

# Corvaair Club Nederland



**VAIRMAIL**



**8° jaargang**

**1**



1. Aken H. van	Den Haag	1967 convertible	
2. Akker R. v.d.	Stompetoren	'60 sedan	
3. Bos ten P.	Alteveer		
4. Broch A.N.M.			
5. Craats M. v.d.	Boskoop	'60 sedan	
6. Cramer M.	Amsterdam	'60 sedan, '61 Lakewood '63 conv	mrcramer@planet.nl
7. Deijzen T.	Zaandam	'62 Spyder conv.	
8. Dijk K. van	Berlikum	Alle modellen	
9. Dijkstra A.	Amersfoort	1964 Spyder	A.Y.Dijkstra@riza.rws.minvenw.nl
10. Eijkelenberg J.	Sittard	'65 coupe, '67 sedan	corvair65@hetnet.nl
11. Haan G. de	Ureterp	'65 Corsa	corvair@europe.com
12. Heteren D. van	Amsterdam	Conv. 65	
13. Heydens A.D.			
14. Hilkens P.	Sittard	'62 Spyder	hilkens@hotmail.com
15. Hompe O.	Amsterdam	'67 sedan	straycat2@chello.nl
16. Janssen L.	Limbricht	'62 c.'67 conv.'67s.	jmljanssen@zonnet.nl
17. Jonker G.	Vaassen	'62 conv.	
18. Keers R.	Amsterdam	'65 coupe	keers@xs4all
19. Marinus G.	Tilburg	'62 coupe	AFMMTI@zonnet.nl
20. Naseman G.	Valkenburg (L)	'62 conv.	naseman@wxs.nl
21. Nelis C.	Brunssum	'64 Spyder	
22. Pouwels J.	Venray	1962 conv.	
23. Rijn J.v.	Noordwijk	'65 sedan	
24. Salden P.	Sittard	Corvette 1969	
25. Sas H.v.	Eindhoven	1967 sedan	m.van.sas@hetnet.nl
26. Sieben R.	Maastricht	'63 conv.	
27. Siebes M.	Almere		
28. Slob J.	Noordeloos	Corvair trike	
29. Smit W.F.	Nieuwengein		wingmark@wxs.nl
30. Tesselaar J.	Dieren	'65 conv.	
31. Trafic, F.de Koff/A.Kamp	Rotterdam	'64 , '66 coupe '67 conv.	info@trafic.nl
32. Velden v/d EWPJ	Ospel		
33. Verstappen M.	Gennep	'63 conv.	Verstappen1@zonnet.nl
34. Vijsma R.	Dordrecht	'62 sedan	ronaldV@pluspoint.com
35. Visser F.	Zevenhuizen	'65 coupe	
36. Wit de A.	Eindhoven		
37. Worp J. v.d.	Amsterdam	'64 G.brier '67 sedan	
38. Wylick v. R.C.G.	Bergen LB	'65 coupe	



## Van de redactie

Het aantal leden is niet stabiel gebleven het afgelopen jaar. We zijn wat omlaag gegaan in aantal. Dat komt niet meteen omdat men de club vaarwel zei, maar meer omdat ons land niet meer beviel, en men zijn heil in het buitenland heeft gezocht. Wat ons wel zorgen baart is dat de adverteerders het laten afweten. Nu heeft de Corvairdoctor zijn 'kraam' te koop staan, dus daar is wat over te zeggen, maar dat Clark's het laat afweten, is minder hoopgevend. We doen het er maar mee. Onze penningmeester heeft een voorstel op tafel gelegd om de contributie te verhogen, en zodoende dit verschil aan inkomsten bij onze leden weg te halen. De voorzitter, al jaren een sociaal denkend mens, was het daar niet mee eens. Bij het ter perse gaan van dit blad waren ze er nog niet over uit maar de oplossing zal wel ergens in het midden liggen.

Laten we het over het komend seizoen hebben. We hebben in Stompetoren gesproken over allerlei plannen. Tijdens het samenstellen van dit blad zit het voorjaar nog bepaald niet in de lucht. Maar als de wind draait, zal het gauw beginnen te kriebelen, en zullen we meteen een agenda vol gaan schrijven. Als daar dan de naam Corvair meteen veelvuldig in voorkomt is dat geen probleem en staat dit meteen vast.

Jullie redactie heeft het genoeg gehad om een stuk in een landelijk autoblad te schrijven. De opzet was om zes pagina's te 'vullen' met Corvair lectuur en foto's. Dat er dat later acht geworden zijn kan er slechts op duiden dat het artikel bevallen is. Ook de critici onder ons waren lovend, maar een hausse in het ledenaantal heeft het niet teweeg gebracht. Misschien dat 'Nederland' nog eerst wat informatie wil opdoen op de website. Maar die moet er nog komen. Voort wil jullie redacteur te kennen geven dat hij over twee jaar de pen wil gaan overdragen aan iemand die zich daartoe geroepen voelt. Er van uitgaand dat deze kandidaten niet bepaald in de rij zullen staan, zal er een overgangperiode in acht genomen worden.

Maar zover is het nog lang niet. Laten we ons eerst bezig houden met de activiteiten van de dag, of in dit geval, met het komend seizoen. We zullen er hard aan trekken om wat meer meetings van de grond te krijgen, want vorig jaar was het maar magertjes.

We hebben inmiddels een uitnodiging liggen van de zwitsers/duitse club om in 2006 een Europees treffen bij te wonen in de Vogezen. Ruim op tijd om dat heel dik in de agenda te zetten. En dan zullen we vanuit onze club dit treffen aanvullen met een leuk en zinvolle reis er naar toe. Een nobel streven...? Welnee we moeten het gewoon doen!  
Veel kijk- en leesplezier

## Colofon

8<sup>e</sup> jaargang nr. 1  
maart / april 2005  
Uitgave en redactie:  
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:  
Bornerweg 13  
6141 BJ LIMBRICHT  
Tel./fax 046-4 51 63 23  
E-mail: (veranderd)  
[j.m.l.janssen@zonnet.nl](mailto:j.m.l.janssen@zonnet.nl)

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

Clubsite:  
[www.corvairclub.nl](http://www.corvairclub.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.

## Peijnenburg

Naar aanleiding van het Peijnenburg verhaal in ons vorige blad, hebben we wat reactie gekregen. Het blijkt dat Sjaak Waterschoot het tóch bij het verkeerde eind had. Ad van Eck, de 'reviseerder' van de automatische bak van de auto van Dries de Wit, is er stellig van overtuigd dat het gewone gesloten busjes waren. Corvans dus. Wij houden het hier maar op, en zullen Sjaak niet meer 'ter verwoording' roepen, mede omdat hij momenteel van een, naar we aannemen, welverdiend pensioen aan het genieten is.

## Secretaris

Voor onze club zoeken we iemand die als secretaris wil/kan optreden. Dit om de contacten te onderhouden met de andere clubs en adverteerders en leden. Maar meedenken in het organiseren van meetings en trips kan/mag. Iemand die het engels en

duits onder de knie heeft, heeft voorrang. En de franse taal is mooi meegenomen.

Voorts moet men enige bekendheid hebben met de handel en wandel van andere clubs en de organisaties in Amerika. Wie voelt zich geroepen? Laat het weten!

## Agenda

### maart

- 13 Black Cat Run Ieper B.
- 19 USA park & party meeting elke 3<sup>e</sup> zat. v.d. maand Blokhoeve bij Big Daddy's Nieuwegein.
- 25 2<sup>e</sup> Wild Easter fest Breskens
- 27 Swapmeet locatie v.d. Ende karting Poeldijk- Den Haag zuid.

### april

- 2 Saturday night cruise Zichtenburg Den Haag
- 9 Stars on Wheels Antwerpen
- 10 King Cruise Muiden
- 16 Park & Party Meeting Nieuwegein
- 16/17 Oldt.beurs Rosmalen
- 17 6e Lake Cruise Big City Rollers Loosdrecht
- 22/24 American Club Weekend Meeting Doornik B.
- 24 Bollenrit Cruise Brothers

### mei

- 5 Cruise Inn Burger King Kerkrade
- 7/8 Full Speed autotron Rosmalen.
- 8 King Cruise Muiden
- 14/16 Mill Hill Custom weekend Nederweert
- 15 Rock around the Jukebox Autotron Rosmalen
- 21 USA Park & Partymeeting Nieuwegein

### Juni

- 4 Saturdaynight Cruise Zichtenburg Den Haag
  - 18 USA Park & Partymeeting Blokhoeve Nieuwegein
- Met dank aan Cruise Bothers kalender

## Valentijnsdag

Citaat uit Corsica Communique februari 1983: "Heb je vandaag je Corvair al gekust?"

## Wist je dat....

Er op de bodem van de oceaan een zeer exclusieve Chrysler ligt weg te roesten? Een studie van Pinfarina werd in 1956 per schip naar Amerika verstuurd. Dat was nu toevallig de "Andrea Doria" die dat jaar verging na een aanvaring met de Zweedse motorschip "Stockholm". In het ruim van het schip zat een uiterst geheime modelstudie Hoe het model er uit heeft gezien hebben we op een website kunnen achterhalen. Het had wel iets! Zoek 'm maar eens op

# Financieel JAAROVERZICHT 2004

## Giro rekening Corvair Club Nederland

# 7814905

Ledenbestand per 1 jan. 2005: totaal 38 leden

### Uitg./ink. per giro

	debet	credit	totaal
Saldo 01/01/04			€ 632,75=
Inkomsten: lidmaatschap/meetings/advert		€ 905,00	
Donaties		€ 200,00	
Stortingen kas	€ 433,70		
Uitgave blad/portokosten	€ 456,99		
totaal uitgaven			€ 890,69
totaal inkomsten			€ 1055,00
Saldo 31/12/04			€ <u>847,06=</u>

### Uitg./ink per kas 2004 Corvair Club Nederland

	Debet	Credit	Totaal
Saldo 01/01/02			€ 20,25+/-
Uitgave Nieuwjaarstreffen	€ 83,96		
Treffen Muiden okt	€ 283,70		
Zegels/drukwerk	€ 22,95		
Drukwerk vergoeding	€ 100,00		
Contributie per kas		€ 30,00	
Storting kas van giro 7814905		€ 433,70	
Totaal uitgaven		€ 490,61 -	
Totaal inkomsten		€ 463,70 +	
Saldo 31/12/04			€ <u>6,66- / =</u>

Ofschoon het ledental verminderd is en er ook adverteerders zijn weggevallen achten we het voorlopig niet noodzakelijk de contributie te verhogen. Het kan zijn dat er voor extra kosten bij het organiseren van grotere evenementen een aparte bijdrage gevraagd zal worden, of dat er in de loop van het jaar de contributie toch verhoogd zal worden.



## Onderhoud

We rijden op gezette tijden in onze oude auto's. Maar realiseren we ons wel dat ze elk jaar weer wat ouder worden? Uit de zestiger en zeventiger jaren kan ik me nog herinneren dat ik heel af en toe van die vierkante dozen op wielen zag. Dat waren auto's uit de twintiger en dertiger jaren. Toen net zo oud als de Corvairs die we nu hebben. Voor die oude 'dozen' waren toen heel weinig liefhebbers, eigenlijk nu nog wel als je het vergelijkt met de vijftiger, zestiger en zeventiger jaren auto's die her en der bij mensen in de garage staan. *Onze dagelijkse auto's worden tussen de vijf en tien jaar vervangen.*

Maar onze liefhebberskarretjes worden steeds ouder, en dat brengt ook enkele probleempjes met zich mee. Sommigen van ons proberen de carrosserie zoveel mogelijk roestvrij te houden. Het oogt heel gaaf maar nog vaak kom je centimeters dik het plamuur tegen. Wat weinigen zich realiseren is dat het materiaal van de aandrijftrein ook door de tand des tijds wordt aangetast. We noemen maar een voorbeeld; Door het steeds warm worden en weer afkoelen van de cilinderkoppen, wordt het aluminium anders van structuur, het wordt zachter. En door dat zachter worden houden ze de klepzetels niet langer meer vast. Als ons dat gebeurt zullen we meteen op zoek gaan naar andere koppen, maar er zal een tijd komen dat die niet meer te vinden zijn voor een redelijke prijs. En dan zijn we toch aangewezen op revisiebedrijven die ons voor veel geld aangepaste zetels met dito kleppen monteren. Nu al zijn cilinderkoppen van verschillende types razend duur. Neem nou een 140 blok dat het meest last van dit soort euvels heeft, en kijk dan wat Clark's daarvan nog te koop heeft. Vaak zijn deze koppen beschadigd, niet compleet of aan revisie toe. Dit is maar een voorbeeld.

Wat wij hiermee willen zeggen is dat we ook onder carrosserie het nodige onderhoud zullen moeten verrichten. Olie verversen komt bij onze moderne auto's nog maar pas na 10 a 15 duizend kilometer ter sprake. Bij onze oudjes zal dat wat eerder moeten gebeuren, zeker als er geen olie lekt en men niet regelmatig hoeft bij te vullen. Oliefilter verwisselen wordt bijna niet (meer) gedaan. Een enkele keer hoor je dat er een filter uitgespoeld wordt en er weer doodleuk opgeschroefd. Er zijn andere oliesoorten die langer meegaan en niet verzuren. Maar er zit ook geen lood meer in de benzine, die behalve voor de klepsmering ook het binnenste van de motor bereikte.

Allemaal punten waar we rekening mee moeten houden, als we onze Corvairs nog lang in rijdende staat willen houden, en niet bang hoeven te zijn voor een langere rit. In Amerika schrikt men er niet voor terug om een vijfduizend kilometer lange rit aan te vangen. Gezien onze benzine prijzen, in Europa ondenkbaar, maar 'even' van zuid naar noord of omgekeerd, zou toch tot de mogelijkheden moeten behoren. Dus... goed onderhoud, en rijden.... Lange stukken zijn minder schadelijk dan een rondje om de kerk.

