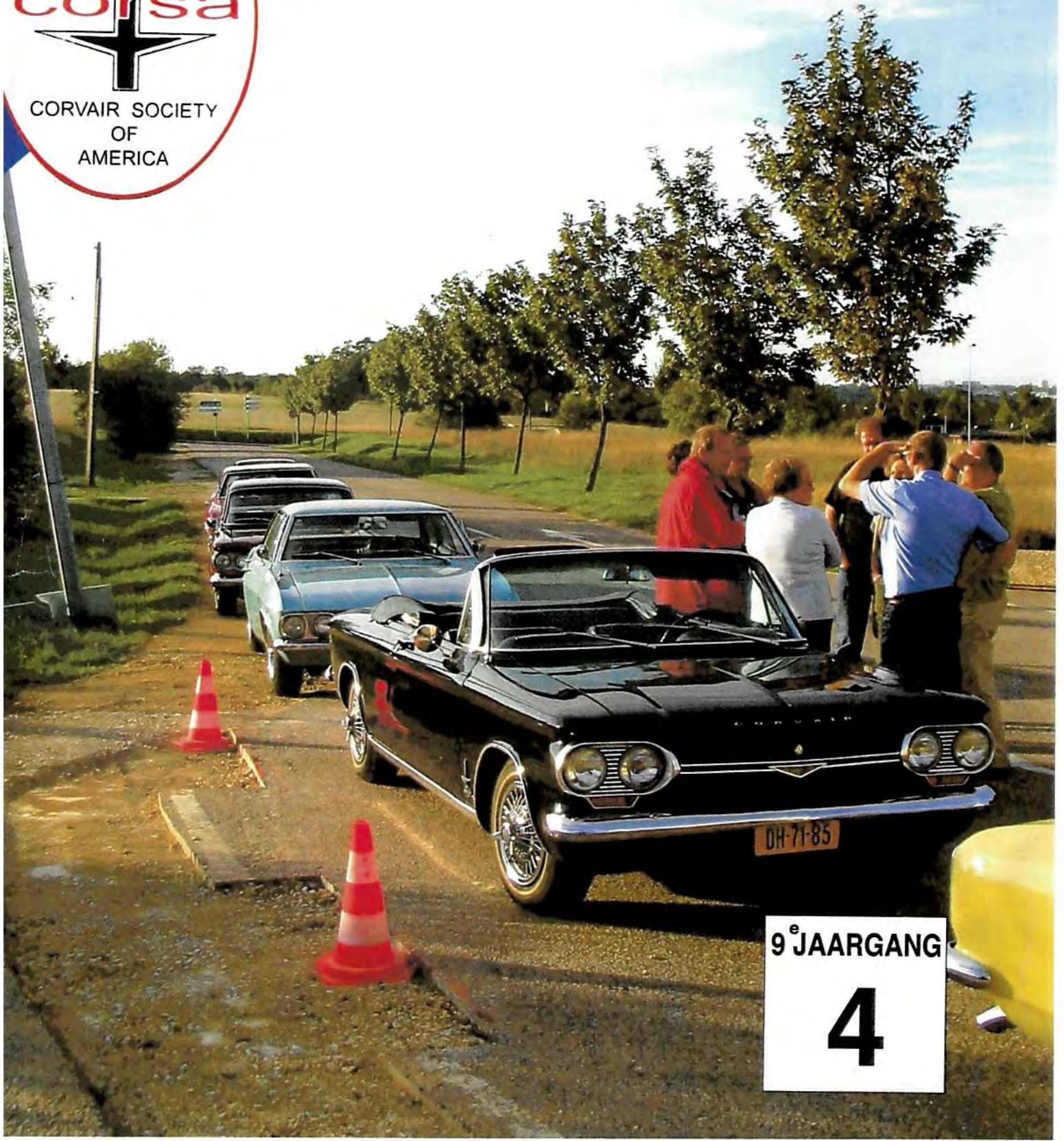


Corvaal Club Nederland

VAIRMAIL



9^e JAARGANG
4

Tonawanda Powertrain

General Motors Powertrain (GMPT) Tonawanda Engine, located in the Town of Tonawanda, N.Y., is the largest engine producing facility in the world. The three plant complex covers almost 3.1 million square feet of floor space on a tract of more than 130 acres. Tonawanda builds the following engines: the Ecotec 2.2 Liter, 3.4 liter V6, 3.5/3.9 liter HVV6, Inline 4 cylinder, Inline 5 cylinder and 8.1 liter V8. About 1.2 million engines are manufactured at the engine complex annually.

Tonawanda Engine Community Involvement

The employees at Tonawanda Engine have a strong commitment to the local community. Both GM management and the UAW continue to work together supporting initiatives that benefit the local community and citizens.

Involvement includes:

- The United Way of Buffalo & Erie County
- The American Cancer Society
 - Making Strides Breast Cancer Walk
 - Hope Lodge
- Variety Club Telethon
- Buffalo Alliance for Education
- Buffalo Community School #53
- Buffalo Engineering Awareness for Minorities
- Camp Good Days
- Crippled Children Cradle Beach
- Buffalo Urban League
- Boys & Girls Clubs of Western New York
- Buffalo & Batavia Veterans Hospitals
- UAW/GM Annual Auto Show & Expo
- Buffalo Auto Show

THE WORLD'S BEST ENGINES THE BEST CARS, TRUCKS &

Ecotec 2.2L



Liter - 2.2
H.P. - 140 @ 5600rpm -
145 @ 5600rpm
TQ - 145 lb.-ft. @
4400rpm - 155 lb.-ft. @
4000rpm
'04 CY Production -
510,468 engines
'05 MY Products -

Chevrolet: Cobalt, Malibu Classic, Cavalier;
Pontiac: Grand Am;
'06 MY Products: Chevrolet: Cobalt, Malibu Classic, Malibu, HHR; Saturn: ION

8.1L V8



Liter - 8.1
H.P. - 225 @ 3600rpm -
330 @ 4200rpm
TQ - 350 lb.-ft. @
1200rpm - 450 lb.-ft. @
3200rpm
'04 CY Production -
70,800 engines

'05 MY Products - Chevrolet: Silverado, Suburban, Avalanche, Kodiak; **GMC:** Sierra, Yukon XL; **Commercial and Marine applications.**

3.5/3.9L HVV6



Production begins 2005
Liter - 3.5 & 3.9
3.5 HP - 210 @ 5900rpm
TQ - 220 lb.-ft. @
2800rpm
3.9 HP - 240 @ 5800rpm
TQ - 245 lb.-ft. @
2800rpm

'06 MY Products - Pontiac: G6; **Chevrolet:** Impala, Monte Carlo (Future products to be announced mid-2005)

GMPT Tonawanda Plant History Highlights

1937 Ground broken for construction of facility overlooking the Niagara River.

1938 Initial production of 6 cylinder motors (10,502) and axle assemblies (21,000) started at the "Chevrolet Motor and Axle Plant."

1941-45 Total facility turned over to production of 14 and 18 cylinder Pratt and Whitney aircraft engines and a limited number of G.E. jet engines. In addition construction of a 750,000 sq. ft. Aviation Engine Plant, owned by the government and operated by Chevrolet, was completed. Over 64,000 aircraft engines were produced.

1946-49 Production resumed on 6 cylinder engines at the "Chevrolet Tonawanda Motor Plant" - axle production transferred to Chevrolet Buffalo.

1951 Components for Wright 18 cylinder aircraft engines produced along with commercial production due to the Korean War.

1952 Aviation Engine Plant reactivated for Korean War production of Curtiss-Wright aircraft engines. Components also produced in Motor Plant while maintaining commercial production.

1953 Built the first of the aluminum piston engines, a 235 cubic inch rated at 115 H.P.

1955 Began producing a 265 cubic inch (c.i.) V-8 engine rated at 162 H.P. with manual transmission and 170 H.P. with powerglide. The 235 L-6 was still available.

1958 Began producing the 348 c.i. "W" series engine exclusively at Tonawanda.

1959 Began producing the 140 c.i. Corvair engine.

1960 Corvair engine converted to 145 cubic inch. The former Aviation Engine Plant, with its useable 535,000 sq. ft., was purchased



'04 CY Pr
'05 MY Pr
GMC: Can
'06 MY P
Hummer.



'05
Car
(Th
en;

Van de redactie

"We kijken alweer vooruit naar de volgende activiteiten om daarvan een reportage te maken". Dat schreven we vorige keer in deze kolom. Nou dat is prima gelukt. Ondanks dat er wat schoonheidsfoutjes in de organisatie zaten, was het internationale treffen in Nancy een prima aangelegenheid om kennis te maken met de andere Europese Corvair liefhebbers. Dit kwam mede door het prachtige weer waar we volop van konden genieten en menig cabrioletdak is daar dan ook omlaag gegaan. Zelfs voor de in onze auto's minder geïnteresseerde dames was Nancy dé gelegenheid om eens in het buitenland te gaan 'shoppen', en waren er natuurlijk genoeg bezienswaardigheden te bezoeken.

Ruud Keers tekende voor een verslag van dit treffen in ons blad, en Guus de Haan zorgde dat er een artikel in het Corsa Communiqué gaat komen. Voorts waren we op het circuit van Zolder. Daar zouden een aantal clubs en waren 'kooplui' aanwezig zijn. Het was een gezellige niet al te grote happening waarbij men niet stil hoefde te zitten.

Nu staat het winterseizoen alweer voor de deur en gaan we onze geliefde speeltjes op stal zetten voor zover dat mogelijk is. Een beschermhoes kan daarbij ook al een wereld van verschil maken. Maar eerst zullen we nog genieten van de laatste zonnestralen waarover we in september en oktober niet te klagen hebben gehad. Er gaan stemmen op om het nieuwjaarstreffen ergens in het midden van ons land te organiseren. Dit om het andere leden wat makkelijker te maken ons met dit treffen te bezoeken. Meer hierover in onze volgende editie.

Behalve het verslag van Ruud Keers in dit blad, is er ook een 'ingezonden stuk' van Arend Huisman, ook weer een nieuw lid sedert dit jaar. Daarnaast is er een levendige communicatie geweest over technische problemen zodat we daar ook wat over schreven in de regelmatig terugkerende 'Technische Tips'.

Om dit soort inzendingen te stimuleren zou het goed zijn wanneer leden elkaar eens opzoeken. Vaak is er behoefte aan belangstelling wanneer iemand met een project bezig is en het levert een behalve kennis, ook een amicale band op. Bovendien heeft men een onderwerp om over te schrijven in ons blad. Ronald Vijsma zorgde er weer

voor dat we een fraaie omslag kregen. Met het grote aantal foto's die hij maakte in Nancy kan hij daar nog maanden mee vooruit. We hadden de keuze uit een stuk of vier mooie individuele foto's maar kozen voor een gezamenlijk 'optreden' op de cover. Voor deze editie geldt dan ook weer: Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

9^e jaargang nr.4
okt.nov. /dec. 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/
contributie: 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 entree € 5
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis.

Website

In een van de vorige edities hebben we er melding van gemaakt dat ene Mike Thijssen zich had gemeld als nieuw lid van onze club. We vergaten erbij te vermelden dat Mike een website heeft lopen over de restauratie van zijn verworven Greenbrier. Als je wil zien hoe zijn vorderingen zijn, kijk dan op <http://www.greenbrier.tk/> of op een zoekmachine onder de naam Mike Thijssen Greenbrier. Hij heeft er ook een forumpagina op lopen zodat je je

eigen commentaar, naar we aannemen, positief, kunt neertikken.

Nieuwe leden

Op onze bescheiden bijeenkomst op het circuit van Zolder zagen we Ruud van Rijkom uit Nieuwegein. Ruud heeft zich enige tijd geleden aangemeld als nieuw lid en wilde wel eens wat Corvair clubleden ontmoeten. Helaas was de opkomst van dien aard dat we van een clubtreffen niet konden spreken. Maar daarover elders in dit blad. De auto van Ruud is een '69 convertible, een wagen die we al kenden maar enige tijd uit het oog verloren waren. Ruud en zijn zoon Richard hebben schik met de auto en willen hem in de komende tijd goed en mooi maken.

We zien er naar uit; in ieder geval, welkom in onze Corvair Club.

Agenda

Oktober

20-22 Retro Festival Brussel
28-29 Oldt. Beurs Hoogstraten (B)

November

4-5 Retromobile La Louvière (B)
12 Oldtimer beurs Casino Spa
18-19 Oldtimerbeurs Autotron
Rosmalen

December

1-10 Essen Motor Show
2-3 Oldtimerbeurs Eelde
8-10 Vehikel Auto & Motor Utrecht

Het Loo

Ruud en Annemiek Keers waren op paleis 't Loo. Een verslag elders in deze editie.

Te Koop

Op onze advertentiepagina's staat omlind een advertentie van Rob van Wylick. Hij biedt zijn 1966 coupé te koop aan omdat hij er geen tijd meer voor heeft. De wagen is grotendeels gedemonteerd maar compleet, en met nederlandse papieren. Via dit arteketje willen we deze verkoop extra onder de aandacht brengen omdat we geen foto van dit project hebben.

Prototype

General Motors heeft weer een prototype gelanceerd onder de rare naam Holden Efijy. Hebben we van zulke acties niet eerder gehoord, bijvoorbeeld met de Corvair? Je zou gaan denken dat dit heel serieus gaat worden omdat het hier toch duidelijk gaat om een nostalgische trek met de '49-'54 Chevrolets typische neus. Welliswaar met een vleugje Pontiac

erin, zodat deze retrowagen ook nog wel eens Pontiac zou kunnen gaan heten mocht hij daadwerkelijk op de markt komen.

