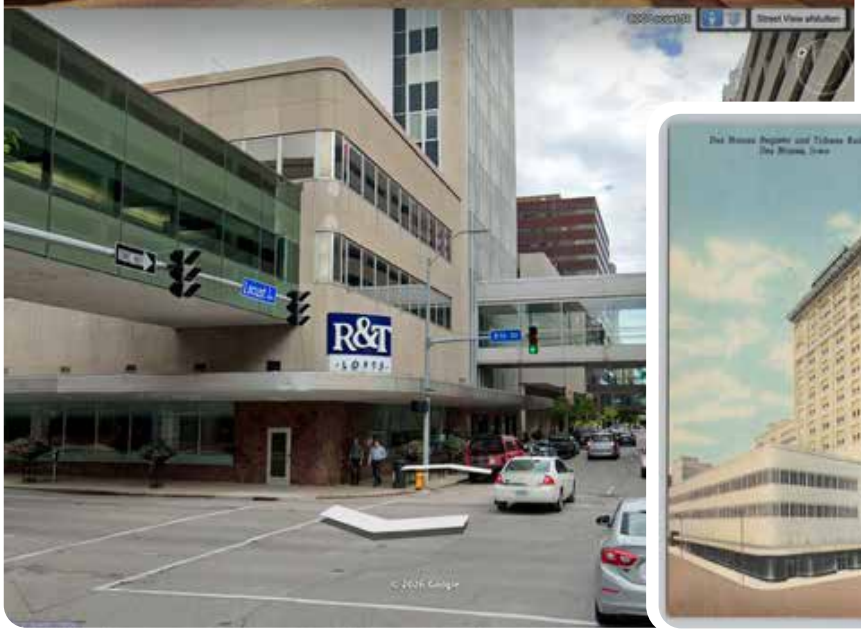
NEDERLAND Corvair CLUB

CORVAIR MAIL

corsa

29e jaargang nr. 3 - September 2026



Vroeger en nu

We hebben door de jaren heen al vele foto's in het clubblad gehad. De vaste rubriek Corvair Live, van Ruud Keers, Hans Aarsman (en hulp van Jaak Eijkelenberg en Ralf Verhees) levert altijd mooie afbeeldingen op.

Vaak is de locatie van deze foto niet helemaal duidelijk of weten we alleen een stad, of staat. Soms staat er wat meer informatie bij. We zijn met deze informatie wat gaan zoeken op internet om de hudige locatie te vinden.

De foto en kaart met rode corvair is genomen op:

800 Locust street Hoek 8th street, Des Moines Iowa.

Het gebouw:
Register and Tribune Building
is in de loop der jaren helaas wel veranderd. De Art Deco toren is veranderd in een "moderne niets zeggende toren, en de loopbrug is van meer glas voorzien. Echter het lage gedeelde met de raam "stroken" zijn goed terug te herkennen in de foto en ansichtkaarten van de straat als ook van het gebouw.

Een stukje geschiedenis in beeld uit het tijdperk dat de Corvair in de showroom stond.

Corvair Live! team

2 Vroeger en nu

3 van de Stuurgroep

4 Made in Germany? Nee, Made in Noord-Brabant!

6 Onze Pierre is met pensioen

8 Ad's Archief Profilux Special

9 En de Tony Fiore Award gaat naar....

10 Corvair Live!

12 60 JAAR 'UNSAFE AT ANY SPEED'

13 Fotoshoot WANDLER

14 Mijn Corvair-leven en tijden Deel 5

16 Pieters Puzzles Ernie Kovacs

18 Mika's Corvair Limbo vakantie

Clubblad sponsors

PEETERS DRUK EN PRINT

Van de Stuurgroep

We zijn alweer in het derde kwartaal van het jaar en langzaam doet de herfst haar intrede. Ook dit kwartaal heeft de stuurgroep digitaal overlegd. Daarbij zijn verschillende lopende zaken en nieuwe plannen besproken.

Tijdens de vakantieperiode hebben we zeker niet stilgezeten. Hieronder delen we graag enkele updates vanuit de club.

De Biesbosch Meeting ligt inmiddels achter ons. Het was een zeer geslaagd evenement! Een uitgebreid verslag hiervan vind je verderop in deze editie van het clubblad.

Het volgende evenement op de agenda is

Kennis & Koffie op zondag 8 november.

Dit jaar pakken we het iets anders aan dan tijdens de vorige edities. We hebben van deelnemers gehoord dat twee onderwerpen op één dag wat veel zijn. Daarom combineren we deze keer een technisch thema — in dit geval veiligheid — in de ochtend met een lunch en een bezoek aan American Vintage Unlimited in de middag.

Tijdens het ochtendprogramma staat het thema 'Brand en de Corvair' centraal. Een deskundige op het gebied van brandveiligheid vertelt ons alles wat we moeten weten om te voorkomen dat onze geliefde Corvair in een verkoold frame eindigt.

Rond lunchtijd rijden we naar American Vintage Unlimited in Rijen. Daar kunnen we gezamenlijk lunchen, uitgebreid rondkijken en natuurlijk volop de Amerikaanse sfeer proeven.

Alle informatie over het programma en het aanmeldingsformulier ontvangen de leden per e-mail.

De algemene ledenvergadering vindt plaats op **zondag 21 februari 2027**.
Noteer deze datum alvast in je agenda.
De overige informatie wordt later per e-mail naar de leden gestuurd.

Zoals jullie misschien al op onze website en sociale media hebben gezien, mogen we een nieuwe sponsor verwelkomen: Assurantiekantoor Pruim. We bedanken Assurantiekantoor Pruim voor het vertrouwen en hopen op een mooie, langdurige samenwerking met onze club.

ASSURANTIEKANTOOR Pruim

Ook Sprangers Metselwerk en Meer heeft de sponsorovereenkomst weer met een jaar verlengd. We zijn erg blij met de trouwe bijdrage van deze sponsor, zowel financieel als door het beschikbaar stellen van een locatie voor onze vergaderingen. Een fijne partner waarop we kunnen bouwen!

Marcel sprangers metselwerk en meer!

Tijdens onze digitale vergadering hebben we nog meer onderwerpen besproken en nieuwe zaken in gang gezet. Daarover vertellen we in de komende maanden graag meer. We houden jullie op de hoogte via e-mail en onze sociale media.

