

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



6^e JAARGANG

2

1962
CHEVROLET
TRUCKS

CORVAIR 95 MODELS



Van de redactie

Er was ons alles aan gelegen om dit nummer nog voor onze jaarlijkse meeting bij jullie in de bus te krijgen. De laatste informatie daarover kunnen jullie lezen elders in deze uitgave.

We hebben alweer enkele leuke dagen kunnen beleven met onze geliefde Corvairs, en ook daarover lees je meer in dit blad. Wellicht dat er meer mensen dit voorjaar al aardige ervaringen hebben opgedaan met hun Corvairs. Laat ons dat dan weten zodat we anderen daar over kunnen vertellen.

Van onze Franse collega's ontvingen we ook weer hun blad. Ook zij doen steeds meer hun best een dik en gekleurd exemplaar bij hun leden in de bus te krijgen. Maar als we de foto's bekijken van hun bijeenkomsten, is dat net zo bedroevend als bij ons.

Daarom hebben we voor onze komende meeting eens flink de schouders eronder gezet en proberen we jullie behalve gezamenlijke gezelligheid ook een interessant programma voor te schotelen. Maar met de inschrijvingen loopt het nog niet storm. Laat het niet op de laatste dagen aankomen, want deze keer werken we echt met voorinschrijving. En het zou sneu zijn als je toch zou komen en je mag er niet in bij Bart Holland. Voor diegenen die niet weten wat men daar doet hebben we ook nog een artikeltje. Zoals ook vorige keer tekende Ronald Vijsma voor de omslag, geheel aangepast aan het onderwerp van deze editie; de Greenbrier/Rampside.

Ook mochten we weer een nieuw lid inschrijven, hetgeen ons deugd doet, temeer omdat er weer een Lakewood in de club is gekomen. Door het wegvallen van andere leden is het aantal toch nog dik in de veertig gebleven. Een leuk clubje zou je zeggen, en dat vinden wij ook. Van sommige, eertijds enthousiaste "nieuwelingen" horen we niets meer. Zijn zij volop in restauratie verwickeld? Of is de liefde een beetje over? Wij zouden het graag horen. We zijn in ieder geval erg

nieuwsgierig naar wat voor nieuwtjes we moeten gaan uitkijken op ons treffen in Reeuwijk. En we zijn er bijna zeker van dat die er zullen zijn. Veel kijk en leesplezier.

Colofon

6^e jaargang nr.2
mei./juni. 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

Chubsite:
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

Foutje

In ons vorige nummer hadden we haarfijn uitgelegd wat C.O.R.S.A. betekende..... Echter de redactie was zo bezig geweest met de Texaanse 'NTCAssociation', dat we ons vergisten. Het woord "Association" had natuurlijk "Society" moeten zijn. Het staat notabene op de cover van ons clubblad.. We kregen er nog geen opmerkingen over, dus denken we dat het nog niet is opgevallen.

Nieuw lid

Het nieuwe lid dat we in deze editie mogen begroeten is Dion Fluttert uit Tilburg. Hij schafte zich onlangs een Lakewood aan. Met de Californische platen er nog op kregen we er al iets van te zien dankzij de elektronische snelweg. Hij had contact gemaakt via de Duitse site met Thomas

Stingl, die op zijn beurt weer Guus de Haan contacteerde. Een paar proefnummers van ons blad heeft hij al in huis en we zijn al zo zeker van lidmaatschap van onze club dat we dat hier al durven te schrijven. Welkom Dion, de foto van je Lakewood hebben we elders in dit blad afgedrukt.

Onderdelen bestellen

Als we nu een order plaatsen bij Clark's of andere leveranciers, krijgen we dat thuisgestuurd via General Logistics System. Die zorgen er voor dat de douaneformaliteiten afgehandeld worden. Via een ingewikkelde weg krijg je dan eerst een formulier thuisgestuurd dat je moet invullen en retourneren binnen vijf dagen. Daarna moet zich de douane nog eens gaan bedenken over de hoogte van de invoerrechten. En na een goed week (of langer) krijg je het thuis gebracht waarbij je de rechten moet betalen aan de bezorger. Als er dan geen rechten over geheven worden betaal je toch €9,50 administratiekosten. Vereenvoudiging? Op een dergelijke manier houden we weer een bureaucratische dienst in stand. Overigens; tot €45,- incl. verzendkosten kan je gratis invoeren.

Chevrolet

Van Wim Smit vernamen we dat hij zijn dagelijkse auto, een Corsica, ingeruild heeft voor een Chevrolet Celebrety. De auto die pas vijftien jaar oud is moet er uit zien om door een ringetje te halen. Met een beetje geluk krijgen we hem te zien tijdens onze meeting. Dit omdat de Greenbrier nog niet klaar is.

Verrassing

In het vorige nummer maakten we melding van een komende aanwinst in "het zuiden des lands". Wel die is gerealiseerd, en zelfs uitgebreider geworden. Jaak Eijkelenberg heeft ons beloofd daarover voor het volgende blad een uitgebreid verslag van te maken. Dus verklappen we nog even niets.

Agenda

- Mei 10 American Day IJselstein
“ 16-18 North side Custom Run Terhorne
“ 17-18 American Automobile Emmen.
“ 23-25 Corvair Treffen Reeuwijk
“ 25 Thunder Roadhouse Stratum, Eindhoven
“ 25 American Sunday Cruise Inn Groningen
“ 25 American Day, Zeist
“ 31 Street Thunder Gemert
Juni 13-15 NSCC treffen Joure
“ 14 American Day IJselstein
“ 22 Mopar Perf. Nationals Scheidekaai Antwerpen
“ 24 Golden River Int.'s Waregem B
“ 28-29 All American Wheels Asten-Heusden nl
“ 29 American Sunday Gron.
Juli 5 American Day Sexbierum Fr.
“ 12 Am. Day IJselstein
“ 27 Am. Sunday Groningen
Aug. 2-3 Custom Van & Car show Sinsheim D.

Shirts

Omdat we op ons vorige artikelje betreffende clubshirts, weinig respons hebben gehad, plaatsen we het nog maar eens. Als hierna mocht blijken dat er nog niemand reageert (behalve de enkeling), 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.

Niet aanwezig

Tijdens het samenstellen van dit blad kregen we te horen dat Mike Cramer niet aanwezig zal zijn op ons treffen in Reeuwijk. Hij zal zijn vriendin gaan opzoeken in Colombia, aangezien

deze geen verblijfsvergunning kreeg om naar ons land te komen. Jammer, maar het is niet anders.

Bart Holland.

Het blijkt dat sommige mensen niet weten wie Bart Holland is en wat hij doet.

Bart Holland heeft een van de eerste autorestaurentie bedrijven van ons land. Hij heeft een naam opgebouwd die ver over onze landsgrenzen bekend is. Zo heeft hij o.a. gewerkt voor bekende musea en autofabrieken. Wie herinnert zich nog de restauratie van een vooroorlogse zeldzame Opel die in een t.v. programma te volgen was. De opdracht was van Adam Opel AG-Russelsheim. Bart Holland heeft in diverse autoprogramma's op t.v. zijn opwachting gedaan als het ging over de restauratie van een auto. Zijn bedrijf is uiterst professioneel geoutilleerd en hij heeft de beste ambachtlieden in dienst. Er worden delen van auto's tot in het

kleinste detail nagemaakt nadat over de gehele wereld gezocht was naar dat ene onderdeel.

Wij als Corvair Club vinden het een grote eer dat we door Restauratiebedrijf Bart Holland uitgenodigd worden het bedrijf te bezoeken. Temeer omdat er personeel op deze zaterdag speciaal voor ons aanwezig zal zijn.

Dus ons advies is dus; laat niet verstek gaan, want een dergelijke kans krijg je niet gauw meer.

Naslagwerk

Sinds kort beschikken we over een aantal oude Corsa bladen die we gekregen hebben van Taco V.d. Honert. Keurig in banden opgeslagen vormen ze een mooi naslagwerk. In dit nummer hebben we er al een begin mee gemaakt om er interessante foto's en verhalen uit over te nemen. Dank je Taco voor deze gift.



YOU'RE LOOKING
AT THE BEST
NEWS YET IN
VERSATILE
TRANSPORTATION

Goud van Oud.

De lente was amper twee dagen oud toen we aan de eerste samenkomst van dit jaar deelnamen. De club van Guus Marinus, "Goud van Oud" had ons wederom uitgenodigd om aan een van hun ritten deel te nemen. De weersomstandigheden waren niet beter te noemen voor deze tijd van het jaar.



Een tussenstop bij een van de vele vennen, een hapje en slokje nemen, en de route nog eens doornemen.

Van de Corvair Club waren er drie auto's, en de inzittenden hebben er geen spijt van gehad. Het is bekend dat "Goud van Oud" altijd wel iets speciaals in petto heeft naast een altijd prachtige rit, meestal door het mooie Brabantse land.

We kwamen bijeen in cafe "Het Kroegske" in Oirschot/Spoordonk. En wie daarbij een oud bruin café in gedachte heeft, zit er flink naast, want het was een groot cafe/restaurant en zalencentrum. Dat was ook wel nodig want er stonden zo'n dikke veertig auto's met een veelvoud aan passagiers, die allen binnen in een van de zalen onder het genot van een kop koffie de briefing konden bijwonen. De opkomst was veel meer dan de helft van de club, heel anders dan de circa 25% die wij steeds bij elkaar krijgen!

Bij het vertrek kregen we een routebeschrijving uitgereikt en konden we beginnen aan de 70km.

lange tocht, nadat we eerst een aantal rupsvoertuigen van de Landmacht hadden laten passeren. De rit voerde door het, zoals aangekondigd, verwacht en ook ervaren, mooie Brabantse land met zijn heidevelden, bospartijen en vennen, met daartussen de romantische Kempische boerderijtjes met hun prachtige rieten daken. Door het mooie weer waren we niet alleen. Het wemelde van de dagjesmensen op fietsen, motoren en ook te voet. Op enkele mooie plaatsen werden de auto's aan de kant gezet en werd er gezellig gekeuveld en van de natuur genoten. Op driekwart van de rit waren we weer in Oirschot en hebben we tussen alle andere klassiekers onze Corvairs geparkeerd. Op de overvolle maar gezellige markt hebben we op een terrasje een hapje gegeten en een slok gedronken. Toen voerde onze tocht verder tot op de parkeerplaats van Makro in Best. Hier hadden ze de verrassing voor ons.

We hadden naast de routebeschrijving ook een quiz-formulier gekregen. Dit formulier was een onderdeel van een wedstrijd, waarvan we hier een behendigheidstest moesten afleggen door een bepaald parcours in een zo kort mogelijk tijd te rijden. Het bestond uit een slalom vooruit; dan achteruit parkeren in een denkbeeldige garage; dan weer vooruit en weer parkeren in een garage. Van daar achteruit een 180

graden bocht met een slalomparcours. Dan weer naar voren en een stok op minder dan een halve meter naderen zonder te raken. Dan weer door naar de finish. Het leek eenvoudig, maar vooral het achteruit slalommen viel zwaar tegen, omdat je de pionnetjes slechts ziet als je "uit het raam hangt" of in de spiegels kijkt.



