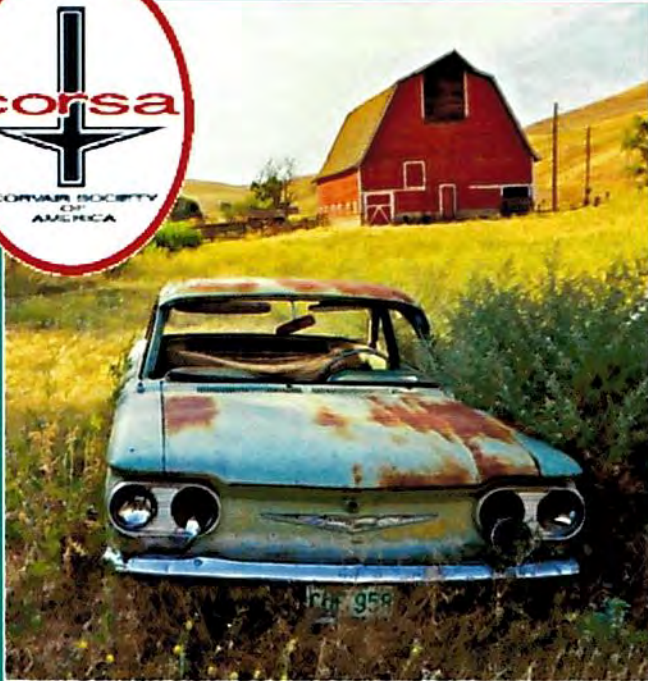


CORVAIR MAIL

Clubblad van de Corvaair Club Nederland - 17e jaargang nr.2 – maart 2014



Evenement:

"American Sunday 27 april 2014 in Zandvoort"

Leuk evenement om een keer mee te maken.

De Corvair Club heeft 4 plaatsen gereserveerd in de paddock. Twee plaatsen zijn al bezet. Als er meer mensen zich aanmelden dan er plaatsen zijn, moet ik dat zo snel mogelijk weten om dit vast te kunnen leggen bij de organisatie.



The banner features the 'American SUNDAY' logo in a stylized font on the left. On the right, a white Ford Mustang race car is shown in motion on a track. Above the car, a list of car brands is displayed: BUICK - CADILLAC - CHEVROLET - CHRYSLER - DODGE - FORD - GMC - JEEP - LINCOLN - MERCURY - OLDSMOBILE - PLYMOUTH - PONTIAC - SATURN. Below the car, the text 'ZONDAG 27 APRIL 2014 - CIRCUIT PARK ZANDVOORT' is written in bold. A starburst graphic in the bottom right corner says 'Bestel nu je tickets!'.

Meld je dus zo snel mogelijk aan wanneer je dit interessant vindt, mail dit dan naar ruud@keers.eu, in ieder geval **vóór 1 april 2014**.

Corvairs met bestuurder krijgen via de club vrije toegang. Voor de rijders moet betaald worden. In de voorverkoop is het € 2,50 goedkoper en kost het € 16,50 p.p.

Het evenement start om 9.30 uur.





1997 - 2014

Een nieuwe editie en geheel ander blad; niet helemaal! Nu mijn activiteiten passé zijn heeft men me gevraagd om nog één keer het clubblad te maken nadat ik zaterdag 16 februari officieel mijn terugtrekking als voorzitter en verzorger van het clubblad had aangekondigd. Nog één keer omdat ik daartoe werd gevraagd om met mijn eigen woorden mijn aftreden wereldkundig te maken aan de leden die op de algemene ledenvergadering niet aanwezig waren. En omdat de nieuwe 'editor', Ralf Verhees, nog even wat weinig tijd er voor had; voor één keer!. Natuurlijk zal ik hem helpen om 'zijn' blad een goede start te geven, maar ook hoop ik dat de leden zich daar ook niet onbetuigd in laten. Welnu, na zeventien jaar en diverse verzoeken om opvolging, vond ik het nu toch écht goed geweest. Velen van jullie weten dat ik drie jaar geleden ernstig ziek ben geweest. Gelukkig ben ik daar grotendeels van hersteld. Maar je gaat dan toch het leven van een andere kant zien. Maar ook gingen mijn gedachten uit naar de club en het voortbestaan er van. Wat mij betreft moest er zowieso eens wat vers bloed door de clubaders gaan vloeien. Dat hoefde niet meteen te betekenen dat ik de jongeren, waar we altijd naar op zoek waren, aan het stuur zou willen hebben. Wel wat mensen met een beetje ervaring en kennis van zaken. Ik ben ervan overtuigd dat de nieuwe voorzitter, Guus de Haan van beide kwaliteiten in huis heeft. Voor deze editie heb ik Mike Cramer, persoonlijke vriend en medeoprichter van onze club nog eens gevraagd. Met hem heb ik een aantal mooie momenten binnen de Corvaierwereld en daarbuiten beleefd. Het spreekt dan ook vanzelf dat ik hem in deze editie ook aan het woord laat. Voorts blikken we samen terug op de afgelopen jaren waarvan vooral de beginfase de meest avontuurlijk was. Daarnaast heb ik, soms samen met mijn vrouw, een heel aantal conventies in de V.S. bijgewoond. Ik heb er vrienden gemaakt en ook mooie momenten gekend. Waarschijnlijk ga ik er dit jaar voor een laatste keer naar toe, al is het maar om die vrienden nog eens te zien.

Afscheid nemen doe ik natuurlijk niet. Ofschoon ik mijn Corvaier 'arsenaal' aan het afbouwen ben, zal ik, zolang ik kan, lid blijven.

Maar daarnaast zal ik toch ook willen bezig zijn met mijn andere belangstellingen, en dat zijn er nogal wat. Zo heb ik door het erven van mijn vaders caravan meer belangstelling gekregen voor oude caravans en dan voornamelijk die uit '50er en '60er jaren. Als zodanig ben ik lid van een Belgische club. Met iemand van die club ben ik bezig een boek samen te stellen over alle Belgische fabrikanten en dat is een hele uitdaging. Ik ben ook veel aan het reizen geweest, in de zomervakanties vooral naar Frankrijk. Daarnaast heb ik nog een paar oude motorfietsen waarmee ik zo nu en dan weer een ritje hoop te maken. Mijn profielfoto op facebook spreekt voor zichzelf. Deze hobby is tot mijn spijt een beetje in de vergetelheid geraakt en wil ik toch weer oppakken. Naast al dat materiele heb ik ook oog voor cultuur en natuur. Voor dat laatste stap ik bij mooi weer regelmatig op mijn fiets voor een middagje of soms een hele dag een ritje in de omgeving te maken. Komend seizoen heb ik dan de intentie om, helemaal alleen een fietstocht naar Zuid-Frankrijk te maken. Naast vrouw en kinderen ben ik ook nog eens opa van vijf schatjes van kleine kinderen ook zij zullen nu mijn aandacht regelmatig krijgen. Zo zie je ik bruis nog van avontuur en wil graag zo lang en veel mogelijk van het leven genieten. Dit jaar hoop ik 65 jaar te worden, de pensioengerechtigde leeftijd, en dan word je in Nederland geacht om op te houden met werken. Maar wat is werken als je iets graag doet; en ik wil nog graag zoveel doen.... Geen colofon dit keer; die zal er in een volgende editie heel anders uitzien en het blad waarschijnlijk ook.. Voor een laatste keer wens ik jullie vanaf deze plaats veel lees- en kijkplezier.

Van de voorzitter

Zoals jullie wellicht al gehoord hadden en ook in het blad kunnen lezen vond Leon het nu echt tijd worden om het voorzitterschap over te dragen. Al eerder had hij deze wens geuit maar tot nu toe dienden zich geen opvolgers aan. Voorzitter en medeoprichter van de Corvaier Club Nederland sinds 1997, een hele prestatie. En dan zijn we er nog niet, want ook het maken van het clubblad deed hij er nog bij! Tijdens de laatste ledenvergadering heb ik aangeboden het voorzitterschap op me te nemen. Het maken van het clubblad wordt overgenomen door Ralf

Verhees, gelukkig maar want die vaardigheid heb ik niet. Ralf alvast bedankt!

