

Corvaair Club Nederland



VAIRMAIL



**Verslag Tulpenrallye - meeting -
historie -
ledenreport -
enz.**

4^e jaargang

3

Van de redactie

De vakanties komen er aan, en als iemand behoefte daar aan heeft is het de redactie wel. Even geen Corvair meer. Hoewel, mocht er wat worden tegengekomen, zal van deze uitspraak stellig afgeweken worden.

De meeting werd bezocht door een groep van ca. 10 Corvairs. Het weer was belabberd. Het is ook een beetje uit de hand gelopen doordat we te weinig alternatieven hadden, en er daarom de kroeg opgezocht werd. We willen er in de toekomst op letten dat onze meetings niet steeds zullen ontaarden in een partij met de nodige (geluids) overlast voor de andere camping-gasten.

De op het laatste moment aangeschafte tenten deden goed dienst en door de barbecue te blijven stoken konden we de temperatuur een beetje op peil houden. Van dergelijke partytenten hebben we er nog twee gekocht. Het is een investering op lange termijn.

We gaan proberen om in de nazomer toch nog een meeting te organiseren waarbij we zullen proberen dit treffen een internationaal karakter te geven. Dus zal dat nu echt wel ergens in de Ardennen of Luxemburg plaatsvinden. Laat je gedachten hierover eens gaan en probeer wat mee te organiseren.

Veel kijk- en leesplezier

Teksten

In de vorige uitgave is in het artikel van Jaap Slob door de redactie 'gesleuteld' aan de tekst. Ofschoon dit regelmatig gebeurt in aangeleverde teksten, soms omdat dit echt nodig is, gebeurde dat hier ten onrechte. De redactie betreurt dit voorval daar de schrijver terecht opmerkt dat het zijn verhaal niet meer is. Om in de toekomst dit soort misstanden te voorkomen, vragen wij jullie het apart te laten weten wanneer je niet wilt dat aan je tekst veranderd wordt.

Colofon

4^e jaargang nr.3
juli/augustus 2001
Uitgave en redactie:
Corvair Club Nederland

Redactieadres:
Bornerweg 13
6141 BJ LIMBRICHT
Tel./fax 146-4 51 63 23
E-mail: jmljanssen@wxs.nl

Administratie en abonnementen:
Darwinplantsoen 1
1097 EX AMSTERDAM
tel./fax 020- 6 92 94 25
E-mail mrcramer@chello.nl

Clubsite: (voorlopig):
<http://www.geer.tmfweb.nl>

Lid worden:
Door storting van fl.60 op rek. nr.
7814905 (Postbank) o.v.v. Corvair Club.
Jaarlijkse contributie fl. 50,-
Niet commerciële advertenties van leden zijn gratis

CCN

Ook nu weer deel 2 van de geschiedenis over grote ontwerpers bij General Motors door Ruud Gersons van de Cadillac Club Nederland. Het woord Corvair komt er weliswaar niet in voor maar er is toch een directe link te leggen. En interessant is het zeker.

Deze uitgave

In deze editie staat een uitgebreid verslag over onze ervaringen in de Tulpenrallye. Voor meniggen zal het wel wat veel zijn maar in dit geval moet het mes aan twee kanten snijden. We vinden dat we nog wat verantwoording hebben af te leggen naar onze sponsors en aanbrengrers van sponsors toe. Om nu gelijk maar twee heel verschillende bladen te maken werd echt een beetje te veel. Vandaar dat we dit combineren. Dus jullie krijgen hetzelfde verslag opgedist als de sponsors. Alleen krijgen de sponsors nog meer informatie over de rally en

een blijvend aandenken in de vorm van een foto..

Nieuw lid

Onno Hompe uit Amsterdam is het nieuwste lid van de club. Hij kocht de vierdeurs Monza die in Zaandam te koop stond voor een schappelijke prijs. Althans zo is de wagen door sommige clubleden getaxeerd. Onno heeft inmiddels zijn introductiepakket ontvangen en we hopen dat hij nog lang plezier zal hebben van de Corvair. Het is de derde rijdende vierdeurs LM binnen de club.

Onderdelen Spyder

De oproep in onze vorige editie naar onderdelen voor Caroline's Spyder die door brand beschadigd werd, heeft onverwacht groot resultaat opgeleverd. Zo heeft ze alle essentiële delen aangeboden gekregen. Enkele zal ze nog moeten gaan ophalen bij de gulle gevers, maar het merendeel is er al.

Ook zijn er afspraken gemaakt met een spuieter. Omdat de wagen overal lakbeschadigingen heeft zal hij in zijn geheel worden overgespoten. De auto is nu aan de achterkant van zijn resten lak ontdaan en gaat binnenkort een grondlak krijgen. Het blok ligt momenteel naast de auto en het coverplaatwerk is deels gespoten. Namens Caroline, alvast bedankt jongens.

PM's

Tijdens onze (natte) meeting hebben we als alternatief op zondag een bezoek gebracht aan een overdekte rommelmarkt in het Belgische Hamont. Hier vond Hans de Graaff een aantal boekjes van Populair Mechanics. Omdat er in bijna elk boekje iets stond over de Corvair, kocht hij ze alle 25. Hij wil de diverse artikelen voorbereiden voor ons blad en kant en klaar aanleveren. Volgens Hans hebben we voor de komende vijf jaar genoeg. Goede zaak Hans!

Pinkster weekend

Zoals al vermeld in het vorige blad, kon de meeting niet centraal in het land georganiseerd worden vanwege de toen nog bestaande MKZ crisis. Zij het niet dat het zuiden des lands toch wel erg gezellig is.

Hopend op een mooi en droog weekend, toog eenieder richting Borkel en Schaft.



Voor het eerstop een clubtreffen: de Lakewood van Mike Cramer

Als eerste, zoals gebruikelijk, was Ton van Deijzen met zijn maat Douwe ter plaatse in zijn blauwe Spyder convertible. Hans en Jacolien, Marco en Marion, beide met de kinderen, en Ruud en Annemiek waren ook al in de loop van de ochtend gearriveerd. Ook Hans van Sas was er al, helaas niet met de 4-deurs Monza, maar zoals hij zei volgend jaar zeker wel.

Na enige tijd kwamen Leon en Gerda, Paul en Judith, Pierre in zijn Corvette, en Jaak met Zowie. Later kwamen nog Guus, helaas zonder Corsa, Ad, en nog veel later Caroline in haar B-Kadett.

De eerste start was het plaatsen van de door de club aangeschafte partytenten. Naar later bleek een prima investering want het water stortte met bakken uit de hemel, afgewisseld met wat zon, zodat er regelmatig heen en weer

geschoven moest worden om maar niets van de zonnewarmte te missen.

's Middags hebben we een bezoek gebracht aan het automobiël museum in Bergeyk, jammer genoeg kon het vooraf besproken bezoek aan de te restaureren collectie niet doorgaan.

Desondanks een fraaie collectie automobielen bij elkaar gezien.

Daar dit de dagplanning wat inkortte zijn wij weer retour camping gegaan en werd gestart met een drankje en eerst voor de kids, later voor de volwassenen, een hapje van de barbecue.

De inkoop was goed afgestemd op de ingestuurde aanmeldingen zodat er ruim genoeg te eten was voor eenieder. Met het bier was het anders gesteld.

Hetgeen er toe leidde dat er nog een afzakkertje in de kroeg is gehaald, voor sommigen was dit tot zonsopkomst. Hetgeen jammer genoeg overlast veroorzaakte voor overige gasten. Een puntje om bij de volgende meeting op te letten.

Het leek er even op dat Ton en Douwe 's nachts de weg waren kwijt geraakt, maar het bleek echter dat de tent in zijn geheel was omgedraaid hetgeen tot grote hilariteit leidde.

De zondag was een dag zonder programma en dat zou dus ter plaatse worden ingevuld.