Een onderonsje met de andere deelnemers. Omdat de Corvair van Guus nog in restauratie was, had hij nu de rode Renault 4 mee.

Nadat het parcours gereden was, hadden de Corvairs hierin nog een onderlinge competitie. We spraken af dat de winnaar dit verslag mocht schrijven maar uiteindelijk heeft het de verliezer het mogen doen!

Ronald Vijsma 'in de bocht' op het behendigheidsparcours.



Toch lagen de verschillen slechts op een en twee seconden van elkaar.

Maar de echt scherpe tijden werden neergezet door een Austin "Frog Eye" Healy Sprite en..... een drie-wielige Reliant!



Geen colonne rijden met alle deelnemers, maar slecht met drieën. En we stopten wanneer we daar zin in hadden.

Toen deze spannende interventie achter de rug was gingen we door met het laatste deel van de rit. Dit voerde ons in de richting van Bladel, waar we een gratis entree hadden voor een motorshow.

Vooral schrijver dezes was hier blij mee omdat er een veelheid aan Duitse merken stonden. Maar ook een hele rits Harley's en enkele Indians stonden er opgesteld. Nadat we rondgekeken hadden, werden er handjes geschud en spraken we af voor een volgende keer.

Het is een waar genoegen om met deze club op stap te gaan. En zeker als de weergoden een beetje meewerken is succes verzekerd. Dit was tenminste een prachtige dag.

De volgende rit had plaats op dertien april. Samenkomst was in Breda bij cafe "Het Kroegske". Dit

was een gewoon cafe met een redelijke parkeerplaats, maar omdat die toch te klein was had men de naastgelegen plaats van een supermarkt geannexeerd. Deze keer zouden we ook weer met drie Vairs zijn omdat Guus zijn wagen nu klaar had. Echter, hij kon de rit niet mee rijden omdat hij zijn vrouw in het ziekenhuis moest ophalen.

Mike had nog wat problemen met het vinden van de verzamel locatie, maar toen de politie hem een bon boven het hoofd hing omdat hij naast de snelweg stond te bellen, liep het als een trein en was hij gauw aanwezig.

De rit voerde eerst door de binnenstad van Breda waardoor we monumentale gebouwen zoals de beruchte 'koepel' vanuit de auto goed konden bezichtigen.

Daarna werd het buitengebied in gereden, en al gauw reden we door oneindige bossen die echter dicht bevolkt werden door dagjesmensen. De weersomstandigheden waren weer voortreffelijk.

Op een bepaald moment voerde de tocht over een zandweg, waarbij druk gelaveerd moest worden om de grote kuilen te omzeilen hetgeen ons deed denken aan de behendigheidswedstrijd van enige weken tevoren..

Meer naar het zuiden kwamen we door de dorpen Sprundel, Schijf en Achtmaal. Maar in Zundert verreden we ons danig en kwamen midden in het centrum uit dat dicht bevolkt was met horden dagtoeristen.

Omdat het overal druk was besloten we de rit te verlaten en van hieruit naar Antwerpen te gaan. We reden over de secundaire weg via Wuustwezel en Brasschaat naar de ring van Antwerpen en via afslag 'Schelde' naar de bekende 'kaaien'. Hier kun je wel altijd parkeerplaats vinden en ben je vlakbij het centrum. Bovendien is er in "Hangar 15" bijna altijd wat te doen op het gebied van auto's en motoren. Ook nu; er was een Harley Davidson en aanverwante zware motoren bijeenkomst.

Hier kozen we echter niet voor.

We gingen meteen richting

centrum en kwamen al gelijk op de zondagse vlooiemarkt, waar we een paar ingelijste tekeningen kochten. Verder hebben we rondgeslenterd over de Grote Markt en van daaruit via een omweg naar de vaak geschreven en bezongen "Groenplaats". Om een kopje koffie te drinken op een van de vele terrassen moesten we even zoeken naar een plaatsje. Maar een ijs konden we kopen langs de straat.

Toen het al ver na zessen was geweest besloten we toch maar eens langzaam onze auto's op te zoeken. Mike had nog niet zo veel zin om naar huis te gaan en wilde nog wat door de stad gaan toeren. Wij kozen er voor om naar de 'ring' te rijden en ons in oostelijke richting naar huis te bewegen.

Onderweg moest ik voor de tweede keer tanken die dag, wat betekende dat we een flinke afstand gemaakt hadden.

Later hoorden we dat Guus nog aan de finish van de rit was geweest om ons op te wachten, hetgeen ons een beetje speet, want hij was speciaal weer vanuit Tilburg terug gekomen.

Toch was dit ook weer een prachtige dag geweest ondanks dat we het programma niet helemaal gevolgd hadden.

Mocht je eens zin hebben om aan een rit van "Goud van Oud" mee te doen; de data staan in het vorige clubblad. Als je wil weten waar de samenkomst is, (die pas enkele weken tevoren bekend is) bel dan Guus 06-20137903. We proberen zoveel mogelijk in ons blad bekend te maken.

De volgende rit voert door België. Samenkomst **18 mei** tussen 10.30 en 11.30u in "Het Molenslop" in Ravels-Weelde, België. (even boven Turnhout). Voor de mensen met internet, en voor zover we daar de adressen van hebben, zullen we nog eens extra bekend maken wanneer er waar een volgende rit is.

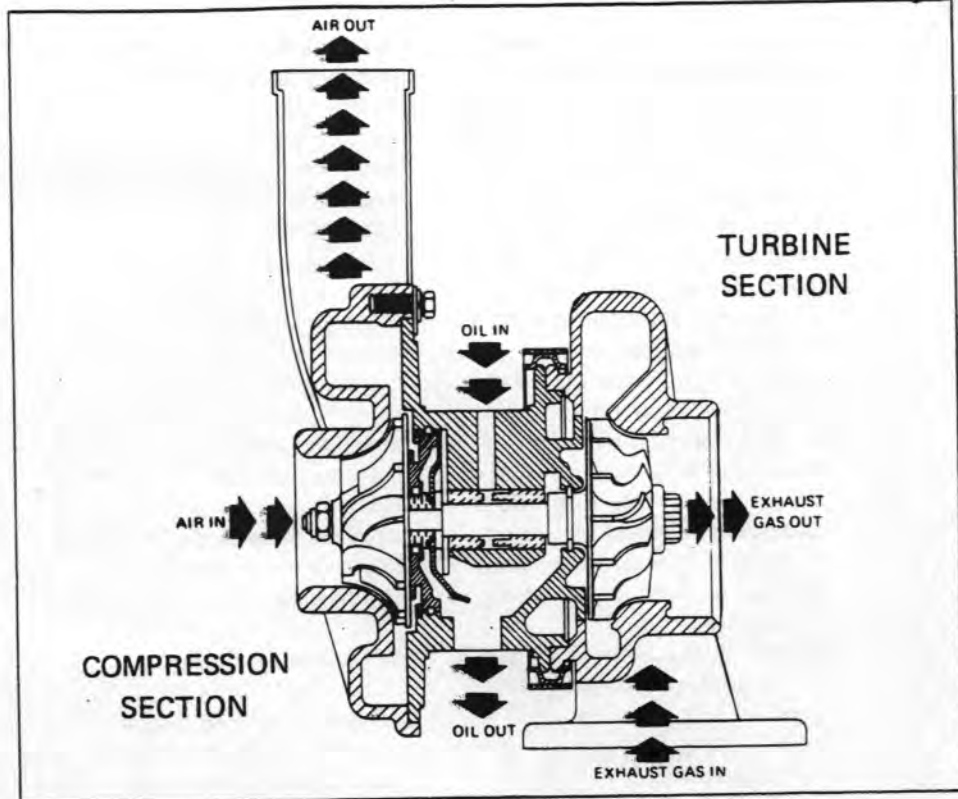
Turbo chargers (2)

We hebben het de vorige keer gehad over de noodzaak, vorm en toepassing van de turbo in het algemeen.

Nu willen we wat verder daar op in gaan en de toepassing in de Corvair Spyder/Corsa behandelen. De basisfunctie van de turbo-charger is nog altijd, zoals Alfred Buchi hem in het begin van de vorige eeuw voor het eerst ontwierp, het met kracht vullen van verbrandingsruimtes.

Door verregaande verbeteringen en modificaties, en het veelvuldig toepassen van turbochargers, is het verhogen van vermogen bij motoren per paardekracht veel goedkoper geworden dan welke andere modificatie ook.

Tot 1952 gebruikte men in turbo's nog kogellagers die gesmeerd werden met een onafhankelijk systeem, inclusief een extra ingebouwde oliepomp. Daarbij waren ze ook nog watergekoeld. Nu roteert de as in glijlagers die gesmeerd worden door de oliepomp van de motor, en wordt de hitte bestreden met de aangevoerde lucht in combinatie met de smeerolie. Dit vereist goede



