



Adopt a Highway

Tijdens onze Route 66 roadtrip kwamen we in New Mexico één van de vele Adopt-A-Highway borden tegen. In een split second zagen we "Corvairs of New Mexico" op het bord staan! Op de rem, alarmlichten aan, en via de vluchtstrook achteruit terug naar het bord. Ik wist dat Corvairs of New Mexico ook op Facebook zit, dus ik heb contact gezocht en via een clublid ben ik in contact gekomen met de voorzitter van de Corvairs of New Mexico club.

Hoi Ralf,

Bedankt dat je contact met ons hebt opgenomen. Dave vertelde dat je contact met hem hebt gehad via Facebook, en mij heeft genoemd om je vragen te beantwoorden. Ik beantwoord je vragen graag.

Adopt a Highway is een programma waarbij organisaties afspreken om afval en rommel op te halen langs een aangewezen stuk snelweg in ruil voor een bord met reclame voor hun organisatie. Hiervoor hoeft je niet te betalen. We komen de tweede zaterdag om 8:30 uur bijeen en halen meestal een uur lang afval op. We doen dit van maart tot oktober. De club doet dit al 25 jaar en ikzelf help al 5 jaar mee. Zo lang ben ik ook lid van de club. Zoals je op de foto's kunt zien, blijven we meestal bij elkaar en kletsen we tijdens het werk. Ik ben de lange, slanke man met de hoed en bandana op de eerste foto. Dave staat links op de tweede foto. Wij zijn verantwoordelijk voor het gedeelte van mijl 5 tot mijl 6 op Route 66 ten oosten van Tramway Boulevard. Dit is een populair gedeelte voor klassieke auto's, motoren en fietsers. We krijgen regelmatig bedankjes van de fietsers voor onze inzet.

Morgen zal onze club de Corvairs showen op de New Mexico State Fair. Een traditie die al 30 jaar bestaat. Ik stuur je ook wat foto's van dat evenement voor je nieuwsbrief.

Groetjes

Gregory Nelson - President-CNM



Het Adopt a Highway programma is een promotiecampagne uitgevoerd door de Amerikaanse overheid, en overheden van landen buiten Noord-Amerika, om vrijwilligers aan te sporen een bepaald traject van de snelweg vrij van zwerfvuil te houden. Als beloning hiervoor komt de naam van de vrijwilligersorganisatie op een bord langs de snelweg te staan. Het programma is in Texas ontstaan, toen een ingenieur van het Texas Department of Transportation afval van een truck af zag vallen. Het opruimen was kostbaar, en daarom werd er een oplossing gezocht door vrijwilligers in te schakelen bij het opruimen van het afval. Vrijwilligers krijgen een veiligheids-training en moeten reflecterende vesten dragen. Het programma bleek zeer succesvol te zijn en werd uitgebreid naar 49 staten, Puerto Rico, Canada, Nieuw-Zeeland, Australië en Japan.



2

Adopt a Highway

3

van de Stuurgroep

4

Zomerriit

6

Oost versus west
Twee Buitenbeentjes

9

Bij deze stelt
David Kupperman zich voor:

10

Corvair Live

12

"Unsafe at Any Speed"

14

Uit de oude doos:
Kleine Corvairs toen en nu.

16

Corvair hobby met werk
(deel1):

16

Gene Winfield

Zondag 9 November**Clubblad sponsors**
PEETERS
DRUK EN PRINT
**Colofon**
Redactie en uitgave: Corvair Club Nederland
KVK-nummer: 92470939

 Corvair Club Nederland is een autoclub met
liefhebbers van de oldtimer Chevrolet Corvair
Lid worden:
 Door storting van € 52,00
Jaarlijkse contributie plus € 7,00 inschrijf kosten.
rekening nummer: NL71 INGB 0007 8149 05
Jaarlijkse contributie € 45,00

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

Penningmeester
Heleen Prinsen
Penningmeester@corvair.nl

Leden & Lidmaatschap:
Pieter Klinker
Leden@corvair.nl

Communicatie & Social Media
Linda Sprangers
communicatie@corvair.nl

Merchandise
Heleen Prinsen
Merchandise@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Sponsor
Jan Geneugelijk
sponsor@corvair.nl

Algemeen stuurlid - Welkomstverhalen
Jaak Eijkelenberg
verhalen@corvair.nl

Clubsite: www.corvair.nl

Leden login: 2025Nader

Van de Stuurgroep

Voorwoord – herfst 2025

Beste leden,

De zomer ligt alweer achter ons en langzaam maar zeker maakt de herfst zijn intrede. Terwijl de bladeren van kleur veranderen, werkt ook onze stuurgroep gestaag verder aan de ontwikkeling van de club. De vakantieperiode zorgde voor een rustiger tempo, maar vanaf dit clubblad pakken we de draad weer volop op.

In dit nummer lees je onder meer het verslag van onze tweede meeting. Deze hebben we op een vernieuwde manier aangepakt en binnenkort volgt een evaluatie, zodat we toekomstige meetings steeds soepeler kunnen organiseren. Daarnaast zijn er administratieve stappen gezet, zoals het bijwerken van de AVG-documentatie en het nalopen van lidmaatschapsgegevens. Ook de vele nieuwe leden die zich de afgelopen periode hebben aangemeld, worden hierin meegenomen – van harte welkom allemaal!

Op bestuurlijk vlak staan er ook veranderingen voor de deur. Jan en Pieter worden toegevoegd aan het KvK-register en Jaak heeft aangegeven zijn bestuursfunctie per volgend jaar neer te leggen. Zijn inzet, betrokkenheid en toewijding aan de opbouw van de club zijn van grote waarde geweest. Gelukkig blijft hij verbonden aan het clubblad met de geliefde verhalen over onze nieuwe leden. Het bestuur blijft bestaan uit vijf personen. Bij deze willen we Jaak alvast een warm dankjewel geven voor alles wat hij voor de club heeft betekend én nog steeds betekent.



Verder willen we alvast wijzen op de komende Kennis & Koffie-techniek middag op zondag 9 november in het Corvair Club Café te Waspik. Met een vervolgverhaal van Wim Boon over carburateurs en een bijdrage van Wim Smit (onderwerp volgt nog) belooft dit opnieuw een interessante en gezellige bijeenkomst te worden. Ook werken we aan een 'Late Model'-variant van het K&K-logo en een tweede merchandise-lijn, zodat zowel early- als late-liefhebbers iets passends kunnen vinden.

Tot slot: de stuurgroep komt binnenkort weer digitaal samen om de koers van de club verder bij te sturen waar nodig.

Veel leesplezier gewenst met dit clubblad!

Met vriendelijke groet,
De Stuurgroep

Zomerrit

De rit van Corvair Club Nederland, 16 augustus 2025



Er zijn van die weekenden waarop een mens zich verheugt. Voor mij horen daar in het bijzonder de ritten met één van mijn klassieke auto's bij. Te klagen had ik recentelijk bepaald niet: een weekend met de Ford Taunus 12M P4 /P6 club in Gütersloh in Duitsland, afgelopen weekend met het Tatra Register Nederland in Garderen op de Veluwe en last but not least, de rit van de Corvair Club Nederland half augustus. Het was de rit met de Corvairs die dit rijtje nazomerse evenementen opende. Ik rijd graag met de Corvair: een bijzondere auto, uiterst comfortabel, een goed werkende kachel en als enige van mijn oldtimers voorzien van een automaatbak. En dat is lekker hoor, zo'n Powerglide, al heb ik met dubbelklutsen – tussengas ook geen probleem. (Voor de iets minder ouderen onder ons: dat is hoe je met een ongesynchroniseerde versnellingsbak om moet gaan.....) Er zat wat mij betreft maar één klein vliegje in de soep: het was een dag, géén weekend! En dik 130 km heen, dan een rit van een goede honderd kilometer en dan nog eens die 130 terug naar Friesland, dat is me eigenlijk wat te veel van het goede, hoe veel ik ook van autorijden houd! Maar als Linda ons uitnodigt, dan komen we.

