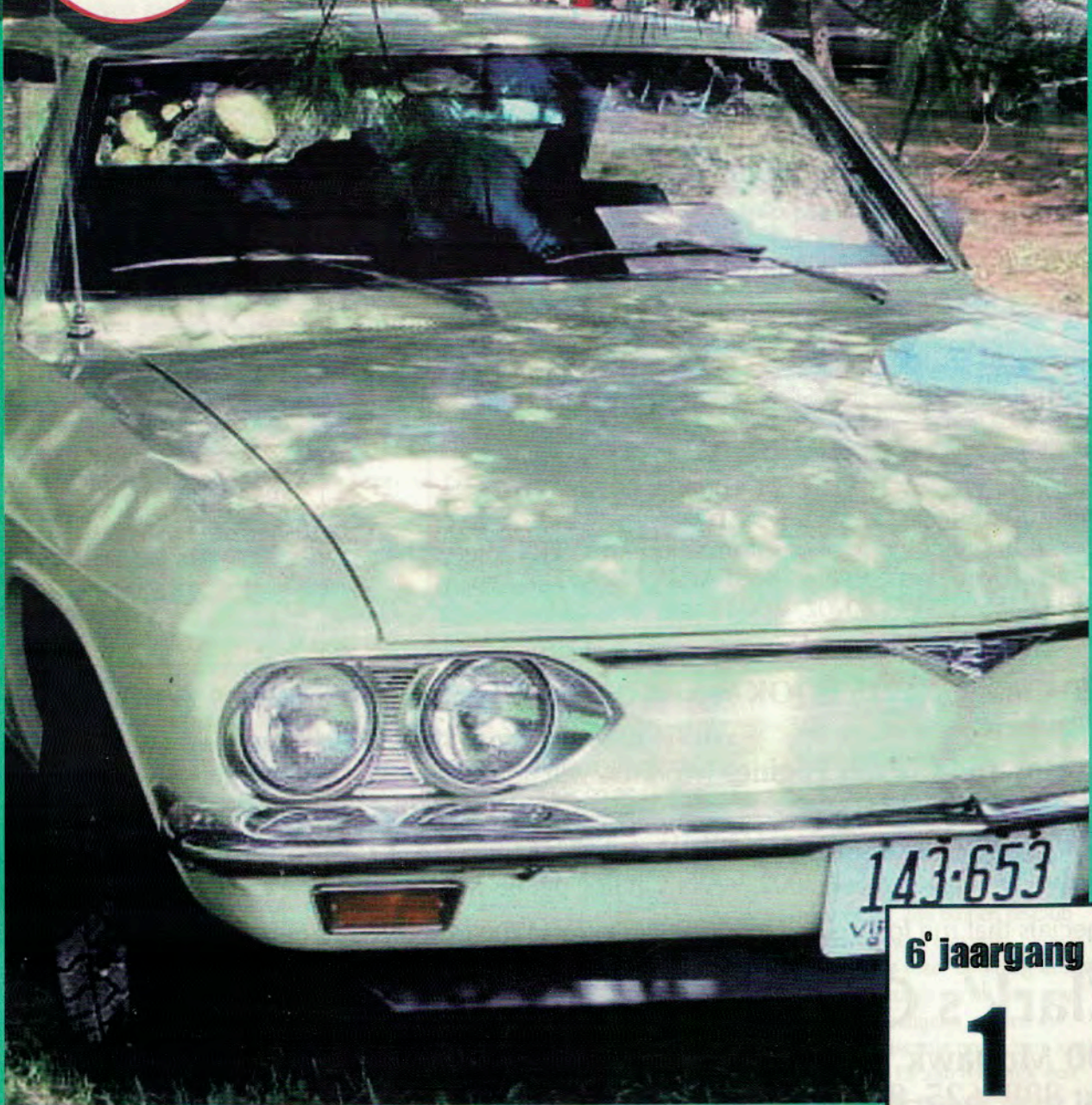


Corvaair Club Nederland

VAIRMAIL



6' jaargang

1

30th Anniversary Specials

Thanks for your SUPPORT!

In your first order of 2003 there will be a **THANK YOU** gift and copies of a couple pages from our 1973 catalog (just for fun!)

ALL YEAR SPECIALS (Jan. 10, 2003-Dec. 18, 2003)

(Prices listed in THIS Price List & on the Internet REFLECT these SPECIAL PRICES).

2002-2006 CATALOG with any order **OVER \$10.00** CAT-O **\$2.00** 3 lbs. (shipping not included)

2002 90 Minute Clark Video Tour C5V1 **\$1.00** 1 lb.

Tour our facilities and info on many new items.

Colored SHIFT BOOTS (20-25% OFF 2002 prices). **ALL are \$9.65** 1 lb.

Black C539, Med. Red C8460MR, Light Blue C8460LB, Aqua C8460TQ, Dark Blue C8460MB, Saddle C8460HA, Tan (Fawn) C8460TA

Clark & Otto FAN BELTS (15% OFF 2002 prices)

Clark Fan Belt	C5790	\$9.30 ea.	2-3	\$7.95	4-9	\$7.45	10 or more,	\$7.00	1 lb.
OTTO Fan Belt	C8704	\$11.00 ea.	2	\$9.75	3-9	\$9.30	10 or more,	\$8.55	1 lb.

Star Spangled Corvair Pin (30% OFF 2002 prices)

C10974 **\$5.85** 2 or more **\$5.00** 2 oz.



Pin approximately 1" long. Red, white, and blue with gold trim

AC Oil Filters (10% OFF 2002 prices) C47 **\$9.65** ea. 2-5 **\$8.50** 6 or more, **\$8.25** 1 lb.

PG Shift Cables (15% OFF 2002 prices)

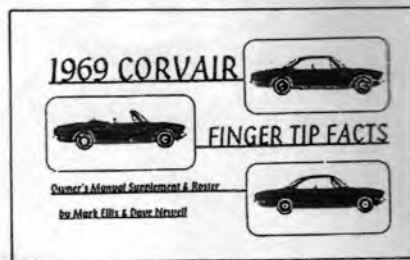
1960-64 Cars (exc. threaded '60s)	C372	\$143.85 ea.	2 or more,	\$135.00	3 lbs.
1961-65 FC	C833	\$143.85 ea.	2 or more,	\$135.00	3 lbs.
1965-69 Cars	C373	\$143.85 ea.	2 or more,	\$135.00	3 lbs.

1969 Corvair Finger Tip Facts C10049A **\$9.50** 1lb.

(20% OFF 2002 prices).

220 pages, 8 in full color, a lot of information and VERY interesting reading even if you don't own a 1969! Available AFTER Feb.

2003. INCLUDES NEW (12/1/02) 2003 roster of OVER 1000 cars.



1969/70 Corvair PARTS BOOK (reprint) One of the best GM PARTS BOOKS and now at 50% off the original price. C9327 **\$12.95** 3 lbs.

How to Hot Rod Corvair Engines (reprint -- will not be reprinted again). This is the *old* edition. (30% off 2002 prices) C162RP **\$11.75** 1 lb.

Pre-Bent Brake Line Sets & Pre-Bent Long Fuel Line from Gas Tank
(10% off the 2002 prices). See 2002 MAIN Catalog pg. 68 & 149.

PLUS specials that run for 3 month periods all year-see 2003 supplement or our Internet site.

Clark's Corvair Parts,® Inc.

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370, 413-625-9776
fax: 888-625-8498 • www.corvair.com • email: clarks@corvair.com

Van de redactie

Met het mooie weer van afgelopen februaridagen begint het weer te kriebelen en gaan we weer plannen maken. De apk zit er weer op (!)

Voor de liefhebbers van ritten hebben we weer een reeks data van uitstapjes gekregen van "Goud van Oud", de club van Guus Marinus.

Een andere Marinus, maar dan de voornaam, is bezig voor ons het zomerweekend te organiseren. Daarbij helpen we hem natuurlijk. En omdat het nu weer eens in een heel andere hoek van ons land plaats zal hebben, hopen we ook clubgenoten te ontmoeten die we eerder nog niet hebben gezien. We hebben in ieder geval een paar zeer interessante bezoeken in petto, en de rechtgeaarde klassieker liefhebber zal zich voor zijn kop slaan als hij daar niet bij kan of zal zijn.

Maar daarover meer op een pagina elders in deze uitgave. Daarnaast zijn we toch ook wel weer benieuwd welke vernieuwde Corvairs we dit jaar te zien zullen krijgen. De tijden zijn wat moeilijker geworden, maar we laten ons niet opjatten door allerlei publicaties in de media. Want als we zo veel aandelen zouden bezitten, reden we natuurlijk geen "poormen's porsche". Bovendien zijn door deze omstandigheden onze inkopen in Amerika goedkoper geworden.

De laatste tijd duiken er nog al wat sloopcorvairs op, en voor diegenen die houden van "een beetje knutselen", zit daar erg leuk materiaal tussen. Wat te denken van een motorblokje te reviseren en in reserve houden. Interieurs om zetten en dan tevens de stoelen aanpassen. In de laatste Corsa Communique stond een artikel over het inbouwen van moderne elektrisch verstelbare stoelen. Niet origineel, maar wel zo mooi en comfortabel.

In dit nummer hebben we een begin gemaakt met een vervolgartikel over turbo's. Niet in het minst omdat het woord turbo past bij Corvair. In het verleden is er

juist op Corvairs op talloze manieren geëxperimenteerd met deze dingen, ook vóór dat de Spyder er was. Het leek ons wel zo interessant om eens te kijken wat er zo al geweest is. We beginnen echter met het principe van de turbo. De agenda laat wat te wensen over. Voor het merendeel vonden we items uit een Belgisch blad. Wij hopen jullie allen te treffen op onze clubmeeting. Veel kijk en leesplezier.

Colofon

6^e jaargang nr. 1
feb./maart. 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

Administratie en abonnementen:
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail m.cramer@planet.nl

Clubsite:
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

De Corvairclub wordt de laatste maanden alsmaar uitgebreid met jong grut. Ook bij de familie Kamp van 'Trafic' kwam er onlangs een baby te wereld. Het is een dochter met de naam Mara. Volgens onze statistieken is het de eerste telg in het 'Trafic' complot. Namens de gehele club, Andries en vrouw, gefeliciteerd met jullie nieuwe aanwinst.

Corsa Convention.

Het is de bedoeling dat jullie redactie ook dit jaar weer de

Corsa Conventie gaat bezoeken. Dit jaar wordt deze internationale meeting gehouden in Carlisle, Pennsylvania. Een bezoek aan de Corvair Ranch zal zeker een van de items zijn waarvan later dit jaar in ons clubblad te lezen zal zijn, en wat verder aan bod zal komen. We hebben nog niet geboekt, dus we houden een slag om de arm. Maar als we onze nieuwe vrienden die we daar gemaakt hebben moeten geloven, komen we er niet meer onderuit.

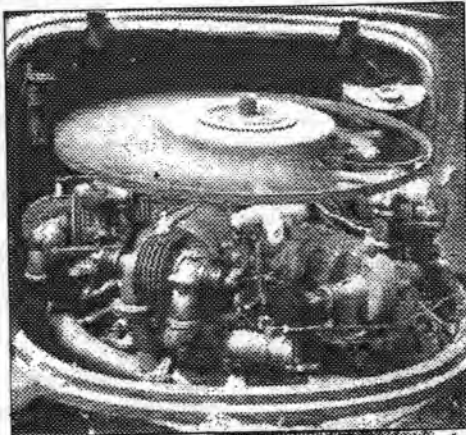
Monza (Corsa) (deel 4)

Voor de vierde maal maken we melding van de destijds uit Amerika ingevoerde Monza coupe van Jaak Eijkelenberg. Al enkele jaren had hij een andere wagen op het oog. Een model/type waarvan zijn slapeloze nachten vaak de oorzaak waren. Nu is dan de kogel dan door de kerk. Ofschoon hij hem nog niet naar huis gehaald heeft, mogen we wel al het een en ander verklappen in deze rubriek. Het wordt een heuse Corsa V8. De motor van een Corvette ligt op de plaats van de achterbank. De wagen is al jaren in Nederland maar de eigenaar had er niet veel mee op en zette hem achter in zijn loods voor eventuele gegadigden. Jaak was er een van en heeft de tijd afgewacht tot dat die voor hem gunstig gestemd was. Wij zijn zeer benieuwd!