Veel leesplezier! ***De Stuurgroep***

Colofon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland
KVK-nummer: 92470939

Corvair Club Nederland is een autoclub met liefhebbers van de oldtimer Chevrolet Corvair

Lid worden:
Door storting van € 54,00
Jaarlijkse contributie plus € 8,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie 2026 € 46,00

Voorzitter - Redactie Corvair Mail - Website
Ralf Verhees
redacteur@corvair.nl

Penningmeester
Heleen Prinsen
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:
Pieter Klinker
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media
Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise
Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login:
Monza2026

Made in Germany? Nee, Made in Noord-Brabant!

Eerlijk gezegd had ik geen idee waar Made lag, en ik was vast niet de enige. Biesbosch, dat zegt de meesten waarschijnlijk nog wel iets, als je opgelet hebt op school. Die linksonder hoek van ons land toch? Zo'n beetje tegen Zeeland aan? Daar moesten we dus heen!
De Corvair voltanken met E98. Je hoeft nog net niet je hypotheek te verhogen, maar blij word je van de huidige benzineprijzen niet. Olie peilen, TomTom overzetten uit de dagelijkse auto, koffertje pakken. Het verkeer valt mee deze zaterdag, en zo is een goede twee uur genoeg om van Friesland naar Made te geraken, terwijl ik op drie uur had gerekend. Een enkel buitje onderweg mag de pret niet drukken. De berichten voor morgen zijn slechter! Op het terras van hotel 't Trefpunt is het goed toeven, en zo kan ik mooi zien welke Corvairs er binnen komen. Lang hoef ik niet te wachten. Ralf en Marcel zijn de route aan het verkennen en steken hier ook even aan.

Eigenlijk begint de meeting pas morgen. Maar Linda en Heleen weten dat zo'n lange rit naar een uithoek van het land wat veel van het goede is en hebben dus een hotel aanbevolen. Daar wordt flink gebruik van gemaakt. Zo loopt in de loop van de middag het pleintje voor het hotel aardig vol met diverse Corvairs, begroet door vrolijke wijsjes van het carillon boven op het oude raadhuis!
Het is dan ook een flink gezelschap dat 's avonds aanschuift bij het diner. De spare ribs zijn populair en een sorbet of ijscoupe rondt dat heerlijk af. Daarna de slaap der rechtvaardigen, in afwachting van de dag van morgen!

Zondag, 13 september. Die morgen kijk ik slaperig uit het raam. Het giet. Het komt met bakken naar beneden! En het weerbericht voorspelt 80% kans op neerslag! Blij dat mijn ruitenwissers het goed doen... Degenen die de nacht in het hotel hebben doorgebracht, genieten samen van het prima ontbijt. Zo rond tien uur druppelen de deelnemers van de dag binnen. Het pleintje voor het hotel geraakt al aardig vol met Corvairs!

Terwijl de inwendige mens zich laaft aan koffie, thee en bijbehorend gebak en lekkernijen, geeft Ralf uitleg over de bolletje-pijltje rit. Het is, zo zegt hij, de eenvoudige versie. Ik heb mijn twijfels, maar aangezien ik alleen in de auto zit, mag ik achter iemand aan rijden, wat mij zeer geruststelt, en sturen én een app uitlezen is logischerwijze niet te doen. Mijn ervaring met dit soort dingen is dat het leuk gevonden wordt door een paar ervaren rallyrijders, aarzelend, maar met lichte tegenzin aanvaard wordt door de goedwillenden – en verafschuwd door degenen die gewoon een leuke rit willen rijden, met straat- en plaatsnamen en zonder breinbrekers. Maar optimistisch als altijd vertrekt iedereen vol goede moed, met een tussenpoos die voldoende moet zijn om bumperkleven te voorkomen.

Hoe het de anderen is vergaan weet ik niet, maar wij rijden al bij de eerste rotonde verkeerd, verdwalen hopeloos in de achterbuurten van Made en hebben al gauw … het hotel weer in zicht!
Gelukkig komt Ralf ons tegemoet en daarna volgen we hem braaf met drie auto's. En komen dan bij de picknickplaats aan. Het schijnt dat iedereen het toch heeft gevonden!

De dekentjes en tuinstoeltjes mogen in de auto blijven, want de sluizen van de hemel staan nog steeds open. De camper van de familie Sprangers heeft gelukkig een grote luifel, die niet alleen de etenswaren, maar ook ons droog houdt, voor zo ver men niet over een paraplu beschikt! Krentenbollen, worstenbroodjes, chips, bananen en appels, flesjes water en wat dies meer zij getuigen van Brabantse gastvrijheid. Linda en Rosalie hebben boodschappen gedaan en delen nu onder de luifel alle heerlijkheden uit. Wij doen het alle eer aan. Corvair rijden maakt kennelijk hongerig! En er is genoeg om ook nog wat voor onderweg mee te nemen. Ik ontferm mij over twee worstenbroodjes, die Friesland niet zullen gaan halen... Ondanks de regen vinden onder de paraplu's de gebruikelijke “benzinegesprekken” plaats. Deze auto's zijn niet voor niets onze hobby!

Het eerste deel van de rit was al aantrekkelijk, maar het tweede deel biedt nog meer. Bochtige dijkweggetjes met achtbaankarakter: zo schiet je een steile dijk op, en dan suis je weer naar beneden in een polderdieptepunt. De weggetjes zijn niet alleen bochtig, maar ook smal. Er zijn dan ook passeerhavens gelijk in de bergen van Zwitserland! Natuurlijk is er geen

passeerhaven in zicht als ons een autobus tegemoet komt. Maar een beetje sturen kunnen we allemaal wel, en de buschauffeur ook. We naderen het mysterieuze landschap van de Biesbosch. Water en moerassen aan weerszijden van de hoge dijk waarop we rijden. Een uitkijktoren. Parkeren doen we op het Biesbosch MuseumEiland, maar niet nadat we de auto's gepositioneerd hebben voor de foto. Dan via een slingerpad te voet naar het eigenlijke museum, waar o.a. een steur te zien is. Deze reusachtige vis kwam hier vroeger voor. De kapitein van de rondvaartboot zal ons er later meer van vertellen.
Met enige moeite schepen we ons in.

