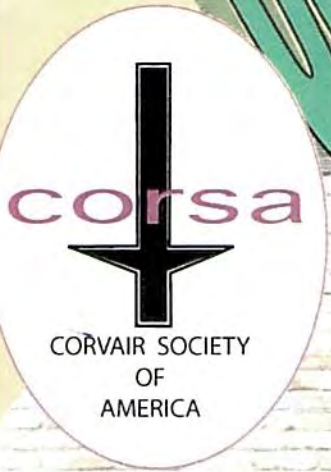


# Corvaire Club Nederland



**VAIRMAIL**



8e JAARGANG  
**3**



1. Corvair Monza Club Coupe



2. Corvair Lakewood 500 Station Wagon



3. Corvair 500 4-Door Sedan

## Three thrifty ways to go wandering

Well, who wouldn't like to get away from it all in cars like Corvair? Especially when it costs you so little. (Corvair's not only priced 'way down, every model keeps right on saving with quicker cold-start warmup, no antifreeze-buying blues, and lots of other ways your dealer will tell you about.) What's more, Corvair gives you your money's worth of riding comfort and handling ease. Make the first leg of your vacation trip a jaunt to your Chevrolet dealer's. Bon voyage! . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

1. *Monza* - Wouldn't you look dashing, driving a Monza Club Coupe with its handsome bucket-type front seats!
2. *Lakewood* - Corvair's rear-engined station wagon gives you up to 68 cubic feet of space, 10 of it under that lockable bonnet.
3. *500 4-Door Sedan* - Nearly 12% more luggage space up front this year, but no change in Corvair's brisk handling.

# '61 CHEVY CORVAIR



## Van de redactie

Wat zijn we vroeg met het nieuwe blad zul je je afvragen? Wel dat is zo. Omdat we de vakantietijd tegemoet gaan is het moeilijk een blad te maken gedurende die periode. We zitten dan met de aanvoer van externe kopij en het probleem van vermenigvuldigen. Ook omdat jullie redactie van plan is om de Corsa Conventie weer te bezoeken, en er in de komende bladen weer volop nieuws van 'het front' te publiceren is.

Als we zouden wachten, zou het volgende blad pas in augustus komen en dan zouden er dit jaar nog twee moeten volgen om met kerstmis alweer met de nieuwe jaargang te beginnen.

Wat is er veranderd? Wel we hebben na een paar oproepen ons team versterkt met een secretaris; in dit geval Guus de Haan. Op een aparte pagina stelt hij zich voor. Het werd ons een beetje te veel om alle contacten op een goede manier te onderhouden. Op die manier hebben we weer meer tijd gekregen voor ons blad en de auto's. Deze laatste hebben er flink bij moeten inschieten. Aan restauratie zijn we het laatste jaar helemaal niet toegekomen, en een reparatie moet nog afgerond worden. Nu ligt de nieuwe editie voor je met weer allerlei exclusieve nieuwtjes. Zo vond Gerard Naseman in een dik boek een paar militaire voertuigen die Corvaire techniek aan boord hadden. David Newell zorgde voor nog een extra foto voor dit artikel, terwijl hij ook tekent voor een aantal foto's van een heel bijzondere Europese Corvaire. Met een verzoekje aan Corsa kregen we van Harry Jensen nog een complete serie foto's van die auto.

Over de activiteiten zijn nog weinig 'activiteiten' te melden. We gaan er van uit dat deze toch plaats zullen vinden. Zodra we informatie ontvangen zullen we jullie daarover berichten.

Onze webmaster heeft weer flink zijn best gedaan. We hebben nu weer een volwaardige site om ons te tonen aan de wereld.

Het seizoen is nog maar net begonnen, en de animo zal nog moeten komen. In deze uitgave weer een variatie aan artikelen en tips. Een verhaal over een restauratie hebben we niet gekregen. Onlangs was jullie redactie aanwezig op een oldtimermarkt in het Belgische Ciney. Een reuze interessante en gezellige happening. Hiervan een verslag in dit blad

De advertentiepagina kent weinig verloop. Als je weet of er auto's of onderdelen verkocht zijn of je hebt zelf wat te vraag of koop: laat het ons weten. Met steeds wisselende vragen of aanbiedingen krijgt deze pagina meer waarde.

We hopen dat je nu weer veel animo krijgt bij het lezen van dit blad om je auto te optimaliseren, en zouden daar graag iets van willen horen of zien. Veel kijk- en leesplezier.

## Colofon

8<sup>e</sup> jaargang nr.3  
juli / aug / sept. 2005  
Uitgave en redactie:  
Corvaire Club Nederland

Redactie en inlichtingen:  
Bomerweg 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.corvaire.nl](http://www.corvaire.nl)

Lid worden:  
Door storting van € 30 op rek.  
nr. 7814905 (Postbank) o.v.v.  
Corvaire Club.

Jaarlijkse contributie € 25  
Niet commerciële advertenties  
van/voor leden zijn gratis.

## Kopij

Van ons clublid Marinus van der Craats ontvingen we een enorme hoeveelheid kopieën uit boeken en tijdschriften. Hiervan hebben we al dankbaar gebruik gemaakt in dit blad (zie 1966 Corvaire convertible) We hebben de layout zoveel mogelijk in stand proberen te houden zodat de opzet van de pagina's niet verloren zou gaan. Wel hebben we de tekst vertaald en hier en daar foutjes en onvolkomenheden weggehaald of verbeterd.

Eenzelfde verhaal gaat op voor de militaire voertuigen van Gerard Naseman.

Als je nu zelf iets tegenkomt dat je de moeite van publiceren waard vind, en

ook maar iets met Corvaire te maken heeft, laat er kopieën van maken (liefst digitaal) en stuur ons dat al dan niet voorzien van jouw commentaar.

## Agenda

### Juli

- 1-3 North Side Custom Club, USA treffen Workum Fr.
- 2-3 **Historic GP circuit Zolder B.**
- 2 Saturday night Cruise Zichtenburg, Den Haag
- 3 All America Ford Festival Hulten- Gilze Rijen
- 7 Cruise Inn Rodaring Kerkrade
- 7-10 All Am. Cruise Inn Weekend camping Laren
- 8-10 Heartbeat Corvette Club Valkenburg L.
- 10 Mustang Meeting Lelystad
- 10 **Rit G.v.O. georganiseerd door** Guus, Sjors, Kees en Marcel.
- 10 King Cruise Muiden
- 15-17 Explosion Dage Racing Drachten
- 16 USA park & party Blokhoeve Nieuwegein
- 17 Cruise Borrothers Zomertour
- 22-24 **Car andRockabilly Rumble** Landgraaf L.
- 22-24 Custom Weekend Antwerpen
- 26-31 Corsa Convention Portland, Or.
- 31 Sunday Cruises Groningen

### Aug.

- 4 Cruise Inn Rodaring kerkrade
- 7 **All American Day Weert L.**
- 7 Big City Rollers Hengelo
- 13-14 Heuvelrug Run Geldermalsen
- 13 **(zaterdag) Rit Goud van Oud met bezoek aan vliegshow**
- 14 All American Day Zaandam
- 14 King's Cruise Muiden
- 20-21 Camaro weekend Antwerpen
- 26-28 Vehikel Utrecht
- 27-28 International American Car Meeting Kronenberg L.

### September.

- 1 Cruise Inn, Burger King Kerkrade
- 3-4 Mill Hill Custom wheelers Simpelveld L.
- 9-11 Malieveld Cruisin Weekend
- 10-11 Am. Automobiël Club Meet Vinkeloord
- 2006 Internationaal treffen Swiss Corvaire Club

Met dank aan o.a. Cruise Bothers kalender.

## Route 66

De Volvo V44 Club die dit jaar 35 jaar bestaat, organiseert een wel heel aardige trip om dit te vieren. Ze gaan de hele maand augustus dwars door de VS de legendarische Rout 66 rijden. De hele schare oude Volvo's wordt in de haven van Zeebrugge op een schip

volgen later per vliegtuig. Vanuit new York. Vandaar een aanlooproute naar Chicago waar getsart wordt. De route voert in totaal door zeventien staten en duurt vier weken. In die tijd zullen de Zweedse klassiekers met Nederlandse kentekenplaten een afstand van een kleine 10-duizend kilometer afleggen. Ook iets voor de Nederlandse Corvair Club op termijn?

## De Tulpenrally

Een uitzonderlijke prestatie leverde Dries Jetten, toen hij in 1957 als jongeling deelnam aan de toen nog originele Tulpenrally in een..... Goggomobil!

Hij reed de hele rit uit in de kleine tweecilinder. Dit in Tegenstelling tot de latere 'Historic Tulip' toen er tien cilinders meer zaten in zijn Ferrari, iets jonger dan de Goggo van toen. De 2005 editie is weer achter de rug en werd gestart op 8 mei in de Franse 'Tulip' stad St. Nectaire om de veertiende van die maand weer in Noordwijk te eindigen. Dit en veel meer 'leukigheden' over de "Tulip" is te zien op een tentoonstelling in Museum "De Zwarte Tulp" in Lisse. Misschien zijn er nog wel foto's van de Corvairs van de 'Jettens' of van onze deelname in 2001 te zien! De tentoonstelling is nog te bezoeken tot 19 september van dit jaar.