Caravans

Zoals in de voorgaande editie beschreven, dienen aanhangwagens en caravans met een totaal laadvermogen boven 750kg per één september van dit jaar een eigen kenteken te hebben. Aardige bijkomstigheid is dat, net als bij klassieke auto's, deze voertuigen, indien ouder dan 25 jaar, een blauwe plaat met witte letters mogen dragen. Dan slecht nieuws; Er zijn binnen de club minstens twee klassieke caravans, maar het is maar de vraag of deze op de meetings na dit jaar nog zullen verschijnen, gezien de RDW-registratie nogal wat hiaten vertoont. Er zijn namelijk een groot aantal caravans (vooral van

het merk Mostard) nooit geregistreerd geworden. Daarom zou er een nieuwe RDW-keuring moeten plaatsvinden die maar liefst €141 méér kost dan een kentekenkeuring van een auto. De Oldtimer Caravan Club is hiertegen in verweer gegaan en we houden dan ook onze Corvairecaravan-trekkers op de hoogte



buitenland wordt bezocht. Meer en meer zijn er "costumized"

(ca. 20 cm is voldoende) tussen stempel en bovenbalkje. Het krikje moet minimaal 2,5 ton kunnen drukken.

1937 Julian

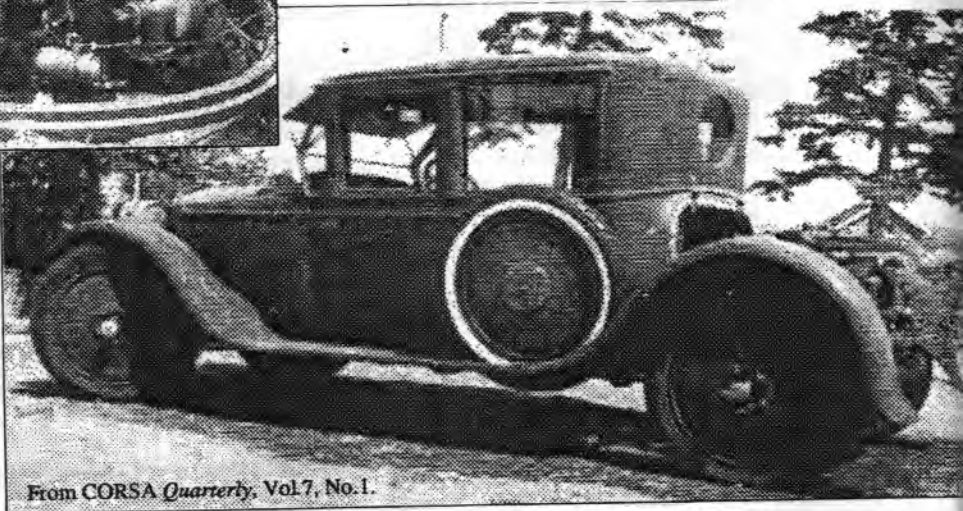
We hebben al eens eerder een luchtgekoelde Chevrolet van ver voor de oorlog gepubliceerd. In een oud Amerikaans clubblad, dat het op zijn beurt weer overnam uit *Corsa Quarterly*, vonden

Agenda

- maart 7/9 Antwerp Classic Salon
Bouwcentrum
- " 28 Hagelandrally
Aarschot (B)
- " 29/30 Technorama Kassel D
- April 10/13 Techno Classica
Essen (D)
- " 12/13 Veterama Auto+motor
Ludwigshafen (D)
- " 12/13 Lentebeurs Rosmalen
- " 19/21 Oldt. Beurs Tongeren
- " 26/27 Dreamcar Internat.
Nekkerhal Mechelen B.
- Mei 1 Rally des Ardennes p.
Ancetres
- " 3/4 Technorama Ulm D.
- " 11 Circuit Zandvoort rec.
pog. 1000 klass. HARC
races enz.
- " 17/18 Rock around Jukebox
Rosmalen
- " 18 Miniatuur beurs Best
- " 18 Autojumble Beaulieu GB
- " 18 Oldt. Beurs Goes Zld.
- Juni 7 Antw.-Middelk.- Antw.
FIFA rally
- " 15 mollenrit Mol B.
- " 22 Historisch Weekend
Den Helder
- " 23 Tweewielerdag Rockanje

Amerikanen festival

Elk jaar vindt er in de zomer in Landgraaf (L) een internationaal Rock 'n Roll en Amerikanentreffen plaats. Zo ook dit jaar van vrijdag 25 t.m. zondag 27 juli. Dit is een groot evenement dat door veel liefhebbers van Amerikaanse auto's uit binnen- en



From *CORSA Quarterly*, Vol 7, No. 1.

auto's te bewonderen. Ook zijn er doorlopend bandjes te beluisteren en is er een markt van jaren '50 artikelen en aanverwant spul inclusief auto's.

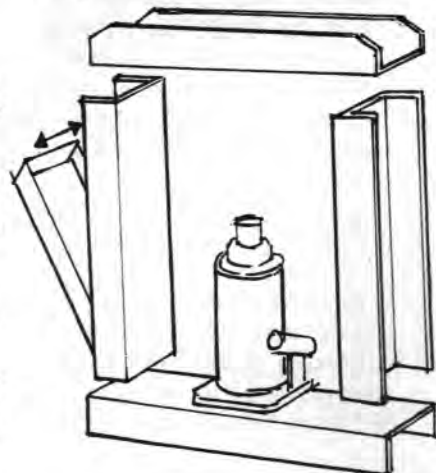
Er gaan stemmen op om tijdens dit festival ook een Corvaire treffen te organiseren. Als daar interesse voor is laat dat dan weten aan Jaak Eijkelenberg tel. 046-4514965 of corvaire65@hetnet.nl of aan de redactie van dit blad die de reacties zal doorsturen.

Pers

Om een ventilator lager te vervangen kun je natuurlijk te werk gaan met brandertje, bankhamer of vuistje, en/of de bankschroef. Of je gaat naar een garage en laat het daar om zetten. Maar een persje zelf maken is geen kunst. Vier stevige stukken U-profiel van circa 60cm en een potkrikje van ca. €15, even laten lassen en je bent van niemand meer afhankelijk.

In de holte van het profiel kun je nog en deurtje maken zodat je bussen, schijven en natuurlijk het hefboomje mooi kunt opbergen. Zorg wel voor voldoende ruimte

we nog een artikeltje. Weliswaar niet van GM, maar van het uitgestorven merk 'Julian'. Of deze auto ooit in productie is geweest weten we niet, want wat wij vonden handelt over een prototype. Heel opmerkelijk is dat de auto achterin een luchtgekoelde stermotor heeft liggen zie kleine foto. Verder meldt het artikel dat de body van aluminium was en het chassis een enkele stalen buis van vier en een halve inch doorsnee. De rijders stoel zat in het midden en het stuur was wegklapbaar. Achter de bestuurder konden nog vier personen plaats nemen.



Uitgebreide geschiedenis over het ontstaan en ontwikkeling van Corvair deel 22 vert. Wim Smits Uit Corvair Affair Mike Knepper

In het telegram dat James Roche op 10 maart ontving stond: "Aankondiging op de Senaats-verdieping vandaag, dat de gouvernemente onderzoekscommissie hoorzittingen zal houden in de zaak Nader-GM op 22 maart. Wij vragen u vriendelijk om als getuige aanwezig te zijn." Getekend: Abraham Ribicoff, U.S. Senaat.

Toen Ribicoff de hoorzitting om 10 uur 's-morgens opende was Roche aanwezig en Power, en de pers. Maar geen Ralph Nader. Ribicoff keek rond in de zaal of hij de hoofdrolspeler kon ontdekken. Hij laste een pauze in om Nader de kans te geven aan te sluiten. Om kwart over tien nog steeds geen Ralph, waarop Ribicoff de vergadering voortzette.

Eentonig en weloverwogen verklaarde Roche dat zijn bedrijf, zonder zijn medeweten opdracht had gegeven voor een onderzoek naar Ralph Nader. Hij ging verder door te ontkennen dat het onderzoek gepaard was gegaan met gesar, intimidatie of andere ongepaste activiteiten, door Nader omschreven als een plan om hem in diskrediet te brengen. Waarna Roche in zijn afronding zijn excuses aanbod.

Dit zou zeker het mooiste moment uit Ralph Nader's leven zijn geworden als hij er tenminste bij aanwezig was geweest. Want hij stond nog steeds voor zijn appartement in een poging een taxi aan te houden.

De afsluiting van de bijeenkomst had een behoorlijke anti-climax. Nader was uiteindelijk gearriveerd en kon luisteren naar een serie getuigen - Power, Danner en Gilmore - die opnieuw verklaarden dat het onderzoek nooit een andere inhoud had gehad dan eenvoudig wat vragen stellen en af en toe wat achter Nader aanlopen in Washington D.C. Vreemd genoeg werd Eileen Murphy, die de hele zitting onbewogen in de zaal had gezeten - de enige getuige die een heel ander licht op de bedoelingen van het onderzoek

had kunnen laten schijnen - niet opgeroepen. Waarom is nooit duidelijk geworden, of het moet zijn dat Ribicoff vond dat de hele zaak wel in een dag afgehandeld kon worden en het niet langdradiger wilde maken door ook Murphy er ook nog eens in te betrekken. Op zijn minst een zwakke verklaring en daarmee blijft de uitsluiting van Murphy als getuige verdacht. Murphy, die belast was met de uitwisseling van informatie en documenten tussen GM en Danner zou zeker in staat moeten zijn geweest om

een betrouwbare en duidelijke verklaring af te leggen over de bedoelingen en methoden van het onderzoek. Maar haar verhaal werd niet gehoord. Om kwart over vijf sloot Ribicoff de hoorzitting. De confrontatie was achter de rug. Maar er zou nog lang over gesproken worden. Daar zorgde de pers wel voor. Nooit meer zou iets uit de mond van Ralph Nader onbesproken blijven. Hij had nog veel meer te melden over de Corvair. En Amerika zou luisteren.

CHEVROLET - 2 - May 12, 1969

We would appreciate the cooperation and assistance of each Chevrolet dealer in our endeavor to arrange an orderly liquidation of inventories of 1969 model Corvairs. The \$150 non-transferable certificate to all original 1969 Corvair owners should reaffirm your interest in the well-being of your customers and Chevrolet Motor Division's interest and concern for 1969 Corvair owners.

Proper handling of all phases of this program should afford dealers excellent merchandising possibilities. We are certain that you can properly handle these details with your customers so as to maximize future business when these customers are in the market for a new passenger car and wish to redeem these certificates.

Very truly yours,
Richard A. Danner
 Sales Manager

CHEVROLET MOTOR DIVISION
 General Motors Corporation
 May 12, 1969

TO ALL CHEVROLET DEALERS:

In accordance with the long-standing practice of Chevrolet Motor Division in periodically reviewing its product offerings in relation to market requirements, a decision has been reached to discontinue Corvair production.

A 5% allowance applicable to the list price of the basic car and to factory-installed options and accessories thereon will be payable to dealers for all new, unsold and unused units and dealer-owned demonstrators on hand as of the opening of business, Monday, May 12, 1969. This 5% allowance will also apply to all subsequent Corvair units shipped after May 12, 1969.

Application Forms will be made available for you to be used in applying for the 5% allowance on all new, unsold and unused 1969 model Corvairs on hand in stock at the opening of business, May 12, 1969. These new Corvair vehicles should be listed on a GSD 851. Dealer Application for Corvair Allowance, which should be forwarded to the Zone Office within 30 days, i.e., by June 11, 1969. All units received subsequent to May 12, 1969 should also be listed on a GSD 851. Application Form, which should be forwarded to the Zone Office within 30 days after receipt by the dealer.

The second important phase of the program for discontinuance of Corvair production involves the purchasers of 1969 model Corvairs. The original purchaser of a new 1969 Corvair vehicle will be issued a non-transferable certificate for \$150 redeemable on the purchase of any other 1969 through 1973 model Chevrolet new passenger car.

For your information, we are enclosing copy of a letter to be mailed to all 1969 original Corvair purchasers. It will be necessary for you to have all of your original purchasers of 1969 Corvairs complete and sign an Application Form for this \$150 non-transferable certificate. Appropriate forms will be made available for this purpose through your Zone Office.

CHEVROLET MOTOR DIVISION
 General Motors Corporation

MAILED TO ALL PURCHASERS OF
 Expiration Date Approximately May

59
 Central Office
 General Motors Building
 Detroit, Michigan 48202

Motor Division is currently reviewing this program to market requirements and to discontinue Corvair production.

Issue a non-transferable certificate to all original purchasers of 1969 model Corvairs on hand in stock as of the opening of business, May 12, 1969. These new Corvair vehicles should be listed on a GSD 851. Dealer Application for Corvair Allowance, which should be forwarded to the Zone Office within 30 days, i.e., by June 11, 1969. All units received subsequent to May 12, 1969 should also be listed on a GSD 851. Application Form, which should be forwarded to the Zone Office within 30 days after receipt by the dealer.

The second important phase of the program for discontinuance of Corvair production involves the purchasers of 1969 model Corvairs. The original purchaser of a new 1969 Corvair vehicle will be issued a non-transferable certificate for \$150 redeemable on the purchase of any other 1969 through 1973 model Chevrolet new passenger car.

