CHEVROLET CORVAIR

1959-1969

Ci-dessus.
Une berline Corvair du millésime 1960, reconnaissable à son monogramme « Corvair » apposé sur les ailes avant. La ligne de ceinture de caisse ornée d'un jonc chromé et les entourages de vitres, également chromés, indiquent qu'il s'agit d'une série 700. Les pneus à flancs blancs et la carrosserie bicolore sont disponibles en option.

La sortie, fin 1959, de la Chevrolet Corvair, « compacte » élégante et techniquement originale, représente un événement aux Etats-Unis. Pourtant, sa « différence » ne suffit pas à assurer le succès de la petite Chevrolet, qui acquiert en outre une réputation de voiture dangereuse.

La naissance d'un nouveau modèle est généralement le résultat d'un travail collectif ; cependant, dans le cas de la Corvair, un homme en particulier a joué un rôle décisif : Edward Cole. Entré chez GM en 1930, ce dernier a été promu ingénieur en chef de la division Cadillac au lendemain de la seconde guerre mondiale. Parallèlement à ses réalisations concrètes, au premier rang desquelles on compte une nouvelle génération de moteurs V8, à haute compression et cotes supercarrées, Ed Cole poursuit une de ses marottes : la voiture à moteur arrière. Plusieurs prototypes adoptant cette architecture – bientôt surnommés *« Caddiback »* dans son entourage – sont construits et testés. A défaut de déboucher sur la sortie d'un nouveau modèle, ces expérimentations fournissent de nombreux renseignements sur les voitures à moteur arrière[1], notamment en matière de pneumatiques ou de répartition idéale des masses. Ces informations vont se révéler fort utiles par la suite, même si c'est au sein d'une autre division de la *General Motors*.

Notons qu'en parallèle, des études sont menées chez Chevrolet sur une petite voiture à propulsion classique. Si le prototype « Cadet » est finalement abandonné, notamment en raison de son prix de revient élevé, l'idée d'une petite Chevrolet fait ainsi son chemin.

En 1952, Ed Cole devient ingénieur en chef de Chevrolet. Le nouveau responsable des études avancées, Maurice Olley, reçoit alors carte blanche pour concevoir un modèle entièrement nouveau. Parmi les différents projets développés, figure une voiture à moteur arrière ; à ce stade, on décide de l'équiper d'un moteur en alliage léger, refroidi par air.

Toutefois, le projet Corvair proprement dit n'est lancé qu'après l'arrivée d'Ed Cole à la tête de la division Chevrolet, en juillet 1956.

La Chevrolet Corvair est finalement dévoilée le 2 octobre 1959 (pour le millésime 1960). Si la gamme ne comporte initialement qu'une berline, proposée avec deux niveaux d'équipement, elle se voit bientôt adjoindre un coupé puis une version Monza à la présentation plus flatteuse. Au cours des millésimes suivants, l'offre continue à se diversifier tandis que la présentation, les performances et le comportement routier progressent. Plus aboutie et plus séduisante, la Corvair subit pourtant une érosion rapide de ses ventes après le « pic » de 1962.

Fin 1964 est présentée la Corvair de seconde génération (millésime 1965), au style habilement remis au goût du jour et à la technique plus sophistiquée (suspension arrière entièrement nouvelle, etc.). Las, en dépit de progrès indéniables, le succès n'est pas au rendez-vous et il est bientôt décidé d'arrêter le développement de la voiture. Peu après sort l'ouvrage accusateur de Ralph Nader sur la sécurité automobile ; la Corvair est tout particulièrement visée, en raison de sa tenue de route jugée dangereuse. Si le réquisitoire concerne surtout les modèles 1960-63, l'image de la petite Chevrolet ne s'en trouve pas moins sérieusement écornée. A partir du millésime 1966, ses ventes régressent fortement, pour devenir de plus en plus confidentielles jusqu'à l'arrêt définitif de la production, en mai 1969. Malgré tout, quelque 1 659 022 Corvair ont trouvé preneur.

1. Précisons que, contrairement à la future Corvair, les « Caddibacks » à moteur V8 ne sont pas des « petites » voitures.

DES SOLUTIONS TECHNIQUES ORIGINALES

La genèse de la Corvair s'inscrit dans le cadre de l'apparition des *« compact cars »* aux Etats-Unis. Alors que les voitures américaines deviennent chaque année plus volumineuses, plus lourdes et plus puissantes, une partie de la clientèle s'en détourne pour faire l'acquisition – souvent en tant que 2e voiture – d'un modèle européen, plus maniable et plus économique.

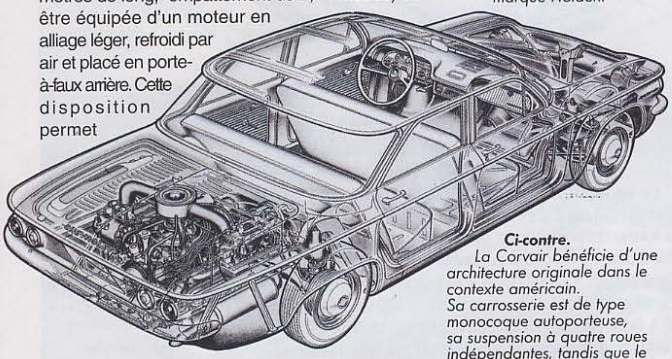
C'est ainsi que le taux de pénétration des marques européennes – au premier rang desquelles Volkswagen, avec sa coccinelle – sur le marché américain s'accroît sensiblement dans la 2e moitié des années 50, conduisant les « Trois Grands » à organiser leur riposte, en présentant chacun une « compacte » pour le millésime 1960[2].

