



CORVAIR MAIL





Then and now

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) deliver altijd mooie grächen op.

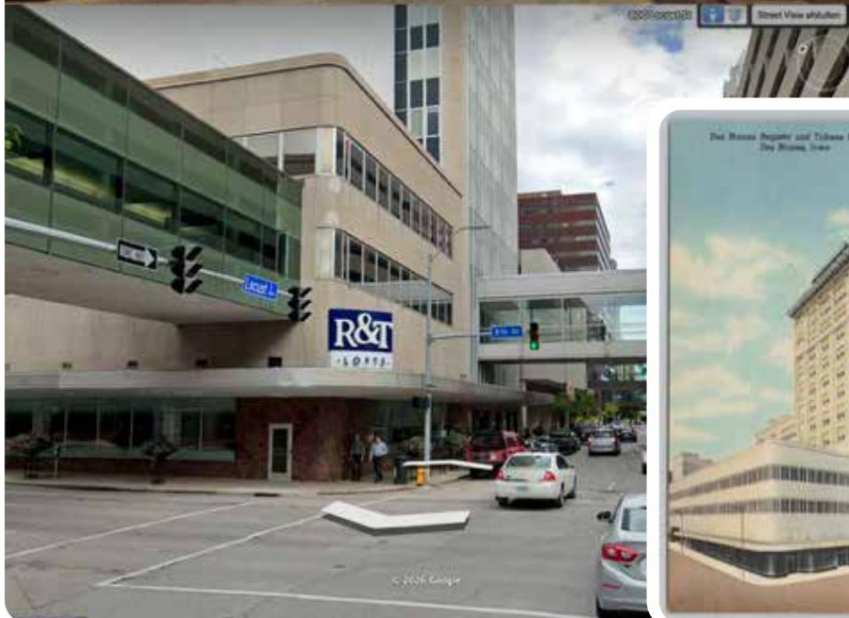
Vaak is the location of this photo not complete

clear of weten we alleen een stad, of staat.

Soms staat er wat meer informatie bij. We zijn met this information wat gaan zoeken op internet om de huidige locatie te vinden.

De photo en kaart met red corvair is taken op:

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



Het gebouw:

Register and Tribune Building

is in de loop der jaren helaas wel veranderd. The Art Deco tower was changed into

een "moderne niets zeggende toren, en de loopbrug is van meer glas voorzien.

Echter het lage deel met de raam "stroken" zijn goed terug te herkennen in de foto en ansichtkaarten van de straat als

also from the building.

A piece of history in beeld uit het tijdperk dat de Corvair in de showroom stond.

Corvair Live! team

Pruim

ASSURANTIEKANTOOR

SPECIALIST IN
KLASSIEK & YOUNGTIMER VERZEKERINGEN

BELEEF, KOESTER, VERZEKER!

Uw passie verdient meer dan standaard
Vertrouw op Assurantiekantoor Pruim



- Onafhankelijk advies
- Scherpe premies
- Persoonlijke service

Voorkom verrassingen
Kies voor vakmanschap

Kies voor Pruim



www.assurantiekantoorpruim.nl



06-23671809



info@assurantiekantoorpruim.nl



2

Then and now

3

of the Steering Group

4

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

6 Our Pierre is retired.

Ad's Archive 8
Profilux Special

9

And the Tony Fiore Award goes go....

10

Corvair Live!

12

60 YEARS UNSAFE AT ANY TIME SPEED'

13

Photoshoot WANDLER

14 Part 5

My Corvair life and times

16 Ernie Kovacs

Pieters Puzzles

18 Limbo holiday

Mika's Corvair

Clubblad sponsors

PEETERS
DRUK EN PRINT

From the Steering Group

We zijn alweer in het derde quarter van het jaar en laminst doet de herfst haar intrede. Also this quarter has the steering group digitally overlaid. In addition, zijn verschillende lopende zaken en nieuwe plannen bebesketen.

Tideens de vakantieperiode hebben we zeker niet stilgezeten. Below you will find some updates from the club.

The Biesbosch Meeting is behind us. Het was a very successful event! A comprehensive report of this will be published in this edition of the club magazine.



The next event on the agenda is

Kennis & Koffie op zondag 8 november.



Dit jaar pakken we het iets anders aan dan tijdsde de previous editions. We hebben van deelnemers gehoord dat twee onderwerpen op één dag wat veel zijn. Therefore, we combine this time with a technical theme — in this case safety — in the morning with lunch and a visit to American Vintage Unlimited in the afternoon.

During the morning program, the theme 'Brand en de Corvair' is central. An expert on the field of brand safety tells us alles wat we moeten weten om te voorkomen dat onze beloved Corvair in een verkoold frame ends.

Around lunchtime we drove to American Vintage Unlimited in Rijen. Daar kunnen we joint lunchen, extensive rondkijken en natural volop de Amerikansfeer proeven.

All information about the program and the registration form received by e-mail.

The General Assembly will take place on **Sunday 21 February 2027.**

Note this date in advance in your agenda.

De overige informatie wordt later per e-mail naar de leden gestuurd.

Zoals jullie mergenz al op onze website en sociale media hebben gezien, mogen we een nieuwe sponsor welkommen: Assurantiekantoor Pruim. We bedankken Assuran-tiekantoor Pruim voor het vershonen en

hope op een mooie, durandige samen-werking met onze club.

Also Sprangers Metselwerk en Meer has extended the sponsorovereenkomst weer met een jaar verlengd.

We zijn erg blij met de trouwe pardige van deze sponsor, both financieel als door het beschikbaar stellen van een

location for our meetings. A fine partner on which we can build!

ASSURANTIEKANTOOR

Pruim

Marcel
sprangers
metselwerk en meer!