Very truly yours,
 Sales Manager

Deze brieven gingen langs de dealers nadat het algemeen bestuur van GM had besloten de productie van de Corvair te beëindigen.
 Ironisch genoeg dat besluit veel

eerder gevallen zijn als de affaire Nader er niet tussen was gekomen. GM wilde zich niet zijn beleid laten voorschrijven door een 'plattelands advocaat'

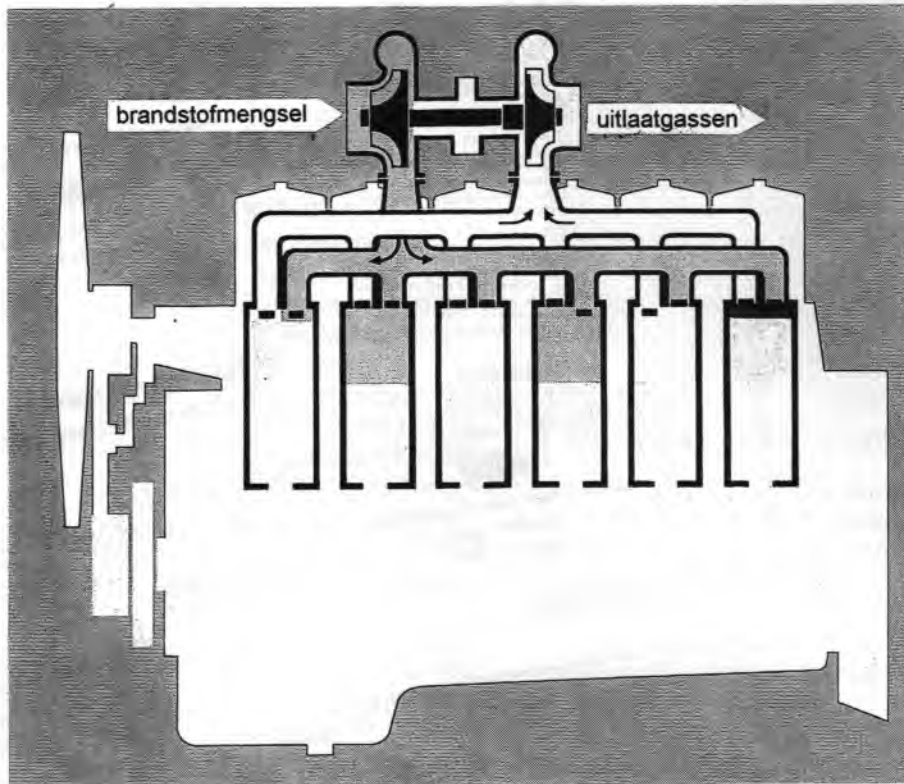
Turbo chargers

Werkwijze van een turbo

Turbo chargers, of turbo laders zijn al bekend en toegepast eind dertiger jaren in de autoracerij. We hebben het hier met name over 'laders' die door uitlaatgassen aangedreven worden, en niet over mechanisch aangedreven compressoren.

Deze verhoging kan bij een zuiger-motor (ottomotor) bereikt worden door cilindervergroting of door het toerental te verhogen. Een cilindervergroting houdt primair in dat de buitenafmetingen en het gewicht van de motor ook verhogen, dat op hun beurt weer verhoging van fabricagekosten met zich mee brengt. Verhoging van toerental brengt, vooral bij grotere motoren, technische problemen en dientengevolge vele nadelen naar voren.

wegpuffende, hete uitlaatgassen van de motor aangedreven. Omdat het verdichtingswiel door een as met het turbinewiel verbonden is, heeft dat steeds hetzelfde toerental. Het verdichtingswiel zuigt verse lucht aan en voert die onder druk de cilinders in. Omdat deze lucht verdicht is en dus zwaarder kan er ook een grotere hoeveelheid brandstof aangevoerd worden en daarmee een hoger vermogen bereikt worden.



In de jaren 50 werden turboladers meer en meer in serieproductie gemaakt en gebruikt op stationaire-, scheeps- en uiteraard weer wedstrijdmotoren. Eind 50er begin 60er jaren begon de turbo zijn toepassing te vinden in bedrijfsvoertuigen. En we weten dat ook de Corvaire Spyder, als eerste serieproduct, vanaf 1962 er mee uitgerust werd. Het vermogen van een verbrandingsmotor hangt af van het gewicht van de lucht en de hoeveelheid brandstof die de motor ter beschikking krijgt. Wil men het vermogen verhogen dan moet er meer verbrandingslucht en meer brandstof aangevoerd worden.

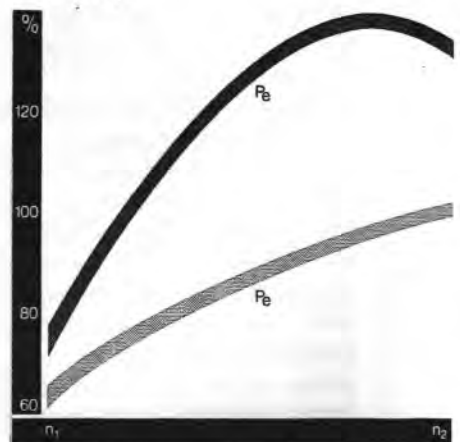
En prestatieverhoging bij onveranderde cilinderinhoud en gelijkblijvend toerental, kan door vulling van de cilinders onder druk, met behulp van een compressor bereikt worden. In dit geval spreken we over een compressor aangedreven door de uitlaatgassen van de motor. Dit principe werd reeds in 1905 door de Zwitser Alfred Büchi uitgevonden en later verder ontwikkeld.

Kernstuk van een uitlaatturbolader is het loopwerk, bestaand uit een turbinewiel, een verdichtingswiel, en een as. Het turbinewiel wordt door de, normaal nutteloos

De uitlaatgasturbolader is door de lucht en gasstroom aan de motor gekoppeld en regelt zich zelfstandig. Zodra meer brandstof ter beschikking gesteld wordt, groeit ook de uitlaatgasstroom; het toerental van het loopwerk stijgt en de vuldruk op zijn beurt ook. Aan de motor wordt dus een grotere hoeveelheid lucht toegediend die hij voor het verbranden van de brandstof nodig heeft.

mogelijkheden

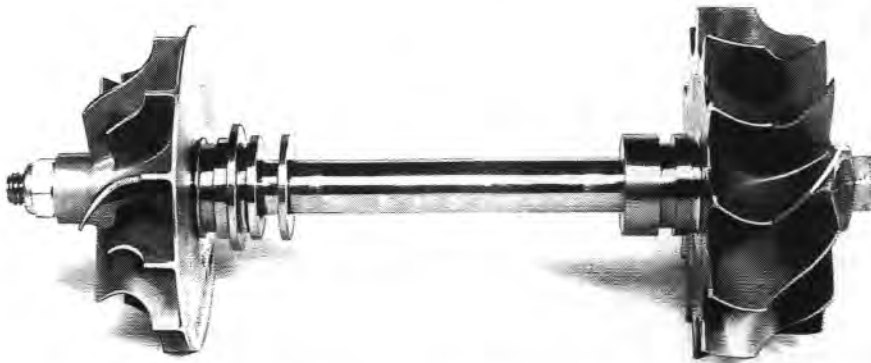
Er zijn verschillende mogelijkheden. Als regel maakt men onderscheid tussen gelijkmatige en stootladingen. Voor de eerste is nodig dat de uitlaatpijpen zich verzamelen voor aansluiting van een turbo. Voor de tweede, ook wel puls-lading genoemd, wordt de kinetische energie mee gebruikt en hiervoor gebruikt men de uitlaten afzonderlijk.



Extra vermogen t.o.v. atmosferische motor (donker grijs)

Het hangt van het aantal cilinders af welke opstelling gebruikt kan worden. Maar we gaan hier verder niet op in.

Daardoor kan dit bij voertuigmotoren het zogenaamde buffel-effect weer geven. Dat voert ertoe dat hellingen met

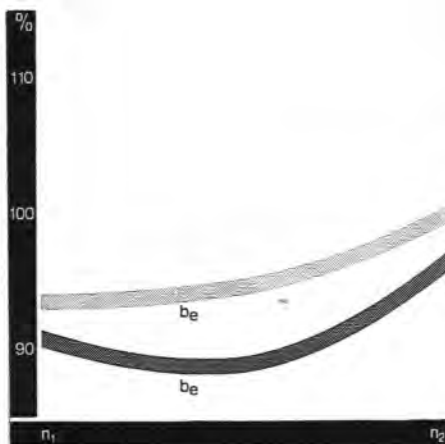


Links verdichtingswiel, rechts turbowiel met afdichtschijven op de as.

Voordelen uitlaatgas turbolading

Naast de hiervoor beschreven vermogens verhoging, heeft een motor met turbolader meer technische en economische voordelen te bieden tegenover een normale zuigermotor. Omdat de hogere prestatie bij gelijkblijvende motorafmetingen en gelijkblijvend toerental bereikt wordt heeft een 'geladen' motor een kleiner prestatiegewicht (kg/kW) en een gunstigere inbouwverhouding (m³/kW) als een zuigermotor met gelijkwaardig vermogen. Het nuttig vermogen is hierdoor dus duidelijk verbeterd.

Door de uitlaatturbolader kan het verloop van het draaimoment gunstiger worden uitgevoerd.



Brandstofverbruik turbo = donkere lijn, atmosferisch is licht.

veel minder schakelen genomen kunnen worden, en daardoor ook hogere snelheden bereikt worden. Daardoor kunnen ook minder versnellingen en dus kleinere versnellingsbakken benut worden. Door de mogelijkheid van variatie van draaimoment verloop laat zich op zijn beurt ook het type motor in een grotere variatie benutten. Een geladen motor heeft een geringer specifiek brandstofverbruik dat zich ook doorvoert in economisch lagere kosten. De uitlaatgas turbolader grijpt dieper in het motorgebeuren in dan men aanvankelijk zou denken. Weliswaar is de constructie op een motor relatief makkelijk, echter er zijn steeds aanpassingen nodig. Zo moet de motor constructief aangepast worden om de hoger temperaturen en krachten te kunnen verdragen.

Het compressor model

De centrifugaal compressor bestaat dus uit drie elementen die in elkaar passen voor optimale efficiëntie. Het turbinewiel (impeller), het verdichtingswiel (diffuser) en de as. Het turbinewiel wordt door de uitlaatgassen aangedreven dat op haar beurt het verdichtingswiel aandrijft in een soort slakkenhuis waarin het doorloopkanaal steeds kleiner wordt en de ingebrachte lucht dus verdicht wordt. In sommige gevallen is het

aandrijf wiel ook in zo'n soort behuizing geplaatst.

De wielen, zowel aandrijf als compressie, hebben schoepen die optimaal gevormd zijn om zoveel mogelijk resp. Van de gasstroom gebruik te maken als lucht te verplaatsen.

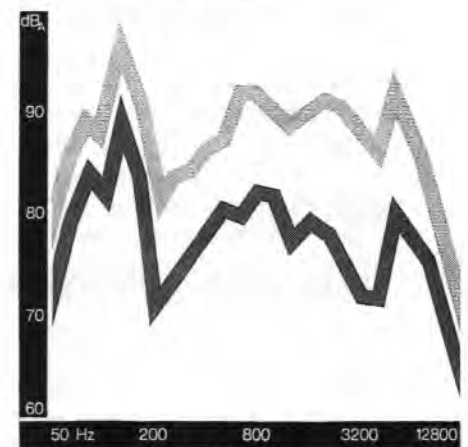
We gaan voorlopig niet verder in op technische uitvoeringen van turbowisselaars.

Wel over er de mogelijkheid om de turbo vóór of achter de carburateur te plaatsen.

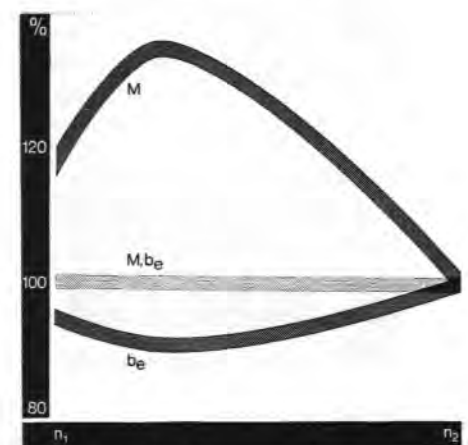
En met betrekking tot de Corvaire waren die mogelijkheden legio.

Daar willen we de volgende keer verder op in gaan.

Dus wordt vervolgd.



Geluidsniveau in dB. t.o.v. motor zonder turbo (=licht gekleurd)



Brandstofverbruik t.o.v. vermogen; Mbe (midden) = gespecificeerd verbruik. M is draaimoment.

