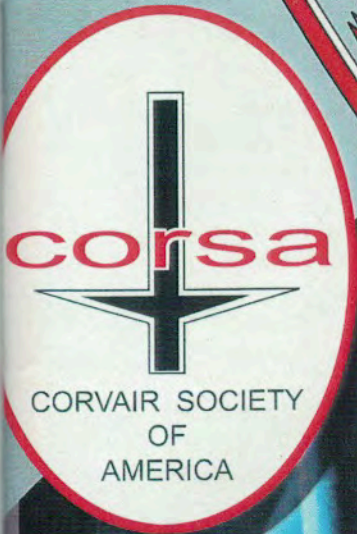


Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



In dit nummer o.a.: Meeting Valkenburg
Kennismaking nieuwe leden
Verslag van een mega-meeting
Weer Testudo, enz.

3^e jaargang
5

Van de redactie

We gaan nu weer het 'stille' seizoen in. Hier en daar verplaatst de bedrijvigheid zich naar garages en schuren. Technische onderdelen van de auto's worden uitgewisseld of gerepareerd, interieurs worden verfraaid, en hier en daar gaat een auto naar de spuitrij voor een nieuwe laklaag. Anderen brengen hun auto naar de stalling en onderhouden hun Corvairedachten met surfen over de honderden sites, lezen van boeken, of zo af en toe van gedachte te wisselen met clubgenoten. Er wordt in ieder geval niet meer gereden. Op uitzonderingen na dan. Enkelen onder ons gebruiken de Corvairster als 'daily driver'. En dan komen meteen de zorgen voor de eerste sneeuw, of eigenlijk de pekel. Want dan zullen ook deze auto's van de weg moeten, wil men niet gauw weer aan het restaureren zijn. De carrosserieën zijn zo pekelvriendelijk gemaakt dat men het zich (en de auto) niet kan aandoen de wagen een dergelijk bad te geven. Elke felsnaad is een potentiële vochtvanger en als daar ook nog wat zout bij zit is het een kwestie van tijd om het gaatjes-resultaat te aanschouwen. Men kan dan wel goed getectyleerd hebben, en goed betekent niet dik, maar overal, er zijn altijd wel wat gaatjes die het vocht binnenlaten en voor verspreiding zorgen. Dus ons advies: laat je Corvairster mooi binnen overwinteren. Dan hebben we meteen ook een alternatief voor je; pak eens een blocnote en pen en schrijf voor jezelf eens op waarom je ooit tot aanschaf van een Corvairster gekomen bent, en wat je er zoal mee beleefd hebt; Hoe je de wagen nu bekijkt. Je zult tot verrassende resultaten komen. Zeker als je achter je PC kruipt want dan kun je makkelijker allerlei wederwaardigheden die je zo nu en dan te binnen schieten tussenvoegen. Probeer het maar eens! Wat denk je; zo komt ook dit blad tot stand. En als je er geen begin aan weet te krijgen, lees dan eerst maar ons clubblad. Dat stimuleert misschien. Veel plezier daarmee!

Reclame

Menige oplettende Corvairstereigenaar heeft het waarschijnlijk al gezien. Sedert enige weken is computerfabrikant Compaq de Nederlandse markt aan het bewerken met Ster-spotjes. In deze spotjes is op de achtergrond een lichtgele Greenbrier te zien. Helaas heel even, maar in de meeste gevallen wel in zijn geheel.

Tulpenrally

In het voorjaar gaat de Tulpenrally weer van start. Menigeen denkt dan dat die al lang niet meer verreden wordt, maar niets is minder waar. Wel is het zo dat deze rally niet meer voor een groot kampioenschap gereden wordt met hedendaagse rallyauto's, maar met klassiekers in diverse klassen. Daar het veertig jaar geleden is dat vader en zoon Jetten met Corvairsters aan de Tulpenrally mee deden, denken we dat we deze rally dunnetjes kunnen overdoen. Daar het inschrijfgeld aan de hoge kant is, proberen we sponsors te vinden die, in ruil voor wat publiciteit, een financiële steun over hebben voor ons plan. Inmiddels hebben we al ingeschreven maar in november zal de officiële inschrijving plaatsvinden. Ondanks dat dit in onze klasse geen race is maar bol/pijltrajecten met regelmatigheidsproeven richting Noord Frankrijk en terug, zal er toch een wedstrijd karakter in zitten. De bedoeling is om deze tocht te rijden met de '60er sedan van Mike met Leon als navigator. Over het verdere verloop houden we jullie op de hoogte.

Colofon

3^e jaargang nr. 5
nov./dec. 1. 2000

Uitgave en redactie:
Corvairster 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)
mrcramer@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. Corvairster 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.*

Omslag

Zoals je ziet hebben we een ietwat andere omslag. In de vorige uitgave werd er een oproep gedaan om het logo te scannen en in diverse kleuren af te drukken. Ronald Vijsma reageerde hier op met de mededeling dat hij de gehele voorkant wel kon verzorgen. Het exemplaar dat hij ons toezond vonden we zo geschikt dat we hem integraal gebruikt hebben. Terecht dat hij dan ook zijn eigen wagen er op afbeeldt. Wij zullen het op prijs stellen als we in de toekomst vaker van zijn mogelijkheden gebruik kunnen maken.

Nieuwe auto

Eindelijk is het dan zo ver. Meer dan een jaar heeft Jaak moeten wachten vooraleer hij zijn 110pk coupe uit 1965 voor de deur had staan. Toen heeft hij maar gelijk de RDW-keuring aangevraagd. Dat de wagen voor de keuring nog enigszins onder handen genomen moest worden spreekt vanzelf. Echter de tijd begon te dringen. Zo kwam het voor dat de wagen om 15.30 ter keuring aangeboden moest worden en wij de remmen om 15.00 uur nog moesten monteren. Desondanks is hij er feilloos door heen gekomen en als alles mee zit heeft hij inmiddels zijn kenteken

Korte geschiedenis van 00-80-DT

Mag ik me even voorstellen, ik ben Hans van Sas uit Eindhoven. Ik ben gepensioneerd NS-medewerker.

Vanaf de oprichting van de Corvair Club ben ik op de hoogte van het bestaan ervan. Helaas had ik mijn Corvair toen al verkocht. Ik ben lid geworden van de club na een uitgebreid artikel over mijn (toen voormalige) auto op 21 november 1998.

De wagen is een Monza sedan met 110pk motor. Kenteken 00-80-DT.

De geschiedenis van deze auto voor zover mij bekend: De wagen is nieuw geleverd door GM-dealer Th. Vlemmings uit Eindhoven op 10 maart 1967. Hij is geassembleerd in Antwerpen. De auto heeft tot 1980 steeds in de omgeving van Eindhoven gereden. In 1980 kocht Gé Kanis (vriend van mijn schoonzoon) deze auto bij garage Vitesse in Eindhoven. Gé heeft er toen gas in laten bouwen en heeft de wagen gereden tot 1986. Toen is hij stil komen te staan. Begin 1990 heb ik de auto van Gé gekocht. Samen met mijn zoon Marc heb ik de wagen gerestaureerd. Dit heeft twee jaar geduurd, en ik heb er een uitgebreide fotoreportage van gemaakt.

Na de APK in 1992 zijn we er mee gaan rijden tot mei 1996. Toen hebben we de Corvair ingeruild op een Cadillac De Ville 5.7 bij garage Simons te Goirle.

Via Simons kwam de auto terecht bij Van Bijnen in Den Haag. Daar werd hij gekocht door Bianca en Ted Langeveld uit Lisse. Deze hebben

hem ongeveer 3 jaar gehad en toen ingeruild op een cabriolet bij een handelaar in Hedel. Deze handelaar heeft de wagen doorverkocht naar Stoutjesdijk in Soesterberg. In februari dit jaar ontdekte ik de auto hier en ben ik voorzichtig er achter aan gegaan omdat ik de auto graag terug wilde hebben. Uiteindelijk kocht ik de wagen en op 16 maart van dit jaar had ik het kenteken weer op mijn naam staan.

Om de Corvair weer 100% te krijgen moet er nog het een en ander aan gebeuren, maar dat zal ook deze keer wel weer lukken. Hopend jullie hiermee enigszins op de hoogte gebracht te hebben over de geschiedenis van mijn Corvair, Met vriendelijke groeten, Marc en Hans van Sas.