Toutefois, alors que Ford – avec sa Falcon – et Chrysler – avec sa Valiant – s'en tiennent au classicisme technique, avec une architecture calquée sur celle de leurs modèles *« full size »*, la GM expérimente des solutions techniques inédites aux Etats-Unis.

C'est au printemps 1957 que le cahier des charges de la future Corvair est fixé ; la Chevrolet doit être de petite taille, suivant les critères de l'époque (4,57 mètres de long, empattement de 2,74 mètres) et être équipée d'un moteur en alliage léger, refroidi par air et placé en porte-à-faux arrière. Cette disposition permet notamment d'obtenir un plancher plat[3], pour le plus grand bénéfice de l'habitabilité ; comme les grandes Chevrolet, la Corvair sera présentée - de manière, il est vrai, très optimiste… - comme une six places. Le moteur arrière se traduit également par un fonctionnement silencieux. Par ailleurs, l'utilisation de l'aluminium, tout comme le refroidissement par air, permettent de limiter le poids du moteur et d'optimiser ainsi l'équilibre des masses en s'approchant de la répartition 40/60 %, jugée idéale pour la tenue de route. Notons encore que le refroidissement par air est un gage d'économie d'emploi, tout en étant bien adapté aux climats extrêmes[4].

La gestation de la Corvair se caractérise à la fois par le secret sans précédent qui l'entoure et par le caractère très poussé des recherches et des tests qui sont entrepris. La suspension est mise au point par Robert Schilling et Charles M. Rubly. Dans certains domaines, il faut résoudre des problèmes particulièrement épineux ; c'est le cas pour le moteur, entièrement inédit et développé sous la direction de Kai Hansen. Il en va de même pour les pneumatiques, qui sont spécifiques à la Corvair, même si, pour des raisons de confidentialité, le fournisseur *US Rubber* n'est informé qu'au bout de deux ans (!) de coopération que le modèle développé doit être équipé d'un moteur arrière.

Ci-dessus.
Comme nous le montre ce cliché représentant un prototype Corvair soumis à un test « grand froid » dans le Nord du Minnesota, la Corvair a fait l'objet d'essais très poussés. On remarquera la grille de calandre factice, ainsi que l'absence d'écusson et de monogramme spécifiant la marque et/ou le modèle ; en réalité, pour brouiller les pistes, la plupart des prototypes Corvair sont officiellement de marque Holden.



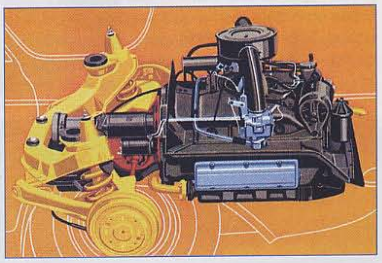
Ci-contre.
La Corvair bénéficie d'une architecture originale dans le contexte américain. Sa carrosserie est de type monocoque autoporteuse, sa suspension à quatre roues indépendantes, tandis que le moteur est placé en porte-à-faux arrière. Plus classiquement, les quatre freins sont à tambour et la direction à circuit de billes.

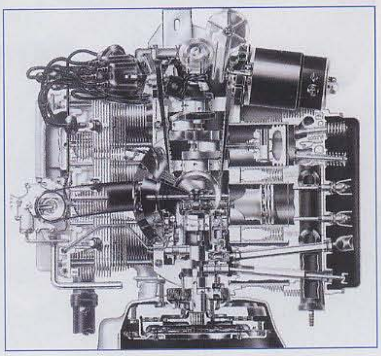
Si des essais de suspension et de moteur sont réalisés en montant des éléments sur des Porsche 356, à l'architecture similaire à celle de Corvair, les ingénieurs de la firme allemande n'ont, toutefois, jamais participé à la conception du moteur, contrairement à une idée communément admise.

Au stade de la mise en production, notons que le recours massif à l'aluminium, sans précédent sur une voiture américaine, va nécessiter l'installation d'un outillage spécifique et contribuer à augmenter sensiblement les coûts de développement.

Au bout du compte, la Corvair apparaît d'une grande originalité technique dans le contexte américain, avec sa carrosserie monocoque, son six cylindres à plat, refroidi par air et placé en porte-à-faux arrière, et ses quatre roues indépendantes.

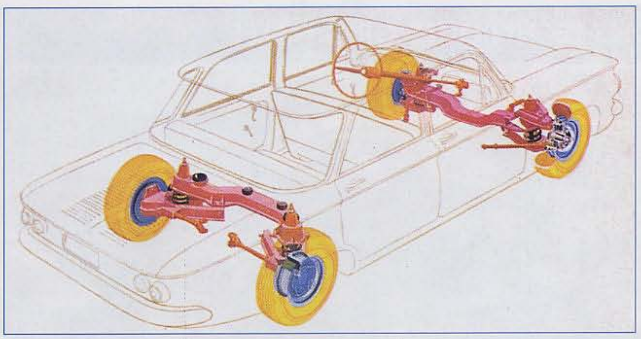
D'une cylindrée de 2295 cm³ (85,73 x 66,04 mm) et alimenté par deux carburateurs inversés Rochester, le moteur de la Corvair développe 81 chevaux SAE à 4400 tours/min ; il est secondé par une boîte de





Ci-contre et ci-dessous.
Le six cylindres à plat refroidi par air de la Corvair. Il est alimenté par deux carburateurs inversés Rochester (un par banc de cylindres). Les soupapes en tête sont actionnées par des poussoirs hydrauliques et des culbuteurs. Notons que le bloc, les culasses et les pistons sont en alliage léger. La turbine de refroidissement centrifuge possède un thermostat qui agit sur l'entrée d'air en fonction de la température du moteur.