Kort en goed besloot ik om er zelf een weekend van te maken en zocht onderdak voor de nacht van zaterdag op zondag. Aangezien de precieze start van de rit pas laat bekend werd, gooide ik mijn net wijd bij het roemruchte booking.dotcom en een veelheid aan min of meer illustere hotels passeerde de revue. Met of min of meer illustere prijskaartjes, waar je niet altijd vrolijk van wordt. Totdat mijn oog viel op de StayOkay. Dat is wat vroeger bekend stond als de jeugdherberg. In mijn jonge jaren veel gebruik van gemaakt over de hele wereld, maar al decennia uit mijn blikveld verdwenen – tot nu toe. Deze leek gunstig gelegen in Bunnik, wat later inderdaad redelijk in de buurt van de start in Lage Vuursche bleek te zijn. Gevestigd in historische panden, vlakbij het Fort Rhijnauwen. En dat voor € 37 per nacht, inclusief ontbijt. Ik sloeg meteen toe en heb daar geen moment spijt van gehad. Afwassen zoals vroeger hoef je niet meer en corvee is afgeschaft. Wel een prima bed, krachtige douche en een gezellig terras waar ze een eenvoudige doch voedzame maaltijd serveerden. Een internationaal gezelschap: 's avonds had ik al uitgebreide gesprekken gevoerd met een meisje uit Spanje en een jongen uit



Litouwen. En 's ochtends een ontbijt dat niets te wensen overliet!

Het moge dan ook geen verbazing wekken dat ik mij in opperbeste stemming naar de auto begaf. Niet dat ik meteen in kon stappen en wegrijden, want een Amerikaan die een fietstocht door Europa maakte, stond de Corvair uitvoerig te bewonderen. Uiteraard kende hij Chevrolet en ook Corvairs, maar een stationwagon had hij nog nooit gezien.

"Had iemand in de States mij er over verteld, ik had het niet geloofd!"

Na dit vriendelijk intermezzo kon ik me naar Lage Vuursche begeven.

De ingang naar de parkeerplaats van Restaurant de Bosrand miste ik ondanks verwoede pogingen om mij derwaarts te dirigeren, maar dat was dankzij twee behulpzame wandelaars gauw verholpen, zodat ik toch nog op de juiste plaats terecht kwam.

Gezien de schitterende weersomstandigheden was het niet meer dan logisch dat de Corvair liefhebbers zich op het terras hadden verzameld. Enthousiast werden oude bekenden begroet en nieuwelingen voorgesteld, waarbij zowel koffie als gebak eer werden aangedaan. De financiën





werden afgehandeld – Ordnung muß sein! – en de stickers uitgedeeld, wat inmiddels een leuke traditie is.

Na de koffie begeven we ons naar het parkeerterrein en in een fraaie stoet rijden de Corvairs door het bosrijke landschap. Je zou het niet zeggen, maar dit is tegenwoordig wolvengebied. Gelukkig komen we er geen tegen!

Ineens rijden we langs Paleis Soestdijk, vroeger de woonstee van Koningin Juliana en Prins Bernhard. Jammer dat dit historische gebouw aan de commercie ten prooi is gevallen. Gelukkig staan de levensgrote standbeelden van Koningin en Prins nog in de voortuin.

Rustig rijdend over de binnenwegen en snelwegen vermijdend komen we door alleraardigste dorpjes. Dat is het leuke van ritten met klassieke auto's: je gaat niet simpelweg van A naar B, maar meandert in een grote cirkel door het landschap.

Ook een enkele onverharde weg komen we nog tegen. Wie wist dat ze in ons overvolle landje nog bestaan? Heleen en Erwin Prinsen, die deze tocht hebben uitgezet, hebben er echt wat moois van gemaakt.

Heel bijzonder is de tocht over de hoge, smalle en vooral kronkelige rivierdijken. We komen langs de beroemde stuw, maar zien geen kans om er gauw een plaatje te schieten.



De Neder-Rijn glinstert in de zon, in de grasgroene uiterwaarden dartelt het jolige vee. Die veeroosters in de weg -KRRRENNKGEDENG!! – zorgen er voor dat de dieren op hun plaats blijven. Van de chauffeurs wordt desondanks de nodige aandacht verwacht, want niet alleen wij zijn vandaag op weg, maar ook ongekende hordes fietsers, wielrenners en motorrijders. Bestuurders van andere klassieke auto's groeten ons vriendelijk., de wielrenners iets minder....

In het pittoreske boerendorp Cothen aan de Kromme Rijn, met een geschiedenis die tot in de Middeleeuwen teruggaat laveren we door de smalle straatjes en over een iel bruggetje naar het restaurant De Jonge Graaf.

Na de lunch gaat de rit verder over de Lekdijk en weer wordt er de nodige stuurmanskunst verlangd! Bij slot Zeist leggen we nog een fotostopje in. Er wordt vlijtig gefotografeerd., waarvan de neerslag

ongetwijfeld in het clubblad zichtbaar zal worden!

Zo komen we uiteindelijk weer terug in Lage Vuursche, waar we het parkeerterrein weer met onze bijzondere bolides vullen. Had ik trouwens Daffie al genoemd? Geen Corvair, maar een stuk Nederlandse automobielsingeschiedenis!

Een hapje, een drankje, een verhaaltje. De stand van zaken aangaande restauraties en plannen.... Ik ben onder de indruk van de plannen van Mika!

Dan is het tijd om huiswaarts te keren: nog een hele rit voor de boeg. Dank aan de organisatoren van deze geslaagde dag! We komen graag nog eens terug.

Even voor Lemmer word ik ingehaald door de gele convertible van Pieter. Twee Corvairs tegelijk zoevend over de snelweg is ook in Friesland een bijzonder gezicht! Een waardig einde van een mooie dag...

Peter Visser.

Oost versus West

Twée buitenbeentjes



Een witte Chevrolet Corvair komt de straat binnenrijden in Boston. Gezellig, daar komen Uncle John en Aunt Nancy met de kids op familiebezoek. Dat wordt weer een leuke zondagmiddag met een gezellige barbecue aan de 'pool' en na afloop een ijs je. Aan de andere kant van de wereld rijdt een zwarte Tatra een straat in Praag in. De bewoners duiken verschrikt weg: bij welk huisnummer zou hij stoppen? Want één ding is zeker: het lot van de ongelukkige zal zeer onzeker zijn als hij eenmaal door de mannen van de Státní bezpečnost, de Tsjechoslowaakse staatsveiligheidsdienst, met zachte dwang op de brede achterbank wordt neergezet. Dit zou zomaar eens de laatste keer kunnen zijn dat zijn achterwerk in aanraking komt met een zachte zitting... Oost versus West, een groter contrast lijkt niet denkbaar. En toch vertonen de auto's veel overeenkomsten.



Oost versus West dus. Maar ook: beide royale, ruime wagens. Een grote zes- of achtcilindermotor. Achterin de auto geplaatst. Luchtgekoeld. Buitenbeentjes met overeenkomsten dus. De redactie heeft Wim Boon en Bart Zijdenbos bereid gevonden om te ruilen van auto. Wim in de Tatra van Bart; Bart in de Chevrolet van Wim. Oost versus West. Plaats van delict: de Bata-fabriek in Best-Batadorp. Ook Tsjechisch, net als Tatra. Geniet mee!

