

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



**In deze editie: Verwante voertuigen
Corvairs op het circuit
'Nieuwe' modellen enz.**

3^e jaargang

4

Van de redactie

Wat hebben we het toch druk de laatste tijd. Net nu we ons seizoen proberen goed te maken met een clubmeeting. We kunnen nu niet bepaald zeggen dat de animo groot is, want het aantal inschrijvingen valt ons tegen. Natuurlijk weten we dat nog een aantal mensen 'op de bonnefooi' zullen komen maar dat geeft nu niet bepaald een teamgeest weer. Wij doen ons best om het iedereen zo goed mogelijk naar zijn zin te maken, maar dan wordt er toch ook wel een beetje medewerking van de andere kant verwacht. Het jammere is ook dat er zo weinig mensen contact zoeken met elkaar, of een bijdrage willen leveren aan ons clubblad. Wij zijn er van overtuigd dat iedereen wel een lang of kort verhaal te vertellen heeft. We zouden zelfs de vraag willen stellen wat de meerwaarde aan het bezitten van een Corvair is als men bij een club is waarvan men alleen maar een blad leest; is dat dan geen duur abonnement? Wij hebben veel liever te doen met iemand die een dubbeltje moet omkeren, maar zich wel betrokken voelt bij de club dan degenen die er maar wat bijhangen. Zo genoeg gezeurd, dat is er uit. De volgende keer krijgen we beslist iets te horen of te lezen van mensen waarvan we nog nooit iets hebben gehoord. Toch! Kijk en lees met plezier!

Foutje

In de colofon van ons vorige nummer stond dat het de mei-editie zou zijn. Dat moest natuurlijk die van juli (en augustus) zijn. Vandaar dat we nu de beide maanden vernoemen.

Antwerpen

Onlangs waren we met een kleine delegatie op het Amerikanentreffen in Antwerpen. Ofschoon er heel veel auto's waren, (wij kregen het nummer 1084) zagen we, onszelf niet inbegrepen slechts

twee Corvairs, waarvan een Corveight!
Wel deden we een veelvoud aan contacten op, maar daar meer over meer in onze volgende editie. Vermeldenswaardig is ook dat we met Tony Fernandez spraken. Dit oud lid heeft zijn Corvair nog steeds naast een Chrysler, en wil weer opnieuw lid van onze club worden. Ook hierover volgende keer meer.

Colofon

3^e jaargang nr. 4
sept./okt. 2000

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
Email: (let op; veranderd)
mcramer@chello.nl

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

Lid worden:
Door storting van fl.60 op
Rek. nr. 7814905 (Postbank)
o.v.v. Corvair Club. Als extra
kosten rekent Mike tegenwoordig
fl.10 meer bij eerste aanmelding.
Jaarlijkse contributie fl.50
*Niet commerciële advertenties
zijn gratis voor alle leden.*

Loten

De loten van de organiserende club van de Corsa Convention die via onze club verkocht werden, hebben in Europa helaas geen winnaar opgeleverd. De Monza sedan is gegaan naar George Goodyear uit Charleston, South Carolina. Hij is een relatief nieuw lid van Corsa en is bezig een

tamelijk roestige '65 Corvair te restaureren. Een week na de conventie is hij persoonlijk de auto komen ophalen.

Nieuwe leden

We hebben de laatste weken verscheidene nieuwe leden kunnen inschrijven. Niet in het minst zijn we blij met een paar "Corvairachtigen". Dat zijn de mensen die Corvairtechniek in andere voertuigen hebben ingebouwd. Zo is er Jaap Slob uit Noordeloos die een 140pk met nog wat extra's achter in een 'trike' heeft hangen, terwijl Fred Ooms eenzelfde krachtbron in een buggy wil plaatsen. Daarom hebben we op de middenpagina's voor deze 'uitwassen' gekozen. Daarnaast zijn er bijgekomen de heren Meijer en Jonker uit Vaassen en Ronald Vijsma uit Dordrecht die de vierdeurs Monza van Hofman uit Leek aangeschaft heeft. Deze laatste heeft zijn draai binnen de club gevonden en onderhoudt regelmatig contact. En dat is een van de doelstellingen van de club.

Nieuwe 'lidje'

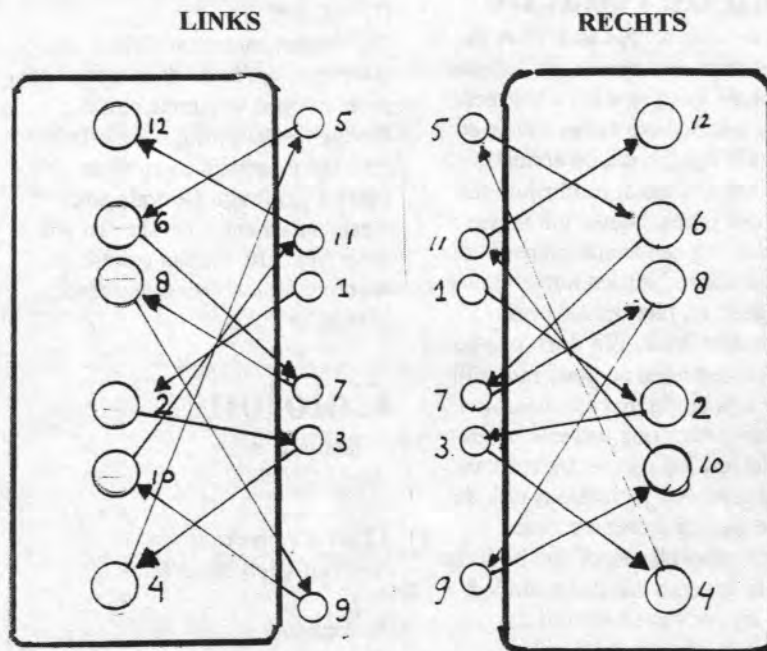
Van de familie Dijkstra ontvingen we het bericht dat er een jonge 'Corvairist' bij hen is geboren. Steven is zijn naam, de maten en gewichten zijn gemiddeld. We hopen dat hij flink zal groeien en dat we hem binnen niet al te lange tijd achter het stuur van een Corvair kunnen zien. Felicitaties kunnen naar Diederikhof 6, 3813 KW Amersfoort. Proficiat Leonie en Ad, namens de hele club.

Clark's

Van Joan Clark ontvingen we een donatie van \$50 voor het plaatsen van advertenties gedurende een heel jaar. Klantenbinding? Welnee; betrokkenheid!
En dat is nu juist waarom Cal Clark zo vaak geraadpleegd wordt.

Aanhaalspanningen

Op deze pagina brengen we de aanhaalspanningen onder de aandacht aangezien daarover nog al eens misverstanden optreden. Men wil nog wel eens de bouten of moeren harder aantrekken als men vermoedt dat er een pakking lekt. Dat is nu net funest voor die pakking, en vaak ook voor de schroefdraad in het aluminium. Gebruik in geval van twijfel bij een beschadigd pakkingoppervlak een vloeibaar pakkingmiddel samen met de pakking. Kurken pakkingen kunnen nog wel eens gaan 'zweten' waardoor het lijkt dat ze lekken. Geen nood, als er een keer een drup olie aan hangt. En, gebruik natuurlijk zoveel mogelijk een 'momentsleutel' want voor het juiste gevoel moet je toch echt veel ervaring hebben. Ook hebben we de volgorde voor het aantrekken van de cilinderkoppen volgens Richard Finch (zie Corvair boeken) afgebeeld. Deze methode is beter omdat dan de kop in zijn geheel wordt aangehaald i.p.v. per



cilinder. Let er wel op dat je de spanning langzaam opbouwt met bijv. 0.5 mkg. zodat je de 'ronde' een paar keer moet maken. Bij gebruikte moeren ga ik zelf niet hoger dan 4mkg. Nieuwe moeren aanschaffen is beter.

De meeste momentsleutels zijn instelbaar in beide waarden. (ft/lbs en mkg.) Verwissel dat niet met inch/lbs, en gebruik een goede momentsleutel uitsluitend voor aanhaalspanning.