2. En réalité, les « indépendants » Studebaker et Rambler ont été les pionniers en la matière.
3. La traction avant aurait eu le même avantage mais il faudra attendre encore quelques années pour que Detroit se convertisse à cette architecture.
4. Chevrolet a déjà eu recours au moteur refroidi par air en… 1923, sur le modèle expérimental « Copper Cooled ».



vitesses Synchromesh à 3 rapports (avec 1re non synchronisée), commandée par un levier au plancher. Une boîte automatique *Powerglide* à deux rapports, avec commande au tableau de bord, est disponible en option. Le poids de la Corvair est de 1100 kg et la vitesse maximale de 130 km/h.

Ci-contre.
La suspension à quatre roues indépendantes de la Chevrolet Corvair. A l'avant, on trouve un levier supérieur triangulé et un levier inférieur simple (avec bielle de poussée), articulés à une traverse boulonnée à la carrosserie, des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques coaxiaux. A l'arrière, on trouve un essieu brisé avec des ressorts hélicoïdaux et des amortisseurs télescopiques coaxiaux ainsi que des jambes de poussée longitudinales.

UN DESIGN TRÈS REUSSI

L'originalité technique de la Corvair se double d'une esthétique singulière, très éloignée de celle de la production américaine de l'époque, caractérisée par sa débauche de chromes et ses ailerons surdimensionnés.

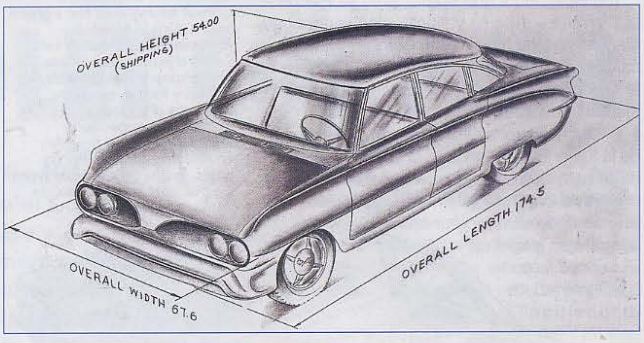
D'une grande pureté (l'extrême sobriété des pare-chocs apparaissant notamment comme un modèle du genre), le dessin de la Corvair se caractérise en particulier par sa ligne de ceinture de caisse qui fait le tour de la voiture et forme un galbe en sa partie supérieure. La ligne est très basse (la hauteur n'est que de 1,30 m), la lunette arrière panoramique (d'où la forme originale du toit), le pare-brise, cintré à la base, comme sur les modèles classiques de la GM, tandis que la face avant est à la fois très simple et expressive.

C'est Ned Nickels, placé à la tête d'un studio spécial (et ultra-secret...) au sein du vaste bureau de style de la General Motors, qui a dessiné la Corvair.

L'élégance de son œuvre sera saluée par la presse spécialisée. Dans *l'Auto-Journal*, André Costa considère même qu'il s'agit de la première qualité de la Corvair, indiquant : *« nous estimons que la « Corvair » est esthétiquement très réussie et que la simplicité de ses formes en fait une voiture à la fois élégante et relativement discrète. »* (*L'Auto-Journal*, 15 mai 1960)

Le dessin très personnel et convaincant de la Corvair lui vaut d'être imitée. On retrouve ainsi la forme caractéristique de sa ceinture de caisse sur plusieurs modèles européens comme la NSU Prinz, la Fiat 1300/1500, la Volkswagen Kharmann-Ghia, la Hillman Imp ou encore la Panhard 24.

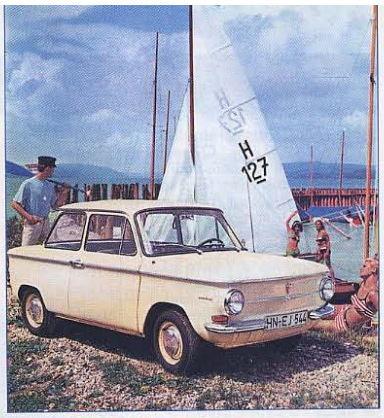
A l'intérieur de la Corvair, la même sobriété est de mise ; elle correspond à la vocation économique de la voiture mais aussi à la nécessité de compenser



Ci-dessus.
Ce dessin, daté du 23 août 1957, représente une voiture encore très éloignée du modèle définitif avec ses formes un peu torturées et ses roues arrière semi-carénées. Notons que la Corvair sera à la fois plus basse, plus étroite et plus longue.