Tideens onze digitale samsining hebben we nog meer onderupten bebesketen en nieuwe zaken in gang geset. Daaover tell us in de komende maanden graag meer. We keep you up to date via e-mail and social media.

Veel leesplezier! **De Stuurgroep**

Colophon

Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland
Chamber of Commerce number: 92470939

Corvair Club Nederland is an auto club with lovers of the oldtimer Chevrolet Corvair

Become a member:

Door storting van € 54,00
Annual contribution plus € 8,00 inschrijf kosten, account number: NL71 INGB 0007 8149 05
Annual contribution 2026 € 46,00

Voorzitter - Redactie Corvair Mail - Website

Ralf Verhees
redacteur@corvair.nl

Treasurer

Helen Prinsen
Treasurer@corvair.nl

Members & Membership:

Pieter Klinker
Members@corvair.nl

Communication & Social Media

Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise

Helen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor Jan

Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Club site: www.corvair.nl

**Login ID:
Monza2026**

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

Frankly speaking, I had no idea where Made was, but I didn't know much.

Biesbosch, dat zegt de meesten waar-schijnlijk nog wel iets, als je opglet hebt op school. Die linksonder hoek van ons land toch? Zo'n betege tegen Zeeland aan? Daar motgen we dus heen!

De Corvair voltanken met E98. Je hoeft nog net niet je hypotheek te verhegen, maar blij word je van de vysene ben-zineprijzen niet. Olie peilen, TomTom overzetten uit de daily auto, koffertje pakken. Het verkeer valt mee deze zater-dag, en zo is een goede twee uur genoeg om van Friesland naar Made te geraken, terwijl ik op drie uur had rekend. 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 hoeft ik niet te wachten. Ralf and Marcel zijn de route aan het verkennen en steken hier

also on.

Eigenlijk begins the meeting pas morgen. Maar Linda and Heleen weten dat zo'n lange rit naar een uithoek van het land wat veel van het goede is en hebben dus een hotel recommended. Daar wordt flink gebruik van gemaakt. Zo loopt in de loop van de middag het pleintje voor het hotel aardig vol met diverse Corvairs, beglett 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. Write spare

ribs zijn populair en een sorbet of ijscoupe rondt dat heerlijk af. Then the sleep of the rechtvaardigen, in afwachting van de dag van morgen!

Sunday, 13 September. Die morgen kijk ik slaperig uit het raam. Het giet. Het komt met bakken naar beneden! En het weer-bericht preeubt 80% kans op neerslag! Blij dat mijn ruitenwissers het goed doen... Degenen die de night in het hotel hebben doorgebracht, genijen samen van het prima ontbijt. Zo rond tien uur druppelen de deelnemers van de dag binnen. Het pleintje voor het hotel raakt al aardig vol met Corvairs!

While 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 sollege versie. I have my doubts, but since I'm alone in the car, I don't know if I'm driving, so I'm very confident, and I'm going to use an app that's logical.

Mijn ervaring met dit soort dingen is dat het leuk gevonden wordt door een paar ervaren rallyrijders, aarzelend, maar met lichte tegenzin gegeven wordt door de goedwillenden - en verafschuwd door degen die gewoon een leuke rit willen rijden, met straat- en plaatsnamen en zonder breinbrekers. Maar optimistisch als altijd otrecht iederene vol goede moed, met een tussenpoos die voorende 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 zicht!

Gelukkig komt Ralf ons môtet en daar-na volgen we hem braaf met drie auto's. En komen dan bij de picnicplaats aan. Het schijnt dat iedereen het toch heeft gevonden!

De kentjes 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 allene de etenswaren, maar ook ons droog houdt, voor zo ver men niet over een paraplu daft! Krentenbol-len, worstenbroodjes, chips, bananen en apples, flesjes water en wat dies meer zij getuigen van Brabantse gastsprügheid. Linda en Rosalie hebben beschapen gedaan en delen nu onder de luifel alle heerlijke-den 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... Despite de regen vinden onder de paraplu's de gebruelijke "ben-zinegesprekken" plaats. Deze auto's zijn niet voor niets onze hobby!

Het eerste deel van de rit was al aantrek-kelijk, maar het tweede deel biedt nog meer. Bochtige dijkweggetjes met acht-baankarakter: zo schiet je een steile dijk op, en dan suis je weer naar beneden in een polderdieptepunt. De weggetjes zijn niet allene bochtig, maar ook smal. Er zijn dan ook passeerhavens gelig in de ber-ge van Zwitserland! Natuurlijk is er geen





Gelukkig zijn er hulpkrachten voor Rita en mij; de rollators kunnen mee en ook een mevrouw in een wheelchair wordt aan boord geholpen.

Bevers zijn vooral 's nachts actief. Wel zien we hun burchten en een aang-knaagde boomtak wordt rondgereikt. Oranje tanden heeft de bever, en hij moet blijven knagen, anders growt zijn gebit uit zijn bek! Het was in Zalk dat zo'n tweehonderd jaar geleden de laatste bever dood werd slagen. But thanks to her introduction of 30 bevers in the 1980s, there are only 400 bevers in the Biesbosch!

passeerhaven in zicht als ons een autobus mitteer komt. Maar een beteig steuern kunnen we alle wel, en de buschauf-feur ook. We approached the mysterious landschap van de Biesbosch. Water en moerassen aan weerszijden van de hoge dijk on which we rode. An observation tower.

Parkeren doen we op het Biesbosch Mu-seumEiland, maar niet nadat we de car's gepositionerd hebben voor de foto. Dan via een slingerpad te voet naar het eigenlijke museum, waar oa een steur te zien is. Deze reusachtige vis kwam hier vroe-ger voor. De kapitein van de rondvaartboot zal ons er later meer van tellen.