AANHAALSPANNINGEN

| MAAT | MATERIAAL | TER BEVESTIGING VAN: | IN/LBS mkg | |
|---------|-----------------------|--------------------------------------|------------|-----------|
| | | | FT/LBS | mkg |
| 1/4-20 | SAE 1010-1020 | Oliepan | 40-60 | 0,46-0,69 |
| | GM 260-M | Oliepompdeksel | 60-80 | 0,69-0,91 |
| | SAE 1018 | Oliekoeler op cil. kop | 60-80 | 0,69-0,91 |
| | SAE 1018 | Achterste motorschermplaat | 60-80 | 0,69-0,91 |
| | GM 260-M | Stootstanggeleider | 60-80 | 0,69-0,91 |
| 1/8-27 | SAE 1010-1020 | Tuimelaarsdeksel | 40-60 | 0,46-0,69 |
| | — | Oliedrukschakelaar | 45-65 | 0,51-0,74 |
| 3/8-24 | AISI C-1137 of A-3135 | Moer tuimelaarkogel | 55-125 | 0,6 -1,4 |
| 5/16-18 | GM 260-M | Krukkasthelften | 7-13 | 0,96-1,79 |
| | | Krukkastdeksel | 7-13 | 0,96-1,79 |
| | | Oliekoeler-adaptor | 7-13 | 0,96-1,79 |
| | | Dynamo- en oliefiltersupport | 7-13 | 0,96-1,79 |
| | | Motor-achterhuis | 7-13 | 0,96-1,79 |
| | GM 280-M | Koppelingsdeksel en drukplaat | 15-20 | 2,0 -2,7 |
| | | Aandrijfstrip van drukplaat | 15-20 | 2,0 -2,7 |
| | | Vliegwiel of aandrijfplaat op krukas | 20-26 | 2,7 -3,5 |
| | | Vliegwielhuis op krukkast | 20-30 | 2,7 -4,1 |
| | | Oliekoeler | 8-12 | 0,83-1,65 |
| 1/8-20 | GM 300-M GM 260-M | Motorbeschermingsplaat | 20-30 | 2,7 -4,1 |
| | | Krukkasthelften | 42-48 | 5,8 -6,6 |
| 5/16-24 | AISI C-1137 of A-3135 | Oliefilter op adaptor | 9-15 | 1,24-2,0 |
| | | Moer - drijfslag | 20-26 | 2,7 -3,5 |
| 3/8-16 | GM 286-M staal | Moer - stroomverdelerklem | 10-20 | 1,3 -2,7 |
| | | Moer - uitlaatspruitstuk | 10-20 | 1,3 -2,7 |
| 3/8-24 | GM 286-M | Mper - achterste motorsteunsupport | 20-30 | 2,7 -4,1 |
| | | Tapbout - achterste motorsteun | 5 | 0,69 |
| 3/8-24 | AISI C-1137 of A-3135 | Moer - cilinderkop | 27-33 | 3,7 -4,5 |
| | | Tapbout - cil. kop op krukkast | 10-30 | 1,3 -4,1 |
| 3/8-16 | GM 300-M | Tapbout - tuimelaar-kogel | 27-33 | 3,7- 4,5 |
| | | Olietemperatuurschakelaar | 35-45 | 4,8 -6,2 |
| 1/2-14 | — | Bougie | 20-25 | 2,7 -3,4 |
| 14 mm | — | | | |

Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvaair door de jaren heen. Deel 10

De drie-versnellingsbak met zijn niet gesynchroniseerde eerste versnelling, had diverse vertragingen. De automatische bak had twee versnellingen met vertraging van 1.82:1 in de eerste en 1.00:1 in de tweede versnelling. Er was geen parkeerstand op de automaat dus was het noodzakelijk dat de vreemd ratelende handrem werd gebruikt.

Voor de handmatige bak was er een vertraging in het differentieel van 3.55:1 en voor de automaat 3.89:1. Duidelijk was dat de Chevrolet-ingenieurs geen rekening gehouden hadden met uitzonderlijke prestaties toen deze vertragingen werden vastgesteld. Het is een groot verschil tussen de eerste en tweede (hand) - versnelling, en de automatische bak-verhoudingen plaatst deze auto in de categorie van de trage.

De drieversnellingsbak had veel onderdelen van de grote Chevrolets. Gelijk waren o.a. de as van de tweede en derde versnelling alsook de synchromesh conussen. De

hoofdas was nieuw en had minder tanden. Deze was berekend op het grotere verschil in omwentelingen in de eerste en tweede gang ofschoon de versnellingen zelf eender waren als de zescilinder in lijn en de V8 motoren.

De aluminium bak was direct gebout op het gietijzeren differentieelhuis. Gietijzer was noodzakelijk om er zeker van te zijn dat de spanningen op de lagers hetzelfde bleven onder alle omstandigheden. De differentieel-vertragingen waren van het modernste hypoidtype.

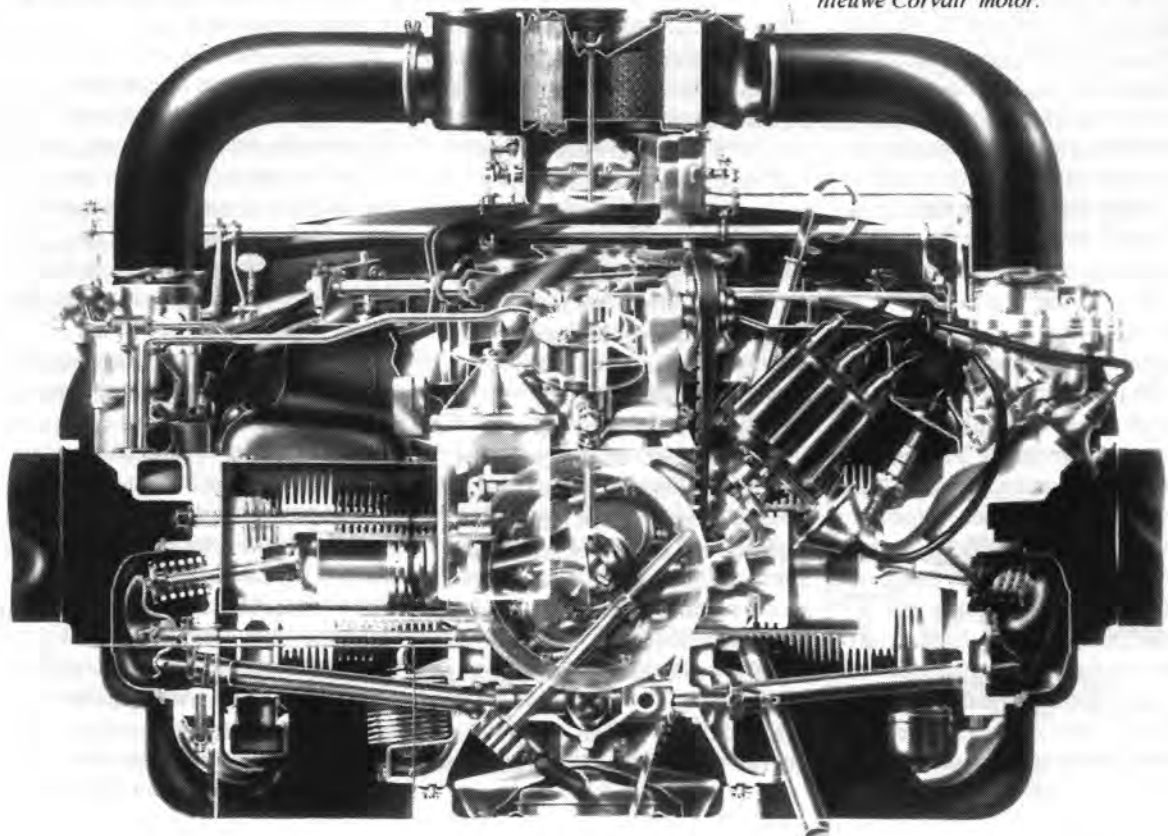
Bij de introductie was de standaard as-verhouding 3.55:1 met optioneel 3.89:1.

De optionele Powerglide automatische bak had dus slechts twee versnellingen, en werd bediend met een ongebruikelijk handeltje op het dashboard rechts van het stuurwiel. Naast de gewone Chevrolet Powerglide gebruikte men in de Corvaair-automaat een grote meerplattige koppeling die een servo-band verving. Een band werd nu alleen nog maar gebruikt in de lage versnelling. De vierplatts koppeling verbond de in- en uitgang voor een directere aandrijving. Andere onderdelen die

gemeenschappelijk waren met de reguliere Powerglide waren de meeste koppelingcomponenten, voorste en achterste oliepomp planetaire vertraging en enige klepdelen.

Campbell-Ewald (reclamebureau) Zocht ook naar een magische benaming voor de onafhankelijke ophanging. Quadriplex werd er genoemd als de perfecte benaming voor de in de V.S. unieke, op alle wielen onafhankelijke vering. Maar er was eigenlijk niets unieks aan de voorwielloophanging.: geperste plaatstalen boven- en onderarmen, spiraalveren waarin de schokbrekers zaten, tezamen met de stabilisatorarmen. De bovenste vorkarmen waren zo naar achteren gekanteld dat de wagen tijdens remmen nauwelijks kon 'duiken', en er was gebruik gemaakt van een grote hoeveelheid rubber om vibraties en geluid tegen te beteugelen alvorens dit naar de carrosserie doorgeleid werd. Ofschoon er een stabilisatorstang was geplaatst in enkele prototypes, en deze zelfs opdoken op vroege publiciteitsfoto's werd deze weggelaten op de uiteindelijke productieversie.

Hieronder: een doorzicht van de totaal nieuwe Corvaair motor.



De voorwiel ophanging was een tot een geheel gebouwde unit, compleet met dwarsbalk.

De achterwielophanging was echter anders. Het was een gemodificeerd pendelas ontwerp. Een robuuste u-vormige balk was er als bevestigingspunt voor de achterste veerarmen. Aan elke kant hing er een schroefveer met daarin een schokbreker. Aan de onderkant was er een conventionele arm bevestigd om de zaak op zijn plaats te houden. Er was aan de achterophanging een grote mate van afstelling van camber (negatief zetten van de wielen) mogelijk, waardoor Chevrolet later tot in de rechtszaal toe voor grote problemen zou komen. Natuurlijk, meteen na het bekend worden van specifieke details, al vroeg in 1959, liepen de autotechnische publicaties met groot enthousiasme hierop vooruit.

