

De Corvair Monza convertible 1964 van Hans de Graaff, na een grondige restauratie.



CORVAIR'S SUPER MONZA SPORTS COUPE

*Details, Photos of
Compact Dream Car*



In dit nummer oa: Reisverslag Sinsheimtreffen
Uitgebreide geschiedenis
Veel kort en langer nieuws
Persoonlijke kennismaking

2^o jaargang

5

Corvair Club Nederland

VAIRMAIL

CORSA Chapters

**changes

- | | | | |
|--|--|--|--|
| 017 Bay State Corvairs
16 Darby Drive
Mansfield, MA 02048 | 294 Lowcountry Corvair Association
P.O. Box 505
Ladson, SC 29456 | 526 Iowa Corvair Enthusiasts
23 Gleason Dr.
Iowa City, IA 52240-5854 | 920 Coyote Corvair Club
P.O. Box 2204
Vista, CA 92085-2204 |
| 019 Colonial Corvair Club
44 Columbia Rd.
Arlington, MA 02174 | 296 CORSA South Carolina
P.O. Box 5559
Greenville, SC 29606 | 532** Milwaukee Corvair Club
621 E. State St.
Milwaukee, WI 53202 | 921 San Diego Corvair Club
P.O. Box 23172
San Diego, CA 92193 |
| 027 City Car Club Corvairs
30 Camel Street
Fairhaven, MA 02719-2102 | 303 Corvair Atlanta
2701 Old Jonesboro Road
Fairburn, GA 30213 | 537 Capital City Corvair Club
2795 Alleghney Dr.
Madison, WI 53719 | 925 Inland Empire Corvair Club
P.O. Box 52714
Riverside, CA 92517 |
| 032 Central New Hampshire Corvair Assn.
P.O. Box 334
Contoocook, NH 03229 | 310 Heart of Georgia Corvairs
104 Echo Lane
Warner Robins, GA 31088 | 541 North East Wisconsin Corvair Club
2205 Sullivan Ave.
Kaukauna, WI 54130-3455 | 931 Ventura County Corvairs
1364 Cottonwood Lane
Fillmore, CA 93015 |
| 052 Vermont Independent Corvair Enth.
P.O. Box 235
East Arlington, VT 05252 | 322 First Coast Corvairs
3271 Sunshine Dr.
Callahan, FL 32011 | 554 Corvair Minnesota
3370 Library Lane
St. Louis Park, MN 55426-4224 | 933 Bakersfield Corvairs
10817 Sunset Canyon Dr.
Bakersfield, CA 93311-2749 |
| 068 Connecticut CORSA
P.O. Box 341
Georgetown, CT 06829-0341 | 325 West Florida Corvair Club
2907 San Miguel
Milton, FL 32583 | 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts
P.O. Box 704
Matteson, IL 60443-0704 | 934 Central Coast CORSA
3155 Nacimiento Lake Dr.
Paso Robles, CA 93446-9773 |
| 074 New Jersey Association of Corvair Enth.
P.O. Box 631
Ridgewood, NJ 07451 | 328 Central Florida Corvair
605 N. Clayton
Mount Dora, FL 32757 | 627 Prairie Capital Corvair Association
P.O. Box 954
Springfield, IL 62705 | 937 San Joaquin Corvair Club
P.O. Box 4693
Fresno, CA 93744 |
| 087 Bayshore Corvair Association
P.O. Box 815
Jackson, NJ 08527 | 333 South Florida Corvairs
P.O. Box 936652
Margate, FL 33093 | 633 Show-Me Corvair Club
4067 Waterfall Drive
St. Louis, MO 63034-0187 | 947 San Francisco Bay Area CORSA
P.O. Box 6331
Albany, CA 94706 |
| 088** Delaware Valley Corvair Club
1301 Union Landing Road
Cinnaminson, NJ 08077 | 336 Suncoast Corvairs
P.O. Box 788
Crystal Beach, FL 34681 | 640 Heart of America Corvair Owners' Assn.
9802 Booth
Kansas City, MO 64134 | 951 Valley CORSA
P.O. Box 2792
Santa Clara, CA 95055 |
| 107 Resurrection Corvairs of Yonkers
522 Saw Mill River Road
Yonkers, NY 10701 | 342 Gulfcoast Corvairs
2630 Webber St.
Sarasota, FL 34239 | 656 Ozarks Classic Corvair Club
4026 W. Wayland
Springfield, MO 65807 | 953** Central Valley Corvairs
3001 Lancelot Lane
Modesto, CA 95350-1408 |
| 117 Long Island Corvair Association
P.O. Box 1675
West Babylon, NY 11704 | 344** Nature Coast Corvairs
6735 W. Rainhill Ct.
Crystal River, FL 34429 | 585 Corvair Midwest
1522 W. Manor Dr.
Lincoln, NE 68506-1457 | 956 Classic Corvairs of River City
2990 Boeing Road
Cameron Park, CA 95682-9210 |
| 120 Capital District Corvair Club
P.O. Box 192
Rexford, NY 12148 | 352 Vulcan Corvair Enthusiasts
P.O. Box 59071
Birmingham, AL 35259-9071 | 700 New Orleans Corvair Enthusiasts
P.O. Box 427
Denham Springs, LA 70727-0427 | 958 Sacramento Corvair Tour Group
9590 Appalachian Drive
Sacramento, CA 95827 |
| 130 Central New York Corvair Club, Inc.
P.O. Box 425
Jamesville, NY 13078 | 363 Alabama Corvair Club
3112 Clayborne Road
Dothan, AL 36303 | 711 Red River Corvairs
528 Glenwood St.
Bossier City, LA 71111 | 960 Shasta Corvairs
2922 Quartz Hill Road
Redding, CA 96003 |
| 140 Niagara Frontier Corvair Club
P.O. Box 45
Buffalo, NY 14224 | 371 Music City Corvair Club
109 Walnut Street
Smyrna, TN 37167 | 722 Arkansas Corvair Club
P.O. Box 627
Little Rock, AR 72203 | 970 CORSA Oregon
P.O. Box 1445
Portland, OR 97201 |
| 148 Association of Corvair Nuts
180 Prospect St.
Spencerport, NY 14559 | 376 East Tennessee Corvair Club
P.O. Box 928
Kingsport, TN 37660 | 731 Indian Nations Corvair Association
3320 SE 24th St.
Del City, OK 73115-1614 | 973 Beaver State Corvair Club
P.O. Box 148
Crabtree, OR 97335-0148 |
| 158** Western Pennsylvania Corvair Club
458 Whitestown Rd.
Butler, PA 16001 | 379 Knoxville Area Corvair Club
P.O. Box 233
Knoxville, TN 37901 | 744 Green Country Corvair Group
P.O. Box 470022
Tulsa, OK 74147 | 975 Southern Oregon Corvair Owners
512 Fairmount Street
Medford, OR 97501-2426 |
| 170 Central Pennsylvania Corvair Club
3080 E. Prospect Road
York, PA 17402 | 385 Upper Cumberland Corvair Club
241 Parkway Drive
Cookeville, TN 38501 | 750 North Texas Corvair Association
2701 W. 15th St., Box 153
Plano, TX 75075 | 981 CORSA Northwest
P.O. Box 88
Renton, WA 98057-0088 |
| 180 Lehigh Valley Corvair Club
137 American Street
Whitehall, PA 18052 | 402 Derby City Corvair
2207 Thomas Avenue
Louisville, KY 40216 | 770 Corvair Houston
P.O. Box 2331
Houston, TX 77252-2331 | 990 Inland Northwest Corvair Club
P.O. Box 132
Four Lakes, WA 99014-0132 |
| 190 Philadelphia Corvair Association
2545 Broder St. 1st Fl.
Allentown, PA 18103 | 405 Central Kentucky Corvair
300 Albany Road
Lexington, KY 40503 | 782 Alamo City Corvair Association
P.O. Box 291222
San Antonio, TX 78229 | 993 Columbia Basin Corvairs
P.O. Box 1022
Richland, WA 99352-1022 |
| 198 First State Corvair Club
1002 Stonewood Road
Wilmington, DE 19810-3114 | 430** Mid-Ohio Vair Force
4673 Northwest Parkway
Hilliard, OH 43026 | 787 Lone Star Corvair Club
Rural Route 01 Box 15A
McDade, TX 78650 | INTERNATIONAL
FRA Chevrolet Corvair Club of Paris
93 rue d'Angerville, Les Granges le Roi
91410 Dourdan, France |
| 207 Group Corvair
12710 Lode Street
Bowie, MD 20720 | 435 Tri-State Corvairs
P.O. Box 581
Bryan, OH 43506 | 799 Desert Corvair Club
P.O. Box 220108
El Paso, TX 79912-2108 | NED** Corvair Club Nederland
Darwin Plantsoen 1
1097 EX Amsterdam, The Netherlands |
| 210** Chesapeake Corvair
P.O. Box 554
Forest Hill, MD 21050-0554 | 440 Friends of Corvair
7354 Middlebranch Ave. NE
North Canton, OH 44721 | 802 Rocky Mountain CORSA
P.O. Box 27058
Denver, CO 80227 | ONT CORSA Ontario
401 Beechwood Crescent
Burlington, ONT L7L 3P7 Canada |
| 212 CORSA of Baltimore
619 Round Oak Road
Towson, MD 21204-3867 | 441** North Coast Corvair Enthusiasts
54 Kenilworth Ave.
Painesville, OH 44077 | 809 Pikes Peak Corvair Club
P.O. Box 15034
Colorado Springs, CO 80935 | SWI Swiss Corvair Club
Bachtelenstrasse 39
CH-2540 Grenchen, Switzerland |
| 217 Mid-Maryland Corvair Club
8703 Antietam Drive
Walkersville, MD 21793-8020 | 448 Vacationland Corvairs
560 Lindberg Blvd.
Berea, OH 44017-1418 | 837 Boise Basin Corvairs
P.O. Box 16734
Boise, ID 83715 | WCC Western Canada CORSA
2378 Estevan Ave.
Victoria, BC V8B 2S5 Canada |
| 220 Northern Virginia Corvair Club
13608 Smithwood Ct.
Nokesville, VA 20181 | 452 Corvair Club of Cincinnati
P.O. Box 40153
Cincinnati, OH 45240 | 840 Bonneville Corvair Club
2273N 700W
Clinton, UT 84015 | SPECIAL INTEREST
270 Corvanatics
5000 Cascabel Road
Atascadero, CA 93422-2302 |
| 232 Central Virginia Corvair Club
8015 Driftwood Dr.
Prince George, VA 23875 | 454** Dayton Corvair Club
P.O. Box 3514
Dayton, OH 45401 | 850 Cactus Corvair Club
P.O. Box 11701
Phoenix, AZ 85061 | 001 Lakewood-Monza Group
14 Ashwood Dr.
Brick, NJ 08723-3402 |
| 236 Tidewater Corvair Club
2901 Cardo Place
Virginia Beach, VA 23456 | 460 Circle City Corvairs
P.O. Box 17325
Indianapolis, IN 46217-0325 | 857 Tucson Corvair Association
4072 E. 22nd St., Suite 197
Tucson, AZ 85711 | 002** Group UltraVan
5537 Pioneer Road
Boulder, CO 80301 |
| 240 Roanoke Valley Corvair Club
2934 Rivermont Ave #30
Lynchburg, VA 24503 | 465** Michiana Corvair Club
17428 County Road 40
Goshen, IN 46526 | 860 Northern Arizona Corvair Club
340 E. David
Flagstaff, AZ 86001 | 004** Air 'Vair Group
5474 S.R. 19
Galion, OH 44833 |
| 264 Wild Wonderful Corvair Club
140 Scott Acres
Scott Depot, WV 25560 | 468 Mad Anthony Corvair Club
2323 Lima Valley Drive
Fort Wayne, IN 46818 | 871 Corvairs of New Mexico
2226 Inez Dr. NE
Albuquerque, NM 87110-4732 | 006 V-8 Registry
4361 St. Dominic Drive
Cincinnati, OH 45238 |
| 271** CORSA/N.C.
6715 Branson Mill Road
Pleasant Garden, NC 27313 | 480 Detroit Area Corvair Club
815 Madison
Birmingham, MI 48008 | 891 Vegas Vairs
4607 E. Imperial Ave.
Las Vegas, NV 89104-5816 | |
| 291 Central Carolina CORSA
Rural Route 03 Box 1195
Manning, SC 29102 | 495** West Michigan Corvair Club
7214 9 Mile Road
Rockford, MI 49341 | 903 South Coast CORSA
P.O. Box 213
Redondo Beach, CA 90277-0213 | |
| | | 914 CORSA West of Los Angeles
P.O. Box 950023
Mission Hills, CA 91395 | |
| | | 917 Vintage CORSA
P.O. Box 1180
Placentia, CA 92871-1180 | |



Elegant, luxueuzer, imposanter dan ooit tevoren... zo zijn de nieuwe CHEVROLETS! Uiterlijk kleiner, dus gemakkelijker te manoeuvreren... en toch meer ruimte binnen. Brede deuren en hogere zittingen voor meer comfort. De voortreffelijke wielophanging en wegligging, de soepele en pittige motor, de krachtige en doeltreffende remmen - het zijn CHEVROLET eigenschappen die U ten volle zult waarderen. Er zijn 19 modellen - alle met dezelfde mechanische perfectie, die het kenmerk is van CHEVROLET. Kies er de wagen uit die U het beste ligt.

