

# Corvaair Club Nederland



In dit nummer o.a. – van eerste eigenaar ook  
in Nederland  
meeting verslag  
opmerkelijk verhaal enz.

5° jaargang

1

## Van de redactie

De eerste verkiezingsstrijd is achter de rug. En de verschuivingen zijn voor sommige partijen dramatisch te noemen. En wat gebeurt er nu in onze club?

Dramatisch zullen we het niet noemen, maar van enige opmerkelijke verschuivingen is dan toch wel sprake. Wat zal de toekomst ons brengen? Is het dan toch de recessie die mensen afschrikt of minder mogelijkheden biedt? We zullen ons niet gauw laten verleiden om, na al de uitspraken en geruchten die vanuit Den Haag komen overwaaien, te snel rigoureuze conclusies te gaan trekken. Dat er bepaalde regels tegen het oneigenlijk gebruik van klassieke voertuigen zullen komen, kunnen we begrijpen. Maar dat zal heus wel beperkt zijn. De Fehac, waar wij helaas (nog) niet lid van zijn, zal zich sterk maken, mede door de vele duizenden leden tellende achterbân. En de tijd van nu hoeft niet duur te zijn, want de prijzen van klassieke auto's en dus ook onderdelen uit sloopwagens, zijn gekelderde. Schrijver dezes durft te voorspellen dat over een paar jaar de Corvairs weer een veel hogere waarde zullen hebben. Kijk maar naar de prijzen in Amerika. Wie koopt daar nog een goede auto voor weinig geld? In het uiterste geval gaan we weer terug exporteren!

Maar, met alle gekheid op een stokje, laten we onze auto's koesteren en zo nu en dan samenkomen om er een gezellige dag of weekend van te maken. Dit jaar, om precies te zijn in september, bestaan we vijf jaar en we willen dit niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Wie heeft ideeën?

We zijn het seizoen al begonnen met onze nieuwjaarsmeeting in Stompvoren. Ofschoon het pas de tweede keer is, is het al bijna een traditie. Het echte werk begint over enkele weken als we ons in het leuke plaatsje Gennep, thuisbasis van Marco Verstappen, gaan vertonen. Voor juni ligt er een uitnodiging van de

Zwitsers/Duitse club, die een treffen hebben in het 'Schwarzwald', er gaan stemmen op om naar de Corsa Convention in Flagstaff Arizona te gaan. En dan is er natuurlijk onze zomermeeting en nog andere activiteiten. Zeker is dat er dan verscheidene nieuwe of onbekende auto's, of andere voertuigen zullen opdoemen, en dat maakt ons ook wel wat nieuwsgierig.

Enfin, het seizoen staat er weer aan te komen, en na (de vele) regen komt zoneschijn, dus dat belooft weer van alles!

En in deze uitgave een, op z'n zachtst gezegd, 'opmerkelijk verhaal'

Veel kijk en leesplezier.

## Colofon

5<sup>e</sup> jaargang nr. 1  
maart / april / mei 2001/2002  
Uitgave en redactie:  
Corvair Club Nederland

Redactieadres:  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT  
Tel./fax 046-4 51 63 23  
E-mail: [jmljanssen@wx.nl](mailto:jmljanssen@wx.nl)

Administratie en abonnementen:  
Darwinplantsoen 1  
1097 EX AMSTERDAM  
tel./fax 020- 6 92 94 25  
E-mail [mcramer@chello.nl](mailto:mcramer@chello.nl)

(vernieuwde) Clubsite:  
[www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)

Lid worden:  
Door storting van 30 Euro op rek. nr. 7814905 (Postbank) o.v.v. Corvair Club.  
Jaarlijkse contributie 25 Euro  
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

## Corvair weg I

Toen Hans de Graaff onlangs via een e-mailtje er melding van maakte zijn Corvair weg te willen doen, waren we met stomheid geslagen. Is de liefde dan over? Volgens hem niet. Een telefoontje verduidelijkte dat Hans de laatste tijd te veel om handen heeft, mede door zijn verhuizing van

Vlaardingen naar Rockanje. Een aantal motorfietsen, een boot en dan de Corvair nog, werd hem een beetje veel van het goede. Hij heeft er geen tijd meer voor. Zelfs een apk laat al geruime tijd op zich wachten ondanks dat hij de remslangetjes, die vervangen dienden te worden, op de plank heeft liggen. Mike Cramer was er als de kippen bij om de wagen over te nemen, omdat hij vindt dat deze wagen mooi is zijn verzameling past. Hoe het verder loopt zal de tijd ons leren. Hans, met of zonder Jacqueline en de kinderen was steeds aanwezig bij allerlei activiteiten van onze club.

We hopen in ieder geval hen toch nog regelmatig te ontmoeten op onze bijeenkomsten.

## Lectuur

Nog niet zo lang geleden is er een nieuw boek op de markt verschenen: "Corvair by Chevrolet" Op de diverse beurzen hebben we het al zien liggen, maar ook Clark's heeft het in zijn assortiment "Corvairsupplies".

Het kopje lectuur is een beetje misplaatst. Het boek bevat overwegend foto's waarvan een groot deel wij nooit eerder gezien hebben. Zo zijn er enige plaatjes over het met de hand vervaardigen en de beproeving van prototypes, klei- en polyestermodellen die nooit in productie zijn gekomen, en natuurlijk uitgebreid de SS en de GT. Een interessant hebbeding waar we zo nu en dan wat uit zullen overnemen.

"Corvair by Chevrolet"  
Ludvigsen Library Limited  
ISBN 1-58388-058-5  
Bij Clark's \$21,95 excl. verzendkosten, op de beurzen tussen de €28 en €36.

## Nieuw lid

Peter Vijfinkel uit Westervoort is in deze editie ons nieuwe lid. Peter zoekt nog, maar heeft zijn oog laten vallen op de Corvair EM omdat hij vindt dat de wagens leuk ogen en ook praktisch zijn. Het geval wil namelijk dat hij een Alfa Spider cabriolet heeft, maar omdat het een tweezitter is kan hij

daarin zijn gezin niet meer bergen voor een leuke trip die best wel naar het buitenland mag reiken. Daarom is hij nu zoekende naar een Corvaire EM convertible, liefst PG, en in goede staat. Maar eerst moet hij zijn Alfa aan de man/vrouw zien te brengen. Heeft of weet iemand een dergelijke Corvaire, laat het hem even weten. Bij de redactie zijn adresgegevens bekend.

## Corvaire weg II

De reeds geruime tijd te koop staande '67 Monza coupe van Theo Smits zal worden overgenomen door Jaak Eijkelenberg. Jaak die ook al met het probleem tijd zit te worstelen kan met deze auto meteen representatief de weg op. Dit in tegenstelling met zijn huidige coupe waarvan het technisch gedeelte wel gereviseerd is, maar de carrosserie nog helemaal gedaan moet worden. Om op korte termijn deze tijds- en kostenpost te omzeilen denken we dat Jaak niet zo'n slechte keuze heeft gemaakt. Of de huidige t.z.t. te koop zal worden aangeboden is ons op dit moment niet bekend. Theo Smits moest de auto van de hand doen vanwege gezondheidsproblemen.

## La Vaire

In het blad 'Auto Motor Klassiek' zagen we dat er melding gemaakt werd van een MG met Ladamotor erin. Ook werd er gesproken over een Corvaire met een dergelijke motor, waarbij deze wel van plaats verhuisde. We hebben al zo'n verhaal gezien in een Corsa Communique, en dat liet zien dat bijna het gehele onderstel door Lada componenten vervangen was. Als we het nog eens tegenkomen zullen we er wat foto's van plaatsen.

## Trekhaken

In de klassiekerwereld is opnieuw onrust ontstaan. Deze keer gaat het om trekhaken. Per 1 januari i.l. moet er onder elke klassieker een goedgekeurde trekhaak zitten indien er meer dan 750 kilo wordt aangehaakt en als je hiermee naar het buitenland gaat. Bovendien moet je een 'inlegvel' bij je

kenteken hebben. De Fehac heeft zijn aangesloten clubs, zeker die waar het gaat om bedrijfswagens, dit laten weten. Bij de Fehac is ook een formulier te koop om een ongekeurde klassieker-trekhaak, zonder keuren te laten registreren. Meer info: Fehac 030-2288860.

## Einde

General Motors heeft besloten een einde te maken aan de productie van de Chevrolet Camaro en de Pontiac Firebird. Iets langer dan de Corvaire (35 jaar) waren ook deze modellen de concurrentie aangegaan met de Mustang van Ford. Daar komt dus nu een einde aan.

## '61 Impala

Wie vorige maand op de klassiekerbeurs in Parijs een lot had gekocht bij de stand van de 'American Car Club de France', loopt kans dat hij een '61 Impala voor de deur gezet krijgt. Men moet wel tot 22 september wachten, want dan pas wordt het winnende lot getrokken. Tot die tijd heeft de club de gelegenheid om nog vele honderden loten te verkopen.

## Honda Vaire

Wie dacht dat de Corvairemotor ouderwetse en achterhaalde techniek is heeft het mis. Ook in de huidige tijd wordt het principe van de boxermotor toegepast. Sinds kort is er een Honda motorfiets op de markt die zijn aandrijving vindt in een zescilinder boxer. De eigenschappen van eertijds zijn ook nog aanwezig m.b.t. benzineverbruik, koppel en gewichtsverdeling (laag zwaartepunt). De fiets, die ook als klassieker oogt, wordt gemaakt door Honda USA en is op de markt als Honda F6C.

## Agenda

- Mrt. 23-24 Arnhemse Oldt. Beurs  
 " 29-1 apr. Oldt. Beurs Groningen  
 " 30-1 " Ambiorix Tongeren B  
 " 31-1 " N. Hollands Oldt & Rock'n Roll festival

- Apr. 7 Techno Classica Essen D  
 " 7 Gennep on Wheels  
 " 13 Modelbeurs Joure  
 " 19-21 Klassieker weekend Ameland  
 " 20-21 Lente Oldt. Beurs Rosmalen  
 " 21 VC Sittard openingsrit  
 " 27-28 Dreamcar Oldt. Beurs Neckerhal Mechelen B  
 " 30 Oldtimer Festival & toertocht Vlaardingen  
 Mei 5 Oldt. Retro Olen B.  
 " 9 Miden-Brabant Schijndel  
 " 9-12 Steamworld Almere-Haven  
 " 11 Documentatiebeurs Vught  
 " 12 American Sunday Assen



## Frühlingstreffen im Schwarzwald

Trefpunt Rheinfall bij Schaffhausen  
 Uitnodiging aan alle Nederlandse Corvaire-eigenaren.  
 Rondrit door Schwarzwald, bezichtigingen van o.a. klokkenmakerij enz.  
 Uitgebreide info bij de redactie.

