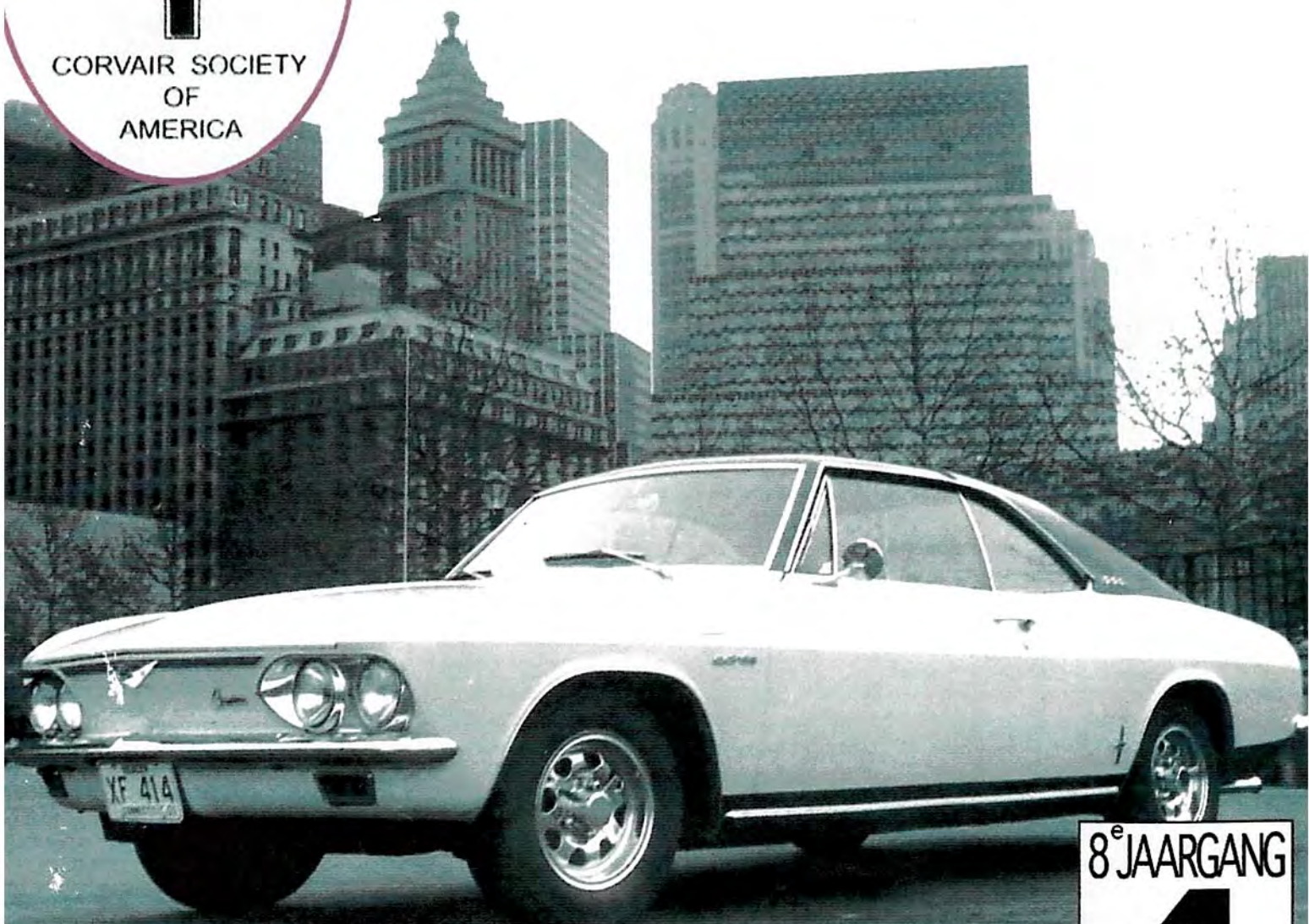


Corvaair Club Nederland

vairmail

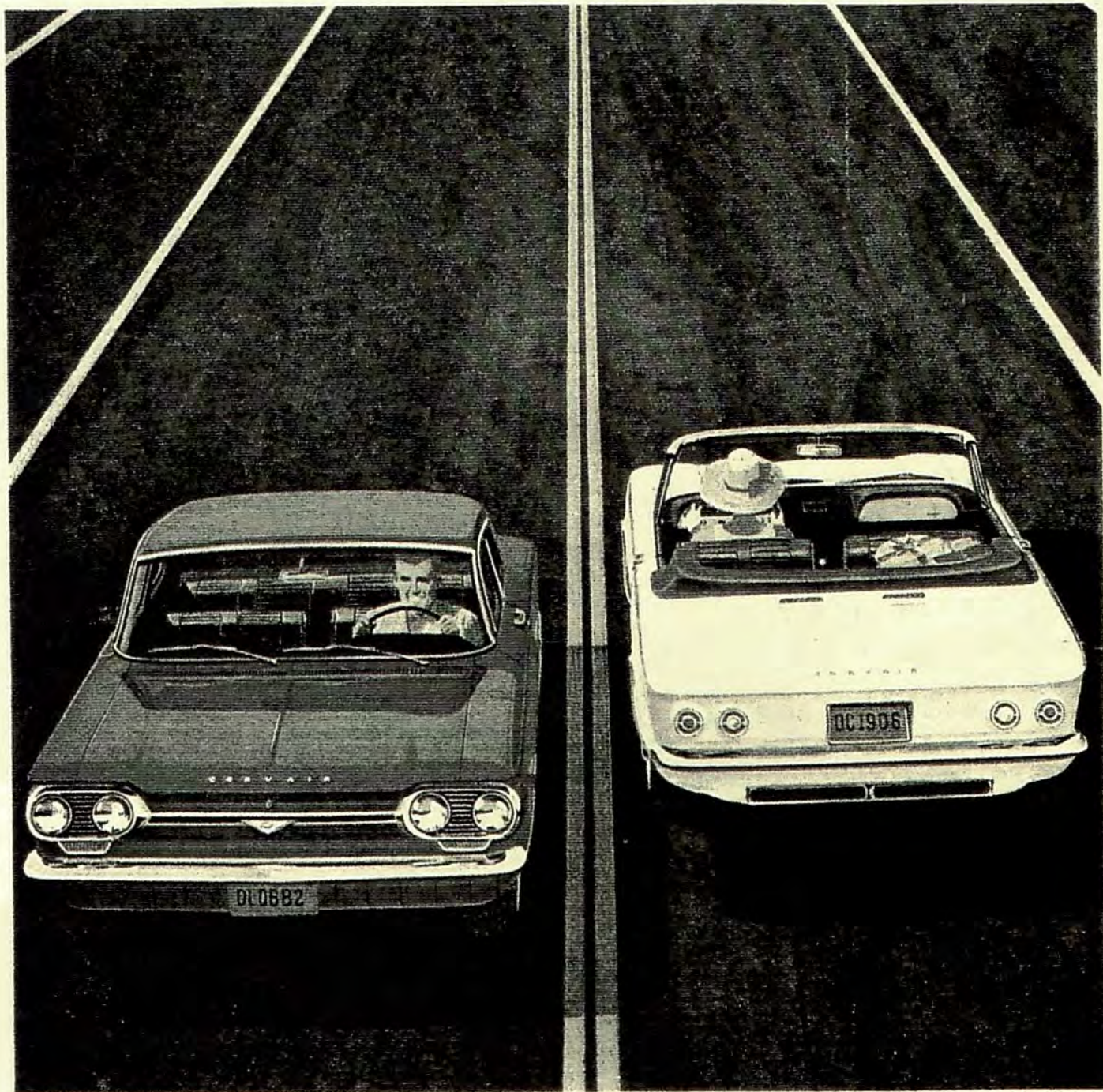


CORVAIR SOCIETY
OF
AMERICA



8^e JAARGANG

4



'64 Corvair Monza Club Coupe and Convertible

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

She couldn't care less about all that gibberish

Which is okay with us.

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

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

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

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

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

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

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

**CORVAIR
MONZA**



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

Van de redactie

Terwijl de mussen zowat van het dak vallen, zit jullie redactie weer ijverig te stoeien met teksten en foto's om jullie weer een interessant blad voor te schotelen. Althans dat hopen we, want reacties krijgen we zelden.

Met nog een meeting, en na dit blad, een volgend blad te gaan zit het jaar er weer op. Nu zal niemand meer wakker liggen van de komende meetings, want het bezoek er aan is allerbelabberst.

Zelfs jullie redactie was er niet bij deze keer, ofschoon hij dat wel voor ogen had. Wat was er dan gebeurd? Wel jullie redacteur is lid van meerdere clubs, en laat nu juist een andere club dat zelfde weekend ook een treffen hebben. Maar niet getreurd dachten we, we gaan van de ene meeting naar de andere. Telefonisch zouden we afspraken maken om in ieder geval de 'plaats des onheils' op te zoeken. Maar de organisatie van de 'vliegshow-rit' wachtte zo lang met het uitdelen van de routebeschrijving dat jullie redacteur daar niet meer op kon wachten. Hij had nog andere afspraken! Ingewikkeld? Welnee; Jullie redacteur stond gewoon bij het verkeerde vliegveld te wachten! Met een belletje kwamen we erachter maar toen was het te laat om nog terug te gaan. Voor hij op het juiste vliegveld zou zijn, was daar de meute reeds vertrokken.

Jammer, maar we hebben ons best gedaan. Stijn van Roij tekende in ieder geval toch voor een verslag en een paar foto's. De vliegtuigen haalden we zelf uit de lucht.

Wat nu te doen met de volgende meeting? Is er nog belangstelling voor, of blijkt dat we straks weer met twee of drie auto's zijn. Zeker de benzine is duur geworden, maar we moeten ons realiseren dat we een Corvair hebben aangeschaft om mee te rijden en niet alleen maar om naar te kijken. En alle hobbies kosten nu eenmaal geld.

Nu is het zo dat met Corvairmeetings het spreekwoordelijk gezegde (wat een term) van hoe meer zielen hoe meer... niet op gaat. Hoe minder zielen, hoe meer vreugde zou eerder passen. We hebben namelijk nog een charmant bedrag in kas, en daar mag best wel eens van gesnoept worden.

Nu de komende tijd de auto(s) weer in de mottenballen gaan, in de meeste gevallen tenminste, gaan we ons eens beraden wat we nu gaan doen voor een

volgend seizoen. Wat er tot nu toe gedaan is blijkt toch erg saai te zijn. De best bezochte meeting blijkt al jaren vreemd genoeg de nieuwjaarsbijeenkomst, midden in de winter te zijn. Hebben we dan pas tijd voor onze hobby? Zeker in de zomer zijn er veel andere evenementen, en we moeten echt een keuze maken uit de veellheid van hiervan. Maar mag dan toch één keer de club aan zet zijn. Wij blijven de moed erin houden. Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

8^e jaargang nr.4
sept./ okt./ nov. 2005
Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactie en inlichtingen:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 046-4 51 63 23
voorzitter@corvair.nl

Administratie en abonnementen:
Julianaplantsoen 251
1111 XN Diemen
tel./fax 020- 6 92 94 25
penningmeester@corvair.nl

Inlichtingen algemeen:
Golle 27a
9247 DL Ureterp
Tel. 0512 – 30 10 99
Fax. 0512 – 30 10 12
secretaris@corvair.nl

Clubsite:
www.corvair.nl

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

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

Kopij

We ontvingen nu eens kopij van een niet lid. Het is opmerkelijk dat iemand van een andere club zich de moeite getroost een verslag van een treffen te schrijven speciaal voor ons blad. Stijn van Roij schreef dit verslag op verzoek van Guus Marinus. Het schaamrood stons ons een beetje op de wangen toen we hoorden dat er slechts één

Corvair was komen opdagen voor de zomermeeting. Notabene die van Guus die lid is van de club 'Goud van Oud' en waarmee we goede banden hebben. Waarom het niet minstens twee Corvairs waren heb je kunnen lezen in het openingswoord van de redactie.

Te koop

We hebben een aantal Corvairs te koop zien staan op 'Marktplaats' en/of 'Speurders' waarvan sommige verdacht veel op die van onze leden lijken. Waarom men ook niet kiest voor een advertentie binnen onze club is ons een raadsel, want ieder lid kan ook adverteren in ons blad en nog gratis ook! Op die manier komt er nog eens verandering op deze pagina. Ook als een auto verkocht is vragen we dat aan ons door te geven zodat de advertentie op deze pagina weggehaald kan worden.

Agenda

september

25 BSCA Custom car meet Hangar 15
Scheldekaai Antwerpen.

Okt.

