

Corvaair Club Nederland



7 JAARGANG
1



He bought his Corvair because of its quick reflexes, flat cornering and higher horsepower in its new rear engine

Which is okay with us.

We've made a point of talking to as many ladies who drive Corvairs as possible. We've got a pretty good idea of what it is they *do* like about their cars.

True, most of them can't spiel off Corvair's credentials, complete with chapter and verse from the latest sports car magazines.

And, frankly, very few of them carry their enthusiasm to the point of capering over dusty back roads most of the week-end just to prove their car's mettle.

But when it comes to bustling about town. Or parking in a cramped spot. Or the sheer joy of romping along a scenic drive. This is their kind of car.



'64 Corvair Monza Club Coupe and Convertible

She couldn't care less about all that gibberish

All of which may simply go to prove that what the enthusiasts like to refer to as Corvair's precise, responsive handling is, by any other name, just as sweet.

But there's still one thing the girls keep bringing up about the car that we can't find an apt translation for. They think it's cute.

Maybe that just makes us even. That's what we think girls who drive Corvairs are. . . . *Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Mich.*

**CORVAIR
MONZA**



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

Van de redactie

Langzaam maar zeker beginnen we weer plannen te maken voor het komende seizoen. In deze uitgave zien we al en paar suggesties, en nieuw daarbij is dat jullie zelf kenbaar kunnen maken in welke richting, zowel letterlijk als figuurlijk, deze meetings/uitstapjes / ritten of hoe je ze noemen wilt, moeten gaan lopen. We zien nog steeds graag dat er zoveel mogelijk mensen bij elkaar komen, hoe ijdel die hoop ook is. Van andere clubs weten we dat wij in de meeste gevallen procentueel nogal hoog scoren, maar dat neemt niet weg dat we dan nog maar met een relatief klein aantal zijn. Dat komt natuurlijk omdat wij maar een kleine club zijn, die wat ons betreft ook niet groter hoeft te worden. Er zijn wel meer kleinere clubs, maar dan zit je al gauw in de hogere regionen waar de euro's geen rol spelen. En dat is nu precies wat wij niet willen.

Wij zien ons als een vriendenclub waarbij de Corvair centraal staat. En dan kunnen we ook nog eens over andere dingen hebben. Dan is er nog iets dat ons van het hart moet: Er zijn mensen die toezeggen een bijdrage te leveren aan ons blad, maar daarna is het stil. En moet er gevraagd worden om dat schrijven of die foto's. Als je iets van plan bent, doe het dan meteen, want wij houden met het samenstellen van ons clubblad daar rekening mee! Dit soort voorvallen werken erg vertragend en iedereen wil toch op tijd zijn blad in de bus?

De clubkas ziet er weer gezond uit (zie elders) en er kunnen leuke uitstapjes ondernomen worden. In dit blad vinden jullie dus een enquête formulier waaruit wij kunnen opmaken wat het meest leeft onder onze leden. Wij vertrouwen erop dat je het ook werkelijk terugstuurt, ook al doe je niet (vaak) mee aan onze bijeenkomsten.

We zijn nu aan ons zevende jaar begonnen, en hopen dat ook dit seizoen weer een ondernemend jaar zal worden. Veel clubs

sudderden op een laag pitje. Wij menen dat voor een groot deel tegen te gaan omdat we trachten ons zo onderhoudend mogelijk te maken.

Mensen die eens op een treffen waren, zie je regelmatig terug, het is alsof er eerst 'geproefd' moet worden. We beginnen al voorzichtig op 12 maart als Jaak en Linda Eijkelenberg-Casimiri in het huwelijksbootje stappen. We hebben ook nu weer getracht een blad te vullen met veel leesvoer aangevuld met enige interessante plaatjes. Deze keer wat minder kleur, maar daarom niet minder interessant..... Veel kijk en leesplezier.

Colofon

7^e jaargang nr. 1
feb./ maart 2004
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.

Nieuwe wetten?

Het lijkt er op dat de importregels weer veranderd zijn. Onlangs bestelden we een pakkingsetje voor Caroline's turbo ter waarde van \$68 en tot onze verbazing kwam dat aan zonder de beruchte inklaringsbrief. Ook Ronald Vijsma haalde een nokkenas binnen ter waarde van

\$154. Deze kwam er met slechts een bijbetaling van 9 'euries' aan de postbode en verder geen 'douanegezeik' zoals hij zelf zegt.

Koper gezocht

Op deze plaats stond vorige keer "Motor gezocht" en dat was van Jochen Kölsch die een nieuwe (gebruikte) motor zocht voor zijn LM convertible. Ons blad lag nog niet bij jullie in de bus toen ons het bericht bereikte dat Jochen zijn hele auto te koop aanbiedt. Voor de prijs van 6500 euro wil hij wel van eigenaar veranderen, maar dan zal hij wel nog even moeten wachten tot de prijzen van Corvairs flink aangetrokken zijn. Er zijn overigens bijzonder veel aanbiedingen bij gekomen, ook vanuit onze club. Zie hiervoor de advertentiepagina.

Bioscoop

Vanaf 19 februari is er in de bioscoop een film van Fox Century te zien, genaamd "Stuck on You", met Matt Damon, Greg Kinnear, Evan Mendez en Cher. Een via de heup verbonden Siamese tweeling speelt de hoofdrol in een comedy. Ze halen allerlei komische fratsen uit, en verplaatsen zich in een Corvair LM convertible. Als jullie dit bericht lezen draait de film al een paar weken. Maar we hopen dat het een kassucces zal worden en zodoende nog wel enige weken te zien zal zijn.

Agenda

Februari
22 Amsterdamse Modelauto Club
Ruilbeurs Hotel Mercure
26/29 Motor Beurs Jaarbeurs
Utrecht
29 Final Six Zandvoort
Maart
5/6/7 Vehikel Motor Utrecht
5/6/7 Calssic Salon Antwerpen
6 Kangaroo Trial Haarlem
kaartlezen & navigeren
6/7 Min. Beurs Rijssen
13/14 British Cars & Lifestyle
Autotron Rosmalen
14 VW Euro's Voorjaarsmarkt
Valei Heusden z.o.z.

20/21 Oldtimerbeurs IJ-hallen
Amsterdam

26/28 Limburg Classic,
Limburghal Genk(B)

28 42e Oost Brabant rit
janmiek@lycos.nl

April

3-4 Youngtimers Spa
Francochamps

18 Rit 'Goud van Oud'

Mei

? 20 jaar Chevrolet Corvair Club
Frankrijk

juni

? Corvair Club weekend
Friesland

13 Rit 'Goud van Oud'

12-13 La locomotion en fête
Cerny/La Ferte Alais (Fr.)

15/19 Corsa Convention
Lexington, Kentucky

19/20 Les Coupes de l'Age d'Or
Montlhery (Fr.)

20 Tribute to Carl Benz, rit &
manifestatie, Karlsruhe (D)

Discovery

Onlangs zagen we op 'Discovery
Channel' het programma
"Unnatural history of the car".

Dit was een Engelse productie.
Dat de Engelsen chauvinisten zijn,
en vooral m.b.t. hun auto's wisten
we wel. Maar de manier waarop
de Corvair afgeschilderd werd
getuigde van dermate
ondeskundig vooronderzoek, dat
het hele programma niet meer
serieus genomen kon worden.
Ook de korte beelden die hierbij te
zien waren getuigden niet
hiervan. Een Corvair moest van
een helling af geduwd worden om
hem te kunnen laten omslaan.
Het is moeilijk een adres te vinden
om ons protest kenbaar te maken,
maar we hopen dat in de
toekomst, als de Corvair nog eens
op het toneel zou verschijnen, dat
de programmamakers zich eerst
serieus documenteren alvorens
kreten uit te slaan die zelfs Ralph
Nader niet zo had bedoeld.

Digitaal

We gaan steeds meer op de
digitale toer. Onlangs hebben we
een digitale camera aangeschaft.
Zo kunnen we sneller en
efficiënter werken. Om een

voorbeeld te noemen; in dit blad
staat een motornummer afgebeeld.
Deze foto werd een half uur voor
de montage gemaakt.

Het spreekt voor zich dat we nu
jullie foto's liever via internet
ontvangen, maar als print zijn ze
even zo welkom.

Kleur

Zoals jullie zien zijn er in deze
uitgave minder kleurenpagina's
opgenomen. Dit omdat er
eenvoudig geen representatieve
kleurenfoto's voorhanden waren.
Maar toch ook een beetje naar de
toekomst toe. Het zou kunnen
voorkomen dat we een keer de
broekriem moeten aanhalen, en
dan zijn we er al een beetje aan
gewend.

Frans publiciteit.

Tijdens een dagje Ardennen, met
een stop in Bastogne, zagen we in
een tijdschriftenwinkel, enkele
autotijdschriften. In het wel meest
prestigieuze, 'Le RetroViseur',
stond tot onze verbazing een lang
artikel over Corvair. Daarbij stond
de '62 conv. van Paul Dupuis

centraal. Ook de LM's kwamen
ruim aan bod. De laatste twee
pagina's (van de 17) waren
ingeruimd met auto's van andere
clubleden. Binnen in de achter-
cover hebben we een van de foto's
afgebeeld.

Huwelijk

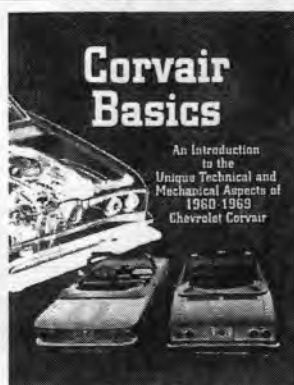
We vergaten er bijna melding van
te maken dat Linda en Jaak samen
in het huwelijks-bootje gaan
stappen.

Dat gaat gebeuren op 12 maart.
Als het goed is hebben jullie het
blad dan al in de bus, en kunnen
jullie iets van je laten horen of
zien. Zij verwachten dat de
Corvair Club "acte de presence"
zal geven.

De wettelijke formaliteiten
hebben plaats om 15 u. in het
stadhuis van Sittard.

Het feest zal plaats hebben in zaal
'Vivaldi' aan de Dieterenstraat in
Stein.

Wij wensen hen alvast veel geluk
voor de toekomst.



It's Here!

The volunteer authors of Virtual Vairs
are proud to announce the availability of
the long awaited Corvair Basics manual.
This book has been in preparation for
many years and now can be ordered
directly from CORSA.

Corvair Basics is a technical manual
for anyone new to Corvairs, or anybody
thinking about Corvair ownership. It
will give you an inside look into the
Corvair's design, performance, and
maintenance that is available nowhere
else. Even Corvair "old-timers" and specialists will find information
and details here that they didn't previously know. This manual can be
your introduction to the Corvair, providing chapters on purchasing,
understanding, and maintaining your Corvair. Each of the 35 chapters
within the manual's 190 pages has been written by an expert in that
particular field, who has volunteered to provide you with his extensive
and hard-won knowledge. With this manual you will be getting the
inside story straight from the Corvair experts.

You will want to include this manual in your library no matter what
your association with Corvairs is. Whether you are just mildly
interested in finding out more about Corvairs, or maybe you bought
your first Corvair off the showroom floor in 1959 like
Tony Fiore did, you will want to have this book.

\$20 postpaid for book plus CD that is
viewable and printable.

CORSA Merchandise
P.O. Box 607, Lemont IL 60439



Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan en de ontwikkeling van de Corvair door de jaren heen. Deel 19 *Corvair Affair, Mike Knepper*

Na een redelijk lange periode van onderbreking nemen we de draad weer op met de chronologische historie van de Corvair die begint met de tweede serie.