Uit ons archief: Enkele prenten van de '67er sedan, toen nog van Bianca en Ted. Foto's gemaakt door Ted Langeveld



Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 11 Corvair Affair-Mike Knepper

Het was duidelijk dat de Corvair zowel mechanisch als uiterlijk opwinding veroorzaakte. Maar de mooiste ontwerpen de de beste onderdelen wil nog niet zeggen dat er een goede wagen neergezet is. Er is iets magisch dat onvermijdelijk een vergelijking oproept; het is een niet te verklaren analyse die maakt dat alles werkt. Het kan niet worden teruggebracht naar een wiskundige vergelijking of een aantal onderdelen. Ophanging, stoelen, stuurwiel, motor, transmissie, remmen kunnen alle matig presteren op e testbanken en zelfs in rijdende prototypes op de testbanen, maar dat hoeft niets te zeggen. Wat telt is, hoe de wagen werkt als hij van de productielijn af komt en hoe het publiek er op reageert.

Tom McCahill, Oom Tom zoals hij bekend stond binnen de schrijvende autopers, wordt beschouwd als zijnde de vader van het blad 'Road Test'. Zijn schrijven was aards en duidelijk. Hij wist van de lading in het achterste van de auto, doordat hij een aantal 'jagers' had rondlopen waar hij gemakkelijk gebruik van kon maken, en kende dus iets van auto's. En het volk luisterde dan ook naar wat hij te zeggen had over deze auto. McCahill schreef als een van de eersten over rij-impresies van de Corvair in de novemberuitgave van 1960 van het blad 'Mechanix Illustrated'. Hij mocht hem wel. "Dit is de best handelbare auto met de motor achterin die ooit bereden heb" schreef hij, "niet rekening houdend met de vormgeving van dit model".

Op een natte ondergrond van de GM-testbanen, probeerde McCahill 'nette schuivers' uit, en vond dat de wagen stuurde als een veertje (als je ooit hebt geprobeerd een veertje met enige precisie te verleggen, kan deze vergelijking enigszins mank gaan, maar men wist wat hij bedoelde). Hij gooide de wagen in bochten, herstelde en driftte van het geplaveid wegdek af. "Ik weet

absoluut zeker dat als ik dit met een andere wagen met motor achterin gedaan zou hebben dat ik in de bomen zou hangen tot de volgende zonsopgang." "Deze Corvair is een prachtig handelbare auto" De rit? "Als een wilde eend in een gerimpelde vijver, met het gemak van een barvlieg die een koud biertje tot zich neemt, het is absoluut een genot".



Hij vond veel ruimte voor vier personen en oordeelde dat het er met vijf een beetje vol zou zijn. Hij vond de stoelen en 'kastuimte' voldoende, en de kofferruimte, hij gebruikte en grote tas in plaats van honden, ruim en gerieflijk ondanks de officieel opgegeven maten van 9,5 kubieke voet. Opsommend, McCahill voorspelde dat Chevrolet duizenden van deze auto's zou gaan verkopen als tweede auto, en concludeerde "Dit is een weldoordachte auto die reeds op de tekenplank boeide, en zijn mooie vormgeving is een welkome bijdrage in de zorgvuldige planning die er aan vooraf ging.

Charles Nerpel, die de Corvair besprak in het 1960 januari nummer van 'Motor Trend', somde de plussen en minnen van de wagen als volgt op: Plussen: goede handelbaarheid,; positieve besturing

op de grote weg en in de bergen; geïsoleerd van motorwarmte en geluid; luchtgekoelde motor; makkelijk te onderhouden; stabiele rijeigenschappen met onafhankelijke ophanging; eenvoudige instrumentenpaneel met bediening; snel; efficiënte kachel met ontdooier. Tegenvallers: hoog benzineverbruik; achterwielvibraties bij scherpe bochten, grote

Het interieur van de 700 vierdeurs was simpel en spartaans. Van de gladde, maar goed te reinigen banken tot de rubberen vloermatten. Een ruimte achter de achterbank vergrootte de laadcapaciteit. Het reservewiel lag bij de eerste modellen nog in de kofferruimte.

draaicirkel; slecht gevormd bagagecompartiment; stoelverstelling te kort; ongesynchroniseerde eerste versnelling.

Vermeldenswaardig was de vergelijking die Nerpel maakte met de directe concurrenten van de Corvair, de Valiant en de Falcon:
-De bouwwijze-: Beter dan de Valiant, slechter dan de Falcon.
-Stadsgebruik-: Beter dan de Falcon, niet zo goed als de Valiant.
-Autoweg-: Gelijk met de Valiant en de Falcon,
-Binnenwegen- Niet zo goed als Falcon en Valiant,

-*Binnenwegen*- Niet zo goed als Falcon en Valiant,
 -*Acceleratie*-: Gelijk met de Falcon, niet zo goed als de Valiant,
 -*gebruik in de bergen*-: Beter dan Valiant en Falcon,
 -*Slechte wegen*-: Beter dan Falcon, gelijk met de Valiant.
 -*Remmen*-: Gelijk aan Valiant en Falcon.
 -*Benzineverbruik*-: Gelijk aan Valiant, niet zo goed als Falcon.
 -*Bagageruimte*-: Niet zo goed als Valiant en Falcon.
 -*Onderhoud*-: Beter dan Valiant, gelijk aan Falcon.
 Het rapport van Motor Trend droeg een meer gezaghebbend karakter omdat Nerpel's test was gebaseerd op een drieduizend mijl lange rit

dwars door het land van Detroit naar Los Angeles. Hij had voldoende tijd om zorgvuldig de kleine voors en tegens te analyseren en uit te zoeken of die aparte bouwwijze ook daadwerkelijk werkte zoals men zei. Respectvol en zonder vooroordelen al de analyses opsommend, kwam hij tot de conclusie: "werkelijk dit is een geheel nieuwe auto.... aangeboden voor een prijs die concurrerend is met de andere compacte Amerikaanse auto's. het beloofde brandstofverbruik, laagste van de drie nieuwe kleine auto's is toch teleurstellend, maar het rijden in, en het besturen van de Corvair maakt hem tot een attractie voor de koper die iets nieuws en anders wil".

Maar ofschoon 'Motor Trend' niet heel vriendelijk over de Corvair deed, (en ook de andere publicaties van die tijd), gaf het de nieuwe wagen hoge waardering met speciale aandacht voor enkele punten waarvan de meest voorkomende was het onverwachte lage brandstofverbruik. (*in tegenstelling tot Nerpel's uitspraak hierboven-red.-*)
 Handelbaarheid werd in meer of mindere mate geprezen door al de ervaren autojournalisten die in de nieuwe auto hadden gereden. De Corvair, en dat waren ze unaniem met elkaar eens, was technisch en optisch een krachttoer, en voorbestemd om verkoop-records te breken. (*wordt vervolgd*)



De Chevrolet Corvair van 1960. De meest revolutionaire van alle Amerikaanse compacts.



Vakantie

Met een Corvair kun je overal komen. Afgelopen zomer is Mike Cramer met zijn 1960 sedan op vakantie geweest in Italië. De lange reis, heen en terug, heeft de wagen goed doorstaan. Ofschoon tijdens de terugreis de startmotor niet meer zo goed werkte. Deze werd bij thuiskomst even losgehaald en bleek na een gedegen schoonmaakbeurt weer te werken als vanouds. De koolborstels die toen toch goed bereikbaar waren, werden meteen vervangen. Geen probleem om deze te vinden in een automaterialenzaak; de verkoper haalde ze zo uit het rek. de koolborstels hebben dus een standaard maat. Een euvel dat onlangs optrad aan de wagen was van ernstiger aard, doch werd in tijd van een paar dagen door hem zelf opgelost. Daarover wil hij in de volgende editie schrijven. De op deze pagina gemaakte foto's zijn gemaakt in het historische centrum van Verona.