Tatra T603: typisch atypisch

Tsjecho-Slowakije was het technologisch meest vooruitstrevende Oostblokland. Autofabrikant Tatra belichaamde die innovatie. Al in 1934 bracht het de gestroomlijnde T77 uit, een pionier in aerodynamica. In 1954 kreeg Tatra toestemming om een luxe sedan te bouwen: de T603. Gepresenteerd in 1956 op de Brno Motor Show, had hij een luchtgekoelde 2,5-liter V8 achterin, goed voor 95 pk en een topsnelheid van 160 km/u dankzij een lage CW-waarde van 0,36.

In tegenstelling tot de Corvair van Wim was de T603 allerminst een auto voor het volk. Nee, hij was bedoeld voor partijbonzen en regeringsleden. En de Staatsveiligheidsdienst natuurlijk. Want zoals George Orwell al schreef: "All animals are equal, but some animals are more equal than others." De eerste versie, T603-1, had drie koplampen onder glas, waarvan één meedraaide met het stuur. In 1962 volgde de T603-2 met 105 pk en dubbele koplampen. De T603-3 uit 1968 (zoals die van Bart) kreeg schijfremmen en subtiële

designwijzigingen. Deze versie bleef tot 1975 in productie. Van alle T603-modellen samen werden slechts 20.422 exemplaren gebouwd — grotendeels met de hand.

De Tatra T603 van Bart

Bart heeft tientallen auto's gehad, van Mercedessen tot twaalfcilinder Jaguars. Wat bracht hem op het spoor van een Tatra? "Nieuwsgierigheid," zegt hij. "De Tsjechen waren altijd al technologisch creatief. De Jawa Perak motorfietsen waren na de oorlog al modern, en Tatra was dat ook." Na meer dan tien jaar zoeken vond Bart in Frankrijk een Tatra uit 1970. "Er stond een laag water in, en onderhuids was hij slecht. De buitenkant heb ik zo gelaten." De V8 en versnellingsbak moesten eruit. Niet voor revisie, maar omdat de achterwielophanging verrot was: de veerschotels waren compleet verdwenen. De vloer was nog goed. "Daarom bleef het water erin staan," grapt hij. De isolatie onder het tapijt was doorweekt en moest vervangen worden. Ook het remsysteem kreeg een opknappbeurt. Onderdelen zijn verrassend genoeg nog steeds te vinden. "Auto's werden in het Oostblok eindelijk rijdend gehouden," legt Bart uit. "Ik heb een voorraad liggen. Je bestelt ze via Tsjechische sites, vaak zonder foto's. Je weet dus niet altijd wat je krijgt."

Voor zover Bart weet, was zijn Tatra nooit in dienst van de Státní bezpečnost. Maar zoals zoveel Tatra's was de auto ooit een overheidsauto, een dashboardplaatje met 'Landbouwexpositie' bevestigt dat. De gemiddelde Tsjechoslowaak kon zich er

	Tatra 603-2	Chevrolet Corvair 769 A
Bouwjaar	1970	1961
Motorconfiguratie	Luchtgekoelde V8	Luchtgekoelde 6-cilinder boxer
Cilinderinhoud	2.5 liter	2.4 liter
Vermogen	95 pk (70 kW)	80 pk (60 kW)
Koppel	175 Nm	150 Nm
Versnellingsbak	4-traps handgeschakeld	4-traps handgeschakeld
Vering	Olie-gedempte schroefveren	Onafhankelijke vering
Topsnelheid	160 km/h	160 km/h
0-100 km/h	Ongeveer 14 seconden	Ongeveer 16 seconden
Wielbasis	2.650 mm	2.590 mm
Gewicht	1.380 kg	975 kg
Lengte	4.720 mm	4.380 mm
Breedte	1.750 mm	1.680 mm
Hoogte	1.500 mm	1.360 mm



immers simpelweg geen veroorloven. De teller staat op 69.490 kilometer, maar Bart vermoedt dat het er veel meer zijn. "Het zouden er zomaar een miljoen kunnen zijn," zegt hij droogjes. "Zoals gezegd: auto's werden daar permanent opgeknapt."

Chevrolet Corvair

In de jaren '50 lijkt het in Amerika alleen maar te gaan om groot-groter-grootst. Dat is vooral ook in de auto's te zien. Alsof ze per strekkende meter verkocht worden. Om over de staartvinnen maar te zwijgen. De Europese fabrikanten zien hun kans schoon. Er is ook een markt voor wat compactere, zuiniger wagens. Vooral Volkswagen pakt die markt met de Kever (Beetle), die mateloos populair wordt in Amerika als tweede auto. Chevrolet ziet dat en ontwerpt de Chevrolet Corvair als antwoord: een compacte, innovatieve wagen met, net als de Kever, een luchtgekoelde motor achterin de auto. Maar wel van aluminium. Maar ook met



een onafhankelijke wielophanging rondom en een zelfdragende carrosserie, allemaal ongekend in het Amerika van de jaren '50. De 'badkuip'-lijn die helemaal rondom de auto loopt werd een voorbeeld voor Europese fabrikanten. Kijk maar eens naar de Fiat 1300/1500 en vooral naar de NSU Prinz. De ANWB prijst de wagen in haar roadtest de hemel in. De Corvair wordt een groot succes: In tien jaar worden er 1,8 miljoen van gebouwd.

De Chevrolet Corvair van Wim Boon

Wim is al van kleins af aan opgegroeid met auto's. De familie woonde boven Garage van Mill in Gorinchem, een General Motors garage. Zijn vader was er garagechef, later verkoper. Tussen 1960 en 1962 heeft de familie Boon dan ook drie Corvairs gehad. Het is duidelijk: de besmetting met het Corvair-virus van Wim moet in die tijd hebben plaatsgevonden. Een jaar of 15 geleden begon dat dermat te kriebelen dat Wim weer actief op zoek ging naar een Corvair. Hij overwoog zelfs om er voor naar de VS te gaan, want hier in Europa kon hij geen mooie vinden. Tot hij in 2012 tegen een rode Corvair-cabrio aanliep. Die heeft hij nog steeds. Maar in 2013 vindt hij in Rotterdam deze witte sedan. Het zeldzaamste type. En precies het type dat zijn vader vroeger ook had: een witte met blauwe bekleding. Alleen de sierlijsten aan de zijkant zijn anders. Bij Wim lopen ze door, bij zijn vaders auto hielden ze halverwege het voorportier op. Wim moest hem kopen!

Van de geschiedenis is weinig bekend, anders dan dat de Rotterdammer hem uit de VS geïmporteerd had en dat de wagen daarvoor 10 jaar in Florida (USA) en daarvoor in Nebraska (USA) heeft rondgereden. De wagen was in onberispelijke staat. Geen roest, terwijl de onderzijde

van de wagen gewoon nog onbehandeld staal was. De wagen kreeg snel een volledige Dinitrol-beurt. En vervolgens was het gewoon genieten voor Wim en zijn vrouw Cecile. Hoewel, af en toe moet er nu toch wel gesleuteld worden: onze vergelijkingstest moest twee dagen worden uitgesteld vanwege een mankement aan de stuurinrichting. En binnenkort moet de versnellingsbak worden gereviseerd. De synchromesh van de tweede versnelling heeft het begeven.