Op de camping was een braderie/markt hetgeen niet veel voorstelde en in het dorp was haringfeest. Caroline wist zich echter de overdekte rommelmarkt te herinneren in Hamont, België, hetgeen als middag tripje is bezocht.

Hans wist hier nog de hand te leggen op een flink aantal Populair Mechanics uit de 60er jaren, waarin de nodige Corvair info staat.

Alvorens wij deze markt bezochten kregen we nog bezoek van een paar Corvair vrienden, zowel met als zonder auto.

Guus Marinus deed de suggestie om een combinatie te maken in oktober voor het rijden van een rit, samen met de club 'Goud van Oud'. Elders in dit blad zal hier uitgebreider op worden ingegaan. Al met al een gezellige meeting, zij het dat de nacht voor sommigen erg kort was.

Ook was het voor enkele leden weer een duidelijke stimulans om weer met de Corvair aan de slag te gaan zodat die er voor de volgende meeting ook bij is.

Mike Cramer.



"Three of a kind..."

Deel II

HARLEY EARL, DE GROOTSTE AUTOMOBIEL ONTWERPER BIJ GM ALLER TIJDEN!

Door Ruud Gersons

In het Deel I zagen we hoe de jonge Harley Earl kwam tot het ontwerp van Cadillac's tweede merk: de La Salle, geïnspireerd door het Europese merk Hispano-Suiza. Dit keer pakken we de draad op aan het eind van de jaren '20 en we zullen zien welke verrassende ontwikkelingen er bij GM plaats vinden: de oprichting van de eerste "design studio"!

Invloed

Hoewel Earl terugkeerde naar Californië, na het werk aan de La Salle voltooid te hebben, zou hij daar niet lang blijven. Toenmalig GM president Alfred Sloan vertelt het in zijn autobiografie *My Years with GM* zelf als volgt: *"Ik was zo onder de indruk van het werk van mr. Earl, dat ik besloot de voordelen van zijn talenten te verkrijgen voor andere GM auto-divisies. Op 23 juni 1927 besloot ik samen met het executive committee een speciale afdeling op te richten met het doel aan de vraag naar kunst en kleur combinaties in General Motors producten te beantwoorden. De afdeling zou uit vijftig personen bestaan, tien er van ontwerpers en de rest shop-workers en administratieve assistenten. Ik nodigde Mr. Earl uit de nieuwe afdeling te leiden, welke "Art & Colour Section" (Kunst en kleur Afdeling) noemden."*

Earl en zijn gezin verhuisden naar Detroit en op 1 januari 1928 werd de "Art & Colour Section" officieel onderdeel van de General Motors organisatie.



'22 Cadillac type 61 V8

De Amerikaanse auto industrie is nooit meer gezegend geweest met de juiste man op de juiste plek dan deze keer, toen Harley Earl naar Detroit verhuisde. Zijn invloed is niet in woorden of getallen uit te drukken. Je kunt wel stellen dat alle grote namen van de jaren '30 tot aan de jaren '60 die iets op het gebied van auto-styling hebben

gepresteerd, ooit bij Art & Colour gewerkt hebben, of er hun carrière zijn begonnen. Bijv. Gene Bordinat (Ford), Gordon Buehrig (Auburn en Cord), Elwood Engel (Chrysler), Frank Hershey (Pontiac en Ford), Al Leamy (Auburn en Cord), Strother McMinn (Pasadena Art Center of Design), Richard Teague (Packard en AMC), John Tjaarda (Lincoln Zephyr) en Alex Tremulis (Tucker), om er een paar te noemen. Natuurlijk was Bill Mitchell er ook, die de Studio van Earl zou overnemen in 1959 en er de leiding aan zou geven tot in 1977! (Over Bill Mitchell's biografie en carrière bij GM kom ik nog uitgebreid te spreken, want over hem wil ik jullie vertellen als we het hoofdstuk over Earl afgesloten hebben!)

Motorjacht

Zij die Harley Earl hebben meegemaakt, vertellen allen over zijn dominerende invloed op de styling afdeling van GM. Earl was een sterke persoonlijkheid, met enorme uitstraling en vertrouwen in zichzelf en zijn kunnen. En hij was fysiek zo groot en lang, dat al zijn "onderdanen" letterlijk tegen hem op zagen. Maar het was vooral zijn persoonlijke vriendschap met Alfred Sloan, die er de oorzaak van was dat hij alles voor elkaar kreeg wat hij zich tot doel stelde. Bill Mitchell, zijn opvolger, vertelt: *"...de grote besluiten over automobieldesign werden genomen op het motorjacht van Sloan, midden op de Atlantische Oceaan. Ik werkte toen nog onder Earl en we moesten fotoboeken met nieuwe ideeën samenstellen van auto-ontwerpen, die hij dan aan Sloan zou tonen. En praktisch alles waar Earl mee kwam, werd door Sloan klakkeloos geaccepteerd...."*

Earl dwong niet alleen respect af van zijn ondergeschikten, maar sommigen van hen vertellen dat ze zelfs bang voor hem waren. Gordon Buehrig: *"wij ontwerpers waren ook bang voor hem; ik in ieder geval!"*

"He just scared the hell out of you" (Hij kon je verschrikkelijk laten schrikken), vertelt een ander, *"...want hij was een grote, imposante persoonlijkheid en dan stond hij plotseling achter de tekenafel waar jij aan stond te werken, zei niets, maar stond wel over je schouder mee te kijken naar wat je uitvoerde..."*

Weer een ander: *"... Als Earl terug kwam van vakantie in Florida, liep hij door de ontwerpstudio's en iedereen wist - voelde - als door magnetische straling - dat hij aanwezig was op de een of andere afdeling. Je voelde het gewoon."*



Alfred P. Sloan, GM topman

Het vibreerde door de lucht. En dan ging het gerucht rond: HIJ is op de eerste verdieping..... HIJ is op de tweede verdieping..... HIJ is nu in de Buick Studio.....Nu is HIJ in de Cadillac Studio enz....."

Frank Hershey, eveneens een bekend ontwerper, werkte met Earl samen van 1928 tot 1950 en heeft de volgende woorden opgetekend over zijn boss: *"Niemand kon General Motors in de ontwerp-business brengen, zoals Earl dat heeft gedaan, want Earl had de moed, het formaat, de visie, de vooruitziende blik, kortom hij had alles in huis om GM aan de top van automobiel-ontwerpen te brengen."*

Maar al zijn ondergeschikten zijn het er over eens dat ze Earl zelf zelden of nooit met potlood of penseel achter de tekentafel zagen. Hij was meer de man van de ideeën; gaf die mondeling door aan anderen om uit te werken en kwam vervolgens commentaar leveren op het resultaat. Chevrolet ontwerper Kenneth Coppock omschreef Earl als een man die minder een automobiel-ontwerper was, maar meer een geniale *criticus* van ontwerpen. *"Hij nam actief deel aan de ontwerpen waar anderen mee bezig waren. Zijn systeem was, dat hij alle Studio's, van de goedkope Chevrolet tot en met de exclusieve Cadillac veel verschillende eigen ideeën liet aandragen. Dan ging hij er bij zitten en bekeek alles als een criticus. Vervolgens pakte hij er een of twee concepten uit, die hij de moeite waard vond om verder te onderzoeken op hun haalbaarheid. En vanaf dat moment moesten zijn ondergeschikten dat item dan verder uitwerken."*

Dus ook al tekende Earl zelf niet, hij had een fijne neus voor de beste ideeën van anderen. *"Als je hem*

tien tekeningen aan de muur liet zien, dan pikte hij er telkens de beste uit. Hij zag van een afstand van 40 ft al precies wat hij moest hebben.