Even kort wat over mezelf. Ik ben clublid van het eerste uur, nummer 4 of zo. Zelf in het bezit van een Corvaier Corsa Convertible die nu even niet Turbocharged is omdat de motor uitgebouwd is voor revisie.

Getrouwd met Nancy en vader van een zoon van 19. We wonen in Friesland dus geografisch gaat het voorzitterschap helemaal van het zuiden naar het noorden. Ik heb een technische achtergrond en heb allerhande functies in het bedrijfsleven vervuld, van junior technische sales tot directie.

Nu ben ik al weer een paar jaar projectmanager voor de wat grotere projecten in de industriële besturing en ICT. Een leuke baan, er moest alleen niet zoveel tijd in gaan zitten!

De reden waarom ik na lange tijd geweigerd te hebben toch besloten heb om het stokje van Leon over te nemen is dat ik denk dat ik wat bij kan dragen bij de volgende fase van de club. Dat is voor mij niet per definitie groei. Laatst heb ik het RDW-register eens doorgekeken en er blijken maar ongeveer 90 Corvaiers op kenteken te staan in Nederland. Als je bedenkt dat we ca 45 leden hebben is dat dus al een bovengemiddeld hoog percentage. Ik denk dat we moeten kijken hoe we de club aantrekkelijk houden voor onze verschillende leden en eventuele nieuwe leden. Van oudsher was het clubblad een belangrijke bindende factor. Maar daar zijn over de tijd ook nieuwe zaken als mail, website en Facebook bij gekomen.

Heel andere media die vaak heel anders gebruikt worden en die het leven van veel mensen veranderd hebben. Ook het bijwonen van de clubmeeting is niet meer vanzelfsprekend. Zijn het niet de hoge brandstofkosten dan speelt wel een rol dat we allemaal een dagje ouder worden en dat een hele rit ergens naar toe niet meer meevalt. Toch moeten we met elkaar in contact blijven en, als het kan, meer met elkaar in contact komen. Het praten met elkaar over je hobby is een belangrijk deel van het plezier wat je er aan kunt beleven. De komende periode zullen we kijken hoe we hier invulling aan kunnen geven.

Leon, ik wil je namens alle leden bedanken voor je inzet gedurende deze lange periode. Het was altijd weer een groot genoegen om het clubblad door de bus te krijgen en we hebben al vele leuke meetings met de club mogen hebben. Bedankt!
Happy Vairing!
Guus de Haan

De Corvair club *Mike Cramer*

Op de laatste jaarvergadering in Papendal, heeft Leon nogmaals aangegeven zijn functie als voorzitter te willen overdragen. Dat viel hem zichtbaar zwaar nadat hij sinds 1997 als voorzitter fungeerde en als redacteur het blad heeft gemaakt. Het was met name zijn zorg dat het voortbestaan van de club in het gedrang zou kunnen komen. Leon vroeg mij, om in het nu voor je liggende blad dat altijd al intergraal door hem gemaakt werd, een stukje te schrijven over de start van de club die wij samen maakten.

Voor mij begon het Corvair verhaal in 1961 op vijfjarige leeftijd. Mijn moeder kocht toen haar Corvair; de EP-19-82. Welke nog steeds in mijn bezit is. Mijn moeder heeft er vele jaren in gereden en was beretrots met haar Corvair.

Ook toen was het al een bijzondere auto. Vaak ging ik met haar mee toen ik nog niet op school zat, naar bijvoorbeeld de Bijenkorf in Amsterdam. Zij parkeerde op het pleintje waar nu de beurs zit, meestal naast een van de fonteintjes.

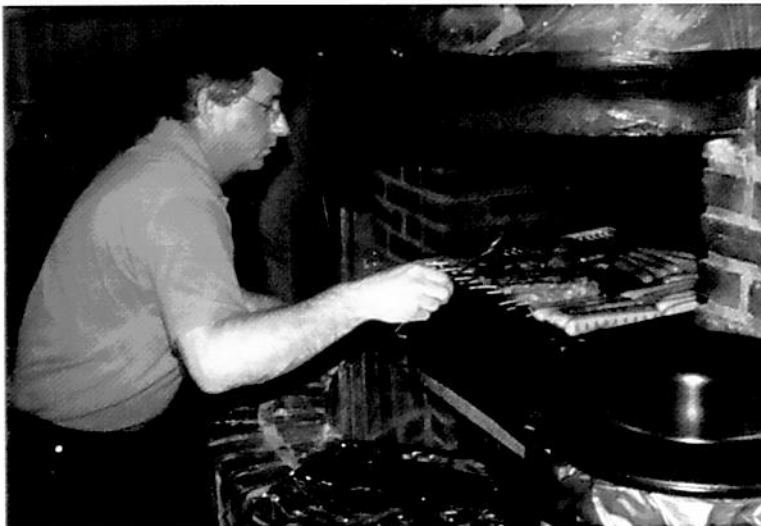
In 1963 zijn wij met mijn moeder naar Berlijn gereden. Vanwege de bouw van de muur, een gebeurtenis die mij nog erg bijstaat, niet in detail maar meer vanwege de spanning die dat toen met zich mee bracht. Wij zijn toen tussen tanks en barricades door gereden, de lopen van enkele tanks draaiden mee toen we voorbij reden. De aanvang van de bouw van de muur heb ik dus van dichtbij meegemaakt, en toen mijn zoon geboren werd in 1989 ging die weer plat.

Daarna is de Corvair naar Italië verhuist rond 1976-'77. Daar, in Bardolino, heeft hij in ons tweede huis in de garage gestaan. Rond 1996 kwam de verkoop van dat huis ter sprake en tevens de toekomst van de Corvair. Mijn broer en zussen hadden allen geen belangstelling.

Daarom heb ik me erover ontfermd en de Corvair per vrachtwagen naar Nedeland laten transporten. In de voorgaande jaren was er eigenlijk niet naar de auto omgekeken en pas in Nederland ben ik begonnen met zoeken. Internet was nog zeer beperkt beschikbaar dus bellen en zoeken. Via mijn broer die in Canada Oilpro runt, (Olav Cramer) kwam ik in contact met Clark's.

In de tussentijd ben ik per toeval via een Franse Corvair liefhebber bij Leon terecht gekomen. Toen stak de boot pas echt van wal want met hem had ik leuke en lange gesprekken. Ik heb toen eerst de Corvair, die 25 jaar stil had gestaan, lopend gemaakt, de olie vervangen, remmen en dergelijke gangbaar gemaakt en een APK gehaald.

Toen dat allemaal was gelukt naar Leon gereden. De Corvair was toen nog wit. Van het een kwam het ander Leon vroeg zich af hoeveel Corvairs er in Nederland, nee in Europa zouden zijn. Leon vertelde dat hij zich bij de Franse club had aangesloten, en daar een blad voor gemaakt had. Ik was daar nogal terughoudend in en zag meer in een Nederlandse club. Ook keek ik op tegen de werkzaamheden. Leon zou het blad voor zijn rekening nemen en ik de financiën, (er werd niet gesproken over voorzitter en penningmeester!) en dat was de start van de Nederlandse Corvair Club. Ad Dijkstra werd ons eerste lid. Het allereerste blad was een Frans Nederlandse variant.





We hebben het samen gebracht tot een veertigtal betalende leden. Het verloop lag rond de 5% per jaar. Leon was de bindende factor tussen de diverse leden en clubs in de andere landen. Ik wilde graag betalende leden; Leon was daar wat flexibeler in, Erbij horen was ook belangrijk we hebben het ten slotte over de "poormans Porsche" zoals in de V.S. sommigen de Corvair spottend noemen.

