

# Corvaair Winterland



5° jaargang

**5**



Aken H. van	Den Haag	1967 convertible	
Akker R. v.d.	Stompetoren	'60 sedan	
Craats	Boskoop		
Cramer M.	Amsterdam	'60 sedan, '61 Lakewood	mrcramer@planet.nl
Deijzen T.	Zaandam	'62 Spyder conv.	
Dijk K. van	Berlikum	Alle modellen	
Dijkstra A.	Amersfoort	1964 Spyder	
Eijkelenberg J.	Sittard	'65 coupe, '67 sedan	corvair65@hetnet.nl
Fernandes T.	Den Haag	'67 sedan	skc@gmtf.demon.nl
Graaff H. de	Rockanje (per 15 jan)	'64 conv.	hmdegraaff@hetnet.nl
Haan G. de	Ureterp	'65 Corsa	corvair@europe.com
Hilkens P.	Sittard	'62 Spyder	
Hompe O.	Amsterdam	'67 sedan	Straycat2@chello.nl
Honert T. v.d.	Laren		tacohajo@wxs.nl
Janssen L.	Limbricht	'62 coupe, '67 conv.	Jmljanssen@wxs.nl
Jonker G.	Vaassen	'62 conv.	
Keers R.	Amsterdam	'65 coupe	keers@xs4all
Koning de W.	St. Oedenrode	'65 conv.	
Marinus G.	Tilburg	'62 coupe	
Meeuwenoord M.	Noordwijkerhout		
Naseman G.	Valkenburg (L)	'62 conv.	naseman@wxs.nl
Nelis C.	Brunssum	'64 Spyder	
Pouwels J.	Venray	1962 conv.	
Rijn J.v.	Noordwijk	'65 sedan	
Salden P.	Sittard	Corvette 1969	
Sas H.v.	Eindhoven	1967 sedan	
Sieben R.	Maastricht	'63 conv.	
Siebes M.	Almere		
Slob J.	Noordeloos	Corvair trike	
Smit W.F.	Nieuwegein		
Smitz T.	Born	1967 coupe	
Tesselaar J.	Dieren	'65 conv.	
Trafic, F.de Koff/A.Kamp	Rotterdam	'64, '66 coupe '67 conv.	info@trafic.nl
Verstappen M.	Gennep	'63 conv.	m.verstappen@faireyarlou.nl
Vijfvinkel P.H.	Westervoort		
Vijsma R.	Dordrecht	'62 sedan	ronald@ekf.com
Visser F.	Zevenhuizen	'65 coupe	
Vles W.J.	Rotterdam		
Weder v. Leeuwen M.	Alkmaar		
Worp J. v.d.	Amsterdam	'64 Greenbrier, '67 sedan	
Wylick v. R.C.G.	Bergen LB		

Dit is een beknopte ledenlijst voor zover wij er nu over beschikken. Als jouw E-mailadres er niet bij is terwijl je dat wel zou wensen, laat het even weten d.m.v. een mailtje aan de redactie.  
Om privacy redenen hebben we geen adressen en telefoonnummers vermeld. Zou je toch een telefoonnummer wensen, ook dan even de redactie mailen of bellen. Ook eventueel buitenlandse adressen.



## Van de redactie

We hebben al een voorproefje gehad. De mensen die nu nog hun Corvair op de weg hebben zullen er goed voor moeten zorgen dat de wagen tegen de huidige weersomstandigheden beschermd is. Of eigenlijk hadden ze daar al voor moeten zorgen. Want met bakken tegelijk heeft men weer met zout gestrooid. En welke klassieker ook, kan daar absoluut niet tegen. Eenmaal zout in de naden krijg je dat er niet meer uit. Sterker nog, met water spoel je het nog verder de naden in. Deze uitgave van ons clubblad is alweer de laatste van de vijfde jaargang. Omdat we niet meer over voldoende interessant materiaal beschikken, en bovendien tijd te kort schoot, is het een ingekorte uitgave geworden. Als er mensen zijn, die denken een aardig verhaal te hebben maar het niet op papier krijgen, dan kunnen ze dat desnoods per telefoon aan ons doorgeven. Wij schrijven er dan wel een verhaal van dat interessant genoeg is voor dit blad. Zeker nu er een aantal feestdagen aan gaan komen, gekoppeld aan nog een paar vrije dagen, zul daar wel eens over kunnen denken. Omdat we de vorige keer nog een aantal exemplaren over hadden weten we niet zeker of iedereen nummer vier ontvangen heeft. Van onze administratie kregen we geen antwoord op onze vraag naar een actuele ledenlijst. Ook is het mogelijk dat er een paar mensen dubbele pagina's in hun blad hadden. Wie die heeft gehad melde zich. Voor het nieuwe jaar staat er weer van alles te gebeuren, althans zo liggen de plannen. De afgelopen keren dat we een treffen hadden heeft het weer een nogal negatieve rol gespeeld. Hopelijk blijft ons dat voor het komende jaar bespaard. Als er mensen zijn die ideeën hebben over de invulling van volgend seizoen (en die zijn er beslist) laat het dan weten. Jullie krijgen de volle ondersteuning van ons, en financieel staan we er ook niet slecht voor zodat dat geen belemmering hoeft te zijn. We

hebben nog steeds voor ogen een actieve en bruisende club te maken van de Corvair Club. Daarin zou een actieve webmaster ook nog passen. De inzenders bedanken we voor hun bijdragen aan dit blad.

Veel kijk en leesplezier.

## Afdicht strips

Via Caroline's relaties hebben we een ruime hoeveelheid gerubberd doek kunnen bemachtigen. Het is ideaal als afdichting tussen motor en carrosserie van de '60 t/m '64 Corvairs. Gezien Clark's onder deze zelfde benaming het spul in de catalogus heeft staan gaan we er van uit dat het ook hetzelfde materiaal is. Het is erg soepel, scheurvast en dik genoeg om met nietjes tussen de metalen strips te klemmen. Alleen de juiste draad om nietjes van te maken hebben we nog niet maar in een goede ijzerwarenaak zal die ook wel te vinden zijn. Tegen een geringe vergoeding kunnen we je het materiaal thuis laten bezorgen, maar alleen voor je eigen auto. We maken er geen handel van.

## Colofon

5<sup>e</sup> jaargang nr.5

dec./jan. 2002/2003

*Uitgave en redactie:*

Corvair Club Nederland

*Redactieadres:*

Bornerweg 13

6141 BJ LIMBRICHT

Tel./fax 046-4 51 63 23

E-mail: [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

*Administratie en abonnementen:*

Julianaplantsoen 251

1111 XN Diemen

tel./fax 020- 6 92 94 25

E-mail [m.cramer@planet.nl](mailto:m.cramer@planet.nl)

*Clubsite:*

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

*Lid worden:*

Door storting van € 30 op rek.

nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.

Corvair Club.

Jaarlijkse contributie € 25

*Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis*

## Uitbreiding

Sommige van ons wisten het al een tijdje. Bij de familie Vijsma in Dordrecht stond er een gezinsuitbreiding aan te komen. Bij navraag van de redactie bleek de nieuwe wereldburger juist twee dagen tevoren het levenslicht aanschouwd te hebben. Het is een jongen, Rocco genaamd, dus een aspirant corvairst. We zouden nog een geboortekaartje ontvangen, maar door alle drukte zal dat wel in het verschiep zijn geraakt. Desondanks Brenda en Ronald, namens de gehele club, van harte gefeliciteerd met jullie zoon.

## Nieuwe leden

Reeds in ons vorige nummer hadden we de familie Van der Craats uit Boskoop moeten verwelkomen in onze club. Zij waren er reeds bij tijdens ons lustrumtreffen in Afferden. Het was ons bijna ontgaan omdat we deze rubriek al een tijdje niet meer gehanteerd hadden. Daarom, met onze excuses, alsnog...

De familie Van der Craats heeft een licht blauwe 1960 sedan. In en eerste telefonisch gesprek meenden zij een te restaureren Corvair te hebben gekocht, maar bij nader inzien, tijdens ons treffen, zag de wagen er toch redelijk uit, waarbij wij een algehele restauratie niet meteen nodig achtten. (foto elders in dit blad) In hun enthousiasme wierpen ze zich op om het volgend seizoen een meeting te organiseren in het groene hart van Zuid Holland. Ronald Vijsma zou daarbij helpen. Wij zien dat gaarne tegemoet en zullen waar nodig assistentie verlenen. Zo komen we ook eens bij elkaar in die hoek van ons land die bovendien redelijk centraal gelegen is.