1965

The dramatic restyling

Ofschoon de kwakkelende verkoopcijfers genoeg indicatie zouden kunnen zijn om met iets nieuws te komen in 1965, had de compleet nieuw ontworpen Corvair zijn geboorte al lang gehad voordat er donkere wolken verschenen aan de toen nog roze horizon. Men moet niet denken dat het uitbrengen van een nieuwe auto in Detroit met een vloek en een zucht gebeurt. Het betreft elke uitkristalisering in elke tak van de zaak, waarbij verandering het sleutelwoord is. Verandering in techniek; verandering in kopersgedrag, en

verandering in levensstijl. Een nieuw model moet geïntroduceerd worden met alle toeters en bellen op het juiste moment, en de advertenties moeten schreeuwen dat dit het beste is wat men kopen kan. Werk genoeg dus om zo een vervanger te maken.

En dat zou het geval moeten zijn met de nieuwe Corvair. Ed Cole wist dat 'zijn' Corvair een eindig leven zou hebben. Eventueel zou hij vervangen gaan worden. Dat gebeurt nu eenmaal in de auto-industrie. Al in 1962 had hij besloten dat 1965 het vervangingsjaar zou worden. Rigoureuze verbeteringen zouden er aangebracht moeten worden op de bestaande techniek, en daarbij wilde men een geheel nieuw model presenteren voor 1965.

Al in 1961 werd Cole hoofd van GM's auto en vrachtauto divisie, en 'Bunkie' Knudsen kreeg toen de Chevrolet divisie. Hij erfde dus van Cole het plan voor de nieuwe Corvair, een plan dat in menig opzicht even gedurfd en opzichtig was als zijn voorganger. De nieuwe Corvair moest er heel anders gaan uitzien, en weinig of niets gemeen hebben met het eerste model. Er moesten nieuwe uitvoeringen komen, nieuwe extra's, nieuwe motoren, alles moest als nieuw beschreven kunnen worden. Naar mate de jaren van het

eerste model waren verstreken, waren er natuurlijk al een aantal verbeteringen, die eigenlijk voor het nieuwe model bedoeld waren, toegepast, maar desondanks was de nieuwe 1965 Corvair voorbestemd om een leegte in de Amerikaanse autostyling te vullen.

De weg was al een beetje geplaveid door 'show'auto's. Ranke en gedurfde creaties die de Corvair van een hoekig en stoere uitziende auto naar een slanke avantgardische creatie moesten transformeren. Lijnen werden vloeiender en afgerond, en het model moest langer lijken. Lijnen die in de restyling-ontwerpen van Ghia en Pininfarina voorkwamen werden overgenomen in het nieuwe concept.

De nieuwe 'look' was een ontwerp van Bill Mitchell die toentertijd hoofd was van de ontwerpafdeling van GM, Chuck Jordan, een ontwerpmedewerker tot in de jaren tachtig, en Irv Rybicki die gedoodverfd was als Mitchell's opvolger op de ontwerpafdeling.

Als men in de jaren tachtig terugkijkt, is het onmiskenbaar dat het eerste Corvair-ontwerp duidelijk gedateerd was, wel attractief en een uitstraling hebbend, maar gedateerd. Dat is niet zo met het model van 1965. Omdat het niet de behoudende lijnen heeft. De messcherpe lijnen die Giorgetto Giugiaro en zijn

volgers later toepaste op de VW Golf I, zijn echter verrassend. Ofschoon de nieuwe auto de noodzakelijke nieuwste styling-kenmerken had – het bleef toch duidelijk een Corvair—was het een gedurfde start. Hoewel het moeilijk is om in alle facetten over een geheel nieuwe auto te praten





was het de pilaarlose hardtop look, die het meest opvallend was. Dit nieuwtje werd in alle modellen doorgevoerd.

Dit transformeerde de Corvair, meer dan welke auto ook, van een redelijk gedateerd model naar een hedendaags, of misschien wel toekomstig stylingvoorbeeld toen de industrie al naar de zeventiger jaren mode begon te kijken.

De kenmerkende taille was er nog wel, maar was van een dominante herkenning over gegaan naar een subtiele vloeiende lijn. De neus en het achterstuk waren bijna hetzelfde gebleven, ofschoon ze ook van de ontwerpers een behandeling hadden gekregen, en gingen vloeiend over in de andere lijnen van de auto. De achterkant van de Corsa werd in satijn zilver gespoten.

De beide deksels hadden in het midden over de volle lengte een naad gekregen, anders dan de platte modeloze platen van zijn voorganger.

De sierringen om de koplampen waren herzien en leken minder zakelijk en dominant in het front. De achter-grille was nu uit een stuk maar met twee aparte openingen, en waren nauwelijks opvallend.

Samen met de nieuwe body waren er ook een technische verandering, ofschoon deze meer van verbeterende aard waren dan geheel nieuw. Jim Premo, hoofdingenieur in die tijd bij Chevrolet, krijgt die eer nagewezen. Ten eerste werd er naast het gewone motoren aanbod van de 95 en 110pk een nog sterkere krachtbron van 140pk gepresenteerd. De turbo versie kreeg een verrassend aantal van 180pk door eenvoudig de druk in de inlaat op te voeren door het turbovermogen op te voeren. De 140 vond zijn extra vermogen door het carburatiesysteem met twee stuks uit te breiden.

"top of the line", de Corsa, standaard met een 140pk motor, optioneel met turbo.

van grote kleppen waren voorzien, grotere inname doorgangen had en ook grotere uitlaatspruitstukken had. Twee van de vier carburators waren de hoofdvergassers van het type Rochester HV, de andere waren Rochester H's zonder chokeklep en stationaire afstel mogelijkheden. In wezen was het een viervoudige carburator die in vier stukken verdeeld was.

De remmen waren verbeterd door het oppervlak met vier-en-dertig procent te vergroten, de stuurverhouding was versneld van 25 op 1



Vier enkelvoudige carburateurs (waarvan later zou blijken dat ze van kleine probleempjes naar grote ergernis zouden leiden) voedden nieuwe cilinderkoppen die binnenin

naar 23,5 op 1 om de weliswaar nog steeds vele draaiingen te reduceren van 4,75 naar 4,25 van aanslag tot aanslag.

De draaicirkel was gereduceerd van 39 ft. (12.90m) naar 36 ft (11.90m). Maar de meest opzienbarende technische vernieuwing was wel de ophanging achter. Het pendelas-systeem van het vorige model was vervangen door een zeer modern volledig onafhankelijk vierpunts systeem met trekarmen. Achter was er een ophangarm gekomen, haaks op de aandrijf-as. De overdwarse bladveer ('64) was verdwenen; de vering was er alleen nog maar met vier spiralen. De trekarm was met een dwarse stang aan de carrosserie verbonden om te kunnen afstellen. Ook was er een controle arm gekomen van de naven naar het differentieel.

De nieuwe opzet zorgde voor opzienbarende geometrische veranderingen. Het overhang punt was teruggebracht van een hoge 13 inch naar slechts 5, en de 'rolstijfheid' was met 11% verbeterd. De staartlastigheid was nu flink minder. De stabilisatorstang aan de voorkant was dikker geworden om bij het uitveren de krachten die door de verbeterde rijeigenschappen verhoogd werden, op te vangen. Met het nieuwe model met nieuwe ophanging en motoren was er dus een geheel nieuwe model lijn voor 1965. De Corsa series namen de



topplaats over in de Corvaire stal. Deze kwam in twee versie, de coupe en de convertible. De 500 serie had de vierdeurs en de tweedeurs coupe. Er waren drie Monza series; de vierdeurs, de tweedeurs coupe en de convertible. De turbomotor was optioneel alleen leverbaar in de Corsa, waar de nieuwe 140pk motor standaard was. De naam Spyder verdween, ofschoon enkele

De Monza convertible werd onder de Corvairs een 'bestseller' voor 1965. Er was keuze uit maar liefst drie motoren; 95, 110 en 140 pk. En drie transmissies; drie of viergang, en automaat.

zeer vroege versies die naam nog op de flanken en het luchtfilter hadden staan. Alleen de Greenbrier bleef nog over van het eens grote aanbod van Forward Controls, de Corvaire bedrijfswagens.

C H E V R O L E T



SERVICE NEWS

VOLUME 34

APRIL, 1962

NUMBER 4

THE TURBOCHARGED MONZA SPYDER

GM gaf regelmatig een extra editie uit als aanvulling op de shop- of service manual. Meestal gebeurde dit wanneer er een technische wijziging plaats vond. Maar ook wanneer tussentijds een nieuw model of optie werd toegevoegd. Bijgaand de editie die verscheen na het introduceren van de Spyder, halverwege modeljaar 1962.

Koop en verkoop

Vorige zomer kocht ik de CorVeight. Daar heb ik toen over geschreven. Ik heb toen ook verteld dat ik over nog een aankoop zou schrijven. Nu, bij deze.

Daar ik wel eens via de pc op zoek ben naar auto's en andere nostalgische spulletjes bekijk ik ook de site van 'marktplaats'. Hier zag ik een Corvaire Greenbrier te koop staan. Ik heb er een bod op gedaan en een paar dagen later stuurde de eigenaar mij een mail met de mededeling dat de auto voor mij was. Ik was best

vandaan kwam en iets wilde eten na zo'n lange rit. Na een datum te hebben afgesproken werd mij de ongeziene aankoop thuis bezorgd. Ik was niet ontevreden en zelfs enthousiast daar de auto er zeer gaaf uit zag, ook zonder lak. Auto in de garage gedaan en toen gaan eten. "Hij had niet veel honger" zei de man, maar Linda en ik wilden dan wel eens weten hoeveel hij zou eten als hij wél honger had. Onze dochter was te laat thuis voor het eten en heeft dan ook niets meer gevonden daar onze gast werkelijk alles op at. Bij de bus was geen voorruit, maar hij meende dat deze nog thuis lag.

De problemen waar zij tegen aan liepen klonken mij zo bekend dat ik er geen zin meer in had. Wim bleek later de andere persoon te zijn die interesse had in de Greenbrier, naar Leon mij vertelde. Het probleem is, en dat zullen toch vele onder ons kunnen beamen, dat er bij je op de hoek geen garage is die tegen een redelijke prijs je auto repareert en onderhoudt. Je bent altijd aangewezen op de goodwill van anderen die ook bijna geen tijd en overvolle agenda hebben. Met mijn VW bus ga ik naar de garage laat repareren wat er aan is, je betaald en bent klaar. Maar met een Corvaire is dat net iets anders. De Corvaire die ik destijds uit Las Vegas laten komen was technisch perfect. Toen heb ik een keuze gemaakt, helaas de verkeerde, en heb deze auto verkocht aan een dame die oh zo graag deze kleine Amerikaan wilde hebben maar een beperkt budget had. Ik zelf had een prijs in gedachte die al ver onder de aanschaf prijs lag maar zij zeurde er nog meer vanaf. Ze wilde ook lid worden van onze club en ik heb ze de nodige boeken mee gegeven en andere informatie. Twee maanden later zag ik mijn Vegas auto in een blad te koop staan voor veel meer geld dan ik gevraagd had. De auto was wel opnieuw gespoten. Nu zie ik hem wekelijks, in een dorp niet ver hier vandaan, rond rijden. Ik heb deze eigenaar al eens benaderd en informatie in zijn brievenbus gestopt maar hij heeft blijkbaar geen behoefte aan een club. Ik heb nog steeds mijn '66 Monza coupé te koop staan en nu komt er helaas de Greenbrier bij. Voor beide moet er toch iedere maand huur betaald worden om ze te kunnen stallen. Had ik eigen ruimte dan gingen ze beslist niet de deur uit al stonden ze er nog 30 jaar. De leden waar ik het mailadres van heb zijn al een tijdje terug op de hoogte gebracht van de verkoop daar ik vind dat leden van onze club voor gaan. Toch zijn wij heel blij met ons clubje en blijven we, ondanks alle ups en downs, trouw aan. Groetjes J@@@k



verbaasd, want er was door nog iemand op geboden, en verwachtte deze reactie niet. Ook zat ik met een probleem dat ik kort te voren de CorVeight had gekocht en die nog moest ophalen, en met stalling zat ik al in de problemen.

