het naar toe moet d.m.v. de aandrijving, ten tweede de middelpuntvliegende kracht. Wanneer een voertuig een bocht neemt na een rechte lijn, heeft het de neiging zich rond zijn eigen as te gaan draaien, terwijl de massa zijn weg wil vervolgen in het geïnitieerde traject (de rechte lijn). Het is de taak van de bestuurder de krachten van de motor en de bandtractie te doseren, en zo de wagen door de bocht te brengen. U hebt ongetwijfeld gehoord dat de Corvair een wagen is met 'gebruiksaanwijzing'. Dat is waar, maar in het algemeen geldt dat voor alle auto's met de motor achterin. Per definitie heeft het gewicht van de plaats van de motor in een auto de neiging om daar in een bocht naar buiten te willen. Conclusie; een 'staart-motor' begeeft zich achter

naar buiten in een bocht en dus wil met de neus naar binnen. Met een 'nette' besturing is het een plezier om een Corvair te rijden over wegen met vele bochten. Nu gaan we ons voorstellen wat er gebeurt als een bestuurder een bocht wil nemen met hogere snelheid. Een abrupt veranderen van de rijrichting duwt de achterkant naar buiten in een bocht. De chauffeur rekent op de eigenschappen van de achterkant van de Corvair, concludeert dat hij te snel reed, laat het gaspedaal los, en gebruikt zelfs zijn remmen. De consequentie is dat de motor niet meer aandrijft, en er maar een kracht overblijft en dat is de centrifugaalkracht die de wagen onverbiddeijk aan de achterkant van de weg af trekt. Een voertuig met de tractie vooraan gedraagt zich anders in zo'n situatie; een snelle ruk aan het stuur en remmend vervolgt dit waarschijnlijk zijn weg recht vooruit. We zijn er niet om te oordelen, het kan iedereen gebeuren een bocht in te gaan met te hoge snelheid om dan in de problemen te komen doordat de achterkant uitbreekt. Maar dan, wat te doen in zo'n situatie? Weersta de neiging om te remmen, geef zelfs wat gas bij (vele circuitracers zeggen zelfs het gas

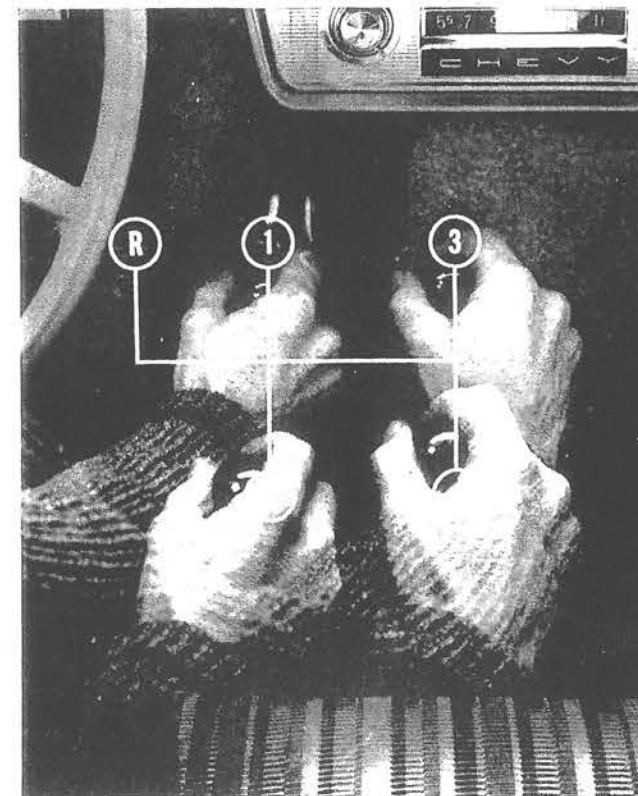
*Een Yenko Stinger wordt hier hard door een bocht gedreven tijdens een race in 1966.*



## '61 CHEVY CORVAIR: THREE TRANSMISSIONS

You know, one extremely pleasant thing about Corvair is its versatility. For instance, take transmissions. You can, of course, choose the standard three-speed box or Corvair Powerglide\*.