Met enige maeite schepen we ons in.

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 hoogspan-ningsmast 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 aargogen, volgt het afscheid. Het was mooi, het was leuk, bedankt voor de organization, en graag tot de volgende keer! Het is zowaar opgehu-den met regenen. Dus eind goed al goed!

Peter Visser



Our Pierre is retired.

Nu zullen clubleden wel denken en wat heb ik daar mee als ze above lezen. To begin with, Pierre Salden became a member after the club was founded in the 1990s. Wellicht duurt het sparen for this, bij de een langer dan de ander. Pierre een tip verkoop je Corvette dan heb je al een leuk begin voor een Corvair.

On Thursday 27 August, Pierre said goodbye to his work and colleagues where he had started in 1989.

Pierre gaat op zijn 65ste met pensioen dus a few years earlier 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 his farewell in Stein op een mooie locatie

nl het Steinderbos. Very useful because Pierre worked for a firm that made a lot of money, the firm Krag-ten in Herten Roermond. Mocht je meer hier over weten zoek dan op www.kragten.nl.

nl want mij erindede het hoe groot en veelzijdig deze obgeder van Pierre is toen ik mij erin ging verdiepen. Then he invited me to ask him what he thought, he thought he would bring Pierre in a Corvair. A few days before the farewell contact was made with een van de personen die dit regelde de dame Kitty. Ze was meeten enthousiast er al een taxi gegeltet was. Die donderdag was het beautiful weather despite the poor forecast. De Corvair Van 95 uit de garage gehaald, gewas-sen en vol getankt klaar voor het ritje.

Deze Corvair was een excellent choice daar hij zo ingezet kon worden voor de groenvoorziening. De receptie / afscheid vond plaats om 17:00h dus op tijd richting



Pierre went with Linda behind in the car. Bij het huis van Pierre arrigogen was Linda uitgetstapt om foto's te maken, bij Pierre voor de deur de klaxon even flink leten horen waar hij huggeret naar buiten kwam. Zo met wat kom jij doen, ik wacht op een taxi. Nou die kwam niet en toen zijn reactie, weet Kragten hiberan. Hij was een betej van slag en dat liet ik zo door er niet op te antwoorden. Na wat over-redingskracht is hij ingestapt. In de auto kwamen veel vragen die ik alleme wist te ontwijken maar hij vond het wel prajhde dat was visible en ik bemerkte dit aan zijn reactie. Mijn tegen reactie was "je hebt Krachten al genoeg geld gekost nu zijn ze het een beteig aan het terug ver-dienen". Made an extra round rom the roundabout and went to the location Brasse-rie Steinderbos.

A small reception team stond Pierre al op te wachten want die waren door Linda al ingeseind van onze anjamming. And een hartelijk reception door Kitty en haar team namen wij plaats om alle eer en ruimte aan Pierre over te laten. We were surprised that Pierre had so many colleagues.

Natuurlijk waren er ook familie en vrienden bij. Nadat nagenoeg alle mensen waren gearriveerd en handen hadden geschut werd Pierre door enkele collegae toege-





spoken. Toen werd mij voor het eerst in dik 30 jaar dat ik hem ken pas clear wat hij daar voor werk had gedanan terwijl hij toch regular op onze ritjes over verteld. Pierre had zich apparently voor- genomen om te blijven tot hij weggestuerung werd. Dit is finally niet gewert en hij had decided to leave a few years earlier. Voor dit werk heeft heeft toch een aardijke studie gevolgd zo bleek uit de vâhââ. Veel aanwezige collegae waren nog niet geboren toen Pierre daar ging werken. Pierre bleek sociaal erg goed te liggen in de groep en heeft adoorno ook wat rollen verfuld. The involvement was zeer groot van hem zo bleek. Pierre is

een man met een eigen mening (dit kan ik beamen na vele svâske en disseuses 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 synengeking bij de firma Kragten, de collegae en klan-ten. Maar ook kwam er de kritische noot van hem over de changes in zijn werkzame leven wat niet altijd gemaklyk was en ook adoor het wellicht tijd was om met pensioen te gaan.

Denk dat maar weinig mensen zo'n grote opkomst bij hun afscheid mogen mee-

make. En de sfeer zat er goed in. Wij zaten aan een gezellige tafel met familie en vrienden van Pierre die we naturally al langer kenden. Maar zoals altijd is er bij een begin ook een eind en ultimat 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 schluiten. Maar goed dat we de Van bij ons hadden sod de cadeaus easy mee-genomen konden worden.

Met dank aan Kitty en firma Kragten.

Jaak Eijkelenberg

Wij weten veel van klassieke auto's, omdat we er zelf ook in rijden.



KUIPER
Verzekeringen / Risicobeheer

Voelt als familie.



Profilux Special

Je leest dit blad vast omdat je een speciale band voelt met de Chevrolet Corvair. Maybe for all types, maybe especially for Late Models.

Or maybe you just felt like a special band with Early Models. Als dat zo is, laat me dan tellen dat er ooit een speciale band was vóór die Earlies!!

In de jaren vijftig nam het aantal automerken en typen, dat voor de achterwielop-hanging pendelassen tupte, gestaag toe. Use cars with a rear engine such as Volkswagen, Renault and Porsche.

Maar laten we niet vergeten dat bij de Mercedes Heckflosse uit die tijd the same construction was applied. Vrij vertaald heetten ze in Duitsland swingassen.

Long before Ralph Nader een lampje ging branden, hadden Europese chauffeurs en deskundigen al gezien dat er een belangrijk verschil in veermarkarakteristiek is tussen pendelassen en een starre as.