Hij kwam bij [de] Chevrolet [studio] binnen met ideeën van andere studio's. We wisten het nooit zeker, maar het leek er op dat het zijn tactiek was om de ene studio tegen de andere uit te spelen. Daar was hij in elk geval heel goed in. Dan zei Earl: " Oh, daar in de Cadillac studio hebben ze toch een idee.... Jullie zouden eens moeten weten....."



'27 La Salle Sports Phaeton 1

Papieren vliegtuigjes

Feitelijk waren tot 1937 alle GM ontwerpstudio's bijeen in één enorme hal, gescheiden door flexibele wanden. De "jongens" van Pontiac konden dus bijvoorbeeld niet zien wat hun collega's bij Cadillac aan het uitvreten waren. *"Net als stoute jongens op school, gooiden ze papieren vliegtuigjes naar elkaar over die grote kamerschermen, soms met een boodschap er op....."*, herinnert zich Strother McMinn.

Al deze gezelligheid eindigde in 1937 toen een enorm nieuw gebouw in gebruik werd genomen, waarvan op de bovenste vier verdiepingen de Styling Studio's gehuisvest waren. Elk GM merk had nu zijn eigen ruimte met faciliteiten voor klei modellen en airconditioning om die klei modellen op constante temperatuur te houden en gecompriëerde lucht voor illustraties die met de verfspuit gedaan werden en.... deuren met sloten, wat wel nodig was vanwege de kans op bedrijfspionage! Tegelijkertijd veranderde de naam van Art & Colour Section in Styling Section. Volgende keer: Harley Earl op weg naar de jaren '50!

We zijn weer in het land!

De Tulpenrallye hebben we heelhuids volbracht.

Een waar avontuur dat we mede door onze sponsors hebben mogen meemaken.

Avontuur? Ja! Zonder meer!

Te bedenken dat van de tweehonderd auto's, waarvan een groot deel, ook al zijn ze op leeftijd, door gerenommeerde vaklui getuned en onderhouden zijn, en een evenredig deel als fabrieks race- of rallywagen het daglicht zagen.



Keurig gepoetst staan een aantal deelnemende auto's reeds de dag voor de start op de parkeerplaats van 'Huis ter Duin'

Wij met onze Corvaair behoorden in ieder geval tot de circa vijfenzeventig procent die de veldslag overleefd hebben. Niet beter wetende dat het zo hoorde, kregen we later de informatie dat de rally bijzonder zwaar is geweest, en dat vooral betreffende de auto's. Tot de uitvallers behoorden vooral de lichtere, gewone productie-auto's, maar ook Bentley's en Mercedesen waren niet tegen het wegdek van bos- en geitenpaden bestand. We zagen een Simca die een bocht gemist had en met tamelijke 'X-benen' door een tractor weer op de normale weg gesleept werd, om dan op eigen

kracht toch niet meer verder te kunnen; we zagen een Jaguar XK120 een garage 'aandoen', alwaar met een lasapparaat 'even' het chassis weer aan elkaar werd gelapt; we zagen deuken en krassen; auto's tot aan de deurkruk in de modder; we hoorden over kapotte drukgroepen, uitlaten en kilometertellerkabels. Ook vernamen we van veel deelnemers elektrische- en koelingproblemen. Allemaal niet van toepassing op onze Corvaair, behalve.... Hadden we dan helemaal geen problemen? Toch. Op de eerste dag ging onze kilometerteller het

rustiger aan doen, dat probeerden we te verhelpen bij de aankomst in Verdun.

We waren niet alleen bij de door HLB-Schippers ter beschikking gestelde reparatiebus. Nog vijf mededingers zaten met hetzelfde probleem. En dan deed hun 'tripmaster' het dus ook niet. Dat was voor ons geen probleem, want we hadden er gewoon geen. Door technische onvolkomenheden was het niet mogelijk om de ons ter beschikking gestelde teller te monteren. Hij zou immers niet correct werken. Daarom moesten we het doen met de gewone teller hetgeen ook ging maar aanzienlijk meer informatie te verwerken gaf. Toen deze er dus mee ophield konden we uitsluitend op het uurwerk en de opgegeven afstand

werken. Ook op de deelnemende startnummers in onze buurt konden we ons oriënteren.

Maar we hadden toch ook problemen met de wegligging van de auto. Voor de rally hadden we van Dries Jetten de raad gekregen om Koni's te monteren, maar omdat de schokbrekers (van Amerikaanse makelij) er nog niet zo lang onder zaten achtten we dat niet nodig. Een misrekening dus. Halverwege de strijd begon de wagen meer en meer te 'dribbelen' in de bochten, en op de voorlaatste dag kon een bocht allen nog maar met piepende banden genomen worden als het wegdek superglad was.

De motor, bak en de rest van de aandrijving gaven echter geen krimp.

Het was een plezier om te horen hoe de toch niet al te krachtige motor (lichtste Corvaairmotor) een helling als die van de Col de la Faucile nam in de middelste van de drie versnellingen, lage toeren in de hairpins tot 70 a 80 op de rechttere stukken. Warm lopen kende hij niet. Feilloos tot op de laatste meter.

We begonnen zoals bekend in Noordwijk waar clubgenoot Johan van Rijn zijn domicilie heeft. Dat deze ook een garagebedrijf exploiteert was mooi meegenomen, want dan is er altijd wel een plaatsje waar de dagelijkse auto een week lang gestald kan worden, en de Corvaair een nacht.

Omdat Johan ons aanbood de eerste nacht bij hem te verblijven konden we de kosten van een eerste hotelovernachting overslaan. We ontmoetten die zondagavond ook onze eerste twee medestrijdende equipes in de rally; twee stellen, beide met een Austin Healey. Echter, we hebben ze daarna niet meer gezien(!) Maandagmorgen om 9.25 uur waren we dan aan de beurt om het schavot af te rijden. We kregen ons eerste roadboek in handen gestopt en moesten aan de hand hiervan via allerlei hoofd- en binnenwegen in Verdun, noord Frankrijk zien te komen.

Het eerste traject leidde ons via het 'bolletje-pijltje' systeem tot buiten Noordwijk. Daarna werd de snelweg genomen richting Belgische grens. Dat er bij de Brienenoord in de file gestaan moest worden namen we op als eerste aanslag op het tijdsschema. Maar we waren niet alleen. Eenmaal over de grens werd er weer serieus rally gereden, en maakten we kennis met de soorten wegdek die ons nog te wachten stonden. Daarbij waren de beruchte Belgische kinderkopjes niet vergeten. Bij het plaatsje Brecht werd halt gehouden voor een lunchpauze, maar langer dan

het drinken van een kop koffie duurde die niet. We kregen een lunchpakket mee om in de auto te nuttigen.

Het volgende traject ging eender aan het voorgaande, achteraf gezien niet al te moeilijk, maar ingewikkeld genoeg om al beginnen te wanhopen voor de trajecten die in het verschiet lagen. Bij Overijse, ter hoogte van Brussel gingen we weer de snelweg op richting Franse grens. Even voor deze grens begonnen we weer aan een kaartlees-traject, en zo volgden er nog vier voordat we eindelijk in Verdun onze laatste stempel met tijdbepaling in

ontvangst mochten nemen. Doodmoe konden we even van gedachte wisselen met mededeelnemers. Een reparatie aan onze haperende tellerkabel bij de reparatiebus, en een gesprek met een plaatselijk journalist die meteen een paar foto's van ons maakte ging daaraan vooraf, om weer wat later aan het diner aan te schuiven.

Het was een komen en gaan van deelnemers in de grote zaal van een groot, naar onze mening, ietwat in verval geraakt hotel.

Hier verlaten we de parkeerplaats van 'Huis ter Duin' en het avontuur van 2500 km. is begonnen!