## Monza coupe III

Voor de derde maal maken we melding van de destijds uit Amerika ingevoerde Monza coupe van Jaak Eijkelenberg. Wat wil het geval; na verkoop aan een particulier ergens in het midden van ons land, is de wagen, keurig overgespoten, opgedoken

op nog geen zes kilometer vanwaar hij vandaan kwam. Nota bene door de oude eigenaar (Jaak) zelf ontdekt. Op zijn surveillance route als reserve politieagent, zag Jaak de Monza rijden in Stein. De nieuwe eigenaar is nog niet getraceerd, maar dat zal ongetwijfeld niet lang op zich laten wachten.

## Agenda

- Dec. 15/17 Kleintje Vehikel  
Utrecht  
" 31 New Years Ever Party  
Cruise Inn A'dam  
2003  
Jan 4 Documentatiebeurs Vught  
" 4 Apeldoornse Oldt. beurs  
Americahal  
" 7/16 AutoRai  
" 10/12 Interclassics  
Maastricht  
" 11 Oldt. beurs Rosmalen  
" 18/19 Int. Oldt. beurs Brugge  
" 25/26 " " Leiden  
Groenenoordhallen  
" 31 Hist. Rallye Monte Carlo  
Feb. 1 Flanders collection  
Expo Gent  
" 15/16 Oldt. beurs Rosmalen  
" 15/16 " " Roeselare (B)  
" 15 " " Doetichem  
" 22/23 Vehikel Auto's vee-  
markthallen Utrecht  
maart 7/9 Antwerp Classic Salon  
Bouwcentrum  
April 10/13 Techno Classica  
Essen (D)  
" 12/13 Veterama Auto+motor  
Ludwigshafen (D)

## Greenbrier

Aan de Greenbrier van Wim Smits wordt gewerkt. Zoals we vorige keer al meldden werd er in eerste instantie gekeken om een paar olieklekken te dichten, maar nadat de compressie gemeten was bleek dat cilinder twee totaal geen druk op te bouwen. Omdat het plaatwerk er grotendeels af was, werd meteen maar besloten de betreffende cilinderkop eraf te halen. Het bleek dat er een klepzitting losgeraakt was en dat deze tijden lang om de klep heeft

gebungeld. Steeds haalde de zitting daarbij een beetje materiaal van de kop weg zodat het gat nu twee keer zo groot was geworden. Een revisiebedrijf meende het gat nog dicht te kunnen lassen, maar nadat er eens geïnformeerd werd na enkele weken, bleek dat toch niet meer te gaan. Jaap Slob las dit artikelje in ons vorige blad, en maakte kenbaar nog een paar koppen te hebben liggen. Nadat Wim een afspraak had gemaakt met Jaap zijn ze tot overname overeengekomen. Binnenkort zal het blok opnieuw opgebouwd worden, en kan ook met de carrosserie begonnen worden. De oude kop is inmiddels van het revisiebedrijf in gedemonteerde staat teruggehaald, en kan dienen voor onderdelen.

## Shirts

Omdat we op ons vorige artikelje betreffende clubshirts, totaal geen respons hebben gehad, plaatsen we het nog maar eens. Als hierna mocht blijken dat er nog niemand reageert, gaan we er van uit dat er dat helemaal geen belangstelling voor is. Het betreft shirts (overhemden) met korte mouwen, in blauw, met een witte opdruk van ons logo op het borstzakje. Als je toch belangstelling hebt, laat het weten bij de redactie, en vermeldt meteen het aantal en je maat er bij. De prijs is bijgesteld. Wij denken dat de shirts rond de € 10 gaan kosten.

## Onderhoud

We hebben het wel regelmatig over oliefilters en welk soort olie, maar onze Corvairs hebben meer onderhoud nodig dan alleen die dingen. Zo hebben we het in voorgaande edities onderhoudskaarten afgebeeld. Deze hebben niet alleen een decoratieve functie, maar zijn ook bedoeld om jullie wegwijst te maken naar alle smeerpunten op de auto. Als je lang van je Corvair plezier wil hebben, gebruik zo'n kaart dan ook. De meeste APK-afkeuringen zijn op de fusee-kogels. Wist je dat met een goede smeerbeurt de speling flink teruggebracht kan worden, al is

het dan maar tijdelijk (net voor de APK). Dus denk eraan; onderhoud aan een Corvair is meer dan alleen maar olie verwisselen en contactpunten vernieuwen!

## Aan de haak

Zoals de meesten reeds gelezen hebben, krijgen aanhangwagens en caravans een eigen nummerplaat. Deze Europese maatregel is om fraude en diefstal tegen te gaan. Het betreft aanhangvoertuigen met een (maximaal beladen) gewicht boven 750 kg. Daarvoor moet je naar het postkantoor om een nieuw kenteken aan te vragen. Neem het oude kenteken of registratiebewijs mee. Heb je dat niet, dan kan een chassisnummer ook volstaan. De nieuwe kentekens krijgen de letters W. Lichtere aanhangwagens blijven het kenteken van het trekkende voertuig behouden, met dien verstande dat per 1 sept. 2003 alle platen wit moeten zijn. Kosten €15 voor registratie en ongeveer €10 per plaat.

## Opzegging

Van Peter Vijfvinkel ontvingen we het bericht dat hij de club wil verlaten. Hij heeft om praktische redenen een moderne cabriolet gekocht, hetgeen wij kunnen begrijpen. Hij is i.i.g. de eerste in vijf jaar tijd die zijn lidmaatschap officieel opzegt, hetgeen wij kunnen waarderen. Wij hebben hem reeds veel plezier gewenst met zijn Renault 19 cabriolet.

## Nieuwjaarsstreffen

Ook deze keer hebben we weer ons traditioneel nieuwjaarsstreffen. In samenspraak met Saskia en Remco v.d.Akker kunnen we op 10 januari in hun voortreffelijke accommodatie weer gezellig een balletje opwerpen over onze troetelblikjes. Het adres is als vanouds; Noordervaart 124 (bij de stompetoren), in Stomporetoren. Bij Alkmaar. Voor een hapje en drankje wordt gezorgd. Dus tot **vrijdag 10 januari vanaf 19.00 uur in Stomporetoren.**

## Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en ontwikkeling van de Corvair.

Deel 21 Vert. Wim Smit  
*Uit Corvair Affair Mike knepper*

Er is geen wet die iemand verbiedt in je privé leven te kijken. Want als je al een credit card aanvraagt of lening wil afsluiten wordt je verleden al beangstigend diep nagetrokken. Het is een kenmerk van de *American way of life*. Maar er is een fundamenteel verschil tussen iets kritisch uitzoeken en iemand intimiderend op de huid zitten. En kort na de brief van Murphy aan Danner en Danner's brief aan Gillen beweerde Nader dat men van uitzoeken inderdaad overging tot intimidatie. De standaard procedure voor een getuige die voor een Senaatscommissie verschijnt is het afleggen van een verklaring waarmee deze diens zinswijze, ideeën, beschuldigingen, ontkenningen duidelijk maakt, waar de commissie dan vervolgens vragen over stelt. De dag voor zijn eerste optreden voor de Ribicoff commissie, op 9 februari, trok Nader zich terug in zijn appartement om zijn openingsverklaring voor te bereiden. Het moest raak zijn. Hier had hij zeer lang naar toe gewerkt. Voor een gouvernementele onderzoekscommissie zou hij de immorele en criminele praktijken van de Amerikaanse auto-industrie, in het bijzonder General Motors aan de kaak stellen vanwege het veroorzaken van lichamelijk letsel en de dood van Amerikaanse burgers omwille van een zo groot mogelijke winst.

Hij moest de juiste woorden kiezen. Maar dat viel niet mee. De telefoon ging voortdurend. De telefoontjes waren niet bedreigend, in het begin in ieder geval niet. De bellers deden zich voor als vliegticketagent en hingen dan op. Of het was een pakketdienst medewerker die het over een niet bestaand pakketje had dat opgehaald moest worden. Het leek nog het meest op gedrag van kinderen die kattenkwaad uithaalden. Maar

vervelend. Later op de avond en tot in de kleine uurtjes werden de telefoontjes harder van toon met zinnen als: "Waarom ga jij niet terug naar Connecticut, jongen".

Gillen ontkende later alles, door te zeggen dat zijn mensen één keer gebeld hadden omstreeks elf uur om te horen of Nader thuis was. Meer niet. Nader stelt dat al die telefoontjes wel degelijk hebben plaatsgevonden. Het onbehaaglijke gevoel dat Nader gedurende januari kreeg bereikte zijn hoogtepunt met de telefoontjes. Na die bewuste avond kwam er een periode van rust maar tegen het einde van februari nam de druk weer toe. Op een avond stapte Ralph een drogisterij binnen in de buurt van zijn appartement om de

programma met Mike Douglas. Hij was aan de late kant voor zijn retourvlucht, rende naar de vertrekbalie en gaf de medewerker zijn ticket. Tegelijkertijd stonden twee mannen op die in de vertrekhal zaten te wachten. Ze checkten in en gingen naast hem zitten. Alsof hij in een slechte B-film was terechtgekomen moest Ralph eenmaal terug in D.C. nog een reeks afleidingsmanoeuvres uitvoeren om van zijn belagers af te komen.

