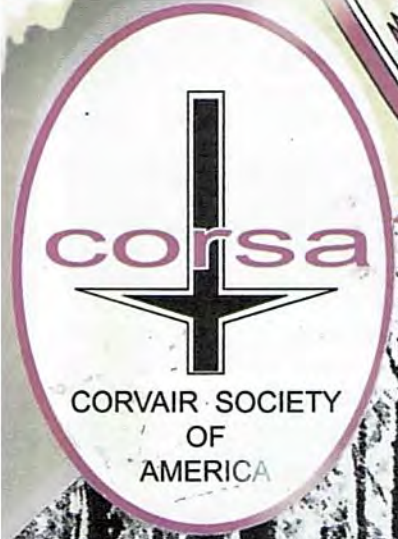


Corvaal Club Nederland

VAIRMAIL



8° jaargang
5

New Corvair Monza Sport Sedan, one of 7 new hardtops and convertibles for '65.



This year, all the coupes and sedans have hardtop styling—even the lowest priced ones '65 CORVAIR by Chevrolet

There's no pillar between the side windows to come between you and the view. All Corvair coupes and sedans are that way for '65—on top of everything else.

Corvair for '65 is completely new from the roof line on down. You get that smart hardtop styling on the new Corvair Corsa series, on Corvair Monzas, even on the lowest priced Corvair 500 series. On both Sport Coupes and Sport Sedans, too.

That beautiful all-new Body by Fisher is about as sporty as anything you'll see on either side of the Atlantic Ocean. It's longer, wider, roomier and easier to get in and out of.

That smart curved side glass allows more shoulder room. Look it over from the front, from the side, from the rear. You'll see the

look that'll set the trend for years to come.

Corvair has power for the most demanding enthusiast, too. A new 180-hp Turbo-Charged engine can be ordered for the new Corvair Corsa instead of its new standard 140-hp Turbo-Air engine.

Other engines, all air-cooled, are the standard 95-hp for the Corvair Monza and 500 series plus a 110-hp and the 140-hp available upon request.

Even down where the rubber meets the road, Corvair's all new. Has a wider tread, front and rear. Bigger brakes. New 4-wheel

independent suspension system and crisper steering for a more stable ride plus even nimbler cornering and easier handling.

So what else is new? Come on in and see. Get well acquainted with Corvair for '65. It's sure to be a lasting friendship.

Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.



Van de redactie

Het achtste seizoen is al weer ten einde. En er zijn niet bepaald veel spraakmakende evenementen te noemen van afgelopen jaar, als die er al waren. Dus gaan we dat voor komend seizoen weer anders doen. Hoe, dat zullen we tijdens de nieuwjaars meeting bekend gaan maken. We merken dat de animo er wel is, maar het komt niet van de grond. Is het de conjunctuur die weer wat aantrekt en de mensen uit hun schulp doet komen? Wie zal het zeggen, en eerlijk gezegd hebben we ook geen zin om op afgelopen seizoen terug te kijken en met de vinger te gaan wijzen. We kijken vooruit. En dan zien we al meteen een gigantisch Corvair evenement waarbij alle eigenaren, altans dat hopen we, uit heel Europa bijelkaar gaan komen. De Europese clubs zetten gezamenlijk hun schouders eronder om deze derde poging tot een succes te maken. Driemaal is scheepsrecht! Daarbij zullen er ook Corvaireigenaren uit andere landen, en die niet bij een club zijn aangesloten benaderd worden, en vanuit Amerika zal er ook wel een geringe belangstelling zijn. Het is nog wel ver vooruit, maar dan hebben we nog een hele zomer om erover te denken. En zoals gezegd, de Corvair geest dwaalt weer volop in het rond. Voor ons blad hebben we deze keer nog nooit zo veel en zo'n mooie inzendingen gehad. Er staan projecten op stapel en er zijn er afgerond. Kortom, men wil gaan sleutelen, praten, rijden en vooral contact houden. En dat gaan we dan ook meteen doen tijdens ons komende nieuwjaarstreffen in Stompertoren. Voor veel mensen niet bepaald naast de deur, maar we moeten er wat voor over hebben. En het ledental is weer stijgende. Onze webmaster doet verwoede pogingen om de aanmeldpagina op onze website op gang te brengen. Tot zolang worden we via webmail en telefoon benaderd om inlichtingen te geven en nieuwe leden in te schrijven. Jammer is dan dat er potentiële nieuwe leden om inlichtingen en documentatie vragen, en als ze dat laatste hebben, hun auto op 'marktplaats' zetten. Natuurlijk mét documentatie, want ze denken dat dat beter verkoopt! Dus nu houden we aanvankelijk een slag om

de arm, en krijgen ze het introductie pakket toegestuurd nadat de eerste betaling heeft plaats gevonden. We gaan ook kijken welke clubattributen we weer kunnen laten maken. De shirts van enkele jaren geleden zullen nu toch wel een beetje verwassen zijn, en ook de petten zullen hun zweetrandjes wel tonen. Dus op een van de volgende treffens zijn we weer geheel in het nieuw! Met andere woorden de club leeft weer volop, en dus het blad ook...

Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

8^e jaargang nr.5
dec./jan./feb./mrt. 2005/2006
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
Webmaster: Bennie de Wit
webmaster@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

In deze uitgave weer o.a. een reisverhaal en een technisch verslag. Er is zo veel binnen gekomen dat we een deel laten liggen voor de volgende uitgave. Maar dat houdt niet in dat we niet open staan voor kopij. Alles is welkom als je wat te vertellen hebt.

Laat ook weten, ook als je kritiek op iets hebt. We zullen er adequaat en diskreet mee omgaan. En natuurlijk staat er een project op stapel waarvan we hopen in elke uitgave een vervolverslag te kunnen doen. Kortom: schrijf en maak foto's!

APK

Begin 2006 vervalt de APK-plicht voor auto's van vóór 1960 helemaal, en auto's van 30 jaar en ouder, dus van vóór 1976 hoeven dan slechts eens in de twee jaar gekeurd te worden. Vanaf 2007 hoeven bij vermissing van een kentekenbewijs ook geen nieuwe kentekenplaten meer te worden aangevraagd, maar alleen een nieuw kentekenbewijs. De bestaande kentekenplaten blijven dus gewoon bruikbaar.

Agenda

December

4 Backstage Chevy Club Helmon
9-11 Vehikel Veemarkthallen
Utrecht

11 US Carmeeting Antwerpen

Januari 2006

1 Backstage Chevy Club, sportpark
De Braak Helmond
8 Cars of Route 32 Boijl
8 Cruise In Winterseries Burger King
Kerkrade
21-22 Super Oldtimer. Festival
Groenenoord hallen Leiden

Februari

5 Backstage Chevy Club Helmond
11-12 Oldt. Beurs Automobielen
Rosmalen
19 Cruise-in winterseries Kerkrade
14.00-17.00 u.
19 American Excess Swap Meet
Putte-Mechelen B.
21-22 Super oldtimer festival
Groenenoordhallen Leiden
25 Rockabilly Rumble Hotele Overste
Hof Landgraaf

Maart

5 Backstage Chevy Club Helmond
11 Namac miniatuur beurs Houten
11 1st Meet & Greet Chevy owners
Café Chevy's Ewijk
26 Swap Meet Kartcentrum Poeldijk.

Nieuwjaarstreffen

Voor veel leden is Stompertoren een heel eind van huis. Maar we vinden niet gauw genoeg een geschikte okatie elders in het centrum van ons land.

Een idee is om er een daguitstap van te maken. Maak er een trip van naar Amsterdam, Volendam of Alkmaar, en kom dan 's avonds dan naar onze nieuwjaars receptie/treffen. Of jaarvergadering, hoe je het ook noemen wil. Er wordt de laatste jaren dan ook steeds meer gepraat over plannen voor het komend seizoen. Dus het is belangrijk dat je er bent; adres Noordervaart 124 (bij de stompetoren!).

Leuk om te hebben

Op ebay en andere verkoopsites kun je soms leuke Corvair folders en ander papierwerk vinden voor een zacht prijsje. Wij vonden van een belgische verkoper een originele dealerfolder van de 1960 Corvair voor slechts 5 euro. Deze folder is niet de doorsnee klantenfolder die potentiële klanten uitgereikt kregen maar een aanvulling in de verkoop documentatie bij de dealers. Let er wel op dat er bij ebay verzendkosten en een 'pay-pal' vergoeding bij komt. Het totaal van E.9.25 was nog een koopje in vergelijking met wat je op een beurs moet betalen voor een dergelijk hebbeding. Ook vonden we op 'speurders' een krant van de RAI autotentoonstelling uit 1960 voor hetzelfde geld. Dit was dan inclusief verzendkosten en volgens kenner Dave Newell een zeldzaam goed op het gebied van Corvairs. In dit blad een afbeelding hiervan.

Leuk om te weten

Bakeliet (PF) is een kunststof die vooral rond het midden van de 20e eeuw veel gebruikt werd. Bakeliet dankt zijn naam aan Leo Baekeland, een Amerikaanse uitvinder van Belgische afkomst. Aan het begin van de twintigste eeuw experimenteerde hij met mengsels van fenol en formaldehyde. Het resultaat was uiteindelijk de kunststof bakeliet (omstreeks 1908). Dit is een mengsel van fenolformaldehyde met houtmeel. Bake komt dus van zijn naam en lite duidt op het laag soortelijk gewicht. In de eerste instantie was de naam Bakeliet een merknaam. Er zijn verschillende fabrieksnamen, onder andere "Philite" (Philips bakeliet) en "Hajeliet" (Hazemeyer bakeliet). Later werd de naam Bakeliet de naam van het materiaal. Gerard Naseman

Eurotreffen

Hello,
 Leider komme ich nur langsam vorwärts mit der Vorbereitung des Eurotreffens 2006.
 Ist es Dir möglich auf holländisch zu übersetzen:
 Reserviert jetzt schon 9 und 10. September 2006 in der Nähe von Nancy (Frankreich)
 Ich versuche dann ein Blatt herzustellen, das in allen drei Corvairzeitungen erscheinen könnte
 Mit bestem Dank,
 Bernhard Willi
 Hedi & Bernhard Willi
 Av. A. Cortot 14
 1260 Nyon
 Tel: 022 361 57 37
 bewilli@freesurf.ch

Technische Tips

Deze rubriek hebben we in deze uitgave laten vervallen omdat we een technisch verhaal van Marco Verstappen ontvingen. Natuurlijk komt deze rubriek weer terug in onze volgende edities. Leden met specifieke technische problemen kunnen natuurlijk altijd bij onze 'specialisten' leden terecht.

I've had as much fun with old Corvairs as I ever did with new Corvettes ... and with the old Porsche! (Ken J. Anderson)

Nieuwjaars meeting stompetoren

Vrijdag 6 januari
 v.a. 18.00u. Noordervaart 124

Vliegtuig

Enige tijd geleden werden we gebeld door Paul Ruiter uit Heeten. Hij is al geruime tijd bezig een vliegtuig te bouwen met een Corvair motor erin. Paul zocht tijdelijk een motor voor het uittesten van de meest geschikte propellor. Ook hij hebben we (waarschijnlijk) kunnen helpen, en we stuurden hem ook nog een 'Junkyard Primer'. De bescheiden vergoeding die we daar voor vroegen laat echter op zich wachten. We hebben niets meer gehoord over het project, maar we zijn tóch van plan weer contact te zoeken.



"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



Chevrolet logo/embleem.

Niet alleen het merk van de auto's, maar de naam Chevrolet is hoog gewaardeerd in de VS. In onze vorige uitgave drukten we een foto af van een straatnaambord van de beroemde Zwitser. Maar was hij wel een Zwitser? Louis Chevrolet woonde slechts de eerste tien jaar van zijn leven in de Zwitserse Jura, het fransprekend deel van de bergstaat. In 1888 verhuisde de familie naar het aan de westelijke kant van de Jura gelegen franse Beaune*).



Louis Chevrolet

Vader Chevrolet opende er een kleine horlogewinkel. Als teenager kreeg Louis een baantje in een nabijgelegen motorfiets-werkplaats.

Van het volgende deel van dit verhaal is niet bekend of dat geheel waar is, maar op een zekere dag in het voorjaar van 1996 of 1897 viel er een van de op de weg zijnde spaarzame auto's, stil precies voor de werkplaats. Het was de auto van een lid van de steen- en invloedrijke Amerikaanse familie Vanderbilt, die in Europa vertoefde. De baas van de werkplaats kreeg de auto niet meer aan de praat, maar jonge Louis, die een wiel repareerde achter in de werkplaats, stapte naar voren en redde het plezier van de autorijdende Amerikaanse familie die dag. De gecharmerde Vanderbilt probeerde Chevrolet over te halen naar Amerika te komen. Daar was werk voor hem: "En als je komt; hier is mijn kaartje", en gaf hem zijn adres. Het is niet bekend of hij Vanderbilt ooit heeft bezocht, maar in 1900

vertrok Louis Chevrolet, waarschijnlijk vanwege de taal, naar Montreal in Canada. Hij werkte er als chauffeur en monteur en leerde de engelse taal. Hij bleef echter altijd zijn frans accent behouden. Een tijdje later vertrok hij van montreal naar de Verenigde Staten, waar hij werkte voor autofabrikanten in New York en interesse kreeg voor autoracen.

Hij begon in 1909 een motor te ontwerpen voor een nieuwe snelle auto, en startte twee jaar later met (financiele) hulp van Wiliam Crapo Durant de Chevrolet Motor Car Company van Michigan. Durant had al eerder de General Motors Co opgericht en produceerde de "Baby Grand". Maar later kreeg Louis onenigheid met Durant over zijn ontwerp en dat resulteerde in 1915 in de verkoop van zijn aandelen aan Durant. Het jaar daarop (1916) bracht Durant zijn Chevrolet aandelen onder in zijn eerder opgerichte General Motors. De volgende versies verschillen van mening over hoe het Chevrolet loggo tot stand kwam: Sommigen zeggen dat Louis Chevrolet het ontwierp op basis van de vlag van zijn moederland Zwitserland, weer anderen beweren dat Durant het van een behang afscheurde tijdens zijn verblijf in een hotel in Parijs.