## Een Yankee in het rijk van koning Boudewijn (1976)

Toen ik 1976 in het bedrijf waar ik toen werkte werd benaderd voor de mogelijkheid om uitgezonden te worden naar België, kreeg ik gemengde gevoelens daarover. Behalve dat ik mijn familie moest achterlaten, was ik nog

nooit in Europa geweest (Van mijn familie was zelfs niemand in Vietnam geweest), had ik een hoogzwangere vrouw, een tien maanden oude Corsa chapter dat ik had helpen oprichten, en een geprepareerde race Yenko waarmee ik juist mijn race-licentie had behaald..

Toen het mij ter ore kwam dat GM in België Corvairs had gebouwd van 1960 tot '67, voelde ik dat ik juist moest gaan. Misschien kon ik die mooie Belgische Monza vinden, maar op z'n minst wat onderzoek doen naar deze in Europa gebouwde Amerikaanse auto.

Ik geloof dat deze manier van Amerikaanse auto's bouwen in Europa de eerste was sinds de dertiger jaren. General Motors Continental in Antwerpen had die productiefaciliteit. Als gebruikelijk bij GM produceert een fabriek of de delen, of wordt er geassembleerd. Deze fabriek was een assemblage bedrijf. Bijna alle delen werden aangevoerd uit de VS (*Canada red.*) en in Antwerpen in elkaar gezet.

Toen ik voor de eerste keer aankwam in Antwerpen vond ik dat mijn reputatie als autogek voorrang moest hebben. Mijn nieuwe baas die ik al eerder kende in de VS, was ook auto-enthousiast, maar meer van Rovers, Rileys en dergelijke.

Toen ik hem vertelde over Belgische Corvairs, zei hij dat waarschijnlijk dat de reden was dat hij er een aantal had gezien op de Belgische wegen. Mijn hart begon sneller te kloppen. Ik vroeg hem meteen waar hij die had gezien? Zijn antwoord was; "meestal in de buurt van Brussel, maar dan alleen op de autowegen". Ik was een week lang in die omgeving en ondanks constant waakzaam te zijn, had ik er nog niet één rijdend of geparkeerd zien staan.

Door mijn 15 jaar oude autogekte was ik een slopersjunk geworden. Toen ik met mijn vrouw door west Canada reisde op weg naar de 1975 conventie in Seattle, stopte ik bij vele autoslopers om te kijken of ik er nog goedkoop een paar 140 koppen van kon meepikken. Dus vroeg ik een Belgische vriend een paar slopers te bellen om te vragen naar sloop Corvairs. Na ongeveer de tiende dacht ik dat dit en hopeloos gedoe was, maar uiteindelijk vonden we er een, een laat model coupe met schade aan de voorkant. Een paar dagen later gingen we er naar toe. Het was een in België gebouwde '67 Monza. Hij had een 200 kmh snelheidsmeter, een 4-bak en 110 pk motor. Roest kwam door de schermen heen, maar mechanisch leek het erop dat hij het had overleefd, tenminste de aanrijding. Na het meenemen van een paar onderdelen tegen een "Amerikaanse" prijs (hoog) was ik vastbesloten een rijdende auto te zoeken.

Ongeveer twee weken later, toen ik over een Belgische autoweg zoefde in de buurt van Zolder, de thuishaven van de Belgische GP, dacht ik een vierdeurs sedan van het eerste model te zien achter de garage van een busbedrijf. Dit plaatje kreeg ik voor ogen bij 120 km per uur. Ik besloot later terug te komen om dit verder te onderzoeken. Later op de dag toen ik terugkwam vanuit Duitsland, ging ik daar van de autoweg af op zoek naar het gebouw van de busonderneming. Ik vond het en reed er om heen naar de kant van de autoweg waar ik een 1960 sedan zag. Ook deze was gemaakt in België met een GM Continental typeplaatje in de motorruimte. Deze vroege vierdeurs had een snelheidsmeter die ging tot 160 kmh. Omdat het zondag was, kon ik er niemand aanspreken over de auto die er zo te zien al enige tijd stond. Na zeven weken in België te zijn begon ik er aan te twijfelen of ik nog wel een



rijdende Monza te zien zou krijgen. Het verschrikkelijke pekelen van de wegen in de winter, de hoge snelheden, de roekeloze rijders en de beruchte Belgische straten met kinderkopjes tezamen, zorgden dat mijn auto in korte tijd zwaar op de proef werd gesteld.

Maar op een van de laatste dagen tijdens mijn dagelijkse rit naar het werk, kwam me, juist toen ik de gebruikelijk afslag nam, een '64er vierdeurs met gigantische mistlampen tegenmoet. Er was geen mogelijkheid om te keren en de Corvaair achterna te gaan, maar ik zag de goudkleurige sedan via het klaverblad de snelweg oprijden om meteen een BMW 2002 te passeren toen hij de linkerbaan koos.

Nou, tenminste een Corvaair had het overleefd.

De GM fabriek in Antwerpen assembleert nu Opels, Vauxhall's en Bedford vracht- en bestelwagens (1978). Ik bezocht de fabriek, maar er was niet veel te zien. Een van de bewakers, betitelde de Corvaairs als 'die gekke auto's met de motor achterin, maar dat was al jaren geleden...' "Verdomme!" dacht ik, toen ik naar mijn bij Avis gehuurde Golf terugliep, en de eerste Corvaair hoopte te zien die hier van de band was gekomen, of misschien wel de laatste. Toen realiseerde ik me dat ik met het zien van de kapotte '67er coupe en de '60 vierdeurs sedan achter de busgarage, het wel eens zo zou kunnen zijn!

Seth Emerson, Corsa Communiqué 1978

## Route US 66 in een Corvaair

Het nieuwe seizoen komt er weer aan, en daarbij zal er ook weer aan de vakanties gedacht worden. Om alvast wat stemming te maken hieronder het verhaal van Lennard en Alberta Smith.

Een droom werd waar met het 'doen' van de route 66 van Chicago naar Santa Monica aan de westkust. We besloten de hele weg 'te doen' met onze '63 Rampside.

Maar dan meteen de vraag: waar de bagage te bergen om ze tegen weersinvloeden te beschermen?

We maakten in het lagere deel van de vloer een houten vloertje, en daarboven weer een vloer. Hierop een bagagedrager. Onderin konden reservedelen en extra benzine gestuwd worden terwijl onze bagage veilig op de drager werd voor deze lange rit.

Omdat in 1992 de 66<sup>ste</sup> verjaardag van de 66 gevierd werd, stonden er over de gehele route speciale bordjes die de weg aanduidden, en werd ook gevoerd door verschillende leiders die de "moederweg" gacicus door de acht staten voert voor zovele jaren.

Route 66 gaat door alle steden, mooie boerderij landschappen, bossen, omhoog en omlaag over heuvels, door woestijnen en over bergen om te eindigen aan de kust bij Santa Monica.

We passeerden eens vriendelijke benzinestationnetjes, 'vader en moeder' restaurants, de eens zo drukke hotels, soms met garage achter elk verblijf. En de plaatsen die de nieuwe autoweg hebben overleefd, zijn nog steeds vriendelijke en vrolijke plaatsen om te stoppen om een praatje te maken met de echte bewoners van de 66. Ga van je plaats en doe het gewoon eens.

Onze stoet werd begroet door vele mensen langs de route, we kregen politieescorte in de steden, en we werden uitgenodigd voor koffie en donuts op veel plaatsen. Sommigen hadden een picnic voor ons klaar staan, dozen met lekkernijen, op twee plaatsen een eindeloze rij pizza's, een ontbijt of zo nu en dan avondmaal, en zelfs live

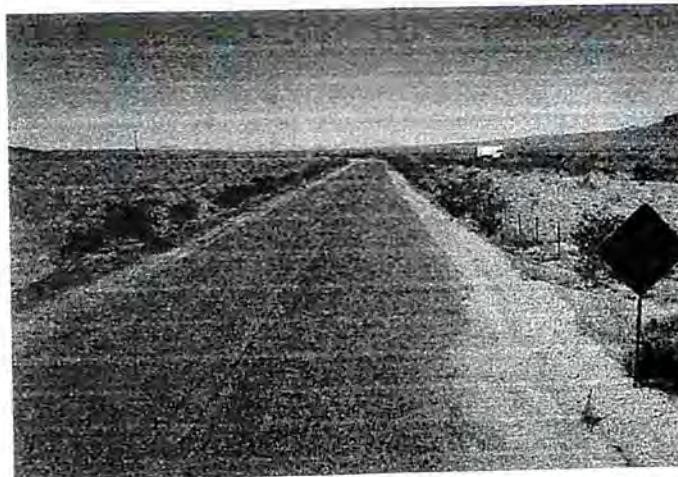
bandjes in sommige steden. We ontmoetten vertegenwoordigers van middenstandsverenigingen, burgemeesters enz. van vele stadjes.

Deze karavaan zou op bepaalde tijden aanzwellen tot een 35 a 40 voertuigen op verschillende plaatsen. Er was van alles bij: van motorfietsen, motorhomes en caravans tot antieke en klassieke auto's. Sommige bleven bij ons voor een paar dagen, sommigen voor maar een paar mijl tot het volgende stadje, en anderen maakten de hele rit.

Er waren deelnemers uit Frankrijk, Duitsland, Japan, Zwitserland, Engeland en zelfs China die met ons mee reisden voor kortere of langere tijd. We reisden elke meter over de beroemde weg en genoten elke mijl er van, de herinneringen terugbrengend van toen het de weg naar het westen was. Iedereen die geïnteresseerd was in de ouwe 66 kon zich bij ons aansluiten. Onze kleine rood/witte Corvaair kreeg een boel aandacht, velen wisten niet dat er zo'n pick-up truck bestaan had.

Het weer was, op een dag met wat regen na, perfect. Toen we op de 11<sup>de</sup> november in Santa Monica aankwamen, kregen we een paar vrije dagen voordat een autoshow met een banket op de 15<sup>e</sup> november op de pier het feest zou afsluiten. In deze vrije dagen besloten we een bezoek te brengen aan de "Great Western fan belt toss en swap meet" in Ontario, Californië. Hier zagen we veel meer Corvaairs en acht of negen Ultra Vans. En wij waren de fiere bezitters van de van verst komende Corvaair. Terug in Santa Monica bezochten we de mooie show op de pier. Het banket werd gehouden in een mooie witte tent gedecoreerd met ballonnen, en er was Bobby Troup die uiteraard het lied "Get your kicks on route 66" zong. Toen we onze reisgenoten moesten verlaten was dat een trieste aangelegenheid. Onze terugreis was niet meer zo plezierig, het begon te sneeuwen in Gallup, New Mexico, en in Albuquerque was die bijna twintig centimeter dik. De Oringetjes van de klepstoterbuisjes begonnen te lekken, waar onze Corvaair normaal twee druppels olie liet liggen lag nu een hele plas. Dus riepen we hulp in van de plaatselijke Corvaair club die ons geleide naar Dave's Corvaair Service die de klus in twee dagen klaarde. Onderwijl maakten we kennis met de plaatselijke clubleden en hadden veel te vertellen. Ter afscheid kreeg ik een exemplaar van "The Care and Feeding of Your Corvaair" dat door alle aanwezigen gesigneerd werd. Ik bewaar het nu als een schat.

Op 25 november kwamen we thuis na een reis van 5.517 mijl in 46 dagen.





Uitgebreide geschiedenis van het ontstaan, ontwikkeling en productie van de Corvaair door de jaren heen. Deel 23.

# 1967

Ofschoon Chevrolet van zich had laten spreken over de 1966 Corvaair door een aantal kleine wijzigingen op het broedsel door te voeren, sprak men in 1967 van een einde.

De Corsa werd niet meer gemaakt, en er bleven slechts twee 500's en het bekende Monza trio over.

Was de hele lijn aan motoren van 95pk tot de 180pk turbo in '66 nog beschikbaar, in 1967 werd dit teruggebracht tot slechts de 95 en de 110pk motoren.

Echter, enige tijd na de introductie, was er plotseling zoveel vraag (of was het protest) dat de 140pk motor gauw weer leverbaar werd. Het is moeilijk na te gaan hoe die 'vraag' een factor in het beleid van Chevrolet ontvingen is, omdat er slechts 30.637 auto's verkocht werden dat jaar. Men kan slechts gissen dat er genoeg 140 pk motoren

of delen er van voorhanden waren in de Willow Run fabriek zodat

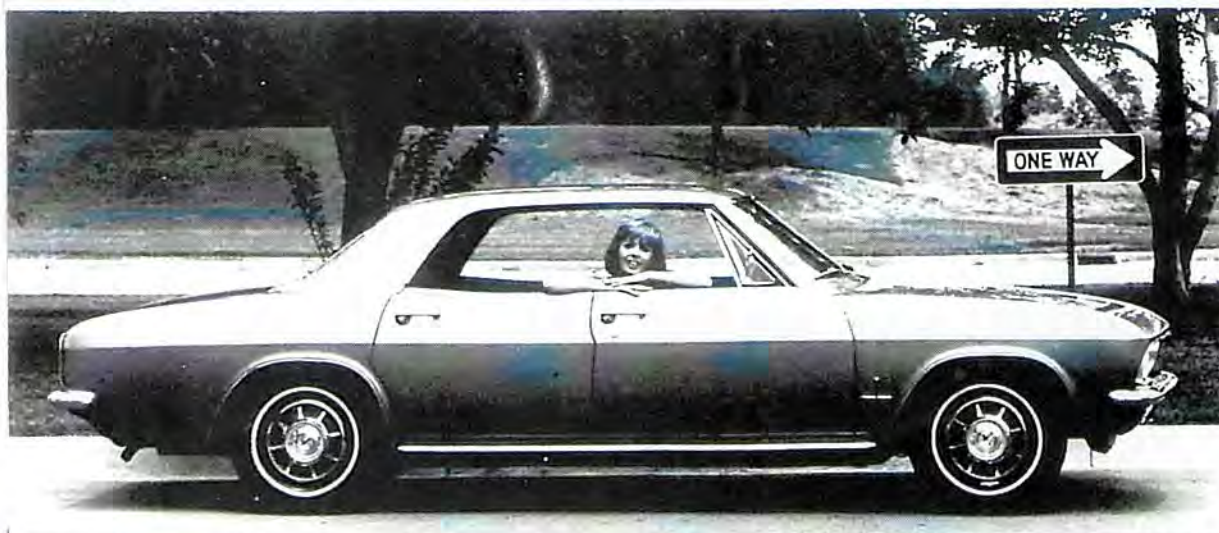
Chevrolet makkelijk in deze vraag kon voorzien. Zelfs de meest doorgewinterde Corvaair doorziener had moeite met het identificeren van de 1967 modellen. Het is makkelijk zich het trauma dat Chevrolet veroorzaakte, voor te stellen met "geen veranderingen betekent dus geen veranderingen". Maar er waren altijd wel veranderingen ten opzichte van het vorige modeljaar geweest. Altijd! Maar budgetten blijven budgetten, en in 1967 was er geen budget voor veranderingen.

