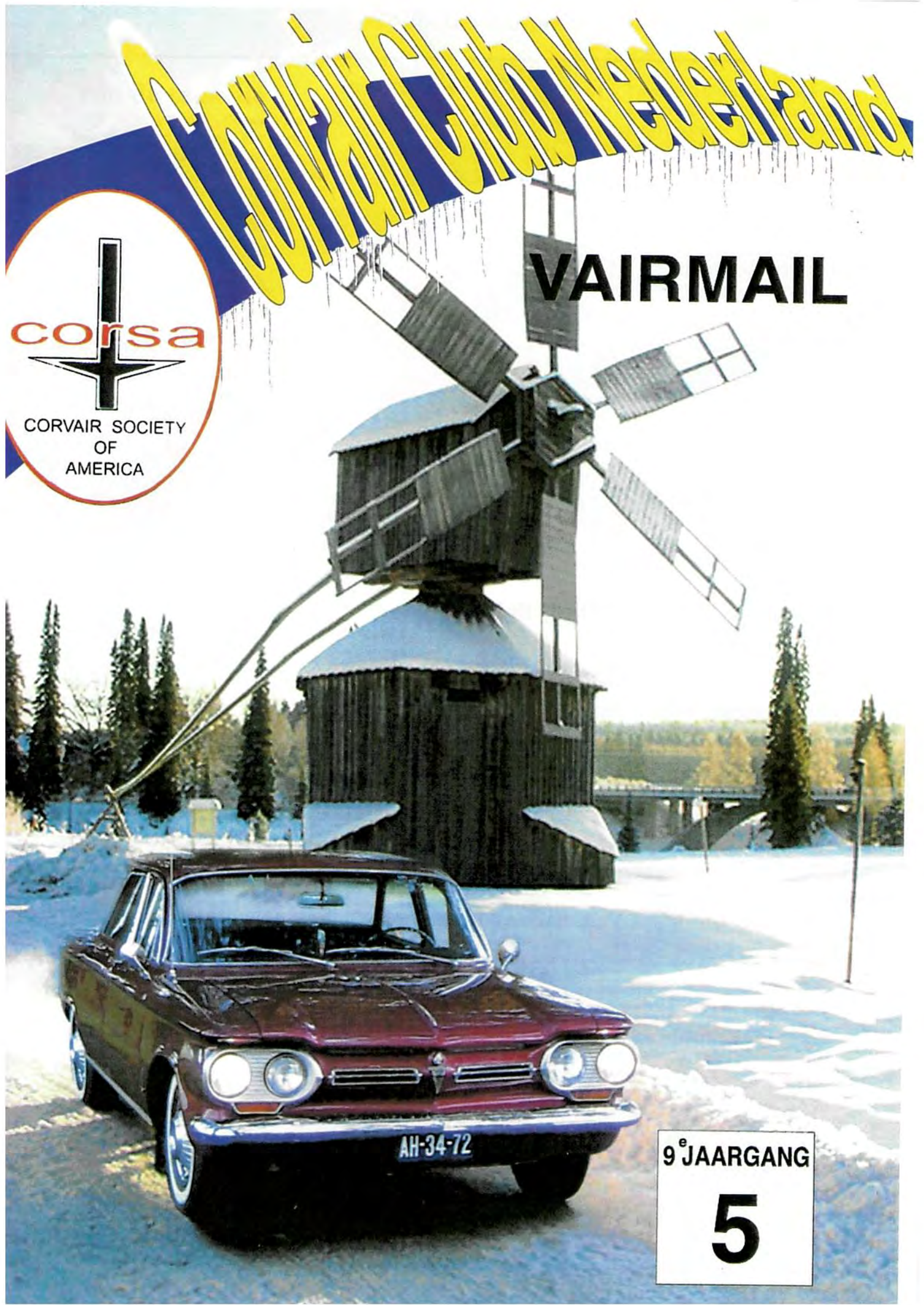


Corvaal Club Nederland



VAIRMAIL



9^e JAARGANG

5



Corvair 700 4-Door Sedan

Light-handed, light-footed, light-hearted!

Even though a Corvair's main virtues are economy and efficiency, we're willing to wager the thing which sends you away singing from your first drive is the way it *handles*. Only rear-engine design gives you steering that is so light and responsive, traction that is so solid and reassuring, braking so beautifully balanced front and rear. This is a light-hearted car, because it does everything so crisply and so easily; light-footed because there's *independent* suspension at all four wheels; light-handed because the steering doesn't have to cope with the weight of a front engine. But try it yourself—and find a completely new dimension in driving!

A magician on mileage. Your gas dollars will now go farther... because the Corvair delivers miles and miles and miles per gallon.

Engine's in the rear... where it belongs in a compact car... to give you nimbler handling, greater traction, better 4-wheel braking.

Fold-down rear seat. Now every Corvair converts into a station sedan with 17.6 cu. ft. of extra storage space behind front seat.

Independent suspension at all 4 wheels. Coil springs at each and every wheel take bumps with independent knee-action for a ride that rivals the costliest cars.

Unipack power team. Wraps engine, transmission and drive gears into one compact package... takes less room, leaves you more.

Choice of automatic or manual transmission. You can have Powerglide* or a smooth-shifting Synchro-Mesh standard transmission.
*Optional at extra cost.

Four models. Practical four-door or sleek new two-door in standard or de luxe versions.

Trunk's up front. Plenty of luggage space under the hood, where it's convenient to get to.

All at a practical kind of price. Check your dealer on the short, sweet details... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

the happiest driving compact car

corvair
by Chevrolet



Corvair 700 5-Passenger Club Coupe

Van de redactie

Onze 'coverspecialist', Ronald Vijsma had, zo geloven we, graag een jaartje overgeslagen; In de nieuwjaarswens achter op de cover sprak hij al over een Corvairrijk 2008! Gelukkig hebben we dat zo kunnen veranderen dat de fraaie plaat in tact bleef.

Het komende jaar is een belangrijk jaar voor de nederlandse Corvair club. We bestaan dan 10 jaar, en volgens goed gebruik moet dat gevierd worden.

We gaan ervan uit dat we dit met een aantal buitenlandse gasten doen en die zullen we dan ook uit nodigen.

De verkiezingen zijn weer achter de rug. Gaan we een regering van linkse signatuur krijgen? Gaan ze onze hobby meer belasten? Doorgaans houden we ons niet bezig met politiek, maar we zijn bang dat het er niet beter op zal worden om een klassieke auto op de weg te krijgen/houden. De benzineprijzen willen maar niet zakken, en de tweejaarlijkse apk is er ook (nog) niet. Sterker nog; de tweede kamer heeft zijn goedkeuring gegeven aan de apk zoals die nu loopt en de minister heeft haar plan, dat door de ANWB aanbevolen was, ingetrokken. M.a.w. de apk is en blijft jaarlijks.

En over de benzineprijzen; Een voormalig directeur van Aston Martin (benzinezuiper klasse 1) heeft eens gezegd dat, wanneer er nooit Astons gemaakt waren geweest, alle oliebronnen drie seconden langer open zouden blijven. Zullen we erop gokken dat het voor de Corvair 3 minuten zouden zijn?

In onze vorige editie zei Arend Huisman dat we om kopij zaten te springen. Natuurlijk Arend, we zitten altijd om kopij verlegen want je wil toch ook weten hoe de andere clubgenoten met hun begerenswaardige speeltje omgaan! Hiermee willen we benadrukken dat we zo veel mogelijk een clubblad willen maken en niet een historisch Corvair blad. Je kunt tegenwoordig al zo veel van het net 'plukken' en dat zal in de toekomst alleen maar meer worden. Interessante artikelen die onze hobby aangaan zullen we toch wel blijven publiceren en we trachten steeds dieper te graven in de Corvairtechniek en -geschiedenis. Telkens boren we nieuwe bronnen aan. Zo zijn we bezig uit de Antwerpse assemblagefabriek materiaal te werven. Bepaald niet makkelijk in de hedendaagse archiefvoering, als die er al is...

Ronald zorgde dus weer voor een fraaie omslag geheel in winterse sfeer. En als hij zijn eigen Monza sedan voor een zweedse windmolen zet is dat niet toevallig....

O ja; vergeet de hieuwjaarsvergadering niet... Ook voor deze editie geldt weer: Veel kijk- en leesplezier.

Colofon

9^e jaargang nr.5

dec. jan. feb. mrt. 2006/2007

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: Guus de Haan

secretaris@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.

GM Continental

We waren er al een tijdje naar op zoek. Maar het is er verschrikkelijk moeilijk binnen te komen.

We hebben het nu over de archieven van GM Continental in Antwerpen. Door het uitgeven van de hele administratie aan een uitzendbureau is het bij de tegenwoordige Opelfabriek in Antwerpen moeilijk om de juiste mensen te benaderen. Echter via vrienden die weer collega's hebben die op hun beurt met dat uitzendbureau contacten hebben, hebben we een beperkt maar hoopvol contact kunnen leggen. Op onze vragen is er nog geen antwoord gekomen maar zoals het spreekwoord zegt: "Geen nieuws is goed nieuws", zijn we hoopvol gestemd.

Niet alleen wij zijn erg nieuwsgierig maar ook van over de grote plas staat

Dave Newell van het 'Corvair Preservation Fund' klaar om alle gegevens die we los kunnen peuteren zorgvuldig te analyseren, publiceren en in de archieven te doen.

Tulpen Rallye 2007

Na onze deelname aan de Tulpenrallye in 2001 krijgen we elk jaar weer een uitnodiging voor deelname aan de volgende rallye. Auto's tot en met '71 mogen deelnemen.

De editie van 2007 voert tussen 6 en 12 mei weer naar Frankrijk waar gestart zal worden in Maçon. De eerste etappe leidt naar Aix les Bains en de volgende dag naar het Zwitserse Yverdon.

Kris-kras door het Centraal Plateau, de Alpen en de Jura. Via de Vogezen, de Eifel en Ardennen wordt in die week weer naar Noordwijk gereden.

Deelname kost. 1650 euro, maar dat is exclusief hotel- en brandstofkosten.

Wel wordt er elke dag gezorgd voor minimaal twee maaltijden (lunch en diner). Voor dit bedrag ontvang je verder het wedstrijdmateriaal en natuurlijk een wedstrijdplaquette voor op je auto. Er aan voorafgaand zal de auto een keuring moeten ondergaan, een FLA inditij kaart en een goede verzekering moet ook getoond worden. Raadzam is het ook een rallyeklok aan te schaffen. Wie zich geroepen voelt wensen we veel succes.

Agenda

December

1-10 Essen Motor Show

2-3 Oldtimerbeurs Eelde

8-10 Vehikel Auto & Motor Utrecht

Januari

12 Nieuwjaarsmeetin Corvair club

12-14 InterClassics Maastricht

13-14 Oldt. Beurs Mot. en bromm.

Autotron Rosmalen

17 Auction Scottsdale

20-21 Collector Fantasies Nekkerhal Mechelen B.

27-28 Flanders Collection Cars Expo Gent

Februari

2 Bremer (D) Classic Motorshow

4 Luchtgekoelde (VW) show Mol B.

10-11 Int, Oldt, beurs Rosmalen

10-12 Boucles de Spa Historique

16-25 Retromobile Paris-Expo

Maart

2-4 Antwerp Classic Salon

10-12 Brittish car & Lifest. Rosmalen.

29-1/4 Technoclassica Essen

April

7-9 Oldt.b. Eburonenhal Tongeren B.



Ontwerpwedstrijd

We hebben in de vorige editie een oproep gedaan om je talenten en autokennis eens op papier te zetten, en deze te beperken tot de Corvair waar voor we graag nieuwe of gemodificeerde demodellen zien. 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. Daarom in deze editie al een voorproefje wat er zoal van een Corvair gemaakt kan worden. En zoals altijd zullen alle 'ontwerpen' en ideeën in dit blad gepubliceerd worden. We hopen nog altijd inzendingen te ontvangen..

Jubileum

In onze vorige editie hebben we het er ook al over gehad. 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 ze krijgen i.i.g. een uitnodiging. Nogmaals, als iemand ideeën heeft horen we dat graag.