OVERZICHT 2002

Giro rekening Corvair Club

Ledenbestand totaal 44 leden
Nieuwe leden 2002 5
Opzeggingen 2002 2 Kuitwaard/Broch

Uitg./ink. Per giro	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/02			€ 869,11+/-
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/advert/caps.		€ 1.107,87	
Donaties		- 134,00	
Rente inkomsten		- 1,58	
Storting kas	€ 125,00		
Uitgave blad/porto	- 409,11		
Uitgave: drukwerk	- 116,44		
Uitgave caps	- 335,00		
Uitgave meetings naar kas	- 466,75		
totaal uitgaven			€ 1452,30 -
totaal inkomsten			- 1243,45 +

Saldo 31/12/02 € 660,26+/-

Uitg/ink per kas 2001 Corvair Club

	Debet	Credit	totaal
Saldo 01/01/02			€ 48,82
-			
Uitgave Nieuwjaarsmeeting meetings	€ 40,01		
Uitgave lustrum viering Gennep	- 639,69		
Treffen Gennep april	- 33,05		
Treffen Callantsoog	- 82,58		
Zegels/drukwerk	- 11,70		
Schenking oktober Gennep		€ 40,00	
Lidmaatschapsgeld per kas		- 25,00	
Storting kas giro 7814905		- 125,00	
Storting kas giro 7814905		- 466,75	
Inkomsten meeting Gennep		- 132,94	
Caps		- 8,00	
Totaal uitgaven			€ 807,03-/-
Totaal inkomsten			€ 797,69+/-
Saldo 31/12/02			€ <u>58,16 - /-</u>

Toelichting financieel overzicht

Inmiddels ligt het eerste Eurojaar achter ons. Voor velen is het erg wennen; wie rekent er niet meer om. Bij de dagelijkse boordschappen kijken we veelal niet per product naar de prijs, maar het totaal rekenen we meestal toch even om.

Maar "Back to the Basic", de clubkas.

Ook dit jaar staat de kas er weer goed bij. We zijn wederom geëindigd met een positief saldo. Het laatste kwartaal is weliswaar nog niet verrekend, maar ok dat brengt ons niet in de min.

Als je bedenkt dat we een aantal bijeenkomsten hebben gehad, tevens de lustrum viering, waarbij een verantwoorde aanslag op de kas is gepleegd, dan valt het alleszins toch mee.

Het zeer geslaagde weekend, georganiseerd door de fam. Verstappen, en door velen bezocht, was ondanks het slechte weer een groot succes.

Dat dit allemaal kan, komt doordat we nog steeds ons blad tegen lage kosten kunnen produceren, en de frequentie van verschijnen iets hebben terug gebracht. Daarbij komen ook nog eens de schenkingen en advertentie inkomsten.

De lage opkomst bij meetings maken het mogelijk de kosten voor de deelnemers laag te houden. Het ledental is zelfs nog iets toegenomen maar zal naar verondersteld, niet veel meer toe of afnemen.

Voor het komende jaar staan er weer een aantal meetings op stapel. En zoals het er naar uit ziet blijft de kas een positief saldo vertonen. De prijs van lidmaatschap is dit jaar dan ook niet verhoogd. Mike Cramer.

Ritten programma "Goud van Oud"

Van de club van Guus Marinus hebben we een programma ontvangen waarin ritten datums. In het verleden was de Corvair Club meerdere malen aanwezig bij hun goed georganiseerde en gezellige uitstapjes, en voor het komende seizoen worden we weer van harte uitgenodigd.

De eerste rit is alweer zeer binnenkort en wel op **23 maart a.s.** De start zal plaats hebben in Café "Het Kroegske" aan de Spoor-donkseweg 80 te Oirschot.

De rit is circa 70 km. Het eindpunt zal zijn in Bladel alwaar we een motorbeurs/show zullen bezoeken. We worden verwacht tussen 10.00 en 11.00 uur op bovengenoemd adres. De start is om 11.30 uur. Verder organiseert de club elke maand een rit die telkens door andere leden uitgezet zal worden. Het programma van een rit wordt pas enkele weken tevoren bekend gemaakt.

Hierbij zijn ook internationale ritten zoals 20 tm 22 juni. Deze ritten zullen plaats hebben op 13 april, 28 mei, 15 juni, 20 juni, 13 juli, 24 augustus, 14 september, 12 oktober en 24 november. In ons blad zul je t.z.t een rit aankondiging vinden, en zullen we zien dat we met een aantal Corvairs aanwezig zullen zijn. De eerstvolgende, die van 23 maart lijkt ons dan ook een mooie aanleiding om het nieuwe seizoen te openen.

Kort nieuws

De '69 convertible die vorige keer in ons blad stond is verkocht nog voor het blad bij jullie in de bus lag. Zo als zo vaak gebeurt wordt wel iets bij ons aangemeld maar niet meer afgemeld. Achetaf was het een leuke auto, te bedenken at hij voor slechts tweeduizend euro de deur uit is gegaan. Iemand uit Eindhoven heeft hem gekocht. Wij hebben er niets meer van gehoord.

C.C.E.C ?

We kregen nog eens een oude publicatie uit AMK toegespeeld over Marc Veenhuis. Hij zoekt nog steeds naar emblemen, typeplaatjes badges enz. van Corvair. Er werd ook melding gemaakt dat hij hele jaargangen autoblaadjes zou hebben o.a. Corsa Communique het blad van de "Chevrolet Corvair Enthusiasts Club". En daar zetten wij dan een groot vraagteken achter. Want wij dachten dat Corsa betekent Corvair Association of America. Marc wilde zo graag een Corvair beschreven zien, en daarom vroeg het blad een sublieme '63er (weer een vraagteken van onze kant) om daar een reportage over te maken. Er is eens een aanbod gedaan vanuit onze club, maar, ondanks een enthousiaste instemming is daar nooit wat van gekomen. Ook weten we dat Marc Veenhuis wel een swat ontvangen heeft vanuit de club, maar als iemand nog wat heeft liggen: Marc Veenhuis, Boomgaard 10, 7021 KZ Velswijk-Zelhem.



OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

Classic Tire

Oldtimer banden

Wij hebben de band voor uw oldtimer of klassieker, ook met wit zijvlak. Hielbanden voor auto en motor.

Tel. 020 - 6477379
Fax 020 - 6434824
Legmeerdijk 235
1187 NA Amstelveen

Levering ook in België

Corvair Plant Willow Run

Mijn zwager Hans Aarsman, van beroep fotograaf en schrijver, kan geen tweede hands boekwinkel voorbij lopen zonder een paar uur geneusd te hebben tussen het aanbod! Hij vond in Brussel een Franstalig boekje; "Les Machines". Bij het doorbladeren ziet hij een foto van de Corvair-productie-lijn in Willow Run.

Hans denkt: "scoren, leuk voor Ruud en de Corvairclub" . (à € 1,00)

Van deze foto, als niet Corvairist (!), heeft hij een mooie kopie gemaakt voor het clubblad.

Op de foto is duidelijk te zien dat er niet alleen Corvair's geproduceerd worden, maar ook auto's van een ander merk/model. Vraag : wie herkent 't model dat op de achtergrond te bewonderen valt?

Ruud Keers.

Wel Ruud,

We hebben een aantal boeken opengeslagen en kwamen aan de hand van de achterste schermlijn tot de conclusie dat de auto's, anders dan Corvairs, Chevy II's zijn. Concurrenten van de Corvair binnen het segment van de compact cars, nota bene uit eigen huis. Dan rijst de vraag; waaren wanneer is deze foto gemaakt?

Ofschoon er geen bijschrift stond bij de geleverde foto gaan we er van uit dat het er wel was en dat er Willow Run genoemd wordt. Het model Corvair zoals op deze foto is gemaakt van 1961 t.m. '64.

De Chevy II kwam uit in 1962, dus kunnen we het eerste jaar al wegstrepen. Aan de hand van de kleuren is het moeilijk te zeggen want al werd het "Honduras Maroon" rood, vanaf 1963 "Ember" rood genoemd; het bleef nagenoeg dezelfde kleur. En op drukinkt en kopieer kleuren kun je echt niet vertrouwen.

Echter Omdat we menen dat de Chevy II achter de rode Corvair, een convertible is van het model 400 Nova, kunnen we ook 1962 wegstrepen omdat dat model pas een jaar later op de markt kwam. Dan schieten er nog twee bouwjaren over; '63 en '64.

Omdat we menen te zien dat de stoelen en achterbank van de rode Corvair horizontaal liggende rechthoeken vertoont, komen we uit bij de bekledinglijn van 1963. Dus in dat jaar moet deze foto gemaakt zijn of in ieder geval toen dit modeljaar op de band stond.

Als er iemand is die er iets anders van kan maken, of aanvullende informatie kan verstrekken, horen we dat graag. Dank je Ruud voor het leveren van deze fraaie foto.

'62 Chevrolet

*Built for people who want room,
refinement and riding comfort found in
much more expensive cars*



Chevy II 300 2-Door Sedan

the new Chevy II

Built for people who want modern basic transportation in the best Chevrolet tradition. Here they are—a totally new line of thrift cars from Chevrolet, encompassing a whole new concept of engineering simplicity to clamp down on service and maintenance cost. Bolt-on front fenders, roomy engine compartment and easy accessibility of adjustable components are just a few of the maintenance advantages of Chevy II's unique design. Thrifty 4-cylinder engine (also satin-smooth 6) wrings extra miles out of a gallon of regular. Unique Mono-Plate rear springs do away with the friction and harshness of old-style springs to give you a remarkably smooth ride. These and a host of other surprises in nine spanking new-sized models, including station wagons and the soon-to-come hardtop and convertible.



Antwerpen

American Muscle Car Meet

Het is al weer meer dan een half jaar geleden dat we weer op het grote treffen waren in Antwerpen. Dit altijd weer gezellige evenement, wordt door steeds meer Amerikanen liefhebbers bezocht. Nu telde men weer ver over tweeduizend aanwezige vertuigen.

Nu zijn er wel auto's die weer vertrekken als andere aankomen, en de Scheldekanaal zijn erg lang en breed, maar toch verwonderen ons steeds hoe al die auto's en motoren een plaatsje kunnen vinden.



Sommige mensen brengen zelfs hun salonmeubilair mee om het comfortabel te maken. En als ze het verkopen kunnen doen ze dat!

Er is een markt met voornamelijk snuisterijene, kleding en modelautootjes. Een aantal bandjes wisselen elkaar af op een podium voor een groot terras ne natuurlijk ontbreekt het in België niet aan buffetten.

Maar daar gaan we niet voor. Er zijn talloze contacten te leggen met bezitters van andere voertuigen, ook al zijn dat dan geen Corvairs. En de enkele Corvair die we zagen was er een met en V8 die we al eerder zagen.

We hadden nu de gelegenheid om eens onder de "motorkap" te kijken, waar en hoe dat allemaal zit. En ook in het interieur bleek het een en ander veranderd. Zo zijn er in de deuropeningen balkjes aangebracht om de stijfheid van het chassis te behouden omdat het hier een cabrio is die zijn stijfheid uit het dak niet heeft. Ook de 'rol bar' zal hier in bijdragen.

Een tunnel om de schakelhandel aan te brengen is toegevoegd en de nodige klokjes voor oliedruk enz. Aan het dashboard kunnen we zien dat het een Corsa is (geweest). Zoals in voorgaande jaren was de wagen nog steeds te koop. Het is beslist een aanrader om dit grote treffen eens te bezoeken, en met je Corvair kom je er gratis in.