Ik heb de eigenaar terug gemaaild geen mogelijkheid te hebben om deze Greenbrier op te halen en dacht dat de koop nu wel niet zou doorgaan. Deze mailde mij terug, "geen probleem ik breng hem wel ff, wel wil ik er een maaltijd voor hebben". Daar hij toch van Utrecht

Helaas heb ik die voorruit nooit meer gekregen. Er waren maar twee van de drie banken bij, deze waren als nieuw blauw bekleedt, en zagen er mooi uit. Nu is het zo'n ¼ jaar later en er is aan de auto's nog niets gebeurd. Hij staat gestald in een loods en af en toe ga ik eens kijken of alles nog goed is. Nadat ik in de laatste clubbladen de verhalen had gelezen van Wim Smit en Ronald Vijsma is mij hierdoor de lust vergaan om energie in de Greenbrier te steken.



Wat is een Cord 810?

Wat is een Cord 810? Om heel kort te zijn; een nagemaakte vooroorlogse klassieker op basis van Corvair.

Cord was een vooroorlogs merk auto dat slecht weggelegd was voor de 'happy few' welgestelde. Het waren voornamelijk rijke filmsterren en andere notabelen die dachten naar buiten te moeten treden o.a. met een auto. De Cord Sportsman was ook de eerste wagen die met een voorwiel aandrijving kwam, en tevens de vierkante vormen voor ronde verving.

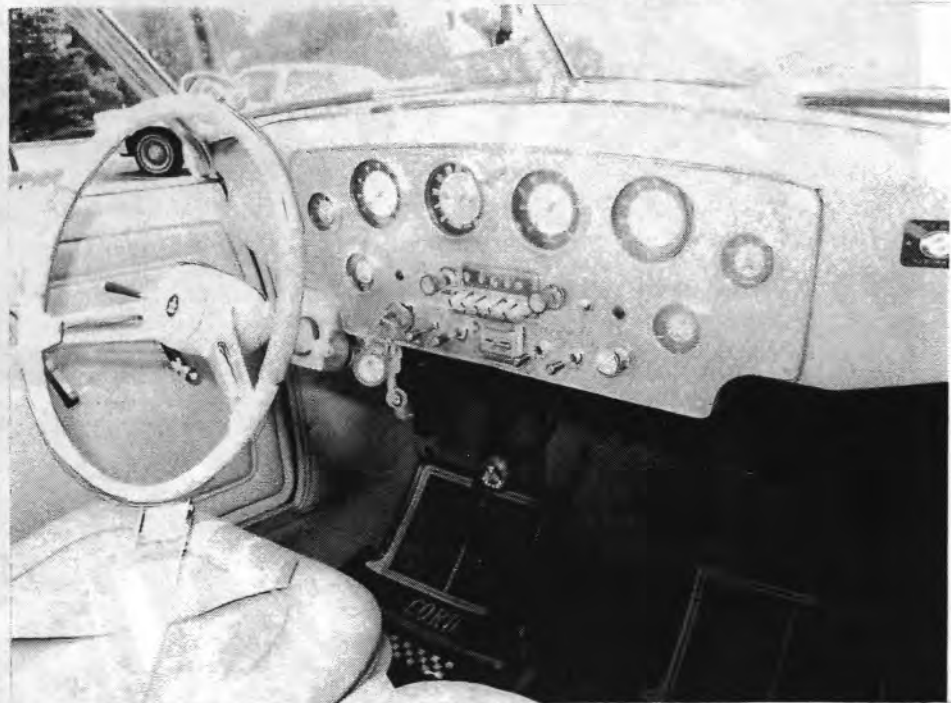
Met andere woorden een klassieker uit de hogere regionen. In 1965 was het de nieuw opgericht firma Cord Motor Car Co. In Tulsa Oklahoma die het plan op zich nam om de Cord opnieuw uit te brengen, maar wel op basis van een bestaande auto. Dat werd de Corvair. De carrosserie werd gemaakt van kunststof, en een aantal andere merken leverden de details. Omdat echter het Corvair gedeelte te klein was voor een dergelijke auto, werd het geheel gemaakt op schaal van 4/5^e van het origineel. Deze schal

werd omgezet in 8/10^e en dat was meteen het typenummer van het merk.

De afgebeelde auto is nummer vier van een serie van 6 prototypes. Hij werd aanvankelijk aangeschaft door de US Rubber Co om als verkoop promotie te dienen. De body was van een abs-plastic, zgn. "Royalex" dat dit bedrijf leverde. Keith Troutwine had 27 jaar bij een Chevrolet dealer gewerkt, opgeklimmen van magazijnbediende tot hoofd verkoop, toen hij zijn ontslag nam en een verzekeringskantoor begon.

Toen begon de auto ook weer een hobby te worden. Voor zijn huwelijk had hij al een '50 Chevrolet cabriolet en een '32 Ford Street-roadster gehad. Met de gedachte dat hij het best kon blijven bij het merk dat hij kende, Chevrolet dus, en het gevoel dat de Corvairs best wel eens als klassiekers in waarde konden stijgen, kocht hij een '64 Spyder convertible. Maar dan als een schroot. Hij restaureerde hij de wagen tot een echte prijswinnaar op de diverse concoursen.

Geborsteld aluminium en vliegtuig metertjes vormen het dashboard.



Tijdens het zoeken naar onderdelen zag hij een foto met bijschrift van een 8/10^e Cord op een onderdelenmarkt in Indianapolis.



Onderkant: Vóór de automaat, daar achter de motor. De torsiestaven zijn links en rechts te zien.

Maar de prijs was boven zijn budget. Met zijn zaken in een gehuurd huis zitten ging dat niet. Maar Mr. Morris, de eigenaar van het huis kwam hem te hulp, en samen gingen ze kijken en brachten de wagen mee.

Toen hij de auto thuis had ontdekte hij hoe moeilijk het was om de diverse onderdelen te bemachtigen. Corvair delen was makkelijk.

Nog vaag zag hij de verkoopfolder voor 1965 voor zich bij zijn oude baas. Maar hij kreeg hem toen niet. Deze auto had een nieuw dak nodig, de verf moest eraf om er een nieuwe op aan te brengen, en alle details moesten herzien worden.

De auto was al in 1964 besteld geweest door Glen Pray in Tulsa, Oklahoma

Een chassis met de Corvair aandrijving had model gestaan tijdens de New York autoshow in '64. Er was toen een keuze uit twee motoren; de 140 met de Corvair PG, en de 180 turbo met een viergang transmissie. Het chassis woog bijna 190 kg. De ophanging voor was onafhankelijk en gebruikte Dodge torsiestaven in combinatie met Oldsmobile F85 fuseekogels op A-armen. Speciale aandrijfassen werden gemaakt bij Dana Co. in Detroit.

De achterbrug was een buis met geflenste uiteinden die gedragen werden door Rambler (front) schroefveren. Het hele wielwerk (remplaat, naven en schoenen) was ook Rambler.

De motor van de Corvair behoefde alleen maar voorin geplaatst te worden, in tegenstelling tot zijn voorvader uit 1937 waar die in zijn geheel omgedraaid werd.

Andere dan Corvair onderdelen waren de versnellingsbediening, knipperlichtswitch en stuurwiel van de Studebaker Avanti, schakelaars van de Hawk, afleesinstrumenten uit de luchtvaart, parkeerlampjes, antenne en bumperguards, van VW, deurkreuken (binne) van Ford T-bird, en tal van delen van GM.

Het frame van vooruit en de bumpers waren gemaakt naar 4/5^e van de originelen evenals de achterlichten en nummerborverlichting. Er kwamen wieldeksels van Datsun omdat die nagenoeg gelijk waren aan de originele. Ook kwam er nog een VW benzine kachel in. De motortjes om de lampdeksels te openen kwamen van de raamopeners van GM.

Toen de wagen (na 6 maanden strippen) klaar was om te spuiten kreeg hij een kleurtje uit het gamma van Cadillac.

De motor zit keurig in de ruimte. Boven de transmissie is er ruim plaats voor accu en andere kleine delen. Riemwisselen is wat moeilijker!



De totale productie in '64/'65 bedroeg 92 auto's. Toen ging het bedrijf failliet en werd de productie gestaakt.

Een firma die de overgebleven onderdelen opkocht, Samco genaamd, begon de productie weer, en bouwde nog 14 auto's van de resterende Corvair delen. Nog eens twee kregen een Buick V6 motor in combinatie met een voorwielaan-drijving van Jeep. Toen werd de zaak definitief gesloten.

In oktober 1981 vond Keith in New Jersey nog een Cord 8/10 als een schrootwagen. Deze had productienummer 4. Op het moment van zijn schrijven in 1982 zocht hij naarstig naar een compleet dak. Zijn doel was om in 1986 (vier jaar later!) met beide auto's op de conventie in Grand Rapids te zijn.

Ook het motordekseel gaat op een sierlijke (originele?) manier open, zo dat de motor goed bereikbaar is.

De kleiner foto's laten zien hoe de auto vervoerd werd.

Onder; de kofferruimte is ruim en mooi afgewerkt. Aan beide kanten zijn vakjes gemaakt voor gereedschap en andere attributen. Zoals de flessenhouders rechts, in verschillende maten.



Nieuwjaarsbijeenkomst

Traditioneel hadden we ook dit jaar weer een nieuwjaarstreffen, en even gewoon is het dan, dat die in het voortreffelijk onderkomen wordt gehouden van Remco en Saskia van de Akker in Stompeteren bij Alkmaar. Voor de zuiderlingen is dat een heel eind, maar als de Brabanders steeds aanwezig zijn zullen de Limburgers zich daarin niet laten kennen. En omdat er toch eenmaal een flink eind gereden moest worden, waarom dan niet 'even' via Zwolle, want daar zou een '62 Lakewood staan bij Noordhuis Classics in Nieuwleusen. En voor een prijs die ons wel erg nieuwsgierig maakte.

de ergste regen voorbij was, weer naar buiten. Daar troffen we onder een tent ook nog een '62 Monza convertible aan. Deze auto was in redelijke staat, maar we waren gekomen voor de stationwagon. Nog nat van de regen glom hij een beetje, maar de roestplekken waren door de druppels toch goed te zien. De wagon was van het type 700, en had opties zoals antenne en vaste imperiaal. Maar helaas ook deze chroomdelen waren verroest, en daar waar die de carrosserie raakten was het al niet minder. Ook op alle plaatsen onder de sierlijsten kwamen er bruine vlekken in zicht, en op vrijwel elk gevoelig punt stonden er blaren in de lak. Een blik in het interieur gaf het laatste sprankje hoop op een

Over de beschreven route kwamen we in Enkhuizen, en vandaar via binnenwegen naar Stompeteren. Het was al wat laat geworden en de afgesproken tijd haalden we niet meer, mede doordat men op die binnenwegen zich aan de max. Snelheid moet houden om er geen duurdere rit van te maken. Eenmaal aanwezig bleken er al meer mensen te zijn. Mike had met broodjes voor de inwendige mens gezorgd en voor de drankjes zorgde Saskia. Natuurlijk moest er over van alles en nog wat gepraat worden en vormden er zich weer groepjes. Toen later Ronald Vijsma kwam werden er videobanden gedraaid waar nogal wat belangstelling voor was. Ook hadden we een band meegebracht



Ook op deze foto is slecht te zien dat het niet helemaal snor zit met deze Stationwagon. Dat is juist het verraderlijke van foto's

We gingen even na de middag met mooi weer weg maar bij Eindhoven begonnen reeds de eerste druppels te vallen. En dat bleef zo de hele dag. Bij Noordhuis aangekomen viel er juist zo'n plensbui dat we de Stationwagon (de naam Lakewood wordt alleen gebruikt in '61) even lieten voor wat hij was, en in de showroom gingen schuilen. Toen

eventuele restauratie op. Hier moest wel elk onderdeel vervangen worden, van de hemel tot de vloerplaat. Daaronder hebben we maar niet meer gekeken, want met de mooie foto op de website werd hier toch maar weer eens bewaardheid dat dit niets zegt over de werkelijke staat van een auto. We hadden het gauw gezien, en omdat we via de Flevopolder en de Markerwaardijk nog helemaal naar Alkmaar moesten, konden we ook niet langer blijven dus hebben we geen praatje gemaakt.