Twee dagen later liep hij op een binnenplaats toen een aantrekkelijke blondine op hem afstapte en hem vroeg om haar te helpen iets zwaars in haar woning te verplaatsen. Verbluft, niet gewend aan zulke vragen, weigerde hij. En ook dit aardige



### Bob Rutter Arden, North Carolina

*Een enorme kreukelzone heeft de Corvair in ieder geval  
En als er tijdens een dergelijke botsing ook nog eens  
mensen in zitten vallen er zeker geen gewonden.*

nieuwste autobladen te bekijken. Terwijl hij een nummer aan het doorbladeren was stapte er een aantrekkelijke jonge vrouw op hem af die hem zomaar vroeg om met enkele van haar vrienden mee te gaan naar haar appartement om te discussiëren over 'buitenlandse zaken'. Nader weigerde verbouwereerd. De vrouw ging er vandoor zonder naar andere mogelijke deelnemers te zoeken. De volgende dag vloog Ralph naar Philadelphia voor een

ding verdween zonder naar andere hulp te zoeken.

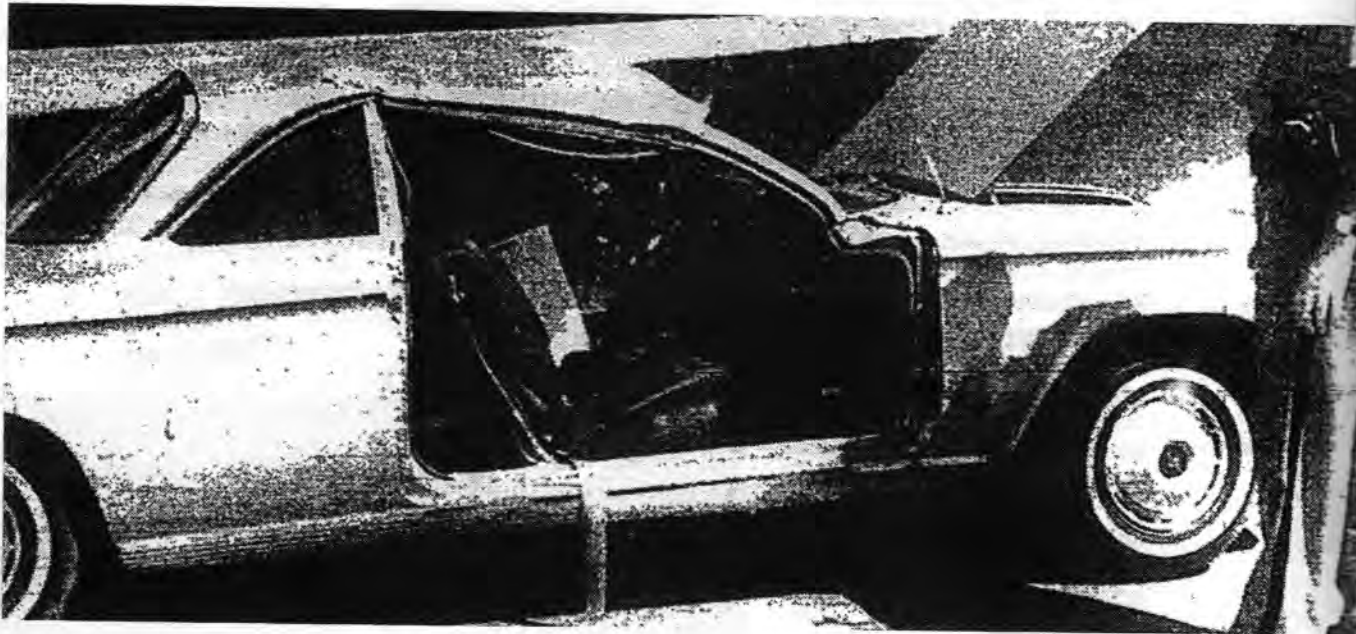
Toeval? Paranoia? Misschien. GM ontkende later hardnekkig dat ze zich aan dergelijke onderzoekspraktijken hadden schuldig gemaakt en Danner en Gillen ondersteunden deze ontkenningen. Maar Nader was ervan overtuigd dat men erop uit was geweest om hem in diskrediet te brengen. En hij wilde dat dit algemeen bekend was.



Het was niet meer dan logisch dat Ralph Nader bij de New Republic Magazine terecht kwam. De New Republic Magazine was een strijdbaar, goed geschreven tijdschrift met een kleine oplage, die in die tijd de mening verwoordde van een kleine maar groeiende groep van mensen in het land. Het blad richtte zich op misstanden, onregelmatigheden en immoreel gedrag binnen de overheid en de zakenwereld. Nader schreef in

getuigde voor de subcommissie en was bezig om de deksel van een beerput te lichten die zijn weerga in de industrie niet kende. Ridgeway 's verhaal was een serieuze aanklacht, maar terwijl het artikel zeker een paar duizend mensen razend maakte, bracht het toch geen grote schok teweeg. Dat veranderde toen een verslaggever van de New York Times, Walter Rugaber het las en het in verband bracht met een artikel een paar dagen eerder in

innam door een bericht uit v, doen met een hartgrondige ontkenning van enige betrokkenheid bij de zaak. Op acht maart gaf Roche zijn PR mensen de opdracht om een reactie te geven op de toespelingen van Ford. Maar die avond nog kreeg Roche van boze stafleden te horen dat het inderdaad GM was geweest die achter de achtervolging van Nader had gezeten. In plaats van een ontkenning was het



een tijdsbestek van een paar maanden verschillende artikelen voor het blad waaronder een uittreksel uit zijn boek. Het blad was niet de aandachttrekker van het grote publiek waar Nader op uit was maar het was een begin. Nader had New Republic verslaggever James Ridgeway op de hoogte gehouden van de vreemde gebeurtenissen in de weken daarvoor inclusief de achtervolging in Philadelphia en de ontmoetingen met de twee vrouwen. Ridgeway was ervan overtuigd dat er een samenzwering op handen was. Hij schreef een artikel voor het maart nummer getiteld "The Dick." In dit artikel beschuldigde Ridgeway geen bedrijf in het bijzonder van de zogenaamde samenzwering bedoeld om Nader te beschadigen en intimideren. Waarschijnlijk zat er een grote autofabrikant in Detroit achter, zei hij. De reden? Nader

de Washington Post over een van haar verslaggevers die door een paar privé detectives per abuis voor Ralph Nader was aangezien. De schokgolf was nu serieus in de maak.

Rugaber telefoneerde wat, schoof wat feiten in elkaar en op zes maart stond zijn verhaal op de voorpagina van de Times: "Criticus van de auto-industrie veiligheidsnormen zegt dat hij werd achtervolgd en lastig gevallen". Dit trok een ieders aandacht. In het bijzonder die van James Roche. Roche die bezig was om de omvang van het probleem zo goed mogelijk vast te stellen, schakelde zijn mensen in om er achter te komen of er waarheid in Nader's beschuldigingen zat en of GM iets te verwijten viel. Hij eindigde met lege handen. Niemand kon of wilde enig licht laten schijnen op de situatie.

Ford Motor Company was de eerste die publiekelijk positie

antwoord van GM een bekenenis: Er had een onderzoek naar Ralph Nader plaatsgevonden om er achter te komen of er enige verbinding bestond tussen hem en de procederende partijen in de vele Corvaire zaken. Maar GM ontkende de waarheid van Nader's beschuldigingen te zijn lastig gevallen.

Maar daarmee waren de feiten niet van tafel. Nader was gevolgd, en zijn vrienden en burens ondervraagd. Dus misschien zat er toch wel een kern van waarheid in deze lastige beschuldigingen. Senator Ribicoff wilde er in ieder geval meer van weten. *wordt vervolgd*

## Caroline's Spyder

Eindelijk is het dan zo ver. De Spyder van Caroline heeft een nieuw jasje.

Nadat zij zelf wekenlang de restanten van de brand aan de achterkant van haar auto verwijderd en geschuurd had, werd er met een spuitbusje primer over

hier weer een ruime hoeveelheid plamuur aan te pas was gekomen om de zaak enigszins strak te trekken.