## Website

Bennie de Wit heeft weer flink zijn best gedaan om onze website completer te maken. Er is nu ook een aanmeldpagina toegevoegd. Bij het 'ter perse' gaan van dit blad was die nog wel niet operationeel, maar dat kan niet lang meer duren. En dan zullen we zien wat het oplevert. Voorts zijn er stemmen opgegaan er een vraag en aanbod pagina in te verwerken. Wij weten (nog) niet of dat er van komt.

## Meetings/Treffen

In de vorige editie was er melding gemaakt van een inlegblad. Echter, we hebben tot het laatste moment gewacht maar er kwam geen bericht. Nadere informatie leert ons dat we de voorjaarsmeeting moeten schrappen. Onze ogen zijn nu gericht op de zomermeeting in augustus, waarvan we hoge verwachtingen hebben. Hiervan hebben we ook nog geen informatie ontvangen. Maar we gaan er van uit dat deze gewoon doorgaat. Over het herfsttreffen is er wel overleg geweest. Dit zal in ieder geval doorgang vinden.

We zullen jullie t.z.t. in elk geval nog nader hierover berichten.

## Anonymus

Onderstaande foto met tekst hebben we al een paar jaar in ons bezit. Op zich niets nieuws. Maar onderzoek leert ons dat deze auto op 30 oktober 1995 in Nederland op de weg is gekomen. De apk is na dat jaar niet meer verlengd. De eigenaar hebben we niet kunnen achterhalen. Zo hebben we nog wel wat (echt) oude foto's van Corvairs in Nederland. Misschien dat we de website kunnen gebruiken om de eigenaren met hun verhaal te achterhalen?



Na ruim een eeuw autoproduktie zijn vele typen en merken totaal vergeten. Niet elke wagen is een T-Ford, Kever of Eend gebleken. Na de oorlog, toen de massaproduktie pas echt goed op gang kwam, zijn er wagens in soms zeer grote aantallen gebouwd die nu zo goed als verdwenen zijn. Ton Lohman zet, verspreid over een aantal pagina's, tien van die naoorlogse, ooit veelbelovende auto's op een rij. Zoals deze Chevrolet Corvair uit 1959. Hij was één van de eerste compact cars en ook nog met een luchtgekoelde boxermotor achterin. De wegligging was een ramp en een stortvloed aan negatieve publicaties nekte deze Chevy.

## "The Clark Experience"—More Than Parts!

650 Page Catalog

14,000+ Quality Parts

1000's of Reproductions

Interactive Internet Site

Cheerful, Experienced Order Takers

Knowledgeable Technicians

Fast, Courteous, Professional Service

Always Trying to Surpass Your Expectations

"The Clark Experience" Only at...

### Clark's Corvair Parts, Inc.

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



## Remvloeistof

Onze Corvairs hebben bijna allemaal Dot 3 of 4 remvloeistof aan boord. De hoofd- en wielremcilinders zijn van gegoten metaal. Dat is bros materiaal en poreus. De remvloeistof heeft de eigenschap om hygroscopisch te zijn. Dat wil zeggen dat de vloeistof water opneemt. Dit water zakt naar de bodem van de cilinders en veroorzaakt daar roestvorming met als gevolg lekkende cilinders en geen remdruk. Bovendien kan het water met intensief gebruik ook gaan koken met stoomvorming als resultaat en zachte pedaaldruk. Advies: Vernieuw de remvloeistof om de twee jaar.

## Meetings

Omdat de berichtgeving over meetings ons bijna altijd te laat bereikt zullen we deze niet meer in het blad zelf aankondigen. We spelen met het idee dit met een apart inlegvel of via een extra mailing te doen. De snelste en meest actuele methode is misschien via de e-mail. We zouden de website en e-mail zo wie zo wat meer willen gebruiken. Zie de oproep van Gaus de Haan in dit blad. Zoals jullie in nummer 1 van dit jaar hebben kunnen lezen staan er voor dit jaar drie meetings in de planning. We hebben hier echter op dit moment nog geen extra informatie over. Zodra we iets weten krijgen jullie hierover bericht.

Op 13 juni 2005, heeft Leon Janssen aan Guus de Haan het volgende geschreven:

Guus,  
Heb je plannen je voor te stellen in ons volgende blad?  
Eventueel met je ideeën.  
Dan zou ik dat graag z.s.m. willen ontvangen.

Alstublieft meneer!  
Guus

## Even voorstellen!

Hoewel ik al sinds de oprichting van onze Corvair club op de ledenlijst sta, weten veel mensen waarschijnlijk niet wie ik ben. En omdat mij gevraagd is de functie van secretaris binnen de club op te nemen is dit een mooie gelegenheid om me (opnieuw) voor te stellen. Mijn naam is Guus de Haan en ik woon samen met mijn vrouw Nancy en onze zoon Thijs in Ureterp, een klein plaatsje in Friesland.

Hoewel onze Corsa Convertible Turbocharged al sinds 1997 in ons bezit is, is de auto nog maar erg weinig op meetings geweest. Na een restauratie waarbij de hele auto uit elkaar is geweest, is deze in 2000 door de RDW voorzien van een kenteken. Bij de tochtjes daarna bleek de auto toch nog diverse problemen te vertonen waarvan een hardnekkige benzinelekkage wel het meest zorgelijke probleem was. Een flinke stroom benzine uit het luchtfilter over de gloeiend hete motor zien lopen is een erg onplezierige ervaring. Na er de nodige uurtjes mee geprutst te hebben besloot ik dat het tijd was om er maar eens een expert naar te laten kijken. Dat het uiteindelijk drie experts werden geeft al aan dat er toch wat meer aan de hand was. De problemen blijken minder een direct probleem te zijn van de carburateur als wel van vals vacuum bij de inlaat en overdruk

uit het uitlaatsysteem. Mensen met een turbo weten dat deze behoorlijk nukkig kan zijn en ik kan je verzekeren dat het inderdaad een beest met een eigen willetje is. Dat beest slaat ook op de keren dat ik er mee over onze mooie Friese landweggetjes mocht scheuren. Als de turbocharger, in de 3e of 4e versnelling, bij 2500 toeren begint te blazen bekruipt je echt het gevoel dat er wel wat gebeurt daar achter je rug. Het gejack van de compressor, het brullen van de uitlaat en de werkelijk niet aflatende acceleratie zijn soms bijna beangstigend.

Dat het een behoorlijk lange termijn project is geworden komt ook door een drukke baan en de studie die er nog bij gedaan moest worden. Maar sinds begin dit jaar heb ik wat meer tijd en het leek me wel leuk om Leon en Mike wat te helpen met het hele clubgebeuren. Mochten jullie nog vragen hebben dan kun je me altijd mailen, mijn e-mail adres is [secretaris@corvair.nl](mailto:secretaris@corvair.nl)

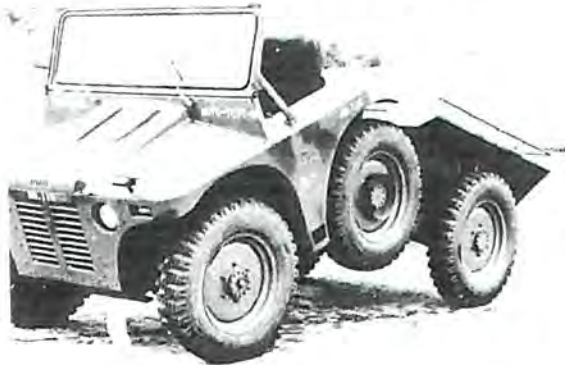
Zoals Leon in het vorige clubblad al aangegeven had zijn we sinds kort als Corvair Club weer in het bezit van een eigen plekje op het World Wide Web. Met de bouw van een nieuwe website door onze webmaster Bennie de Wit kunnen we weer in het Nederlands vertellen over ons luchtgekoelde wonder. Ik nodig jullie van harte uit om een kijkje te komen nemen. We hebben een eigen domein [www.corvair.nl](http://www.corvair.nl)  
Ook alle medewerkers hebben een eigen e-mailadres gekregen.  
Leon Janssen - [voorzitter@corvair.nl](mailto:voorzitter@corvair.nl)  
Mike Cramer - [penningmeester@corvair.nl](mailto:penningmeester@corvair.nl)  
Bennie de Wit - [webmaster@corvair.nl](mailto:webmaster@corvair.nl)  
Guus de Haan - [secretaris@corvair.nl](mailto:secretaris@corvair.nl)  
Omdat ik zelf het internet erg veel gebruik zou ik graag reacties van leden ontvangen die dit ook doen. Waarom? Nou vooral om te peilen of het internet ons als club ook kan helpen om extra diensten aan leden aan te bieden. Dus laat van je horen! Guus.