Onze eerste meeting was bij mij thuis aan het Darwinplantsoen. Daar werden videoopnamen gemaakt. Klaas van Dijk uit Berlikum kwam met twee Corvairs op trailers helemaal uit Friesland, Ook Ruud en Annemiek Keers en Ad Dijkstra waren er. In de veronderstelling dat er opnamen van de diverse Corvairs gemaakt zouden worden bleef het echter bij mijn Early 700. Met andere merken erop, was daarvan was later een videoband 'bij de pomp' te koop.

Inmiddels beviel mijn Corvair me zo goed dat ik ook de carrosserie eens onder handen heb laten nemen. Slechts enkele gaten dichtmaken en de Corvair was weer in topconditie en in zijn originele kleur, zwart, laten spuiten.. Er kwam een leuk artikel in het (Amsterdams) stadsblad 'De Echo'.

Leon werd steeds enthousiaster en breidde zijn Corvair collectie uit. Inmiddels was hij ook aan het inlezen geraakt over de historische Tulpen Rally dat later het hoogtepunt in ons Corvair avontuur is geworden. We hebben ons ingeschreven en mijn auto laten keuren. In 2001 gingen we dan van start. In de voorbereiding van de Rally waren we de eerste nacht te gast bij

Johan van Rijn in Noordwijk. Het werd een prachtige ervaring voor twee amateurs die middels sponsoring deze rally hebben kunnen financieren. We voelden ons de koning te rijk om meet e kunnen rijden in een grote historische rally waarin de zestiger jaren ook al Corvairs reden.

We hebben een geweldige tijd gehad en elkaar nog beter leren kennen en respecteren. Deze ervaringen beschrijft Leon elders in dit blad.

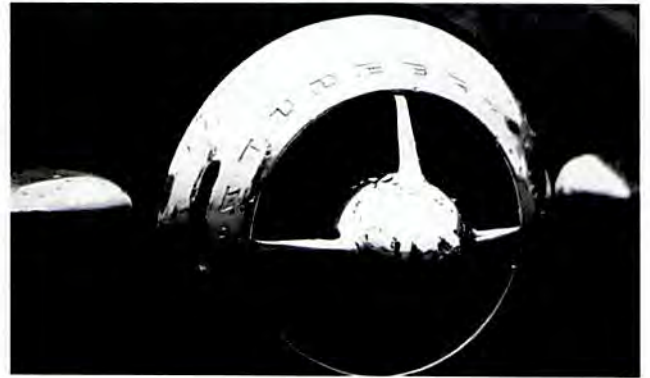
Na vele jaren de financiën te hebben gedaan en enkele meetings te hebben georganiseerd, waarbij ook de barbeque's van stal werden gehaald, veranderde mijn prive situatie en kwamen de inmiddels drie aangeschafte Corvairs op de tweede plaats. Een in plaats van drie garages deden mij besluiten er twee van de hand te doen. De Monza convertible is bij een echte liefhebber terecht gekomen en de Lakewood zwerft nu nog ergens rond in het Haagse. Van mijn moeders 700 kan ik echter geen afscheid nemen, die staat momenteel gestalt, maar komt hopelijk gauw weer tot leven.

Eens op weg naar een jaarvergadering besprak ik met Ruud en Annemiek Keers dat ik eigenlijk met de kas wilde stoppen. Zij boden spontaan aan deze klus over te willen nemen. Inmiddels doen zij dat ook alweer enkele jaren met toewijding en plezier en hebben wij een ongeëvenaard ledental bereikt. Leon bedankt, zonder jou drive zou de club nooit zover zijn gekomen; een mooi moment om terug te treden, maar zeker geen afscheid te nemen. Geniet van je vrije tijd en je kleinkinderen en sla het gade vanaf de zijlijn. Mike.





Jeanny Lambrecht-Stillwell, de dochter van de oprichters Ray en Midred Lambrecht Chevrolet dealer, vertelde de menigte dat het altijd haar vaders plan was geweest om een openbare verkoop te houden omdat hij niets kon weggooiden en hij alle onverkochte artikelen en dus ook auto's bewaarde. Onlangs werden die geveild en er werden absurd hoge bedragen voor neergeteld!



2001 Tulpenrally

In de winter van 2000/2001 kwam ons een boekje onder ogen, waarin onder andere een aantal foto's met bijschriften van rally's, de rijders en hun auto's. Daar was ook een Corvaire bij. Het was in de editie van 1960 van de Tulpenrally dat Piet Jetten, GM dealer in Boxmeer, met een Corvaire mee deed aan deze alternatieve Monte Carlo rally. Dat wekte onze interesse om naar meer beeldmateriaal en uitleg te vissen, en dus namen we contact op met GM Opel dealer Jetten in Boxmeer.

We kregen Dries Jetten, een van de zonen van Piet aan de lijn. Hij vertelde ons het een en ander, en ook dat de tulpenrally nog elk jaar gereden wordt, nu met klassieke auto's.

Toen begon het plan te rijzen om ook de "Tulip" een keer mee te rijden.

We zochten een aantal sponsors, want het is toch een dure aangelegenheid, en maakten de wagen van Mike Cramer klaar om gekeurd te worden voor de rally. Prompt werd die afgekeurd omdat de remvloeistof te veel water bevatte. Dezelfde (zaterdag) middag nog een garagebedrijf gezocht om snel de vloeistof te wisselen, en toen was de wagen OK.



12. RALLYE DES TULIPES 1960



Bij de start in Noordwijk stond ons Corvairetje eerst een beetje beteuterd tussen al die Mercedesen, Jaguars, Bentley's en ander dik en duur spul. Maar gelukkig waren er ook genoeg standaard auto's zoals alle bekende Franse en Britse merken, een heet stel Alfa's, een kever en zelfs een Wartburg.

De rit voerde de eerste dag al meteen via België naar Saint Avold in Noord-Oost Frankrijk. Daar werden we geïnterviewd door journalisten van de plaatselijke krant, en werd er een foto van ons gepubliceerd.

Uiteraard vroegen we om een exemplaar thuis gestuurd te krijgen. De volgende dag ging het verder Frankrijk in, en de derde dag reden we een rondje Jura in de buurt van Geneve. Het waren lang niet altijd mooi geplaveide wegen, en op de glibberige bospaden kwam menige deelnemer naast de weg in de modder vast te zitten. Mike's Corvairetje tufte echter overal door heen. In het klassement kwamen we ergens in de achterste gelederen terecht, maar dat kon ook niet anders met onze ervaring. Bovendien was de tellerkabel al in het begin van de rit stuk gegaan en onze sponsorgelden hadden niet gereikt om een rallyklok aan te kopen.

Menige motorkap hebben we open zien staan maar de onze niet. Ja, het voordeksel, maar dat is onze kofferbak! Toen we ergens op de terugweg de remmen eens wilden ontluchten, vergaten we het sleuteltje eraf te nemen en bij de eerste en beste draai van de wielen draaide het zelf de nippel weer open en liep er remvloeistof weg voordat we gezien hadden wat er aan de hand was. Geen vloeistof, dan maar op lucht geremd voor de laatste twee dagen!



Links: een optreden tijdens een openhuis dag bij een van onze sponsors.

Daaronder de foto zoals die in het programmaboek stond.



VERDUN

PASSION

Le rêve sur quatre roues

L'International Historic Tulpenrallye a fait étape à Verdun. Un véritable musée ambulante de deux cents voitures prestigieuses.

De nombreux Meuniens ont été surpris de voir débouler lundi après-midi, au cœur de la cité de la Paix, des dizaines de superbes voitures qui convergent toutes vers le parking du parc de Londres. Intrigués, mais surtout curieux, puis admiratifs, plusieurs de nos concitoyens ont rejoint ce véritable musée ambulante, constitué de deux cents voitures parmi les plus prestigieuses de tous les temps. Dans le public, Roger Drouin, membre des Bielles Meuniennes: «Je possède une Ford Vedette. Mais quand j'ai vu passer ces voi-

tures de rêve, j'ai absolument voulu m'en approcher».