2 FUCOF Cruise & Meet
Den Bosch/Rosmalen

8-9 Rock around de Jukebox
Rosmalen

15 USA park & party meeting
Nieuwegein

15-16 Oldtimer festival
Groenenoordhal Leiden

28-30 Halloween Custom Run
Spa (B)

November

19-20 Oldtimer beurs Autotron
Rosmalen

December

9-11 Vehikel Veemarkthallen
Utrecht

Januari 2006

21-22 Super oldtimer festival
Groenenoordhallen Leiden

September 2006

10-11 Europees Corvair Treffen
Zwitserland

Met dank aan o.a. Cruise Bothers kalender.

Carburator

Onlangs werden we gebeld door een zekere meneer Huisman uit Hank in de Biesbosch.

De heer Huisman reviseert V8 inboard bootmotoren, vooral van het merk AMC (American motor Corporation) Wat heeft dit nu met Corvair te maken

zou je zeggen. Wel, om de inbouw hoogte zoveel mogelijk te beperken werd door Gray Marine, de oorspronkelijke leverancier van deze motoren, gebruik gemaakt van Carter YH carburators.

Nu zullen velen van jullie nog niet het verband zien met Corvaire; Deze carburateurs zitten op de turbo uitgevoerde Corvairs. Het is een vrij eenvoudige carburateur die horizontaal geplaatst is. Vandaar dat men een heleboel ruimte in de hoogte bespaart ten opzichte van bijvoorbeeld een 4-barrel carburator die op en inlaatstuk boven op de motor geplaatst is. De heer Huisman kon ons ook nog vertellen dat een andere bootfabrikant deze carburators ook op Ford motoren plaatste.

Website

Het blijkt dat mensen die op het webnet inlichtingen zoeken over Corvaire en onze club, nogal eens op onze oude site terecht komen. Zoals jullie weten is deze niet meer actief. Veel mensen denken dan dat het een afgelopen zaak is. Zo krijgen we regelmatig telefoontjes, (gelukkig klopt dat nummer wel nog) en moeten we verwijzen naar onze nieuwe site. Guus heeft al eens eerder geprobeerd de oude website van het net te krijgen maar dat schijnt erg moeilijk te zijn. We doen een beroep op jullie om zoveel mogelijk door te geven aan iedereen die dat wil horen, om onze

nieuwe site, die ook al weer een half jaartje actief is, te bezoeken.

APOW Antwerpen

We waren weer naar de APOW (American Power on Wheels) -meet in Antwerpen geweest. om te kijken naar al dat moois, en vooral naar Corvairs. Deze meeting is al jaren een begrip voor liefhebbers vanuit geheel West Europa.

En voor waar we vonden er een Corvaire. Het was een witte cabriolet met een 140 pk motor erin. Daar de eigenaar er niet bij was konden we hem niet uitnodigen eens contact op te nemen met onze club. Wel zat er een vriend van de eigenaar in de auto, en die zou het bericht over brengen. Omdat we ons fototoestel hadden vergeten konden we geen plaatje van maken, maar de vriend van de eigenaar belooftte ons in foto te sturen. Dat is wel al enkele weken geleden, en we hebben tot op heden nog niets gehoord of gezien. Maar we wachten geduldig af. Vroeg of laat komen we de wagen wel weer tegen.

Meetings/Treffen

Het is einde juli en ik geniet van de koelte in mijn bureau om mijn voorwoord te schrijven. Eindelijk weer eens een groepsfoto van onze Corvaire familie. Onze dank gaat uit naar Max voor zijn mooi programma tijdens het laatste treffen.

Een record aantal van 23 auto's en 35

personen waren aanwezig. Een van ons moest zijn auto thuis laten omdat vandalen die nacht de Corvaire zwaar hadden mishandeld. Nu ben ik reeds verwickeld in de organisatie van het herfsttreffen. Ik heb pas drie aanmeldingen maar het is nog vroeg. Het lijkt me heel raar als deze rit afgelast zou moeten worden omdat er te weinig deelnemers zijn!

Was getekend; Bernhard Willi
Uit: Corvaire Bulletin Swiss Corvaire Club.

Kracht

Toevallig pikte ik een blad op uit de winkel wat ik nog nooit gezien had; Kr8 (Kracht). Hoewel de nadruk ligt op hotrod, musclecars en dragracing, is het augustus/september nummer wel leuk met de nadruk op convertibles. Geen artikelen over de Corvaire, maar toch worden we nog genoemd in het chronologisch overzicht van de Mustang. Wel een leuk nummer om te lezen voor iedereen die van aparte dingen houdt. Bij de tijdschriftenhandel of via www.kr8cruisemagazine.nl
Het blad kost € 3,99 Guus.

De ketting van een huwelijk is zo zwaar dat er twee personen nodig zijn om ze te dragen. En soms drie.....

Alexander Dumas

Er zijn bankiers die rollen zelfs hun sigaretten....

Jean Rigeaux

1965-69 CP & CT Door Sills!

Call rates these as A-, everyone was praising them at Portland.

"Body by Fisher" ordered separately.

Pair of doorsills C360P: 1 set=\$89, 2 sets at \$85 ea., 3-\$80 ea., 5 lb.

"Body by Fisher" sold each:

1965-69 riveted (includes 2 rivets) C7366RL 1-\$3.35, 2+ \$2.95, 1 oz.

#52 drill for rivets C7366RD \$1.25, 1 oz.

1965-69 adhesive backed C7366A 1-\$2.25, 2+ \$1.80, 1 oz.

Chrome screws (set of 10, 2 sets needed) C1218A 1-\$2.95, 1 oz.

Your orders to Clark's = more repros!



650 page catalog
(2002-2006)
postpaid \$6 in USA
\$8 to Canada



Clark's Corvaire Parts,® Inc.



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

Corvair handles better

Corvair handles like a sports car with Quadri-Flex full independent suspension and ideal weight distribution. The over-all design and styling all contribute to Corvair's outstanding roadability—it's about one-third wider than it is high and has a wide tread to match. Corvair is almost 8" lower than either Volkswagen or Renault. In addition to their high silhouettes, Volkswagen and Renault are both relatively narrow over-all with narrow wheel tread—leading to disturbing instability at highway speeds. Many consider these little imports dangerous in high cross winds.



Only Corvair offers an automatic transmission

The Corvair Powerglide* offers unmatched driving ease and durability. The Powerglide control is mounted on the instrument panel, just to the right of the steering wheel, for finger-tip convenience. Neither Volkswagen nor Renault offers an automatic transmission. Renault offers a Ferlec automatic clutch which disengages when the gearshift lever is moved, but the driver must still shift gears. Unless the driver presses the accelerator pedal carefully the clutch can engage abruptly and cause the car to jerk or stall.

*Optional at extra cost

Corvair offers greater parts and service availability

Over seven thousand Chevrolet dealers are located throughout the country with parts and service facilities to take care of any routine or emergency service requirement. Parts stocks and tools are kept current to make sure that every Corvair receives the benefit of the vast resources of Chevrolet Engineering. Every Chevrolet Service Department receives service bulletins for the latest service techniques. In addition, many independent garages and service stations keep an ample stock of genuine Chevrolet parts on hand. By contrast, Volkswagen and Renault have less than 1500 dealers combined. Because these cars are engineered and manufactured in a foreign country, owners can often encounter annoying delays in either parts or service instructions.

Easier to Service

Every part in a Corvair is built to American standards for easier service than any foreign car. All common parts including nuts, bolts, washers, clips, retainers, electrical items, tires and oil filters are standard sizes and are kept in stock at almost any service station—and a Corvair can receive emergency service almost any place in the country. There's added advantage in the fact that ordinary mechanic's hand tools fit every nut and bolt on a Corvair. By contrast, most nuts and bolts on foreign cars are odd-sized and require special tools. Finding a replacement for a lost, broken or stripped nut or bolt could become a major problem because thread sizes on imports are totally different. Major parts replacements are easier and less time consuming, too, because Corvair parts usually fit exactly. An oft-heard complaint in all foreign cars is the difficulty in obtaining many parts—and when they finally do arrive, they are often the wrong parts because of model confusion when ordering.

Compare convenience and safety of the fuel fillers



Corvair's fuel filler is conveniently located on the outside of the car. The tank is safely located behind the massive front suspension members. There's no chance of spillage over luggage or for dangerous fumes to seep inside the car.



In spite of a twenty-year-old design, Volkswagen has never corrected this objectionable gas tank and filler location. Any spillage that might occur pours over the contents of the trunk and into the front passenger compartment where gasoline fumes permeate the car interior.



Renault's fuel filler is located directly over the hot engine where spillage could cause a dangerous fire hazard. Because of the confusing array of under-hood caps—gasoline filler . . . radiator filler . . . oil filler—there is a definite possibility of mistaking one for the other. It has happened.

Fitch Sprint Deel 1

Meteen nadat de Corvair zijn debuut had gemaakt, was het voor de doorgewinterde kenners duidelijk dat er meer was aan deze auto dan wat het oog zag. De vierdeurs sedan was meer een Europese dan een Amerikaanse auto; hij had meer het potentieel van een sport sedan dan een kleine familie auto, ook al had Chevrolet gekozen om het sportieve enigzins te camoufleren.



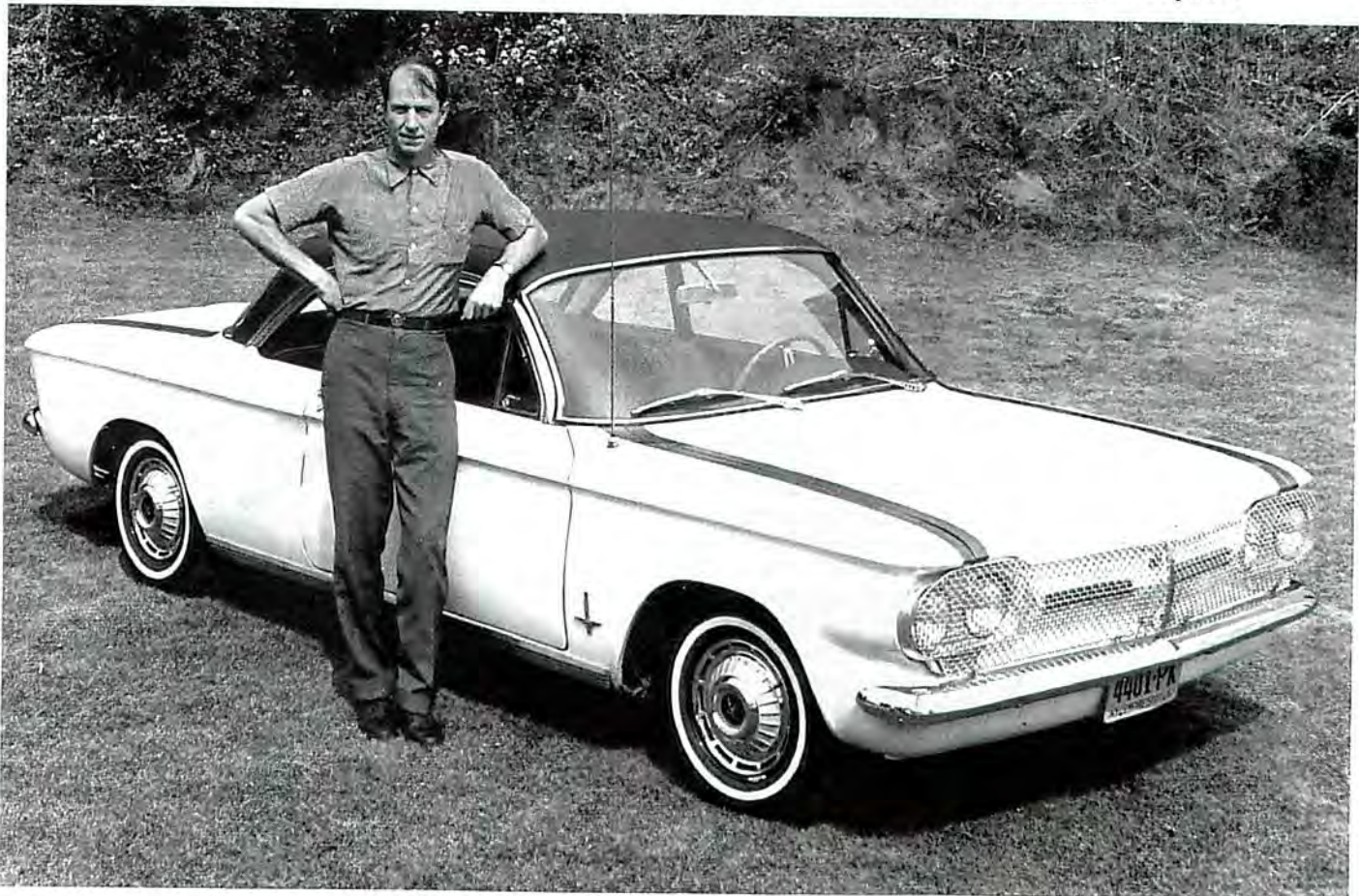
De introductie van de tweedeurs coupé, enige maanden later, liet alle twijfels die er waren over aan het

mondaine oppervlak omslaan in een opwindende sportmachine. Chevrolet wist dat, vooral na de geweldige ontvangst van de Monza op de Chicago autoshow die winter, en antwoordde met een productieve versie kort daarna. Maar serieuze enthousiasten zagen nog een grotere toekomst in de wagen. En hard-core enthousiast John Fitch was er klaar voor om de Corvair nog een paar opwindende stappen verder te tillen.