Toen we de (koude) hap naar binnen hadden gewerkt werd het tijd naar ons hotel te gaan zoeken. We wisten dat dit in het op circa 10km. verder gelegen Etain was, maar daarmee is ook alles gezegd. Na wat zoeken en vragen kwamen we er uiteindelijk en gingen we ons eerst wat verfrissen. Daarna permitteerden we ons nog een uurtje naar de bar te gaan waar we in gesprek kwamen met Belgische en Engelse equipages. De Belgen, een groothandelaar in afbouwmaterialen met zijn boekhouder als navigator, reden in een Porsche 356. Motorisch was de link met de Corvaire gauw gelegd echter met onze opmerking dat de Corvaire twee cilinders meer heeft. Dit werd natuurlijk hilarisch opgevat, maar toen ons gesprek wat serieuzer begon te worden vertelde de Belg dat hij de auto uitsluitend voor dit soort evenementen gebruikte, en dat de auto met onderhoud en reparaties al meer gekost had dan de prijs van een nieuwe Porsche. Het is dan maar de vraag welk type. 's Anderendaags verschenen we weer fris aan de start voor de tweede etappedag. Deze leidde ons naar Malbuisson, een stadje in het Juragebergte dat de grens vormt tussen Frankrijk en Zwitserland. Deze etappe vormde het echte werk door de Franse landschappen. Althans dat dachten we.



Hier zien we de Ferrari van Dries en zoon Piet Jetten een van de beruchte zijweggetjes inslaan.

Het was beremoeilijk om de juiste wegen te vinden op kruispunten en in dorpjes, waarbij we de raad van Hans Brinkman, medeorganisator van de rally, om goed op kerktorens te letten niet vergeten waren. Dat was werkelijk een goede raad geweest.



Reeds kort na de start van deze tweede etappe, in Verdun, ging het mis. Zoekende naar een bepaalde weg die niet te vinden was, en naar later bleek, geheel ergens anders gesitueerd was, verloren we erg veel tijd. Om onze klassering niet helemaal in het honderd te laten lopen, sloegen we een stuk over en begonnen we op een beter traceerbare plaats opnieuw. Het was niet opmerkelijk dat we in bosrijke gebieden, daar waar bijna geen herkenningspunten te vinden waren, de mist in gingen. En wij waren dat niet alleen. Toen we eenmaal weer de draad opgepakt kregen, verliep het traject redelijk goed met dien verstande dat we de verloren gegane tijd niet meer goed konden maken. Ook zouden er nog wel meer moeilijke trajecten komen. De goede raad van Dries Jetten om liever een of meerdere trajecten aan het eind van de dag over te slaan, dan het hele dagklassement te verspelen, waren we niet vergeten, en zo gebeurde dat dan ook. Gelukkig was het bij aankomst in Malbuisson redelijk goed weer, want modder en slecht zicht hadden we al genoeg gehad.

Het was een gezellige boel op en rond het grote plein tegenover het hotel waar de organisatie kantoor hield. Met een glas wijn of biertje in de hand werd er gezellig nagekaart over de (voor sommigen) ontberingen die men die dag had moeten doorstaan.

Clustervorming op een doorgaande weg. Even verder zal ieder zijn eigen weg weer bepalen.

Over het hele plein stonden vele motordeksels omhoog en sommige auto's helemaal. Bij de service bus was het een drukte van belang, en het was opmerkelijk dat juist de auto's waarvan men verwacht dat ze tegen een stootje kunnen, hierbij hoorden. Dries Jetten had elektrische problemen met zijn Ferrari hetgeen op zijn beurt de koeling van de motor in gevaar bracht. Ook waren er weer diverse tellerkabels gesneuveld, waar wij dus geen last meer van hadden. Onze enige merkgenoot, een Chevrolet Corvete, moest hier afhaken met een defecte drukgroep. Toen we de volgende dag na de regio-etappe gingen tanken bij een plaatselijke garage, zagen we de wagen op een brug staan, maar hij was nog niet gerepareerd. Tevens was er die avond in ons hotel een pakketje met onderdelen aangekomen, maar of dat voor deze wagen bestemd was wisten we op dat moment niet. Ons hotel was in het enige kilometers verderop gelegen Metabief, een ski-oord in de wintermaanden. Gelukkig was dit makkelijk te vinden, en de

verbinding met Malbuisson was ook goed te noemen. Toch hebben we de volgende ochtend onze overnachtingsspullen meegenomen, omdat we er niet zeker van waren of we de tweede nacht hier ook nog zouden vertoeven.

vormden ergens midden in een bos, maar bij een vijfarmig kruispunt de concurrenten naar alle kanten afsloegen. Toen wij ons kompasje raadpleegden en onze eigen route bepaalden, bleek dat we de goede weg hadden.

zitten fout en keren gauw genoeg, of ze rijden zo van ons vandaan omdat er zonodig een boerenkar ertussen moet komen. En om dan opnieuw de juiste weg te vinden betekent dat doorrijden tot er een of ander herkennings-punt opdoemt.

We hebben de finish in ieder geval binnen de tijd gehaald, ofschoon we daarvoor enige tijd- en routecontroles hebben moeten inleveren. De route van die dag had ons nog een behoorlijk eind zuidelijker gebracht, en de terugweg bracht ons voor een deel door Zwitserland. Daarbij gingen we over de Col de la Faucille, noordwestelijk van Geneve. De scherpe bochten op deze bijna 1400m. hoge bult, deden de Corvaire testen op alle bevestigingspunten. Het dribbelen aan de achterkant kon het best omschreven worden als daveren. Dat het daarbij twee keer bijna misging deed Mike doen besluiten toch maar iets gas terug te nemen. De schokbrekers waren nu toch wel helemaal naar de eeuwige jachtvelden.

Dat was dus dag drie. Diezelfde avond was het weer een gezellige boel voor en in het Hotel du Lac, en het tegenoverliggende plein waar de auto's geparkeerd stonden.



Een van de 'dikke' auto's bij 'de bus'. Deze 300SL was speciaal geprepareerd voor het rijden van races en rally's.

We zouden immers kunnen uitvallen, en dat zou 'linea recta' naar huis betekenen. We hadden de boel zodanig verzekerd dat de wagen met bagage in Nederland aan huis zou worden afgeleverd, en dat we zelf, al dan niet met een overnachting de trein zouden kunnen nemen.

Dus die woensdagochtend gingen we weer van start voor een plaatselijk 'rondje'. Het begon erg rustig, en de opgegeven route was zonder grote problemen te volgen. Tot we van de verharde weg af moesten. Toen waren de herkenningspunten weg en zou met een tripmaster de weg enigszins te volgen zijn. Ofschoon de andere auto's ook behoorlijk problemen hadden, en die hadden wel zo'n meetapparaat in de auto, gingen we gestaag door met een klein kompasje als navigatiemiddel. Ik had het dingetje van mijn dochter gekregen als sleutelhanger en vond het wel handig als een ultiem redmiddel bij verdwalen. Dat het, naar later bleek, zeer goed van pas zou komen hadden we ons niet kunnen bedenken.

Zo kwam het voor dat we met circa zes auto's een groepje

Tien minuten later hadden we de hele meute achter ons aan zitten, en het deed deugd dat wij de juiste route hadden gekozen. Echter even verderop was het weer sukkelen.



We vonden de weg wel, maar verloren er te veel tijd mee. En gewoon met de grote meute meerijden is meestal na enige kilometers funest. Of de anderen

Ook gewonere klassiekers deden mee. De zwarte Peugeot was ook geprepareerd en zou later de touringklasse winnen. De Simca, vorig jaar 2^e ging ergens in de Ardennen een weiland in en moest opgeven.