De wagen is naar een carrosseriebedrijf gegaan waar de koets verder werd voorbereid om dan nieuw gespoten te worden. Er worden in dit bedrijf o.a. auto's gechopt en als 'streetrods'

Nadat de Spyder ontdaan was van de nog in de weg zittende onderdelen, waarbij ook het glaswerk voor en achter werd weggenomen, werd eerst de naad met een tinlegering dicht gesmolten en de rest van het plaatwerk strak gemaakt.

Het motordeksel, dat ze kreeg van Andries en Francois van Traffic, werd gelijk met de motorruimte eerst voorbereid met een hoeveelheid primer. Daarna kreeg de rest van de carrosserie een lading primer/filler. Na een hevige schuurbeurt was het tijd voor een stevige laklaag in nagenoeg dezelfde kleur als de wagen had; zilvergrijs. Nu staat de body er in ieder geval weer 'sic en span' op. Voor het motorblok zitten we nog te wachten op de revisie van een cilinderkop. Onlangs zijn we weer eens gaan bespreken wat te doen met de deels versmolten verbrandingskamers. Dit smelten is niet het gevolg van de brand, maar ooit een keer is de motor veel te heet geworden en heeft de verbrandingskamers door de hitte vervormd. Dit hoeft niet echt een probleem te zijn, zolang er voldoende compressie is, maar als het blok toch uit elkaar ligt moet het bewerkt worden want de

*Nadat de oude lak eraf gehaald was werd hij in de filler/primer gezet.*

gespoten. Dit om de vliegroest geen kans te geven opnieuw aan de slag te gaan.

Als plaatwerk in de brand heeft gestaan en door de brandweer met veel water geblust is, wil je niet weten hoe gauw en hevig er de roest op zit. Al een dag later herken je plaatwerk als zodanig niet meer.

Met de verbrande lakrestanten kwamen er ook meer feiten aan het licht. Het bleek dat de auto ooit in Amerika voor een deel een nieuw achterwerk had gekregen, en daar waar het aan het bestaande was blijven zitten, waren de deuken grotendeels opgevuld met 'bondo' (plamuur). Er was nog getracht de deuken eruit te trekken, want er zaten nog geboorde gaatjes in. Maar veel is daar niet van terecht gekomen. Ook daar waar het 'nieuwe' aan het bestaande was vastgezet, juist boven de wielkast linksachter, had men niet al te nauwkeurig gewerkt. Er was zoveel ruimte ontstaan dat er ook

*De auto, ontdaan van zijn aandrijving, ontroest, en van een dun primerlaagje voorzien*

uitgedost. Het is zeker de moeite waard om hier eens tijdens een treffen een kijkje te gaan nemen.



ingesmolten koppakkingen zorgen er voor dat je met nieuwe de ruimte niet meer goed dicht krijgt. Ook langs een klepzetel was er verdacht veel ruimte zodat die na verloop van tijd toch wel een keer zou kunnen gaanlos zitten. In

samenspraak met het revisiebedrijf hebben we besloten de kamers te laten uitkotten en er 'big bore' pakkingen in te leggen. Voorts komt er dan een nieuwe klepzetel in, zoals bij de andere kop is gebeurd. Voor een cilinder met een

scheurtje in de hals hebben we inmiddels ook een vervanger, en zowat alle pakkingen zullen vervangen gaan worden. Inclusief de grote keerring in het koppelingshuis.

Het plaatwerk van het blok heeft inmiddels al zijn zwart kleurtje, en ook de starmotor, olie vulpijp met dynamo-bevestiging, dynamo en andere artikelen zijn voorradig. Het enige wat ze nog zoekt is een kabelboom met pro- en contra stekker in de 'firewall'. De glaasjes van de achterlichten behoren ook hiertoe. Het heeft allemaal wel wat vertraging opgelopen, maar het ziet er naar uit dat Caroline's Spyder volgend seizoen toch echt weer van de partij is.

*Hiernaast zie je wat er in dit bedrijf zoal gemaakt wordt. De '47 Plymouth heeft wat van zijn raam- en deurlijsten moeten inleveren. Ook is hij dieper over de wielen gezakt.*

*Beneden: De Spyder met een nieuw jasje aan, geduldig wachtend op zijn glaswerk en aandrijving naast een '55 Ford sedan.*





# Flagstaff

Mijn verhaal eindigde in de vorige editie op de donderdagmiddag van de conventie.

Die avond was ik nog teruggegaan naar het terrein en ontmoette een jongere man die ook een 140 met airco had. We bleven nogal lang praten, maar toen ik Clay Wispell zag maakten we de afspraak die avond samen te gaan eten. Na het diner hebben we in de lounge nog wat nagepraat en ontmoetten we nog diverse Corvairmensen waarbij ik steeds hetzelfde verhaal; wanneer... waarom... hoe... moest vertellen.

De volgende dag was er de 'autocross'. Op een groot parkeerterrein bij een sportzaal (drome) was een route uitgezet met behulp van pilonnetts en strepen. Het was een mijl lang en had nogal scherpe bochte. Bovendien was het erg smal, zeker naar Amerikaanse maatstaven. De standaard auto's reden dit parcours tussen de 40 en 50 seconden, afhankelijk welk type auto met dito motor. Maar de gemodificeerde, waarbij er waren die het predikaat Corvair nauwelijks nog konden dragen, deden het in 33 tot 35 seconden. Daartussen zaten dan licht

gemodificeerde turbo's en 140ers. Omdat er een flinke wind stond was het wat de warmte betreft daar goed te doen. Larry Claypool was de speaker die de zaak aan elkaar praatte. Het bleef interessant tot de laatste minuut. Toen het afgelopen was zijn we teruggegaan naar de conventie om nog wat onderdelen te kopen. De dag erna moesten de "vendors" al voor elf uur hun handel verwijderd hebben. Zodoende kwam ik in contact met de man van Rafee, een jonge Mexicaan uit Los Angeles die beweert goedkoper te zijn dan de rest. Achteraf blijkt dat maar ten dele waar te zijn. Ik kocht er een kofferbakrubber. Weer werden we aangesproken door diverse mensen



*Wie modelauto's zoekt van Corvair is op de conventie zeker van succes.*

ander, en spoedden ons toen naar een restaurant want we moesten nog wat eten die avond. Het was al laat en in dat restaurant was er een saladebar. Toen dus ons eigenlijke 'meal' kwam hadden we al een flinke hap gehad. Ook hier was het weer "Hi guy's how are you, do you need anything" enz.

Toen we buiten kwamen was het al donker en zijn we naar onze kamer gegaan.

Zaterdag 29 juni. Die morgen waren we weer bijtijds terug. Als er nog activiteiten waren, dan was het in de voormiddag. De vendors binnen zouden het na enkele uurtjes voor gezien houden. Buiten ging men nog even door. Veel activiteit was er niet meer. Echter er werden nog flinke kortingen gegeven, en toen Mark Aksamit van South West Corvair een prijsbordje op een grote tafel met klein spul verwisselde met "All Free", was het zoets als vliegen op een paadekeutel... inclusief ondergetekende! Gerda had juist een nieuwe Corvairtas gekocht, en die werd meteen ingewijd. Toen ik eenmaal goed aan het verzamelen was, ging ik nog even naar binnen waar ik bij Larry Shapiro klepstoters kocht en een praatje maakte, en bij Clark's een turbodemper. Ik had nu zo veel dat we die middag naar een "Wal Mart" moesten voor een koffer extra. Het was een hele toer die winkel te vinden, en daarna weer terug naar ons hotel want we

*Als vliegen op een paardevijf vlogen ze erop af toen de bordjes verwisseld waren. Ook jullie redacteur, met de nieuwe tas in de linkerhand.*

nadat ze aan onze 'badge' gezien hadden dat we van over de grote vijver kwamen. Bij Joan en Cal Clark kocht ik ook nog het een en





Hierboven: Alleen de motor is Corvair, frame is van Lola en body ook zo iets. Daarnaast: twee aardige kontjes.

Rechts: Zwaar gemodificeerde LM. De box naast de piloot is een inlaat voor frisse lucht.



Onder: Een gemodificeerde EM, zie ook andere fotopagina. De wagen was sterk ingekort. Daarnaast een vreemde eend in de bijt; een Ford van rond '50.





moesten ons klaar maken voor het "banquet".

We zouden samenkomen bij "Little America" waarna we met bussen naar een grote hal weden



Marybeth en Larry Claypool

gebracht. De zwarte chauffeur maakte geintjes met de passagiers, en Charly Dye liet zich daarin niet onbetuigd. Het "banquet" is dus de prijzen uitreikingen met een etentje en de nodige speeches.

We werden weer voorgesteld aan een aantal mensen waarvan veel NTCA-leden, maar ook aan andere bekende Corvairmensen zoals Larry Claypool en zijn vrouw, Richard en Breven Finch, Harry Jensen, Larry Schmuhl en zovele anderen.