Daarover later meer. Nadat Chevrolet Durant verlaten had ging Louis door met het ontwerpen, bouwen en rijden van racewagens. Glorie en tragiek kwamen echter kort na elkaar: In 1920 won zijn broer Gaston de Indianapolis 500 in een van zijn auto's, maar nog datzelfde jaar verongelukte Gaston dodelijk in die wagen. Louis gaf het racen op en begon vliegtuigen te bouwen. Maar daarin faalde hij na verloop van tijd en uiteindelijk nadat hij berooid was keerde hij in 1936 terug naar Durant's General Motors waar hij als lagere employee te werk gesteld werd in de Chevrolet fabriek(!). Hij stierf in 1941 en werd naast zijn broer Gaston begraven in Indianapolis. Maar de naam Chevrolet bleef, tot op de dag van vandaag een wereldberoemd merk met een al even beroemd logo dat zou dateren uit 1913. Dat jaar introduceerde Durant het



symbool dat een wereldomvattend succes zou gaan hebben. We hebben er al eerder over geschreven dat Durant dit logo van een behang scheurde in een hotel in Parijs. Een publicatie die bij gelegenheid van de vijftigste verjaardag van Chevrolet in 1961 gepubliceerd werd verteld het volgende verhaal:



"1913 was het jaar dat voor het eerst het beroemde logo op de auto's werd geplaatst. Het kenmerkend handelsmerk is al tijden lang miljoenen keren verschenen op producten, in advertenties en in publicaties als een onafhankelijk, kwaliteits en economisch merk in autotransport. Het kwam uit de geest van Durant die als wereldreiziger in 1908 op het behang van een frans hotel zag hoe het scheve kruis in een bepaald patroon



oneindig over de muren wandelde. Hij scheurde er een stukje van af en bewaarde het om het later zijn vrienden te tonen met de gedachte dat het een goede naamplaat voor een auto zou kunnen zijn".

Maar er is ook een andere versie. Margery Durant schreef in 1929 in haar boek "Mijn Vader" haar versie over hoe haar vader het Chevrolet embleem tot stand bracht: "Als in het geval van Buick tekende mijn vader altijd tijdens de maaltijd. Ik denk dat het op een bepaalde avond ergens tussen de soep en de gebraden kip was, dat hij het ontwerpje van een logo

Fitch Sprint deel 2

John Fitch pretendeerde een vermogensverbetering tot maar liefst 145 pk te kunnen behalen; een nogal optimistische claim. Maar desgevraagd gaf hij uitleg daarvoor: "Meer lucht, meer brandstof en een sterk gereduceerde tegendruk in het uitlaatsysteem werkten hieraan mee" was zijn antwoord. In 1962 schreef 'Road & Track' in een vergelijk met de Turbo Spyder dat de wagen voor een sprintje van 0 tot 60 (mijl) een tijd neerzette van 12 seconden. En dat was mijlen ver van de 16 seconden die 'Popular Science' klokte voor de standaard 102pk.

Op het gebied van handelbaarheid was Fitch zo slim om de wagen totaal anders te laten reageren dan de doorsnee Corvaair. 'Road & Track' vond dat de Fitch Sprint veel later in een overstuur reactie kwam en dat die makkelijker te corrigeren was. En terwijl de fabriek stuggere veren leverde waarbij de wagen lager kwam te liggen en de grond meermalen werd geraakt, kwamen de auto's van Fitch niet eens in de rubberen aanslagen met een standaard hoogte. 'Road en Track' dat de ophanging vergeleek met die van de Corvette, merkte op dat deze onder sommige omstandigheden



zelfs beter was. De Sprint was gewoon een goed handelbare auto. Hij was meer flexibel en vereiste minder ingrepen dan de turbo versie. Deze verbetering in handelbaarheid kwam door het aanbrengen van rubberen konen in de spiraalveren achter, en rond de schokbrekers die door het nederlandse Koni ontworpen waren voorin. De rubberen konen werden door het britse bedrijf 'Aeon' gemaakt. Ook monteerde Fitch Michelin X radiaal banden, zette achter het camber iets negatief en positief aan de voorkant. John Fitch memoreet nog dat GM zich openlijk afwijzend opstelde, ook al, waren dit simpele maar effectieve verbeteringen. Fitch verkleinde ook het aantal stuurbewegingen door simpelweg een stuk uit de standaard stuurarmen te snijden. Het totale concept was



een Corvaair die sneller, sterker, beter handelbaar en er beter uit zag. Fitch heeft geen idee hoeveel van deze wagens hij gemaakt heeft. Hij weet wel dat hij in die jaren tien mensen in dienst had om Corvairs om te bouwen en ombouwpakketten te verzenden.

Maar er is geen enkele manier om het aantal Corvaair eigenaren dat een ombouwpakket bestelde te achterhalen. Veel eigenaren, legt Fitch uit, bestelden alleen de uiterlijke delen en lieten het 'performance' pakket voor wat het was.

Maar GM bleef ook verbeteringspakketten toepassen en leveren, en Fitch behield het recht om daar nog veranderingen in aan te brengen. Maar uiteindelijk werden de

verschillen klein. Er was niet veel eer meer te behalen toen de tweede generatie Corvairs in 1965 op de markt kwam. Of tóch?

Fitch pakte de geheel nieuwe wielophanging aan en plaatste additioneel rubberen vering in combinatie met Koni schokbrekers toe aan de achterkant. Ook kwam er weer een kleiner stuurratio van 15:1 en metallic remschoenen op de wagen. Uiterlijk bracht hij verlengde C stijlen aan die het dak verlengden en een vlottere lijn gaf. En natuurlijk kreeg het pakket de naam 'Sprint' mee, dat inmiddels naam had gemaakt. Er was nog genoeg om de harten van de echte liefhebbers sneller te doen kloppen door zijn beurs iets verder te openen. Zo lang Chevrolet de Corvaair maakte waren er altijd wel mensen die deze auto wilden verbeteren. De Sprint zaken verslechterden naarmate ook de

Corvaair afzet vond. Toen er minder Corvairs werden verkocht, waren er ook minder mensen die hun wagen in een Amerikaans/Europese wegmachine wilden veranderen. Maar Fitch had nog meer pijlen op zijn boog dan alleen maar het Sprint verhaal. Reeds in 1966 ontdekte John Fitch dat er een markt was voor een exclusieve, speciaal gestylede en gelimiteerde sportwagen. En door zijn kennis van de mogelijkheden van de Corvaair was het meteen duidelijk dat een nieuwe creatie op die leest geschoeid ging worden. De auto werd 'Phoenix' genoemd (uit de as herezen, red.). De Phoenix is onlosmakelijk verbonden met de naam Fitch.

De phoenix was dus gebaseerd op Corvaair componenten, waarbij de wielbasis gereduceerd was tot 95 inch (254cm) en het gewicht naar 2000 pounds (ca. 900kg). Het was een sensationeel ogende tweezitter met een lange spits en schuin

John Fitch 2002



Fitch Sprint deel 2

John Fitch pretendeerde een vermogensverbetering tot maar liefst 145 pk te kunnen behalen; een nogal optimistische claim. Maar desgevraagd gaf hij uitleg daarvoor: "Meer lucht, meer brandstof en een sterk gereduceerde tegendruk in het uitlaatsysteem werkten hieraan mee" was zijn antwoord. In 1962 schreef 'Road & Track' in een vergelijk met de Turbo Spyder dat de wagen voor een sprintje van 0 tot 60 (mijl) een tijd neerzette van 12 seconden. En dat was mijlen ver van de 16 seconden die 'Popular Science' klokte voor de standaard 102pk.

Op het gebied van handelbaarheid was Fitch zo slim om de wagen totaal anders te laten reageren dan de doorsnee Corvaair. 'Road & Track' vond dat de Fitch Sprint veel later in een overstuur reactie kwam en dat die makkelijker te corrigeren was. En terwijl de fabriek stuggere veren leverde waarbij de wagen lager kwam te liggen en de grond meermalen werd geraakt, kwamen de auto's van Fitch niet eens in de rubberen aanslagen met een standaard hoogte. 'Road en Track' dat de ophanging vergeleek met die van de Corvette, merkte op dat deze onder sommige omstandigheden



zelfs beter was. De Sprint was gewoon een goed handelbare auto. Hij was meer flexibel en vereiste minder ingrepen dan de turbo versie. Deze verbetering in handelbaarheid kwam door het aanbrengen van rubberen konen in de spiraalveren achter, en rond de schokbrekers die door het nederlandse Koni ontworpen waren voorin. De rubberen konen werden door het britse bedrijf 'Aeon' gemaakt. Ook monteerde Fitch Michelin X radiaal banden, zette achter het camber iets negatief en positief aan de voorkant. John Fitch memoreet nog dat GM zich openlijk afwijzend opstelde, ook al, waren dit simpele maar effectieve verbeteringen. Fitch verkleinde ook het aantal stuurbewegingen door simpelweg een stuk uit de standaard stuurarmen te snijden. Het totale concept was



een Corvaair die sneller, sterker, beter handelbaar en er beter uit zag. Fitch heeft geen idee hoeveel van deze wagens hij gemaakt heeft. Hij weet wel dat hij in die jaren tien mensen in dienst had om Corvairs om te bouwen en ombouwpakketten te verzenden.

Maar er is geen enkele manier om het aantal Corvaair eigenaren dat een ombouwpakket bestelde te achterhalen. Veel eigenaren, legt Fitch uit, bestelden alleen de uiterlijke delen en lieten het 'performance' pakket voor wat het was.

Maar GM bleef ook verbeteringspakketten toepassen en leveren, en Fitch behield het recht om daar nog veranderingen in aan te brengen.

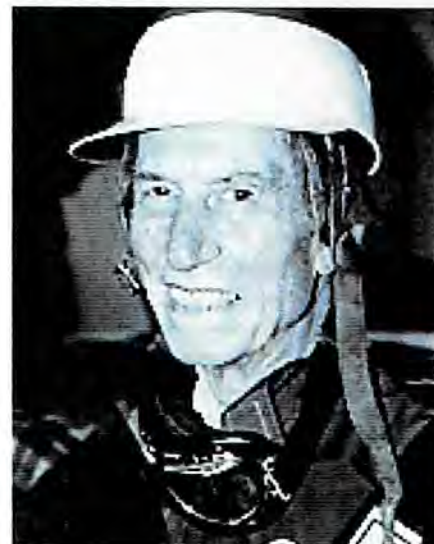
Maar uiteindelijk werden de verschillen klein. Er was niet veel eer meer te behalen toen de tweede generatie Corvairs in 1965 op de markt kwam. Of tóch?

Fitch pakte de geheel nieuwe wielophanging aan en plaatste additioneel rubberen vering in combinatie met Koni schokbrekers toe aan de achterkant. Ook kwam er weer een kleiner stuurratio van 15:1 en metallic remschoenen op de wagen. Uiterlijk bracht hij verlengde C stijlen aan die het dak verlengden en een vlottere lijn gaf. En natuurlijk kreeg het pakket de naam 'Sprint' mee, dat inmiddels naam had gemaakt. Er was nog genoeg om de harten van de echte liefhebbers sneller te doen kloppen door zijn beurs iets verder te openen. Zo lang Chevrolet de Corvaair maakte waren er altijd wel mensen die deze auto wilden verbeteren. De Sprint zaken verslechterden naarmate ook de

Corvaair afzet vond. Toen er minder Corvairs werden verkocht, waren er ook minder mensen die hun wagen in een Amerikaans/Europese wegmachine wilden veranderen. Maar Fitch had nog meer pijlen op zijn boog dan alleen maar het Sprint verhaal. Reeds in 1966 ontdekte John Fitch dat er een markt was voor een exclusieve, speciaal gestylede en gelimiteerde sportwagen. En door zijn kennis van de mogelijkheden van de Corvaair was het meteen duidelijk dat een nieuwe creatie op die leest geschoeid ging worden. De auto werd 'Phoenix' genoemd (uit de as herezen, red.). De Phoenix is onlosmakelijk verbonden met de naam Fitch.

De phoenix was dus gebaseerd op Corvaair componenten, waarbij de wielbasis gereduceerd was tot 95 inch (254cm) en het gewicht naar 2000 pounds (ca. 900kg). Het was een sensationeel ogende tweezitter met een lange spits en schuin

John Fitch 2002





aflopende neus. Hij had een 'targa' dak en op elk voorscherm een bult waar een reservewiel onder stak. De stijl doet een beetje denken aan de latere Corvette Stingray, en Fitch zegt dat dit niet toevallig is. "Ik nam de Phoenix mee naar

was om de productie te starten, werden deze extreem vage veiligheidswetten geldig verklaard. Of op z'n minst kwam de legaliteit er van in de boeken. "We hadden totaal geen idee wat die wetten voor ons inhielden" herinnert zich Fitch;

toeleverancier in de wielen te rijden, en ellenlange rechtzaken aan te spannen. De wagen zou immers een korte productietijd gaan kennen. Hij zou er maximaal enige honderden kunnen produceren om daarna een verbod opgelegd te kunnen krijgen en met de rest van de productie als onverkoopbaar te blijven zitten. Echter, twintig jaar later was er weer hoop. Zijn naam eer aan doende kon de Phoenix legaal een wederopstanding krijgen. Een groep van investeerders wilde de wagen alsnog in productie nemen, weliswaar op andere basis geschoeid want de Corvaire was er niet meer. Echter de plannen werden niet door gezet.