Ongelooflijk!... die lijn, **CHEVROLET** en die luxe, die ruimte in **CORVAIR 1961** de nieuwe

Exclusive



Maak ook kennis met de sierlijke nieuwe CORVAIR. Aantrekkelijk, zuinig en nog ruimer. CORVAIR: de best geslaagde compact-wagen. Oordeel zelf! Uw Chevrolet-dealer verwacht U voor een uitgebreide proefrit in de Chevrolet van uw keuze.



GENERAL MOTORS CONTINENTAL - ROTTERDAM



CORSA Classified

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
Economic pickup and delivery services, Free estimates
A payment plan to fit your budget
For brochure call: Cotofield Automotive, 802/375-6782
America's Oldest Corvair Shop (VT)

LITERATURE & COLLECTIBLES

Popular Mechanics magazine March 1960, has Corvair Owner's survey. Comprehensive article of owner opinions based on 1.1 million miles. Honest opinions and some dry humor. \$6 postpaid. Greg Reeder, 2905 S. Zola, Boise, ID 83705, 3879, 208/343-0912. (ID)

Promos: 1964 Spyder and 1965 Corsa \$125 each. 1961 AMT plastic model 1/25 NIB \$150. Pocher RR 1/8 scale unassembled \$400. Grant Young, 904/213-4340, gyoungwolf@aol.com. (FL)

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)

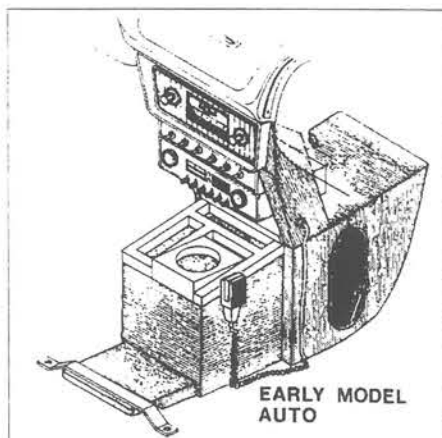
MISCELLANEOUS

Corvair wind chimes. Featuring 3 Racing Champions 1960 Corvairs-\$30. Makes a unique gift. Picture available on request. monzaz@uplogon.com, or 906/786-4185. (MI)

Start-up business to specialize in Corvair repair/restoration seeking part-time working partner. Ideal candidate retired/semi-retired capable of all aspects of mechanical and body repair. Possibly willing to relocate to South-eastern coast to enjoy other part-time duties such as golf, swimming, and fishing. Other arrangements such as working from your homebase may work, too. We will work together to build a business that includes an Internet "showroom" where cars and parts will be sold. Small investment. Contact turbovair@aol.com or mail to Partner, 2 Beaver Ln., Hilton Head Island, SC 29928. (SC)

I am trying to locate the owner of 1967 4-door Monza, blue, black interior, who bought car in Louisiana and possibly went to Michigan about a year ago. Please contact Stephan Spence, 528 Glenwood St., Bossier City, LA 71111, 318/746-3357. (LA)

Corvair video 1960-65, two hour video on the Corvair. Old Car magazine review "Just about everything you'd want to know about Corvair is in this video, offering restorers, historians, and hobbyists a wealth of information." Send \$24.95 ppd to David Axsom, 5120 N Elk Run Rd., Waterloo, IA 50703. (IA)



EARLY MODEL AUTO

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)

Wanted: person who can draw cars better than I can. I want to turn an Opel GT into a Monza GT. I need drawings for a fiberglass rear section to make the Opel into a fastback. Call John Lucke toll-free at 877/754-2186 or write 152 C St., Timberville, VA 22853, arianrod@vaix.net. (VA)

Auto transport your Corvair to Daytona 2000. Leaving Los Angeles area approximately 2nd week July 2000. Fully insured professional trucking company. Interest list now forming, 10 spots per transport. Phillip Dean Dally, 29263 Poppy Meadow St., Canyon Country, CA 91351, 661/298-3754. (CA)

Experience deep, accurate bass in your early Corvair. True hi-fi subwoofer fits in rear shelf & is designed specifically for Corvair. Allows use of 2 small speakers in original dash opening for rear full-range reproduction. \$169 + shipping. John Thornberry, c/o CLEAR, 502/581-9251, 1518 Highland Ave., Louisville, KY 40204, clearjt@iglu.com. (KY)

New! Yenko Stinger T-shirts. Dan Giannotti's black YS#3 T-shirts in six colors on front of white 100% cotton. Lg.

XL, XXL \$15 each. New price: Jim Schardt's blue and white YS#7 T-shirts in two colors on front of white 100% cotton Lg, XL, XXL \$12 each. Close out sale: 1998 Racer's Reunion w/ LeVair YS#93 keylime green L, XL, XXL, light blue XL, XXL \$12 each. 1999 Racer's Reunion w/Dan Giannotti's YS on front. L, XXL, few left \$25 each. Blue Corsa conv. Lg only, red Corsa conv. Lg, XL, Red Spyder conv., L, XL, XXL, Yellow Spyder conv., Lg., XL, new price \$12 each. \$3.20 shipping up to two shirts. Add 60c each additional shirts. Kevin G. Clark, 1116 Grafton Ave., Dayton, OH 45405-4006, KCovairTs@aol.com. (OH)

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-Rampside, 8-CORSA logo. 300 for \$5.00, 600 for \$9.00. Send cash or check to Label Products, P.O. Box 3052, Appleton, WI 54914-3052. (WI)

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)

Van de redactie

Het seizoen is voorbij. En we kunnen met weemoed terugkijken naar de laatste zomer van deze eeuw, de eerste echte van de Corvair Club. Beschouw dit maar als aanloopperiode van onze club. Als het aan ons ligt gaan we het volgende millennium in als volwaardige club, en links en rechts reacties horende hebben we al tamelijk wat bekendheid opgebouwd, niet alleen in ons land, maar ook over de grens. Tot zelfs in Amerika toe. Maar dit komt natuurlijk ook omdat wij Nederlanders van oudsher al geen schrik hebben om onszelf uit te dragen in overzeese gebieden. Zowel Mike als Jaak hebben een Amerika-reis ondergaan en dat heeft het Corvairgebeuren zowel daar als bij ons goed gedaan. Zelfs zo goed dat bepaalde Amerikanen nieuwsgierig waren geworden en ons een bezoekje hebben gebracht.

Uiteraard lees je hier iets over elders in ons blad. Als dit blad in de maak is, wordt onze laatste clubactiviteit uitgevoerd. Als het rondje Noord Holland droog verreden gaat worden, kunnen we er zeker van zijn dat ook dit een succes is geweest.

In het verleden hebben we gewag gemaakt van de organisatiestructuur. Om allerlei redenen is daar nog geen verandering in gekomen. Gezien het wel makkelijk lijkt hoe het zou moeten zijn, de uitvoering daarvan echter is een andere zaak. Men krijgt al gauw een aantal verplichtingen, en dan kan het voor degenen die zich voor de club inzetten wel eens minder leuk worden. Het is tenslotte toch de Corvair waar het om draait, en als we die goed aan het lopen kunnen houden, en fraaier kunnen maken hebben we de helft van onze doelstelling al binnen. Wel zullen we aan het eind van het jaar een financieel verslag publiceren zodat jullie weten wat er zoal binnen de club omgaat.

We proberen zo zuinig mogelijk het een en ander te financieren, en proberen dan van de reserves iets aan te schaffen voor de club.

Daarover lees je meer hiernaast onder het artikel 'vraag en aanbod'. Kortom er is weer veel nieuws, en als jij dat ook hebt voor onze volgende uitgave dan zien we dat graag tegemoet op de redactie. Veel kijk- en leesplezier.

Discovery "Crash"

Onlangs zagen we op Discovery Channel weer de beruchte documentaire over de veiligheid van auto's. Dat Dhr. Nader en de Corvair daar niet in ontbraken lag voor de hand. Met de wetenschap die we nu hebben over deze roerige geschiedenis is het interessant om eens terug te kijken hoe men er toen over dacht. Let wel, de lichtblauwe EM die je in het betreffende filmpje ziet omslaan, is gemanipuleerd. Dat kun je al zien als hij om de pilonnetjes zwabbert. Gezien Discovery vaker in herhaling treedt zal deze documentaire die dus "Crash" heet nog wel vaker te zien zijn. Een aanrader! Dus kijk regelmatig in krant of gids.

Colofon

2^e jaargang nr. 5

Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

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

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

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

Lid worden:
Door storting van fl.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. Deze tekst stond vorige keer ook al in het blad. Maar nu is ze aangevuld; Onlangs hebben we de officiële Corsa Technical Guide 1986/96 aangeschaft. Dit is een verzameling van alle mogelijke reparaties door Corsa-leden verricht gedurende bovenstaande periode. Van deze verslagen zijn de beste uitgelicht door Larry Claypool en Clay Wispell. (Ja hij was bij ons!) Het geheel omvat twee losbladige boekwerken en zijn door de C.C.N.-leden per onderwerp te bestellen bij Mike. Je krijgt dan kopieën van het gevraagde onderwerp toegestuurd. Om dit enigszins kostendekkend te maken kost je dit fl.4 per onderwerp (max.5 vel) Evt. even bellen voor welke reparatie je informatie zoekt. 020-6929425.

Meeting 2000

Zeer recentelijk werd ons gevraagd wanneer de meeting voor volgend jaar op de kalender staat. Dit in verband met een publicatie in het blad "Chroom en Vlammen" dat van het treffen in Sinsheim verslag doet in het januarinumnummer maar dat eind december al in de kiosk zal liggen. We snel moeten kiezen voor deze datum omdat die dit jaar goed gepland bleek te zijn. In ieder geval vanwege het weer en aangezien het een buitengebeuren is hebben we dan langer licht.

Aanwas

Voor onze reis naar Sinsheim vroegen we Marco Verstappen of hij misschien zin had om mee te gaan, gezien hij lange reizen met de Corvair niet schuwt. Echter zijn vrouw stond op het punt het gezin uit te breiden. Dat zal inmiddels wel gebeurd zijn. Mogen we jullie van harte feliciteren met het jongste 'Jeviolet Conver' Club lid.



SOUTHWEST CORVAIR

- Quality used parts, rust free from Arizona
- Please note our *new* address.
- Order our *new* fully illustrated catalog with over 4000 used parts listed! Send \$3.00 to:



140 E. Raymond Street
Phoenix AZ 85040 (602)268-5968
24 hour order machine (602)268-8214
Monday thru Friday 9:00 AM-5:00 PM

Visit our web site at:
www.southwestcorvair.com

Nieuw lid

Als nieuw lid konden we inschrijven Dhr. Ras uit Middelharnis. Graag hadden we wat meer van hem geweten, bijv. welke Corvair(s) heeft hij, of naar welk model en type gaat uw voorkeur uit. Tevens ook graag tel. nummer en evt email adres. Dit geldt overigens ook voor Dhr. Siebes uit Almere waarvan op de redactie ook niet meer bekend is dan zijn adres. Dhr. of Mevr. Visser-Rosbergen die wel eens contact met ons gezocht heeft maar geen tel. nr. wenste te noemen zouden we ook nog eens graag aan de lijn willen hebben.

koop-contact in de States

In deze uitgave duikt regelmatig de naam van Clay Wispell op. Hij en zijn vrouw Caroline heeft ons enkele weken geleden bezocht. Ook waren ze van de partij in Sinsheim. Onlangs vond ik een advertentie in de staten waarin een EM convertible werd aangeboden. Het toeval wilde dat, na een paar mails, deze wagen niet ver van hun domicilie te bezichtigen was. Een mailtje naar Clay was voldoende om contact met de eigenaar op te nemen en de auto later te gaan bekijken. Clay maakte er foto's van die in een uitgebreid verslag in ons volgende nummer afgebeeld zullen worden. Op de vraag hoe hem te vergoeden, was het antwoord dat hij ontzettend teleurgesteld zou zijn als hij niet geraadpleegd was. Het is een 'must' om door een betrouwbaar persoon een auto in Amerika (of elders) te laten beoordelen. Koop NOOIT een auto van een foto en wat mooie praatjes daaromheen. Clay's advies: maak contact met de dichtstbijzijnde Corvairclub en vraag een bestuurslid je te helpen met het beoordelen van de betreffende auto. Als iemand niet goed weet hoe een lokale Corvairclub te vinden, wil Clay zich persoonlijk daar voor inzetten!