Wim achter het stuur van de Tatra

Een kleine instructie voor het afwijkende schakelpatroon van de stuurschakeling. Meer is er niet nodig om Wim volleerd met de Tatra van Bart op weg te sturen. Uw redacteur neemt plaats naast Wim. In eerste instantie twijfelt Wim nog of hij de juiste versnelling heeft ingelegd. En de acht zuigertjes stampen even driftig op en neer zonder dat er kracht van ze gevraagd wordt. Maar als helemaal bovenin de koppeling eindelijk tot aangrijping komt, weten Wim en de zuigers dat alles in orde is.

Wim geeft de Tatra meteen de sporen. Hij laat zich niet afremmen door de drempel die opdoemt. Geen probleem, de Tatra pakt hem soepel op, het veersysteem is op slechte oostblokwegen berekend. De motor laat zich goed horen, een machtig achtcilindergeluid. Het schakelen tussen de vier versnellingen gaat wat stroef. Je merkt dat er een enorm lang stangenstelsel zit tussen de stuurschakeling en de versnellingsbak die meters verderop achter in de auto ligt. Regelmatig voelt uw redacteur de bodemplaat onder z'n voeten bewegen als Wim van versnelling wisselt. Maar over de besturing en de remmen is Wim heel tevreden. Ook de prestaties zijn goed. Wel voelt zijn Chevrolet veel

lichtvoetiger aan. Dat kan wel kloppen, er zit meer dan 300 kilo verschil tussen de wagens. Z'n Chevrolet heeft wel een betere geluidsisolatie. En een gaspedaal met wat meer gevoel. Maar Wim is duidelijk onder de indruk.

Bart achter het stuur van de Corvair

Goedkeurend loopt Bart eerst een rondje rond de Corvair. "Mooie, slanke auto", zegt hij. Eenmaal achter het stuur is hij ook positief over het interieur: het typisch Amerikaanse dashboard in metallic blauw pas perfect bij de bekleding, is mooi afgewerkt en heeft in de loop der jaren niet veel geleden. Het is wel even wennen aan de driefersnellingsbak, ook omdat – zoals gezegd – de synchronisatie van de tweede versnelling niet in orde is. "Blijkbaar is drie versnellingen genoeg", constateert Bart. En inderdaad: de luchtgekoelde boxer achterin is soepel genoeg om geen vier verzetten nodig te hebben. En nu we het toch over de motor hebben: die vindt Bart prettig klinken, zijn Tatra klinkt wat rauwer. Bart ervaart de Corvair als minder snel dan de Tatra. "Maar dat kan ook beleving zijn", zegt hij. En wat vindt Bart van het weggedrag van de Corvair? "Natuurlijk is het ritje te kort om een goed oordeel te vellen, maar ik merk niks van het beruchte overstuur waar de auto om bekend stond", zegt hij. De remmen zouden volgens Bart wel wat krachtiger mogen. Maar hij is dan ook de schijven van zijn Tatra gewend, terwijl de Corvair het met trommels moet doen. Ook de draaicirkel is een stuk groter dan die van zijn Tatra. Dat blijkt als we bij Aquabest moeten keren: Wim doet het achter stuur van de Tatra in één keer, terwijl Bart met de Corvair een paar keer moet steken. Maar de eindconclusie van Bart laat geen twijfel: "Ik vind het gewoon een heel prettig rijdende auto."

Tenslotte

De laatste vraag van uw redacteurs is traditiegetrouw: zouden jullie van auto willen ruilen? Het antwoord vandaag is genuanceerder dan het "nee" dat we normaal te horen krijgen. Zowel Wim als Bart zou de andere auto er wel bij willen hebben. En daar klinkt een stuk wederzijdse bewondering uit. Toch? Oost versus West. Een gelijkspel dus.

Met dank aan het toezenden van dit artikel Wim Boom
Artikel uit Otoblik - 25nr2 -
Jan van Tiggelen, Henk Tenger en
Walfred Smulders.



Bij deze stelt David Kupperman zich voor:

Er zijn weer diverse leden bijgekomen wat dat betreft loopt het super dus als ik de verhalen krijg toegestuurd van deze nieuwe leden blijft deze rubriek goed lopen. Helaas laat ik wel eens een steekje vallen en begin er wat erg laat mee (Ralf zal soms wel moe worden om mij achter mijn vodden aan te zitten) maar ook de reacties die ik vraag lopen niet altijd goed. Dan vergeet ik het weer en als het zo ver is kom ik er achter dat er geen of nauwelijks reacties zijn binnen gekomen. Daarom zullen er soms korte berichten komen en wellicht zonder foto's erbij. Helaas het is niet anders.

Als nieuw lid van de Corvair Club zou ik mij graag aan jullie willen voorstellen. Mijn naam is David Kupperman, geboren in Utrecht op 30-04-1964, 61 lentes jong en wonende in Driebergen-Rijsenburg. Ik heb de Chevrolet Corvair Monza cabriolet

uit 1962 gekocht op een veiling. In mijn jonge jaren werkzaam op een verpleegafdeling ontmoette ik een collega Mike, hij wist mij te vertellen hoe mooi en goed de Corvair was, hij had zelf een coupe uitvoering. Ik ben een autoliefhebber en mijn hobby is er aan sleutelen.

Al jaren hou ik advertentie en veiling sites in de gaten en kwam de Corvair Monza cabrio tegen. Zag deze auto op een veiling site voorbij komen, ongezien geboden en gewonnen. Nu in het bezit van deze schitterende auto, rood met witte cabrio dak. Denk niet dat de kleur origineel is. Helaas was bij binnenkomst van de auto redelijk wat mis, V-snaar stuk, verstopte carburateurs en kapotte dynamo. Motor draaiende gekregen maar lekt nu olie. Er moet nog veel aan gebeuren knipperlichten, ruitensproeiers, toeter etc. Ik hoop via de club contacten te kunnen leggen om zo meer over deze bijzondere auto te komen weten en weer in goede

staat op de weg te krijgen. Alle adviezen en hulp zijn welkom. De techniek van deze auto's vind ik erg bijzonder en mooi. Ik ben nog in het bezit van een fiat 124 spider uit 1971, ook een hele leuke auto maar dan anders Met vriendelijke groet David Kupperman.

Aldus David, de collega Mike die hij noemde is natuurlijk onze Mike Cramer mede oprichter van onze fijne club met Leon Janssen. Mike had een witte 4 drs. Corvair nieuw door zijn moeder gekocht in het zwart die later ook weer in die zwarte kleur is terug gespoten. David van harte welkom namens alle leden en dat je de Corvair vlug klaar mag hebben om erbij te zijn met onze meetings. En voor advies is onze club behoorlijk actief op facebook.

Jaak Eijkelenberg



Te Koop bij Auto Mooij

Monza / Coupé / Super patina / 1963 / California

Hele unieke Chevrolet Corvair Monza Coupé uit 1963.

Auto rijdt prima, motor loopt super en bak schakelt zoals het hoort.

Zeer originele auto, uit California dus eigenlijk helemaal roestvrij.

Terwijl je van buiten wel de supergave patina hebt die alleen moeder natuur kan maken met de Californische zon!