Ci-contre.
Maquette en argile de la future Corvair (automne 1957). Bien des éléments se retrouveront sur la version définitive : la « visière » du toit, les doubles feux arrière arrondis, la ligne de ceinture de caisse très prononcée. En revanche, ni le pare-choc arrière en deux parties, ni les prises d'air latérales ne seront retenues. A ce stade, il s'agit d'une « Holden La Salle II »... Signalons que le nom « Corvair » - qui contient le suffixe « air »... - a déjà été donné à une Corvette spéciale (1954).

Ci-contre.
Les lignes de la Fiat 1300/1500 berline sont elles aussi fortement inspirées de celles de la Corvair ; les doubles optiques accentuent la ressemblance. En revanche, l'architecture de la voiture italienne est très différente puisqu'il s'agit d'une propulsion classique à essieu arrière rigide.



Ci-dessus.
Sur cette maquette en fibre de verre datée d'octobre 1957, la face avant est encore loin d'avoir la simplicité et l'élégance de celle de la version définitive. On remarquera la cinématique des essuie-glaces, commune à plusieurs projets mais qui ne sera pas retenue sur le modèle de série.

Ci-contre
Si certaines maquettes de la fin 1957 préfiguent les formes du modèle définitif, celle-ci, datée de décembre 1957, propose une solution alternative avec un toit à la forme beaucoup plus classique et des ailes arrière inspirées de celles des Oldsmobile contemporaines.

Ci-dessus
La ligne de la Corvair de 1ère génération, avec sa ceinture de caisse caractéristique, va influencer le style de plusieurs modèles européens. Equipée d'un moteur arrière – à deux puis quatre cylindres – refroidi par air, la NSU Prinz est certainement le modèle qui se rapproche le plus, esthétiquement et techniquement, de la Corvair.

les coûts de développement plus élevés que prévu.... La planche de bord est symétrique et son instrumentation ne brille pas précisément par sa richesse puisqu'elle ne comprend guère qu'un tachymètre et une jauge à essence. Par ailleurs, l'équipement est peu fourni et la présentation particulièrement spartiate, surtout sur le modèle de base.

Ci-contre.
Un prototype de pré-production à l'essai sur une piste de la GM. La voiture est encore dépourvue de monogramme et d'écusson. On remarquera la base du pare-brise cintrée, typique des modèles GM de l'époque, ainsi que la lunette arrière panoramique et la forme particulière du toit.

1959 : PRÉSENTATION DE LA CORVAIR 1960

Ci-contre.
La série 500 se caractérise par sa présentation ultra simplifiée, inhabituelle sur une voiture américaine. On la reconnaît à son absence de chromes (ceinture de caisse, entourage des vitres). La présentation intérieure est à l'image de l'extérieur avec un plancher recouvert de caoutchouc noir, des garnitures peu attrayantes, etc.

Ci-dessous.
A la fin des années cinquante, la sortie d'un nouveau modèle de voiture constitue encore un événement, a fortiori quand il possède l'originalité technique et esthétique de la Corvair. On ne s'étonnera donc pas qu'Ed Cole, « père » de la petite Chevrolet, ait les honneurs de la couverture de « Time Magazine ».

En dépit du secret hors du commun qui a accompagné son développement, les grandes caractéristiques de la Corvair sont connues à l'été 1959, en raison de fuites, certaines étant d'ailleurs délibérées et destinées à stimuler la curiosité du public…

Avant même sa sortie, la Corvair est attaquée par Ford et Chrysler, qui critiquent le moteur arrière, ainsi que le refroidissement par air. Maurice Olley, parti à la retraite quelques années plus tôt, est chargé de la riposte, qui prend la forme d'une conférence consacrée aux avantages des voitures à moteur arrière (sans qu'il soit fait explicitement mention de la Corvair !). Peu après, pourtant, les journalistes présents à la conférence reçoivent un texte exprimant des réserves quant au comportement des voitures à moteur arrière. Il s'agit d'une intervention passée de… Maurice Olley. Comme on peut le constater, la carrière de la Corvair, voiture « différente », débute sous le signe de la controverse…

En tout état de cause, le dévoilement de la Corvair est un véritable événement et l'on assiste à une affluence record chez les concessionnaires Chevrolet, où l'on vient découvrir la petite

Ci-dessous.
Une Corvair en compagnie d'une Chevrolet « full size » : la berline Impala. La différence de style et de gabarit est éloquente...Malgré tout, les deux voitures sont présentées comme étant des six-places. L'écusson ailé qui orne la face avant de la Corvair est spécifique au millésime 1960.

Ci-dessous.
Le panneau arrière de la Corvair se caractérise par ses doubles feux ronds du meilleur effet. Toutefois, sur les séries 500 et 700, les feux de recul ne sont disponibles qu'avec le pack « Comfort and Convenience » ; de série, on trouve un enjoliveur métallique. On remarquera la grille d'aération à fentes verticales, qui sera remplacée pour le millésime 1962.

LE COUPÉ ET LA MONZA

Ci-contre.
L'élégant coupé Monza ou série 900. On remarquera que le panneau de custode et la lunette arrière sont très différents de ceux de la berline. La Monza se reconnaît à ses baguettes chromées de bas de caisse (elle est en revanche dépourvue de jonc chromé au niveau de la ceinture de caisse), à son logo spécifique à la base de l'aile avant, à ses enjoliveurs d'aspect plus luxueux et à ses extracteurs d'air factices chromés.