## Militaire Corvair aangedreven voertuigen

Sedert jaren zocht het Amerikaanse leger naar een kleine maar uiterst mobiele truck.

In het begin van de jaren '60 was het de firma Meili uit Schaffhausen, Zwitserland, dat een 6 wielig wagentje bouwde dat op alle wielen aangedreven werd en ook nog eens 1500kg nuttig laadvermogen had.



Het was bedoeld voor diverse Europese legereenheden en werd Metrac genaamd. Hydraulische vering en de mogelijkheid 'de rug te krommen' om grote obstakels te nemen, alsook de mogelijkheid de wielen apart op te trekken maakten er een ingewikkeld maar zeer hoogwaardig staaltje techniek van. Maar dat drukte flink door in de kostprijs, en dus kwam er geen productiemodel.



De licentie werd gekocht door de Clark Equipment Company die het ontwerp verfijnde en er een Willys 72 pk motor in bouwde. Het geheel werd echter te zwaar en kwam nooit verder dan een test door het Amerikaanse leger. De firma Kassbohrer uit Ulm (Dld) die bekend is vanwege haar bussenfabricage,

had ook een licentie gekocht, maar ook hier hetzelfde verhaal. Het Metrac concept en de rechten werden in Amerika verkocht aan de firma Chance-Vaught Aircraft

met de oorspronkelijke ontwerper, ingenieur Gamaunt. Ofschoon het als amphibisch voertuig bedoeld was met behoorlijk wat drijfvermogen, werd hij in bijna



Corporation in Dallas, Texas. Het concept werd daar vereenvoudigd waarbij men het hydraulische deel verving door een gemodificeerde standaard ophanging en men het wagentje uit oogpunt van gewicht, geheel uit aluminium vervaardigde.

Het geheel werd aangedreven door een 80 pk CORVAIR motor met een viertraps manuele transmissie in combinatie met een tweetraps gearing. Het woog toen nog maar 1400kg.

Het nu "Gama Goat" geheten project (naar de Zwitserse ontwerper Roger Gamaunt) voldeed aardig, en werd verder geevolueerd, onder de militaire code XM 561.

Helaas werd de goed presterende Corvairmotor vanwege brandstof-opslag besparende ruimte, vervangen door een driecilinder GMC dieselmotor.

De firma Chance Vaught die bij het in productie gaan omgedoopt was in Ling-Temco-Vaught Inc., en alle rechten bezat, werkte nauw samen

100% van het gebruik, op het land ingezet. Hoe groot de productie is geweest is niet bekend.

*Linksonder: De eerste Metrac van Zwitserse makelij*

*Boven: Het toen nog Metrac/Flex-trac geheten concept van Chance-Vaught Aircraft Corp. uit Dallas had een slechts 80 pk Corvairmotor aan boord.*

*Linksonder: Het Clark's concept werd aangedreven door een 4 cil. Willys zijklep motor*

*Onder: Het definitieve product met een*



*driecilinder GMC dieselmotor.*

Alle concepten gingen door voor 1,5 ton 6 X 6 voertuigen. Een ander merkwaardig militair voertuig op de volgende pagina.



De eigenzinnige Ed Cole, die Maurice Olly in zijn kantoor liet komen en hem de opdracht gaf "Bouw me een auto!". Wat gebeurde met Ed Cole die de macht had om te zeggen "Vergeet al het andere, maak een auto met de motor achterin!" en wat gebeurde met de Ed Cole die toen elke GM medewerker manipuleerde om zijn project door te douwen? Wat ging er om in zijn hoofd toen hij de opdracht gaf de productie te staken? Niemand heeft ooit de mogelijkheid gehad om binnen GM uit te zoeken wie nu eigenlijk het Corvair project daadwerkelijk gestopt heeft. Het is een groot bedrijf, betrouwbare informanten kunnen elkaar makkelijk in het donkere vinden, maar als het bedrijf niet wil antwoorden dan gebeurt dat ook niet. Maar die woorden zouden aan het eind van die donkere periode tóch uit Ed Cole's kantoor gekomen te zijn. Overweeg dit: Hij creëerde de auto, hij maakte het mogelijk. Als algemeen manager van Chevrolet zag hij dat deze auto noodzakelijk was. Met zijn staat van dienst, kreeg hij wat hij wilde, en het is moeilijk te geloven dat hij als uitvoerend GM president de handel en wandel van Corvair uit het oog verloor. We zouden minder van hem verwacht kunnen hebben. Ed Cole was een buitengewoon automens. Hij maakte het Corvair verhaal, omdat hij dat wilde, en omdat het goed concept was. Maar Ed Cole was ook een keiharde zakenman. Iemand wordt niet gekozen tot president van General Motors omdat hij toevallig een afwijkend concept heeft gecreëerd. En een man die in zaken zit weet wanneer hij ergens mee moet ophouden. Met dezelfde visie waarmee Ed Cole de Corvair het leven liet zien, maakte hij er ook een eind aan: Vader en executeur! Ik zou willen dat ik het bij het verkeerde eind had, het romantische in me vraagt erom. Maar de bewijzen zijn te sterk.

We zullen nooit te weten komen wie precies de telefoon nam, of het memobriefje schreef dat het lot van de

auto bezegelde. Kan er nog enige twijfel bestaan over wie de beslissing nam?  
Mike Knepper



# 1969 Corvair

Op deze pagina een aantal plaatjes van de twee enige '69 Corvairs die momenteel in Nederland zijn. Als je bedenkt dat er maar zesduizend van gemaakt zijn, is het vrij uniek te noemen dat ze hier vertoeven. De blauwe coupé is te koop maar moet wel nog officieel ingevoerd worden uit Canada. Ook is er het "wat" aan werk aan, Naam van de huidige eigenaren zijn bij de redactie bekend.





# comparator

- CORVAIR
- VOLKSWAGEN
- RENAULT DAUPHINE

Confidential: For Chevrolet Sales Personnel

Corvair offers more of the features car buyers want—Roominess, Comfort, Practicality, Quiet-Ride, Performance

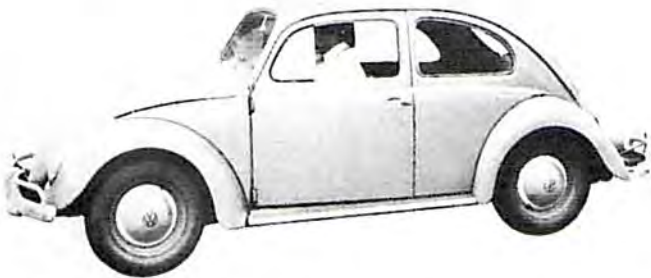


## YES, MORE BY FAR THAN VOLKSWAGEN OR RENAULT DAUPHINE

Corvair, Volkswagen and Renault Dauphine are all rear-engined cars—but there the similarity ends. Corvair's ride is amazingly quiet and smooth—and there's plenty of peppy performance. By contrast, both Volkswagen and Renault are typical European vehicles—noisy, hard riding, and lacking the safe margin of performance for American roads. On the highway, these imports don't hold the road like a Corvair, nor do they have the power to maneuver in city traffic without constant gear shifting. Both Volkswagen and Renault are designed and built for narrow, twisting European roads, and their stiff suspensions just don't offer the comfortable ride most Americans demand.

Other annoying characteristics of these foreign cars include the facts that neither has roll-down windows in the rear, they don't have heaters that keep passengers sufficiently warm, and the Volkswagen doesn't even have a gasoline gauge—serious inconveniences most American drivers wouldn't tolerate.

Once the novelty has worn off, many people who have bought these little cars are bitterly disappointed in the lack of comfort, convenience, and safety features. A few cents saved in gasoline economy hardly warrants sacrificing Corvair's features for the stark austerity of Volkswagen, Renault, or any other miniature foreign car.



Volkswagen's styling is more than twenty years old—and looks it. In spite of its high silhouette, head room is restricted—in fact, many feel that the windshield is much too close for safety. Although the engine is in the rear, there's still a high tunnel running the entire length of the floor—an objection that Corvair eliminates with its virtually flat floor.



The top edge of Renault's window is relatively low, making it almost impossible for a driver to see outside without bending over. The rear seat compartment looks very small—and it is. The short distance between front and rear seats and narrow footwells leave little space for a passenger's legs and feet. Entry and exit are made difficult by the low doorway and slope of the rear pillar.

## *Only Corvair offers a heater that delivers instant heat—and plenty of it*

In just seconds, the Corvair heater begins warming the car interior and automatically maintains comfortable warmth—regardless of outside temperature. Corvair's aircraft-type heater completely eliminates the usual heater complaint found in imported cars like Volkswagen and Renault. Volkswagen's heater, like all other foreign cars including Renault, doesn't begin to produce heat until the engine warms up. Long ducts from the heater extend the length of the body with outlets in the front passenger compartment. By the time the heated air reaches the passengers in very cold weather, it has cooled considerably. Heat concentrated on front seat passengers' feet often causes discomfort in the Volkswagen.