Adverteerders

Voor ons blad zoeken we adverteerders die ons moeten helpen de kosten zo laag mogelijk te houden. Classic Tyre is er mee opgehouden omdat ze vonden dat ze in onze club niet genoeg afzet hadden. Wij weten zeker dat ze banden aan clubleden hebben verkocht. We hebben nu eenmaal een kleine club en daar moeten ze geen super omzetten van verwachten.

De kosten zijn er ook naar: € 50 per jaar; dat is slechts €10 per editie! Naamsbekendheid hebben in ieder geval wél gekregen.

Marktplaats, Speurders enz.

Ongetwijfeld zal je zo nu en dan eens op een van de verkoopsites neuzen. Of een beurs bezoeken. Wellicht dat je dan op zoek bent naar Corvair spulletjes. Wij zouden wel eens graag willen weten wát je zoal aanschaft en wat je al verzameld hebt in de loop van de tijd.

Bougies

In de VS heeft John Monsalvatge de AutoLite 2656 bougies verheven tot de beste bougies die er bestaan voor een Corvair. Ze zijn in elk geval (bijna) overal verkrijgbaar. De technuten van Corsa spreken dit niet tegen. Ze zeggen dat deze bougie overeen komt met de Ac S45F die de hitte 'range' heeft die tussen de AC 44 F en 46 F in ligt. De S45F is eigenlijk bedoeld voor tweetakt motoren. De Autolite is dat niet maar,

zit daar kort genoeg bij om in de meeste Corvair applicaties goed te functioneren. Rest ons nog te zeggen dat John deze bougies in een 110 pk motor gebruikt.

Achteruitrijden.

Een Australier die met een technisch probleem reeds 20 kilometer (!) achteruit reed, zal zijn stijve nek wel weer gestrekt krijgen als hij zijn boete in de bus krijgt.

Groot licht

Philips claimt met de nieuwe Vision Plus autolampen een meer-opbrengst van 50% te hebben verkregen. Scinici hebben dat gecontroleerd en spreken dat niet tegen. Wij hebben het niet gecheckt maar vrezen wel dat deze lampen ook meer dan 50% duurder zijn.

Clark's Corvair Parts Inc.

Repro Parts for the
FUTURE OF YOUR CORVAIR

- Over 12,000 parts in stock
- Superior customer service
- Friendly tech support
- 650 page catalog
- Easy to use online catalog and ordering

THANK YOU
FOR YOUR SUPPORT!

Every order to Clark's
helps keep the parts coming!

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

413-625-9776



GM Continental

General Motors, de grootste constructeur van automobielen ter wereld, distribueert zijn producten naar praktisch elk land ter wereld. Het zijn niet alleen auto's en vrachtwagens die door GM gemaakt worden maar ook koelkasten, elektronische apparaten, diesel-motoren, oliebranders, locomotieven, wegebouwmachines, garage uitrusting en allerlei accessoires die je erbij kunt bedenken. Dankzij de vele fabrieken buiten de VS kan General Motors inhaken met een constante kwaliteitsnorm om snel en zonder veel moeite overal leveren. Deze fabrieken staan in 18 landen en daarbij zijn niet meegerekend de verkoopkantoren in welhaast elk land. General Motors is soms de toonaangevende industrie in een land en biedt mondiaal werk aan 602.000 medewerkers. (1956 red.) De producten van General Motors reiken van Afrika tot Alaska, en 18.000 leveranciers verzekeren u een competente leverantie van GM producten. General Motors is de grootste onderneming ooit door één mens gesticht en daar profiteert elke GM klant nu van. Enz. enz.

Zo spreekt men op de eerste pagina van een boekje uitgegeven door GM Continental (Antwerpen) in 1956. GM Continental werd opgericht in Antwerpen in 1925. Als havenstad met het gigantische Europese achterland was Antwerpen gekozen. Officieel heette de fabriek 'General Motors Continental N.V. en debuteerde binnen de muren van een oude abdij aan de Fortuinstraat.



De productie in dat eerste jaar bedroeg niet meer dan een 20 á 25 auto's per dag. Daar waren de klanten niet tevreden mee, en al gauw had men verhuisplannen. In 1926 werden de kettingen van de

lopende band opgehangen in een velodrome, een overdekte wielbaan dus, waar de productie opliep tot een toen waardige 7500 in 1927, 14.500 in 1928 en zelfs 24.000 stuks in 1929.



GM Continental groeide ook hier al gauw uit zijn voegen en begon een nieuwe fabriek te bouwen op een nieuw, als industrieel aangewezen terrein in het havengebied. Deze nieuwe fabriek zou de modernste in zijn soort in Europa worden en werd in 1929 in gebruik genomen. In de aan het Albert Basin gelegen fabriek vertienvoudigde de capaciteit in de productie, vergeleken met het gemiddelde van de voorgaande vijf jaren.

In 1945 werd door GM Antwerpen ook een dochteronderneming gestart in Rotterdam onder de naam GM Continental Nederland.

Aan de Noorderlaan in Antwerpen in de directe omgeving van de haven én de stad werden alle activiteiten gehergroepeerd in een fabriek die voldoende plaats bood.

Op dit terrein dat al in 1947 was aangeschaft, verschenen er kantoren, magazijnen en modelbrieken. Twee fabrieken werden er voorzien van de modernste machines; één voor het assembleren van auto's, één voor het vervaardigen van autoradiatoren.

In 1954, een jaar na de ingebruikneming van de assemblagefabriek werd er al weer aan uitbreiding gedacht om in de vraag naar automobielen van dat moment te kunnen voorzien. De lengte van de banden werd verdubbeld en de capaciteit liep op tot 30 voertuigen per uur.

In de jaren zestig vond men dat ook deze fabriek weer uitbreiding nodig had en begon men even verderop aan de Noorderlaan met het bouwen van



Maar in 1943 werd de fabriek met zijn installaties geheel vernietigd door het oorlogsgeweld, en GM zag zich genoodzaakt tijdelijk terug te keren naar het oude 'Velodrome' dat al 16 jaar eerder aangeschaft was. Deze ruimte werd nog 10 jaar gebruikt voordat er onder grote druk van de na-oorlogse inspanningen een geheel nieuwe fabriek kwam aan de Noorderlaan in het noordelijk havengebied.

een nieuwe fabriek; Plant 2.

De Duitse Opel was naast Chevrolet en Vauxhall inmiddels het meest van de band rollend product en vanaf begin jaren '70 er zullen ook geen andere modellen geassembleerd meer worden.

In 1972 moet als gevolg van de dalende verkoopcijfers deze Plant 2 voor enige maanden dicht, maar Antwerpen blijft toch de hoofd fabriek voor Opel in West Europa.

Hopenlijk zal dit artikel een mooie vooruitblik zijn in de contacten die we hebben gelegd met medewerkers van GM Continental waarvan we toch wel wat informatie verwachten. Enkele bijzondere wetenswaardigheden: Naast GM had België na de oorlog maar liefst vier volwaardige autofabrieken; Volvo, Volkswagen, Ford en Renault. Renault Volvoorde is inmiddels gesloten; Volkswagen Vorst hangt eenzelfde kapittel boven het hoofd en Ford en GM moeten drastisch inkrimpen. Alleen Volvo houdt nog stand op het maximale niveau. In 1996 werden in België 1.233 miljoen auto's geproduceerd, een respectabel aantal! Zoals gezegd; volgende keer proberen we meer informatie te verschaffen en dan speciaal met betrekking tot de Corvaire productie.

Hieronder een luchtfoto van 'Plant 2' zoals ze nu nog ongeveer erbij ligt.

Uit de correspondentie van onze informant:

De fabriek zoals ze er ooit stond, vooral het oude gedeelte, is er reeds lang niet meer.

Ik kan me die fabriek nog redelijk goed herinneren omdat wij er voorbij reden als we naar de stad gingen. Er zat zelfs een showroom bij net naast de hoofdingang. En daarnaast was een parking voor het personeel. Het gedeelte waar ik het net over had bestaat reeds zeer lang niet meer (ongeveer 20 jaar) want daar zit momenteel Metropolis (cinecomplex), Bricodepot en Decathlon, en een depot van De Lijn (openbaar vervoer), plus nog een zeer ruime overdekte parking wat nog een echt stuk van de oude fabriek is.

Dan heb je nog een nieuw gedeelte van de oude fabriek. Dit stuk werd gebruikt als stalling voor caravans motorhomes etc. en is in privé handen. Dit gedeelte is men nu aan het verwijderen (is recent nog in ons nieuws geweest omdat de stad dat stuk wil aankopen) Daar zijn de foto's van.

Die mevrouw van GM waar ik het over had is hoofd personeelsdienst. Nog een weetje, er was wat sociale onrust bij GM omdat er volk zou moeten verdwijnen dit gaat echter niet door

(recentelijk in het nieuws) omdat ze Astra's gaan bouwen voor Amerika, maar onder een andere naam.



GENERAL MOTORS CONTINENTAL ANTWERPEN PLANT 2

Tucker deel 5

Naar de Klei.

Vormen maken in klei is een leuke ervaring. Van een gibberige massa op een armatuur met handen en werktuigen een vorm maken die het oog in geeft. Een sculptuur waarop men zich kan los laten en waaruit een vorm van een gezicht, een vogel of een spatscherm uit kan komen. Met dat laatste hielden wij ons bezig. Een stapel tekeningen en snelle schetsen gaven ons een idee wat het driedimensionaal zo ongeveer moest gaan worden. Tucker keek zo nu en dan mee en als iemand van de leiding en gaf hij er zijn goedkeuring aan. Wij werkten schematisch volgens die tekeningen en maakten foto's voor toekomstige variaties. Ons houten armatuur was eindelijk klaar. We pleisterden er uitbundig en overvloedig de warme klei op, geleid door de schetsen van Alex. We maakten met deze eerste vorm een complete basisauto. Van hieruit konden we de verschillende varianten gaan uitbeelden. Tucker Madawick had een simpele houten kist met lampen vervaardigd om hitte te genereren voor de klei zodat die goed vormbaar bleef voor dat hij op het model werd gebruikt. Het was niet echt eerste klas materiaal, hij was te zacht en de kleur was meer grijs dan het levendige bruin dat hij bij Ford had gebruikt. Maar dit was nu eenmaal wat we hadden en we accepteerden het, in de hoop dat de klei voldoende zou uitharden om een goed afwerkbaar topklaag te krijgen. De gereedschappen die in deze auto-ontwerp sector werden gebruikt, zijn grote uitvoeringen van die, die door kunstenaars en amateurs worden gebruikt voor het vervaardigen van beeldjes. Sommige grote gereedschappen konden in kunstzaken gekocht worden, maar vaak was het noodzakelijk om deze zelf te maken van zaagbladen voor strakke hoeken, of plastic en hout voor individuele plaatsen. Ideaal zou het zijn om grote reien te hebben van meerdere honderden centimeters, zorgvuldig gesneden om sommige grote vormen in één keer te maken. Dit was te adviseren omdat sommige delen juist niet recht zijn om het toekomstige plaatwerk een zekere sterkte te geven. We hadden een minimale

hoeveelheid van zulke gereedschappen en voelden ons allemaal een beetje als cartoontekenaars met voor ons een enorm blok graniet dat met een enkele hamer en beitel bewerkt moest worden. Echter het nam niet langer dan een paar dagen in beslag voor we een basisvorm van de auto hadden gemaakt. Ons gebied naast de Tremulis Tucker was zeker geen studio te noemen. De grijze muren en de betonnen vloer van de fabriek hadden meer van een constructiewerkplaats weg.

Daglicht kwam naar binnen door de hoge ramen, en kunstlicht hadden we van de grote reflectorlampen aan het plafond. We hadden de fabriekstimmerman meteen gevraagd om een aantal wandjes van circa 2 meter hoog te plaatsen om onze tekeningen aan op te hangen.

Het was nu april en we waren nog maar drie weken van zes dagen met de nodige overuren bezig.

Preston kwam ons regelmatig bezoeken, gekleed in een driedelig pak, compleet met deukhoed en een stokje waarmee hij dan de diverse details aan wees.