Gelukkig zijn er hulpkrachten voor Rita en mij; de rollators kunnen mee en ook een mevrouw in een rolstoel wordt aan boord geholpen.
Bevers zijn vooral 's nachts actief. Wel zien we hun burchten en een aangeknaagde boomtak wordt rondgereikt. Oranje tanden heeft de bever, en hij moet blijven knagen, anders groeit zijn gebit uit zijn bek! Het was in Zalk dat zo'n tweehonderd jaar geleden de laatste bever dood werd geslagen. Maar dankzij herintroductie van 30 bevers in de jaren '80 van de vorige eeuw zijn er nu alleen al in de Biesbosch meer dan 400 bevers! Ik zal niet alle interessante verhalen van de kapitein herhalen, ook niet dat van de visarend die door een gans werd verjaagd en toen zijn heil boven in een hoogspanningsmast zocht. Maak dit boottochtje zelf maar eens, je zult je niet vervelen! Het Sacherijn laten we links liggen.
Na bij de auto's te zijn aangekomen, volgt het afscheid. Het was mooi, het was leuk, bedankt voor de organisatie, en graag tot de volgende keer! Het is zowaar opgehouden met regenen. Dus eind goed al goed!

Peter Visser

Onze Pierre is met pensioen

Nu zullen clubleden wel denken en wat heb ik daar mee als ze bovenstaande lezen. Om te beginnen Pierre Salden is lid geworden nadat de club al enkele jaren was opgericht dus in de jaren ’90, hij is altijd een trouw aanwezig persoon bij meetings en vooral vergaderingen, hij is dus bij de leden die elkaar vaker ontmoeten een heel bekend persoon en als laatste nog altijd niet in het bezit van een Corvair. Wellicht duurt het sparen hiervoor bij de een langer dan de ander. Pierre een tip verkoop je Corvette dan heb je al een leuk begin voor een Corvair.
Op Donderdag 27 augustus was het afscheid voor Pierre van zijn werk en collegae waar hij in 1989 was begonnen. Pierre gaat op zijn 65ste met pensioen dus enkele jaren eerder dan de wet wilt. Waar hij die jaren van gaat leven weten we niet dus af en toe wat te eten brengen zal hem wel in leven houden. Pierre had zijn afscheid in Stein op een mooie locatie nl het Steinderbos. Zeer toepasselijk want Pierre werkte voor een firma die heel veel met groen te maken heeft, de firma Kragten in Herten Roermond. Mocht je meer hier over weten zoek dan op www.kragten.nl want mij verbaasde het hoe groot en veelzijdig deze werkgever van Pierre is toen ik mij erin ging verdiepen. Toen we de uitnodiging kregen kwam ik wat laat op de gedachten, hoe zou het zijn om Pierre op te halen in een Corvair. Enkele dagen voor het afscheid contact opgenomen met een van de personen die dit regelde de dame Kitty. Ze was meteen enthousiast ondanks er al een taxi geregeld was. Die donderdag was het prachtig weer ondanks de slechte voorspellingen. De Corvair Van 95 uit de garage gehaald, gewassen en vol getankt klaar voor het ritje. Deze Corvair was een uitstekend keuze daar hij zo ingezet kon worden voor de groenvoorziening. De receptie / afscheid vond plaats om 17:00h dus op tijd richting

Pierre gegaan met Linda achter in de auto. Bij het huis van Pierre aangekomen was Linda uitgestapt om foto’s te maken, bij Pierre voor de deur de claxon even flink laten horen waar hij verbaast naar buiten kwam. Zo met wat kom jij doen, ik wacht op een taxi. Nou die kwam niet en toen zijn reactie, weet Kragten hiervan. Hij was een beetje van slag en dat liet ik zo door er niet op te antwoorden. Na wat overredingskracht is hij ingestapt. In de auto kwamen veel vragen die ik allemaal wist te ontwijken maar hij vond het wel prachtig dat was zichtbaar en ik bemerkte dit aan zijn reacties. Mijn tegen reactie was “je hebt Krachten al genoeg geld gekost nu zijn ze het een beetje aan het terug verdienen”. Met een extra rondje rond om de rotonde kwamen we bij de locatie Brasserie Steinderbos aan.
Een klein ontvangstteam stond Pierre al op te wachten want die waren door Linda al ingeseind van onze aankomst. Na een hartelijk ontvangst door Kitty en haar team namen wij plaats om alle eer en ruimte aan Pierre over te laten. Ons verbaasde het hoeveel gasten er bleven komen nooit gedacht dat Pierre zo veel collegae had. Natuurlijk waren er ook familie en vrienden bij. Nadat nagenoeg alle mensen waren gearriveerd en handen hadden geschut werd Pierre door enkele collegae toege-

sproken. Toen werd mij voor het eerst in dik 30 jaar dat ik hem ken pas duidelijk wat hij daar voor werk had gedaan terwijl hij toch regelmatig op onze ritjes over verteld had. Pierre had zich blijkbaar voorgenomen om te blijven tot hij weggestuurd werd. Dit is uiteindelijk niet gebeurd en hij had besloten om enkele jaren eerder te vertrekken. Voor dit werk heeft hij toch een aardige studie gevolgd zo bleek uit de gesprekken. Veel aanwezige collegae waren nog niet geboren toen Pierre daar ging werken. Pierre bleek sociaal erg goed te liggen in de groep en heeft daarvoor ook wat rollen vervuld. De betrokkenheid was zeer groot van hem zo bleek. Pierre is een man met een eigen mening (dit kan ik beamen na vele gesprekken en discussies met hem die die ik zelden won of maar opgaf noot van mij) wat door de spreker benadrukt werd. Pierre was niet graag op de voorgrond maar hoorde er wel altijd bij. Ook Pierre hield een toespraak en daar benadrukte hij de prettige samenwerking bij de firma Kragten, de collegae en klanten. Maar ook kwam er de kritische noot van hem over de veranderingen in zijn werkzame leven wat niet altijd gemakkelijk was en ook daarvoor het wellicht tijd was om met pensioen te gaan.
Denk dat maar weinig mensen zo'n grote opkomst bij hun afscheid mogen meemaken. En de sfeer zat er goed in. Wij zaten aan een gezellige tafel met familie en vrienden van Pierre die we natuurlijk al langer kenden. Maar zoals altijd is er bij een begin ook een eind en uiteindelijk kwam dit er ook aan. Mensen gingen naar huis en zo bleven we met een klein groepje over tot ook onze tijd gekomen was want men wilde graag opruimen en sluiten. Maar goed dat we de Van bij ons hadden zodat de cadeaus makkelijk meegenomen konden worden.

Met dank aan Kitty en firma Kragten.