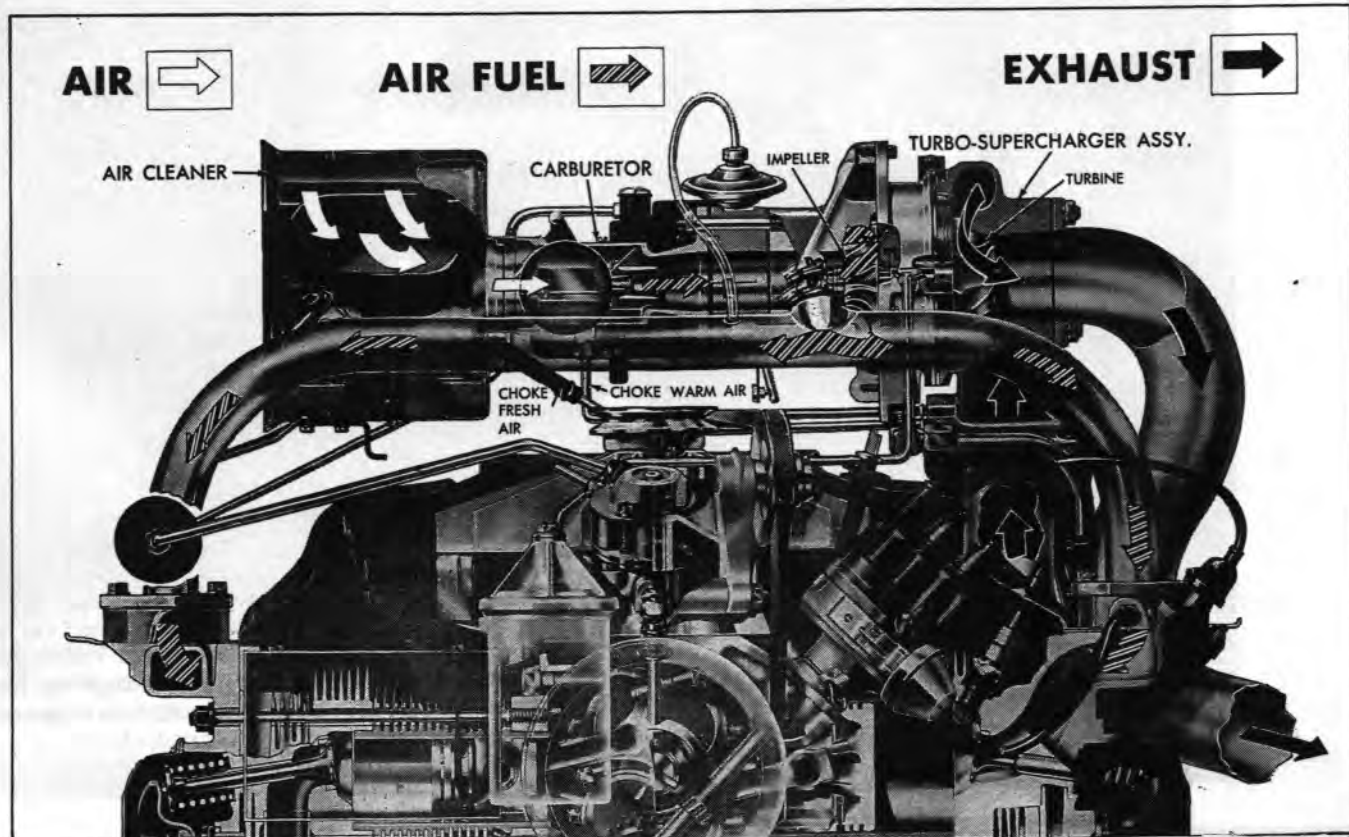
dichting tussen de verschillende delen van de turbo.

In de loop van de jaren is de vorm van zowel impeller als turbowiel van de centrifugale compressor veranderd geheel naar "State of Art" van de laatste ontwikkelingen in de thermodynamica.

In 1962 werd een cabriolet model

toegevoegd aan de Corvair Monza lijn. Samen met de reeds bestaande Monza coupe (model 927) werden deze modellen leverbaar met een "Turbo Supercharger", en gingen als Corvair Monza Spyder door het leven.

Ook de 'supercharger' van de Corvair is een door de uitlaat



aangedreven unit die met kracht een gasmengsel van benzine en lucht door een inlaatpijp perst om een vulling te krijgen die hoger is dan de atmosferische druk.

Door de sterkere vulling verbetert automatisch de verbranding en zorgt dus voor meer kracht van de motor, die op zijn beurt de uitlaatgassen sneller produceert die weer door de turbo worden aangesproken. Je zou zeggen er is geen limiet? Toch wel. Het uitlaat systeem van een Corvair turbomotor is zo geconstrueerd dat het tot een bepaalde hoogte de gassen kan afvoeren. Met andere woorden er kan niet meer door heen als de pijpen dik zijn of er ontstaat restrictie.

In andere turbo opstellingen kan men gebruik maken van een overdruk klep (waste gate). Zodra de druk of toerental te hoog wordt, gaat er een klep open die de overdruk afvoert.

Ook de turbo van de Corvair wordt gesmeerd door de oliepomp van het blok via een extra leiding vanaf het filterdeksel.

De Corvair turbomotor (RPP690) heeft in- en uitwendig een aantal veranderingen t.o.v. de standaardmotor.

Inwendig echter zijn er de volgende veranderingen: versterkte drijfstangen en lagers; andere zuigerringen, versterkte krukas, andere koppen met links (in '64 rechts) een temperatuur zendertje en rechts een olieafvoerpijp. Ook de restrictieplaten van de carterventilatie werden gewijzigd. Uiterlijke veranderingen zijn; Enkelvoudige horizontale geplaatste Carter carburateur, andere brandstofleidingen, distributie en timingplaatje, kachel slangaansluiting, hitteschilden, uitlaatpijp en demper, isolatie, enz. Daarnaast een 'heavy duty' koppelingsplaat, 3.55:1

overbrenging van differentieel, geheel nieuw dashboard met extra klokken.

Optioneel waren verkrijgbaar 'heavy duty' ophanging, sterkere remvoeringen, sperslipdifferentieel (posi traction) en echte spaakwielen.

De turbo's voor de Corvairs werden gemaakt door TRW.

Dezelfde fabrikaten worden reeds langere tijd geleverd door Rajay industries. Ze brachten het vermogen van de standaard uitgevoerde motoren met hun 80 pk omhoog naar 150 pk.

Een volgende keer gaan we kijken naar turbo modificaties op Corvair motoren, waarbij in sommige gevallen zelfs twee stuks toegepast werden. De mogelijkheid bestaat om de turbo zowel voor als achter de carburator(en) te plaatsen. Ook hiervan zijn er voorbeelden.

Wordt vervolgd.



Deze foto maakte Mike Cramer in Colombia. Waarschijnlijk heeft hij niet geweten dat hij een verre (bastaard) neef van de Corvair fotografeerde. We zagen iets vreemds aan deze Morris, en na grondige bestudering ontdekten we een Volkswagen bumper, wielen en achterlichten. Extra luchtinlaten en roosters in het deksel zorgen voor koeling in die omgeving. Een dwarse uitlaatdemper maakt dat er zeer waarschijnlijk een kevermotor in ligt. Ook de dakdrager lijkt van een kever te zijn. De veren vóór zijn verlaagd. Binnenkort gaat Mike er weer heen, kan hij even checken of we bij het goede eind hebben.



1963 Chevrolet Corvair 95 Rampside Pickup: Cab Forward

(uit: Collectible Automobile)

Corvair, Chevrolet's eerste compact auto, had een luchtgekoelde motor achterin gemonteerd, net als de VW kever. Chevy volgde de Duitsers verder door de Corvair om te bouwen tot een bus en een pickup.

Conversie van een sedan naar een bus/pickup had ten gevolge dat de chauffeur naar voren, voor de as, moest verhuizen. De totale lengte bleef gelijk op 180 inch, maar de wielbasis kromp van 108 naar 95 inch. In geval van een aanrijding

waren de bestuurdersvoeten gevaarlijk dicht bij de voorbumper, maar achter hem was een laadruimte met een lengte van 105 inch in de bus en 114 in de pickup.

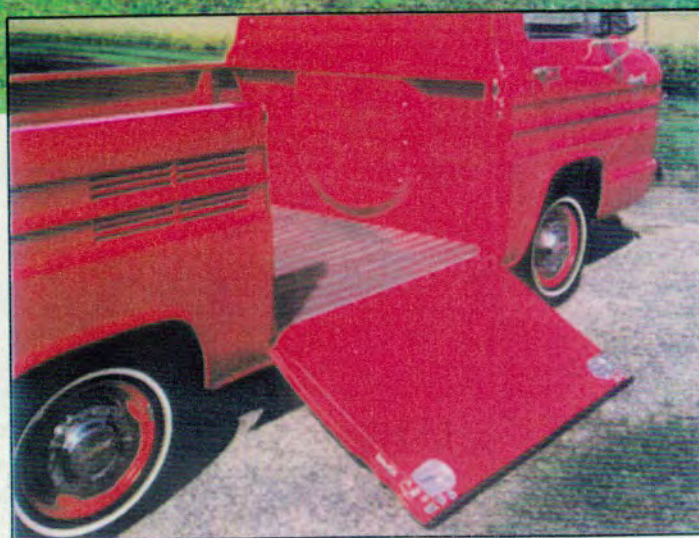
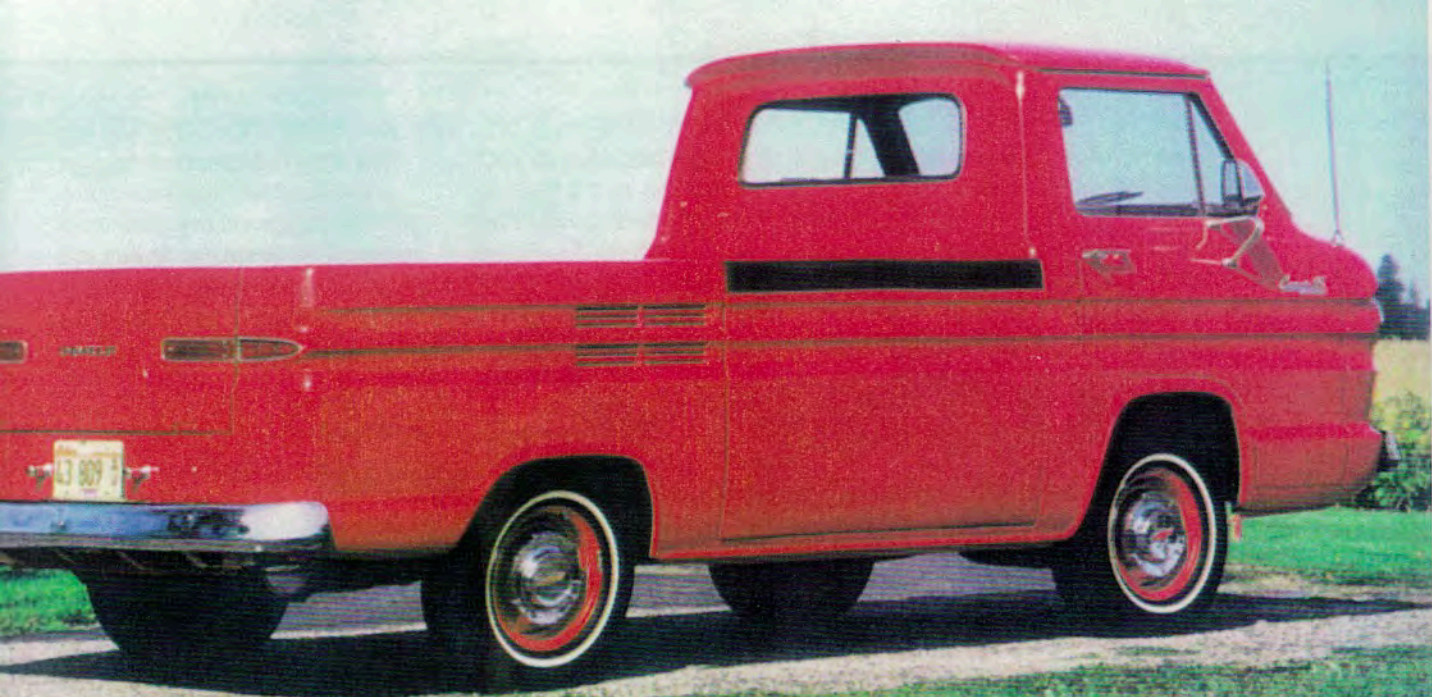
De Corvair Greenbrier Wagon kon uitgerust worden met drie rijen banken, die de ruimte en geriefelijkheid bood van een minivan.