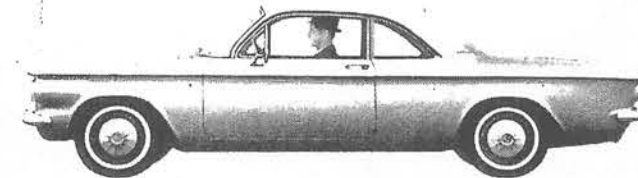
But the big news (fanfare, please) is our new floor-mounted all synchro-mesh four-speed transmission\*. Essentially, it's patterned after the design you'll find on many a Corvette—and the experts say that one's among the best in the business. For the technically minded, Corvair's four speeds line up like this: first, 3.65:1; second, 2.35:1; third, 1.44:1 and top 1.00:1. Nicely



spaced, superbly supple.

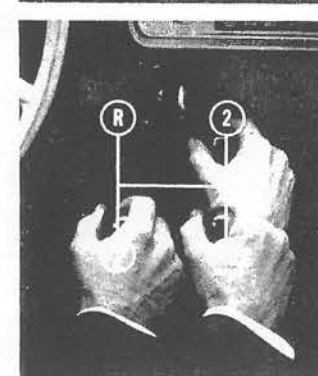
Now, maybe you figure a four-speed gearbox gives you just another gear to shift. But then maybe you've never dropped your hand onto a palmful of pure driving sport. Frankly, though, it's next to impossible to sell you on an outfit like this in words. You've got to sell yourself

—which you'll probably do, once you've had a taste of it. At your Chevrolet dealer's... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan. \*Optional at extra cost.



The lively Corvair 700 Club Coupe

Corvair, you know, is still the most advanced car in the land—and we've had a solid year to refine those engineering marvels: independent suspension all round... air-cooled aluminum engine in the rear and all the rest. Check into it—and while you're at your dealer's, get a load of that Greenbrier Sports Wagon!



Een advertentie van de Corvair uit 1961. Ze laat ons zien de Corvair (club) coupe uit de 700 serie. Maar waar het hier voornamelijk om gaat, is de diversiteit aan versnellingsbak-mogelijkheden. Op de kleine afbeeldingen zien we de conventionele zowel tweetrapsautomaat (Powerglide), als de drietraps handgeschakelde uitvoering. Meer aandacht krijgt echter de optionele "four on the floor, performance" transmissie. Deze verhoogde het sportieve imago van de Corvair.



# CORVAIR COUPE SPECIALE

## By Pininfarina

In de reeks 'Dream & showcars' en stylingstudies hebben we de draad weer opgepakt en vervolgen we met een zeer interessante studie van Pininfarina, waarbij we uit eigen archief putten. Terugkijkend naar de GT en de SS Corvairs, en later ook de Astro 1, konden we zeggen dat dit echte staaltjes van gedurfde styling waren. Echter nooit bestemd voor productie in welke vorm dan ook, waren het niettemin inbreuken op de lijnen die Chevrolet hanteerde. Belangrijker was dat ze meer opwinding brachten in de nieuwe en snel groeiende Corvair mystiek. Ze werden, en zijn dat nog steeds, mooi.

In de wereld van de speciale carrosseriebouwers zijn de Italianen toch wel de uitblinkers. De topcarrosseriers als Pininfarina en Bertone kozen beide de Corvair als basis voor hun boeiende modelstudies. Pininfarina bouwde de Corvair Speciale voor de Europese autotentoonstellingen in het seizoen 1960-'61. Later bouwde hij een 2+2 versie waaruit duidelijk bleek dat hij vertrouwd was op de hoogte was van het verschijnen van een nieuw model, nog voor het officiële debuut, of hij ging direkt erna aan de slag. Pininfarina die toen meer aan zijn (persoonlijke) stijl gebonden was dan nu, nam niet zomaar een aantal delen van een productiewagen – chassis, motor, ophanging enz. – en bouwde daaromheen een flitsende, sexy droommachine.

*Op de foto's:  
Vanwege de 'Italiaanse'  
opmaak van deze pagina, is  
de volgorde iets anders;*

*Bovenaan rechterpagina:  
De hier afgebeelde 'Speciale'  
is waarschijnlijk het eerste  
ontwerp en wijkt het meest af.  
Aan de wieldeksels is te zien  
dat dit model afgeleid is van  
de 700.*

*Hieronder en midden  
rechterpagina: Het latere  
ontwerp dat weer een link legt  
naar de LM vanaf '65.  
De wielcovers zijn echter van  
de 1960-'61 Monza.  
Opvallend zijn de richting-  
aanwijzers die ook op het  
eerste model te zien zijn.*

*Onder rechterpagina:  
De derde studie;  
Dit is bijna hetzelfde model  
als bovengenoemde, echter  
met rechte raamstijlen.  
Hier zijn ook de knipper-  
lichtjes verzonken*



Momenteel werken we veel voor de film- en televisiewereld. Elke Corvair heeft wel al zijn debuut gemaakt en bekende Nederlanders als inzittende gehad. Bijv. Linda de Mol, Monique v/d Ven, Gert Jan Droge, Ellen ten Damme, Katja Schuurman, Julia Samuels enz.