Jaak Eijkelenberg

Profilux Special

Je leest dit blad vast omdat je een speciale band voelt met de Chevrolet Corvair. Misschien voor alle typen, misschien vooral voor Late Models. Of misschien voel je juist een speciale band met de Early Models. Als dat zo is, laat me dan vertellen dat er ooit een speciale band was vóor die Earlies!!

In de jaren vijftig nam het aantal automerken en typen, dat voor de achterwielophanging pendelassen toepaste, gestaag toe. Vaak bij auto's met de motor achterin zoals Volkswagen, Renault en Porsche. Maar laten we niet vergeten dat bij de Mercedes Heckflosse uit die tijd dezelfde constructie was toegepast. Vrij vertaald heetten ze in Duitsland swingassen.
Lang voordat bij Ralph Nader een lampje ging branden, hadden Europese chauffeurs en deskundigen al gezien dat er een belangrijk verschil in veerkarakteristiek is tussen pendelassen en een starre as. Bij inveren en uitveren van een auto met starre as, blijft de hoek die gevormd wordt door het wiel en de weg hetzelfde. En de spoorbreedte ook.

Bij de pendelas-constuctie beschrijft het uiteinde van de as (die rond het midden van de auto scharniert) een cirkelboog. Het wiel blijft ten opzichte van de weg niet verticaal, maar helt ten opzichte van het wegdek voortdurend naar binnen en naar buiten. Bij inveren wordt de spoorbreedte breder en bij uitveren smaller. Onze nationale trots Vredestein zag (net als andere bandenfabrikanten) dat dit tot gevolg heeft dat de band in zijwaartse richting over het wegdek heen en weer schuift.

Volgens deze fabrikanten stelde dat andere eisen aan de banden. Het vroeg dus een speciaal bandentype. Op de afbeelding zie je het bijzondere profiel dat voor deze band werd bedacht.
Ik vraag me af of dat speciale bandentype echt ingegeven werd door technische en veiligheidseisen of doordat men een commerciële kans zag.

De afgebeelde advertentie stond in een blad van 1954. Daarna ben ik hem nooit meer tegengekomen. Dus eigenlijk was die speciale band voor de Earlies alweer van de markt voordat de Earlies er waren….. Too early…

Ad Dijstra

Tony Fiore

Oprichter en redacteur van CORSA.

Tony Fiore was een van de eerste bestuursleden van CORSA en redigeerde tot begin jaren 80 de nieuwsbrieven en tijdschriften voor CORSA-leden. De kwaliteit van deze vroege publicaties trok waarschijnlijk duizenden Corvair-liefhebbers aan om lid te worden van CORSA en lid te blijven tijdens de beginjaren van de club.

Het boek "The Corvair Decade" was misschien wel Tony's grootste bijdrage aan de Corvair-gemeenschap. Het werd gepubliceerd in 1980 en bevat een uitgebreid overzicht van de verschillende Corvair-modellen, ontwerp- en technische specificaties en een gedetailleerde geschiedenis van de ontwikkeling van de auto. Het is niet meer verkrijgbaar in gedrukte vorm, maar tweedehands exemplaren duiken nog op bij Corvair-onderdelenbeurzen en andere gelegenheden.

Tony bleef de rest van zijn leven actief binnen CORSA en bleef CORSA-conventies bezoeken tot hij in 2007 op 96-jarige leeftijd overleed. Rechts van dit tekstblok is een foto van Tony Fiore met zijn Solar Cavalier custom sedan (een bijzondere Corvair waar we nog een keer in gaan duiken).

En de Tony Fiore Award gaat naar....

Het was augustus, toen ik weer voor de club aan het werk was. Het clubblad is een vast onderdeel waar wel wat tijd in gaat zitten. Deze keer zat ik niet in het cafe, maar gewoon thuis. Meestal werk ik in een cafeetje, dit klinkt erger dan het is hoor. Rosalie heeft dansles, en dit is zonder publiek. Ik moet een uur overbruggen en als ik naar huis ga, kan ik na een half uur weer terug gaan. Ze hebben er een klein cafeetje naast liggen, en zodra ik binnenkom, gaat de bar man (of vrouw) al een thee "tappen".

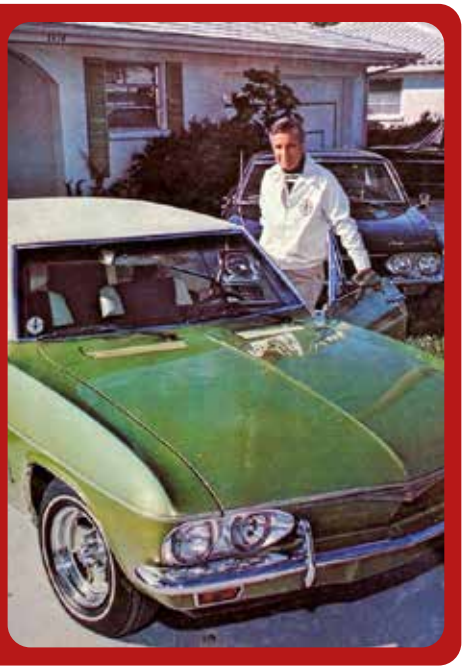
Ik opende de email en startte het programma waar ik het clubblad in maak op. In de email een bericht van Titus. Titus, die naamt komt me bekend voor van de Corsa. Ik opende het bericht:

Hello Ralf,

Your award from the 2026 Corsa Convention was sent to you. Please let me know that you received it and everything is good. Thanks for participating at the Convention!

W. Titus Stewart - 2026 Convention Chairperson

Ik was verbaasd, want meestal krijg ik dit soort nieuws wel via andere kanalen eerder binnen. Ik vermoedde dat het met het clubblad te maken heeft, maar zeker weten deed ik dat natuurlijk niet. Ik dacht "ik vraag Titus voor meer info". Ondertussen was ik al wat aan het googlen geslagen, maar kon niks vinden. We hebben als club al enkele keren gewonnen met het



clubblad. Zo hebben we (toen Leon redacteur was) tweede plaats in 2003-2005-2006-2007. Een derde plaats in 2004. In het tijdperk van redacteur Ralf waren we derde in 2015 en tweede in 2022. Nadat ik "nachten wakker lag hierover" heb ik Titus nog een email gestuurd wat voor award ik eigenlijk had gewonnen.

Hello Ralf,

Sorry about not including many details. I was doing a lot of messages. Yes , you won first place in the Tony Fiore Newsletter competition. The results came in a bit late and we were not able to give them out at the convention (not that it would helped in your case!) Thanks for all the work you put into the club and please thank your members for being a part of Corsa!