Er zijn nog tal van Fitch Sprints op de weg, en je bent een gelukkige als je er nog een kan vinden met alle goede spullen er nog op. Met een grote mate van kennis,



Detroit om hem Bill Mitchell te tonen. Chuck Jordan (van de styling staf) verdween voor een aantal uren met de wagen. Twee jaar later verscheen de nieuwe Stnggray. Hij was in delen identiek, zij hadden de stijlen, de roll bar, de kap enz. "geadopteerd".

Fitch en zijn helpers hadden een hoop geld in de Phoenix geïnvesteerd, en het was een veelbelovend project. Of de wagen nu op auto-shows of individueel getoond werd, er waren altijd lovende kritieken en er kwamen zelfs bestelorders. De weg lag open voor massaproductie. Maar het schurkachtige zat hem in de vorm van een federale overheids wet waarin de regels voor veiligheidsnormen stevig waren aangescherpt. Juist toen Fitch klaar

"We wisten dat er nieuwe wetten waren, maar hoe we die moesten toepassen helemaal niet. Het was duidelijk dat het nog een lange weg zou worden om de nieuwe wagen gelegaliseerd te krijgen". Het resultaat was dat Fitch er niet veel voor voelde om zijn

handigheid en enthousiasme was John Fitch het voorbeeld van de Amerikaanse vakkundigheid die tezamen met Europese kennis een van de meest opwindende periodes van de historie van de Corvaire heeft neergezet.





CRV Piranha

Bijna iedereen heeft er wel eens van gehoord, en als je al een beetje 'op leeftijd' bent kun je je het ongetwijfeld nog herinneren van tv; "The man from Uncle".

Deze tv serie was de Amerikaanse tegenhanger van de nu nog beroemde films van de Britse agent 007, ofwel James Bond.

Men zou verwachten dat de C voor Corvair staat, maar dat is niet zo. Begin jaren zestig wilde het chemisch bedrijf Marbon Chemical, dat een dochter was van Borg-Warner (automatische versnellingsbakken) zijn producten voor de auto-industrie promoten. Het materiaal dat ze produceerden heette Cylolac ABS. Er werd gekozen om een hele auto te

futuristische carrosserie te maken geheel uit dit materiaal.

Het beginnend ontwerp was al even uniek als later de wagen zelf zou worden. Hij was oorspronkelijk bedacht door Centaur Engineering Corporation als een uitvoerbaar

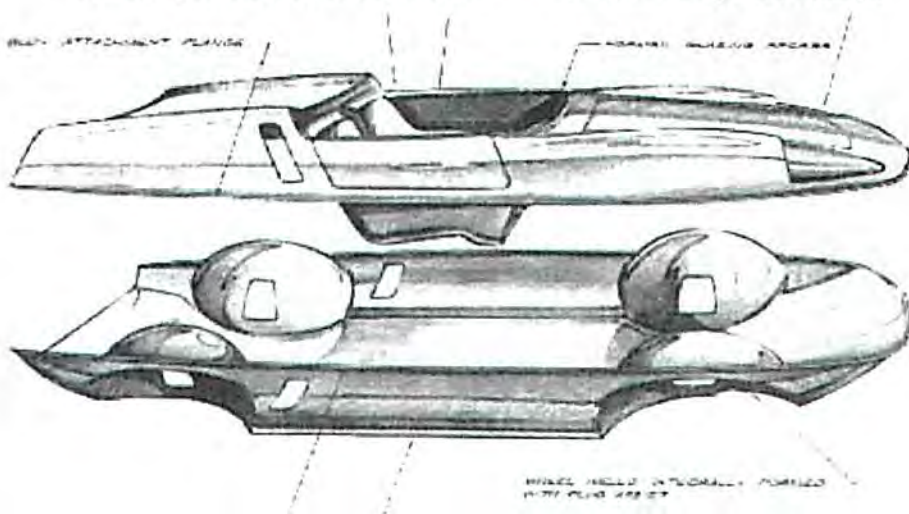
productie object. Met deze hulp zou het voor Marbon Chemicals mogelijk zijn

een wagen geheel uit Cylolac te vervaardigen. Echter de omvang van het project vereiste meer aanpak van specialisten op dit gebied. William Schmidt en Co. dat toon-aangevend was op het gebied van ontwerpen in de transportsector, kreeg de verantwoordelijkheid voor ontwerp en ontwikkeling van de body. De Jentzen-Miller Co. werd compagneon in dit project vanwege hun kennis van plastic vormen.

CRV genoemd en was een uit twee schalen opgebouwde plastic roadster carrosserie die gevormd was over een buizenchassis. In de bovenste schaal waren stoelen, armsteunen, dashboard en midden-console geïntegreerd. In de onderste schaal waren spatschermen en wieluit-springen gevormd en de gehele onderkant was dicht. Het vormde een slank maar stevig geheel en werd aangedreven door een 42 pk watergekoelde Sunbeam motor



die achterin geplaatst was. Het volgende ontwerp werd CRV2 genoemd en was uitgevoerd met een Corvair motor in een kunststof chassis dat versterkt werd met metalen punten voor de ophanging. De wagen woog slechts 630 kg. De bovenbouw had in dit ontwerp slechts kleine wijzigingen. De CRV2 was meteen geschikt voor de weg dat hij werd in 1965 ingezet in de SCCA races en won in de 'Central Division' de D-klasse (gemodificeerd).



maken van dit materiaal. De auto werd genoemd CRV dat stond voor Cylolac Research Vehicle. Intern designer Dann Deaver kreeg de opdracht een

Er werden diverse prototypes gebouwd om in den lande aan het publiek te tonen om een reactie op dit product los te maken. Het eerste product werd



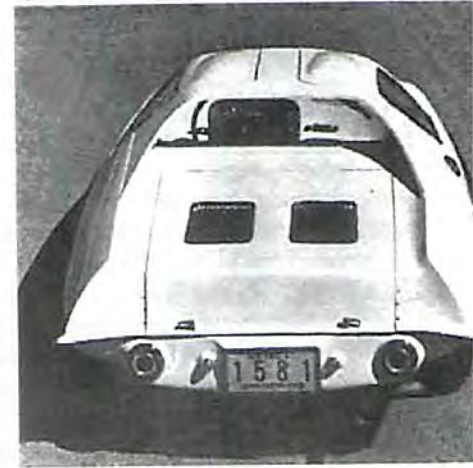
In elke race waarin hij ingezet werd haalde hij de finish. De body werd enigszins aangepast vanwege de achter gemonteerde grotere wielen. Een tijdje later kwam er een coupé uitvoering met nogal onhandige deuren waarvan de raampartij als vleugel werkte en de deur zelf conventioneel bediend werd.

Op deze pagina het eerste model zoals het bedoeld was voor Marbon Chemicals

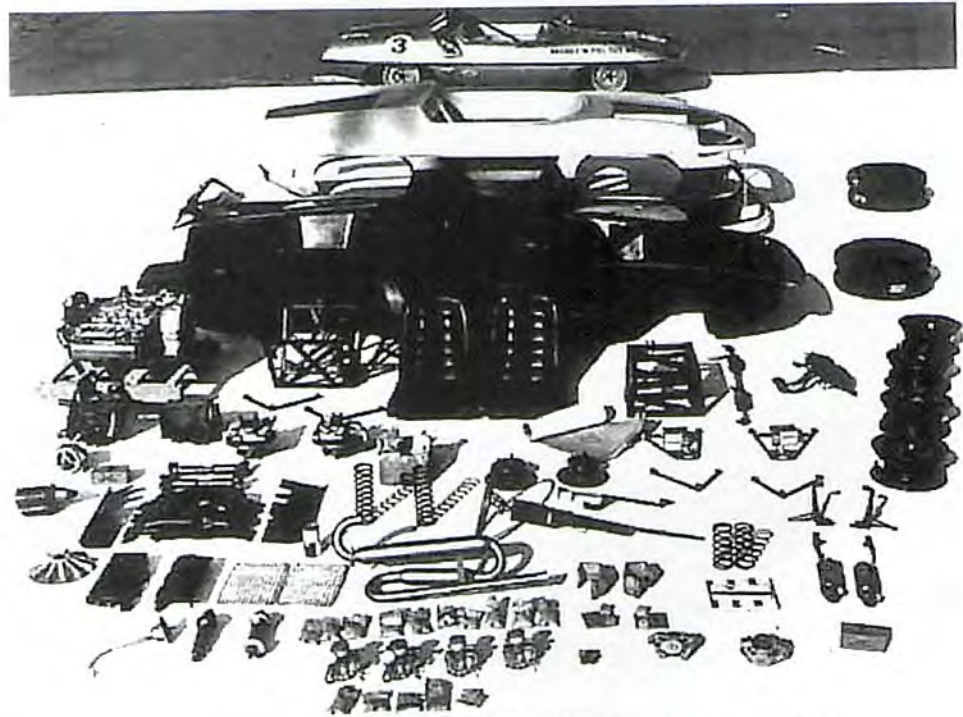




van AMT zou passen. Echter, de verkopen waren niet van dien aard waar AMT op gerekend had. Dat, tesamen met het wegvallen van de Corvair in 1969 en de toen geldende recessie, zeker op het gebied van modelauto's,



Een bedrijf dat ook meewerkte aan dit project was AMT, dat onder het publiek bekend was/is vanwege zijn modelauto's op schaal. AMT was zo onder de indruk van deze auto dat ze besloot een gelimiteerde hoeveelheid van 50 wagens per jaar in het echt te gaan bouwen en te verkopen. De wagen werd nu 'Piranha' genoemd, en zou in de in Phoenix, Arizona gelegen fabriek 'Speed en Custom' onder de bezielende leiding van Gene Winfield gebouwd gaan worden. Winfield bouwde al eerder speciale auto's voor t.v.- en filmproducties. Het coupé productiemodel kreeg bulten op het dak om wat meer hoofdruimte te bieden. Om de verkopen te stimuleren zou er gelijktijdig een zelfbouw pakket beschikbaar komen, iets wat in de productie en het verkoopprogramma



bracht AMT er toe het plan te staken. Toch werd de auto een beroemdheid dank zij zijn optreden in de 'Man from U.N.C.L.E.' Later kreeg Allied Industries in Lincoln, Nebraska de rechten in handen en bouwde de body in polyester. Deze was als 'kit car' te bouwen op een VW chassis. Enkele originelen zijn later opgedoken en gerestaureerd. Zie daarvoor een interessante website 'Piranha'. Er zijn diverse schaalmodellen gemaakt door AMT. Dit zijn nu zeldzame verzamelaarsobjecten.

The American dream.

Als bezitter van een Corvair hebben de meeste clubleden wel iets met Amerikaanse auto's of met het land zelf. Al heel lang stond een vakantie naar het westen van Amerika op ons verlanglijstje, en dit jaar is het er dan eindelijk een keer van gekomen. We wilden graag de westkust bezoeken en een rondreis met een camper langs de National Parks maken. Omdat er dit jaar ook een Corvair Convention in Oregon was, hebben we eerst gekeken of dit te combineren was, maar dit legde een te groot beslag op de beschikbare tijd. Daar komt nog bij dat de rest van de familie mijn hobby helemaal niet erg vindt, maar er ook niet speciaal iets mee heeft. Een situatie die velen van jullie vast wel kennen!

halen onze huurauto op en dan rijden we The Strip op. Iedereen heeft deze beroemde straat wel eens op tv of in een film gezien, en het is

helemaal niet bijzonder. Naast ons staat een Hummer, niet zo'n standaard dingetje, maar een verlengde versie waarmee de



net als in de film, overdonderend. Niet alleen door alle lichtjes maar ook door de immense massa auto's

'Volle bak' bij Peggy Sue....

belangrijke gasten van de Casino's worden gehaald en gebracht.

Meteen de volgende dag gaan we op pad naar Los Angeles. Langs de weg een Peggy's Diner waar de walm van de frituur je tegemoet slaat. We hebben nog geen trek in eten maar kijken wel even in het Route 66 winkeltje wat er bij hoort. Nog één van de dingen die we graag willen doen, een stuk over Route 66 rijden. Tegen vijven komen we aan in ons hotel en we gaan het zwembad maar even in, het is warm genoeg.

De dag daarna naar Universal Studio's, een aanrader, en daarna richting Santa Barbara om te overnachten. De volgende ochtend op tijd weer op weg om langs de beroemde Highway 1 naar San Francisco te cruisen. Onderweg zien we een vroeg model Porsche 911 en een nog oudere Ford Panel Van achter elkaar aan rijden. Als ze later naast ons staan raak ik met de bestuurders aan de praat. Het blijken drie vrienden te zijn die voor



Langs de Route 66: Peggy Sue's Diner

Na een vlucht die wel een eeuwigheid lijkt te duren, arriveren we 's avonds laat in Las Vegas. We

die er overheen cruisen. Zien en gezien worden is het motto, ook om 11 uur 's avonds. We zijn in onze fullsize Chevrolet Impala dan ook



Een '64 coupe als 'daily driver' voor zijn garage in Pismo Beach.

de lol op zondag vanuit LA een stuk gaan toeren langs de kust. Natuurlijk komt mijn "Amerikaanse Porsche" ook ter sprake en ze vinden het duidelijk apart dat iemand in Europa een dergelijke auto heeft. Omdat we een beetje in tijdnood dreigen te komen, besluiten we weer een stuk Interstate te nemen en we zien aan de andere kant een pick-up met aanhanger staan. Achterop staat een early model Corvaair. Deze zouden best eens onderweg terug van de Convention kunnen zijn. Een stop in Pismo Beach zorgt voor een tweede ontmoeting met een Vair, dit keer een coupe die op een oprit staat. Geen mens te bekennen dus we zullen nooit weten wie de bezitter is. Er staan een paar dagen San Francisco op het programma, en omdat je daar schijnbaar heel goed zonder auto's kunt, stallen we deze maar in de parkeergarage. San Francisco is een heel leuke, bijna Europees aandoende, stad. We lopen door de stad naar Chinatown en natuurlijk gaan we met de cable tram naar Fishermans Wharff.