Voordat we aan tafel gingen werd me door Clay een heuse Texaanse vlag om gehangen (Now you are a honored Texan... and I still am) en moesten we nogmaals de ronde doen in de naaste omgeving waar de NTCA-leden zaten, zo'n zeventig mannen en vrouwen sterk, en weer handjes schudden. Zoals gezegd bestond de avond uit een diner, dat met groot vertoon opgevoerd werd, en eindeloze prijsuitreikingen die vooraf gegaan werden door toespraken. De opvallendste prijs ging wel naar de pechvogel, die met wat geluk voor dez prijs in aanmerking was gekomen. Hij was zeven dagen onderweg geweest vanuit Virginia,



Het doornemen van de spelregels voor de rally in de openlucht

en had daarvan vier dagen in een garage aan zijn auto moeten sleutelen. Door een vriend te bellen om te zeggen dat hij later zou komen, werd hij genomineerd, want de vriend meldde hem aan voor deze prijs alvorens de aanmelding hiervoor zou verlopen. Ook Rusty Rose viel weer in de prijzen. Daarvoor zou je zijn website moeten bekijken via ntca; een knap staaltje restauratie. Ergens tussen 11 en 11.30 uur was het afgelopen en werden we weer de bussen ingedreven, met dien verstande dat we nog een kwartier moesten wachten op onze bus. Bij "Little America" aangekomen realiseerden we ons pas dat dit de laatste nacht in Flagstaff zou gaan worden. Daarom namen we uitgebreid afscheid van allen om ons heen en speciaal van Carolyn en Clay die we heel hartelijk bedankten voor hun hospitality tijdens deze mooie dagen, en de

informatie voorafgaand aan onze hele reis. We hebben beloofd volgend jaar weer van de partij te zijn, en daar hielden ze ons aan. Zondag 30 juni. De volgende morgen op tijd uit de veren, want we hadden nog een hele trip te gaan waarvoor we slechts twee dagen hadden. Via het glooiend landschap van noord Arizona kwamen we in Monument Valley in Utah. Dit landschap kan eenieder zich wel voorstellen als hij ooit een oude 'cowboy film' gezien heeft. Vandaar ging het weer via Durango weer de Rocky Mountains in. In het plaatsje Silverton vonden we met enige moeite een motelkamer. Hoe het verder ging is reeds beschreven in nr 3 van dit jaar. Hopelijk kan ik volgend jaar weer een soortgelijk verhaal vertellen. Leon Janssen

Monument Valley







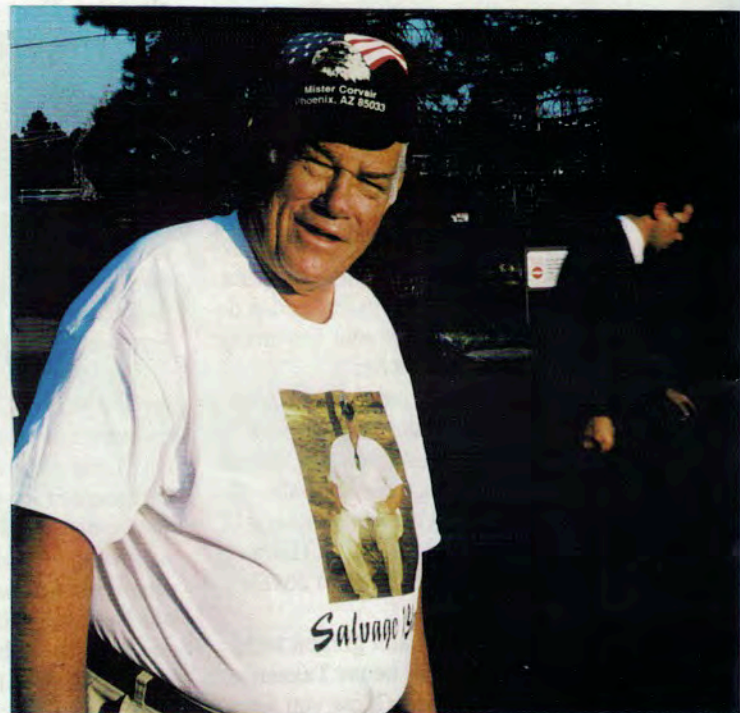
*Links van boven naar beneden: Ook dit is een Corvair en nog wel uit de eerste serie.*

*Joan en Calvin Clark, beiden komen uit het onderwijs en ze zijn reeds 29 jaar Corvair onderdelen leveranciers.*

*Rafee, een beetje ruig, maar toch heeft hij leuk spul.*

*Rechts v.b.n.b: Charley Dye, behalve onderdelen verkopen speelt hij ook de clown.*

*Mary-An en Mark Aksamit van South West Corvair.*





## Wolf in schaapskleren

Dit verhaal is een vervolg op het verhaal wat geplaatst is in clubblad nr.2 van de 4<sup>e</sup> jaargang. Dus als het je interesseert, pak dit nummer er even bij. Neem dan gelijk nr.1 van de 5<sup>e</sup> jaargang erbij want de onderste foto op pagina 10 heeft hier ook mee te maken.

Als men de foto's bekijkt dan zijn er diverse details te ontdekken die verschillen van de originele Corvair motor. Ik zal er een paar beschrijven.



Het aantal poelies waarmee de lange V-snaar om de hoek wordt geleid heb ik verdubbeld. Ik bespaarde hiermee wat ruimte voor de polyester trike body zodat die niet gewijzigd hoefde te worden. De halfautomatische VW versnellingsbak waar de Corvairmotor<sup>f</sup> aan gekoppeld wordt, heeft een externe oliepomp nodig. Dus heb ik op de Corvair motor ee extra oliepomp geplaatst. Deze wordt door de krukas aangedreven met behulp van de kleine V-snaar.

De elektronische ontsteking is van Bosch. Het centrifugaal gedeelte is van Mallory omdat hierbij de centrifugaal vervroeging instelbaar is. De rotor in de verdeelkap is van BMW, en is voorzien van een toerenbegrenzer.

De oliefilter adapterplaat heb ik opnieuw geconstrueerd zodat het oliefilter niet meer hinderlijk achter het blok uitsteekt.

De uitlaatdemper is van een VW bus en ligt boven op de versnellingsbak. De uitlaatbochten heb ik van RVS pijp vervaardigd. Aan beide zijden heb ik drie uitlaatbochten bij elkaar laten komen om vervolgens met twee pijpen naar de demper te gaan. De motor wordt aan de achterkant gesteund op de motorkooi door middel van een rubberen motorsteun.

Zo nu hou ik op met de technische details; Starten die motor!

En ja hoor, na een lange druk op de startknop begon de motor te praten. Weliswaar in het begin nog een beetje hoesten en proesten maar na enig afstelwerk aan de

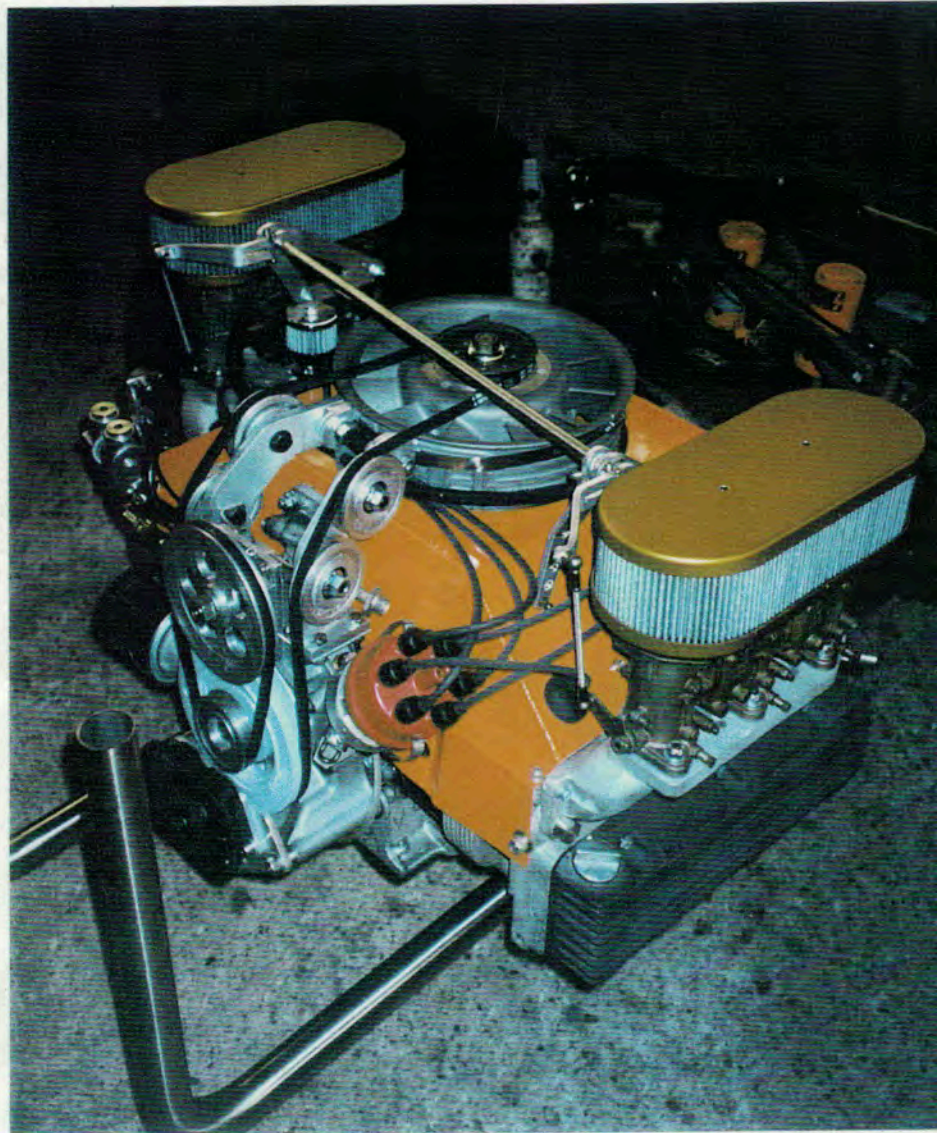
ontsteking en de carburateurs ging de motor steeds mooier lopen. Een stoterstang die pas na 10 minuten op z'n plaats schoot, veroorzaakte nog even een tik, maar na opnieuw afstellen van de kleppen was de tik gelukkig weer verdwenen.