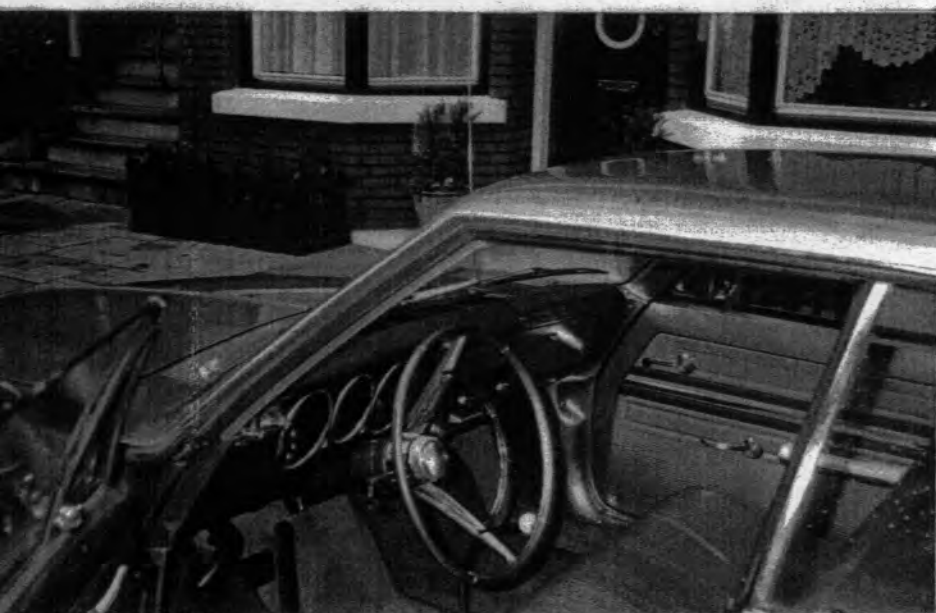


Beide foto's gemaakt in het Centro Storico van Verona. Boven aan de rivier Adige met op de achtergrond de historische brug die voor een deel herbouwd is na een oorlogsvernieling. Onder Piazza Bra met op de achtergrond de arena uit het begin van onze jaartelling.



Hernieuwing

Van Tony Fernandez ontvingen we enige foto's, nadat we hernieuwd kennis gemaakt hadden op het 'powerfestival' te Antwerpen (zie verslag elders in dit blad). Hij voegde er een kort briefje bij waarin hij vertelt dat hij de foto's anderhalf jaar geleden gemaakt heeft en dat de wagen nog steeds niet goed loopt. Hij zoekt een ander blok teneinde de wagen een keer goed op de weg te krijgen. Inmiddels heeft hij al een reactie gehad met mogelijke oplossingen voor het euvel aan de linker'kop. We weten niet of daar al naar gekeken is maar een nieuw blok aanschaffen vinden wij een allerlaatste optie. Tijdens ons treffen vertelde hij me dat hij de wagen gerestaureerd heeft (zie nr.6 eerste jaargang) toen hij in een Chrysler garage werkte. Het spuitwerk was niet al te best gelukt maar dat is op de foto's natuurlijk niet te zien. Van zijn toenmalige baas kon hij daarna een Chrysler kopen uit eind jaren vijftig. Nadat hij tot deze aanschaf was overgegaan is de Corvaire een beetje op de achtergrond geraakt hetgeen hij nu wel jammer vindt. Door plaatsgebrek heeft hij al die tijd buiten moeten staan en dat heeft de wagen ook geen goed gedaan. Door een verkeerde communicatie is vorig jaar ook nog zijn lidmaatschap van onze club verlopen. Nu heeft hij de daad bij het woord gevoegd en is inmiddels weer lid geworden. Als de wagen eenmaal op de weg is, is het de tweede rijdende LM-sedan binnen onze club. De sedans mogen dan minder populair worden genoemd, maar vergeet niet dat ze zeldzaam beginnen te worden. Het is niet voor niets dat men ook in Amerika hiervoor waarschuwt. Bovendien zijn ze nog mooi ook. Puur toeval dat er in deze uitgave twee van deze auto's ter sprake komen.



Clubmeeting Valkenburg

Het is er dan toch van gekomen, wel een beetje laat dit jaar. Onze eigen clubmeeting moest ook nu weer een kennismaking worden voor vele van onze nieuwe leden. Laat ik daar op voor uit lopen, dat is slechts voor een klein deel gelukt. Maar dan is het woord lukken dan ook echt op zijn plaats. We hadden van het KMNI een aardige weersvoorspelling gekregen, en dat dit nog beter zou uitpakken had niemand durven verwachten.

Aanvankelijk hadden we voor vrijdag ook gepland, maar door het geringe aantal inschrijvingen voor die dag hebben we het weekend gereduceerd tot twee dagen. Enige dagen voor het treffen kwam Gerard met de melding: "Het is mooi weer, en we gaan toch op vrijdag!". Oo goed, dat dus gedaan, en we hebben er geen spijt van gekregen. Ofschoon er maar drie ploegen kwamen waren er die vrijdagavond toch zes auto's, een caravan en een vrachtwagen ter plaatse. Later werd dit aantal nog

Zo warm was het; er werd verkoeling gezocht in de schaduw van de bomen.

aangevuld door Ronald Vijsma die ons 'even' na zijn werk vanuit Rotterdam een bezoekje bracht. Van deze auto's waren er drie Corvairs. Gerard had als onderkomen zijn GMC-legerwagen uit de 2^e wereldoorlog meegebracht, voorheen rijdende werkplaats maar nu ingericht als rijdend pensionnetje (met nog een beetje werkplaats). Zelf had ik mijn 32 jaar jonge caravan mee, Mike nam zijn intrek bij de (nog lege) koelkast in een trekkershut, en Ronald ging diezelfde avond nog naar huis. Een gezellige avond hebben we er van gemaakt waarbij een deel van ons het nachtleven van Valkenburg is gaan proeven. Na een verkwikkende nachtrust zijn we met drieën op pad gegaan om het een en ander in te kopen om de zaterdag goed door te kunnen komen. De dames zouden zorgen voor de opvang van de nog komende. Toen we terugkwamen van de boodschappen waren er weer een aantal gearriveerd; Myrthe en Marco Oskamp en Marion en Marco Verstappen met de kinderen die we nog niet eerder gezien hadden. Pierre was er met de Corvette, en die had bij de kinderen meer belangstelling. Uit Duitsland mochten we Thomas

Stingl en Volker Schuster verwelkomen. Thomas kwam helaas niet zijn mooie Rampside. Volker die nog Corvairloos is, kwam met de trein tot Aken en werd daar door Thomas opgepikt. Onder het genot van koffie en Limburgse vlaai werd het al gauw een levendige kennismaking. Ook was het aardig dat Hans van Sas (Die de '67er sedan van Ted en Bianca Langeveld teruggekocht heeft) met zijn zoon Marc ons een bezoek kwamen brengen. Helaas was de technische staat wagen van dien aard dat hij deze keer thuis moest blijven.

In de namiddag zijn we een toer gaan rijden. Gerard had die eerder uitgezet. Via Maastricht kwamen we aan de St.Pietersberg waar op een terras voor het eerst gestopt werd. Daarna ging het langs de Maas richting België waar we door de mooie Voerstreek de heuvels beklommen. Hier werd ergens een tweede stop ingelast, mede door het feit dat de kinderen iets moesten. Langzaam ging het door het heuvelland weer richting Valkenburg waar halt werd gehouden bij café/restaurant "De Houthemer Molen" waar diegenen die al honger hadden een voorgerechtje konden nemen, en zij die dorst hadden een drankje. Het was niet ver meer, terug naar ons honk, maar het zou wel nog enige tijd duren vooraleer de barbecue op temperatuur zou zijn en de middag was al ver gevorderd.

Schrijver dezes heeft zich vanaf dit moment voor enige uren moet afscheiden aangezien hij op een andere plaats verplichtingen had. Toen hij tegen half twaalf die avond zich weer bij het clubgebeuren aansloot, was het maar goed dat hij van een etentje terugkwam want men had zich de geroosterde gerechten goed laten smaken. Toch had men de clubgeest gehandhaafd want men had enkele hapjes bewaard, alleen al om te proeven. Ook het geestrijke vocht had overdadig gestroomd. Enige van de dames hadden zich reeds teruggetrokken voor een weldadige



nachtrust of omdat de kinderen daar aan toe waren. Op zondagmorgen was te zien dat de restanten een stilleven vormden dat voor de Vlaamse kermis van Jeroen Bosch niet onderdeed, ware het dat er wat modernere spullen op de tafels stonden.

behoorlijke tocht voor de boeg. Toen we als laatste met 'treasurer' Mike, op het kantoor hadden afgerekend, verlieten we weer met de drie Corvairs en een hoeveelheid ander rijdend spul de camping. Maar nu met een heel goed gevoel. Ook al waren er niet

al te veel leden komen opdagen, het was heel leuk geweest en dus een succes. Hopelijk dat het volgend jaar bij diegenen die er nu niet bij waren, dit verslag nog ergens in het achterhoofd zit en dat die dan wel van de partij zijn.