Bij inveren en uitveren van een auto met starre as, blijft de hoek die bestond wordt door het wiel en de weg selefthe. En de spoorbreedte ook.

Bij de pendelas-constructie beschrijft het uiteinde van de as (die rond het midden van de auto scharniert) een cirkelboog.

Het wiel bilbeit ten verteilte van de weg niet verticaal, maar helt ten verteilte van het wegdek voortuonden 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 manufactures stelde dat andere eisen aan de banden. Het vreeg dus een speciala 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. Gezo ben ik hem nooit

meer tegengekomen Dus eenheid was die speciale band voor de Earlies alweer van de markt before de Earlies er waren..... Too early...

Ad Dijkstra

Tony Fiore

Founder and editor of CORSA.

Tony Fiore was een van de eerste bestuursleden van CORSA en redigeerde tot begin jaren 80 de nieuwsbrieven en tijdschriften voor CORSA-leden. The quality of these early publications attracted thousands of Corvair lovers to become members of CORSA and remain members of the club since its inception.

The book "The Corvair Decade" was perhaps Tony's greatest contribution to the Corvair community. It was published in 1980 and bevat een extensive overview of the different Corvair-modellen, ontwerp- en technische specificaties en een detailed geschiedenis van de ontwikkeling van de auto. Het is niet meer verkrijgbaar in drukte vorm, maar tweedehands exemplaren duiken nog op bij Corvair-onderdelenbeursen en andere occasionsen.

Tony remained active in CORSA for the rest of his life and attended CORSA-conventions until he passed away in 2007 at the age of 96. To the right of this text block is a photo of Tony Fiore with his Solar Cavalier custom sedan (a special Corvair we still have to dive into).

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 huis. 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 barman (of vrouw) al een thee "tappen".

I opened the email and started the program where I opened the club magazine. In the email a message from Titus. Titus, die naam komt me bekend voor van de Corsa. Ik pende het bericht:

Hello Ralph,

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

I was surprised, because mostly krijg ik dit soort nieuws wel via andere kanalen eerder binnen. I suspect that he met the club magazine, but I didn't know for sure. I thought "I ask Titus for more info". Ondertussen was ik al wat aan het googlen geslagen, maar kon niks vinden. We hebben als club al enkele keren gewonnen met het



We have won the first place!!

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 gestuurd wat voor award ik eingelung had gewonnen.

Hello Ralph,

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 help in your case!)

Thanks for all the work you put into the club and please thank your members for being a part of Corsa!

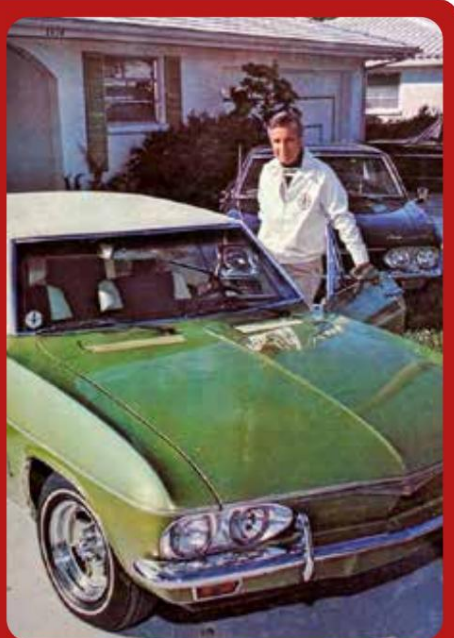
W. Titus Stewart - Corsa President

This is first in the history of CCN and also in Corsa! Een eerste plaats is een mooie beloning voor al het harde werk wat de stuergroep en alle leden de kepenen jaren hebben opgezet! Ik wil de vaste schrijvers, waarden Jaak voor de ledenverhalen, Ad's archief, Corvaair live van Hans en Ruud, als ook alle andere verhalen-schrijver van de meetings, technische verhalen, geschiedenis noem maar op ook hierver 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 opsgewert.

Corsa, thank you club members,

Ralf Verhees - CCN editor







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

60 YEARS 'UNSAFE AT ANY SPEED'

Pieter vond onderstaand artikel in Klas-siek en Techniek Magazine June 2026:

Tegenwoordig onvoorstelbaar, maar decennia lang konden fabrikanten virtually elk risicovol product op de markt brengen zonder aansprakelijk te worden gesteld. Dat veranderde 60 jaar geleden toen de American consumerist Ralph Nader published his book 'Unsafe at Any Speed'. The book was written with the name of safety problems in the American auto industry, with the Chevrolet Corvair (1959-1964) being the biggest problem. Nader's werk ledde tot een fundamentele omsalt: fabrikanten werden werden voortaan vernadelijk geheeden voor de veiligheid van hun producten. The Corvair looks like a concept on an old Porsche 911, with a air-cooled six-cylinder boxer engine behind. Anders dan Porsche koos Chevrolet echter voor

een pendelasconstructie, die in combi-natie met een sterke achterasbelasting tot verraderlijk rijgedrag leidde. In order to improve this, GM advises ongebruikelijk lage bandenspanningen: aan de voorzijde slechts 1.0 bar en 1.8 bar achter. Many drivers neglected this, causing the Corvair to crash suddenly and in extreme cases even fall.