Doordat we in de loop van de rally contact hadden gemaakt met de andere deelnemers werd de rit van die dag gezamenlijk nog eens geanalyseerd. Zo hadden we vaker een gesprek, samen aan tafel, met vader en zoon, Henry en Eric Oosterveen, die de rally in een MG-B deden. Eric reed hem voor de tweede keer, voor Henry was het de vuurdoop, maar hij was toch goed voorbereid. Zo hadden zij een grote loop meegenomen; zeer handig bij kaarten van 1:200.000. Ook hadden we vaker een onderonsje met de Belgische equipe Janssens/Pessers. Dit in eerste instantie vanwege onze confrontaties tijdens de rit. Steeds ontmoetten we elkaar daar waar niemand meer wist hoe de route te volgen. Later konden we hen nog van dienst zijn door de dynamo van hun TR4 te repareren. Weer werd er druk gesleuteld op het plein, waarbij weer opviel dat het juist de 'dikkere' en duurdere auto's waren die op de krik stonden en de motorkap hadden openstaan. Bij het tanken zagen we in de aangelegen garage de Corvette met de kapotte drukgroep op een brug staan. Er werd aan gesleuteld, maar het ging nog niet harte zoals eigenaar Jaap van Tol ons meedeelde, de onderdelen waren op weg vanuit Nederland.

De wagen zou de volgende dag klaar zijn, en dan wilde hij de rally weer oppakken. Opmerkelijk is ook te noemen dat er in de garage nog enige legerjeeps (van het merk Hotchkis) stonden, en dat er een carrosserie van een Porsche aan het plafond hing.

Na een frisse douche en wat nakaarten, waarbij Mike vond dat het nog steeds feest was, kropen we onder de lakens. We hadden niet veel tijd nodig om in het onderbewuste te raken. De volgende dag, na een stevig ontbijt verlieten we ons hotel om



Die avond gingen we weer tevreden naar ons hotel. Daar lag dat eerder genoemde pakje; zou dat voor de Corvette zijn? Maar wij wisten op dat moment niet de naam van de eigenaar. We gingen er van uit dat verzender en ontvanger wisten waar het onderdeel zou aankomen.

De MG-A van Rutger en Bart ter Borg was van de weg gegaan en vastgeraakt in de modder. Het colbertje aan de spiegel spreekt voor zich.

Hieronder: lunchtijd op een sfeervol kasteeltje in Bellegarde. Mike vult nog wat olie bij.

in Malbuisson te beginnen aan onze vierde etappedag. Deze leidde ons terug naar het noorden, naar St. Avold in de buurt van Metz. Deze etappe was een allegaartje van wat we al gehad hadden. We gingen uiteraard weer zoveel mogelijk over het platteland, maar ook door de dorpjes die her en der langs de route lagen.

Dat er in deze dorpjes hard gereden, zoniet gescheurd werd mocht blijken uit het volgende. Voor ons duelleerden twee sportwagens, waarvan ons het merk ontschoten is. Een Duitser in een Healy vond het nodig om de twee naast elkaar rijdende auto's als derde te passeren met een snelheid die zeker het dubbele was van de toegestane. Langs de straten stonden vaak mensen en vooral enthousiaste kinderen die een dergelijke beroering in hun dorpje niet elke dag zagen. Mike wond zich hierover zo op dat hij bij de volgende controle de Duitser op zijn gedrag aansprak. Deze haalde slechts zijn schouders op. Dit was





HISTORIC TULPENRALLYE 2001



(F)

DAG 3



Een pagina uit het "Roadbook". Het is niet de moeilijkste, ook al lijkt het iets ingewikkeld. Op deze kaart moest elke klasse zijn eigen route rijden, iets dat niet vaak voor kwam. Voor hen die ooit eens in deze regio op vakantie zijn; probeer eens een stukje er van te rijden. Het is in ieder geval een mooie omgeving.

1 : 100.000

1984



een van de weinige minpunten die we in de rally ervoeren. Naarmate de etappe en dus ook de dag vorderde kwamen we steeds meer in de problemen met de tijd. We lagen een heel eind achter op ons schema, en zagen in dat we weer de laatste twee of drie controles moesten laten schieten. Maar het was moeilijk een doorgaande weg naar ons eindpunt te traceren. Toen we uiteindelijk een keuze gemaakt hadden, bleek deze weg redelijk op te schieten. Weliswaar, was het theoretisch goed te doen om op tijd binnen te zijn, maar de praktijk wijst altijd anders uit. Het was een nerveus aftellen van de kilometers, de minuten gingen vanzelf. En dan de stad, hoeveel kruispunten en

stoplichten kregen we te verwerken. Na wat voorkruiperij in dergelijke situaties, en de voorgeschreven snelheid te negeren, dachten we exact op tijd aangekomen te zijn... helaas, onze klokjes hadden een minuut verschil met de officiële rallyklokken... en we hadden ons een minuut verrekend. Jammer, het hele dagklassement was hierdoor te niet gedaan, en ontvingen we het maximum aantal strafpunten. Stevig balend begonnen we toch maar aan wat onderhoud aan de Corvaire. Mike vond het nogal vervelend dat het rempedaal bij de eerste keer nogal diep ingedrukt moest worden. Dat was dus steeds pompen. Tijdens het ontluichten van de leidingen, kwam onze

Dag 4, ergens rond de "Ballons" in het zuiden van de Vogezen. Helaas was de 'Ballon d'Alsace', een aardige bult, niet in het parcours opgenomen.

Belgische vriend Janssens naar ons toe met de vraag of we verstand hadden van elektriciteit in auto's. Hij had een onwillige dynamo, althans dat had men hem in een garage gezegd waar hij de zaak had laten doormeten. Omdat het een gelijkstroom-opwekker was in zijn TR4, identiek aan een EM-Corvaire, dacht ik de koolborstels gangbaar te kunnen maken hetgeen ook lukte. Daarvoor moest het ding wel eerst uit de auto en toen uit elkaar. Omdat wij onze overalls aan hadden werden we al gauw gezien als monteurs van de bus, en zo kwam het dat een zescilinder Fiat kwam aanrijden en de berijder

me aansprak te luisteren of het rammeltje de waterpomp kon zijn. Gelukkig hebben we ons clubembleem op de overalls staan en kon ik hem duidelijk maken dat we alleen maar iets wisten over ons eigen merk. Onze Belgische vriend was dolblij met zijn weer werkend stroomfabriekje. Later, thuis, ontving ik een pakje met daarin een fles wijn en een vriendelijk bedankkaartje. Hij had al weer een rally gereden zonder problemen met de dynamo.

Na ons avondmaal wilden we weer ons hotel gaan zoeken. Er was nog wat licht in de lucht, en achteraf maar goed ook. Bij het wegrijden hoorden we een "klanggg..." achter aan de auto en toen Mike wilde remmen was erniets. Balend als een stekker dat op dat moment helemaal geen remdruk meer was ging de Corvair maar weer de krik op. Op mijn verzoek het sleuteltje 11 weer tevoorschijn te halen, was dat nergens meer te vinden. De ontluichtingsnippel voelde ook raar. Het was bijna donker en bovendien gevaarlijk om onder de auto te kruipen, dus het ging op de tast. Toen voelde ik dat sleuteltje elf nog op de nippel zat. En omdat de band bij het wegrijden het had 'meegenomen', was de nippel weer opengedraaid. We hadden te weinig remvloeistof meer om opnieuw te ontlichten, en hebben de rally pompend remmend uitgereden. Hadden we ons te veel bekommerd om onze Belgische vrienden? of kwam het door de charmante Jacqueline, navigator in de TR4? Met enige desillusies gingen we op pad naar ons hotel. Dat wilde ook al niet vlotten, en uiteindelijk vonden we een vriendelijke bewaker aan het eind van zijn ronde, die ons wel wilde voorrijden teneinde het hotel te vinden. Was het nog feest Mike? Ja..... maar een beetje minder! De volgende dag, dag vijf, kregen we bij ons 'roadboek' een oorkonde bijgevoegd; De burgemeester en zijn discipelen waren zeer vereerd geweest dat de Tulpenrallye hun stadje had aangedaan.