Des marques prestigieuses

Les yeux écarquillés, comme les autres promeneurs, il ne tarissait pas d'éloges. Comme auraient pu le faire tous les quinquagénaires qui, au début des années 60, collectionnaient les images de ces voitures inaccessibles, grâce au Chocolat Kemmel. Etincelants, parfaitement entretenus, tous les joyaux des grandes marques étaient là: Ferrari, Bentley, Austin Healey,

Jaguar, Sunbeam, Alfa Romeo, Triumph, Mercedes, Chevrolet Corvaire, MG, Lancia, Lotus, Volvo, Panhard, Aston Martin, Mini Cooper, Porsche. Avec aussi, à côté d'une Mercedes 300 SL, une Lotus Elan, une Jaguar «3-3 litres», une Lagonda (des connaisseurs apprécieront), mais aussi quelques petites frimousses, une Simca Aronde, les Peugeot 203 ou 404 ou une Panhard.

Rallye des tulipes

Verdun était la première étape d'un rallye d'une semaine qui avait quitté les Pays-Bas lundi matin. «Le rallye des tulipes en est à sa 12^e édition, souligne deux passionnés, Mike Chamer et Leon Jansen, tous deux membres du "Circuit-club néerlandais". Mike précisait: «Le Circuit que je pilote est celle de ma mère, qu'elle possédait depuis le début des années 60 et dont j'ai hérité». Avant de poursuivre: «Les Américains, à côté de leurs grands modèles, ont voulu faire en 1963, cette voiture compacte et drôles de l'Europe, avec moteur à l'arrière et refroidissement par air». Dans un français très correct, ils ont expliqué le déroulement du rallye. «Toutes les voitures



En souvenir des rallyes des années 60.

dater d'avant 1968. C'est la règle. Mais des voitures anciennes nécessitent d'avoir un atelier de réparation. Et ce «bus atelier», fourni par l'un des nombreux sponsors de l'épreuve, était en place lundi en début de soirée, près de la «porte de la tour de Champ», avec une demi-douzaine de mécaniciens, réglant l'allumage et procédant à des petites réparations.

Car la route sera longue avant le retour aux Pays-Bas, samedi. Mardi matin, chaque voiture est répartie en direction de Maubisson, avec hébergement

sur le secteur de Pontarlier, via Saint-Maurice-sous-Côtes et Contrexéville. Des parcours dans un temps donné, respectant les règles du code de la route. Mercredi, Fontaine et le Jura. Jeudi, Pontarlier-Saint-Avoird, puis un crochet vers l'Allemagne avant le retour à la case départ.

Et, dans chaque ville étape, une maître appréciable pour les restaurateurs et les hôteliers, avec l'hébergement de plus de quatre cents personnes toutes passionnées de belles voitures. Et quelques instants de rêve pour les témoins d'un tel spectacle.



Les mécanos sont sur la brèche chaque soir.

Bij onze binnenkomst in Noordwijk was het een groot feest. Onze echtgenotes, sommige clubvrienden en de hele meute die al binnen was stond ons op te wachten aangevuld met een dweilorkest dat voor een nog betere sfeer zorgde. We moesten over een schavot rijden en kregen elk een bos tulpen, een medaille en een oorkonde aangereikt. Daarbij kregen we ook de gelegenheid om via de microfoon een kort verslag over de rally te doen en de hele menigheid te vertellen welke bijzondere auto's onze Corvairs toch zijn.

Links het verslag in de plaatselijke krant

Om onze sponsors te bedanken werd er over de rally een speciale editie van de Vair Mail gemaakt





Corsa International Convention 2013 Kalamazoo Michigan

By Ralf Verhees

Een aantal jaren geleden begon ik met de Corvaair. Sinds die tijd heb ik Corvairs gereden, ben ik mechanisch veel aan het bijleren en heb ik vele contacten opgedaan, zowel in Nederland als in het buitenland. In het buitenland begon ook mijn Corvaair conventie avontuur, en eigenlijk al z'n 2 jaar terug. John en Teresa Miller helpen mij met onderdelen zoeken, verzenden en advies. En van de ene mail naar de andere kwam de vraag waarom kom je niet naar ons om de conventie mee te doen? Twee jaar geleden had ik daar nog m'n twijfels over, maar afgelopen november kwam het weer ter sprake. Ik had nog geen vakantieplannen verder en dacht waarom niet. Dus heb ik een reisje er rond om heen gemaakt en op naar de USA.



De reis zal een dikke 3 weken in beslag nemen met als beginpunt Des Moines, Iowa. Hier wonen John en Teresa (J&T). Deze zijn hun hele leven al met Corvairs bezig, ze hebben er zo'n 12 staan,

van perfect tot die ze nog op moeten knappen, maar alles rijdt. Ze kopen en verkopen en alles er rond om heen heeft wel te maken met Corvairs. Een prima plek dus.



Buiten alleen maar bij hen te logeren, ga ik zelf op pad (jawel ik reis deze reis alleen) met een huurauto naar South Dakota. Daar kan ik dan een week rondtrekken om zo Mount Rushmore – Crazy Horse – Custer Statepark – Badlands – Devils Tower – en de vele andere dingen te zien. Terug reis zal door Nebraska gaan wat eigenlijk ook wel mooi was (lees niet

alleen graan en mais) om zo weer bij J&T terug te komen, om vervolgens met hen naar de conventie te rijden. Ik bespaar jullie m'n "vakantie reis" op de Corvaair showroom van Chris Shade na en natuurlijk het huis + belevenissen met de Corvairs bij J&T, want anders wordt het verhaal wel erg lang.



Des Moines, Iowa

Na een goede vlucht kwam ik s'avonds laat aan in Des Moines, en wat is er cooler dan opgehaald te worden in een Corvaair. Echt het begin was gemaakt. Koffer op het dak en gaan. Bij hen aangekomen, stond de rest ook al op de oprit of in de 2 schuren achter het huis. Een stuk of 8 thuis en de rest stond in de opslag net buiten Des Moines. De eerste dagen lekker rondgereden in diverse Corvairs en zo Des Moines gezien.

Roadtrip

Tijdens de roadtrip naar South Dakota en Nebraska heb ik een aantal Corvairs gespot bij zowel auto handelaars als bij sloperijen. Het is even zoeken, maar toch duiken ze overal wel op.





Een Early Monza op een onbekende lokatie, datum ook onbekend.
Uit de collectie **Corvair Live!** van Ruud Keers en Hans Aarsman.





Op de terugweg naar Des Moines ben ik door Nebraska gereden. Daar kreeg ik een tip van iemand om langs Shades Classic Corner te gaan. Met een kleine omweg daar maar langs gereden, want de eigenaar zou ook een Corvaair liefhebber zijn. Chris, de eigenaar, was helaas niet aanwezig, hij was al op vakantie met zijn familie richting de conventie (ook een combinatie net als ik) maar zijn assistente Danielle belde hem gelijk op. Chris even gesproken door de telefoon, en dat ik hem wel op de conventie zag. Danielle moest me alles maar laten zien, dus zodoende 1,5 uur door de zaak en de loods er achter gelopen waar buitengewone – Europese “sport”wagens dus ook een Corvaair of acht stonden. De race-Corvaair van Chris was toch wel echt top om zoiets een keer in het echt te zien. Verder de Greenbrier (i like) en de overige waren zeker in nette staat. Prachtig om dit te zien en dat hij probeert na z'n lokale sleutelwerk, de Corvairs levend te houden en te verkopen.