Le fléchissement des ventes de la Corvair va conduire Chevrolet à diversifier la gamme.

En janvier 1960, le coupé Corvair, doté d'une ligne superbe, est dévoilé. Comme la berline, il est décliné en version 500 et 700 et sa mécanique est identique.

Au Salon de Chicago, en février 1960, est présenté le *show car* Monza, dérivé du coupé. Mieux fini, équipé de sièges avant séparés, d'un toit coulissant, de roues à rayons, etc. ce modèle spécial suscite un grand intérêt de la part du public.

Au mois de mai, Chevrolet intègre donc, au prix de quelques modifications, le coupé Monza à la gamme (le coupé Monza 1961 est affiché 2201 dollars contre 1985 dollars pour le coupé 700).

A la même époque apparaissent deux options : un moteur de 95 chevaux et une boîte de vitesses à quatre rapports, entièrement synchronisée. Elles permettent d'améliorer sensiblement les performances de la Corvair, *a fortiori* si l'on choisit également l'option pont court de 3,89 :1

En l'espace de quelque mois, la gamme Corvair a donc été complétée par l'arrivée de versions plus exclusives et plus performantes. Et ce n'est qu'un début…

On assiste donc à une évolution du positionnement marketing du modèle, la clientèle jeune, éprise de voitures à tendance sportive représentant désormais la cible principale.

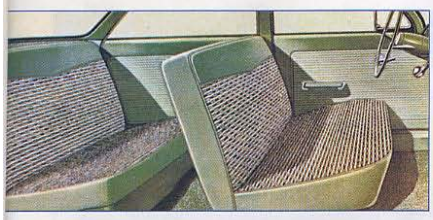
Ci-contre.
L'intérieur de la version Monza apparaît beaucoup plus cossu que celui des séries 500/700. On remarquera la moquette qui recouvre le sol, les sièges avant séparés, les garnitures en skaï, le volant bicolore muni d'un cerclo-avertisseur et le couvercle de la boîte à gants orné d'un monogramme spécifique. La radio est disponible en option.

LE MILLÉSIME 1961 ET LES UTILITAIRES

Pour le millésime 1961, de nouvelles versions sont introduites. Un break, dénommé Lakewood et décliné à son tour en série 500 et 700, est présenté. Sa carrière sera éphémère puisqu'il sera retiré du catalogue au cours du millésime 1962.

En même temps est dévoilée une fourgonnette, dont les différentes déclinaisons forment la gamme « 95 » (par allusion à leur empattement raccourci de 95 pouces). On compte une version vitrée, dénommée *Greenbrier*, une version tôlée *(Corvan)*, ainsi que deux pick-ups *(Loadside et Rampside)*.

Ci-contre.
Un coupé 700 du millésime 1961. Le panneau avant est désormais de forme convexe et non plus concave, ce qui, outre l'installation de la roue de secours dans le compartiment moteur et le chauffage (toujours optionnel) désormais assuré par le moteur a permis d'accroître le volume utile du coffre. L'insigne de calandre est nouveau. Sur les ailes avant le monogramme « Corvair » du précédent millésime est ici remplacé par une plaque « Corvair 700 ».

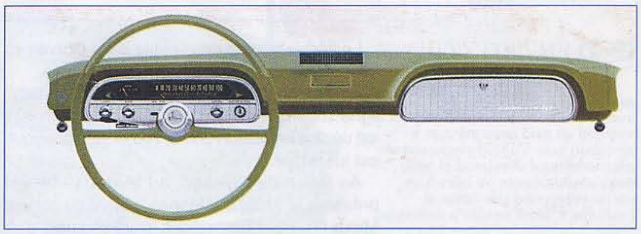


dernière. Cependant, l'engouement est de courte durée et il faut très vite se rendre à l'évidence : la clientèle, très traditionaliste, reste majoritairement fidèle à l'architecture classique, ce qui profite à la Ford Falcon, dont les ventes pour le millésime 1960 atteignent 435 000 exemplaires, contre seulement 250 000 pour la Corvair.

Au moment de sa présentation, la Corvair n'existe qu'en version berline avec deux niveaux d'équipement différents : la version de base « 500 » et la version « 700 » ou « Deluxe ». La 500, affichée 2038 dollars, soit guère plus que la Falcon, apparaît particulièrement dépouillée, avec ses tapis de sol en caoutchouc noir, ses garnitures peu flatteuses, son absence d'accoudoirs, de pare-soleil côté passager, etc. On n'est pas loin de la Ford Abeille ou de la 4 CV « Affaires »... La « 700 », à peine plus chère (2103 dollars) bénéficie, quant à elle, d'une présentation un peu plus attrayante (garnitures plus valorisantes, etc.). Notons cependant que toute une liste d'options est disponible (pneus à flancs blancs, radio, chauffage-dégivrage, etc.)

Ci-contre.
L'intérieur de la Corvair série 700 ou « Deluxe ». A peine moins spartiate que celui de la 500 avec son tapis de sol assorti à la carrosserie et ses garnitures un peu plus gaies, il peut accueillir théoriquement jusqu'à six personnes, grâce aux deux banquettes. Contrairement à la 500, la 700 reçoit en série un klaxon bi-ton, un plafonnier commandé par les portières avant et un coffre garni d'un tapis en caoutchouc.