Voor meer info kijk op: www.automooij.nl

Auto Mooij • Lange Vonder 16 • 5741 TT Beek en Donk • info@automooij.nl • 0492-778267
Bezichtiging: Ma - Vr 9:00-18:00 • Za 9:00-17:00 (Graag even bellen van te voren i.v.m. beschikbaarheid)



Een Corvair Late-Model vlotgetrokken door een trekpaard van de Amerikaanse Wegenwacht, 1970
Uit de Collectie 'Corvair Live!' van Ralf Verhees, Ruud Keers, Jaak Eijkelenburg en Hans Aarsman



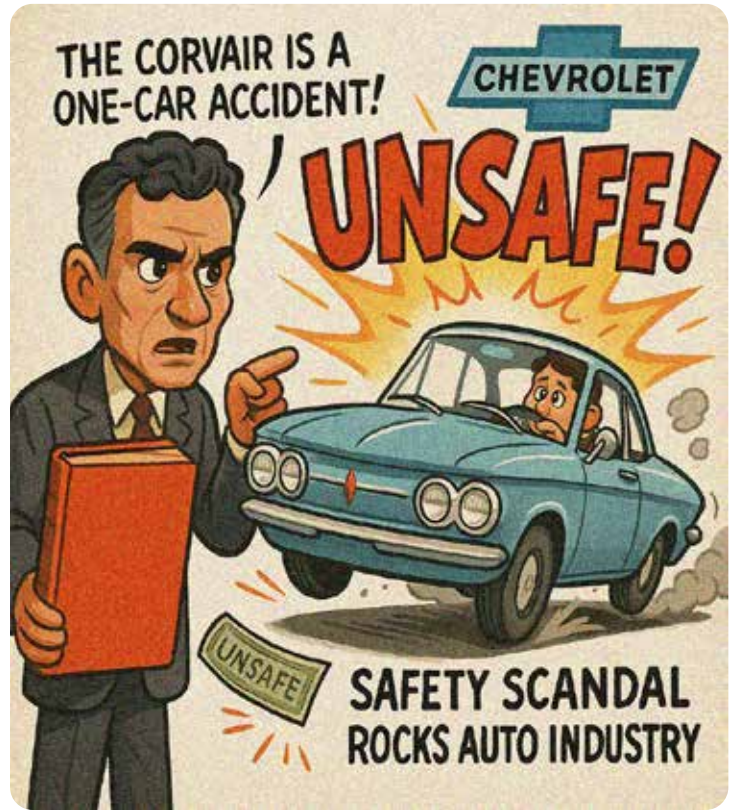
"Unsafe at Any Speed"

In november 1965 verscheen een boek in de Amerikaanse boekwinkels dat een schokgolf door de auto-industrie veroorzaakte: "Unsafe at Any Speed" van een jonge consumentenvoorvechter en advocaat genaamd Ralph Nader.

De centrale bewering van het boek? Dat autofabrikanten stijl en winst belangrijker vonden dan het leven van automobilisten. En de grootste boosdoener? De Chevrolet Corvair – een compacte auto met een achterin geplaatste motor die al sinds 1960 op de weg was. Nader noemde het een "one-car accident" (een eenzijdig ongeval) en betoogde dat de auto zelfs zonder externe oorzaak kon spinnen of over de kop slaan.

De eerste generatie Corvair had een pendelas achterwielophanging die de auto bij scherpe bochten of een verkeerde bandenspanning gevaarlijk onstabiel kon maken. Nader beweerde dat GM zich bewust was van dit probleem, maar ervoor koos niets te doen. Met uitspraken als "een triomf van stylingpornografie boven technische integriteit" hield hij zich niet in. Het Amerikaanse publiek was verbijsterd. Plotseling leken veel ongelukken logisch. Het Congres ondernam actie en droeg Nader op om te getuigen. In 1966 voerde de federale overheid, onder enorme publieke druk, de allereerste verplichte veiligheidsvoorschriften voor voertuigen in: veiligheidsgordels, energieabsorberende stuurkolommen en botsveiligheidsnormen werden de wet. Nader werd een nationale figuur – de Amerikaanse waakhond voor consumentenveiligheid. Maar de Corvair? Zelfs vóór de controverses waren de verkopen al gedaald. En toen het label "onveilig" er eenmaal op zat, was het einde verhaal. GM vernieuwde de achterwielophanging in 1965, waardoor de auto aanzienlijk stabiel werd. Maar tegen die tijd was de schade al

aangericht. De Corvair werd een symbool van bedrijfsnalatigheid. De productie ervan werd in 1969 stopgezet. Interessant genoeg voerde de NHTSA in 1972 haar eigen botsproeven uit en concludeerde dat de Corvair uit 1960-1963 niet



New 2019-2025 Clark's Corvair Catalog!

Free with a parts order (you pay shipping)

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



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

Order just a 2019-2025 Catalog

USA - order Cat-9 \$8 (catalog & shipping) using credit card or sent in money
International - you pay the actual shipping (starting at approximately \$30 shipping)

Clark's Corvair Parts®

400 Mohawk Trail, Shelburne Falls, MA 01370

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

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



gevaarlijker was dan andere auto's uit die tijd. Maar Nader verwierp die bevindingen en beweerde dat de overheid de auto-industrie beschermde. Of de Corvair echt een gevaar of een zondebok was, blijft tot op de dag van vandaag onderwerp van discussie. Veel eigenaren van klassieke auto's beweren dat ze met de juiste zorg volkomen veilig zijn. Maar één ding is zeker: Ralph Naders

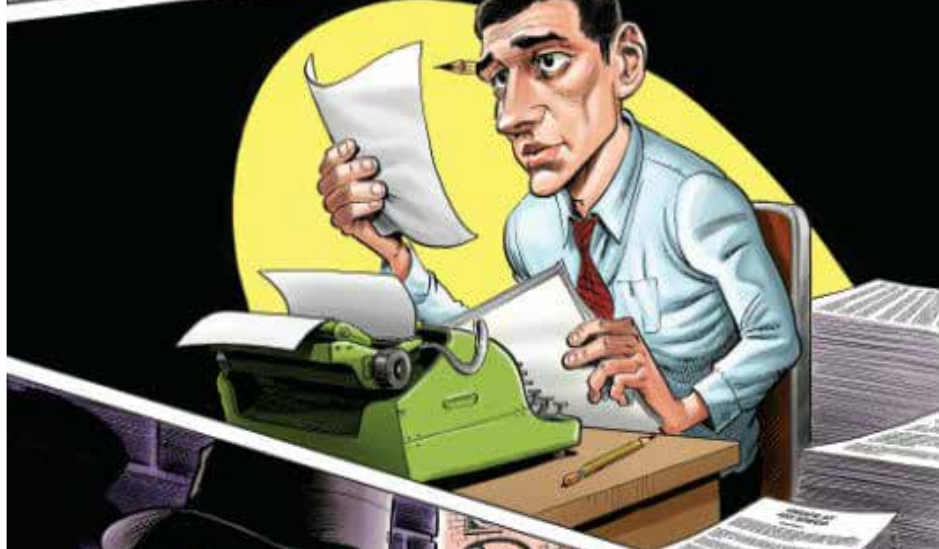
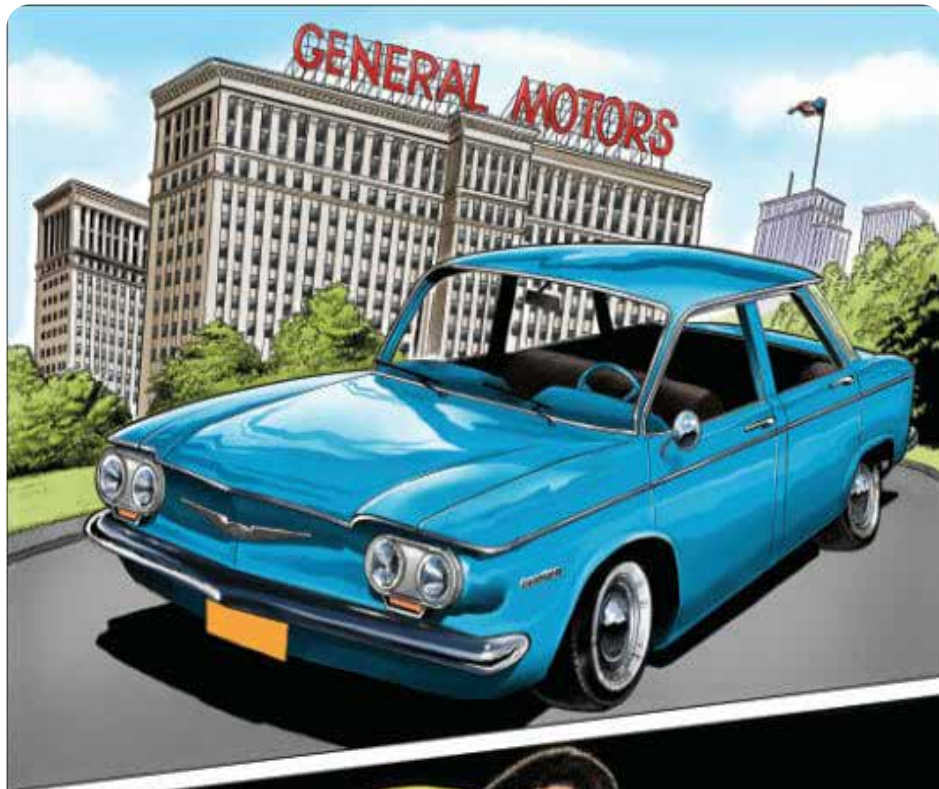
klokkenluidersbeleid veranderde de spelregels. Veiligheid – niet snelheid of stijl – stond centraal in autodesign. In de jaren 70 werden functies zoals veiligheidsgordels en een bekleed dashboard standaard. Die transformatie is – in ieder geval gedeeltelijk – terug te voeren op Nader en de Corvair. Dus wat denk jij? Kan één klokkenluider echt een hele industrie veranderen?