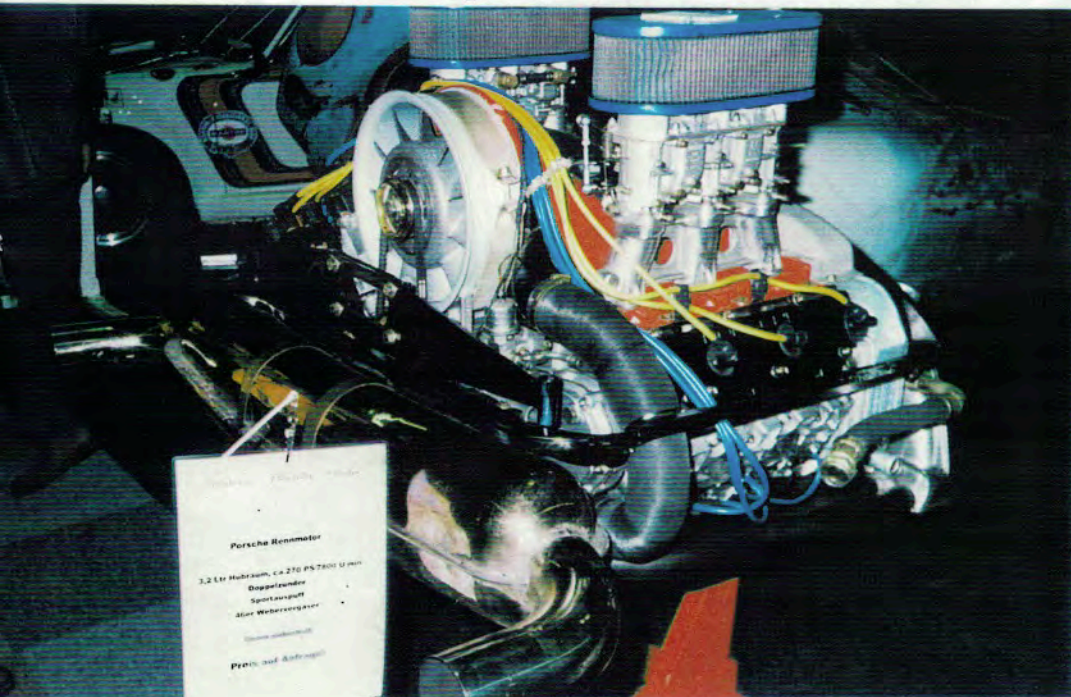
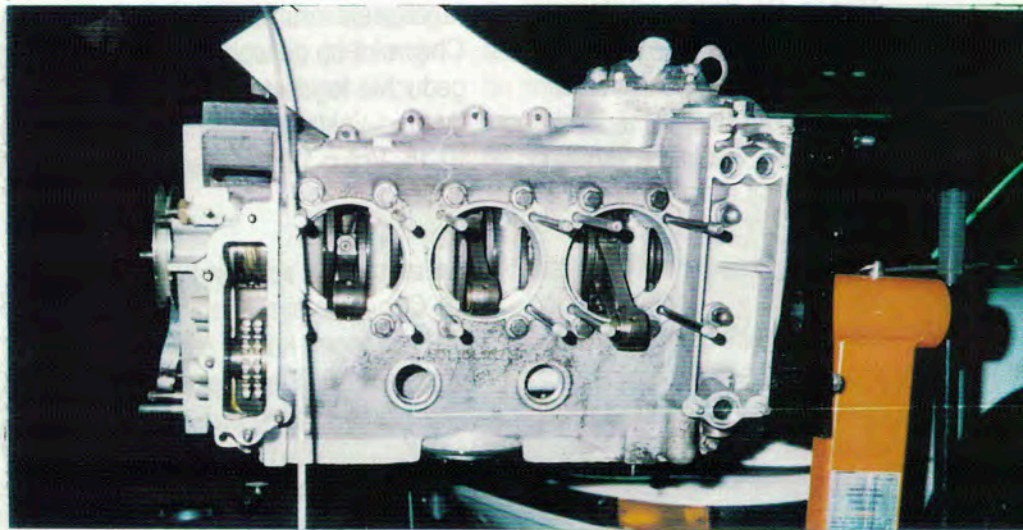


Hier de V8 Corvair ofwel Corveight nog eens in zijn geheel. We hebben hem circa twee jaar geleden al eens afgebeeld, maar dit voor onze nieuwere leden. Nadere bestudering leert dat het exterieur Monza emblemen heeft op de zijkant van de schermen, maar wel dat het een '65 model is. Het maakt niet veel uit of de emblemen, of het dashboard verwisseld is, de motor levert in ieder geval meer dan het standaard blok.



Ook nog twee plaatjes die we schoten tijdens Inter Classics te Maastricht. Ze zullen Jaap Slob zeker interesseren!

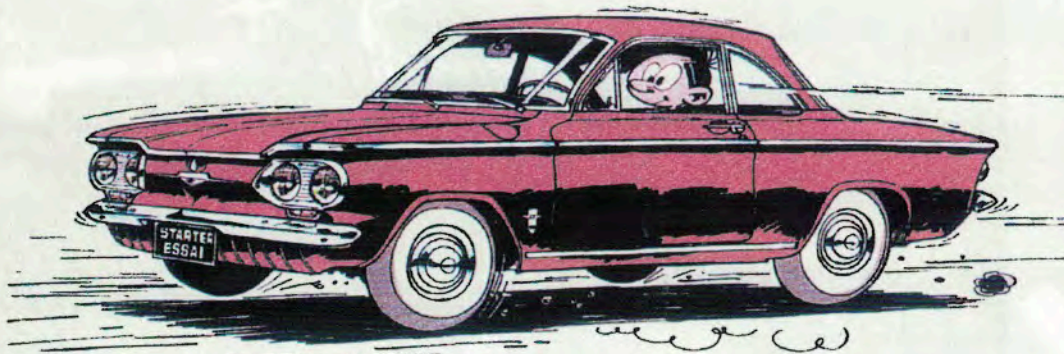
Rechts is een deels gedemonteerd blok van een Porsche 911. De tandwielen die de distributiekettingen voor de nokkenassen aandrijven zijn goed zichtbaar. Ook is goed te zien dat dit blok minder 'plat' is dan dat van een Corvair.



Hiernaast een kant en klaar opgevoerd raceblok. Het plaatje er bij vertelt dat de inhoud 3,2 liter bedraagt en het heeft een dubbele ontsteking! Zie bougies boven en onder in de kop, met elk zijn eigen kleur kabels. De koppen zijn meer volumineus door de bovenliggende nokkenassen. Met de 46er Webers en de sportuitlaat levert het blok circa 270 pk. Als je een dikke beurs hebt kun je zo 'n blok met een ombouwsetje in je Corvair leggen. Ze zijn in ieder geval kant en klaar te koop!

1961 Chevrolet Corvair Monza

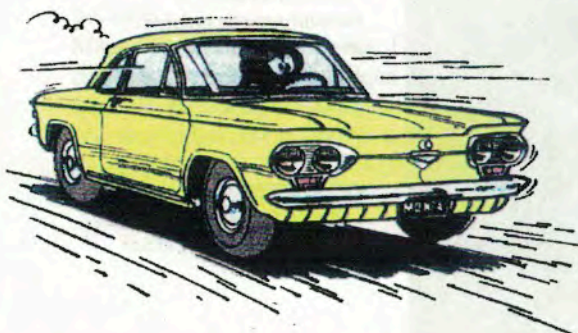
Zal meer geven!



EH, VAL NIET IN SLAAP! Kijk ik had net het genoeg om meneer General Motors toe te spreken inzake een Corvair Monza. De standaard Corvair met vier deuren heeft al ophef gemaakt onder de klassieke merken van Detroit..... Hoe? Bewondert Chevrolet vandaag nog dat wat gisteren hier al is uitbroed? He Ja!

Chevrolet negeerde de wensen van zijn slaafs klantenvolk en verwierp zelfs de kleuren; de nieuwe tweedeurs coupe is gedoopt met de naam van een Europees circuit en bevestigt daarmee moedig te zijn.

Zijn lijn ligt laag, is eerlijk en elegant. De cockpit werd een weelderig verblijf met aparte stoelen voor. De motor van deze al beroemde luchtgekoelde "flat six" heeft genoeg te vertellen met een cilinderinhoud van 2377 kubieke cm en voorzien is van twee carburateurs (een per blok van drie cilinders).



Het vermogen stijgt hiermee naar 98 SAE pk bij 4600 tpm. Hiermee gewapend, en gebouwd op een moderne en functionele structuur, zal de Chevrolet op de weg een geduchte tegenstander zijn in de huidige klasse van Fiat 1800, ID 16, Volvo 122 en Mercedes 190...

Amerikaanse scheervlucht

De Corvair is bijzonder laag, Met instappen kun je zeggen dat... je afdaalt in de auto.... Deze instap vergt een zekere oefening van de heupen, maar eenmaal geïnstalleerd, is het comfort uitstekend: de benen gestrekt, de rug goed gesteund en het stuur laag en verticaal.

Het type Monza heeft een eigen interieurlijn en de voorstoelen bieden goed steun in bochten.

En nu rijden! De motor achterin laat een tevreden en sonoor gegrom horen naar het goed

geïsoleerd interieur. Zelfs bij 120 km/u geeft de radio goed geluid zonder hem harder te zetten. De Corvair Monza ademend door zijn twee grote carbura-

teurs presteert een aardige trekkracht: de 80km bereikt hij in 11 seconden, de 100 in 18, en 130 km/u in 40 seconden. Verder biedt de versnellingsbak een efficiënt koppel en snel gesynchroniseerd overschakelen....

Men kan zo spelen met het koppel en het beste uit de motor halen. De derde versnelling is heel fijn om te passeren en wegen in de bergen.

Eigenlijk is deze Monza een hele levendige en sportieve auto tegenover de volumineuze Amerikaanse limousines!



Veel geluk is er niet nodig om aan de Corvair Monza een fijne reiswagen te hebben. Hij is sierlijk en zijn tekortkomingen zijn te corrigeren maar...: zie het oordeel over een nieuweling !

Veiligheid : een onvoltooid hoofdstuk

Laten we kijken....gedetailleerd als hij is met zijn lage body, en zijn onafhankelijke wielophanging zou de Corvair Monza een fijne reiswagen moeten zijn !

Helaas ! Meneer General Motors zal wel moe geweest zijn en heeft de laatste twee hoofdstukken van zijn werk afgeroffeld.....

De remmen (zo klein op de al kleine wielen) zijn nog onvoldoende. Een snelle stuurcorrectie op een ongelijke weg wordt snel gevaarlijk, en als men met 140 km/u buiten op de

autoweg wil rijden, moet men ver vooruit kijken of een grote dosis moed hebben !

Ook als we op het platteland gaan ... De Corvair Monza heeft een fijne vering en een goede verdeling van gewicht -men zegt dat het de vijand is van achterin liggende motoren- maar de schokbrekers zijn ver beneden de maat !

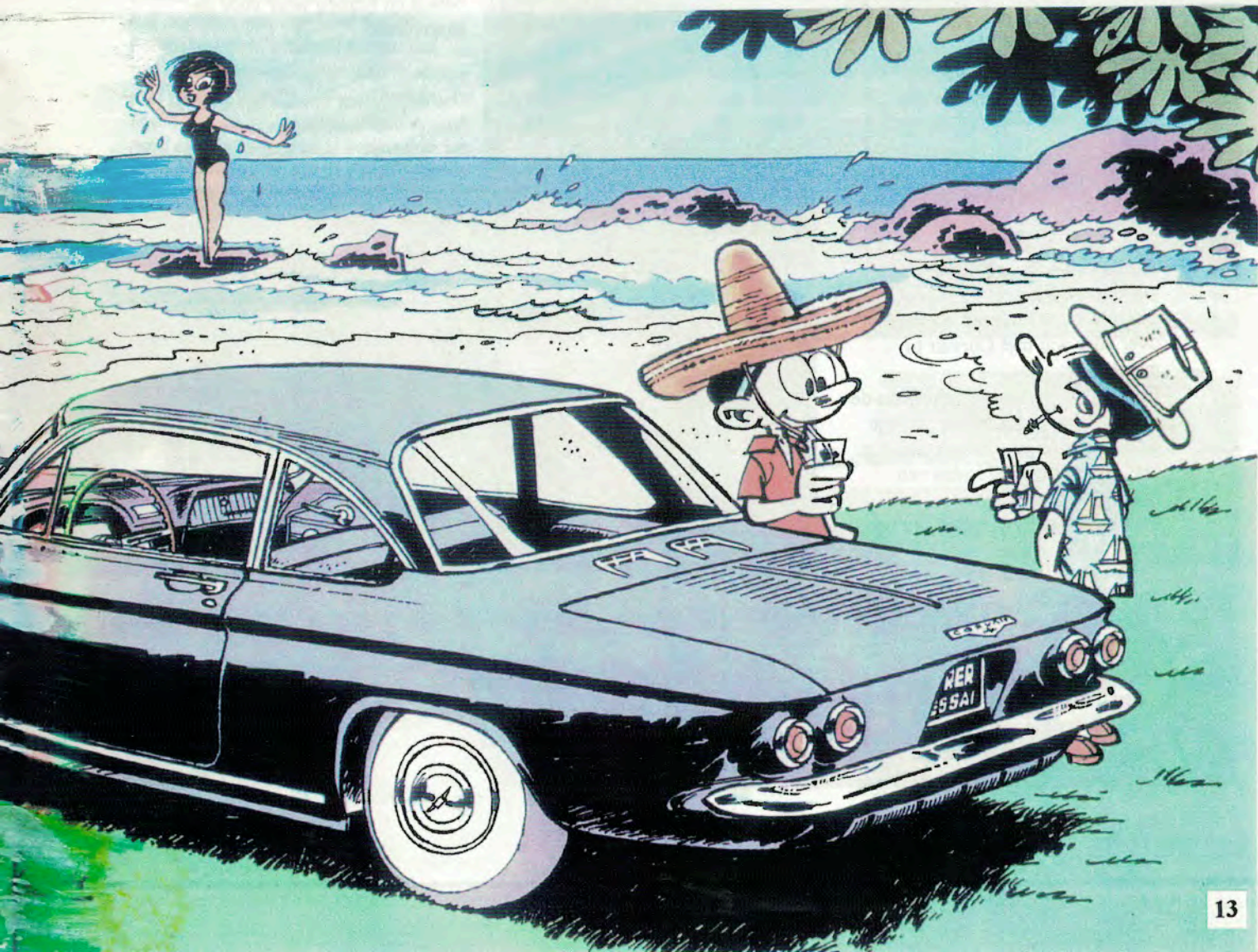
Conclusie: het comfort is goed, maar de stabiliteit en wegligging zijn zeer twijfelachtig. Het wegdribbelen aan de achterkant heeft me soms emotionele momenten bezorgd.