van de organiserende clubs die de Corsa Conventie van 2004 op poten gaan zetten. Dit was echter niet meer dan een promotiefilmje van de streek. Maar de banden die Ronald meebracht waren de moeite waard. Het waren lange reclamefilms van de eerste Corvairs waarmee een soort safari mee gemaakt werd van Noord, door midden, naar Zuid Amerika. Maar ook filmpjes over het latere model waren interessant. Jan van de Worp had op de 'Albert Cuyp' een modelkit gevonden

en wilde die doneren aan "die verzamelaar van dat spul", waarmee hij Ad Dijkstra bedoelde. Toen wij al zeiden dat die waarschijnlijk niet zou komen en bovendien dit model al had, was Ruud Keers hevig geïnteresseerd, omdat het juist het model van zijn auto was. Hij kreeg hem dan ook van Jan. Wij waren blij verrast toen even later Ad toch kwam opdagen. Nadat we een tijdje de films hadden aangezien vonden we het toch wel tijd om eens te praten

over wat we komend seizoen willen gaan doen wat betreft onze uitstapjes en/of meetings. Er werden diverse suggesties gedaan die varieerden van een weekend Frankrijk tot wadlopen in Friesland. Natuurlijk werden we weer uitgenodigd door Guus Marinus en zijn club om mee te doen aan hun ritten elke maand. Hier zijn er ook een paar buitenlandse bij, een daarvan zou voor meer dagen naar de Ardennen gaan. Op de vraag van Annemiek Keers of we diezelfde avond nog tot concrete plannen moesten komen, werd door Mike het idee geopperd om een schrijven te doen rondgaan waarin ieder lid zijn wensen kenbaar maakt en ons dat

retourneert. Dat plan werd algemeen aanvaard, en Guus voegde daaraan toe dat we van hem spoedig een agenda zouden krijgen met alle ritten van 'Goud van Oud' voor zover deze bekend waren.

Toen we onze korte vergadering met deze afspraak beëindigden werd er nog wat nagepraat en begonnen men hier en daar weer plannen te smeden. Ook begonnen de eersten weer te vertrekken omdat er nog verplichtingen elders waren. Na wat nakaarten en eens even rondlopen in de grote loods waar naast de Corvair van Remco nog andere leuke klassiekers staan, begon de klok toch al weer tegen middernacht te gaan, en werd het

stiller. En helemaal terug naar Limburg betekent dat er nog zo'n twee-en-een-half uur te gaan zijn. Kwart voor drie waren we thuis. Het was weer een lange maar mooie dag geweest.

Nu is het wachten op de suggesties voor het komend seizoen.

Voor de gastvrijheid willen we vanaf deze plaats Saskia en Remco nogmaals bedanken. LJ

Er werden geanimeerde gesprekken gevoerd in groepjes, terwijl Guus zich ook nog even moest documenteren om een en ander te bespreken met Ronald. Op de tafel de modelbouwdoos van een '69 coupe die Jan v.d. Worp vond op de 'Alebrt Cuyt' en Ruud Keers van hem kreeg.



Agenda 'Goud van Oud'

Zoals eerder vermeldt; de ritten van "Goud van Oud" vinden plaats op; 21 maart, 18 april, 13 juni, 22 augustus, 12 september en 10 oktober.

Waar de ritten starten en eindigen is pas drie weken tevoren bekend, maar dat zal altijd in Brabant of het noorden van België zijn. De lengte is altijd circa 80 kilometer. Guus geeft t.z.t. meer informatie.

Voorts is er een lang weekend gepland voor 25, 26 en 27 juni. De rit voert naar het dal van de Semois in de Belgische provincie Namen. Daar is een luxe hotel gereserveerd in het plaatsje Vresse. Er is voor onze club slechts beperkte deelname mogelijk. Kosten € 125 p.p. Daar zijn alle maaltijden bij inbegrepen. Liefst opgeven voor 15 maart.

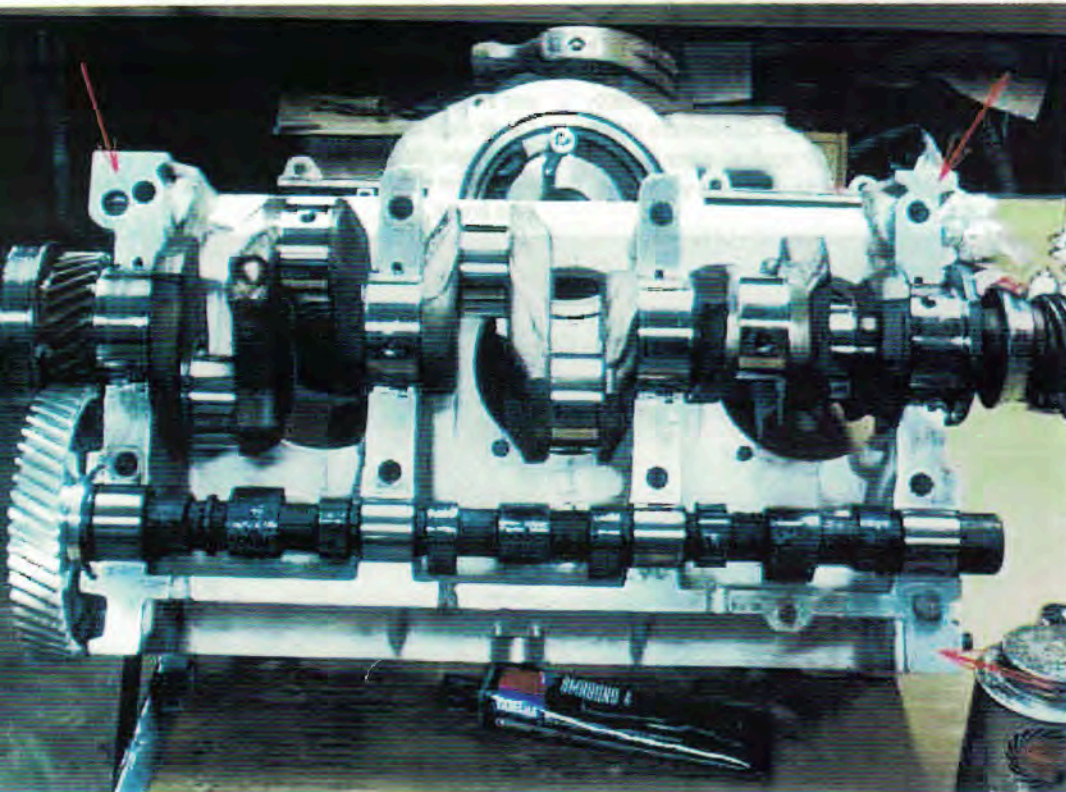
Voor meer inlichtingen: Guus Marinus tel. 013 - 571 30 81 of 06 - 20 13 79 03

Mijn Motorrevisie (2)

De vorige keer heb ik veel geschreven over wat er allemaal met mijn blok gebeurd was, ik probeer het nu wat simpeler te houden.

Goed het laatste regeltje van mijn lijstje ging over compressie meten, en het resultaat was dat cilinder 2 veel minder compressie had dan de andere, ondanks een marge van 20%.

Het probleem van slecht lopen was nog niet verholpen, en ik had mijn lijstje al afgewerkt. Wat nu?



Motorrevisie..... ja..... De koppen had ik al gedaan, laten slijpen, vlakken etc. Maar de rest was gewoon het oude spul dat ik alleen maar had schoon gemaakt.

Goed, het was op een zaterdag en het was ontzettend mooi weer. Ik neem de Corvaire uit de garage met het idee dat dit weer kan over lange tijd. Voordat ik de motor eruit zou halen ben ik eerst wat erg ver om naar huis gaan rijden, om nog maar even te genieten, en om de olie warm te maken zofat hij er beter uit vloeit.

Ik had de gedacht het blok er even uit te halen bij mij voor op de stoep. Eerst alle aansluitingen los, de carburateurs eraf, draden en beplating demonteren. Ik ben er om een uur aan begonnen, en om half acht had ik het blok eruit. Dus dat viel wel mee.

Daarna hebben we de auto terug naar mijn garage gesleept. Zo'n 100 verderop, maar volgens Leon was dat niet zo'n goed idee, want ik had het differentieel niet opgehangen. Maar goed, het leed was geschied, en ben toch van plan om de achterwiellagers na te kijken, en tevens alles wat er nog los hangt schoon te maken, dus ook de automaat en het differentieel. Om op het blok terug te komen; dat heb ik een paar dagen laten uitlekken. Alle moertjes en boutjes heb ik zakjes gedaan met een labeltje eraan, en ben toen begonnen met het demon-

teren van het blok zelf. Dat ging ook heel snel, ook al omdat ik dat al eens eerder gedaan had. Ik zag bij de cilinder die te weinig compressie had een olielek bij het blok, en dacht toen bij mezelf dat ik er toch niet verkeerd aan deed om het blok na te kijken.

En zeker als ik van de auto nog lang wil genieten.

Uiteindelijk kwam ik bij het blok, dus het deel waar krukas en nokkenas in zit. Dit ook los en schoon gemaakt.

Wat moest wel voorzichtig gebeu-

ren. Die delen heb ik weggebracht naar Stolk, revisiebedrijf in Rotterdam. Deze ging eerst alles nameten en dan zou ik het resultaat horen.

Goed nu was het mijn taak om de onderdelen te bestellen bij Clark's, Corvaire Underground of de Corvairedoctor. Als Stolk dit zelf ging doen werd het aanzienlijk duurder!

Omdat ik thuis ook met het een en ander bezig was moest ik de kosten in de gaten houden. En daarom maar een beetje per maand bestellen. Eerst bestelde ik een nieuwe nokkenas van Iskenderan (260°), en het leuke was, toen deze per post kwam in een kartonnen koker dat ik maar 9 euries bij te betalen had en verder geen douane gezeik. De oude nokkenas begon af te brokkelen en was dus hard aan vervanging toe, ook al omdat ze het hart van de motor is. Deze moet zeker in orde zijn.

De nokkenas die Stolk aanbood moest te veel kosten; deze had ik bij de Corvairdoctor besteld en daar ik betaalde \$154. Dat was dus even verschil!

Het volgende waren de nieuwe zuigers met ringen. Daar is ook best veel verschil in. Bij Stolk moesten die veel meer kosten; Cl;ark's had veel meer keuze, maar Corvair Underground was voor mijn gevoel het goedkoopste. Niet de beste of de slechtste, maar in ieder geval van "cast iron". De gegoten zuigers die vandaag de dag gemaakt worden zijn stukken beter dan die van de jaren '60, zei Leon, en omdat ze er standaard in zaten, en ik niet met de wagen ga scheuren, zijn ze goed genoeg.

Afijn, de zuigers kwamen binnen, maar daar zat wel weer douane gezeik bij. Voor de zuigers, ringen en ringen onderde cilinders betaalde ik geloof ik \$160, maar daar kwam nog eens € 40 bij.

Goed, weer even 'ademhalen', en verder. Stolk moest overmaatse zuigers hebben van +.0020. De cilinders moesten dus opgeboord worden, kosten € 50 per cilinder. Maar dan zijn we er nog niet. Natuurlijk gaan er ook nieuwe drijfstaangslagers in. Die zijn op dit moment besteld, en ook een nieuw nokkenastandwiel a \$35. Nog te bestellen zijn de krukaslagers en hydraulische klepstoters en dan kan het blok weer mee naar huis.