Corvair Junkyard Primer

Enkelen van ons hebben het al in hun bezit. Dit boekje is eigenlijk onmisbaar voor iedere Corvair-bezitter. Mike Cramer bracht het mee uit Amerika en heeft daarna de samensteller, Larry Scrivener, gevraagd het te mogen kopiëren. In beperkte oplage en voor eigen (club)gebruik werd dat toegestaan. Hij heeft er reeds een aantal in Sinsheim achter gelaten, of eigenlijk, zorgde Guus daar wel voor. Het boekje bevat alle mogelijke nummer- en lettercodes en andere specificaties om een Corvair of onderdelen ervan te determineren. Het kost fl. 5,- Als je het 25 pagina's tellende handige boekje wil bestellen, neem dan even contact op met Mike Cramer (administratie), of maak vijf gulden over op de clubrekening o.v.v. Junkyard Primer. Op de redactie liggen er ook nog een paar.

Lakewood

De eerste Lakewood hebben we binnen de club, of het moet zijn dat Klaas van Dijk er inmiddels al een heeft zonder dat we dat weten, en dan is het dus de tweede. Onlangs kocht Mike Cramer een uitzonderlijk gave Lakewood ('61) waaraan al het nodige vernieuwd was. Naar alle waarschijnlijkheid zal er in een van de volgende nummers een uitgebreid verslag over deze auto gepubliceerd worden.

Clubwinkel

In de clubwinkel zijn nog steeds diverse artikelen op voorraad zoals de sweat shirts, de reeds genoemde junkyard primer, luchtfilters (oliefilters zijn uitverkocht en komen er voorlopig ook niet meer) en nu dus ook de Technical Guide.

Voor u gelezen

Bordje bij tankstation: "Sympathieke zelfbediening"

"Denken moet je overlaten aan een paard, dat heeft een groter hoofd".

Proving Ground

Even een beetje geschiedenis ter paginavulling. In 1924 werd te Milford, Michigan, het General Motors proefterrein aangelegd. De rijcondities maakten het noodzakelijk prototypes van nieuw ontworpen auto's te testen. In 1924 beschikte men over slechts 2,5km betonweg en 6km grind. Daarna heeft men er van ieder denkbaar wegdek zo'n 35km aangelegd. De meest opvallende is in 1929 gemaakt als "Belgische kasseiweg" Als voorbeeld diende de oude weg van Antwerpen naar Brussel, die vanwege zijn slechte wegdek doorging als zijnde de slechtste weg ter wereld. De technici waren het erover eens dat iedere 100km over deze weg even slecht was voor een auto als 1000km over een normale weg. Een ander proefterrein dat men de "Desert Proving Ground" noemt, werd in Arizona aangelegd. Men test er auto's en andere voertuigen (vaak militair) die in woestijnstreken en in overvloedig stof moeten rijden. In 1954 richtte General Motors in Colorado een permanent station op: De "Engineering Test Headquarters", en eveneens in 1954 werd het General Motors proefterrein uitgebreid, zodat het thans (1964) een totale oppervlakte van meer dan 1.500 hectare beslaat.

Freon

De eerste huishoudelijke koelkasten waren niet meer dan geïsoleerde kasten waarin dagelijks vers ijs in geplaatst moest worden. Omstreeks 1915 toen men stroom in woningen begon toe te passen, vond men nieuwe koelkasten uit die met koelvloeistof werkten. Echter met een lek ontstond, er een gevaarlijke situatie in de hele omgeving. Het was Kettering (ja, daar is hij weer!) die met assistent Midgley experimenteerde met dichloro-difluoro-methaan, en zo het freongas vond dat niet direct gevaarlijk was voor mens en dier.

1968 MONZA coupe, 27K orig. miles, 2nd owner, grn/blk, 110/PG, very original car. Original paint, T-3 headlights, spare tire, and engine insulation. Always garaged. Very nice car. Midwest delivery a possibility. \$6,500 OBO. Rob, St. Louis, 314/965-2550, rpot-thast@primary.net. (MO)

1969

1969 MONZA convertible, 110/PG, power top, 64K miles, Glacier Blue, new paint, tires, engine seals, carpet. No rust, excellent condition. AM/FM/mpx radio. \$4,900. Arthur, 661/248-6155. (CA)

1969 MONZA coupe, 110/PG, no rust AZ car, reg. to 2000. Needs new home, runs VG. Has many options. Too many veh. owner. \$3,500. BA. 7830 E. Bellevue St., Scottsdale, AZ 85257. (AZ)

CARS WANTED

How much SPYDER convertible will \$5,000 buy? Mike Wiley, 1525 Woodson, Overland, MO 63114, 314/432-2320. (MO)

1965-69 convertible. Call after 5PM, Bill Hall, 860/521-1419. (CT)

1967-69 coupe, must have A/C and straight body with no/little rust. Should have good mechanical and interior. Dependable driver. I'm in Las Vegas, prefer cars in Southwest but will consider all. Dave Perry, 702/256-2495. (NV)

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

PARTS FOR SALE

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches (frictions & steels), sealing rings, converter seal, \$105; with exchange band \$150 postpaid. David Edwards, P.O. Box 245-C, Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings. (MA)

NOS orig. GM 140 mufflers 2 ea. LH #3887459 & 1 ea. RH #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, jrcraig1@juno.com. (CA)

NOS '62 frt. hood trim ss \$24, '64 style chr. rear grille #3834772 \$175. Used: '62 frt hood trim \$18, also LR frt side trim \$12 ea., '61 rear LR side trim \$10 ea. 1962 turbo carb rebuilt to concours cond. \$145 no core reqd. Valve covers orig. style powder coated black, can make other colors, \$29.95 exchange, \$15 core, \$3 UPS. 1962 turbochargers 2 ea. #3817257 & 3831691 rebuilt w/seals & gaskets, concours cond., no core \$185 ppd., satf. guaranteed. Radios E&L, working & not, \$5 ea., radio face plates and undr dash holder \$5 ea. Shift boots, hous. black & red \$4 ea. Corsa chr. shift hous. 2 ea. VG \$12 ea. Horn rings '64 \$18, '61-63 \$15 ea., all VG. A/T oil pan Clark's VG like new \$75, hub caps '60 style w/fins, no ctr. emblem 8 ea. \$10 ea. Conv. rear top chr. trim 1 ea. L \$18, 4 ea. w/tips rpr'd \$15 ea., conv L w/s post plastic trim VG blk \$10 ea., coupe pieces VG \$5 ea. Sag. 3-spd trans VG \$45. Tool: remover for rear spindle \$17.95 ppd., thermister adapter \$12 pd. Why pay more. UPS extra. Jim Craig, 760/366-9104, jrcraig1@juno.com. (CA)

Close ratio Saginaw sets. Give your Corv-8 a real 1st gear. Yenko style clutch gear available also. Corv-8 style 3-piece set \$350 + shipping, you assemble. Call for Yenko price. Phillip Dean Dally, 29263 Poppy Meadow St., Canyon Country, CA 91351, 661/298-3754. (CA)

1965-140 motor and Posi-Powerglide, appears to me to have never been taken apart. Dated 1965 spark plug wires. Long, long storage, will not turn over. Much assorted '65 parts. \$1,500 package. Bill O'Brien, 914/235-4178. (NY)

Lots of parts, dashes, lenses, trim, wiring, glass, transmissions, engines, switches, etc. Just about any part. 15 year collection equals a lot of parts. 248/542-9452 after 7PM, or write Rick Hutchinson, 23210 Sherman, Oak Park, MI 48237. (MI)

NOS (L) flywheel \$80, 140 turbo pressure plate \$130, and harmonic balancer \$80. All parts for \$260 plus shipping. Norb Jarzynski, 608/868-5775, fax 868-1178. (WI)

1965/66 180 hp Corsa engine and Saginaw powertrain w/new crank, new crank gear and timing gear, new cam, new connecting rods, new cylinders, new forged pistons (std), new Vega clutch, refurbished pressure plate and flywheel. Better than new cylinder heads w/new valves, new valve springs, new valve guides, professionally de-flashed, new AC44FF plugs, std. ignition system, rebuilt distributor, rebuilt turbo, rebuilt turbo carb., new fuel pump, rebuilt alternator, new gears and new bearings in the transaxle. No evidence of transaxle ever having been installed in any vehicle. This drivetrain was the grand prize at the 1998 GWF&SM. It is a beauty. Includes turbo muffler. Concours ready. Change in priorities makes this sale possible. \$3,600. Tom in Bakersfield, CA, 800/488-2105. (CA)

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)

NOS parts: six 3819695 '64-69 rods \$89.95/set, '60-62 rear wheel bearings \$160, 5643032 '60-64 fuel gauge \$35, 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, 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)

Larry's Corvair is having a used parts blowout sale as a result of the purchase of Marty's Corvair Parts. We need to reduce our inventory of used parts. Please call or write for our used parts list. Larry's Corvair Parts, 14919 S. Crenshaw Blvd., Gardena, CA 90249, 310/970-9233, k6ro@earthlink.net. (CA)

Carburetors, any year \$50. Powdercoat available in any color. Rebuilt to your specs. Good cores worth \$10. All carb parts at half price this month. Also '69 model kits for \$39 incl. shipping. Wolf Enterprises, 483 Monterey Pkwy, Orange Park, FL 32073, 904/213-4340, gyoung-wolf@aol.com. (FL)

VGC used: pr. SW front doors & EM pass. Coupe \$25 ea., '64 hood w/letters \$100, EM horn shields \$10, LM gas shocks, barely dirty \$75/set. Two zerk idler arms LM \$25, reg. dist. cores \$10, 5 '64 wheel covers \$40, Chevy II 14" 4-bolt wheel \$10, 1965 110 eng. complete pulley to clutch \$100. Prev. recon. EM hdlite bkts & all rr lites w/'64 lenses \$100 takes all. LM hdlite bezels \$10, bare frt. crossmembers \$50, '64 rr grill heat shield \$10, 1963 trans mts \$30 pr., '64s \$50 pr. 1964 dogleg trim \$10 ea. New f/glass lwr rr panel CCP #1530X \$50. S&H modestly extra. Ben Brown, 1978 Tall Oaks Dr. #1705, Aurora, IL 60505, phone @ your risk 630/978-4223.