W. Titus Stewart - Corsa President

We hebben de eerste plaats gewonnen !!

Dit is voor het eerst in de geschiedenis van CCN en ook in de Corsa! Een eerste plaats is een mooie beloning voor al het harde werk wat de stuurgroep en alle leden de afgelopen jaren hebben opgezet! Ik wil de vaste schrijvers, waaronder Jaak voor de ledenverhalen, Ad's archief, Corvair live van Hans en Ruud, als ook alle andere verhalenschrijvers van de meetings, technische verhalen, geschiedenis noem maar op ook hiervoor hartelijk bedanken. Samen hebben we deze award gewonnen, want zonder verhalen geen clubblad.

Deze kroon op ons clubblad komt mooi in de werkplaats te hangen naast de andere award die toen der tijd is opgestuurd.

Corsa, clubleden bedankt,

Ralf Verhees - redacteur CCN

ZT-24-16
MM
48-97

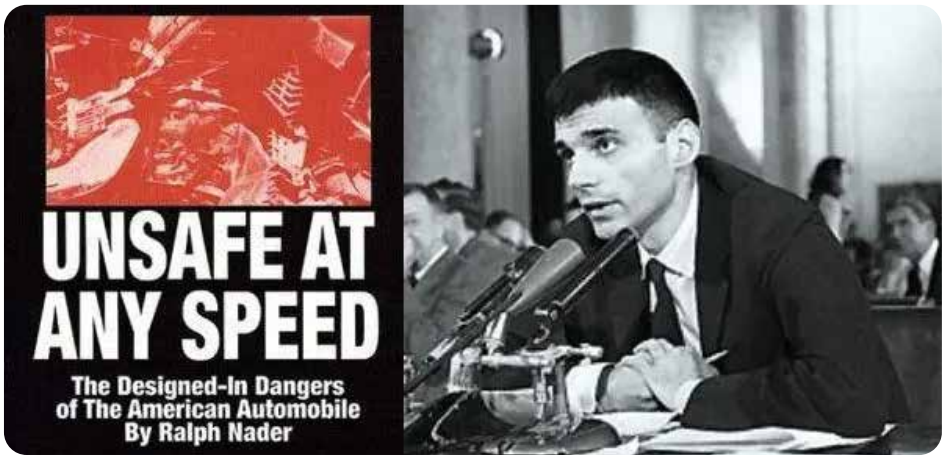
Een Early voor de Leesbibliotheek op nr 46 en de Taveerne Monopole op nr 48, Markt, Delft 1962
Uit de Collectie 'Corvair Live!' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman

60 JAAR 'UNSAFE AT ANY SPEED'

Pieter vond onderstaand artikel in Klassiek en Techniek Magazine Juni 2026:

Tegenwoordig onvoorstelbaar, maar decennia lang konden fabrikanten vrijwel elk risicovol product op de markt brengen zonder aansprakelijk te worden gesteld. Dat veranderde 60 jaar geleden toen de Amerikaanse con-sumentengoeroe Ralph Nader zijn boek 'Unsafe at Any Speed' publiceerde. Het boek stelde met name de veiligheidsproblemen in de Amerikaanse auto-industrie aan de kaak, met als grootste kop-van-jut de Chevrolet Corvair (1959-1964). Nader's werk leidde tot een fundamentele omslag: fabrikanten werden voortaan verantwoordelijk gehouden voor de veiligheid van hun producten. De Corvair leek qua concept op een vroege Porsche 911, met een lucht- gekoelde zescilinder boxermotor achterin. Anders dan Porsche koos Chevrolet echter voor een pendelasconstructie, die in combinatie met een sterke achterasbelasting tot verraderlijk rijgedrag leidde. Om dit te verbeteren adviseerde GM ongebruikelijk lage bandenspanningen: aan de voor- zijde slechts 1,0 bar en 1,8 bar achter. Veel bestuurders negeerden dit, waardoor de Corvair in bochten plotseling kon uitbreken en in extreme gevallen zelfs kon kantelen.

Ralph Nader omschreef in zijn boek deze misstanden en nog veel meer. De gevolgen waren enorm: interieurs met metalen knoppen, scherpe randen en gevaarlijke stuurkolommen verdwenen, dashboards werden voortaan van zachter materiaal gemaakt, stuurwielen groter en bumpers massiever. Ook cabrio's zonder rolbeugel verdwenen, wat onder meer leidde tot de introductie van de Porsche Targa. Tegelijkertijd werden nieuwe veiligheidsnormen verplicht: veiligheidsgordels, verbeterde sloten, schokabsorberende constructies, veiligheidsstuurkolommen en crashtest voorschriften. In eerste instantie verzette de industrie zich tegen de aantijgingen van Nader. General Motors liet hem zelfs bespioneren en probeerde hem via intimidatie en compromitterende acties in diskrediet te brengen. Nader stapte naar de rechter, waarna GM zich publiekelijk moest verontschuldigen en een schadevergoeding betalen. Nader speelde een sleutelrol bij de oprichting van overheidsinstanties als het Department of Transportation, NHTSA en milieuagentschap EPA. Hiermee heeft hij een enorme bijdrage aan de verkeersveiligheid geleverd. Dankzij Nader's vasthoudendheid werden talloze levens gered en veranderde de industrie voorgoed. Zijn nalatenschap is de veilige, gereguleerde auto die we vandaag vanzelfsprekend vinden.



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Free with a parts order (you pay shipping)

- Over 500 pages in 1 volume
- 330 interior color samples on 8 pages
- All new text & layout
- More photos & information
- Includes all new parts as of 2/1/19

Catalog - ***Free*** *with a parts order (you pay shipping)*

Order just a 2019-2025 Catalog

USA - order Cat-9 $8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money

International - you pay the actual shipping (starting at approximately $30 shipping)

Clark's Corvair Parts ®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

413-625-9776 Fax: 413-625-8498

www.corvair.com email: clarks@corvair.com

Fotoshoot WANDLER

Ruud reed de Corvair van de privéparkeerplek naar de garage in de Bellamystraat voor een wasbeurt. Aangekomen bij de poort, die toegang geeft tot het binnenterrein waar de garages aan liggen, werd er op zijn autoraam geklopt door een vriendelijke jonge vrouw.