Op naar de conventie

Weer terug in Des Moines hadden we een aantal dagen om daar weer wat te doen en om de Corvairs in orde te maken voor de toch 500 miles tour. De 1e planning was om dinsdag te vertrekken, de 1e dag van de conventie, maar deze is vaak toch alleen maar meet en greet. Maar er was een persoon met de naam Bob die maar bleef bellen die dagen tot wel 4x per dag dat J&T ook maar naar Gingerman Raceway moesten komen op maandag. Zelfs



toen Bob in de gaten kreeg dat ik er was, was ik het excuus dat ze maar moesten gaan, want ik zou dat niet snel nog een keer zien. Dus na zo'n 38 telefoontjes de knoop doorgehakt en besloten om zondag die kant heen te rijden om zo maandag Gingerman Racedag mee te gaan maken (wat ik super tof vond, want ik hoopte eigenlijk dat we daar heen zouden gaan; was het dat niet geworden, ook goed, maar nu helemaal). Dus de dagen werden korter dus maar gelijk de volgende dag ingepakt en alles nagelopen. Zondag op tijd weg omdat het toch een volle dag rijden zou worden. Maar de twee Corvairs hebben het goed gehouden. Zonder problemen zijn we in South Haven aangekomen (er zijn veel Nederlandse kolonies – immigranten in dat gebied, dus veel Nederlandse invloeden en namen, best grappig). In South Haven zouden ook de andere Corvaair mensen verblijven en die hadden we al snel gevonden. De grote trailers en pickups met de “race”-Corvairs erop waren niet te missen, prachtig. M'n eerste kennismaking met de Corvaair people aan de andere kant van de sloot. Maar het ijs was snel gebroken en de hele avond lekker gebabbeld



en doorgekomen gewoon op de parkeerplaats bij het hotel.

Gingerman Raceway.

Vanaf 9 uur was de baan open om te rijden, dus vroeg op om het maximale uit de dag te halen en stipt om 9 uur gingen de eerste Corvairs de baan op. Een mooi circuit, lengte van de baan was behoorlijk, met een lekker recht stuk om de snelheid te halen. Ik heb het eerste uur lekker rondgelopen in de pits, J&T gingen ook hun eigen gang, John het circuit op, Teresa wat foto's maken en af en toe ook een rondje. Het was super om de verschillende Corvairs en de trailers die ze bij hebben te zien. Ook m'n favo-riete race Corvair was aanwezig. De blauw gele van Rick Norris. Ik kende Rick alleen van internet, maar nu dus een echte hand gegeven en met hem gebabbeld. De wagen van boven tot onder bekeken en uitleg gehad. Echt super om zoiets in het echt te zien wat je eerst alleen maar van foto's zag. En de Corvair Club Nederland sticker zit echt op de zijruit en Rick liet het trots zien! Na lekker wat rondgekeken te hebben zowel op het circuit als in het pitgedeelte, kwam Bob (de telefoon Bob) naar me toe dat ik een helm moest regelen want ik ging het circuit op. Eehh oke, de helm was zo geregeld, want iedereen was zo open en vriendelijk, dat ik zowat 10 helmen kon hebben, dus helm op en bij Bob in de originele Goodyear Test Car 1969 Yenck Stinger. Deze wagen is van Bob en hij heeft hem gevonden, opgeknapt en racet er nu dus mee.

Dat was echt waanzinnig. Echt super om met een Corvair het circuit op te gaan. De bochten, de rechte stukken, een Corvair is een perfecte race auto. De top snelheid die we hadden was 98 mile per uur op het rechte stuk, snel of niet snel wat een ervaring! Echt super dat ik daarin mee mocht. Ikzelf heb ook nog achter het stuur gezeten van John's Corvair – een Stock 110 PG wat ook al fun genoeg was, maar mijn eigen top was maar 60 mph, wilde de wagen wel heel houden aangezien we ook nog naar Kalamazoo moesten en ook weer terug naar Des Moines; ik reed in de klasse free run, dus niet voor de tijd maar meer voor de lol. En lol had ik zeker! Na een dag op het

circuit werden er nog wat prijzen - lees tweety's



uitgedeeld, jawel die gele vogel. Deze prijzen werden weggegeven door Warren LeVeque, wat ze al jaren doen, best race driver – best shiftless – 90% racecar en zo nog meer, en jawel ik heb ook een prijs gewonnen. Tweety's Choice, oftewel de prijs van Warren die hij geeft omdat hij dat wil. Daarmee sloot Gingerman Raceday zich af. Op naar de Conventie in Kalamazoo.

Convention dag 1: HOT

De eerste echte convention dag, s'ochtends vroeg maar eens laten weten dat ik er ben, zodat ik m'n envelop met informatie krijg: shirt – naambadge – programma boek en meer. Ik zat niet in het host hotel maar een hotel ernaast. De eerste dag was er nog niet zo heel veel te doen, omdat de meeste mensen pas arriveerden. De parkeerplaats rond het hotel kwam dan ook steeds voller te staan met Corvairs en steeds meer mensen met de Clarks key-koard en badge zag je rondlopen. Best handig want zo weet je iig dat je bij de conventie hoort en ook iemands naam. Nu het nog vroeg was toch nog maar op onderdelen jacht gegaan. Zowel Clarks was volop aanwezig (had zijn complete winkel zowat bij) als de verschillende tafels en tenten buiten, die nieuwe of 2e hands onderdelen aanboden. Van goud tot goedkoop, van bruikbaar tot schroot, alles zat er bij. Ik heb de onderdelen die ik wilde hebben kunnen scoren. Dus mijn dag





was al weer goed. S'middags een technical session meege-maakt. Deze worden iedere dag gehouden. Verschillende onderwerpen, nu was het hoe een enkele rempomp te vervangen voor een dubbele en de upgrade van trommel naar schijf.

Dit alles werd buiten in een tent gedaan in jawel de heetste en vochtigste week van Michigan. Buiten de temperatuur, waar iedereen last van had, kon je mooi afwisselen tussen binnen en buiten om zo toch wat koel te blijven. De avond lekker doorgekomen bij de WTF Firetruck (Where's The Fire); deze was van Ryan en Carolyn, en was misschien wel de beste verschijning op de conventie, een brandweerwagen, omgebouwd tot camper, inclusief biertap (Ryan is naast Corvair bouwer ook bier brouwer) en buiten de camper is het ook nog een carhauler inclusief aanhanger voor nog eens 2 Corvairs. Echt waanzinnig i like (again). Daar hebben we vele avonden doorgebracht. Ryan was één van de organisatoren, dus hij was veel op pad. En zeker met het weer was het niet altijd even gemakkelijk.

Day 2: rustig aan

Jawel het was zowel nog warmer en vochtiger als de dag ervoor, gelukkig zou het hierna weer wat minder worden kwa temperatuur. Voor mijzelf ook een teken om het vandaag wat rustig aan te doen, gisteren toch te lang en te vaak in de warmte gestaan. Het was Show & Shine dag bij de Airzoo. Airzoo is een vliegtuigmuseum en op het buiten-terrein was de Show & Shine. Corvairs in categorieën opgedeeld en beoordeeld op alles. De jury had het zwaar met het warme weer en ook ik heb meer in de schaduw gezeten en zo rondgekeken en gebabbeld met mensen dan echt over het terrein rond gelopen. Was mooi om te zien dat er nog beter als nieuwstaat Corvairs bestaan, en dat je ondanks hetzelfde type auto toch op veel verschillende manieren een andere uitstraling kan krijgen. Nadat de jury iedere wagen heeft beoordeeld was het tijd om wat af te koelen bij de Firetruck en hebben we met een groep gegeten, gedronken en gepraat.