Of het een verkoopsucces als de PT Cruiser gaat worden is te betwijfelen omdat dit model toch wel erg klassiek lijkt. Maar leuk is ie wel! Als het niet zo ver komt hebben we in ieder geval nog wat foto's om ons aan te vergapen.



Ontwerpwedstrijd

Nu de donkere wintermaanden er aan komen en indachtig het bovenstaande artikelje stoeien we met het idee om een Corvair ontwerpwedstrijd uit te vaardigen. De retro ontwerpen komen de laatste jaren uit de lucht vallen en we denken dat een Corvair in dat rijtje niet mag ontbreken. Omdat niet iedereen pen, potlood of viltstift even handig kan hanteren maken we er geen punt van als er alleen een beschrijving ingestuurd wordt. Natuurlijk willen we graag een handje helpen als iemand niet geheel uit "de verf" komt. En zoals altijd zullen alle 'ontwerpen' en ideeën in dit blad gepubliceerd worden.

Jubileum

Volgend jaar bestaat onze club 10 jaar. In september 1997 begonnen we voorzichtig met het verspreiden van een blad dat toen nog leden moest werven onder nederlandstaligen in de Benelux. dit onder de vlag van de Franse Corvair club. Dat duurde echter niet lang, want al gauw lieten het bescheiden aantal Nederlandse leden weten dat er een eigen club best in zat. Over het hoe en waar we dat gaan vieren is nog niet nagedacht. Grote kans dat we uit het buitenland geestverwanten mogen begroeten. Als iemand een idee heeft horen we dat graag.

Reporters

Voor ons blad zoeken we reporters die de projecten van de diverse clubleden eens willen bezoeken. Het is niet alleen leuk en interessant maar ook goed voor de onderlinge sfeer. Vaak werkt het stimulerend voor degenen die met een project bezig zijn. Dus ga op pad, en laat het ons dan weten!



OLDTIMER BANDEN

Voor auto en motorfiets

Classic Tire
Oldtimer banden

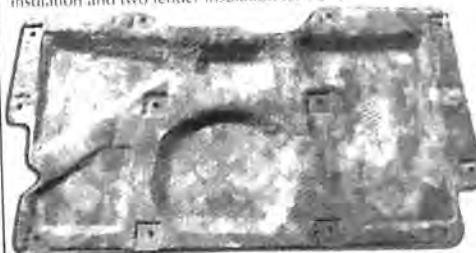
Wij hebben de band voor uw oldtimer of klassieker, ook met wit zijvlak. Hielbanden voor auto en motor.

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

Levering ook in België

Molded Hood and Fender Insulation

After 33 years we finally have exact molded hood and tender insulation! Correct color, thickness, fit, and the hood insulation even has the original "dots." See our 2006 supplement or Internet site (What's New!) for more info. Shipping weight is high due to size (we will not fold or roll to ship). We can ship up to three hood insulation for 30 lb., two tender insulation for 70 lb., and a set of hood insulation and two tender insulation for 70 lb.



Item	Part No.	Order Quantity		
		1	2-4	5+
Hood	C135RD	\$69 ea.	\$65 ea.	\$62 ea.
Set of Retainers	C137BA	\$9.40 set		
Right Fender	C136ER	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Left Fender	C136FL	\$65 ea.	\$62 ea.	\$59 ea.
Full Set	C135R6	\$179 set		
Save \$\$, you get a molded hood & left & right tender insulation set (hood retainers included)				

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



It's CLARK'S if it's

CORVAIR Parts

CLARK'S
31st yr.

- Over 10,000 different new parts
- Over 3,000 used parts
- Over 650 pages of parts

- Also buying new, used, and NOS parts. Call or write Mark or Cal for quote.

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

Parts! ● Get your 2002-06 catalog ● Service!

(CLARK'S 3 catalog set) \$6.00 rushed (U.S.A.), Canada & foreign more
Includes: main catalog (over 400-pgs.), specialty cat (210-pgs.), and price list & supplement

CLARK'S CORVAIR PARTS, INC.

400 Mohawk Trail Box C, Shelburne Falls, MA 01370 • 413-625-9776
www.corvair.com • e-mail: clarks@corvair.com

Tucker deel 4

Aan het werk II

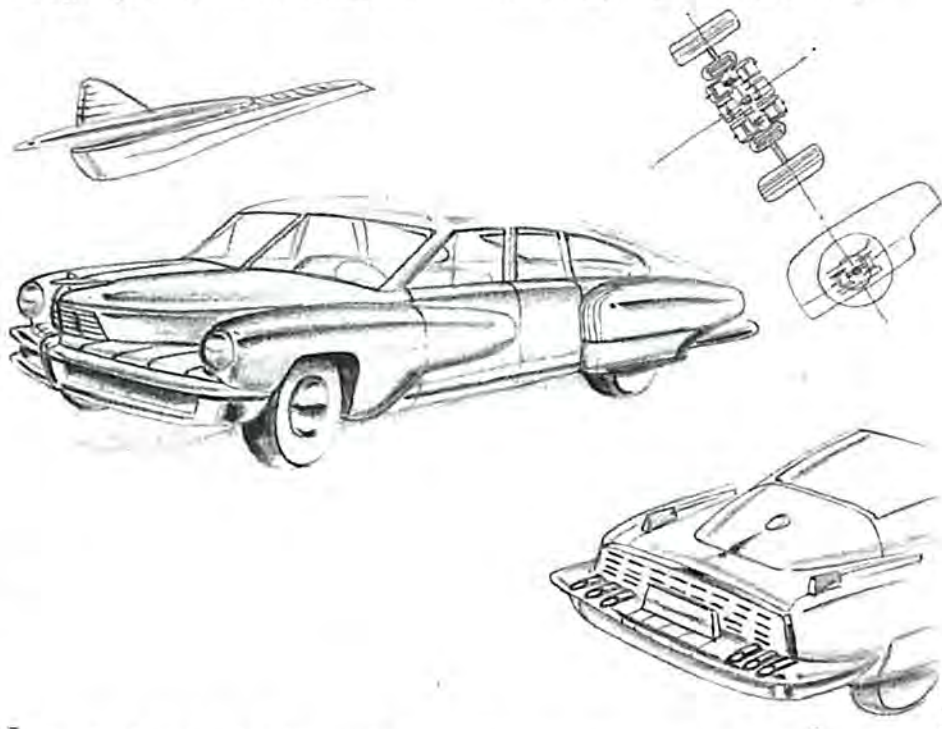
De dagelijkse rit vanuit ons kwartier in Southmoor naar de studio's binnen de omheining van de Tucker fabriek ging soms per taxi maar meestal met de bedrijfsauto die bestuurd werd door de zoon van Ralph Hepburn. Hepburn sr. was destijds een van de meest gerenomeerde racers in de Amerikaanse race geschiedenis. Door de talloze interessante gesprekken die we tijdens deze ritten voerden met deze man, die waarschijnlijk zijn interesse in de automobiel al kreeg toen hij zijn eerste woordjes leerde, werden we ondergedompeld in in de wereld van de auto. Ralph Hepburn die nu technisch adviseur binnen het bedrijf was en als regionaal manager voor de westkust was aangesteld, werd ook gezien als toekomstig leider voor de raceprogramma's die in het verschiet lagen. Dit programma hield ook in dat hij een team moest inleiden voor de Europese Grand Prix van 1950.

Hepburn kwam echter tragisch om het leven tijdens oefensessies voor de races op het circuit van Indianapolis in 1948. Met zijn dood werden ook alle Tucker raceplannen stopgezet.

Met het werk aan onze houten armatuur begonnen we aardig op te schieten en kwamen we in de gelegenheid ons nu te concentreren op de papieren schetsen met de details. We maakten meerdere wijzigingen en die voorstellen toonden we onze meesters. Read Viehmeister en Budd waren een poel van ideeën, en ik prees mezelf dat ik zulke goede ideeën daadwerkelijk mocht omzetten in zicht- en tastbare vormen voor 's werelds meest ambitieuze autoproject.

We ontwierpen een auto in de tijd dat chromen en roestvrij staal een opmars maakten, maar we waren er allen van overtuigd dat de vorm van de auto de meest essentiële herkenning zou moeten zijn. In opdracht van Preston Tucker zou de wagen een blijvende indruk moeten maken zodra hij gezien werd. Dit stimuleerde ons met het toepassen van hoekige vormen, ronde achterkanten en eliptische lijnen in de contouren. Nu was de tijd aangebroken voor de radiatorpartij. De rechthoekige radiatoren van de twintiger en begin dertiger jaren hadden plaats gemaakt voor gestante en gegoten verchromde facades die soms op wafelijzers, dan weer op vogelkooien

leken. Een paar Ford '37 eigenaren adoreerden hun grilles zo, dat ze een blikken vogeltje schroefden in een kleine opening van die grille.... Vooroorlogse Peugeots hadden de tralies zo dun dat de koplampen erachter geplaatst konden worden. De Tucker uitdaging werd er niet eenvoudiger op omdat Alex Tremoulis en



Preston Tucker zich niet uitgesproken hadden over bepaalde ontwerp schetsen. Ze wisten zelfs niet of die grille er aan de voor- of aan de achterkant moest komen. Ze hadden wel talloze ideeën, waarvan sommige vrij exotisch. Een daarvan was een gevind opening onder de voorbumper met dikke buizen door de dorpels naar de motor achterin. Een andere was dat er grote openingen kwamen aan het begin van de achterschermen.

Intussen had Preston Tucker bepaald dat de vloeiende lijnen van de wagen tot zo ver vast lagen. Er werd ons verteld dat de frontpartij boven de bumperlijn in ieder geval niet te zwaar moest gaan worden, maar de scherpe benadering van Tremoulis en Lawson werden wel verworpen. Met deze tweeslachtige opdracht werden we opgezadeld.

Een nieuw interessant aspect diende zich tijdens de ontwikkeling aan met de aanwezigheid van een zekere William Stampfli. Deze man had de houding van een Italiaanse graaf, de fysieke verschijning van een worstelaar, de glimlach van een goeroe en de kennis van een topingenieur.

Hij bezocht ons project regelmatig, en leverde altijd lovend commentaar op onze vooruitgang. Op een dag toen ik met hem langs het metalen prototype liep, vroeg hij mij: "Wel Phil, hoe vind je het hier?"

"Dit is prachtig; geweldig om deel uit te mogen maken van zulk een onderneming." In die tijd was ik erg

Evaluatie schetsen van Philip Egan gemaakt tijdens de ontwerpwerkzaamheden aan de Tucker carrosserie

nieuwsgierig naar de motor die er in "onze" auto geplaatst ging worden, en ik vroeg hem dan ook "Meneer Stampfli, wat is de status van het motorprogramma?"

"O, we hopen de gietvormen van de krukast en de cilinders deze week nog te krijgen" antwoordde hij. "Het schiet al op, een prachtige motor. Tucker heeft een van de beste ingenieurs er op zitten en die komt met iets dat precies goed is".

"Gietvormen deze week?" herhaalde ik bij mezelf; "Welke motor had hij moeten zeggen". De Tuckerfabriek was geld aan het vergaren van verkochte auto's, terwijl ze niet eens een motor voor die auto hadden! Hier werd reeds een prototype gemaakt van metaal terwijl ze nog niet wisten hoe die auto zou moeten gaan rijden!

Het was in het tweede kwartaal van 1947 en er kwamen orders binnen voor het leveren van auto's in 1948. Het werd me onduidelijk, de mist kwam opzetten. En het waren niet

alleen wij, maar ook de technische afdeling werd deel van een drama dat zich de komende tijd ging afspelen. Ik kreeg nooit duidelijk een naam te horen van die 'topingenieur'.

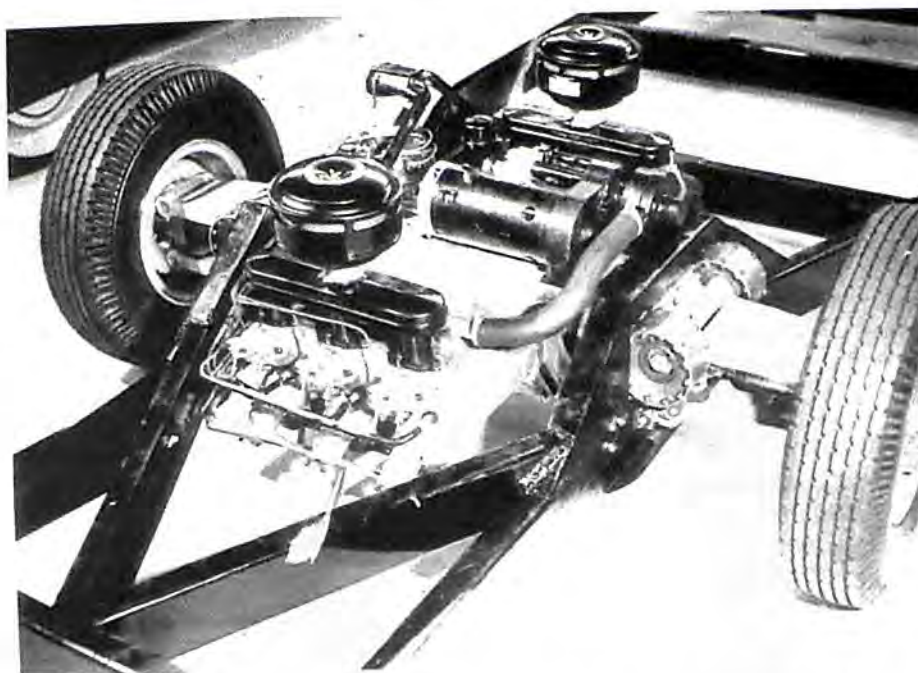
De naam "Jimmy" (mogelijk Jimmy Sukayama van ontwikkeling) was vaak te horen als vader van de motor, maar daarover werd aan ons in de ontwerp-hal nooit duidelijkheid gegeven.