Echter, oude tradities zijn moeilijk te wijzigen, en een paar identificatie veranderingen kwamen er dan toch door: dunne 'Astro' rugleuningen kwamen er, en deze bleven tot het einde. Ofschoon de achterlicht glazen ongewijzigd waren, kregen deze een dikkere chromring ten opzichte van het 1966 model. Maar wacht, dat was niet zonder meer een wijziging voor 1967. Deze wijziging was er eigenlijk al op het eind van het 1966 model, zodat dit item niet steekhoudend hoeft te zijn om een '67er te identificeren.

Maar het stuurwiel is een duidelijk bewijs: drie spaken in plaats van de twee van het jaar daarvoor geven duidelijk aan dat men met een model uit 1967 te doen heeft.

Maar er is nog meer. De voering van het dashboard werd dikker, en de knoppen van de raamslingers waren van een laagje doorzichtig plastic voorzien. De handle voor het schakelen van de automatische bak was veranderd van een t-vorm naar een meer bij de andere knoppen passende. Je kunt het niet zien, maar de 1967 Corvaairs kregen voor het eerst een vijfjarige fabrieks garantie op motor en aandrijving. Een 1967 Corvaair identificeren is een kwestie van kijken naar logische reducties. Het was nog steeds mogelijk een Corvaair te bestellen waarop alle opties zaten: een sportief onderstel was net zo voor handen als de gewone comfort- en gemaks opties. De weinigen die er voor kozen een Corvaair in 1967 aan te schaffen, reden vrolijk weg in een auto die van zich deed spreken in elk detail van comfort en raffinement.

We lazen dat er in totaal slechts 30.637 Corvaairs gebouwd werden in 1967. Cijfers over de productie in de VS spreken over 27.253 stuks. Dus kunnen we concluderen dat er 3.384 Corvaairs in Canada werden gebouwd voor eigen land en export. Hiervan zijn er een groot aantal in vierdeurs uitvoering. En dit was het laatste jaar van de vierdeurs Corvaair.





# Corsa Turbo

## Restauratie

We kunnen allemaal wel een verhaal vertellen over de restauratie van onze auto's. Deze beschrijving kunnen we maken achteraf, of tijdens de werkzaamheden. Maar je kunt ook al op voorhand beginnen, nog voordat er één schroef losgedraaid is aan de betreffende Corvaair.

Welnu, in de 3<sup>e</sup> editie van de 3<sup>e</sup> jaargang heb ik beschreven hoe ik aan een Corvaair cabrio kwam; notabene een Corsa.

Het was in het voorjaar van 2000 dat ik deze auto in het zuiden van Frankrijk kon ophalen en naar Nederland sleepte.

Het zal echter een grotere inspanning vragen om er een nette goed lopende auto van te maken, en dat heeft veel tijd nodig. De hele aandrijving was uit de auto, en verder was hij in een toch wel desolate toestand.

De wagen heb ik nu dus bijna vijf jaar, en in die tijd ben ik op zoek gegaan naar de ontbrekende onderdelen.

Maar hieraan voorafgaand, heb ik eerst een redelijk onderkomen gemaakt. Dat werd een soort 'carport' van metalen platen op een buizenframe. Rondom slechts afgeschermd door struiken en een paar glasramen. Over de wagen legde ik nog een plastic en daarover een zeildoek. Zo kon hij nog jaren staan zonder veel meer schade op te lopen ten opzichte van de vochtige keldergerage waar hij voordien gestaan had.

Omdat ik de wagen gekregen had via de voorzitter van de franse club waarmee er goede contacten bestaan, was hij ook de eerste die de vraag kreeg voorgeschoteld welke bruikbare onderdelen er nog in hun magazijn lagen. Er bleek een versnellingsbak met differentieel te liggen van '64/'65; bruikbaar dus. Voor circa E.130 verwisselde die van eigenaar. Een blok was er ook nog voorradig maar dat was van een '64er en ik wilde de auto zo origineel mogelijk maken, dus een '65er blok met RL code had mijn voorkeur. De motoronderdelen die ik nog bij de auto kreeg waren de koppen, zonder de tuimelaars, maar wel met de kleppen; de cilinders met zuigers, echter in zeer slechte toestand en wellicht niet meer bruikbaar, de

nokkenas en de krukas. Verder lagen er nog wat losse delen in het koffer die nog op hun waarde ingeschat moesten worden.

Intussen had ik met de Amerikanen Kent Sullivan en David Newell contact. Zij houden zich bezig met de registratie en identificatie van de diverse types. We waren het er al samen over eens dat deze auto een van de zeer vroege Corsa's moest zijn. Kent en David waren er razend enthousiast over; en nog wel een exportauto. Op hun aanraden nam ik contact op met GM-Canada, waar de export Corvaairs geproduceerd werden. Van George Zapora die hier de vintage specialist is, kreeg ik te horen dat hij me een zo compleet mogelijk productie-rapport zou sturen tegen betaling van Can.\$48,15. Toen ik dat ontving bleek dat het de 315<sup>e</sup> in Canada gemaakte Corvaairbody was op een totaal van 418 van het nieuwe model in 1964. Het aantal export Corvaairs turbo Corsa's was dat jaar (1964) 39 (in Canada bleven er 321). Het motornummer was 0817, maar die was er dus niet meer bij. Het is dus een hele vroege Corvaair die gemaakt is op 24 september en verscheept op 19 oktober van dat jaar.

O.k. een bak en een differentieel had ik dus al. Verder gebeurde er weinig in dat jaar. Het jaar daarna deed zich de omstandigheid voor een geheel gedemonteerd 110 blok te vinden in Callantsoog. Hiervan

tuimelaars, veren, stoters enz, zagen er erg roestig uit maar deels bruikbaar. Echter, er was slechts een blokheft bij, en dan nog met een verkeerde code. Begrijpelijk, want een turboblok vind je niet zo maar. Ook deed zich de gelegenheid voor een, wederom 110 blok, van Ruud Keers over te nemen, zonder koppen. Maar bruikbare blokheften, cilinders en zuigers, en andere onderdelen maar weer een 110 en ook nog PG. Een dergelijk blok kon ik wel gebruiken omdat de meeste van mijn auto's automaten hebben, maar voor de turbo wilde ik dat na enige overweging toch niet gebruiken. In 2002 tijdens ons bezoek aan de Corvaair Conventie in Flagstaff, bracht ik een aantal nieuwe onderdelen mee die ik sowieso nodig zou hebben, zoals kleplifters en een uitlaatemper.

Ook in 2003 weer naar de Corvaair Conventie in de VS geweest. Deze keer in Carlisle, Pennsylvania. En het deed zich voor dat er een middagtrip naar de Corvaair Ranch in Gettysburg werd georganiseerd. Dat resulteerde in een tweede en derde bezoek, en ik bracht er een vroeg RL- (turbo) blok met nr. 1215 van mee. Ook een compleet turbo kleppen set. Hoewel dit blok helemaal kaal was is daarmee toch weer een nieuwe basis gelegd. Op de 'vendors-place' van de conventie kocht ik van Lon Wall een set overmaatse zuigers. Omdat dat op de

laatste dag was had hij alleen nog maar +40 in de 'aanbieding' hetgeen erg groot was. Echter, ik had cilindersets in verschillende stadia van verslijt. Via Jaap Slob kreeg ik een adres waar ik misschien de cilinders kon laten uitboren. Enige tijd later vertelde me Ronald Vijsma een adres gevonden te hebben in Rotterdam waar men enige ervaringen had op het gebied van 'classics'.

Omdat ik enige dagen later daar toevallig in de buurt moest zijn nam ik de cilinders, kruk- en nokkenas mee om te laten zien en er een praatje over te hebben. Na enig overleg liet ik alles achter, om ze te laten

reviseren, en de cilinders op te boren. Ik stuurde nog wat technische



zouden de cilinders na opboren bruikbaar kunnen zijn. De rest, als



gegevens omtrent lagerschalen en zuigerspeling na. Een viertal weken later kreeg ik een telefoontje dat alles klaar was en het duurde nog eens tien dagen toen ik de dag voor kerst van 2003 het spul kon gaan ophalen. Nu moest ik de lagers bestellen. Die kreeg ik enkele weken later in huis. Klaar voor de "aftrap" zou je zeggen. De zomer kwam er aan! Maar er waren andere zaken in het geding. De caravan moest een nieuw onderstel krijgen en daar mee op keuring. Toen moest er nog getrouwd worden binnen de familie. De conventie in Lexington lieten we schieten. Dan nog wat klussen in en om het huis. Ook nog het 110 blok in elkaar zetten; toen kwam de vakantietijd; het autootje van de kinderen ging stuk; tussendoor nog wat VairMails schrijven en verzorgen. Kortom het kwam er maar steeds niet van om er eens te beginnen. Inmiddels hadden in de club de gebruikelijke mutaties plaats

gevonden. Tijdens onze vakanties had zich ene Dries de Wit uit Eindhoven aangemeld en was reeds op een treffen verschenen. Zoon Bennie was al evenzo fanatiek en beiden wilden hun LM Monza PG cabrio tot een topstuk maken. Daar moest veel voor gebeuren. Dries kocht ergens in Friesland een LM coupe voor onderdelen. Niet wetend dat het hier om een schakelauto handelde, bleek achteraf dat hij hier niets mee kon. Via zoon Bennie kwam ik met hem in contact en na kort overleg kon ik de hele achtertrein van hem overnemen, voor een bedrag waar we beiden profijt van hadden. Nu zijn dus alle ontbrekende delen bijelkaar, en kan er een nieuwe start gemaakt worden. Er is nog steeds geen enmoer los gedraaid van de Corsa. Hopenlijk komt er komend seizoen wat van, ofschoon er ook weer andere plannen gereed liggen.

Leon Janssen



*Boven een setje zuigers; +040 overmaats gekocht tijdens de conventie in Carlisle in 2004*

*Onder: De Corsa zoals hij nu nog onder dak staat.*





## Nieuwjaarstreffen Stompetoren.

Het was weer een 'pokke-end' naar Stompetoren., maar wel de moeite waard.

Want de accommodatie die we daar hebben om elk jaar weer onze eerste bijeenkomst te houden is er erg geschikt voor.

Was het de eerste jaren nog om kennis te maken met clubleden die we nog nooit gezien hadden, nu is het meer en meer een weerzien van vrienden geworden. Ook voor nieuwe leden is het een mooie gelegenheid om kennis te maken met de andere clubleden. Zo maakt Jan van der Worp van deze gelegenheid gebruik om zijn stevig besnorde gezicht toch minstens een keer per jaar te laten zien. En da's toch mooi als je geen rijdende Corvair hebt. Hij bracht me nog een Rampside modelletje mee dat hij me vorig jaar beloofd had. Ook had hij een modelletje van een Monza GT van ca. 1op 25 bij zich, heel apart, en nooit eerder gezien.



Achter de linker tap nog net te zien het Monza GT modelletje dat Jan v.d.Worp ook meebracht.

De opkomst was groter dan andere jaren. Het zal wel een beetje te maken hebben gehad met het feit dat Ronald Vijsma zijn DVD's hier ging presenteren. Maar dan nog waren het op twee na allemaal clubleden die in het verleden wel eens in Stompetoren zijn geweest.

De avond werd begonnen met handjes schudden en alle goeds voor het nieuwe jaar toe te wensen. Eerst werd er nog wat om de '60 sedan van Remco gehangen, maar vanwege de kou en de harde wind werd er al gauw het knusse en vertrouwde 'café' opgezocht en werden de geanimeerde gesprekken op een hoger niveau voortgezet.

Omdat we nog wel het een en ander te melden hadden, en Ronald zijn DVD's aan de man wilde brengen, vroeg ik op een bepaald moment het woord.



Zoals elk jaar was ook het Tilburgs geselschap weer aanwezig.

Er werd even over de activiteiten van het afgelopen jaar gememoreerd, maar vanwege de geringheid daarvan was dat maar kort.

Daarna over het volgende seizoen: Johan van Rijn had evenals Hans Tesselaar, al eerder te kennen gegeven dat zij iets wilden organiseren in het komende seizoen.

Wat Johan betreft was hij er al over uit, dat dit een buderwetse "bollenrit" gaat worden. Dat gaat gebeuren ergens eind april, begin mei. Een defenitieve datum en meer gegevens zullen we nog vermelden. En dat is in dit blad uiteraard, want het is al vroeg in het seizoen.

Een tweede voorstel kwam van Guus Marinus. Hij kondigde aan om de mogelijkheid te scheppen om samen met de club "Goud van Oud" een rit te maken naar een vliegveld in België, waar een veteranen-vliegshow opgevoerd zal worden. Altijd hebben ze wat extra's in petto, die Brabanders!

Ook hierover zullen gegevens nog bekend gemaakt worden.

*Onder Guus en Jaap in een ongetwijfeld technisch gesprek verwickeld.*





Om de treffens wat te verdelen schiet er voor Hans Tesselaar niets anders over dan de Veluwe in het najaar te bezoeken wanneer de natuur op z'n

mooist is in de herfstkleuren. Hans was er helaas niet bij dus wachten we op nadere gegevens..