De bedrijfswagenseries werden "Corvair 95" genoemd, naar zijn wielbasis. Hierin werden drie modellen aangeboden; de Corvan, de Loadside en de Rampside. De Corvan was een gesloten bus. De Loadside was een pickup met een conventionele dubbelwandige doos als laadruimte met een achteringang. De Rampside had aan de rechterzijde een deur toegevoegd die naar beneden

geklapt kon worden en als zodanig een oprij plaat (ramp) vormde.

Uniek hieraan is, dat het mogelijk is zware lading in de laadruimte te schuiven zodat deze niet in de laadbak getild hoeft te worden. En Chevrolet liet dan ook niet na dit in zijn verkoopbrochures te illustreren. De bovenrand was afgezet met een rubberen lijst om de deur niet te beschadigen.

De laadruimte was groter dan die van de conventionele pickup trucks, maar was niet gelijkvloers. De achterste helft van de vloer moest omhoog om ruimte te maken voor de motor. Gelukkig is de zescilinder niet hoog. Twee horizontaal liggende cilinderrijen liggen tegenover elkaar met de krukas in het midden.



Chevrolet wist dat een zware motor achterin gemonteerd, problemen zou geven met het hanteren van de auto, en dus door een veelvuldig gebruik van aluminium het gewicht laag kon houden. Ofschoon er mensen waren die vonden dat de besturing toch een probleem was.

Ongebruikelijk voor een Amerikaanse economische auto, had de Corvair twee carburateurs. Het compacte 145 cid blok leverde 80pk en, belangrijk voor een varchtwagentje; 128 oz/ft koppel. Een ventilator er bovenop gemonteerd zorgde voor de koeling van het blok.

Een drierversnellingsbak was standaard, maar ook een vierbak of een tweetraps automaat (powerglide) waren optioneel verkrijgbaar. In 1960 was Chevrolet de eerste grote truckfabrikant die overging op onafhankelijke wielophanging. De Corvair 95 ging de grotere trucks voor met

onafhankelijke vering met scharnierende aandrijfassen, gelijk aan sedans van Corvair. Ondanks dat hij bedoeld was als passagiers vervoerder, was de ruimte van de bestel uitvoering te vergelijken met die van de grote pickups.

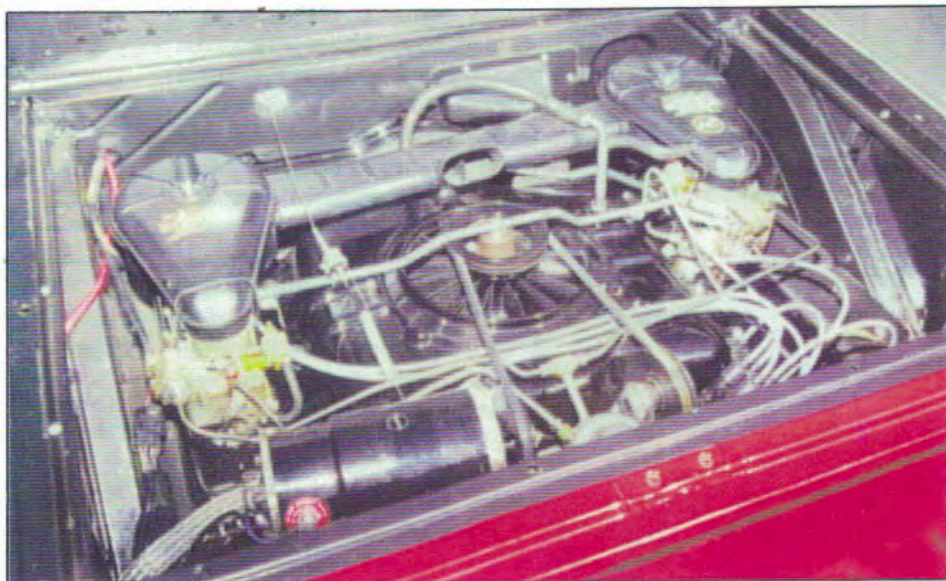
De Corvair 95 verkopen waren nooit hoog en de pickups waren nooit populairder dan de Corvans.

De '63 Rampside, in de lijst voor \$2212 toen hij uitkwam, vond slechts 2046 kopers dat jaar.

Ford introduceerde toen zijn Econoline. Net als de conventioneel uitgevoerde Falcon de Corvair versloeg in verkopen, kreeg nu ook de Corvan 'klappen' van de Econoline.

Chevrolet vocht in 1964 terug met een voorin 'bemotorde' Chevy Van, maar zonder een open pickup versie.

De productie van de Corvair gesloten en open laadbakversies 95 stopte dat jaar. Echter sommige Greenbrier wagonversies werden nog verkocht in 1965.



De op deze foto's rode '63 Rampside is eigendom van Norbert C. Laubach in Oneida, Illinois.

Nieuw gekocht door een oliemaatschappij, kwam hij in 1973 voor \$100 in handen van Laubach's vader. In 1982 kreeg Norbert de wagen, en begon een gedegen restauratie. Opties op deze Rampside zijn een radio, chroom bumpers en een vierversnellingsbak.

Uit: Collectible Automobile 19..

Mijn bizarre Greenbrier

Deel 1: de ontdekking, de verliefdheid en de aankoop

Door Wim Smit

Eindelijk heeft Leon me dan zover dat ik eens op een andere manier tijd steek in mijn Greenbrier. Niet door mijn handen aan dat ding vuil te maken maar door achter mijn computer eens van mij af te schrijven wat ik allemaal met mijn Corvair heb meegemaakt tot nu toe. Ik zeg wel Corvair maar die naam is in geen velden of wegen te ontdekken aan mijn auto dus eigenlijk mag ik van geluk spreken dat ik zo liefdevol ben opgenomen binnen de Corvairclub met een auto die wel heel veel Corvair techniek herbergt maar die naam niet draagt. Ik ben namelijk de trotse eigenaar van een wel heel buitenissige auto in Nederland namelijk een Chevrolet Greenbrier.

Het begon allemaal in de zomer van 2001 toen ik mij aan mijn zwager, een liefhebber van oude auto's liet ontvallen dat ik van plan was om een bestelbus aan te schaffen in verband met een aantal verhuizingen binnen de familie. Een oude Voyager, het oermodel van een jaar of tien oud, het liefst een automaat met rood interieur dat zag ik wel zitten voor een tijdje. Nou als ik dan toch met een oude wagen wilde gaan rijden dan zou hij wel eens op Internet gaan zoeken naar een oude bus waar je echt mee voor de dag kon komen. En zo kreeg ik de ene na de andere auto voorgeschoteld op mijn beeldscherm vaak met stevast het advies om snel te beslissen. Want voor je het weet is ie weg, ja toch?

Rare bus, air cooled

Op een dag linkte hij mij de site van Stuurman Classics door met de aanbeveling eens naar een 'rare bus, air cooled, 6-cylinder, automatic, rear engine' te kijken. Ik klikte door en mijn mond viel los. Drie foto's van een bus die een lange neus stak naar alles waar engineers het over eens zijn op het gebied van automobiel ontwerp. Stuurman bestempelde de auto als een Corvair en uit mijn jeugd staat een Corvair sedan op mijn netvlies die eens in de straat stond en voor altijd herinner ik mijn de vele koelroosters in de 'kofferbak'. Natte koffers; een hele rare Amerikaan dus. En later ook nog als een hele 'foute' auto bestempeld. Daar wil je dus niet mee gezien worden. Normale mensen inderdaad niet maar ik heb iets met losers dus ik werd verliefd. Op een dag in een gekke bui naar Limburg gereden en gevraagd naar de Corvair. Stuurman moet aangenaam verrast zijn geweest door mijn belangstelling voor deze auto want volgens mij begon dat ding al aardig tot zijn winkeldochters te behoren. Hij stond niet zoals alle auto's, waar in principe nog iets van te maken was binnen, maar buiten naast een paar wrakken die heel

vroeger auto waren geweest. Maar de prijs was er niet bepaald naar. Op de voorruit was Fl.12.500,-- inmiddels half weggepoetst en vervangen door Fl. 9500.--. Ik liep er omheen en ik raakte in een spagaat. Wat een tof ding dacht ik maar ook: mij niet gezien. Ik zag een enorme hoeveelheid werk op me af komen en daar zal ik helemaal niet op te wachten. Ik wilde gewoon een oude bus waar ik zo mee weg kon rijden. Bovendien, waar zou ik dat sleutelwerk dan moeten uitvoeren; bij mij voor de deur? Mijn burelen zien me aankomen.



It drives like a Greyhound

Het was een leuke middag bij Stuurman maar ik reed naar huis met de gedachte: vergeet dat ding. Helaas, dat lukte niet meer. Iedere keer zat ik op de website van Stuurman naar de foto's te staren en ik dacht: stel je eens voor dat een ander mij voor is. Ik raakte pas echt in vervoering toen ik allerlei Corvair sites ontdekte en zag wat een toffe kar zo'n Greenbrier kan zijn als hij helemaal onder handen is genomen. Een Amerikaan zei lyrisch: "It drives like a Greyhound bus but only smaller". Ik wil hem, ik wil hem, begon mijn hart te schreeuwen terwijl mijn verstand zei: "Heb je nou echt niks anders te doen?".

Proefrit

Mijn tweede bezoek aan Stuurman werd een stuk spannender. Ik stond er op dat ik een rondje met de auto mocht rijden. En volgens mij was Stuurman verbaasder dan ik dat dit nog lukte ook. Met veel gesputter en geknal lukte het me om twee rondje om zijn garage te rijden. Ik herinner mij een enorm lawaai van achter uit die open auto en een walm van brandende olie. Banken ontbraken dus die wagen was een groot klankbord voor het motorgeluid. De automaat gedroeg zich bij het overschakelen als een handgeschakelde bak die je in een hogere versnelling zet zonder de koppeling te gebruiken (er zat nauwelijks nog olie in, bleek later). Wat ook bijzonder was dat ik bij het afremmen het

inparkeren er gratis bij kreeg. Zo erg trok de wagen. Ook gaf de motor niet het mooie 6-cylinder geluid af. Er moest dus minstens één pit onder protest mee hobbelen. Als ik terugreken heeft de Greenbrier mij daar hooguit op vier pitten rondgereden. Maar het kon allemaal niet meer stuk. Deze auto had meer

klamme zweet brak me af en toe uit op een veel te lange vakantie. En dan was er nog een zwager met heel verstandige adviezen: "hou nou op met er over lullen, koop dat ding nou, straks ben je te laat, je leeft maar een keer hoor".