De vraag waarom Preston Tucker koos voor een grote, lage toerenmotor voor zijn droom en het uitblijven van een beproefde motor en aandrijftrien was van essentieel belang voor dit project.

Het gebrek aan een passende motor was ook het debacle geweest van de Cord L-29, faalde de komst van de Lincoln Zephir en haalde een flinke streep door de rekening van de Kaiser-Frazer die oorspronkelijk als voorwiel aangedrijver bedoeld was!

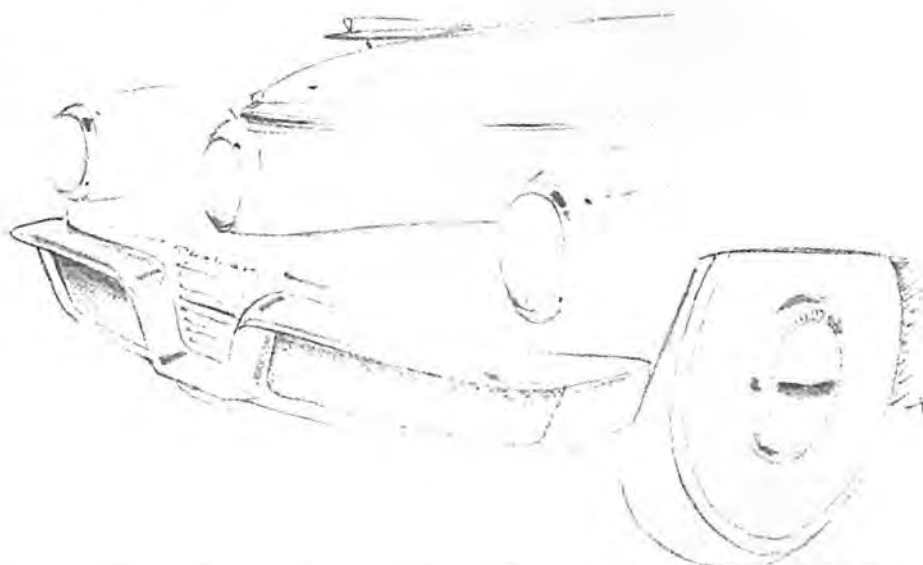
De onthullingen van Stampfli begonnen bij mij grotere consequenties aan te nemen toen we de briefing van Alex rond het body project aanhoorden. De configuratie van de auto was inclusief motor achterin, maar zonder de met zoveel grootspraak aangekondigde hydraulische pomp en hydraulische motoren op de wielen die zorgden voor de zo hoog aangeprezen "Flowing Power".

Op een of andere dag tussen 1 januari en onze deelname aan het project, moet Preston Tucker de feiten van de natuurkundige wetten gesnapt hebben en het hele idee toen overboord hebben gegooit. Hoe hij die feiten ervaren heeft weet ik niet maar de meeste ingenieurs wisten dat het in 1947 niet mogelijk was met hydraulische vloeistof voldoende druk op te bouwen om een auto genoeg acceleratie en snelheid te kunnen geven. De kracht die daarvoor nodig was zou enorm moeten zijn. Het was inderdaad zo dat Tuckers idee zeer vooruitstrevend was in die tijd, hij had bedacht een grote motor dwars te plaatsen in de auto en grote hydraulische koppelvormers aan beide zijden van de krukas. Deze zouden aangesloten worden op hydraulische motoren aan elk onafhankelijk geveerd achterwiel. Zes individueel gegoten cilinders werden gegroepeerd in twee trio's aan elke kant van de krukkast. Een gekoeld spuitstuk voedde elke cilinder op zijn beurt. Individuele cilinders waren sinds jaren niet gebruikelijk voor vloeistof gekoelde motoren. Elke van de twaalf in- en uitlaat kleppen zou ook



hydraulisch aangestuurd worden, en er was ook een grote dynamo en een mammoet-starter geprojecteerd. Dit zou inderdaad een geheel nieuw technisch concept zijn voor de naoorlogse periode in de auto industrie.

Hierboven de dwarsgeplaatste motor. Het eerste idee, met aan beide zijden hiervan hydraulische pompen werd al in een beginstadium naar de prullenbak verwezen.



De afwezigheid van deze technische openbaring zou onheilspellend worden voor overtuigende persoonlijkheid van Preston Tucker. Zijn ideeën en charisma hadden duizenden mensen overtuigd om imposante credieten aan het project te besteden.

Zou hij op een of andere manier een wijziging kunnen doorvoeren? Het was zeker nog de moeite waard om door te gaan.

Een van de ontwerpen van de frontpartij met Read Viemeister's "steerhorn" bumper die uiteindelijk werd verkozen als definitieve vorm.

Wordt vervolgd.
Volgende keer: Naar de klei!

Op Zolder...

Zo wordt in de volksmond vaak het circuit genoemd wanneer er een race op het circuit van Terlaemen gereden gaat worden. Een keer per jaar eens geen race maar een bijeenkomst georganiseerd voor alle clubs die daar zin in hebben.



Het was druk in de pits.

Vorig jaar hebben we het al eens gepubliceerd, maar toen was er geen enkele reactie om er naar toe te gaan. Dit jaar hebben we de publicatie nog groter gemaakt door een aankondiging op de binnen kant van de omslag van ons blad af te drukken. En zowaar er was één reactie; die kwam van Ruud van Rijkom. Hij wilde als kersvers lid wel eens met ons kennis maken.

We togen naar het evenement en het duurde niet lang dat we de vaalgroene '69er convertible



Van alles, tot caravans toe, werd er aangevoerd.

voorbij zagen komen, en een plaatsje zoeken in LeMans opstelling tussen de rest van de aanwezige auto's. Bij hem was



zijn zoon Richard. Na een uitgebreide kennismaking gingen we elk weer onze eigen weg, met de vooruitzichten dat we elkaar regelmatig nog wel zouden ontmoeten in de pitsstraat of de aanvullende parking erachter. Er waren allerlei stands te bezoeken met een variatie van artikelen. Ook de standhouders met het uitgesproken 'oud ijzer' waren aanwezig. Nu is deze locatie niet alleen een beurs of markt zo je wil, maar meer een ontmoetingsplaats voor allerlei clubs die met elkaar contacten willen leggen en tevens om op deze manier 'naar buiten te treden'.

Dat zou voor de Corvair club een plaats bij uitstek kunnen zijn om eens wat

Belgische leden aan te werven. En zowaar, er kwam plotseling een Belgische Corvair aanschuiven. Het was een witte cabriolet uit 1966. De eigenaar had gelijk die van Ruud in het oog en spoedde zich dan ook naar

Temidden van luchtgekoelde soortgenoten werd de Corvair geparkeerd.

om in contact te komen met Ruud. Toen wij er later bij kwamen hadden we nog een geanimeerd gesprek, terwijl Ruud aanstalten maakte om weer te vertrekken naar Nieuwegein. Dit vanwege de problemen die hij met de wagen had en die elders in dit blad beschreven worden. (Technische Tips). De Belgische Corvair was een USA import, en was aangeschaft in Eindhoven. De man had de wagen nog niet zo lang, en een kennis of buurman van hem zou er ook een hebben. Deze zou een vastzittende motor hebben en via onze club zou hij graag een





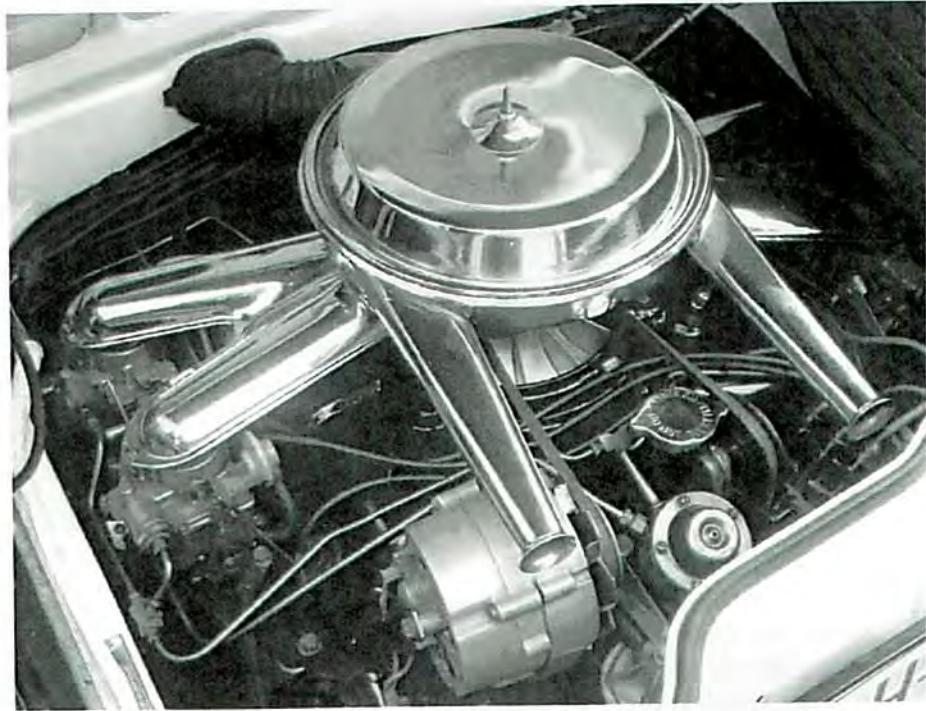
Het interieur mocht er zijn. ander blok voor hem willen zoeken. Voordat we elk onze eigen weg weer zouden gaan, spraken we af dat hij via e-mail weer contact met ons zou opnemen. Helaas is dat tot op het moment van

samenstellen van dit blad nog niet gebeurd. Het circuit van Zolder, of Terlaemen zo je wilt, is bijzonder geschikt voor een happening als deze. Er is binnen de omloop een camping gelegen waar voor schappelijk prijzen gekampeerd kan worden in een bosrijke omgeving. Ofschoon de camping slechts één ster mag voeren ligt er op 500 meter een verwarmd zwembad.

Wellicht dat we ons volgend jaar hier als club kunnen presenteren en we er een leuk clubweekend van kunnen maken.

Foto's Richard van Rijkom

Onder de kap mocht de 140pk sterke Belgische Corvaïr gezien worden



De la Corvaïr dans l'air

Des amateurs venus de Suisse, d'Allemagne de Hollande et de France se sont retrouvés à Nancy.



Un petit bijou qui fascine certains.

Photo Dominique GHARTON

Une trentaine de Corvaïr place Carnot, hier en fin de matinée. Une réunion regroupant les Corvaïr-Clubs de France, Suisse et Hollande. Les 33 amateurs de ce petit bijou fabriqué par Chevrolet en 1959, avaient choisi Nancy pour se retrouver et partager leur passion. « Il y a des amateurs de Suisse, d'Allemagne, de Hollande et de France », se réjouit le président du club France, Pascal Dupuis, qui, lui, a fait le déplacement depuis la région parisienne. Le groupe s'était installé au camping de Brabois pour le week-end.

« Nous sommes descendus tous en cortège vers le

centre-ville mais en arrivant place Carnot, il ne restait plus que trois voitures », sourit Bernard Willi, le président suisse. « Enfin, tout le monde a fini par se retrouver ! » Pendant qu'une majorité de conducteurs parlaient carrosserie et moteur au soleil, leurs chères et tendres épouses arperchaient les boutiques du centre-ville. Avant d'être rejointes par leurs compagnons, dans l'après-midi pour une visite de Nancy. « Une bille magnifique ». Et une répétée « en cortège » si possible - programmée en fin de journée sur le camping pour un barbecue en commun.

Weekend Nancy

Wij vertrokken vanuit Amsterdam.....

Nemen we de coupé, of de cabriolet? Of beiden ????

We kozen voor de cabrio, omdat het weer er erg goed uit zag en goed zou blijven.

Alleen, we hadden met deze Corvaair nog nooit een lange afstand gereden. In tegenstelling tot de coupé, waarmee we met regelmaat in België puzzelritten gereden hadden. Om het rustig aan te doen vertrokken we op donderdag richting Lanaken bij Maastricht, alwaar we hebben gelogeerd. Volgende dag om 11 uur vertrokken richting Nancy.

Vóór Luik contact gezocht met Guus de Haan, wetende dat ook hij onderweg was.

Alles oké, hij reed op met Ad Dijkstra. Tot mijn verbazing, terwijl ik sta te bellen met Guus, rijden "Leon met Gerda en Ronald en Pierre met de Corvette als hekkensluiter, het parkeerterrein op." Met elkaar doorgereden. Alle wagens deden het opperbest!



Regelmatig hebben we contact gehouden met "club Guus en Ad". Uiteindelijk waren zij nog eerder bij de camping dan wij! Hadden we dan te vaak koffie gedronken? Guus had er een simpele verklaring voor, wij hebben turbo's.

Het weekend kon beginnen! Tenten opzetten en naar hotel IBIS in Nancy, alwaar wij geboekt hadden en zoals bleek ook een aantal leden van de Zwitserse Corvaair club. Leuk om te zien hoe het parkeerterrein vol stond met Corvairs. (zie foto)

Daar gingen we ook die avond samen het diner nuttigen na een lange reisdag. Het duurde wel even voor we aan tafel gingen maar geen nood, we hadden veel te bespreken.