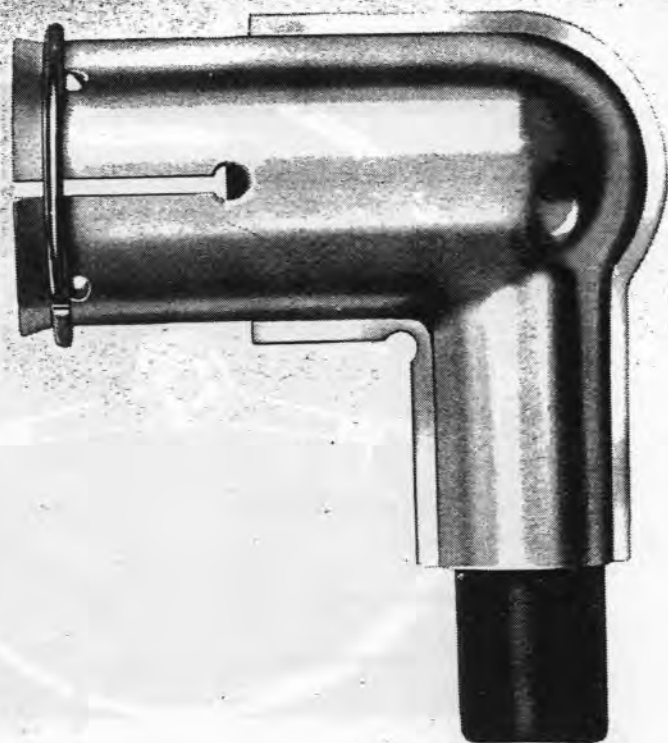
## AMK Corvaire

In de laatste uitgave van het blad Auto Motor Klassiek stond dat dit blad blij was met het aanbod van Ad Dijkstra om een uitgebreide reportage over de Corvaire te kunnen maken. Ze verheugen zich daarop; wij zijn benieuwd.

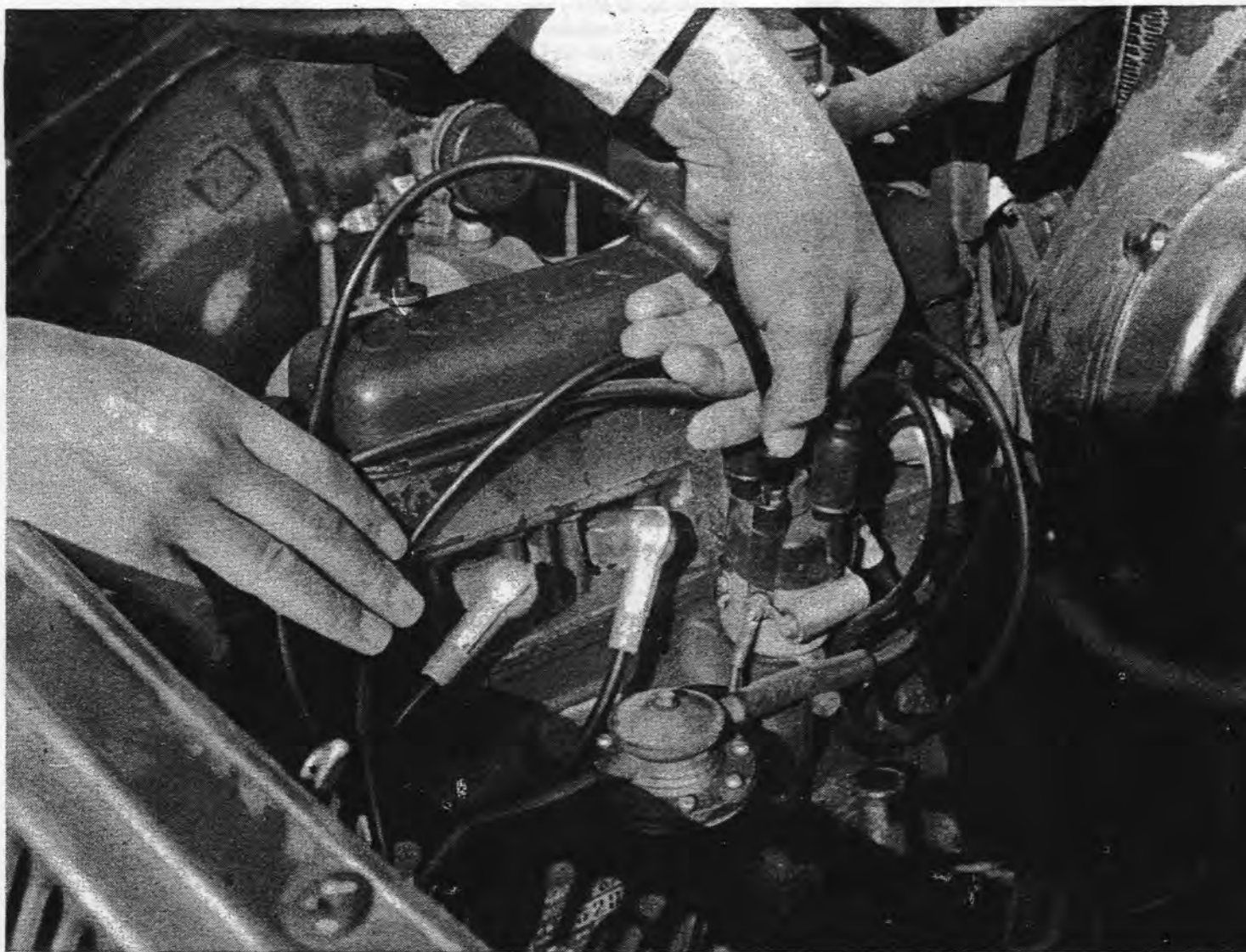
## Bougiefilter

De ontsteking van een motor is een lelijke stoorzender: bezitters van een televisietoestel zullen hiervan kunnen meepraten. Ter opheffing van dit euvel heeft de wetgever bepaald dat met ingang van juni van dit jaar iedere eigenaar van een auto, motor, scooter of bromfiets verplicht is ontstoringmiddelen op zijn vervoermiddel aan te brengen. Om de storingen te onderdrukken zijn er speciale bougies en bougiekabels waarin weerstanden zijn opgenomen in de handel. Philips heeft de ontstoringmiddelen aangevuld met een speciaal voor auto's, scooters e.d. ontwikkelde bougiefilter, dat voldoet aan de wettelijke eisen en dat eenvoudig binnen enkele minuten en zonder gereedschap is aan te brengen. Het bougiefilter werd gedemonstreerd op de R.A.I.-Autotentoonstelling.

Het aanbrengen van het bougiefilter bij de automotor vereist vakmanschap noch moeite en kan binnen enkele minuten plaatsvinden. Gereedschap is er niet bij nodig. Op de stroomverdeler worden zgn. verdelersuppressors geplaatst.



Het Philips' bougiefilter voor het ontsieren van de motor van auto, scooter, bromfiets e.d.



# OVERZICHT 2001

## Giro rekening Corvair Club # 7814905

Ledenbestand totaal 40 leden  
 Nieuwe leden 2001 3  
 Opzeggingen 2001 5 Hanssen / Ras / Worst / v. Dijk R.H./ Ooms

Uitg./ink. per giro

	Debet	Credit	Totaal
Saldo 01/01/01			fl.1314.16+/-
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/		fl. 2040.00	
Boekjes		fl. 20.00 +	
Donaties		fl. 25.00 +	
Advertentie inkomsten		fl. 171.49 +	
Rente inkomsten		fl. 4.81 +	
Ontvangen sponsorgelden Rally		fl. 4730.22 +	
uitgaven Rally	fl. 4974.89		
Storting kas	fl. 200.00 -		
Uitgave blad / porto	fl. 534.02 -		
Uitgave: drukwerk	fl. 199.30 -		
Party tent / boodschappen meeting	fl. 360.60 -		
fotokopieën proefbladen e.d	fl. 99.81 -		
buitenlands bet. verkeer	fl. 21.60 -		
totaal uitgaven			fl.6390.22 =
totaal inkomsten			fl.6991.32.+/-
Saldo 31/12/'01			fl.1915.26 +/-

## Uitg. / ink. 2001 per kas Corvair Club

	Debet	Credit	Totaal
Saldo 01/01/00			fl. 06.95 -/=
Uitgave Nieuwjaarsmeeting meetings	fl. 76.20-		
Enveloppen/zegels/kopien	fl. 91.70		
Zegels/drukwerk	fl.190.10		
uitgave meetings	fl.404.64		
Inkomsten meeting Dommelvallei 2/3 juni		fl. 205.00	
Schenking		fl. 55.00	
Verkoop JY primer per kas		fl. 15.00+	
Polo's		fl. 160.00+	
Camping Valkenburg		fl. 20.00+	
Storting kas giro 7814905		fl. 200.00+	
Camping Dommelvallei fl.40.			
Totaal inkomsten			fl. 655.00 +/-
Totaal uitgave			fl. 762.64 -/=
Saldo 31/12/'01			- fl. 114.59 -/=

**Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 17**  
*Corvair Affair, Mike Knepper*

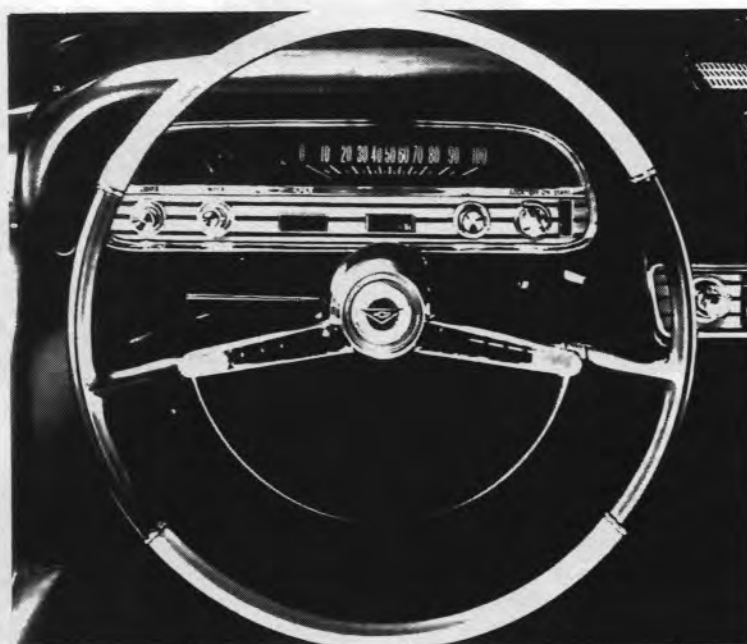
Voor de Corvair werd 1963 een markant jaar. Om het succes van de voorgaande jaren te prolongeren wilde Chevrolet genoeg over laten om dit te bereiken. De gehele modellenreeks werd slechts licht veranderd. Door de verschijning van de Chevy II werd de Corvair stationwagon geheel uit productie genomen en werd besloten de Corvair het koperspubliek volgend om de sportievere weg in te slaan, los van de dagelijkse werkdag versies. De Loadside alsook de Rampside pickups verdwenen eveneens. Echter de Corvan (gesloten bus) en de Greenbrier bleven in productie.

Ofschoon Chevrolet opteerde dat voor 1963 alles hetzelfde bleef waren er toch een paar kleine wijzigingen die de auto's deed verschillen van de '62er modellen.

De neus kreeg van lamp tot lamp een brede enkele smalle chroomstrip die binnenin zwart gekleurd was, en de knipperlichten waren amber gekleurd in plaats van helder. Er was een nieuw naamembleem rechtsboven de lijst. Ook werden nu de emblemen voor de 500 en 700 series voor de wielkasten geplaatst. De dorpellijst van de 700 was nu een stuk smaller dan die van de Monza.

De Monza sedan had kuipstoelen voor als basisuitvoering, en alle Monza's kregen een nieuw bekledingdesign in zowel de stoelen als de deurpanelen. De kleurenkeuze bij de Monza bestond uit zeven tinten. De 500 en 700 interieurs waren nagenoeg ongewijzigd; allen de patronen waren iets veranderd.

De meerprijzen voor de Spyder optie werden verlaagd tot \$327 hetgeen waarschijnlijk er toe heeft bijgedragen



dat 1963 de beste verkoopcijfers voor dit model te zien gaven. De gemetaliseerde remschoenen en 'heavy duty' vering waren nu optioneel in plaats van standaard.

Ofschoon 1963 dus een jaar was van weinig veranderingen aan de Corvair, was het wel het jaar dat Chevrolet tevoorschijn kwam met geheel andere en nieuwe Corvair GT en SS showauto's. en Bertone kwam met zijn Testudo op Corvair-basis.