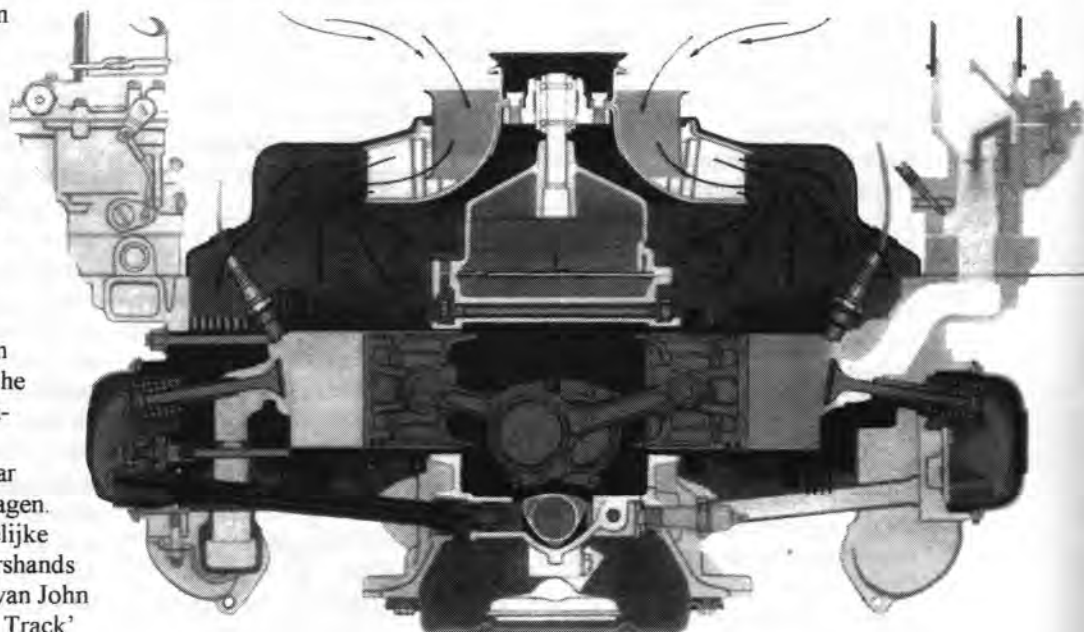
Ze waren zeer benieuwd naar de handelbaarheid van de wagen. Een van de eerste onafhankelijke analyses op de Corvair voorshands gedane onderzoeken kwam van John Bond, in het blad 'Road and Track' van november 1959.

Bond een autotechnisch ingenieur die destijds door de autofabrikanten voortijdig werd voorzien van informatie boven alle andere autobladen, werkte met gedetailleerde feiten en tekeningen aangeleverd door Chevrolet. Hij analyseerde de wagen zonder enige 'in het echt' ervaringen. Bond zei, gebaseerd op e informatie die hem was verschaft dat "Als deze opstelling (achteroverstuur) met de opgegeven bandenspanning (15psi voor, 26 psi achter) wordt gebruikt, zal dit de Corvair een positieve ondersturing geven die inherent is onder alle omstandigheden.

Hoewel, Karl Ludvigsen, uitgever van het blad 'Sports' Car Illustrated' dat later 'Car and Driver' werd, had in de novemberuitgave van '59 iets anders te vertellen, gebaseerd op eerder overhandigde ervaringen met de wagen op de GM testbanen; "Laat ons, zoals gewoonlijk, eerlijk zijn, de Corvair is fundamenteel

geneigd tot overstuur met 62 procent van zijn gewicht op de achterwielen, zou het slechts anders kunnen zijn als er een zeer ingenieus veringsysteem toegepast zou worden, en dat is niet het geval. Als bochtenwerk de krachten op het Corvairchassis verhogen is er een initieel mild karakter tot overstuur, waarschijnlijk door toedoen van de achterwiel ophanging geometrie.

potentieel onderwerp was voor elke diepgaande analyse bij elke auto geïnteresseerde geleerde, was het voor de hand liggend dat de motor wereldwijd in de pers het meest populaire onderwerp zou zijn. Weinig meer automotoren waren verbaal uit elkaar genomen en besproken tot in het kleinste detail dan de Turbo-Air 6. En daar was een goede reden voor.



De weg die de koellucht aflegt door het omhullende plaatwerk

Maar dan ruim binnen de marge van de gemiddelde berijder is dit overstuurkarakter te corrigeren door de lichtsturende, functionele, eigenschap van deze auto. Maar Ludvigsen was niet uit het veld geslagen door de karakteristieke eigenschappen van deze auto; in feite hield hij er van zoals de auto door bochten te rijden was. "Voor een gemiddelde geoefende chauffeur, is de Corvair een echte uitdaging" schreef hij, "de mogelijkheid om hard een enge bocht in te gaan, en de achterkant rond te draaien met slechts een geringe beweging aan het stuur, tegensturend totdat het schuiven ophoudt en het moment van accelereren af te wachten" hij maakt dan een toevoeging: "Dit is natuurlijk niet de stijl van rijden van elke chauffeur". Ofschoon alles aan de nieuwe Corvair nieuw was, en dus een

De motor woog net driehonderd pounds (135kg.) in de productie uitvoeringen verscheen verrassend met gietijzeren cilinders in plaats van aluminium, (zoals oorspronkelijk gedacht) en bleef zo tot het laatst. De boring was 3.375 inches (85,73mm.) en had een slag van 2.60 inches (66mm.)

John Bond was vooral gefascineerd door de structurele motoropbouw, een moeilijke opgave voor een platte zescilinder layout, en was dan ook in diverse geschriften poëtisch over de oplossing die hiervoor gevonden werd door de Chevroletmensen. De krukast was niet simpelweg uit twee helften samengevoegd; twee helften dat wel, maar gegoten in een doosdelen waarbij op metaal niet beknibbeld werd. Vier uitstulpingen steunen de hoofdlaters met een bijna solide wand die langs de bodem overloopt

hoofdlagers met een bijna solide wand die langs de bodem overloopt naar de andere zijde en de nokkenas steunt. Hieraan zitten weer geschroefd een groot vliegwielhuis en grote gietdelen aan de achterkant en bovenop.

De krukkast was inderdaad zeer solide. De motor was ook versterkt door de methode van bevestiging van de cilinders op de kast.

De kleppen waren iets kleiner voor deze grootte van cilinderboring, met geharde stalen zittingen geperst in de koppen. De nokkenas was ook een beetje ongebruikelijk met slecht drie uitlaatnokken in plaats van zes; maar de drie waren meer dan drie keer zo breed dan normaal.

Tuimelaars waren van geperst staal, en niet zoals die van de grote V8 blokken die Chevrolet gebruikte

diepere groef in de poelie- en nadat er te veel weken voorbij waren gegaan, werd dit hersteld in de productielijn. (Een riemgeleider werd geïntroduceerd in 1964)

Wordt vervolgd.



Samenvoegen zou gekund hebben met acht tapeinden per kant, maar de Corvair cilinders waren gezeurd met vier stuks per cilinder oftewel twaalf per zijde.

Een andere unieke uitvoering was de plaatsing van de kleppen. Normaal zou dit gebeuren met in- en uitlaatklep twee aan twee tezamen op een draaipunt, maar de Corvair had deze in-/uitlaat om en om. Dit kwam de hitteafvoer bij de uitlaatpoorten ten goede vooral bij een luchtgekoelde motor.

De krukas was ook uniek. Ze was van het gelegeerd type staal gegoten en ofschoon ze de zes conventionele draaipunten in paren had, waren er geen tegengewichten waardoor er een aanmerkelijk besparing van 11,25 kg optrad. Zeer smalle hoogwaardige lagers en de korte slag maakten dat mogelijk. De drijfstukken waren conventioneel, de zuigers tingelaagd in aluminium legering gegoten.

destijds, en de klepstoters waren hydraulisch. De smeerolie werd eveneens gebruikt als koeling en werd dus door een aluminium oliekoeler gepompt. Maar het grote koelwerk werd natuurlijk gedaan door de riem aangedreven propeller bovenop het blok. Deze was elf inches (28cm) in doorsnee en had vierentwintig bladen. De koele lucht werd in de ruimte van het omhullende plaatwerk geblazen waar ze verdeeld werd over de cilinders. Een thermostaatklep regelde de toegelaten lucht totdat er een temperatuur van 180 graden Fahrenheit bereikt was. De fan werd aangedreven door een riem vanaf de achterkant van de motor. Deze riem maakt twee keer een rechte hoek waarbij hij tevens de dynamo aandrijft. Jammer genoeg lieten de Chevrolet ingenieurs hier een steekje vallen. Een van de eerste klanten van de nieuwe auto klaagde dat de riem er regelmatig af liep. De oplossing was simpel – een

De Corvair coupe was de auto die de bewondering van het, vooral jonge, publiek kreeg. Hij was sportief en mooi gevormd. Toen Chevrolet besloot om deze coupe een Monza behandeling te geven, begonnen er gouden tijden voor de Corvairverkopen aan te breken. Het hierboven afgebeelde model is de 700 coupe van het eerste model, dus 1960.