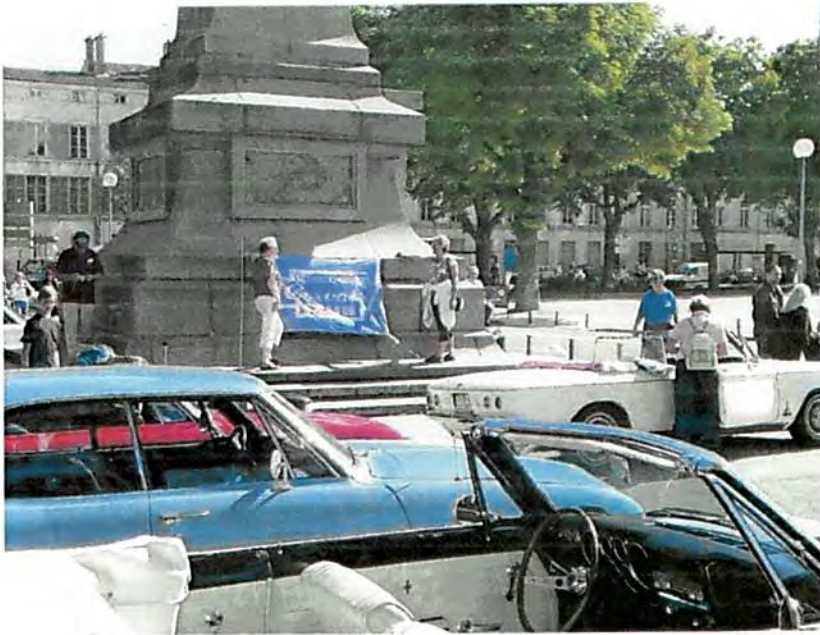


De volgende dag:

Verzamelen op de camping (zie foto).....goede timing betreffende het vertrek naar Nancy centrum.

Maar.....heel veel stoplichten onderweg.....niet voor iedereen bekend op welk parkeerterrein we moesten verzamelen. Leuke chaos! (zie foto)





De Corvair Club Nederland was prominent aanwezig



De Duitse Corvair 'taxi' gaf een lichtshow.



Een deel van de Franse collega's





Een van de vele koffiepauzes onderweg.



Nederlandse hoek tijdens het choucrout diner.



Duitse vlaggenparade voor de tocht naar de binnenstad



Een deel van de nederlandse afvaardiging genietend van het centrum van Nancy





Zo zie je maar weer hoe betrokken we op elkaar zijn... in geval van nood verzamelen we op het verkeerde parkeerterrein!

Het was geweldig om zoveel Corvairs op Place Carnot te zien staan.

Dringen was het.....is er wel genoeg plaats voor zoveel (meer dan dertig) Corvairs?

Het lukte. Er werden contacten gelegd, motorkappen gingen open en de nodige kleine "veranderingen" werden aangelegd! De voorzitter van de Zwitserse club hield een speech, en we kregen een aperitief, vervolgens met kleinere ploegjes al wandelend het centrum van Nancy bekeken.

In het park was een vijver met radiografisch bestuurbare bootjes, alwaar Leon een demonstratie gaf hoe je de club door (woelig) water moet loodsen.(zie foto) What's in a man's mind? Volgens mij was het plat water. Op het zonovergoten Place Stanislas hebben we al het klatergoud bewonderd. En ook een markt, altijd leuk om over te slenteren.

Af en toe een terrasje pikken; zo hadden we een reuze gezellige middag.



Tegen de avond verzamelden we weer op de camping, alwaar Ad de uitstalling van zijn Corvair miniatuurverzameling en documenten tentoonspreidde.

Er vond veel technisch overleg plaats en er viel ook klein handig materiaal te verhandelen.

De echte Duitse zuurkoolschotel lieten wij ons smaken!

Overdag mooi weer, 's avonds best wel vochtig.

's Avonds in het hotel nagepraat met de vrouw van de Voorzitter van de Zwitserse club.

Ze blijken zich en beetje verkeken te hebben op het organiseren op afstand en hadden meer mensen erbij moeten betrekken. ...maar een geweldig weekend.



Zondag morgen om 10uur na het ontbijt naar de camping om Ronald op te halen.

Die wilde ook vroeg terug gaan rijden.

Het middageten hebben we overgeslagen, zagen het niet zitten om met een volle buik zes of zeven uur achter het stuur te zitten. Gauw nog even twee setjes bougies gekocht.

En om 11uur van ieder afscheid genomen voor de retour rit.

We hoorden op de valreep dat de Euro meeting in 2009 waarschijnlijk in Sinsheim georganiseerd gaat worden.

De terugreis liep gesmeerd; na twee uur zaten we in Luxemburg; volgende twee uur in de buurt van Maastricht. Doorgereden tot Weert en na een koffiepauze afscheid genomen van Ronald die richting Dordrecht ging. Wij hebben het dak open gegooid en zijn op ons gemak naar A'dam gereden waar we 'avonds op het terras met een hapje en een drankje heerlijk het weekend hebben geëvalueerd.

Tot de volgende covairmeeting.

Ruud Keers



Lief cadeautje...

Hallo medeclubleden, ik schrijf dit verhaal als redelijk vers clublid, mede omdat Leon in het vorige clubblad zo naarstig om kopij zat verlegen, maar vooral omdat ik wel wat heb te vertellen.

Op dit moment ben ik nog eigenaar van een leuke '72 kever cabriolet, maar ik heb in de loop van de jaren nog al eens met een schuin oog gekeken naar willekeurige leuke cabrio-amerikanen. Toen ik op een avond op internet een te koop staande Corvair ontdekte was mijn interesse gewekt. Toen bij nader (nee, niet Ralph...) onderzoek bleek dat het een prachtige (schat, hoe vind je 'm?) auto met een luchtgekoelde 6-cilinder boxermotor betrof, die ook nog achterin lag, ging ik rechter op zitten. En nog later in hetzelfde artikel (van jullie, herstel, onze website) kwam ik achter het "outcast-imagó", en daarmee begon het feest...

De spaarrekening bekijken, de kever op Marktplaats zetten, en op zoek naar een LM cabrio van '65 of '66. Die zijn in Europa nauwelijks te vinden, op een vies varken in Leek (Gr) en een wel mooie, maar witte, in Zwitserland na.

Dus na een gesprek met achtereenvolgens Leon, (om me aan te melden als clublid) en Guus (die woont vlakbij en heeft een "65 Corsa cabrio, maar dat wisten jullie natuurlijk al), maar verder gekeken op Ebay, Clark's Corvair Parts en meer, kwam ik erachter dat een goeie uit de "States" zo'n 8.000 á 9.000 Dollar kost, twee keer een enkele reis (naar de standplaats en vanaf New York weer terug) vijf dagen verblijf en vershipen komt gauw op 3.000 Dollar, dus kom je met elkaar gauw op omgerekend € 10.000

Dus dan eerst de kever maar verkopen, en dan verder zoeken.

Tussendoor hebben mijn vrouw, dochter van 4 en ik nog meegereden met Guus' prachtige Corsa Turbo. Omdat ik musicus van beroep ben en als zodanig nogal auditief ingesteld, zat ik me een paar dagen van te voren al met m'n ogen dicht lekker te maken over hoe die auto dan wel zou klinken...

En toen Guus de auto startte, was dat mooier dan ik me had kunnen voorstellen; wat een wreed geluid, als of het uit de diepten der aarde komt! Dat was een belevenis! Zeker toen Guus me na een rondje warmdraaien het stuur overgaf. Fan-tas-tisch!

Nu ben ik echt niet meer te stuiten, maar begint mijn vrouw zich ermee te bemoeien en die vind een EM eigenlijk mooier dan een LM en ik kan haar niet helemaal ongelijk geven. De EM kont is echt een beauty...

Natuurlijk heb ik er meer aan, als Froukje (zo heet mijn ega) ook een beetje warm loopt voor mijn gekheden, en daarnaast mag ik mij verheugen in het feit dat zij -zeker voor een vrouw- een behoorlijke interesse in auto's heeft en ook nog een goeie smaak! (natuurlijk, ze is met mij getrouwd GGG)

MAAR, deze omslag maakte de zaken er wel een stuk simpeler op! Het is namelijk zo dat onze penningmeester, Mike Cramer een EM convertible te koop heeft en ook nog met een 4-bak. Daarmee kun je lekker zelf dat heerlijke geluid regisseren... BROEM. En omdat die auto last heeft van een lekke klep maar verder behoorlijk gezond is, is de prijs netjes en de

noodzaak om de Kever eerst te verkopen niet zo groot; die is er dus nog steeds.

Nu zou ik op 23 september jarig zijn en één dag eerder een feest geven ter gelegenheid van ons nieuwe huis. Ook zou een plaatselijke held en medemuzikant de boel wat komen opluisteren. Met al deze organisatie, naast de reguliere drukte hebben we, op voorstel van mijn liefvallige echtgenoot, besloten de reeds met Mike gelegde contacten even op te schorten tot na het feest...



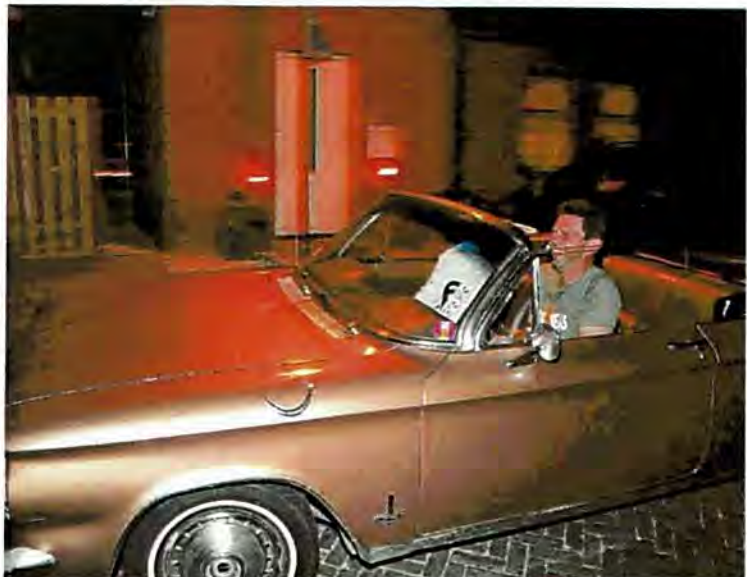
Dat bleek een ingenieus vooropgezet plan, waar iedereen van af wist, en ik natuurlijk weer niet.

Ik heb dan ook wel zeker op die bewuste dag 30 seconden in verbijstering op de oprit gestaan toen ik Piter Wilkens, de artiest, in Mikes brullende Corvair hoorde, en even later zag aankomen.

Daar moet ik nog steeds even van bijkomen...

Mike heeft de auto geheel vrijwillig, zelfs zonder de zekerheid van aankoop, afgestaan voor een hele week(!), daarvoor dank!

Onderhand is de koop gesloten en worden nog wat spulletjes bij Mike opgehaald en is de club een verse en trotse Corvairbezitter rijker. Nu de lekke klep laten repareren en de Kever nog verkopen... Arend Huisman



foto's Ronald van de Wal

Buffalo Conventie

Omdat we in de vorige editie relatief weinig foto's hebben afgedrukt bij het artikel over de Buffalo Conventie, hier nog een aantal waar de Corvair liefhebber z'n hart aan kan ophalen.



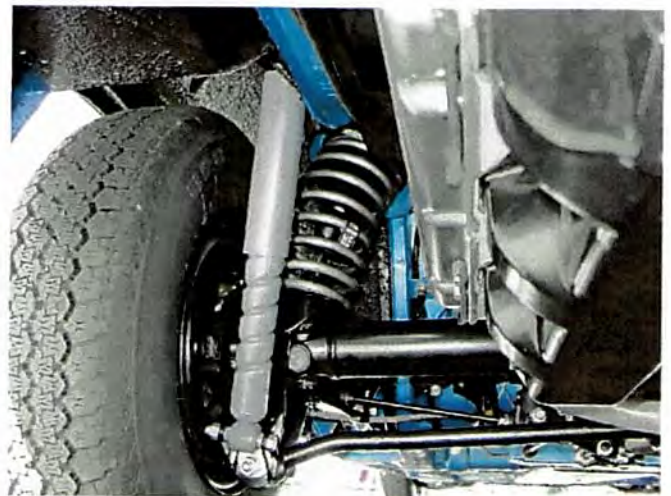
*Boven; Een externe toerenteller. Daarnaast een prachtige '65 Corsa;
Hierboven een Holley 4-barrel carburatiemet veel huiswerk.
Rechts een LM waarmee geraced werd! Let ook op de gaten
links bovenop de foto. Het is een riem die*



*Hierboven en rechts; Weer fraaie stukjes huisvlijt. Let ook op de
extraventilatoren tegen de aircoradiator. Ondanks de veelheid
aan kleuren was de vagen in slechts één kleur*



Een zelfgemaakte 'teardrop' caravan misstaat ook niet achter een Corvair.



Battleship Croaker waar op het achterdek de 'welcome party' en de 'valve cover races' plaatsvonden.

Hierboven en onder Kent Sullivan's Canadese '66 Corsa tot op de laatste schroef origineel gerestaureerd.



Het Loo

We kregen kortingskaartjes van een relatie. Ben je nog wel € 17,50 kwijt, maar dan krijg je gratis een catalogus.

Vorig jaar vonden we het een groot succes. Dit jaar wilden we er zeker weer naar toe met onze eigen corvair. Deze kun je dan gratis stallen op het oldtimer binnenterrein op het Loo.

Al de bezoekers van het concours d'élégance kunnen die dus ook bewonderen.

Daar valt ook veel te zien, zoals een kitcar met een Buick motor.

De wielen waren nagemaakt van Bugatti.