In een nieuwe poging om de Corvair nog zuiniger te maken –een poging om de zuinigen onder het kopers-publiek nog meer tegemoet te komen- was er nu een bijna onbekend differentieel met een overbrenging van 3.08:1 beschikbaar voor de 102pk motor met handgeschakelde vierbak. Tijdens de "Mobilgas Economy Run" scoorde een Corvair in deze uitvoering een formidabele 27,9 mijl per gallon.

Er werd weinig nota van genomen door de meeste Corvairkopers; die lonkten toch meer naar de Monza's met wat meer vermogen.

Bijna tachtig procent van de totale productie waren Monza's. Maar er ging iets mis dat jaar in Corvair land. De verkopen daalden drastisch. Zonder twijfel was o.a. de introductie van de Chevy II hier debet aan. Over het algemeen was er ook nog steeds de weerstand van een groot publiek tegen deze totaal andere auto. De Chevy II met zijn gewone model en de motor voor / aandrijving achter opzet, bood voor dit publiek een kant en klaar alternatief. De enigszins tegenvallende verbruikshistorie en de ingeslagen sportieve weg van de Corvair, was misschien wel een grotere aansporing om deze mensen over te halen naar de familiale en comfortabele Chevy II. Voor 1963 had Chevrolet zijn kaarten



1963 700 four-door sedan.



wat betreft de Corvaire uitgespeeld. Er was niets meer te doen zo kort voor de grote restyling die echter nog twee modeljaren op zich zou laten wachten. De turbo en de sportieve Monza waren de azen. De '63ers steunden op de gevestigde naam van de modellen van '62, maar dat was niet genoeg om de verkoopcijfers hoog te houden. De autobladen gingen door met hun liefdesverklaringen met de Corvaire, echter, een beetje getemperd door steeds de herhalingen erover. De kleur was uit de bloem voor het vierde modeljaar en de autotesters begonnen een beetje meer kritisch te worden op problemen die voorheen over het hoofd werden gezien omdat ze de aandacht vestigden op de verbeteringen die steeds toegepast werden.

'Car and Driver' typeerde de basis auto als "Altijd moet je iets van tegensturen", en 'Motor Trend' zei "Achtereind wegglijden was erg voorspelbaar bij elke snelheid, en zelfs boven 50mph niet acceptabel, om niet rechtuit te zeggen gevaarlijk als je de door de fabriek opgegeven bandenspanning handhaaft" Maar toch bleef de Corvaire gemakkelijk het beste wat er was voor de enthousiast met de kleine beurs.

'Car and Driver' weer: "Waar anders kun je een vierpersoons auto kopen die meer

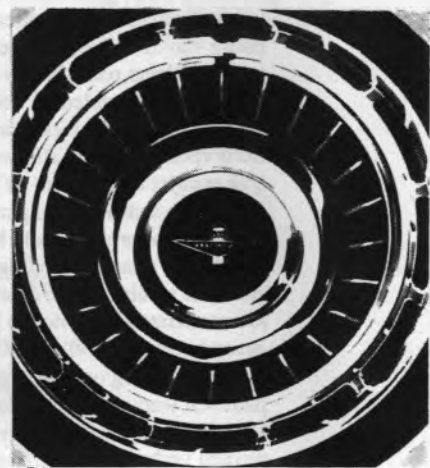
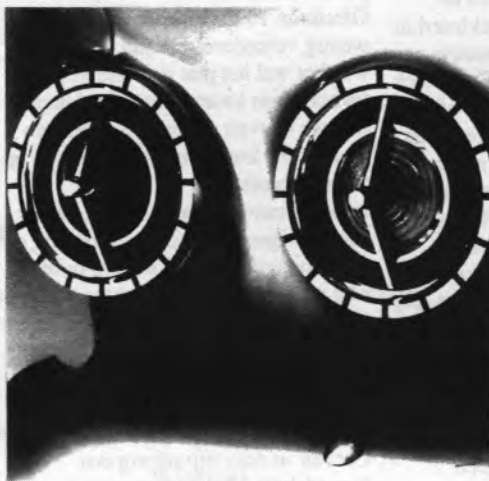
dan 100 mph rijdt, en de 0-60 proef in minder dan 12 seconden doet, met onafhankelijke ophanging, een gesynchroniseerde vierversnellingsbak, Amerikaanse luxe, en een redelijk weggedrag, voor minder dan \$3000?" Ja waar, inderdaad.

Maar de gedragsgebreken waar de Automagazines het over hadden werden steeds meer een ergernis voor de enthousiastelingen.

Een breed spectrum van juridische processen inherent aan het weggedrag van de auto begonnen bekendheid te krijgen. Het eerste dateerde in feite al van begin '61, en gedurende 1963

kwamen er steeds meer bij. Chevrolet werd niet alleen geconfronteerd met een dramatische terugval in de verkoopcijfers, maar had nu een geheel ander probleem te verhapstukken.

*Boven: de 'Bare Bones' 500 club coupe. Onder; Monza club coupe. Midden: details van bouwjaar 1963*





1963 Monza Spyder convertible.



1963 Monza convertible.



1963 Greenbrier sports wagon.





## Nieuwjaarstreffen Stompetoren

Trafitiegetrouw, zouden we haast zeggen, hadden we weer ons nieuwjaarstreffen bij Saskia en Remco van de Akker in Stompetoren bij Alkmaar.

Voor de tweede keer kozen we voor deze locatie om twee redenen.

Enige dagen tevoren had dit nog aan een zijden draadje gehangen, maar door een geleende krukspoelie was hij toch nog bijtijds op de weg gekomen. De echte 'dyharts' kwamen uit Amsterdam. Annemiek en Ruud Keers waren met hun dagelijkse auto onderweg naar Stompetoren, toen hun voertuig het begaf. Met kunst en vliegwerk zijn ze weer

Mike had voor een hapje gezorgd zodat men ook wat vast voedsel tot zich kon nemen.

De Greenbrier van Wim Smit ging op de brug zodat we deze eens van onderen konden bekijken. Er zijn hieraan nogal wat wijzigingen ten opzichte van een personenauto. Ook de sedan van Ronald Vijsma werd naar binnen gereden om eens goed onder de kap te kunnen bekijken en te luisteren naar de motor die hij recentelijk, samen met een oom van zijn vriendin deels gereviseerd had.

In een uiteenzetting over onze club en haar beweegredenen werden de reeds gepasseerde activiteiten aangehaald, en een blik naar de toekomst gericht, waarbij slechts een deel van de aanwezigen zich sterk wilde maken om grotere activiteiten, naar een Europees Corvairagebeuren gericht, te ondernemen. De knuppel lag echter in het hoenderhok, en er zal zeker op teruggekomen worden, zeker omdat we dit jaar ons vijfjarig bestaan zullen vieren. Naarmate de gesprekken animeerden vorderde de tijd ook. En daar ondergetekende zich vast had voorgenomen nu eens wat eerder dan half vier die nacht thuis te komen, werd het, naar achteraf bleek, nog later! Dat zegt natuurlijk wel iets over de avond zelf.

Guus Marinus en clubgenoten zullen in ieder geval weer zorgen dat we met "Goud van Oud" weer leuke trips mee kunnen maken. En als het aan hun ligt worden dat best stevige reizen.

Tijl Kuitwaard had de gelegenheid om de mallen voor vloerplaten 'in te leveren', en deed er 'en passant' nog een zelfgemaakte bij.

Bij het aanvaarden van de thuisreis wendde zich een groepje in oostelijke richting om via de A7 te gaan, terwijl wij dat westelijk via de A9 deden. Even onder Amsterdam op de A2 troffen we de Greenbrier weer waarna we tot Nieuwegein zuid bijelkaar zijn gebleven. Het treffen was in ieder geval weer een succes geweest, niet in de laatste plaats door de gastvrijheid van Saskia en Remco.

Bedankt jongens!



*Met een drankje en een hapje erbij was er al gauw de sfeer die de tijd deed vergeten.*

De meest voor de hand liggende is dat zij een voortreffelijk onderkomen hebben voor een clubgebeuren midden in de winter.

Daarnaast is er een garage met brug waar een auto op gezet kan worden om eens te bekijken van onder en er een kleine reparatie of onderhoud plaats kan vinden. Ook een reden kan zijn dat er nogal wat leden van onze club uit deze regio komen. Dat houdt niet in dat er van elders geen geïnteresseerden kwamen opdagen. We hebben de 'koppen' niet geteld maar de opkomst voor een landelijke club was goed te noemen.

Zo was Guus Marinus met een aantal Tilburgse clubvrienden weer van de partij, en ook het uiterste zuiden liet zich niet onbetuigd. Met de Corvairs waren er Ronald Vijsma en Wim Smit van wie de meesten van ons voor het eerst de Greenbrier te zien kregen.

thuis geraakt en prompt in een andere auto gestapt om toch op deze avond aanwezig te kunnen zijn. Ook maakten zij de bij dit artikel geplaatste foto's, daar de redactie de camera vergeten had. Ofschoon we hadden gepland de avond zo rond zevenen te laten beginnen, waren de eerste binnenkomeners er al een half uur tevoren.

Al gauw waren er diverse gespreksgroepjes gevormd die met een drankje erbij geanimeerde debatten voerden.

Met de foto's die Jaap Slob meebracht werden ook de nodige vragen gesteld over zijn experimentele motor die inmiddels in zijn trike gebouwd is. We zullen hier wellicht in een van onze volgende clubbladen op terugkomen.



*Aan de bar werd er behalve Corvair ook wel over andere dingen gepraat. In de goed uitgeruste garage van Remco v.d. Akker konden de Greenbrier van Wim Smit en de Monza sedan van Ronald Vijsma nader bekeken worden. Beide eigenaren staan nog wat na te kaarten. Foto 's: Ruud Keers.*



## Hoi Corvairwenners

Het werd zo onderhand wel tijd dat ik jullie even laat weten over de gang van zaken van de afgebrande "zilveren flits" zoals Pierre mijn auto zeer treffend noemt. Maar ik ben niet zo'n pendoos dus ik moet me er even toe aanzetten om te schrijven.

Ik heb erg veel reacties van clubleden gehad en 'n behoorlijk aantal bruikbare onderdelen gekregen en zolang te leen. Al deze mensen heel erg bedankt. Zelfs 'n compliment van de Oldtimers Harley club over de betrokkenheid van de leden. Bij Jaap Slob heb ik onderdelen kunnen ophalen die hij over had. Hij is echt 'n geweldige blok aan 't bouwen voor de trike, 't ziet er schitterend uit.

Ik heb natuurlijk ook even 'n rondje achterop de trike gezeten en met m'n lange haren de straat geveegd. Hij moest natuurlijk even 'n wheelie demonstreren, gaaf hoor.