Ci-dessous.
Le tableau de bord de la Corvair (ici une série 700, identifiable à son couvercle de boîte à gants strié et orné d'un monogramme spécifique). Si l'esthétique est plaisante, l'équipement est en revanche des plus limités. La forme symétrique simplifie la conversion pour les versions à conduite à droite.



Ci-contre.
En tant que « tout-à-l'arrière », la Corvair possède un coffre à bagages situé à l'avant. Sa capacité de chargement est limitée par ses formes compliquées et la présence de la roue de secours, à laquelle vient s'ajouter, le cas échéant, le chauffage optionnel à essence. Notons qu'un espace aménagé derrière la banquette arrière est destiné à recevoir le supplément de bagages.

Ci-contre.
Une très pratique banquette arrière repliable, formant un plan horizontal, est disponible, en série sur la Monza, en option sur la 500 et la 700. Ce dispositif permet d'accroître sensiblement la capacité de chargement de la Corvair.

Ci-contre.
Une Corvair sur les chaînes de montage de l'usine de Willow Run. Située à l'ouest de Detroit, cette usine a été entièrement rééquipée en vue d'assurer la production de la Corvair. Notons que la petite Chevrolet sera également produite ailleurs aux Etats-Unis, mais aussi à l'étranger (Canada, Suisse et Belgique).

Ci-contre.
Comme l'indique cette publicité, la Corvair sera notamment diffusée sur le marché français. Voiture populaire aux Etats-Unis, la petite Chevrolet bénéficie d'un tout autre statut chez nous, ne serait-ce qu'en raison de son prix conséquent, comparable à celui d'une Mercedes 220 S. Malgré tout, son originalité lui vaudra un succès d'estime. La 2e génération sera, quant à elle, beaucoup moins diffusée.

et qu'il existe des packs *« Comfort and Convenience »* (rétroviseur extérieur, lave-glaces, feux de recul, éclairage de boîte à gants) et *« Deluxe Body Equipment »* (allume-cigares, pare-soleil côté passager, accoudoirs avant).

Dans l'ensemble, la Corvair est bien accueillie par la presse américaine, qui apprécie son comportement routier, même si elle émet des réserves, notamment sur la consommation plutôt élevée, la forme peu pratique du coffre, etc. Toujours est-il qu'en 1960, la Corvair se verra accorder le titre de « voiture de l'année » par *Motor Trend*.

En revanche, dans *l'Auto-Journal*, André Costa – qui a chronométré la Corvair à 144 km/h - se montre beaucoup plus sévère, en épinglant en particulier le *« freinage étonnamment déficient »* et les *« réactions discutables en virage à grande vitesse. »*, sans oublier la boîte mal adaptée, la suspension mal amortie, la sensibilité au vent latéral... En fait, s'il juge la voiture techniquement intéressante, André Costa l'estime éminemment perfectible : *« Visiblement, la General Motors a été pressée par le temps ou par la concurrence et elle a lancé sur le marché un modèle qui méritait encore de long mois de mise au point. »* Selon le journaliste français, la Corvair doit donc être améliorée dans toute une série de domaines pour pouvoir faire carrière en Europe.

Ci-contre.
Vu de l'arrière, le modèle 1961 se reconnaît à la disparition du monogramme « Chevrolet » sur le capot moteur. Il est remplacé par une plaque « Corvair » surmontant un logo Chevrolet.

Ci-contre.
A partir du millésime 1961, la finition Monza est également disponible sur la berline. La Corvair monte en gamme; la Monza représente plus de 50 % des ventes du modèle 1961.

Ci-dessous.
Le break Lakewood est disponible, comme la berline, en série 500 ou 700. Il est plus haut que la berline et les portières comme les glaces sont donc différentes. Banquette arrière rabattue et en comptant le coffre avant, sa capacité de chargement atteint pas moins de 1930 dm3. Il sera supprimé au cours du millésime 1962.

Par ailleurs, la berline est désormais disponible en finition Monza.

Outre la sortie de ces nouvelles versions, l'ensemble de la gamme Corvair fait l'objet de plusieurs modifications.

Tout d'abord, la cylindrée passe à 2372 cm³ (87,31 x 66,04 mm), par réalésage. Si la puissance de la version de base est toujours de 81 chevaux, la version la plus poussée (moteur « *Powerpack* ») développe maintenant 98 chevaux. Par ailleurs, pour répondre aux critiques portant sur la consommation, la Corvair est désormais équipée en série d'un rapport de pont plus « long » (3,27 : 1 au lieu de 3,55 : 1)

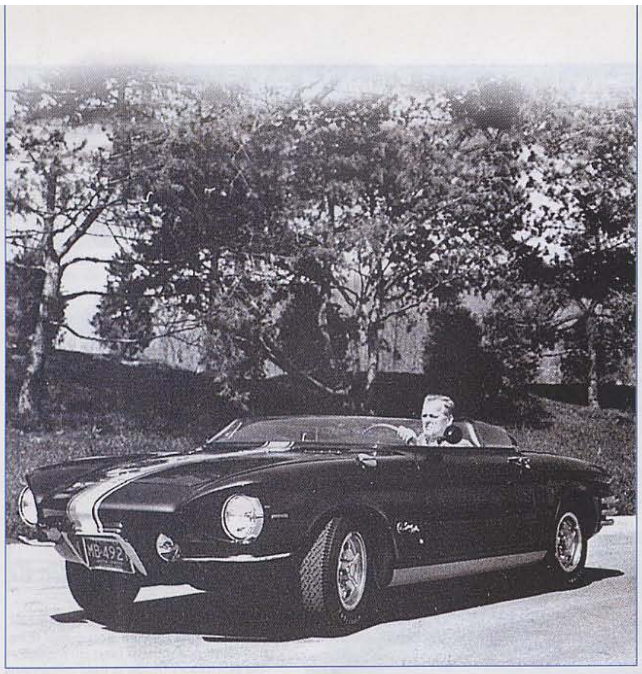
Notons aussi que la face avant est désormais convexe et non plus concave, ce qui, ajouté à l'installation de la roue de secours dans le compartiment moteur - et à la disparition du chauffage optionnel à essence, placé à l'avant, - permet d'augmenter de manière substantielle la capacité du coffre à bagages.