In dit geval deed hij dat. En hoewel Corvair-fans hun auto's nog steeds verdedigen, profiteren miljoenen automobilisten vandaag de dag van de veiligheidsnormen die uit deze controverses voortkwamen.

Ralf Verhees

Facebook: Motorland

Vertaald uit het engels



Poging tot laster

In november 1965 publiceerde Ralph Nader een boek getiteld *Unsafe at Any Speed*, waarin hij de veiligheidsproblemen van de Corvair, een populaire auto van General Motors, gedetailleerd beschreef. Uit angst dat het boek de verkoop van de Corvair in gevaar zou kunnen brengen, schakelde General Motors privédetectives in om bewijs te vinden over het privéleven van de heer Nader dat hem in diskrediet zou kunnen brengen.

Terugvechten

De heer Nader spande een rechtszaak aan tegen General Motors en beweerde dat de acties van het bedrijf zijn recht op privacy schonden. Hij beweerde dat de rechercheurs van het bedrijf zijn telefoon afluisterden, elektronische apparaten gebruikten om zijn privégesprekken af te luisteren, lastige telefoongesprekken voerden, zijn vrienden ondervroegen over zijn privéleven en vrouwen inhurden om hem te verleiden.

Schending van de privacy

De rechtbank oordeelde dat de heer Nader General Motors kon aanklagen wegens schending van de privacy op basis van zijn beweringen over afluisteren en elektronisch afluisteren. De rechtbank oordeelde dat de poging van General Motors om informatie te verzamelen een schending van de privacy kon vormen indien de gevraagde informatie vertrouwelijk van aard was en de gebruikte middelen onredelijk indringend waren.

De rollen omdraaien

General Motors betaalde Ralph Nader uiteindelijk \$ 425.000 om de zaak buiten de rechtbank te schikken en bood hem publiekelijk zijn excuses aan. Nader gebruikte het geld, na aftrek van zijn advocaatkosten en andere onkosten, om projecten te financieren, waaronder een onderzoek naar de veiligheid, vervuiling en andere zorgen van consumenten bij General Motors.

Uit de oude doos:

Kleine Corvairs toen en nu.

wat associaties en herinneringen rond modelletjes van de Corvair. Wie heeft hem niet gehad: de Corvair van Corgi? Zelf heb ik hem al zolang ik me kan herinneren. Ooit, als kind, nieuw gekregen. En elke keer als mijn vader het modelletje zag, deed hij de achterklep open en zei: "Jaha, die had een hele lange v-snaar". Als kind had ik geen idee wat een v-snaar was, maar uit de verjaardagskringverhalen, had ik wel onthouden dat je die in geval van nood kon vervangen door een nylonkous. En elke keer na de opmerking van mijn vader dacht ik dan weer: "En die kun je dan dus alleen vervangen met de kous van een hele lange vrouw...". Die Corgi ben ik op een gegeven moment kwijtgeraakt en toen hij definitief verdwenen leek, heb ik me erbij neergelegd. Als puber (ik vond mijzelf veel te oud om nog met speelgoed te spelen) hielp ik mijn vader bij het herinrichten van onze achtertuin. Met een schep zand kwam ineens dat Corvairtje boven de grond. Hij viel uit elkaar en het metaal was diep aangetast. De restanten heb ik als relikwie bewaard en later heb ik op een ruilbeurs een an-

dere gekocht, natuurlijk met die typische 'luxaflex' voor de achterraut.

Ook al heeft een tuin geen handen en vingers, blijkbaar lukt het toch een Corgi te demonteren! Mij is dat als kind nooit gelukt: hoe krijg je die klinknagels los waarmee de bodem aan de rest vast zit? Als jonge onderzoeker wilde ik best beter weten wat er nu allemaal binnenin zo'n modelletje zat. Gelukkig was er een ander merk waarbij dat makkelijker was: Tekno. Ik had van dat merk een Mercedes sportwagen, waarvan alle onderdelen bij elkaar gehouden werden door 1 enkel schroefje. En dat krijg je als 8-jarige wel los. Hoe klein ik ook was, ik was onder de indruk van de bouwkwiteit. De Mercedes bleek voor elk wiel een aparte schroefveer te hebben. Geen wonder dat die modellen van Tekno zo prijzig waren. In heel mijn jeugd heb ik er maar 2 gehad, beide Mercedes, gekregen van een rijke tante. Voor mijn ouders waren deze miniaturen gewoonweg te duur. Toen ik me meer in de diverse modellen van de Corvair ging verdiepen, kwam ik





erachter dat twee sportwagentjes van Tekno de conceptcar Monza GT voorstelden. En de GT klopt inderdaad aardig. Volgens het doosje was er ook een Monza Spyder. Wie hoopt dat ze daar een Monza SS mee bedoelen, komt bedrogen uit. Het is gewoon een GT, waarbij ze een stuk van het dak hebben weggelaten. De kinderlijke demontagedrang was bij Tekno blijkbaar bekend, want op een van de doosjes

staat hoe je een model open kan maken en welke onderdelen je dan allemaal zult tegenkomen. Achteraf gezien zijn deze modellen hun hogere prijs echt wel waard. De opengaande delen, de details en de 'correct' sturende voorwielen dwingen respect af. En 1 van de indrukwekkende metalen features link ik graag even aan een item uit mijn papieren archief. Met een knopje aan



de onderkant van dit model open je de 'clamshell' koplampen. Niet eenvoudig om dit in een stukje kinderspeelgoed te realiseren. Geweldig! En in de 1 op 1 versie van de auto was het zeker ook een blikvanger. Niet voor niets stond de Monza GT met open ogen in een advertentie van Cibié. Daar kan ik met open mond naar kijken.