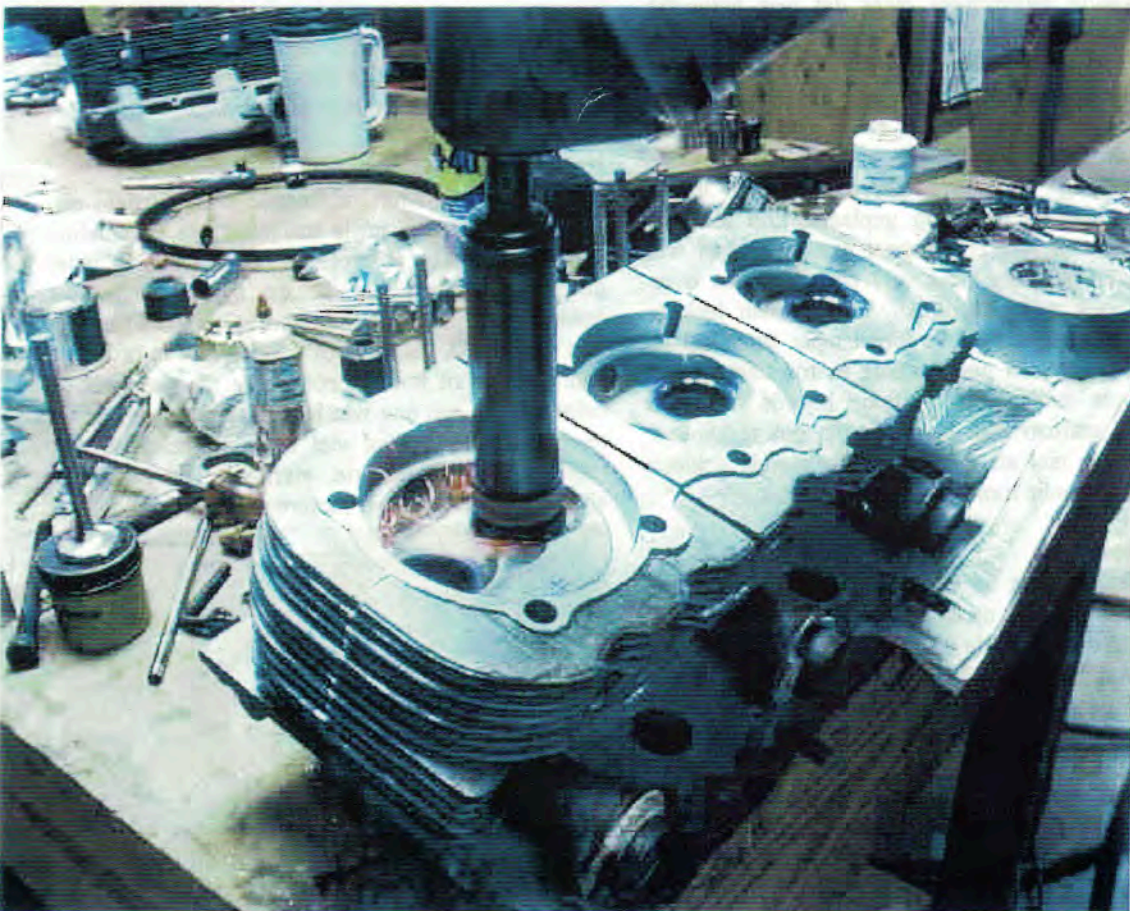
Plotseling kwam er goed bericht op mijn werk; omdat we vorig jaar goed gedraaid hadden kregen we een bonus. Aangezien ik die bonus vorig jaar goed besteed had aan een nieuwe bank, gaat hij nu rechtstreeks in mijn auto, en uiteraard een etentje met z'n tweetjes.

Nog even over de klepstoters; er wordt gesuggereerd om altijd nieuwe klepstoters aan te schaffen bij een nieuwe nokkenas, maar ook voordat ik het blok naar Stolk bracht zaten twee stoters goed vast. Daarom zal Stolk ook goed kijken naar de ruimte waar de klepstoters in bewegen.

Voor de rest ben ik gisteren bij een vriend in zijn bedrijf de motorbeplating wezen stralen, en ben ik bezig met het polijsten van de zichtbare aluminium delen van het blok. Want uiteindelijk zie je niks meer van een motorrevisie dus vandaar dat hem opknap met polijsten (..... moet je wel zin in hebben.....)

Tot nu toe gaat alles naar m'n zin. Alleen, ik mis het rijden wel. En zeker nu twee vrienden weer prachtige wagens hebben aangeschaft; De ene een Dodge Charger uit 1970, helemaal origineel (dus niet zo'n opgevoerd beest). En de andere een Chevrolet Camaro uit 1968, ook vrijwel origineel. Ik moet zeggen dat ik wel de rust heb gevonden om m'n wagen weer goed te maken en om in de toekomst ook weer lekker te rijden.

Ronald Vijsma



Mijn bizarre Greenbrier

Deel 4: Motorrevisie

Door Wim Smit

In deel 3 van mijn verhaal over mijn Greenbrier vertelde ik jullie over de RDW keuringen en alle werkzaamheden die moesten worden uitgevoerd om de auto op kenteken te krijgen. In dit artikel neem ik jullie mee naar de periode daarna, toen ik op zoek ging naar de oorzaak van het trillen van de auto, wat uiteindelijk is uitgedraaid op een bijna complete motorrevisie. Je leest waar ik tot nu toe met de Greenbrier ben aangekomen.

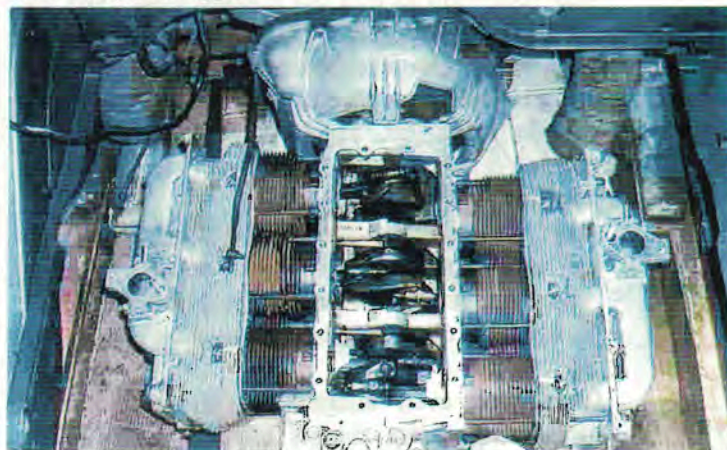
Naar Stompetoren

Toen het dan eindelijk was gelukt om mijn wagen op kenteken te krijgen, stond ik te trappelen om de wagen op de Corvaairclub nieuwjaarsbijeenkomst van 9 januari 2002 te showen. Maar dan moest er wel nog wel even een oplossing worden gezocht voor de harmonic balancer die in twee stukken op mijn krukas zat. Want die had de twee tochten naar RDW Amsterdam niet overleefd. Uiteindelijk bood Leon uitkomst door mij tijdelijk een goede poelie te lenen. Dat ding erop gezet en de Greenbrier was klaar voor de rit naar Stompetoren. Ik was er gemakshalve vanuit gegaan dat een goede poelie ook het trillen van mijn auto zou oplossen maar dat bleek helaas niet het geval. Bij hogere snelheden begon de wagen weer als vanouds te trillen en herrie te maken dat ik er gek van werd. Eerst dacht ik dat dit kwam door de vergane en soms helemaal ontbrekende deurrubbers maar dat was natuurlijk alleen maar gevolgherrie. De oorzaak van het trillen moest toch echt in de aandrijflijn gezocht worden was mijn redenering. De rit naar het Noorden was in ieder geval geen pretje en die naar huis nog minder. Op de bijeenkomst was er veel belangstelling voor deze vreemde eend in de Corvaair bijt. Op de brug geplaatst kon iedereen uitvoerig zien wat er allemaal aan de wagen was gedaan en ik kreeg daar veel complimenten over. Kon ik ook wel gebruiken. En stationair leek de motor ook heel aardig te lopen maar toen Ronald Vijsma zijn zojuist gereviseerde motor startte en ik dat mooie gelijkmatige roffeltje hoorde raakte ik helemaal gefrustreerd. Zo hoort dat dus te klinken, dacht ik en niet als dat onsamenhangende gekleun dat er onder mijn motorkap vandaan komt.

Ventilatorlager

Toen ik later met de Greenbrier bij een 'mannetje' kwam om een prijs op te vragen voor laswerk liet ik hem ook eens naar de motor luisteren. "Als ik niet beter wist zou ik denken dat het de waterpomp is maar ik denk dat het lager van de ventilator herrie maakt". Hij bleek gelijk te hebben. Ik voelde inderdaad speling. Voor mij stond toen vast dat de carrosserie het sluitstuk van het Greenbrier project zou worden. In tegenstelling tot wat velen doen zou ik hoe dan ook eerst die motor in orde krijgen. Pas

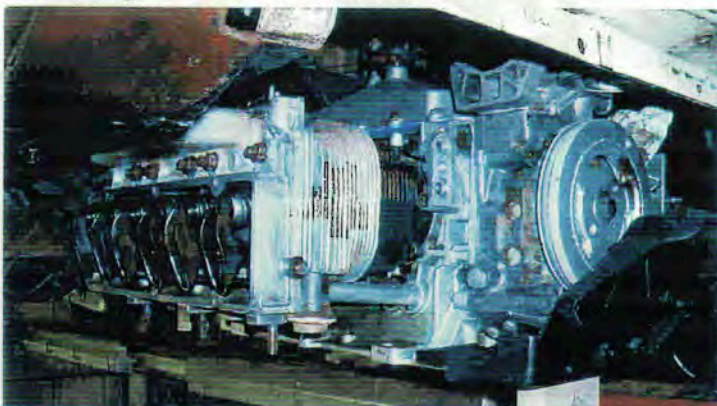
daarna zou ik eens gaan nadenken over het doosje erom heen. Ik begon met het demonteren van het bovengedeelte van de motor. Voor je het weet heb je dan een hoeveelheid onderdelen om je heen waar je eigenlijk al weer een aparte schuur voor moet huren. Naarmate ik meer losmaakte was ik banger dat ik het niet meer op dezelfde manier in elkaar zou krijgen. Dus aantekeningen maken en alles op goede volgorde leggen.



Maar het werd mij ook duidelijk dat ieder onderdeel dat ik in handen kreeg (door mij) niet meer kon worden teruggezet zonder dat het zou worden schoongemaakt, ontroest, uitgedeukt, gespoten, verchromd, noem maar op. Daar kwam bij dat deze motor niet gewoon vuil was maar onvoorstelbaar smerig. Deze auto had jarenlang olie gelekt en had in een stoffige omgeving zijn miles gemaakt. Gevolg: een taaie laag zware stookolie die overal zat en soms wel een centimeter dik was. Ik zag werkelijk een explosie van werk op me af komen waaraan ik niet kon ontsnappen en voelde me daar op momenten heel eenzaam bij.

Kapotte kop

Nu had Leon me al eens verteld dat een compressietest een snelle manier is om de conditie van de motor te controleren en ik wilde in ieder geval voorkomen dat ik de motor binnenkort opnieuw uit elkaar zou moeten halen omdat er iets met de zuigers, cilinders of koppen niet in orde zou zijn. Dus nu of nooit. Leon wilde me daar wel bij helpen en op een dag was hij bij me om deze test uit te voeren. De uitslag viel eigenlijk helemaal niet tegen. Cilinder een, drie, vier, vijf en zes lieten allemaal ongeveer 8 bar. noteren. Prima dus.