*Jan v.d. Worp geeft uitleg bij het zien van de DVD beelden*

Ruud Keers bracht naar voren of er niet de mogelijkheid is om een gezamenlijke trip naar de conventie in de VS te maken. De dollar staat laag, en momenteel kunnen er al via 'vliegwinkel.nl' vluchten naar de westkust (Los Angeles) geboekt worden onder de driehonderd euro. We hebben deze vraag aan Ruud teruggespeeld, met het verzoek er eens een studietje van te maken of daar werkelijk animo voor is. Van ons krijgt hij aanvullende informatie.

Toen was de tijd gekomen voor Ronald om de DVD's uit te presenteren. Die werd al een tijdje op een beeldscherm getoond maar in de vurigheid van de gesprekken was er geen tijd er naar te kijken. Het zag er allemaal keurig verzorgd uit, en ook een bonusplaatje viel elke aanwezige ten deel. Elke bestelling werd afgehandeld, en daarna begonnen de geanimeerde gesprekken weer opnieuw. Mike had gezorgd dat er voldoende broodjes en andere hapjes waren, terwijl het natte gedeelte dat door Saskia en Remco weer verzorgd werd. Er was geen gebrek aan.

Het was weer een geslaagde avond waarop er plannen op allerlei gebied werden gemaakt. We hopen dat deze voornemens gerealiseerd gaan worden en dan zal het zeker een geslaagd seizoen worden. Leon Janssen.



*En de sedan.....die stond nog maar alleen in de grote garage...*



# Corv8 en de RDW

Zoals beloofd in het 6<sup>de</sup> jaargang nummer 3, is hier het vervolg van mijn Corv8 story.

De 327 V8 motor had al jaren niet meer gelopen dus deze moest als eerste voorzichtig aan de praat worden gekregen. Eerst alle bougies er uit gehaald, de cilinders gevuld met olie en dit een dag laten staan. De volgende dag er weer wat olie bijgedaan en voorzichtig handmatig de motor middels het vliegwiel in beweging gezet. Dit is enkele malen herhaald en het geluid vanaf de zuigers was zeer aangenaam. Geen gekras maar een lekker zuigend geluid. Toen een accu geplaatst en de motor proberen te starten, hier bleef het natuurlijk bij want de bougies werden steeds nat van de olie. Na een paar dagen waren de bougies door er telkens uit te halen en schoonmaken volledig droog en toen kon het echte starten beginnen.



Een scheut benzine in de carburateur, na diverse pogingen kwam er leven in het blok. Alles bij elkaar klonk het niet onaangenaam en natuurlijk een aardig rookje vanaf de uitlaten met al die olie er in. Toen het blok warm was gedraaid heb ik de olie afgetapt en de motor een dag lang laten uit druipen tot er niets meer uitkwam. Hierna nieuwe olie er in gedaan en dat was voorlopig klaar, dacht ik. De volgende dag kreeg ik de auto niet meer gestart, de benzinetoevoer was de oorzaak. Op de bodem van de tank lag de troep van 39 jaar tanken en de roest van minimaal 10 jaar stilstand. Na de benzinepomp en leidingen gedemonteerd te hebben met hulp van Leon (of was het andersom had hij een beetje hulp van mij) deze schoongemaakt en weer gemonteerd. Het resultaat was negatief dus de tank moest ook schoon gemaakt worden. De vlotter er uit gebouwd en de troep afgetapt. Het leek wel zwaar verbruikte olie met veel roest er in. Alles zo veel mogelijk er uit gehaald en doorgespoeld, en toen was er eindelijk resultaat. Het probleem zal dan nog diverse malen aanwezig zijn en ook diverse benzine filters moesten gebruikt worden. Hierna de remmen gecontroleerd en schoongemaakt. De verlichting in orde gemaakt en de saeled beams vervangen door Europese lampen. Plotseling was er een stroomstoring waardoor er helemaal geen teken van leven in de auto zat, en tot op heden is dat niet gevonden



en opgelost. Opeens deed hij niets, en een ander moment was alles weer oké.

Toen kwam de grote dag; de RDW keuring, zoals altijd was ik gespannen en had van te voren buikpijn. Ik moest in de ochtend op keuring en op weg er heen reed de auto prima.

Daar aangekomen stond voor mij een prachtige Alfa GTV die gekeurd werd en hierna was de Corv8 aan de beurt. Met kriebels (lees buikpijn) in de buik reed ik hem naar binnen. De controleur keek al niet te vrolijk en gaf al aan weer zo'n oud ding te moeten keuren. Dit voorspelde niet veel goeds. Hij nam wat maten op van lengte en breedte en haalde toen de officiële boeken erbij; en ja hoor.....hij had ontdekt dat er een 6 cilinder motor achter in de kofferbak moest liggen en niet een 8 cilinder op de achterbank. Na diverse documenten en bewijzen dat er in Amerika veel van deze auto's zo rond rijden en er officiële kits voor te koop waren lukte mij het niet deze man te overtuigen. Hij haalde zijn chef erbij en deze steunde hem ook nog een beetje. Ik moest de Corv8 buiten parkeren en in de wachtruimte plaats nemen.







De auto werd ook afgekeurd op de remmen, lichtbundel te laag, de voorbanden en de benzineleiding vast zetten waar ik me mee kon vinden. Toen ik instapte hoorde ik hem tegen zijn chef zeggen dat hij nu genoeg oude auto's had gehad en de volgende moest maar een andere keuren. Achter mij stond een rode Ford Mustang in nieuw staat. Na een lange tijd gewacht te hebben werd mij medegedeeld dat ik moest aantonen dat deze Corvaair met de 8 cilinder, in Amerika daadwerkelijk gereden had. Dat dit een onmogelijke opgave was omdat de auto al 11 jaar in Nederland is, daar had de controleur geen boodschap aan. Er moest een afspraak gemaakt worden om de auto binnen 8 weken weer te laten keuren. Hem uitgelegd dat ik dat nagenoeg niet kon halen daar ik naar Amerika op vakantie ging en dan ook nog eens bewijsmateriaal moest gaan zoeken. Niets mee te maken na die tijd zou mijn keuring ongeldig zijn en was ik al mijn geld kwijt (€ 147,50).

Thuis gekomen hebben Linda en ik vele telefoontjes, mails en faxen naar Amerika verzonden met resultaat dat ik in de staat Maryland moest zijn bij het Motor Department in Baltimore, omdat de auto hier vandaan kwam. De vorige eigenaar in Nederland had ons alle documenten en rekeningen gegeven die bij de auto hoorden. Op een rekening vonden wij het adres en telefoonnummer van ene Danny Grivarz. Wij wisten dat hij de laatste eigenaar in Amerika was geweest,

en een restaurant had gehad. Na diverse keren het nummer gebeld te hebben zijn wij gaan "Googelen" op internet en vonden een telefoonnummer van een buurman van Danny. Deze wist ons te vertellen dat Danny enkele jaren geleden met de noorderzon was vertrokken en torenhoge schulden achter gelaten had. Dus dat spoor liep ook op niets uit en onze vakantiebestemming werd drastisch aangepast. Dat dit verspilde moeite, veel tijd en benzine heeft gekost hebben jullie kunnen lezen in het Amerika -broekies club- verhaal.

Toen was de dag aangebroken dat de Corvaair weer op keuring moest, Leon zou komen met vier wielen van zijn Corvaair en die zouden we er onder zetten. Al de andere afkeuringen had (dacht) ik in orde gemaakt. Maar natuurlijk wilde de auto niet starten. Ik had al







een pilletje voor de buikpijn genomen maar dat hielp niet de auto was niet aan de praat te krijgen. Leon liet ook een beetje (lang) op zich wachten want die was juist die week de woning van zijn dochter aan het opknappen. Ik wilde net de moed opgeven toen Leon de bocht om kwam met de banden. Zoals altijd in tijdnood werden de banden verwisseld en het start probleem was alweer de benzine toevoer vanaf de tank. Bekend probleem, en in korte tijd alles weer schoon gemaakt en starten maar. In vieze kleren vlug op weg naar de keuring. Vijf minuten voor tijd was ik op plaats van bestemming. Aangemeld € 25,00 betaald en de auto naar binnen gereden voor controle. Daar werd ik opgewacht door een vriendelijk lachende controleur, een totaal ander figuur dan die van de vorige keer. Hij controleerde alle gebreken die op de lijst stonden en liet me zelf de koplampen afstellen; geen probleem. Alleen de rechter achterrem was nog niet goed. Toen de papierwinkel, ik had dezelfde papieren bij me als de vorige keer en ook de rekeningen van Amerika. Linda had er nog een paar gevonden waar de naam "Corv8 converter kit" op stond en dat was voor de controleur voldoende om dit als bewijsmateriaal aan te voeren en de auto van een kenteken te voorzien. Mijn mond viel van verbazing open want eigenlijk had ik geen goede afloop verwacht. Wel moest ik de remmen door een bedrijf laten afstellen en bij het inslaan van het chassisnummer zou dat gecontroleerd worden en de auto kon naar buiten. Na een nieuwe afspraak op weg naar huis wilde ik de auto starten maar.... helaas weer het stroom probleem. Niets hielp, aanduwen, aantrekken, over starten niets hielp. Alleen naar huis slepen door mijn neefje Gerard was op dat moment de oplossing, maar dan wel met een big smile. De auto heb ik thuis laten ophalen om remmen te laten

afstellen en hem aan de praat te houden. Ook nu startte hij weer maar de monteur zei dat de elektriciteit beslist niet oké was en er een specialist naar te laten kijken. Tweé weken later wéér op keuring en 300 meter voor de RDW sloeg de auto af en was er niets meer. Maar het kon de electriciteit niet zijn want de startmotor draaide nog. Gelukkig had ik Linda met de VW-bus achter mij en zij sleepte me de laatste meters er naar toe. Linda is ons gaan melden met de documenten en € 42,50 betaald terwijl ik aan de auto was gaan sleutelen. Een beetje benzine er in en dat deed wonderen hij startte weer, juist op het moment dat ik naar binnen moest rijden. Ook nu had ik weer last van buikpijn en vreesde de eerste controleur weer te krijgen. Gelukkig was dat niet zo. Nu was controleur nummer drie aan de beurt. Deze liep bewonderswaardig om de Corv8 heen en zei: "Dat heb ik nog nooit gezien..., wat gaaf". De controleur ( nr. 2 ) van de vorige keer kwam er even bij en vroeg vriendelijk of het met de remmen gelukt was. Onder een caravan die gekeurd moest worden zag ik de controleur van de eerste keer erg zuur naar ons kijken. Het chassisnummer werd er in gegraveerd met een computergestuurd apparaat, daarna werden de remmen nog vlug gecontroleerd, en de Corv8 kon naar buiten. Op kantoor kreeg ik de benodigde documenten. Toen ik bij de douane de documenten van invoer ingevuld had, kon ik dik tevreden naar huis. Het aller leukste moest nog met de post komen, het kenteken! Hierop stond vermeld, merk: Chevrolet, type Corv-8. Wellicht de enige in de wereld omdat andere er op hebben staan; type: Corvair met V8 motor.

Groetjes, Linda en Jaak.



## Hobbyisten

Dat onder de Corvairliefhebbers, mensen zijn die meer liefhebberijen hebben is niet verwonderlijk. Er zijn mensen die sparen postzegels of sigarenbandjes. Onlangs zagen we in de krant dat er iemand een tank had opgeknapt. En zo zijn er in onze club ook minstens twee mensen die in oude militaire voertuigen hun hart en ziel neerleggen. Gerard Naseman en Johan van Rijn bezitten een aantal van die voertuigen. En ze gaan ook regelmatig ermee op pad. Afgelopen zomer nog ging Gerard met een GMC naar de herdenkingen van de landingen in Normandië. En omdat deze voertuigen nog op benzine lopen was dat geen goedkope rit. Hij schatte het verbruik op ca 500 liter. Da's effe wat anders als dat we met onze Corvairtjes naar een treffen gaan en de tank van goed 40 liter laten vullen.

Ook Johan gaat regelmatig naar een dergelijk treffen en is ook al diverse keren in Normandië geweest. Twee jaar geleden nog plaatsten we een foto van een 1943 Dodge die toen juist de afronding van een restauratie had ondergaan. Bijgaand enige foto's van voertuigen van onze clubgenoten.



Dit is een Volvo commando wagen van Gerard Naseman. Hij kocht deze wagen nog niet zo lang geleden, in Nederland.

Het onderstel is van GM en ofschoon de carrosserie al heel oud lijkt, is de techniek toch na-oorlogs en redelijk modern.

Het voertuig is tamelijk zeldzaam. We dachten iets van 500 stuks. De wagen werd voornamelijk ingezet in het Zweedse leger. Hoe hij in Nederland terecht gekomen is, is ons niet bekend.

Een andere wagen van Gerard is een 1943 GMC truck. Met deze wagen is hij diverse keren naar Normandië geweest. Ook andere herdenkingen en clubmeetings staan jaarlijks op het programma. Onlangs nog was hij van de partij tijdens de 60-jarige herdenking van de 'Slag om de Ardennen'. Omdat de club tóch in de buurt van Luxemburg was, gingen ze ook maar even tanken over de grens omdat de brandstof daar al gauw zo'n 20% goedkoper is.



Dat laatste treffen vond in de sneeuw plaats, een weersbeeld dat in de Ardennen veel voorkomt in de wintermaanden en waarin de "Slag om de Ardennen" indertijd ook plaatsvond. De wagen was in die tijd een gereedschap- en reparatiewagen; een soot rijdende smederij.





Johan van Rijn stuurde ons op zijn nieuwjaarskaart een Chevrolet uit 1943. ook al in de sneeuw. Deze wagen komt “on-amerikaans” over maar werd wel degelijk in of rond Detroit gemaakt. Grote hoeveelheden van deze en andere wagens kwamen de fabrieken uit waar eerder de personenwagens van GM gemaakt werden. Het is dan ook overbodig om te zeggen dat in de oorlogsjaren niet of nauwelijks iets aan personenwagen ontwikkeling werd gedaan. Na de oorlog werden weer personenwagens gemaakt maar die hadden precies hetzelfde model als die waar men in 1940/41 mee gestopt was.