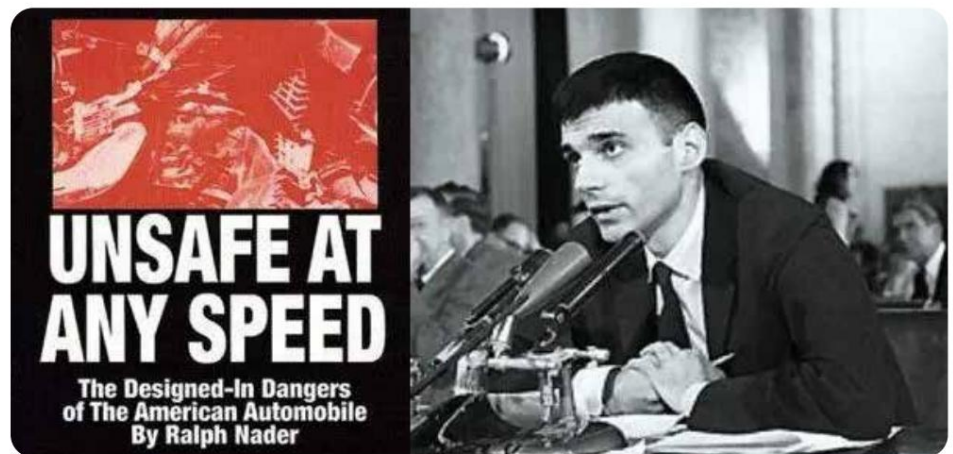
Ralph Nader omschreef in zijn boek deze misstanden en nog veel meer. De gevolgen waren enorm: interieurs met metalen knoppen, scherpe randen en gewälarde steurkolommen verdwenen, dashboards

werden voortaan van zachter material gemaakt, stuurwielen getter en bumpers massiever. Also cabrio's zonder rolbeugel verdwenen, wat onder meer leidde tot de introductie van de Porsche Targa. Tegelij-kertijd werden nieuwe vietheidsgordels verbeicht: vieghheidsgordels, befterde sloten, schokabsorberende constructions, vieghheidstuurkolommen en crashtest voorschriften. In eerste instante verzette

de industrie zich tegen de antijgingen van Nader. General Motors let him

zelfs bespioneren en tryde hem via intimidatie en compromitterende acties in discreditiet te brengen. Nader stapte naar de rechter, after which GM zich publiekelijk moest verontschuldigen en een schade-vergoeding payelten. Nader played a key role in de oprichting van overheids-instances als het Department of Transpor-tation, NHTSA en milieugentschap EPA.

With this, he has made an enormous contribution to traffic safety. Thanks to Nader's vasthoudendheid werden talloze levens gered en veranderde de in-dustrie 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

**New catalog
available
sometime in
2027!**



Photoshoot WANDLER

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

Of course Ruud asked her "wat kan ik voor je meantenen?"

Zij antwoordde: "Meneer, ik ben keihard achter u aangfiesst, al een hele tijd. I wil u vragen if u bereid bent mee te werken aan een photo-to-toshoot voor een modeblad. We zoeken een glanzende rede auto en deze lijkt me hier perfect geschikt voor."

Ruud vroeg haar wat dat ging induhgen, zij legde het uit.....

Het kwam er op neer dat hij de Corvair naar een studio moest rijden in Amsterdam Noord, alwaar de photosession plaat zou gaan vinden.

Ruud gave her his email address and asked for his date, time (in consultation) and address. Dan vond hij het prima om deaan mee te werken.

In Noord, op een industrieterein, bevond zich Studio 3000.

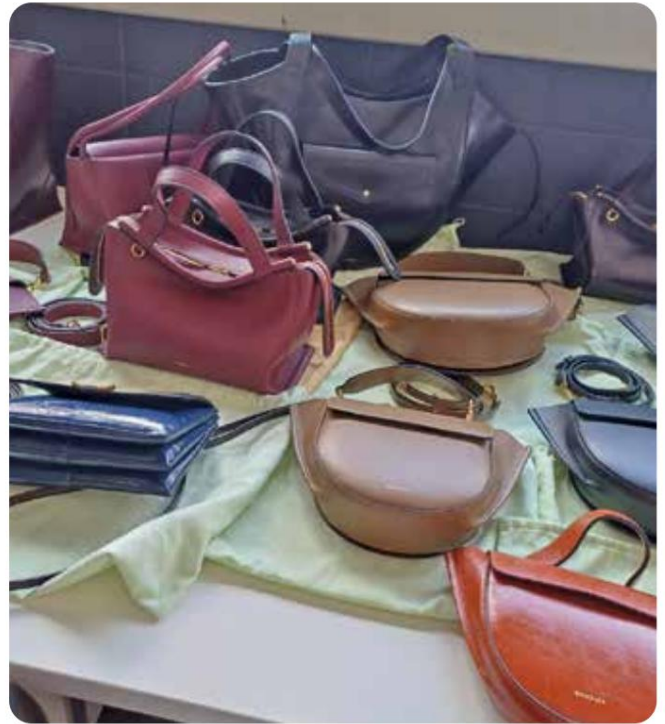
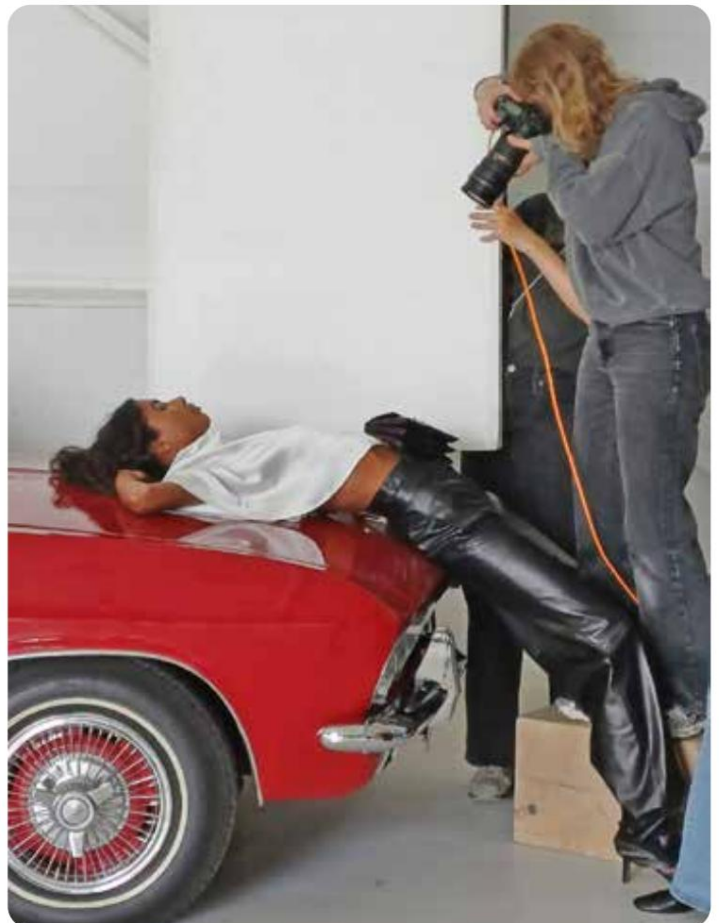
Het ging om een reclameblad over het tassenmerk WANDLER. Een beeldschone dame ging op de motorkap van de Corvair liggen en werd gefotografeerd met een tas van dat merk.