Day 3: first time finish

Klinkt dramatisch en raar, maar een Amerikaanse rijder, een Nederlandse navigator en een Amerikaanse die het aantal mijlen berekent, is best een goede combinatie. Het was econorun & rally time. Scott en Tracy deden mee in de rally en ik ben bij hen ingestapt. Zat voorin dus ja hier is de lijst met de route. Even kijken hoe het werkte maar eigenlijk is het hetzelfde principe als wat we afgelopen keer op de Corvair dag in Nederland hebben gedaan. Het was een mooie tocht door Michigan – buitengebied van Kalamazoo, wat heel anders is. Een tocht van ongeveer 2 uur, lekker rondgereden in een 150 turbo spider, moet zeggen een super wagen om te rijden, zowel traag, maar

als nodig lekker pittig. Het landschap was mooi glooiend met vele water, beetje als Zweden, maar dan net met een draai eraan. Na 2 uur hebben we mooi binnen de tijd zonder hulp de route uitgereden, en we zijn maar 1 keer fout gereden. Dit was zowel voor Scott als Tracy de 1e keer dat ze een rally zo uit hadden gereden, ... dus ik mag



terug komen voor volgend jaar! De middag lekker doorgebracht bij het hotel, eens diverse Corvairs van dichtbij bekeken en hier en daar een praatje gemaakt. Het eindpunt van de dag was zoals de vorige weer de Firetruck, waar Ryan net bezig was om een aantal mensen bij elkaar te krijgen om de autocross uit te zetten voor morgen. Ook ik werd gevraagd, en ja ik had verder geen plannen, dus ik ga wel mee. Altijd leuk om eens te kijken hoe dat in z'n werk gaat met die pionnen. Dus op naar de Motorsportspark 131. Het was iets meer werk dan Ryan gedacht had, want er stonden nog zo 'n 80 olievaten die ook aan de kant moesten, dus ja in plaats van pionnen heb ik olievaten aan de kant gerold, weer eens wat anders. Ondertussen dat wij de baan vrijmaakten, zette een aantal mensen het autocross patroon uit. Na zo'n 3,5 uur was alles klaar en kon morgen de laatste dag beginnen.



Day 4: autocross time

De pionnen stonden allemaal nog, maar als die wisten wat er komen gaat, dan zouden er zeker een aantal de benen genomen hebben. Autocross time!! Iedereen kon deelnemen, of je nu een 2 deurs of een greenbrier had, een race-Corvair of een concours staat gerestoreerd. Zo waren er vele groepen die ieder 3 rondes over de pionnetjes-baan reden, compleet met slaloms, haarspeld bochten en lange rechte stukken, kortom een circuit op een circuit. Het was super om te zien dat iedereen er van genoot, of ze nu snel of langzaam waren, voor hun doen gingen ze snel, en natuurlijk is een greenbrier langzamer, maar zeker niet minder leuk. Echt

super om zo'n busje te zien rijden en de pionnetjes te zien omzeilen. Tuurlijk waren er ook die net over hun grens heen gingen, maar buiten wat stofwolken en 1 gesneuvelde pion (het was een goede pion die zijn dienst goed gedaan had) was er geen schade voorgevallen. De race-Corvairs gingen volle bak voor de Yenka award, voor snelste op de baan. Deze prijs werd gewonnen door Michael Leveque

Ik had al met zijn vrouw Tracy meegereden in de 1e ronde in hun race-Corvair, maar mocht niet meer mee (helaas), de regels vertelden ons "geen passagiers", dus ja ik maar weer kijken. Aan het einde van alle sessies was



het nog vrij rijden voor iedereen, en mochten er ook mensen mee, waarop Michael aan mij vroeg of ik klaar was voor het echte werk, wel eeh ja tuurlijk, dus helm weer op (die al weer van 10 kanten aangereikt werd) en op naar de start. Michaels Corvair kan maar 1 ding, snel gaan, onder de weet ik hoeveel toeren loopt dat ding



gewoon niet, het is gas er op of niet. Bij de start ging het nog wat rustiger (ik dacht oke dit is goed te doen), maar toen trok hij het gas open en dacht ik echt whaaaaa niet normaal!! snap niet hoe Michael al die pionnetjes kan zien waar hij heen moet, want voor mij is het gewoon 1 berg pionnen op elkaar. De Corvair stuurt net als een kart



zo direct en scherp, in combinatie met het snelle Corvair blok een raket. Moet zeggen het is echt fun!! wat een ervaring! Ik zou graag eens kijken of we zo'n autocross hier ook kunnen doen met wat Corvairs, leuk om zoiets te doen, hopelijk zijn er meer mensen die er zo over denken. Aan het einde van de autocross was het inladen en snel opruimen in het hotel om op tijd weer naar het banquet te gaan. In het Airzoo museum, tussen de vliegtuigen, perfect gedekte tafels en een podium voor de sprekers. Het begin super lachuh, een hoop bla bla hier en daar dankje wel enz. enz. leuk om mee te maken; de spreker ging alle tafels af wie er waren kwa groepen Corvairs en jawel wij zijn ook genoemd en met een daverend applaus ontvangen (geldt ook voor de 2 Australiërs) we waren de 3 mensen van buiten de USA en Canada, dus zorgden we opnieuw voor een international event. Het eten was super, en wat ik ook hoorde het beste wat ooit geweest was op de conventie, en ja ik weet niet hoe de andere waren, maar deze was goed! Tijdens het diner werden de prijzen uitgereikt, en dat zijn er veel. Dus dat duurde wel even, maar gelukkig was de sfeer lekker en kon je ook wel wat babbelen met de mensen waarmee je aan tafel zat. De avond lekker met een drankje doorgekomen en op naar de laatste dag.

Day 5 Good bye

Ik weet niet waarom maar iedere dag begon op tijd, zeg maar gewoon vroeg. En zo dus ook deze dag. Op naar het Gillmore museum, zeg maar het Lauwman museum van Michigan. Een complex met allerlei schuren, oud aan de buitenkant – nieuw aan de binnenkant. Zo werd deze prive collectie tentoongesteld. Het middenterrein buiten was voor ons, om nog 1 maal de Corvairs bij elkaar te krijgen en met elkaar uit te hangen. Het oude Shell benzinepomp station deed het goed als achtergrond voor

een foto, en de diner was tof voor onze inwendige mens. De Corvairs waren niet veel veranderd, op ééntje na: de PAINT ME. Voor het goede doel kon je een creatie op de Corvair zetten, een paar dollar en hoppa spuitbus in mijn handen en toch maar een stukje Nederlands er op gespoten, TOT ZIENS. Aan het einde van de dag was het een grote mooie hippie bus, echt lachuh en niet eens zo slecht om te zien. Rond 14 uur was het einde van de conventie in zicht en zwaaiden we elkaar allemaal weer uit. Sommigen woonden om de hoek, sommigen moesten nog dagen rijden. Het was jammer iedereen tot ziens te zeggen, maar tot ziens betekent iig "we zien elkaar wel weer een keer", maybe volgend jaar, maybe over 2 jaar of over 10 jaar, maar terug ga ik zeker. Is het niet voor de Corvairs dan wel voor de Corvair-mensen, super vriendelijk, gastvrij en tof, en ja dat er Corvairs zijn is gewoon een goede bonus!

De volgende convention is in Tacoma, Washington, net onder Seattle. Deze mag iemand anders voor zijn rekening nemen, ik kan je wel vertellen een prachtige omgeving daar in Washington, en wie er heen gaat, ga naar de Boeing Factory Tour, waar de vliegtuigen gemaakt worden.

Wij zijn nog naar huis gereden en de Corvairs hebben het super gehouden, We kwamen laat thuis aan want we hadden aan één stuk doorgereden.

Maar de Corvairs doen het prima! Ik hoop dat jullie een goede indruk gekregen hebben wat de conventie inhoudt voor de mensen die het nog niet kennen of er geweest zijn, en voor de mensen die het al wel kennen, hopelijk weer lekker gemaakt, op naar TACOMA! Voor mij een andere keer weer. Iedereen zowel hier als in de USA, bedankt voor de conventie!!

Ralf Verhees



'Wolf' in Dorpel!

Door Ruud Keers.

Jaarlijks liep ik om de auto om heen en zag de "blaasjes" steeds groter en intensiever worden. Dan weet je genoeg en laat je hier en daar "vallen" dat er toch maar eens naar gekeken moet worden.

Een bevriende relatie, uit de oldtimer-club-hoek, vond het ook tijd worden voor een restauratie en raadde een goede plaatwerker aan.

Eerst maar even een inventarisatie op afstand: "Stuur eens wat foto's op waarmee de situatie kan worden ingeschat". Zo gezegd, zo gedaan. De volgende stap was een afspraak met de plaatwerker en een rit naar België.

In december 2013 reden we die kant op en aldaar werd een reëlere inschatting gemaakt van de opknappartij. In het kostenplaatje kon ik mij vinden, dus, de auto daar achter gelaten.