Zo te zien was dit ook een meer speciaal voertuig door zijn korte wielbasis en een vaste opbouw.

Hiernaast de Dodge uit 1938 die Johan onlangs restaureerde. Deze wagen was een manschappenwagen met het stuur aan de rechterkant.

De wagen werd gemaakt in Canada en was waarschijnlijk dan ook bestemd voor een van de aan Engeland gelieerde landen zoals Australië, Zuid Afrika of Nieuw Zeeland. Maar ook Engeland zelf zou een land van bestemming geweest kunnen zijn.

Deze foto hebben we al eens afgebeeld in nummer vier van de zesde jaargang, maar dan met de Corvaire van Johan er bij. Daarvan zien we nu nog net de linker koplampen.





## Haat/liefde verhouding

Toen ik haar voor het eerst zag, sloeg ik mijn ogen neer. Daar stond ze dan, in iemands achtertuin in een grijs mijnstadje ergens in het noorden van Alabama. Ze had dozijnen puisten en hier en daar liet het vel los. Haar achterste was ook niet helemaal strak. En ze was nog maar 25 jaar! Maar ze zag er uit alsof ze vijftig was. Er werd me verteld dat ze elf zware jaren in een maisveld in Wisconsin had doorgebracht als onderkomen voor de eekhoorns.

En toch, zo leek het mij, had ze nog jeugdige lijnen, en alle hoeken zaten nog op de juiste plaatsen. Ik dacht aan het gezegde: "gebouwd voor comfort en niet voor snelheid". Mijn vrouw, een paardenliefhebster, had het over een ander gezegde: "Ze is als ze is, loopt hard en zweet fors".

Maar op weg naar huis kon ik haar niet uit mijn gedachte krijgen, ik was het die het eerst was en mocht het zeggen. Als het neen was, had ze al een andere eigenaar. Zo geschiedde. Die andere bleek een gepensioneerde piloot te zijn. Maar

spoedig bleek dat hij in zijn dure villawijk door zijn burens geacht werd dat "smerig ding" weg te doen. Ik kreeg dus een tweede kans, en die liet ik me niet ontglippen. Vlug overhandigde ik mijn checque en UltraVan #211 was van mij! Dit alles vond plaats in 1991, en ik moet toegeven, van begin af aan waren er problemen mee. Mijn vrijwillige co-piloot, een gepensioneerde luchtmacht vlieger, deed op weg naar mijn huis, de tank vol. Hij blies ons bijna op toen hij de watertank vulde die lekte als een zeef. Tot dat moment had ik nooit stil gestaan bij mensen die met een peuk aan een tankstation binnenrijden. De hele plaats was in rep en roer en ik joeg radeloos de mensen weg van de pompen. De volgende uren reden we verder zonder een woord te zeggen. Toen we thuis kwamen bedeedden we ons eerst eens goed met een paar glazen whiskey, waarna mijn hulp snel verdween. Daarna heb ik hem nog zelden gezien. Ondertussen maakte mijn vrouw een meer nauwgezette inspectietocht langs de wagen, en liet zich ontvallen dat wanneer ik het er niet meer mee zag zitten, zij er nog altijd een mooi kippenhak van kon maken.

Deze simpele verklaring zou me nog vele jaren bij blijven, en spoorde me aan tot actie. En natuurlijk, er waren tijden dat de moed me in de schoenen zonk, en liefde zich in haat omzette. Ik weet nog goed dat de orkaan Andrew me bedreigde. Dat nummer 211 nauwgezet op blokken was geplaatst omdat de fuseekogels alle vier vervangen moesten worden. Dan het vervangen van alle kabels in het bijna zeven meter lange gevaarte waar al iemand anders aan was begonnen, maar te kort bleken te zijn. Een andere keer deed de spoeling van het toilet het niet meer. Ik denk dat ik hier beter te stoppen, je ziet het al voor je! Hoe dan ook, ik leerde een beetje 'loodgieteren', 'electrificeren', plamuren, timmeren enz. Ik restaureerde het interieur helemaal. Ook de buitenkant van dit historisch voertuig. Het was een grote en leerzame ervaring voor me. En ik zal het wel allemaal goed gedaan hebben, want steeds als we op een autoshow verschijnen, vallen we in de prijzen. Vanaf het eerste moment sloot ik me aan bij de UltraVan club, en deed mee aan hun ritten. Daarnaast was ik ook nog bij de lokale Corvairclub aangesloten, en bezocht hun





bijeenkomsten. En toen werd ik Corsalid. Ik hoop spoedig bij een conventie aanwezig te zijn met dit unieke vehikel. En ik kan er in wonen. Mijn vrouw moet nu wel de eieren gaan halen bij de plaatselijk supermarkt. Deze # 211 was de 22<sup>e</sup> en laatste coach die gebouwd werd door David Petersen in Oakland, Californie. Het was een laatste prototype en werd afgebouwd in 1965. Het bedrijf werd toen overgenomen door Jack Tillotson die de productie in Hutchinson, Kansas voortzette en daar zo'n 300 bouwde. Tillotson reed de wagen zelf van Oakland naar Hutchinson met nog eens 2700kg aan gereedschappen, mallen, patronen en materialen in de 1500kg zware auto. (hij heeft nog steeds een kleine scheur in het midden). Darna deed hij dienst als demonstratie auto. en werd afgebeeld in diverse brochures en folders. Toen werd hij verkocht en kreeg daarna een aantal eigenaren. Ik werd dat in 1991..... *Bill Welle*



## Corvaair Schaalmodellen

We weten dat er in de loop van de jaren vele schaalmodellen gemaakt zijn. Maar dat het er zoveel waren? We vonden een lijst van circa tien jaar geleden, en in die tien jaar zijn er nog diverse bij gekomen.

Zo weten we van de metalen 1:18 modellen van Sun Star en Yat Ming met daarin resp. Een '63 coupé en een '69 convertible.

Sedert enige tijd is er ook weer een bouwpakket op de markt van Ertl/AMT. Dit ook weer van een 1969 coupe model, evenals het voorgaand AMT model. Deze zijn bij de beter modellenhandel volop verkrijgbaar, zo is ons verzekerd.

Als je met verzamelen al wat verder gevorderd bent dan moet je de lijst op de volgende pagina raadplegen. Die kan je uitkomst bieden als je eens iets interessants tegenkomt op sites als 'Marktplaats' of 'E-bay'.

Let wel: deze pagina is al tien jaar oud, dus de prijzen kunnen wat veranderd zijn.



*Hierboven: Het oude (geel) en het nieuwe bouwpakket van AMT nu Ertl/AMT*



De prijzen die in deze lijst staan zijn niet bedoeld als waarde gids, maar als prijzen waar tien jaar geleden mee geadverteerd werd. Vaak worden bouwpakketten en promo's (in de VS) gevonden tegen veel lagere prijzen. Als je een bepaald model ziet moet je er wel achteraan blijven jagen, en er desnoods meer voor neerleggen, want het zou wel eens kunnen zijn dat het dan voorgoed weg is. Codes: BC=Business catalog, BL= business list, PL= personal list, AP=automotive publication, ST=retail store.

#### Corvair Promotional Models

1953 Corvair/Corvette, Scale Dreams, red . . . . .	(BL) \$325
1960 Corvair 4-door . . . . .	(AP) \$60
1960 Corvair 4-door, green, slight warp . . . . .	(PL) \$70
1960 Corvair 4-door, silver with white top, warped . . . . .	(PL) \$50
1960 Corvair 4-door, light green, mint . . . . .	(PL) \$75
1960 Corvair 4-door, white . . . . .	(BL) \$85
1961 Corvair 4-door, white, chrome excellent, mint . . . . .	(PL) \$115
1962 Monza coupe, blue, paint worn off in spots, bumpers scuffed, missing taillight . . . . .	(BC) \$50
1962 Monza coupe, red . . . . .	(BL) \$185
1962 Monza coupe, blue . . . . .	(BL) \$190
1962 Monza coupe, red, mint . . . . .	(PL) \$220
1962 Monza coupe, gold . . . . .	(PL) \$225
1963 Monza coupe, red . . . . .	(BL) \$220
1963 convertible, blue . . . . .	(BL) \$140
1963 convertible, tan . . . . .	(BL) \$225
1963 Monza coupe, white & red . . . . .	(PL) \$250
1964 Spyder coupe, green, mint . . . . .	(PL) \$220
1964 Spyder coupe, red, mint . . . . .	(PL) \$235
1964 Spyder coupe, red . . . . .	(PL) \$225
1964 Spyder coupe, red . . . . .	(BL) \$240
1964 Spyder coupe, green . . . . .	(PL) \$225
1964 Spyder convertible, red . . . . .	(BL) \$175
1964 Spyder convertible, red . . . . .	(PL) \$250
1964 Spyder convertible, black with red interior, mint . . . . .	(PL) \$250
1965 Corsa convertible, silver . . . . .	(BL) \$110
1965 Corsa convertible, turbo, blue with white interior . . . . .	(PL) \$200
1965 Corsa convertible, turbo, white with blue interior . . . . .	(PL) \$220
1965 coupe, turquoise . . . . .	(PL) \$150
1965 coupe, blue . . . . .	(PL) \$150
1965 Corsa coupe, red, mint . . . . .	(PL) \$220
1965 Corsa coupe, red, very good . . . . .	(BL) \$190
1965 coupe, red, steering wheel & windshield post broken, vent pillar cracked . . . . .	(BC) \$45
1966 coupe, blue . . . . .	(BL) \$300
1966 coupe, red . . . . .	(BL) \$300
1966 Corsa convertible, bronze . . . . .	(BL) \$295
1967 Monza coupe, cream . . . . .	(PL) \$100
1967 Monza coupe, cream . . . . .	(BL) \$140
1967 Monza coupe, cream . . . . .	(AP) \$150
1967 Monza coupe, cream, mint . . . . .	(PL) \$165

#### Corvair Model Kits, Built

1960 Corvair 4-door, SMP 7060, body & interior painted, excellent, with box . . . . .	(BL) \$50
1961 Corvair coupe/conv., SMP K-7061, full custom, body/interior/chassis painted, excellent, with box . . . . .	(BL) \$45
1962 Monza coupe, AMT S-7052, full custom, body/interior/chassis painted, excellent, with box . . . . .	(BL) \$50
1963 Monza convertible, AMT 4710, unpainted, front bumper/headlight broken, missing boot & rear bumper . . . . .	(BC) \$50
1964 Spyder coupe, AMT 4754, unpainted, taillight missing . . . . .	(BC) \$57
1965 Corsa coupe, AMT 5725, painted, custom grille/head/taillights, no bumpers . . . . .	(BC) \$15
1965 Corsa coupe, AMT 5725, body/interior painted, excellent . . . . .	(BL) \$30
1966 Corsa coupe, AMT 5726, mild custom, body/int/chassis painted, excellent . . . . .	(BL) \$25
1969 Monza coupe, body/seats/chassis painted, excellent . . . . .	(BL) \$9

#### Corvair Model Kits, New Unbuilt

1960 Corvair 4-door, SMP 7060 . . . . .	(BC) \$160
1960 Corvair 4-door, SMP 7060 . . . . .	(BL) \$120
1960 Corvair 4-door, SMP 7060 . . . . .	(BL) \$110
1961 Corvair coupe/conv., SMP K-7061 . . . . .	(BL) \$125
1961 Rampside, Premier 1261 . . . . .	(PL) \$250
1964 Spyder coupe, AMT 4754 . . . . .	(BL) \$125
1965 Corsa coupe, AMT 5725 . . . . .	(BC) \$80
1966 Corsa coupe, AMT 5726 . . . . .	(BL) \$75
1966 Corsa coupe, AMT 5726 . . . . .	(BL) \$70
1967 Monza coupe, AMT 5727 . . . . .	(BL) \$60
1967 Monza coupe, AMT 5727 . . . . .	(BL) \$75
1968 Monza coupe, AMT 5728 . . . . .	(BL) \$60
1969 Monza coupe, AMT Y911 . . . . .	(BL) \$40
1969 Monza coupe, AMT T374 . . . . .	(BC) \$42
1969 Monza coupe, AMT T374 . . . . .	(BL) \$30
1969 Monza coupe, AMT T159 . . . . .	(BL) \$25
1969 Monza coupe, AMT 6773 Prestige Series . . . . .	(BC) \$30
1969 Monza coupe, AMT 6773 Prestige Series . . . . .	(BC) \$27
1969 Monza coupe, AMT 6773 Prestige Series, fair box . . . . .	(BC) \$25

#### Corvair-Related Kits, New Unbuilt

Astro I, Corvair experimental, AMT T259 . . . . .	(BC) \$220
Bed Buggy, by Barris, with Corvair engine, MPC 1-0621 . . . . .	(BC) \$170
Bed Buggy, by Barris, with Corvair engine, MPC 1-0621 . . . . .	(BC) \$165
Corvair engine and 392 Chrysler Hemi, accessory pack, chrome, AMT 3003 . . . . .	(BC) \$25
EMPI Imp dune buggy, with Corvair engine, Revell S-3103 . . . . .	(BC) \$70
Gran Turismo dune buggy, with Corvair engine, Revell H-1321 . . . . .	(BC) \$25
Gypsy Dune Buggy, with Corvair engine, Revell H-1214 . . . . .	(BC) \$25
Piranha Street & Strip 3 piece set, AMT 916 . . . . .	(BC) \$250
Piranha Street & Strip 3 piece set, AMT 916 . . . . .	(AP) \$145
Piranha drag car, with Chrysler Hemi, AMT 910 . . . . .	(BC) \$120
Piranha drag car, with Chrysler Hemi, AMT 910 . . . . .	(BL) \$150
Piranha drag car, with Chrysler Hemi, AMT 910 . . . . .	(AP) \$70
Piranha drag car, with Chrysler Hemi, AMT 910 . . . . .	(PL) \$50
Monza GT, Entex 9117 . . . . .	(BC) \$25
Patent Pending, C-Cab Rod, with Corvair engine, Revell H-1338 . . . . .	(BC) \$45
Parts Pack AMT/ERTL early Corvair engine, stock or turbo, also Chevy V-8, Pontiac V-8, 392 Chrysler, bumpers and grilles, AMT 8158 . . . . .	(BC) \$12
Parts Pack AMT/ERTL early Corvair engine, stock or turbo, also Chevy V-8, Pontiac V-8, 392 Chrysler, bumpers and grilles, AMT 8158 . . . . .	(AP) \$11
Road Agent, by Ed Roth, with Corvair engine, Revell H-1274 . . . . .	(BC) \$150
The Man From UNCLE, Piranha body with Corvair engine, AMT 912 . . . . .	(BL) \$150