## *Corvair has nearly four times as much luggage space*



Corvair, like Volkswagen and Renault Dauphine, has a front luggage compartment. But only Corvair's is really usable for carrying all the luggage for an average family trip. Corvair also includes over 4 cubic feet of usable luggage space behind the rear seat. With the rear seat converted to cargo floor, there's an additional 17.6 cubic feet of space in Corvair sedans.



Volkswagen has only 5.276 cubic feet of luggage space—including the space behind the rear seat. During fueling, the compartment hood must be raised—exposing luggage to the weather. When spillage occurs, and it often does, gasoline could flow over the contents of the trunk and into the front passenger compartment.



Renault Dauphine offers only 4.863 cubic feet of usable luggage space. In addition to little space, it offers even less peace of mind because the battery is also located in the luggage compartment where valuable luggage could come in contact with highly corrosive battery acids and fumes. Neglect of the battery could occur because it is not mounted near the engine.

## *Only Corvair offers station sedan convenience*

Corvair's fold-down rear seat adds utility never before offered in any regular passenger car. In one simple operation, the seat folds forward to form a rugged cargo floor. With this extra space plus the roomy front luggage compartment, the Corvair has almost 29 cubic feet of usable load space—more than most larger cars. For rear seat passengers, the seat flips up easily and quickly, and has a roomy compartment behind the seat back.



# Corvair is *more practical* for Americans...

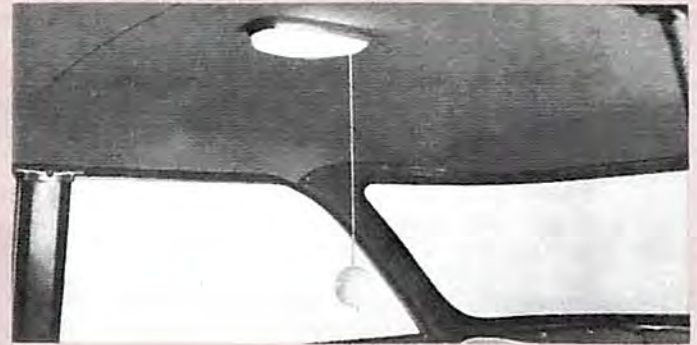
HERE ARE SOME  
FEATURES MOST  
BUYERS WANT IN A CAR  
—AND CORVAIR  
HAS THEM ALL!

	CORVAIR	VOLKS- WAGEN	RENAULT DAUPHINE
EFFICIENT HEATER AND DEFROSTER	YES	NO	NO
SMOOTH, QUIET RIDE	YES	NO	NO
SAFE PERFORMANCE RESERVE	YES	NO	NO
AUTOMATIC TRANSMISSION AVAILABLE	YES	NO	NO
FUEL GAUGE	YES	NO	YES
CONVENIENT PARKING BRAKE	YES	NO	NO
CONVENTIONAL TURN SIGNAL LEVER	YES	YES	NO
FUEL FILLER ON OUTSIDE OF CAR	YES	NO	NO
BATTERY MOUNTED SAFELY OUT OF THE WAY	YES	NO	NO
ENGINE			
NO. OF CYLINDERS	6	4	4
RATED HORSEPOWER	80	36	32
HYDRAULIC VALVE LIFTERS	YES	NO	NO
AUTOMATIC CHOKE	YES	NO	YES
VIRTUALLY FLAT FLOOR—FRONT AND REAR	YES	NO	NO
SAFETY PLATE GLASS	YES	NO	NO
DUAL HEADLIGHTS	YES	NO	NO
CONVENIENT SERVICE FACILITIES (NUMBER OF FRANCHISED DEALERS)	7,000	410	800

## *Corvair offers a more comfortable, quiet ride*

While Corvair, Volkswagen and Renault all have full independent suspension, there's no comparison in riding qualities. Corvair's 108" wheelbase and superior suspension geometry eliminate the annoying pitching so evident in the short wheelbase imports. Volkswagen has torsion bars at each wheel and this gives a stiff, harsh ride. Renault utilizes coil springs, but without Corvair's carefully engineered ride control. As a result, the Renault has a severe tendency to bounce and pitch over any irregular road surface. Corvair also offers unmatched quiet. Engine sounds are effectively isolated from passengers by Corvair's sound-engineering. By contrast in Renault, and especially Volkswagen, the droning of the engine is objectionable and very tiring.

## *Try the pendulum test*



To help illustrate pitch, here's a simple but revealing experiment. Suspend a rubber ball or some other object from the Corvair headlining on a short string. As you travel down the street, notice how little the ball sways from front to back. When you try this in a Volkswagen or Renault, notice how the ball shakes and bounces.

## *Corvair packs performance— with economy*

When considering performance, there is absolutely no similarity between Corvair, Volkswagen and Renault. Neither of these foreign cars can match Corvair's acceleration and ability to drive around town without constantly shifting gears. With either manual transmission or Powerglide\*, Corvair performs smoothly at all speeds. In both Volkswagen and Renault, the driver must constantly shift gears to keep the engine from overspeeding, stalling, or lugging at normal traffic speeds. At highway speeds Corvair has the power to pass. By contrast, Volkswagen and Renault are so seriously underpowered that they lack the safe margin of performance most drivers demand.

On turnpikes and expressways these small, underpowered cars often hinder smooth flow of traffic through congested areas because of a lack of acceleration needed to again reach cruising speed.

## *Corvair is more dependable*

Because of Corvair's larger displacement engine, there's more reserve power for safer performance under all conditions. With the small, grossly underpowered four-cylinder imports, the slightest malfunction often causes performance to fall off to a dangerous degree. Both Volkswagen and Renault must be driven harder to keep up with city traffic—a fact which contributes to excessive wear on the car.

\*Optional at extra cost.

# 1966 CHEVROLET

## Corvair Monza

*Corvair*

ANOTHER DESIGN, THE SAME TEAM!  
BIL MULLER, GM '61-66

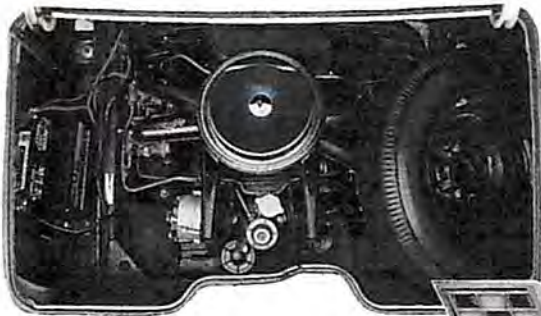
die schreeuwde naar kleine economische auto's. Meteen kwam Chevrolet met zijn avontuurlijke antwoord op de Volkswagen kever met de leuke auto met hekmotor. Deze werd verkocht voor de helft van de prijs van een Ford Thunderbird.

Maar spoedig kwamen de problemen. GM meende met draconische kostenbesparingen van \$15 een ophangingsstabilisator weg te laten, en dus waren de eerste Corvairs te berijden als op varkens. Toen de ophanging in 1965 herzien werd, was het te laat. Slecht nieuws kwam ook met Ralph Nader's boek "Unsafe at Any Speed" dat de Corvair er flink van langs gaf. De populaire Ford Mustang compact hielp nog een handje. In 1969 viel het doek voor de Corvair. GM's greep op kleinere auto's was uitgelopen een ramp.



### INTERIEUR

Het vinyl interieur was erg Europees met kuipstoelen en optioneel telescoop stuurhuis. Diepliggende klokken Lijken zo van BMW te komen.



### MONZA MANIA

De Corvairs Monza's van het eerste model, met een luxe uitvoering en een automatische bak waren een grote hit. Van dit exemplaar uit 1962 werden er 140.800 verkocht dat jaar. Dat is iets minder dan de helft van de personenwagen verkopen.

### MOTOR

De Corvairs hadden een aluminium, Luchtgekoelde zescilinder boxermotor. Een populaire motor was de 164 cid met vier Rochester carburateurs, die 140 pk leverde. Een turbocharged motor kon er 180 pk uitpersen.