Langzaam werden de Corvairisten wakker. Er waren hier en daar wat geeuwen te horen. Een forse boer er tussendoor, en een duffe kop uit een tent, camper of huisje. Toen iedereen zich weer een beetje recht kon bewegen werd er ook weer aan samenscholing gedaan en werden de ervaringen, voor zover die er nog waren, van de vorige dag uitgewisseld. Het weer was nog steeds uitstekend. We werden ook nog verblijd met een bezoek van Rob Sieben. Hij excuseerde zich dat hij de dag er voor niet was gekomen wegens verplichtingen elders. De fraaie '63 cabriolet in zijn originele lak wilde hij toch een keer gaan laten overspuiten, hetgeen hem van diverse kanten ontraden werd. De wagen is misschien niet zo mooi meer, maar wel echt! Naarmate de dag vorderde werd links en rechts al een tent afgebroken en een koffer gepakt. De eerste vertrekkers gingen tegen de klok van twaalven, en men volgde elkaar snel op. Sommigen hadden nog een

Hierboven: Een deel van het gezelschap tijdens en tussenstop op een terras in de helling van de St. Pietersberg bij Maastricht.

Foto beneden: Een sliert Corvairs in het wijdse, reeds Belgische landschap. Op de achtergrond links het diep in de mergelberg uitgegraven Albertkanaal dat hier in de Maas uitmondt.



Hallo Corvair-enthousiasten,

Mijn naam is Jaap Slob en ik ben lid geworden omdat het onderwerp "Corvair" ook mij interesseert, en dan hoofdzakelijk het motorblok.

Hoe is het een en ander gekomen?

In 1976 ben ik als motorrijder door een automobilist in de rolstoel gereden (dwarslaesie).

Om toch "motor" te blijven rijden heb ik als alternatief een Trike gebouwd waarmee ik sinds 1978 regelmatig op pad ben.

De 1300 VW motor was al gauw te klein en na diverse tussenstappen zit er nu een 2,9 liter type IV motor in. Een prachtig blok, maar het blijft een viercilinder. Drie jaar geleden werd ik via Rick Klaassen (van de buggy met corvair-motor) bewust gemaakt van het feit dat de corvair-motor bestond.

Veel eenvoudiger dan een Porsche 911-motor en toch een zes-cilinder.

Toen daarna Fred Ooms bereid bleek mij een blok te verkopen, en ik op een beurs een set driedubbele Webers tegenkwam, was de kogel snel door de kerk.

Het is voor mij dan ook een hobby om zo'n blok van de grond af aan op te bouwen en daarin eigen ideeën te verwerken. En daar ben ik nu dus mee bezig.

Twee foto's heb ik bijgevoegd; een van de Trike en een van de motor in zijn huidige staat van opbouw.

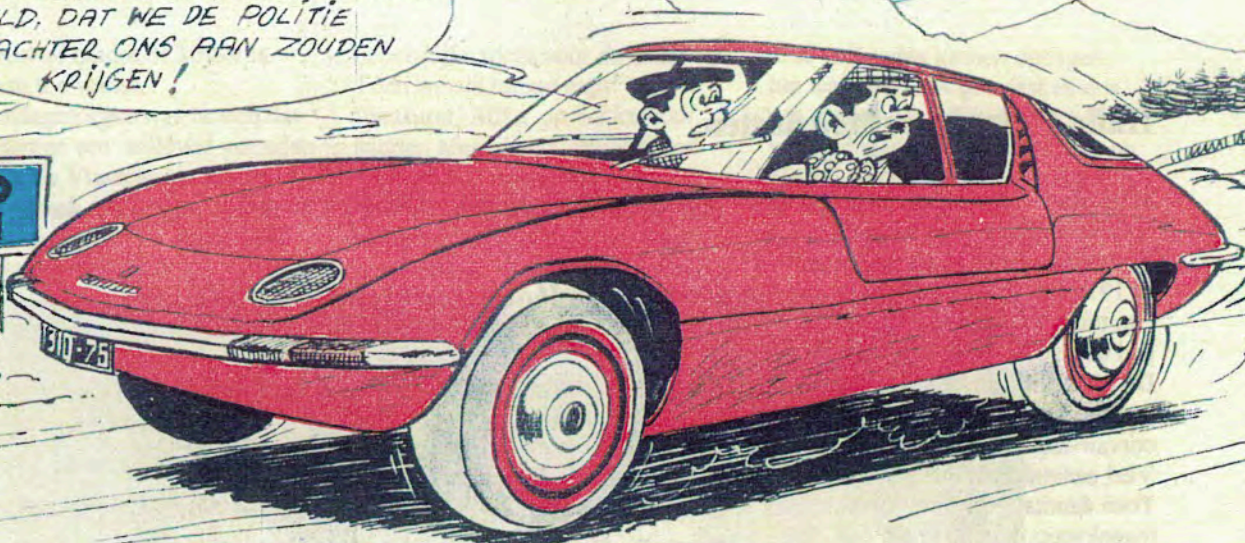
Nu weten jullie wat meer over een nieuw clublid. Later vertel ik wel wat meer over het motorblok.

Groeten, Jaap Slob.



WAAROM BEN JE
OOK DOOR DAT STOPLICHT
HEENGEREDEN? IK HAD JE WEL VOOR-
SPELD, DAT WE DE POLITIE
ACHTER ONS AAN Zouden
KRIJGEN!

OSLO
2 KM



Een nieuwe
creatie
van Bertone:

DE CORVAIR T

DE « Carrozzeria Bertone » is een prachtig voorbeeld van de evolutie van de Italiaanse carrosseriebouw. Jullie weten ongetwijfeld wel, dat dit vak alleen nog maar bestaat dank zij het feit, dat de carrosseriebouwers een hele nieuwe stijl ontwikkeld hebben, waardoor het bouwen van carrosserieën een ware industrie geworden is. Bertone is op gang gekomen door zijn ontwerp van de Alfa Romeo Giulietta Sprint, tegenwoordig kortweg Giulia Sprint genoemd, waarvan al meer dan 30.000 stuks zijn afgeleverd. En nog lopen er iedere dag 25 stuks van stapel.

Deze industriële ontwikkeling had misschien gevaarlijk kunnen worden voor de artistieke prestaties, maar de Italiaanse meesters hebben hun kunst en hun kunde weten te bewaren. Steeds zoeken ze naar nieuwe geraffineerde vormen, misschien niet altijd even goed, maar hun modellen zijn altijd weer uniek!

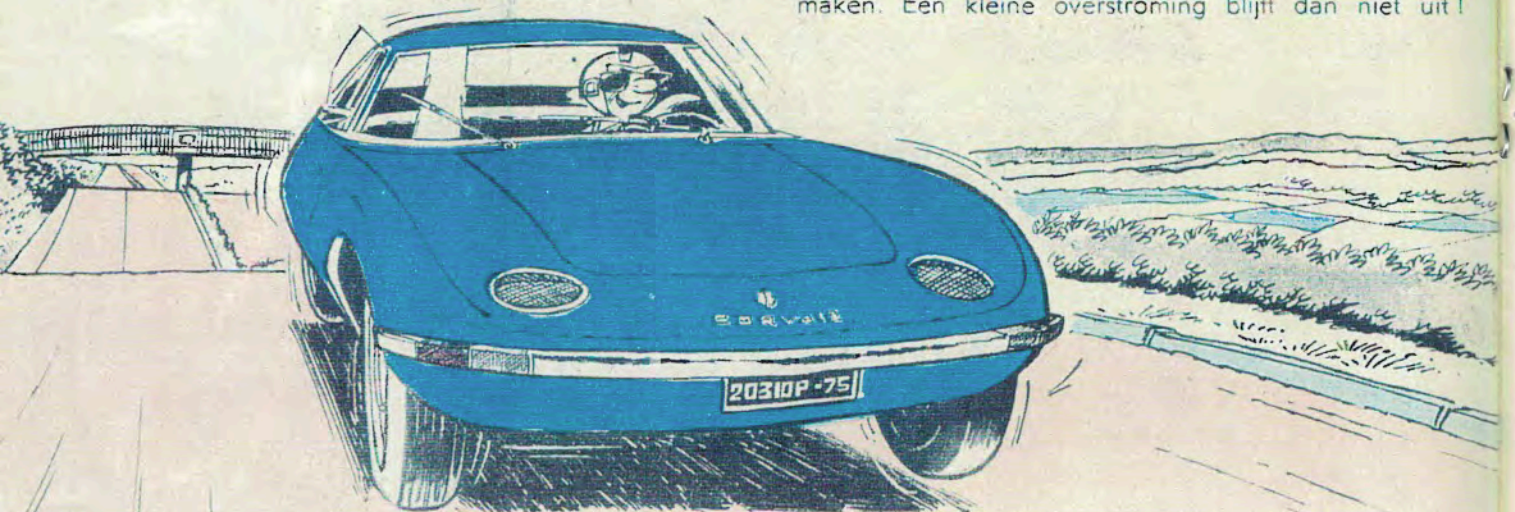
Pininfarina is er mee begonnen en de anderen zijn niet achtergebleven. Het beste bewijs daarvan is wel de nieuwe CORVAIR TESTUDO van Bertone.