Omdat we al genoeg van Highway 1 gezien hebben besluiten we in één ruk terug te rijden naar LA. We hebben daar nog een aantal bezienswaardigheden te goed en die

kunnen we dan nog even mooi meepakken. Dat Amerika een groot land is wisten we al, zo is de staat Californië al tien keer zo groot als Nederland, maar we blijven ons verbazen. De interstate van San Francisco naar LA terug is 350 mijl en werkelijk kaarsrecht. Dan heb je het dus wel over een weg die net zo lang is als heel Nederland van noord naar zuid én terug! Maar het rijdt heel relaxed en we komen er vanzelf. Het rijden in Amerika is niet te vergelijken met dat in Nederland.

Los Angeles, de stad der engelen en thuisbasis van veel filmsterren. We gaan natuurlijk naar de Walk of

Fame en bekijken de beroemde HOLLYWOOD letters van een (flink) afstandje. In Beverly Hills en Rodeo Drive staan wel luxe auto's maar het is wat minder exclusief dan ik had verwacht. De dag erop terug naar Las Vegas om de camper op te halen.

Ik heb met Bob Helt afgesproken dat we met hem en zijn vrouw gaan eten. Bob Helt is één van de voormalig Corsa voorzitters en schrijver van enkele boeken over de Corvaair. Zo heeft hij de boeken "The Classic Corvaair" en "Corvaair Secrets" geschreven. Ook was hij de editor van het "Corvaair Basics" boek wat de leden van Virtual Vairs geschreven hebben. Bob en zijn vrouw zijn erg leuke mensen en we krijgen nog een kleine tour van Las Vegas by night. Als ze ons terugbrengen naar de camping vraagt Bob of we er de volgende dag nog zijn of dat we verder willen. De volgende dag is er namelijk de maandelijkse bijeenkomst van de Vegas Vairs. Hoewel we wel van plan waren om verder te gaan is een dagje rust ook wel lekker en ik besluit mee te gaan. De Vegas Vairs hebben elke woensdag in de maand een meeting in een locale Denny's diner zo rond etenstijd en dan zitten ze even gezellig bij elkaar. Voorzitter Vic Howard opent de vergadering en de gasten, ik inclusief, worden extra welkom geheten.

Met Bob en Dolores Helt in Vegas.





Verschillende leden vertellen wat over hun belevenissen op de Corvair Convention en de lokale clubzaken passeren de revue. Ik heb geen geluk met de loterij maar krijg toch een Vegas Vairs sticker mee die ik (tijdelijk) op het achterraam van de camper zal plakken. De meeting heeft verder veel meer het karakter van een bijeenkomst van vrienden dan dat er veel over Corvairs gesproken wordt. De meeste leden kennen elkaar al erg lang en het valt op dat de meeste al behoorlijk op leeftijd zijn. Een fenomeen wat veel klassiekerclubs schijnt te treffen.

Aan het eind van avond bekijken we nog even de slechts 5 Corvairs die er staan. Zo komt Bob zelf meestal met zijn Cadillac omdat het in Vegas te warm is om in een Corvair zonder airco te rijden. Ik kan met hem meevoelen maar het is wel jammer. De voorzitter vertrekt samen met zijn vrouw zo rond negen uur om nog anderhalf uur

terug naar huis in Arizona te rijden. En dat doen ze dus elke maand! In de haast om met Bob naar de meeting te gaan vergeet ik stom genoeg mijn camera mee te nemen.



Geen Zimmer, maar wat dan wel?

De volgende dag begint onze tour met de camper. We bezoeken diverse natuurparken waaronder Yosemite en Sequoia. Behalve dat ons opnieuw opvalt hoe groot alles is, de parken zijn ook ruim en lang

niet vol, zijn ze ook allebei compleet anders van karakter. De parken zijn groot genoeg voor onze 30 foot camper maar sommige wegen worden afgeraden voor dergelijke gevaartes. We besluiten opnieuw zuidwaarts te gaan omdat we San Diego nog graag willen zien. Opnieuw een lange dag onderweg en zo'n camper rijdt beslist niet zo comfortabel als een personenauto.

San Diego ligt 8 miles van de Mexicaanse grens en dat is duidelijk te merken aan de aanwezige Mexicaanse invloeden. Het is een leuke stad en we besluiten er wat langer te blijven. De volgende attractie is Joshua Tree, opnieuw



Een prachtige '63/'64 Buick Riviera op de show in Williams.

een natuurpark, maar wat kleiner en verrassend genoeg ook weer anders dan de andere twee. Daarna proberen we een kampeerplek te vinden in Palm Springs. Het blijkt dat veel parken hier zich volledig richten op "senioren" van 45 plus en je bent als familie niet welkom. Ik hoop dat de 45-plussers zich niet aangesproken voelen maar je begrijpt onze ergernis als je bijna lege campings ziet en je mag er gewoon niet op.



De auto's worden in trailers naar de show gebracht...

Maar uiteindelijk lukt ook dit en het blijkt best een charmant plaatsje te zijn. Vroeger overwinterden de filmsterren uit Hollywood hier. Er zitten een paar handelaren in aparte auto's en we stoppen in de schemering om te kijken of we er nog wat van kunnen zien. Klassieke Amerikanen en wat luxe Europese auto's zoals Rolls Royce en Bentley staan gewoon buiten. Er staat één

auto die ik niet thuis kan brengen, zou dit een Zimmer zijn?

De reis gaat verder richting Grand Canyon via Interstate 95, maar deze blijkt door de Colorado overstroomt te zijn dus het wordt een flink stuk omrijden voordat we in ons overnachtingadres in Kingman zijn. We zitten nu op de Route 66. Deze weg is bekend uit vroeger

jaren en was in de dertiger jaren de route van de noord-oosten naar de westkust. Later zijn er verschillende Interstates aangelegd die de oude route grotendeels overbodig maakten. Het is leuk om rijdend langs de Route 66 al die in verval geraakte motels en tankstations te zien.

indrukwekkend fenomeen, maar we moeten bekennen, na alle dingen die we al gezien worden we een beetje indrukkenmoe. Erg hè?

We bekijken nog het stadje Flagstaff waar een paar jaar geleden een convention was en rijden terug richting Kingman via Williams. En soms moet je gewoon geluk hebben, er blijkt een Route 66 evenement te zijn die zaterdag. In een groot lint staan er heel veel prachtig geres-taureerde auto's en speciale hotrods lang de gewone weg. Pa krijgt uitgebreid de tijd om alles te kijken en we eten een hapje in Goldie's Route 66 diner. De band speelt Mustang Sally en we vermaken ons best. Hier treffen we onze laatste Corvaair, al weer een early model. De eigenaar is zelf bezig de auto wat op te knappen en zoekt geen aansluiting bij een club. Met het Clark's boek komt hij gelukkig een heel eind.



Veel show, minder shine langs de Route 66. De opgesmukte auto moet eens een statige Packard zijn geweest.

Het klinkt triest maar het is wel leuk dat deze gebouwen er nog gewoon staan. In Nederland worden gebouwen veel sneller afgebroken om ruimte te maken voor iets nieuws. Dat soort overwegingen kennen ze hier eigenlijk niet. We rijden naar onze camping en bezoeken de volgende dag de Grand Canyon. Natuurlijk een heel

Terug naar Las Vegas via de Hoover Dam. Zonder deze dam zou een stad als Las Vegas helemaal niet kunnen bestaan. Het is een indrukwekkend bouwwerk en er schijnen bij de bouw in de jaren 20/30 heel wat mensen bij omgekomen te zijn. Het ernaast



En op een autoshow mag een Corvair natuurlijk niet ontbreken.

gelegen Lake Mead is ontstaan als gevolg van de dam en we nemen nog even een duik in het water.

Onder: deze Edsle met etalage poppen op de achterbumper staat al jaren hier om toeristen te trekken.

Daarna snel door naar de camping in LV, de volgende dag moet de camper weer terug. Omdat je eigenlijk niets kunt zonder auto hebben we voor de laatste dag ook nog maar weer een auto gehuurd. Het sportieve model Grand Prix Supercharged klinkt indrukwekkender dan het is maar

het is een leuk wagentje. Het leren interieur is minder ontdekken we als we terugkomen uit de Mall (winkelcentrum). De auto mag eerst tien minuten met de airco op vol afkoelen voordat wij onze billen er aan wagen. Om dezelfde reden zie je in Las Vegas veel witte auto's, ook de duurdere merken, ze blijven veel koeler.



Boven: "Low" geldt ook voor deze Cadillac uit 1946. Dan pas durf je naast een Hot Rod te gaan staan.

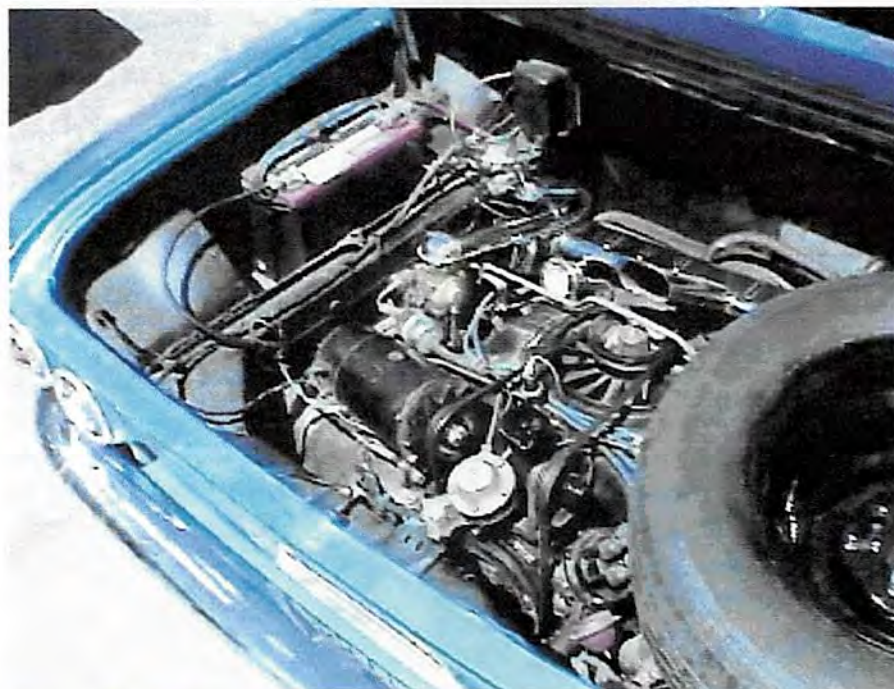


In de kapsalon van Seligman wordt waarschijnlijk meer geld verdient aan de verkoop van souvenirs dan aan het knippen van haren. De kapper kan je er alle trieste verhalen van de jeren dertig nog vertellen.



Ook uit de vijftiger jaren was er de 'hoela-hoep'

Onder: Een 1958 Impala convertible met 'extended bumper'.



Deze Amerikaans schone zwaaide ons uit....

Onder: zicht in de motorruimte van de Corvaair op de vorige pagina

*Nog een dagje en een nachtje en dan terug naar huis. Het was een fantastische vakantie die heel veel indruk op ons gemaakt heeft. Misschien wat weinig Corvairs maar alles in Amerika ademt auto, het land zou niet zonder kunnen.
Guus de Haan*

Sinterklaas en andere evenementen.

Dat onze Corvairs worden ingezet om de Goedheiligman in ons land te verwelkomen is niet zo vreemd. Waarom zul je je afvragen?

Wel, door zijn hoge hoed, mijter geheten, kan hij niet in elke auto stappen, het moet dus een cabriolet zijn. En een Corvaair convertible heeft als cabriolet ruim plaats voor een omvangrijk persoon als Sinterklaas.

Gerard Naseman wordt jaarlijks uitgenodigd de Sint af te



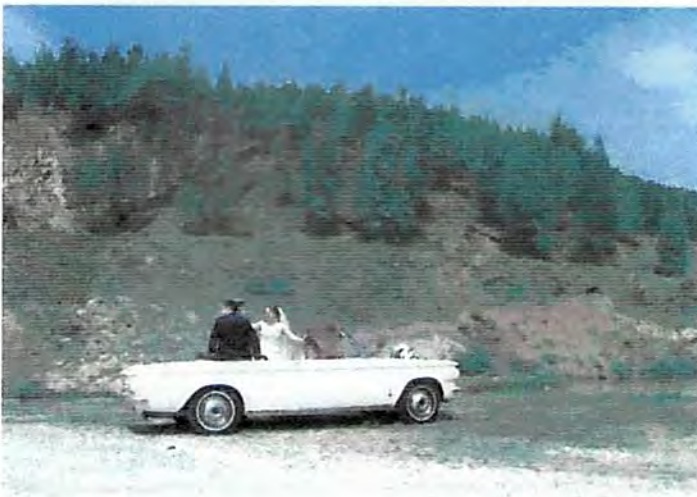
halen. Deze foto's stammen van een eerdere gelegenheid dan afgelopen november, maar het ritueel is jaatlijks hetzelfde.

In het nu wel wereldberoemde kasteel/hotel St. Gerlach in Houthem-Valkenburg, waar nog niet zo lang geleden het Amerikaanse opperhoofd logeerde, had ook de Sint tijdelijk zijn intrek had genomen. En van daar werd hij en zijn gevolg afgehaald met de Corvaair.

Deze en andere evenementen willen we graag publiceren in ons blad. Gerard stuurt ons regelmatig plaatjes van zijn '62 convertible op diverse locaties, wie volgt?