Vaak was hij vergezeld van aandeelhouders waarvan ik sommige begon te herkennen. Stampfli was daar één van. Hij had over het algemeen meer intelligente vragen dan de anderen en bleef soms wat na om er zeker van te zijn dat zijn observeringen juist waren. Tuckers's gezelschap bestond vaak uit toekomstige dealers die een rondleiding kregen. Eerst wilden zij het metalen prototype zien (als ze de hamers hoorden slaan) en dan de verschillende mechanische toepassingen die in diverse hoeken van de hal stonden. Daarna gingen ze naar een viercilinder injectiemotor die op een bok geïnstalleerd stond op circa tien meter van ons kleimodel. Deze motor was getekend en gebouwd door sommige van Tuckers racevrienden. Hij hield ervan om hem te starten (hij had geen uitlaatdempers) en liet hem dan gedurende enkele minuten met een hoog toerental lopen. Als de uitlaatgassen te veel hinder gingen opleveren zette hij hem af en keek zijn omstanders aan met zijn 'grote bruine ogen'. (In *Automobile Quarterly* nr.4 1963, zegt Andrew Higgins: Tucker was een zakenman, als hij je aankeek met zijn grote bruine ogen moest je oppassen!)

De omstanders werden daarna naar de kleimodellen geleid. Preston wees trots op enige details en vertelde daarbij waar wij mee bezig waren. Sommige van deze bezoeken vielen tijdens cruciale momenten van vormgeving. Dan leidden wij ze naar de tekeningen op de wanden en gaven daarna uitleg aan de veranderingen op het kleimodel. Budd Steinhilber zag het altijd als het eten van een Chinees menu, bord na bord, idee na idee.

Gordon Lippincott kwam naar Chicago kort nadat we het hele armatuur hadden bekleed met klei en er vorm in gebracht moest worden. Hij was duidelijk blij verrast met onze voortgang; "In tijd van een paar weken waren jullie van papier aan de wand naar klei over gegaan!" vertelde hij later. Op dat moment hadden we slechts een ruwe vorm van de Tucker '48 en waren we ons welbewust van de lange weg die we nog hadden te gaan. Gordon was erg begeistert van het project evenals wij allemaal eigenlijk. Hij had enige foto's van een Convair XB-46, een tweemotorige straal bommenwerper, die juist zijn eerste testvluchten had gemaakt, meegebracht. De inlaten van de straalmotoren waren ovaalvormig, een erg moderne vorm toen, en daarmee zou het misschien kunnen, deze in ons klei model toe te passen. We namen het model van de foto's over in het front van ons kleimodel en het maakte ons concept sterker. Ruwweg kwam dit idee goed over maar er kwam een opmerkelijk voorval; Preston Tucker kwam erbij, bekeek het aandachtig en antwoordde toen zeer diplomatiek dat het niet paste in zijn voornemen. Het front moest bovenin het Cyclopenoog hebben en op bumperhoogte luchtinlaten. Dat was meteen het einde van de elliptische uitstapjes. Gordon gaf te kennen dat het Cyclopen oog al meer dan voldoende was om de Tucker uniek te maken. Waarschijnlijk wist hij niets van de in het midden geplaatste koplampen in Europa. Of misschien was hij simpel een zakenman die wist dat uiteindelijk de klant tevreden zou moeten zijn. Het was uiteindelijk een lange dag geworden met het elliptische front. Wij vergezelden Gordon naar een restaurant op Cicero Avenue waar we onder het genot van een goede maaltijd

praatten over de nieuw verschenen juke-boxen. Ofschoon mog maar pas gesneuveld in de oorlog kon men Glenn Miller's "Moonlight Serenade" nog steeds horen.

Ons verblijf in het Southmoore hotel en het werk in de fabriek was een aangename routine geworden. Deze 'routine' bestond uit een diner in een restaurant in de 'South Side', slapen in onze riante suite die door de hotelleiding was omgebouwd voor gezamenlijk samenzijn. En dan het ontbijt in de koffiobar van het hotel. De fascinatie was het onder elkaar zijn met mensen die geïnteresseerd waren in automobielen en wier hoofden alle in dezelfde richting stonden, aangestuurd door één toegewijd genie; Preston Thomas Tucker.

Een ander genie, Alex Tremulis, had een indrukwekkende kennis van automobiel vormgeving. Ofschoon er een onderliggende competitie gaande was tussen zijn kleimodel en het onze, waren zijn verhalen over vormgeving even fascinerend. Wij hadden vaak de gelegenheid om mee te rijden in zijn rechtsgestuurde Lincoln Zephir convertible. Budd haalt nog vaak aan hoe Alex tijdens warme dagen buiten de raamopening hing, en dat toevallige passanten verbijsterd keken als ze dachten dat ik de wagen reed.

Alex vertelde ook vaak anecdotes over zich zelf. Zoals toen hij een brug overstak in een open wagen en een sigaret opstak met een dure Zippo aansteker die hij vervolgens als een gebruikte lucifer in het water gooide. Zijn beschrijvingen waren altijd verrassend levendig; Zo sprak hij eens over een automodel van waaruit je een lucifer aan de stoepbanden kon aanstrijken.

Onder de vrienden van Alex en het andere Tucker personeel behoorden ook de aardige Granatelli broers. Zij hadden een garage in Chicago waar Alex zijn gevoelige Zephir V12 regelmatig naar toe bracht. De middelmatige werkplaats werd een verzamelpplaats van monteurs op het gebied van straat en race wagens. Een van hun briljante vindingen was om een speciaal samengesteld additief voor smeermiddelen toe te voegen aan de motorolie om zo het vermogen te verhogen. Zij noemden het STP (!); de glijbaan naar rijkdom van de Granatelli broers.

Toen we eertijds werden ontboden door de Tucker staf werd ons een karakteristieke tendens duidelijk; zij waren meer buitenbeentjes dan opportunisten. Iedereen had gebroken met tradities die er op dat moment regeerden. De meeste waren ervaren veteranen uit de automobiel industrie. Maar op geen enkel gebied waren het verstotenen. Zij toonden meer een hang naar een avontuur dat moest afwijken van de voorgaande ervaringen. En daar was moed voor nodig. Het zou voor de meeste van hen veel makkelijker zijn geweest om gewoon te blijven in Detroit of waar ze ook vandaan kwamen. Meer dan eens bemerkte ik dat zij niet erg hoog gewaardeerd waren geweest door hun excollega's, simpelweg omdat zij er een meer avontuurlijke kijk op na hielden.

De rollen van deze moedige zielen was indrukwekkend geweest: Fred Rockelman; Tucker directeur en manager verkoopzaken.

Hij was voorheen president van de Plymouth divisie van Chrysler en algemeen verkoopmanager bij Ford. Hanson Brown: Uitvoerend directeur van de Tucker Corporatie.; Voorheen vice president bij General Motors; K.E. Lyman, ontwikkelings zaken; Toppingenieur bij Bendix en Borg Warner;

Ben Parsons; directeur en chef engineering bij Tucker; Internationaal expert in brandstof injectie.

Lee S. Treese: directeur productie; voorheen een vooraanstaand productie-leider bij Ford;

Herbert Morley: directeur grondstoffen Tucker groep; voorheen fabrieks-directeur bij Borg Warner.

Robert Pierce, vice president en financieel directeur; voorheen secretaris financieel directeur van Briggs Manufacturing.

Andere notabele mensen in het team van Preston Tucker's droom waren:

Al McKenzie, een monteur in het Horace Dodge boot team; Eddy Offutt, autorenner en top monteur die bij Tucker chef-ingenieur werd;

Gene Hausteijn een van de betere testrijders; Joe Lenki, autocoureur van naam; Stampfli, Ringling Tremulis en vele andere.

Zij allen brachten een zee van kennis en toewijding binnen in de Tucker Corporatie.

Begin van de lente van 1948 kwam daar bij ook de verschijning van racegrootheid Ralph Hepburn. Hij bezocht vaak het hoofdkwartier voor vergaderingen met het top management. Hij was een bekendheid die open stond voor iedereen die een praatje met hem wilde maken. Bij een aantal vergaderingen deelde Hepburn zijn mening met notabelen als Rex Mays, Johnny Parsons en Mauri Rose. Rond een van die grote tafels in het bedrijfsrestaurant discussieerden ze over strategie en politiek van een dreigende rijdersstaking omtrent de nieuwe veiligheidseisen op het circuit van Indianapolis.

Verbetering van faciliteiten in de fabriek, zoals het cafetaria en restaurant, een in aanbouw zijnde vergaderruimte en de algemene aangenaamheid van de ruimtes werden vaak genoemd in de wandelgangen wanneer er grote ongebruikte ruimtes in zicht waren. Nog maar enkele maanden geleden waren deze ruimtes bevolkt met ontelbare werklui die inspanningen leverden aan de militaire industrie. Nu was er een steeds uitbreidend aantal medewerkers van zowel mannen als vrouwen die een begin maakten om deze plaats weer tot leven te brengen met een beter gevolg.

Het voorjaar van 1947 was een enerverende omwenteling.

Wordt vervolgd: Toewijding en vergelijking.



AutoRetro Spa

We waren weer op de relatief kleine en gezellige beurs in Spa.

Op het eerste gezicht zou je zeggen dat alles nog hetzelfde was, maar een beetje dieper op de zaken in gaand vind je toch altijd weer wat nieuws. Dat begon al bij de ingang waar een thema-tentoonstelinkje was ingericht met dit keer Auto Union in de aanbieding.

Het waren niet alleen de Audi's, waarvan een Quattro rallywagen het meest in het oog springend was. Deze wagen werd gelardeerd met videobeelden van alweer enige dezentia terug. Ook stonden er voor-oorlogse DKW-tjes met de triplex houten deurtjes. De tot in de puntjes gerestaureerde tweetaktjes stonden menige bezoeker een kwijlmond te bezorgen.

Verder stonden er wat motorfietsen van het eertijds beroemde merk waarvan de Deen, Jorgen Skaffte Rasmussen de grondlegger was met de eerste Dampf Kraft Wagen. Later fuseerde DKW met Horch, Audi en Wanderer tot Auto Union (vier ringen in het logo). Verder viel het ons op dat de aangeboden auto's op het middenterrein steeds jonger zijn geworden. Behalve een enkele Traction Avant en en Rover P4, in goede staat overigens, waren geen echt aantrekkelijke auto's aangeboden. Een paar youngtimers en de gebruikelijke Mercedesen waarvan het bouwjaar onduidelijk was, konden we niet direct plaatsen op een beurs al deze.

De documentatie stands waren echter weer uitgebreid. Waarschijnlijk door de onderlinge concurrentie waren de prijzen daardoor naar onze mening erg laag: Een 1960 Corvaire foldertje in het Frans, ging voor 5 Euro over de toonbank, en wonderwel vonden we een boekje en een foto van onze tegenwoordige hoofdbreker, de GM fabriek in Antwerpen.

De (lucht)foto stamde uit 1985 en er waren nog wat interieur foto's bij van zowel de fabriek als de auto's. Maar die lieten we liggen omdat daarop alleen maar Opel Kadetts van het druppelmodel op de band stonden. Het boekje dateerde van 1956 en we zullen in andere artikelen er de meest belangrijke foto's van publiceren in ons blad.



Verder waren er natuurlijk de gebruikelijke onderdelen kramen met veel frans spul en de miniatuur modelletjes. Daartussen vonden we nog een Bertone Testudo van Polytoys. Maar omdat de zo essentiële voorruit ontbrak hebben we deze ook laten liggen ondanks de prijs van 5 eurootjes.

AutoRetro van juni 2004 hebben we er verschillende zien liggen. In dit artikel van zes pagina's een zilverkleurige '64 convertible in de hoofdrol met een Zwitserse plaat. Deze wagen was ook in Nancy maar we kennen de eigenaar niet.

Hieronder de "buit" van die dag.



Corvaire aangedreven Focke Wulf WO2 vliegtuig Paul Ruiter.

In een eerder bericht dit jaar hebben we in een reportage getoond hoe Paul Ruiter uit Heeten een Focke Wulf vliegtuig bouwt op een schaal van 8/10.