Vandaag ging de route via Luxemburg en de Belgische Ardennen naar Aken. Daar zouden we een waar feestelijk onthaal krijgen.

De start verliep voorspoedig. De rit door het stadje en de daaropvolgende route waren makkelijk te vinden, mede door de duidelijke route-informatie. Echter, het zou te mooi zijn als er niet na een goed uur al een zgn. 'regularity' opdook. Dit zijn stukken in de route die men zo exact mogelijk met de voorgescreven gemiddelde snelheid dient te volgen. In de hele rally kwamen er daar zo zes van voor. In het klassement zorgden deze 'regularities' voor de schifting in de hogere plaatsen. Wij trokken ons, gezien onze plaats in het klassement niet al te veel aan van deze stukken in de route en gingen gewoon onze eigen gang. Met de gemiddelde snelheid hadden we al moeite genoeg. Niet dat we zo hard moesten rijden, want met het vinden van de juiste weg zonder haperen, zit men automatisch op de gemiddelde opgegeven snelheid. De jongens die daar erg snel in waren, en daarmee bedoel ik zowel snelheid als navigatie, hadden voor de tijdcontroles minuten over en gingen dan ook doodleuk aan de kant staan totdat hun 'ideale tijd' er aan kwam en ze deze tijd konden laten noteren.

Een keer is ons dat ook gelukt, maar daarover meer in de volgende etappe. De vintage klasse ging vanaf dit punt haar eigen weg en hoefde deze 'proef' niet te doen.

We waren toen al dicht bij de Luxemburgse grens, en daarachter was het tevens uitkijken naar een tankstation. We konden hier immers goedkoper tanken en zodoende de kosten zo laag mogelijk houden, mede omdat we al voor volgend jaar aan een deelname dachten. Echter het zou anders lopen. Omdat we steeds over landweggetjes geleid werden en de steden en dorpen niet te zien kregen ging het benzinepeil steeds maar omlaag en kregen we geen gelegenheid om te tanken.

Op een bepaald moment moesten de twee reservekannetjes worden aangesproken want we durfden het niet langer aan. Onze meter was weliswaar kapot maar we hadden in de loop van de rally een goed beeld kunnen krijgen over het benzineverbruik.

Toen we voor de lunchpauze halt hielden in Clervaux kwamen we daar weer onze bekenden tegen, inclusief een televisieploeg van Bob de Jong's 'De heilige koe'.

Het grote parkeerterrein van Philips in Aken. Door het slechte weer was er weinig belangstelling. De equipages zochten de gezelligheid van de tent (achtergrond) op waar een orkest speelde en drankjes en hapjes werden geserveerd.



Deze hadden helaas alleen maar belangstelling voor de grote jongens met de dikke auto's en dan vooral die van het 'Philips/Autotron team'. Toen we na drie kwartier weer op pad gingen kwamen zo als eigenlijk al in de gehele rally weer onze vrienden tegen. D.w.z. wij reden met hun mee. Soms ging ieder zijn eigen weg, maar na enkele kilometers vonden we elkaar ook weer terug.

fotograaf die de hele rally volgde, dat gaf ons de zekerheid. Het regelmatig vinden van de juiste route, getuige de controlepunten, gaf ons een goed gevoel, totdat we eens op ons klokje gingen kijken. De tijd bleek al aardig gevorderd te zijn en we moesten plannen gaan maken om in ieder geval binnen de toegestane tijd in Aken aan te komen. We zetten een voor ons goed te volgen eigen route uit

donder terug moesten om bijtijds binnen te komen. Het lukte. Opgelucht kwamen we binnen op het terrein van Philips-autolampen in Aken. Ondanks de druilerige regen had ieder nog wel wat energie om een praatje te maken alvorens de feesttent binnen te gaan en zich te laten verwennen met drankjes, hapjes en een leuke deun van een dixieland-orkest. Ook kreeg iedere deelnemer een zakje koekjes en een set halogeenlampen aangereikt, speciaal voor klassiekers (!) Dat Mike er twee keer langs ging (hij heeft immers twee Corvairs), en daarbij ook nog een setje vroeg voor zijn navigator (die ook meer dan een Corvaire heeft) is een, laten we zeggen Amsterdamse truuk. Het diner zouden we later die avond in het Novotel van Aken nuttigen. Nu worden de Duitsers door ons Nederlanders zo af en toe anders bekeken, maar dit diner getuigde toch van "Die Deutsche Gründlichkeit". Zo hadden we het in Frankrijk nog niet gehad. Na zwaar getafeld te hebben, gingen we op zoek naar ons hotel. Weer een zo'n blokkendoos, met minimum aan gerief. Maar dat hadden we ook niet nodig want weer waren we bekaf. 's Anderendaags lazen we in de plaatselijk krant dat de Tulpenrallye in Aken was, en dat ze vanmorgen weer zou vertrekken. Toen we bij de start van de laatste dag ons roadboek bekeken, zagen we dat het eerste deel daarvan over bekend terrein zou gaan. Door de geboortestreek van een navigator moet men geen rally laten gaan want die weet het beter dan de uitzetters van de rit. (dachten we). Het verliep inderdaad voorspoedig en de eerste tijdcontrole werd dan ook keurig op tijd aangedaan. Ook de tweede, zelfs in zijn geboortedorp, was mooi op tijd, en bij de derde, een twintigtal kilometers verderop, waren we zelfs twaalf minuten te vroeg. Dat kon bijna niet, en in die overvloedige minuten terugkijkend, zagen we dat we een foutje hadden begaan. Ook hadden we daardoor een of twee



Hierboven: SHY-3, de wagen van de Engelsen Peter Pratt en Ryan Pickering. Dit schamel hoopje "handpainted" TR2 uit 1954 is in werkelijkheid een voormalige fabrieksracer die enorm veel pk's op de weg zet. Peter, met stropdas een hoffelijk heertje, was achter het stuur een echte rallyrijder.

Zo zaten we op een gegeven ogenblik samen met de Belgische equipe midden in een steengroeve waar de weg dood liep. Na wat samenspraak, waarbij we vernamen dat er een aantal punten alleen door de sporting-klasse gevolgd behoefden te worden, zaten wij in ieder geval weer op de goede weg, daar waar zij afhaakten omdat ze er niet zeker van waren. Even verderop zagen we weer de

waarbij we weliswaar enige controlepunten zouden moeten missen, maar met de mogelijkheid om, als de tijd het alsnog toeliet, toch nog een of twee tijdcontroles mee te nemen. We wilden nu wat meer marge inbouwen om niet hetzelfde te laten gebeuren als de voorgaande dag. Inderdaad konden we nog de voorlaatste TC pakken (de laatste is het eindpunt), en we hadden nog wat tijd over. En dat was maar goed ook! De laatste tientallen kilometers gingen via de autoweg richting Aken. We waren zo druk bezig met het analyseren van de rit van die dag, dat we vergaten op de afslagnummers te letten. Zodoende waren we twee afslagen te ver toen we daar achter kwamen, en als de

controleletters over het hoofd gezien. We zullen dit maar wijten aan de te makkelijk te volgen route. De tocht ging verder, weer een stukje door België om even onder Weert weer op Nederlands grondgebied te komen. Omdat de kaarten goed leesbaar waren was de route ook goed te volgen. Iets anders werd het bij Eindhoven waar we in de verstedelijkte agglomeraties een hele klus voor de kiezen kregen. Toen het helemaal fout zat namen we een stuk autoweg en begonnen bij het plaatsje Nuenen weer opnieuw. Na afwisselend moeilijke en makkelijke stukken bereikten we Rosmalen waar we middagpauze hadden. Hier werden we door een van onze sponsors verwelkomd. Toen we de laatste lunch achter de

kiezen hadden, kregen we de opdracht om van hieruit via Amsterdam (!) richting Noordwijk te rijden met in acht name van alle verkeersregels.