### EIND VAN DE LIJN

Aan het einde van 1968 waren de verkopen van de leuke Monza coupe gedaald tot 6.800 wagens, en GM besliste toen de stekker eruit te trekken. Zij die al een Corvair hadden gekocht, kregen een cheque van \$150 voor een andere Chevrolet

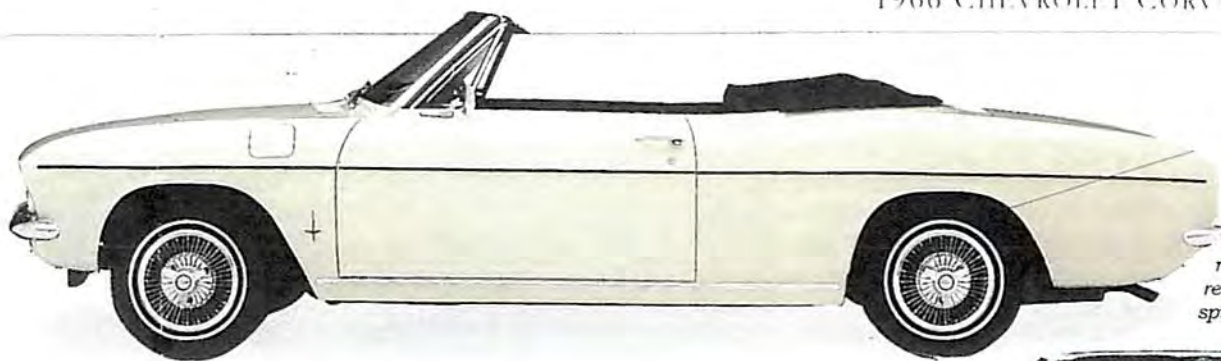


De 140 geeft aan het vermogen van de auto

### WIJLEN

Spaakwiel covers waren voor \$ 59 als optie op de Monza; 'Whitewalls' \$29





**VERING**  
De Corvaair van 1965 had een volledige onafhankelijke wielophanging naar Corvette systeem met boven en onder regelarmen en spiraalveren



**RAMEN**  
De zijruiten waren Van speciaal gebogen glas

**DAK**  
De meeste daken waren met de hand te bedienen en opgeklapt verscholen onder een stoffen tonneau. Maar dit model heeft het \$54 kostende electrisch dak



**1966 CHEVROLET CORVAIR MONZA CONVERTIBLE**

Na een aantal styling veranderingen in de eerste vijf jaar, kwam het nieuwe model met sterke Italiaanse invloeden. Vloeiend lopende rondingen imponeerde de autopers: "Car en Driver" Magazine noemde het "Het beste van wat er van binnen- en buitenlandse kennis aan koetswerk is te maken. De nieuwe langere, bredere en lagere Corvaair verkocht in eerste instantie goed, maar zakte daarna in onder invloed van rivaal Mustang en het verdoemde boek van Ralph Nader welk dat jaar verscheen.

- SPECIFICATIES**  
 MODEL 1966 Chevrolet  
 Corvaair Monza  
 Productie aantal:  
 60.447 (alleen Monza)  
 STIJL: Twee- en vierdeurs  
 Sedan, coupé en convertible  
 CONSTRUCTIE: zelfdragen  
 Carrosserie  
 MOTOR: 2700cc platte boxer  
 VERMOGEN: 95/110/140pk  
 TRANSMISSIE: drie- of vier  
 Handgeschakeld of  
 Tweetraps automaat  
 VERING: voor- en achter  
 Spiraalveren  
 REMMEN: voor en achter  
 trommels  
 TOPSNELHEID 169-193 kmh  
 0-100 in 11-15,2 sec.  
 VERBRUIK: 9L/100km

# Retro Moteur Ciney (B)

Het was een stralende dag pinkstermaandag. We zouden eens een bezoek brengen aan de beurs "Retro Moteur" in Ciney, België. Al zo vaak hadden we gehoord dat dit zeer de moeite waard zou zijn. In anderhalf uur waren we op de plaats van bestemming.



*Een deel van het terrein.*

De autoweg verbindingen zijn goed. Het dicht tegen de Franse grens en landelijk gelegen historische plaatsje heeft, even er buiten gelegen, een groot glooiend terrein waarop twee gigantische hallen gesitueerd zijn.



*De grote hal is écht groot!*

Je hoeft niet door het drukke stadsverkeer. Één hal doet in het dagelijks leven dienst als veemarkt,

de andere, hoger op een helling gelegen, is een heus expositiegebouw. Er omheen een gigantische parkeerplaats en een evenzo groot buitenbeurs terrein.

Door een heuse toegangspoort rijdend betaal je meteen de entree à € 12 p.p., géén koopje, maar dan kan je wel gratis parkeren. Van de hoger gelegen parkeerplaats heb je dan gelijk zicht op de activiteiten op het buitenterrein. Een flink aantal 'eeten drinktenten' zorgen voor een kermisachtige sfeer, en een echte draaimolen maakt dit compleet.

Door de enorme oppervlakte is het er rustig en ongedwongen vertoeven. Ieder gaat zijn weg zonder dat er met ellebogen moet worden gewerkt om toch maar zicht te krijgen op een of andere

bezienswaardigheid.

De voertaal is uiteraard Frans, maar je hoort vaak genoeg 'Vlaams', Luxemburgs 'platt', soms wat Engels, en natuurlijk ook Nederlands.

We ontmoeten we al gauw de jongens van 'Goud van Oud' met Guus Marinus. Na een kort praatje gingen we weer elk onze weg; we zouden elkaar toch nog wel tegenkomen in de loop van de dag. Achteraf bleek dat maar voor een deel waar te zijn. Dit geeft iets aan van de grootte van het gebeuren. Op de buitenterrein stonden veel interessante

auto's. Het viel ons meteen op dat de Lotus Elises, die overigen niet te koop waren in meer dan gemiddelde aantallen aanwezig waren, ofschoon

we niet de indruk hadden dat het om een clubgebeuren ging. Op de echte marktplaats stonden en lagen diverse Jeeps en/of delen ervan; ook bovengemiddeld.



*Van alles wat. Tegen de achterwand een echte radiator van een RR!*

Verder zagen we een aantal goed te restaureren vooroorlogse auto's van Franse komaf, en een zware Engelse vrachtwagen waarvan de cabine te klein leek voor de rest van het geheel.

Later op het hogerop gelegen terrein bij de expohal, zagen we nog een heel aparte lichte vrachtwagen van uit de 50er jaren van het merk Citroën.



*Aan onderdelen, als het maar Frans was, was er zowel in de 'veehal' als er buiten een groot aanbod.*

*Een 'La Licorne' minibus uit 1929.*





*Voor de motorliefhebbers stond op de show deze Munch*

Hier en daar stonden er mooie en exclusieve auto's tussen de kramen. Veel sloopspul van redelijke kwaliteit, iets wat je bij ons tegenwoordig in mindere mate ziet. De prijzen varieerden. Er waren nog koopjes weg te halen. Zo zagen we een hele mooie Audi 100 'youngtimer' uit 1980, hier bij ons dus belastingvrij,

ouder leek, maar er nog beter uitzag, moest meer dan het dubbele opbrengen. Kleinigheden waren daartegen weer schrikbarend duur. Zo vroeg me een 'standwerker' heel droogjes 40 euro voor een bundeltje aluminium soldeerdraad. Drie bundeltjes moesten € 100 doen. Een oude doorgewinterde marktman vroeg 12 euro voor een 'Revue Technique' met daarin circa 50 pagina's Corvairstof. Een 'Retro Viseur' uit 2004 kocht ik voor € 3. In de expohal stonden tal van exotische en minder aparte automobielen. Een ruime stand was ingericht met NSU racewagens. Er stond een mini-uitvoering van dit

model bij, gelijk aan de Corvairstof die we wel vaker zien in bladen en op websites. Verder zagen we daar een wel heel bijzonder motorblok; een in drie banken uitgevoerde twaalf-cilinder met dubbele bovenliggende nokkenassen op elke bank. Iets

waardigheid, en één van de vier van dit model die we op deze beurs zagen. En zo waren er meer leuke items waar onze mond min of meer van open viel. Kortom een beurs waar we volgend jaar zeker weer naar toe willen gaan. Iets voor een clubtrip?



*Een Ford F100, helemaal functioneel.*



*Dit was eens een Mercedes 180 uit begin vijftiger jaren. Een echte restaurateur zou er nog wel iets uit kunnen halen.*

waarvoor slechts 900 euro gevraagd werd. Een Ford Taunus die iets

interessants voor de technenuten onder ons. Het merk/fabriek hebben we niet kunnen achterhalen. Een zeer fraaie Peugeot 201 'woody wagon' was een echte beziens-



*Voor "Elck wat wils" op een stand; Voor de pick-up liefhebbers een Willys Jeepste; voor de soldaten een GMC legertruck en voor de trekkerverzamelaars een Deutz uit eind jaren vijftig.*