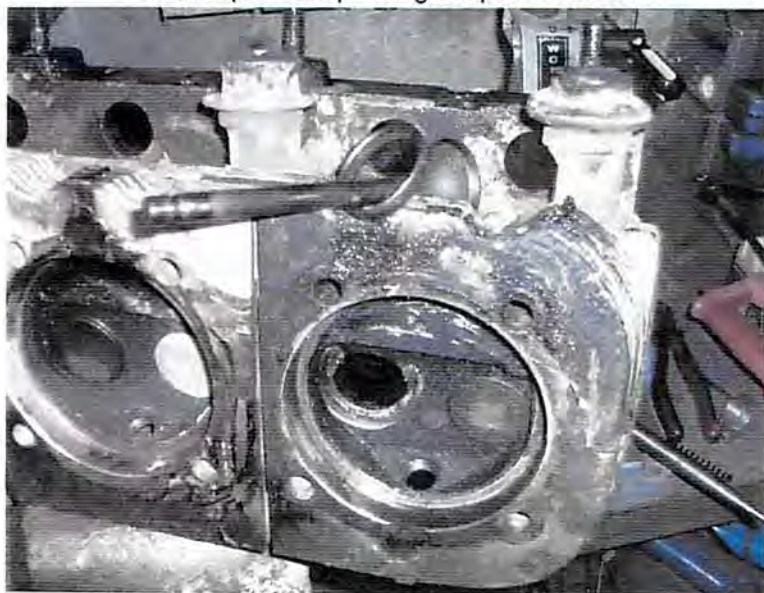
Faucquemont Classic Heuvelland-Rit 11 juni 2005



Mijn Corvair was moe!

Voorspel:

Na de laatste revisie heeft mijn Corvair inmiddels weer 40000km gelopen op gas en dit zonder al te grote problemen. De kleppen van cilinder 5 blijven ondanks nieuwe hydraulische stoters wel telkens tikken en ik heb me hierbij neergelegd. Om deze reden heb ik de kleppen anders gesteld dan de bedoeling is: in plaats van losdraaien tot ze tikken en dan 0.5 slag indraaien, heb ik ze ingedraaid tot ik toerenafval van de motor hoorde (klep sluit niet meer) en heb daarna de de moer een halve slag gelost. Hierdoor zet je de hydraulische klepstoters buiten spel wat op zich geen probleem is.



Enkele maanden geleden had ik het probleem dat de auto nu en dan op 4,5 of 6 cilinders liep en toen bleek dat van de hele rechter rij (2,4 en 6) de bougies zwaar verkoold waren ben ik naar een oorzaak gaan zoeken. Angezien de carterventilatie op het rechter luchtfilter aangesloten was had ik de oorzaak snel gevonden en opgelost: nieuwe bougies erin en open carterventilatie naar de achterzijde van de auto. Alles weer opgelost en maar weer rijden. Ongeveer een maand geleden kwam dit verschijnsel weer terug waarbij ik ervan uit ging dat het weer enkele kapotte bougies waren omdat hij vaak ook weer normaal op 6 pitten liep. Er ging dus bij mij geen alarm af van "dit gaat niet goed". Toen ik eindelijk weer een keer tijd had (heb tussendoor nog een andere auto gerestaureerd) dacht ik het probleem wel even op te lossen dus nieuwe bougies erin en maar gelijk nieuwe kabels erop want die zaten er ook al weer 6 jaar op. Starten en niets.....3, 4 of 5 cilinders en terugslaan in het linker inlaatspruitstuk. Op benzine geschakeldNog niet beter....alleen een raar geluid aan de linkerzijde van het blok. Net of hij terugblies door de carburateur. Ik ben toen gaan doen waar je altijd mee moet beginnen: Compressie meten!

Cilinder 2 gaf nog geen zucht meer en je zult begrijpen dat de paniek aardig toesloeg. Ik zag al waanbeelden van kapotte zuigers, gebroken drijfstangen of afgelopen nokkenassen.

Er zat maar een ding op: alles los aan de linkerkant en de kop eraf. Ik heb in mijn "carriere" al veel ellende gezien maar een uitgelopen klepzitting nog niet en zo zie je maar dat je alles eens moet beleven. De ring zat dwars tussen de klep en de kop en had alles danig kapot geslagen. Gelukkig was de klep niet afgebroken en was de zuiger nauwelijks geraakt.

Reparatie en raadsel:

Het zou dus een grote reparatie worden en ik besloot op dat moment ook de rechterkant los te maken ondanks dat hier geen problemen waren en beide koppen te reviseren en het hele blok opnieuw te verpakken. Ik heb contact opgenomen met Leon en deze adviseerde mij Jaap Slob te bellen omdat hij dacht dat deze mogelijk nog een kop had liggen. Leon is altijd goed op de hoogte zo ook in dit geval en het mooie was dat Jaap ook nog bereid was afstand te doen van deze kop tegen een clubmaatjes prijs. Zaterdags in de auto en met de buurman naar Noordeloos. Jaap had al verteld dat het een 110PK kop was terwijl mijn voertuig slechts 81 PK heeft maar dat er al eens mensen waren geweest die e.e.a. omgebouwd hadden. De mooiste uitspraak was in dit verband dat deze daarna "allerlei problemen hadden gehad behalve met de koppen". Dat geeft moed!!!! In het boek van Clark stond dat er "big bore" koppakkingsets waren die 0.01" dikker waren. Hierdoor blijft de compressieverhouding gelijk en op het eerste gezicht leek alles hetzelfde.



Na het inslijpen van de kleppen waren de veren aan de beurt en het bleek dat de kop van een 110 PK 6 mm minder massa heeft dan een 80PK vanwege het feit dat de 110 met dubbele klepveren werkt. Ik wilde mijn koppen uitwisselbaar houden en daarom heb ik 6 aluminium cups gedraaid met een inwendige hoogte van 6 mm waardoor de



veerspanning weer origineel was met de standaard enkele veren.

Jullie begrijpen dat er ook een aantal delen uit Amerika moesten komen zoals kop- en voetpakkingen met alles erop en eraan, klepsteelrubbers, rocker nuts (voor de zekerheid), en klepdekselpakkingen.

Ik heb besloten ook nieuwe klepveren te bestellen omdat deze volgens de "geleerden" zeer zwaar belast worden. Ik had deze delen in één keer op woensdagmorgen per mail bij Clarks besteld en vrijdagmiddag lag het pakketje op mijn deurmat; zonder "douane gelu". Als ik een briefkaart naar mijn bureu stuur duurt het langer!!!

Ik kon weer aan het opbouwen.

Aangezien hierover al zeer veel geschreven is ga ik hiervan geen verslag doen maar wel over het achterhalen van de oorzaak van het probleem:

Navraag vertelde mij dat het fenomeen van loslopende klepzittingen bij de zwaardere motoren vaker voorkomt maar niet bij de 80PK uitvoering.

Verder was het raar dat de inlaatzitting los was gaan zitten terwijl de uitlaatzittingen zwaarder belast worden. De oorzaak moest duidelijk gezocht worden in een te hoge temperatuur van de kop waarbij het aluminium van de kop meer uitzet dan het geharde staal van de klepzitting. Een deel van de oorzaak was mijns inziens te vinden in de hogere verbrandings-temperatuur van LPG.

Maar, aangezien ik vanaf het begin dat ik de auto kocht al aan de originaliteit van mijn peilstok twijfelde had ik ook deze nieuw besteld en toen ik deze naast de mijne hield bleken de merktekens op de in mijn auto geplaatste peilstok 38 mm lager te zitten dan de bedoeling is. Hierdoor is de verblijfstijd van de olie in het carter te kort en wordt de olie, en daardoor de motor, te heet. Aangezien de koppen wat koeling betreft toch al "aan de laatste men hangen" is dit de klap geweest die uiteindelijk tot dit probleem heeft geleid.

Mijn Corvairtje loopt weer als een zonnetje en heeft door deze schade ook weer een keer de aandacht gekregen die hij verdient en eigenlijk te kort kwam.

Epiloog:

Ik heb ook weer het een en ander geleerd en misschien ten overvloedde wil ik dat hier kwijt.

- Ik meet voortaan bij problemen altijd eerst de compressie.
- De merktekens op de peilstok moeten op ..cm en .. cm van de aanslag zitten.
- De radiaal geboorde gaatjes in de stoterstangen moeten aan de kopzijde zitten en naar het scharnierpunt 'spuiten'; (was wel het geval maar dit was puur toeval).
- Plaats eerst de warmtegeleidingsplaatjes onder de cilinders en daarna pas klepstoterpijpjes anders mag je de pijpen er weer uithalen met het risico dat je cilinderkop scheurt als je alleen de onderste rij kopbouten losmaakt.
- Met wat aanpassingen zijn de koppen van de 110pk op een 80pk te plaatsen en andersom maar het is niet door een leek uit te voeren. Tenzij je zowel de veren, schotels als klepspieën wisselt.
- Als je de +/- 20 bouten van het bovendeksel van de motor, met daarop de fan, alleen handvast draait krijg je pas na 6 jaar problemen met lekkage en een kachel die alleen maar oliedampen de cabine inblaast. (Ik ben ze schijnbaar 6 jaar geleden vergeten aan te draaien!!!) (1-1.8 mkg red.)
- Het zijn en blijven oude auto,s die meer aandacht nodig hebben maar wel doordraaien tot het te laat is. Ze missen de "zegen" van computers en controle-systemen die in de huidige auto,s je leven tot een hemel of een hel maken.
- De Corvairclub is zijn geld driedubbel waard al is het alleen maar om de bereidwilligheid je met goede raad uit de penarie of aan onderdelen te helpen.

NB: Voor diegenen die, net als ik, met een schijnbaar onoplosbare lekkage in hun PG zitten heb ik nog een praktische tip. Ik heb de stalen carterpan van de PG 4 cm verdiept en het aanzuigfilter 4 cm verlengd. Hierdoor is het olieniveau in de PG lager terwijl de oliehoeveelheid gelijk blijft. Voor mij was dit de lang gezochte oplossing die voor mijn oprit helaas te laat kwam. Hierbij een tekeningetje van het geheel.



Ik dank Leon en Jaap voor hun medewerking en wens iedereen weer vele fijne kilometers in onze CORVAIRS.

Marco Verstappen

Defenitie van een 'Corvair Nut'

Al vanaf het moment dat ik mijn groen/groene '69 Corsa coupé in bezit heb (zie CC dec'94) wil ik er een telescopische stuurkolom in hebben.

Niet meteen omdat het een nogal zeldzame optie is, maar meer om praktische redenen. Ik ben 1.92 lang waarvan een groot deel in de benen zit. Als ik in een auto stap moet eerst de stoel zo ver mogelijk naar achter. In een moderne auto kan dan de rugleuning ook nog een stuk naar achter om wat meer hoofdruimte te krijgen. En om niet weer rugklachten te krijgen gaat het stuur zo ver mogelijk van me vandaan. Meer de Italiaanse stijl van autorijden.

Met de Corvair is dat een ietwat ander verhaal. Sommigen hebben verlengde sleden onder de stoelen. Er is ruimte

genoeg. Maar ik heb er geen in die auto. Ik zou nog de '67-'69 'Astro' kuipstoelen het meest kunnen prefereren, maar ook hierin vind ik te weinig steun voor mijn onder-rug. Toen de telescoopkolom in zicht kwam, was dat meer voor het in- en uitstappen. Als ik een standaard Corvair wilde betreden moest ik een soort limbo-dansje opvoeren om met

m'n lange benen onde het stuur door te komen, om dan te ervaren dat er toch genoeg beenruimte is als je eenmaal in je stoel zit. Ik ben ook de gelukkige eigenaar van een '67 convertible, en die heeft die zeldzame telekolom met een al even gewild houten stuur. Dus begon ik over zo'n kolom in mijn '69 te denken. Het probleem was echter hoeveel ik wilde afwijken van het originele omdat er tussen '65-'66 en '67-'69 optisch nogal wat verschil zit. En hadden er in de eerste twee jaren ('65 en '66) nog resp. 5,3% en 2% een dergelijk stuurkolom, dus er was misschien nog wat te vinden, de laatste drie jaar was dat nog maar goed 1% met een opleving in 1969 van 5%. Maar dat laatste jaar werden er nog maar weinig Corvairs gemaakt dus stopte het bij 299 stuks. Uit een toaat van 797 geproduceerde Corvairs met deze optie moest ik er een zien te vinden. Daarvan zou ongeveer de helft een standaard stuurwiel hebben en ik wilde een optioneel houten stuur. Het zou moeilijk worden er een te vinden die ook nog een beetje in redelijke staat was. Een aantal jaren geleden kocht een vriend van me, Jack McGee, een hoop Corvair onderdelen op, waaronder een telescopische stuurkolom van een '68er. Ik nam die van hem over. Echter, ofschoon hij compleet was, was het eind aan het stuurhuis er afgehaald met een snijbrander. Dit maakte de kolom alleen nog maar waardig voor onderdelen. Dus ik stripte de bovenste delen eraf, in de hoop ze eens te kunnen gebruiken aan een volwaardige telekolom ondanks de pitjes in het chroomwerk. Even later was het Tony Underwood uit



Virginia die een klant had die naar de stuurdelen zocht die ik had weten te redden. Dus ik stuurde de kolom naar hem toe. Enige tijd later kon ik een '67er kolom kopen van Lon Anderson. Ik wreef me al in de handen omdat ik dan de '67 chroomdelen kon uitwisselen tegen de '68er delen om dan tenminste de correcte samenstelling te hebben, ook al moest ik de rest dan maar in de juiste kleur laten spuiten. Of anders kon ik hem gebruiken in mijn '67 sedan projectauto. Maar nog voor het zover was, hoorde ik van Paul Adams, via ons beider vriend Mike McKeel, dat die een '67er kolom zocht. Om te ruilen had hij een (waarschijnlijk) '69er kolom aan te bieden die hij op zijn beurt weer had van Dorairaj Isaac uit Canada. Omdat de kleur (groen) die ik zocht, paste voor mijn wagen, dacht hij dat we beide met gesloten beurs er mee gebaat waren. Paul is een aardige knaap, dus waarom

niet? En de ruil ging door. Helaas... het bleek dat de kolom niet groen maar van een goudkleurig interieur was, en dat hij ook nog eens van het bouwjaar 1968 was! Nu verschillen de kleuren van een groen- en goudkleurig interieur niet veel, vooral na jaren van stofhappen, verbleking en andere inwerkingen van de

weersomstandigheden. Ik heb er al vaak genoeg met Cal Clark over vangedachte gewisseld. Dus Pauls foutje was begrijpelijk. Maar ik had weer het verkeerde, en gelukkig had ik de bekledings-delen nog van de blauwe kolom. Met een beetje creatief omgaan met de spullen hadden we beide een complete telescopische stuurkolom.