Parts at shop in Indian Creek Ind. Park, 1500 Dearborn, Aurora IL. (IL)

FC stuff: new ball joints \$30 each for upper, \$22.50 lower, '61 block relieved for long stroke crank \$90, nice rear grille \$75. Car parts: pair of '61 carbs plus cable and brackets \$90, '60 3-speed \$100, 4 carb rotators \$100. Bob Bauer, 6884 Providence Rd., House Springs, MO 63051, 636/671-0762. (MO)

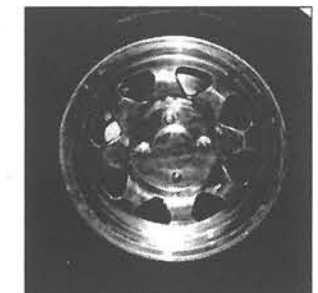
Molding, engine cover, 3870742, new; shields, mufflers (L, R), 140 \$5 ea.; exhaust manifolds, 140 L&R \$10 ea.; snout, transaxle \$15; lifter, valve, 5232450, new, (2) \$4 ea.; valve, 140 intake \$5; wheel cylinders, new, set for '66 \$110; bushings, caster adjust rod, with spacer, used but in good shape \$2/pair; bushings 3859819, sway bar, new \$5; Rochester primary 140 carburetors, jets moved to side, no tops \$40/pair; misc. Rochester parts (jets, nozzles, tubes, hardware, fuel inlet fittings, etc.), \$10 all. 509/751-1626, kayb@syringa.net. (WA)

NOS parts: '63-64 rear whl bearing \$175, pair 180 turbo heads \$425/pair, pair 140 heads \$525/pair, '65 frnt br \$275, pair LM headlight bezels \$200/pair, '65 rear grill (1 piece type) \$110. All plus shipping. 501/513-2069 after 6PM. (AR)

All parts inventory for sale. Have other newer interests. For current list send SASE to BA, 7830 E. Bellevue St., Scottsdale, AZ85257. (AZ)

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)

PARTS WANTED



Looking for a match set of wheels that are the same or similar in style to photo to complete restoration of early. Need all 4. Call Rusty, 972/247-9624 x209 days; 940/498-1112 evenings, rose@enersyst.com. Will pay to have shipped. (Finch Sprint style shown.) (TX)

Late model options: under hood light, deck lid light, hazard flasher, AM/FM radio plus antenna. Bob Bauer, 6884 Providence Rd., House Springs, MO 63051, 636/671-0762. (MO)

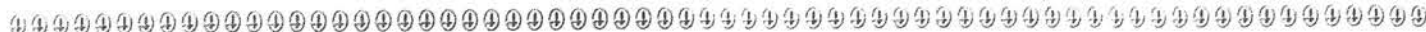
EMPI parts-jacket-catalog (Corvair or other), Devin body sports car (Corvair/other), Judson/Shorrock supercharger (any model), Marvel Mystery oiler, Weber carbs, 3-barrel or 2-barrel, aftermarket round headrests & extra mounting brackets & thumbscrews. Old rally equipment: Heuer stop-watches & wristwatches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

SERVICES OFFERED

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)

The Speedometer Hospital, specializing in Corvair speedometer/tachometer repair, conversions to quartz

CORSA Classified



CARS FOR SALE

1964 GREENBRIER 110/4, 6-door, daily driver, needs interior & exterior paint, new motor, brake lines, tires. 1965 GREENBRIER deluxe camper van, no title, has rust but new 4-spd & differential, motor runs. Too many projects. \$1,500 firm. 941/425-8122. (FL)

1964 MONZA coupe, auto trans, runs and moves but needs some work, also needs cosmetics. \$450. 1966 500 coupe, solid body, 95/PG, mostly there but not a parts car, not running, \$400. Or get both for \$700. 248/542-9452. (MI)

1963 700 coupe automatic. 1963 MONZA conv. 4-speed. 1964 MONZA conv. 4-speed. Inquire for details, all nice. 307/635-5924. Dan Greer, 2945 Spruce Dr., Cheyenne, WY 82001. (WY)

Collection for sale, package deal only. All cars 1960-64, all cars will run. Stored inside 25 years. One 4-door, 3 wagons, 4 coupes, 1 SPYDER coupe, 6 MONZA convertibles, 9 SPYDER convertibles, total 24 cars. \$40,000 OBO for all. 25 miles north of Detroit. Ed, 810/798-2945. (MI)

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@scilqa.com. (FL)

1960

1960 700 4-door sedan, PG, gas heater, fender skirts, trim rings, Roman Red. New interior, completely restored engine and entire car. See picture in The Corvair Decade of the exact car. Winner 1992 display class, CORSA National Convention. A show ready, top quality car. Original owner. \$7,000 OBO. Thornwell J. Frick, 54 Summercreek Dr., Spartanburg, SC 29307, 864/585-1612. (SC)

1960 MONZA, 17,984 miles, all papers, owners manual etc., minor rust. I am second owner. Car is stored in Maine. \$6,000. Bill O'Brien, 914/235-4178. (NY)

1961

1961 MONZA coupe, 80/PG, radio, 29K miles, excellent condition. \$5,500 neg. 607/754-3830. (NY)

"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.



1961 LOADSIDE one of a kind 110/PG, tinted glass, air cond., power windows, 4-speaker AM/FM/cassette, custom lowered bed, glass engine cover, super ride. Scored in high 80s at DC. Williamsburg, Lake Placid, Ohio Heartbeat. Over \$15,000 invested. Want \$11,000. For details, Jim Straub, 330/264-2897. Wooster. (OH)



1961 LAKEWOOD 84/PG, white w/red plush cloth seats & door panels, padded dash, roof rack, clean, solid, many new parts. Drives great. AM/FM/stereo cassette, rare attention getter. \$3,800. Jim Straub, 330/264-2897. Wooster. (OH)

1962

1962 MONZA club coupe, gold/fawn, 66K original miles, 95/PG, mech. good, body very good, interior fair. \$2,500 OBO. Jim, 732/833-0140. (NJ)

1962 MONZA 4-door, PG, air, new tires, paint, interior, original strong engine, daily driver. \$1,800. 940/538-5142 or 767-1583, ask for Darrell. (TX)

1962 MONZA sta wagon, 4-spd, body work done and ready for paint. Rebuilt 102 hp #T102440. New dash panel, new upholstery, new exhaust grille, bumpers rechromed, ss trim polished, all good glass. Surf's up! Has CA non-op lic. Call for particulars. \$2,000 firm. Tom in Bakersfield, 800/486-2105. (CA)

1962 GREENBRIER deluxe 8-door auto, totally stripped down. No drivetrain, but most everything else there. This way cool FC much too good to scrap. First \$300 steals it. Call for particulars. Has CA non-op license. Tom in Bakersfield, 800/486-2105. (CA)

1963

1963 MONZA 4-door white/black, 102/PG, 57K, 2nd owner. New tires, wire wheel covers, runs and looks good. \$1,900 OBO. 856/935-5671. (NJ)

1964

1964 MONZA convertible, 110/4, white with black interior, new white top & tires, cover & extra parts, runs great and excellent condition, photos available. \$4,500 OBO. Ken Wolfe, 757/253-8404, kwolfe@cwf.org. (VA)

1964 convertible, new blue top & paint, engine overhauled. No rust, excellent interior, acft mechanics car. \$4,500. 828/891-4943. (NC)

1965



1965 MONZA convertible, 110/PG, AM/FM stereo w/cassette, luggage rack, chrome wheels w/wire baskets & spinners. 58K orig. miles. Nice houndstooth cloth seats, tan top & interior, gold ext. Solid, tight eye-catcher. \$7,500 and worth every cent. Jim Straub, 330/264-2897. Wooster. (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)

1966

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

1966 MONZA coupe, 110/PG, maroon over black, 51K miles, 5 new tires, exhaust, distr., battery. Very good original interior. Body, paint, trim needs attention after 30+ years, but no rot or damage. Head start on restoration, or drive-around-town fixer-upper. \$3,500. Chris, 508/699-7866. (MA)

1966 MONZA conv., 110/4, 42K miles, Lemonwood Yellow, orig. black top and interior in excellent condition. 9/97 restoration included body, paint, bumpers, rubber moldings, emblems, plus wire wheel covers. New AM/FM/cassette. \$8,750 OBO. Harry, Export, PA, 724/733-3601. (PA)

1966 sport sedan, turquoise over white, new tires, complete new exhaust, good brakes, new wheel cyls., auto trans, 37K miles, no oil leaks, electronic ignition, road ready, recent alignment. \$4,200. 630/898-4462. (IL)

1966 MONZA convertible, 110/PG, super condition throughout. collectors. \$8,950. 510/527-0373 days, ask for Bud or Bobbie. (CA)

1966 MONZA coupe, 110/PG, 34K orig. miles, orig. paperwork, nice interior, new brake system, new dual exhaust, 2 sets new tires, alum. rims, approx 80% new GM exterior chrome, many spare parts. Great project car. \$4,500 for all. James H. Masteller, 1301 First Ave., Berwick, PA 18603, 570/759-1408. (PA)

1966 MONZA coupe, PG, low miles, #2 condition. \$3,000. 330/782-2439. (OH)

1966 CORSA coupe, 140/4, Lemonwood Yellow, black interior, wood wheel, mag cover, beautiful condition, owned since 1973. \$9,500. 734/944-4608. (MI)

1968

1968 500 coupe, green/green, 140/PG, mech. good, body very good, interior fair. \$3,000 OBO. Jim, 732/833-0140. (NJ)

Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 5

Er waren in 1957 geen geheimen meer over de onafhankelijke wielophanging. Ze werd gebruikt sedert lange tijd. En motoren achterin waren geen mysterie meer voor de GM-ingenieurs. Ofschoon er nog voor de Corvair-ontwikkelaars twee grote uitdagingen lagen: de aluminium luchtgekoelde motor, en de banden.

Het ontwikkelen van een motor in het laboratorium is een, maar in massa produceren is heel iets anders.

Zelfs op de dag van vandaag met de vraag naar alles wat licht van gewicht is, van bumper tot motorblok, wordt aluminium nog altijd overwogen te gebruiken als het om onderdelen gaat die spanningen moeten kunnen hebben. De Corvairmotor was, noodzakelijkerwijze bijna geheel van aluminium met zijn geboutede delen, cilinderkoppelen enz. Dat vereiste een grote hoeveelheid aluminium, meer dan ooit in massa geproduceerde auto's. Waar moest

die aluminium vandaan komen? Wie had het meeste aluminium te bieden? Dat was Reynolds Aluminum natuurlijk.

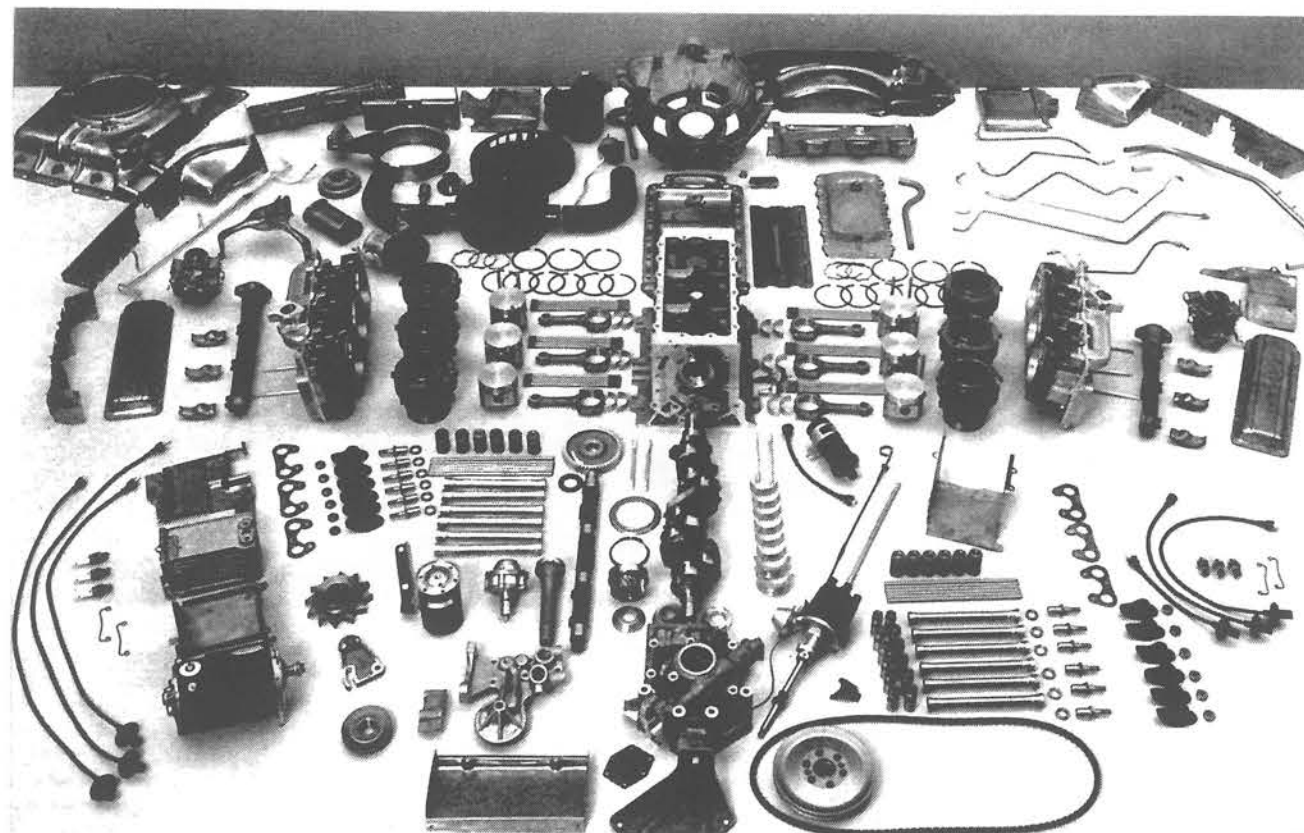
Dus toen Ed Cole dit probleem voorzag, gaf hij Reynolds opdracht het aluminium te produceren en stichtte hij zelf een nieuwe gieterij in Massina in de staat New York, dichtbij Reynolds Aluminum. Zeker Ed Cole bouwde niet alleen een nieuwe gietfabriek in het kader van het nieuwe project; hij haalde ook een nieuwe toeleverancier binnen die bereid was enkele miljoenen te investeren in een fabriek naast de deur.