*Onder: Een bijzonder mooie Peugeot "Woody wagon".*



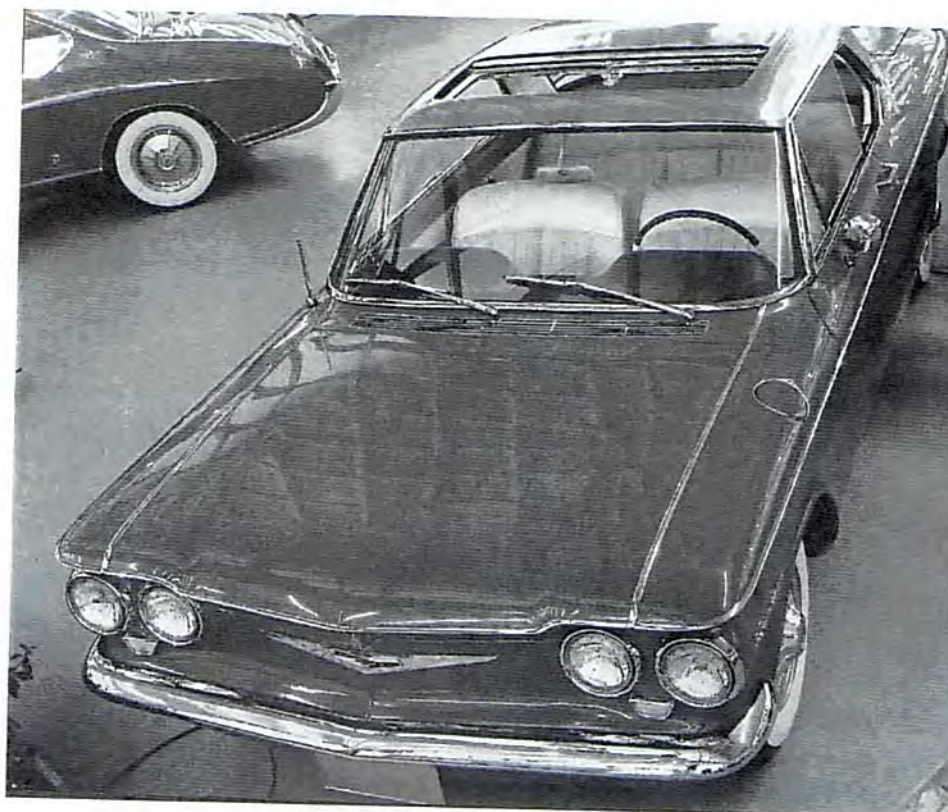
# CORVAIR

by  
Pininfarina

Meteen nadat de Corvaire werd geïntroduceerd, begon de Italiaanse carrosseriebouwer en ontwerpstudio, Pininfarina aan een restyling van de wagen. Dit uit oogpunt van een oefening om de diverse mogelijkheden van het bedrijf te tonen. Er werden diverse ideeën gepresenteerd op verschillende Europese autoshow's gedurende het eerste deel van de 60er jaren. De werkzaamheden werden gedaan onder de bezielende leiding van Pininfarina, stichter van het gelijknamige bedrijf en zijn zoon Sergio, die momenteel het bedrijf leidt.

## *Eerste ontwerp*

Het eerste ontwerp was gebaseerd op een standaard Corvaire. Later werden er complete handgemaakte



carrosserien gemaakt op verkorte Corvaire onderstellen, compleet met standaard aandrijfwerk.

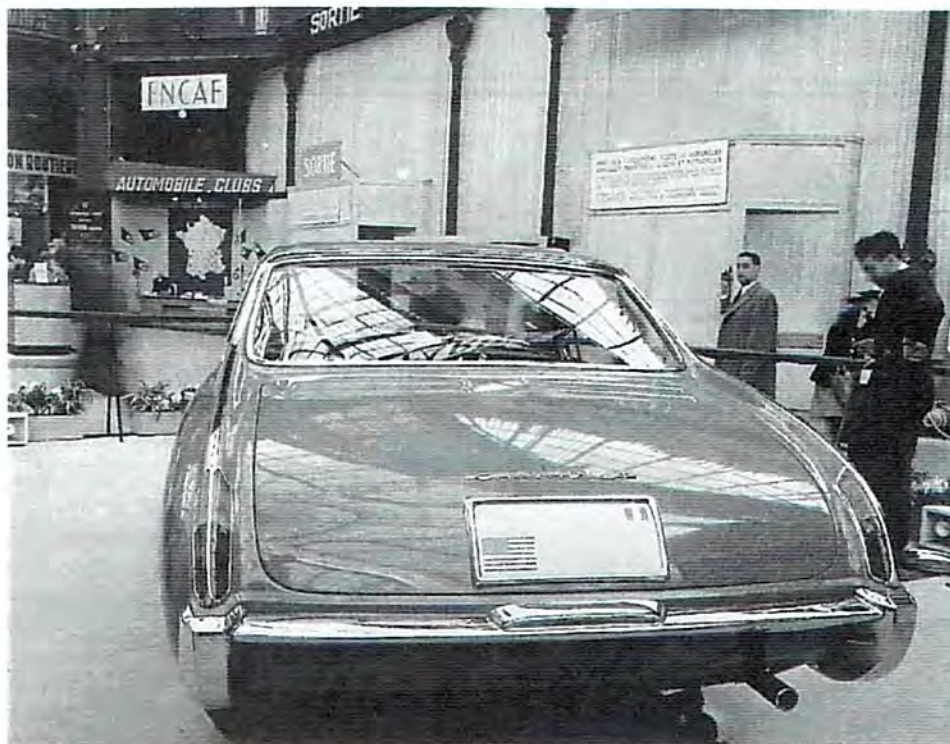
Pininfarina bleef eigenaar van het latere ontwerp tot in de jaren 90 toen de wagen werd verkocht aan een Amerikaanse verzamelaar. Deze verkocht de

wagen weer en verhuisde hij van de westkust naar Illinois. In 1997 werd hij op een openbare verkoop in Auburn weer verkocht.





De eerste Pininfarina Corvaire werd gemaakt van een van de eerste coupé's die de fabriek verlieten. Verdere gegevens ontbreken. Het gerestylede dak met schuifdak waren een antwoord op Bill Mitchell's Super Monza. Het zonnedak bevatte twee panelen; het binnenste was van een helder plastic met daarover heen een plaatstalen bedekking ter verduistering en bescherming. Vooral de achterste stijlen, de lampenringen en het interieur waren afwijkend met de productie Corvaire.



De tweede Pininfarina Corvaire coupé werd geïntroduceerd op het autosalon van Turijn in 1960. Hij werd vereerd met de naam "Corvaire Special". Mitchell vond de Citroënachtige voorkant maar niets. Hij vond dit zwakste deel van de auto. De benzinekachel en radioplaat waren anders dan die van de latere modellen. Zie ook de verbinding tussen deur en motordekse, dat in zijn geheel open ging en zodoende het gehele voorcompartment 'bloom' legde.

Voor het eerste keer kreeg de wagen andere luchtinlaten

## Tweede ontwerp, versie 1



## *Tweede ontwerp, versie 2*

*Persbericht van Pininfarina:*

Op een onderstel van Chevrolet Corvair waarvan de wielbasis verkort werd van 2740mm naar 2550mm. heeft Pininfarina dit prototype gebouwd met de karakteristieken van een sportwagen.

De lage en slanke auto toont een ontwerp dat de lichtere delen in een uitgebalanceerd totaal weergeeft. Aan het front is vooral gewerkt om de luchtweerstand te minimaliseren; het deksel loopt geleidelijk af om perfect aan te sluiten op de wielschermen.

In tegenstelling met het deksel hebben de spatborden een meer verhoogd oppervlak waarin ingebouwd de hoofdverlichting en richtingaanwijzers die achter een plexiglazen scherm zitten.

Dit verbetert de slanke verschijning van de wagen.

De verchromde stalen bumpers

die aan beide uiteinden van de wagen bescherming bieden omdat deze ruim om de hoeken lopen, passen goed in het geheel. Een zeer ruime opening van het voordeksel is mogelijk doordat de scharnieren laag in de bumperknotsen zijn verwerkt. Het dunne en goed licht doorlatend boven-compartment heeft een karakteristieke vorm; tussen de A-stijlen die aan de onderkant iets naar achteren buigen past een breed zicht door de enigszins rondom lopende voorruit. Het grote oppervlak van al het glas geeft goede zichtmogelijkheden naar alle kanten. Aan de zijkant zit een smalle sierlijst die de wagen een nog slankere verschijning geeft. Aan de achterkant sluiten de spatschermen perfect aan bij het dak door middel van smalle stijlen. De motor is in de kofferbakachtige achterkant gelegen.

De achterste lampengroepen, die parkeer- en stoplichten alsmede richtingaanwijzers inhouden zijn

geplaats onder de carrosserielijn die rondom de wagen loopt. Samen met de karakteristieke luchtinlaten biedt dit een oplossing van grote eenvoud die in het totaal van deze wagen past.

Het instrumentenpaneel dat geheel dezelfde stijl heeft als van de productie Corvair, is gemaakt van geëxtrudeerd kunststof met leer overtrokken. Het is geluid en reflectie werend en dik bekleed met isolatie-materiaal om letsel zoveel mogelijk te beperken in geval van een aanrijding.



## Technische Tips

### Hoe een powerglide koelen bij zware lasten.

Nu de zomer er weer aan komt en men vakantieplannen gaat maken, zou het in je op kunnen komen eens met je Corvaair op vakantie te gaan. Als dat in de richting van de Alpen of ander gebergte is, of je denkt een klassieker caravan te kopen, zou je meteen ook moeten denken aan koeling van de bak, als er een automatische bak in je Corvaair ligt.

Een koeler plaatsen is niet zo veel werk als men zou denken. De FC's hebben die al standaard, en voor de personenauto's zitten de meeste voorbereidingen er al op.