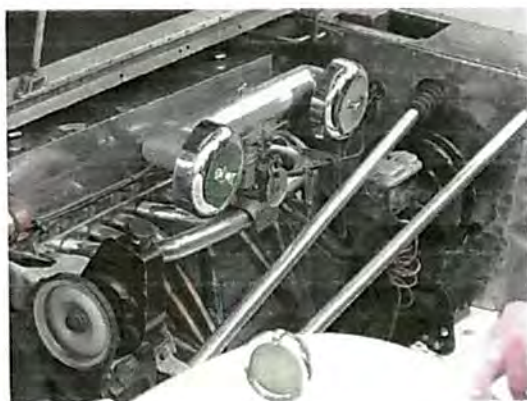
De eigenaar kon er veel over vertellen, want hij had aan de auto zelf 10 jaar gebouwd.



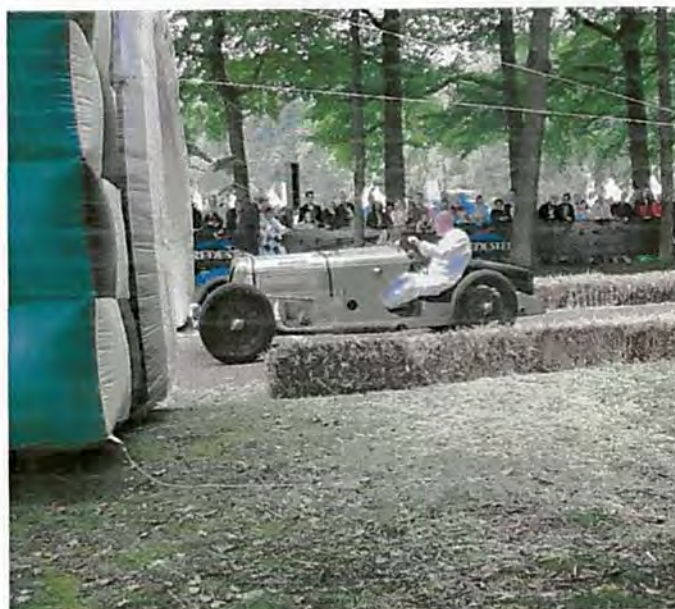
En natuurlijk was de Chevrolet ook van de partij met het mooiste vleugelkontje aller tijden; de Belair.



Leuk intermezzo was de Vredestein classic sprint. Spektakel met veel lawaai, oud spul, en eigenaren die helemaal uit hun dak gaan. En om een indruk te krijgen van de kwaliteit



Vorig jaar waren er veel meer Bugatti's, maar dit jaar stond in het teken van de Lancia's, Alfa Romeo, en er was op het binnenterrein een ruime plaats ingenomen door allerlei auto's uit de jaren '50 en '60. Ik raakte gecharmeerd van mijn eerste auto, de Peugeot 203 cabrio. "Ik had hem er bijna bij genomen!" Een snoepje..



En om een indruk te krijgen van de kwaliteit van de getoonde modellen, hier nog enige andere voorbeelden.



Panhard X77 Dynamic 1938



Bugatti T57 Gangloff coupé 1935



Rover ?



Alfa Romeo 6C Zagato 1932



Electrovair

Onlangs zagen we op een Nederlandse nieuwswzender een uitzending over de huidige status van de elektrische auto. Dit naar aanleiding van de film "Who killed the electric car?"

In 1996 stierf een door GM ontworpen elektrische auto, de EV1, met heel veel potentieel, een stille dood. De vraag was; Waarom?

Medewerkers van GM zeggen dat er geen markt voor was en de prototypes en testvoertuigen belandden op de schroothoop.

GM heeft nooit niet stilgezeten als het aankwam op voertuigen op alternatieve brandstof. Reeds in de jaren dertig werd er mee geëxperimenteerd, en in de jaren zestig werd een Corvair omgebouwd om op electriciteit te rijden. Dit gebeurde weliswaar door de University van York(?) maar toch was er een toezienend oog van de heren van GM.

Wat is een elektrische auto eigenlijk in ons huidige verkeersbeeld?

Anders dan een voertuig dat aangedreven wordt door een fossiele brandstof motor, wordt een elektrische auto aangedreven door een electromotor. Deze wordt gevoed door een gelijkstroom die gehaald wordt uit meegevoerde accu's. Deze accu's dienen, naar gelang de werkomstandigheden, na 60 tot 150 km opgeladen te worden door ze aan te sluiten op het normale stroomnet middels een omvormer. De prestaties van de huidige electro auto's zijn vergelijkbaar of zelfs beter dan die met een brandstofmotor. In Amerika rijden er vandaag de dag circa 4000 auto's rond die aangedreven worden door een electromotor. Dit zijn doorgaans kleine auto's als Volkswagen Golf, Ford Escort en Honda Civic. Maar ook een klein aantal trucks als Chevrolet S-10 en Ford Ranger zijn uitgevoerd met een dergelijke krachtbron. Dus het is in principe mogelijk om elk voertuig met electriciteit economisch verantwoord voort te bewegen, General Motors had in de jaren negentig een fors plan gereed liggen met de EV1. (Electrical Vehicle) Ongeveer 85% van de Amerikaanse auto's, en in Europa zal dat niet meer zijn, rijden niet meer dan 30 km per dag. Daarbij gesteld dat een tweede auto veel minder kilometers maakt.

Deze tweede, vaak kleinere auto zou op electriciteit kunnen werken. Voordelen voor electriciteit zijn o.a.: geen vervuilende emissies; geen stinkende en vieze olieproducten; geen geluidsoverlast, goedkopere onderhoudsbeurten; en 60 tot 75% goedkoper in verbruik dan met fossiele brandstof.

Het gebrek aan vermogen is reeds achterhaald; de GM EV1 accelereert in minder dan 9 seconden van 0 naar 100, Elektrische hobbyvoertuigen laten hun benzinebroertjes ver achter zich bij acceleratie wedstrijden.

Geschiedenis.

Reeds in 1834 was het Thomas Davenport die zich in een elektrisch voertuig deed voortbewegen. In 1847 bouwde Mozes Farmer een tweepersoons elektrische auto. In 1851 bouwde Charles Page een elektrische auto die gemakkelijk 20mph (32 km/h) reed. In 1859 was het Gaston Plante die voor het eerst een oplaadbare accu gebruikte en in 1899 zette Camille Jenatton een wereldrecord neer door 66 mph (105km/h) te rijden op twee 12 volts batterijen. Het eerste afstandsrecord werd in 1900 neergezet door de GBS company door 180 mijl te rijden op één enkele acculading.

In 1912 waren er 34.000 (!) elektrische auto's geregistreerd in de Verenigde Staten. Er waren vijftig bedrijven actief in de elektrische autowereld. Populaire merken waren toen de Baker en de Detroit Electric. De populariteit van de elektrische auto daalde bij het uitvinden van de (elektrische!) starter door Charles Kettering en de massaproductie van de Ford model T. De benzine motor had nu eenmaal een groter bereik, en naar mate de afstanden groter werden werden de auto's ook comfortabeler en gemakkelijker te bedienen en dus groter. De brandstofprijzen waren laag en ieder kon het zich veroorloven. Die 'gouden eeuw' duurde tot de jaren 60, toen de grote autofabrikanten niet alleen kleinere auto's op de markt zetten, maar ook weer aan ontwikkeling van elektrische aandrijving begonnen. De bekendste proefopstelling lag in de Electrovair, een 1966 Corvair met elektrische motor en een kofferbak en interieur vol met accu's. Later werd dit en andere experimenten stopgezet maar hobbyisten gingen gestaag door met ontwikkelen. In

1967 richtten zij de Electric Auto Association op.

De oliecrisis van de jaren 70 zorgde er voor dat er een nieuwe golf van interesse kwam in de elektrische auto. Ford ging verder in de ontwikkeling van de sodium sulfaat batterij en Chrysler startte een EVT-1 programma. General Motors startte een nieuw 'ElectroVette' ontwikkelingsprogramma met een Chevrolet Chevette. Er startten weer bedrijven zoals Sebring/Vanguard dat 2000 stadsautootjes maakte en op een bepaald moment de vijfde grootste autoproducent in de VS was.

Veel van deze autootjes bestaan nu nog. Maar in de jaren 80 was er weer voldoende olie en de benzine auto's werden door emissieregels steeds zuiniger.

Echter, de autogebruiker begon steeds meer te rijden en de emissievoorschriften werden steeds strenger. De staat Californië vaardigde in 1996 de regel uit dat 2% van haar wagenpark in 1998 emissievrij moest zijn. En in 2003 zou dat 10% moeten zijn. Het spreekt voor zich dat de autoproducenten en de oliemaatschappijen op hun achterste benen stonden en na veelvuldig lobbyen kregen zij gedaan dat deze wet werd ingetrokken, onder het mom van onhaalbare technologie.

Vandaag de dag.

De meeste electro auto's van vandaag de dag zijn conversies, gebouwd door hobbyisten en kleine bedrijven zoals Electric Vehicle Systems. Technische verbeteringen geven de hobbyisten een keur van mogelijkheden zodat de elektrische auto's goed kunnen concurreren met hun benzine gestookte broeders. Grotere bedrijven als Solectria, AC Propulsion en Wilde Evolutions proberen de aandacht te trekken door voortdurend records neer te zetten. De Solectria Sunrise won onlangs de Tour de Sol met een afstand van 373 mijl; de oprichter van AC Propulsion die ook deelneemt in de ontwikkeling van de GM-Impact, reed zijn Honda Civic met een hybride aanhanger van oost naar west in vier dagen. Wilde Evolutions versloeg op de kwart mijl een Dodge Viper met een elektrisch aangedreven Mazda RX-7 EV.

Elektrische bussen komen er steeds meer in de straten van de grote steden. Kennen wij in ons land de trolleybussen van Arnhem nog?

En wat te denken van de fiets? In Nederland zullen er zeker het grootste aantal fietsen met een elektrische trapondersteuning rondrijden. Grasmachines en andere handige tuin- en werkplaats gereedschappen zijn al zodanig ingeburgerd dat we dat de gewoonste zaak van de wereld vinden!

Electrovair II



voor de EV-1, dus er was wel degelijk markt voor. Een ander verhaal is dat GM als de dood is voor claims omdat hun systeem nog niet 'bullet-proof' genoeg is.

De ElectroVair was in ieder geval niet goed genoeg om in productie genomen te worden maar toen was er de markt ook nog niet voor.

vierdeurs sedan. De Electrovair had batterijen die gezamenlijk 532 volt konden leveren aan een motor die 115 pk genereerde. De topsnelheid was een kleine 130 km/h en de actieradius was, afhankelijk van de omstandigheden tussen de 65 en 130 kilometer. De acceleratie van 0 naar een kleine 100 deed hij in 16 sec.



Electrovair II was a GM-built experimental '66 Monza. A standard 4-door was modified to accept a 100-horsepower AC electric motor. Silver-zinc batteries occupy the trunk and engine bay. The Marina Blue body was mildly modified to accommodate the conversion, and appropriate gauges went into the dashboard. It's on loan from GM to the Corvair Preservation Foundation Museum.

ElectroVair

Nu terug naar de ElectroVair. Velen denken dat de ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch voortbewogen voertuigen, een slag in de ruimte was. Men moest de diverse overheden geruststellen dat er aan gewerkt werd en op die manier konden ook nog gigantische subsidies geïnd worden. Zodra het item weer 'hot' is laat men iets van zich horen. Hebben ze misschien een kant en klaar product op de plank liggen en zodra de tijd er rijp voor is, wordt dat aangesneden? Vast staat wel dat er meer dan 1000 gegadigden waren

De zilver/zink batterijen konden niet al te vaak herladen worden en waren destijds erg duur. Bovendien was de wagen te zwaar, te vol gebouwd met accu's en de prestaties waren nog niet te vergelijken met de benzine aangedreven Corvairs.

Als er een ElectroVair II is, dan moet er ook een ElectroVair I zijn geweest. Dat was ook zo. Echter deze auto had ongeveer dezelfde opstelling maar had grote problemen met de aandrijving zelf, de motor dus. Omdat men vond dat men beter een geheel nieuwe kon bouwen dan de andere te converteren, nam men daar voor een

Dat waren allemaal pluspunten. Echter de voornaamste minpunten waren dat de wagen bijna 1550 kilo zwaar was en er weinig plaats meer was voor bagage. En dan nog eens de slecht voorhanden zijnde grondstoffen, de afvoer van giftige stoffen bij het in onbruik raken enz. Kortom, wanneer de olie opraakt zijn we niet aan huis gebonden, we bouwen onze Corvair om met een AC-Inductie motor en tanken in het stopcontact!



Dealer reis

We zagen een artikel in het blad "De Onschatbare Klassieker" over nederlandse GM dealers die een studiereis maakten naar de VS. Allereerst willen we de datum corrigeren; er wordt gesproken over september 1961, maar we zien op twee foto's de modellen '62 staan en die kwamen pas in oktober van dat jaar op de markt.

De bezoekers waren nederlandse GM dealers die vooral Opel in hun assortiment hadden.

Er werden dealers in verschillende grote steden bezocht en als klap op de vuurpijl het hoofdkantoor aan de Van Dyk Avenue in Detroit.

Wij proberen een reis als deze te analyseren: Zou het niet zo kunnen zijn dat middels een dergelijke reis de verkoopcijfers van Corvairs in

Europa, in dit geval Nederland, bevorderd mochten worden? Het is opvallend dat er zoveel Corvairs bij de betreffende dealers staan. En de inhoud van de "fish bowl" (etalage) van het hoofdkantoor liegt er al helemaal niet om.

Natuurlijk paste de Corvaair perfect in het Europese GM assortiment, en met zijn achterin gelegen motor was het een verbeterd (groter) antwoord op de VW's, Simca's, Renaults, Fiat's en andere merken.