Dit vliegtuig wordt voorzien van een Corvaire motor waarvoor we een extra motor konden leveren plus een aantal onderdelen leenden. Deze waren nodig om de propeller uit te proberen. Hoe het verder is gegaan met dit project lees je in dit artikel. Eerst een Wikipedia toelichting over het beroemde vliegtuig van weleer.



| |
|--|
| FockeWulf Fw190A-8 |
| Rol: Jachtvliegtuig |
| Bemanning: 1 |
| Varianten: A1 t/m A9, D (Dora), F, F2, F3, F8, F9, G1, G2, G3, G8, S-5, S-8 |
| Status |
| Gebruik: Duitsland (1941-?) |
| Afmetingen |
| Lengte: 9,00 m |
| Hoogte: 3,95 m |
| Spanwijdte: 10,51 m |
| Vleugeloppervlak: 18,30 m ² |
| Gewicht |
| Leeggewicht: 3200 kg |
| Startgewicht: 4417 kg |
| Max. gewicht: 4900 kg |
| Krachtbron |
| Motor(en): 1×BMW 801D-2 radiaal motor |
| Vermogen: 1272 kW |
| Prestaties |
| Topsnelheid: met boost 685 km/u |
| Klomsnelheid: 13 m/s |
| Actieradius: 800 km |
| Dienstplafond: 11410 m |

De Focke-Wulf Fw 190 was een éénmotorig jachtvliegtuig dat door de Luftwaffe tijdens de Tweede Wereldoorlog werd ingezet. De ontwerper was Kurt Tank. Hij werkte samen met een team van ontwerpers en een tot dan toe niet gebruikte combinatie van ingenieurs die ook piloten waren. Hij hechtte

veel belang aan piloten die zich in technische termen van de problemen konden uitdrukken.

Het Rijksluchtvaartministerie bestelde het in 1937 als aanvulling van de Messerschmitt Bf 109, nadat deze zag dat andere landen verschillende jagers ontworpen en Duitsland enkel op de ME109 rekende. Origineel werd ook de DB601 motor in gedachten gehouden, maar de productie werd al zwaar belast door ME en dus werd gekozen voor een BMW 139 en later de BMW 901.

Bijna alle types zijn geleverd met een luchtgekoelde BMW 801 stermotor in diverse varianten. De motor was in het begin onbetrouwbaar en werd ook te heet, waardoor de temperatuur in de cockpit kon oplopen tot meer dan 55° C (De oplossing hiervoor was om de gehele cockpit naar achteren te verplaatsen). Om de motor koel te houden werd er een volledig nieuwe motorkap ontworpen die de motor de luchtkoeling gaf die ze nodig had. Het eerste prototype vloog op 1 juni 1939

Hallo Leon, leuk van je om nog eens aan me te denken. Ik werk graag mee om een leuk artikel voor het blad te maken.

Na je bezoek (wanneer was dat ook alweer?) zijn, na een vertraging van 3/4 jaar, de onderdelen toch binnen gekomen.

Denk met deze onderdelen aan dubbele ontsteking; speciale hydraulische lifters; naaf; toerenteller die niet op de ontstekingspulsus werkt, MSD coil splitter, 64 inch diameter propeller met 47 inch spoed gemaakt van vuren hout en AISI (American Industrial Steel Institute) 4130 chroom molybdeen buis voor de motorbok.

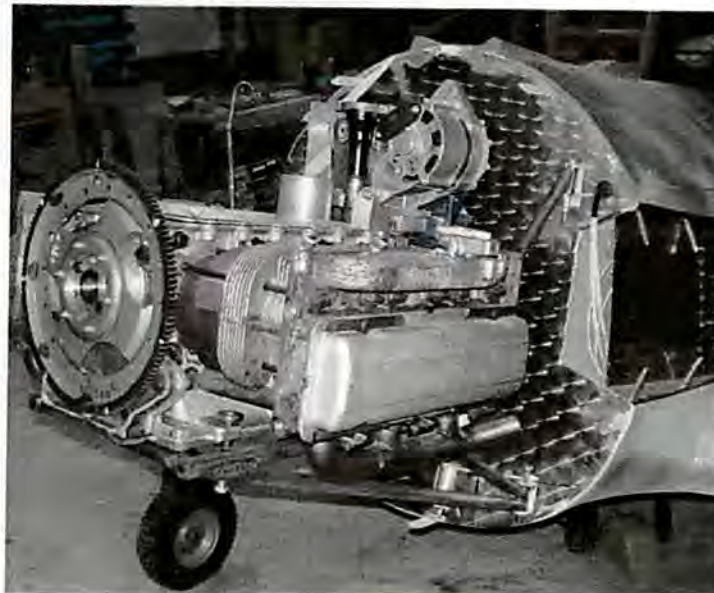
De bouw gaat gestaag door en onze eindtermijn ligt op het eind van het jaar.

Mijn broer Bertus werkt momenteel aan de bedrading. Dit is een hele klus aangezien de veiligheid eist dat de systemen dubbel uitgevoerd dienen te worden.

De zitting is wel een leuk verhaal:

Via de krant waar we met onze hobby in stonden, kreeg mijn broer contact met een man, een zekere Joop Spin. Die was dolenthousiast over het hele project. Hij is van beroep stoelenmaker geweest en heeft zoveel auto's bekleed dat hij het nu eens leuk vond om een zitting voor een vliegtuig te maken. Dit tegen materiaalkosten en een foto van zijn werk voor aan de muur.

Verder is ons een carburator geschonken uit de militaire hoek. Dit ook in ruil voor een foto en later een bezoek met de kist.





Zelf ben ik bezig met het motorblok om de dynamo-spaninrichting en carterontluchting in te passen in de te krappe ruimte.

De uitlaten zijn nu klaar voor tuning tot 3000 rpm. Uitlaatbuizen van i.d. 34 mm 750 mm lang en dan 6 in 1. Dit is voor ons praktisch niet uit te voeren, maar een tuner van hier in de buurt heeft een avond zijn overvolle agenda uitgeboekt en tot half twee 's nachts zitten praten over motoren met aparte systemen. Zoals een Bristol schuivenmotor; enkele nokken voor zowel in als uitlaat van Daimler Benz 600 series; drijfslagconstructies van ster motoren enz.

En dan anti G-carburatie van Rolls-Royce Merlin door middel van een gecalibreerde opening in de aanvoer van de carburator, die enkel bij vollast zorgt dat de motor niet verzuipt. Dit is genaamd de Tilly chip naar een huisvrouw (vrouwenhanden waren voor die de fijne onderdelen van de carburator bijzonder handig en voor de oorlogsindustrie een must).

Ik draaf al weer door zie ik, maar de Tilly chip was wel de uitkomst die in het injectie systeem van Duitsland zijn voordeel ontnam

Inlaatbuizen gemaakt midden-achter onder het blok in een y-vorm naar boven gebogen die de aangelaste inlaatbuizen aan de koppen bedienen van gassen.



Het last trouwens erg goed. Gemiddeld zijn Amerikaanse en Italiaanse gietstukken goed te lassen. Japans spul is daartegen meestal een crime.

De carburator is een Marvel-Stromberg Ma 3 s.p.a. met acceleratiepomp en een 35 venturi.

Voor de voorverwarming, van de carburator, noodzakelijk in geval van ijsvorming in de venturi, wordt lucht weggezogen van onder de cilinders. Dit in tegenstelling tot de 'Corvair Conversion Manual', die een extra kap rondom een uitlaatbuis toont en die met een tule een loeiwarme luchtstroom naar de carburator drijft.

Mijn insteek om dit van onder de cilinders weg te halen is dat mijn compressie eindtemperatuur al met deze compressie verhouding 8.25:1 (vanuit mijn hoofd) al hoog genoeg is en ik daar geen 300/400 graden warme lucht als inlaattemperatuur wil. (ik denk hierbij aan detonatie). Verder laat ik het even aan jezelf over of je hieraan genoeg hebt.

Mocht dit niet zo zijn laat me het weten

Jouw onderdelen zijn voor ons niet meer nodig waarvoor dank. Wij zouden die bij je langs kunnen brengen en een bezoek daaraan kunnen verbinden lijkt me leuk ik hoor, ik lees het wel. Vriendelijk groeten, Paul.



Verslag restauratie 1960 4 drs. Corvair 700. Deel 4

Aalten, 15 augustus 2006

Geachte heer en mevr. Doornbos,

Het grote werk is begonnen, uw Corvair is in de plaatwerkerij geplaatst en we zijn reeds begonnen met het plaatwerken. De carrosserie staat op de richt/meetbank zodat deze goed doorgemeten kan worden en de nieuwe plaatdelen op de juiste plaats ingelast kunnen worden.

De planning is dat we tot eind augustus door kunnen gaan met plaatwerken. Of het plaatwerken dan afgerond kan worden is nog niet duidelijk, daar we alle slechte bodemplaten nog niet hebben verwijderd.

Graag nodigen wij u uit om het begin te bekijken, zodat we u het een en ander kunnen uitleggen.

Vertrouwend enz.



Mooi stukje werk, toch?

Met dit bericht van Gerard Pennings is nu een start gemaakt met de restauratie. Nog even terug in de tijd. Bij een eerder bezoek aan het restauratiebedrijf was Gerard er nog niet uit om de bodemplaten óf zèlf te maken óf te bestellen bij Clark's. Het is het laatste geworden. Behalve het gedeelte vóór in de kofferruimte. Dit deel heeft Clark's alleen van 1961-er modellen en die zijn anders. Ik heb de bestelde bodemplaten gezien: ze zien er goed uit en passen op het eerste gezicht ook goed. Gerard vertelde me dat vaak dit soort onderdelen van andere merken slecht geperst zijn en van matige kwaliteit. Deze vielen hem dan ook 100% mee.

Status carrosserie

De carrosserie is in juli gestraald. Wat ik gehoopt had, is uitgekomen. Gelukkig.....! Het rampscenario waar ik voor vreesde, was, dat na het stralen bv. van 2 auto's één gemaakt zou zijn of een enorme ooit herstelde schade. Nee, carrosserie ziet er goed uit na een staat van 46 jaar dienst. Rechts-achter heeft hij een lichte schade opgelopen. Dat kun je zien aan tal van gaatjes, die zijn geboord om de carrosserie terug te brengen in de oude vorm. Ook is er tegen een lantaarnpaal o.i.d. aangereden. Rechtsachter verticaal is dat zichtbaar. En linksvoor, precies op de hoek bij de koplamp. Verder niets. En die frisse luchtkast waarvan Leon vertelde dat dat een zwak punt is bij Corvairs? Geen rottigheid. Dat het anders kan heb ik gezien bij dit bedrijf. Daar stond een "Brilkever".

Nader onderzoek en met uitleg van Hans gaat onder de dikke lagen plamuur een bedenkelijke carrosserie schuil. Is het wel een Brilkever of een Ovaalkever, m.a.w. wat is met dat brillette gebeurd? Nou ja, dat is een probleem van de klant. Voorlopig heb ik tot nog toe geen miskoop aan de Corvair.

Eerste bezoek

Vrijdagmiddag 18 augustus zijn mijn vrouw, mijn zoon Frank en ik naar Aalten gereisd en hebben ons laten voorlichten. We zijn flink onder de indruk. De slechte delen van de passagiersruimte zijn bijna verwijderd. Werknemer René staat ons te woord:

"Kijk, hier is gewoon over het onderliggende materiaal heengelast. Die opstaande randen van Clark's horen niet zo. Dat is bij nabestelde delen bedoeld om snel en goedkoop te repareren. Wij hebben die opstaande randen 180 graden omgebogen naar omlaag, want zo hoort het. En, we lassen de platen tegen elkaar (en niet over elkaar) zodat we na het slijpen geen naden meer zien.

De bodemplaten worden CO2 gelast. Wij willen zo weinig mogelijk warmte in het materiaal brengen om spanningen te voorkomen. En de achterste overdwarse traverse tussen de voorste en achterste voetenplaten: die maken we zelf. Hier is dat stuk; die langsliggende versterkingsprofielen maken we er in door middel van een stukje hulpgereedschap en een speciale hamer." Na het verwijderen van de oude delen werd de binnenzijde van die twee langsprofielen zichtbaar met daarin straalgrid en roest. (Zie foto.) Niet acceptabel. De carrosserie zal een tussentijdse straalbehandeling ondergaan.