Tijd? We moesten maar rekenen op zo'n drie maanden.

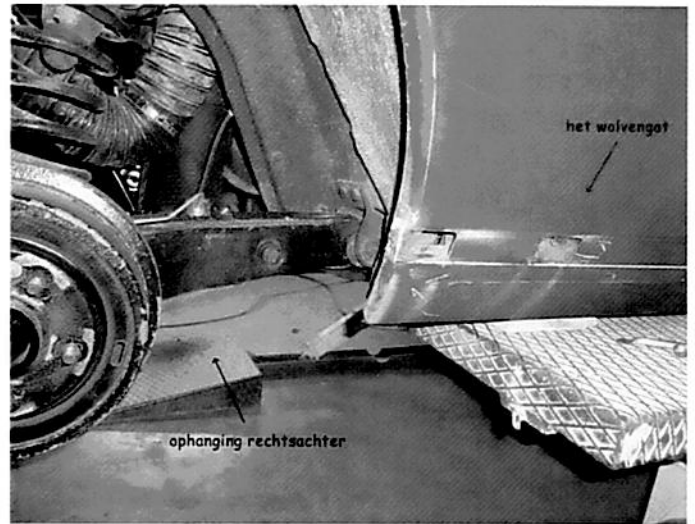


Al na één week kreeg ik wat foto's opgestuurd. Ongelooflijk, de slechte stukken waren er al uitgeslepen en dat waren er toch best heel wat, voornamelijk aan de onderkant bij de wielkasten en de onderdorpels. De auto begon al een beetje op "gatenkaas" te lijken, zoals de plaatjes laten zien.

Alle uitgeslepen plekken werden behandeld met Coverust, een anti roestmiddel, om het verder roesten te voorkomen.

Wat schetste mijn verbazing, uit een gat in de dorpel onder het kleine draairaampje links achter, waren papierresten tevoorschijn gekomen, gelijkend op de bladzijden uit een Amerikaans kinderboekje.

De tekst was zelfs enigszins te lezen, zoals de foto toont. De vraag rijst dan meteen "hoe is dat daar terecht gekomen"? Eerst denk je dat het gatvulling is geweest, later duikt een andere theorie op.



Eerst maar eens even onderzoeken of we er achter kunnen komen uit welk boekje dit een bladzijde is. Daar heb je een speurneus voor nodig en die hadden we toevallig op bezoek, Claudia, het "lief" van zwager Hans. Na enig detectivewerk op internet kwam het hoge woord eruit het is een bladzijde uit een Amerikaans kinderboekje uit 1970. Toentertijd te koop voor 25 dollarcent! Maar hoe is dat boekje daar terecht gekomen?

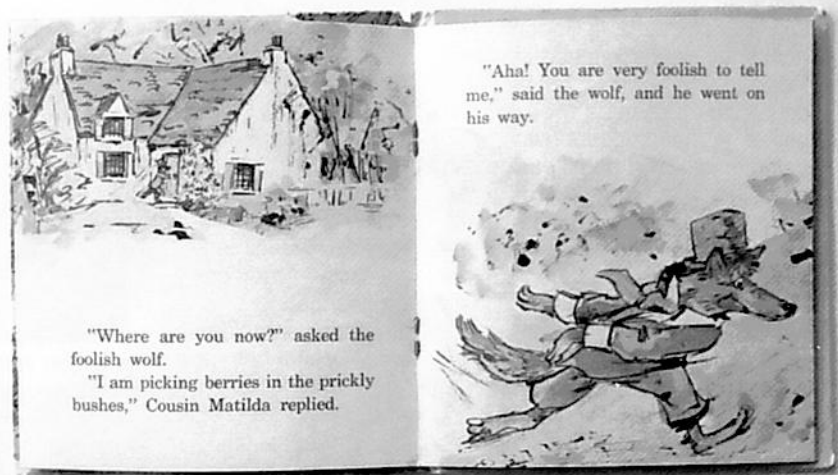
Wanneer het achterraampje naar beneden gedraaid is, ontstaat er een voor kinderen spannende gleuf.

"Even kijken of mijn boekje ertussen past", moeten ze gedacht hebben. En ja hoor, het paste precies en viel gelijk naar beneden!

Vanaf die tijd heeft het in de onderdorpel gelogeerd, met alle gevolgen van dien. Verpulverd dus, op één bladzijde na dan, zo goed als

De volgende stap was, kunnen we nog aan zo'n boekje komen? Hans lukte het via Ebay om een van de twee aangeboden boekjes te bemachtigen. Titel: "Cousin Mathilda and the Foolish Wolf".

Nu bleek dat de middelste pagina het 't langste heeft volgehouden, identiek aan het restant uit de onderdorpel..... Wordt vervolgd!



"cousin Mathilda and the foolish wolf"

Chevrolet Corvaire Testudo

Tijdens de Techno Classica van Essen op 25 maart 2012 stond bij de stand van Vredestein banden een (de) witte Corvaire Testudo te blinken. Op internet heb ik daarna wat informatie van de Corvaire Testudo gevonden. Hieronder is een omschrijving van de Corvaire Testudo uit de catalogus van de veiling van Pebble Beach in het jaar 2011. Of deze verkocht is heb ik nog niet kunnen traceren, echter omdat de op de Techno Classica van Essen staat verwacht ik dat deze op het Europese vasteland is terecht gekomen.



Lot nr 111: Chevrolet Testudo.

Chassis nr. T0213YN

Schatting veiling: € 500.000-€800.000

Veilingdatum: Zaterdag 21 mei 2011

Omschrijving:

Een 81 pk, 2372cc flat-six luchtgekoelde motor met bovenliggende nokkennassen en twee kleppen per cilinder, twee single smooispoel Rochester downdraught carburateurs, vier versnellingen handbediende versnellingsbak, onafhankelijke ophanging met wishbones, schroefveren, telescopische schokdempers en een anti-rollbar aan de voorzijde, semi-trailing swing-assen, schroefveren en op vier wielen trommelremmen. Wielbasis 2.400mm (94,5")

Uit de collectie van Bertone S.p.A.

Onthuld op de Autosalon van Geneve (3 maart 1963).

Eenmalig design en zeer invloedrijk in tal van andere ontwerpen.

Een vroegtijdig hoogtepunt van de jonge ontwerper Giorgetto Guigiaro.

Volledig gerestaureerd voordat deze wordt getoond op Pebble Beach.

Opricht in 1912, is Bertone is het oudste overgebleven Italiaanse carrosseriebedrijf. Vanuit de werkplaats in Corso Peschiera in Turijn is het bedrijf gestaag gegroeid tijdens de periode tussen de twee wereldoorlogen en heeft een solide reputatie opgebouwd voor de kwaliteit van het vakmanschap en de elegantie van de aangeboden modellen. Getroffen door de soberheid na de tweede wereldoorlog dankte het bedrijf het bestaan deels aan de Amerikaanse markt door een lucratief aanbod van de in Chicago gevestigde importeur Stanley "Wacky" Arnoit om speciale aangepaste MG en Bristol carrosserieën te leveren. Korte tijd later kon het bedrijf drastisch uitbreiden dankzij een groot contract met Alfa Romeo. Vanaf het midden van de jaren 50 kwam het bedrijf in de belangstelling door een serie van diverse showauto's op de belangrijkste autoshow's in de wereld. Tot op heden ten dage is dit een traditie gebleven. Van de talloze droomauto's en prototypes die het bedrijf de afgelopen zes decennia heeft geproduceerd zijn een aantal als standaard voor de vooruitziende blik als voor de invloed voor de daaropvolgende stylingtrends. En zonder twijfel, de

Testudo geldt als een van de meest invloedrijkste Bertone concepten tot nu toe.