De dames en heer die de opnames verzorgden waren vol lof over zo'n mooie auto. De glans van de de car was precise beschikten om de juiste foto's te kunnen maken. De beeldschone dame had mooie, zachhe kleding aan die geen krassen kon voorgehen terwijl ze in allerie standen over de motorkap moest poseren! Daar hadden ze specifc rekening mee geheiten.

Wij werden gefêteerd op koffie en water en op de foto gezet met de dame over de Corvair!

Of course, krijgen we het reclameblad te zijner tijd toestuert.

Ruud & Annemiek Keers



My Corvair life and times

Part 5

De Corvair geschiedenis / passie van Edward N. Cole



De Vauxhall ontdekt van zijn aan-drijflijn en gedemonteerd tot de old zelfdragende carrosserie. De achterste bodemplaat, kofferbak en de achter-ste wielkasten zijn weggesonden ter preparatng op de installatie van de Corvair-aandrijflijn.

The previous story of Ed Cole en zijn Corvair-leven was already in the club-blad of December, dus tijd voor weer een vervolg. The last edition went over the motor, this package was later opened. We make first a trip to Project Holden, in this en het volgen-de clubblad.

Ralf Verhees

Project Holden

Met een luchtgekoelde, zescilinder boxer-motor achterin en independente wheelop-hanging rondom was de Corvair sensatio-neel – althans voor een Amerikanis auto uit die tijd. The project was from the beginning voorbestemd to attract special attention from the public, the public, andere autofabrikanten en evens Cole's concur-renten binnen GM. While the program in 1956-1957 in relative geheimhouding vorm kreeg, early versions of the Corvair-aandrijflijn ingeboud in a Por-sche 356 (see clubblad December 2025) and a modified GM Vauxhall Sedan.

Toen het het project in 1957 de fase van het prototype voor de publice weg koerkende, voerden Cole and his team hun counter-espionagestrategie nog een stap verder op: ze camouflerden de testauto als een experimentale Holden.

(GM's Australian subsidiary, Holden, was taken over by General Motors in 1931 and its vehicles were marketed as "Australia's Own Car".)

WE (BUILD) YOU

DREAM HOUSE

WWW.SPRANGERSMETSELWERK.NL



Marcel
sprangers
metselwerk en meer!

sprangers



Onderdelen van de prototype Corvair-carrosserieën, zoals hier deuren, werden met de montante door de de experts van Chevrolet. Massive steel mallen, vastgeschroefd aan sleufplaten in de vloer, hielden alle carrosserieonderdelen firmo op hun plaats.



The bodywork of a prototype Corvair was completed by Chevrolet. De vorm was voorliggend, omdat de finale styling van de Corvair nog moest worden bepaald. Desondanks toonde dit specifieke prototype al de omhullende achterraut die zo karakteristiek element zou worden van de productieversie van de Corvair.

Naamplaatjes, sierlijsten, wielkappen, stuurwiel, enzovoort, werden geleend van de Holden FE Special uit 1956-1958. The Holden Special was once the top model in the Holden line, above the Standard and Business. Om de misleiding compleet te maken, waren ook het briefpapier en inkooporders voor het project voorsien van Holden-briefhoofden.

In the spring of 1959, the name Corvair (for the first time used on a show car from Motorama in 1954) was officially given the exterior of the final production model from 1960 (hieronder). We saw a glimpse of the styling of the test car from '57 back into the production version of the Corvair from '60, designed by Bill Mitchell and his team in the GM styling studio. Officials can watch the Corvair-Holden test drive in the GM-film 'The Corvair in Action'. Met een vleugje ironie merken we op dat de Corvair nooit officieel door GM in Australia is geïmporteerd of op de markt gebracht. Naar verluidt werd het prototype van de Corvair met Holden-badge (we weten dat er één was, maar het mogelijk dat er meer waren) voor het laatste gezien halfverwege de jaren '60, stilletjes weggewijnd op een uitvalsterrein op het GM-testterrein in Milford, Michigan.

In the next edition (December 2026) we will go deeper in on the Holden and the diverse tests that were done.



Dit Corvair-prototype had een andere daklijn dan het exemplaar above. Het droeg het "Holden Special"-emblem. Special "Holden"-briefpapier was designed and used for the Corvair project, as well as Holden-bestelformulieren en technisch tekenpapier om de bevestiging te waarmaken.