Overbodig hier te vertellen dat Reynolds gezien de economische voordelen hiermee akkoord ging. Terwijl ontwikkeling en styling zijn gangetje ging in Detroit, begon Reynolds een bauxietverwerkingsfabriek te bouwen, en GM zette een gieterij op in Massina in de staat New York, de motorproductie in Tonawanda, en een Corvairproductielijn in Willow Run, even buiten Detroit.

(Corvairs werden later ook gebouwd in Kansas City, Oakland en andere plaatsen). Cole had het project opgezet met

meerdere invalshoeken, gelijk aan de kijk van Eisenhower op de voorbereidingen van D-day. De twee faciliteiten (Reynolds en GM) werden gebouwd op slechts driekwart mijl afstand van elkaar. Het vloeibare aluminium werd per vrachtwagen in grote ronde emmers vervoerd van de Reynolds smelterij naar de gieterij van GM, waar het werd gegoten in allerlei mallen die stukje bij beetje een Corvairmotor zouden vormen. Specifiek, werd er in de Messina-fabriek, die nog net op tijd klaar kwam voor de eerste productie in 1959, twaalf verschillende motordelen gieten, te weten; het blok, de koppen, vliegwielhuis, blokdeksel, koppelinghuis en de zuigers. Alles bij elkaar zo'n dikke 42 kilo aluminium. Dat kwam overeen met slechts 28% van het totaalgewicht, maar ook 52% van de totale massa van de motor. Begrijp goed dat het bouwen van een nieuwe aluminium motor iets anders is dan het vervangen van staal door dit lichtgewicht metaal.

Hieronder: Met uitzondering van een paar details zijn dit alle "bits and pieces" van de Corvairmotor.



Nieuwe giettechnieken moesten bedacht worden. Eens een probleem opgelost dan pas werden er nieuwe machines en gereedschappen aangeschaft. Bijv. als een draaimachine bij ferro-metaal mooie egale krullen en gladde wanden snijdt, die geen enkel probleem opleveren, gaat aluminium vanwege zijn zachtheid opstropen op de draaibeitel en verandert de vlijmscherpe beitel in een mum van tijd in een massief stuk ijzer. Het antwoord hierop was; nog hardere beitels met grotere ruimte en hogere snelheid.



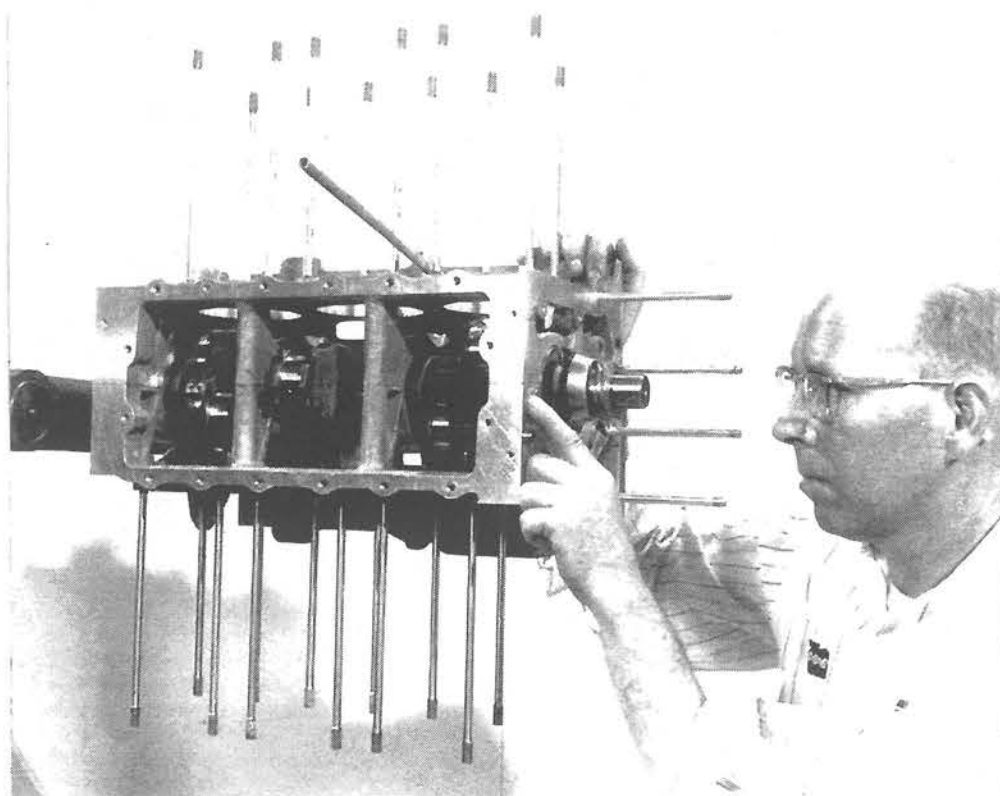
De dynamo-meetruimte, hier kan men de krachtwaarden bepalen, regelt een technicus de carburatie. Let op het doorzichtige kleppendecksel.

Alles voor de nieuwe Corvaair, en dat werd al snel duidelijk, ging vragen om nieuwe dure en nauwgezette ontwikkeling. De banden waren hierop geen uitzondering. De banden, en dat had Cole geleerd van het project Caddiback, waren een kritisch punt voor een goed rijdende auto. Maar er was niets bruikbaar voorhanden in die tijd. "Dus haal iemand binnen die daar aan kan werken" zei Cole. En die 'iemand' zou U.S.Rubber worden, een van de vier toeleveranciers van de standaard benodigdheden van Chevrolet in die tijd. Het grote schaakspel begon; U.S.Rubber werd niet verteld dat het hier ging om een auto met de motor achterin. Dat is ongeveer hetzelfde als een kleermaker een pak laten maken zonder de maat er bij te vermelden. U.S.Rubber dacht dat een band ontwikkeld moest worden voor een van GM's producten overzee, bijv. Holden in Australië of Opel in

Duitsland, en ze gingen vrolijk aan de slag zonder een daadwerkelijk uitgangspunt voor het product of te weten voor welke auto deze band zou moeten dienen. In het blad "True" noteert McDonald van een ingenieur van U.S.Rubber dat het spoedig bij de rubberfabriek duidelijk werd dat het geen makkie was; "We ontdekten door de verwerpingen van onze eerste aanbiedingen aan Chevrolet dat deze nieuwe band een ander doel moest dienen, iets totaal anders dan dat we gewend waren". Maar nog steeds geen duidelijk aanwijzing van de GM-ingenieurs, en dus werkte U.S.Rubber zich gedurende 2 jaar (twee jaar!) de naad uit de broek om met een band te komen die acceptabel was, zonder te weten welke auto er op moest staan. Bij Chevrolet realiseerde men zich dat met enige informatie het proces wel eens bespoedigd zou kunnen worden en men gaf toen vrij dat de belasting van de vooras niet meer dan 270kg (600 lbs.) zou gaan worden. En dat kon voor U.S.Rubber maar een conclusie hebben; de motor zit achter in de auto. Men kan zich de kwaadheid en het ongenoegen van de 'rubber-

ingenieurs' voorstellen toen deze mededeling gedaan werd. Nu hadden ze tenminste iets concreets waarvoor ze konden werken, en verachtelijk keken ze naar de twee voorgaande jaren die voor niets waren geweest. De weg leidde toen naar een laagprofiel band met een laag lopende koordhoek, en het resultaat was er. Maar zelfs met dit baanbrekend ontwerp had deze band een groot struikelblok kunnen zijn ware het niet dat een gelukkig toeval zich voordeed. Een lage koordhoek had altijd de reputatie erg ruw te lopen, maar U.S.Rubber was toen juist bezig met het ontwikkelen van een zachtere loopvlak samenstelling (compound). Ed Cole had geluk, met dit nieuwe loopvlak compound verdween het ruwe karakter van de band. De Corvaair had toen de schoenen die hem zouden passen. *Wordt vervolgd.*

*Hieronder:
Een technicus inspecteert de aluminium krukast met daarin de krukas. Goed te zien zijn de lange tapeinden die de cilinders moesten vangen tussen koppen en kast, die op zijn beurt uit twee delen bestaat die tegen elkaar geschroefd zijn.*



Uit het dagboek van de DH - 31 - 83

Hoe hij is geworden kun je zien op de bijgevoegde foto. Graag wil ik jullie hierbij laten weten, hoe de opbouw van het opnieuw gespoten en gerestaureerde chassis is verlopen. Ik hoop hiermee een stukje ervaring uit te wisselen en misschien toe te voegen aan een ieders liefhebberij. Al vorens ik ben begonnen met opbouwen heb ik de binnenkant flink in de tsjet gezet ik had nog 5 liter scheepsverf dus dat heb ik er in gesmeerd want als dat water door laat weet ik het ook niet meer. Alle bedrading nagekeken en nieuwe vloerbedekking gelegd. Ik heb het niet gelijmd want ik wil toch jaarlijks een kijkje op de bodem nemen om eventuele roest onder handen te nemen. Clarks had mij naar mijn mening de verkeerde vloerbedekking gestuurd, want er zit verschil in tapijt voor een convertible en een sedan. Clarks ziet dit verschil waarschijnlijk

niet want ze hebben mij nogmaals de verkeerde vloerbedekking gestuurd per airmail dus heb ik nu twee sets. Een tijdrovende bezigheid was het in zetten van de portier ramen met de geleiders en draaimechanisme, dit had ik zelf niet gedemonteerd dus was het twee dagen puzzelen, evenals het inzetten van de voorruit vergt het veel geduld. Zorg hierbij wel dat de sierstrip in zijn geheel goed geplaatst is, anders krijg je hem niet netjes en lekdicht in de auto. Het monteren van de verlichting wees zich zelf, ik heb wel nieuwe pakkingen gebruikt om lekken tegen te gaan. De voorlichten wilde niet branden terwijl de achterverlichting het wel deed. Na wat speurwerk bleek dat de stroom toevoer vanuit de grootlichtschakelaar kapot te zijn. Alles doet het nu en dat is een visuele sprong vooruit want de lichtjes hebben wel wat van onze auto's. Het inbouwen van de motor moest geen probleem zijn

(dacht ik). Gezellig op een zondag met de buurman bewapend met een skateboard en wat stenen zijn we begonnen. We hebben een plank op het skateboard geschroefd en hierop het blok geplaatst. De auto omhoog en het blok er onder geskate, alles op z'n plaats en de auto laten zakken. Na een paar uurtjes zat het blok er onder zonder brokken. Maar het rijden ging minder voorspoedig want wat bleek, ik had de koppelingsplaat er verkeerd om ingezet. Dus alles er weer onderuit en gelijk een gereviseerde plaat erin. Nu rijdt het lekker, alleen als hij warm word gaat hij wat slippen, dus misschien wat lekkage. Maar deze zomer kan niet meer stuk we hebben alweer leuke miles getuft naar Limbricht e.o. Naar Sinsheim durfde we nog niet aan, maar de volgende meeting zijn we zeker weer van de partij. Groeten Hans, Jacqueline en de kids. Vanwege het formaat is de foto achter op de omslag geplaatst. (red.)

ANOTHER NEWHOUSE FIRST!

CORVAIR OWNERS
HERE IT IS!

THE FAIREST OF THEM ALL! That's what your friends will say when they see you with this BEAUTIFUL new Grille. Looks just like expensive custom grilles used on "big brother" Chevrolets. Long clean lines give lower, wider look. This one is the BEST.

Gleaming Stainless Steel
Ready to slip in place.....Only \$14.95

Now Anyone can afford
CADILLAC TAIL LIGHTS

New LOW COST customizing item that really "does something" for your car ANY MAKE car. Completely wired, with chrome housing, lens, and fittings... plus instructions to adapt to ANY car.