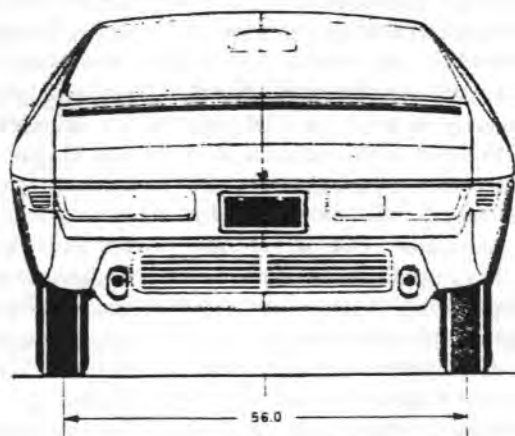
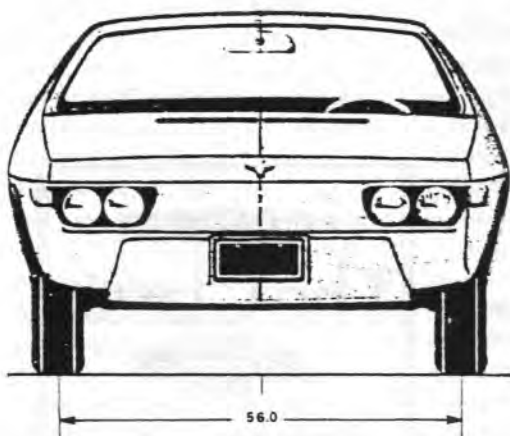
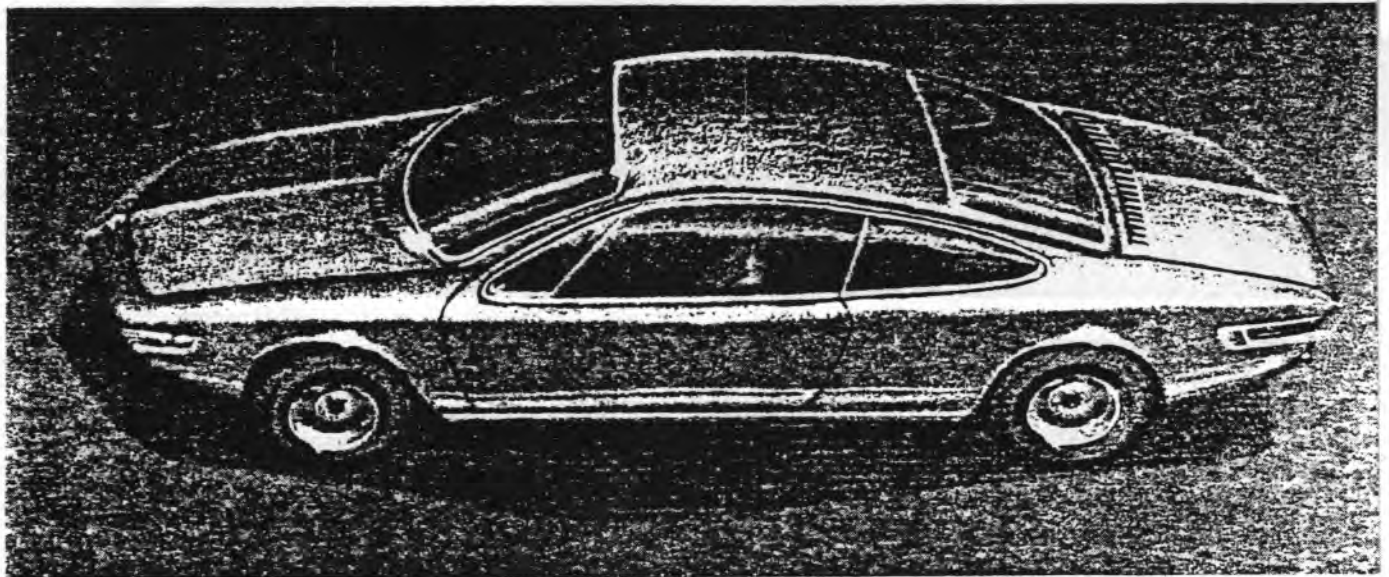
IDEA CORVAIR

In het blad 'Road and Track' van 1968 stond een ontwerp van ene Jonathan Thompson afgebeeld dat we met hedendaagse modellen kunnen vergelijken. Hij laat zien wat de ontwerpers zouden gemaakt kunnen hebben met gebruikmaking van nagenoeg dezelfde dimensies van de Corvaair van dat jaar. Het ziet er Corvaairachtig uit maar tevens ook exotisch en duur. Thompson had reeds een voorschot genomen op een eventuele op handen zijnde innovatie met het gebruik van energieabsorberende urethane rubber (Endura genoemd op de toenmalige GTO) als bescherming bij botsingen. Maar hij gebruikte de materialen voor meer dan alleen maar bumpers. Hij had de wagen getekend met hele panelen van kunststof, zowel voor als achter. Men was er zeker van dat de fabrieken dit spul gingen gebruiken. De kosten ervan zouden lager zijn dan de conventionele stalen bumpers.

In de vormgeving waren verschillende van die innovaties aangebracht conform de laatste wettelijke voorschriften, bijvoorbeeld het onder het deksel wegdraaien van de ruitenwissers.

Als krachtbron had Thompson gedacht aan de nieuwe dubbele bovennokker die in de Astro 1 reeds getoond was. Echter wel met een hele serie vereenvoudigingen zodat het vermogen van de opgegeven 240pk teruggebracht werd naar 180. En dat voor een blok zonder de turbocharger. Voor een "straat-GT" zou dit meer dan voldoende moeten zijn.

Voor de ophanging had hij slechts enkele detailwijzigingen bedacht. De vering van de LM-Corvaairs werkte met 'heavy duty' veren bevredigend en was licht, veel beter dan bijv. het onderstel van de Corvette. Het totaalgewicht zou iets hoger gaan worden. Voor de wielen had hij gedacht aan 14X5,5 inch velgen, bekleed met 185-14 radiaal rubber.



Dit zouden potentiële kopers zeker op prijs stellen. Dus er zou een auto kunnen komen met nagenoeg dezelfde eigenschappen als de Corvaair. Alleen wat meer vermogen. Er werden ook nog suggesties geopperd als het gebruiken van de (optionele) schijfremmen van de Camaro.

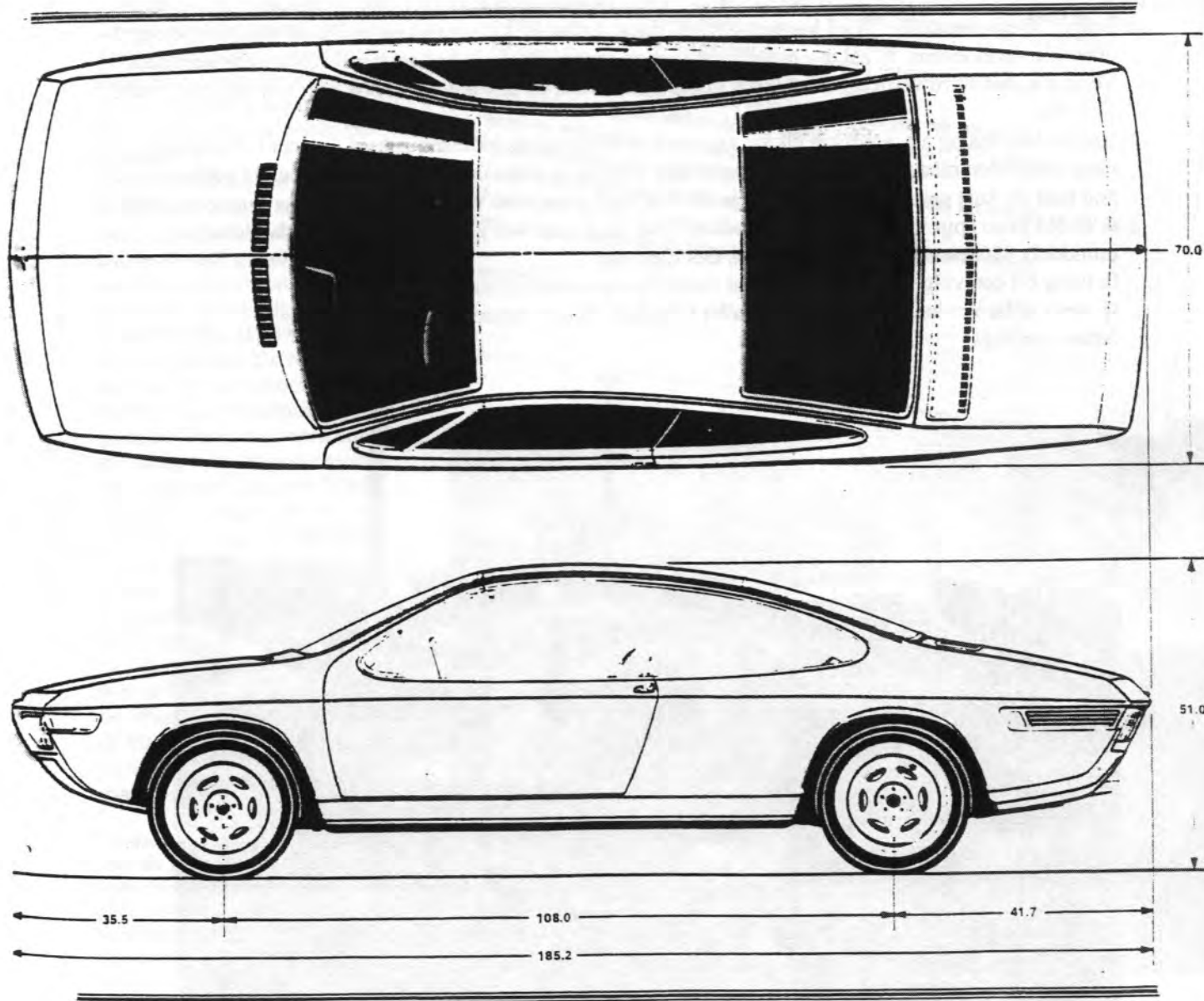
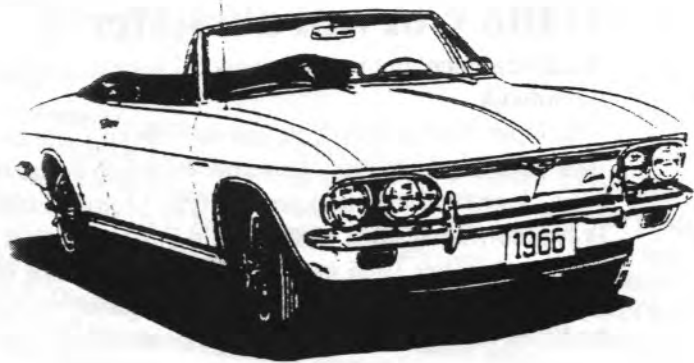
Er werden nog allerlei voorstellen gedaan ten aanzien van het interieur, waarbij de wegklapbare achterbank een 'must' moest zijn.