De eerste proefrit diende zich aan. Eerst nog wat voorzichtig want het blok moest nog inlopen.

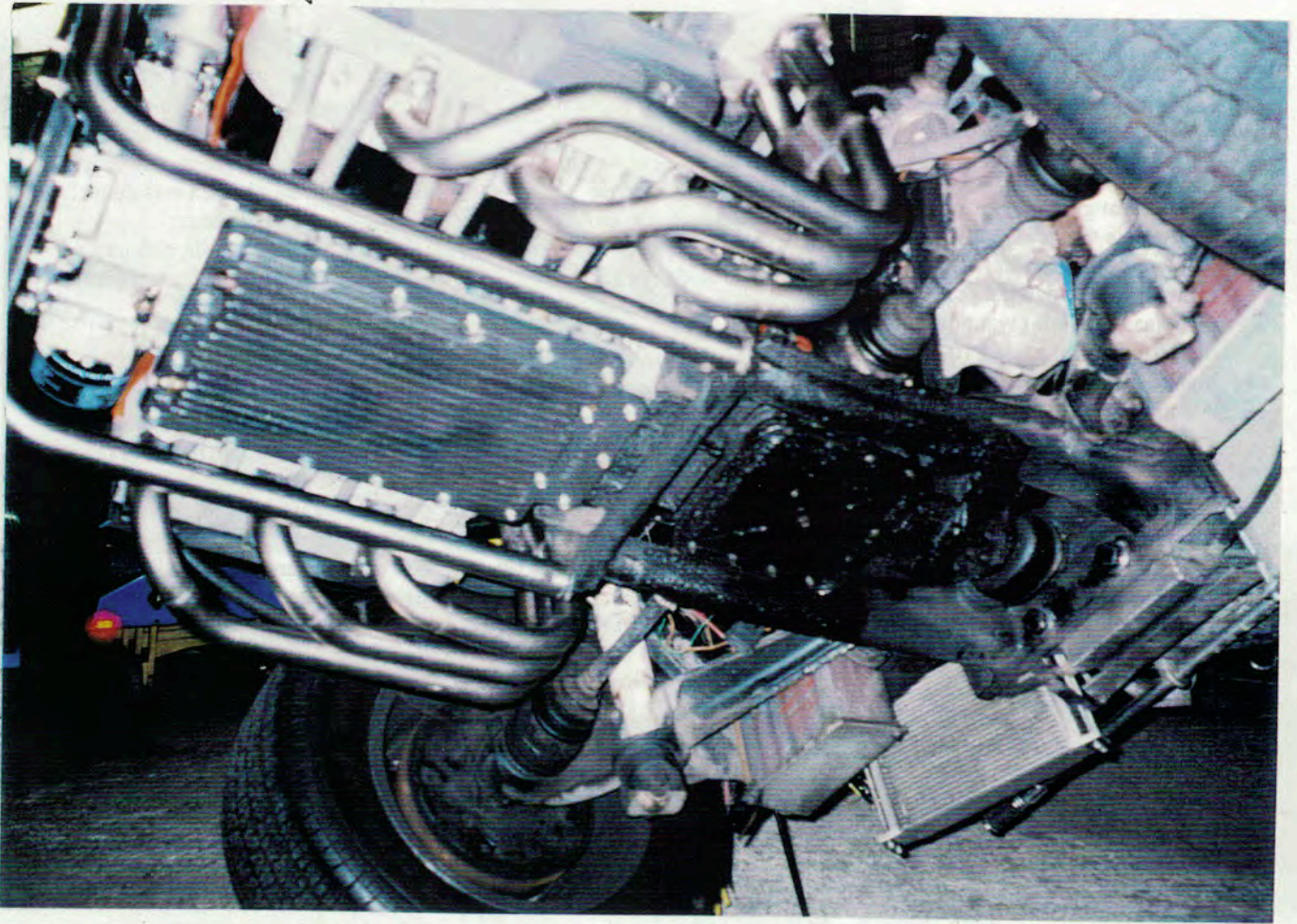
Maar het werd pas echt genieten nadat het blok ingelopen was. Wat een souplesse en power!

De trike versnelt moeiteloos naar de 200km per uur. De motor draait dan 6000 toeren per minuut en geeft geen krimp.

Maar het hoeft niet altijd zo hard, ook met lage snelheid kan ik enorm genieten van het geluid dat de Corvairmotor achter me maakt. Inmiddels heb ik probleemloos 5000 km afgelegd. Als ik met het

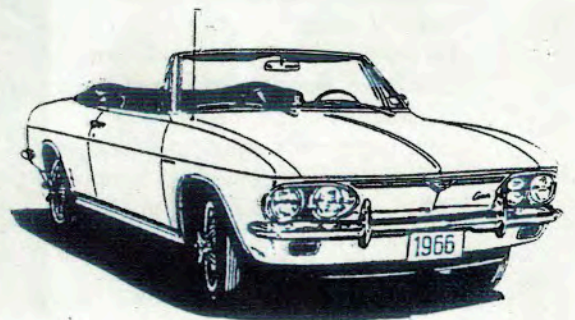






verkeer mee rol dan is het benzinegebruik 1 op 10, en het oliegebruik minder dan 0,5 liter op 1000km. Kan slechter, toch? Ondanks het feit dat de Corvairmotor wat langer is, zit de motor toch netjes en onopvallend in de trike. De trike is dus een wolf in schaapskleren geworden, en dat spreekt mij wel aan.

Groeten, Jaap Slob.





## Ladavair op Cuba

Sommige van ons hebben wel eens eerder plaatjes gezien van Corvairs in Cuba.

Nog maar pas geleden ontvingen we het Franse Corvairblad met daarin een brief van een zekere Frederic Travers aan ene Michel van de club.

Hij schrijft o.a.

*"Ingesloten stuur ik je mijn foto's van een prachtige Corvair sedan die ik enige maanden geleden heb gemaakt in Varadero op Cuba.*

*Ik adviseer alle lezers van het blad een keer naar Cuba te gaan, er zijn nog meer dan 45.000 oude Amerikanen die grotendeels nog rijden. Dat ziet er bijzonder surrealistisch uit. Cuba is een levend automobielmuseum.*

*De Cubanen zijn erg trots op hun oude Amerikanen, vooral wanneer er een foto van wordt gemaakt.*

*Hun situatie is erg moeilijk vanwege het embargo. Maar dat weerhoudt hen er niet van gastvrij en openhartig te zijn. Frankrijk is niet gebonden aan het Amerikaans embargo, er zijn hier veel auto's en andere producten van Franse*

*makelij. Samengevat, voor de liefhebbers van oude voertuigen, in een authentieke omgeving, is Cuba heel erg aantrekkelijk.*

*Frederic Travers (nieuw lid van de (Franse) Chevrolet Corvair Club).*

Nu hebben we wel eens eerder afbeeldingen gezien van Corvairs op Cuba. En meestal waren ze getransformeerd naar een ander onderstel. Zo ook hier. Zonder de wagen te kunnen onderzoeken zijn we er haast zeker van dat het onderstel van een Lada is. De motor ligt nu in het vooronder, en voor de cardanas is er een tunnel in de vloer gemaakt. Ook de voorruit is vervangen geworden, waarschijnlijk uit een Falcon waarbij de hoekjes vakkundig zijn gedicht. Ze zit ze wat hoger in het dak maar het blijft een Corvair. Helaas heeft men bij het zoeken naar spiegels enigszins mis gegrepen.