Fitch is een van de mannen uit de Amerikaanse racewereld die heden ten dage een betere achting verdient dan hij gewoonlijk ontvangt. Het probleem zal wel de tijd zijn, men vergeet te gauw. Vraag een jonge enthousiast over de Amerikanen die een merk in die jaren hebben gemaakt op internationaal race gebied, en je krijgt namen te hoeren als Dan Gurney, en Phil Hill. En hoewel zijn comparanten waren van Fitch, en grotere resultaten boekten, was het Fitch die het mogelijk maakte dat Amerikanen op internationaal gebied mee konden strijden. In 1951 was Fitch kampioen in Sports Car Club of America (SCCA). In 1952 werd hij gevraagd om deel uit te maken van



het dan onverslaanbare Mercedes fabrieks team. Fitch was ook sleutelfiguur in het uit Amerikanen bestaande Cunningham team dat goede resultaten boekte in Le Mans in het midden van de jaren vijftig. In het begin van de zestiger jaren, toen de Corvairs op de wegen verscheen, was hij niet langer meer actief in de racen, maar op autogebied meer in het ontwerpen van circuits. (Lime Rock bijvoorbeeld). Ook werkte hij in meerdere autogelateerde projecten. Later ontwikkelde hij nog de zogenaamde Fitch veiligheids hekken; met zand gevulde plastic



tonnen die nu standaard op diverse punten langs de Amerikaanse rijkswegen staan.

En een nieuwe Corvair werd gekneet door zijn creatieve handen. Eigenlijk was er maar weinig creatiefs in de nieuwe Fitch Corvair



Sprint. Simpelweg schroefde hij op een Europese manier enkel onderdelen erop, iets wat elke weldenkende enthousiast ook zou hebben gedaan. Later werden de meeste van zijn modificaties door de fabriek overgenomen en als fabrieks opties geleverd voor de Corvair. Maar verrassend genoeg,

zelfs toen deze delen beschikbaar waren bij Chevrolet, vond Fitch toch genoeg kopers die wilden betalen voor de 'Fitch behandeling', zelfs nadat de Corvair productie gestopt was.

Ewr waren vier manieren om aan een Fitch Sprint te komen; Je kon een Corvair kopen bij de dealer en hem dan zelf naar Fitch's werkplaats in Falls Village in Connecticut brengen om hem te laten 'behandelen'; Je kon de dealer dit laten doen en hem via de dealer met het Sprint pakket laten leveren; je kon de dealer het Sprint pakket laten installeren; en je kon het pakket zelf bestellen en op je Corvair toepassen. Navraag leert dat de meeste Fitch Sprint pakketten door de dealers werden geïnstalleerd.

John Fitch leeft nog steeds en wont in Lakeville, een paar minuten rijden van het Lime Rock circuit, de race baan die hij zelf ontwierp. En hij houdt er nog steeds van om te praten over 'zijn' Fitch Sprint, ofschoon het geen man is die leeft op zijn verleden. Later ging hij verder met diverse andere projecten

voor zichzelf en anderen. Zo is hij een tijd geleden bezig geweest zijn 'Phoenix' project weer op te pakken. In een eerder gesprek werd hem de vraag gesteld waarom juist de Corvair van hem een 'behandeling' kreeg.? "Toen de vierdeurs sedan voor het eerst verscheen", zei Fitch, "was het voor duidelijk dat daar een hoop potentie in zat; een erg europees concept, typische sport sedan, duidelijk klaar om er nog iets beters van te maken". Toen de coupe er kwam wist Fitch zeker dat hij daar een winnaar van kon maken. "De tweedeurs had al de goede kwaliteiten" legt hij uit, "Hij had de juiste afmetingen; het was noodzakelijk dat een sportwagen klein moest zijn, en hij had onafhankelijke wielophanging". "Met de motor achterin was het makkelijk om de stuureigenschappen te veranderen, zonder dat de aandrijving daar onder moest lijden. En met het lage gewicht aan de voorkant, was er geen stuurbekrachtiging die de ware liefhebber verfoeide, niet nodig. De wagen had een laag voorfront, het model was aantrekkelijk, comfortabele 2+2 zitplaatsen, en een



groot tractie potentieel".
 "De remmen, zelfs in standaard uitvoering, waren uitstekend met deze gewichtsverdeling en overbrenging; wioldruk onder extreem omstandigheden waren erg goed. En de wagen was licht!".
 "Deze auto", concludeerde Fitch, "had genoeg Europese vorm, en met een paar zorgvuldige technische ingrepen kon hij makkelijk de beste Amerikaanse wagen van die tijd worden. Punt uit!"



Op de foto's op de eerste pagina van dit artikel zijn resp te zien; een impressie van de Cunninghams die furore maakten begin vijftiger jaren. Een van deze auto's werd bestuurd door John Fitch, waarvan een detailfoto waarop hij gefeliciteerd werd met zijn zoveelste overwinning. Daaronder John Fitch met een van zijn eerste 1962 model Fitch Sprint Corvair.

Op deze pagina: Een retro optreden van het fameuze Mercedes fabrieksteam, waarbij Fitch op hoge leeftijd (85) nog eens achter het stuur van een 300SL kon kruipen.

Onder; een toepassing van de 'compression barrier' zoals Fitch die ontwierp, niet alleen voor het circuit, maar ook langs gevaarlijke plaatsen van de gwone rijweg. Voor meer info over John Fitch zie: www.racesafety.com/fitchbio.



Ofschoon de Fitch accessoires reikten tot een voet bediende groot licht signaal knop, was het doel van de Sprint pakket de wagen zo hard mogelijk voorwaarts te doen brengen. De eerste Spint kwam er in 1961 met een 98 pk motor en een viergang handgeschakelde transmissie. Toen en ook later kon de klant uit een veelvoud van fabrieks accessoires de wagen verder aankleden. Toen paste Fitch twee extra carburateurs toe, elk met een lage weerstand luchtfilter, getunede dubbele uitlaatspruitstukken met geringe tegendruk, gewijzigde voor- en achter ophanging en een kleinere stuurverhouding. Dat waren de basis ingrepen. Het volledige pakket hield in een vinyl dak, een rasterbescherming voor de koplampen, een sportiever stuurwiel en snelheidsmeter, een dimlicht op de plaats van het groot licht aan de linkerkant, een striping en speciale wieldeksels. De kosten? Slechts \$563 bovenop de basisprijs van \$2506 voor de Monza.

Op de vorige pagina een luchtfoto van het Lime Rock circuit dat van zijn hand kwam. Daaronder een 1962 Fitch Sprint van heden. (foto:Jaak Eijkelenberg)



SCHAFFEN

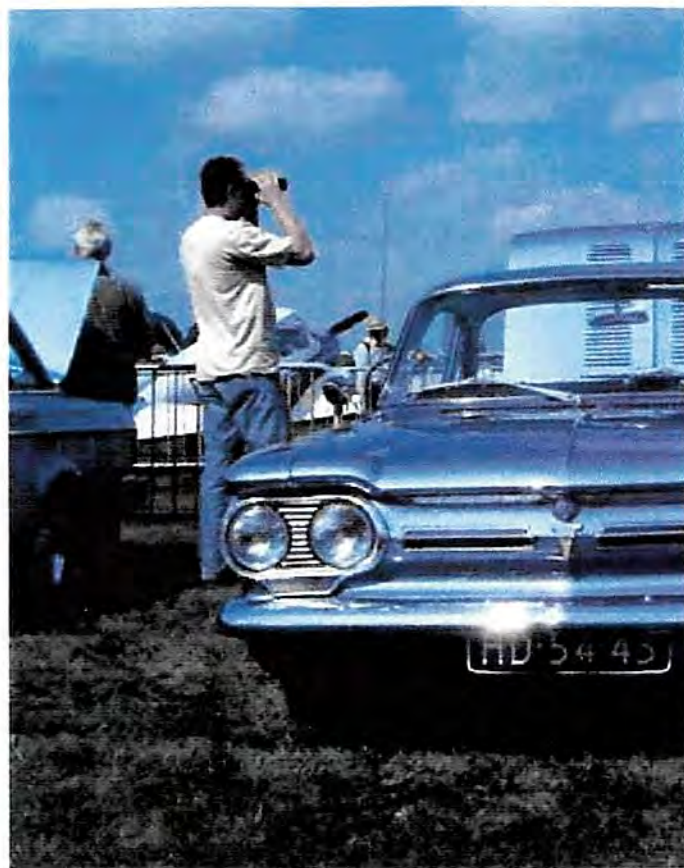
Veel blinkend chroom, spiegelende ramen en glanzende banden zijn het beginteken van een tourrit van de gouden club. De eindbestemming van vandaag is de 21^e oldtimer fly-in in Schaffen, België. Voor de verandering wordt er gereden op een zaterdag, de eerste dag van de fly-in waarop de meeste vlieg-tuigen aankomen.

Na een *get togheter* op een parkeerplaats in Turnhout zet de stoet zich in beweging, van een enorme Cadillac Fleetwood tot een Daf 33, allemaal doorkruisen ze het Belgische landschap.



De route, ditmaal uitgezet door Jos en Marcella, trekt zich als een meanderende rivier door plaatsjes als Velveken en Diest. Niet alleen de omgeving is betoverend, maar het weer laat zich, voor het eerst in augustus, eens van zijn goede kant zien. De cabriokappen klappen naar achteren, het grote genieten kan beginnen.

Opvallend is het lage aantal Corvair's dat meedoet aan de tour. De vooraf aangemelde Corvair-eigenaren hebben massaal verstek laten gaan. Enkel Guus Marinus met zijn lichtblauwe schone heeft woord gehouden.



Zonder problemen wordt Schaffen dan ook bereikt. Er is geregeld dat onze stoet via de dienstingang het terrein opmag. Een kaartje achter de voorruit zorgt ervoor dat de poort geopend wordt. We mogen parkeren naast de *static show* van oude vliegtuigen. Hierdoor trekken de auto's ook veel bekijks. Als we eenmaal geparkeerd zijn staan de vliegtuigen ons al op te wachten. Vleugel aan vleugel staan ze opgesteld op een groot grasveld. De aan ons voorspelde starts en landingen worden in grote getale uitgevoerd. Zelfs de oudste kisten worden niet gespaard, allemaal starten ze van de geïmproviseerde startbaan voor een rondje boven het Belgische landschap.

Op de grond trekken niet alleen de vliegtuigen belangstelling, maar ook de diverse autoclubs die



Peter Wuijts



acte de présence geven op deze *fly-in*. Een aantal blinkende Bel-Airs' trekken flink wat aandacht. Met de motorkap open is de enorme V8 goed te zien, velen vergapen zich aan dit Amerikaanse geweld.

Na een aantal uurtjes rond gelopen te hebben halen sommigen de klapstoelen tevoorschijn. Deze worden in cirkels tussen de auto's opgesteld. Tevreden gezichten worden weerspiegeld in de smetteloze lak. Op het open veld is de temperatuur inmiddels behoorlijk opgelopen. De ijscoman, geheel in stijl in een oude Chevrolet, doet dan ook goede zaken.

Rond vier uur beginnen een aantal clubleden aan de terugtocht. Onder veel belangstelling rollen ze rustig het terrein af. Ook de terugweg staat keurig netjes aangegeven. De routebeschrijving loopt tot Turnhout, daarna kan men kiezen voor snelweg danwel een binnendoor route om weer thuis te komen. Mede dankzij het ideale weer kan er met recht gesproken worden van een geweldige tourrit. Het was een dag genieten van oldtimers, zowel op de grond als in de lucht.

Verslag: Stijn van Roij

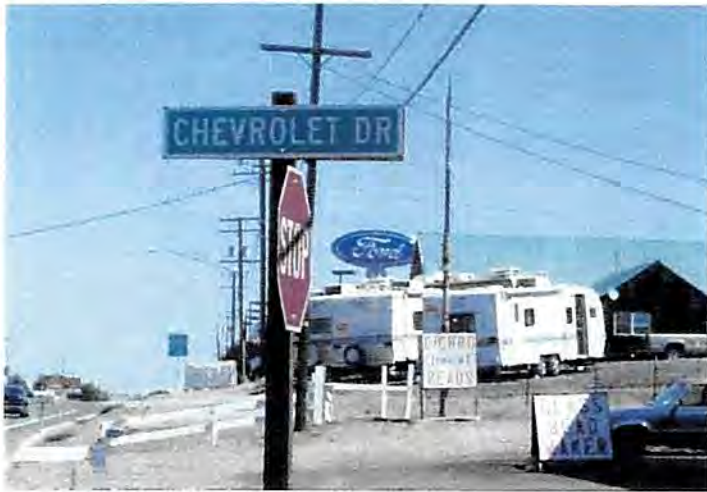


Naschrift van de red;

Een tweede Corvaire zou aanwezig geweest zijn als niet door een communicatiestoring de redactie op het verkeerde vliegveld stond te wachten.