ONLY each \$7.95
(\$14.95 pair)



Calif. residents add 4% sales tax.



Newhouse
AUTOMOTIVE INDUSTRIES
Dealerships Available
WE SHIP ALL OVER THE WORLD

5805 E. Beverly Blvd., Dept. 231, Los Angeles 22, Calif.

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
Breda Tel.076-5 21 81 43

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

Corvair Monza '67 coupe
Lichtbl.met. spaakwiecovers
Prijs m.kent. fl.13.500, zonder
fl.12.750 Tel.045-5250787

Corvair Monza conv. '65
Lichtbl met./ zwart spaakcov.
Powertop. ITEM Beekbergen
Tel. 0653 - 92 50 35

(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' (afdekzeil conv. kap)
zwart voor EM ('62)
J. Pouwels 0478-58 41 43

Belgie

Corvair Monza 1968
Mecanic Import St. Truiden
Tel. 0031 - 11 69 58 44

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,- Ronald Mehl,
Karlsruhe
+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 Frankrijk
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 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. uitlaat.
F.fr 28 000 Dourdan (bij Parijs)
Evt. info; Leon Janssen
Tel. 01 43 19 34 43

Corvair Monza conv. 1965 PG
110pk rood/rood dak wit
F.fr 35 000 Omg. Rennes
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 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^e eig,
altijd garage 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

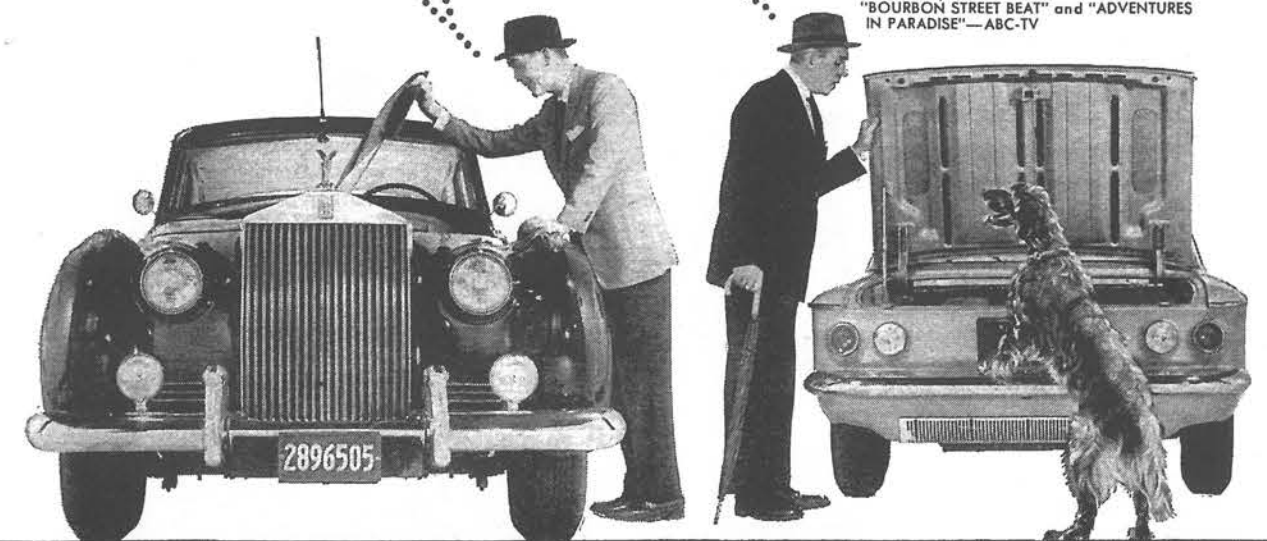
Zwitserland

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.
Om een indicatie te krijgen over de prijzen
in Frankrijk, deel deze door drie.
Frankrijk en Duitsland zijn E.U.-landen,
dus geen invoerrechten en BTW!*

Two great cars ... and a single thought

*What do you know?
An aluminum engine
just like mine!*



REYNOLDS ALUMINUM

The 1960 Rolls-Royce and a new compact U. S. car represent two extremely different approaches in automobiles. The differences in design, in size, in motoring features, in price—are great.

Yet both of these cars are powered by aluminum engines.

This fact proves that automobile experts agree that the greatest enemy to efficiency is excess weight. And they fight this enemy with aluminum, which weighs only one-third as much as cast iron or steel. By reducing dead weight with aluminum, they improve efficiency. Thus they improve performance and economy and safety.

And very soon now, you will be seeing other aluminum engines—some in front, some in rear, some air-cooled, some liquid-cooled, depending on the needs of each particular model design.

And there will be other new uses of aluminum to help reduce weight and increase value.

As the leading supplier of aluminum for automobiles, and as the major supplier of aluminum for America's first mass-produced aluminum automobile engine, we are proud to be working with the pioneers who are contributing so much to automotive progress.
*Reynolds Metals Company,
Richmond 18, Virginia.*

Watch Reynolds TV shows—"ALL STAR GOLF"
"BOURBON STREET BEAT" and "ADVENTURES
IN PARADISE"—ABC-TV

Corvair cvt 1967

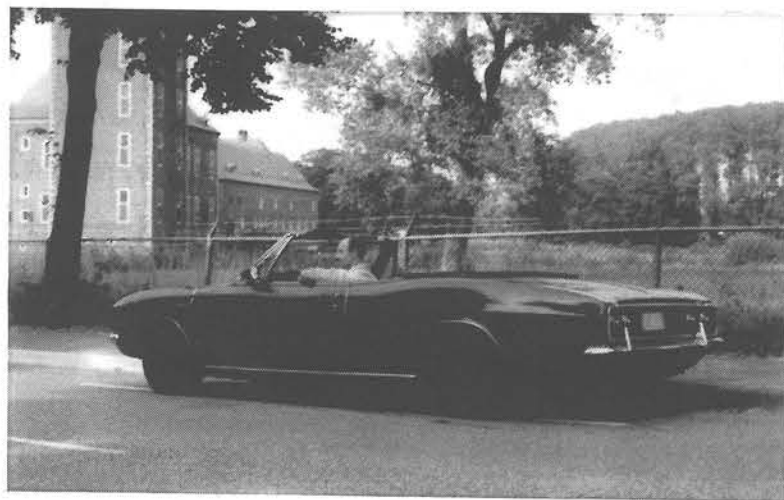
Mogen we ons voorstellen, wij zijn Carola & Jaak Eijkelenberg wonende in het zuid Limburgse Sittard. Beiden geboren in de good old (late) fifties en natuur-lijk gek op Rock & Roll. Wij zijn de eigenaars van cafetaria Happy Days 50's Diner een friterie geheel in Amerikaanse stijl van de vijftigerjaren inclu-sief jukebox. In de privé woning is er ook een diner, het gehele meubilair is van de vijftiger ja-ren, en hiervoor ben ik ook een jukebox aan het restaure-ren. Door mijn interesse voor de jukebox vond ik in het nabij gelegen Geleen mijn Chevrolet Corvair Monza cvt. uit 1967. Op mijn weg naar weet ik veel zag ik een garage met klas-sieke auto's en fifties spullen.

Daar rond lopend viel mijn oog op een auto die achter de garage stond. In de regen, vier lege banden en door het geraamte van het dak er op leek het of de auto uitgebrand was. Na haar goed bekeken te hebben zag ik dat het een Corvair was waar ik wel eens van gehoord had maar niet veel van wist. Het meubilair zag er ondanks de regen en modder nog goed uit, de roest viel mee en het chroom was goed. Volgens de garagehouder liep de motor nog en deden hij en zijn partner hem veel te goed-koop weg. Na de prijs gehoord te hebben ben ik naar huis gegaan om Carola hierover te informeren. Echt enthousiast was ze er niet van (ik moet er-bij vertellen dat we al in het bezit waren van een DeSoto Sportsman Firelite '59) nog zo'n schip zag ze niet zitten. Toen we samen naar de Corvair zijn gaan kijken werd ze er al een beetje warm voor. Ik moest er toen wel een jukebox voor weg doen anders kon bruintje dit niet trekken. Hiermee ging ik akkoord en dus een jukebox ging en de Corvair kwam.

De Corvair werd "rijdend" naar mij toe gebracht, de burens dachten dat de DeSoto uitgebrand was maar ja, ze hebben natuurlijk geen verstand van auto's.

Door de ervaringen met de DeSoto wilde ik eerst zorgen dat de Corvair motorisch en technisch in orde was voor ik aan de carrosserie zou beginnen. Ik heb de auto van de stoelen en bank ontdaan, de kap er af en geheel geschuurd aan de

binnenzijde. Deze behandeld met roestwerende verf en daarover hammerite kleur groen gestreken. Het groen lijkt aardig op de originele kleur van de Corvair. De stoelen en bank zijn schoon gemaakt en weer in geplaatst. Remmen en diverse rubbers vernieuwd. Vier nieuwe banden laten monteren nadat de velgen gestraald en gespoten waren. De auto begon er toen al redelijk uit te zien. Na de verlichting en claxon gerepareerd te hebben is de Corvair op RDW keuring gegaan. Zij werd afgekeurd op de remmen en de richtingaanwijzers bleven branden met het gewone licht. De keurmeester gaf me het advies om eens goed te remmen daar deze nieuw waren, en eventueel een zak zand voorin te leggen. Dit advies heb ik opgevolgd en vijf dagen later werd de Corvair goed-gekeurd, twee weken later had ik het kenteken in huis. Helaas door drukte en slecht weer heeft de Corvair buiten de keuringen maar weinig ritjes gemaakt. Op een Amerikanen meeting bij Nijmegen zag ik een schitterende Corvair cvt. E.M. kleur zwart staan, helaas de eigenaar was niet in de buurt. Voor de zekerheid heb ik het kenteken genoteerd en er staan te wachten op de eigenaar. Daar het regende en ik niet alleen was gaf ik de moed op. Juist op het moment dat er iemand de deur van de Corvair openmaakte. Na deze per-soon te hebben aangesproken bleek dit Ad Dijkstra te zijn. Door de regen werd het een kort gesprek, hij zei dat er zelfs een Corvair club in Nederland bestond, en dat een van de grondleggers ook nog in Limburg bleek te wonen.



Nadat ik het clubblad van de Chevrolet Corvair Club in handen kreeg om eens door te bladeren werd het me duidelijk dat deze grondlegger notabene enkele minuten bij mij vandaan woonde. Met de toezegging aan Ad dat ik nog van me liet horen en na diverse telefoonnummers te hebben uitgewisseld hebben we ieder onze weg vervolgd.

Na een telefoontje aan het adres van Leon Janssen werd hem die zelfde dag nog een bezoekje gebracht.

Ik heb me aangemeld als lid en een informele vergadering met velen van jullie bijgewoond en heb die ik als zeer prettig ervaren. Toen werd ook besloten om de story van ieders Corvair te beschrijven, bij deze dus.

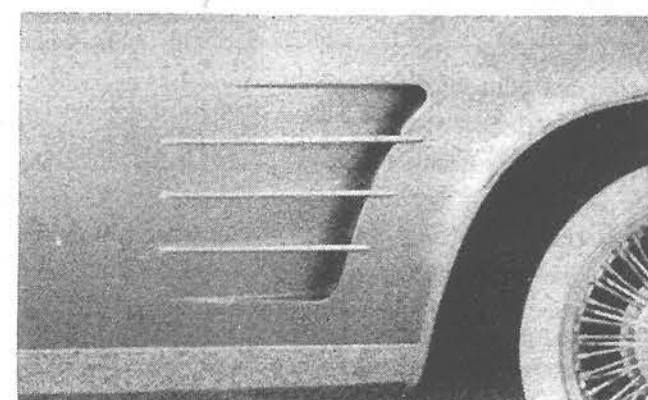
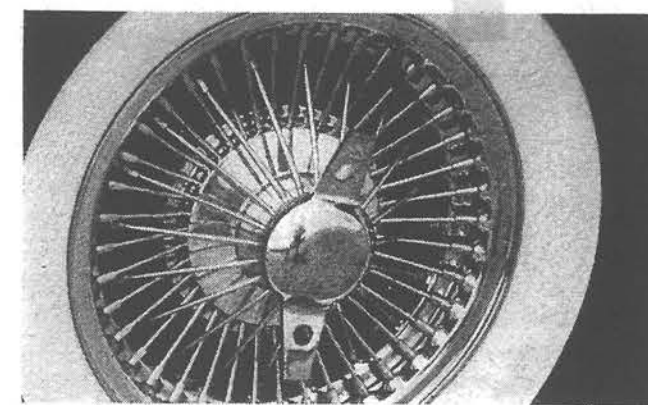
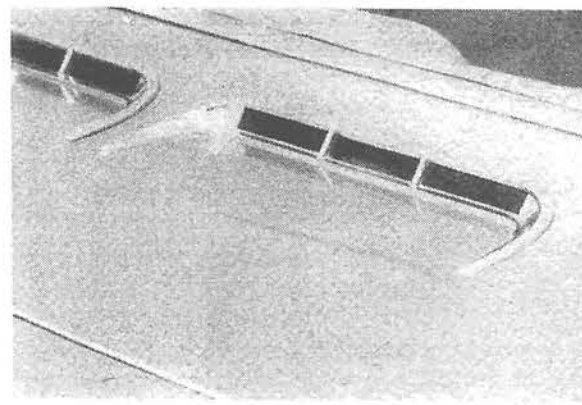
Met aandacht lees ik de story's van de andere leden daar het altijd interessant is om te weten wie de eigenaren zijn en hoe ze aan hun voitures zijn gekomen. Het verhaal en foto's van Dhr. v.d. Honert waren zeer interessant.