De grille is ook van Lada en men heeft in het midden een beschaafd knikje gemaakt om hem beter te doen passen, en de 'wing' maakt het af. Jammer dat ze in de lamp-rondingen niet helemaal met de lijn zijn meegegaan. Boven in

de grille zit een minuscuul gaatje, waarschijnlijk om de (nu) motorkap te kunnen openen. De bumpers zijn Corvair maar de 'guards' zijn Lada deLuxe (Fiat 125). De tank en vulpijp zijn naar achteren verhuisd. Mooi is dat men de hogere ligging kon compenseren door bredere, maar kleine, lichtmetalen wielen te monteren (Die heeft men dan weer wel!)

Dat de Cubanen ware kunstenaars zijn in het rijdend houden van het oude spul weten we al lang. Voor specifieke onderdelen als giet-iijzers koppen en (hoofd)remcilinders maken ze matrijzen en gieten ze die zelf. Kleppen, zuigertjes en ander rond spul worden gedraaid uit grotere exemplaren.

We weten dat iemand van onze club binnenkort ook naar dat land gaat. Wee zijn gebeente als hij niet met een paar honderd foto's terug komt.

Andere auto's op de foto's zijn Ford Zephyr '51-'56(wit), Ford Consul '56-'62 (blauw), Chevrolet BelAir '54 (op achtergrond, rood) en Buick '53/54. LJ.





Foto rechts: De Corvair tussen de andere oudjes. Eerst dachten we dat de blauwe wagen er achter een DKW F11 was maar bij nadere bestudering blijkt het een Ford Consul '56-62 te zijn.



Links: door lagere banden te monteren komt te wagen niet al te hoog boven het wegdek te staan. Omdat het gewicht naar voren is gegaan ligt hij daar ook het diepst.

Rechts: Duidelijk is het klepje te zien van de benzinevuldop. De eigenaar houdt ook rekening met het openslaan van de deuren en de hoge stoeprand. De ruiten zijn beplakt met een verduisterende folie.



Ook de achterbumper is naar onze mening niet origineel ofschoon hij een goede pasvorm heeft lijkt hij te dik te zijn. De achterlichten zijn ook vals maar passen goed bij de carrosserie. Alles bij elkaar, gezien de Omstandigheden een leuke auto.





### Corvair 700 de Luxe coupe

Deze prent haalden we uit het blad "automobiel klassiek" van januari 2000. In dit blad worden gewoontegetrouw foto's gepubliceerd uit vroeger tijden. Het kiekje is gemaakt voor het pand Govert Flinckstraat 348 te Amsterdam. De hier afgebeelde Corvair is vrij uniek naar Europese maatstaven. Het is een coupe van het eerste model (1960). Aanvankelijk dachten we dat de wagen een roldak had, maar het blijkt een laagje sneeuw te zijn. Aan de hand van de Opel op de achtergrond moet de foto in ieder geval in de winter van 1963/64 of daarna gemaakt zijn, en is de Corvair hier minstens drie jaar oud

Met het vervaardigen van een coupe begon men pas laat in het eerste modeljaar, en er zijn er maar weinig van geëxporteerd. Aan exacte cijfers wagen we ons niet op dit moment. De Corvairs die voor export bestemd waren, werden in Canada gemaakt en als CKD (complete knocked down) wagens, dus in onderdelen, naar het buitenland verscheept. Voor Europa was dat voornamelijk Antwerpen en Biel in Zwitserland. Hier werden ze weer in elkaar gezet, en de eerste jaren ook van een laklaag voorzien op de lopende band tussen andere GM-producten als Opels en Vauxhalls. De Zwitsers hielden er zelfs voor enige tijd een eigen bekleding lijn op na.

Deze manier van importeren werd gedaan om hoge bedragen aan invoerrechten te omzeilen





## Cadeautje

Het is gebruikelijk dat er getrakteerd wordt en cadeautjes in ontvangst worden genomen wanneer er iemand jarig is. Dat geldt dan voornamelijk voor kinderen. De 'grote mensen' maken zich blij met voor de dames een bloemetje en de heren een doosje sigaren of 'after shave'. Maar een Corvairst is ook wel eens jarig, en wat schenk je die....? Welnu, net als de kinderen, met een cadeautje.....een stuk speelgoed, en dan in de vorm van een spel. Maar het is geen gewoon spel, of eigenlijk de doos is niet gewoon. Op de bovenkant van de doos staat heel groot een Corvaire afgebeeld. Een uniek internationaal spel. Gedateerd is het niet maar aan de hand van de plaatjes een herdruk uit de jaren zeventig. Van oorsprong Zwitsers, begeleidende tekst in het Duits en het speelt zich af in Parijs.

Het is dus een vrij uniek spel, zeker omdat er nog nooit mee is gespeeld, want alles zit nog perfect in de verpakking en het binnenwerk is puntgaaf.

Het zijn zo van die hebbedingetjes die je zo maar ergens op een rommelmarkt kan vinden. Maar dan moet je er wel oog voor hebben... en dat dan voor een niet Corvairst maar wel clublid!

En of hij vond dat het nog niet genoeg was, voegde de gulle gever er nog een paar doorsmeerkaarten bij.

De jongens in Rotterdam zouden er ook blij mee zijn.

Bedankt Pierre!



## De exclusieve Eagle van Eshleman

Het bedrijf Eshleman startte 1946 met het vervaardigen van kleine vliegtuigen in Baltimore, Maryland. In 1948 schakelden ze over op tuintrekkertjes en bijbehorende accessoires. Later kwamen daar nog grasmaaiers bij. Het eerste automobiele product van het bedrijf verscheen in 1953,

signaturen van General Motors en Corvair ontdaan was. Zelfs de naam Delco op de radio werd uitgewist. Toevoegingen aan de wagen waren een grote enkele bumperversiering, grote vierkante achterlichten, een Eagle embleem op het front en de letters Eshleman achter op het motordeksel. In het interieur waren er Eagle emblemen op deurpanelen. Over de Corvair benamingen op de wieldeksels en

op vandaag verkrijgbaar. Er wordt ook nog beweerd dat de vroege Camaro's met een Eshelman "behandeling" verkrijgbaar waren. Het Eshleman bedrijf is tot op vandaag actief met het produceren van stootvaste bumpers en een kleine elektrische licht op de tekentafel. Aanvullende informatie kwam van de heer Hossfield die kon vertellen dat er tenminste een dealer is



toen er een sneeuwplough verscheen die aan een auto bevestigd kon worden. Een heel kleine boodschappenauto werd toen ook op de markt gebracht. Het had een wielbasis van slechts 1.20 m. en was maar 1.50 meter lang. Een Briggs en Stratton (grasmaaier) motortje moest het geheel voortbewegen. Rond 1955 kwam er een scooter van de productielijn, en in 1958 werd er aan de US Post een driewielige scooter geleverd. In deze tijd werd het bedrijf opgedeeld in drie aparte sectoren. Een voor trailers, een voor speedboten en een met elektrische miniauto's. In 1960 kwam er een nieuw product van de Eshelman groep uit. Het was een kleine auto met een 24pk tweecilinder luchtgekoeld motortje. Het had een drie versnellingsbak en de kunststoffen carrosserie had een coupe-achtige vorm of als een kleine pickup. De Eshleman Eagle verscheen op het toneel alleen slechts in 1965. Het was een Corvair die van alle

de claxon waren er plaatjes geplakt met Eagle embleem. Slechts 150 van deze auto's werden er geproduceerd door het bedrijf. Men denkt dat er 125 hiervan van het type 500 coupe waren en de resterende 25 Monza convertibles. De kentekens van deze auto droegen de naam van Eshleman en niet Chevrolet of Corvair. Ergens tijdens de productie kwam GM in actie; men was er niet blij mee dat alle GM en Corvair benamingen verwijderd waren. En dus werd deze praktijk een halt toegeroepen. Echter men ging doodleuk door met het veranderen van andere GM producten, echter wel zonder de GM emblemen te verwijderen. Van 1966 tot '70 kon men een volwaardige Chevrolet kopen met de exclusieve Eshleman emblemen er op. Er werden er echter weinig gemaakt. In 1968 werden er pakketten op de markt gebracht waarmee je zelf je Chevrolet in een Eagle kon veranderen. Deze pakketten zijn tot

geweest die zeker één auto verkocht heeft. Een Studebaker dealer in Akron, Oh, Mack's Auto Sales, adverteerde de Eagle als nieuwste en meest attractieve auto met de motor achterin, ergens in 1965. Om een Eagle dealer te worden, was het enige wat ze moesten doen een gesignde brief retourneren. Er was geen geld voor nodig om franchisebedrijf te beginnen en er hoefden geen onderdelen ingeslagen te worden. Bij een hele boel bla-bla in de folder stond ook dat de 110 pk en de 140 pk motoren verkrijgbaar waren als resp. "silver Eagle" en "golden Eagle"! De prijzen waren vanaf \$2200, terwijl je voor 2022 een Corvair had. In 1969 werden auto's aangeboden als "Golden Eagle", met 24 karaats gouden emblemen op de schermen. "de meest exclusieve en veilige wagen. In plaats van een '69 Chevrolet Impala kon je een Golden Eagle kopen.