Uiteraard vroeg Ruud aan haar “wat kan ik voor je betekenen?”
Zij antwoordde: “Meneer, ik ben keihard achter u aangefietst, al een hele tijd. Ik wil u vragen of u bereid bent mee te werken aan een fotoshoot voor een modeblad. We zoeken een glanzende rode auto en deze lijkt me hier perfect geschikt voor.”
Ruud vroeg haar wat dat ging inhouden, zij legde het uit…..
Het kwam er op neer dat hij de Corvair naar een studio moest rijden in Amsterdam Noord, alwaar de fotosessie plaats zou gaan vinden.
Ruud gaf haar zijn mailadres en vroeg om hem datum, tijd (in overleg) en adres door te geven. Dan vond hij het prima om daaraan mee te werken.

In Noord, op een industrieterrein, bevond zich Studio 3000.
Het ging om een reclameblad over het tassenmerk WANDLER. Een beeldschone dame ging op de motorkap van de Corvair liggen en werd gefotografeerd met een tas van dat merk.
De dames en heer die de opnames verzorgden waren vol lof over zo’n mooie auto. De glans van de auto was precies geschikt om de juiste foto’s te kunnen maken. De beeldschone dame had mooie, zachte kleding aan die geen krassen kon veroorzaken terwijl ze in allerlei standen over de motorkap moest poseren! Daar hadden ze specifiek rekening mee gehouden.
Wij werden gefêteerd op koffie en water en op de foto gezet met de dame over de Corvair!

Uiteraard krijgen we het reclameblad te zijner tijd toegestuurd.

Ruud & Annemiek Keers

Mijn Corvair-leven en tijden

Deel 5

De Corvair geschiedenis / passie van Edward N. Cole

De Vauxhall ontdaan van zijn aandrijflijn en gedemonteerd tot de kale zelfdragende carrosserie. De achterste bodemplaat, kofferbak en de achterste wielkasten zijn weggesneden ter voorbereiding op de installatie van de Corvair-aandrijflijn.

Het vorige verhaal van Ed Cole en zijn Corvair-leven was alweer in het clubblad van December, dus tijd voor weer een vervolg. De laatste editie ging over de motor, deze pakken we later weer op. We maken eerst een uitstap naar het Project Holden, in dit en het volgende clubblad.

Ralf Verhees

Project Holden

Met een luchtgekoelde, zescilinder boxermotor achterin en onafhankelijke wielophanging rondom was de Corvair sensationeel – althans voor een Amerikaanse auto uit die tijd. Het project was vanaf het begin voorbestemd om bijzondere aandacht te trekken van de pers, het publiek, andere autofabrikanten en zelfs Cole"s concurrenten binnen GM. Terwijl het programma in 1956-1957 in relatieve geheimhouding vorm kreeg, werden vroege versies van de Corvair-aandrijflijn ingebouwd in een Porsche 356 (zie clubblad december 2025) en een aangepaste GM Vauxhall Sedan.

Toen het project in 1957 de fase van het prototype voor de openbare weg bereikte, voerden Cole en zijn team hun contraspionagestrategie nog een stap verder op: ze camoufleerden de testauto als een experimentele Holden.

(GM's Australische dochteronderneming, Holden, werd in 1931 overgenomen door General Motors en de voertuigen van de divisie werden op de markt gebracht als "Australia's Own Car".)

Onderdelen van de prototype Corvair-carrosserieën, zoals hier de deuren, werden met de hand gemonteerd door de experts van Chevrolet. Massieve stalen mallen, vastgeschroefd aan sleufplaten in de vloer, hielden alle carrosserieonderdelen stevig op hun plaats.

De carrosserie van een prototype Corvair naderde de voltooiing bij Chevrolet. De vorm was voorlopig, omdat de uiteindelijke styling van de Corvair nog moest worden bepaald. Desondanks toonde dit specifieke prototype al de omhullende achterruit die zo'n kenmerkend element zou worden van de productieversie van de Corvair.

Naamplaatjes, sierlijsten, wieldoppen, stuurwiel, enzovoort, werden geleend van de Holden FE Special uit 1956-1958. De HoldenSpecial was destijds het topmodel in de Holden-lijn, boven de Standard en Business. Om de misleiding compleet te maken, waren ook het briefpapier en inkooporders voor het project voorzien van Holden-briefhoofden.

In het voorjaar van 1959 werd de naam Corvair (voor het eerst gebruikt op een showauto van de Motorama in 1954) officieel en kreeg het exterieur van het uiteindelijke productiemodel uit 1960 (hieronder) vorm. We zien een vleugje van de styling van de testauto uit '57 terug in de productieversie van de Corvair uit '60, ontworpen door Bill Mitchell en zijn team in de GM-stylingstudio's. Overigens kunt u de Corvair-Holden tijdens testritten bekijken in de GM-film 'The Corvair in Action'. Met een vleugje ironie merken we op dat de Corvair nooit officieel door GM in Australië is geïmporteerd of op de markt gebracht. Naar verluid werd het prototype van de Corvair met Holden-badge (we weten dat er één was, maar het is mogelijk dat er meer waren) voor het laatst gezien halverwege de jaren '60, stilletjes wegkwijnend op een opslagterrein op het GM-testterrein in Milford, Michigan.

In de volgende editie (December 2026) gaan we wat dieper in op de Holden en de diverse testen die er gedaan zijn.

Dit Corvair-prototype had een andere daklijn dan het exemplaar hierboven. Het droeg het "Holden Special"-embleem. Speciaal "Holden"-briefpapier werd ontworpen en gebruikt voor het Corvair-project, evenals Holden-bestelformulieren en technisch tekenpapier om de beveiliging te waarborgen.

Ernie Kovacs

De woordzoekers komen uit een puzzelboek die Pieter Klinker in de boekhandel heeft gevonden. Een klein boekje met als grafische items de Corvair. In deze puzzles staan woorden met betrekking tot Chevrolet - Corvair - algemeen auto gerelateerd. We pakken er een woord uit en highlighten dit item.

Deze keer is het woord Ernie Kovacs geworden. Een naam die wel opvalt maar die ik (Ralf Verhees) niet kon plaatsen in de wereld van de Corvair. Na wat internetten kwam de link met de Corvair snel naar boven.

Hier rechts het verhaal van Ernie Kovacs en succes met puzzelen!