Het is mogelijk een koeler te plaatsen zonder dat de bak uit de auto gehaald hoeft te worden.

Maak de diverse ophangbevestigingen los en laat de voorkant zakken. Dan de voorplaat van de bak demonteren. Op de plaat zitten twee plaatsen waar de aansluitingen gemaakt moeten worden. Zie tekeningetje.

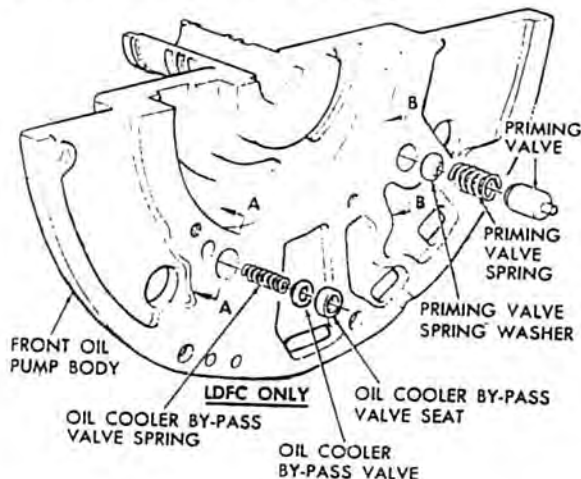
Spoor deze gladde, ronde uitstulpingen op en boor er gaten in om draad te tappen voor aansluitingen. Deze moeten/mogen ongeveer 1/8 inch groot zijn, afhankelijk van welke koeler je kunt vinden. Deze hoeft niet persé van een Corvaair vandaan te komen, als de aansluitwartels maar passen. Het best is om een koeler nieuw te kopen bij de autovakhandel.

Als dat gebeurd is komt een tweede belangrijke punt.

Achter de koeluitgang zit een ruimte die de olie, die van achter uit de bak komt, als het ware rangeert en terug naar de pan te laten lopen. Deze ruimte moet opgevuld worden anders zal er geen olie door de koeler gepompt worden.

Vroege bakken ('60 - '63) hebben een diep 'sleutelgat-achtige ruimte en geen 'priming valve'. Latere modellen hebben hier een ondiepe rechthoekige ruimte van ongeveer 12 x 20 mm. (Let op: Foto van 1965 handboek is dezelfde als van de 1960 en later, dus niet relevant!)

Deze kleine ruimtes moet gevuld worden met vast materiaal zoals een blokje lood, koper aluminium of zelfs plamuur. De vulling moet natuurlijk wel onder het oppervlak blijven zodat de plaat straks weer mooi past. Het is niet nodig dat de 'vulling' precies afdicht, een beetje lekken (inwendig) kan de werking van de koeler niet verstoren. Bij de rechthoekige gaten in late bakken is het wel essentieel dat de vulling op zijn plaats blijft. Gebruik daarom een beetje epoxylijm om de vulling te fixeren. Omdat op de LM (PG) bakken geen overdrukklep zit wordt de olie automatisch door de koeler gepompt. Als er gebruik gemaakt wordt van flexibele slanegen omdat de koeler wat verder weg geplaatst wordt, denk er dan aan om hogedruk (hydraulische) slangen te gebruiken. Bij het 'in de achteruit' zetten kan de druk oplopen tot wel 200 psi (14 BAR) oplopen.

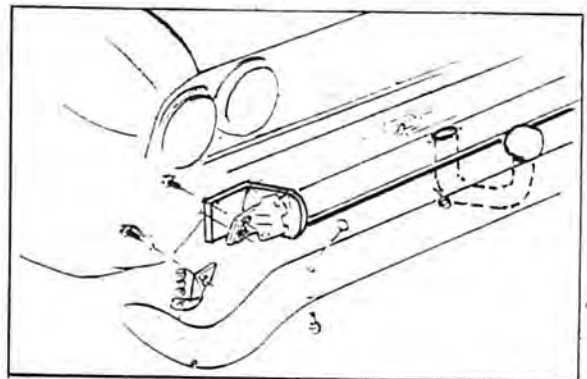


### Trekhaak.

Omdat we nu een koeler geplaatst hebben kan de kab beter zware lasten aan. Daarom kunnen we nu een trekhaak plaatsen. Ook die maken we zelf. Er zijn wel (gemodificeerde) trekhaken in de handel geweest maar de grote leveranciers weten nergens meer van, laat staan dat er nog tekeningen van te vinden zijn.

Natuurlijk zijn onze trekhaken niet gekeurd, maar bij een alst van minder dan 500 kg zal daar niemand om malen. Boven dat gewicht moeten we het risico maar nemen, maar om een typegoedkeuring voor een nieuw te maken trekhaak te verkrijgen kost handen vol tijd en geld.

Een trekhaak is vast te maken op de bouten van de bumper waarbij de binnenste bumpersteunen moeten worden verstevigd door een dikke strip in de steunen zelf te leggen die door-en-door vast gebout worden. Aan de buitenkant worden flensen geschroefd die onder een bepaalde hoek gebogen zijn zodat ze precies in de lengterichting van de wagen lopen. Daartussen komt op de hoogte van de bumper een dikwandige pijp (steigerpijp) waarin een 180\* trekhaak gelast wordt. Hoogte van de bol ca 42 cm vanaf de vloer. Aan de onderkant in de bumper moet een sleufgat gemaakt worden waar de haak door gaat.



Op de trekhaakflensen komt nu de buitenste bumper bevestigingen. De bumper zit de dikte van de flenzen (7mm) naar achteren. Maar de gehele constructie is mooi weggewerkt achter de toch wel dunne bumper. Succes!

## Advertenties

### Nederland:(aangeboden)

**Corvaair Monza convertible '64**  
I.g.st. € 9250 Schinveld L.  
Tel. 06-20540361

**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



**Corvaair 1969 coupe** moet nog off.  
ingev. worden. E.1750 Maasland,  
Katwijk 06-54614244 (foto 2001)



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

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

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

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

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

**Corvaair Monza coupé bj. '65 140pk,**  
met grijs, gerest. in uitst. st.; € 9750,  
P. de Vries, Tel. 06-53164760.  
**Corvaair Monza Convert. 1962,**  
Rood, Tel. 0529-483078.

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

**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  
(Gezien op 'Marktplaats' (Red.)

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

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

### Onderdelen/div. (aangeb)

**Onderd, 1960 kent.1964 Nw.**  
Weeringe (Dr) 0591-522204

**Corvaair 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 Corvaair; 185/70x13  
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  
€10 p.st. j.m.Ijanssen @zonnet.nl

Aangeboden; 60cm autotijdschriften  
en catalogi, '60, '70, '80 en '90er  
jaren. Ned, Duits, Eng., Am  
[j.m.I.janssen@zonnet.nl](mailto:j.m.I.janssen@zonnet.nl)

### Onderd./diversen (gevr.)

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

**Bumper, lampemring spatbord**  
wegens schade Peter Krug Berlijn.  
Contact via L.Janssen (046-4516323)

### Duitsland (aangeboden):

**Corvaair convertible 1962**  
102hp rood/wit prijs onbek.  
<http://corvaair.de/rk/rk.html>

**Corvaair 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@corvaair.de](mailto:ts@corvaair.de)

**Corvaair convertible '61**  
Klaus Dibbern [kdibbern@denc.de](mailto:kdibbern@denc.de)  
Zie ook: [www.corvaair.de](http://www.corvaair.de)

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

### Frankrijk: (aangeboden)

**Corvaair Spyder '62** van Engelsman in  
Frankrijk €4000. 033 44 16 47 44 13 29

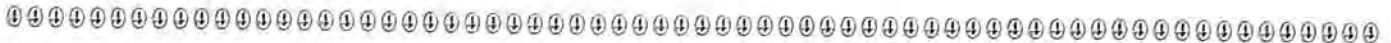
**Corvaair cabrio '63 136K am. rad/cass**  
P Weingaertner 033 03 89 68 89 44

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

**Corvaair sedan 1967 bl. 90K** €3000  
**Corvaair 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.  
Daar het ons zelden gemeld wordt wanneer er  
auto's verkocht zijn, kan het voorkomen dat  
advertenties niet meer geldig zijn.  
Als je ook een advertentie gezien hebt, of je hebt  
zelf iets te koop: laat het ons weten!*

# CORSA Classified



## CARS FOR SALE

1960 to 1969 all models, have 20 cars. Ben Mozzetti, PO Box 486, Bethel Island CA 94511, 925/684-2738. ....(CA)

Virgin factory metal Charlie Briers none of patch-n-tar route. 2902 N 60 Dr Phx 85033 SASE. Some vinyl interiors rollup windows. \$950 each, trailer home. ....(AZ)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communique comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

### 1960

1960 700 coupe, near show condition. Best offer. Carroll Bravo, PO Box 153, Penryn CA 95663, 916/663-2050. ....(CA)

1960 great shape in and out, runs excellent, Roman Red. \$3,500. Greg Scarboro, 859/263-7670. ....(KY)