Ik wil wat Corvair en film/tv betreft wel eens een lijstje maken, waarin ze te bewonderen zijn. Nu zomaar een paar uit het losse handje:

- 'Wonder Years' (serie waarin de broer van de hoogdpersoon in een gele EM conv. rijdt).
- 'Picket Fences' (serie waarin tweelingzussen ieder een rode LM coupe rijden). Deze film heet hiet in Europa "Small town USA" geloof ik.
- 'I will be there'; Spice girls clip met daarin een Rampside.
- 'Tin man' Amerikaanse film met Cadillacs en straten vol Corvairs
- 'Wilde Mossels' Een Nederlandse film die nog moet uitkomen met daarin een flits van de '64 en '65er.

Voorlopig laat ik het hierbij, maar wordt vervolgd. En onze Corvairs, ze zijn te zien op: [www.traffic.nl](http://www.traffic.nl)

## Technische Tips

### Hittebestrijding

We hebben dit jaar enkele warme periodes gehad, en omdat onze Corvairs hun koeling moeten hebben van de omgevingslucht kan dit tijdens warme dagen problemen opleveren als de wagen in minder goede conditie is. Het meest belangrijke at je kan doen om hitte te bestrijden is het schoonmaken van de

oliekoeler. Het dekseltje boven de koeler maakt deze bereikbaar. Inweken met bijv. kruipolie of benzine, en met perslucht goed schoonblazen. Ook de cilinder-koppen kunnen vuil bevatten dat tussen de koelribben is gaan vastzitten. Hiervoor moet de beplating verwijderd worden. Je kunt eerst proberen met alleen de onderste gezien deze methode het minst bewerkelijk is, echter ook het minst efficiënt. Een andere oorzaak kan zijn de ontsteking; en dan met name de JUISTE bougies. Er zijn vele bougies in de handel, maar alleen de AC-bougies waren voor deze motoren gemaakt. Ze doen meer dan alleen maar vonken geven. De schrijver van dit onderwerp, Darell Yoakum, ontdekte dat alle Corvairs die ergens op een erf in een uiterste hoek waren geparkeerd omdat ze niet meer liepen, verkeerde bougies gemonteerd hadden. Toeval of niet, maar hij gelooft dat dit de oorzaak is.

Maar wat heeft een bougie te doen met de zomerse hitte? Het antwoord is 'pingelen' of detonatie. De bougies kunnen hiervan de boosdoener zijn op verschillende manieren; Als de draad te lang is en in de verbrandingsruimte uitsteekt, wordt deze zo heet dat deze zelf voor ontsteking gaat zorgen, maar dan wel op het verkeerde moment. De AC 44F bougies hebben geen gelijkwaardige vervangers voor warm weer. Gebruik ook een synthetische olie om tot optimale smering te komen en zo in het kleppenmechanisme door goede smering wrijvingshitte te minderen en warmteafgifte aan de olie te verbeteren. Synthetische olie kan ook hogere temperaturen verdragen, daar waar een conventionele

olie het laat afweten. Een 20W50 olie is de beste keuze voor een hete zomer. De oude 30W wordt veel te dun bij hoge temperaturen.

Enkele andere oorzaken van detonatie kunnen zijn;

- Te laag octaan van de benzine,
- Overmatige koolstofafzetting op de zuigers en de koppen. Om dit te verwijderen moeten de koppen gedemonteerd worden (dit is een tijdrovend werk). Of je kunt dit proberen: Als de motor loopt laat dan 2a3 dl. water heel langzaam in elke carburator lopen. Dit zorgt er voor dat ede kool losbreekt en via de uitlaat wordt verwijderd. Dit moet wel zeer zorgvuldig gebeuren, want te veel water ineens kan de cilinders den blokkeren en dan heb je grote problemen!
- Te veel ontstekingsvervroeging. In dit geval zou je een andere vacuum-vervroeger kunnen proberen.
- Te vroege ontstekingssetting, verander dat.
- Magere carburatiemix. Monteer een maatje grotere hoofdspoeiers. Een rijker mengsel maakt de kans op detonatie kleiner.