Ergens eind augustus, begin september moet het geweest zijn. 7000 gulden en beslist niet meer. Ik belde Stuurman op. Ik noemde mijn bod en hij kreunde. Ik wist inmiddels dat ik de enige man met visie op deze wereld was. Ik had gewoon geen concurrentie. Stuurman zou mij deze auto maar al te graag verkopen voor dit bedrag. En hij kreunde en steunde en ik hoorde hem denken: "Nu of nooit; weg er mee en nooit meer zo iets bezopens uit de States meenemen." Het werd 7500 gulden, inclusief het transport naar een garagebedrijf in Nieuwegein, waar de eerste revisiewerkzaamheden zouden worden uitgevoerd.

Hoera, ik was eigenaar geworden van een Chevrolet Greenbrier. Ik was zojuist in het bezit gekomen van een..... fors probleem, joepie!!!

In het volgende nummer:

Mijn bizarre Greenbrier

Deel 2: een werkplaats nodig, op naarr de RDW, wat rammelt die wagen toch.

dan zijn best gedaan en verdiende het om bewaard te blijven. Generaties na mij zouden mij postuum eren vanwege mijn visie en inzet om dit stukje auto engineering voor het nageslacht te bewaren.

Eenmaal, andermaal.....

Deze auto ging ik kopen maar Stuurman was de laatste die Dat doorhad. Ik ging nonchalant naar huis want 8500 gulden (inderdaad duizend piek er af) vond ik te duur en dat was ook zo. Het was juli en eerst maar eens op vakantie. Maar dat viel soms niet mee. Het ene moment dacht ik dat de tijd in mijn voordeel werkte en dat ik de wagen binnenkort wel voor een redelijk bedrag zou kunnen kopen. Het andere moment had ik visioenen van tegen elkaar opbiedende Corvairisten (een woord dat In mijn woordenboek toen nog niet voorkwam) en een mij uitlachende Stuurman die verdomme 'mijn auto' tegen opbod aan het verkopen was: "die meneer daar in de hoek, een maal ander maal verkocht voor vijf en twintig duizend gulden". Het





THE BULLY BEAT

Chevrolets antwoord op de VW Bully is nu al weer bijna vergeten: de Corvaair '95

Minivans zijn alom geliefd. Opeens verheugt iedereen zich over de kleine ruimtewonderen, die als de grote auto-ontdekking van de nieuwe tijd worden gevierd. Wij weten allemaal dat het idee lang niet nieuw is. Fiat bouwde al vroeger de Multipla en VW de Bus. Die laatste zorgde ook op



De Corvan was uitgedacht als bestelwagen voor kleine ambachtslui.



Kenneth is bijzonder trots op zijn zeldzame Rampside, waarvan in 1961 slechts 2 046 exemplaren zijn gebouwd.

TER!

de Amerikaanse markt voor furor. Wat de grote drie niet over zich heen konden laten gaan. Vooral Chevrolets antwoord was vrij opmerkelijk. Intussen zijn de Corvair trucks zeldzaam geworden. Kenneth J. Drye heeft drie Corvairs uit de vroege jaren '60!

Corvair? Van? Van '61 tot '64 was er inderdaad een "bestelwagen" op basis van de luchtgedroogde, sorry luchtgekoelde Chevy's. De VW Bus deed het in de ogen van de grote drie veel te goed in Ame-

rika. Er moest een reactie komen. Ford leverde de Falcon Econoline, Dodge wilde met de A100 een woordje meepraten. Chevrolet kopieerde het succesrecept van de Wolfsburgers en bouwde de van op het platform van een limousine, de Corvair.

Een andere parallel is de luchtgekoelde motor achteraan. Het wezenlijke zwakke punt (in de letterlijke zin) van de Bully was zoals bekend de boxer van 40 pk. Bij GM dacht men met de sterke zes-cilinder overtuigende argumenten te hebben. "De Europeanen brengen een flink deel van hun tijd door met het op- en afrijden van bergen," schreef een Amerikaans journalist indertijd. Optrekvermogen was de hoofdzak niet. De Amerikanen hadden natuurlijk niet genoeg aan de spurt naar 60 mph in 75 seconden...

Net als de Duitse tegenstander werd ook de Corvair '95 in verschillende versies geleverd. Kenneth heeft in zijn schuur de keuze tussen een Rampside Pickup, een Panel Van en een Greenbrier Sports Wagon.



De Rampside heeft zoals de naam het al zegt tussen cabine en motor een zijdelings element om de laadvloer gemakkelijker te kunnen vullen. De zijwand wordt daartoe tot op de bodem neergeklapt. De

De zijdelingse klep kan als "ramp" (vandaar Rampside) gebruikt worden, wat het laden en lossen van dieren vergemakkelijkt. Ook een kar mest kon je zo makkelijk op de laadvloer gooien...

CHROM-CLASSICS

tijden waarin de Chevy als "nuttig" voertuig werd ingezet, zijn vanzelfsprekend voorbij. In 1961 werd Kenneth's pickup als één

De luchtgekoelde zescilinder achteraan komt uit de Corvair.



Chroom en twee kleuren moesten van de Duitse tegenstander kopers afsnoepen. De grille was gewoon namaak.

urlijk de grote vleugeldeuren achteraan, die het laden sterk vergemakkelijken.

Interessant hoe sterk de voorste instap herinnert aan de pas vanaf '79 gebouwde VW! Hebben de Wolfsburgers ook iets "gekopieerd"? Omdat de Transporters

plaatsen, die nog altijd in originele staat is en elke dag de baan opgaat. Hier haalt de zescilinder 84 pk uit de standaard 145 cui, gekoppeld aan een automaat. Met 127 221 exemplaren kwam de Corvair 95 bijna aan de 135 702 naar de USA uitgevoerde VW-bus-



Net als op oma's sofa: de bus is nog in originele staat en rijdt elke dag.

Pure luxe: de Greenbrier...

... heeft plaats voor zeven en vrije doorgang dankzij acht deuren!



van slechts 2 046 exemplaren gebouwd. De custom look met twee kleuren en de spaakvelgen waren indertijd al in

optie leverbaar. De motor heeft de farmer uit Oklahoma van een latere Corvair: uit 164 cui haalt de "luchtige" intussen 110 pk. Een tweetraps automaat zorgt voor de overbrenging.

Dezelfde kenmerken heeft ook de Panel Van uit 1962, die als "Corvan" werd verkocht. Detroit leverde 13 491 exemplaren van dit model in het tweede bouwjaar. Een ander pluspunt tegenover de Europese tegenstanders zijn natu-

Wie keek naar wie? Het instappen herinnert sterk aan de VW T3...



TECHNISCHE KENMERKEN

Model: Corvair 95 • Lengte/breedte/hoogte: 4560/1770/1750 mm • Motor: 144,8 cui zescilinder, 2373 cc, luchtgekoelde aluminium motor achteraan, 80 pk • Overbrenging: drietraps, optie tweetraps automaat • Wielen: 7.00 x 14, spaakvelgen of naar wens banden met witte flanken • Optrekken: kwartmijl: 25,1 sec. • Rest: leverbaar als Corvan (met laadvloer), Greenbrier (bus), Rampside of Loadside (laadvloer), elektrische ruitenwissers, knipperlichten, tubeless banden

steeds vaker ook voor personenvervoer werden ingezet, stelden de van-fabrikanten ook luxueus uitgeruste modellen voor. Volkswagen reageerde met de "Deluxe Station Wagon" (Samba), Chevrolet counterde met de Greenbrier in twee kleuren. Kenneth ontdekte een Eight-Door '63 met zeven



De "brievenbus-sleuf" vergemakkelijkte kleine ingrepen. Wie echt de motor wilde aanpakken, moest net als in de Bully vanaf '79 een afdekplaat verwijderen.

sen. In het eerste modeljaar van de Chevy moesten de Wolsburgers een daling van hun verkoop met 30 % optekenen. In 1964 werd de productie van de Corvair stopgezet (de Greenbrier bleef nog tot 1965 in het programma) en afgelost door de G-Series. De techniek kon geen gelijke tred houden met het toen progressieve idee. De



Grote achterdeuren maken laden en lossen gemakkelijk.

motor verhuisde met het nieuw model weer naar voor en wordt sindsdien gekoeld door water. Voor Kenneth was dat geen probleem: zijn auto's behoren nu tot de absolute exoten!

Tekst: Thomas Pfahl

Foto's: Thorsten Franky

Op deze pagina een paar omgebouwde Ramp- of Loadside's

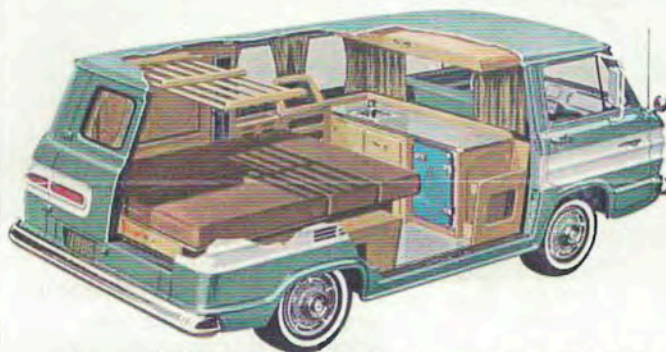
Boven; een fabrieksgebouwde camper van 'Cree'. Bij de Rampside werd de 'ramp' eruit gehaald en vervangen door een heuse deur passend bij de opbouw. De heel aardig ogende en compacte opbouw herbergde een gasfornuis met oven, aanrecht met spoelbak, koelkast, twee watertanks, een afval-watertank, elektrische kachel, 180cm lang dubbel bed en nog meer kleinere accessoires.

Hiernaast een opbouw voor de verkoop van frisdranken. Bij ons doet zo iets dienst als rijdende ijswagen of friture. Waarschijnlijk is dit een aangepaste versie van een fabrieksmatige camperbouw, waarvan we het merk niet kennen.

Dan een originele inbouw in een standaard Greenbrier (iets voor Wim?). Zie ook achter op omslag.



GREENBRIER SPORTS WAGON



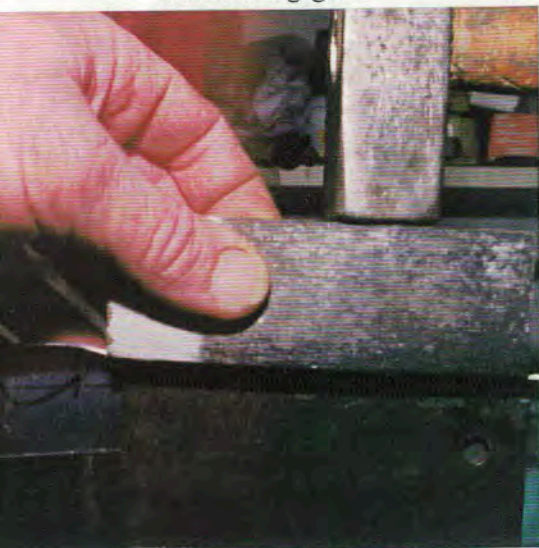
Een wel heel bijzondere verschijning is deze opleggercamper. Vooral de golfplaten op de woonunit zijn erg origineel (!). Ene Mel Dineson plantte er ook nog eens een boot bovenop. In de opbouw van de Rampside had hij reserve onderdelen, gereedschap en een buiten-boordmotor opgeslagen. Voor werk en vrije tijd had de wagen op dat moment (1981) reeds 675.000 kilometer op de teller staan.