A	M	P	C	E	D	Z	O	T	R	G	A	B	D	E	Q	J	K
V	T	E	G	S	A	P	U	N	A	H	X	L	T	X	O	M	Y
B	T	I	V	R	F	H	S	B	S	V	Y	M	S	R	S	A	H
S	R	C	M	G	K	B	H	Q	J	H	T	N	T	K	T	R	R
O	T	F	C	S	B	W	A	Y	S	W	H	R	N	B	F	Z	T
H	M	G	W	S	K	R	A	M	G	N	I	M	I	T	I	K	J
B	A	P	U	C	L	T	E	J	W	G	S	M	O	X	S	Q	C
S	H	I	T	A	E	Q	X	A	D	K	R	A	P	L	H	H	C
P	C	V	F	V	N	T	X	B	T	A	K	P	A	S	O	O	Z
X	X	Z	S	O	A	C	Y	D	R	H	I	D	B	R	Y	W	A
L	B	Y	N	K	P	H	I	E	O	Z	E	C	N	S	E	A	S
Z	H	B	Y	E	R	E	K	Z	M	P	N	R	P	M	C	F	S
N	B	O	Q	I	O	C	J	O	H	B	I	K	C	Z	X	N	S
U	I	B	T	N	O	K	M	C	F	N	U	M	D	A	Z	K	U
P	P	F	H	R	D	Q	T	H	G	Z	O	A	Z	G	P	R	H
U	A	P	W	E	J	U	B	F	G	O	F	A	M	Y	Y	B	L
K	K	D	S	E	L	B	A	C	Y	R	E	T	T	A	B	U	U
Z	U	O	V	C	Q	F	J	O	P	B	S	A	H	B	X	D	X

POINTS
DOOR PANEL
TIMING MARKS

HORN RING
CLUTCH PEDAL
ERNIE KOVACS

ROCKER ARM
BREATHER CAP
BATTERY CABLES

EXTRA

LATE NEWS RACING

Los Angeles Times

SATURDAY FINAL

CRASH KILLS ERNIE KOVACS

Car of TV Comedian Hits Pole

Light Rain Falls Over Southland

News Summary

Police Nab Suspect in 2 Los Angeles Murders

Message Hints Fear of War in Algeria

Congo Cabinet

De getalenteerde, excentrieke Ernie Kovacs – wiens scala aan komische personages onder andere de slissende dichter Percy Dovetonsils omvatte – zei ooit: "Ik sta graag op het podium, want daar kan niemand me lastigvallen. Advocaten, deurwaarders, verzekeringsagenten – iedereen." Hoewel hij in verschillende films speelde, was het op televisie dat Kovacs zijn rijke komedie het best tot zijn recht kwam. Het grootste deel van deze komedie's schreef hij zelf.

Ernie trouwde in 1954 met actrice Edie Adams en verhuisde in 1959 naar Californië toen Columbia Pictures, Kovacs een vierjarig contract aanbood voor $100.000 per film. In 1960 verscheen hij op het scherm in vijf films; van Our Man in Havana tot Strangers When We Meet. In wat zijn laatste film bleek te zijn, Sail a Crooked Ship (1961), speelde hij een dreigende schurk.

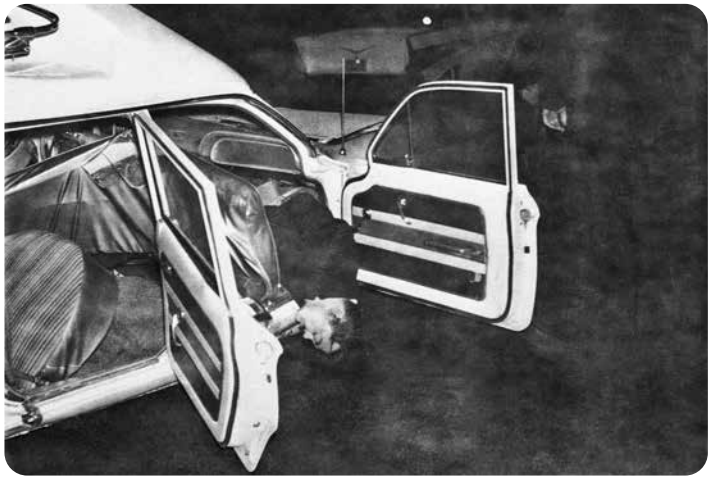
Begin 1961 speelde Kovacs in een pilot-aflevering voor een tv-serie (A Pony for Chris met Buster Keaton) en was hij in gesprek met Alec Guinness over een contract voor een speelfilmproductie. Toen kwam 12 januari 1962, de dag die een einde maakte aan alles voor Kovacs.

De Kovacs waren uitgenodigd in het appartement van regisseur Billy Wilder aan Wilshire Boulevard om de doop van Michael, de zoon van Milton en Ruth Berle, te vieren. Edie reed alleen in haar Corvair stationwagen naar het feest, omdat Ernie de hele dag aan de pilot-aflevering had gewerkt en haar daar zou ontmoeten. Ernie reed in zijn witte Rolls-Royce naar Wilders appartement. Om 1:20 uur 's nachts verlieten Ernie en Edie het feest. Hij bood de Franse filmster Yves Montand een lift aan, maar Montand besloot met de Berles mee te gaan. Lichtelijk aangeschoten reed Ernie weg in de stationwagen (waar Edie een hekel aan had om in te rijden) en vroeg zijn vrouw om de Rolls-Royce naar huis te rijden. Terwijl hij door de natte nacht raasde, botste zijn auto tegen de betonnen driehoek op de kruising van Beverly Glen en Santa Monica Boulevard. Door de klap tolde de auto rond en raakte een paal. Kovacs overleed ter plekke aan een schedelbasisfractuur. Hij werd dood aangetroffen met een Cubaanse sigaar een paar centimeter van zijn hand. Als hij niet even was afgeleid toen hij de sigaar probeerde aan te steken, zou hij op 23 januari 1962 43 jaar zijn geworden.

Onwetend van de tragedie was Edie naar huis gereden. Toen ze het slechte nieuws hoorde, weigerde ze te geloven dat haar man er niet meer was. Jack Lemmon ging naar het mortuarium en bevestigde dat hij inderdaad dood was. Edie vroeg Lemmon om een paar Havana-sigaren in Ernie's zak te stoppen voor de begrafenis.

De begrafenis vond plaats op 18 januari 1962 in de Beverly Hills Presbyterian Church en werd bijgewoond door een groot aantal beroemdheden. Onder de kistdragers waren Jack Lemmon, Frank Sinatra, Billy Wilder en Dean Martin. De komiek werd begraven op Forest Lawn Memorial Park in Hollywood Hills, Californië, waar op zijn grafsteen staat:
“Ernie Kovacs 1919-1962. Nothing in Moderation. We all loved him.”