Maar om op mijn auto terug te komen. Samen met Leon heb ik al veel schuurwerk gedaan. Mijn garage is net iets groter dan de auto en met een kantelpoort zijn dat geen ideale werkomstandig-

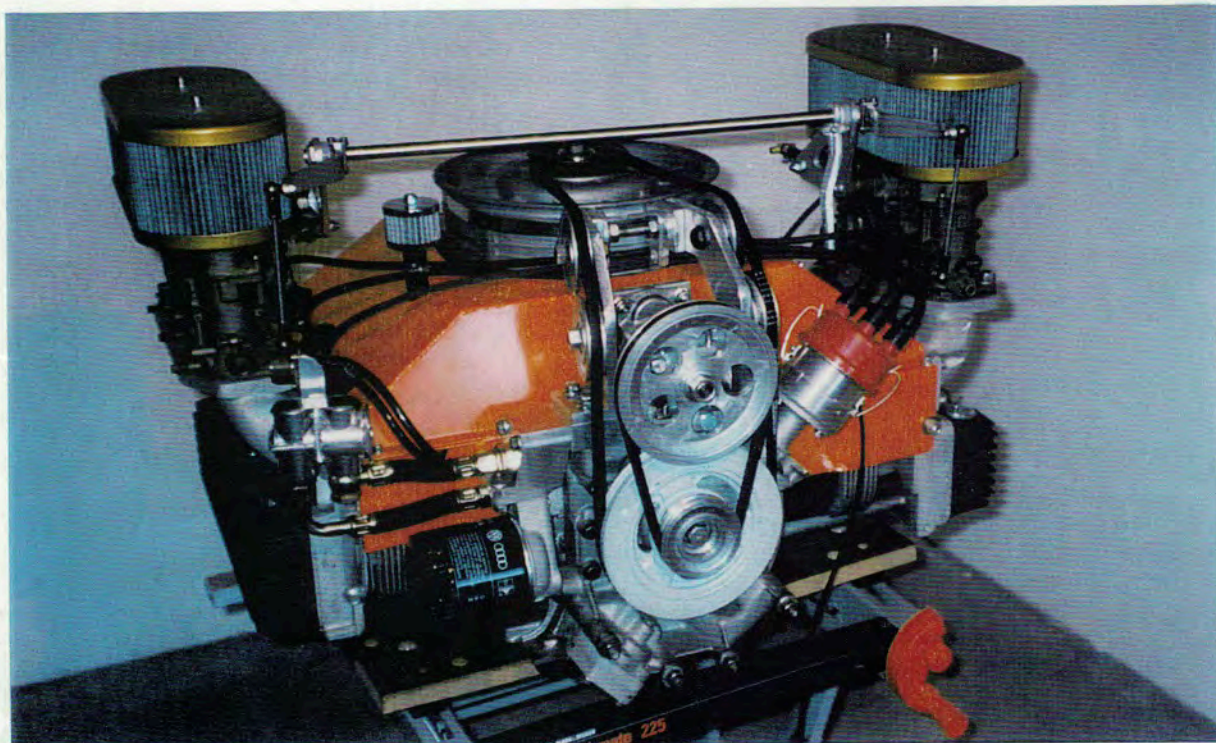


heden in de winter. (zie foto). Je staat met je achterste in de kou, wind en regen. Nou daar istie van mij dus echt niet tegen bestand. Ik kan 't wel proberen met 'n dikke laag primer maar dat heb ik voor de auto nodig.

Dus het schuurwerk heeft even stilgelegen. Leon heeft inmiddels 't blok mee naar huis genomen en

we moeten dan even afstemmen wie, wat, waar, en wanneer gaat doen, want de dagen hebben natuurlijk veel te weinig uren. Maar het gaat allemaal gebeuren. Ik hoop jullie gauw weer te zien op 'n meeting of zo want 't is altijd wel erg gezellig.

Tot gauw,  
groetjes Caroline.



## Corvaair van eerste eigenaar

Een week of zes geleden werd ik gebeld door de heer Wiegiers uit Kockengen met de mededeling dat hij een Corvaair had die hij van de hand wilde of moest doen. Het was een '67er vierdeurs sedan, niet zó interessant, maar ja. Eventueel kon hij nog altijd dienst doen voor onderdelen. Een beschrijving van de wagen was vaag, maar hij kon in ieder geval niet meer door de apk vanwege de gaten die er in geroest waren. Er zat nog slechts een week apk op, en te merken aan het verhaal was er enige haast geboden. Dus voor het eerst sedert lange tijd toog ik naar het station teneinde nog eens in een trein te gaan zitten, en nam ik een enkeltje Breukelen. Dat wilde ik op z'n minst eens zien. Voor de terugreis had ik me ingedekt door met Jaak, die tijdelijk zijn werk in IJmuiden heeft, een afspraak te maken om me op te pikken of te vergezellen voor de terugreis. Op station Breukelen werd ik al opgewacht door Dhr Wiegiers mét de Corvaair. Nu mocht hij nog op de weg. Een eerste blik gaf me de overtuiging dat meneer niets te veel had gezegd, maar o.k, het liep in ieder geval. Bij hem thuis kreeg ik eerst de gelegenheid om wat op adem te komen bij een kopje koffie, en wat over de club te vertellen. Toen hoorde ik iets meer over de Corvaair. Deze wagen was nieuw gekocht bij Van Vliet in Woerden, en is daar al die tijd in onderhoud geweest. Meneer Wiegiers, tandarts in ruste, had de wagen daar nieuw gekocht, en was al die tijd éérste eigenaar gebleven. Tien jaar terug had de wagen nog voor een uitgebreid artikel model gestaan in het blad "Autokampioen" en werd toen ondanks alle Corvaairfabels, positief beschreven. Het blad werd me getoond, en zou bij overdracht bijgevoegd worden. Deze auto had een historie die me het voorgestelde slopen al meteen deed vergeten. Ik vond dat deze auto bewaard moest worden. Het was ook aan de heer en mevrouw Wiegiers te merken dat zij dit liever hadden, want de wagen werd niet als handelswaar beschouwd, ofschoon dhr Wiegiers niet een bedrag kon noemen waarvoor hij hem van de hand wilde doen. Uiteindelijk werden we het pas eens na tussenkomst van mevrouw, op de parkeerplaats waar we Jaak zouden treffen. Het werd min of meer een symbolisch bedrag, daar niemand op zo'n auto zit te wachten, dan alleen voor onderdelen. Ik beloofde hen in ieder geval dat de auto in goede handen zou zijn. De rit naar huis werd voorzichtig aangevangen, en gaandeweg, met inachtneming van alle signalen die er op het dashboard te vinden zijn, werd de snelheid opgevoerd naar een acceptabele voor hedendaags autoweggebruik. De wagen liep zonder meer goed; er waren geen afwijkingen in het stuur en nauwelijks de remmen. Ook geen overmatige rookwolken in de spiegel te constateren ondanks een nogal vette motorruimte. Bovendien hield Jaak achter me een oogje in het zeil. Bij thuiskomst was het al donker, dus heb ik de wagen daags erna eens goed geïnspecteerd. Rót was ie wel! Overal zo'n beetje. Zowel vanuit het interieur als vanuit het vooronder kon ik de straatstenen tellen. Bij het tanken had ik dat ook al gezien bij de "pocket" achter het tankdekseltje. Het heeft enige dagen geduurd voor ik een plan had gemaakt, en dat luidde als volgt: Ik wil de wagen snel repareren zodat hij in ieder geval weer een apk kan krijgen. Veel onderdelen zijn nog goed, ook het interieur en bijna alles functioneert nog. Bovendien staat de wagen op goede Michelin banden. Daarnaast zijn er wat extra's op deze auto zoals een tweestanden ruitenwisser, idem binnenspiegel en radio. Wel was er een flinke barst in de voorruit, waarbij ik er nóg een heb gemaakt bij het repareren van de voor deze modellen beruchte strip eronder. Ik zoek dus nog een voorruit! Veel plaatwerk moest dus vernieuwd worden, en ik wilde er niet veel tijd overheen laten gaan. Momenteel ben ik daar dus druk mee bezig, en zijn er al heel wat gaten gedicht. De bijgaande foto's illustreren dat. In een volgende uitgave beslist meer over deze aparte auto. Leon Janssen.



# KLASSIEKER VOOR ALLEDAG

## Chevrolet Corvair

De Chevrolet Corvair, waarvan de naam een samenvoeging was van de succesvolle modellen Corvette en Bel Air, was voor GM uitermate belangrijk. De wagen moest vooral de Europese importen en met name de zeer populaire Kever (in Amerika Beetle) te lijf.

Maar helaas, het liep verkeerd af met de Corvair. De Amerikaanse consumentenman Ralph Nader voerde een ware hetze tegen de auto, omdat die onveilig zou zijn. Voor Chevrolet reden om voortijdig met de productie te stoppen.

DOOR DICK SCHORNAGEL  
FOTOS: IVO LUCAS LUIJCKX



# Corvair

## AMERIKA'S MEEST VERGUISDE COMPACT



De fonkelnieuwe Chevrolet Corvair van 1960 was in alle opzichten een heel bijzondere auto. De compacte Corvair had een lengte van 457 cm (net als tegenwoordig de VW Passat) en mat slechts 170 cm in de breedte en 130 cm in de hoogte. Hij was daarmee liefst 75 cm korter en 30 cm smaller dan de 'normale' Chevrolet Bel Air van 1960!

In standaard uitvoering bezat de nieuwe Corvair nauwelijks enige chroomversiering. En zo mogelijk nog opvallender voor een Amerikaan van die dagen was de zelfdragende carrosserie, die trouwens ook een nogal Europese snit had. De panoramische achterraut was een vondst. Ook de techniek was zeer opmerkelijk. De Corvair had namelijk

als eerste in serie gebouwde naaolagse Amerikaan een achterin gemonteerde zescilindermotor.

#### **Uitgekleed**

Als concurrent van de VW Kever moest de prijs van de Corvair laag blijven en dat was aan alles te zien. Hij kreeg mede daardoor al meteen een zeer slechte verkoopstart!

De Corvair kwam eerst als vierdeurs sedan. De serie groeide snel. Bestelwagen-uitvoeringen als de 'Greenbrier' en de 'Corvan' vormden een aparte lijn. Er waren aanvankelijk twee uitrustingsniveaus: een standaard 500- en een iets luxueuzere 700-serie. Vooral de standaard 500-uitvoering had nergens

chroomversiering en ook een bijzonder kaal interieur met een gladde voor- en dito achterbank die tegen bijbetaling neerklapbaar was voor extra bagageruimte. Verder was er in de neus een nauwelijks beklede kofferbak met het reservewiel. Zelfs zonnekleppen, plafondlampje, dashboardkastje, sigareeraansteker en asbakjes zocht men tevergeefs in de 500! De 700-serie zag er wel iets beter uit maar was, zachtjes gezegd, toch ook nog erg ingetogen.

#### **Kachel niet standaard**

Chevrolet had dus een geheel nieuwe, luchtgekoelde zescilinder boxer-motor voor de Corvair ontwikkeld. De klepstoters waren van het hydraulische,



Een zespersoons auto noemde Chevrolet zijn eerste echte compact car wat overdreven. Na deze vierdeurs sedan volgden een tweedeurs coupé en iets later de vierdeurs Lakewood Stationwagon. De Corvair verscheen in een tijd dat 'muscle cars' zeer in varen. En het ontbrak de kleinste Chevrolet op pijnlijke wijze vooral aan motorvermogen. Een Monza 900 Coupé met bucket seats, 95 pk-motor en een handgeschakelde vierbak liet daarom niet lang op zich wachten. Maar eigenlijk waren ook die 95 pk's nog te weinig!

De carburatieproblemen waar de eerste serie onder leed

werden spoedig verholpen terwijl in modeljaar 1961 het reservewiel van de bagageruimte naar de motorruimte verhuisde. De motor zelf werd tot 2,4 liter opgeboord en er kwam ook een sportieve vierdeurs Monza. In 1962 verschenen de Monza Stationwagon en Convertible. De naam 'Lakewood' voor de stationwagon was verdwenen. Vooral de Monza werd goed verkocht; hij nam maar liefst 34% van het totaal in. Maar de Corvair-verkopen bleven de eerste twee jaar gelijk aan die van 1960. De auto kon het maar niet winnen van de concurrentie.