Toen de fout aan het licht kwam was het te laat het goede vliegveld op te zoeken.





oppervlak van bijna 3 miljoen vierkante kilometer! Merv Krull, (van Nederlandse afkomst), moest eerst 300 kilometer rijden vanuit Salmon Arm, om zich bij clubgenoten aan te sluiten om vervolgens naar Portland te vertrekken.

Corsa Convention Portland

Het was niet de Corvair conventie zoals we die gewoon waren van de laatste jaren. Men had ons daar al op voorbereid. In dit deel van de VS zijn nu eenmaal niet zoveel Corvairs en de clubs zijn wijd vertakt.

Ik had dus het genoeg om het weekend vóór de conventie bij de McGarvey's te logeren, en met Shaun erop uit te trekken om andere Corvairliefhebbers te bezoeken. Maar eerst diende er geschilderd te worden. Shaun is vergeten dat hij zijn vrouw beloofd had het interieur van zijn huis te 'doen' alvorens met Corvairs bezig te zijn. Dus, na aankomst ook maar meteen een kwast en roller ter hand genomen en meegeholpen. Na het werk



uurtje rijden(!) Deze Rob Hall heeft van z'n hobby zijn beroep gemaakt. Een garage met diverse Corvairs erin en nog meer op de buitenplaats. In containers waren ook auto's en onderdelen opgeslagen. Om regelmatig zijn brood te verdienen (Corvairs gaan niet vaak stuk!) had hij het onderhoud van het autopark van een naastliggende koeriersbedrijf. We verbleven er tot in de late avond en praatten over van alles en nog wat, als het maar over Corvairs ging. Ik kreeg nog een paar onderdelen voor het Corsa project. Daartoe had ik ter compensatie een aantal T-shirts bedrukt met een passende tekst.



Zo bestrijkt de Western Canada Corsa Club, waar ik het genoeg had bij voorzitter Shaun McGarvey een paar dagen te logeren, maar liefst een

hebben we eerst Shaun's Spyder bekeken en bepraat. Deze auto is momenteel in restauratie. Daarna gingen we naar Rob Hall in het zuiden van Vancouver BC, een



De T-Shirts die ik maakte voor elkeen die me aan onderdelen kon helpen.

Op zondag gingen we naar Frazer Field die naast Corvairs ook ambulances restaureert. Daar hij juist in een verhuizing zat van een leuke stulp in de bossen naar een gigantische melkvee boerderij op het platteland,



Boven: Grote gaten in het wegdek, heel toepasselijk de weg langs de Big Hole River in de Big Hole Valley!

Links: Een heel aparte kampeerunit op een Corvair loadside. Deze fabrieksconversie zou vrij uniek zijn, maar in zo'n slechte staat dat hij niet meer te restaureren was, zo werd me verzekerd.

Onder: Niet al te mooi, maar gebruiksklaar, ze zijn er nog steeds de oude pick-ups. Het lijkt erop dat het erop gaat worden om deze beestje in hun originele toestand zo lang mogelijk op de weg te houden.

gingen we op beide plekken even kijken. Bij zijn oude huis zag ik naast een gogantische voorraad onderdelen, waarvan een deel van Shaun was, ook een paar Corvairs en ambulances in een verregaande staat van ontbinding.



In zijn nieuwe onderkomen stonden in een grote schuur, of was het een stal, een Corvair, een kleine brandweer auto en een Pontiac ambulance. Zijn vrouw bleek een Friezin te zijn en al gauw hadden we een babbel in het Nederlands. Zeker toen een jonge buur erbij kwam die nog perfect Brabants praatte. Op de terugweg kwamen we o.a. langs een "woodmill" waar de traditionele houten dakpannen

ezaagd werden uit bomen die in vloten de rivieren afgezakt kwamen.

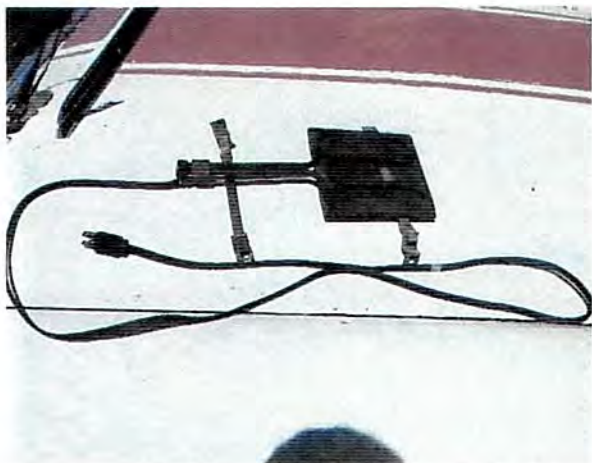
De dag erna vertrokken we richting Portland. Maar dat zou geen allure hebben als we niet eerst een aantal Corvairs zouden oppikken. Dat zou gaan

gebeuren bij Ken Thomas in Bellingham in de staat Washington. Dus even over de grens. Shaun had al een '62 Spyder geclaimd, Ken zou met zijn vrouw Sue haar wagen nemen; een prachtige bordeaux-rode '64 vierdeurs Monza, en



ikzelf had de keuze uit een 1960 sedan, een Lakewood of een LM sedan. Een Greenbrier was er ook nog beschikbaar....

Maar ik nam een wijs besluit, en nam geen enkele. Waarom zul je zeggen? Wel. Ik moest al de vrijdag voor het eind van de conventie naar huis vanwege mijn vlucht die avond. En van Portland naar Vancouver BC is nog altijd een rit van een kleine 500 kilometer, deels door de drukke agglomeratie van Seattle. Als je daar na drie uur in de middag komt sta je geheid in de file. Dan zou ik de wagen moeten terugbrengen naar Bellington en met de huurwagen naar de luchthaven. Het risico van een panne was me te groot. In het geval me dat met de huurwagen zou gebeuren had ik een verhaal. Jammer maar ik heb er toch geen spijt van. Hoe goed



Hierboven een motorverwarmer die ik in Canada zag. Het is een element dat onder de carterpan werd geschroefd en dan op het lichtnet werd aangesloten. In Scandinavië kent men iets dergelijks ook.



Boven: een van de volgende projecten van Ken Thomas, een '65 vierdeurs LM. Over plaats heeft Ken niet te klagen; dit is een van de vijf werkplaatsen die op zijn erf staan.

Links; een sublieme '63 Spyder met Kelsey Hayes spaakwielen.

Linksonder: Deze straat zag ik toevallig Ergens in Montana. Zou Larry ervan weten?

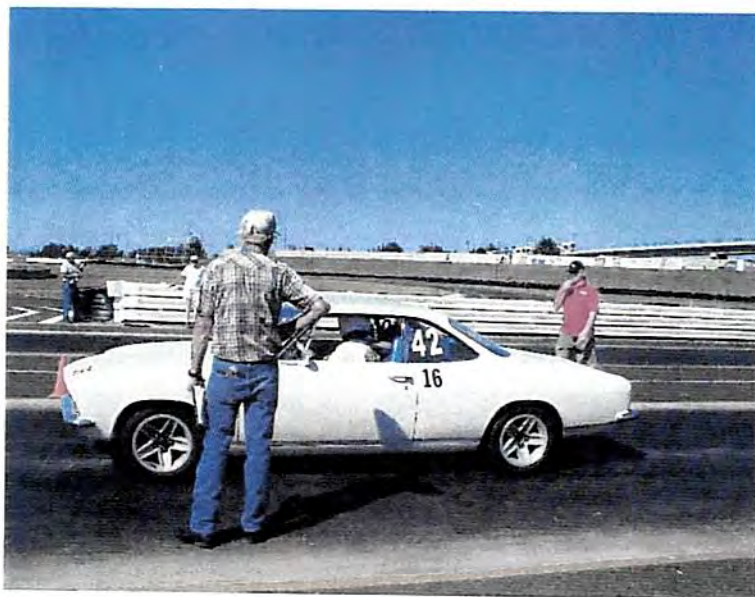
Hieronder:
Een wel heel bijzondere striping had deze vierdeurs sedan. Ongetwijfeld is de eigenaar een dame.



Rechts een Devin. Dit is een polyester sportwagentje op basis van de Corvair. Het is momenteel een veel gezocht en dus duur verzamelobject. Deze is de enige die ik zag in Portland. Enige jaren geleden in Flagstaff waren er enkele van de partij. De auto is van Theo Keosababian die in de zestiger jaren een record vestigde met een propaangestookte LM coupe op de zoutvlakte van Bonneville.



Onder vlnr: de start, de pits en enkele race shots van de time trials op de Portland race circuit.



de wagens ook in orde waren, het bleek toch dat Sue's wagen de laatste kilometers met een flink tikkende klep zijn weg vervolgde, en of hij de terug-



weg ook heeft gereden is me tot op heden niet bekend. De Spyder die Shaun had geleend was er beter aan toe. Hij reed onderweg waarvoor hij gebouwd was, en later tijdens de 'autocross' werd hij eerste in zijn klasse. De lange rit verliep voorspoedig met uitzondering van de tikkende klep. Daar kwam ik op de plaats van aankomst pas achter.

We hadden gedrieën een walkie talkie om contact te houden als we elkaar zouden kwijtraken. Maar toen we bijna in Portland waren hoorde ik nog slechts gepiep en gebrabbel op dat ding, terwijl ik braaf als laatste achter Ken aan reed. Het bleek dat Shaun vooruit was gesnelde om nog een tipje van de Time Trials

helemaal vanuit Nederland zijn gekomen om wat foto's te maken van het racegebeuren, mocht te wagen daar blijven staan (in de paddock). "Helemaal vanuit Nederland!" was Warren's vrouw niet ontgaan, en gelijk moesten Warren en ik op de foto, want dit soort buitenlanders zagen ze ook niet alle dagen!



Maar de time trials waren bijna afgelopen; er restten nog slechts een paar 'fun races'. Toen ook dat afgelopen was, kon ik nog een rondje 'raceway' maken met de gehuurde

mee te krijgen. Ook dat ervoer ik pas bij aankomst in het hotel.

Pontiac. En ook al is zijn tweede naam 'Grand Prix', ik achtte een huurauto toch niet zo geschikt om hem op een race circuit te zetten, ook al was het de bedoeling er rustig mee te rijden. Weer terug naar het 'host hotel' "Red Lion on the River" ging ik naar de 'registration room' om me in te laten schrijven. Een half uurtje later zou ik mijn badge en wat andere spulletjes kunnen

Met een gezwinde spoed zette ik de Pontiac weer op de Interstate5 en zocht naar de afslag Portland Raceway. Het lukte van alle kanten en daar aangekomen, was de eerste en beste parkeerplaats naast de Doug Roe/ Bill Thomas race Corvair van Warren Leveque. Met een grapje als zou





ophalen. Toen was het wachten op mijn maatje Mark Corbin met wie ik had afgesproken een kamer te delen. Er waren meer mensen in de lobby in afwachting van....? Hier en daar werden reeds genanimeerde gesprekken gevoerd, meestal over de reis die men had gehad om hier te

diepe kras had in de linkerflank. Maar Walter was niet erg onder de indruk en kon nog grapjes maken. Op de tweede dag liet ik op de 'vendors place' mijn oog vallen op een aluminium carter deksel. Rob Hall die ik toevallig in de buurt zag, adviseerde me tweederde te bieden. Als ze de volgende dag er nog was kon ik ze hebben voor die prijs, was het antwoord van de verkoper. De volgende dag was ze er nog, en sportief riep me de verkoper al tegemoet "fourty bucks!". Ik nam er nog een zakje uitlaatpakkingen bij. Later op de dag

hotel met meer dan driehonderd kamers, hadden zij de kamer naast de onze. Ik moest mee om Carolyn te begroeten en een cadeau voor onze pas geboren kleinzoon in ontvangst te nemen.



Later op de avond zijn we samen gaan eten in een Mongolisch(!) restaurant.