Ad Dijkstra

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



KUIPER
Verzekeringen / Risicobeheer

Voelt als familie.

Corvair hobby met werk (deel1):

Het aanschaffen van een oldtimer is altijd wel een spannende uitdaging daar je er maar zelden tot nooit garantie op krijgt ondanks ze toch redelijk aan de prijs zijn en hij maar hobbymatig (lees af en toe) gebruikt wordt. Dit hebben al diverse leden met een Corvair ervaren en zelfs zo erg dat ze de Corvair maar weer verkocht hebben. Op facebook zie ik post langs komen van clubjes in Amerika die gezamenlijk aan zo'n auto zijn aan het werken met vaak top resultaten. Maar in Amerika is dat wellicht ook wat gemakkelijker met ruimte, kennis en de vele eigenaars waar wij in Nederland wel gebrek aan hebben. In het verleden hebben we al eens geprobeerd een sleutel-dag/dagen te starten maar verder dan de Greenbrier van Wim Smit zijn we niet gekomen. Wel met het positieve resultaat dat Wim er nu mee rijdt en wellicht zelf meer kennis ervan heeft opgedaan dan menige mede sleutelaar. Helaas heeft Mika van Hoorn inmiddels ook ervaren dat kopen van een goed uitziende auto niet betekend dat dit ook een goede auto is. Na de vloer te hebben aangepakt voor een gedeelte kwam men er achter dat er wel meer niet goed was, zo ook met de motor. Inmiddels is hij de hele auto aan het strippen en voorlopig geen Corvair ritjes meer. Zou mooi zijn als hij advies en vooral hulp van medeleden uit de buurt kon krijgen.

Als je diverse oldtimers hebt kun je er zeker vanuit gaan dat dit ook werk oplevert en de daarbij behorende kosten. Dat is dus bij een Corvair niet anders dan al die andere oldtimers. Onderhoud moet je zo wie zo altijd blijven doen om ze veilig op de weg te houden. En dan heb je altijd



De mooie Corvair van Mika inmiddels al aardig gestript.

wel weer iets te repareren waar je niet op rekt. Ik heb inmiddels 4 Corvairs en nagenoeg lekken ze allemaal van een beetje tot een beetje heel veel. De Cabrio en de Van lekken wel heel veel, zowel de motor als de bak. Er staan al grote bakken onder om dit op te vangen en daar zit echt veel in. Linda en ik hebben ons voorgenomen dit allemaal aan te (laten) pakken en inmiddels zijn we begonnen met de cabrio 1967. Deze lekte wel heel veel vanaf dag één dat we hem hebben. Ook bemerkte wij op de enkele rit die we er maar mee gemaakt hebben dat hij bij het warm worden telkens blijft afslaan dus erg onbetrouwbaar. Bij de vorige eigenaar was de automaatbak gereviseerd. Maar deze lekte dus ook behoorlijk. Na vele pogingen en besprekingen met onze monteur Phil zijn we bezig geweest om goede afspraken te maken. Eindelijk was de dag aangebroken dat de cabrio naar hem toe kon. Van te voren al veel onder-

delen gekocht in Amerika wat al tegen de € 1500,00 kostte. Dacht daar komen we al een aardig eind mee. Op een maandag de auto naar België gebracht, dinsdag de motor eruit, door Phil werd een overzicht gemaakt wat nodig was. Ook verder werd de Corvair geïnspecteerd op rubber, lagers, remmen, ophanging en wat nog meer stuk kan gaan. Toen bleek er nog eens een bestelling gedaan te moeten worden van nog eens dik zo'n zelfde bedrag maar nu de btw etc. erbij. De vorige keer waren die onderdelen met een transport van een andere auto meegekomen en Phil had nog van alles in zijn koffer gedaan. De schokdempers waren wellicht nog de originele oude en dringend aan vervanging toe zo ook de motorrubber. Vele andere rubbers en bushings vervangen die ik al had aangeschaft. Inmiddels is de motor schoongemaakt en geheel nagelopen en voorzien van vele pakkingen en rubbers. Het schoonmaken was een vieze en





tijdrovende klus.

In dit alles gaan vele uren zitten en ja die moeten ook nog betaald worden. Ook de motor geheel dicht gemaakt zoals Wim Smit ooit eens beschreven heeft.

Toen was het nog even wachten op de onderdelen want die waren vlug in Nederland maar bleven weer een tijdje bij de douane liggen 2 dorpen verder. Men had er zeker geen haast mee en 6 dagen daarna werden ze geleverd.

Eindelijk kon Phil de klus afmaken. Op maandag 8 september is de Corvair naar Phil gegaan en vandaag weer maandag maar dan 22 september is hij al aan het proefrijden. Een medewerker van revisie bedrijf Habets in Nuth heeft de motor afgesteld dat had hij in het verleden al vaker gedaan Phil was er zeker van dat die het beter kon. Zoals afgesproken is de cabrio weer huis en ben erg nieuwsgierig hoe hij rijdt en lek vrij is. Hopelijk krijgen we nog zonnige dagen om dit uit te proberen.

In het volgende hoofdstuk zal ik nog terug komen in hoeverre ik tevreden ben met al het werk en geld dat er in gestoken is en of hij daadwerkelijk lek vrij is (gebleven).

Jaak Eijkelenberg



Marcel
sprangers
metselwerk en meer!

nieuwbouw
verbouw
badkamer
keuken
tegelwerk
etc.

sprangers

t. 06 12219572

info@sprangersmetselwerk.nl

Gene Winfield

Begin dit jaar verscheen er een bericht in het nieuws dat Gene Winfield op 97 jarige leeftijd is overleden. Misschien zegt de naam niet direct iets, maar Gene is een van de grote custom auto bouwers van de begin jaren. Hier onder een korte geschiedenis van deze legende als ook wat Gene had met Corvairs.

1927–2025: Gene Winfield bouwde (en racete) zijn autodromen

Velen van ons, vooral als kinderen, konden zich allerlei waanzinnige autocreaties voorstellen – voertuigen die onze favoriete tv-serie of superheld waardig waren, opgevoerde en volledig uitgeruste versies van normale auto's die, in standaarduitvoering, leken te vragen om een spannender leven. Weinigen konden ideeën zo goed verwezenlijken als hotrodder Gene Winfield, die op 4 maart op 97-jarige leeftijd overleed.

Je herkent Genes foto's misschien niet, maar zelfs als je jezelf niet tot de hotrod-fans rekent, heb je waarschijnlijk wel eens een van zijn creaties gezien – vooral als je fan bent van sciencefiction uit de jaren 80. Hij bouwde niet alleen de Galileo II uit Star Trek en de Reactor, bestuurd door Captain Kirk; hij bouwde 25 auto's voor de eerste Blade Runner-film, waaronder de politieauto bestuurd door Decker (Harrison Ford), plus de 6000 SUX uit Robocop.

Winfield bouwde zijn eerste hot rod als middelbare scholier tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hij opende zijn eigen werkplaats in 1946. Kort daarna diende

hij in het Amerikaanse leger en tijdens zijn stationering in Tokio, Japan, leerde hij las- en hamertechnieken. Zoals hij in 2018 aan Hagerty-medewerker Lyn Woodward vertelde: "Voordat ik naar Japan ging, laste en boog ik maar wat, maar ik wist niet hoe ik het metaal moest hanteren en bewerken."