#### Vraag naar meer pk's

Chevrolet leverde nog steeds de 80 pk-motor als basis maar een auto met Powerglide transmissie kreeg 84 pk en een als extra te bestellen sportieve motor kwam op 102 pk. Nog in datzelfde jaar 1962 kwam Chevrolet met de Monza Spyder en Coupé.

De belangrijkste verschillen met de standaard Corvair-modellen waren een beter uitgerust dashboard met toerenteller en zelfs een temperatuurmeter voor de cilinderkoppen terwijl op de motor een turbo prijkte. Dat was voor die tijd iets heel bijzonders! Deze verschaftte de bestaande 2,4 liter een vermogen van 150 pk! De Monza Spyder kreeg een andere eindoverbrenging, betere remmen en 'heavy duty'-vering.

In modeljaar 1963 verdween de stationwagon. Verder werden hoogstens enkele details aan interieur en exterieur veranderd. Maar de vraag naar meer pk's bleef. In 1964 kwam een tot 2,7 liter opgeboorde motor met vermogens van 95 en 110 pk voor de non-turbo motoren. De turbo bleef op 150 pk maar kreeg meer koppel 'onderin'. Belangrijke wijzigingen aan het onderstel zoals een anti-roll bar aan de voorzijde en een dwars gemonteerde bladveer achter zorgden voor een enorme verbetering in de wegligging. Hiermee verdween een belangrijk stuk overstuurkarakter. En dus meteen ook het grootste bezwaar tegen de Corvair!

#### 'Unsafe at any speed'

In 1965 verscheen de tweede generatie Corvair als een geheel nieuw model. Het gezinswagenkarakter van de Corvair was duidelijk verdwenen. Het was een auto voor enthousiasten geworden, langer en breder en ook ronder en moderner en voorzien van een fraai interieur. Een nieuw model Corvair Monza vierdeurs sedan zonder ruitstijlen, de hardtop, maakte zijn entree.

dus onderhoudsvrije type. Elke rij van drie cilinders had een eigen inlaatspruitstuk met een enkele carburateur. Een grote, horizontaal gemonteerde en door een lange V-snaar aangedreven ventilator zorgde voor de benodigde motorcoeling. Die V-snaar schoot bij de eerste modellen nog weleens los! Een aparte benzinekachel die extra moest worden besteld verwarmde het interieur.

De 2,3 liter boxermotor leverde in zijn standaardvorm 80 pk bij 4400 r/min. Via een handgeschakelde driebak met gesynchroniseerde tweede en derde versnelling met vloerpook zorgde hij voor de aandrijving op de achterwielen. Een Powerglide automatische transmissie met twee overbrengingen was een extra.

De eerste Corvair bezat vóór een onafhankelijke wielophanging met schroefveren en achter een pendelas, ook met schroefveren. De motor hing achter de achteras. Voor die dagen in Europa een regelmatig voorkomende en vooral ruimtesparende constructie.

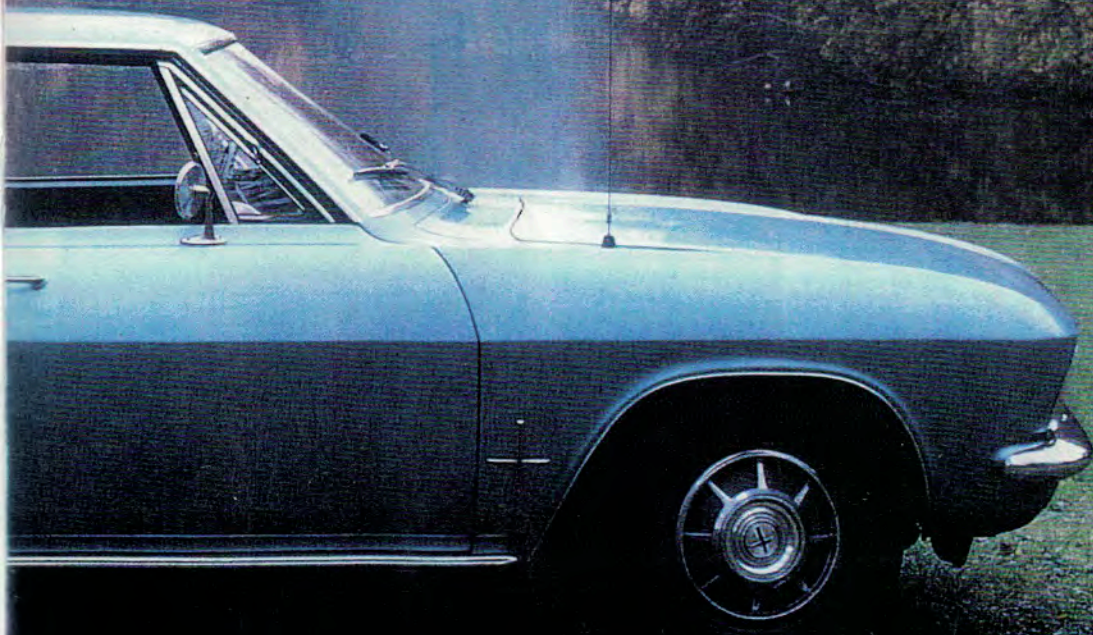
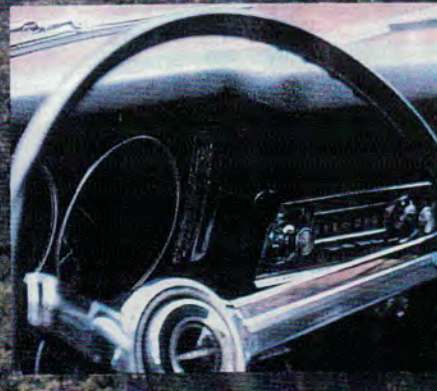
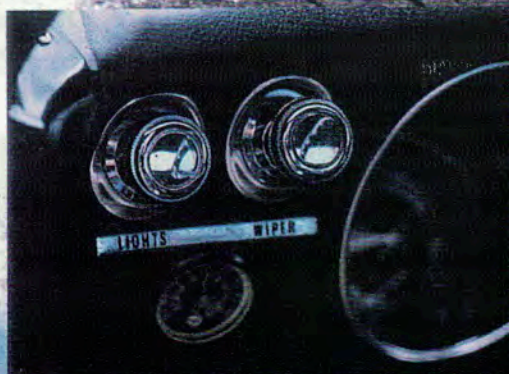
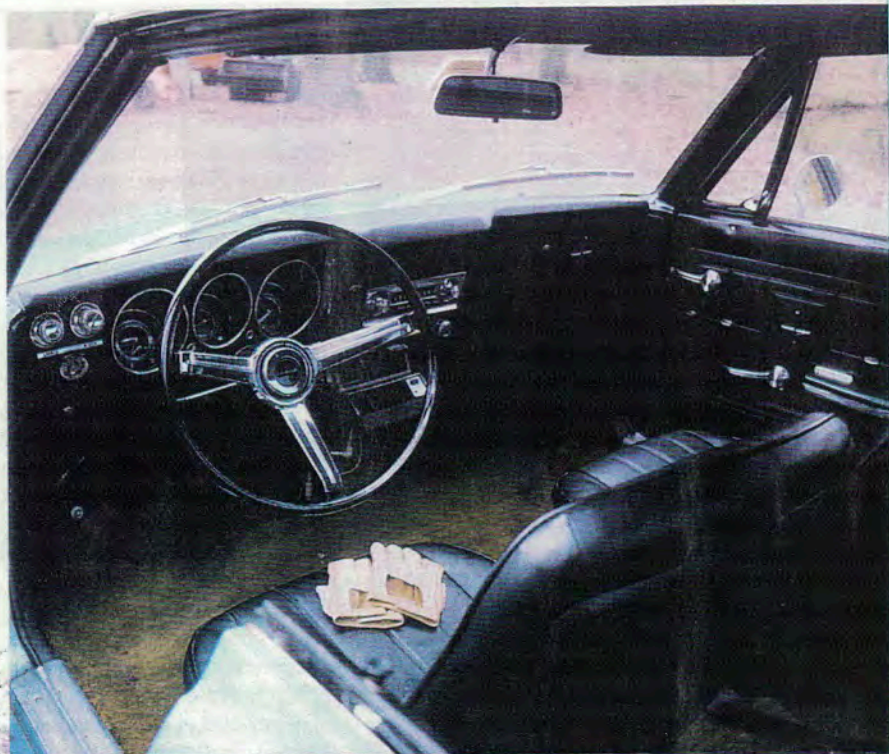


De Corvaair was uiterlijk weer bij de tijd maar het vermogen bleef nog steeds achter bij de concurrentie. Ook al bood Chevrolet de 2,7 liter boxermotor in een 140 pk-versie met vier carburateurs en een 180 pk-turbomotor in het nieuwe topmodel de Corvaair Corsa, het mocht allemaal niet meer baten. De concurrentie was enorm!

Veel belangrijker nog was de sterk verbeterde wielophanging. De pendelas en de dwars gemonteerde bladveer maakten plaats voor een systeem met dubbele wieldraagarmen. Hierdoor was het meteen gedaan met het gevaarlijke plotselinge uitbreken van de achterkant.

Het geruchtmakende boek van de Amerikaanse advocaat Ralph Nader - 'Unsafe at any Speed' (november 1965) - betekende de doodklap voor de Corvaair maar inmiddels was dit boek voor de kleine Chevrolet niet meer actueel. De auto had inmiddels een veilige en ook voorspelbare wègging gekregen...

De nieuwe Corvaair bestond in 1965 uit twee standaard 500-modellen: een 500 tweedeurs coupé en een 500 vierdeurs hardtop. De 700 was verdwenen, deze uitvoering heette voortaan Monza. Verder was er het topmodel Corsa als tweedeurs hardtop of convertible, naar keuze zonder of met uitlaatgas-turbo. Technisch bleef van de motor veel bij het oude. In 1965 werd nog steeds de 2,7 liter 95 pk in de 500 en de Monza gemonteerd. Als extra was er dan ook nog altijd de 110 pk-versie. Een wisselstroomdynamo verving de oude gelijkstroomfabriek.







De totaal verrotte plaats is deels er uit gesneden. Het is voor de modellen uit de tweede serie een bekend euvel op deze plaats. Een plakband had de gaten aan het oog moeten onttrekken. Ook de roestige versterkingsonderplaat werd vervangen. Op het spatscherm aan de andere kant moet dit alles nog gebeuren. In de voorruit is de barst te zien die waarschijnlijk veroorzaakt is door een uitstekend bevestigingspennetje van een klikklemmetje voor de sierstrip. Dit steekt een halve centimeter uit richting ruitrand. Bij een lichte tordering van de carrosserie heeft dit pennetje wellicht druk uitgeoefend op de ruit en is daar begonnen te barsten. Bij het 'ter perse' gaan van dit blad was er reeds een ruit beschikbaar.



De afwaterings en rubbergoot werd over de volle lengte vervangen. De gootjes boog en klopte ik geheel zelf met behulp van hardhouten latten tussen de bankschroef. Weet er nog iemand een zetbankje te koop? Ook de hoekversteving links onder werd van dikker verzinkt plaat zo goed mogelijk volgens model gemaakt. De oude was aan de bevestigingslassen totaal weggeroest en niet meer bruikbaar. De lip die aan de voorkant uitsteekt zal nog omlaag gebogen worden omdat boven de koplampen ook een gaatje zat.

Waarom zijn de Amerikanen zo

# groot?

*Om navelstaren te voorkomen gaan we even over de grenzen van het Amerikaanse merk Cadillac heen en neem ik jullie in dit artikel mee in een beschouwing over Amerikaanse auto's in het algemeen. Is het niet verfrissend om af en toe even de eigen horizon te verbreden?*

Als het woord Amerikanen niet tussen aanhalingstekens zou hebben gestaan, dan zou een gewone Nederlander zeer waarschijnlijk het eerst aan de Amerikaanse mens hebben gedacht.