De wagen zou zich kunnen meten met bijv. Corvette, Porsche en de Alfa GTV

Het was echter toen reeds bekend dat de Corvaair op zijn retour was en met deze ontwerpen en technische voorstellen werd aan Ed Cole en Pete Estes nog een keer gevraagd:

"Give the Corvaair another chance"

Helaas was het 'adieu Corvaair'.



Hallo Corvairders(sters),

Ik zal beginnen met me als nieuw lid voor te stellen. Mijn naam is Johan van Rijn en ik woon in Noordwijk.

Afgelopen winter hoorde ik van de Corvair Club en dacht toen; ja, dat is waar ook, achter in de hoek daar staat nog zo'n ding. Dus zodoende heb ik me opgegeven als lid van de club.

Mijn Corvair is van 1965 van het type Monza, 110pk sedan en 4 versnellingen.

Ik heb de wagen sinds 1982 in mijn bezit. Hij komt van de eerste eigenaar, en is op de weg gekomen op 11 november 1965 in Hoorn. De wagen is nog in absoluut authentieke staat; er is nooit iets aan gerestaureerd of veranderd, dus alles origineel. Ik heb ook geen plannen voor restauratie, dit is niet nodig en ik vind het zelf zo wel mooi al zit er hier en daar een krasje op.

Het interieur is nog als nieuwtot de tapijten aan toe. Technisch heb ik in al die jaren nooit iets gedaan, nooit ververs, nooit een bougie eruit gehad. Slechts een keer een gebroken riem maar dat hoort er bij met deze motoren. Verder is alles goed en als je er gewoon mee rijdt dan gaat er dus niks stuk ook. Ik heb al die jaren niet echt veel met deze auto gereden omdat ik ook nog andere hobby's heb en dat blijft dan toch ook wel bij Chevrolet.

Begin vorige maand dus het Eurovair-treffen; de wagen uit de hoek getrokken, accu er in en lopen. Toen maar even door de wasstraat want de kleur was niet meer te zien van het stof, en hij bleek nog steeds blauw te zijn. Nog even olie er bij, de benzinetank vol en hond(je) Chevy ingeladen en op naar België. We hebben alles goed kunnen vinden, maar de laatste kilometers op een smal weggetje kreeg ik vreemde vermoedens. Ik zal er verder maar niet op ingaan, maar ik had toch wel iets anders verwacht. Maar ach, het werd verder toch nog een gezellig weekend en er waren toch ook nog wel een paar fraaie Corvairs.

Na zondagmiddag afscheid van elkaar genomen te hebbenging iedereen geloof ik weer richting huis, maar aangezien maandag ook nog een vrije dag was ben ik nog maar een nachtje in België gebleven, en nog naar de kust gereden. Het blijft toch een fijn land waar je zo verschrikkelijk lekker kunt eten zodat ik er dus geen spijt van heb. Maandagavond maar weer naar huis gegaan. Daar bleek dat de teller inmiddels 886km verder stond. Dat was dus Eurovair.

Ik hoop bij een volgend treffen toch wat meer Corvairs met eigenaars te treffen.

Ik wens jullie verder veel plezier met jullie Corvairhobby en waarschijnlijk tot ziens.

Johan van Rijn.



Lakewood

Het is weer diverse edities geleden dat we melding maakten van de aanschaf van een Lakewood door Mike Cramer. Deze wagen is momenteel nog steeds in restauratie, maar er begint schot in te komen.

Onderwijl heeft Mike getracht het een en ander over de wagen aan de weet te komen. Daartoe plaatste hij eerst een advertentie in 'Corsa Communique'. Hierop werd helaas niet gereageerd. Later kwam hij met Harry Jensen van Corsa in contact en deze deed de moeite om op de een of andere manier in Californie, daar waar de wagen vandaan kwam, zich te oriënteren. En warempel, hij kwam met een vermeende voormalige eigenaar. Dave Philips was zijn naam. Mike schreef hem een brief en kreeg prompt het antwoord hier afgebeeld.

Daarin schrijft hij dat hij bijzonder blij is dat de wagen nog bestaat, en dat hij hem gedurende 15 jaar in zijn bezit heeft gehad zonder er een km. mee te rijden. De linker voorkant is beschadigd geweest en hij had diverse delen vernieuwd en schoon gemaakt. De vorige eigenaar had de motor herzien en daarna nog twintigduizend mijl gereden. Dave wist waarschijnlijk niet dat toen de originele motor was vervangen door een 110pk. Hij deed de wagen over aan zijn nichtje en hoopte dat haar man hem af zou maken. Dat is dus niet gebeurd.

Momenteel is Dave 76 jaar geworden en hij houdt zich bezig met de reparatie van klokken. Wat de vorderingen van Lakewood bij Mike betreft, hoorden we dat hij bij het carrosseriebedrijf waar de wagen nu staat eens flink is gaan opspelen.

Hiernaast een foto van een Lakewood voor de restauratie. De bodem moest voor driekwart vernieuwd worden. De voormalige eigenaar had waarschijnlijk ook vóór nieuwe banden willen monteren, en daarom de oude maar mee gespoten.