Al deze remedies kunnen zorgen dat je motor op nette manier blijft lopen.

Als de motor een excesieve onderdruk heeft, dit is compressie verlies langs lekkende zuigers en zuigerveren, dat tot uitdrukking komt door veel rook uit de carterventilatiebuis, dan zal bovenstaand niet veel nut hebben, wat je ook doet. Ook Corvairmotoren slijten, en je mag dan overwegen om tot een complete revisie over te gaan. Overgenomen van de Cactus Corvair Club. Darell Yoakum.



## Nieuwe leden

Ze zijn er (weer)! Voor de leden van het eerste uur zijn ze al langer bekend; de jongens van "Trafic". Het heeft een hele tijd geduurd maar nu vond Andries van de Kamp toch dat ze maar eens lid moesten worden. Natuurlijk, het is even moeilijk te plaatsen; een commerciële onderneming binnen een club van uitsluitend liefhebbers/verzamelaars van Corvairs. Laten we niet moeilijk doen, immers het verhuurbedrijf van Andries en Francois is ontstaan uit een uit de hand gelopen hobby van oude auto's. En omdat er in hun verzameling drie Corvairs zitten, vinden wij dat ze in onze club thuishoren. Bovendien is het geen handel die ze bedrijven doch slechts een 'dienstverlening'. We beperken ons dan ook nog tot uitsluitend de Corvairs. Zowel Andries en Francois hadden regelmatig contact met enkele clubleden, vooral als het om technische vragen ging. Hans de Graaff, die niet zo ver uit de buurt woont, loopt er in en uit. Er was steeds een

gemoedelijk sfeertje, en tijdens een van onze laatste gesprekken kwam er weer over het zich aansluiten bij de club. Toen kwam het er dan toch van, en wij zijn er blij mee. De kennis en ervaringen van deze jongens zijn een verrijking van de club. Bovendien als je eens zonder wagen zit, je kunt bij hen terecht. Maar laten we Andries zelf aan het woord: Achter elke Vair zit een verhaal. Alle komen ze uit Californie (original black plates). De eerste was de '64er coupe, die drie jaar geleden is aangeschaft door de echtente van een naar Californie gemigreerde vriend van ons, maar... Hij vond er niks aan. Hij was meer een Fiat-liefhebber, en hij bedacht dat Francois er misschien plezier aan zou hebben. Twee maanden later stond hij op kenteken, en sindsdien, ondanks tamelijk verroeste vloerdelen, zonder problemen mee rondgereden. Toen was ik al op zoek naar een cabrio, Amerikaans, maar geen slagschip, dus het lag voor de hand dat het een Corvaair zou worden. Bij Larry Shapiro een

'65er gevonden; nieuwe bekleding en 'top'. Deze werd naar hier verscheept echter een maand later liep de motor in de soep. Toen we op zoek gingen naar een andere motor kwamen we en '66er coupe in een advertentie tegen die als opknapper al een aantal jaren stil stond. Deze wagen kochten we 'blind', werd verscheept, en bij aankomst grote verbazing. Hij zag er prachtig uit en het was gewoon zonde om hem als 'onderdelenbak' te gaan gebruiken. Dus deze ook op kenteken gezet en voor de '65er cabrio een gereviseerde motor gekocht. Tot op heden geeft deze nog steeds problemen (zoals bekend). Omdat we ineens Corvaair-grootbezitter waren geworden en we nog een stuk of 5 andere wagens in ons bezit hadden, hebben we 'Trafic' klassiek en cabrio verhuur opgericht. De meest populaire auto is de '65er cabrio die nog ongerestaureerd is en zijn originele (doffe) lak nog heeft.

*Hieronder de '64er waarmee het allemaal begon. De andere zijn afgebeeld achter op de binnenkant omslag.*



Neen, hij koos voor verbetering van het basisontwerp. In profiel is de 'Speciale' een enigszins een 'familie-uitgave' van de originele, ofschoon zijn verschijning laat zien dat Pininfarina elke lijn veranderde. Dat is zijn grote kunst. Zijn ontwerp is nu misschien een beetje gedateerd maar nog steeds een prachtig voorbeeld van zijn talent om een knappe verbetering te brengen in een basisontwerp. En om nu helemaal bij de tijd te blijven, wijken we nu af van de tot onze beschikking zijnde documentatie.