Maar wacht, Er is meer! Ik had die andere kolom naar Tony verstuurd, en verzuimd de stuurwielmoer eraf te halen. Die miste ik nu. Dus nam ik contact met hem op. Gelukkig was de hele kolom er nog, en hij zou de moer mee naar de Conventie in Lexington brengen. Ik was echter nog lang niet klaar met die kolom.

Een jaar later belde me weer een andere vriend, die in de Corvettes zit, met de mededeling dat hij een goed geoptioneerde vierdeurs wist te staan. Hij was slechts geïnteresseerd in de..... telescopische stuurkolom! Nu is voor mij een Corvette niet meer waard dan een Corvair, en ik haat het al zeker als Corvette mensen onze waardevolle Corvairdelen gaan stelen voor hun Corvettes. Maar als ik hem een '67-'69 kolom of alleen de stang daarvan kon leveren was het ook goed. Maar die andere van mij was juist beschadigd door die snijbrander! Nu had hij al eens eerder geprobeerd die zwarte kolom van me te krijgen. Dus belde ik Tony op met de vraag of hij die nog had. Gelukkig wel, en de kolom maakte een retourreisje naar mij terug, om hem te ruilen voor een complete en waardevolle auto voor onderdelen. En de andere kolom moest nu dan maar in '69er kleuren gespoten worden. Een vriend wist nog wel een spuit die

met klassiekers werkte. Ik ging akkoord en deed er een plastic deelje bij voor de juiste kleur. Hij kreeg de wagen erbij om enkele kleine beschadigingen te herstellen. Toen de kolom en de Corvair terugkwamen zag ik tot mijn

grote schrik dat hij twee blunders had gemaakt. Ten eerste had hij de 'kickpanels' ook gespoten, iets waar ik hem helemaal niet naar gevraagd had. Deze door en door gekleurde plastic delen verven is voor mij een doodzonde! Plus dat het ook nog niet de juiste kleur was en hij hoogglanslak had gebruikt. Ik heb van alles geprobeerd om ze er weer af te krijgen; zelfs met ovenreiniger en remvloeistof; de verf bleef steenhard. Ik bleef zitten met twee kickpanels die er nu nog slechter uit zagen.

En de spuitbeurt van de kolom waarvoor het plastic voorbeeldje diende, had hij ook in een glanzende aflak gespoten en eveneens in de verkeerde kleur. Interieur lakken moeten halfmat zijn. En het stukje voorbeeld had hij ook maar even meegespoten zodat van een kleurstaal niets meer te zien was! En ik had hem nog zo duidelijk proberen te maken dat het een voorbeeld was! Dus ben ik maar naar de verfwinkel gegaan om zelf de juiste kleur uit te kiezen. De kerel was in staat om een kleur en glans te mengen die redelijk goed paste. Maar het resultaat van de lokale spuiters was dat er te veel aluminium flakes in zaten. In een derde spuitbeurt had ik geen zin meer, de kleuren van de kolom



Dus besloot ik de kolom maar te gaan monteren. Mijn vriend Shawn Fox hielp me daarbij. Maar wacht er was nog meer... De enige claxondop en regelhandle die ik had waren van de blauwe kolom en waren dus een beetje gepit in het chroom.

Terwijl ik op de Fan Belt Toss in Palm Springs in het kader van 'socialisering' met iemand een praatje maakte en het had over mijn telescopische stuurkolom, stuurde hij me naar de overkant van het veld. Die kerel bleek Bill Harris te zijn. Hij restaureerde alleen maar stuurkolommen van Corvairs. Ik vertelde hem wat ik nodig had en hij dacht dat hij die wel zou hebben, maar moest dat even thuis in Dunedin, Arizona nakijken. We wisselden email adressen uit. En

binnen twee weken had ik twee nieuwe delen om uit te wisselen tegen de oude gepitte chroomstukken! Wat kan gewoon een praatje toch een wonderen verrichten! Als er één voordeel is om lid te zijn van CORSA, naast het maken van vele vrienden, dan is het wel het netwerken voor onderdelen. Zonder Corsa met zijn Corvair enthousiasten zou het een moeilijke opgave zijn om specifieke onderdelen te vinden.

Het resultaat is, ofschoon de kolom bestaat uit onderdelen van vier verschillende auto's uit alle delen van het land, dat ik een authentieke gemaakte 1969 telescopische stuurkolom geïnstalleerd heb in mijn auto. Wat we al niet doen voor een klein beetje comfort! Dit kan niet anders als de pure defenitie van een Corvair Nut zijn.

Mark Corbin, Galion, Ohio

Nieuw lid

Als nieuw lid konden we inschrijven de heer Johan Doornbos uit Neede in Gelderland.

De heer Doornbos heeft recenetijk een 1960 700 sedan aangeschaft. Hij zei ons dat het nog een droom was om een dergelijke auto ooit nog eens te bezitten en rijden.

Waarschijnlijk zal hier nog wel een heel verhaal aan vast hangen, en we hopen dat we dat nog een keer kunnen publiceren in ons blad. Maar eerst een restauratie.

Ofschoon de auto in redelijke staat is, zal hij geheel worden gerestaureerd door restauratiebedrijf Pennings in Aalten, niet zo ver bij dhr. Doornbos vandaan.

In overleg met dhr. Doornbos en dhr. Pennings, zullen we de gehele restauratie gaan publiceren in ons clubblad.

We zullen er ongetwijfeld van leren, maar het is zeker zo interessant om te zien hoe iets dergelijks op een professionele wijze aangepakt gaat worden.

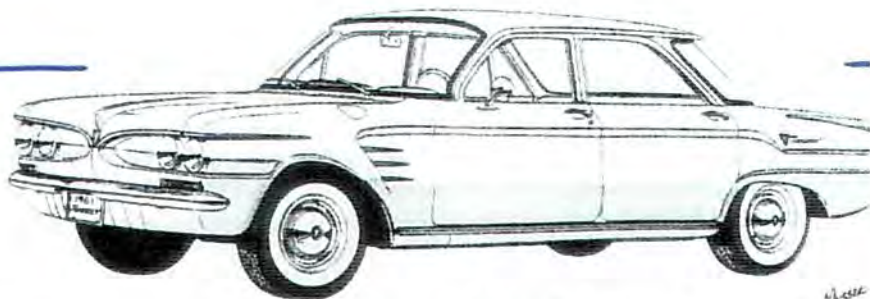
Hiernaast alvast een foto van de auto.

Zitten aardig verstopt tussen al het andere, en men zou het toch niet zo gauw zien.

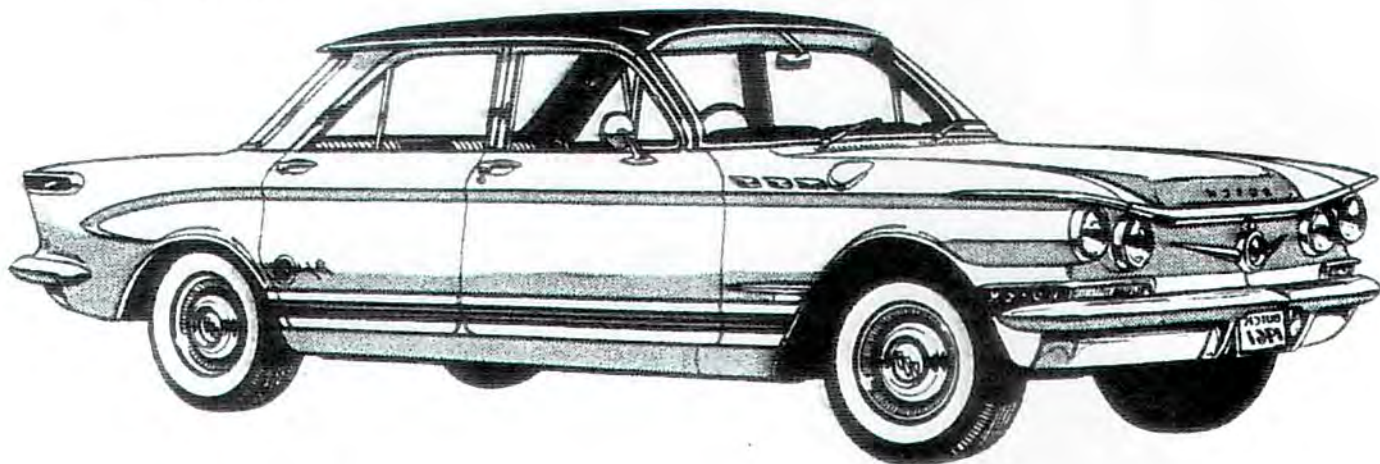


Nieuwe ontwerpstudies ontdekt?

General Motors heeft destijds overwogen om de andere divisies van GM ook een compactwagen op basis van de Corvaire op de markt te laten brengen. De invloed van de Corvaire is duidelijk aanwezig. Voor het modeljaar 1961 lagen deze ontwerpen op de plank

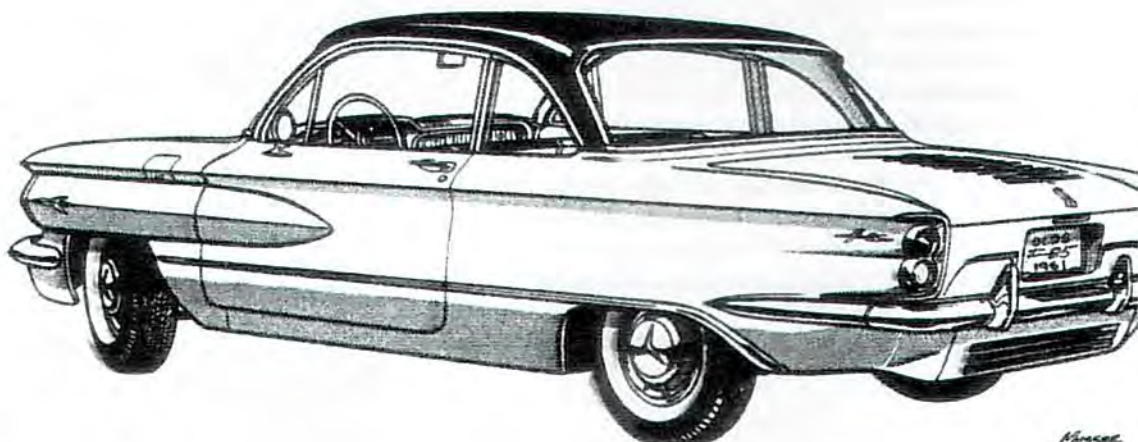


Hierboven: Het basismodel van de Pontiac Tempest sedan. Nagenoeg dezelfde body en concurrent van de Corvaire 500.

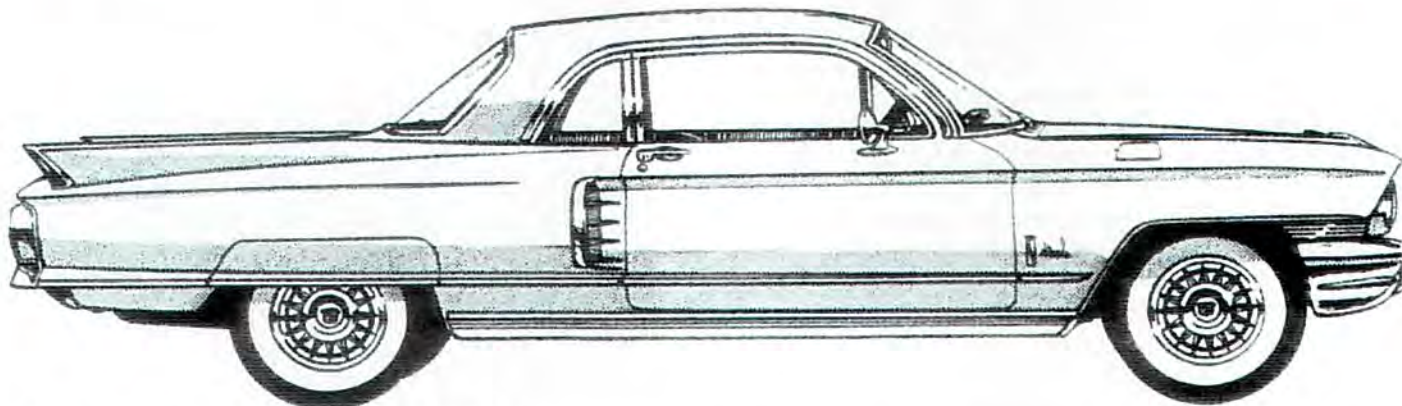


Boven: Buick Skylark in een twee kleuren uitvoering. Staartvinnen behoren in dat jaar weer tot het verleden. Duidelijk is ook de invloed van de Invicta te zien.

Rechts: Oldsmobile F85. De uitbouw van de voorste schermen had een polyester 'opbouw' moeten worden.



Onder: Zelfs Cadillac bleef niet achter met de Seville.



Alles bijelkaar is dit gewoon een grapje. Bob Musser van de Cotvaire club in Fort Lauderdale is technisch illustrator en maakte deze ontwerpen.