In het routeboek staat keurig vermeld waar de snelheidsborden en camera's staan!

We hadden zoveel met, over, en in de rally gepraat dat we, eenmaal op de autoweg op bekend terrein, gaandeweg over andere dingen gingen praten. Dat had waarschijnlijk zo veel impact dat we prompt bij Noordwijk weer eens een afslag misten.

We hebben toen maar weer onze eigen route gereden, mede omdat keren op een autoweg nu eenmaal niet toegestaan is.

Feestelijk kwamen we Noordwijk

binnen, althans zo voelden we ons. Mike toeterend en zwaaiend naar alles wat bewoog, waande zich even in een overwinningsroes.

"Is het nog feest Mike?" – "Ja, het is nog feest!"

Echt feestelijk werd het pas toen we de parkeerplaats van 'Huis ter Duin' op reden, en we werden verwelkomd door onze beide echtgenotes, kinderen, clubgenoten, sponsors en een heus dweilorkest

We hadden heel wat te vertellen, maar eerst moesten we nog het schavot over rijden, en tulpen in ontvangst nemen.

Daarbij kreeg ik eindelijk de gelegenheid om via de microfoon aan alle aanwezigen uit te leggen welk een bijzondere auto onze Corvaire eigenlijk is.



Klassiekerrit Brabant 14 oktober 2001

Clubleden,

Mijn naam is Guus Marinus. Naast de Corvairclub ben ik ook lid van een andere oldtimerclub in onze omgeving (Brabant), te weten "Goud van Oud".

Wij zijn liefhebbers van oldtimers van allerlei merken en organiseren een keer per maand een rit.

Samen met enkele andere clubleden organiseer ik een rit op 14 oktober van dit jaar, en wil jullie middels dit schrijven uitnodigen hier aan deel te nemen.

We hebben een opkomst van circa 30 auto's per rit, en zelf rijd ik dan in mijn Monza coupe van 1962 die al twintig jaar in ons bezit is.

Mike Cramer, die al een keer heeft meegereden in een van onze ritten kan jullie meer inlichtingen verschaffen. Hij zal jullie ook drie weken van te voren een uitnodiging sturen. Ik hoop dat er een aantal Corvairs zullen meedoen aan deze rit.

Breng gerust vrouw/vriendin/kinderen mee want iedereen van het gezin moet er van kunnen genieten.

Groetjes van Rita en Guus Marinus.

Heb je vragen, bel dan gerust Mike of mij: 013-5713081



Corvair zoekactie

Geen Corvair spotters in deze uitgave, maar wel een onderwerp dat nog interessanter kan zijn.

We gaan een beetje op de Sherlock Holmes toer en proberen uit te zoeken waar onderstaande foto's gemaakt kunnen zijn en wie daar op staan. Als de auto's nog bestaan zou dat helemaal mooi zijn.

De foto's met het verzoek te determineren, ontvingen we via Thomas Stingl (Dld) van ene Matt, waarvan we ook (nog) niet meer gegevens hebben dan alleen dat hij in de USA woont. Ze kwamen over de elektronische snelweg en de kwaliteit is (dus) niet optimaal.



De lichtgekleurde Corvair 1960 met de man op het scherm is lichtgeel van kleur. Daar dit volgens de boeken geen optie was, zal dat Crocus cream zijn geweest (kleur nr 925)

Als de wagen werkelijk geel is, zijn we weer een eindje dichter bij de ontknoping of GM-Antwerpen in die tijd nu wel of niet eigen kleuren gebruikte. We weten dat GM-Zwitserland op de Corvairs een eigen interieurlijn hanteerde die afweek van de in Amerika geproduceerde modellen.

De foto hiernaast, ook een '60er maar rood, met vrouw en kind is vermoedelijk gemaakt tijdens een uitstapje ergens op de Veluwe. We zien in ieder geval heidevelden op de achtergrond. Aan het kenteken DK met op het eind 49 (?) zullen we waarschijnlijk niet veel hebben tenzij iemand de kentekenregisters weet na te pluizen. Wie denkt iets te kunnen vertellen over deze foto's, laat ons dat natuurlijk weten.



Daarnaast is er een zekere Mevrouw Hegeman die zoekt naar haar voormalige groene Corvair met het kenteken MZ-43-08. Het is (was) een vierdeurs sedan uit 1960 of '61. De kans dat er nog iets van deze wagen teruggevonden zal worden is natuurlijk bijzonder klein, maar je weet mar nooit. We gaan Mevrouw Hegeman in ieder geval vragen of ze nog foto's van deze wagen heeft

Advertenties

Nederland:(aangeboden)

Corvair Monza sedan 1967 te rest.
Blauwmet. /int. Blauw fl.3500
J. vd Worp 020-4 11 05 89

Corvair Monza conv. 1967 110pk
rood, witte kap van fl.15.000 nu
fl. 9950 Kooy Baarn 035-5413500
(Gezien door Ad Dijkstra 033-
4724586)

Corvair 500 coupe '69 140pk
blauwmet. PG. Gerest. auto met
zeer veel documentatie.
Geen kenteken. Fl.13500
'Classic Car Expert' Alphen
a.d. Rijn. Tel. 0172-44 26 60

Corvair Monza conv. 1963
Rood/witte kap, zwart int.
Calif. imp. Fl. 16000
Breda Tel.076-5 21 81 43

Corvair Monza coupe '63 wit
Ned. kent. 0032436674773

Corvair Monza '67 coupe
Lichtbl.met. spaakwielcovers
Prijs fl.13.500, zonder kent.
fl.12.750 Tel.045-5250787

Corvair coupe 1963 wit, nieuw
interieur fl.12.750 S&S Classics
Tel. 06-25509112 / 06-55526083

Corvair coupe feb. 1969, orig.
140pk blauw/blauw. Goede staat.
Fl. 10.000. M. Maasland Katwijk
ad Rijn. Tel. 071-4017362

Corvair '63 coupe PG wit, met
brandschade in motorruimte. Nwe.
carb. Vr. Prijs fl.3000 R. vanDijk
Nieuwe weg 37 Noordwolde

Onderdelen (aangeboden):
Nwe. band voor Corvair; 185/70R
1386T merk Viking geen white
wall, M. Cramer 020-6929425 of
mrcramer@chello.nl

Corvair 1960 vr. pr. Fl. 49.500 (?)
Van Vliet Woerden

(gevraagd):
Voorbumper FC, liefst chroom,
enige roest geen bezwaar.

J.v.d. Worp Tel. 020-4 11 05 89

Corvair cabriolet gezocht;
Arthur Ernon, Grtotestraat 2 6325
EA Berg en Terblijt tel.043-
6040364

Turboblok. Of delen hiervan.
Ook **voorruit**, alles LM Tel. 046-
4516323 of jmljanssen@wxs.nl

Motorbeplating nr 15 + nr.5
tekening Clark's catalogus pag.162
used parts. Tevens thermostaten
CU 528 Mike Cramer 020-
6929425 of mrcramer@chello.nl

Diversen (gevraagd):
Bouwpakketten uit '60 & '70.
Gebouwd, ongebr., dozen, catalogi.
Alles is welkom, ook **boeken** of
tijdschriften over "customs & hot
rods". Ad Dijkstra 033-472 45 86

België (aangeboden):

Corvair Monza 1968
Mecanic Import St. Truiden
Tel. 0031 - 11 69 58 44

Corvair Monza cabriolet 1963
Goede staat tel 02-538.74.32
Rue de la Ruche 1 Bruxelles

Voor restauratie of onderdelen:
Corvair sedan '60 Bfrs.45.000
Corvair conv. '62 " 75.000
Corvair coupe '65, samen met
sedan voor onderdelen Hfl. 2000
Herwig Beckers Tel. 02/532.28.84