Met deze showauto heeft Bertone aangetoond de kracht die het ontwerp uitstraalde zowel stilistisch als industrieel door een contract met een grote autofabrikant. Deze creatie was een signaal naar de andere grote Amerikaanse autofabrikanten. Er wordt verteld dat het Corvaire-chassis, waarop het Bertone ontwerp gebaseerd is, door General Motors is geleverd werd. Maar in hetzelfde jaar is er ook een aan Pininfarina afgeleverd. Bill Mitchell was blijkbaar de mogelijkheden aan het onderzoeken om de Corvaire in Europa te promoten via een plaatselijke gestylde variant. Daarnaast waren er een aantal uitwisselingen tussen de studio's van Bill Mitchell's Detroit studio en het hoofdkantoor van Bertone in de winter van 1962/1963 tijdens de ontwikkeling van de Testudo parallel met de eigen GM Corvaire Monza GT en SS prototypes. Voor Bertone had de jonge Giorgetto Guigiaro de verantwoordelijkheid voor de styling van de Testudo. Voor Guigiaro was dit een van zijn eerste project.



Het Corvaire-chassis werd voor de Testudo ingekort en versterkt, zonder enige wijziging van de aandrijflijn. De boxermotor leverde ongeveer 81 pk, wat niet te boek staat als een krachtige motor, maar door het gewicht op de achteras zorgde voor een goede tractie en een goede balans tijdens het remmen. Op de vroegere foto's van de Testudo heeft deze nog steeds de sportieve wielen met de 'white wall' banden. Deze zijn spoedig vervangen door de meer in het oogspringende spaakvelgen die tot heden ten dagen onder de Testudo zijn gebleven. De naam Testudo - het latijns voor schildpad (vandaar de schildpadbadge op de achterzijde van de auto)- werd



gekozen vanwege het esthetische thema te symboliseren. Een scherpe getailleerde vouw loopt om de auto heen (uitgebreid op de voor- en achterbumper) verdeelt de body in een onderste en bovenste helft gelijkend op een schildpad. In een interview van Giorgetto Guigiaro door Karl Ludvigsen, onlangs gepubliceerd in 'Automobile Quarterly' Volume 49 nr 3, verteld de Maestro het volgende; "Bij een auto heb je twee delen. Een deel is de zijaanzicht terwijl het andere deel de bovenaanzicht is. In de Testudo

wilde ik breken met de tweedeling en ze samenvoegen tot een deel. Met deze auto waarbij ik echt het gevoel had een bijdrage te hebben geleverd aan auto-ontwerpen."

Origineel is de Testudo tentoongesteld in de kleur metallic zilver. Later is deze overgespoten in parelmoer witte kleur welke nog nooit gebruikt was.

De beroemde 'pop-up' koplampen draaien naar boven en zijn door Bertone met een extra aandacht voor detail voorzien van flappen aan de basis van de stroomlijnkappen die naadloos de opening afsluiten in rechtopstaande positie.

De achterlichten, voor het eerst uitgevoerd in polycarbonaat kunststof, zijn opvallend geïntegreerd in de achterbumpers zodat het ontwerp van de carrosserie puur van vorm blijft. Dit geldt ook voor de voorzijde omdat er geen luchtinlaat nodig was kon de voorzijde glad en gestroomlijnd afgewerkt worden.

De toegang tot het interieur werd gerealiseerd door een naar voorwaarts scharnierende kap die op de gelijktijdige gerealiseerde Corvair Monza GT ook werd gebruikt. Dit concept zou in latere Amerikaanse en Japanse concept-auto's vaker gebruikt worden. De Testudo had echter nog een volledige glazen kap met een rondlopende voorruit.

Zoals men zou verwachten is er een groot zicht rondom vanaf de zitplaats van de bestuurder en het uitzicht over de toplijn van de voorkap is heel subliem. Binnen in de cabine had het rechthoekige stuurwiel meer gemeen met de ruimtevaart dan met auto's. Het stuurwiel heeft zwarte handgrepen aan beide zijden van de verchroomde rand. De instrumenten zijn in een omgekeerde L-vormig cluster met de wijzerplaten verticaal voor de versnellingspook staand, zodat een vrij zicht op de wijzerplaten ontstaat.

De stoel heeft een extreme neiging om te kunnen voldoen aan de extreem lage hoogte van de auto (1.060mm/47,1inch). In de eerste schetsen van Giugiaro waren nog hoofdsteunen opgenomen die tijdens de productie zijn vervallen. Maar ook zonder de kopsteunen is de zitpositie verre van oncomfortabel.

De auto is in zijn vroege leven ook enkele malen gebruikt in het openbaar. Een anekdote verteld door Giugiaro zelf over een avond dat hij de Testudo zelf gebruikte om zijn toekomstige bruid, Maria Teresa, ontwerpster bij Fiat studio's op te halen. "Toen ik aankwam kwam ik tussen honderd verschillende Fiat medewerkers terecht die het Fiat fabriek net hadden verlaten. Het duurde meer dan 20

minuten voordat ik uit de auto kon ontsnappen om haar op te halen. Ik denk dat alle mensen die zo enthousiast over de Testudo waren erin geslaagd zijn om hun treinen en bussen te missen. Het was nogal spannend."

Bekend is dat Nuccio Bertone in de Testudo naar Geneve reed. Minder bekend is dat Giorgetto Giugiaro na beëindiging van de Salon van Geneve de wagen terug reed naar Turijn.

In zijn verslag over de Salon van Geneve merkte Henry Manney (Road & Tracks) dat "photographers running from all over." Naast de fotografen is de kans groot dat de Testudo de vonk was die oversprong voor Ferruccio Lamborghini en leidde tot een langdurige samenwerking tussen hem en Nuccio Bertone. Naast de duidelijke lijn met de latere creaties van Bertone zoals de Miura en Montreal, Porsche Director Anatole Lapine erkend zijn liefde voor de Testudo, wanneer hij de ontwerpen maakte van de 928 coupe. De invloed die deze eenmalige Chevrolet gehad heeft op andere ontwerpers was enorm, gerefereerd aan de lijnvoering is bijna teveel om op te noemen.

Een paar jaar na zijn debuut op de Salon van Geneve werd de Testudo beschadigd tijdens de opname van een promotiefilm voor Shell. De wagen werd zwaar van achter beschadigd als gevolg van een botsing tijdens hoge snelheid met een andere creatie van Bertone, de Alfa Romeo Canguro. Nuccio Bertone was furieus, begrijpelijk de hoge kosten die voor de realisatie van beide conceptauto's was gemaakt. De Testudo werd opgeslagen en Bertone wilde geen geld investeren om de Testudo te herstellen. Begrijpelijk omdat Bertone jaren later commentaar gaf met betrekking tot de kosten van het bouwen van een dergelijke auto; "In de bouw van een prototype gaan ongeveer 15.000 uur arbeid zitten, vaak 'gestolen' uit de normale uren van de instelling." Van de twee auto's blijkt de Canguro veruit de grootste schade te hebben opgelopen. Door Bertone werd besloten om deze auto niet meer te repareren en in vervallen staat achtergelaten.

Nadat Giugiaro het Bertone-design verlaat heeft hij nog gevraagd of hij de opgeslagen Testudo kon hebben. Dit werd niet toegestaan. In 1974 werd de auto aangeboden door Bertone voor \$ 10.000,-, ondanks de zwaar beschadigde toestand. De Testudo werd uiteindelijk in oorspronkelijke staat teruggebracht in begin jaren '90 door de nieuw aangeworven chief designer Lucia d'Ambrosio. De Testudo maakte na meer dan 30 jaar zijn publieke optreden

op de 1996 Pebble Beach Concours d'Elegance. In een interview met Giugiaro in 1980 erkende hij dat; 'Er is iets speciaals en aanhankelijks met wat ik voel voor de Testudo. Het was het eerste prototype waar ik de vrije hand in had, zonder beperkingen, en die als eindresultaat de aandacht van de gehele autowereld trok.' Bijna vijf decennia lang is het duidelijk welke impact deze auto had op de "car-designs". Dit lot was onderworpen aan BTW (20%) op de volledige koop prijs (zowel de hamer prijs als de commissie.

Pierre Salden