David Phillips
10681 Oak St. #23
Los Alamitos, CA 90720
USA

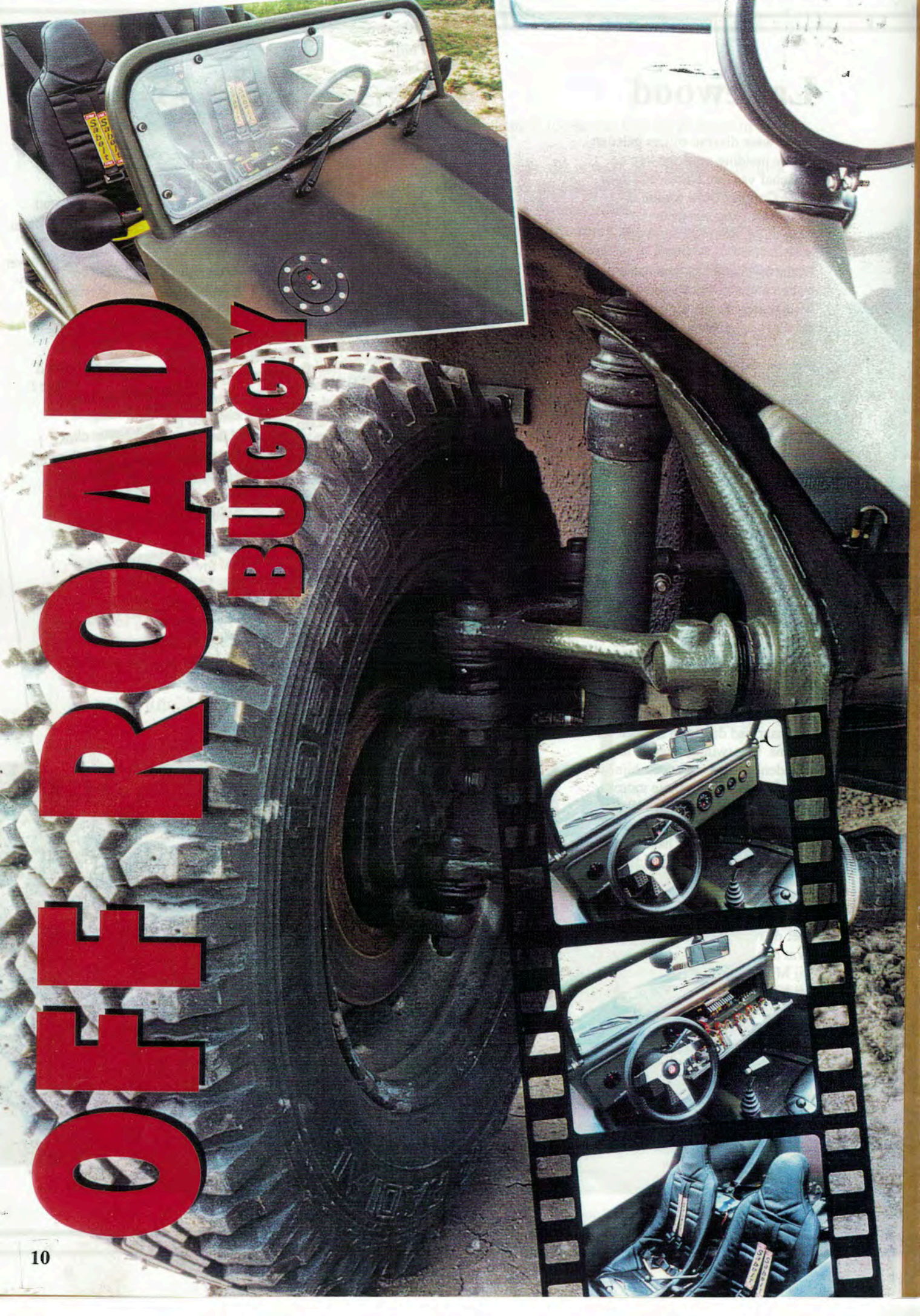
Dear Mike

I was so pleased to get your letter and find out that my old Lakewood Corvair is still alive. I had the car for about 15 years and was in the process of restoring it. I was the second owner of the car. The car has a little over 110 thousand miles on it. For the whole 15 years I was restoring it and never drove it on the street. I did a lot of work on that car including a lot of body work. The front left fender was badly smashed and I welded on a half of a front fender. The front axle was removed and cleaned with new brakes, hoses and brakes cylinders. All new rubber was installed where required. The whole underside of the car was cleaned and painted with rustoleum black paint. All bolts, nuts, screws were removed and cad plated. The original owner had rebuilt the engine about 20 thousand miles before I got the car so I did not rebuild the engine. As you can see all the metal panels were removed and repainted. The carburetors were rebuilt. The original car had a manual choke and I changed it to automatic choke. I dropped the engine and drive train. That was the only way to easily clean the engine compartment. I rebuilt the transmission with all new gaskets. The differential was in very bad condition. It had been run with oil so that the gears were replaced as well as all the bearings. I painted the car the same standard color as original with about six coats of lacquer. I never got the chance to rub it out. I thought my nieces husband would finish the job but obviously he didn't. I was just getting too old to do the work. I just had my 76th birthday. So now I work on repairing clocks and have much to learn. I noticed when you wrote me that the letter took about six weeks to get here. If you send it airmail it will arrive in about a week. If you have access to email that is the fastest way to get in touch. Sorry it has taken me so long but I hope this helps.

Sincerely Dave



OFF ROAD BUGGY





Eigenaar: Rik Klaassen, Portugal **Kenteken:** MH-37-94 **Merk/type:** Sportscoor **Bouwjaar chassis:** 1963 **Wielbasis:** 205 cm **Gewicht:** 520 kg **Buggy aanschaf in:** 1991 **Bouw duur:** 2.500 uur (doorlooptijd 7 jaar) **Investering en taxatie:** f 35.000,- **Doel:** Bedoeld voor zwaar off road **Bouw/idee voorbeeld:** Naar eigen inzicht en ontwerpen **Motor:** Chevrolet Corvair (6 cilinder) **Cilinderinhoud:** 2687 cc **Brandstofsysteem:** Holley four barrel 390 cfm **Max. (geschat) vermogen:** 150 pk **Max. (geschat) koppel:** 250 Nm **Transmissie:** VW type 2 (busbak) **Aantal versnellingen:** 4 **Wielophanging:** VW 181 voor; IRS achter, omgebouwd naar korte torsieassen van een pendelas chassis **Schokbrekers:** Kyb luchtdruk schokbrekers voor; Gabriëls oppompbare schokbrekers achter **Remmen:** VW Kever schijven voor; Porsche 914 schijven met Ford Scorpio klauwen achter **Wielen:** Mangels 6x15 en 8x15 met BF Goodrich Mud Terrains **Dashboard:** Kever km.teller, VDO toerenteller, oliedruk, olietemp. en volt meters **Stuur:** Personal **Sfaalen:** R.C.I. poly Hi-back seats met uitneembare stoelhoezen van skai **Gordels:** Sahelt 3-punts voor en Schrott 2-punts achter **Accessoires:** Sigaretten aansteker **Safety:** Voeten steun voor bijrijder(ster), hoofdstroom massaschakelaar, rollbar 1.5" voorzien van bevestigingspunten voor achterbumper 1.25", sidebars 1" en voorruitframe 3/4" gasbuis. Hoeklijn bodemprofielen 40x40x4. Achterbumper 1.25" gasbuis-bevestigd aan rollbar, schokbreker ophangpunten, versnellingsbak-oren. 2 mm RVS skidplates op voor- en achterbumper, tevens RVS carterbeschermplaat. Sidebars 1" gasbuis bevestigd aan voorruitframe en 20 **Speciale aanpassingen/toevoegingen:**

D.m.v. andere nokkenas en een ander tandwieletje t.b.v. de ontsteking draait de motor rechtsom (i.p.v. linksom). Hydraulische koppeling en mechanisch inschakelbaar sperdifferential (100%). VW 181 aandrijfassen met aan beide zijden grote homokineten. Links en rechts drie in één uitlaatspruitstukken met motorfiets dempers. Crane elektrische ontsteking. Racimex elektrische benzinepomp. Vooras verstelbaar (omhoog). Achterdraagarmen schokbrekerpunten omhoog gebracht. Remsysteem uitgebreid met hydraulische cuttingbrek en met veel RVS flexibele remslangen. Diverse verstevigingen. RVS groengespoten dashboard. Speciaal ontworpen bedradingsschema met hoofdcomponenten van Hella, Mercedes, VW en VDO die met meer aderige kabels met elkaar verbonden en gelabeld zijn **Hulp/speciaal werk van:** Goede vriend Paul van Leeuwen die vele vrije uurtjes geholpen heeft.



CORVAIR-SPOTTERS



Hier een Corvairwrak dat Mike Cramer spotte tijdens zijn reis naar Amerika vorig jaar. Hij schrijft; Op weg naar Zion National Park in Utah, kwam ik langs een groot sloofterrein bij Glendale. Na toestemming van de eigenaar mocht ik er even rondneuzen, maar niets meenemen (uiteraard). Alleen hele auto's werden verkocht. Ik vond er slechts een door de wind en het zand gestraalde coupe zonder motor maar wel met een gaaf frontembleem.



Corvairs in race-pak

Door Richard A. Miner

De Corvairs hadden een twijfelachtige carrière onder de geblokte vlag. De eerste modellen ('60 tm '64) toonden veel moed maar deden het niet goed op het circuit. De latere series (1965-'69) gingen beter, zeker na enige modificaties. Om met het begin te beginnen: het is misschien opgemerkt dat er in het begin van de zestiger jaren een tendens was om in V.S. te gaan racen met compacte sedans. Voorshands waren dat de Corvairs, Falcons, Valiants, Ramblers en Larks tegen de 3,4 ltr. Jaguars, Volvo's, Alfa's enz. Goedgekeurde carrosserieën kregen het bericht met evt. aanpassingen in aanmerking te komen voor een aparte klasse onder de buitenlandse geïmporteerde sedans door een prijsgrens te stellen van \$2500. Auto's die minder kostten kwamen tegen elkaar uit naast de auto's boven deze grens. Maar niet de twee klassen tegen elkaar.

Deze races met auto's onder en boven \$2500 kwam er voor het eerst februari 1960 in Daytona.

De eerste grote race waaraan Corvairs meededen was al begin november 1959 op de Continental Divide Raceway bij Denver. Chevrolet was sinds de 1956 Corvette race in Sebring geïnteresseerd in races. Don Allen Chevrolet, de grote dealer aan de oostkust kwam met een team naar de 'Contental Divide' die, als ze al niet de steun van de fabriek hadden op z'n minst de zegen er van kregen. Er kwamen in deze race geen Valiants en Larks aan de start. Dus het was min of meer een race van Corvairs tegen Falcons. De Falcons deden het beter dan de Corvairs. Omdat na ongeveer een uur van de zes uur durende race de banden van de Corvairs kapot begonnen te springen. De oorzaak hiervan was dat de assen over de banden hielden zodat de banden op de zijvlakken werden bereiden. Zeker een van de Corvairs schoof als gevolg van een klapband achterstevoren. Dat deed ook een Volvo en een Renault. Maar een draai maken was het niet alleen dat de Corvairs overkwam; V-snaren

verliezen ook, en er draaiden er heel wat af die middag.

Een 127pk sterke Rambler American, bereiden door Johnny Mauro en Tommy Rice won de 'Continental Divide' compact sedan race in dat jaar, gevolgd door een Volkswagen(!) en twee Falcons. De Corvairs kwamen binnen op de 6^e en 7^e plaats.

De volgende race was die van Sebring in december 1959. Deze keer was Chevrolet daadwerkelijk geïnteresseerd en reikte de Corvairs een helpende hand. De Sebring Corvairs opnieuw gesponsord door 'Don Allen Chevrolet', gingen deze keer een stuk beter dan in de 'Contental Divide'. Zora Arkus-Duntov was betrokken geweest in het prepareren van de auto's. Ze hadden hardere schokbrekers gekregen, drie graden negatief camber, betere banden plus een stabilisatorstang aan de vooras. De boosdoener was nu de 80pk motor. De wagen had gewoon niet genoeg kracht om zijn eigen stof weg te blazen.