Wij echter niet. Bij ons, Amerikaanse autofanaten, ligt het natuurlijk anders. Wij zijn al dermate psychisch gedeformeerd, dat wij bij het lezen van het woord "Amerikaan", (met of zonder aanhalingstekens, met of zonder hoofdletter) niet anders kunnen dan denken aan een lang, breed slagschip, met chroom beladen.

Tien tegen een dat wij denken aan een slagschip van laten we zeggen 1955 tot '65 of misschien 1975.



*Chevrolet Impala Stationwagon 1963, vele vierkante meters plaatstaal en dus vele kilo's zwaar.*

## Dweil op wielen.

Als ik me probeer te verdiepen in het probleem van de grootte van de Amerikaanse auto, dan zie ik de bezitters van gerestaureerde Ford Falcons en Chevrolet Corvairs en Nova's, Buick's Skylarks, Plymouth Valiants en Dodge Darts al opstaan om mij er van te overtuigen dat ik op het punt sta een grove generalisering te begaan. Kijk eens hoeveel kleine auto's ze hebben gemaakt! Weet ik ook wel. Ik doe er zelfs nog een schepje bovenop door naar het succes in de USA van de VW-kever te verwijzen en niet in de laatste plaats naar de Japanse importen die sinds begin jaren zeventig elk jaar maar in grotere aantallen de USA overspoelen, tot groot verdriet overigens van onze jongens in Detroit. Lee Iaccocca, de geestelijke vader van de Ford Mustang en later president van Chrysler, heeft er regelmatig nachtmerries van gehad.

Nee, als ik het heb over het "waarom" van de grote Amerikanen, dan durf ik te stellen dat de "grote slee" het meest bij de Amerikaan past (en nu bedoel ik dus wel de mens) en dat de compacts (Corvair, Falcon, Valiant etc.), subcompacts (Chevrolet Vega etc.) en zelfs tot intermediates uitgegroeide Chevrolet Chevelles, Malibu's, Buick Skylarks, Olds Cutlass's, Dodge Dart's etc. in wezen

een oneigenlijk verschijnsel waren op de Amerikaanse autowegen.



*De Corvair en de concurrentie uit eigen huis; de Chevy II.*

Laten we niet vergeten hoe en waarom begin jaren zestig de eerste compacts op de markt werden gebracht. Niet omdat men in Detroit voor het idee van een kleine auto geporteerd was. Integendeel! "Big cars- Big business" was altijd het motto geweest en het omgekeerde gold evenzeer: "Small cars-small business!". De kleine Amerikaanse auto kwam er om de opmars van de importen een halt toe te roepen.

Vooraf het succes van de Volkswagen was een doorn in het oog van Detroit. Men kan er zeker van zijn dat daarom de Corvair een luchtgekoelde motor in het achterstevan kreeg. Toen dit zelfmoordprojectiel in 1960 verscheen was ik 13 jaar oud en reeds tot het ziekelijke toe Amerikanen-gek. Men had in die dagen nog niet gehoord van de latere consumenten-jurist Ralph Nader, die met zijn kruistocht tegen onveilige auto's de Chevrolet Corvair voorgoed aan de schandpaal zou nagelen, al zal men bij GM altijd blijven beweren dat andere oorzaken ten grondslag lagen aan het verdwijnen van deze dweil op wielen.

## Wangedrocht.

In die dagen was ik absoluut tot in mijn diepste wezen geschokt door het verschijnsel Chevrolet Corvair en ik heb er toen menig uurtje van wakker gelegen en gepiekerd hoe het mogelijk was dat GM-ontwerpers zo'n stupiditeit konden begaan. Nooit zou een dergelijk misbaksel in staat zijn de VW-kever naar de kroon te steken!

Ik schreef in mijn ontsteltenis er toen zelfs brieven over naar Detroit, waarin ik mij in iets beleefdere termen uitte over de wagen dan ik in dit artikel doe, wat niet weg neemt dat ik de heren ontwerpers bij Chevrolet eens stevig onder de neus heb gewreven dat ze nu toch echt op een dwaalspoor waren beland. Voor- en achterstevan van deze Corvair – zo hield ik met mijn jeugdige kritiek de heren ontwerpers van Chevrolet voor - waren bijna identiek! Iets wat je van de VW-kever toch onmogelijk kon zeggen! Enige verschillen bij de Corvair was dat de dubbele koplampen wit- en de achterlichten rood glas hadden! Wat mij betreft ontbrak het er nog maar aan dat de inzittenden

achterstevoren zaten en de auto constant achteruit bereden werd. Dan hadden ze in ieder geval nog het voordeel van de voorwielaandrijving....

Alfred P. Sloan jr., de toenmalige president-directeur van General Motors, zal mijn kritiek niet in dank hebben afgenomen, maar toch kreeg ik na enkele weken hoogst persoonlijk uit "Detroit" een dikke envelop terug met een paar schitterende foto's van de Chevrolet Corvette Stingray, in de hoop dat ik mij in die auto beter zou kunnen vinden, met daarbij het "Annual Report for Shareholders" (het jaarverslag voor GM-aandeelhouders) dat vol fraaie kleurenfoto's van de nieuwste modellen stond, en interessante informatie gaf over hoe men in Detroit bij GM dacht over auto's maken.

Met die foto's, maar nog meer door het feit dat "Detroit" de moeite had genomen om de brief van een dertienjarige criticus uit "The Netherlands" te beantwoorden, was ik zeer geveild. Wat betreft het fiasco Corvair kreeg ik natuurlijk uiteindelijk gelijk, maar toen was het al te laat en het leed geschied. Detroit had mijn wijze raad in de wind geslagen, de sukkel! Maar gelukkig kreeg ik hulp:

"Unsafe at any speed" (onveilig bij elke snelheid) was de titel van het boek dat de Amerikaanse Frits Bom, genaamd Ralph Nader, in de zestiger jaren deed verschijnen in zijn niet nalatende strijd tegen de onveilige Amerikaanse auto in het algemeen en de Corvair in het bijzonder.

Niet alleen was de Corvair een wangedrocht, het verschijnsel was gewoon te bizar voor woorden. Hoefde een auto ineens geen kofferbak meer te hebben omdat de VW-kever er ook geen had?

Dacht men nu heus dat deze vierkante platte kist het op kon nemen tegen het halfroond van de kever?

We kijken even naar enkele andere compacts (Buick Skylark, Olds F85, Ford Falcon, Plymouth Valiant om er een paar te noemen, en die ongeveer tegelijk met de Corvair verschenen). Ze waren niets anders dan hun grotere broers, alleen wat in elkaar geschoven. Had je een Ford Falcon gezien, dan kon je blindelings een tekening maken van hoe de grotere Fairlane er uit zag, al had je die nog nooit gezien.



De Buick Special (later Skylark) leek dusdanig op de grotere serie dat het was alsof je door een omgekeerde verrekijker keek die dezelfde alleen maar wat kleiner maakte. Nu kan men hier tegenwerpen dat vanuit het oogpunt van "corporate identity" (de herkenbaarheid van een bepaald product binnen een en dezelfde organisatie) het nuttig was dat groot en klein dezelfde uiterlijke kenmerken vertoonden. Het gaat dus om de herkenbaarheid voor het kopend publiek.

Had Mercedes in Europa niet eveneens een grote, een middel, en een kleine serie, die duidelijk tot een familie behoorden? Dat is waar, maar wie zich verdiept in de stylingovereenkomsten tussen groot en klein binnen een merk in Europa, zal moeten toegeven dat ondanks de overeenkomst en herkenbaarheid, door de ontwerpers bewust geraffineerde verschillen moeten zijn gecreëerd. De Citroen DS leek in de verste verte niet op de eend, maar beiden waren onmiskenbaar Citroen, De Alfa 2600 Berlina uit 1963 was iets heel anders dan de Giulia 1600 uit hetzelfde jaar en de Austin Westminster verhief zich in styling duidelijk boven de Cambridge, laat staan de Mini-seven.

Nee er was niets "nieuws" aan kleine Amerikanen en de zin dat je vol bewondering kon constateren dat de ontwerpers er in geslaagd waren om over hun eigen schaduw heen te springen, wat hun Europese collega's in die tijd wel degelijk deden. En de Corvair bleef een slecht voort-borduursel op het thema Volkswagen.

#### Abominabel

De compacts werden het publiek niet aangeboden, maar veel meer opgedrongen. Dat gebeurde zoals we al zagen om de Europese importen, die het leven in Detroit verzuurden, tegen te gaan. Ook hier kan men tegenwerpen dat er dus kennelijk toch een markt voor was, en dat de Europese merken dit "gat in de markt" hadden ontdekt en er in gingen zitten.



Chrysler of Plymouth Valiant



Ford Falcon en Ford Galaxie

Waren de Amerikanen in 1960 eindelijk verstandig aan het worden? Zagen ze in dat hun V-8 motoren energie verspillers waren en dat men in Europa kleinere auto's bouwde die qua binnenruimte voor de inzittenden nauwelijks onder deden voor de slagschepen uit Detroit? Absoluut niet! In de Eerste plaats was de binnenruimte van de compacts in verhouding tot grotere Europese auto's abominabel! De achterbanken waren te smal, en er was te weinig knieruimte, en hoofdruimte schoot ook schromelijk te kort. Bij de Corvair ook zelfs voorin, al doen de verkoopfolders uit die tijd het tegendeel geloven. Pure verlakkerij, want in de folders staan tekeningen van inzittenden in een Corvair en geen foto's! En met de "ruimte" op de tekeningen was duidelijk geknoeid.

Kennelijk kan de Amerikaanse ontwerper alleen uit de voeten met ruimte als er ook werkelijk ruimte in overvloed beschikbaar is, zoals in de gewone, grote Amerikaanse modellen. Op het moment dat je als ontwerper voor de uitdaging staat om binnen relatief beperkte buitenmaten een binnen ruime auto te ontwerpen, laat de Amerikaan het afweten. Hij kon dat gewoon niet, ook nu nog niet en dat is wel het meest verbazend. Neem de nieuwste Chevrolet Alero die in Europa o.a. moet concurreren tegen de Opel Omega (uit eigen GM-huis notabene) maar van buiten aanzienlijk groter is. Kruip op de achterbanken van beide auto's en ieder zal overtuigd zijn van wat ik wil zeggen! Het duurde nauwelijks twee jaar of de compacts begonnen alweer te groeien, en midden jaren zestig was er niet veel meer van over. Pas in 1980 bracht GM de succesvolle serie X-cars uit, die in navolging van de iets eerder gelanceerde Chrysler K-cars naar Amerikaanse begrippen echt klein waren. Maar zie, ook die begonnen na een paar jaar te groeien. Het zal mij benieuwen of de huidige Geo-, Storm en Saturn (niet bekend in Europa) hun huidige kleine afmetingen zullen houden, of dat ook hier de groeihoorts zal toeslaan!

Het fenomeen is duidelijk; na iedere poging een echte kleine Amerikaanse wagen te bouwen, zakt de markt daarvoor steeds na een paar jaar in elkaar, omdat men eenvoudig niet in staat blijkt te zijn een in vergelijking met Europese of Japanse modellen behoorlijke kleinere wagen te ontwerpen. De wagens blijven er groot uitzien, maar bieden geen redelijke binnenruimte, wegligging, bochtvastheid of stuurkarakter, zoals de Europese of Japanse producten dat wel doen.