Ik heb bij de Corvair een prettiger gevoel dan met de ervaringen van "grotere" Amerikanen. Wij hebben maar weinig vrienden of kennissen die ooit zo'n grote Amerikaan hebben aangeschaft en deze ook nog hebben gehouden; Of er was geen stalling, moeilijk onderdelen te verkrijgen, te duur in verbruik en wie repareerde de auto daar de kennis vaak niet aanwezig was. Bij de Corvair zijn onderdelen nage-nog geen probleem de techniek is vrij simpel. De prijs voor de onderdelen is niet goedkoop doch betaalbaar.

Dit was voorlopig onze story. Veel Corvairplezier gewenst door Carola en Jaak.



Extreme luxury keynotes the interior finish. The upholstery fabric, a blend of durable synthetics and soft mohair, is deeply tufted for an expensive look. Both the seats and door panels are edged in a vinyl material that is colored to match the blue body paint.

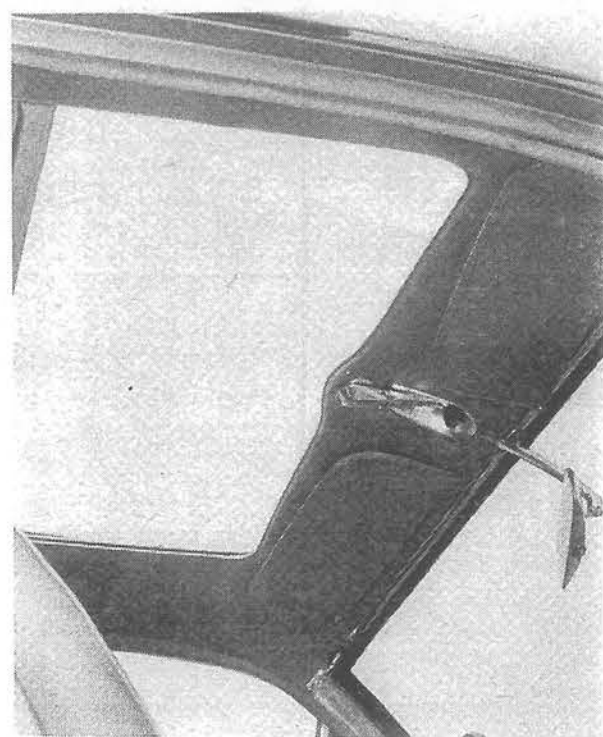


possible trim details for future production models: simulated scoops below the rear window, already Monza; special 13-inch wire wheels, rumored as a

'61 option; dual pipes at both exhaust outlets, notably on high-performance versions; and more simulated scoops, similar to the Renault's, ahead of the rear wheel wells.



The restyled front end has new chrome strips between the headlights and a special bumper guard.



European-style sliding roof, similar to that offered on the '60 Thunderbird, is operated by a crank between the visors. When closed, it provides an extremely



tight seal against the weather. This is one detail of the experimental car that is not likely to appear as a regular Corvair option, apparently because of its cost.



Voorraad

Op zijn reis door Amerika ontdekte Jaak Eijkelenberg via de voorzitter van de Las Vegas Corvair Club ene Scotty. Deze man die al op gevorderde leeftijd was, reviseert corvairmotoren, en zegt alleen de beste materialen die momenteel in de handel zijn daarvoor te gebruiken.

Op zijn terrein vindt men behalve enige Corvairs, deels van 'klanten' een ruime hoeveelheid aan onderdelen. Niet alles even netjes opgeslagen, maar toch bruikbaar volgens zijn zeggen. Wij telden op de foto's een stuk of vijf complete motoren, zeven krukastkasten, koppelingshuizen, krukastcovers, koppen enz. enz. Het is in ieder geval een voorraadje waar menig-een jaloers op zou zijn. In zijn werkplaats, waarvan we in een van de volgende nummers foto's te zien krijgen, zou het wat meer geordend zijn, hetgeen ook wel nodig is als daar motoren gereviseerd worden. Verder had Scotty nog meer te laten zien maar dat verklappen we hier niet en zien we ook in een van de volgende nummers.

Sinsheim

We wisten al wat langer dat de Duitse sectie van de Swiss Corvair Club een meeting zou organiseren in 1999. Het thema van deze meeting zou zijn: 40 jaar Corvair (1959-1999) en 10 jaar Zwitserse Corvair club.

Om de internationale betrekkingen te bevorderen, waar we volgens ons zeer in geslaagd zijn, meenden we dat we met een gedegen delegatie daar aanwezig dienden te zijn. In ons vorige blad hebben we hiervoor opgeroepen, maar of het de afstand was, of andere redenen, de toezeggingen waren niet om ons al te optimistisch te stemmen. Echter wij gingen er van uit dat we met 3 a 5 Corvairs aardig voor de dag konden komen. Vier hadden we al bijelkaar. Helaas moest op het laatste moment Hans de Graaff afzeggen, zodat we met drie Corvairs overbleven. Mike Cramer met de '60 4 drs.sedan, Gerard en Monique Naseman met de '62 convertible en Leon en Gerda Janssen met de '62 coupe. Niet te veel maar naar onze mening toch voldoende, temeer omdat Guus de Haan met zijn dagelijkse auto ook zou komen. Aldus werden de wagens in gereedheid gebracht want zo'n lange rit moet toch ook nog volbracht worden. Aan de vooravond hiervan wilde ik nog even een pakking vervangen van de oliehuis bovenplaat daar waar de dynamosteun en het filter aan vast zit. Na vervanging bleek het lek er nog te zijn en toen ontdekte ik dat het de pakking van het complete oliehuis was die lekte. De tijd schoot te kort om die te vervangen, maar na een (slapeloze) nacht meende ik de oplossing gevonden te hebben. Het plaats van het lek, links van het motornummer, werd zoveel mogelijk uitgekraasd, gespoeld en uitgeblazen, en toen een reepje lood (!) er in getikt. De riem eraf gedaan om me door verwaaiende olieresten niet te laten misleiden, en warm laten draaien. Tot mijn eigen verbazing werd de plaats alleen nog maar wat vochtig en

van echt lekken was geen sprake meer. De vraag was wel natuurlijk; hoe lang blijft dit zitten? Zodus bij Gamma nog gauw een extra 5ltr kan olie gehaald. En maar zien waar het op uit draaien zou. Gerard had in ieder geval een sleepkoord mee. Voor de rest wat gebruikelijke onderdelen en gereedschap, al was het maar om wat extra gewicht in het vooronder te hebben. Via een computerprogramma had Gerard een route uitgestipeld die liep via Maastricht, Luik Verviers, St Vith, Trier, Kaiserslautern, Speyer langs Heidelberg naar Sinsheim, een goede vierhonderd kilometer.

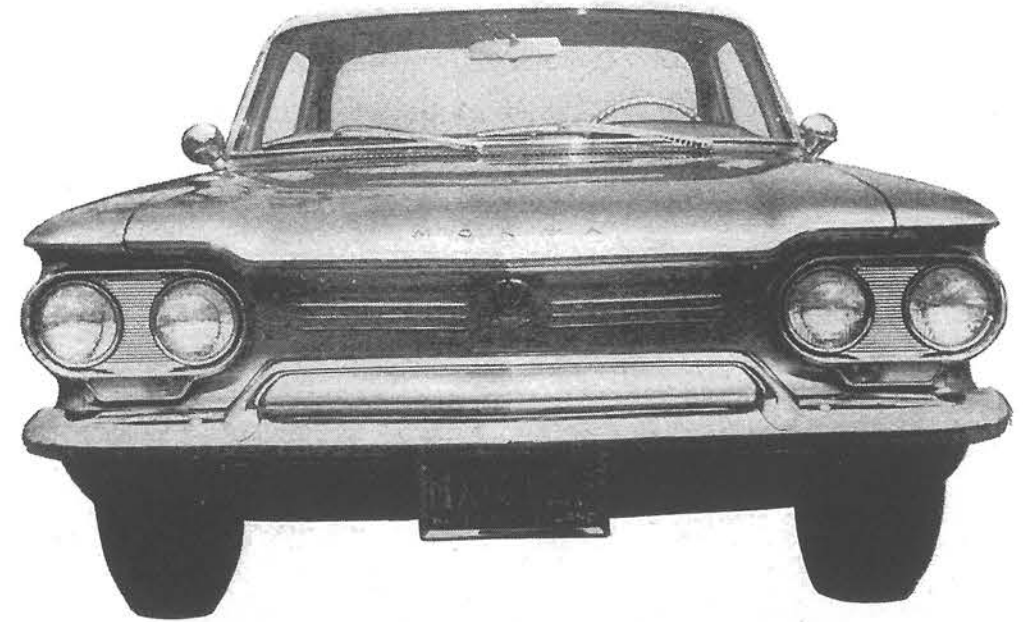


Het vertrek werd gesteld op 7.00 uur des zaterdagsmorgens. Een half uur later zouden we dan bij Gerard aankomen alwaar de eerste kop koffie genuttigd zou worden. Mike was de vrijdagsavond al gekomen, omdat een rit vanaf Amsterdam wel een beetje al te gortig zou zijn. De werkelijke start met z'n vijven vond plaats om 8 uur in Valkenburg. Bij het GWK werd nog even gestopt om wat geld om te zetten, en alles leek naar wens te lopen. Olie nazien was voorlopig niet aan de orde. Met een gemiddelde van 100 zaten we allengs op buitenlandse autoweg, en bij Verviers vond ik dat ik toch maar even moest tanken omdat we de eerste uur vrijwel geen stations meer zouden zien. Mike merkte toen op dat ik wat