Tijdens de 2-uurs race van Sebring kwamen de Corvairs uit tegen niet alleen buitenlandse exotische sedans,



maar ook tegen de 180pk sterke Larks, de sterkste sedans op dat moment in de V.S.

Standaardauto rijders Curtis Turner, Fireball Roberts en Ralph Moody (van Holman & Moody) bemanden de Lark V8's. Roger Ward, Ed Hugus en George Constantine bereden de Corvairs.

Ward, blies helaas zijn motor op. Constantine verloor zijn V-snaar, en Hugus kwam op de zesde plaats binnen achter twee jaguars, twee Larks en een Volvo. Hugus won toch daarmee zijn klasse.

Het racen met compacte sedans kreeg zijn hoogtepunt in februari 1960 in Daytona. Nu hadden alle fabrieken een vinger in de pap. Chrysler bracht een \$280 kostend pakket op de markt om de Valiants van 101 naar 148pk vermogen te brengen (er werd gefluisterd dat goede tuners meer dan 180pk haalden uit een standaard 6-cil.

Valiant). Nu was de Jaguars-uitsluitende prijsgrens die effectief werkte met als resultaat dat de Valiants alles wonnen in de klasse.

Twee compact-sedan races werden er nog gereden in Daytona dat jaar. De eerste was een van 10 ronden over het 3,8 mijl lange circuit. De

tweede was een 25 mijls gebeurtenis uitsluitend op de kombaau. Valiants bezetten de eerste zeven plaatsen van de wegrace en de eerste drie op de ovale kombaau met een gemiddelde van 122 mijl (196km) per uur.

De Daytona Corvairs werden gereden door Fireball Roberts, Jim Reed en Pedro Rodriguez.

Daytona regels stonden toe modificaties te verrichten aan showroom standaard wagens.

Corvairs kregen daardoor een aangepaste nokkenas met sterkere stoters plus de voorziene verandering aan de ophanging en bredere banden.

Het was echter allemaal voor niets.

In de jaren tussen 1961 en 1964 verschenen Corvairs als rally en slalom auto's, vooral in de Canadese winter rally. Ze deden het redelijk in hun klasse en op de dragstrip, maar het was pas in 1965 dat het merk zijn beloften waar maakte als 'Arme lui's Porsche'.

Uit 'special interest autos' mei/juni 1974



Hieronder: Februari 1960 op de Daytona Raceway. Op deze foto is goed te zien dat de achterwielophanging sterk verbeterd is, en de wagen niet meer over de as hangt. Zora Arkus-Duntov maakte gebruik van fabriekskennis op de door dealers gesponsorde auto's. Ondanks deze ophangingsverbetering en motor-modificaties, leken de Corvairs wel als zondagsrijders over de baan te gaan tegenover de snelle Valiants en Larks. Op deze prent zit er een Falcon tussen twee Corvairs



ANP-bericht

Hier een ANP bericht dat is samengesteld door berichten uit de V.S. Het is een afsluiting van het Ralph Nader verhaal dat later in ons blad uitvoerig zal worden behandeld.

Het bericht is waarschijnlijk uit het begin van de jaren zeventig, en er behoorde nog het een en ander bij. Helaas hebben we dat (nog) niet kunnen bemachtigen. Lees en oordeel.

anp 551 20.7 -fd-nt
bureau verkeersveiligheid vs: corvair niet gevaarlijk
(embargo tot donderdag 20 juli 23.30 uur)

new york - het amerikaanse nationale bureau voor verkeersveiligheid (national highway traffic safety administration) is het niet met ralph nader, de bekende verdediger van consumentenbelangen in de vs, eens dat de corvair van general motors een gevaarlijke auto is. het bureau heeft donderdag bekendgemaakt dat het een onderzoek van twee jaar heeft ingesteld naar de besturing en de stabiliteit van corvairs van de modeljaren 1960 tot en met 1963 en tot de conclusie is gekomen dat de wagen "geen potentiële gebreken vertoont die de veiligheid in gevaar zouden kunnen brengen". de corvair, een auto met achterin geplaatste motor, werd in 1969 uit de productie genomen na de publikatie van naders boek "unsafe at any speed", waarin de wagen er zeer slecht afkwam, zo slecht dat general motors prive detectives ging nuren om te weten te komen of er iets op nader aan te merken viel. nader nam dat niet en bracht de zaak voor de rechter. general motors wist een veroordeling te voorkomen door nader een schadevergoeding van 425.000 dollar aan te bieden, met dat gele stichtte nader zijn inmiddels beroemd geworden bureau ter behartiging van consumentenbelangen. het hoofd van het amerikaanse verkeersveiligheidsbureau, douglas toms, heeft verklaard dat uit het onderzoek is gebleken dat "de besturing en de stabiliteit van deze wagens op zijn minst zo goed zijn als die van verscheidene binnenlandse en buitenlandse auto's uit die tijd."
(ntr 20.7) (zie embargo)

Advertenties

Nederland:

(aangeboden)

Corvaair Monza sedan 1967 te rest.
Blauwmet. /int. Blauw fl.3500
J. vd Worp 020-4 11 05 89

Corvaair Monza conv. 1967 110pk
rood, witte kap Fl.15.000 nu
fl. 9950 Kooy Baarn 035-5413500
(Gezien door Ad Dijkstra 033-
4724586)

Corvaair 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

Corvaair Monza conv. 1963
Rood/witte kap, zwart int.
Calif. imp. Fl. 16000
Breda Tel.076-5 21 81 43

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

Corvaair Monza '67 coupe
Lichtbl.met. spaakwielcovers
Prijs fl.13.500, zonder kent.
fl.12.750 Tel.045-5250787

Corvaair coupe 1963 wit, nieuw
interieur fl.12.750 S&S Classics
Tel. 06-25509112 / 06-55526083

Corvaair coupe feb. 1969, orig. 140pk
blauw/blauw. Goede staat. Canada auto
Pap. vorige eig. aanwezig. Zond. Kent.
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk ad
Rijn. Tel. 071-4017362 / 06-24638083

DeSoto Sportsman Firelite 4drs.
Hardtop 1959, V8, lichtblauw/wit,
vleugelauto, Fl.40.000 geïnvesteerd
in restauratie Nu fl.26.500,--
*Inruil: Corvaair, kleine bedrijfsauto
gas/diesel, motorfiets, jukebox of
andere fifties spullen mogelijk.*
Jaak Eijkelenberg 046-4523133 of
Happy.days.diner@hctnet.nl

(gevraagd)

Voorbumper FC, liefst chroom,
enige roest geen bezwaar.
J.v.d. Worp Tel. 020-4 11 05 89

**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

Voorruit LM. Jaak Eijkelenberg
Tel.046-4523133 of
happy.days.diner@worldonline.nl

Turboblok. Of delen hiervan.
Ook voorruit, alles LM Tel 046-
4516323 of jmljanssen@wxs.nl

Belgie

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

Corvaair Monza cabriolet 1963
Goede staat tel 02-538.74.32
Rue de la Ruche 1 Bruxelles

Voor restauratie:
Corvaair sedan '60 Bfrs.45.000
Corvaair conv. '62 " 75.000
Corvaair coupe '65 " 35.000
Tel. 02/532.28.84

Frankrijk: (aangeboden)

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

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

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

Corvaair Monza sedan 1966 (140
pk) blw. Met. nw. in Concoursst.
F.fr 60 000 Mulhouse
Tel. 03 89 83 10 00

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

Corvaair Monza coupe 1966 PG
140pk grijs/zwart 13.800 km
F.fr 60 000 Tel. 05 62 31 96 29

Corvaair Monza sedan 1964 PG
110pk grijs/zwart **19.800km** Nwe.
band, remmen. uitlaat. Ffr 28 000
Paul Dupuis Tel. 01 43 19 34 43

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

Corvaair Monza conv. 1962 PG
rose/grijs, int. slecht nw. dak carr.
matig inf. Leon Janssen, F.fr 12000
St.Flour (Z.Fr.) Mr. Ponsard
Tel. 04 71 60 41 70

Corvaair Monza coupe 1967
Corvaair 500 sedan 1966 te rest.
Vele onderdelen.samenF.fr 32 000
Vierzon Tel.0248 51 56 05

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

Corvaair Monza coupe 1967 110pk
PG goud/goud 139000km 1^e eig,
F.fr 25000 Cannes 0493695222

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

Zwitserland

Corvaair Corsa turbo coupe '66
Rood/rood dak grijs, alu carters
Nwe.remm. wintergestald,+ gerev.
turbo motor, 2 versn.bakk. enz.
F.fr.40.000 Tel. 032-731 2023

*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*

Duitsland

aangeboden

Corvair 4drs. Sedan blauw met.
Ingo.illinger@corvair.de

Corvair convertible 1965
donk. Blauw/blauw
Rland Mehl 0049-721-849985

Corvan '63 orange, uitgev. als
camper. Runs & drives good
Thomas Stingl 0049-179-2060174
Of ts@corvair.de

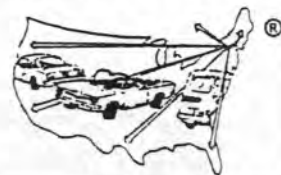
Corvair convertible '61 prijs en
kleur onbekend. Klaus Dibbern
Kdibbern@denc.de

CLARK'S NEW! 1999-2002 CATALOG

- OVER 650 pages • OVER 3 Lbs.!
 - OVER 14,000 part numbers
 - 100's of photos • technical assistance
- Clark's - more than just parts! Our 26 year reputation and our catalog speaks for itself!**

NEW CAT RUSHED \$6.00 (in U.S.A.)

CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.
400 Mohawk Trail - Clubs
Shelburne Falls, Ma. 01370-9748
413-625-9776



AGENDA:

8/9/10 september Corvair Club Meeting

te Valkenburg 043-6040670.

16 september Miniatuurautoilbeurs 't Witte Hoes,
Rijssen, 055-5429302.

16 september Oldtimerdag, Alphen ad. Rijn,
0172-422152.

16/17 september Routes Ardennes, st. Dorint hotel,
Eindhoven, 040-2442042.

17 september All American Sunday,
Oude Hoornseweg 22-24
Wognum 0229-573785.

24 september Midland Classic Show, Stadhuisplein,
Almere Stad, 036-5342702.

30 september Kraalberg Oldtimertocht
Rotterdam, 010-4364688.

7/8 oktober Rock Around the Jukebox,
Autotron Rosmalen.

7/8 oktober Oldtimerbeurs IJsselhallen
Zwolle 038-4211843.

14/15 oktober Super Oldtimer Festival
Groenoordhallen Leiden 0252-687466.

21/22 oktober Funcar 2000 Autotron
Rosmalen 073-5233373

Welke PC-freak wil zich voor de club verdienstelijk maken en een aantal logo's van het clubblad scannen en afdrukken? Diverse kleurstellingen zijn mogelijk. Echter niet afwijken van de vorm. Er is verschil tussen de diverse uitgaven. Het beste is eerst even met ons contact op te nemen. We zullen je dankbaar zijn.

Als je denkt een leuke foto van je Corvair te hebben, stuur ze ons en we plaatsen je auto op de cover van ons blad. Je krijgt je foto altijd terug.

**Kwaliteit en Gezelligheid
in een sfeer uit
de vijftiger jaren
vindt U bij:**



Cafeteria

Happy Days 50's Diner

Haagstraat 20 Sittard Tel: 046-4523133

Boeken over Corvair



THE CORVAIR STORY 1959-1968

Compilatie van artikelen die verschenen zijn in diverse automobielbladen
Roadtests, specificaties, rij-impresies en commentaren.
Ca. \$20 + porto

HOW TO HOTROD CORVAIR ENGINES

Door Bill Fisher. Zeer interessant boek met afstelgegevens
verbeteringen en wat al niet mogelijk is gebleken te
veranderen aan Corvair techniek.
Ca. \$18 + porto



HOW TO KEEP YOUR CORVAIR ALIVE

Door Richard Finch. Inmiddels is er een nieuwe uitgave verschenen waarin nog meer
verbeteringen en verbeterde reparatiewijze. Helaas wat slechte foto's en slordige
tekeningetjes, echter toch aan te bevelen.
Ca. \$18 +porto

THE CORVAIR DECADE

Zeer uitgebreid boek over Corvairs
Ca. \$34 + porto



THE COMPLEAT
HISTORY
OF CORVAIR
THE COMPLEAT
CORVAIR
KIT



BY JOHN WIPFF
VOLUME 1

THE COMPLEAT
HISTORY
OF CORVAIR
THE COMPLEAT
CORVAIR
KIT



VOLUME 2
BY JOHN WIPFF

THE COMPLEAT HISTORY for the compleat Corvair nut... (2 delen)

Door John Wipff. Historie, ontwikkelingen, roadtests en prototypes.
Veel informatie.
Zwart/wit kopieën in plastic ringband, helaas van mindere kwaliteit.
Ca. \$10 beide delen + porto

THE 1960-69 CORVAIR AUTHENTICITY SERIE

Een goed maar niet compleet boek voor diegenen die hun carrosserie
origineel willen maken.
Ca. \$20 + porto

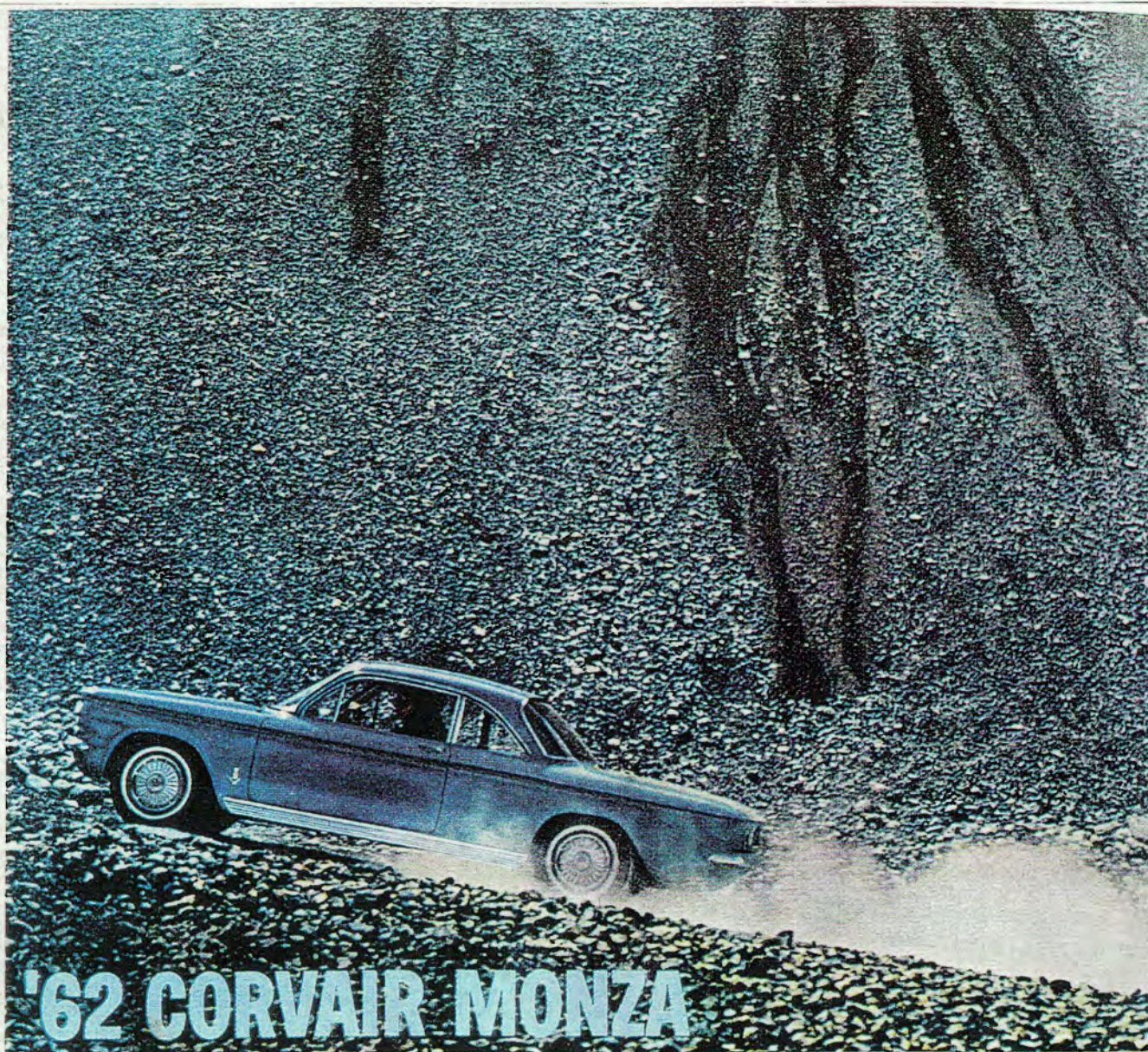


CORVAIR AFFAIR

Door Mike Knepper. Zeer goed boek met de complete historie vanaf de eerste spinsels van Ed
Cole. De uitgebreide geschiedenis... enz. in ons clubblad wordt hier grotendeels uit vertaald
Helaas (voorlopig?) niet meer te koop, tenzij op een beurs.







'62 CORVAIR MONZA

CLIMBS LIKE IT'S WEARING GYM SHOES! With its air-cooled engine at the rear and that supple four-wheel independent suspension, this '62 Corvair can give mountain goats fits. It'll negotiate any road worthy of the name, smoothing out the ruts and wrinkles like they never existed. It's a family sedan that thinks it's a sports car—light, precise steering, right-now responsiveness, and outside dimensions that love to look for impossible parking places. Your Chevrolet dealer has all the answers on this remarkable recipe for better driving . . . the '62 Corvair. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan. *Chevrolet • Chevy II • Corvair • Corvette.*

CHEVROLET



'62 CORVETTE . . . THE BEST CAR FOR THE BETTER DRIVERS. A brand-new V8 engine makes this the most exciting Corvette yet. With the Corvette, Chevrolet has proved that you can have a full measure of sports-car driving pleasure without the slightest discomfort or inconvenience. 1962 should be your year to try this approach to fun. We think it's quite an automobile.