Wielsierstrips zelf maken

Toen sommigen van jullie hoorden dat ik aan het experimenteren was met het zelf vervaardigen van wiel sierstrips, wilden ze toch wel eens zien wat het resultaat dan wel zou zijn.

Wel, laat ik eerst beschrijven hoe ik begonnen ben en hoe ik verder te werk ben gegaan.



Het omzetten van de rand

Het kwam allemaal, toen ik bij een schrootverwerkend bedrijf zocht naar een dik stuk strip voor de bevestiging van de trekhaak. In de hoek met lichtmetaal zag ik per toeval wat aluminium strips liggen van een zacht soort.

Ik nam er een van mee met de bedoeling een stukje om te kloppen, schuren en polijsten en dan zien of het resultaat goed genoeg was om er mee verder te gaan.

Het resultaat was bemoedigend, en dus ging ik er over denken er complete lijsten van te maken. Daartoe toog ik weer naar de schrootplaats en kocht een redelijke, naar ik dacht, voldoende hoeveelheid stroken aluminium bij elkaar voor de prijs van €5, echter daarbij aantekend dat de lengtes onvoldoende waren en dus zou lassen of solderen noodzakelijk zijn.

Om aan de slag te kunnen maakte ik van een overgebleven oude strip een mal van stevig papier. Dit is nodig omdat de rondte van een

strip schuin naar onder wegl loopt, en platgedrukt als het ware een deel van een cirkel vormt. Aan de hand van de mal knipte ik het aluminium voor zover de lengtes reikten. Daar waar het later aan elkaar gezet moest worden tekende ik dat aan op de mal omdat de uiteinden apart in vorm geklopt moesten worden met de horizontale naad van het spatbord mee. Om de strips rond te kloppen had ik als eerste een stalen plaat rond geslepen en ook de kant afgerond. Het omkloppen deed ik met een blokje eikenhout nadat ik de strip tussen twee van die stalen platen goed had vastgeklemd in de bankschroef.

De strips klopte ik rond in etappes, dus niet meteen geheel om, maar in drie keer. Toen dat gebeurd was zette ik in de holte een stuk draadstang, (betonijzer van die dikte was beter geweest maar had ik niet bij de hand) en klopte de krul nog wat verder om.

Nu is een originele sierstrip geheel omgezet om vlak contact met het spatscherm te krijgen en beschadiging van lak en dus corrosievorming te vermijden. Maar dat ging echter niet, daarover straks meer. Nadat de strip zoveel mogelijk omgezet was, en recht afgeslepen daar waar ze teveel overstak, begon ik grof te schuren, daarna met fijner schuurpapier (P180). Toen kon er gepolijst worden. De verschillende delen maakte ik aan elkaar door middel van



Een soldeerverbinding

solderen. Daartoe is er een procédé op de markt dat solderen van aluminium mogelijk maakt mits de juiste (hoge) temperatuur wordt gehanteerd. Omdat het kleinere voorwerpen zijn, is dat mogelijk dat met een gewoon gasbrandertje. Om bij de verbinding de juiste ronding te krijgen moest de hele handel goed opgespannen worden, temeer ook omdat het solderen van aluminium niet gaat als solderen met tin. Het materiaal gaat, als het de juiste temperatuur heeft bereikt,



De strip nog ongebogen. Let ook op de apart bewerkte onderkant die moet aansluiten op de naad van het scherm

volop vloeien. Nadat de soldeerplaatsen geschuurd en gepolijst waren, met dien verstande dat er een wat dikkere laag soldeersel op en vooral in bleef zitten vanwege de stevigheid. Toch bleek de verbinding nog een zwakke plek. Toen ging ik ze rond maken in de vorm van de wielopening. Hiervoor maakte ik een mal door twee houten halve schijven te 'bespannen' met een 20 cm breed stuk metaalplaat.



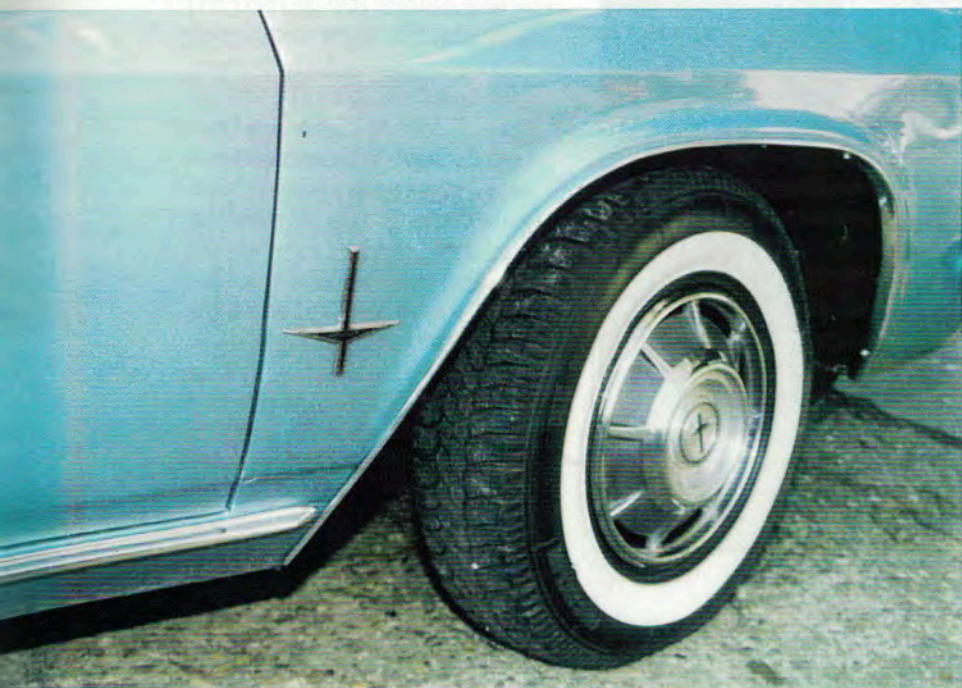
Het buigen over "de doos"

Op deze "doos" kon ik de strips buigen door ze warm te maken met behulp van het gasbrandertje. Toen de strips rond waren in ongeveer de vorm van de wielopening moesten ze op de auto geplaatst worden.

Omdat de binnenste randen van het zichtbare deel lijst tegen de carrosserie zouden komen en beschadiging kunnen veroorzaken, koos ik er voor om binnen in de holte een ronde rubberen band te leggen. Om te controleren of de randen niet de carrosserie raakten zette ik bij het monteren een dun plastic plaatje er tussen. Om de strips vast te zetten gebruikte ik nieuwe roestvrijstalen rondkop zelftappers met een fiber schijfje eronder.



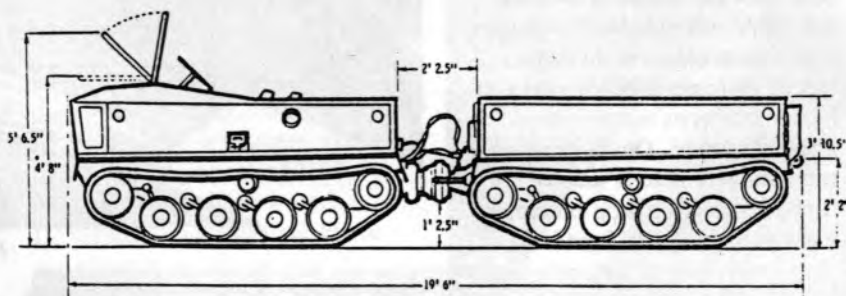
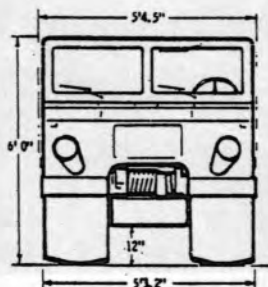
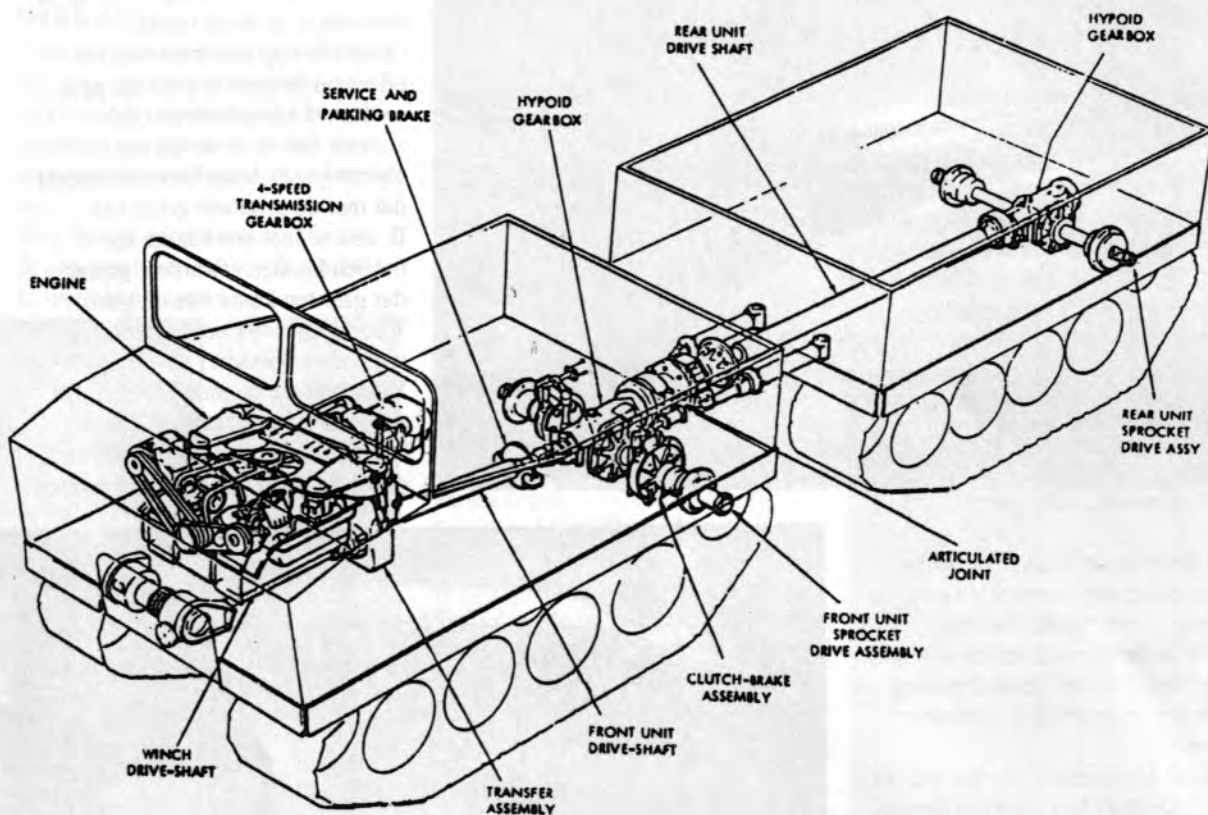
Hierboven; twee strips klaar!



een rol speelt, ofschoon de koers van de dollar momenteel gunstig is, wil ik nog aanvullende informatie verstrekken. Het is en blijft hobbyen en je moet de moed niet te gauw laten zakken. Binnenkort gaan we bij Bart Holland kijken hoe een dergelijke klus daar professioneel wordt aangepakt. We kunnen er wellicht ideeën opdoen, maar voor diegene die er nu al aan wil beginnen..... Veel succes!