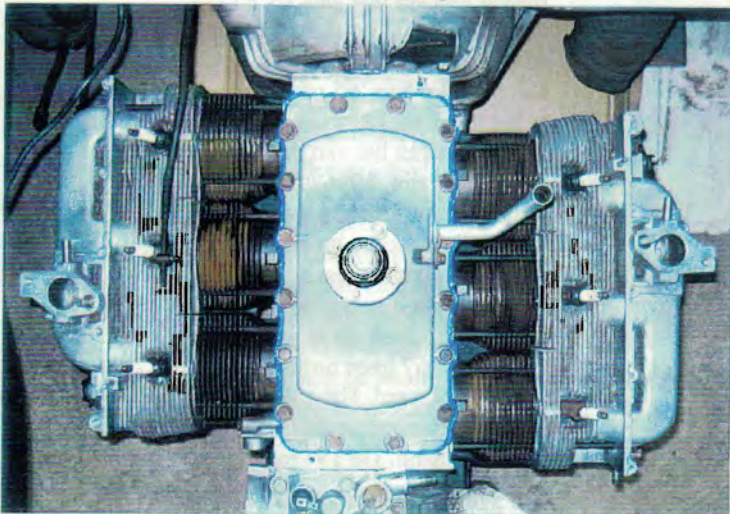


Cilinder 2:.... uitslag nul! Daar was dus iets goed fout van binnen. Gelijk de linker kop eraf gehaald en de oorzaak was glashelder te zien.



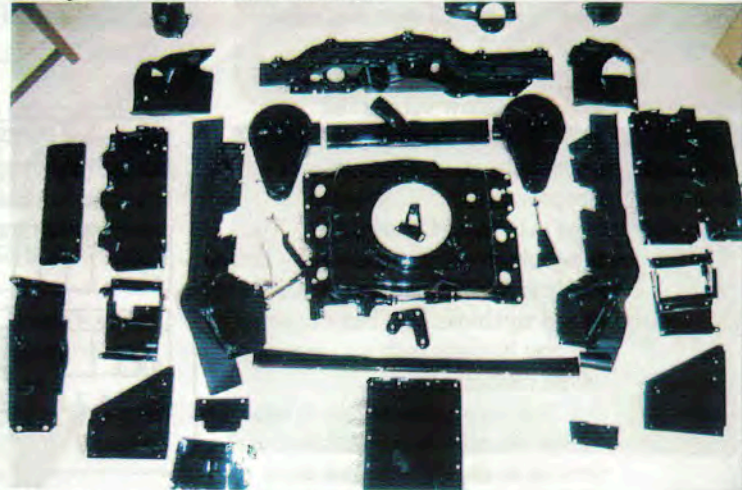
De uitlaatklepzitting hing los om de klep te bungelen en had in de loop der tijd een joekel van een gat in de wand van de kop geslagen. Het moet met deze cilinder direct na de laatste revisie helemaal fout zijn gegaan want op de zuiger was geen enkele koolaanslag te bekennen. Kortom, de auto had minsten de afgelopen tien, misschien wel twintig jaar niet meer op zes cilinders gelopen. Hadden we nu de oorzaak van het trillen echt te pakken?

Leon stelde voor te onderzoeken of het gat kon worden opgelast bij een gespecialiseerd bedrijfje in Limburg. Het gat bleek daar te groot voor te zijn. Dat leek dus een fors probleem te worden maar ineens kwam er een perfecte oplossing. Na een rondje bellen bleek Jaap Slob nog over twee goede 110pk koppen te beschikken die hij had overgehouden van zijn revisieproject. Ze kwamen bovendien uit dezelfde bouwreeks en ook niet onbelangrijk: Jaap wilde ze wel aan mij kwijt. Iedereen gelukkig. Bij Clark's nieuwe pakkingen en ringetjes besteld en na een grondige schoonmaakbeurt van koppen, cilinders en zuigers kon de montage weer beginnen.



Op de foto's kun je zien dat dit nu weer allemaal netje in elkaar zit en vooral schoon is. Wat je niet kunt zien is dat ik dagen achter elkaar als een zombie aan het krabben, steken, poetsen en schuren

ben geweest om het motor compartiment en al het motorplaatwerk schoon te krijgen. Ik heb daar zo'n 10 liter koudontvetter voor gebruikt wat me bij elkaar een emmer oliebagger heeft opgeleverd. Toen dat eindelijk klaar was heb ik het motorcompartiment antraciet gespoten. En toen ik er eind vorig jaar helemaal doorheen zat heeft Leon het op zich genomen om het losse plaatwerk voor mij te spuiten en van nieuwe flappen te voorzien, waarvoor nogmaals mijn dank. Ik kan zeggen dat ze dat bij GM echt niet beter kunnen.



De opbouw

Wat mij nu nog te doen staat is het maken van een nieuwe centrale draadboom onder de motorkap omdat de oude bedrading al afbreekt als je er naar kijkt. De beide carburateurs moeten nog onder handen genomen worden en ik wil nog eens zien of ik de oude benzinepomp in ere kan herstellen of kan laten werken in combinatie met de elektrische die ik dan alleen tijdens het starten even laat draaien. Wie daar ideeën over heeft moet me zeker even bellen of mailen. Dan is het moment aangebroken om de motor verder af te monteren. In de lente (van 2004) hoop ik dan op een mooie dag de sleutel in het contact te steken en, in aanwezigheid van degenen die mij geholpen en er doorheen gesleept hebben, een mooie roffel vanuit het achteronder te horen. Je zult daar dan in ons blad zeker weer iets over lezen.



In het volgende nummer: **Mijn bizarre Greenbrier**
Deel 5: Starten, lopen !!??

Twee Corsa's, Twee nummers (‘two of a kind’?)

Het komt gelukkig voor dat leden elkaar thuis wel eens opzoeken als ze toevallig in de buurt moeten zijn. Zo ook Guus de Haan die af en toe voor zijn werk in het zuiden moet zijn, en dan even een praatje komt maken.

Tijdens zijn laatste bezoek liet ik hem mijn nieuw verworven onderdelen zien die ik met onze laatste reis uit Amerika had meegebracht.

Daar is ook het Corsablok bij. Tot zijn grote verbazing meende hij het zelfde nummer te herkennen als dat op zijn blok. Hoe kan dat nou? Dat zou hij thuis toch nog eens willen verifiëren.

Een paar dagen later kreeg ik een mailtje dat er toch een nummer verschil in zit. Zijn nummer is T0215RL en het nummer van mijn blok is T1215RL. Dat is heel erg toevallig, in aanmerking genomen dat het de twee enige Corsa's in Nederland zijn.



SEQUENCE	BROADCAST		JOB	STYLE	BODY NO.	TRIM	S E Q	PAINT			
	NO	DAY						C. TOP	LWR	OR BPR	ACT.
3 2 3	0 2	2 3		1 0 7 6 7	0 0 3 7 4 5	7 1 3	B	Y		2	
FIRST GROUP			SECOND GROUP			THIRD GROUP					
W			2 L S			3 C					
FOURTH GROUP			FIFTH GROUP			F.&SQ. COPO					
4 P 0			L								
1 0 7 6 7			0 0 3 7 4 4								
1 0 7 6 7			0 0 1 5 9 7 7 1 3								

Copyright (c) 1999 Radford Davis

gelezen moeten worden. Het is vrij eenvoudig en evenzo onduidelijk, want turboblokken hebben voor beide productie jaren dezelfde nummers.

Boven het 'building sheet' zoals Guus dat vond onder een van de banken. Daaronder een reprint met beter leesbare gegevens, zoals Rad Davis die publiceerde op zijn internet site

en de verwerking in de smelterijen. Frappant hierbij is te melden dat het gesmolten aluminium in vloeibare vorm met speciale vrachtwagens naar de Tonawanda plant werd vervoerd.

Na de letter T komen er vier cijfers. De eerste twee geven de maand van het jaar aan; bijvoorbeeld 02 betekent februari. Maar van welk jaar is dan niet bekend. Het kan '65 of '66 zijn. Is het cijfer nu 12, zoals in mijn geval, dan kan het van december '64 of '65 zijn. 1966 is dan uitgesloten want toen werden er geen turboblokken meer gemaakt omdat de productie jaren van Corvairs van oktober tot september liepen, en er voor modeljaar '67 geen turbo's meer werden geleverd. Het tweede deel van de cijfercombinatie is de dag van die maand. De 15^e, in beide gevallen dus.

RL achter de cijfers is de code voor de typische turbo-blokken. Deze hebben standaard een extra



Het motornummer van het in Amerika aangeschafte 'vroege' blok.

En hoe zit het dan in elkaar met die nummers, was de vraag toen? Wel op de site van Kent Sullivan en dan even doorklikken naar "An army brat" staat hoe bloknummers

De letter T betekent Tonawanda, de productiefabriek voor motoren was daar gevestigd. Tonawanda ligt dicht bij de Canadese grens, tussen Buffalo en Niagara Falls aan het Eriemeer. Dit vanwege de aanvoer van de ruwe grondstoffen

verharde 'nitrided' krukas en kleppen. Ook de koppen zijn helemaal anders, ze lijken nog het meest op de latere "Air" uitvoeringen zoals die gemaakt werden toen ook Corvairs moesten gaan voldoen aan de strengere emissie-eisen in Amerika. De Corvaire Corsa werd alleen gemaakt in 1965 en '66 in coupe en convertible uitvoering. Standaard waren ze uitgerust met de 140pk motor met 4 carburateurs en de 180pk turbo uitvoering was optioneel.

De auto van Guus is van 23 februari 1965, dat vond hij op het originele "buildsheet" dat onder de bank lag. Door die gegevens te combineren met die van het "Fisher plaatje dat ook in de auto zit is er een hele hoop te achterhalen. Zo staat op dit plaatje de aanduiding 02D. Dat betekent dat de body geproduceerd is in februari (02) en wel in de vierde week (D=4, C=3 etc). Ruggespraak met Corvairekenners op Virtual Vairs leerde dat motoren ongeveer twee weken voorliepen op de productie van de auto. En omdat Guus zijn motornummer dus van 15 februari is, mag je wel aannemen dat het de originele motor is.

Mijn auto is een hele vroege; 24 september 1964. Dit kwam ik te weten door de gegevens op te vragen bij GM Canada, waar alle Corvairs die voor Canada en export bestemd waren geproduceerd werden. Maar de modeljaren liepen toch van oktober tot september, hoor ik je zeggen? En de auto van mij is gemaakt op 24 september 1964? Ja, want voor nieuwe modellen werden er altijd een aantal wagens in zogenaamde 'voorproductie' genomen. En dat is te zien aan het luchtfilter dat nog de naam "Spyder" draagt, maar dan wel met het correcte aantal van 180pk's. De originele motor had het nummer T0817RL, dus die motor was al gemaakt op 17 augustus 1964. Helaas is die verloren geraakt,

maar wel een typisch geval van 'pre-production'.

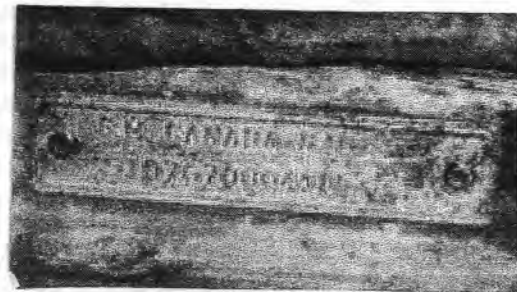
Mijn Corsa is nog in beginnende staat van restauratie, die van Guus is grotendeels klaar. Wellicht zien we hem binnenkort, als het lastige euvel met de lekkende carburateur verholpen is. (En zoals we in voorgaande nummers hebben kunnen lezen kan lekkende benzine voor hele akelige dingen zorgen....!)

De Corsa's zijn in ieder geval vrij uniek in Europa. Zover wij weten zijn het dit de enige twee Turbos' in Nederland, en dan ook nog met bijna hetzelfde motornummer. Leon Janssen / Guus de Haan




Onder het productieformulier dat ik ontving nadat ik met George Zopora van GM Canada een praatje had, en \$45 had overgemaakt.

General Motors Corporation
02D F
ST 65-10767 WRN 3745 BODY
TR 713- Y2 PAINT
W2LS3C4PO-



De 'body-ID-tags' Boven die van Guus, weer digitaal gemaakt voor publicatie.