De dealers werden per bus vervoerd tijdens deze georganiseerde reis. De andere, hier niet afgebeelde en privaat gemaakte foto's tonen beelden van straten parkeerplaatsen, maar zelfs met een loep kunnen we daar geen Corvaair op vinden.

In die jaren waren de verkoopcijfers van de Corvaair wel hoog, maar ze vielen in het niet met de andere merken en modellen. Bovendien

was de Corvaair nog pas twee jaar op de markt.

We hebben getracht contact te leggen met de leveranciers van de foto's, maar tot nog toe zonder resultaat. In Amerika was men in ieder geval blij verrast met deze beelden, vooral die van de GM etalage, dus hebben we een exemplaar van dit blad (DOK) de plas over gestuurd.

Bron: De Onschatbare Klassieker-fotocollectie fam. Honders.



Technische Tips

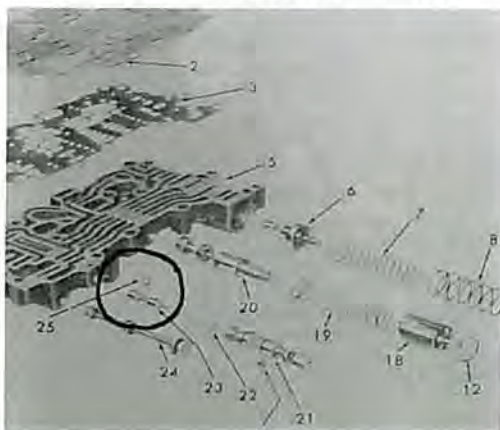
PowerGlide. We hebben weer wat euvels gehad om over te vertellen. Eerst was het een powerglide die niet meer wilde doen waarvoor hij gemaakt was.

Op de terugweg van Nancy sloeg de powerglide plotseling terug in de eerste versnelling. Even tevoren was er al wat rookmelding geweest door de achterop rijdende auto. Een eerste analyse bracht aan het licht dat de vacuum modulator stuk was. En die hadden we niet bij ons. Dus maar verder in z'n één en bij de eerstvolgende gelegenheid ATF ingekocht. Dat bleek een heel karwei maar dat komt in een ander verhaal naar voren.

De vacuum modulator zit als een plat potje aan de rechterkant van de bak even boven de vul- annex peilpijp.

Dit apparaatje controleert de overschakeling zodat dit op het juiste moment en het juiste aantal toeren gebeurt. In het potje zit een membraam dat reageert op de hoeveelheid vacuum dat aan de onderkant van de carburateurs geproduceerd wordt. Via een stangetje geeft dit membraam een signaal door aan het schakelmechanisme in de bak. Als dit membraam defect is wil dit het overschakel sein wel eens negeren en komt er in ieder geval een geweldige rookpluim uit de uitlaat omdat de olie uit de bak (ATF) via het vacuum naar boven gezogen wordt.

Enfin thuis een nieuwe vacuum modulator erop gezet, en de rook was weg. Maar overschakelen was er nog niet bij! Dus werd er gedacht aan de E-clip. Dit is een klein klemringetje dat zorgt dat een schakelstangetje in de bak niet verder kan schuiven dan op de juist afgestelde afstand. Een klemringetje van niks, maar de bak moet er wel voor geopend worden!



Dan kan met de bak in de auto. Eerst ATF aftappen en dan de oliepan eraf. Het is een smerig karweitje want het binnenste van de bak blijft nog urenlang nadruipen.



Als de pan eraf is het onderste (valve body) blok eraf. Dit is het kleppenmechanisme van de bak en zit met een twintigtal bouten vast. De E-clip (Snap ring) zit op de in diverse boeken aangegeven plaats, verscholen in een van de vele kanaaltjes.



Die E-clip gecontroleerd, maar hij was er nog en in goede toestand. Dus dat was het ook niet. Eerst de zaak weer in elkaar gezet en toen de zogenaamde "Governor" ofwel centrifugaal regelaar, nagekeken. Deze zorgt voor het willekeurig overschakelen in de bak (het juiste moment werd immers gekozen door de vacuum modulator). De centrifugaal regelaar is evenals de vacuum modulator een potje en is gemonteerd aan de linkerkant van de bak. In dat potje zit een vlieggewicht dat door een tandwiel op een wormwiel van de hoofd-as in de bak aangedreven wordt. Doorgaans is daar nooit iets mis mee, maar voor alle zekerheid toch maar losgehaald. Dat loshalen hoefde niet omdat de (enige) bevestigings strip afgebroken was en de governor was een beetje (onzichtbaar) naar buiten gekomen en raakte het wormwiel niet meer. Deze vervangen door een andere en de zaak was weer oké. Te zijner tijd wordt het stripje gelast en is ook de oude weer gebruiksklaar.

Oliedrukregelaar

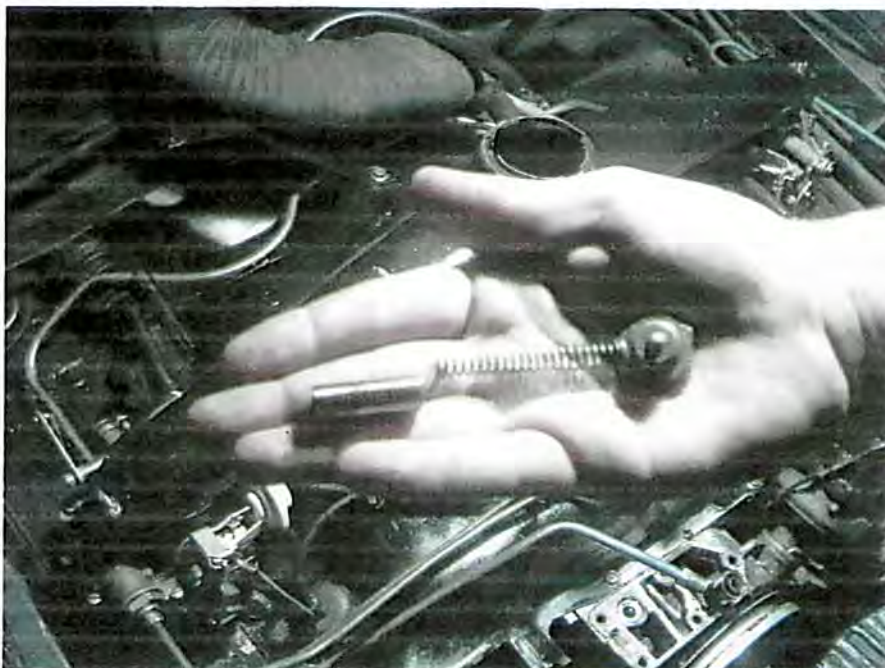
Een tweede ervaring kwam van ons nieuw lid Ruud van Rijkom. Hij vond tijdens de rit van Nieuwegein naar

Zolder dat de motor de laatste kilometers niet meer zo prettig werkte als voordien. Bovendien liep hij warm. We weten dat de Corvairmotor niet alleen met lucht gekoeld wordt maar dat de olie behalve smeren ook aan koelen een belangrijke bijdrage levert. Daarnaast was er ook minstens één klep die van zich liet horen. We hielden contact nadat we het probleem besproken hadden. Ruud kwam later die dag heel thuis met zijn '69er convertible, maar optimaal liep de wagen zeker niet. Toen hij de dag erna de wagen opnieuw wilde starten merkte hij dat er iets goed mis was. De olie spoot met grote hoeveelheden weg tussen het filter en bevestigingshuis. Bij bestudering van het filter bleek dit opgeblazen te zijn door veel te hoge oliedruk. In eerste instantie werd gedacht aan een vervuild kanaal of klep in de toevoer bij het filter. Daar zitten een paar klepjes, waarvan er één een 'by-pass' mogelijk maakt wanneer het filter de druk niet meer aan kan. Na een check werd er een nieuw filter geplaatst en opnieuw werd dit 'opgeblazen'. Dit was dus een groter probleem.

Een paar mailtjes naar Amerika leerde ons dat we de oliedrukregelaar moesten checken.

Yes, I have seen this problem. The oil pump pressure regulator is stuck, which allows the oil pressure to rise too high. You can try to free it up by removing the pressure plug, then starting the engine BRIEFLY. It will make a mess, but might save a lot of labor to repair the regulator. The plug is located on the left side of the rear engine housing, and is hard to see and reach. It is a 13/16" wrench size to remove this plug. There is a gasket, spring, and sleeve, which will come out when you take out the plug, and start the engine. You might have to do this several times to free the valve. Make sure there is oil in the engine before starting it each time. The oil filter must be installed when starting the engine also. Let me know if this helps find the problem. Yes, Mark sent me the picture, which appears to be my place. Sorry I did not get back to you about the PG problem, but I am glad you figured it out. That neoprene "O" ring you found in the pan is for the pick up screen to the valve body. It is Clark's part number C875. You should replace it if it's missing. Mike





Deze zit op een moeilijk bereikbare plaats, links onderaan op het achterste deel van het blok. Het is een bout waarachter een spiraalveer die op zijn beurt een aan één zijde gesloten plugbusje aandrukt.

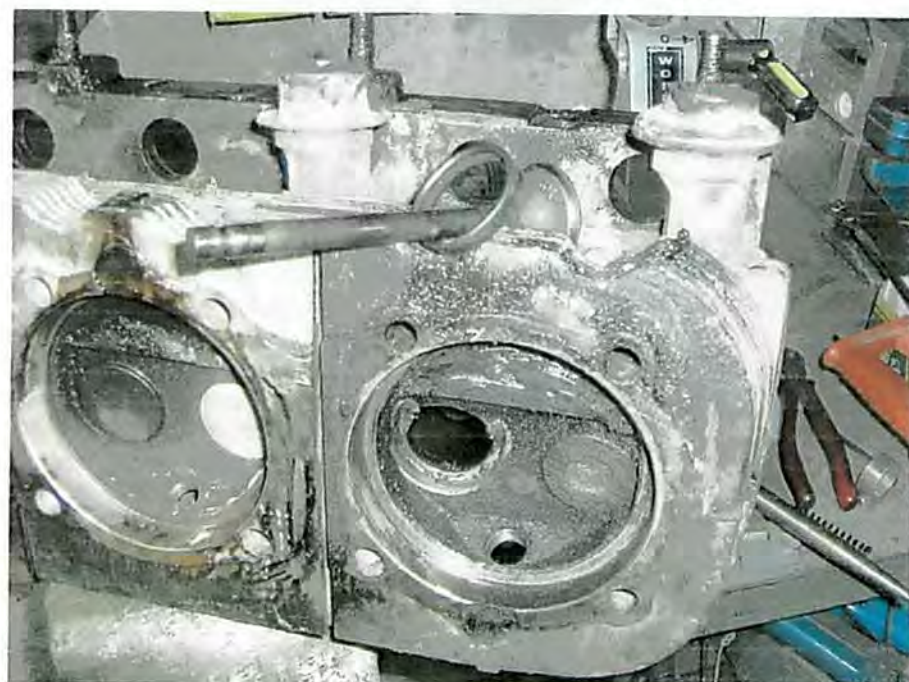
Wordt de druk te hoog, dan schuift de plug naar achteren en komt er ook hier een 'by-pass' kanaal vrij, zodat de olie vrijelijk het carter in kan stromen.

it sounds like the pressure regulator valve is stuck. refer to a 1965 shop manual for the view of the regulator in the rear housing. to unstick it, remove the bolt and spring from the regulator, reinstall the filter with new gaskets then start the engine and run it for about 6-7 seconds. the pressure regulator usually pops loose with the spring out. reinstall the spring and bolt cap. it should be ok then, but change the oil right away. typically the only reason for the valve to stick is contamination in the oil. as to the lifter noise, are you sure you are hearing lifter noise (regular tapping whenever it runs) and not detonation (erratic clatter only when accelerating)? lifter clatter might be simple as readjustment.

Om dat busje eruit te krijgen, of in ieder geval gangbaar te krijgen was het volgende probleem. Onze technische mensen overzee, Mike McKeel en Larry Claypool adviseerden ons om bout en veer eraf te halen, nieuw filter er weer op, en de motor met voldoende olie "brief" te laten draaien. Dan zou het busje eruit kunnen komen. Maar dat lukte niet. Er werd door Ruud toen een gat geboord in de luchtunnel. Een 9mm boor paste precies in de plug. De plug werd met een ferm tikje teruggeduwd, want het bleek dat hij niet helemaal aan het eind zat, en toen gangbaar gemaakt. Toen kon hij naar buiten gewurmd worden met een stijf draadje. De plug werd glad geschuurd

en gepolijst en weer teruggeplaatst. De motor liep toen weer netjes, echter die ene klep behoeft nog wat nazorg, en zoals Larry aanraadt de olie verwisselen om zoveel mogelijk vuil uit het blok te krijgen.

Foto: Het 'gat' in de airduct.



Om deze pagina te vullen; De foto hierboven toont de in zijn geheel losgemaakte aandrijftrein van de 1960 Corvair 700 van Johan Doornbos. De gehele unit zal te zijner tijd gedemonteerd worden en van nieuwe pakkingen, keerringen en ander te vernieuwen onderdelen worden voorzien. Dit om een optimale en zorgeloze auto te krijgen die slechts voor zijn beurten naar de garage zal moeten.

Foto onder: de cilinderkop van de Monza van Marco Verstappen enige tijd geleden. Hij vertoont een losgelaten klepzitting (die boven over de klep hangt). Lange tijd te heet worden is de oorzaak van dit euvel. Omdat de wagen op gas rijdt zijn er hogere temperaturen bij komen kijken. Normaal gesproken komt een loslatende zitting vaker voor bij 140pk motoren. Remedie voor zulke problemen; Gat argon/arc oplassen opnieuw uitdraaien en nieuwe zitting monteren. Of..... ergens een andere kop vandaan zien te halen...