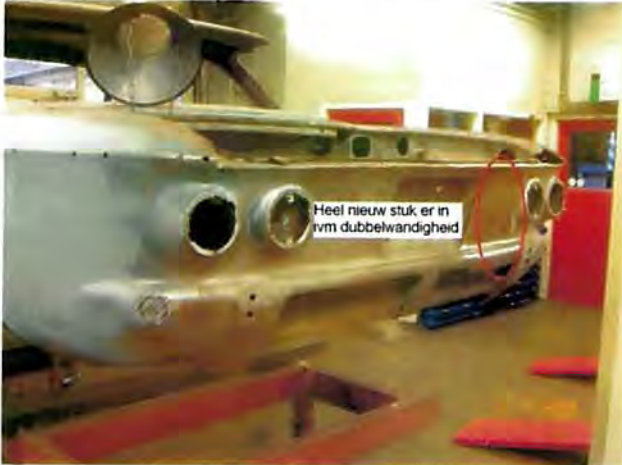
De zijkanten omgebogen en de plaatdelen gelast

Zelfgemaakte plaatdelen.

Aanvankelijk was het de bedoeling alléén de voorste en achterste voetenbakken in te lassen. Maar bij nadere inspectie keurde Gerard ook het middendeel, dus tussen de voorste en achterste plaatdelen in, af. Dat stuk was te veel "gepit". "Ik kan beter een nieuw stuk maken", aldus Gerard. Dat gebeurde dus.

Uit één van de foto's kun je zien dat het zelfgemaakte middenplaatdeel aan die van Clark's is gelast. Ik heb me laten uitleggen hoe zij die profielen er inmaken.

René verzocht me hierover geen verslag te doen en geen foto's te maken. Dit is een stuk vakwerk en bedrijfsgeheim waarover Pennings zelf de regie in handen wil houden. Ik kan me dat goed voorstellen en respecteer hun standpunt. Daarom geen mededelingen daarover. Een opmerking: dit samengestelde stuk bodemplaat is bewust buiten de auto aan elkaar gelast. Dit geheel wordt dan in de bodem gebracht en afgelast. Pas dán worden de achterste Clark's voetenbakken er ingelast. Dan is de toegankelijkheid beter en komt het prettig werken ten goede.



Overzicht volgende bezoeken

Daarna is er tot eind oktober wisselend aan de carrosserie gewerkt. Dat heeft te maken met de werkverdeling over de diverse opdrachten, prioriteitstelling en ziekte.

Op 13 oktober weer het bedrijf bezocht. Ik zag meteen aan de carrosserie dat er een "vreemde" reparatie was uitgevoerd. De opstaande rand van de achterbank is gedeeltelijk er uitgezaagd en later weer ingelast. Dat roept om uitleg.

René aan het woord. "Dit stuk heb ik er uitgehaald omdat de bodem ter hoogte van dat stuk was ingedeukt. Want dán kun je die bodem op een juiste wijze strak maken" Maar je kunt toch, zonder dat stuk er uit te halen, gewoon die bodem weer terugdrukken? "Was dat maar waar!"

Alleen op deze wijze is dat goed te krijgen. Die andere zijde wordt ook op die manier gedaan." Maar hoe kan dan die bodem zijn ingedeukt? "Ja, dat kan van alles zijn." Hij dacht dat het heel goed mogelijk is geweest, dat daar ooit de krik onder heeft gestaan om zo een wiel te verwisselen. Dat die



bodemdelen daar ingedrukt zijn is me nooit opgevallen. Zo zie je maar weer dat dit restauratiebedrijf de lat wel heel hoog legt. Heb werkelijk bewondering waar dit bedrijf voor staat, nl. perfectie!

En verder.....

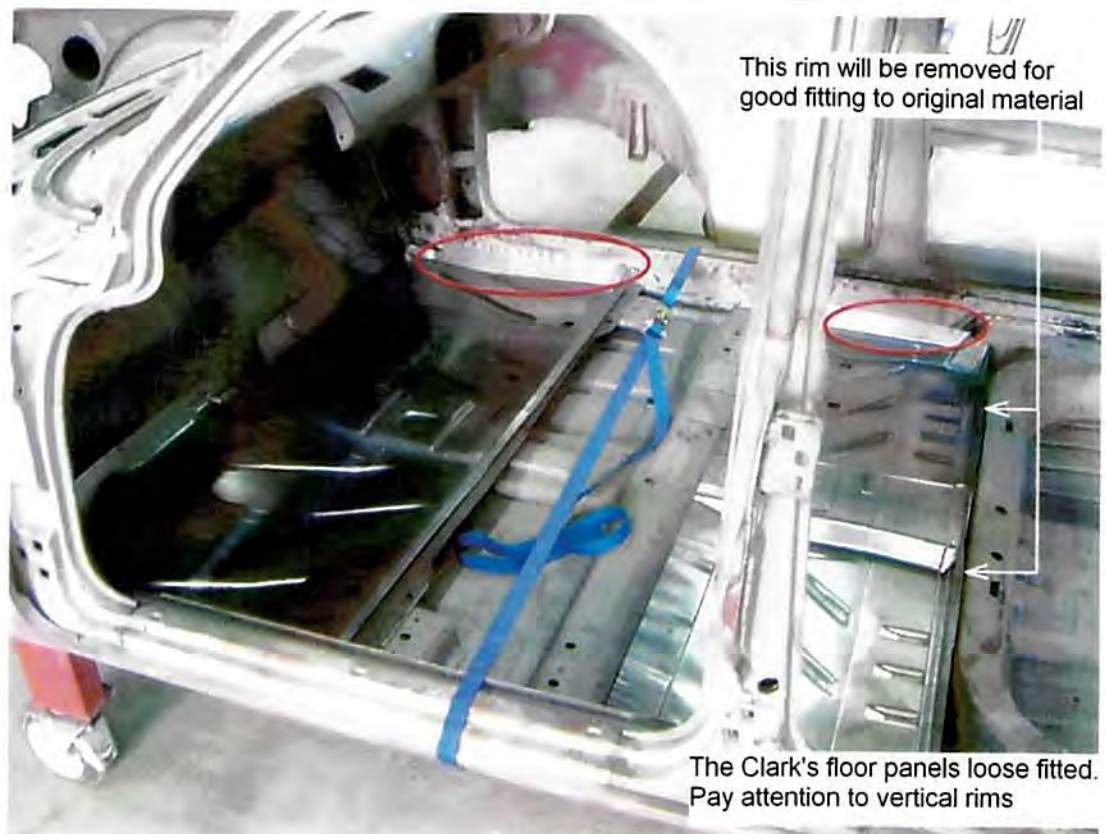
Tot zover de berichtgeving van mijn kant. Ik heb jullie even deelgenoot gemaakt van mijn belevenissen bij Pennings Restauratie. Maar, wat let jullie? Het bedrijf is op werkdagen open. Kom maar eens langs. Ik weet het, 't is niet naast de deur. Maar ik denk voor Corvairliefhebbers de moeite waard om eens een (door de weekse) dag in te plannen en het bedrijf te bezoeken. Gerard zal jullie graag te woord staan. En..... er is zoveel moois te zien en dat van een klein bedrijf!

Wat komen gaat.

De rest van de carrosserie en de bagageruimte wordt de komende weken ingepland. Kofferbakbodem gaat er ook uit. Gerard heeft nog steeds eind van dit jaar de carrosserie in de eerste primer gepland.

Tot zover de restauratie van mijn Corvair.

Johan Doornbos. E-mail: doornbos.j@gmail.nl



Palm Springs.

Tijdens de laatste GWFBT&SM op 27, 28 en 29 oktober op het 'Summerfield' in Palm Springs, Californie, was Paul Dupuis, voorzitter van de Franse Corvair club aanwezig.

Hij wilde wel eens iets anders dan de jaarlijkse conventie en is bovendien



wat meer geïnteresseerd in de warme woestijnstaten zoals Arizona, New Mexico en delen van Californie. GWFBT&SM staat voor Great Western Fan Belt Toss and Swap Meet; een hele mond vol en alweer een hele tijd geleden (29 jaar) in het leven geroepen door een hele rits zuid-californische Corvair clubs, te weten: Corsa West of LA; Ventura County and Vintage Corsa; Inland Empire; South Coast Corsa en de

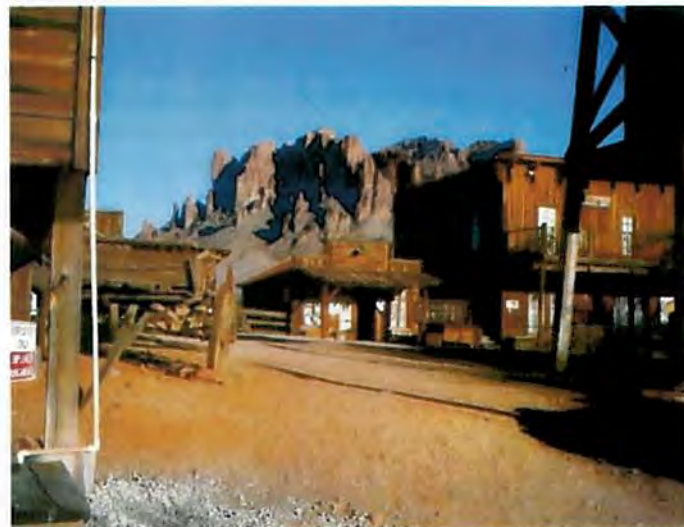
San Diego Corvair Club. Deze laatste was dit jaar aan de beurt om als 'host' te fungeren. Ofschoon de kwaliteit en belangstelling niet onderdoet voor de jaarlijkse internationale conventie, ligt de lat bij dit Corvair festijn een stuk lager.

Dat begint al met het 'host' hotel, waarbij gekeken wordt naar een middenklasse 'Quality Inn', een onderkomen dat voor elke bezoeker betaalbaar is.

Voorts zijn er dezelfde geïjkte conventie onderdelen zoals welcome party, rally, onderdelenmarkt, valvecover races enz. en afsluiten een 'banquet'.

Het bezoekersaantal van Corvaireigenaren is al jaren hoog. Mede door het altijd mooie weer, en de niet al te hoge temperaturen in de herfst, is deze samenkomst zo ongeveer de laatste grote van het jaar.

Zoals gezegd heeft Paul Dupuis ons een paar plaatjes gestuurd. De kwaliteit is niet al te hoog omdat dit gescande prints zijn, maar het geeft toch een beeld van wat er gaande was. De foto's zijn aangevuld met digitale plaatjes van De scheve foto's kwamen uit Frankrijk en waren in een 'word document' vevat, dat niet meer uitelkaar te rafelen viel.



Van de lokale omgeving maakte Paul ook nog wat foto's. Ook een foto van de fraaie kustlijn natuurlijk.

Vanuit Amerika ontvingen we via Guus ook nog wat foto's. Hierbij ook weer de mooie '64 Monza sedan die omgebouwd is tot barbeque in het achterdeel en in het voorfront een koelbox verbergt.

Verder zijn er weer een aantal exoten te zien zoals een Lakewood pick-up, een Stinger, een LM V8 , een hele mooie Greenbrier en EM coupe, en nogmaals de '63 bbq sedan compleet met zwaailicht en clublogo op de deur.

Op de onderste foto kun je proeven dat mooi weer voor de helft bijdraagt aan het welslagen van een treffen.





Prototypes

Op de tweede colofonpagina hebben we voor weer gevraagd om eens een ontwerpje in te sturen van een

Corvair zoals jij die graag zou zien. Op door de tijd gepubliceerde diverse foto's en op het webnet zul je vaker extravagante omgebouwde Corvairs hebben gezien en wellicht

dat je toen gedacht hebt dat je ook zoiets wel eens zou willen maken of hebben.