Daaronder de Canadese (export) 'tag' die in Antwerpen (onder) een uitgebreider plaatje ontving. Ook zit er nog een plaatje in de auto van GM- Frankrijk


General Motors of Canada Limited

DATE: January 16, 2001
CUSTOMER: Mr. L. Janssen
VEHICLE: 1965 Chevrolet Corvaire Corsa
VIN: 510767000418
TRIM: 713 - Black
PAINT: C - Ermine White
TOP: 02 - Black
*PRODUCTION PLANT: Oshawa, Ontario
PRODUCTION DATE: September 24, 1964
SHIPPING DATE: October 19, 1964
MODEL NUMBER: 10767 - convertible
ENGINE: 164 CID 180 HP Turbo 6 Cylinder
ENGINE NUMBER: T0817RL
DEALER: G.M. Overseas Export Sales
*NUMBER PRODUCED FOR EXPORT SALE (SAME MODEL NO. ONLY) 39 (321 for Canadian sale)

OPTION	DESCRIPTION
A62	RESTRAINT SYSTEM, FRT SEAT (DELETE)
B70	COVER I/P UPPER PAD
C06	FOLDING TOP POWER LIFT
C10	WINDSHIELD WASHER
L87	ENGINE - 180 HP - TURBOCHARGED
M20	4-SPEED TRANSMISSION - WIDE RATIO
N34	STEERING WHEEL - WOOD GRAINED PLASTIC
P19	SPARE WHEEL LOCK
P56	6.50-13 WSW TIRES
U18	SPEEDO I/P (EXPORT) KILO
WB1	BUMPER FACE BAR TAPING
WB9	TOUCH UP PAINT
X14	EXPORT PREPARATION - COATING

Documented by George Zopora

OVERZICHT 2003

Giro rekening Corvair Club # 7814905

Ledenbestand totaal 41 leden

Nieuwe leden 2003 4. Opzeggingen 2003 4; De Graaff/Smitz/Honert/Van Dijk (Enschede)

Uitg./ink. per giro

	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/03			€ 660,26=
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/advert/caps.	€	1178,00	
Donaties	€	100,00	
Storting kas	€ 125,00		
Uitgave blad/porto/drukwerk	€ 554,36		
Uitgave meetings	€ 343,93		
Corsa lidmaatschap	€ 82,22		
Buitengewone uitgaven camera	€ 200,00		
totaal uitgaven			€ 1305,51
totaal inkomsten			€ 1278,00
Saldo 31/12/01			€ <u>632,75=</u>

Uitg./ink. per kas 2003

Corvair Club

	Debet	Credit	totaal
Saldo 01/01/02			€ 58,16-
Uitgave Nieuwjaarsmeeting meetings	€ 33,46		
Treffen Oirshot maart	€ 21,70		
Treffen april	€ 12,80		
Treffen Biddinghuizen	€ 43,03		
Treffen Eifel Oktober	€ 34,00		
Zegels/drukwerk	€ 15,60		
Lidmaatschapsgeld per kas		€ 50,00	
Storting kas giro 7814905		€ 125,00	
Advertentie Corvair Doctor		€ 40,00	
Caps		€ 24,00	
Totaal uitgave			€ 160,59
Totaal inkomsten			€ 239,00
Saldo 31/12/03			€ <u>20,25/=</u>

Ook dit jaar hebben we de jaarrekening wederom met een positief saldo afgesloten. En dat in een tijd dat de prijzen blijven stijgen en we steeds terug rekenen naar guldens, dit om te vergelijken en ons te realiseren dat het toen toch echt voordeliger was. Ook de horeca realiseert zich terdege dat een pilsje van € 2.50 tot minder omzet lijkt, en ook de supermarkten zijn een prijzen oorlog begonnen om de klanten terug te winnen. Het betreft hier echter een toelichting op de jaarrekening, dus ter zake.

We hebben het afgelopen jaar een flink aantal bijeenkomsten gehad waarbij de clubkas is aangesproken voor de nodige versnaperingen, hetgeen de sfeer ten goede kwam. We kunnen dit doen dankzij de extra inkomsten van de adverteerders, schenkingen en doordat het blad nog steeds op zeer economische wijze tot stand komt. Het verschijnt wel iets minder frequent dan voorheen, maar het aantal pagina's bleef hetzelfde. Dit scheelt wederom een klein kapitaaltje aan postzegels. Het starten met dit positieve saldo heeft tot gevolg dat wij ook op de komende meetings (zie enquêteblad) weer het nodige van de club kunnen verwachten naar mate de opkomst groot is. Kortom ik wens iedereen een prettig Corvairjaar toe, en tot op de meetings.

Mike

Uit het leven van ene Anton Cox

Als je dan in contact komt met mensen, dan kan het voorkomen dat ze wat meer weten over je liefhebberij dan je zelf voor mogelijk hebt gehouden. En dan reken ik me echt niet tot diegenen die pas komen kijken in de Corvaairwereld.

Het heeft even geen zin om er diep op in te gaan hoe ik aan het contact kwam, maar ongeveer een jaar geleden kreeg ik via vrienden contact met een zekere Anton Cox uit Brunssum in Limburg.

Een dergelijk contact herhaalde zich onlangs. Anton had de edele moed gehad om als jonge twintiger een emigratiepoging te doen naar Amerika. En dan gelijk maar naar de westkust, meer bepaald Californie.

We weten het uit verhalen dat ook in die jaren, de vroege jaren zestig, het aanpoten geblazen was om daar het hoofd boven water te krijgen en te houden. Ook al was de economie in dit land ver vooruit op de Europese.

Zo kwam hij in San Francisco terecht en zocht er naar werk. Dat vond hij in de "Fisherplant", een carrosseriefabriek van GM in Oakland aan de overkant van de baai die San Francisco scheidt van deze plaats.

In eerste instantie werd hij ingezet als loopjongen en hulpje, en zijn taken bestonden uit de vloer aanvegen, onderdelen aanslepen en berichten verspreiden.

Het waren voor het merendeel Mexicanen die het lagere personeel van de fabriek vormden.

Later, toen hij de status van 'signority' had verworven, kwam hij aan een lopende band te staan waar o.a. Corvairs gemaakt werden. Hij moest er afwisselend de binnenwerken in de deuren plaatsen, zijruiten inzetten en voor- en achterruiten plaatsen. Hij kon er vrij ruilen in samenspraak met zijn collega's om niet dag in, dag uit, hetzelfde werk te hoeven doen.

Hij kan zich nog herinneren dat de raamslingers onder een hoek van 45 graden naar voren moesten staan als de portieramen gesloten waren. Naast Corvairs werden in deze fabriek ook Chevy II en Pontiacs gemaakt.

Hij werkte onder meer aan de voorserie van de 'nieuwe' 1964 Corvaair.

Maar het was eind 1963 dat de aftandse fabriek verplaatst werd van Oakland naar een spiksplinternieuwe in Fremont, en dertig mijl zuidelijker aan het eind van de baai.

En dat ging anders dan dat het heden ten dage zou gaan. De fabriek ging gewoon voor zeven weken dicht en machines en ander equipment werden in die periode verhuisd naar de nieuwe locatie. En het fabriekspersoneel had in al die tijd geen werk.

Omdat Anton bij zijn intrede in de fabriek verplicht lid moest worden van een vakbond, en dat kostte hem zijn eerste loon, was het diezelfde vakbond die hem in de tijd dat hij geen werk had, er voor zorgde dat hij wel een inkomen had. Hij ontving elke week 50 dollar.

En dat was in schril contrast met het hogere personeel, want die waren vaak niet lid van een bond, hetgeen het concern het liefst had, en kregen daarom ook maar \$18 waar ze van moesten leven.

In zijn tijd kwamen er per uur 28 Corvairs van de lopende band, waarbij aangetekend dat het heir om slechts en van de vele fabrieken gaat.

Wij hebben met Anton afgesproken om eens verder in te gaan op zijn historie, want hij zegt ook nog foto's te hebben uit die tijd.

Tot dan toe voegen we er een uit ons eigen archief bij. Tot nu toe reeds een interessante geschiedenis.

Wordt hopelijk vervolgd. L.J.

Omdat we (nog) geen foto's hebben die bij dit verhaal zouden passen, hebben we een plaatje gevonden van de laatst geproduceerde Corvaair. Deze kwam op 14 mei 1969 in de Willow Run fabriek (bij Ypsilanti) van de band. Als we onder de auto door kijken zien we dat er gewoon door gewerkt werd, en op de fotograaf, die deze foto maakte na, niets aan de hand was.



Technische Tips

Wiellager smering

Larry Claypool uit Corsa Technical Guide/L.J.

We hebben allemaal wel eens spookverhalen gehoord over uitgelopen wiellagers, misschien zelf al eens een knars of piepje waargenomen, of met de angst gereden dat dit spoedig kan gaan gebeuren, en de daar aan verbonden hoge kosten op ons bord krijgen.

Wel, met deze pagina's in de hand en een beetje werk op voorhand, kun je dat uitbannen. De wiellagers van de Corvairs zijn zogenaamd zelfsmerend, met dien verstande dat ze een autoleven lang meegaan. Maar hoe lang duurt een autoleven. We weten dat als we in de zestiger jaren een auto van vijf jaar oud zagen, dat we al over een oude wagen spraken. Nu laten we zeggen tien jaar, want in sommige staten van Amerika gingen ze wat langer mee, dan zitten we toch wel dicht bij het "autoleven" zoals GM zich dat had voorgesteld. Daarom is het van belang om, na zovele jaren, de lagers nog eens een keer goed te smeren. Omdat er verschillende systemen in de loop van de Corvairstechniek zijn toegepast, behandelen we die per systeem van de betreffende bouwjaar.

We beginnen in alle gevallen met het verwijderen van de wielen en de remdelen. Bij de EM's kunnen we dan de aandrijfassen naar voren halen,

inclusief de lagers. Al dan niet geheel eruit halen door het verwijderen van de 'U' joints. Bij de LM's kunnen de assen blijven zitten. Volg verder de foto's en bijschriften van het bouwjaar van je auto.

Corvairstechniek '60-'62 en alle FC's.

Na de as naar voren gehaald te hebben, het stofschild (schijf) naar achteren priegelen. Deze zit krap om de as geklemd (eventueel heet maken)



(foto's 1)



Foto 2; De klinknagels die de twee flenzen bij elkaar houden open boeren en met een doorslag de nagels geheel eruit slaan.

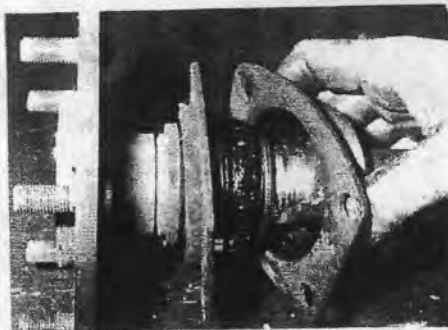


Foto 3; Dan verschijnt het (dubbele) lager. De buitenste schaal van het achterste lager

kan verwijderd worden. De rollen zelf niet! Let ook op de rubberen afdichting en eventueel vulringen die de twee helften moet afdichten.

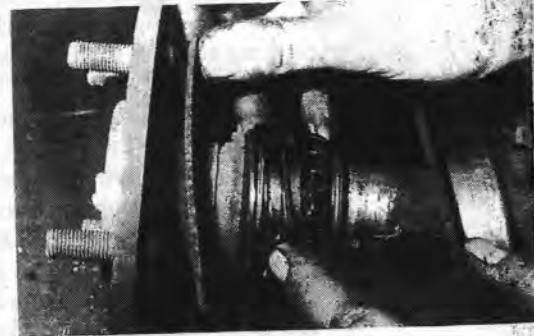


Foto 4; Nu kan het lager voor zover we erbij kunnen voorzichtig gereinigd en gesmeerd worden. Bij gebruik van een reinigings-vloeistof (spuitbus o.d.) niet met het lager draaien. Het zal wat meer moeite kosten het buitenste (voorste lager te smeren.



Foto 5; Flenzen weer tegen elkaar plaatsen met inachtneming van de rubberen afdichting en eventuele vulringen. Indien nog bruikbaar, de oude klinknagels erop. Zo niet popnagels of kleine boutjes en moertjes.