Leon Janssen.

Links; het resultaat



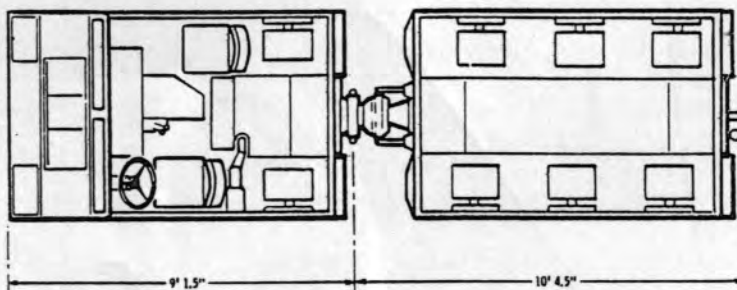
**CARRIER, UTILITY,
ARTICULATED, XM571E1**

Classification Standard B
 Engine (Chev) Corvair, 80HP
 Transmission (Dana) Mechanical,
 4-Speed

Weight (Gross) 7865 LB
 Length 236 IN
 Width 64.5 IN
 Height (Maximum) 78 IN
 Fuel Gasoline
 Speed 35 MPH
 Fording Depth Amphibious

Capacity:
 Front Unit attached to Rear Unit, 500 LB
 Rear Unit 1500 LB

Remarks:
 This vehicle is intended for swamps,
 jungles, and Artic operation.



CORSA COMMUNIQUE/January 1981

Corvaair utility carrier

Corvairs werden gemaakt als gewone voertuigen voor de weg. Maar zoals de meesten onder jullie weten maakten ze pas naam in wedstrijden die onder extreme omstandigheden werden verreden. Of het nu in de jungle van Panama was of in de Canadese winter-rallye, de taaiheid en betrouwbaarheid werd juist daar bewezen. Misschien zou het ultieme in "off-road" rijden voor motor en aandrijving van de Corvaair kunnen zijn de inbouw in een militair voertuig. De Corvaair aandrijving had alle voordelen om inbouw in een speciaal voertuig mogelijk te maken. Hij was licht, voorzag zich zelf in koeling en het overbrengingssysteem was perfect voor aftakking voor lieren enz. Het duurde dan ook niet lang dat GM vragen kreeg van ontwerpers over maten en gewichten van de krachtbron. Het eerste voertuig dat met een Corvaair motor ontworpen werd was van Canadair, een divisie van general Dynamics. Het had verschillende namen maar "Dynatrac" was de meest gebruikte. Alle vier de rupsbanden werden aangedreven met een aparte koppeling in het knikpunt tussen de twee units. Een optionele unit, ook aangedreven kon daar nog eens aan vast gemaakt worden. Het voertuig was amfibisch en was opgewassen tegen de meest zware omstandigheden. De XM 571 (militaire benaming) werd gebouwd voor het Amerikaanse leger. Maar slecht een dozijn prototypes werden er gemaakt. De max. Snelheid was vrij hoog; ca 50 km/h. in ruw terrein. Maar nadat het bewapend werd leek het leger geen belangstelling er meer voor te hebben, en werd het project een halt toegeroepen rond 1966. In begin '65 onderzochten mensen van Lockheed Ground Vehicles Systems concepten van ruw terrein voertuigen. Zij hadden van hoger hand de opdracht gekregen een ontwerp te maken voor een

testvoertuig, en zochten naar de juiste krachtbron. Dit voertuig had drie assen met gewone wielen. Twee assen werden aangedreven. Om de overbrenging van de ene as naar de andere te vermijden, legden ze er simpelweg twee motoren in; een voor en een in de achterste unit. Ja, het voertuig had twee 140pk motoren. Dit resulteerde in snelheden van meer dan 100km/h op vaste weg. En ook op slechte ondergrond was het voertuig snel. Met lage snelheid kon hij klimmen over obstakels waarvoor andere militaire voertuigen moesten passen. De "Gamma Goat", ook wel "twister" genoemd heeft een record aantal aan verschillende chauffeurs gehad. Tijdens een rondgang langs alle militaire bases werd het rare voertuig door honderden militairen aan de tand gevoeld. Helaas werden foto's van de voertuigen in actie niet voor publicatie vrijgegeven. Alleen een tekening en de specificaties de hier afgebeeld zijn waren beschikbaar. In dit artikel dat door Seth Emerson geschreven is in 1981 verteld hij dat hij grote bewon-

dering had voor de aanpak van de ingenieurs als het ging over technisch moeilijke constructies.

Seth Emerson San Jose CA. 1981

Rechts een uitgebreide tekening van de "Dynatrac" zoals hij door General Dynamics in Canada als experimenteel testvoertuig gebouwd was.

Op de foto hieronder onderwerpt Generaal Majoor Hugh P. Harris, commandant van de US Army Infantry School, het voertuig aan een kritische blik samen met ingenieur Gail Swan van Chance Vought Corp.

Dit nadat ze de "Gamma Goat" bezig hadden gezien op de basis Fort Benning, Georgia. De "Gamma Goat", een voertuig bestaande uit twee units met twee 140pk Corvaairmotoren en drie assen, had juist door een vijver gevaren, een 60% helling beklommen, over een 75cm hoog muurtje gekropen en een draai gemaakt binnen een diameter van 6 meter. (foto US Army)



Corvairmodel

Onlangs is op de speelgoedbeurs in Neurenberg een nieuw Corvair-model verschenen in de schaal 1:18.

Het betreft nu een "Late Model" convertible.

Ondanks dat er wat details zijn die niet kloppen is het de moeite en het geld waard dit model te bezitten. Welke detailafwijkingen?

Wel, volgens de fabrieksopgave zou het een model 1969 zijn en de stoelen doen dat ook geloven. Er ligt een 140 pk motor in (vier carburators), dat kan ook nog kloppen. Maar de enkele uitlaat aan de linkerkant en, zoals ons het Franse clubblad ons doet geloven, een Corsa dashboard met houten stuur kan er bij ons niet in als het een '69er moet zijn.

Desondanks is het voor iedere Corvairist een hebbinging dat door Yat Ming uit Hongkong op de markt is gebracht.



Bij Tom's Modelauto's in Purmerend hebben ze hem op voorraad. In de kleuren blauw en rood kun je hem bestellen via e-mail (www.toms.nl), telefonisch (0299-687373) of per fax (0299-687374). Hij kost € 27,50 en voor verzendkosten komt er € 5,- bij, als je vooruit betaald. Onder rembours (betalen aan de postbode) kost hij € 10,- meer. Vooruit betalen: middels bankoverschrijving op 980490723 tnv. Tom's Modelauto's met vermelding Corvair '69 en de gewenste kleur, en enige dagen later thuisbezorgd.



Als je denkt dat je in een leuk (stads)pandje woont, kun je dat door Thierry Naudot op schaal van je Corvair modelletje (1:43) laten namaken.

De prijs die hij daar voor vraagt is ons inziens redelijk: € 55,-. Je moet het dan nog wel zelf in elkaar zetten en schilderen en de verzendkosten komen daar nog bij.

We hebben al eerder werk van Thierry gezien als professioneel maquettebouwer, en menen dan ook te mogen zeggen dat je waar voor je geld krijgt.

Onder de naam 'Tennessee' is hij gevestigd op:

3 Impasse des Vignes,
41220 Thoury, Frankrijk.
Tel. 0033-2 54 87 01 09

Meeting 23, 24 en 25 mei

Nu de datum van onze meeting dichtbij is gekomen, willen we jullie er toch nog eens op attent maken dat, als je niet inschrijft, en toch wil komen, je ons ernstig in verlegenheid kunt brengen. We kunnen slechts met een beperkt gezelschap deelnemen aan een rondleiding bij Restauratiebedrijf Bart Holland. Bovendien zullen we tevoren etenswaren en dranken moeten inkopen.

Dus schrijf je in, ook al kom je maar een paar uren (geef dat wel aan). We hebben er een hekel aan om je als clubgenoot niets te kunnen bieden omdat we eenvoudig niet wisten dat je zou komen.

Vind je het inschrijfformulier niet meer? Laat het ons even weten via e-mail of sturen aan Leon Janssen, Bornerweg 13, 6141 BJ Limbricht. Tel 046-4516323.

Het hangt nog in de lucht of we Fa. Van Vliet kunnen bezoeken. In eerste instantie had Dhr. Van Vliet toegezegd te willen meewerken aan een bezichtiging van zijn verzameling Opels en een paar Corvairs, maar later (toen we het programma gemaakt hadden) heeft hij deze toezegging ingetrokken. We zullen alsnog proberen Dhr. Van Vliet over te halen om zijn afwijzing te herzien.

Ondanks dat zullen we proberen een gezellig en boeiend weekend er van te maken, en als de weersvoorspellingen een beetje meezitten zal dat ook tot in de kleine uurtjes duren.

Om je voor te bereiden; bekijk alvast de website van Bart Holland.

Vergeet niet een stoeltje (evt. tafeltje) mee te brengen!

We zien jullie graag in grote aantallen in Reeuwijk!

Kijk op de website van Bart Holland!

Bart Holland
STEP BY STEP SYSTEM
Bart Holland

Restauratiebedrijf Bart Holland BV
Plankier 22-26
2771 XL BOSKOOP - NL
Tel. 0172-211344

E-mail: info@bartholland.com
Homepage: /www.bartholland.com
Telefax 0172-218321

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Corvair Monza Coupé 1966,
Bronz/Zilver i.g.st. mooi rood int.
4 schakelbak, 110 pk,
originele Ned. kenteken 1967.
€ 3600,00 Tel: 06-12823052

Caravan Yvonne Mostard,
Bouwjaar 1964, lantaarndak,
Wit met rode streep, vast
keukenblok, 3 slaapplaatsen.
In redelijke staat, € 600,00
Tel: 06-12823052.