Wij hebben namelijk ontdekt dat Pininfarina het niet heeft gelaten bij de 2 studies van het modeljaar 1960-'61. Vorig jaar vonden we met twee clubleden, onafhankelijk van elkaar, op Vehikel een aantal afbeeldingen van de Corvairs van Pininfarina. Beide modellen, waarvan een op twee originele zw/w foto's, en de andere in een kleurenbrochure, weken zowel onderling, als van de bij deze tekst gepubliceerde afbeelding af. Kortom we hebben nu te doen met drie verschillende modellen, waarvan er een sterk afwijkt. Mogelijk is er ooit een publicatie hierover geweest in Corsa Communiqué, maar daar is ons (nog) niets van bekend. In ieder geval, kijk, vergelijk en huiver, want ze zijn, hoewel gedateerd, stuk voor stuk bloedstollend mooi.

CHEVROLET  
CORVAIR  
COUPÉ SPECIALE





## Chevrolet Corvair Monza 1963

(2.3 liter 80 HP)  
Eigenaar Marco Verstappen  
Willem Boyeweg 121  
6591 ZX Gennep  
Tel voor info 0651-568854

Relaas van een restauratie  
Wagen is in 1991 geïmporteerd uit Indiana en had sindsdien niet meer gelopen waardoor de motor vast zat.

Wagen was uiterlijk in redelijke staat en geheel compleet.

Motor en PG gedemonteerd en geheel gereviseerd waarbij lagers, alle keeringen en pakkingen, Hydraulische klepstoters, zuigers en bussen, klepsteelrubbers, lagers van de dynamo, startmotor, keermotor en ventilator zijn vernieuwd. Aangezien de carburateurs geheel uitgeslagen waren zijn er in de carburateurs nieuwe draaipunten gemaakt en revisiesetjes gemonteerd evenals een revisie van het hele gasmechanisme ivm het niet gelijk lopen van de beide carburateurs.

Verder was van de auto alles wat met verwarming te maken had afwezig evenals de thermostatisch geregelde "deuren" aan de achterzijde van de motor.

Alles is er weer bijgemaakt en functioneert weer uitstekend.  
Het ruitenswissersmechanisme is verbust evenals het gehele stuurmechanisme.  
De accubak is vervangen vanwege roest.  
De kofferruimte en de motorruimte zijn kaal gemaakt, gestraald en opnieuw gespoten.  
Er is gas in de auto geplaatst waarop de auto meer dan geweldig loopt.

De eerste test was het rijden van de "Coupe des Alpes" van 1998 waar we in Italië op de terugweg zijn gestrand met een uitgelopen keering van de PG, dus op de autoambulance retour Holland. Nu rijden wij als de tijd het toelaat alle classic car tours mee die bij ons in de omgeving plaatsvinden en anders verzinnen wij op Zondag onze eigen tour met de zoals onze jongens zeggen "jevolet conver".  
De auto is bij ons normaal in gebruik als tweede auto en rijdt zomer en winter ongeveer 7500 Km per jaar waarbij nog enkele problemen opgelost moeten worden zoals het vervangen van twee kromme velgen (wie heeft ze???) en het ondanks alles toch weer lekken van de motor aan de linkerachterzijde.

Groetjes van de Corvair liefhebbers uit Gennep



## CORVAIR-SPOTTERS



Deze opnames maakte Mike Cramer tijdens zijn reis door het westen van de VS. De eigenaar van deze auto's had er een gekocht om te restaureren. Echter deze was verre van compleet, en hij kocht er dan nog vier(!) bij om er een goede van te maken. Dit zijn de restanten van wat er over bleef na het strippen. Het viel Mike op dat de wagen waar het om ging (achter de blauwe), een turbomotor had. Het dashboard was echter van een conventionele Monza. Dus de wagen was nog steeds niet helemaal zoals het hoorde. Van wat er achter blijft zouden wij hier nog wel wat fraais gemaakt kunnen hebben. Gelukkig zijn ze daar niet zo snel met opruimen zodat de wagens nog wel enige tijd voor de 'shredder' behoed zullen worden.