#### Miscellaneous

1962 Lakewood, resin cast kit, unbuilt . . . . .	(PL) \$50
Astro I, resin cast kit, unbuilt . . . . .	(BL) \$75
1960 Corvair 4-door, 1/43, Franklin Mint, die-cast . . . . .	(ST) \$55-65
Corvair Super Bike, 1/8 scale, trike with Corvair engine, Revell (Germany) H-7931 . . . . .	(BC) \$50-55
Corvair Formula Trike, 1/8 scale, trike with Corvair engine, Revell (Germany) H-7933 . . . . .	(BC) \$50-55

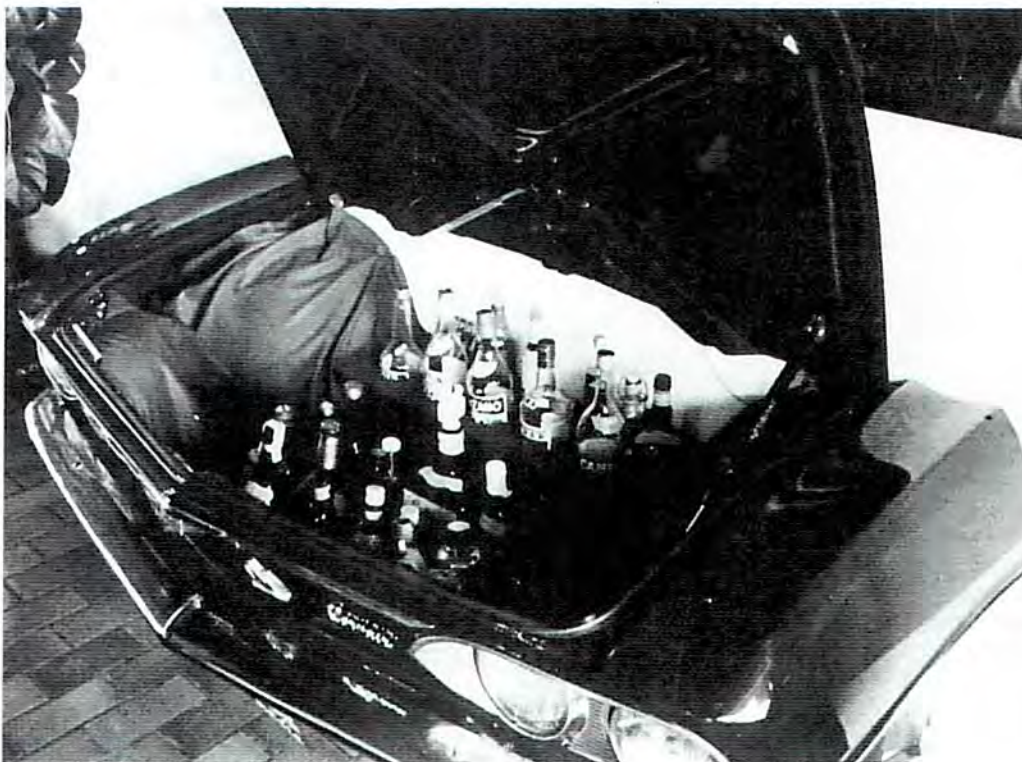


# Een Corvair barmeubel

In het verleden zijn er wel eens mensen geweest die een bank maakten van een voor- of achterstuk van een Amerikaanse auto. Ook wel eens van een Corvair.

Urs Tanner, van de Zwitserse Corvair Club maakte er echter een barmeubel van.

"Het begon toen ik een 1966 convertible aanschafte", vertelt Urs. "De verkoper gaf me er een '67 coupé gratis bij om als onderdelen leverancier te dienen. Eigenlijk kon ik de hele auto niets eens meenemen omdat ik er thuis geen plaats voor had. Maar ik bedacht wanneer ik met de convertible een schade aan de voorkant zou krijgen, ik in ieder geval wel van een voorfront verzekerd zou zijn. En dus sneed ik het eraf, en bewaarde het.



Twee jaar later kon ik een 1963 convertible kopen. Daarvoor zou ik mijn 1966 moeten verkopen, en aldus geschiedde.

Maar ergens in een hoek lag nog steeds het ongebruikte voorfront van de LM coupe.

Toen in huis enkele kamers aan een opknapbeurt toe waren, kwam er plotseling het idee in me op. Het werk was eigenlijk vrij simpel en niet duur.

Alleen het spuiten zou ik moeten laten doen. Eerst nauwkeurig de diverse delen doorsnijden, inclusief de velgen, deksels en banden. Dan het scharnier van het kofferdeksel aanpassen, en een paar pootjes eronder om het gewicht van de flessen te kunnen dragen, en klaar!

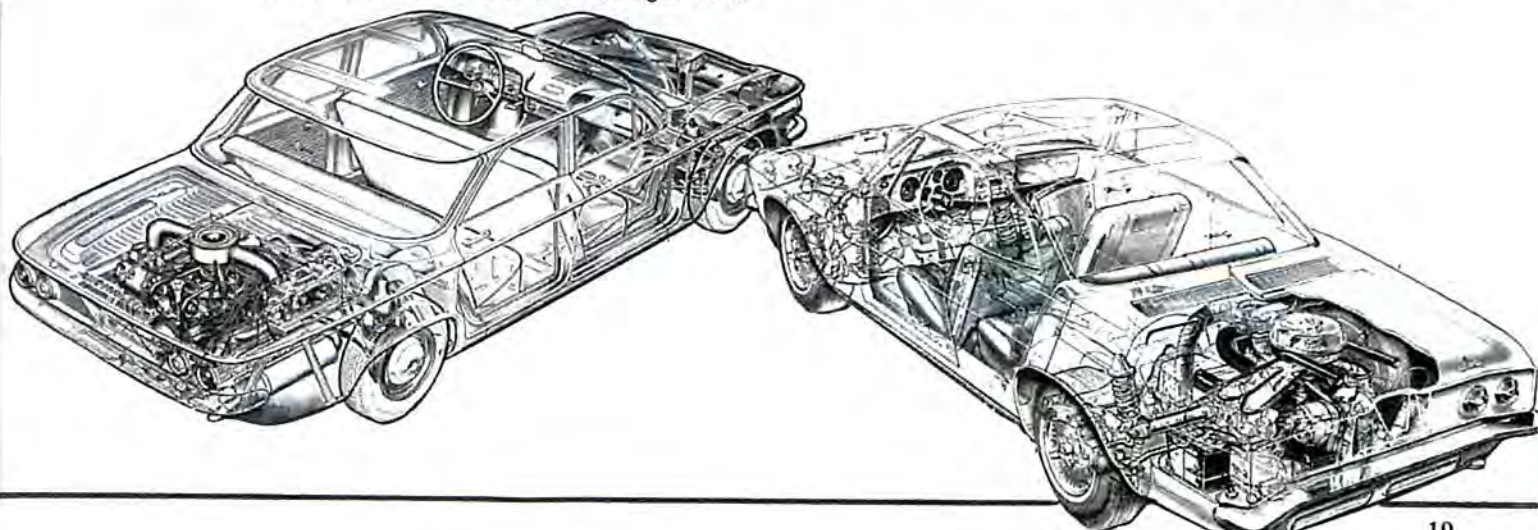
En natuurlijk doet de verlichting het ook!

Een leuk en origineel barmeubel. Urs Tanner. Grenchen Zwitserland.



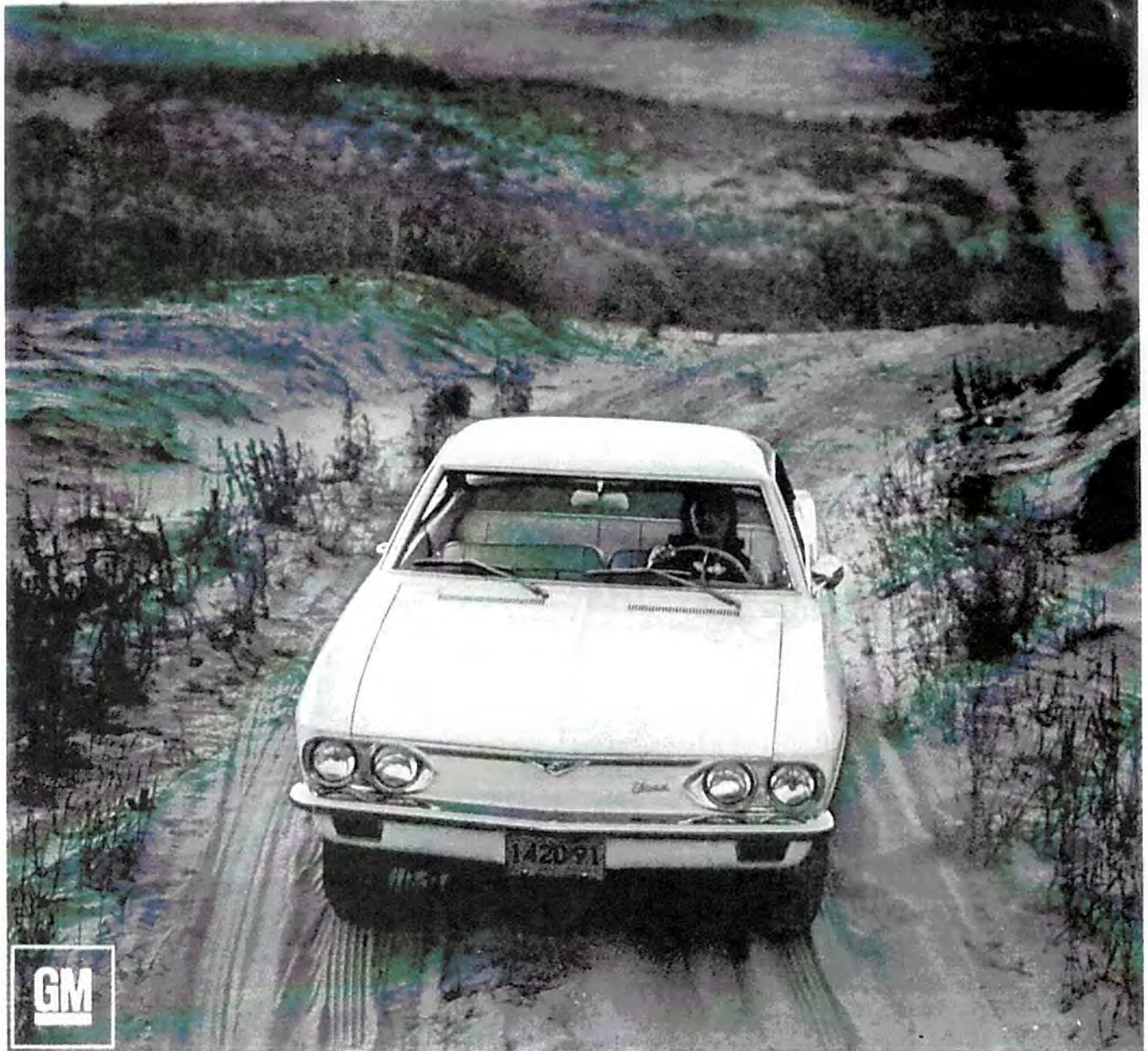
## Chronologisch overzicht van de Corvair.

- 1952** – mei: Edward N. Cole komt van Cadillac en gaat een topfunctie bekleden in het Chevrolet bestuur.
- 1955** – Maurice Olley, chef van Research en Development rapporteert Cole over diverse mogelijkheden voor het plaatsen van een motor in en auto. Men start een vooronderzoek voor een platte zescilinder.
- 1956** – juli: Cole wordt algemeen directeur, en laat verder gaan met ontwikkeling van de Corvair prototypes die dan nog Holden La Salle III heet.
- 1957** – augustus: Onder teoziend oog van Cole en Harley begint Ned Nickles aan modelstudies.  
– september: GM voorzitter ziet de eerste klei-ontwerpen, hoort Cole's presentatie, en geeft zijn goedkeuring. Algemene goedkeuring kwam ook van de technische directeuren. De officiële weg naar productie staat open.  
– winter: Tot zomer 1958 start er een uitgebreid testprogramma. Motor en aandrijving worden beproefd in Porsches, Vauxhall's en een volledig nieuw prototype.
- 1958** – lente: Tweede en derde 'Holden' mechanisch prototype gebouwd en getest. Nieuwe fabriek in Willow Run in een ver gevorderd stadium.  
– juli: Proefdraaien in de nieuwe fabriek gestart.  
– september Het blad "Motor Life" kondigt de nieuwe Chevrolet aan met verrassende details. Deze waren gebaseerd op gereedschapsbestellingen.
- 1959** – mei 22: GM kondigt officieel een nieuwe compacte auto aan. Zijn naam is Corvair.  
– oktober 2: De eerste Corvair verschijnt op de markt. Ford presenteert de Falcon zes dagen later. Chrysler komt op 29 met de introductie van de Valiant. De Falcon overklast de Corvair in de verkopen meteen.
- 1960** – April: Het blad "Motor Trend" roept de Corvair uit tot 'Auto van het jaar'.  
– mei: De Corvair coupe verschijnt, alsmede de Monza 900 serie.  
– september: De 'Lakewood' stationwagon wordt geïntroduceerd samen met de Greenbrier, Corvan en Ramp- en Loadside.
- 1961** – maart De Monza sedan ziet het levenslicht. Ed. N. Cole gaat weg bij Chevrolet en wordt algemeen GM directeur. Hij wordt opgevolgd door Semon E. Knudsen.  
– september: De Chevy II wordt geïntroduceerd, en is meteen concurrent van de Falcon en Valiant, maar ook van de Corvair, vooral de stationwagon.
- 1962** – april: Corvair stationwagon uit productie genomen. Monza cabriolet komt uit, en een Spyder turbopakket leverbaar. Tweezits Spyder Sebring steelt de show in New York.  
– mei: Eerste ontwerpen van het 1965 Corvair model onder leiding van Ron Hill.  
– juni: Monza GT show en prototype gepresenteerd op Elkhart Lake.
- 1963** – maart: Monza SS gepresenteerd op de New York auto show.  
– oktober: De Spyder wordt een zelfstandig model. Grotere motor en verbetering van het onderstel.
- 1964** – april: Ford komt uit met de Mustang die was bedoeld als directe concurrent van de Corvair. De Mustang wordt meteen een van de grootste daders van de teloorgang van de Corvair.  
– De Corvan, Ramp- en Loadside worden uit productie gehaald.
- 1965** – april: Instructies van het management bevelen geen verdere ontwikkelingen te doen aan de Corvair met uitzondering van milieu-technische en veiligheids maatregelen.  
– november: Ralph Nader schrijft het artikel "De Corvair Story" in de krant 'De Natie' en introduceert dezelfde maand zijn boek "Unsafe at Any Speed. Het artikel is de eerste hoofdstuk in zijn boek.  
– december: De Greenbrier wordt uit productie gehaald
- 1966** – oktober: Corsa modellen en de 140 pk motor worden uit productie genomen. Een half jaar later worden de 140 motoren na hevig protest van het koperspubliek opnieuw aangeboden.
- 1967** – maart: De Astro I wordt onthuld op de New York autoshow  
– oktober: De vierdeurs sedan uit productie genomen. Voor modeljaar 1968 en '69 zijn slechts de coupe en convertible leverbaar.
- 1968** – Slechts kleine veranderingen aan de Corvair. Met name de zijclignoteurs valen op.
- 1969** – mei: De laatste Corvair loopt als laatste van de band. Het is een goudkleurige coupe. Dat jaar zijn er maar 6.000 op een totaal van 1.710.018 gemaakt.