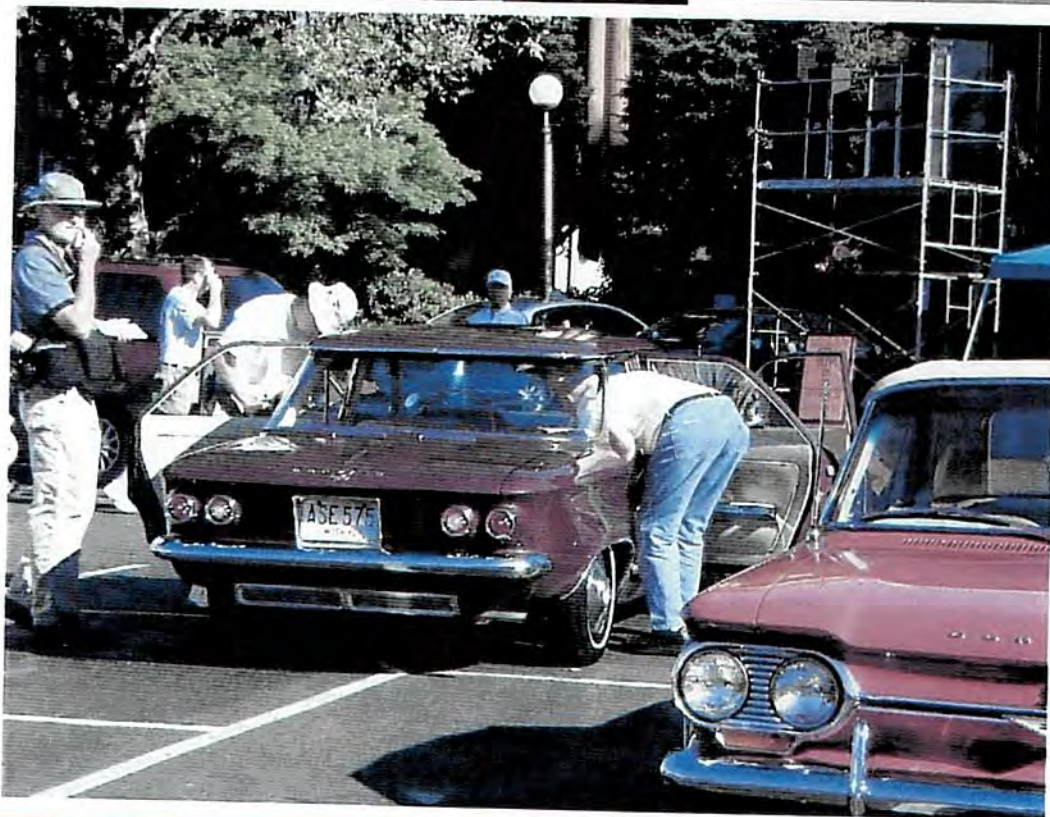
De volgende dag ging ik zoals eerder beschreven eerst voor mijn carterdeksel. Daarna weer 'rondgehangen' en veel mensen ontmoet. De tijd vloog voorbij. Die middag kwam ik met Lon Wall van Corvair underground in contact. Enkele weken eerder had hij een soort uitverkoop aangekondigd, en ik vroeg hem wat daar nog van waar was. Op een mailtje had ik toen geen antwoord gekregen. "No problem" was zijn antwoord, "rij maar naar de zaak, de jongens helpen je wel!" Wel anderhalf uur rijden, via de autoweg door Portland!



komen. Toen Mark dan eindelijk arriveerde zochten we onze kamer op. Na ons geïnstalleerd te hebben zijn we een hapje gaan eten endaarom rondgehangen in en rond het hotel. We kwamen in gesprek met Walter Carter die helemaal vanuit Virginia (andere kant van de VS) naar hier was komen rijden in zijn mooie LM sedan. Ook hij was op het racecircuit geweest en had daar bij het oprijden, de vangrail geraakt. Later zag ik dat de wagen van voor tot achter een

ontmoette ik in de ruimte waar de binnenverkopers hun 'kramen' hebben een immigrant van nederlandse afkomst. Hij bleek bij me in de buurt gewoond te hebben in zijn kinderjaren!, en was van plan om nog eens terug te komen voor een vakantie. Ook ontmoette ik Russ Thuleen, de man waar Jaak Eijkelenberg zoveel contact mee heeft gehad. Weer buiten zag ik eindelijk Clay Wispell, onze 'verslaggever' van vorig jaar. Toeval of niet, maar in dit grote





Boven links en rechts; de Bill Thomas/Doug Roe racewagen nu van Warren Leveque. Hij wordt in een doorzichtige 'kooi' getransporteerd.

Links; de 1964 Monza van Sue Thomas wordt door een team van 'judges' geïnspecteerd. Naderhand zal blijken dat ze een vierde plaats in de wacht had gesleept

Onder; Nog enige impressies van de 'time trials' op de "Portland Raceway". Dit zijn slechts de laatste zogenaamde 'fun runs'.





's Anderendaags dat toch gedaan, want de spullen die ik zocht voor de Corsa kon ik op het conventieterrein niet vinden. En daarvoor zou ik een groot deel van de 'Autocross' moeten missen. Ik hoopte toch nog op tijd terug te zijn. Maar helaas, door het kleinere aanbod aan Corvairs en andere auto's, stonden er nog slechts "fun runs" op het programma. Wel deed Warren Leveque nog een ultieme poging met de unieke racewagen. Die avond was er rond de "race track" een autoshow.



Dat wil zeggen dat er van heinde en verre allerlei klassiekers, hot

rods, led sleds en noem maar op, zich daar verzamelden. Het waren stuk voor stuk fraaie stukjes huisvlijt. Maar niet veel anders als wat we hier te lande zo nu en dan te zien krijgen. Na er een anderhalf uur rondgelopen te hebben, terwijl er nog steeds deelnemers binnen kwamen, ben ik terug naar de site gegaan om een hapje te eten. In een Taco Bell ontmoette ik 'Smitty' Smith en zijn vrouw die eveneens vanuit Georgia een niet geringe afstand had overbrugd teneinde zijn beige/bruine Lakewood weer aan het publiek te presenteren. Later bleek dat de

Lakewood op een trailer achter een camper had gestaan. Nadat zij vertrokken waren had ik nog een interessant gesprek met een stelletje dat wilde weten of ik soms uit Zweden kwam. Zij was van Noorse afkomst en hij Pakistaans. Weer terug op het onventieterrein ontmoette ik mijn kamergenoot, gaande naar de 'hospitality

room' om nog een praatje te maken. Daar was ook Walter Carter die een beetje de clown van het circus was. Hij zat er helemaal niet zo mee dat zijn wagen over de gehele flank beschadigd was omdat men hem verzekerd had dat het 'reparable' zou zijn. Hierna ging ik naar de tegenoverliggende bank om mijn schulden te betalen. Na nog een lang gesprek met Mark ging ik slapen.

De volgende morgen op tijd uit de veren. In de gang ontmoette ik Mike McGowan, en ik vertelde hem waarom ik zo vroeg moest vertrekken. Jammer het was niet anders. De rit over de Interstate 5 noord verliep probleemloos. Om vier uur was ik weer in Vancouver en twee uur later kon ik inchecken. Het was een geheel andere vakantie geweest als dat ik me had voorgesteld. Beter maar geen voorstellingen maken in de toekomst. In de auto bedacht ik me dat ik voordien met zovele mensen electronisch contact had gehad, en telkens afsloot met "See you in Portland" Maar velen had ik gemist. Voor publicatie in Corsa Communiqué heb ik een stukje geschreven, dat eindigt met: "See you in Buffalo..."



Boven: één van de vijf loodsen van Corvair Underground.

Rechts boven de inhoud; voor een specifiek onderdeel is het zoeken naar de welbekende speld in de hooiberg.

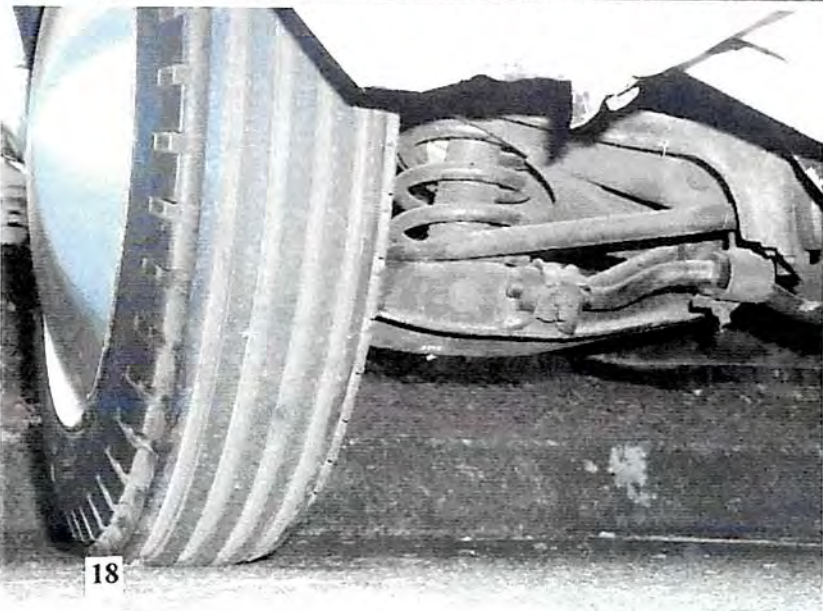
Hieronder een speciaal door/voor GM ontwikkelde krik die bedoeld was om de motor van een Corvair uit een wagen te laten zakken.



Hierboven; een cabriolet kever die vanachter blind is.

Linksonder; Een voorwiel van de propaan-gestookte Corvair waarmee Theo Keosababian een record vestigde op de Bonneville zoutvlakte. De ophanging is zo te zien standaard gebleven.

Eenzicht in de "vendors room" met op de voorgrond de 'kraam' van Cal Clark (op de rug gezien)



Texas Tales

Door Clay Wispell

Sprekend over Texas herinner ik me weer jouw vraag over wanneer wij een Corsa conventie zullen gaan organiseren;

Ik weet het niet. Wij hebben er hier al een hele tijd niet meer over gedacht. Zeker we hebben de kennis in huis. Alle hoofdorganisatoren, 'verhuizers en schuivers' van '78, '90 en '95 zijn er nog, en we hebben voldoende mankracht. Maar er is nog niemand met dat idee naar voren gekomen.

Toen in 1995 de eerste keer werd gepraat over de conventie, werd er eerst gestemd of we dat wel moesten doen. Er waren zo'n 110 à 120 leden voor en 10 à 12 tegen. Dus we gingen de conventie organiseren. De tegenstemmers waren de verteranen die de voorgaande twee mee hadden georganiseerd. In werkelijkheid waren er dat maar drie, dus de voorstemmers waren nu aan zet. Die derde conventie was in 1995, toen Houston de gelegenheid kreeg. Maar daar kregen ze later in de gaten dat ze die kar niet alleen getrokken konden krijgen. Op het laatste moment werd er een beroep op ons gedaan, om in ieder geval het concours te leiden en enkele andere dingen. Ook om enige mankracht te leveren voor het detailwerk. We konden niet anders dan er naar toe te gaan en het werk te doen.

Later hebben we een bod gedaan voor het jaar 2000 toen we erachter kwamen dat er geen enkele club had ingeschreven voor dat jaar, en Corsa in tijdnood kwam. We kwamen daar

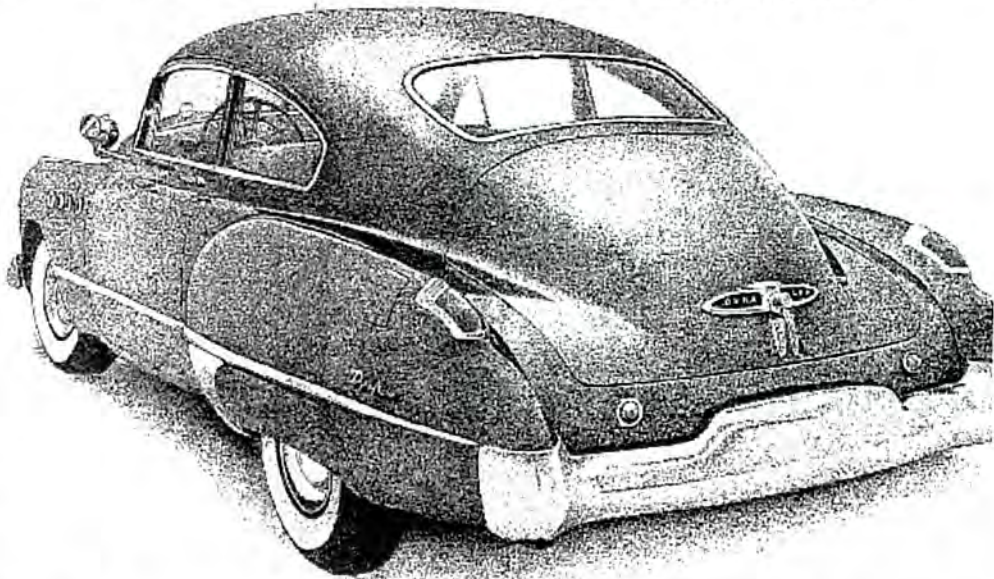
ook erg laat achter en vergaderden een week lang om samen met alle Texaanse chapters een bod te kunnen doen. Dat aanbod hield in, dat wij, NTCA, met actieve deelneming van Houston, Austin, San Antonio, El Paso, en misschien Oklahoma City en Shreveport, een conventie zouden organiseren als Corsa geen beter bod kreeg van een andere club.