Ik overdrijf? Geloof het maar niet !

Amerikaanse specialisten die de Monza omarmden, verbeterden een auto waarna alle tekortkomingen weg waren.....

Dus vrienden, vindt u ook niet dat de constructeur, meneer General Motors, de lessen van zijn eigen ontwerpers en ingenieurs een beetje in de wind heeft geslagen?

De Corvair Monza is een erg aantrekkelijke auto, maar voor de prijs die men ons er voor vroeg hebben we het recht en de plicht om veeleisend te zijn !



Nieuwjaarstreffen Stompetoren

Ons traditionele nieuwjaarstreffen in Stompetoren werd ook dit jaar weer bezocht door een aantal mensen uit de regio. Vanuit het zuiden werd dit aantal versterkt door de trouwe 'ploegen' uit Sittard en Tilburg.



Onder het genot van een drankje en een hapje vonden er weer geanimeerde gesprekken plaats.

Mike Cramer had, al even traditioneel, gezorgd voor een hapje middels een broodje, en Saskia vulde dit aan met andere versnaperingen.

Er werd weer levendig gepraat over alles wat met Corvaire te maken had.

En toen de technische zaken aan de orde kwamen ging er een groepje de garage in waar de optimaal gerestaureerde 1960 sedan van Remco al op de brug stond om het tikken van de kleppen van de terug te brengen.

Het bleek dat ze te sterk gesteld waren zodat de hydraulische klepstoters geen oliedruk konden opbouwen. Na ze wat losser gesteld te hebben bleven ze "rammelen".

Nadat Guus Marinus, die als volleerd automonteur, hier ervaring mee heeft, erbij geroepen

werd, kwam deze tot de conclusie dat de oliepomp op korte termijn met het merendeels stationair draaien, niet voldoende druk kon leveren. Hij adviseerde met de nieuw afgestelde klepstand, een ritje te maken.

Daar het weer en de tijd van de dag er niet geschikt voor was, zou dat later gebeuren. We hebben daarna

er niets meer over gehoord, en we gaan er van uit dat het allemaal goed gekomen is.



Ronald Vijsma kwam wat later, ingepakt als een eskimo omdat de verwarming het niet meer deed. Hij had gehoopt zijn wagen op de

brug te zetten om dat euvel te verhelpen. Helaas was die al bezet zodat hij later op de avond ook weer als eskimo naar huis ging. Verder zijn we, zoals altijd, er niet toe gekomen om eens te praten over een programma voor het komende seizoen.

Van Ruud Keers kregen we een vrij unieke kopie van een foto die door een zwager uit een boekje in een Brusselse bokhandel werd gehaald. (zie elders in dit blad) Het was als voorgaande bijeenkomsten weer gezellig en dan vliegt de tijd voorbij.

Als er dan bij het aanbreken van de volgende dag eens gedacht wordt aan afscheid nemen, betekent dat nog circa drie uren rijden, en dan is het al gauw tegen vieren als de van verst komende een keer zijn bed ziet.

Namens Annemiek Keers moeten we nog even kwijt dat we een volgende keer toch wel wat meer 'vrouwvolk' verwachten.

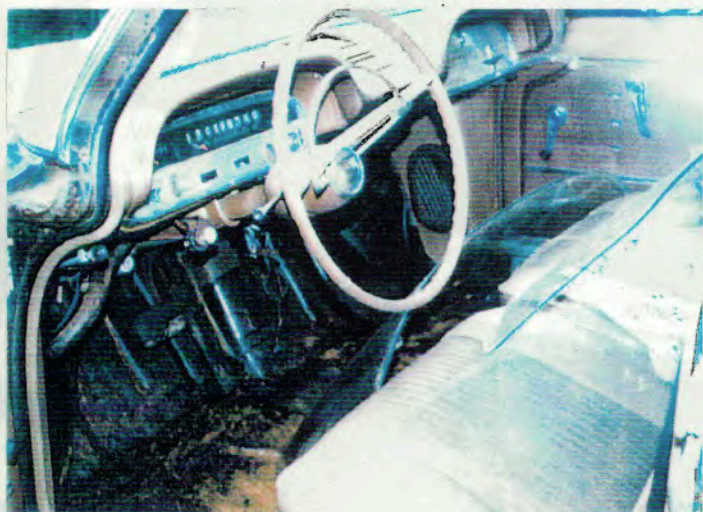
Namens de club bedanken we Saskia en Remco weer voor de gastvrijheid.

Ook de jongsten waren erbij zodat ze later er over mee kunnen praten. Of het nu zo interessant is, is maar de vraag.

CORVAIR-SPOTTERS



We hebben deze rubriek nog eens van stal gehaald omdat we nogal wat aanbod hadden ontvangen. Omdat er twee dezelfde auto's in het noorden van ons land aangeboden werden, dachten we dat het om een en dezelfde ging. Dat is dus niet waar. De witte Corvair boven is die van Peter Zuur uit Stadskanaal en is voor € 200 te koop met papieren van een '64er! De blauwe staat in Twijzelerheide, Friesland en kost ook € 200. Zie voor beide auto's op de advertentie-pagina. De blauw/bruine beneden is een Monza zonder motoren is gratis af te halen.....in Frankrijk!



Corvair Movies

Weer wat om naar uit te kijken.

Deze winter heb ik niet echt stil gezeten op het gebied van Corvair. Samen met een collega ben ik bezig om Corvair filmpjes op DVD of Video te zetten en deze wil ik dan gaan uitbrengen. Ik ga er ook mooie hoesjes voor ontwerpen zodat het een echte serie zal worden wat leuk is om te verzamelen.

Het eerste filmpje zit al op DVD en het ziet er meteen erg goed uit. Het zijn circa 6 minuten durende beelden en gaan over de toen net uitgebrachte Corvair in 1960. Dus alle testen die aan bod zijn geweest zoals slalom, remweg, vering etc. staan hier op

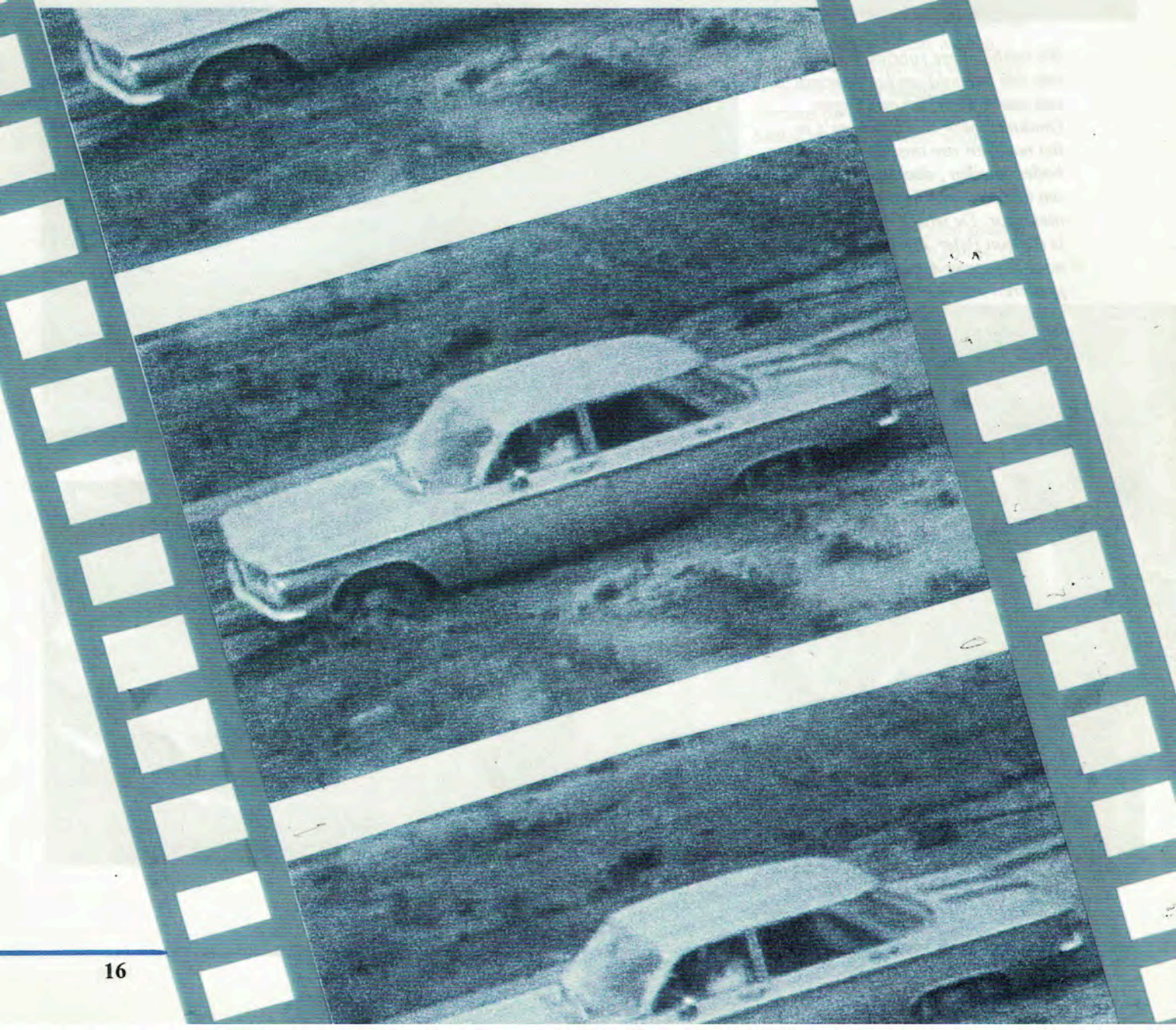
Deze film is voorlopig nog een test en is bovendien te kort om er een DVD of Videoband mee te vullen. Een film die ik nu uit Amerika verwacht is dezelfde band die de Duitsers bij de laatste meeting in Afferden meegebracht hadden. Deze ging over drie Corvairs die een Enduro rit maken over haast onbegaanbare wegen o.a. door de jungle van Afrika of Zuid Amerika.

Ook verwacht ik nog drie andere films. In totaal denk ik zo'n twaalf films te bemachtigen, en al alles meezit probeer ik zeker voor eind volgend jaar, wanneer de winter invalt, iets uit te kunnen brengen. Dan hebben jullie gelijk wat om naar uit te kijken voor als de koude winterdagen er weer aan gaan

komen. In de loop van het jaar zal ik jullie op de hoogte houden, en weet ik ook iets meer over de kosten van de schijfjes of bandjes.

Ronald Vijsma.

P.s. Het plaatje is een fragment uit de bovengenoemde testfilm.



Anonieme "weldoener"

Onlangs hadden we een onderhoud met Tony Matos Fernandes uit Den Haag.

Omdat hij recentelijk verhuisd was, had hij de laatste twee nummers niet mer doorgestuurd gekregen van tante Post. We hebben dat gauw rechtgezet. Maar in het gesprek kwam naar voren dat hij, alweer een tijdje geleden, een aantal kopietjes onder de voorruit van zijn sedan vond. De wagen die gewoon buiten op straat logeert, was door een geïnteresseerd persoon aangetroffen die meende hem nog wat aanvullende geschiedschrijving te doen toekomen. Helaas liet hij geen naam noch adres achter zodat we niets van die persoon weten, doch het zou ons niet verazen als deze informatie vanuit de club zou komen.

Het betrof in ieder geval een aantal pagina's uit de (Amerikaanse?) "Consumer Guide" en een pagina uit een Nederlandstalig blad.

Tony heeft het gescand en doorgestuurd. Echter de kwaliteit is te slecht om het in zijn geheel af te drukken.

Het Nederlandstalige schrijven handelt over de Corvaair met het oog op "compact car", in vergelijking met Rambler, iets dat we al eens gepubliceerd hebben uit "Popular Mechanic". De Ford Falcon wordt in dit verhaal als 'bestseller' gepresenteerd. Ook een stukje geschiedenis, waarbij de historie 'Nader' totaal uit zijn verband wordt gerukt.

Het Amerikaans schrijven is een uitgebreidere geschiedkundig overzicht, zoals je dat al jaren uit ons blad kunt vernemen.

Al met al, in eerste instantie niet zo interessant om te hebben, maar toch erg attent van de 'passeerder' die zich de moeite heeft genomen om kopietjes te maken en deze bij Tony's Corvaair onder de ruitenwisser te schuiven.

Twee pagina's, sterk verkleind, van de blaadjes die Tony Matos Fernandes onder de ruitenwisser vond.