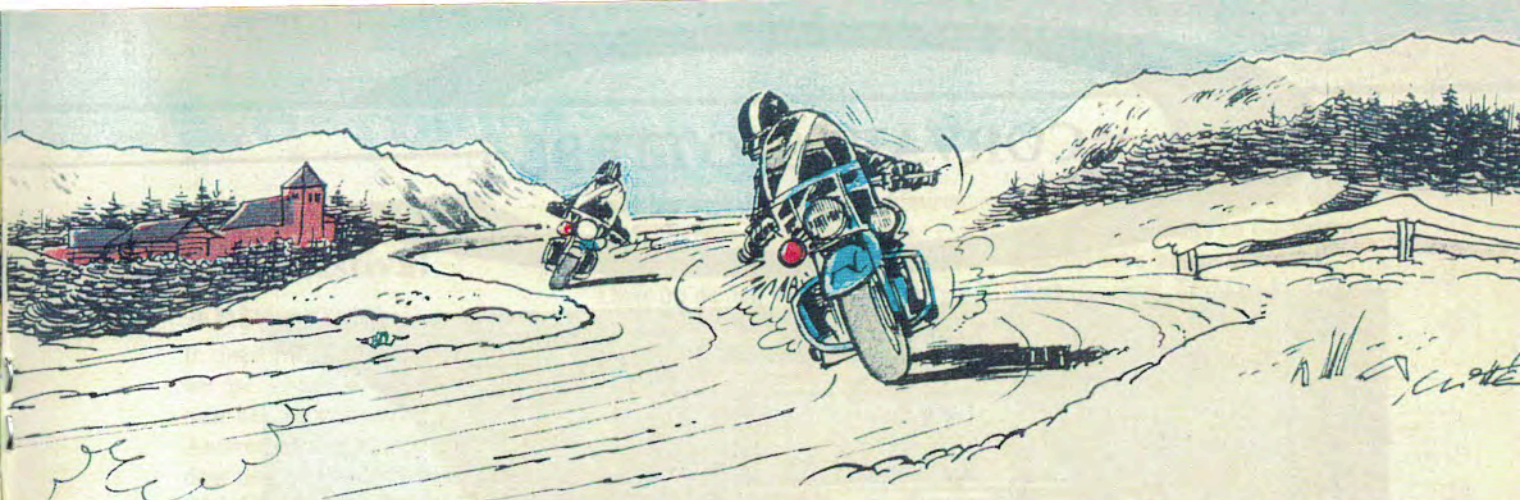
EEN RIJDENDE MAQUETTE!

BERTONE heeft het verkleinde chassis van de Chevrolet Corvaire Monza genomen en daarop heeft hij een prachtige hypermoderne carrosserie ontworpen. De technische bijzonderheden van de wagen zijn niet zo opvallend. Van opzij gezien is het niet eens gemakkelijk te zeggen, waar de motor zich precies bevindt.

Hij heeft met deze Testudo een oplossing willen vinden voor het in- en uitstapprobleem van een lage wagen. Daarom moet Testudo meer als een soort rijdende maquette beschouwd worden.

Toch vind ik het feit, dat er geen deuren in de Testudo zijn, niet zo opvallend. Trouwens, volgens mij is deze oplossing in onze streken niet direct praktisch om de doodeenvoudige reden, dat het nogal eens regent. Stel je voor, dat je tijdens een stortbui uit je auto klautert, waarbij je dan uitvoerig het dak open gaat maken. Een kleine overstroming blijft dan niet uit!





**Dames en heren,
stap maar in!**

Je kunt met een hoge hoed rustig in de Testudo stappen, maar voor je het doorzichtige dak naar beneden haalt,

TESTUDO

zul je hem af moeten zetten!

Je ziet opzij heel duidelijk de ventilatiekleppen en de vorm van de roll-bar, waar de achterraut mee verbonden is. Bovenaan zit het handvat en de sluiting van het dak.

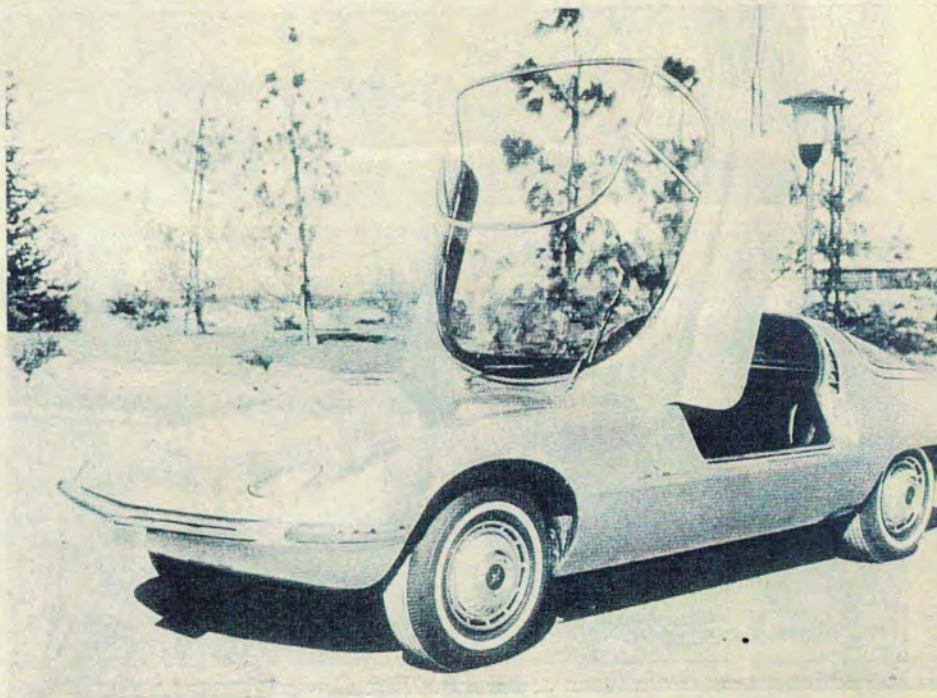
En ik kan de mensen, die bang zijn, dat ze misschien niet bij het handvat zouden kunnen, geruststellen. De wagen is werkelijk heel laag!

Een ander nadeel is, dat de inzittenden nooit op eigen kracht uit de wagen kunnen komen als deze, ten gevolge van een eventueel ongeluk, op zijn kop terecht gekomen is. Voor mij zijn vooral de revolutionaire stijl en de prachtige stroomlijn van de wagen sensationeel!

Deze schepping van Bertone is zo

Zo schuin gezien vallen er drie dingen op aan de Testudo. Vooreerst zijn daar de typische koplampen. Ze kunnen ingetrokken worden als ze niet in gebruik zijn (zoals hier het geval is). Eigenlijk zou dit systeem op alle Grand Tourisme-wagens toegepast moeten worden. De Chevrolet Corvette Sting Ray heeft het al. Vervolgens zijn de knipperlichten in een zeer sterk plastic omhulsel in de bumpers gebouwd.

Tenslotte zijn er de beweegbare ventilatiekleppen, die de karburator van verse lucht voorzien en voor de afkoeling zorgen. Ze zijn bovenin de carrosserie gebouwd, vóór de achterwielen. Ze vormen een geheel met de versterkte roll-bar. Ook zij hebben hun steentje bijgedragen tot de volmaakte afwerking van de achterkant.



zuiver, eenvoudig en tot in de puntjes afgewerkt, dat hij tot in de kleinste bijzonderheden aan alle esthetische eisen voldoet.