Advertenties

Nederland:(aangeboden)

Monza 4drs. 140pk
Jan v.d. Worp A'dam

'65 Corvaair 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

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

Corvaair Monza coupé. Moet weg
tegen elk aannemelijk bod. Wagen
ligt al jaren uit elkaar maar is
compleet.
Rob v, Wylick tel. 0485-343598

Corvaair Monza sedan 110 PG Wit.
Goede staat E.3950, HT Auto's
Hoogwoud 06-23300578

Corvaair Monza sedan '66, E.4950 De
Groot. Soesterberg 033-4615529



Corvaair '64 coupé PG Moet nog
gespoten worden E.1500 Lommen,
Brunssum (L) 06-51319999

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

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

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



Corvaair Monza conv. PG '63
Vr.pr. E.7950 www. Potomac Motors
Terborg (Gld) tel.06-53328817

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

Corvaair coupe '61 €3995 Van Wijk
Wijk en Aalburg 06-53975994



Corvaair Monza coupe '67 06-
22387000Harskamp E.4750



HofmanLeek.nl
LM conv. Zond. kent. E.6900
Hofman Leek Tel. 059-4516604



Corvaair Monza Spyder (turbo) '62
T.Deijnzen Zaandam 06-21961396

*België, Duitsland en Frankrijk zijn EU-landen,
dus geen invoerrechten en BTW.
Daar het ons zelden gemeld wordt wanneer er
auto's verkocht zijn, komt het voor dat
advertenties niet meer geldig zijn.*

Onderdelen gevraagd

Interieur und Chrom eines 62er Coupés;
Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH)
Email: utgrenchen@bluewin.ch

Komplete motor, liefst 1962;
Kontakt: Max Rueegg (CH)
Email: m.w.rueegg@esa.ch

Une corvaair cabriolet, avec le moteur
turbo, en très bon état, véhicule suisse.
Kontakt: Bernard Chételat
Email: essolelocle@bluewin.ch

Turbo engine for my 1966 Corsa
Kontakt: Ola, Norway
Email: olaekr@online.no

Onderdelen/div. (aangeb)

Set banden met wit zijvlak; komen pas
over enige tijd vrij. Prijs n.o.t.k.
Johan Doornbos j.doornbos@wanadoo.nl

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

Motor, 1960 Motorenummer:
3786752, mit Vergaser und Getriebe
Kontakt: Mario Di Stefano, Luxemburg
Email: mdistefano@mds-legal.com

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

Te koop:

Motorblok 2,4L voor Turbo-Charged
(past in alle modellen) Blok compleet met
turbokoppen maar zonder carb., ontsteking
etc. Dit is een 'dealer replacement block'
zonder ingeslagen nummer Vraagprijs €300
Onderstaande spullen allemaal voor '65-'69
tenzij anders vermeld: Tank, als nieuw €50
Kofferbak deksel (de voorste dus) €50
Ventilatie-rooster voor (tussen raam en
kofferbak deksel) €10, Motor-kap (de
achterste dus) €50; Ventilatie-rooster achter
voor convertible '65-'69 €20; Onderste
draagarmen achter 4 stuks, bussen moeten
vernieuwd worden €5 per stuk
Luchtfilterhuis 110 HP compleet €15
Achtergrill '66-'69 €10 Stuurinrichting '65-
'66 Stuur, as en huis €30 Trilling-dempers
v. convertible '65 - '69 Per set voor of achter
€20; Nieuw vloerdeel RA voor convertible
vliegroest maar goed en hard €20
Set oude schroefveren V+A
Oud maar misschien bruikbaar. Gratis
meer LM spul maar nog niet uitgezocht.
Exclusief verzendkosten Friesland of
halen. Guus de Haan
secretaris@corvaair.nl (0512) 30 10 99

Diverse delen LM coupe
D. de Wit Eindhoven 06-20626730

Te koop van EM sedan: complete carrosserie evt. in delen; geen voorruit en voorlopig géén deuren, wel raammechaniek; vooras, achteras gestr.en gespoten; remtrommels; veren; wielen; goede banken echter vuil, goede bumpers echter met ID/DS guards; goede achterschermen; tank; dashboard, motor 84 pk + PG.enz. enz.

Geheel of in delen.
Ook diverse delen motorplaatwerk EM & LM. Prijs n.o.t.k.

Voor LM; stoelen model '67 zwart, Rug prima, zit. gesch., heel of in delen €10 p.st. j.m.l.janssen@zonnet.nl



Aangeb. Vitrinetoren 4x 20x40x40 voor model auto's o.d.; toren 80cm hoog. j.m.l.janssen@zonnet.nl

Belgie aangeboden

Corvair 700 sedan bijna concoursst. € 6250 www.oldtimerfarm.be

Corvair Monza coupe 1961 €5000 of rulen met iets van dezelfde waarde. dechristof@hotmail.com



Corvair convertible 1962 € 12000 Laakdal (0032)475-602079



Corvair buggy prijs bieden op speurders.nl Neerpelt (B)



Corvair coupe '63 m. airco B.Stevens Diepenbeek. prijs: bieden!



Corvair 700 sedan '63, 1e eig. €5000 Vandebussche (0032)473953659

Duitsland (aangeboden):

1963 Monza Spyder Coupé, 150hp, weiss/rot, original TURBOCHARGED, komplett, **Monza 1965 sedan**, samen €15000 i.illinger@enbw.com



1964 Monza convertible, Powerglide & **1964 Monza coupé**, 4-Gear Synchronesh, Beide für 3.000 Euro;



Andreas Quick, Hamburg
Email: a.quick@freenet.de

Corvair 1960 700 Sedan, EUR 2.150; Jens-Peter Wilde; wilde@agentis.de



Corvair '65 Coupé, Festpreis €3000 Aus Californien. Kein Rost bis auf die bekannten Stellen an den A-Säulen und einem hinteren Kotflügel. Ersatzbleche sind bestellt. Ist komplett. Motor wurde überholt und läuft. *Jens-Peter Wilde(D)*
Email: wilde@agentis.de

1967 Monza convertible, CHF 8.500/EUR 5.500; 4-Gear Synchronesh



Mark Gautschi, (CH)
markmobile@freesurf.ch

TAUSCH/BIETE: Material eines 68er Coupés (Interieur, Chrom, Türen, Polster, etc.); **SUCHE:** Interieur und Chrom eines 62er Coupés; Kontakt: Urs Tanner, Grenchen (CH), [utgrenchen\(AT\)bluewin.ch](mailto:utgrenchen(AT)bluewin.ch)

Frankrijk: (aangeboden)

1966 Corsa convertible, P.O.A; Origineel, 180 hp, TURBO-CHARGED, 67'000 Kilometer



Eric Mattern (F) eric.mattern@sncf.fr

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
Zie ook [www. Corvairfrance.free.f](http://www.Corvairfrance.free.f)

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

CORSA Classified

CARS FOR SALE

1962 coupe 102/4, sunroof, mag rims. Two 1966? coupes automatics plus a lot of extra parts. All have titles. Also a 1964 convertible project car. \$4,000 for everything. 660/695-4434.(MO)

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)

1964

1964 SPYDER conv., no engine or trans, dismantled, too good to junk. \$200 OBO. 302/234-1697.(DE)

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. \$2,900. 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)

1967

1967 MONZA coupe 140/4, silver with white interior. Factory air, new steering box, new dash pad. \$5,500 or best offer. 205/790-2279 or george.miljus@nsbhm.com. George, Birmingham.(AL)

PARTS FOR SALE

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)

Several 13" 3-prong wire wheel covers in various conditions, therefore various prices, all have been disassembled, cleaned, polished, and painted if

"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.

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



Back cover every other roster P2. Phx Dye SASE USA Postal.(AZ)



Charlie bill \$ parts as they come off none of that mass thing.(AZ)

Throttle shafts, metering rods & jets for Carter YH carburetors. Bolt-on turbo fuel injection in 2006. Full details on the website: www.blackhawkengr.com. Chuck Riblett, Black Hawk Engineering, 970/635-4769, 737 W. 10th St., Loveland CO 80537-4624.(CO)

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)

Renu heads garage ready '61 80hp \$300 ea., \$500 pair. 1965-67 95hp \$300ea., 68-69 95hp \$300

ea., \$500 pair, '62-63 80hp \$300 ea. Also motors xtra dual ports. USA postal, its cost returned, 2902 N 60 Dr., 85033, Phx Charlie.(AZ)



Phoenix Charlie SASE USA postal rot free price listed shipped.(AZ)



Judgment Corvairst since 1961 my own stock then Phx Charlie.(AZ)

Fits late coupe 8x15" wide steel fitted w/50Z Goods drag slicks \$300 4 wheels three tires 4th free came apart 100 plus USA postal SASE "R" race mtr machine work done asking \$1000 OBO your heads your wheels. Phx Charlie 2902 N 60 Dr 85033.(AZ)

Duct tape/bale wire/something else? Genuine gas tank strap free of rot SASE/list again 4 1st time. (AZ)

Replacements east of river not much better than what replacing wise is not the person it's the weather and big brother-sister putting stuff on roads so U can drive in winter like it's summer 10 minutes to 20 miles away livelihood salt etc. SASE.(AZ)

Decipher equals SASE/lists genuine Corvairst since 1961 past April one 2 years ago lost 20 years meeting labor love acreage SASE your desire coming Phx none of I am here.(AZ)

CORSA Classified

1964

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

1965

1965 MONZA 140 coupe, 23K actual miles. New white paint, new blue interior, new aluminum slotted wheels, new tires. Looks and drives like a new car. \$10,000. Colburn Racing, 303/978-0504. (CO)

1965 MONZA, restored, very good shape. Beautiful car. \$6,500. E. Jelinek, 397 Young Dr., Nicholasville KY 40356, 859/272-5920. (KY)

1965 MONZA 2-door, 110/PG, 25K miles, rust free Arizona car. White, off-white interior. All rubber new, new windshield, 3 spinner wheel covers, body excl. Drive it home now. \$3,500. Jean, 561/352-6158. (FL)

1965 MONZA coupe, excellent rebuild car with automatic. Car has not been run since 1998 but has always been stored inside. Very little rust, very good interior. Driver seat split, good glass, paint and body in good condition. Asking \$1,000. Dave Ochs, 563/588-0897, 1645 S. Grandview Ave., Dubuque IA 52003. (IA)

1965 MONZA conv., 110/PG, no rust, 69K miles. Wire wheel covers, bumper guards F/R, tires like new. Top is 2 yrs. old. Correct maroon w/black top & interior. Otto trans pan, Clark's finned oil pan. Near Austin TX. Call/e-mail for info/pics. \$7,800. 512/868-3897, rickthomps@earthlink.net. (TX)

CARS WANTED

1965-68 CORSA or MONZA coupe, little to no rust, 4-speed preferred, low miles a plus. Pat, 636/398-5137 after 6PM CST, serious replies please fax info same number. (MO)

PARTS FOR SALE

Late model bumpers, not show but nice enough for daily driver, 1 front and 1 rear, \$50.00 each. Late model bumper guards, 1 set rechromed

"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.

front guards, extra nice, \$150, 1 set rear guards nice enough for a daily driver, \$75, and 1 set rear guards for rechroming, \$50. All have instruction sheet and hardware. Call John at 336/672-1467 or jnance13@triad.rr.com. (NC)

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)

Throttle shafts, metering rods & jets for Carter YH carburetors. Bolt-on turbo fuel injection in 2006. Full details on the website: www.blackhawkengr.com. Chuck Riblett, Black Hawk Engineering, 970/635-4769, 737 W. 10th St., Loveland CO 80537-4624. (CO)

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

Spaces via Charlie. Apology not excuse. Corvaireingly yours. (AZ)

PARTS WANTED

1964 or 1965 remote mirror, complete or parts. Should be in good condition but doesn't have to be NOS or perfect. Paul Majchrzak, 760/741 1685, pm121913@ncr.com. (CA)

Vent Shade for driver side rear door & several clips for 1964 4-door Monza. Jack Magee, mac526@sbcglobal.net. (OH)

SERVICES WANTED

Our retired custom show car needs new paint. I am looking for the right person with the proper tools and experience to bring my 1961 coupe back to show car status. Located in CNY but will travel. Bill Terwilleger, 315/723-8243, billt@billt.com, pictures www.billt.com/corvaire.htm. (NY)

LITERATURE & COLLECTIBLES

I am announcing the publication and availability of my new Corvaire Rochester Carburetor book. This new book, complete with many many photos, is a comprehensive coverage of all Corvaire Rochester carburetors, covering all years and engines, showing how to identify and rebuild these carburetors. By following the photos and instructions in this book, anyone who has never even seen the insides of a Corvaire carburetor will be able to disassemble and rebuild them. In addition, there are chapters in the book explaining the function and operation of each separate fuel circuit within these carburetors. This is the most complete and informative carburetor book available on Corvaire carburetors. This book, entitled,

"How to Identify and Rebuild Corvaire Rochester Carburetors" is 7x 9 inches in size and 83 pag long. It is priced at a low \$15.00, plus \$3.00 S&H US and Canada. Overseas postage available upon request. Money back (less S&H) if you are not satisfied. An e-mail attachment containing the Table Contents is available for the asking. Send \$18 che or money order to Bob Helt, 3016 Pearl Harbor C Las Vegas NV 89117. (NV)

Entire, original 14-issue set of "Corvaire Communiqués," the mid-60's magazine produced by Chevrolet back in the day for new Vaire owners and enthusiasts. Very nice condition, includes a blank Corvaire Owners Club Identification Card and jack patch. Featured on pages 10-14 and on the back cover of the July '06 CORSA Communiqué. A full set does not come along very often, \$475/domestic shipping included. Ed Thompson, Milwaukee 414/277-5231, ext@quarles.com. (WI)