Dat Bob in de autoindustrie werkzaam was mag wel duidelijk zijn. De tekeningen stammen uit 1988.

GENERAL MOTORS

CHEVROLET - PONTIAC - OLDSMOBILE - BUICK - CADILLAC - GMC - OLDS - VALKHALL - BEDFORD - FRIGIDAIRE - DELCO - G.M. DIESEL

Chevrolet - CORVAIR in première op de RAI

„Compact car“ van revolutionair ontwerp, motor achterin, „Europees“ van afmetingen, plaats voor 6 personen, zuinig en geruisloos

Met gerechtsvondige trots nodigt General Motors u uit om op de G.M.-stand de nieuwe creatie van Chevrolet, de Corvaïr te komen bewonderen. U zal verast zijn door het werkelijk revolutionaire ontwerp van deze „compact car“, die door zijn totaal nieuwe „Europees“ van buitenafmetingen (totale lengte 3,87 m, breedte slechts 1,70 m en hoogte 1,28 m.) biedt deze bijzonder compacte wagen plaats aan 6 personen. Bepaald opzinnig is voor deze compacte wagen de plaatsing van de nieuwe 6-cilinder, luchtgekoelde motor achter in de behoudende carrosserie, waardoor een uitstekende weghefvermogen is verzekerd. Deze vaste verpakking wordt nog versterkt door de onafhankelijke wielophang voor en achter, de zeer rustieke constructie van een scharnier met een speciale schakeling, het pittige trekken, de grote weerbaarheid, de bedrijfszekerheid, het zeer ruime zicht en het comfortabele interieur zijn verder even goede eigenschappen, die de „Corvaïr“ een geheel eigen karakter geven. De „Corvaïr“ vormt dan ook bij de compacte wagens een klasse apart, die eenmaal in Amerika — zeker ook in Nederland — vele milieuvriendelijke auto's zal verspreiden.



De „Corvaïr“ is een van de meest succesvolle modellen die General Motors in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Het is een voorbeeld van de nieuwste technieken in de auto-industrie. De Corvaïr is een compacte wagen met een totale lengte van 3,87 meter, een breedte van 1,70 meter en een hoogte van 1,28 meter. Het is ontworpen voor zes personen en heeft een motor achterin. De carrosserie is behoudend, maar de motor is nieuw en luchtgekoeld. Dit zorgt voor een uitstekend weghefvermogen. De wagen heeft een scharnier met een speciale schakeling, een pittig trekken, een grote weerbaarheid, een hoge bedrijfszekerheid, een ruim zicht en een comfortabel interieur. Het is een klasse apart, die eenmaal in Nederland vele milieuvriendelijke auto's zal verspreiden.



Nederlandse

De „Corvaïr“ is een van de meest succesvolle modellen die General Motors in de afgelopen jaren heeft ontwikkeld. Het is een voorbeeld van de nieuwste technieken in de auto-industrie. De Corvaïr is een compacte wagen met een totale lengte van 3,87 meter, een breedte van 1,70 meter en een hoogte van 1,28 meter. Het is ontworpen voor zes personen en heeft een motor achterin. De carrosserie is behoudend, maar de motor is nieuw en luchtgekoeld. Dit zorgt voor een uitstekend weghefvermogen. De wagen heeft een scharnier met een speciale schakeling, een pittig trekken, een grote weerbaarheid, een hoge bedrijfszekerheid, een ruim zicht en een comfortabel interieur. Het is een klasse apart, die eenmaal in Nederland vele milieuvriendelijke auto's zal verspreiden.

Nadere bijzonderheden over de Chevrolet Corvaïr

Na negen jaar studie en onderzoeken presenteert Chevrolet thans onder de naam „Corvaïr“ een nieuwe wagen, die voor velen een verrassing zal zijn door zijn volkomen nieuwe conceptie.

De compact wagen met Amerikaanse comfort

Opzettelijk noemen wij de „Corvaïr“ niet een „kleine“ wagen, want dat zou van dit nieuwe product van General Motors een volkomen vals idee geven. De „Corvaïr“ heeft inderdaad wel zeer beperkte buitenafmetingen, maar zijn interieur biedt nog altijd ruimte voor 6 personen. Het was trouwens de bedoeling van de ontwerpers wagen te bouwen, die minder plaats in beslag zou nemen en ook zou uitmunten door bedrijfszekerheid — waardoor hij dicht bij de Europese opvattingen zou komen — maar die toch op het gebied van comfort, prestaties en veiligheid aan de hogere liggende Amerikaanse normen zou beantwoorden.

Revolutionaire technische conceptie

Het opzienbarende aan de „Corvaïr“ ligt echter niet zozeer in zijn beperkte buitenafmetingen. Er bestaan nog andere Amerikaanse compacte wagens, die vaak de verkleinde versie zijn van een groter, reeds vroeger bestaand model. Maar door een bestaande wagen te verkleinen leep men het gevaar dat niet alleen van de carrosserie, maar ook van de voorwerpen van de grote wagen een flink stuk werd afgehaald. Daarom is Chevrolet, bij het ontwerpen van de „Corvaïr“, van volkomen nieuwe ideeën uitgegaan, die aan de nieuwe, geheel eigen eisen van een compact wagen beantwoorden.

De „Corvaïr“ verschilt dan ook niet alleen door zijn buitenafmetingen, maar ook door zijn constructie en technische conceptie radicaal van de ons vertrouwde Chevrolet modellen. De Corvaïr wijkt vooral door de volgende technische kenmerken van het traditionele af:

- motor- en transmissie-aggregaat in de achtersteven
 - nieuwe lichtgewicht 6-cilinder motor van het boxer-type, die voor het grootste gedeelte uit aluminium is vervaardigd
 - luchtgekoelde motor, die uitmunt door buitengewone geruisloosheid
 - onafhankelijke wielophanging voor de vier wielen
 - zelfdragende carrosserie
 - vrijwel vlakke vloer in de passagiersruimte
 - bagageruimte in de voorsteven
 - autochiel van het vliegtuigtype, die het interieur bijna oomblikkelijk verwarmt
 - wijkplaatbare achterbank voor extra bagageruimte, op de Deluxe modellen.
- Laten wij de karakteristieken en voordeelen van de „Corvaïr“ thans nader bekijken.

„Europees“ van buitenafmetingen

Wat de Chevrolet „Corvaïr“ een zeer gemakkelijk te manoeuvreren en te parkeren compact wagen is, blijkt voldoende uit de cijfers. Op een wielbasis van 2,74 m heeft de „Corvaïr“ een totale lengte van slechts 4,57 m. Zijn breedte bedraagt niet meer dan 1,70 m. De gestrekte zelfdragende carrosserie van de „Corvaïr“ is volgens de ultra-moderne strekking ontworpen. Ovvallend is haar geringe hoogte, slechts 1,28 m. Het dak is uiterst vlak en steekt een weinig boven de achterruit uit. Deze laatste is van het rotonde-type. Zowel de voor- als achtersteven volgen een licht aflopende profiellijn. Het gebruikelijke radiatorscherm was overbodig daar de luchtgekoelde motor zich in de achtersteven bevindt. In de plaats daarvan is op het front een embleem aangebracht, dat door de tweeling-koplampen wordt zellankend. De versiering is geheel sober, maar van een uitgesproken elegantie.

Ook op het gebied van constructie wijkt de carrosserie van de Amerikaanse gewoonten af: zij is van het zelfdragende type. Zoals men weet, beschikt General Motors voor deze bouwwijze reeds over een ruime ervaring in zijn Europese merken. Twee redenen zaven de doorzetting om ze eveneens op de Corvaïr toe te passen. Er kon daardoor 30% aan tariefreductie worden gewonnen en ook werd ongeveer 60% van het chassisraam-gewicht uitgespaard.

Ruim interieur

Zoals reeds gezegd, biedt het interieur plaats aan 6 personen. Ondanks de uiterst geringe carrosseriediepte, bedraagt de hoofdruimte zowel voor als achter, met de zitkussen ingedrukt, ruim 88 cm, wat toereikend is, zelfs voor personen van meer dan normale grootte. Dit kunststukje kon worden verwezenlijkt, doordat wegens de uitschakeling van de transmissietunnel een vrijwel vlakke vloer in de passagiersruimte mogelijk werd. Ook aan beenruimte is er geen gebrek, doordat het schutbord naar voren werd verplaatst, bedraagt zij voor niet minder dan 139 cm. Een grote bagageruimte is eveneens een voordeel van de „Corvaïr“: de daarvoor voorziene ruimten in de voorsteven en achter de achterbank hebben een totale inhoud van 442 liter. Daar de achterbank kan worden weggeklapt, kan voor de bagage zelfs een ruimte van 818 liter, bijna zoveel als in de grote Chevrolets, worden vrijgemaakt.

„Kleine“ 6-cilinder motor

De „Corvaïr“ is uitgerust met een nieuwe super-veerkrante 6-cilindermotor (boringslag 65,85 - 66,01) van het boxer-type, d.w.z. dat de cilinders horizontaal tegenover elkaar liggen. Door deze constructie zijn de onderdelen gemakkelijk losmakelijk, zodat de service snel kan geschieden. De zulgerverslating bedraagt slechts 2,293

liter, zodat de „Corvaïr“ op het gebied van bedrijfszekerheid beslist „Europees“ is. Het maximaal vermogen bedraagt 21 bij 4400 omw/min met een compressie 8:1.

Verbuigingskennend is het lichte gewicht van deze krachtbron. Door overvloedig gebruik van aluminium werd bijna 40% aan gewicht bespaard. Ook de opstelling van de motor in de achtersteven is wel iets zeer bijzonder. Proeven hebben bewezen, dat dit de ideale plaats was om in een zo korte wagen, evenredige verdeling van de gewichtsmassa te verkrijgen, die zowel de trkacht als het remmen en het stu gunstig beïnvloedt.

Motor en transmissie achterin maakte ook mogelijk de transmissietunnel uit schakelen, zodat voor het interieur meer ruimte beschikbaar werd. De „Corvaïr“ heeft een thermostaal versterkte luchtgeleiding, daardoor is niet alleen het onafhankelijk verbruik maar werd ook weer gewicht uitgespaard omdat een radiator aan een koelwater systeem overbodig waren. Voor een lichtgekoelde motor bezit de „Corvaïr“-krachbron bovendien de bijzondere eigenschap dat zij, zelfs volgens de strenge eisen aan een luxe wagen mogen worden gesteld, buitengewoon geruisloos is.

Onafhankelijke wielophang voor en achter

De „Corvaïr“ heeft een onafhankelijke veerde wien. Zowel achter als voor, schroefdraven gemonteerd en zeer nieuwe oplossingen toegepast om nauwkeurige wielgeleiding en minimale onafgeveerd gewicht te verkrijgen. Twee factoren die een hoofdrol spelen in de adhesion van de wielen op alle soorten van wegdekking. De achterwielen hebben ieder een geleiding met één en dwarsarm in driehoekvorm en twee aangedreven door ballast met schuifrol. Dit nieuwe, van een persaanndrijving afwijkende systeem, is verworpen om een zo constant mogelijk wieluitlijning te combineren met maximale stabiliteit in bochten.

Veiligheid

Bij de vele „Europees“ aspecten van de „Corvaïr“, bekleiden zijn veiligheid en rijkwaliteiten een speciale plaats. Door speciale onafhankelijke opvang van 4 wielen, zijn zeer gunstige gewichtverdeling en een uiterst laag zwartpunt heeft de „Corvaïr“ een bijzonder veiligheidsprofiel. Andere factoren, die de veiligheid bevestigen, zijn het zeer ruime zicht, alleen opzij maar ook in de hoogte groepeer van instrumenten en bijzorgzaam, het veiligheidsstuurmechanisme en het volgens het gewicht van de wagen buitengewoon grote voeringsoppervlak.