Natuurlijk heb je die mogelijkheid niet, maar waarom niet eens lekker

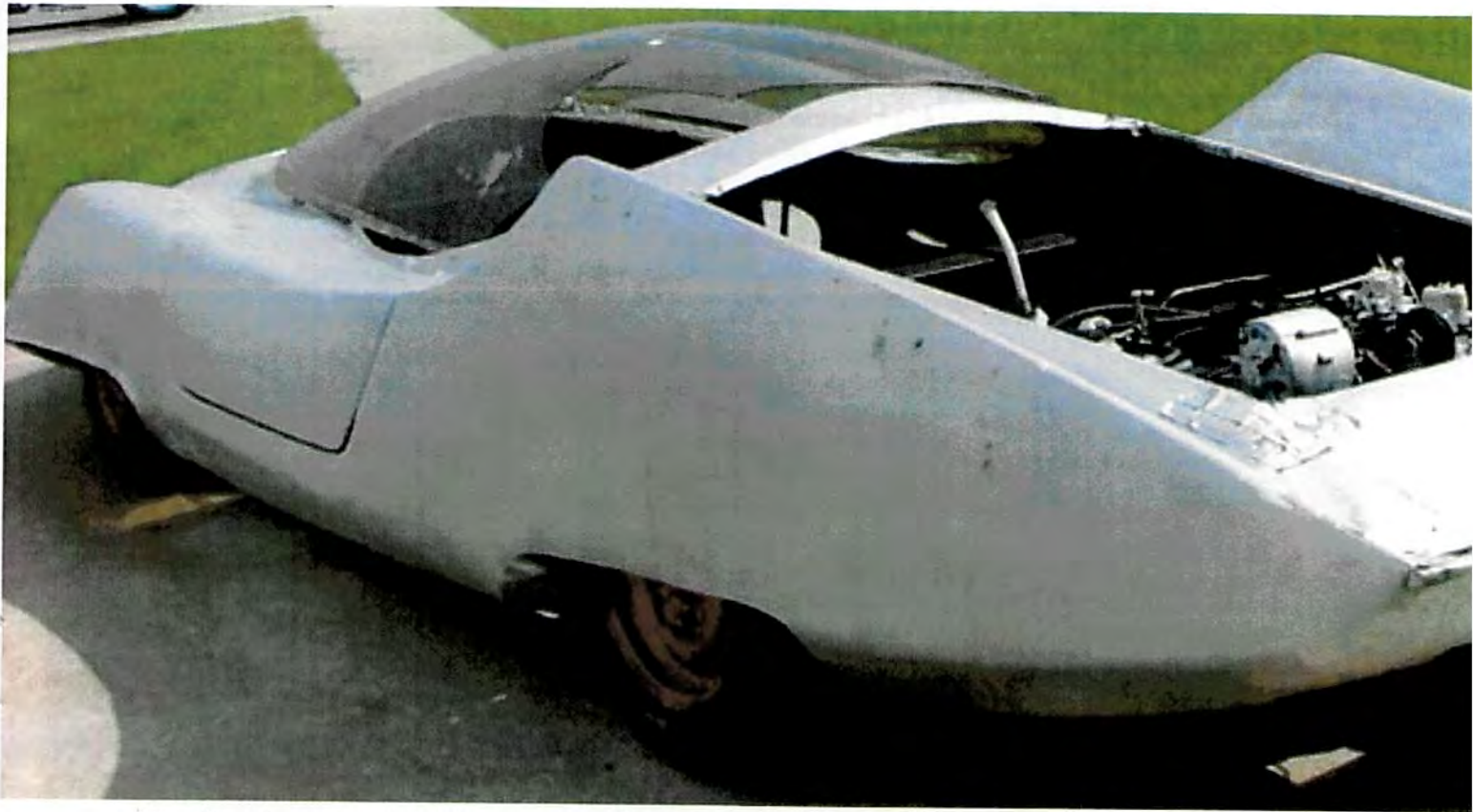


wegdromen in zulke exotische vormen.

Bijgaand een paar foto's je die wellicht inspiratie doen opwekken. Verbaas je in ieder geval maar eens over wat er zoal mogelijk is.



Hier links zie je enkele studies van modellen die de opvolgers van de Corvair moesten gaan worden in de '70er jaren, daarbij was het niet uitgesloten dat de motor naar voren zou verhuizen en dat die een waterkoeling ging krijgen. Duidelijk is de invloed van de Camaro te zien die het roer van de Corvair heeft overgenomen in de sector 'kleine' sportieve wagens.



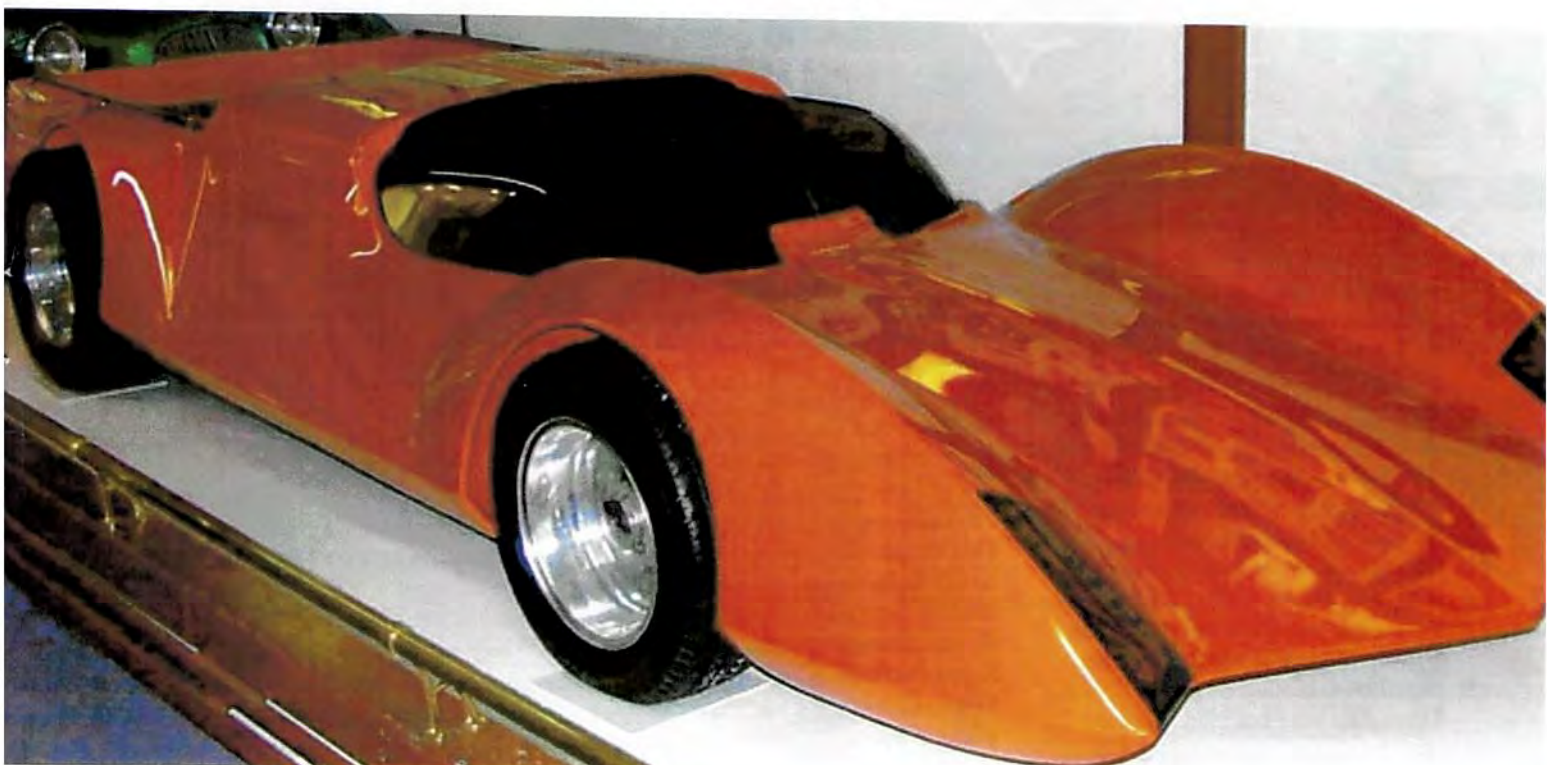
Dit zelfmaakbouwset is duidelijk uitgevoerd met een Corvairmotor. De grote voorruit sluit nog niet overal even vloeiend aan maar daar zal de bouwer ook wel een oplossing voor vinden. De voorkant zie je op de vorige pagina en het is een fraai staaltje van huisvlijt geworden. Als dez wagen afgewerkt is zal menig museum graag in huis halen. Natuurlijk speelt zich dit alles af in Amerika waar ook op de eg eens en profrit gemaakt kan worden. Maar dat is zelfs hier in Europa nog

mogelijk. Wel moet je dan wat circuithuur betalen..

Hieronder zie je een afgewerkt exemplaar. Of ie nu echt snel rijdt of niet, je zou hem graag in je garage hebben staan om hem dan aan iedereen die dat wil (en dat zijn er vele) te laten zien.

Het grijze exemplaar hierboven is uit aluminium opgebouwd, maar een dergelijk koetswerk kan ook uit polyester vervaardigd worden. En dat laat zich veel makkelijker

bewerken. Je hoeft dan alleen maar goede mallen te maken. Droom ervan en zet ons die dromen op papier. Dan kunnen we ze aan alle clubleden tonen. Succes!



Ambitieuus!

Zoals we schreven hebben we weer diverse publicaties kunnen vinden op een beurs in Spa (B).

Ons oog viel op een, hoe kan het anders, frans blad, waarin een vergelijking werd gemaakt met de andere 'kleine' concurrenten van de Corvair begin jaren '60.

Nu is het nog steeds zo dat buitenlandse redacties, zeker uit autoproducerende landen, wel een licht vooroordeel hebben, om niet te zeggen dat ze subjectief zijn in hun artikelen.

Om nu niet het hele vergelijkings-verhaal op te rakelen, dat we vonden in een AutoRetro van 1990 en dat we enige jaren geleden al eens hebben gepubliceerd, viel in dit artikel ons oog toch op het onder-kopje:

"La Corvair Trop Ambitieuus". De Corvair te ambitieus. En omdat dit van de franse autopers kwam, werden we nieuwsgierig. We hebben getracht dat deel van het verhaal zo nauwkeurig mogelijk te vertalen:

<We beginnen met de Corvair, die overigens als tweede in deze lijst staat, en waarvan het concept geheel tegengesteld is van wat men in Detroit sedert de jaren '30 gewoon was.

Was de Ford Falcon een perfect maar orthodoxe wagen, voor de kleine Chevy heeft men uitdagend gekozen voor een meer aantrekkelijk model. Zijn onstaansgeschiedenis (men zegt dat er negen jaren aan ontwikkeld is) heeft met de nodige toeren en uitvluchten de technische ontwikkelingsstaf bezig gehouden. Edward Cole, zijn voorvechter, overtuigde niettemin zijn meerderen (!) van dit nieuwe product met een uitstekende kijk op de zaak. Tenminste voor het blad 'Motor

City', dat het model van deze kleine Chevrolet niet refereerde aan de archaische Volkswagen, die op dat moment de leider was van de importauto's in Amerika.

Van de kleine bekende Duitser werd voor de toekomstige Corvair zowat de hele aandrijflijn geleend, de luchtgekoelde boxermotor, en de aftak assen, met kreten van heldendaden, och, wat een vooruitgang....