Door het korte tijdsbestek en de coördinatie van zoveel mensen in zoveel verschillende steden, konden

dat die nu in een andere stad zou moeten plaats vinden. Maar niemand wist waar dat zou moeten gaan zijn.

Het eind van het liedje was dat na onze presentatie aan het Corsa bestuur, Chicagoland met een bod kwam dat beter lag.

Wat betreft deze ervaring leerde ik dat je nooit iets dergelijks moet organiseren met andere clubs. De coördinaties op grote afstand en het maken van afspraken en besluiten nemen is te moeilijk en tijdrovend.



we het Corsa bestuur niet op tijd alle faciliteiten garanderen. Het meest schrijnende was dat we nog geen naam van een "host hotel" konden bieden. Gail Fricker, toen NTCA president, en ik waren de hoofdorganisatoren van onze club, en vertegenwoordigers naar Corsa toe. We konden alleen maar praten over de mogelijkheden in onze omgeving. Maar omdat NTCA de conventie nog niet zo lang daarvoor had georganiseerd, vond iedereen

Het is voor ons al moeilijk om in onze regio die zo'n 200 vierkante mijl bevat, de mensen bij elkaar te krijgen. Met andere chapters er bij krijg je kronkels in je kop. Austin, Shreveport en Oklahoma City zijn zo'n 200 mijl van hier, Houston 250 San Antonio 300 en El Paso is zelfs 650 mijl van hier.

Ik ben er zeker van dat we nog wel een conventie zullen organiseren, maar die zal geheel door onszelf geklaard worden.

Waarom weet ik niet, maar nu word ik herinnerd aan een oud 'Burma' bioscoopreclame filmpje uit de 40er en begin 50er jaren. Burma verkocht scheerzeep en zette ook reclameborden langs de grote wegen met delen van hun jingle erop. Er was dan een korte vers verdeeld over vier à vijf borden die op zo'n 100 meter van elkaar stonden. Mijn favoriete vers luidde; "The sun has rise" - "The sun has set" - "Here it is" - "In Texas yet" - "use Burma shave". Toen ik op de "Ole Miss" (University of Mississippi) zat, en



naar huis in Los Angeles, en later in Las Vegas ging, probeerde ik altijd in één dag door Texas heen te rijden. Dat ging! Ongeacht hoeveel snelheids overtredingen ik maakte. Ik had een 1949 Buick Roadmaster in die tijd, en die wagen wilde wel behoorlijk er aan trekken (aan het benzine verbruik ook!) . dat was nog voordat we de Interstates (autowegen) hier hadden.

Een van mijn favoriete trucs om zo snel mogelijk Texas uit te raken, was om naar Hobbs in New Mexico te gaan, dat ligt aan de Texaanse grens. Dan via Artesia, Alamogordo, Las Cruces en Lordsburg naar Arizona. Ik zocht methodes om me wakker te houden tijdens deze nachtelijke ritten. Vanaf de Texaanse grens naar Artesia, zo'n 100 mijl, en tussen de volgende plaatsen die circa 50 mijl van elkaar



verwijderd waren, was er werkelijk niets. Geen boerderijen, geen dorpen of gehuchten, geen tankstations, geen politiebureau of controleposten, geen boortorens, geen vee en zelfs geen auto's die in die richting of tegenovergesteld reden. Er waren slechts een paar verkeersborden langs de weg. En in een donkere nacht is de wagen de enige verlichtingsbron in de verre omgeving. De speciale viegtuiglampen in mijn auto werkten dan erg goed. Bij heldere maannachten had je bijna geen licht nodig. En dan de bezigheid..... schieten op verkeersborden en konijnen, dat met een snelheid van 100 mijl per uur (160kmh) of meer....

I SURVIVED

The Loneliest Road



Bij het begin van het schooljaar, nadat ik weer eens het mobiele doel-schieten had geprobeerd, vertelde ik mijn vrienden daarover, en zei er meteen bij welk een mooie weg dit was. Hij was glad, egaal met mooie kaarsrechte stukken, en er was geen snelheidslimiet. De rechte stukken waren makkelijk zodat ik beide handen kon gebruiken om het geweer opnieuw te laden. Daarna werd er niet meer over gepraat en ik vergat alles tot.....

Voortsnellend naar een kerstpartijtje in Memphis, praatte ik er weer over met een goede schoolvriend die terugkwam van een kerstvakantie in de 'Smoky Mountains' in centraal Tennessee, en nu met me mee reed. Hij had toendertijd aan iedereen verteld wat ik had gedaan, en vond dat een goed idee om wakker te blijven gedurende nachtelijke ritten. Op een van zijn nachtelijke ritten vond hij dat hij wat soezerig werd. Bij een bocht kon hij al van ver een verkeersbord zien. Hij draaide vlug zijn raam omlaag, deed zijn pet op die nog stamde uit de tijd van de burgeroorlog, nam de Colt die naast hem lag in zijn linkerhand en hield hem buiten het raam in de aanslag. Een paar bochten verder kwam het bord weer goed tevoorschijn:.....hij richtte..... en schootpardoes de buitenspiegel aan diggelen. Hij miste het bord dus ook! Deze verwikkelingen vonden plaats zo'n vijftig jaar geleden, maar ik herinner me het nog als de dag van gisteren. Ik had de kans deze weg nog eens te berijden op weg naar de conventie in Albuquerque. En het is waar; je kunt niet meer terug in de tijd. Nu is het een US highway met snelheidslimieten. Er zijn veebedrijven gekomen, spoorwegovergangen, grote gebouwen en dorpjes. Het is niet veilig meer om zulke gekke dingen te doen zoals ik toen deed. Dat is jammer. Het is me verteld dat er in Montana een weg is die lijkt op deze oude weg.

De enige nog bestaande weg die er een beetje op lijkt en die ik niet zo lang geleden heb bereden is in Nevada toen ik de Lake Tahoe conventie bezocht. Er is daar een weg die loopt van Reno, dwars door Nevada tot Ely in het oosten. Deze weg staat wijd en zijd bekend als "The loneliest road of the US". Ik wilde de oudste fossielen der aarde in Bristlecone bij Ely zien, en we vertrokken vanuit Reno in onze huurauto. Na vijftig mijl kwamen we uit de bergen en trokken de woestijn in. Het was de mooiste weg die ik ooit bereden heb, glad, vlak en recht tot aan de horizon. Twee rijbanen, maar breed genoeg om er vier van te maken. Ik betrapte me erop dat ik op een bepaald moment 105 mph (bijna 170kmh) op de meter had staan en ging terug naar 85 om langzaam weer harder te gaan rijden. Mijn vrouw sliep de hele weg. Ik zag drie andere auto's gedurende de 300 mijl lange weg, één die me tegenkwam en twee die ik passeerde.

De volgende dag terug naar Reno, reed mijn vrouw, en ik had me genesteld op de passagiersstoel. In de late morgen ontdekte ik een glinstering in de verte. De eerste auto van deze dag, dacht ik. Ik wachtte een tijdje en probeerde in te schatten hoe ver die nog van ons vandaan was.

Plotseling ontdekt ik in de struiken langs de weg dat het meer dan een glinstering was! Het was er een met knipperende koplampen en rode zwaailichten! In minder dan vijf seconden was ie bij ons!

En..... in een zoef was ie langs! Goh, wat ging die hard! Het moest minstens het maximale van de staat Nevada zijn en dat is 150 mijl per uur (240kmh).

Ik keek naar mijn vrouw, en vroeg terloops hoeveel er op onze klok stond. "105" antwoordde ze met een stalen gezicht.

Ik zei niets meer..... en vond het goed zo.....

Clay Wispell excl. voor CCN.

Technische Tips

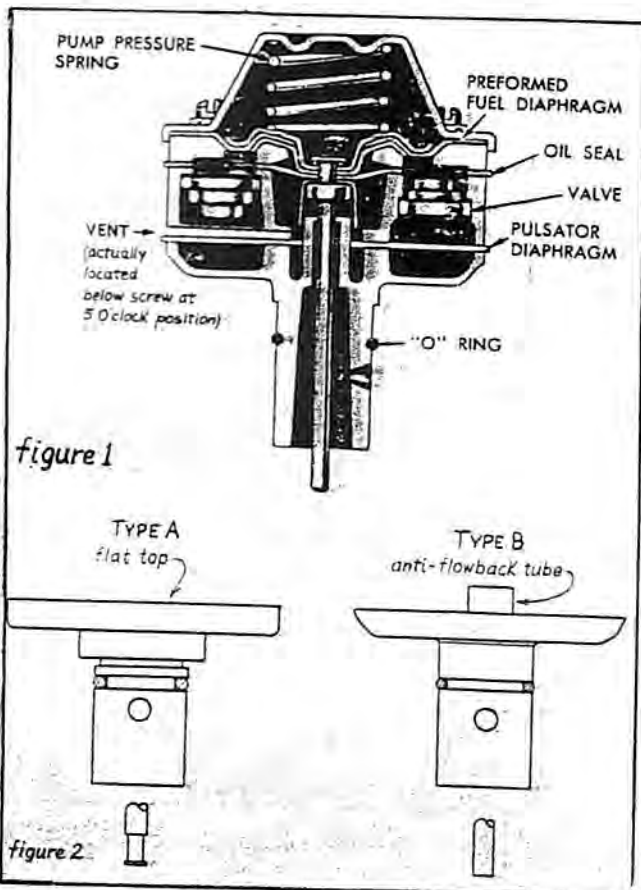
Pas op met benzinepompen

John A. Moody.

Wanneer er storingen optreden leert men daarvan. Er zijn gevallen bekend dat Corvair motoren vernield werden door het falen van het diafragma van de benzinepomp, waarbij benzine lekte in het carter van de motor. Dit resulteerde in verdunde olie die de warmte afgifte door middel van de olie in de weg stond en als het ware aan het koken is gegaan. Het resultaat is dan een kapotte motor door gebrek aan smering. Een nog erger scenario is wanneer de ontbranding langs de zuigerveren lekt en de benzine dampen in het carter in brand zetten en van de motor een granaat maken.

Ik heb gevonden dat er op zijn minst twee types benzinepompen zijn. Laten we zeggen type A en type B. Het is niet bekend of beide in verschillende volgordes zijn geproduceerd door AC, of een van de twee door een 'aftermarket' producent.

De pomp die je ziet in figuur 1 is genomen uit het werkplaatshandboek van de Corvair, en wordt verondersteld van het type B van AC te zijn. Zie ook het afvoerkanaaltje links in het onderste gietstuk, en dat de binnenste hals boven dit knaaltje uitsteekt. Het stangetje dat het paraplu achtige membraan optilt loop door deze hals. Elk benzinelek dat door het membraan komt wordt nu afgevoerd door het kanaaltje en komt niet in het carter. Dit is een veilig ontwerp.



pomp helemaal uitelkaar schroeven en het onderste gietstuk bekijken. Steekt de hals niet boven de schaal uit (type B) dan gooi de pomp liever weg, of hou ze slechts als noodreserve. Een nieuwe pomp kost bij Clark's circa 40 dollar of monteer een elektrische pomp, al dan niet in de tank. Daar kun je geen risico's voor lopen.

Update benzinepomp type C

Ten aanzien van mijn eerdere artikel over benzinepompen wil ik enige aanvullende opmerkingen maken die nu aan het licht zijn gekomen.

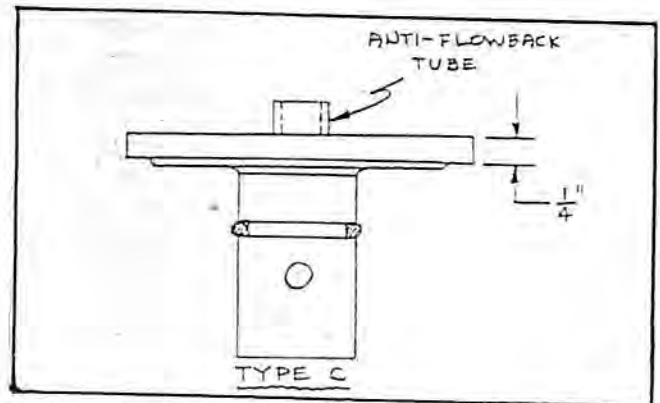
Zoals eerder gezegd is er een derde type op de markt geweest, dat we nu type C noemen. Deze pomp lijkt erg veel op het type B, vooral omdat ze de "anti flow back" hals heeft, en ze heeft ook niet de verdikte hals die in het blok gaat (zoals bij het verkeerde type A)

Echter het onderste deel van het gietstuk heeft rechte kanten, en deze basis is ietwat lager met een dunner aansluitstuk op het blok.