Deze wagen vormt zo'n eenheid, dat het zelfs niet mogelijk is in hem de drie klassieke delen: het voorste, het middengedeelte en het achterste deel te onderscheiden. Dat is wel het beste bewijs voor de harmonieuze schoonheid van de wagen. Zo'n carrosserie kan op om het even welk chassis gebouwd worden. En of de motor nu voorin, achterin of overhangend gebouwd is, is absoluut niet belangrijk. Met deze carrosserie als basis, moet het ook mogelijk zijn een schitterende spyder te ontwerpen — waar ik me al op verheug — zonder achterraut, maar met de «roll-bar». Zo'n wagentje zou werkelijk het summum van schoonheid worden!

Een overzicht van de ontwerpen van Bertone

ALFA-ROMEO

Giulia Sprint 1600
2600 Sprint Coupé
1600 SS Coupé

ASA

1000 GT Coupé
1000 GT Spyder

ISO RIVOLTA

GT Coupé

SIMCA

1000 Coupé

B.M.W.

3200 CS

N.S.U.

Sport Prinz

CORVAIR-SPOTTERS



Deze foto's maakte Jaak Eykelenberg tijdens zijn Amerika-reis dit jaar. In Memphis Tennessee, de stad van Elvis Presley, zag hij reeds eerder deze Corvairs. Nu ging hij er speciaal naar toe en maakte hij er paar kiekjes. In een hoek, half in het struikgewas zien we een '62 Monza coupe achter een 'kont' van een '65 LM coupe; half onder het afdak staat een '61er 700 sedan en op het verkoopterrein een '66 of '67 500 coupe.



American Powerfestival Antwerpen

In onze vorige uitgave berichtten we dat we met een kleine groep naar het 'powerfestival' in Antwerpen zijn geweest, en dat we daar nog op zouden terugkomen. Wel, hier dan een verslag.

Kort voor de 20^e augustus kregen via via te horen dat het een treffen van formaat beloofde te worden.

Dan zullen er toch zeker wel een of meer Corvairs bij zijn, was onze gedachte. Pierre en ik vertrokken vanuit Sittard die zondag 20 aug. met mijn '62 coupe rond 10 uur. Het was een stralende dag.

Later op de dag zouden Caroline en haar vriend Marc met hun resp. Spyder en Chrysler 300 zich bij ons voegen. Zij zouden vanuit het noorden reizen. Ook hadden we met Ronald Vijsma afgesproken om daar met elkaar kennis te maken. Dat deze plannen weinig kans van slagen zou hebben konden we op dat moment nog niet bevroeden.

Op de autoweg een paar dikke Buick's de kont laten zien geeft een prettig gevoel. Niet dat wij zo hard reden, maar waarschijnlijk was voor hen de benzine duur. Daar het in de binnenstad van Antwerpen moeilijk zoeken is naar de betreffende Scheldekade, had ik een kaartje gekopieerd. Aan de hand daarvan was het een peuleschil, en we bereikten dan ook de plaats van het gebeuren op een vlotte wijze rond 11.15 uur. Dat we daar in de file kwamen te staan hadden we niet verwacht, met dien verstande dat het alle 'Amerikanen' waren die in de rij stonden. Uit alle omringende landen kwamen ze. Het aanrijden naar het festivalterrein was een complete parade, waarbij de mensen rijen dik langs de kant stonden te kijken en waarvoor menige Belg en misschien ook Nederlander zijn 'klapzetel' had meegebracht. Om een indruk te geven over de grootte van het gebeuren: wij kregen het nummer 1084 bij het oprijden van het festivalterrein. Je keek je ogen uit

naar het vele chroom, felle kleuren en de diverse modificaties die menige auto ondergaan had.

Later op de dag werd er via de geluidsinstallatie omgeroepen dat men stopte met tellen bij het aantal van 2000, omdat... de stickertjes op waren. Nog bleven er auto's komen, echter er waren er ook weer die gingen en er zodoende op het immense terrein, dat langs de Schelde, direct bij het centrum gunstig gelegen was, steeds plaats was.

Nadat we de wagen geparkeerd hadden kregen we al meteen belangstelling van 'sinjoren' (Antwerpenaren) die konden vertellen dat deze auto's in

gewandeld. Voor een groot deel waren er Mustangs en Corvettes waarop deze laatste uiteraard, Pierre 'kikte'. Deze hadden dan ook een eigen categorie voor de prijzen die later op de dag bekend gemaakt werden. Op voorhand wil ik reeds zeggen dat er voor 'compact cars' geen categorie bestond. Alles bestond vooral uit de grotere klasse Amerikanen waarbij de wagens uit de 60-er jaren de boventoon voerden. Over het algemeen werd er weinig te koop aangeboden, doch ik zag een prachtige '51er Dodge op een vrachtwagen staan, waaraan weliswaar nog het een en ander te doen was.



Antwerpen gemaakt waren. Maar dat wisten we al. Ook kwam er een Nederlander met bovenmatige belangstelling voor Corvairs met ons praten, hij had er ook een thuis staan en was ooit nog eens lid geweest van de Nederlandse Corvairclub. Het bleek Tony Fernandez te zijn, die na de aanschaf van een Chrysler de Corvair een beetje had vergeten. We hebben hem ter plaatse kunnen overreden weer lid te worden hetgeen enkele dagen later ook gebeurd is. Hierna hebben we een flink eind langs de opgestelde auto's

Amerikanen, motoren en mensen, zo ver het oog reikte. Op deze plaats was het erg druk maar er waren ook rustiger plekje's

Ook waren er een aantal zwaar gemodificeerde auto's te zien; ik noem maar wat: Een '56 BelAir met banden zo dik als een tafelmodel koelkast; Een '50er Chevrolet die zwaar 'gechopt' was en Cadillac vleugel tips had gekregen, wel nog in de primer; een '30er jaren A Ford met zware V8 en brede sloffen; een eveneens A Ford 'panelvan'; een lijkwagen, compleet met lantaarns en zwarte gordijntjes, maar ook met brede lichtmetalen wielen en felgele

vlammen vanaf het front. Of dat nu mooi is of niet maakt ieder voor zich uit, maar het was er allemaal. Natuurlijk niet te vergeten de talloze 'vans', jeeps en 'pick-ups' van diverse bouwjaren. Zeer memorabel was ook een Harley-Davidson met een dikke V8 onder de tank. Van dit soort vervoermiddelen waren er trouwens tientallen te zien, de een



Veel poeha maar niet mooi deze Corveight. Zo uit de States?

nog overdadiger in chroom en lampjes dan de ander. Maar we waren toch ook op zoek naar Corvairs, en die vonden we niet, althans voorlopig. Toen we het op het grote parkeerterrein een beetje gezien hadden gingen we naar het eigenlijke festivalterrein. Hier waren diverse tenten en buitenpodia opgesteld, en in of op elk daarvan was wel iets te doen. Zo speelden er regelmatig bands muziek van 'toen' en was er in een havenloods een markt met voornamelijk miniatuurauto's en kledingartikelen. Ook hier geen Corvairs. Naast deze loods was er een buitenmarkt voor auto's en onderdelen, en warempel: de eerste Corvair. Te koop nog wel! Het was een '60er vierdeurs in een niet al te beste staat maar wel restaureerbaar. Een praatje met de eigenaar leerde dat hij er thuis nog een aantal had staan en dat hiervan nog wel het een en ander te koop was. Ofschoon hij in de keverbranche zat was hij ook wel Corvair-minded en wilde hij er minstens een over houden voor zich zelf.

Een uitgebreide uitwisseling van gegevens was dus het gevolg en in een later telefoongesprek hebben we al iets kunnen regelen. Daar vandaan wandelend kwamen we op een gedeelte van het festivalterrein waar nog een groot aantal auto's stonden opgesteld. Daar vonden we een tweede Corvair. Een LM convertible met een V8 die zwaar geïsoleerd achter

de voorstoelen lag. Brede wielen en lichtblauwe(!) vlammen moesten de wagen nog 'sneller' maken. Hij was te koop, maar weinig kans de wagen in Nederland op de weg te krijgen. Na nog maar eens over het terrein gelopen te hebben gingen we op een van de terrassen een drankje nuttigen en de beentjes enige rust gunnen. In al die tijd hadden we van Caroline en Marc nog niets gezien. En de middag was al ver gevorderd. Toen we terugliepen naar het parkeerterrein kwamen we

hen tegen. Ze waren pas gearriveerd met beide auto's en wilden het festivalterrein nog bezoeken. Daar het een komen en gaan was op het parkeerterrein was er steeds iets nieuws te zien. Bij onze wagen aangekomen bleek er een briefje achter de ruitenwisser te zitten. Het was van Ronald Vijsma die we helaas gemist hadden. Nog een wandeling leverde een conversatie met een aantal Corvette-eigenaren op, en dat was weer kaas voor Pierre. Toen er toch tegen de avond regenwolken begonnen te verschijnen en daadwerkelijk enige druppels vielen gingen we naar huis. Bij het uitrijden was het weer filerijden, maar dat is een stuk prettiger dan op de openbare wegen. Onderwijl kwam er een Belg naar ons toe met de vraag "of er nog onderdelen van deze wagens te 'bekomen' zijn?" Hij had zo'n wagen nog thuis staan. "Zeker! In Amerika volop!" "Geef uw telefoonnummer maar, dan bel ik u wel eens." "Nee... nee... ik verkoop de wagen niet!" Daar we langzaam moesten doorrijden hebben we hem een kopie van ons clubblad gegeven. Helaas hebben we tot op heden niets meer van hem vernomen. Met een vaartje van bovengemiddeld gingen we weer naar huis, onderweg een troep Harley's passerend deed weer deugd. Het was een mooie dag geweest die het volgend jaar met grote letters in onze agenda zal prijken.