Maar nu stoppen met ironie, Het liefdeskindje van Ed Cole was zonder twijfel een verbleekte kopie

voor de inspiratie vormde van de Fiat 1300/1500, de NSU Prinz, de Hillman Imp en zelfs, om niet te vergeten, onze nationale Simca 1000. Erg verschillend van andere GM producten vertoonde de Corvair carrosserie een sobere elegantie, een extreme puurheid en een zonderlinge symetrie. Commercieel liet de Falcon niet lang na de Corvair op zich wachten, en om de kronieken bezig te houden; werd de Corvair gekozen tot auto van het jaar door het blad 'Motor Trend';

"Zijn originele techniek permitteert

hem zich te onttrekken aan zijn soortgenoten. En vooral met zijn gelimiteerde 2.3 liter en 80 pk sterke motor in de basisuit-voering zou de kleine Chevrolet zich sterk genoeg maken om de nationale en internationale concurrentie het hoofd te bieden, als dat al niet is door zijn wegge-drag.... " a-typisch! Beoordeling door 'Consumer Guide' "Plezierig te berijden, maar zwakke acceleratie, en zijn teleurstellende topsnelheid (135 chrono) bezorgen hem terechte kritieken. Zijn basis uitrusting alsook de algehele afwerking zijn op het randje van provocerende behoeftigheid vooral op het 500 basismodel".

Maar de Corvair was later niet meer zo als

bij zijn debuut. Men begon snel zijn voorkomen te verzorgen met wat de clientele vroeg; een authentiek sportief temperament>.

Het was een hele klus om de tendens in deze vertaling proberen over te brengen, maar de strekking moge duidelijk zijn.

We hebben ons dan ook niet verder druk gemaakt over dit artikel.

De auteur heeft zich slechts bediend van zijn initialen! (D.L.)



van de kever.

Zijn platte zescilinder uit aluminium zou de evolutie kunnen dragen voor zijn toekomstige carrière totdat een in 1962 een brute versterking van een turbocompressor kwam. De Corvair adopteerde ook een monocoque carrosserie die tot dan toe nog maar weinig voor kwam in de Amerikaanse autoindustrie. Eigenwaardig in zijn stijl (door Bill Mitchell) was hij een schoolvoorbeeld in het oude Europa waar hij



Uit de oude foto doos

Links: Farara, Italië. Een Monza sedan waarschijnlijk uit 1961 tussen een kever en een Renault Dauphine. De plaatsnaam klinkt Italiaans, maar we konden ze niet vinden in de atlas.

Wel vonden we bouwwerken in dezelfde stijl in de gelijk klinkende marmarstad Carrara.



Hierboven en foto waarvan we niets weten....



Links: Helemaal links onderin komt een Corvair nog juist in beeld. Deze foto is gemaakt Pompano Beach in Florida.

Rechts: Een Corvair in Sittard. Het kan niet anders dan dat deze auto is gekocht bij de toenmalige garage Cartigny aan de Rijksweg. Dat was de enige Amerikaanse GM dealer. Om de Corvair zichtbaar te maken hebben we hem in een cirkeltje gezet juist voor de St Michielskerk.



Tijuana de Mexicaanse stad aan de grens met de VS. Hier passeren ook nu nog dagelijks duizenden grensarbeiders en toeristen.

We hebben ook even moeten zoeken en menden ergens een beige vierdeurs LM te ontdekken.

Als de kever een weerspiegeling geeft van de importauto's in Amerika viel het straatbeeld nog reuze mee.

Technische Tips

Stationaire problemen

Larry Claypool

Een veel voorkomend probleem is een verstopte stationaire leiding van de voeding naar de venturi van de Rochester primaire carburateurs. Als dit kleine buisje verstopt raakt, kan de brandstof niet in de buis geraken en dus wordt het stationaire circuit niet gevoed. De onderkant van dit buisje is erg dun, dus er hoeft maar een klein vuiltje in te komen om het te verstopen. Deze verstopping kan zich zonder enige vooraankondiging plotseling voordoen.



Venturi eenheid (cluster)

Als het buisje verstopt is, zakt het stationaire toerental aanmerkelijk en kan er een deining waargenomen worden onder de 50 km. Bij volgas loopt de motor normaal omdat dan het stationaire circuit niet gebruikt wordt.

Omdat de Corvair twee carburateurs heeft zal hij bij dit euvel toch stationair maar onregelmatig proberen te blijven lopen op de andere carburateur, waarbij hij dan op drie cilinders loop.

Als een verstopte voeding wordt waargenomen, is het ook makkelijk te onderzoeken aan welke kant die zit. Als de wagen een dubbele uitlaat heeft zal e slechte kant koude lucht blazen en een 'plat' geluid maken. Er nindt immers geen verbranding plaats. Een andere test is om het luchtfilter te verwijderen en een hand op de carburateur te leggen terwijl de motor draait. Een goedwerkende carburateur zal dan wegsterven terwijl een verstopte geen verschil maakt in toerental.

Het is me vaker gelukt om op goed geluk de leiding open te krijgen door de stationaire afstel schroef los te draaien en dan met gecompresseerde

hoge druk lucht in het gat van de schroef te blazen.

Dit zet het stationaire circuit onder druk en wil soms wel eens de blokkade opheffen.

Plaats de afstelschroef terug, start de motor en hoor of voel of het euvel hersteld is.

Dan luchtfilters erop, de motor warm laten draaien, en als het een automaat is de PG in 'drive' zetten (handrem aantrekken!).

Dan de stationaire stelschroef afstellen naar het juiste toerental. Daarbij hoeft de stelschroef niet persé dezelfde slagen heen of terug gedraaid worden als die aan de andere kant.

Als de carburateur nog steeds verstopt is, is het noodzakelijk om de venturi eenheid met stangetje uit de stationaire buis te halen. Dat is de smalle buis met maar één gat aan het einde. Ik gebruik een CO2 lasdraad om hem door te prikken. Dit buisje heeft een specifieke diameter; probeer het niet groter te maken! Ben er zeker van dat je bij het inelkaar zetten een nieuwe pakking op het bovineind bij de hand hebt. Deze gaat vaak stuk bij het openmaken van de carburateur. Wanneer het stangetje verschoond moet worden, als de wagen bijvoorbeeld langere tijd heeft stilgestaan, kan de verstopping wel eens hardnekkig zijn. Eens gerepareerd, moet je ervoor zorgen dat alle pakkingen en andere afdichtingen op z'n plaats zitten.

Condensator problemen

Smitty Snith

Eens had ik problemen met een van mijn drie auto's. Het duurde lang voordat ik de juiste diagnose kon vaststellen. Als ik gas wilde geven tijdens het rijden, viel de motor voor een deel van een seconde stil en nam meteen weer op. Hetzelfde gebeurde als ik het gas weer los liet. Ik onderzocht de distributie zorgvuldig en mat elke elektrische verbinding door. Ook wisselde ik de condensator uit en legde een apart massakabeltje vanaf de condensator naar de contactpunten plaat. Er was geen slijtage waar te nemen aan de contactpuntenplaat. Verder nam ik het vacuüm op en checkte of het vacuüm de vervroeging zich in voldoende graden verplaatste. Natuurlijk verving ik ook de notoire zwarte slang naar de distributeur,

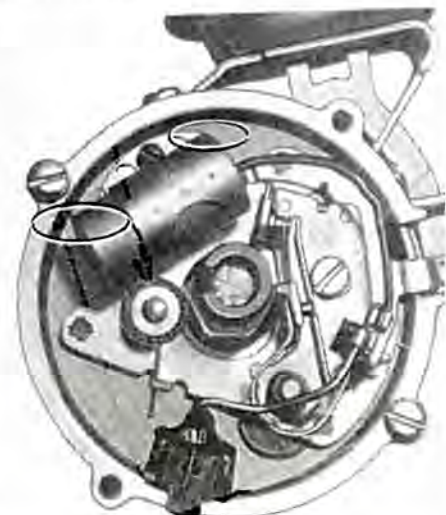
verving de goede contactpunten door nog beter en ook nog de distributiekap.

Het probleem was toen weg. Het lag dus aan de stroomdistributie. Maar daarmee was ik niet tevreden en monteerde weer de oude distributie terug. De auto die ik zelden gebruik, alleen maar voor shows, parades en zaterdagavond cruizes, stond lang stil tussen deze evenementen. Op een dag was ik weer bezig met het tot dan toe vruchteloze onderzoek, en installeerde ik de stofkap binnen in de distributiekap (LM). Ik merkte dat de stofkap zichzelf niet centreerde nadat de rotor erin zat. Verder onderzoekend bemerkte ik dat de stofkap de onderkant van de condensator raakte en hem uit het midden hield. Originele condensators zijn een stukje korter dan de "one size fits all" die momenteel in de ontstekings-sets op de markt zijn.

Wat was er nu gebeurd? De condensator raakte de uitstulping van de stofkap bij het draaien voor vacuumvervroeging. Daarbij bleef hij steeds even hangen bij het zowel uit-als weer terugdraaien. Als de vacuumvervroeger dan druk opbouwde schoot hij er langs. De reden dat ik dit niet eerder bemerk had, was dat ik de kap er steeds af had om alles weer eens na te zien en het probleem zich dan niet voor deed. Om dit euvel nu te vermijden heb je twee slechte oplossingen:

1e; Laat de stofkap eraf
2e; Buig het klemmetje omlaag naar de puntenplaat zodat de condensator dichter langs de punten loopt.

De enige goede keuze is: koop niets anders dan de korte NOS Corvair condensators!



Nieuwjaarsmeeting

We hebben er al een tijdje over zitten denken om de nieuwjaarsmeeting eens op een andere plaats te organiseren. Niet dat de lokatie bij Saskia en Remco v.d. Akker niet geschikt was, integendeel! Maar we zagen altijd dezelfde gezichten, en als er al mensen kwamen uit andere delen van ons land, dan hadden ze al een "pokke-end" gereden en zouden dat diezelfde avond (nacht) nóg een keer moeten gaan doen.

Dus hebben we naar een lokatie gezocht die meer centraal in ons land gelegen is. Daarbij kregen we de hulp van Ruud van Rijkom die eens ging kijken naar een geschikte lokatie rondom Utrecht. Dit is voor de leden van Amsterdam en omstreken nagenoeg dezelfde afstand als naar Alkmaar en voor de meeste leden van elders scheelt het al gauw een kleine 150 kilometer vice versa.

Nu, we hebben wat gevonden en denken dat dit een geschikte plaats is.

We hopen dan ook veel clubleden te mogen ontmoeten op de 2007 nieuwjaarsmeeting bij:

Big Daddy's

In Nieuwegein

Op vrijdag 12 januari

Vanaf circa 19.00 uur

We hebben een gedeelte van het restaurant ter beschikking gekregen dat zal worden afgeschermd met gordijnen. De muziek gaat op zacht en er wordt natuurlijk voor een natje en en droogje gezorgd. Heb je flink dorst of honger dan zal je dat zelf moeten bestellen (en betalen).

Mocht het zijn dat je gelijk van je werk komt of niet de gelegenheid hebt om thuis te dineren, dan kun je in het restaurant een hapje te eten. Je kunt op hun website vooraf al een maaltijd kiezen:

(www.bigdaddys.nl) Hou er dan wel rekening mee dat we stipt

om 20.00 uur een vergadering willen laten beginnen. Schrijf voor jou belangrijke punten op een papiertje en kom ermee voor de dag tijdens de vergadering.

...See you at Big Daddy's...



Het einde van een Corvaair.

Met pijn in het hart, maar hij moest weg. Geen papieren, flink doorgeroeste plaatsen, geen voorruit, dashboard stuk en een gekunstelde schakelknop. En al veel verdwenen kleine onderdelen.

Maar wel nog en origineel stoffen hemel, goede banken zonder ook maar één gaatje of scheurtje. Welnu, die hebben we voorlopig dan ook maar bewaard. Ook uniek aan deze Corvaair was de originele rubberen vloermat, maar wel in zo'n slechte staat dat we die ook maar hebben afgevoerd.

De wagen kwam uit de Elzas of de Vogezen, Frankrijk dus. Het is leuk om er een historie aan te verbinden; waar zou hij van zijn geweest? Een ouder echtpaar? Een zakenman? Of gewoon een familieauto? Vast staat dat hij een 3.89 differentieel had en dat betekent dat hij een vrij korte overbrenging had die in de bergen goed van dienst zal zijn geweest. Wij kregen hem als onderdelen leverancier bij onze '62 coupé. In de landbouwschuur in Frankrijk waar hij stond te wachten op zijn einde is hij aangereden door een aanhangwagen achter en trekker. Dat was dan op de hoogte van de voorruit waarbij die het leven heeft gelaten. Na zijn franse rustplaats heeft hij nog negen jaar bij ons gestaan en werd er zijn hart uitgehaald, gereed voor transplantatie. De goede delen hebben we eraf gehaald, en Mike heeft het plaatwerk deels meegenomen om zijn 700 te recupereren. De rest is in stukken gezaagd om op transport te zetten naar China alwaar hij in de hoogovens zal worden gecremeerd...