#### Poetslap

Amerika is een groot land; de afstanden zijn er groot, de wegen breed. Er was overal voldoende ruimte om de wegen mee te laten groeien met de toename van het aantal auto's door de jaren heen, en in de steden maakte het niet veel uit of je een grote of kleine auto had; parkeren kon immers geen van beiden. Maar zo simpel is de verklaring niet voor de hang naar grote auto's. Het moet veel dieper zitten.

De meeste Amerikaanse immigranten hebben Europese voorouders. Onderzoek heft aangetoond dat elke volgende generatie die in Amerika opgroeide, langer en groter was dan de vorige. Wie in Amerika heeft rondgereisd kent de gigantische red-wood (Sequoia's) bomen uit de National Parks. Het zijn kaarsrechte stammen die als enorme zuilen omhoogrijzen en waar men voor de grap poortjes in heeft gemaakt zodat je met je grote slee onder de boom door kan rijden. Er zijn zelfs van die bomen geweest waarin men een huisje heeft gemaakt waar mensen in wonen.

Wij verbazen ons altijd over de grootte van fruit in Amerika. Amerikaanse maïs is groter dan Europese en hetzelfde geldt voor andere graangewassen. Appels in Amerika kunnen zo groot zijn als flinke kokosnoten, meloenen zijn niet meer te tillen.

Het moeten de enorme groei krachten in de bodem zijn die de hele natuur doordringen en ook de mens zelf, alles komt veel groter te voorschijn dan bij ons. Als je al generaties lang in Amerika woont, dan neem je daar wat van over: je bent groot, je leeft groot, je bouwt groot (wolvenkrabbers) en je denkt groot. De eerste vier regels van de "Declaration of Independence" (de onafhankelijkheidsverklaring uit 1776) die elke opgroeiende Amerikaan uit zijn hoofd kent, getuigt van een groots denken, een denken waarin de individuele vrijheid van elke mens verankerd ligt, ongeacht ras, kleur of geloof.

"We hold these truths to be self-evident, that all men are created equal; that they are endowed by their Creator with

certain unalienable rights; that among these are life, liberty and the pursuit of happiness..."

*"Wij houden deze werkelijkheden voor vanzelfsprekend dat alle mensen gelijkwaardig geschapen zijn, dat zij door hun Schepper zijn begiftigd met zekere, onvervreembare rechten; dat daaronder vallen het leven, vrijheid en het streven naar geluk...."*

Dat grote denken kon leiden tot het ontstaan van de "Verenigde Staten van Amerika". Of wij met ons kleine Europese denken ooit in staat zullen zijn een echt Verenigd Europa te laten ontstaan?

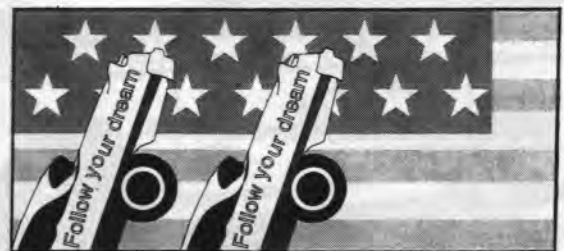
Dat alles groot wordt in Amerika heeft ook zijn schaduwkanten. Groot neigt eerder naar kwantiteit dan naar kwaliteit. "Klein maar fijn" zeggen wij en we bedoelen dat iets wat klein is, kwalitatief kan uitsteken boven hetzelfde dat groot is. Om nog even op het gigantische Amerikaanse fruit terug te komen: dat bestaat vooral uit .....water! Maar de smaak....?

Voor veel mensen die onze hobby niet delen is dat met de Amerikaanse slee misschien ook ongeveer zo: Een hoop staal, chroom en (kunst)leer, maar is er nu sprake van een fijnzinnig en vooruitstrevend ontwerp?

Ben ik door het schrijven van dit artikel nu ineens afkerig geworden van de Amerikaanse auto, waar ik eerst zo stapel op was? Ben ik aan het vloeken in de kerk? Wat is er in mij gevaren om de "Amerikaan" in zo'n kwaad daglicht te stellen? Niets van dat alles! Ik ben nog net zo'n Amerikanenfanaat als toen ik het artikel begon te schrijven, en ik geniet dagelijks van mijn auto.

Toch kun je aan de ene kant aan iets verslingerd zijn, terwijl je aan de andere kant je ogen openhoudt voor de realiteit, die ook een hele andere kant laat zien. Het vraagt vaak enige moed om voor die andere kant eerlijk uit te komen. Wat zouden velen van ons graag willen dat we nu nog midden in de vijftiger of zestiger jaren leefden en er rondreden in onze sleeën. Laten we eerlijk zijn; is dat niet voor velen de drijfveer om onze wagen te koesteren en te bewaren voor de tand des tijds? Maar dat is een droom en dat moeten we ook eerlijk durven toegeven. We leven in een nieuw millennium en we weten dat de grote Amerikaan van weleer nooit meer zal terugkomen. Des te meer reden om hem te koesteren. Dus waarde Amerikanenfanaten, pak de poetslap, en aan de slag.

*Natuurlijk zijn wij als Corvair-bezitters het met bovenstaand verhaal helemaal niet eens. Om een kleine oorlog te voorkomen hebben we naam en adres van de schrijver niet vermeld. Wil je toch reageren? De redactie zal zorgen dat je reactie niet alleen in ons blad komt maar ook bij de schrijver van het artikel gedeponneerd zal worden.*



## Toelichting Financieel overzicht

Hierbij dan het laatste overzicht in Nederlandse guldens. Het is inmiddels 5 maart 2002, en de gulden heeft definitief afgedaan als wettig betaalmiddel. In ons hoofd echter zal hij nog langdurig als referentie blijven bestaan. Het blijft lastig iemand vraagt ergens 6000 € voor je biedt dan gevoelsmatig 4500 €, in guldens is het verschil echter fl 3305.00. Het valt mij op dat het minder snel went dan ik had verwacht. En ik denk velen met mij blijven voor grotere transacties omrekenen.

Wat betreft het overzicht heeft de Club het ook dit jaar niet slecht gedaan. We zijn weer geëindigd met een behoorlijk positief saldo. De kosten van de laatste kwartaaluitgave zijn echter nog niet verrekend deze heeft pas in januari plaatsgevonden.

Het leden tal blijft redelijk stabiel.

In het verslag zijn ook vermeld de in-/ uitgaven van de Tulpenrally omdat dit via de clubrekening is gelopen daar sponsors liever niet op een privé rekening storten. Door in/uitgave Tulpenrally met elkaar te verrekenen kom je op een bijdrage uit de club kas van fl.244.67.

Helemaal 100% is dit niet daar er ook via de club enige mailings zijn verstuurd.

Ook dit jaar hebben wij weer enkele leuke meetings gehad waarvoor een kleine eigen bijdrage werd gevraagd en het overige ten laste van de kas is gegaan. Voor 2002 loopt het CORSA lidmaatschap via de club, de afgelopen jaren liep dit via mij maar feitelijk ben ik hier alleen maar lid van omdat wij anders geen "Chapter" zouden kunnen zijn.

De eerste meeting hebben wij al achter de rug, dat het maar weer een mooie en gezellig Corvair jaar mag worden

---

## Corvairmeeting "Gennep on wheels"

Hiernaast staat paginagroot een uitnodiging waar wij ons als club willen manifesteren. Het is de eerste buitenbijeenkomst van dit jaar, en we kunnen tijdens ons naar we hopen "gezellig samenzijn" eens verder praten over de komende activiteiten van dit seizoen.

Daar er van alles mogelijk is, denken we aan een deelname waarbij we onze auto's plaatsen en (letterlijk) onze tenten opzetten ergens in de straten van Gennep. Om de activiteit van die dag levendig te houden kunnen we onze club en auto's demonstreren door het publiek in de motorruimtes te laten kijken en onze clubbladen en andere lectuur te tonen.

Daarnaast denken we aan de verkoop van enige items. Zo heeft Leon nog een stapel oude autobladen liggen en krijgt hij binnenkort allerlei kleine onderdelen als contactpunten, filters, potjes autolak, onderhoudsboekjes enz. Het is kort dag, maar misschien kun je nog aan andere kleine prullaria komen om te koop aan te bieden.

Omdat er geen geld gevraagd is, wordt er niet ingeschreven voor deze happening. Wel hopen we van jullie te horen of te lezen dat je komt. Marco Verstappen, ingezetene van dit stadje, heeft 10 (auto)plaatsen voor ons gereserveerd.

Voor een hap en een slok zal er voldoende gelegenheid zijn. Gennep ligt in het noorden van Limburg, even ten zuiden van Nijmegen, minder ver dan je denkt.



# GENNEP ON WHEELS

**7 APRIL  
2002**

Geacht bestuur/ belanghebbende

Op zondag 7 april aanstaande zal Gennep veranderen in een bruisende stad die geheel in het teken zal staan van alles wat met wielen te maken heeft.

Autodealers zullen hun heilige koeien aan de man of vrouw proberen te brengen, motorfietsen zullen acte de precence geven, demonstraties zullen er plaats vinden van o.a. crossers, vierwiel aangedreven auto's en wat er nog meer te verzinnen valt.

We denken aan kinderwagenraces, skeeler demonstraties, rolstoeldansen enz. enz.

Dit nieuwe idee zal er toe bijdragen dat Gennep weer een stukje verder is om tot een volwassen stad uit te groeien.

GENNEP ON WHEELS, de naam zegt voldoende.

7 April zal bol staan van de activiteiten voor jong en oud.

Vaders die op autostrooptocht gaan, kinderen die in een van de vele attracties hun plezier beleven en de moeders,..... nee die vergeten we ook niet!!

Op 7 april zullen alle winkels open zijn en het wordt niet zomaar een koopzondag.

Naast het spektakel op wielen houden we tevens de jaarlijkse modekoopzondag.

Dus ook aan de dames is er gedacht.

Het nieuwe evenement zal van start gaan om 11.00 uur en eindigen om ongeveer 17.00 uur.

U als vereniging of belanghebbende wordt de kans geboden om uzelf, of uw vereniging te laten zien op Gennep on Wheels.

Dit is de uitgelezen kans om nieuwe leden of sympathisanten te verwerven tijdens dit ruim zes uur durende feest.

Wij zoeken fanatieke verenigingen of belanghebbenden die demonstraties willen geven in dat waar uw vereniging voor staat, dus vult u zelf maar in.

Heeft u nog meer ideeën geef ze dan even aan ons door.

Wij vinden het zeer prettig als u met uw vereniging aanwezig bent, maar geef wel even een berichtje.