Het is gebleken dat door revisie en reparatie van pompen door de jaren heen, het interne deel van diverse pompen door elkaar gebruikt is geworden. Daarom is dan ook het aandrijfstangetje (rod) vanuit het blok, niet meer maatgevend als het om identificatie van de pomp gaat.

Ongetwijfeld zullen er tussen de huidige op auto's gemonteerde pompen combinaties zijn die veilig zijn. Maar het is niet verkeerd om er een tien minuten aan te besteden om er zeker van te zijn dat dit zo is.

Een andere fout die met benzinepompen gemaakt wordt, is het te hard vastdraaien van de bout in hals van het blok. Ik zag een pomp waarvan de bout zo hard aangedraaid was dat hij het binnenste van de hals tegen de 'rod' drukte. De vastzetbout heeft een scherpe punt aan de voorzijde, en die valt precies in een gat van de pomphals. De bout is van staal, maar het huis is van aluminium. Je zou de bout ietwat rond kunnen vijlen. Licht aandraaien tot de pomp vast zit. Dan kun je de borgmoer op de bout vastdraaien. Succes.



Inspectie benzinepomp: Nog voor het installeren van de (gebruikte) pomp kan men sommige delen inspecteren.

1. Staafje mag niet roteren in het bovenste membraan,
2. De schroeven van het deksel niet té vast draaien bij re-montage van de pomp.
3. Je kunt een druktest doen. Wel lage druk; alle randen en vermeende openingen met zeepsop besmeren, en kijken voor belletjes.
4. Kijk naar de juiste staaflengte; bij de 1960 en begin '61 auto's moeten de staaflengte ingekort worden als er een latere model pomp op gemonteerd gaat worden.

John A. Moody

Op het eerste oog lijken pomp A en pomp B hetzelfde te zijn. En beide kunnen een AC identificatie hebben. Men kan echter aan de hand van de hals die in het blok gaat, zien dat er verschillen zijn. Maar in latere publicaties blijkt dat er ook nog een derde type, laten we zeggen type C, op de markt is (geweest). Om er helemaal zeker ervan te zijn kun je de

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

'62 Stationwagon wit sl. st.
www.heideveldzwole.nl

'63 convertible rood € 6250
E.v.d.Velden 06-22488300

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



Greenbrier 1963.

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



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 (L) 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 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
gstockers@uwnet.nl

Onderdelen/div. (aangeb)

Onderd, 1960 kent.1964 Nw.
Weerdinge (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

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

Aangeboden; 60cm autotijdschriften
en catalogi, '60, '70, '80 en '90er
jaren. Ned, Duits, Eng., Am.
j.m.l.janssen@zonnet.nl

Onderd./diversen (gevr.)

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

Gevr. Corvaair motor eender in welke
staat; christian.martinez.7@cegetel.net

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

Diverse FC's uit de collectie van
Thomas Stingl .
Ook '62 stationwagon. contact:
ts@corvaair.de

Corvaair convertible '61
Klaus Dibbern Kdibbern@denc.de
Zie ook: www.corvaair.de

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

Frankrijk: (aangeboden)

LM convertible. 140pk Af te bouwen
restauratie vr.pr. € 4500 Meer info:
www.stephestaf.chez.tiscali.fr

LM sedan, tel..st.kolom. rijdt niet.
Vr.prijs € 1800 Franse papieren
vanessa@pontalaligne.ch

EM Monza '63 sedan mechanisch
geheel vernieuwd € 4500 Franse pap.
vanessa@pontalalinge.ch

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

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.*

CORSA Classifieds

1960

1960 4-door. Our family has owned since new but now looking for a new loving owner. Low mileage and excellent condition as always has been garaged. Car is in Chicagoland area. \$4,900. Gary Lichtenwalter, 970/920-2753.(IL)

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 Model 700 un-restored original with only 42K miles. Really good shape. Supposedly stored in a garage for 36 years. Bottom half inch shows surface rust around edges. Originally from Oklahoma. Don't have time for it but would not take much to get it going. \$2,400 OBO. Bob Rhodes, 520/574-8001 or btr8244@yahoo.com. Currently located in Tucson.(AZ)

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 MONZA coupe, white/red, 102/4-speed, good paint & interior, good daily driver. \$2,000. 603/863-2336.(NH)

1963 GREENBRIER, 110/PG, 6-door, green/blue metallic/white stripe, exc. condition, consistent people's choice winner, ET mags, sunroof, deluxe interior. \$6,200. 248/674-8416, krcarless@ameritech.net.(MI)

1964

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)

"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.

August 2005 |

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, Kimberston PA 19442, 610/983-4941, fax 983-4950, call for more info.(PA)

1965

1965 MONZA convertible, 140/4, 3.55 Posi. Danube Blue ext, Med. Blue int, white power top (clear window). Dash has clock. Engine rebuild less than 10K miles including .30+ forged pistons, nitrided crank (original 110 block), turbo cam. Strong runner took first in SS4 at Iowa autocross. Interior, carpet, top boot, front seat buns are 3 years old from Clark's. Lumbar support in driver seat back. Full front floor mat. Rear mount antenna. RF dogleg below Monza emblem starting to rust (not through). Minor crease in RR fender. \$7,800. J.R. Read, 630/858-4215, HMLinc@sbcglobal.net.(IL)

1965 CORSA conv., red, white, white, 140/4, partial engine rebuild, older restoration, original straight car, fair condition \$4200 or best. 248/674-8416, krcarless@ameritech.net.(MI)

1965 MONZA convertible, 140, blue, good white top, good paint & interior, looks nice and drives nice. \$3,000. 603/863-2336.(NH)

1966



1966 CORSA coupe/Yenko clone autocross racecar, SCCA C-Prepared. 1,900 lbs., 230 hp. Yenko close ratio 4-speed, 3.89 Posi, fiberglass doors/decklids, Lexan front/back glass, Momo seat, front disc brakes. FTD 2002 MT State AutoX Championships. Includes all parts to return body to stock. Can ship for 50¢/mile from Missoula. Asking \$9,995. 406/273-2461, guy@guy-sharp.com.(MT)

1966 CORSA coupe, 140/4, white w/black int. 110K orig. miles, garage kept. Strong & reliable daily driver. Rebuilt engine with .030 forged pistons, Otto-20 cam. Bulletproof Posi with 4-spider gears. \$5,800. John, 505/323-1196 evenings, j.mcmahan@comcast.net.(NM)

1967

1967 MONZA convertible, 110/PG. Non original bright red paint about 5 years old. Very nice original black interior. Two black SS stripes down the hood and trunk. Original 13" rims and hubcaps with blackwall radial tires. Black manual top looks good from 10 ft. but is prob. original and is a little rough up close. Electric fuel pump conver-

sion, new gas tank, rebuilt carbs, lower shrouds removed. New exhaust donuts. Great front end with many new parts. Runs cool and drives great. Great brakes, freshly bled. Will certify and deliver anywhere up to 300 miles from Buffalo NY. Asking \$5,000 US funds. Jay Dover, 905/458 7948.(ON)

1967 MONZA coupe, 110/PG, 97K miles. Engine runs but PG doesn't go. Body shot, good for parts. Complete except gas tank. Engine replaced at 85,480 mi. Viton O-rings, good thermostats. \$200. George Slomp, 4029 Lakeside Dr., Kalamazoo MI 49008, 269/342-8835.(MI)

CARS WANTED

Late model convertible, must be straight, complete, and rust free or have minimal rust. Needing mechanical work or top/interior is OK. Able to be driven to or close to Orlando FL a plus. Does not need to be numbers matching. Contact Padgett pp2@6007.us or 407/352-6027.(FL)

PARTS FOR SALE

1964 rear conv. seat bottom springs \$100. 1964 & '66 rear conv. seat top springs \$50 ea. 1964 & '66 rear arm rests R&L \$40 ea. 1966 Corsair dash w/thermister \$150. 1966 R&L vent assemblies no pits \$25 ea. 1961 Monza glovebox door perfect \$25. All plus shipping. Mike Downey, 11274 Corby St., Omaha NE 68164, 402/493-3944.(NE)

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)

NOS late model front fenders (1) driver's side '65-'66 year (1) passenger side 68-'69 year fenders are new in the box never used black primer. \$300 each plus delivery. Ed Morse, 603/279-9819.(NH)

Used: 1965 110 HP heads w/hi-rise manifolds \$175/pair; '61-'67 heads converted to dual carbs \$75 pair; '60-'68 98, 102, 110, 140 HP crankcases \$20/set; '60-'63 140, 145 CID crankshafts \$20 ea; 145 CID various non-turbo camshafts \$15 each. New: Chevrolet 265-400 CID V-8 reverse rotation 2-75 Isky 1075 camshaft \$75 each. All prices plus shipping/OBO. Parts are in southern California. Leave message, 626/584-6957, rimisac@lycos.co.uk.(CA)

Differentials, most years/ratios/options, inspected/rebuilt, guaranteed. Have Chevrolet 1961-'63 3.08:1 diff right now, grab this rare unit for quiet cruising or land speed record. Mike McGowan, 630/629-4392, mcvair@aol.com.(IL)

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)

CORSA Classifieds

CARS FOR SALE

Selling all my Corvairs and parts. 1962 coupe, 4-speed 1963 conv. PG. 1966 coupe PG. 1966 coupe PG A/C. 1966 coupe PG. 1964 conv. PG. Many extra parts, tires, rims, custom rims. \$6,000 for all. trccorvr@missvalley.com, 660/695-4434, if busy call back anytime. (MO)

Package deal \$1,200, send 4 info. 1961 GREENBRIER daily driver, ok, runs strong, 110/PG, 1966 900 eng. needs F&R shocks. 1962 CORVAN, solid body, good glass, doors, F. susp., no drive-train. 1966 bare shell, 500 coupe, w/good body & F. susp., no r. All must be trailered. Photos available. Can plasma cut & ship UPS most parts only cash or USA postal \$ order. Mark Sterner, 10888 E. Gobbler Dr., Floral City FL 34436. (FL)

1960 coupe \$125. 1964 coupe \$125. 1965 coupe \$125. Can be used as parts. Mrs. C. Scheller, 435 Romey Campbell Rd., Ellenboro NC 28040. (NC)

1960

1960 700 4-DOOR SEDAN, REBUILD OR PART OUT. 90% COMPLETE, ORIGINAL OR PLATES, SOUTHWIND HEATER, GOOD GLASS, ENGINE SEIZED, BUCKET SEATS. I AM PHYSICALLY UNABLE TO REBUILD OR PART OUT. \$200 AND IT'S YOURS. FIVE EARLY RESTORED MODELS ALSO AVAILABLE. JOE MATTHEWS, KIAMATH FALLS, 541/884-0496. (OR)

1961



1961 LOADSIDE, modified. 110/PG, A/C, PV, tinted glass. Cream w/red stripe, tonneau, carpeted bed, oak framed plexiglass covers chrome/red/stainless engine area. \$7,500 or best reasonable offer. jilfoc@sssnet.com for e-mail pics. Jim Straub, 330/264-2897. (OH)

1961 RAMPSIDE, '66 engine completely overhauled. Runs good. PG, beautiful blue and white.

"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.