Frankrijk(aangeboden):

Corvair Monza coupe 1961 PG
groen met.(nw.) F.fr. 50.000
Tel 05 61 86 44 75 Toulouse

Corvair Monza coupe 1964
wit/rood (gerest.) voorfr.'61
F.fr.55.000 Cote d'Azur
04 93 77 03 01

Corvair Monza coupe 1961
zwart/rood staat onbekend,
F.fr 10 000 Noord Frankrijk
03 83 22 97 46

Corvair Monza sedan 1966 (140
pk) blw. met. nw. in Concoursst.
F.fr 60 000 Mulhouse
Tel. 03 89 83 10 00

Corvair 700 sedan 1960 PG Grijs
met. Voor ond. of rest.
Lopend F.fr 5000 Chatellerault
Tel. 01 43 19 39 37

Corvair Monza coupe 1966 PG
140pk grijs/zwart 13.800 km
F.fr 60 000 Tel. 05 62 31 96 29

Corvair Monza conv. 1965 PG
110pk rood/rood dak wit
F.fr 35 000 Omg. Rennes
Saudrais 06 07 79 99 83

Corvair Monza conv. 1962 PG
rose/grijs, int. slecht nw. dak carr.
matig inf. Leon Janssen, F.fr 12000
St.Flour (Z.Fr.) Mr. Ponsard
Tel. 04 71 60 41 70

Corvair Monza coupe 1967
Corvair 500 sedan 1966 te rest.
Vele onderdelen.samenF.fr 32 000
Vierzon Tel.0248 51 56 05

Corvair Corsa conv. '66 140pk
Rood/zwart, wit dak spaakw.
4-bak Calif. Imp. F.fr 80 000
Neuilly 01 49 92 52 52

Corvair Monza coupe 1962 PG
102 pk creme/rood staat stil sinds
1980 F.fr 10 000
Perpignan 04 68 34 95 15

*De redactie aanvaardt geen enkele
aansprakelijkheid voor de inhoud van de
advertenties.
Om een indicatie te krijgen over de prijzen
in Frankrijk, deel deze door drie.
België, Duitsland en Frankrijk zijn E.U -
landen, dus geen invoerrechten en BTW.*

Duitsland (aangeboden):

Corvair 4drs. Sedan blauw met.
Ingo.illinger@corvair.de

Corvair convertible 1965
donk. Blauw/blauw
Roland Mehl 0049-721-849985

Corvan'63 orange, uitgev. als
camper. Runs & drives good
Thomas Stingl 0049-179-2060174
Of ts@corvair.de

Corvair convertible '61 prijs en
kleur onbekend. Klaus Dibbern
Kdibbern@denc.de

All In the Family

Ron Moss

Roll back the clock to early December 1961 in a small town 50 miles northwest of the nation's capital. Here's the scene: a paper boy is leaving a copy of the Baltimore Evening Sun at one of his stops when a shiny new car rolls up the driveway for the first time. The ninth grader who already is a serious car nut greets his customer, Mr. Keller, and looks over the Honduras Maroon 1962 Corvair station wagon briefly. At the time yours truly, that paperboy, was more interested in the hot cars of the day such as 406 Ford Galaxies, 409 Super Sport Chevys, or 421 Pontiacs. But this story is about the sedate little 80 horsepower wagon and its short path through the next 35 years.

On November 22, 1961, a Model 735 Corvair was shipped out of the Willow Run plant in Ypsilanti Michigan on its way to the Model Garage, Inc., the Chevrolet-Pontiac dealership in Middletown, Maryland. The car had been ordered by Mr. Russell Keller, who operated the Sinclair service station in that same town. Mr. Keller was an avid golfer and he wanted a small runabout that he could stick his clubs in to take to the country club about five miles away. Mr. Keller and his wife Lorraine also owned a 1958 Cadillac Sedan de Ville and they generally used that for trips. As a result, the little Corvair did not see many miles roll up over the next seven years. Also, since Mr. Keller owned a service station, the car was carefully maintained.

By the fall of 1968, Mr. Keller had sold the station and taken a position with the State Highway Administration and got the use of a State car in the bargain. The Caddy was getting long in the tooth and they didn't really need two automobiles anymore, so the Kellers traded in both cars for a new 1969 Pontiac Bonneville. They got the new car from the same dealership, Model Garage Chevy-Pontiac.



One of the owners of the Model Garage, Mr. Cyrus J. "Mike" Rudy was of course aware that 1969 was to be the final year of production for Corvairs. Additionally, he was keenly aware that the '62 700 station wagon he had sold the Kellers was pretty rare and was in very good condition. Mr. Rudy decided to purchase the car from his company for his own use. Of course, there were always demonstrators for family use and the Corvair would mostly be driven the three blocks from home to the dealership.

In 1973, the Corvair was beginning to show some normal wear and tear, so Mr. Rudy had his body shop person, Marty Fisher, a high school classmate of mine, refresh the car in a manner which would not be considered a true restoration. The exterior was repainted with DuPont Acrylic Lacquer which was very close to the original Honduras Maroon. New headlight bezels and rear license plate light bullets were installed, and a good used \$10 hood replaced the original which had an unfortunate incident with a gate. On the inside, a new seat cover donated very durable fabric which was stitched into the original vinyl front seat. Mr. Rudy continued to use the car until 1976 when he retired it to his garage at home. At that time, the wagon had just under 52,000 miles on the odometer.

During my high school years I began dating Mr. Rudy's daughter Faye, who I am proud to say became my wife. Of course, I had several occasions over the years to drive the Corvair wagon including a few trips to Washington, D.C. On

those occasions, the little red wagon certainly got curious looks and the usual "what is it?" remarks. In 1982, Faye's dad signed the car over to her with the intent of it being handed down to our son Rudy who was 10 years old then. Over the years, my in-laws drove many cars but few that they actually owned personally until Mike retired in 1978 after 44 years with the dealership. This Corvair wagon was the one car that they owned the longest, and the Rudys were always proud of the unique automobile.

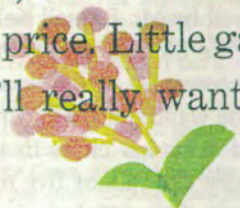
Over the rest of the 1980s, the car was only driven occasionally and I gradually began the process of detailing it. In 1988 we displayed the wagon at a special celebration for the 75th anniversary of the Model Garage. Then in June 1991, I drove the wagon to Leesburg, Virginia, about 40 miles away, for its first real judged show and came home with a third place trophy. Our entire family thought that Mike would be so proud that the Corvair was a trophy winner; he had just lost a short battle with cancer in January 1991.

We have been taking the wagon to several shows each year and enjoy telling the curious inquirers about Corvairs, how Ralph Nader did not kill them, and many other interesting facts. Over the past few years, the shocks have been replaced, radial tires mounted, and all new ignition parts installed. As we approach the new 21st century and the wagon nears its 38th birthday, it still has just under 54,500 miles. Our family continues to keep the car going while keeping it as original as possible. ④



Small wonder—with a wonderful ride!

In a Corvair even a ho-hum trip through town can be a happy experience. You not only don't mind the traffic, it's kind of a challenge to your Corvair's lighthearted handling and nimble reflexes. Same goes for parking. You'll get a real boot out of driving this car. And practical, too. Air-cooled rear engine (no water, no antifreeze). Virtually flat floor. Independent suspension at all four wheels. Low price. Little gas. And a fold-down rear seat is standard. But we know why you'll really want a Corvair. Just drive one and you'll know, too.



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

Four models. *Practical four-door or sleek new two-door in standard or deluxe versions.*

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

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

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

Fold-down rear seat. *Converts into a station sedan with a total of 17.6 cu. ft. of extra storage space behind front seat.*

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

*Optional at extra cost.

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

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

the happiest driving compact car

corvair

by Chevrolet