*Ingekort artikel van Bill Hossfield.*



## Advertenties

### Nederland: (aangeboden)

#### Corvair Corsa bj. 1965,

4 speed, cabrio, shade/roest vrij, kleur rood met zwart electr. dak. Leidschendam Tel. 070-3177754.

#### Corvair Monza convertible '67

aut. Power top. Geel/zwart taxatie rapport aanw. vr. pr. € 7500. Ton Duinkerken Tel. 0164-258077

#### Corvair Monza Spyder '62

convertible Deels gerest. Onderstel en tank verzinkt P. Hilken Tel. 06-10 945977

#### Corvair Monza coupe 1965

140pk, met. grijs, gerest. in uitst. staat; € 9750 Piet de Vries, Callantsoog Tel. 06-53 16 47 60

#### Corvair Monza coupe '67

kleur lichtbl.met., spaakwielcovers 4500,00, Brunssum Tel.045-5250787

#### Corvair Monza cabriolet 1967,

Nieuwe kap, rijdt goed maar heeft restauratie nodig, 2500,00 Tel. 030-2718536/06-13032947

#### Corvair Monza sedan 1966

Blauw met. Int. zwart in perf. st. Kenwood CD m. 10CD wisselaar. Prijs € 6500 Na 18.00u Onno Hompe Tel. 06-15091921

#### Corvair Corsa Spyder 1965

In top staat 13.750,00 Tel. 035-6970127

#### Corvair Monza 1965

4 drs. sedan kl. Blauw, totaal restauratie project, 600,00 moet z.s.a.m. weg. Tel. 0111-401820.

### 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)

#### Stoelen model '67 zwart,

Rugleuning prima, zitting gescheurd, 10,00 p.st. Tel. 046-4516323 [jmljanssen@wxs.nl](mailto:jmljanssen@wxs.nl)

### Onderdelen (gevraagd):

**Alle rubberdelen** die je ooit vervangen hebt kun je aan me kwijt, ook al zijn ze (deels) stuk. [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)

### 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 8

### Duitsland (aangeboden):

Corvair **Spyder** coupe '63 km33000 wit/rood Vr.pr.€12.500 Ingo Illinger 0049-721-816537 [i.illinger@enbw.com](mailto:i.illinger@enbw.com)

#### Corvair convertible 1965

Bl/blauw Roland Mehl 0049-721-849985

#### Corvair 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

Klaus Dibbern [kdibbern@denc.de](mailto:kdibbern@denc.de) Zie ook: [www.corvair.de](http://www.corvair.de)

### België: (aangeboden)

Voor restauratie of onderdelen: Corvair conv. '62 in slechte staat, maar compl. vr. prijs € 1000,- H. Beckers Tel. 0032 2532.28.84

### Frankrijk: (aangeboden)

#### Corvair Monza coupe 1961

PG, groen met. als nieuw, Tel. 05 61 86 44 75 Toulouse

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

*België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U-landen, dus geen invoerrechten en BTW. Opgave advertentie [corvair65@hetnet.nl](mailto:corvair65@hetnet.nl)*

## New INTERNET Site [www.corvair.com](http://www.corvair.com)



**COMPLETE CLARK'S CATALOG ON LINE!** Click on any part for current price, info & add to shopping cart



**FULL ELECTRONIC INDEX** — over 11,000 entries! Checks all catalogs at once. Click on page & you're there.



**PART NUMBER CROSS REFERENCES LISTED!** Search by over 4,000 GM part numbers to get Clark part numbers.



**COMPLETE SECURE ONLINE ORDERING**

Get our new 2002-06 Catalog for \$6.00  
Canadians \$8.00 (US Funds) Foreign E-mail for cost

### Clark's Corvair Parts,® Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370, 413-625-9776  
fax: 888-625-8498 • [www.corvair.com](http://www.corvair.com) • email: [clarks@corvair.com](mailto:clarks@corvair.com)







# 1969 Corvair Monza Convertible



## **Te Koop**

Deze auto is te koop zoals je ziet. Als het een echte '69er is, is de auto vrij uniek. Er zijn in dat jaar, het laatste, maar 521 stuks van dit model gemaakt.

In de Junkyard Primer staat hij op de tweede plaats van de minst verkochte Corvairs. We hebben geen idee wat de auto moet gaan kosten, maar aan de hand van de beschrijving in bijgevoegd e-mail bericht moet men er van uit gaan dat er wel het een en ander werk aan is.

Als je interesse hebt in deze auto dan ook met de Junkyard Primer in de hand degelijk de nummers (ID-Tag) controleren. De wieldeksels kloppen in ieder geval niet want die zijn van een '65er.

Hello Corvair Club Nederland,

I used every e-mail address I could find on the Club website.

I am DESPARATE to sell a 1969 Corvair Monza Convertible. This is a project car that I imported from the US (New Jersey) and intended to refurbish. I have not found the time and no longer have the money. My wife has moved here recently to Holland to be with me and now we MUST sell this car. I would very much like it to go to someone interested in this type of car.

The Details: The car is in so-so condition. Engine and transmission (auto) are in very good condition and car runs very well. New battery, alternator and voltage regulator just installed. Mechanically sound but needs new springs and bushings in front. Entire bottom pan has been replaced due to rust. Some body and frame rust remains. New convertible top installed this Spring (1000 euro). Various other parts include: Carburetor rebuild kits, tune up items (rotor, points, condenser), convertible top boot....

I really must sell this car. ALL OFFERS WILL BE CONSIDERED!!!!!!

The car is in Bilthoven and we can show it at any time.

Sorry, my wife and I only speak English. We can provide a native Dutch speaker if needed.

Please forward this email to anyone who may be interested.

Clayton Wilson  
(0)30 2718536  
0613032947



Op deze pagina nog enige foto's van het verregende lustnamtreffen in Afferden. Rechts de 1960 sedan van de fam. Van der Craats uit Boskoop. De wagen oogt goed en is de derde van dit type in de club.



Links: Het restant van de meure op het eind van de rit. Wie die dag geen goede ruitenwissers had, had een probleem. In de avond werd het gezelliger.

Rechts, de '66 coupe van Hans en Heleen Tesselat uit Dieren. In twee jaar van de grond af gerestaureerd en met Camaro sportwielen. Een mooie auto.





Prettige  
feestdagen  
En een voorspoedig  
2003

De tot stand koming van dit blad is nogal haastig gebeurd  
Daardoor hebben we een paar foutjes gemaakt.  
Middels dit ingeschoven blad hopen we nog wat te herstellen.

Op de advertentiepagina hebben we vergeten te plaatsen de annonce van Rob van Wylick  
Hij biedt zijn Corvair Monza 1966 te koop aan  
De wagen is deels gerestaureerd en ligt uit elkaar.  
Een prijs is er niet genoemd, maar als je belangstelling hebt; Tel.0485-343598

Ook is er per ongeluk dezelfde Corsa advertentiepagina als vorige keer gepubliceerd.  
Bij het ontdekken hiervan konden we dat niet meer terugdraaien.  
Op verzoek willen we de belangstellenden de pagina van  
het decembernummer toezenden.

Voorts is ons een bericht toegestuurd waarin de Zwitsers/Duitse Corvair club graag melding gemaakt  
zag van

Hun voorgenomen meetings komend seizoen en wel :  
17/18 mei Corvair meeting Thurgau en 13/14 september in Meran/Grondertal, Tirol.  
Voor de belangstellenden volgt er nadere informatie.

Als laatste willen we jullie er nog eens attenderen op  
Het nieuwjaarsstreffen waarover op pagina twee melding gemaakt is.  
Wij hopen weer op een gezellige drukte.