Enfin, toute une série de détails de finition sont modifiés.

Ci-dessous.
Le minibus Greenbrier. Bon à tout faire, il se prête aussi bien au transport de passagers (jusqu'à neuf personnes avec la banquette supplémentaire) qu'à celui de marchandises, après le retrait des banquettes arrière (opération d'ailleurs facile à effectuer).

LES *SHOW CARS* SUR BASE CORVAIR

Ci-contre.
La Sebring Spyder, présentée en avril 1961. Par rapport à la Corvair normale, l'empattement a été réduit de 46 cm. On remarquera les saute-vent, le volant « sport » et l'instrumentation plus fournie. Un espace pour les bagages est aménagé derrière les sièges (il est dissimulé par le capot moteur). Notons que les prises d'air des freins arrière sont fonctionnelles et que l'échappement émerge des ailes arrière.



Dotée d'une architecture originale, la Corvair va servir de base à toute une série de *show cars* dessinés par le bureau de style de la *General Motors*.

En avril 1961, est présentée une version très sportive de Corvair, la *Sebring Spyder*, une stricte deux places à l'empattement raccourci, dépourvue de toit et muni de deux saute-vent.

L'année suivante est présenté la *Super Spyder*, dessiné par Larry Shinoda, en collaboration avec Bill Mitchell, patron du style de la GM. Contrairement à la *Sebring Spyder*, elle possède une face avant spécifique à deux projecteurs principaux, d'allure très agressive.

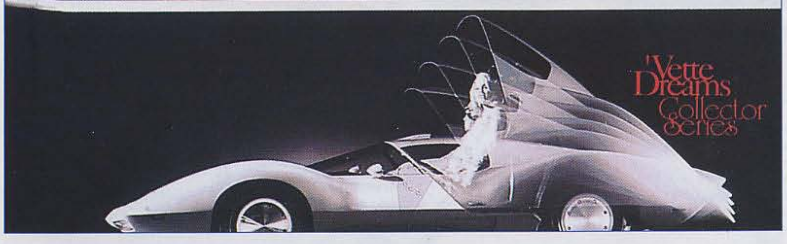
Dans la foulée est dévoilée, en juin 1962, la spectaculaire Monza GT, qui n'a plus guère de parenté esthétique avec la Corvair normale ; notons également que son moteur est placé en position centrale arrière. Une version roadster, baptisée SS, en sera dérivée ; contrairement à la GT, elle sera cependant équipée d'un moteur placé en porte-à-faux arrière.

Plusieurs années plus tard, seront présentées les extraordinaires Astro I et Astro II.

Dans un tout autre registre, signalons enfin que la GM équipe des berlines Corvair de 2e génération (prototypes Electrovair) d'un moteur électrique.

Ci-dessus.
La Corvair Super Spyder, présentée en 1962. La face avant inédite lui confère un surcroît d'agressivité par rapport à la Sebring Spyder. On remarquera le pare-brise minimaliste et la dérive arrière façon Jaguar type-D. Les roues en alliage léger à cabochon sont spécifiques. Notons que la voiture arbore des badges représentant une... araignée (« spyder » en anglais).

Ci-dessus.
L'impressionnante Corvair Monza GT, également dévoilée en 1962. Très originale, elle possède un cockpit qui bascule vers l'avant pour donner accès aux passagers. Elle est munie de phares rétractables à commande électrique ; de forme rectangulaire, ils sont de marque Cibié. Le moteur est placé en position centrale arrière.



Ci-contre.
L'Astro I, présentée en 1967. Ce dream car résolument futuriste possède un cockpit qui bascule vers l'arrière pour permettre l'accès à l'habitacle et à la mécanique.

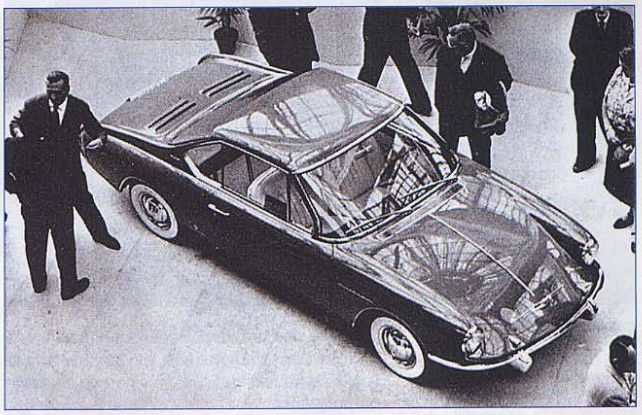
PININFARINA ET BERTONE

Les grands carrossiers italiens vont, eux aussi, proposer leur propre interprétation de la Corvair.