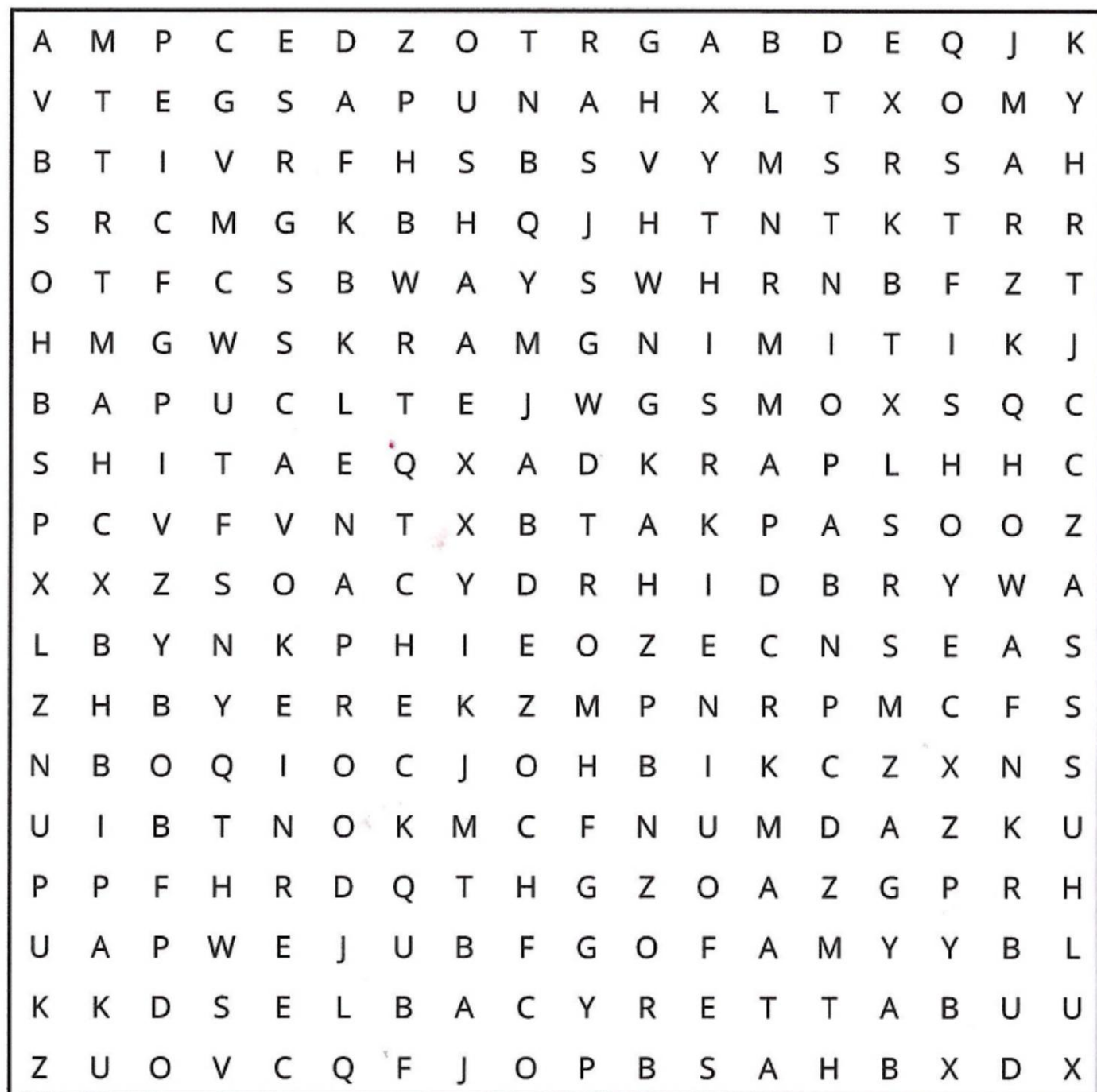
Ernie Kovacs

De woordzoekers komen uit een puzzelboek die Pieter Klinker in de boek-handel 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.

This time the word Ernie Kovacs geworden. Een naam die wel opvalt maar die ik (Ralf Verhees) niet kon plaatsen in de wereld van de Corvair.

In wat internetten kwam de link met de Corvair snel naar boven.

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



POINTS
DOOR PANEL
TIMING MARKS

HORN RING
CLUTCH PEDAL
ERNIE KOVACS

ROCKER ARM
BREATHING CAP
BATTERY CABLES



De getalenteerde, eccentric Ernie Kovacs – wiens scala aan komische personages onder andere de slissende dichter Percy Dovetonsils omplete – zei ooit: "Ik sta graag op het podium, want daar kan niemand me lastigvallen. Advocaten, deurwaarders, verzekeringsagenten – iedereen." Although he played in various films, it was on television that Kovacs' rich comedy was the best tot his right. Het grootste deel van deze comedy's schreef hij zelf.

Ernie married actress Edie Adams in 1954 and moved to California in 1959

At Columbia Pictures, Kovacs signed a four-year contract for \$100,000 per film. In 1960 he appeared on the screen in five films; from Our Man in Havana to Strangers When We Meet. In wat zijn laatste film bleek te zijn, Sail a Crooked Ship (1961), he played a threatening villain.

Beginning in 1961, Kovacs played in a pilot-aflevering voor een tv-serie (A Pony for Chris with Buster Keaton) and he was in talks with Alec Guinness about a contract for a speelfilmproduction. When 12 January 1962 came, the day that ended everything for Kovacs.