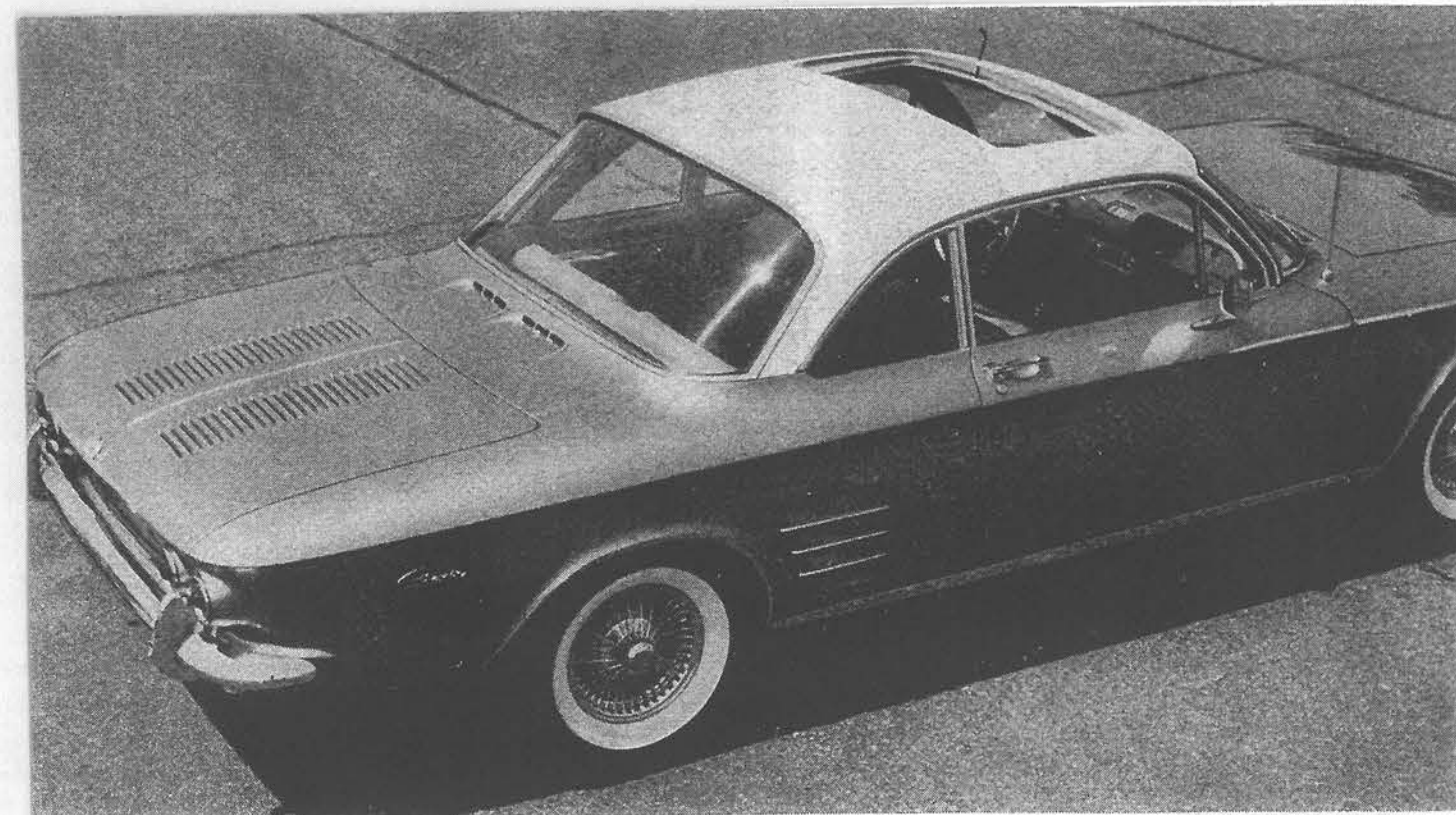
olie verloor maar het was niet verontrustend. Bij Trier maakten we onze eerste officiële stop om te tanken en een kop koffie te nuttigen. Zelf hoefde ik nog niet te tanken, ik had immers 120km terug getankt en het verbruik viel erg mee. Bij terugkomst bij de wagen ontdekte ik toch wel een grote olievlek onder de auto, maar door het natte wegdek vloeit dat nogal gauw uit. Het motordekseel geopend, en dat zag er minder fraai uit: alles hing onder de olie. Maar een blik op de peilstok leerde dat er nauwelijks iets uit het blok was. Dus niet onder de indruk maar wel een beetje balend van de van

Het was een sfeervolle entourage waarin de Corvairs stonden opgesteld, en onmogelijk om alles in op een plaatje te vangen.

tevoren mooi gepoetste motor die nu een uitwendige smeerbeurt kreeg. Even voor Kaiserslautern werd er weer gestopt, en om op zeker te spelen heb ik toen maar wat (1/3 ltr.) bijgevuld. Gezien de "Stauvorhersagen" hebben we vanaf daar een flink stuk binnendoor gereden, dat wat we ook al even voor Trier hadden moeten doen vanwege "Bauarbeiten". Met een enkele keer de verkeerd afgeslagen te hebben, verliep de reis langzaam doch voorspoedig. We hadden wel geen haast ofschoon we toch wel wat nieuwsgierig waren naar het gebeuren. Ergens tussen drie en half vier kwamen we aan op de



M O N Z A
S U P E R C O U P E
M O N Z A



The two-tone finish of the experimental Monza is more than just a paint job. A special grained finish was achieved on the top with a thick synthetic paint that can be sprayed and baked to resemble fine leather. The body color is also unusual, a pearlescent blue.

Wat je zoal niet tegen komt.

We gingen gezellig een ijsje kopen in Vlaardingen wordt ik zowat uit de Corvair getrokken door een enthousiaste Corvairst, met de opmerking "die heb ik ook",

Ja ja dacht ik, dat zal wel. Wij staan even te babbelen en ja hoor Sergio Verheij heeft ook een Corvair, een 500 Daytona eigen fantasie. Heel leuk om te zien.

Sergio is een U.S.-car importeur, kwam deze Corvair tegen in de states en vond hem zo leuk dat hij hem mee nam naar Nederland.

Hier heeft hij er een nieuwe hemel en vloerbedekking in gezet, en hem zijn originele kleur terug gegeven, dan wel met witte banen.

Het geheel heeft toch een sportief uiterlijk met een geluid dat er niet om liegt. Er zitten 2 Cherrybommetjes onder die een zescilinder boxer onderscheidt van alle andere. Sergio heeft ruimte nodig voor zijn handel en biedt de Corvair te koop aan een liefhebber. Heb je interesse bel eens, hij staat in een loods in Schiedam, en over de prijs valt te praten.

Zo hebben we toch weer een extra Corvair in ons midden.

Groeten Hans de Graaff



museumplein van Sinsheim. De sfeer die daar hing was zeer bemoedigend; er was veel volk op de been omdat het iets had van een pretpark. In die drukte hebben we nog even moeten vragen waar we moesten zijn, maar toen dook

waarvan de 'Junkyard Primer' (aanrader voor wie het nog niet heeft) een bestseller was, temeer omdat Guus een groot gedeelte van deze verkoop voor zijn rekening nam. Het was dus een heel erg sfeervolle bijeenkomst.



Twee clubs broederlijk naast elkaar, doch enige afstand werd in acht genomen.

Thomas Stingl ineens uit de mensenmassa op, en geleide ons naar het Corvaargebeuren. We werden heel hartelijk ontvangen door Roland Mehl en Thomas Stingl, de organisatoren, en voorts door de hele Zwitserse Corvairst, waarvan er een groot aantal waren gekomen. Later hoorde ik dat we met 24 auto's waren. Eerst moest ik zien dat ik min of meer ongemerkt de motorruimte een beetje kon 'kuisen' alvorens de kap permanent open kon blijven staan. Het bleek dat een klein overgebleven lekje had gespoten als een waterpistool, en de draaiende delen deden de rest, vandaar die smurrie. Dit kon ik oplossen door er een klein doekje over de 'spuiter' te klemmen. Na de reiniging zag het er weer toonbaar uit. Er was voor de mensen die zich minder voor de Corvairs en de andere techniek interesseerden o.a. animatie door een goochelaar, en er waren in de directe omgeving op het terrein twee restaurants. Wat er alles heeft plaatsgevonden weet ondergetekende niet want hij was zeer "beschäftigd" met de andere Corvaireigenaren. Mike had nog wat attributen meegebracht

De Zwitser Rene Gerber had een standje ingericht met allerlei Corvairsttributen en wat schaalmodellen. Hiervan beweerde hij er meer te hebben dan Ad Dijkstra! Wij vragen ons af hoe hij dit kan weten. De plaats van handelen leende zich hier uitstekend voor daar er nog veel meer te zien was. Neem maar eens een MB 540K uit de jaren dertig, zomaar in een van de restaurants.



Er was een vlotte verbinding met de hotels die in het centrum lagen en naar behoefte kon de bagage

worden weggebracht in een steeds pendelend busje. Dit was alles zeer fraai geregeld (Deutsche Gründlichkeit). In de loop van de dag was het weer opgeklaard en men poogde toen met de aanwezige auto's de letters Corvair te vormen. We hadden voor de avond een hal ter beschikking alwaar ook een zitje voor gezellig samenzijn was geformeerd. Overdag waren de auto's vrij te bezichtigen voor iedereen. In de loop van de avond werden ze naar binnen gereden en met een zitje dat in de hal geformeerd was tesamen met een dranken en eetwarenverkoop (Bier, Schnapps, Wurst und Schweinefleisch mit Brötchen), was het een gezellige toestand. De contacten met de Zwitsers kunnen het best omschreven worden als enthousiast, en over en weer vlogen de uitnodigingen uit de monden. Zeer vermeldenswaardig was de aanwezigheid van Hern Kogel uit Celle bij Hannover. Met zijn "Freund" wie dat ook moge zijn, had hij de hele rit gemaakt in zijn '63 coupe met, naar ik oordelen kon, origineel schuifdak. Later hoorde ik van Roland Mehl dat er slechts drie van deze wagens bij GM gemaakt zijn geworden en dat het uiterst twijfelachtig was, doch uitsluiten kon hij dit niet aangezien de auto door een

Met de 24 aanwezige Corvairs werd getracht de letters Corvair te vormen. Of dat gelukt is weten we nog niet. De foto moest vanaf een op het dak geplaatst vliegtuig genomen worden.

Amerikaans militair in 1963 aangeschaft was, en een jaar later aan Dhr. Kogel verkocht werd. Op mijn vraag hoe oud Meneer Kogel eigenlijk was, ik schatte hem achteraan in de zeventig, kreeg ik te horen dat hij al negen en tachtig jaar was! Ook waren er Caroline en Clay Wispell uit Texas, die hun vakantie speciaal afgestemd hadden op de Corvairmeetings in Europa. Helaas voor hen ging de Franse niet door.

terrein. We hadden nu gekozen voor een snellere weg, gezien Mike ook nog eens 200km verder naar Amsterdam moest. Onderweg vond hij, omdat hij in het gezelschap van Guus was, dat hij harder kon rijden, en ergens bij Mannheim scheidden ook onze wegen. Ergens op de helft werd het oliepeil nog eens nagezien en met nog eens eenderde liter erbij kon ik op zeker spelen. Wij hadden tijd genoeg, en daarom verlieten we bij

Later bleek dat ook Mike en Guus goed thuisgekomen waren. Al met al kunnen we zeggen dat het een zeer goed georganiseerd en geslaagd weekend was.



Na een korte maar goede nachtrust in een sjiek hotel, ook dat was voor ons geregeld, (alleen de rekening niet), werden we 's morgens weer opgehaald, deze keer door Guus en Thomas, omdat er reeds diverse auto's tussen de meerdere hotels en het museum pendelden. Die dag was er een bezoek aan het NSU-museum in Neckarsulm voorzien. Door het barslechte weer echter werd dit afgeblazen, en werden er Corvair videobanden op twee verschillende plaatsen gedraaid. Niemand scheen het erg te vinden. In de loop van de morgen begonnen de eerste deelnemers reeds te vertrekken, zij hadden een zo mogelijk nog langere weg af te leggen dan wij. Rond de middag dachten wij dat ook voor ons de tijd van afscheid nemen was gekomen, en nadat de dames voor de hap onderweg hadden gezorgd, en de nodige afspraken waren gemaakt en handen waren geschud, vertrok ook de Nederlandse Corvair Club van het

In de avond moest er in de hal nog flink geschoven worden om alles binnen te krijgen en nog wat plaats over te houden. Helemaal op de achtergrond het deelnemers-kwartier.

Bonn de snelweg en reden binnendoor richting Aken. In de Houthemer Molen, bij Valkenburg zijn we nog een kop koffie gaan drinken, en hebben daar afscheid van elkaar genomen.

Hieronder: De volledige crew van de Nederlandse Corvair Club delegatie zoals ze zich presenteerde op het Zwitsers/Duitse treffen, en dat door de organisatoren erg op prijs werd gesteld.



Mike Cramer tijdens zijn reis door het westen van de V.S.

Op weg naar Bryce Canyon National Park, reden we door het aan een langgerekte weg gelegen Rockville. In mijn ooghoek zag ik de contouren van een Corvair. Even verderop was er een mogelijkheid om even te stoppen, hetgeen niet altijd even makkelijk is met een tien meter lange camper, ofschoon beter dan in Nederland. Toen ik er naar toe liep zag dat er iets niet klopte aan deze auto. Naarmate ik naderde kwam het me voor als dat hier een voorloper van een nieuwe BMW cabrio of zo iets stond. Hier stond een Early die ter hoogte van de deuren zo'n 60% ingekort was. Het was duidelijk niet de vorige week gebeurd gezien de overmatig zichtbare roest. De motor was er uit, maar voor de rest was de wagen redelijk compleet met alle emblemen. Helaas trof ik niemand thuis om eens te informeren naar de historie en hoe de auto in deze verkorte versie ooit gereden heeft.