Advertenties

Nederland: (aangeboden)



Corvair cabriolet, hier moet nog zeker aan gewerkt worden, ingeklaard in Nederland maar staat nog niet op kenteken. handgeschakeld. Carrosserie is in zeer nette staat zonder schade. div plaatwerk aan de bodem en dorpels. motor 3 jaar geleden gelopen! Wel getornd! Div nieuwe spullen aanw.: DeWinter Brielle (marktplaats)

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

'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



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

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

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



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

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 conv. PG '63
Vr.pr. E.7950 [www.PotomacMotors](http://www.PotomacMotors.com)
Terborg (Gld) tel.06-53328817

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



chevrolet corvair 900 monza coupé
1962 harde auto lichte roest van onder keihard plaatwerk strak motor loopt goed automaat schakelt goed remd redelijk intrieur goed goede banden... geen pap. Marktpl.nl

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



Corvair Monza coupé '67 06-22387000 Harskamp E.4750



Corvair 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 corvair 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)

Wielen; EM € 15 en LM €20 p.st.
(ook losse velgen LM) Leon Janssen
j.m.l.janssen@zonnet.nl

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

Motor, 1960 Motorennummer:
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 Ventilatiestrooster 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

VoorEM; ruitenwissermotor/mechaniek €15; remtrommels €10; veren €10; wielen €15; goede banken echter vuil €10, goede bumpers echter met ID/DS guards €60; tank €5, motor 84 pk €150 voorfront €70; voetschakelaar €15 dashboarddeurtje (gaaf) €25; div.EM sierlijsten, tunnelplaten (gaaf) €30 gaaf stuur € 20; wielen m./z. banden EM/LM deurbekl. '64; EM vooras compl.; EM tank enz. enz. Ook diverse delen motorplaatwerk EM & LM. Prijs n.o.t.k.

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

Belgie aangeboden

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

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



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



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



Corvaair 700 sedan '63, 1e eig. €5000
Vandenbussche (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

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



Corvaair '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

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. Corvaairfrance.free.f](http://www.Corvaairfrance.free.f)

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

CORSA Classified

CARS FOR SALE



1963 MONZA, PG, near new tires, brakes, shocks, new Viton tube seals, interior very good, new carpet (Clark's), good glass, spare windshield, 4 years on paint, 87K miles, \$4,800 CDN. 1964 700 sedan, 110 hp, 21K miles, new clutch/throwout bearing/pressure plate, all new seals everywhere (Viton on pushrod tubes), heads deflashed, new Firestone 440 whitewall radial tires, new rear shocks, new gas tank and gauge, new weather-stripping, good glass, interior good but headliner is brittle. One of only 133 Canadian built with 3-speed manual transmission in 1964. Great on the highway and around town. Needs new floorboards and a paint job. Excellent car ready for easy restoration \$4,500 CDN. Or twofor \$9,000 CDN. Seller will donate \$500 to CPF when both cars sell Merv Krull, 250/832-7326, Salmon Arm, BC Canada. krupross@sunwave.net. (BC)

Corvaire
by Chevrolet

CHARLES W. DYE
2902 N 60TH DR
PHOENIX AZ 85033

CORVAIR REPLACEMENT
2902 N 60TH DR
PHOENIX AZ 85033-5814

CORVAIR REPLACEMENT
2902 N 60TH DR
PHOENIX AZ 85033-5814

CORVAIR REPLACEMENT
2902 N 60TH DR
PHOENIX AZ 85033-5814

ROT FREE
NO XCUSE

Phoenix Charlie (AZ)

Time is now believe it. Ever wanted to do it again metal for 2022. SASE on rubber your end cut \$550

"CORSA Classified" ads should be typed or printed legibly and sent to "CORSA Classified," PO 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.

shells rot free up on wheels. Auto A/C optioned converts auto/4-spd SASE Rampsides finished/to be. Thoughts USA postal funds. Start over early/lates \$1,000 to \$1,800 titles too. 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

Again 4 1st time likeness rot free bodies on rubber shell \$550 to be cut 4 sections \$650 roller \$750 TLC \$950 w/o title. Bodyman delight '66 coupe inquire, '67 coupe auto A/C \$1,250, '61 coupes rot free nice in garages 70,286 trim in place \$750, '66 4-door auto A/C SASE inquire reasonable \$. 46 years worth of hobby take ownership. Phoenix Charlie 2902 N 60 Dr 85033. (AZ)

1960

1960 4-door cut on "shorty" got its glass set for 4 auto on rubber. All ads Phx label are plus wt. Even not stated lite to touch shipped. Charlie. (AZ)

1961



Phoenix Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1963

1963 MONZA coupes, twins, one black, one white. New paint and interiors Rebuilt engine, 4-spd. trans, diff, suspension. Driveline like new. 29 mpg @ 60 mph. More invested than their price of \$5,000 each. 3 other restored earlies available. Joe Matthews, 541/884-0496 for more info. I'm too old to work on them now. (OR)

1964

1964 2-door coupe, Powerglide. Restored 2004, new paint, Sunshine Yellow, gray and black roll & tuck interior. New front end and new tires. Have 12 original hubcaps. Runs and drives great. Asking \$4,500 OBO. Dane Schmiege, 484 Moors Rd., Gilbertville KY 42044, 270/362-0378 h, 270/251-4137 w, dane.schmiege@lpnt.net. (KY)

1964 Fitch SPRINT. Original owner selling. Bought new and converted in 1964. All Sprint options, Hands aluminum wheels, wood steering wheel, other Sprint goodies. Newer Cadillac silver paint, rebuilt 140 HP motor, 3.55 Posi, new Michelin tires. Spyder dash, cloth inserts in the original seats. Always a San Jose, California car, no snow, etc. \$8,500 Ward Brannon, 408/241-5769, dubyaB35@aol.com. (CA)

1965

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 lean, 561/352-6158. (FL)

1966



Phoenix Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1966 MONZA coupe, 110/PG, recent red paint, nice white interior, 140 heads. Looks, drives great. Solid, straight body, new tires, fuzzies, some new trim. Drive anywhere. Photos on request. \$6,500. Bob Brought, Pelzer SC 29669, 864/243-2760, blbrought226@juno.com. (SC)

1967



Phoenix Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033. (AZ)

1968

1968 convert, (65) 140/4. All good mechanicals, runs well. Carbs could use TLC. Needs paint. Presently licensed and insured. Diminished health forces sale. \$4,500. Lew Rishel, 858/565-1962, lewrish@tns.net. (CA)

CARS WANTED

1966 CORSA, Regal Red, 140/4, no rust, AC and options are desirable, unmolested as originally delivered new, generous reward paid for referral leading to purchase. Jack, jefsms@comcast.net, 509/744-0032. (WA)

PARTS FOR SALE

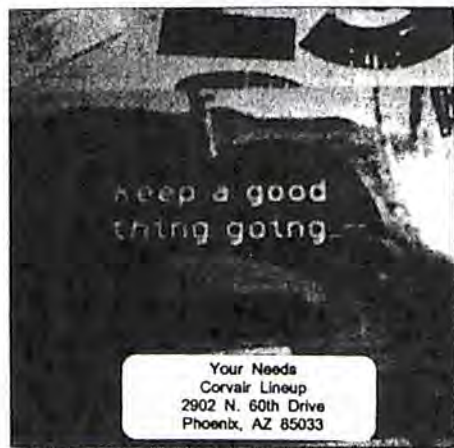
Throttle shafts, metering rods & jets for Carter YH carburetors. Replacement and custom metering rods. Full details on the website www.blackhawkengr.com. Chuck Riblett, Black Hawk Engineering, 970/461-1328, 737 W. 10th St. Loveland CO 80537-4624. (CO)

Engs. In units quote SASE motors out line up, trucks 80-89-98, cars 95-98-102-110-140, Spyder motor \$1,800. Corsas-Monza-700-500-Spyder related items write your needs. I've tried to touch

every last item given name etc. Limited cut metal need to come get, each \$85 you know which rite. Left too. It costs now \$100 to ship a hood/lid that's each in crate type w/that \$200 could '65 coupe w/above type 3 times = \$100, small items free-bees. Think little/think big. Let's get with Phoenix Charlie (AZ)



Phoenix Charlie 2902 N 60 Dr Phx 85033... (AZ)



Reason why? Ads keep seeing only if fellow owners order. Hobbist Charlie recycles \$\$ into old new stock collections. SASE USA postal funds In God we trust Corvairs trust Charlie. (AZ)

Slice & dice party, on-site salvage U cut part U need, bring truck/trailer 4 roller & part. Your tools or mine, no torch please. 1961 4D, '62 FC, '66 cp. comp. units. Sellout hoard em parts 2 many 2 list. All VG body panels EM LM cheap \$ 4 part U remove no drive units. G-VG f. susp. & BX. Cent. FL or ? Write 1st w/need make appointment save \$. Mark Sterner, 10888 E. Gobbler Dr., Floral City FL 34436 (FL)

Rebuilt 102 motor, new cast rings, bearings, cast pistons, OT10 cam, '63 turbomotor, 60K miles, Total Seal rings, Venolia forged pistons, no turbo or carb or exhaust, '66 Sag trans w/'64 Posi diff, Greenbrier axles w/good bearings, Monza & Corsa hubcaps, H2O injection kit, complete shrouding for 140 & turbo. Call for prices & details 910/279-6109 (NC)



Owner need of? Best Dye 4 salt free. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

Doors for EM 4-door 700 lt. green out, gray in. No rust, excellent cond. Make offer. shirbill@zoominternet.net, PA 16001 (PA)

Rear ends E/L galore stored rite 3.27 vs. 3.55 SASE. U save from destruction '07 target Charlie (AZ)

Custom seats for '65 or '66 convertible, fabric is dark green and white houndstooth, with black vinyl trim on the sides. Excellent condition. Asking \$595. Photos available. John, 330/877-1804, Hartville (OH)

New aluminum 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)

Powerglide rebuilding kits, w/gaskets, lip seals, clutches, sealing rings, converter seal, \$135 with exchange band \$180 postpaid. David Edwards, 56 Dale St., Needham Hts. MA 02494, 781/449-2065 evenings (MA)



Owner need of? Best Dye 4 salt free. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

2 new early shaded windshields, 1 used FC windshield, 4 engines. Several 13" 3-prong wire wheel covers in various conditions, various prices, 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)

Fairness in God we trust, Corvairs trusted Charlie since 1961 to be fair. Dollar a year vehicle subtract current year SASE USA postal funds rot free rite 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

Fellow membership U no which U should have xtra SASE for amount USA postal M/O Lets go w/1969 dollar a year to 20 lbs. Charlie (AZ)

Aft Palm Springs headlite bezel \$35 postal US dollars. Xcel kind '64 rear cases \$35 postal funds/dollars plus wt. Charlie, 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

Buy Corvair Phx Charlie rot free USA postal funds SASE (AZ)

1961 car/truck speedo many differ miles choice \$35 shipped. 1962 pretty much same miles a bit lower shipped USA postal funds \$35. 1963 miles getting lower use only weekends the earlys get the whole face. 1964 a few got into Charlie fold darn few still \$35 shipped USA SASE. 1965 Monza-500 speedo just that asst mileage choice close as \$35. 1966 all xcept Corsa shipped as above USA address same postal funds. 1967 higher the year lower the mileage, car used as hobby events. 1968 from memory am I rite? Miles per hour same shipped USA \$35 (AZ)

How many left? Total early Spyder convts 14,807 Monza totals 81,733 in 3/4/autos SASE USA postal funds. Charlie, 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)



Monza/Corvair needs? Free of rot. 2902 N 60 Dr Phx 85033 (AZ)

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

Groeten uit Nancy....





...fijne feestdagen ...

&

en een corvairrijk **2007**