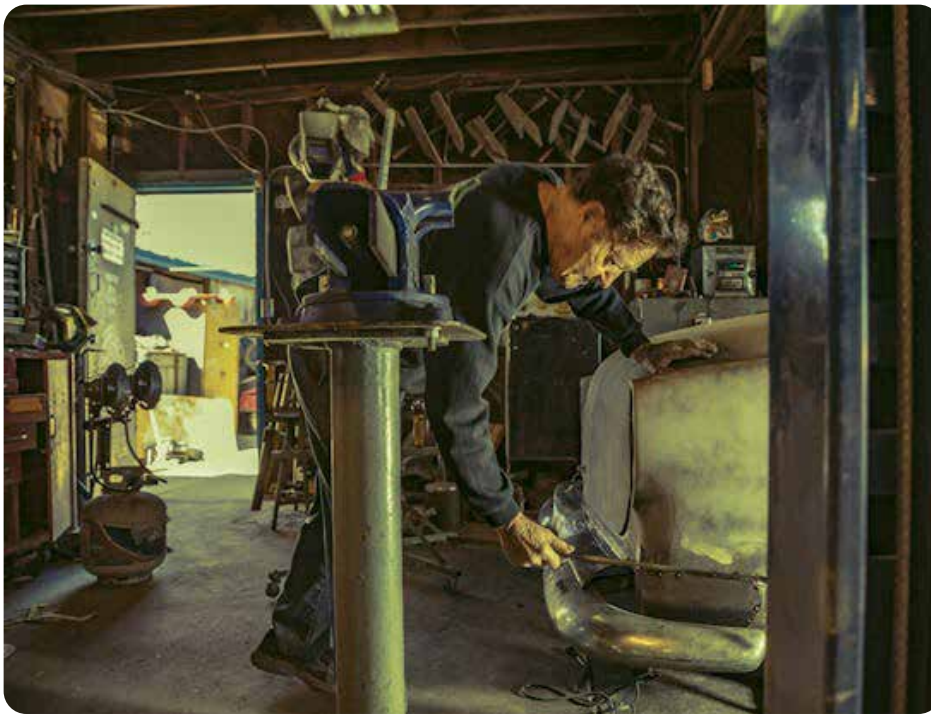
De eerste hot rod waarmee Winfield nationale erkenning kreeg, was de Jade Idol, een Mercury uit 1956, waarvan de carrosserieaanpassingen – subtiel, vergeleken met wat je zou verwachten en overschaduwd door de veelkleurige lak. Vanaf 1960 werd Gene beroemd om zijn subtiel kleurmenging. Tegenwoordig zou iemand de look "ombré" noemen, maar hot rod-liefhebbers herkennen de techniek als The Winfield Fade. Zijn vriend Barry McGuire vertelt Autoweek dat Winfield altijd in lak schilderde – "zelfs toen dat illegaal werd. Hoe heeft hij het zo lang volgehouden met de lak schilderen?"

Naast zijn tv- en filmauto's werd Winfield beroemd om zijn Mercuries uit 1949-1951 met verlaagd dak (top chop).



Halverwege de jaren 80 merkte Winfield dat klanten bij hem terugkwamen en hun Mercuries voor een tweede keer te laten opknappen en aanpassen. Vaak moesten de auto's tegen die tijd ook gerepareerd worden, dus ontwikkelde Winfield een lijn van stalen en glasvezelonderdelen, waaronder complete carrosserieën voor de Mercuries uit 1949-1951, met reeds gemaakte top chops en verdiepte koplampen.





Gene bouwde niet alleen auto's; hij racete er ook mee. In de jaren 50, voordat Jade Idol in 1960 op het toneel verscheen, bouwde Winfield een Model T uit 1927 en reed er 217 km/u mee over de Bonneville Salt Flats. Hij noemde hem The Thing. Op de portretfoto links zit Gene achter het stuur in 2013. Hij was 86 jaar oud.

Gene was het type man dat maar niet kon stoppen met het maken van dingen – in zijn geval hot rods. Toen we in 2018 zijn winkel bezochten, 145 kilometer ten noorden van Hollywood, gonsde het van de activiteit. Overal op het terrein stonden auto's, zowel binnen als buiten. Winfield was er meester in:

Je zou nooit raden, als je Winfield door zijn werkplaats ziet manoeuvreren, dat zijn eigen kilometerteller vorig jaar de 90 heeft overschreden. Hij loopt trots door zijn roestige chaos, zijn golvende matinee-idoolhaar perfect verzorgd. Hij introduceert zijn talloze metaalbewerkingsgereedschappen, waarvan hij de meeste zelf heeft gemaakt, alsof ze oude vrienden zijn op een cocktailparty. Van de Pullmax, een elektrische reciprozaag die metaal vormt en snijdt, tot zijn vele kralenrollen en hamers, tot een oude massief stalen klinknagelmachine van Lockheed, Winfield gebruikt ze allemaal nog steeds. "Pensi-oen is wanneer ze je in de grond stoppen," grapt hij.

Winfield behoort tot dezelfde gouden eeuw van de "kustoms" als de gebroeders Barris – beroemd om de Hirohata Merc, gebouwd in 1952 – en de gebroeders Alexander, bekend van de Deora uit 1967, die een van de oorspronkelijke 16 Hot Wheels zou worden, en Ed "Big Daddy" Roth. Andere bekende figuren in Winfields omgeving zijn Chip Foose, wiens vader als voorman en schilder in Winfields werkplaats werkte.

Gene werd in 1961 opgenomen in de Grand National Roadster Show Hall of Fame en in 2007 in Legends of the Autorama. Winfields creaties wonnen drie keer de prijs voor America's Most Beautiful Roadster: in 1955, '63 en '64. Ironisch genoeg was de enige prijs die Winfield ontging de hoofdprijs van de Autorama: The Ridler. Hij won echter wel de Detroit Autorama Builder of the Year in 2008 en de NHRA Lifetime Achievement Award, The Wally.

Vertaald van een artikel van Hagerty Ralf Verhees

Winfield en Corvairs_m

Reactor

De Reactor (1964) was een van de eerdere projecten van Winfields, met een aluminium carrosserie en was nog ambitieuzer. Het was een tweezitter met middenmotor, voorwielaandrijving en een zeer laag profiel dankzij de Corvair Chevrolet Turbo-Air 6-motor met zes cilinders. Hij had een lichte aluminium carrosserie, net als de Strip Star, maar de technologie ging veel verder dan zijn nieuwe carrosserie. Winfield nam de 180 pk (130 kW) turbomotor uit een Corvair Corsa en koppelde deze aan de aandrijflijn van een Citroën DS.[8] en behield de in hoogte verstelbare hydropneumatische vering van de DS.



AMT - Bouwdozen

AMT nam hem in 1966 in dienst om de nieuwe Speed and Custom Division Shop in Phoenix, Arizona, te leiden. Deze winkel bouwde auto's op ware grootte als promotievoertuigen. Winfield heeft buiten de promotie auto's ook invloed gehad op enkele bouwdozen waaronder een Corvair met customizing opties.



Piranha

Winfield gebruikte de Corvair Chevrolet Turbo-Air 6-motor ook in een meer conventionele lay-out met achterin geplaatste motor en achterwielaandrijving, de Piranha, een auto die oorspronkelijk bedoeld was om de bruikbaarheid van ABS-kunststof in automaterialen te demonstreren. Winfield begon deze auto als bouw pakket te produceren en maakte er ook een televisiester van. Hij verscheen voor het eerst in maart 1967 in The Man from U.N.C.L.E.