Corvairs in racepak

Door Richard.A. Miner

De 1965 Corvaair bracht de enthousiasten een inspirerende en competitieve wagen, zeker vergeleken met de 1960-'64 Corvairs. De met dubbele kruiskoppelingen uitgeruste aandrijfassen als bij de Corvette vervingen de oude pendelassen. De wegligging was sterk verbeterd, en sommige bronnen vermeldden dat de Corvaair op de tweede plaats stond na de Stingray op het gebied van weggedrag.



Goexe resultaten van Corvairs op het circuit werden mogelijk gemaakt door mensen als Don Yenko wiens Stinger D-productie titels behaalde to in 1973

De grotere inhoud van de motor die in 1964 geïntroduceerd was, was nu beschikbaar in een met vier carburateurs en grotere kleppen 140 pk versie, en de turbo uitvoering van de Corsa leverde 180pk. De 140 pk bracht de wagen naar vele slaloms, heuvelklims en snelheidswedstrijden, terwijl de turbo de schrik bleef van zowel de sprintbanen als in diverse klassen, de zoutvlakte van Bonneville.

Ofschoon het onmogelijk is om details van de successen van die tijd in enkele pagina's te bespreken, willen we toch aan de hand van een paar voorbeelden laten zien wat een tuner kon bereiken met een Corvaair. Dick Griffin uit Lansing, Michigan, die een turboCorvaair reed, won het nationale dragracing kampioenschap van de NHRA in de B-standaard klasse. Zijn beste tijd met 113,92 mph in 13.03 seconden gemaakt in

zijn 1965 Corsa was in feite een vole mijl meer dan de tot dan toe gehaalde snelheid in deze klasse. In het begin van 1974 zijn het drie gewone luchthappende Corvairs die aan de top staan in de V-, W-, en Y standaard klasse van het NHRA-kampioenschap.

Tom Keosababian met zijn 1965 Corsa draaide 156,9 mph op de Bonneville National Speed Trials in 1967 en bereikte 133 mph in 20 seconden in de Riverside halve mijls dragsprints. Hij reed in beide gevallen met een gewone uitlaat en een cardan-overbrenging van 3.27. Turbo Corvairs zijn ook lang de specialiteit geweest van Doug Roe uit Mesa, Arizona. Hij reed een

Corvaair uit de eerste serie die hij doorlopend verbeterde en bijstelde. Doug won talloze heuvelklims, wegraces, sprints en uithoudingswedstrijden. Hij was niet alleen bijna altijd eerste in zijn klasse, maar vaker ook eerste

Diezelfde avond draaide hij 103 mph op een kwart-mijls wedstrijd. In 1967 reed hij een Corvaair naar de victorie in de Pure Oil Trials, en liet zien dat de auto geschikt kon worden gemaakt voor zowel het circuit als voor zuinigheidsritten.

Een van de meest imposante overwinningen echter is die geweest van het SCCA wegrace kampioenschap. Ofschoon Doug Roe, Dick Thompson, Don Eihstadt en vele anderen succesvol hebben gereden met Corvairs, verdienen de Yenko Stingers bereiden door Jerry Thompson en James Reeve speciale aandacht. Jerry Thompson's betrokkenheid in het wegracen met Corvairs begon kort nadat hij zijn intrede had gedaan bij de ingenieursstaf van het GM technisch centrum in Warren, Michigan, begin 1960. Thompson's werk ging al gauw over de motor-ontwikkeling van het nieuwe project XP-777 waaruit later de SS en de GT showwagens voor 1962 zouden voortkomen. Met twee andere technici (Dick Rutherford en Don Stoeckel) werkte hij aan dit project. Thompson bouwde een '65er coupe om in een concurrerende machine en won het nationale kampioenschap in de oude divisie sedan klasse 4 van de SCCA. Hij gebruikte hierbij het toen nog experimentele benzine-

James Reeve nam Yenko's auto over en won in 1973 D- en P klasse, maar werd gediskwalificeerd door het gebruik van 'verkeerde' benzine. Hier op Atlanta wegcircuit



algemeen. Hij versloeg alles wat met hem mee racete, waarbij hij bij een gelegenheid een McClarengroep7 versloeg in een 1-uurs race op een bochtig 1,5 mijls wegcircuit.

injectiesysteem dat oorspronkelijk ontwikkeld was voor de XP-777 door Rutherford. Thompson zette zijn Corvaair ook in Canada in waar de regels soepeler waren.

Hier versloeg Jerry regelmatig door de fabriek gesteunde en met V8 uitgeruste Mustangs en Barracuda's RST-engineering zoals het driemanschap Rutherford, Stoeckel en Thompson genoemd werd, begon naam te krijgen op het gebied van wegracing. Ongeveer in die tijd begon Don Yenko, een SCCA Corvette coureur en Chevrolet-dealer in Cannonsburg, Pensylvanie, te werken aan het SCCA homologeren in de sportwagenklasse van een 1965 Corvair. Daartoe moesten er 100 gebouwd en verkocht worden aan iedereen die er mee wilde gaan racen.

Onderhandelingen met Chevrolet begonnen vroeg in 1965. Enige maanden later werd er een vergelijkingstest gedaan met de Stinger, zoals Yenko zijn wagen noemde, en de sedan-klasse uitkomende wagen van Thompson. De RST-wagen was gehuurd voor deze ontwikkelingen met betrekking tot de homologatie-specificaties. Yenko's plan was om het noodzakelijke aantal auto's te bouwen in vijf verschillende klassen van tuning. Alle wagens zagen er hetzelfde uit met de blauwe streep over de witte wagen, al het chroom en lijstenwerk verwijderd alsmede de achterbank.

Een glasfiber paneeltje verkleinde de achterste zijraamopeningen en het motordeksel kreeg luchtinlaten en een spoiler. Metallic remschoenen die werden gemonteerd alsook stuggere veren, schokbrekers, anti-roll bar, verkorte stuurarmen, sper-slip differentieel, gaven, samen met de krachtige motor Yenko de zekerheid een competitieve wagen gebouwd te hebben.

Klasse I Stingers leverden 160 pk uit een bewerkte Corsa vier-carburateurs motor, en was bedoeld voor het gebruik op de gewone weg. Klasse II had 175pk en was goed voor stevig

weggebruik, korte baan wedstrijden en slaloms. Klasse III Stingers waren circuit-auto's en leverden 190pk door inwendige motorwijzigingen, aangepaste carburators en speciale uitlaat. Klasse IV en V gebruikten een 176-cid motor en werden niet gehomologeerd voor wedstrijden. Iedere Stinger werd met de hand gebouwd.

Uit 'Special Interest Autos' mei/juni 1974

Yenko (achter het stuur) bijna klaar om het circuit van Nelson Ledge op te kunnen in 1966. Een monteur pompt nog even de banden.



Deze foto is genomen van een website. Ze toont ons de 'junkyard' van Gettysburg, Een verzamelplaats van meer dan tweehonderd Corvairs die liggen te wachten op algehele ontmanteling. Dit om te zorgen dat andere Corvairs kunnen blijven lopen. Een triest blik zo op het eerste oog, maar bedenk dat als ze de 'shredder' in gegaan waren was het veel erger geweest.