What a pity some people go a lifetime  
without ever choosing a car  
just because it's a pure joy to drive.



(Especially when it also happens to be America's lowest priced hardtop)

Corvair 500 Sport Coupe


Everyone should have at least one love affair with a car like this new Corvair.

And that can happen the minute you feel how responsive its steering is. Or feel its even-keeled four-wheel independent suspension ride through a curve. It can also happen for a lot of practical reasons—like the way its rear engine traction grabs hold and goes, even

when the going is through mud or snow.

There are lots of little touches you'll like, too—such as the new tapered Strato-bucket seats in Monza models. Also, you'll find extra peace of mind in the new standard safety features, including the new GM-developed energy-absorbing steering column, four-way hazard warning flasher and dual master

cylinder brake system with warning light.

And if you happen to like to save money, you've got one more little reason for choosing a car that's such a joy to drive. The price. 

**'67 CORVAIR**

*The real engine road car*



# Technische Tips.

**We gaan het nog eens hebben over velgen en banden, en wat er zoal voorhanden is. Door Seth Emerson**

Aan de basis ligt dat er van de fabriek uit twee verschillende wielen zijn gebruikt op de Corvairs, de FC's (Forward Controls) even buiten beschouwing gelaten.

De 1960 t/m 1964 auto's hadden een 13 X 5.5 geperste stalen velg. (optionele Kelsey Hayes spaakwielen hadden ogenschijnlijk dezelfde afmetingen). De wielen hadden een 4,5 inch diameter 'steek' en waren bevestigd met 7/16 X 20 moeren.

De meeste Datsuns/Nissans en Toyota's uit de tachtiger jaren voerden deze steek. Echter deze hadden een metrische bout/moer met 1/2 X 24 draad.

Deze wielen kunnen worden gebruikt op Corvairs van het eerste model, maar dan moeten wel andere moeren aangeschaft worden. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat de kleinere auto's van genoemde merken 13 inch velgen voerden.

De ZX, 240, 260 en 280Z's van Datsun/Nissan en de Celica en Supra van Toyota hadden 14 inch velgen die de Corvairstellen passen mits een aangepaste band erop gelegd wordt. Het late model Corvairstellen (1965-'69) had dezelfde velg (13 X 5.5) maar met een vijfgaats 4 3/4 patroon.

De meeste middenklasse GM auto's (Chevelle, Camaro, Oldsmobile F85 en Pontiac LeMans) gebruikten deze maten. De wielen van deze auto's waren bevestigd met 7/16 X 20 moeren. Maar deze andere GM applicaties, anders dan de Corvairstellen hadden 14" velgen.

Later gemaakte velgen (aftermarkets) zijn bijna niet te vinden in een 13" maat. Dit komt omdat bijna geen enkele auto ooit is uitgerust met een vijfgaats patroon op 13 inch velgen, dus de meeste 13 inch velgen hebben een viergaats patroon.

Er zijn een paar wielen in de handel geweest met een vlak middenstuk en die konden van vier naar vijfgaats geboord worden. Echter niet proberen!

Er zijn echter een groot aantal "aftermarket" wielen in de handel beschikbaar geweest, vooral, en dankzij de neef van de Corvairstellen, de Camaro. GM produceerde eind jaren zestig veel stalen en lichtmetalen velgen die alle op de late Corvairstellen kunnen passen.

Ik kan er niet genoeg op hameren dat velgen en banden als één geheel gekocht moeten worden. Bandenhoogte en negatieve setting van de velg zijn gerelateerd aan elkaar. Richard Finch praat in zijn boek "How to keep your Corvairstellen alive" over het effect van de omtrek verhouding ofwel bandenhoogte. De motor maakt het niets uit welke banden je op de auto legt. Maar het heeft wel degelijk effect op de remkracht die je tot stilstand moet brengen. Een laagprofiel band op een 14" velg zal geen effect op deze krachten hebben. Probeer altijd in dezelfde verhouding als de 6.50 of 7.00 X13 banden te blijven, zoals die origineel op de wagen gemonteerd werden.

Een tijd geleden (begin tachtiger jaren) kwamen er nieuwe banden op de markt. Deze waren bedoeld als vervanging op de kleinere Europese auto's als BMW, VW Scirocco etc. Maten als 195/60X14 hebben ongeveer dezelfde hoogte als de 165X13, maar zijn stijver, breder en hebben dus een 14 inch velg nodig.

In nevenstaande tabel zien we een aantal mogelijkheden met hun specificaties.

Bedenk dat de velgbreedte niet erg belangrijk is, voor zover het radiaalbanden betreft. Bijna alle racebanden zijn radiaal en dat is waarom racers extra brede banden kunnen monteren. Ik geloof oprecht dat straatCorvairstellen banden zeker niet breder dan 7 inch moeten gebruiken. 6.00 tot 6.50 is al vrij breed.

De meeste standaard radiaal maten werken prima op 5.50 velgen. In een vooruitkijk op de toekomst met de X-auto's kwamen er diverse nieuwe 13" radiaal banden op de markt. De 205/70-13 zou een uitstekende alleskunner kunnen zijn op je Corvairstellen en de nieuwe 195/70-13 is virtueel een 7.00-13 vervanger. Beide werken prima op een 13-5.5 velg, en er is geen extra ruimte nodig in de wielkast.

Als je de wielvlucht naar 3/4 inch negatief verzet zou het kunnen zijn dat je kleine probleempjes er mee krijgt.

Het probleem van de bredere velgen/banden is dat de ruimte hiervoor bijna in zijn geheel aan de buitenkant gezocht moet worden. De bovenste A-arm en de stuurarm kogel staan erg dicht bij de velg. Achter is het de veerarm, de schokbreker en de onderste "strut rod" die erg dichtbij komen.

De banden kunnen bij het nemen van een stevige bocht wel 1 tot 1 1/2 inch (2,5-3,5cm) van plaats veranderen, dus enige ruimte is vereist.

Maar ook de bestuurbaarheid van de auto met bredere wielen laat te wensen over. Er is neiging tot klimmen bij een rug in de weg. Dit is te tolereren wanneer de adrenaline vloeit tijdens racen of auto-cross wedstrijden, maar om gewoon mee te rijden zijn standaard velgen/banden aan te raden.

Een ander probleem van brede banden kan zijn dat het wiel om zijn draaipunt wil neigen bij het nemen van een bocht.

Een positievere wielvlucht wil dit tegengaan, maar ga niet verder dan neutraal ofwel 0 graden bij straat gebruik.

Spoorverbreeders zorgen voor een negatieve wielvlucht door het zwaartepunt te verplaatsen. Ga hier heel discreet mee om (verboden in Europa).

Als je langere wielbouten nodig hebt, de '68 Corvette bouten hebben dezelfde draad maar zijn langer (art. GM3910340).

Bandenmaat	velgbreedte	diameter (hoogte)	loopvlak
P215/50-13	5.5-8.5	21.25	6.85
P235/50-13	6.0-9.0	22.00	7.50
205/60-13	5.5-5.7	22.68	6.40
P215/60(Br60)-13	5.5-7.5	23.16	6.90
195/60-14	5.5-7.0	23.23	6.25
185/70-13	5.0-7.0	23.23	5.23
195/70-13	5.0-7.0	23.78	5.62
175-13	4.5-6.0	23.94	4.70
235/60-13	6.0-8.0	24.09	7.65
215/60-14	5.5-7.0	24.17	7.36
185/70-14	5.0-6.5	24.24	6.00
205/70-13	5.5-7.0	24.52	5.65
225/60-14	6.0-8.0	24.64	7.90
195/70-14	5.0-7.0	14.80	6.20
C78-13	5.5-6.0	24.92	4.60

Ter referentie standaard maten:

6.50-13	5.5	23.75	4.20
7.00-13	5.5	14.10	4.40



## **Advertenties**

### **Nederland:(aangeboden)**

**Lakewood 700 DeLuxe 1961**  
Powerglide, licht bl. vr.pr. €5750  
M.Cramer 020-6929425 of  
[m.cramer@planet.nl](mailto:m.cramer@planet.nl)



#### **Greenbrier 1963.**

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

**Corvaire 1969 coupe** moet nog off.  
ingev. worden. E.1750 Maasland,  
Katwijk 06-54614244



**Corvaire Monza sedan 110 PG Wit.**  
Goede staat E3250, M v. Sas  
Eindhoven, 06-23682317

**Corvaire Monza sedan, motor in '99**  
gerev. E.3500 T. Matos Fernandes 06-  
55721466

**Corvaire Stationwagon '62**  
compleet maar slechte st. €2600  
Noordhuis Classics Nieuwleusen

**Corvaire Corsa bj. 1965,**  
4 speed, cabrio, schade/roest vrij, rood  
Leidschendam Tel. 070-3177754.

**Corvaire '64 coupé PG** Moet nog  
gespoten worden E.2750 Lommen,  
Brunssum 06-51319999

**Corvaire Monza coupé bj. '65 140pk,**  
met. grijs, gerest. in uitst. st.; € 9750,  
P. de Vries, Tel. 06-53164760.

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

**Corvaire Monza Convert. 1962,**  
Rood, Tel. 0529-483078.

**Corvaire Monza sedan 1966**  
Blauw met. Int. zwart in perf. st.  
Kenwood CD wisselaar.Na 18 u. Onno  
Hompe Tel. 06-15091921

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

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

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

**Corvaire Spyder Conv. '62,**  
I.z.g.st. l.bl./ int.wit, turbo.  
T.v. Deijzen 06-11054711 Zaandam  
(Gezien op 'Marktplaats' (Red.)

**Corvaire coupe bj. 1963,** Volledig  
gerestaureerd, nu € 7950,00  
P. Zuur, Stadskanaal  
0599-648480 / 06-40070543,

**Corvaire Monza bj. 62,**  
Rood, autom., APK  
[gstockers@uwnet.nl](mailto:gstockers@uwnet.nl)

### **Onderdelen/div. (aangeb)**

**Corvaire sedan '62 Monza PG**  
zonder mot. Zond kent. € 380  
M. Trougnou +33 01 69 90 27 31

**Diverse carr. delen LM cabr.**  
G. de Haan tel.0512-301099

**Diverse delen LM coupe**  
D. de wit 06-20626730

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

**Stoelen model '67 zwart,**  
Rug prima, zitt. gesch., heel of in delen  
€10p.st. j.m.l.janssen @zonnet.nl

**Sloop Corvaire 700 sedan bj. 60,**  
€200,00 Tel. 06-22856387

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

Aangeboden; 60cm autotijd-schriften  
en catalogi, '60er, '70er '80er en '90er

jaren. Ned, Duits, Eng., Am.  
[j.m.l.janssen @zonnet.nl](mailto:j.m.l.janssen@zonnet.nl)

### **Onderd./diversen (gevr.)**

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

### **Duitsland (aangeboden):**

**Corvaire Spyder coupe '63 km33000**  
wit/rood Vr.pr.€ 8.500  
Ingo Illinger 0049-721-816537  
[i.illinger@enbw.com](mailto:i.illinger@enbw.com)

**Diverse FC's uit de collectie van**  
Thomas Stingl . Ook '62 stationwagon.  
contact: [ts@corvaire.de](mailto:ts@corvaire.de)

**Corvaire convertible '61**  
Klaus Dibbern [Kdibbern@denk.de](mailto:Kdibbern@denk.de)  
Zie ook: [www.corvaire.de](http://www.corvaire.de)