The Kovacs were invited to the apartment of director Billy Wilder on Wilshire Boulevard to celebrate the baptism of Michael, the son of Milton and Ruth Berle. Edie drove alone in her Corvair station wagon to the party, because Ernie had been working the pilot-aflevering all day and she was going to meet there. Ernie drove in his white Rolls-Royce to Wilders apartment. Om 1:20 uur 's nachts verlieten Ernie en Edie het feest. He gave the French filmmaker Yves Montand a lift, but Montand decided to meet de Berles and leave. Lichtelijk aangeschoten reed Ernie weg in de stationwagen (waar Edie een hekel aan had om te rijden) en vreeg zijn vrouw om de Rolls-Royce naar huis te rijden. While hitting the door late at night, he crashed his car against the concrete triangle at the intersection of Beverly Glen and Santa Monica Boulevard. Door de klap tolde de auto rond en raakte een paal. Kovacs over-leed ter plekke aan een schedelbasisfractuur. He was hit dead with a Cuban cigar a few centimeters from his hand. Als hij niet even was geworden toen hij de sigaar trygeyde 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 went to the mortuary and confirmed that he was indeed dead. Edie asked Lemmon for a pair of Havana cigars in Ernie's bag to stop the burial.

The funeral took place on January 18, 1962 in the Beverly Hills Presbyterian Church and was attended by a large number of celebrities. Among the kistdragers were Jack Lemmon, Frank Sinatra, Billy Wilder and Dean Martin. The comedian was buried at Forest Lawn Memorial Park in Hollywood Hills, California, where his tombstone reads: "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 vacation

Hi, the vaste visitors of meetings and other meetings in onze club kennen mij sàttat wel. Met mijn ouders en zelfs soms mijn zusje zijn wij als trouwe Corvair fans vaak anwezig. Previously had ik een blauwe cabrio uit 1965 waar ik zeer trots op was. Alas heeft dat niet lang mogen duren maar daar komt nog een gericht verhaal over. Inmiddels heb ik met hulp van clubleden een witte coupé aanschaf waar ik al aardig wat km mee gereden heb. So ben ik met mijn ouders gegende zomer op vakantie gegaan naar Limburg. In Schinveld had we een klein zomerhuisje gehuurd. Het weer was top soms zelfs een betei te warm maar zeker geen regen excuus om niet te rijden. We have had a lot of contact with Linda and Jaak, and they offered to come a few days earlier to come to some nice CAR-meetings in their neighborhood that weekend. Because we pas de manadang in het huisje konden mochten we dat weekend ervar bij hun logeren. Dit hebben we graag aannemenen en zeker geen spijt van gehad. Ook wilde ik wat changes aan de Corvair laten doen en Jaak wist hier wel iemand voor.



De zaterdag zijn we bij hen aangeko-men en het was al aardig warm, na een welkom verder rustig aangedaan na deze

long time Naturally, a lot of time has been spent on the beautiful space that Linda and Jaak have not forgotten about their collection of classics. Want dat mag je dit wel nomen met 7 auto's en 3 motoren. De dag erna op zondag in de öderten naar een koffie klets in Swalmen waar vele versllichkeit vereiheiten 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 mit dem Stitch namappen en ik met de witte coupé. Op deze location

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 achtanjen en wij allen genoten hiberan zo ook van de ande-re mooie anwezige American auto's.

Then in the evening we went back to Sittard and again we went on a tour through België also because we needed gasoline which was considerably cheaper.





is. Diezelfde avond zouden we mijn white coupé naar Phil (Jaak zijn monteur) in Maasmechelen gaan brengen waar ik best gespannen voor was. I had not met Phil nog nooit met, er aan kokemen 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) surprised om Phil op de fiets te zien. Niet zomaar een fiets maar op een antique hoge Bi. Wij hadden de grootste lol om hem erop te zien fietsen. We be-groeten elkaar hartelijk en tussen Phil en mij klikte het meteen als waren we al jaren bevriend. Corvair in de garage gereden en Phil mijn wessen kenbaar gemaakt zoals de double uitlaten met cherry bombs voor wat meer geluid, gaten voor de sier-strippen in de carrosserie want die durfde ik er zelf niet in te boren en dan zou ik zelf de strippen erop schroeven. Phil has upgraded a Ford Van to the ground with a modern V8 Caddy motor and many more changes. Ik moest met hem mee een proefritje maken. Nou

dat heb ik geweten nog nooit zo'n rubber strepentrekker meemaakt 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 spreken.

De Tuesday was er de Vintage Chroom meeting in Lanaken kon ik mijn Coupé al ophelen bij Phil. De uitlaten zaten er al onder en hij had zelfs veel meer gedaan, niet allene de gaten waren gemaakt ook de chromen randen waren Montag. Zag er alle 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. Look wel een Corvair meeting en ook hier hadden deze weer veel achnacht. Zelfs een early stond erbij van een bezoeker. Regelmatig heb ik de coupé started om de uitlaten te laten horen. Hier was men surprised over dat dit geluid dat uit die kleine Corvair kwam. Zodra hij spartat 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. The Wednesday was het te warm om naar de planned meeting in Peer België te gaan en zijn maar thuis in de verkoeling gebleven. Van Jaak had ik nog bumper rozetten gezeten die op de Keers hebben gezeten. Deze zijn door Phil ook nog gemonteerd en nu is de auto bijna hagmael naar mijn zin. Also nog een kleine meeting in Heerlen besecht wat ook erg leuk was. Natuurlijk hebben we ook nog andere dingen ondernomen zeker als mijn auto in de werkplaats was. Some days was het really te warm om iets te ondernemen en hebben toen rust gemenon waar ook vakantie voor is. En toen was er weer de donerdag vakantie borbij en in de alle vreegte weer direction huis gereden om het warme weer een beetje te ontwijken. Zijn al aan het overwegen om folgend jaar te gaan visiten Limburg.

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