De hardwerkende Edie zat opgescheept met een gok en belastingschuld van $600.000, die ze jarenlang erna nog heeft afbetaald.



Mika’s Corvair Limbo vakantie

Hoi, de vaste bezoekers van meetings en andere bijeenkomsten in onze club kennen mij inmiddels wel. Met mijn ouders en zelfs soms mijn zusje zijn wij als trouwe Corvair fans vaak aanwezig. Voorheen had ik een blauwe cabrio uit 1965 waar ik zeer trots op was. Helaas heeft dat niet lang mogen duren maar daar komt nog een uitgebreid verhaal over. Inmiddels heb ik met hulp van clubleden een witte coupé aangeschaft waar ik al aardig wat km mee gereden heb. Zo ben ik met mijn ouders afgelopen zomer op vakantie gegaan naar Limburg. In Schinveld hadden we een klein zomerhuisje gehuurd. Het weer was top soms zelfs een beetje te warm maar zeker geen regen excuus om niet te rijden. We hebben veel contact gehad met Linda en Jaak en deze stelde voor om enkele dagen eerder te komen i.v.m. enkele mooie CAR-meetings in hun buurt dat weekend. Omdat we pas de maandag in het huisje terecht konden mochten we dat weekend ervoor bij hun logeren. Dit hebben we graag aangenomen en zeker geen spijt van gehad. Ook wilde ik wat veranderingen aan de Corvair laten doen en Jaak wist hier wel iemand voor.

De zaterdag zijn we bij hen aangekomen en het was al aardig warm, na een welkom verder rustig aangedaan na deze lange rit. Natuurlijk veel tijd besteed aan de prachtige ruimte die Linda en Jaak hebben en zeker hun collectie klassiekers niet te vergeten. Want dat mag je dit wel noemen met 7 auto’s en 3 motoren. De dag erna op zondag in de ochtend naar een koffie klets in Swalmen waar vele verschillende voertuigen stonden niet groot maar wel leuk. Jaak was met de Van 95 mijn vader had de 4 drs Belsj van Linda en Jaak, hun dochter Heandra met de ’67 cabrio inmiddels Stitch genaamd en ik met de witte coupé. Op deze locatie was er een grote tweedehands winkel in een oude boerderij met restaurant wat altijd leuk voor de dames is om rond te kijken. Hierna zijn we naar Heel getoerd waar op een camping het USA car treffen plaats vond. Dit was echt iets voor ons. De Corvairs hadden veel aandacht en wij allen genoten hiervan zo ook van de andere mooie aanwezige Amerikaanse auto’s. Tegen de avond weer richting Sittard en telkens gereden via een toertocht nu door België ook omdat we benzine nodig hadden die daar aanzienlijk goedkoper

is. Diezelfde avond zouden we mijn witte coupé naar Phil (Jaak zijn monteur) in Maasmechelen gaan brengen waar ik best gespannen voor was. Ik had Phil nog nooit ontmoet, er aan gekomen was hij nog niet bij zijn werkplaats Kustomfab. Jaak vertelde dat hij enkele straten verder woonde en hem wel even ging halen. Toen Jaak na een tijdje terugkwam zei hij Phil komt met de fiets. Wat waren we (mijn vader was er ook bij) verbaasd om Phil op de fiets te zien. Niet zomaar een fiets maar op een antieke hoge Bi. Wij hadden de grootste lol om hem erop te zien fietsen. We begroeten elkaar hartelijk en tussen Phil en mij klikte het meteen als waren we al jaren bevriend. Corvair in de garage gereden en Phil mijn wensen kenbaar gemaakt zoals de dubbele uitlaten met cherry bombs voor wat meer geluid, gaten voor de sierstrippen in de carrosserie want die durfde ik er zelf niet in te boren en dan zou ik zelf de strippen erop schroeven. Phil heeft een Ford Van verlaagd tot op de grond met een modernere vette V8 Caddy motor erin en nog veel meer veranderingen. Ik moest met hem mee een proefritje maken. Nou dat heb ik geweten nog nooit zo'n rubber strepentrekker meegemaakt en was blij weer terug te zijn, wat een power had dat ding. Na afscheid genomen te hebben zijn we met een dikke lach weggereden, die avond hebben we nog lang met het thuisfront hierover gesproken.

De dinsdag was er de Vintage Chroom meeting in Lanaken hiervoor kon ik mijn Coupé al ophalen bij Phil. De uitlaten zaten er al onder en hij had zelfs veel meer gedaan, niet alleen de gaten waren gemaakt ook de chromen randen waren gemonteerd. Zag er allemaal top uit en ik was er erg blij mee. De Corvair zag er meteen anders uit. Met een dikke Smile en veel lawaai ben ik weggereden naar de meeting toe. Daar hadden we een mooie plek met onze Corvairs. Leek wel een Corvair meeting en ook hier hadden deze weer veel aandacht. Zelfs een early stond erbij van een bezoeker. Regelmatig heb ik de coupé gestart om de uitlaten te laten horen. Hier was men verbaasd over dat dit geluid dat uit die kleine Corvair kwam. Zodra hij gestart werd draaiden alle hoofden om te zien welk monster dit was.

Wat zou het mooi zijn als zulke meetings bij ons in de kop van Noord-Holland wekelijks plaats vonden. De woensdag was het te warm om naar de geplande meeting in Peer België te gaan en zijn maar thuis in de verkoeling gebleven. Van Jaak had ik nog bumper rozetten gekregen die op de Keers hebben gezeten. Deze zijn door Phil ook nog gemonteerd en nu is de auto bijna helemaal naar mijn zin. Ook nog een kleine meeting in Heerlen bezocht wat ook erg leuk was. Natuurlijk hebben we ook nog andere dingen ondernomen zeker als mijn auto in de werkplaats was. Sommige dagen was het echt te warm om iets te ondernemen en hebben toen rust genomen waar ook vakantie voor is. En toen was er weer de donderdag vakantie voorbij en in de alle vroegte weer richting huis gereden om het warme weer een beetje te ontwijken. Zijn al aan het overwegen om volgend jaar nogmaals Limburg te gaan bezoeken.

Groetjes van de vakantiegangers Diana, Bas en mijzelf Mika van Hoorn.

Foto: Mika met z'n "oude" liefde en z'n "nieuwe" liefde.