Corvaair

Chevrolet Division of General Motors Corp.
Detroit, Michigan

Chevrolet's Corvaair project was full of ironies. The division had created an American Volkswagen with an air-cooled rear engine, efficient use of space, compact size, and excellent economy. Yet consumer advocates, who might have been expected to welcome such an automobile, disparaged it. This is not to say that Ralph Nader's book, *Unsafe at Any Speed*, singlehandedly killed the Corvaair. Rather, the six had actually fallen six months before Nader's book appeared. Bad press about the car's handling and economics played a part also. For General Motors, the Corvaair never made it because it failed to compete well with Ford's Falcon. (GM launched the Chevy II to fill the gap.) And, although Corvaair started an automotive revolution with the sporty Monza, Ford's Mustang stole the market. Chevrolet was forced to react, rather than to anticipate, Ford's actions.

Chevrolet's work on small rear-engine cars began after World War II, with a sailborn prototype called the Cadet. But postwar buyers were so hungry for cars, even warmed-over prewar models, that the division saw no need to build Cadets. By the late 1950s, however, the situation had changed radically. Imported cars, led by Volkswagen and Renault, were biting into the domestic market. The percentage of economy cars was becoming too large to ignore.

The first modern compact, Studebaker's 1958 Lark, was so successful that it temporarily halted Studebaker's slide into oblivion. The Lark soon had rivals. Ford laid plans for the Falcon, and Chrysler started work on the Valiant, both introduced as 1960 models. In 1958-59, General Motors had stemmed the tide with so-called "captive imports" like Vauxhall and Opel, but for 1960 GM pinned its hopes on the Corvaair.

Largely the work of Edward N. Cole, longtime GM engineer (and future GM president), the Corvaair was a technician's car, and by far the most radical of the three new compacts. Its power plant was a 140 cubic-inch flat six (bore and stroke 3.38 x 2.60 inches) that developed 80 to 95 horsepower. This engine was relatively complicated. It had two cylinder heads, six cylinder barrels, and a divided crankcase.

Not common in automobiles, Corvaair's engine had been inspired by Cole's work on the production of the Chevrolet Corvair. The production of the Corvaair was a pound more than had been expected.

achieve acceptable handling. Management's decision to reduce cost while maximizing ease of service and efficiency of assembly prevented the use of more sophisticated suspension components until 1962, when a regular production option including stiffer springs, shorter rear side limit straps, and a front sway bar was made available. A major suspension improvement occurred in 1964, when a transverse component spring was adopted.

It should be pointed out, however, that the 1960-63 Corvaair's rather basic four-wheel independent suspension did not create a "dangerous, ill-handling car," as lawsuit claimed. The car did oversteer, to be sure, but the oversteer was not excessive when tires were inflated to the proper pressure: 15 psi front, 26 psi rear. The point was argued for years, and was settled only by a congressional investigation, which found in the Corvaair's favor. Drivers needed to pay strict attention to the pressures. Some people did not do so.

The 10-year production run of the Chevrolet Corvaair was divided into two segments: the first generation of 1960-64, and the second generation of 1965-69. Corvaairs were initially offered in three series. The 500 was the most basic package; the 700 was slightly



Chevrolet Corvaair Corsa 1965

Veel plezier hebben ze bij Chevrolet niet beleefd aan de Corvaair. Vooral nadat Ralph Nader in actie was gekomen leverde de wagen een continue stroom aan processen op waarvan de een werd gewonnen, de ander verloren, voortdurende betrokkenheid in lekbare activiteiten die later weer verontschuldigen gingen nodig maakten en die uiteindelijk resulteerden in een schadevergoeding van 425.000 dollar aan Ralph Nader die daaraan stil kon gaan leven en van wie sindsdien ook niets meer vernomen is. De federale overheid kwam uiteindelijk tussen, waarbij ze tot de konklusie kwam dat de Corvaair niet onveiliger was dan enige andere wagen uit Detroit, alleen anders. En dat Chevrolet zich veel wat problemen had kunnen besparen door niet uit zuinigheidsoverwegingen de stabilisator, die oorspronkelijk gepland was voor de voor-

as, achterwege te laten en te vervangen door allerlei trucjes met de bandenspanning. Maar toen was het allemaal al te laat. Gevolg van al het gedonder met de Corvaair was wel dat Detroit een beetje bang werd voor experimenten. Liever werd er op safe gespeeld om problemen en vooral processen te voorkomen, want dat kost geld en je reputatie. Bestsellers onder compacts waren in eerste instantie de Ford Falcon, een eenvoudige recht-toe-recht-man wagen met een simpele zescilinder motor, een functioneel interieur. De wagen was een van de laatste wapenfeiten van Robert McNamara - voordat hij onder John Kennedy minister van defensie werd - en een gebied succes: er werden er in negen jaar tijd 2,6 miljoen van verkocht, bijna een miljoen meer dan van de Chevrolet Corvaair die overigens wel een succes in productie was.

Corvair Club Meeting 2003

Nu reeds kunnen we bekendmaken dat onze clubmeeting zal plaatsvinden aan het eind van het voorjaar; en wel op 23, 24 en 25 mei.

We hebben een weekend gepland dat enigszins zal afwijken ten opzichte van de voorgaande clubweekends.

Ten eerste de tijd van het jaar, we organiseren nu weer ons treffen als in ons eerste jaar; vroeg in het seizoen.

Dan de plaats van het gebeuren:

We hebben nu gekozen voor het westen van ons land. Immers hier wonen nogal wat clubleden, waarvan we een aantal nog nooit, of zelden gezien hebben op onze bijeenkomsten. We hopen ze nu eens met hun Corvair te ontmoeten.

En dan gaan we een paar interessante excursies maken.

De meest belangrijke daarvan is wel een bezoek aan het klassieker restauratie bedrijf van Bart Holland in Boskoop.

Eveneens gaan we de klassieke Corvairs en Opels bekijken van de heer Van Vliet in Woerden en Montfoort.

Het geheel wordt aan elkaar geknoopt met een niet al te lange rit door het mooie groene hart van de Randstad langs de Vlist en Reeuwijkse Plassen.

Op zondag zullen we, na een gezamenlijk, stevig ontbijt, een bezoek brengen aan de beroemde kaasmarkt van Gouda en eventueel het glasmuseum van Schoonhoven.

Ook de rest van het weekend zullen we invullen op de voor ons klassieke manier. Dat wil zeggen; in de avonden zitten we onder onze (club)tenten op een camping in de buurt van de Reeuwijkse Plassen. We halen dan de barbecue tevoorschijn, en daaraan voorafgaand en ook na de maaltijd zullen we een aantal vaatjes en/of flesjes opentrekken.

Kortom, we hebben behalve gezelligheid ook wat activiteiten georganiseerd.

Het ligt voor de hand dat we op zaterdag tijds beginnen aan een goed gevuld programma.

Daarom zal ook de vrijdag als aankomstdag gebruikt kunnen worden.

We zullen werken met inschrijvingen vooraf, waarbij minimaal een deel, maar liefst het geheel van het deelnemings bedrag vooruit betaald dient te worden. Dit om zicht te hebben en houden over de organisatie i.v.m. een beperkt aantal toelatingen tijdens excursies én het inslaan van dranken en voedingswaren.

Ofschoon er wijzigingen in het programma kunnen komen, hopen we met wat medewerking van iedereen, dat het een leuk weekend zal worden waarbij iedereen aan zijn trekken zal komen.

Omdat het aantal deelnemers aan sommige excursies beperkt zal zijn, zullen we een alternatief organiseren voor niet- of minder geïnteresseerden. In het ergste geval zullen we helaas een onsympathieke selectie moeten door voeren, maar daar gaan we vooralsnog niet van uit.

Om dit blad niet te hoeven beschadigen hebben we een inschrijfformulier apart bijgesloten. Mocht dit bij verzending verloren zijn gegaan, meld je dan meteen voor een nieuw formulier.

De eigen bijdrage aan dit treffen hebben we vastgesteld op € 8,- per persoon.

Inschrijving en betaling van de camping zal geschieden op eigen initiatief bij aankomst.

Voor alle mededelingen die wij eventueel nodig achten zal er een aparte mailing gestuurd worden

Omdat het programma op 24 mei al om 1030u begint moet je zorgen dat je in ieder geval voor die tijd aanwezig bent op Camping



Programma:



- Vrijdag** 15.00-18.00 u. Iedereen die van ver komt doet zijn intrede.
18.00 u. Kleine barbecue wordt aangestoken voor een warme hap.
18.30 u.- ? Hapjes, drankjes, praatjes enz. enz.
- Zaterdag** 10.30 u. Iedereen aanwezig op camping "De Reeuwijkse Hout"
10.45 u. Vertrek richting Boskoop voor bezoek aan restauratiebedrijf Bart Holland
11.00 u. Ontvangst Bart Holland met kopje koffie en een praatje.
11.15 - 12.00 u. Rondleiding met demonstraties door het bedrijf
Let wel: het personeel komt speciaal voor ons naar de zaak!
12.30 u. Terug naar camping voor koffie en broodje.
13.30 u. Start voor een toerit richting Woerden en Montfoort
14.30 u. Bezoek aan Garage Van Vliet te Woerden. Hier zullen we alleen uitstappen voor een hoognodige kleine boodschap.
14.45 u. Vertrek richting Montfoort.
15.15 u. Bezichtiging van klassieke Opels en Corvairs van Dhr. Van Vliet.
16.00 u. Vertrek vanuit Montfoort voor rit via Oudewater en Reeuwijkse plassen.
17.00-17.30 Aankomst op camping alwaar de flessen geopend kunnen worden.
18.00 u. De barbecue zal worden aangestoken.
18.30 u. De eerste hapjes zijn voor de zwakkeren onder ons.
En verder veel plezier beleven.
- Zondag** 09.00 u. Wekker helemaal af laten lopen.
09.00-10.00 Ontbijt in de centrale tent.
10.15 u. Vertrek richting Gouda al dan niet naar de kaasmarkt.
11.30 u. Vertrek naar andere locatie, bijv. Haastrechtse ambachtsmuseum.
13.00 u. Terug op de camping voor en kop koffie en een broodje.
14.00 u. Ontbinding van de meeting en zeggen dat het goed was.
14.15- 18.30 Iedereen hopelijk weer heel thuis!

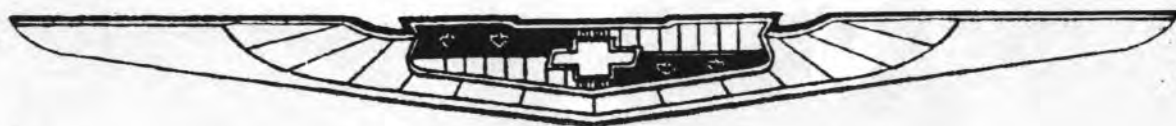
Datum 23, 24 en 25 mei 2003

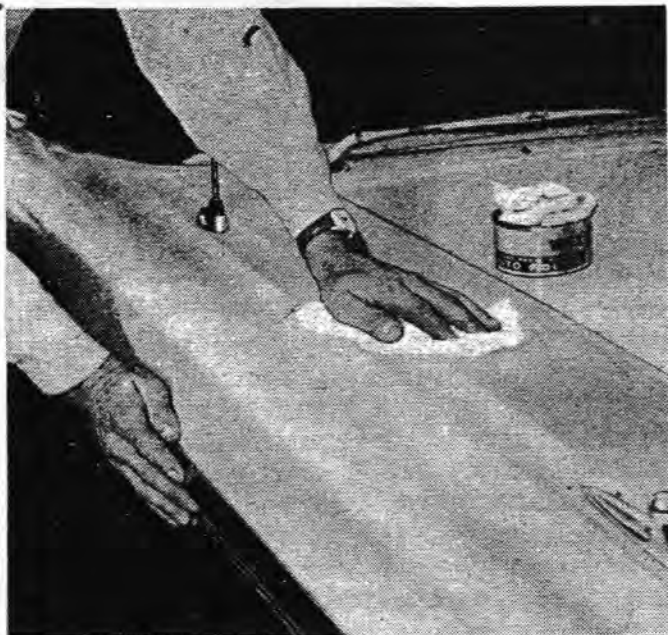
Plaats van handeling: Camping "Reeuwijkse Hout"

Oudeweg 9 te Reeuwijk (A12 afslag Bodegraven)

Tarieven: p.pers. € 2,50, kind € 1,25, auto € 2,- tent € 2.50 of € 4,-, caravan € 5,- huisdier € 1,-, toeristenbel. € 0,75 p.p. alles per etmaal.

Hotels: "Campanile Gouda", Kampenringweg 39/41 tel. 0182-535555 prijs ca. € 68,-
"Over de Brug", Veerlaan 1, Haastrecht tel. 0182-501210 prijs ca. € 59,50
Prijs incl. Ontbijt, leuk verblijf, 8 kamers totaal.
"De Unie", Kerkweg Oost Reeuwijk tel. 0182-612103 prijs onbekend.