### 1961

1961 LAKEWOOD 500, 140 hp motor, 4-speed, 3:27 gears, front & rear swaybars, Arco 13"x6" wheels, 175SR13 tyres, gas shocks, electronic ignition. Decent body, some rust. Current registration. Many extra parts & manuals. Located in southern part of California. \$2,475 OBO. Leave message, 626/584-6957, rimisac@lycos.co.uk. ....(CA)

1961 LAKEWOOD 700 station wagon, 25K original miles, white w/white & red interior. All original, excellent condition, garaged. Drive it home. Keith, 717/637-8953 evenings. ....(PA)

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 MONZA 2-door coupe. All original, orig. int. & ext. paint. Runs good. Owned 28 years, always garaged. PG transmission. E-mail pictures avail-

*"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. 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.*

able. \$3,250. Rickey Meals, 104 E Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. ....(TX)

### 1963

1963 MONZA coupe, 102/4, white/red, good paint & interior, good daily driver. \$3,000. William Horn, Box 180, Goshen NH 03752, 603/863-2336. ....(NH)

### 1964

1964 GREENBRIER, orig. owner, rebuilt from ground up, suspension, engine rebuilt, trans 4-speed, 68K orig. miles. New interior, new paint, must see. Asking \$16,500. Phil Davies, Kimberton PA 19442, 610/983-4941, fax 983-4950, call for more info. ....(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)

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

### 1965



1965 MONZA convertible, 140/PG, yellow, nice black interior and top, 78,967 miles, owned 10 years, kept in garage. \$4,995. 423/239-9800, Kingsport TN, volclamar@aol.com. ....(TN)

1965 MONZA convertible, 110/4, blue/white top/black int. 3-bar 13" wire covers, Corsa dash, wood wheel, dual exh., approx. 90K miles. Runs well, new front seats & boot. Owned 28 years, always garaged. Pics at www.PictureTrail.com/mdagitz. \$4,950 OBO. Mark Dagitz, 515/255-3785, iad507@mchsi.com. ....(IA)

1965 MONZA 2-door 110/PG, 25K miles, Arizona car, no rust. New white paint, white interior. Health forces sale. \$4,200. 561/352-6158. ....(FL)

1965 MONZA convert., 140/PG. Rust-free maroon body, excel. white top, black interior. Some parts & new chrome. Owner's age forces sale. \$4,500 firm. Ken, 505/525-0787. ....(NM)

1965 MONZA conv., 140/PG, blue, good white top, good paint & interior. Looks nice and drives

nice. \$4,000 OBO. William Horn, Box 180, Goshen NH 03752, 603/863-2336. ....(NH)

1965 CORSA convertible, 140/4, blue, white top. Needs bodywork. \$1,800 OBO. 717/532-9570. ....(PA)

### 1966



1966 CORSA convertible, A/C, 4-speed, amateur bodywork done and in primer, need restoration. Extra 140 engine, new windshield, excellent black interior, tele wheel, wood rim steering wheel. Two full pages of NOS parts etc. Send SASE for list, description etc. \$2,500. Frank Keyser, 509 N. Gaskins Rd., Richmond VA 23238, 804/740-4130. ....(VA)

### 1967

1967 500 4-door sedan, 95/PG. Recent cosmetic restoration (2003), all bodywork in metal, new blue paint. Many new/rebuilt mechanical parts. Runs and drives excellent. Contact for pix and details. Jerry Kling, gkling9901@att.net, 708/738-2191 (cell). ....(IL)

## PARTS FOR SALE

# The Single Biggest Investment Opportunity

Interest? SASE only money when quality counts. Crazy Charlie Phx 85033 no tire kickers. ....(AZ)

Five wheels for Kelsey-Hayes, need to be reworked, NOS adaptors, \$900 and I pay shipping. 1966 thru 1969 grille bars \$300 and you pay shipping. Mike, 513/777-7981, mdemeter@cinci.rr.com. ....(OH)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

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)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

Stud girdle valve cover spacers for Corvair, stock or aftermarket covers (Jomar style). Billet aluminum cylinders stock and big bore, sleeved or Nikasil coated. Five 110 hp engines for sale. Kelmark V-8 engine cover, other parts. Bruce Meiniking, PO Box 2455, Reno NV 89505, 775/813-1832. ....(NV)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

Differentials, most years/ratios/options, inspected/rebuilt, guaranteed. Have Chevrolet 3.08:1 diff right now, grab this rare unit for quiet cruising or land speed record. Can deliver to Iowa Mini. Mike McGowan, 630/629-4392, mcvair@aol.com. ....(IL)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

Wanted quality salvage Phx Charlie 2902 N 60 Dr 85033. ....(AZ)

**LITERATURE & COLLECTIBLES**

A new edition of the most informative and comprehensive (311 pgs) Corvair maintenance manual ever produced is now available. Order The Classic Corvair from Bob Hell, 3016 Pearl Harbor Dr., Las Vegas NV 89117. \$35 PP in US and Canada. ....(NV)

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 \$3.85 shipping. Specify year, model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256, www.autolit.com. ....(NY)

**MISCELLANEOUS**

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)

Know More  
Phoenix Charlie  
2902 N 60 Drive  
Phoenix AZ 85033  
Save/Quality  
Shelf ready  
Buy/Price  
By load  
Everything  
Asking \$8K  
\$25K value  
Not stuck  
On price  
Mr. Corvair .....(AZ)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

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)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

Know more even less, Phx Charlie 2902 N 60 Dr 85033. ....(AZ)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

Problem with shipping long items weight starts with 25# plus its own weight. Phx Ariz 85033 never a charge for box. ....(AZ)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

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)



Transplant 1946 2902 N 60 Dr 85033 SASE Postal M/Os. ....(AZ)

Feel bad that U don't think enough of me to keep CORSA Communiqué comin your address, money savin on 2902 N 60 Dr Phoenix 85033 SASE. ....(AZ)

In God We Trust  
**Corvair Trust Charlie**  
S.S.A.E. - Wants - U.S. Postal  
(Money Orders)  
2902 N. 60th Dr. AZ 85033  
**Corvair Replacement**



**Phoenix Charlie**



**OLDTIMER BANDEN**

Voor auto en motorfiets

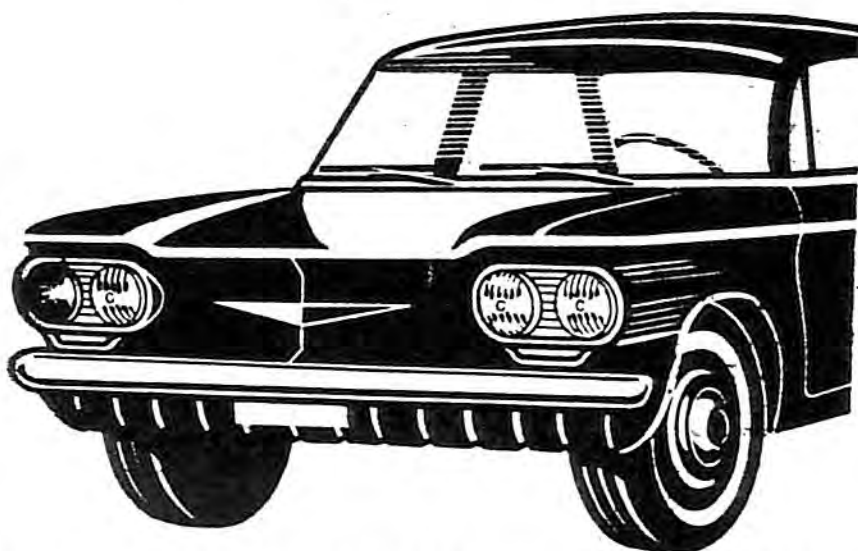
**Classic Tire**  
Oldtimer banden

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

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

Levering ook in België

# PROJECTEURS CIBIÉ



pour CHEVROLET-CORVAIR

## ENSEMBLE OPTIQUE DE 130 <sup>mm</sup>

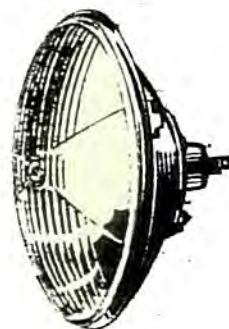
Chacun sait que les voitures américaines immatriculées en France doivent être équipées de projecteurs homologués, conformes au Code de la Route.

CIBIÉ a créé un modèle se montant à la place des Sealed Beam d'origine. Cette optique, destinée à recevoir des lampes à culot européen, existe en deux versions.

1° Optiques destinées aux véhicules roulant dans des pays à circulation à droite exclusivement.

2° Optiques permettant par simple manœuvre d'un levier de passer du faisceau européen - circulation à droite au faisceau européen - circulation à gauche.

Ces optiques sont plus particulièrement destinées aux voitures appelées à circuler en Grande-Bretagne et dans les Pays Scandinaves.



Glace Bombée	Pour circulation à droite.	36.70.01
	Mixte pour circulation à dr. et à g.	36.70.04