**Corvaire convertible '65.**  
Motor defect. Vr.pr. € 6500  
Joachim Kölsch, Daun (Eifel)  
Tel. 06 592 98 23 23

### **Frankrijk: (aangeboden)**

**Corvaire Spyder '62 van Engelsman in**  
Frnkrijk € 4000. +33 44 16 47 44 13 29

**Corvaire 1964 PG lopend lak slecht**  
€ 5600 tel. +33 04 90 72 33 75

**Corvaire sedan 1966 140 hp 136d.Km.**  
€4600 J.F. Arcens +33 06 08 53 28 60

**Corvaire 1965 turbo grijs/zw. 55000k**  
€ 10.000 Tel. +33 03 83 21 66 41

**Corvaire cabrio '63 136K am. rad/cass**  
P Weingaertner +33 03 89 68 89 44

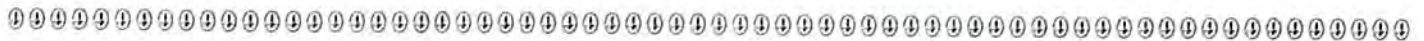
**Corvaire Corsa 140 rood/zw. 'z.g st.'**  
€ 8500 Tel.+33 06 16 50 43 07

**Corvaire sedan 1962 wit 108K €3000**  
**Corvaire sedan 1967 bl. 90K €3000**  
**Corvaire coupe 1967 PG. Sloop €300**  
B. Perroud +33 04 50 39 22 37

*De redactie aanvaardt geen enkele  
aansprakelijkheid voor de inhoud van de  
advertenties  
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U.-landen,  
dus geen invoerrechten en BTW. Opgave  
advertentie [corvaire65@hetnet.nl](mailto:corvaire65@hetnet.nl)Daar het ons  
zelden gemeld wordt wanneer er auto's  
verkocht zijn, kan het voorkomen dat  
advertenties niet meer geldig zijn.*



# CORSA Classified



## CARS FOR SALE

1963 700 coupe, 24K, aqua, Powerglide, #1, \$9,200. 1964 MONZA conv., 42K, bronze/white, 4-speed, #3, \$4,500. Dan Greer, 2945 Spruce Dr., Cheyenne WY 82001, 307/635-5924. (WY)

### 1960

1960 MONZA coupe, 95% done, everything works, insp. & reg. in NY. \$6,000. Michael Archambault, 37 Summit Ave., Catskill NY 12414, 318/943-9391. (NY)

### 1961

1961 RAMPSIDE. '66 engine completely overhauled. Runs good. PG, beautiful blue and white. Owned 24 years, no rust, nice. Pictures available. \$6,500. Rickey Meals, 104 E Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

### 1962

1962 SPYDER convertible, needs total restoration. \$1,500 firm. 25 miles N of Detroit MI. Ed, 586/247-5430 after 6PM MI time. (MI)

1962 MONZA 2-door coupe. All original, orig. int. & ext. paint. Runs good. Owned 28 years, always garaged. PG transmission. E-mail pictures available. \$3,250. Rickey Meals, 104 E Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

### 1963

1963 SPYDER convertible, Senior and Grand National awards. Red, red interior, white top. Kelsey-Hayes knockoff wheels plus original w/tires, rims, and hubcaps. All in mint condition. Total restoration by Ken Blystone, Indiana PA. Also have full right quarter panel. \$23,900. Charlie, 724/832-7498, possible trade. (PA)

1963 SPYDER convertible, needs total restoration. \$1,500 firm. 25 miles N of Detroit MI. Ed, 586/247-5430 after 6PM MI time. (MI)

### 1964

1964 MONZA conv., good condition, insp. & reg. in NY. Spares. \$4,500. Michael Archambault, 37

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," P.O. Box 607, Lemont IL 60439-0607. FAX 630/257-5540, e-mail: [communique@corvair.org](mailto:communique@corvair.org). The first six lines (52 spaces) are free to members. \$1 each additional line. Members commercial advertising is \$1.50 per line. Non-member rates are \$25 for six lines and \$3 per additional line. Photos: insertion size 1-1/2" x 2-5/16", \$12 each; maximum insertion size 2-5/16" x 2-5/16", \$16 each. Deadline for all classified ads is the third day of the month preceding the issue cover date.

Classified advertising is also hosted on the CORSA Web site. [www.corvair.org](http://www.corvair.org).

February 2005

Summit Ave., Catskill NY 12414, 318/943-9391. (NY)

1964 MONZA coupe, 110/4, elect. ignition, many other new parts. Used as daily driver. \$1,500. Leave message, 253/531-0438. (WA)

1964 GREENBRIER, orig. owner, rebuilt from ground up, suspension, engine rebuilt, trans 4-speed, 68K orig. miles. New interior, new paint, must see. Phil Davies, Kimberton PA 19442, 610/983-4941, fax 983-4950, call for more info & price. (PA)

1964 MONZA 2-door coupe, runs good. 1965 engine completely overhauled 10-12 years ago, 4-5K miles on overhaul. Good int., PG, A/C, maroon color. E-mail pictures available. Owned 26 years. \$3,250. Rickey Meals, 104 E Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

### 1965

1965 CORSA turbo convertible, Danube Blue, light blue interior, white top. 5 new radial tires, wire wheel covers, wood wheel, AM/FM, Senior CORSA winner. \$16,300 OBO. Ed, 586/247-5430 after 6PM MI time. (MI)

### 1966



1966 turbo coupe, nearly perfect. 180-hp 4-spd, not numbers matching. Car started life as 110/PG Monza with A/C. Now it is a 180-hp Corvair turbo 4-spd, with A/C. Many performance mods. Big front disk brakes, Weber carb mod. Lowered 1", BBS type wheels, Michelin Pilot tires, Factory AM/FM, quartz clock mod. Has 1965 black interior, Corvette charcoal metallic exterior. \$8,000. Call 317/244-1166, or 727-9333. Car is located in Indy. (IN)

1966 MONZA 2-door coupe, 110/PG, 50K miles, excellent shape. Walter Manko, 289 Kilts Rd., Sharon Springs NY 13459, 518/284-2135. (NY)

### 1967

1967 MONZA coupe, 95/4, yellow/black, interior in excellent condition, 11K miles since engine rebuild, 800 miles on new clutch and throwout bearing. I have owned this car for 25 years and has been stored inside all these years. Pictures available. \$4,500. John Nance, 951 Central Falls Rd., Asheboro NC 27203. (NC)

### 1969



1969 MONZA convertible (#3795), 95/PG. Garnet Red with very nice black interior and new black power top. Detailed engine and trunk. Runs great, 1,000 mile round trip to National Convention, over 26mpg. Many new parts. Drive anywhere. \$6,800 firm. Charlie O'Hare, Pittsburgh PA, 412/937-0900 ext. 154, ohareck@aol.com. (PA)

## CARS WANTED

1963 or 1964 RAMPSIDE, automatic or manual, no rust. Not running is OK. Craig Wilson, 2105 Fairview Dr., Cedar Falls IA 50613, 319/266-6343. (IA)

1967 or 1966 500 coupe, 4-speed. Little or no rust. Color unimportant, engine <80K miles. Kevin J. Broderick, 201 Pine St., Alexandria VA 22305, 703/836-2572. (VA)

YENKO, good car with title, not running is OK. No SCCA modifications, want good street car. Craig Wilson, 2105 Fairview Dr., Cedar Falls IA 50613, 319/266-6343. (IA)

## PARTS FOR SALE

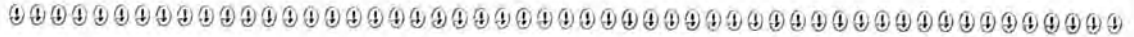


Chrome 43 years SSAE OK? US Postal. 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1965 (4-bolt), open 3.55 4-spd transaxle \$75. Late model PG transaxle \$50. Set of 4 late model standard wheels in good condition w/used 205/60-13 BFG Radial TA tires \$20. Parts located near Richmond VA. All money from sale of these goes to the Corvair Preservation Foundation to support the Corvair museum



**CORSA Classified**



effort. Wade Lanning, lanningwb@aol.com, 804/861-5748. ....(VA)

1960-63 front suspension. Refurbished, cleaned, painted, ball joints, bushings, shocks, bumpers. No linkage or brakes. Ready to bolt in. \$500. Shipping extra. Joe Matthews, Klamath Falls OR, 541/884-0496. ....(OR)

Minilite wheels for early model. Four 14" wheels with gunmetal gray spokes and brushed aluminum outer rims. All wheels in great shape. Chrome lug nuts included. \$400 plus delivery. Brian, 230/775-2092, burso9719@charter.net. ....(CT)

Several 13" 3-prong wire wheel covers in various conditions, therefore various prices, all have been disassembled, cleaned, polished, and painted if needed. Conditions vary from very good (minor scratches on edge) to some with small dents. Also have 2-3 sets of 2-prong 13" wire covers. Also have some 14" 3-prong wire wheel covers in various conditions. Several wheel covers from 1961-1967 in various conditions and prices. Rickey Meals, 104 E. Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. ....(TX)

Metering rods & jets for Carter YH carburetors. Replacement and custom metering rods made to order. See details on the website: www.blackhawkengr.com. Black Hawk Engineering has moved to Colorado. Chuck Riblett, 970/461-1328, 737 W. 10th St., Loveland CO 80537-4624. ....(CO)

Clean dry solid factory installed, think about it. Action it. Metal fillup a 10 foot enclosed trailer \$500 US Postal M/O. Trim also salvage quite a bit. Gone when gone. Maybe set up racing engine cut pistons 3/4 cam less heads \$700 save it? Encroachment got me again #4 don't repeat '87 A/C Corvairs/crusher fill in w/P3 Dec. "I quit." 35-40 lines across from Obit "In Memoriam" as sample. Connex Phx Charlie, 2902 N 60 Dr 85033. ....(AZ)

Rinker PSRUs for Corvair engines: 4 different gear ratios, electric start. Big bore aluminum cylinders for Corvair engines, to 4-1/4", 12 cylinder Corvair engines. Billet aluminum cylinder heads. Bruce Meinking, PO Box 2455, Reno NV 89505, 775/813-1832. ....(NV)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$130; with exchange band \$175 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings. ....(MA)

Anonymous? Charlie pays since 1961. Yes, like Phil Haper then sandrail people found me (axles). SSAE to ask, got? Salvage every other issue (back of) not Oct./Dec. 04. ....(AZ)

**PARTS WANTED**

1962/63 Spyder crankshaft, specialty aftermarket forged pistons 145 cu. in. 9.0:1. 1966 Positraction rear end, 15x7 Ansen aluminum slots need two, longer than stock rods for 164 cid, reduced turbo exhaust scroll or Crown screw type E-series compressor and impeller. Sunjata Kieta, 4578 Carriage Ln., Las Vegas NV 89119, 702/740-5828. ....(NV)

LM tinted front windshield for '66 coupe, must be nice. Peter Kloskowski, 810 27th Ave. N., Saint Cloud MN 56303, 320/252-4208. ....(MN)

Telescoping steering columns '65-69 all years, woodgrain wheels & steering wheel hubs, NOS or used parts to rebuild them. Also need 1966 4-way flasher unit. Bill, 727/734-3394 day, 784-2393 night, hpm@tampabay.rr.com. ....(FL)

140 hp parts, engine turbo parts, air conditioning parts for late model. Bruce Meinking, PO Box 2455, Reno NV 89505, 775/813-1832, meinking@sbcglobal.net. ....(NV)

**LITERATURE & COLLECTIBLES**

Service manuals for Corvair by Chevrolet: 1960, 1961 & 1965 major service manuals \$24.95 ea. All other yearly service manual supplements \$9.95 ea. All yearly owners manuals \$12.95 ea. Alex Voss, 4750 37th Ave. S., Seattle WA 98118, 206/721-3077, www.books4cars.com. ....(MI)

Original color sales brochures showing all models, interiors, features. 1960-68 \$15. Owner's manuals 1960-69 \$18. Paint color chips 1960-69 \$5. All prices per year. Add \$3.50 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256 www.autolit.com. ....(NY)

**MISCELLANEOUS**



"Again for the first time" ....(AZ)

Custom car covers at factory prices. 8 material choices. Custom patterns for Corvairs and other vehicles. Barney Eaton, 20111 Deerfield Dr., Georgetown TX 78628, 512/869-5114, barney@texas.net. ....(TX)

Waterstone coasters, set of two, moisture absorbent stone, featuring "Corvair 1960-1969" or Route 66 sign, please specify. \$10 per pair includes shipping, from Indian Nations Corvair Association, c/o Cliff Nieman, 10000 Willow Springs Dr., Guthrie OK 73044-8243. ....(OK)

Now available, Virtual Vairs T-Shirts. The VVs recently held a contest to design a T-shirt logo and we had two winners. Tom Beech's logo adorns the back while Gary Aube's is printed on the front. The cost for these high quality T-shirts is only \$12 (XXLs \$14) + 15% for shipping and handling. Mail a check or money order and a note clearly stating it's for a VV shirt to: CORSA, P.O. Box 607, Lemont IL 60439. ....(IL)

*It's CLARK'S if it's*  
**CORVAIR**  **Parts** *CLARK'S 31st yr.!*

- Over 10,000 different new parts
- Over 3,000 used parts
- Over 650 pages of parts
- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

steel floor panels	technical assistance	emblems	trim
steel patch panels	VW bus transplant	interior	carpets
mid engine V-8	dune buggy	shop manuals	engine
suspension	assembly manuals	weatherstrips	wiring

**Parts! ● Get your 2002-06 catalog ● Service!**  
 (CLARK'S 3 catalog set ) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more.  
 Includes: main catalog (over 400 pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

**CLARK'S CORVAIR PARTS,® INC.**  
 400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776  
 www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com





## OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

**Classic Tire**  
Oldtimer banden

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

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

Levering ook in België





## It has a twinkle in its eye

It flirts with you, that's what it does. But its come-hither looks aren't the only attraction. Corvair's got a practical side that makes as much sense to women as it does to mechanically minded men.

For instance, the engine's air-cooled so there's no radiator to add water to or buy antifreeze for. No hoses to check, tighten or replace. And you won't spend time or money getting brakes adjusted. They adjust themselves. Just nothing much for you to do but enjoy driving like you probably never have before.

The peppery standard engine's got almost 190 more horsepower this year. Its location in back puts extra weight on your rear wheels, gives them a sure grip on mud, ice and snow. And the easy-to-park size and easy steering make even downtown driving more relaxing.

In fact, this is the kind of car it's a pleasure just to think about driving. Why not do just that — all the way down to your dealer's? . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

**CORVAIR  
MONZA**



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