Alle informatie wordt gecoördineerd door Ben Stoutjesdijk, foto video Ben, telefoonnummer 0485-511478, fax 0485-516611 of e-mail [fotoben@zonnet.nl](mailto:fotoben@zonnet.nl)

Namens de organisatie, Ben Stoutjesdijk



## Advertenties

### Nederland:(aangeboden)

Corvair Monza sedan 1967 te rest.  
Blauwmet. /int. Blauw fl.3500  
J. vd Worp 020-4 11 05 8

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

**Corvair coupe** feb. 1969, orig.  
140pk blauw/blauw. Goede staat.  
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk  
ad Rijn. Tel. 071-4017362

**Corvair Monza Sedan '67** orig.  
Ned. auto. Goede st. vr. pr. fl 9500  
H.v.Sas Eindhoven 040-2443151

**Corvair Monza coupe**, deels  
gerest.alle ond. aanwezig  
Wegens tijdgebrek en andere  
hobby's te koop t.e.a.b.  
M.Hanssen 077-4632203

### Onderdelen (aangeboden):

Nwe. band voor Corvair; 185/70R  
1386T merk Viking geen white  
wall, M. Cramer 020-6929425 of  
[mrcramer@chello.nl](mailto:mrcramer@chello.nl)

### (gevraagd):

**Corvair cabriolet gezocht;**  
Arthur Ernon, Grtotestraat 2 6325  
EA Berg en Terblijt tel.043-  
6040364

### Gevr. LM Turboblok.

Ook voorruit LM Tel. 046-  
4516323 of [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

**Gevr. Motorbeplating** nr 15 +  
nr.5 tekening Clark's catalogus  
pag.162 used parts. Tevens

thermostaten CU 528 Mike Cramer  
020-6929425 of [mrcramer@chello.nl](mailto:mrcramer@chello.nl)

**Gevr. Wieldeksels '67-'69** 2 st.  
Leon Janssen 046-4516323

### Diversen (gevraagd):

**Bouwpakketten** uit '60 & '70.  
Gebouwd, ongebo., dozen, catalogi.  
Alles is welkom, ook **boeken of**  
**tijdschriften** over "customs & hot  
rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

### België (aangeboden)

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

Voor restauratie of onderdelen:  
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.) F.fr. 50.000  
Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

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

*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.  
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -  
landen, dus geen invoerrechten en BTW.*

### Duitsland (aangeboden):

Corvair 4drs. Sedan blauw met.  
[Ingo.illinger@corvair.de](mailto:Ingo.illinger@corvair.de)

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

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

Corvair convertible '61 prijs en  
kleur onbekend. Klaus Dibbern  
[Kdibbern@denc.de](mailto:Kdibbern@denc.de)

Zie ook: [www.corvair.de](http://www.corvair.de)

**Corvair Spyder cabriolet.** Deels gerestaureerd, onderstel en tank  
nieuw verzinkt. Bouwjaar 1962. Zelf geïmporteerd uit VS.  
Te koop in Ned. weg. bijz. omstandigheden. Tel. 06-10 94 59 77

## Clark's Corvair Parts,® Inc. NEW! 2002 - 2006 Catalog!

OVER 670 pages

OVER 1900 photos

OVER 11,000 index items

OVER 75% of the pages have changes!

OVER 500 diagrams

OVER 1100 sketches

OVER 14,000 parts

ALL parts and KITS are in the NEW catalog.  
Easier to use!! Our BIGGEST revision in 8 years.

### Special offers:

\$1.00 Until 4/28/02 with a parts order that parts total OVER \$100

\$2.00 Until 4/28/02 with a parts order that parts total \$20-\$99

\$5.00 We'll rush a catalog right out to you.

(\$6.00 for Canadians - US funds. More for Foreign.)

Winter Sale - See [www.corvair.com](http://www.corvair.com)

## Clark's Corvair Parts,® Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

phone: 413/625-9776 • FAX: 888/625-8498 • [www.corvair.com](http://www.corvair.com) • email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)



### DAGELIJKS

Controle van oliepeil, benzinetank, banden.

### WEKELIJKS

Controle van accu/vloeistof, bandenspanning.

### ★ OLIEVERVERSING

Voor vervangersperiode zie bij SERVICE-VOORSCHRIFTEN, onder MOTOR.

★ Motorcarter : olie (warm) aftappen en verversen met :  
MG 10W-30 of MOD 30 bij temperaturen boven 0° C,  
MG 10W-30 of MOD 10 bij temperaturen beneden 0° C.

Service Fina : Bij elke motorolieverversing, chassis doorsmeren volgens A1-A4; controle van A5-A8 en A10; spanning van turbiniemeter controleren.

### A. ELKE 1.500 KM

- A1. Fuseedraaipunten : doorsmeren met LM 2 (4 nippels).
  - A2. Spoor- en stuurstangkogels : doorsmeren met LM 2 (4 nippels).
  - A3. Koppellingswarsas : doorsmeren met LM 2 (1 nippel).
  - A4. Kogelgewrichten van koppellingswarsas : smeren met LM 2.
  - A5. Stuurhuis : oliepeil controleren, zo nodig bijvullen met EP 80.
  - A6. Differentieel : oliepeil (warm) controleren; zo nodig bijvullen met EP 80.
  - A7. Versnellingsbak : oliepeil controleren; zo nodig bijvullen met EP 80.
  - A8. Automatische versnellingsbak : vloeistofpeil controleren; zo nodig bijvullen met ATF overeenkomstig fabrieksschrijft.
  - A9. Dynamo : beide oliepotjes vullen met MO 10 (niet overvullen).
  - A10. Remvloeistofreservoir : vloeistofpeil controleren; zo nodig bijvullen met BFL.
- Accu : polen en klemmen reinigen en vlijtring in motorolie drenken.

### B. ELKE 3.000 KM

B1. Luchtfilters : filterelementen reinigen in petroleum, uitknippen en opnieuw inoliën met MG 10W-30 (onder stofvrije bedrijfsomstandigheden met kortere tussenpozen).

### C. ELKE 6.000 KM

C1. Oliefilter : filterhuis reinigen, filterelement vernieuwen; hierbij nieuwe afdichtingsring monteren (of halfjaarlijks).

### D. ELKE 7.500 KM

D1. Stroomverdelers : draaipunt van onderbrekerarm met enige druppels motorolie smeren; onderbrekerarmen spaarzaam smeren met LM 2.  
Ontstekingsstijp : en verzoegingsmechanisme controleren, zo nodig afstellen.  
Onderbrekerpunten controleren, reinigen en afstellen.  
Carburator : stationaire afstelling controleren.  
Elektrische installatie controleren.  
Vrije slag van koppellings- en rempedaal controleren.  
Wielen en banden kruisingselings omwisselen.

### E. ELKE 15.000 KM

E1. Differentieel : olie (warm) aftappen en verversen met EP 80.  
E2. Versnellingsbak : olie (warm) aftappen en verversen met EP 80.

- E3. Voorwielagers : reinigen en opnieuw verpakken met GMP of GRW.
- E4. Parkeerrem- en koppellingsbediening : kabels aan poelleomtrek en draaipunten van poelies onder dashboard en onder de vloerplaat (6 smeerpunten) smeren met hard vet.

### F. ELKE 37.500 KM

F1. Kruiskoppelingen : demonteren, reinigen en opnieuw verpakken met LM 2 (onder stofvrije bedrijfsomstandigheden met kortere tussenpozen).

### G. HALFJAARLIJKS

Portierscharnieren, portierschakelaars, kofferdekselafsluiting en -sleuven : smeren met hard vet.  
Portieraanslagplaten smeren met was.  
Draaipunten van neerklapbare achterzitting, overige scharnierpunten aan carrosserie en portierverangars : smeren met olie.  
Rubberafdichtingen reinigen en insmeren met siliconesmeermiddel.  
Kofferdekselcharnieren en torsiestanglageringen : smeren met LM 2.

### H. DIVERSEN

Carburator : brandstoffilter in aanzuigleiding zo nodig vernieuwen.  
Wielmoeren regelmatig controleren, zo nodig natrekken.

### SMEERMIDDELEN

- MG 10W-30
- MOD 10
- MOD 30
- EP 80
- EP 90
- ATF
- GMP
- GRW
- LM 2
- BFL
- FINA MULTIGRADE MOTOR OIL SAE 10W-30
- FINA DELTA MOTOR OIL SAE 10W
- FINA DELTA MOTOR OIL SAE 30
- FINA PONTONIC MP SAE 80
- FINA PONTONIC MP SAE 90
- FINA PURFIMATIC FLUID
- FINA GREASE MARSON HTL
- FINA GREASE M
- FINA GREASE MARSON LM 2
- FINA HD BRAKE FLUID

### INHOUDEN

- MOTORCARTER, totaal verversen, met oliefilter zonder oliefilter
- VERSNELLINGSBAK
- AUTOMATISCHE VERSNELLINGSBAK, totaal verversen
- DIFFERENTIEEL
- BRANDSTOFTANK

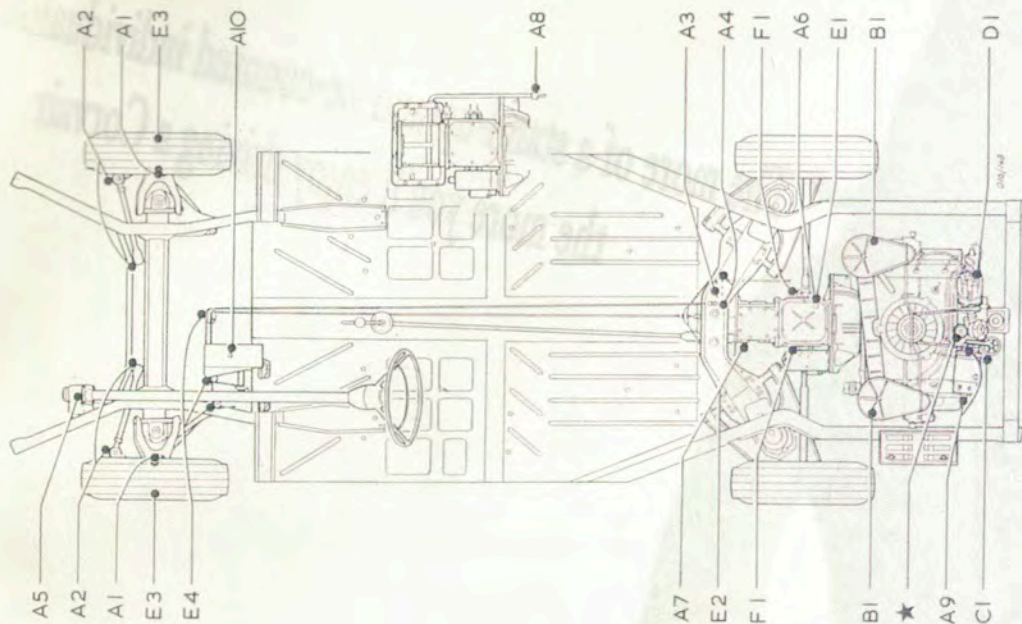
### BANDENSPIANNING

	kg/cm <sup>2</sup>	lb/sq.in.
Voor	1,1	15
Achter	1,8	26

(koud)

### BEKNOPTTE AFSTELGEVEENS

- Klepelling 0 (hydraulisch)
- Ontstekingsvolgorde 1-4-5-2-3-6
- Cilindernummering, links 2-4-6
- rechts 1-3-5
- Lichthoogte onderbrekerpunten 0,48 mm (nieuw)
- 0,41 mm (gebruikt)
- Elektrodenafstand bougies 0,9 mm
- Vrije slag van koppellingspedaal ca. 20 mm



COPYRIGHT PW-62-016/14 (016/14 B)

POLY CHART OLYSLAGER ORGANISATION - SOEST - HOLLAND



**CHEVROLET**  
CORVAIR - SERIES 500 - 700 - 900







The more of a stand-up-and-be-counted individualist you are  
the more you'll enjoy driving a Corvair

Corvair wasn't built for people  
who are willing to seale for bumdrum driving  
in any way.shape or  
form.you get an inkling  
of this when you walk to  
the back of one,  
the back of one,open up the  
trunk and find it full of engine.



Or go up front , where all the  
other cars built in the U.S. have  
their engines , and find that  
full of luggage space.  
Or hop inside and find the floor  
virtually flat.



But the clincher comes out  
on the road when you feel  
how light and easy Corvair's  
rear engine design makes the  
steering.How sure gripping  
it makes the traction even  
in mud or snow.And how flat and solid Corvair's independent  
four wheel suspensio makes the ride.  
Driving something like this is enough to satisfy the  
most discriminating indivudealist.



But you really shouldn't  
put off getting down to your  
Chevrolet dealer's much longer.  
Otherwise it may look like  
you're just following the crowd.

**CORVAIR** Unusual the Chevrolet way