Wat de vakpers over de Corvaïr

• Vervolg van blz. 1

Aan het slot van zijn zeer uitgebreid beoogde valde de heer Kooihaas Revers zijn verzamelde indrukken als volgt samen:

„We zouden t reeds uiterlijk is deze wagen „een veroveraar“, vooral ook van vele vrouwenharten, elegant, fraai en werkelijk gedistingeerd, maar daarnaast is het gebodene, qua rij-eigenschappen, comfort en veiligheid van die aard, dat we — mede gezien ook de bedrijfszekerheid — de Corvaïr op onze Nederlandse automarkt, waar het aantal Amerikanen weer een stijgende lijn vertoont, een zeer behoorlijke kans geven. Het jaar 1960 zal moeten uitwijken op deze prognose juist is. Ten slotte — na al deze impressies — een woord van hulde aan General Motors, die het durft te bestaan, niet alleen om over te schakelen op „een compact-car“ propositie, maar, anders dan de tegenstanders, het aandurfde met een werkelijk revolutionaire conceptie te komen. Wie zich de moeite geeft zich even in te denken, wat dat betekent binnen het kader van het enorme productiepotentieel en de omvang van de massaproductie van „De Grote Drie“, zal bewonderend constateren, dat hiervoor „moed“ nodig is geweest.“

De Corvaïr stuurt bijzonder licht

Over het vingerlicht functionerend stuurmechanisme schreef de „Autokampioen“ o.m.:

„De wagen stuurt bijzonder licht omdat de druk op de vooras, door het ontbreken van motor en gangwiel voorin, veel geringer is dan bij de conventionele constructie. Het gevaar van een geringere stuurschiktheid als gevolg van deze verplaatste wieldruk heeft men echter op uitstekende wijze opgevangen door het gebruik van biederse velgen, door banden met een laag profiel, die sterke weerstand bieden in de dwarsrichting en door de voorbanden zachter op te pompen dan de achterbanden.“

Geruisloos

De „Auto- en Transportwereld“ schreef o.m. over de geruisloosheid van de luchtgekoelde 6-cilinder boxer-motor:

heeft weten te bereiken, hetwelk — ciaal bij de luxe uitvoering — zo gelectioneerd is, dat men als inzittende indruk krijgt met een normale wa gekoelde motor te maken te hebben. Bij het stationair lopen is de motor get arm, ook wanneer men de motorkap de achterzijde omhoog slaat. De „daard“-uitvoering, welke is voorzien een normale 3-vernallingsbak met centraal geplaatst vernallingshande over de gehele lijn iets minder geruis. Hoewel een 6 cilinder luchtgeko motor uiteraard altijd rustiger loopt een dito vier- of twee-cilinder, menen toch, dat verschillende Europese i kanten van automobielen met licht koelde motoren, ten aanzien van geluidsoverbrenging nog wel een en ander General Motors kunnen leren.“

Compliment aan

„Auto-Revue“ schreef over de e kennismaking met de „Corvaïr“ o.m. „Twee punten stonden bij de aanwezig komen wel bijzonder in de bel stelling en wel hoe de wagen zich i bocht zou gedragen, met het oog o motor achterin en in welke mate erm was geslaagd, de geluiden van luchtgekoelde motor uit het inwer te weren. Op beide punten mogen we de G.M.- niel complimenteren. Dat de motor b Corvaïr achterin zit, is nauwelijks n



vingerlichte sturing. Er bleek geen staarvastigheid. De motor is dan ook — dank zij veel aluminium — ongelooflijk licht gehouden. Bovendien is bij banden en vering zeer serieus rekening gehouden met de plaatsing achterin. Opvallend is ook de hoge grad van geruisloosheid, die men bij deze — toch luchtgekoelde — motor heeft bereikt. En eveneens de

Advertenties

Nederland: (aangeboden)

1966 Monza conv. blauw
dagelijks gebr, vele nw. onderd.
Vr.pr €5000 D. v. Heteren, 020-
6706157 dennis.van.heteren@nike.com

'65 Corvair Monza coupé blauw
z.mooi vr. Pr. €7950 Gerbert A.
Zoetermeer 06-22458266

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

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

Corvair 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



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

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

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

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

Corvair '64 coupé PG Moet nog
gespoten worden E.2750 Lommen,
Brunssum (L) 06-51319999
P. de Vries, Tel. 06-53164760.

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

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

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

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

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

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

Corvair Monza bj. 62,
Rood, autom., APK
gstockers@uwnet.nl

Onderdelen/div. (aangeb)

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

Corvair 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 Corvair; 185/70x13
merk Viking geen white wall,
M. Cramer 020-6929425 of
mrcramer@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: Bouwkits uit
'60 & '70. Alles is welkom, ook boeken
en tijdschriften over "customs & hot
rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86
Gevr. Corvair motor eender in welke
staat; christian.martinez.7@cegetel.net

Duitsland (aangeboden):

Corvair convertible 1962
102hp rood/wit prijs onbek.
<http://corvair.de/rk/rk.html>

Corvair 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. (Stationwagon=sold;
Greenbrier=sold)
contact: ts1@corvair.de

Corvair convertible '61
Klaus Dibbern Kdibbern@denk.de
Zie ook: www.corvair.de

Corvair 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 Incl. franse papieren
vanessa@pontalaligne.ch

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

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

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

Corvair sedan 1967 bl. 90K €3000
Corvair 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 Classified

CARS FOR SALE

1961, 1963, 1964 FC, 8-door sixes too. Rot free. 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1961



1961 STATION WAGON shell on rubber. \$450 sign extra. 2902 N 60 Dr. 85033. (AZ)

1961 LAKEWOOD 700, 4-door station wagon, original white/red ext and red int. Complete car, dents on both sides, auto, runs. Needs converter ring gear, floor boards rusted. Sitting outside (AZ) for 23 years. \$1,000. 928/645-3362, hair@thebigpond.com. (AZ)

1961 CORVAN, maroon (not original color). Complete truck, good condition, 3-speed, runs. Extra cab doors. Sitting outside (AZ) for 30 years. \$800/offer. 928/645-3362, hair@thebigpond.com. (AZ)

1962

1962 95 RAMPside, 164 CID motor, rebuilt heads, Ignitor ignition, alternator, 4-speed, 3:55 gears. 14x6" white spoke wheels, 185SR14 tires, front & rear sway bars, new shocks. Decent body, some rust. Many extra parts & manuals. Clear title. Located in southern California. \$2,025 OBO. Please leave message, 626/584-6957, rimisac@lycos.co.uk. (CA)

"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.

1963



1963 MONZA coupe, maroon, black interior, this car is 100%. \$7,300. For info call 917/836-6446. (NY)

1964

1964 FITCH SPRINT convertible, 140/4, last concours 2000 convention, 95+ points Senior Division car. Still in good shape, no rust, white with black top and interior. Comes with 18' Pace trailer enclosed with new rubber. \$19,500. Gene Barr, Eustis FL, 352/735-0949. (FL)

1965

1965 AZ coupe mishap rot free. Buy pc \$4,000 plus wt., pickup title \$600. Photo need want B/4. 2902 N 60 Dr Phoenix AZ 85033. (AZ)

1965 500, 4-door hardtop, beige, complete car, good body and glass, 110/PG, runs. Needs torque converter seal, no title. \$500/offer. 928/645-3362, hair@thebigpond.com. (AZ)

1966

1966 MONZA convertible, white power top & interior, fresh red paint, K-H wire wheels and knock-offs. New whitewalls, Powerglide. A real nice car. Rod Andersen, 480/488-3047. (AZ)

1969

1969 MONZA, 110/PG, 45K miles, all suspension bushings replaced. New trunk, engine lid, roof rails and door seals. \$5,900 firm. 505/527-5406 8AM-8PM MST. (NM)

PARTS FOR SALE

Clear deck lid as used by dealers in 1960. Good shape, edge shading a little faded. Info or pictures available. PU Raleigh or contact UPS for shipping. \$285. Daniel L. Stamm, 9212 Sauls Rd., Raleigh NC 27603, 919/779-0332, ncstams@yahoo.com. (NC)



New alum. fuel inlet/outlet block to replace the diaphragm block of the stock fuel pump. This block is for enthusiasts who want to run an electric fuel pump yet still have a stock appearance for concours. Will not leak. \$38+\$4 S&H. Wesley Jewett, 978/663-6200, bugclub101@comcast.net. . . (MA)

Bufflo '06 postcard Phx Charlie needed? small stuff. (AZ)

Phx Charlie ahs spoken postcard will do name item/can box. (AZ)

1963 Monza 2-door coupe, Powerglide transmission, engine compartment lid, and complete dash assembly with all gauges etc. Larry, gramdug@aristotle.net. (MN)

Bufflo '06 Phx Charlie postcard small stuff needed? (AZ)

Parts off 7 late models. 7241 Taylor Rd., E. Syracuse NY 13057, 315/656-8452. (NY)

Free of all xcept dust. Small items postcard Phx Charlie. (AZ)

Two FC bucket seats, original with original material, both are driver side, one rebuildable, one not (for parts). \$35 for both. Will not ship, but will bring to the Dallas TX area. Stephan Spence, 318/746-3357 H, 286-4162 cell, sspence@cox-internet.com, 528 Glenwood St., Bossier City LA 71111. (LA)

Bufflo '06 what pcs of year? Postcard Phx Charlie. (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)

July p6 issue two ans. Bufflo '06 looking for? (AZ)

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

Galore/gray iron too your Corvair my catalog tryin to hold line. 15¢ Bush dollar Jun 05 top. Phx Charlie. (AZ)

CORSA Classified

CARS FOR SALE

Late shells on wheels/together used cars. Early conv'ts 4-spds '63 optioned \$5,000. 1964 major done bring a seat need an interior \$3,500. Other rot free units from other ads some lates cut for V-8s don't destroy a solid unit. Quality counts? Only \$\$ when quoted it's shipped. SASE US Postal funds, 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

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 GREENBRIER window sport van. Rebuilt 110 car engine, 4-spd., new brakes, new clutch, new tires, rally wheels. Very clean and solid. Photos on request. \$4,900. 760/961-2710. (CA)

1962 MONZA station wagon, CA car 20 yrs. ago, lost indoor storage 9 yrs. ago; kids broke windshield, rear & l.r. windows! Shows 106K miles, solid, no rust thru, not original eng., auto., needs complete restoration. Offers! George Gunther, 814/825-4270, gappunther@aol.com. (PA)

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)

1962 MONZA 2-door, 4-speed, all original. Red paint, runs good, can be driven anywhere. Body good, needs some reupholstering. Always garaged in winter. Asking \$3,000. At 1126 E. 2nd St., Washington IA, 319/653-4311 evenings. (IA)

1963

1963 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)

"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.

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)

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)

1965

1965 CORSA convertible, 180/4. Engine disassembled, machine work done, ready to reassemble. Includes new +.020" forged pistons, rebuilt turbo, new Dale flywheel, electronic ignition, pistons and rods balanced and assembled. Heads resurfaced and rebuilt with new valve guides, triple angle valve seats, set for .440" lift, combustion chambers CC'd. Bodywork finished through prime. Needs new interior, new top, keys. Many new parts. Will need to be towed or trailered. \$2,000. Charles Reeves, 270/554-9920, chasreeves@vci.net. (KY)

1965 MONZA 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 MONZA sport sedan, 110/PG, 103K miles, Sandalwood Tan over fawn, LA-built, working AIR system. Nicely optioned: AM/FM, clock, wood wheel (non-telescoping), 3-bar spinner covers, bumper guards, factory tinted windows, Vette luggage rack, spare tire lock, full width front and twin rear floor mats, original door edge and gas door guards, front running lights on w/headlights, headlights on warning buzzer, trunk, engine compartment, ash tray and glove box lights, parking brake engaged flashing indicator, 4-way flashers w/ inside flashing indicator, below dash interior lights, Halogens, daytime running lights, automatic "Twilight Sentinel" lights. Original keys w/intact knock-outs and Protecto-plate warranty folder. Very clean trunk, interior and engine compartment, chrome front seat "side bars" from a Corsa, dual master cylinder, electric fuel pump, five Michelin XH4 185/80/13 5/8" white walls (about 15K miles, rotated annually, spare never down), deluxe seat belts front and rear w/ front outside retractors, dual OSRVs. Carpeted package shelf and back of fold down back seat. Repainted (original Sandalwood Tan) in 1979, ready for an update, bumpers are good, undercarriage reflects its age and mileage, leaks a bit of oil

(does not use any) and trans fluid when parked, small bits of surface rust in lesser visible areas, stone chip filled in 1996, lower right windshield, couple of recent scratches and very modest dent on left side of trunk. Looks original, less indicated alterations, maintained by Larry Claypool and the Vair Shop since my purchase in 1992 at 72K miles, at least one oil/filter change a year, Seth's wires, other attention as needed, service records included. Have always used 92-3 unleaded, does not ping. Not concours, but a great driver/tour car; very reliable/practical. Driven to Chicago/01 and Lexington /04 conventions, in car display at both. Regrettably must sell by November 1, lost storage, can send 35mm photo package. \$5,500, or \$5,750 in three payments over the balance of the year, \$500 of which to go to The American Red Cross/Katrina Relief; if you own a business and can process credit card transactions, payment can be made via credit/s issued to my Visa card. Ed Thompson, Milwaukee, 414/277-5231, ext@quarles.com. (WI)

1966 CORSA coupe, 140/4, yellow with black interior. 92K original miles. I am second owner. 4-speed. I have all records of car since it was bought. Great condition. \$3,500. Lindsay, 252/830 1670. (NC)

1967

1967 500 coupe, extensive body work. Good project or racer car. 95% complete. Have suspensions, motors, trans with no restoration. BO cheap. Richard Winchester, 301/490-7299. (MD)

CARS WANTED

1965-67 CORSA or MONZA coupe, no rust, low miles, prefer 4-speed. Pat, 636/398-8720. (MO)

PARTS FOR SALE

1963-64 NOS rear speaker and grill, no wiring or control, part #985590, \$50. 1965-66 NOS red front rubber full width floor mat, part #986484, \$50. 1965-66 NOS Corsa horn button, part #3869474, \$50. 1965-68 NOS clutch cable, part #3908320, \$45. John, 336/672-1467. (NC)

NOS parts: 1965 front grill bar \$350, 1964 front grill bars \$125, 1963 front grill \$350, 1962 front grill end sections \$100, 1964 rear air grill \$300, 1962 wagon rear air grill \$200, 1964 headlight bezels \$200, 1962-64 turbo engine hood emblems \$120. Early model show quality bumpers \$600, 1 set bumper guards. Edward Morse, 10 Livingston Rd., Meredith NH 03253, 603/279-9819. (NH)

Quitting Corvair hobby after 25 years. Approx. 300 misc. late model parts left. Includes Otto Parts big bore kit, basic Corv-8 kit, and Clark's Ultimate carb kit. 75% on Clark plus shipping. Call or write for list. Richard Winchester, rwinchester@comcast.net, 301/490-7299. (MD)

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.



SWISS CORVAIR CLUB

EUROMEETING 2006

9-10 SEPTEMBRE/SEPTEMBER

Réservez dès à présent les 9 et 10 septembre 2006. Rencontre prévue dans la région de Nancy (F).

Reserviert jetzt schon 9. und 10. September 2006. Das Treffen wird in der Umgebung von Nancy (F) stattfinden.

Reserveer nu reeds een lang weekend rond 9 en 10 september

De internationale **EUROMEETING** zal plaats vinden in Nancy, Frankrijk.

Er zullen allerlei activiteiten plaatsvinden

De Corvaair Club Nederland zal proberen twee extra camping/hotel overnachtingen rond dit weekend te organiseren.

Nadere instructies volgen.

Fijne Kerstdagen en



een Corvairrijk 2006