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

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

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

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

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

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. 035-6970126,
www.gooimeercarcenter.nl.

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

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

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

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

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

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

Corvair Monza bj. 62,
Rood, autom., APK mei 2002,
gstokkers@uwnet.nl

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

Onderdelen (aangeboden)

Diverse carr. Delen LM.
G. de Haan tel.0512-301099

Nwe. band voor Corvair; 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

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

Corvair 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):

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

Duitsland (aangeboden):

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

Corvair convertible '61
Klaus Dibbern Kdibbern@denc.de
Zie ook: 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

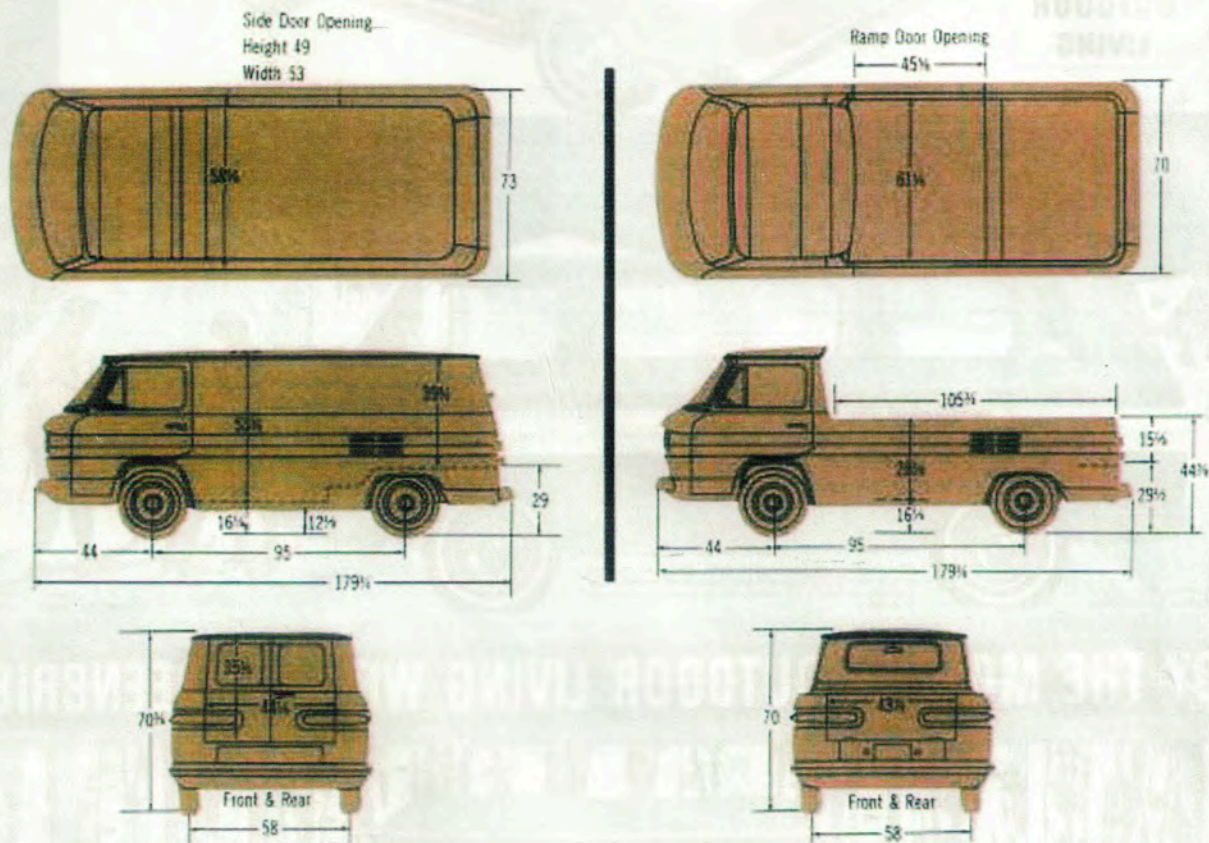
Frankrijk: (aangeboden)

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*

DIMENSIONS

(with standard equipment, unloaded)



CHEVROLET DEALER INSTALLED CUSTOM FEATURES

In addition to the many factory options available, Chevy also offers a full line of dealer installed custom features for extra comfort, convenience, and safety on the job. Here is a list of some of these high-quality custom features:

Bumper guards	Heaters
Cigar lighter	Mirrors
Clock	Parking brake signal
Radio and antenna	Sun visors
Reflectors	Tool kit
Seat belts	Windshield washers
Spot lamp	

SPECIFICATIONS

STANDARD EQUIPMENT

AXLE, REAR: Ratio 3.89.
 BRAKES: Hydraulic, front & rear 11" x 2"; lining area 167 sq. in.
 CLUTCH: 9 1/4" diameter.
 DIRECTIONAL SIGNALS: Front & rear.
 ENGINE: 145 Six; 80 hp; 145-cu-in displacement.
 FUEL TANK: Capacity 18 1/2 gallons.
 GVW: 4,600 lb. maximum.
 SPRINGS, FRONT: Coil, capacity 1,150 lb. each.
 SPRINGS, REAR: Coil, capacity 1,150 lb. each.
 STEERING: Ball-gear, ratio 20:1.
 SUSPENSION, FRONT: Independent, capacity 2,500 lb.
 SUSPENSION, REAR: Independent, capacity 2,500 lb.
 TIRES: Five tubeless 7.00-14/4PR.
 TRANSMISSION: 3-speed synchro-mesh.
 WINDSHIELD WIPERS: Dual electric; single-speed.

OPTIONAL EQUIPMENT*

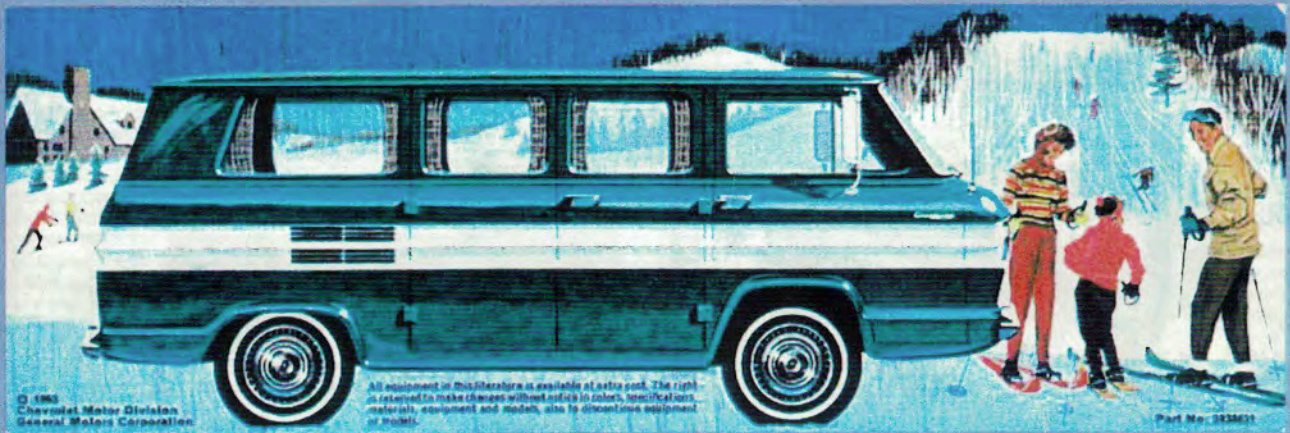
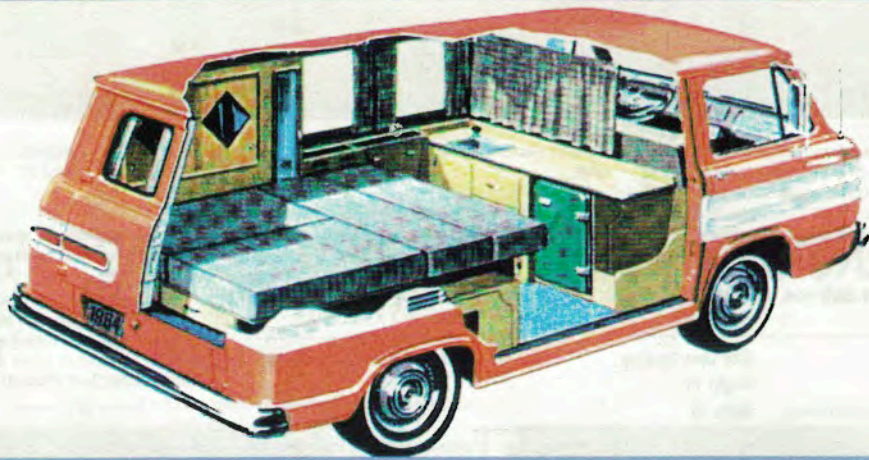
AXLE, POSITRACTION REAR
 BUMPERS, CHROMED: Front & rear.
 CUSTOM EQUIPMENT: Interior and exterior appearance, comfort and convenience features.
 DOORS, BODY: Left side for Corvan model.
 FLOOR, LEVEL PICKUP BOX: Pickups only.
 HEATER & DEFROSTER: Gasoline operated or direct air.
 HUB CAPS, CHROMED.
 PAINT, TWO-TONE EXTERIOR: Choice of 14 combinations.
 RADIO: Manual.
 SEAT: Full-width front; right hand single auxiliary (for Corvan model).
 TIRES: 7.00-14/4PR whitewall; 7.00-14/6PR black-wall or whitewall.
 TRANSMISSIONS: 4-speed synchro-mesh; Power-glide.
 WINDSHIELD WIPERS: 2-speed electric (includes washers).

*Extra cost.

All illustrations and specifications contained in this literature are based on the latest product information available at the time of publication. The right is reserved to make changes at any time in prices, colors, materials, equipment, specifications and models, and also to discontinue models. CHEVROLET MOTOR DIVISION OF GENERAL MOTORS CORPORATION, DETROIT 2, MICHIGAN. Litho in U.S.A. December, 1961 R-1

TRAVELING FUN STARTS WITH A GREENBRIER SPORTS WAGON

AN
IDEAL
VEHICLE
TO
ENJOY
TRAVELING
AND
OUTDOOR
LIVING



© 1965
Chevrolet Motor Division
General Motors Corporation

All equipment in this literature is available at extra cost. The right is reserved to make changes without notice in colors, specifications, materials, equipment and models, also to discontinue equipment at any time.

Part No. 3123621

* ENJOY THE MOST IN OUTDOOR LIVING WITH A GREENBRIER! *



*** GREENBRIER EQUIPPED FOR OUTDOOR FUN AND LIVING! ***