Advertenties

Nederland:

(aangeboden)

Corvair convertible 1964 l.geel
Nwe. top bijgeleverd. Fl.17.500.
Lex Joon Racing Zaandam
Tel. 075-6123159

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

Corvair Monza conv. 1967 110pk
rood, witte kap Fl.15.000 nu
fl. 9950 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. spaakwielcovers
Prijs fl.13.500, zonder kent.
fl.12.750 Tel.045-5250787

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

Corvair 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: Corvair, kleine bedrijfsauto
gas diesel, motorfiets, jukebox of
andere fifties spullen mogelijk.*
Jaak Eijkelenberg 046-4523133 of
Happy.days.diner@hetnet.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

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

Belgie

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

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

Voor restauratie:
Corvair sedan '60 Bfrs.45.000
Corvair conv. '62 " 75.000
Corvair coupe '65, samen met
sedan voor onderdelen Hfl. 2000
Herwig Beckers
Tel. 02/532.28.84

Frankrijk:

(aangeboden)

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. in 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 Tel. 05 62 31 96 29

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

Corvair 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

Corvair Monza coupe 1967
Corvair 500 sedan 1966 te rest.
Vele onderdelen.samenF.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,
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

Zwitserland

Corvair 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@denk.de

Agenda

Nederland

18-19 nov. Int. Oldtimerbeurs

Autotron Rosmalen

30/11-3/12 Speed & Design

Jaarbeurs Utrecht

8/10-12 Auto & Motor Friesland

ExpoCentrum

Leeuwarden

9-12 Miniatuur ruilbeurs

Witte Hoes Rijssen

9/10-12 Oldtimerbeurs Eelde

Flowerdome Eelde

België

12 nov. Bourse Retromobile

Casino Spa

26-11 Ruilbeurs voor miniatuur

auto's College

Maasmechelen

Buitenland

25-11 Klassiekerveiling

Toffen, Zwitserland

25-11 Klassik&Technik

Herrenberg/Stuttgart

1/10-12 Motorshow Essen

4-12 Brooks veiling Londen

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



Op de advertentie van Herwig Beckers (België) hebben we gereageerd en zijn een kijkje gaan nemen. Wat hij heeft staan aan LM's is voor een handige liefhebber misschien nog interessant. Er is wel veel laswerk te doen. Hij vraagt voor beide auto's slechts tweeduizend gulden. Zijn werkplaats voor het restaureren van VW's is gelegen in Vlezenbeek even westelijk van Brussel. Tel. 0031-2 532.28.84

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



Cafetaria

Happy Days 50's Diner

Haagstraat 20 Sittard Tel: 046-4523133

Wie geïnteresseerd is in de Amerikaanse politiek, en met name nu de verkiezingen er zijn, heeft kunnen opmerken dat onze vriend Ralph Nader ook weer van de partij is. In dit geval letterlijk want hij is presidentskandidaat van de 'groenen'. Men vreest dat hij een behoorlijke sta-in-de-weg is voor de democraat Al Gore, en als zodanig stemmen van hem 'afsnoept'. Dat hij het opneemt voor de zwakkeren in de Amerikaanse samenleving is een nobele zaak, maar dat hij daarvoor andere mensen voor de voeten moet lopen is minder fraai. Binnenkort een biografie over deze, voor velen, raadselachtige Ralph Nader.





Vaillante

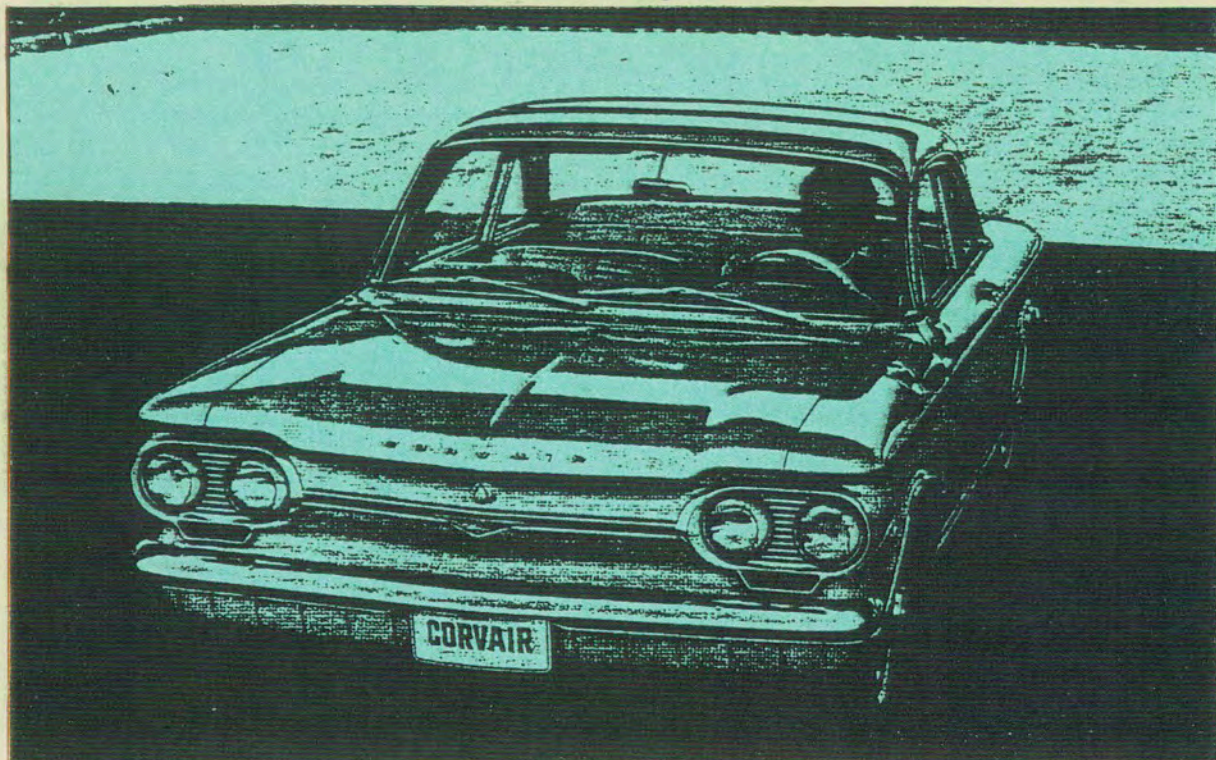
Even geen Corvairs. Het enige wat deze auto's met de Corvaire gemeen hebben is dat de motor achterin ligt. Maar wie herinnert zich nog de strips van Michel Vaillant en Steve Warsin uit het jeugdblad "Kunje"? Het blad waar we ook nu weer een dubbele middenpagina uit hebben genomen. Een paar Zuidfranse fanatiek van deze strip hebben met behulp van nieuwe technieken, een ingenieur van Porsche en heel veel gesponsord geld de wagen uit de strip levend gemaakt. Weliswaar aangepast aan deze tijd is het model in grote lijnen hetzelfde gebleven. De techniek die onder de polyester carrosserie zit is van Peugeot. Door middel van demonstratie races op diverse circuits wil men de wagen promoten. En indien de interesse groot genoeg is wil Peugeot de wagen volgend jaar in beperkte productie nemen onder de naam Peugeot Vaillante. Het oorspronkelijke ontwerp is toch van de stripkenaar Jean Graton, die zijn medewerking aan dit project verleende, en destijds nooit heeft kunnen bevroeden dat zijn creatie ooit echt op de weg zou komen. Deze foto's zijn gemaakt op het circuit van Zolder.



EVEN EASIER TO GET AROUND IN. Go climb a hill! That's the quickest way to see the *biggest* change in Corvair for '64. Its air-cooled engine's been beefed up for new power and stamina. ♪ New Standard Turbo-Air engine for '64 is 95 hp (nearly 19% more power!); there's a high-performance version* at 110 hp; while the Monza Spyder has a 150-hp Turbocharged engine. ♪ Bright new touches complement Corvair's classic styling and tasteful new interiors make it more comfortable than ever. ♪ A wide range of accessories and extra-cost options lets you personalize *any* Corvair to your heart's content, while many luxury features are *standard* on Monza models—like front bucket seats, all-vinyl interiors and a convenient map pocket on each front door. ♪ Actually, you may not notice most of the changes on Corvair for '64. Until you fire up one of seven sporty models at your Chevrolet dealer's. And look for a steep hill. . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

THERE'S 5 IN
64
CHEVROLET
CHEVROLET • CHEVY • CHEVY II • CORVAIR • CORVETTE

'64 CORVAIR by CHEVROLET



*Optional at \$1795 extra.

CORVAIR MONZA CLUB COUPE — ONE OF 7 NEW MODELS FOR '64