Het stofschild weer tegen het lagerhuis tikken, en de hele handel weer monteren. (foto beneden)



Corvaair 1963 en '64

Assen los maken, stofkap verwijderen enz. als bij modeljaren '60 - '62.

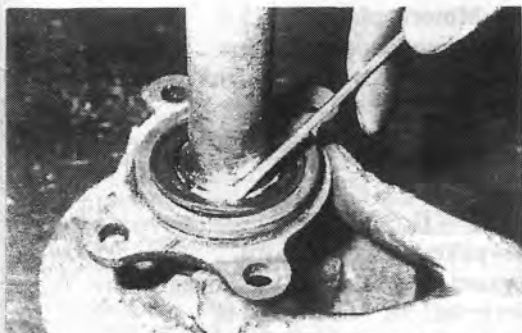


Foto 6; Het lager heeft hier een rubberen afdichting. Deze moet zorgvuldig met een klein schroevendraaiertje uit het lagerhuis gewipt worden.

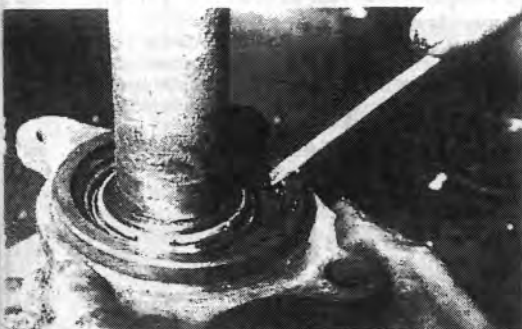


Foto 7; Dan verschijnt er een klemring (Simmerring). Ook deze voorzichtig verwijderen.

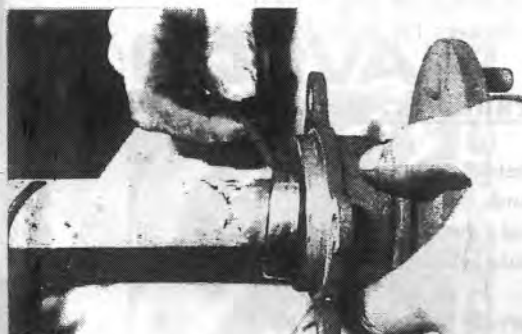
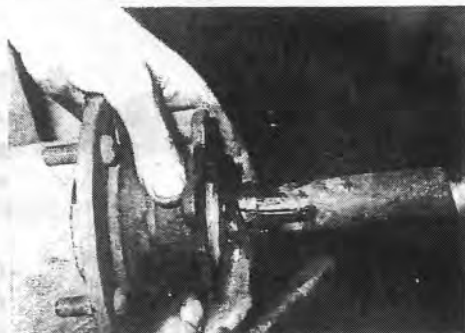


Foto 8; Nu kan met een haakje de binnenste lagerschaal verwijderd worden. Dit kan enige kracht vergen. Ben voorzichtig het oppervlak niet te beschadigen.

Spuit een licht synthetisch smeervet voor de opening en werk het met je vingers naar



(foto 9) binnen, waarbij het lagerhuis naar voor en achter bewogen wordt.

Als je denkt er voldoende in gewerkt te hebben, van overtollig vet reinigen en weer in elkaar zetten.

Corvaair LM (1965 - '69)

De te volgen procedure voor het smeren van de LM's vergt een paar uurtjes en je hebt er geen speciale gereedschappen voor nodig. In ieder geval bespaar je tijd, kosten en ergernis, als je schades voor blijft.

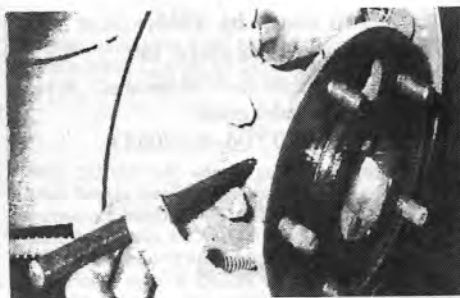


Foto 10. Verwijder wiel en remdelen, en sla met een centerpunt een putje op $\frac{1}{2}$ inch, dit is 12,7 mm, vanaf de rem-ankerplaat, aan de voorkant tussen de twee ankerplaatmoeren. I.i.g. zo dat je straks geen problemen hebt met de handremkabel.

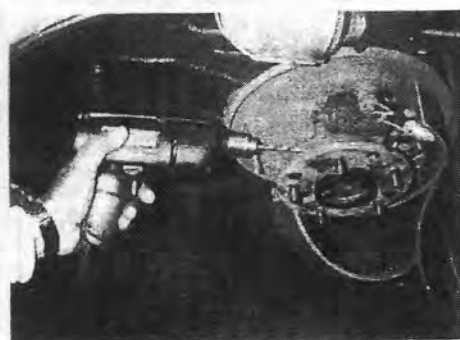


Foto 11; Koop een 45* of 90* smeernippel, en een bijpassend

boortje en tap. Boor een gaatje op de plaats van de centerput. en draai er schroefdraad in.



Foto 12; Draai de smeernippel handvast in het getapte gat en sluit er een vetspuit op. Synthetisch smeervet geniet voorkeur.

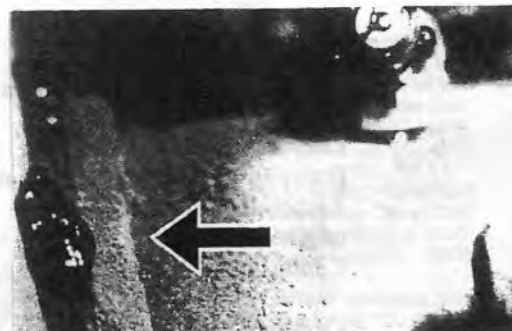


Foto 13; Blijf pompen totdat er vet langs de buitenste afdichting naar buiten komt. Hierna de nippel weer verwijderen en de wielnaaf enige keren naar voor en achter bewegen zodat het vet er nogmaals uit komt.

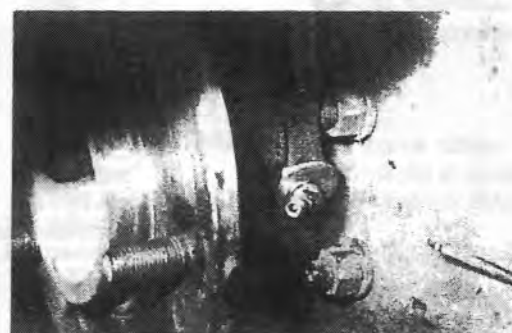


Foto 14; Reinig alle overtollige vet van de naaf, en schroef de vetnippel er weer op en draai vast. Dan de remdelen weer installeren. De lagers zijn nu gesmeerd en kunnen weer jaren mee. Succes!

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

Greenbrier 1963.

Puntgave auto met 2 nieuw beklede banken kleur blauw. Auto moet gespoten worden en mist de voorruit. Sittard 06-12823052

Corvaair Monza '65 convertible

In uitst. Staat. Rood / wit dak (ex. De Lengh) Tax. rapp. €15.500 Vraagprijs € 12.500 F.Weder Alkmaar. Tel. 072-512 17 24

Corvaair Stationwagon '62

compleet maar slechte st. €2600 Noordhuis Classics Nieuwleusen Zie website

Corvaair Monza conv. '62

Red. Staat, prijs onbekend. Noordhuis Classics Nieuwleusen

Corvaair Monza Coupé 1966,

Brons/Zilver i.g.st. mooi rood int. 4 schakelbak, 110 pk, origineel Ned. kenteken 1967. € 3600,00 Tel: 06-12823052

Corvaair Corsa bj. 1965,

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

Corvaair Monza Convert. bj. '67

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

Corvaair Monza coupé bj. '65

140pk, met. grijs, gerest. in uitst. staat; € 9750, P. de Vries, Callantsoog Tel. 06-53164760.

Corvaair Monza coupé bj. '67

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

Corvaair Monza Convert. 1962,

Rood, Technisch perfect, Tel. 0529-483078.

Corvaair Monza sedan 1966

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

Corvaair Corsa Spyder 1965

In top staat 13.750,00, Tel. 035-6970126, www.goomeercarcenter.nl.

Corvaair Monza 1965

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

Corvaair Monza Convert. Bj. '64,

Rood, witte kap, i.g.st. € 8.450,00 Tel. 071-3646013/06-21825344.

Corvaair Monza bj. 1960,

Origineel, compleet en mooi interieur, motor goed. Tel. 0180-517670/0644518837.

Corvaair Spyder Conv. '62,

I.z.g.st. l.bl./ int.wit, turbo. T.v. Deijzen 06-11054711 Zaandam (Gelezen op 'Marktplaats' (Red.)

Corvaair coupe bj. 1963,

Volledig gerestaureerd, tax. €15.000,00 nu € 7950,00 P. Zuur, Stadskanaal 0599-648480 / 06-40070543,

Corvaair Monza bj. 62,

Rood, autom., APK gstokkers@uwnet.nl

Onderdelen/div. (aangeb)

Diverse carr. delen LM.

G. de Haan tel.0512-301099

Nwe. band voor Corvaair; 185/70R

1386T merk Viking geen white wall, M. Cramer 020-6929425 of mrcramer@chello.nl

Stoelen model '67 zwart,

Rugleuning prima, zitting gescheurd, ook in delen €10p.st. Tel. 046-4516323 jmljanssen@wx.nl

Sloop Corvaair 700 sedan bj. 60,

€200,00 Tel. 06-22856387

Corvaair 700 sedan '60 voor

onderdelen met papieren. € 200 0599-648480 of 06-40070453

Aangeboden; 70cm autotijd-schriften en catalogi, '60er, '70er en '80er jaren. Ned, Duits, Engels, Amerikaans jmljanssen@wx.nl

Gevr. Motorbeplating nr 15 +

nr.5 tekening Clark's catalogus pag.162 used parts. Tevens "fake airscoops" van '64. Mike Cramer 020-6929425 of mrcramer@chello.nl

Diversen (gevraagd):

Bouwpakketten uit '60 & '70.

Gebouwd, ongebl., dozen, catalogi. Alles is welkom, ook boeken of tijdschriften over "customs & hot rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

Duitsland (aangeboden):

Corvaair Spyder coupe '63

km33000 wit/rood Vr.pr.€ 8.500 Ingo Illinger 0049-721-816537 i.illinger@enbw.com

Corvaair convertible '61

Klaus Dibbern Kdibbern@denc.de Zie ook: www.corvaair.de

Corvaair convertible '65.

Motor defect. Vr.pr. € 6500 Joachim Kölsch, Daun (Eifel) Tel. 06 592 98 23 23

België: (aangeboden)

Corvaair conv. '62 in slechte staat, maar compl. vr. prijs € 1000,- H. Beckers Tel. 0032 2532.28.84

Frankrijk: (aangeboden)

Chevrolet Corvaair Monza '64

Nomb. pieces, mot. 90.000km Tout l'avant, sell. Compl. € 500 Haute Loire 0033-3 87 30 55 36

Corvaair Monza coupe 1961


PG, groen met. als nieuw, Tel. 0033-5 61 86 44 75 Toulouse

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

Belgie, Duitsland en Frankrijk zijn E.U.-landen, dus geen invoerrechten en BTW. Opgave advertentie corvaair65@hetnet.nl



Foto uit het februari-nummer van het toonaangevende Franse blad "Retro Viseur".
Maar liefst 17 pagina's worden hierin besteed aan de Corvaire, waarbij de '62 Monza
convertible van Paul Dupuis centraal staat.

A stylized, abstract graphic of a car's front end. The car is primarily blue and white with black outlines. The grille is represented by a series of white horizontal bars. Two large, yellow circular shapes are positioned on either side of the grille, resembling headlights or fog lights. A white speech bubble with a black outline is superimposed over the grille area, containing red text. The background is a solid green color.

Since you're
a Chevrolet owner,
we'd like to tell
you about all the things
we've done since
1963 to make today's
Chevrolet cars even
more rewarding
than they were
when you bought
3 years ago.