Service manuals for Corvaire by Chevrolet: 1961-1965 major service manuals \$24.95 ea., other yearly service manual supplements \$9.95 ea. All yearly owners manuals \$12.95 ea. Alex Voss, 4750 37th Ave. S., Seattle WA 98118, 206/723-3077, www.books4cars.com. (MI)

Original color sales brochures showing all model interiors, features. 1960-68 \$15. Owner's manuals: 1960-69 \$18. Paint color chips 1960-69 \$5. Prices per year. Add \$3.85 shipping. Specify year/model. Walter Miller, 6710 Brooklawn, Syracuse NY 13211, 315/432-8282, fax 432-8256 www.autolit.com. (NY)

MISCELLANEOUS

Custom car covers at factory prices. 8 material choices. Custom patterns for Corvaire and other vehicles. Barney Eaton, 20111 Deerfield Dr., Georgetown TX 78628, 512/869-5111 barney@texas.net. (TX)

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

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

CORSA Chapters

- 017 Bay State Corvairs
33 Woodhaven Blvd.
North Providence RI 02911
- 019 Colonial Corvair Club
44 Columbia Rd.
Arlington MA 02474
- 032 Central New Hampshire Corvair
P.O. Box 334
Contoocook NH 03229
- 052 Vermont Independent Corvair Enth
P.O. Box 235
East Arlington VT 05252
- 068 Connecticut CORSA
136 October Lane
Plattsville CT 06479
- 074 New Jersey Assn. of Corvair Enth.
P.O. Box 631
Ridgewood NJ 07451
- 087 Bayshore Corvair Association
P.O. Box 413
Howell NJ 07731
- 088 Delaware Valley Corvair Club
1301 Union Landing Road
Cinnaminson NJ 08077
- 107 Resurrection Corvairs of Yonkers
522 Saw Mill River Road
Yonkers NY 10701
- 117 Long Island Corvair Association
P.O. Box 1675
West Babylon NY 11704
- 120 Capital District Corvair Club
P.O. Box 192
Rexford NY 12148
- 130 Central New York Corvair Club
P.O. Box 616
Jamesville NY 13078
- 140 Niagara Frontier Corvair Club
P.O. Box 45
Buffalo NY 14224
- 148 Association of Corvair Nuts
325 Pinnacle Road
Rochester NY 14623
- 158 Western Pennsylvania Corvair
4415 Crestview Dr.
Plum PA 15239
- 166 Keystone Corvair Club
RR 01 Box 308
Martinsburg PA 16662
- 170 Central Pennsylvania Corvair
1511 Hicks Drive
Dauphin PA 17018
- 180 Lehigh Valley Corvair Club
137 American Street
Whitehall PA 18052
- 183 Blue Mountain Corvair Club
RD 8 Box 8208
Stroudsburg PA 18360
- 190 Philadelphia Corvair Association
140 Sawmill Lane
Leighton PA 18235
- 198 First State Corvair Club
1306 Friar Road
Newark DE 19713
- 207 Group Corvair
12710 Lode Street
Bowie MD 20720
- 212 CORSA of Baltimore
619 Round Oak Road
Towson MD 21204-3867
- 217 Mid-Maryland Corvair Club
20620 Guard Court
Rohrersville MD 21779
- 220 Northern Virginia Corvair Club
6839 Brimstone Lane
Fairfax Station VA 22039-1850
- 232 Central Virginia Corvair Club
8015 Driftwood Dr.
Prince George VA 23875
- 236 Tidewater Corvair Club
2901 Cardo Place
Virginia Beach VA 23456
- 240 Roanoke Valley Corvair Club
2437 Matthew Talbot Road
Forest VA 24551
- 271 CORSA/N.C.
1205 Charden Ct
Raleigh NC 27609
- 291 Central Carolina CORSA
PO Box 581
Manning SC 29102
- 294 Lowcountry Corvair Association
P.O. Box 505
Ladson SC 29456
- 296 CORSA South Carolina
P.O. Box 5559
Greenville SC 29606
- 303 Corvair Atlanta
6 Raspberry Road
Rome GA 30165
- 310 Heart of Georgia Corvairs
171 Plantation Lane
Thomasville GA 31757
- 325 West Florida Corvair Club
5670 San Vair Street
Milton FL 32583
- 328 Central Florida Corvair
12 Pine Trail
Ormond Beach FL 32174
- 333 South Florida Corvairs
P.O. Box 936652
Margate FL 33093
- 336 Suncoast Corvairs
9103 Harrow Place
New Port Richey FL 34655
- 342 Gulfcoast Corvairs
5549 Tewkesbury Place
Sarasota FL 34241
- 344 Nature Coast Corvairs
1490 Druid Road
Inverness FL 34452
- 347 Greater Orlando Corvair Assn.
2470 Bronco Dr.
Saint Cloud FL 34771
- 352 Vulcan Corvair Enthusiasts
P.O. Box 59071
Birmingham AL 35259-9071
- 371 Music City Corvair Club
2416 Ravine Dr.
Nashville TN 37217
- 376 East Tennessee Corvair Club
P.O. Box 928
Kingsport TN 37660
- 379 Knoxville Area Corvair Club
8703-45 Old Colony Trail
Knoxville TN 37923-6249
- 402 Derby City Corvair
4130 Stone Place
New Albany IN 47150
- 405 Central Kentucky Corvair
156 Suburban Ct.
Lexington KY 40503
- 430 Mid-Ohio Vair Force
4673 Northwest Parkway
Hilliard OH 43026
- 440 Friends of Corvair
7478 Angel Dr. NW
North Canton OH 44721
- 448 Vacationland Corvairs
11903 Concord-Hambden Road
Painesville OH 44097-9229
- 452 Corvair Club of Cincinnati
P.O. Box 40153
Cincinnati OH 45240
- 454 Dayton Corvair Club
P.O. Box 3514
Dayton OH 45401
- 460 Circle City Corvairs
P.O. Box 17325
Indianapolis IN 46217-0325
- 468 Mad Anthony Corvair Club
5401 Lower Huntington Rd.
Fort Wayne IN 46809
- 477 River City Corvair Club
609 N. Lemcke Avenue
Evansville IN 47712
- 480 Detroit Area Corvair Club
5498 Duffield Rd.
Swartz Creek MI 48473-8587
- 495 West Michigan Corvair Club
255 John Kent Drive
Ravenna MI 49451
- 526 Iowa Corvair Enthusiasts
23 Gleason Dr.
Iowa City IA 52240-5854
- 532 Milwaukee Valley Corvair Club
2523 E. Armour Avenue
Milwaukee WI 53235-5623
- 537 Capital City Corvair Club
2795 Alleghney Dr.
Madison WI 53719
- 541 North East Wisconsin Corvair
2117 Nottingham Lane
Kaukauna WI 54130
- 554 Corvair Minnesota
3370 Library Lane
St. Louis Park MN 55426-4224
- 558 Head of the Lakes Corvair Assn.
1120 W. 5th St.
Duluth MN 55806
- 605 Chicagoland Corvair Enthusiasts
P.O. Box 704
Matteson IL 60443-0704
- 627 Prairie Capital Corvair Assn.
P.O. Box 954
Springfield IL 62705
- 633 Show-Me Corvair Club
4067 Waterfall Drive
Saint Louis MO 63034-0187
- 640 Heart of America Corvair Owners
9802 Booth Ave.
Kansas City MO 64134-1810
- 672 Mid-Continent Corvair Assn.
1212 Patrick Henry St.
Derby KS 67037
- 685 Corvair Midwest
10100 Holdrege
Lincoln NE 68527-9462
- 700 New Orleans Corvair Enthusiasts
P.O. Box 427
Denham Springs LA 70227-0427
- 722 Arkansas Corvair Club
P.O. Box 627
Little Rock AR 72203
- 731 Indian Nations Corvair Assn.
PO Box 1886
Edmond OK 73083-1886
- 744 Green Country Corvair Group
4250 S. Oswego
Tulsa OK 74135
- 750 North Texas Corvair Association
P.O. Box 170796
Irving TX 75017-0796
- 770 Corvair Houston
20755 Vandersick Dr.
Katy TX 77450
- 782 Alamo City Corvair Association
P.O. Box 2125
Seguin TX 78155
- 787 Lone Star Corvair Club
456 Paint Creek Rd.
McDade TX 78650
- 799 Desert Corvair Club
P.O. Box 220108
El Paso TX 79913-2108
- 802 Rocky Mountain CORSA
P.O. Box 27058
Denver CO 80227
- 809 Pikes Peak Corvair Club
P.O. Box 15034
Colorado Springs CO 80935
- 837 Boise Basin Corvairs
P.O. Box 16734
Boise ID 83715
- 840 Bonneville Corvair Club
1239W 2600N
Clinton UT 84015-9135
- 850 Cactus Corvair Club
P.O. Box 11701
Phoenix AZ 85061-1701
- 857 Tucson Corvair Association
2044 W. Shalimar Way
Tucson AZ 85704
- 860 Northern Arizona Corvair Club
10880 Sage Rd
Flagstaff AZ 86004
- 863 Prescott Area Corvair Club
3101 Simpson Lane
Prescott AZ 86301
- 871 Corvairs of New Mexico
2226 Inez Dr. NE
Albuquerque NM 87110-4732
- 891 Vegas Vairs
P.O. Box 621925
Las Vegas NV 89162-1925
- 903 South Coast CORSA
P.O. Box 96
Redondo Beach CA 90277-0096
- 914 CORSA West of Los Angeles
P.O. Box 950023
Mission Hills CA 91395
- 917 Vintage CORSA
P.O. Box 1536
Brea CA 92822
- 920 Coyote Corvair Club
P.O. Box 4995
Oceanside CA 92052-4995
- 921 San Diego Corvair Club
P.O. Box 23172
San Diego CA 92173-3172
- 925 Inland Empire Corvair Club
P.O. Box 30316
San Bernardino CA 92404-0316
- 931 Ventura County Corvairs
5078 San Lorenzo Dr
Santa Barbara CA 93111
- 934 Central Coast CORSA
8350 Santa Rosa Rd.
Atascadero CA 93422
- 937 San Joaquin Corvair Club
P.O. Box 4693
Fresno CA 93744
- 947 San Francisco Bay Area CORSA
P.O. Box 422
Orinda CA 94563
- 951 Silicon Valley CORSA
P.O. Box 2792
Santa Clara CA 95055
- 953 Central Valley Corvairs
3001 Lancelot Lane
Modesto CA 95350-1408
- 956 Classic Corvairs of River City
9801 Beechwood Dr.
Orangevale CA 95662
- 958 Sacramento Corvair Tour Group
9590 Appalachian Drive
Sacramento CA 95827
- 970 CORSA Oregon
P.O. Box 1445
Portland OR 97207-1445
- 973 Beaver State Corvair Club
P.O. Box 747
Albany OR 97321-0256
- 975 Southern Oregon Corvair Owners
512 Fairmount Street
Medford OR 97501-2426
- 981 Corvairs Northwest
PO 58561
Tukwila WA 98138
- 982 North Cascades Corvair Nuts
8004 59th Ave NE
Marysville WA 98270
- 990 Inland Northwest Corvair Club
P.O. Box 9689
Spokane WA 99209-9689
- 993 Columbia Basin Corvairs
P.O. Box 1022
Richland WA 99352-1022
- INTERNATIONAL
- FRA Chevrolet Corvair Club of Paris
Les Granges le Roi
91410 Dourdan
France
- NED Corvair Club Nederland
Julianaplatsoen 251
1111 XN Diemen
The Netherlands
- ONT CORSA Ontario
401 Beechwood Crescent
Burlington ON L7J 3P7
Canada
- SWI Swiss Corvair Club
Bachtelenstrasse 39
CH-2540 Grenchen
Switzerland
- WCC Western Canada CORSA
1750 Westminster Ave.
Port Coquitlam BC V3B 1E2
Canada
- SPECIAL INTEREST
- 001 Corvanatics
5000 Cascaabel Road
Atascadero CA 93422-2302
- 003 Caveman Corvairs, The 1960 Group
1906 S. Weinbach Ave
Evanston IL 47714
- 004 Air Vair Group
5474 State Route 19
Gallion OH 44833
- 005 Corvair Oil Filter Collectors Club
560 Lindberg Blvd.
Berea OH 44017-1418
- 006 V-8 Registry
603 Valley Trails Dr.
Hamson OH 45030-4904
- 007 The 1969 Corvair Group
8322 Soft Wind Drive
Mechanicsville VA 23111
- 008 UltraVan Motor Coach Club
73 Sargent St.
Haines City FL 33844
- 009 SouthEast Corvair Council
12 Pine Trail
Ormond Beach FL 32174
- 010 Stock Corvair Group
4613 Dorchester Lane
Virginia Beach VA 23461-5841



'66 CORVAIR

A MOST UNUSUAL CAR FOR PEOPLE WHO ENJOY THE UNUSUAL



A funny thing happens on the way to the office

You somehow find it's not so far. Traffic's not as much of a problem. Other drivers are nicer guys. As a matter of fact, you're even nicer to other drivers.

Mostly because you're enjoying yourself.

The car is fun with no foolishness. Rear-engine traction keeps you moving. Independent suspension all around, sure-footed. Wide-Stance wheels for balance. Steering, easy and sure.

It all happens in the '66 Corvair. Plus some

speculative glances at the lyrical lines when you pass appraising pedestrians.

There's only one requirement. You have to like to drive. . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit, Michigan.

(You'll find them at the usual place . . . your Chevrolet dealer's.)