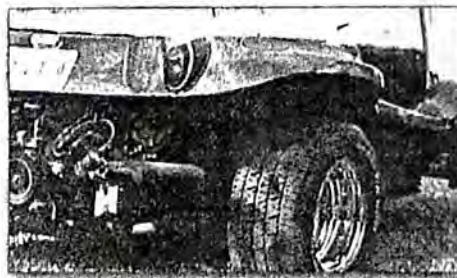
Owned 24 years, no rust, nice. Pictures available. \$6,500. Rickey Meals, 104 E Burk St., Clarksville TX 75426, 903/427-3390. (TX)

1961 LAKEWOOD 700 station wagon. 25K original miles, white w/white & red interior. This classic is all original, in beautiful shape, garaged all the time. No rust, starts up every time. 717/637-8953 after 6 PM. (PA)

1962

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 Corvair powered dune buggy built by myself in 1968. Meyers Manx style body. Brown metalflake. Built on 1963 VW chassis. Late model Corvair engine with headers. Aluminum valve covers and oil pan. Crown adapter with 6 pound flywheel and 200mm Porsche pressure plate and disc. Full gauges including SW head temp, oil temp, oil pressure and Sun tach. VW gas gauge. Brake hardware and hydraulics all new with DOT 5 brake fluid. Upgraded to dual line master cylinder. All new tie rod ends and steering column coupling. Air horn. Original Talbot outside mirror (probably worth over \$100 today!) Transaxle recently resealed. Empi camber compensator. 15x10 inch wheels in the rear with 295/50-15 BFGoodrich tires. 13 inch Corvair rims in the front with 205/60-13 BFGoodrich tires. 1,200 pounds of fun! Call for additional details. Pictures available on request. \$5,000. Al Huston, 219/845-8668, hustonal@comcast.net. (IL)

1963 MONZA SPYDER convertible, blue on blue, white top, 110/4, 164 Turbo Air, Kraco AM/FM radio, very good condition, e-mail photos available. \$7,500. Joliet IL, 815/725-2911, dmo286@hotmail.com. (IL)

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)

1965

1965 MONZA coupe, 1,500 miles since rebuilt 140 with 30 over forged pistons, Ray Sedmar high squish and ported heads, 304 cam, mud more, excellent body, new British Racing Green paint, new interior with Monaco cloth sport seat and Corsa dash, new HD suspension with KYBs new brakes with dual master cylinder, ss lines and ss wheel cylinders, great stereo, great performer. Full details and pictures from jonmartin@myway.com. \$6,000. Bellingham WA, Jon, 360/303 9202. (WA)

1965 MONXA convertible 140/4, 3.27 Posi Danube Blue ext./Med Blue Int., white power top clock, full floor mat, rear mount antenna, Protecto Plate (sold new Oct. '64). Engine rebuilt including .030+ forged pistons, nitrided crank, turbo cam interior, carpet, top boot, seat buns 3 years old Lumbar support in driver seat. Minor body issues. Drive anywhere (on land of course). \$7,600. J.R. Read 630/858-4215, hmlinc@sbcglobal.net. (IL)

1966

1966 CORSA 140 CONV. FOR SALE. TOP GOOD, BACK WINDOW FADED. NEW FLOORS JUST INSTALLED. BODY AND FRONT CROSSMEMBER GOOD. CLUTCH GOOD AND RUNS \$995. 570/727-2026, KAISERMAN@MSN.COM. (PA)

CARS WANTED

Late model convertible, must be straight, complete, and rust free or have minimal rust. Needing mechanical work or top/interior is OK. Able to be driven to or close to Orlando FL a plus. Does not need to be numbers matching. Contact Padgett pp2@6007.us or 407/352-6027. (FL)

PARTS FOR SALE

1961-63 oil bath air cleaner with center connector rare, \$40. 1964-66 110 air cleaner assembly \$40. 1966 140 air cleaner assembly \$60. Scissor jack \$30. 1965 Corsa, '65&'66 Monza hub caps \$5-15. 1966 R&L lower hinge \$25 each. 1965 front grille VG \$40. All plus shipping. Mike Downey, 11274 Corby, Omaha NE 68164, 402/493-3944. (NE)

Luggage rack, home-made, fits late model engine deck lid, \$50. Oil pan heater dipstick, 110 volt, \$20. Gas heater \$60. "Corvair by Chevrolet" neon sign, badly broken, needs rebuilding, make offer. All plus shipping. Pics at www.PictureTrail.com/mdagitz. Mark Dagitz, 515/255-3785, iad507@mchsi.com. (IA)

Black vinyl bucket seats from 1966 Monza sedan, good condition, \$60 pair. Roger Rio, 828/669-2885. (NC)

1965 3.55 Posi four-spider differential, zero miles since rebuilt by Craig Nicol. Has HD dual seal snout. \$350 plus shipping costs from Bellingham



Yum! with

Chicago Tribune

Search: @ chicag

chicagotribune.com >> Leisure >> Tempo >> Q

Vair ball

Cars race, cruise and shine at club's annual get-together

By Paul Duchene
Special to the Tribune
Published August 7, 2005

PORTLAND, Ore. -- Some 40 years ago, it made a name for consumer advocate Ralph Nader.

Now it's making a name with automobile collectors.

It, of course, is the Chevrolet Corvair: Once dubbed "unsafe at any speed" but forever unforgettable.

When it came out in 1960, "the Corvair found a market nobody knew existed," Larry Claypool, who runs The Vair Shop in Frankfort since 1972, said at the 34th annual Corsa International Convention in Portland last month.

"GM thought they were selling an economy car but everybody wanted four-speed stick shifts and bucket seats-sporty coupes and convertibles. Nobody sold more 4-speeds, they had to put on extra shifts just making them."

Some 1,200 owners of Corvairs attended the convention-Claypool for the 34th time-to celebrate the Chevy with the bad rap and escalating values.

Their eccentric rear-engined, air-cooled can cross the \$20,000 mark as collectibles.

"Ralph Nader made the Corvair infamous but it made him famous," says Claypool. "This car started my career."

Nader's 1965 expose "Unsafe at Any Speed" launched his career. The Senate investigation that cleared the Corvair--or at least said it was as safe as anything else in the 1960s--wasn't completed until 1968, three years after the last Corvair rolled off the Willow Run production line in Ypsilanti, Mich.

Now Claypool is the club's national technical adviser and class chairman at the Concours d'Elegance. He's attended all 34 conventions but this is the first time he's flown instead of driving. "In the old days, my wife, Marybeth, and I could alternate and drive straight through but you can't do that with kids," he says apologetically.

Claypool squints into the sun as judges run to and fro with scraps of carpet to kneel on as temperatures soar into the 90s. The carpet helped insulate them from the heat while judging. In a Concours



Vair ball
Shawn McGarvey races his 1962 Corvair through an autocross course at the Corsa International Convention in Portland. About 1,200 Corvair owners attended the convention, which was the organization's 34th. (AP) August 7, 2005

Related content

Vair ball

Copyright © 2005, Chicago Tribune

Page 2 of 2

d'Elegance, the judges look for cars prepared exactly as they left the factory.

Too bad only 3 percent of Corvairs had factory air conditioning. "The hotter it is outside, the more you want air-conditioning, but the more heat it adds to the engine," Claypool said.

It's a particular concern because of the Corvair's air cooling "At 70 m.p.h. in the desert, you're just your luck. It's marginal."

So marginal in fact, that 1968-69 Corvairs didn't even offer air conditioning.

On the Wednesday morning of the convention, around 450 Corvairs glitter in a hotel parking lot along the Columbia River. They represented the range of the 1.78 million Corvairs built from 1960-1969: coupes, convertibles, sedans and station wagons, vans and pickups, even some race cars.

Custom license plates range from Alaska to Virginia to Indiana and several Canadian provinces. A number spell UNSAFE in various ways.

Brentley Cooper drove his 1962 Rampside pickup from Hutto, Texas, with "Portland or Bust" on the window.

Claypool explains the rarest Corvair is the 1962 Loadside pickup. Only 321 were sold.

Estimates of surviving cars range as high as 60,000, and Claypool says he still gets cars for repair that have been stored for 20 years or more.

The rarest car judged in the concours was probably Kent Sullivan's electric blue 1966 turbo Corsa convertible. The subject of a "rotisserie" restoration only nine weeks ago, it was driven for the first time by Sullivan, of Kirkland, Wash., to the meet. It's a Canadian model, one of 10 survivors out of the 93 made. He is the fifth owner and the third and fourth owners (one of whom is 90) planned to come to the convention to see it.

AMERICA'S ONLY TRUE GRAND TOURING CAR

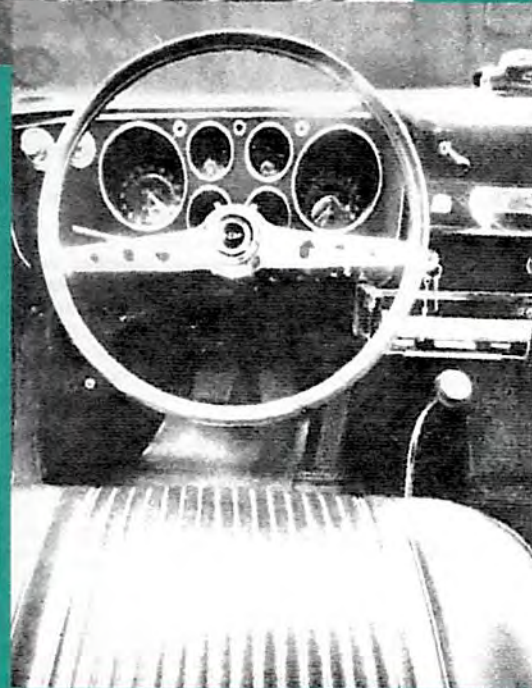
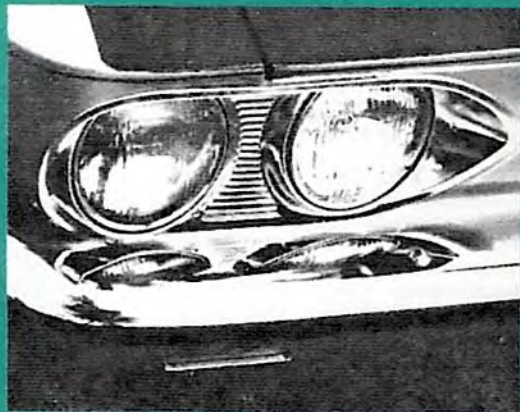
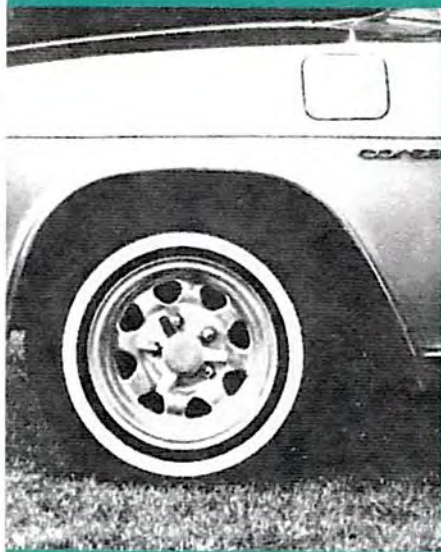
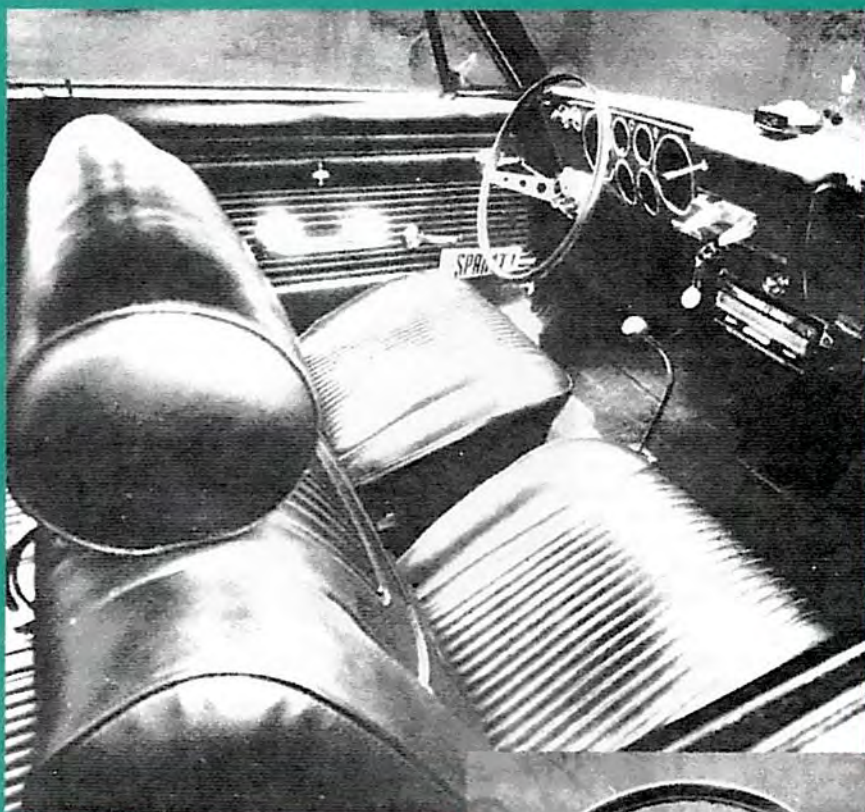


CORVAIR SPRINT

Its real grand touring
is an exciting, thanks to the
old pro, John Fitch

John Fitch has the look of a rugged gentleman—rugged when associated with a high school English teacher than a great racing driver. He's tall and slightly round-shouldered, with a shock of thinning hair and the beard of a gentleman's good manners that makes it difficult to accept his reputation as one of the finest road racing drivers ever produced in the United States.

The positive image and the price of business have made Fitch's racing less profitable; he still drives regularly, with the same efficiency, almost casual style that made him successful with the Cunningham and Stevenson-Bone teams. Should you ever be driving through the rolling country of northeastern Connecticut, you'll be spontaneously provoked to take a lap around a roadhouse and might be revolutionized by a fast-moving Corvaire with a flat floor, barbed and a carbon steel top. Don't bother trying to keep up; because it may be John Fitch out touring in a Corvaire.



THE CORVAIR



SPRINT!

by FITCH