Hoe zet u uw auto in de was ?

VOORDAT U uw wagen in de was gaat zetten, moet u op verschillende dingen letten, daar u er anders niet in zult slagen vlekken, strepen of vette plekken te voorkomen. Om te beginnen moet u zich ervan overtuigen of de auto schoon is. Indien schoon water niet voldoende is om hardnekkige vetresten te verwijderen, dan kunt u een autoshampoo gebruiken (géén benzine).

De voorruit kunt u reinigen en vetvrij houden met spiritus. Zorg ervoor dat de wagen geheel droog is voordat u hem in de was zet. Breng de was **niet** aan als uw wagen in de hete zon heeft gestaan. De was bevat stoffen die verdampen en een heet oppervlak zal het verdampingsproces zo versnellen dat de was niet voldoende glans zal geven.

Wees voorzichtig bij de keuze van de

wassoort. Een laag van een goedkope soort wordt snel beschadigd en u bent dan genoodzaakt veelvuldig een nieuwe laag aan te brengen; dat kost u tijd en geld.

Als het oppervlak eenmaal schoon en droog is, kunt u het in de was zetten. Een gelijkmatige en gladde laag verkrijgt u door een kleine plek in te wrijven terwijl de andere plek droogt. Breng de was aan met een vochtige, schone doek en in een logisch patroon.

Het is vooral belangrijk dat de plaatsen elkaar overlappen. Bij het uitwrijven moet u krachtig poetsen en de doek veelvuldig uitslaan, totdat een goede glans is verkregen. Let goed op de plekken nabij de deurknoppen en de versieringen op de motorkap. Volg in ieder geval de bij de was verstrekte gebruiksaanwijzingen nauwkeurig op.



Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Corvaire Corsa bj. 1965,
4 speed, cabrio, schade/roest vrij,
kleur rood met zwart electr. dak.
Leidschendam Tel. 070-3177754.

Corvaire Monza Convert. bj. 67
aut. Power top. Geel/zwart taxatie
rapport aanw. vr. pr. € 7500.
Ton Duinkerken Tel. 0164-258077

Corvaire Monza Spyder bj. 62
convertible, Deels gerest. Onderstel
en tank verzinkt
P. Hilken Tel. 06-10945977.

Corvaire Monza coupé bj. 65
140pk, met. grijs, gerest.
in uitst. staat; € 9750,
Piet de Vries, Callantsoog,
Tel. 06-53164760.

Corvaire Monza coupé bj. 67
kleur lichtbl.met., spaakwielcovers,
4500,00, Brunssum,
Tel.045-5250787.

Corvaire Monza Convert. 1962,
Rood, Technisch perfect,
Tel. 0529-483078.

Corvaire 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

Corvaire Corsa Spyder 1965
In top staat 13.750,00,
Tel. 035-6970126,
www.gooimeercarcenter.nl.

Corvaire Monza 1965
4 drs. sedan kl. Blauw, totaal
restauratie project, (sloop) €
600,00 moet z.s.m. weg.
Tel. 0111-401820.

Corvaire Monza Convert. Bj. 64,
Rood, witte kap, i.g.st. € 8.450,00
Tel. 071-3646013/06-21825344.

Corvaire Corsa Convert. bj. 65,
Rood, zwarte top electr, nieuw
interieur, schade en roest vrij,
Tel. 070 3177754 Leidschendam.

Corvaire Monza bj. 1960,
Origineel, compleet en mooi
interieur, motor goed.
Tel. 0180-517670/0644518837.

Corvaire Spider Conv. bj. 62,
I.z.g.st. Turbo.
Deijzen 06-11054711 Zaandam
Red. Gelezen op Marktplaats

Corvaire bj. 1963,
Volledig gerestaureerd, tax.
€15.000,00 nu € 7950,00
0599-648480/06-40070543,
Groningen.

Corvaire Monza bj. 62,
Rood, autom., APK mei 2002,
gstockers@uwnet.nl

Corvaire 700 coupe '63 wit
Gerest. € 7900 P. Zuur Stadskanaal
Tel. 0599-648480 / 06-40070453

Onderdelen (aangeboden):

Nwe. band voor Corvaire; 185/70R
1386T merk Viking geen white
wall, M. Cramer 020-6929425 of
mrcramer@chello.nl

Stoelenmodel '67 zwart,
Rugleuning prima, zitting
gescheurd, 10,00 p.st.
Tel. 046-4516323
jmljanssen@wxs.nl

Corvaire 700 sedan bj. 60,
Voor sloop €200,00 Tel. 06-
22856387 Hr. V.d. West

Corvaire 700 sedan '60 voor
onderdelen met papieren. € 200
Peter Zuur 0599-648480 of 06-
40070453

Onderdelen (gevraagd):

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

Diversen (gevraagd):

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

Duitsland (aangeboden):

Corvaire **Spyder** coupe '63
km33000 wit/rood Vr.pr.€12.500
Ingo Illinger 0049-721-816537
i.illinger@enbw.com

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

Corvaire convertible '61
Klaus Dibbern kdibbern@denc.de
Zie ook: www.corvaire.de

België: (aangeboden)

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

Frankrijk: (aangeboden)

Corvaire Monza coupe 1961
PG, groen met. als nieuw,
Tel. 05 61 86 44 75 Toulouse

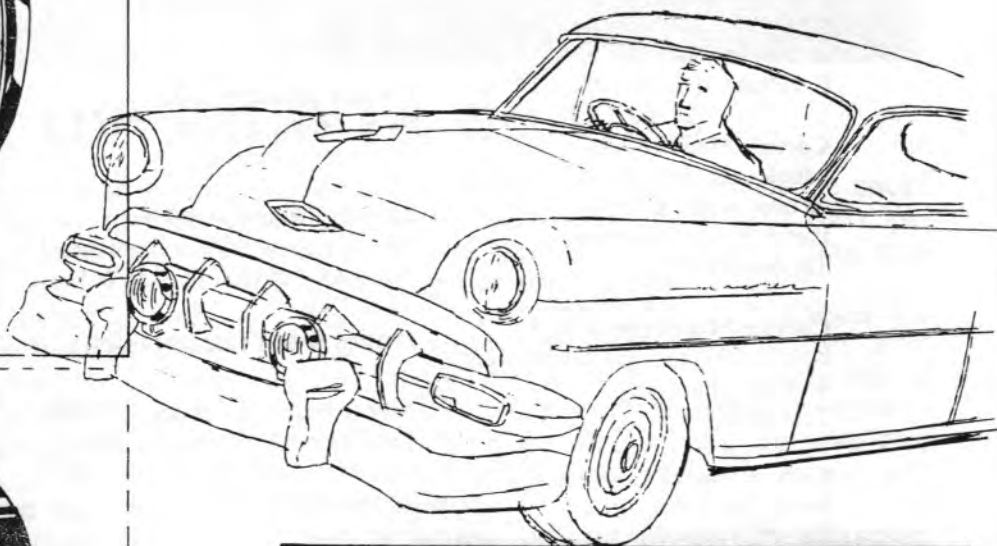
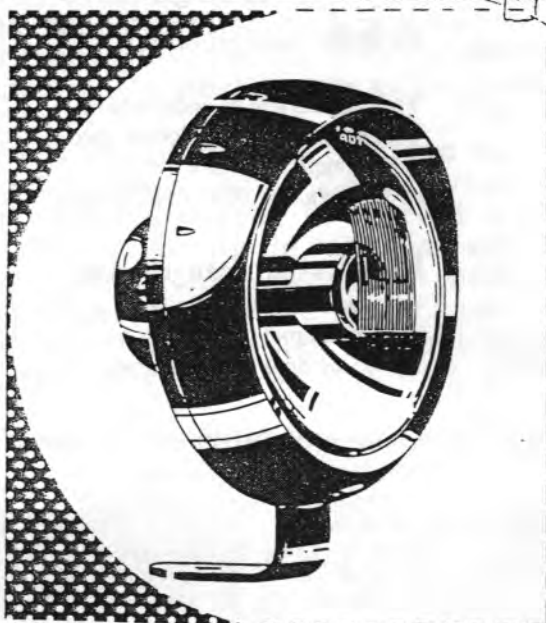
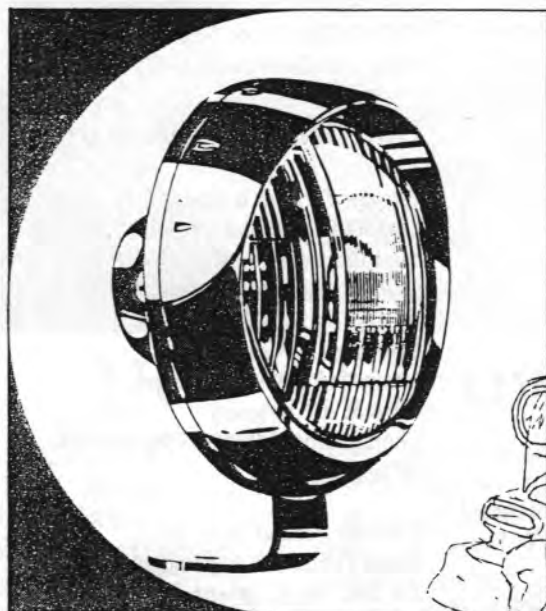
*De redactie aanvaardt geen enkele
aansprakelijkheid voor de inhoud van de
advertenties.
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -
landen, dus geen invoerrechten en BTW.
Opgave advertentie corvaire65@hetnet.nl*

Meer intensief licht - altijd beter zicht

met de *Nieuwe*

LUCAS

mistlamp en verstraler



Het drukke snelverkeer op de weg eist
GOED ZICHT ONDER ALLE
OMSTANDIGHEDEN.

Goed zicht - dus goed licht.

Bestelnummers:

Mistlampen model 4 FT

6 Volt - 55168

12 Volt - 55169

Verstralers model 4 LR

6 Volt - 55170

12 Volt - 55171

Importeurs voor Nederland:

TRANSMARK

N. V. H A N D E L M I J. T R A N S M A R K
HOOFTLAAN 57 - BUSSUM - TEL 02959-17541



Monza Spyder Convertible—sporty way to visit GM's Futurama at the New York World's Fair

Because of the way it hugs and squeezes

... you'll fall in love with a beautiful buy.

Drive a Corvair on a stop-and-go shopping trip or jaunt in the country. Take it in any kind of traffic, on any kind of surface, over any kind of terrain, in any kind of weather. There'll be no doubt in your mind that you're driving a very special kind of car.

Right away Corvair's trim size and shape give you the feeling, maybe for the first time in your life, that you're the boss of your car—not *vice versa*.

With the engine in the rear taking all that weight off the front wheels, the steering's free and easy. So easy we don't even make power steering for the car, though that's what

you'll think you've got when you turn a corner, take a curve or slip into little parking spots that others had to pass up.

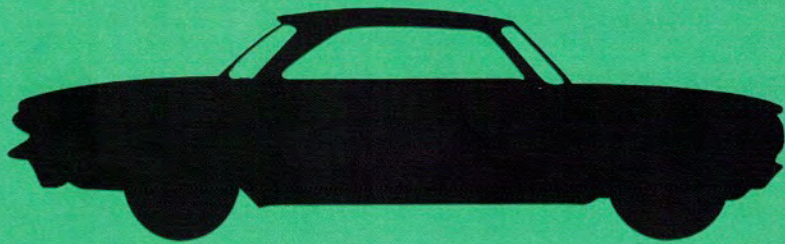
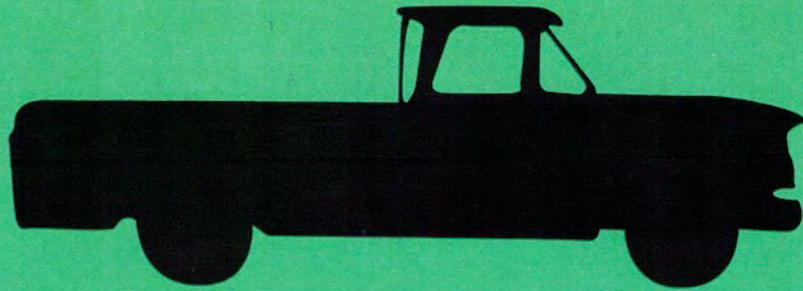
And while any car will grip smooth dry roads, Corvair gives extra traction on *all* kinds—bumpy, wet, snowy or what have you. It's that engine weight bearing down on the rear power wheels that makes for such surefooted going.

But here we are, almost out of space, and we haven't told you about the Body by Fisher craftsmanship. Or the cozy interiors and neat appointments. Or the big choice of beautiful colors. Or the modest price for all that. Happily, though, your Chevrolet dealer's ready to pick right up where we leave off . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

CORVAIR MONZA



Chevrolet • Chevelle • Chevy II • Corvair • Corvette
THE GREAT HIGHWAY PERFORMERS



IN THE

POCKET
(PREDELIVERY INSPECTION)



COMMUNICATION