Au Salon de Paris 1960, Pininfarina présente un coupé Corvair, dont l'avant évoque fortement celui des Porsche contemporaines. Force est de constater cependant que le carrossier turinois n'a pas fait mieux que Detroit.

Pininfarina modifie bientôt son prototype. La version remaniée est présentée en 1963 ; plus homogène et d'aspect plus moderne, elle a des lignes qui préfigurent celles de la Corvair de 2e génération.

De son côté, Bertone dévoile au Salon de Genève 1963 l'originale *Testudo* (« tortue »), dessinée par un jeune styliste au talent prometteur : Giorgetto Giugiaro. Plusieurs innovations de ce modèle, comme la disposition des phares ou la forme arrondie de l'arrière, feront école.



Ci-dessus.
La Corvair Pininfarina, dévoilée à l'occasion du Salon de Paris 1960 et qu'on retrouvera dans plusieurs salons européens les mois suivants. La partie avant évoque fortement les Porsche contemporaines.

Ci-dessous.
La Corvair Testudo (« tortue ») de Bertone, présentée au Salon de Genève 1963. Son arrière arrondi, son hayon et ses phares rétractables feront plus tard école, notamment chez Porsche. Ce ne sera pas le cas, en revanche, pour son cockpit qui bascule vers l'avant ou pour son intérieur singulier, qui comporte notamment un volant rectangulaire...

Ci-dessous.
La Corvair Pininfarina remaniée, présentée en 1963. Ses formes sont devenues plus anguleuses et elle annonce à certains égards la Corvair de 2e génération, présentée fin 1964.

DES CORVAIR AMÉLIORÉES

Ci-contre.
Un coupé Corvair Monza 1962, préparé par John Fitch. Il se reconnaît à son filet avant pare-pierre, à sa décoration spécifique et à son toit en vinyle. La mécanique est préparée et le moteur, alimenté par quatre carburateurs, est donné pour 145 chevaux, ce qui autorise un 0-60 mph (0 à 96 km/h) en 12 secondes.

Ci-dessus.
Une Corvair Yenko Stinger, avec Don Yenko au volant, avant le départ de la course de Nelson Ledges (1966). L'année suivante, c'est une Yenko Stinger qui remportera la classe D du championnat SCCA (Sports Car Club of America).

A côté des prototypes présentés par l'usine ou les carrossiers italiens, la Corvair va faire l'objet de transformations de la part de plusieurs préparateurs.

En 1961, John Fitch, ancien pilote et vétéran de l'aventure Cunningham, présente la Sprint ; il s'agit d'un coupé Corvair Monza revu en profondeur, avec une mécanique affûtée de 145 chevaux, des trains roulants modifiés (suspensions durcies, carrossage négatif à l'arrière, positif à l'avant, pneumatiques Michelin X, etc.) et une direction moins démultipliée. La transformation est également d'ordre esthétique, avec un toit en vinyle, etc. Testée par *Road & Track*, la Sprint se montre très convaincante, tant en matière de performances que de comportement routier. Par la suite, Fitch va continuer ses activités de préparateur avec la Corvair de 2e génération, qu'il dotera d'élégantes dérives latérales. John Fitch créera aussi la Phoenix ; cette berlinette, dont la ligne annonce celle de la prochaine Corvette Sting Ray, ne pourra cependant entrer en production, à cause des menaces que font peser sur elle les futures normes de sécurité.

L'autre grand préparateur des Corvair s'appelle Don Yenko. S'inspirant de ce qu'a fait Carroll Shelby avec la Mustang, il commande 100 Corvair Corsa (quantité nécessaire pour l'homologation dans le championnat SCCA) en 1966. Faisant l'objet d'une transformation en profondeur (mécanique préparée, éléments de carrosserie allégés, accessoires aérodynamiques, etc.), la Corvair Yenko, baptisée Stinger, s'illustre dans la classe D du championnat SCCA, remportant le titre en 1967.

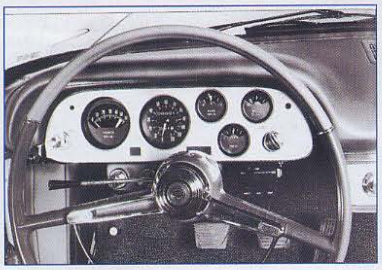
Notons enfin que la Corvair a servi de base à quelques réalisations individuelles, parmi lesquelles une réplique de Cord ou l'extravagante Forcasta, sortie tout droit d'un film de science-fiction…

1962 : LE CABRIOLET ET LA MONZA SPYDER

Le millésime 1962 comprend deux grandes nouveautés : une version cabriolet et une version très performante, baptisée Monza Spyder. La Spyder est équipée – pour la première fois sur une voiture de série – d'un moteur turbocompressé, avec une turbine actionnée par les gaz d'échappement, qui actionne à son tour un turbo-compresseur Thompson, lequel augmente la pression du mélange air-essence qui entre dans les chambres de combustion. Notons que la pression du turbo est limitée, non pas par un *waste gate* mais par le dessin de l'échappement. Par ailleurs, le moteur est modifié sur une série de points : alimentation par un seul carburateur horizontal Carter, vilebrequin nitruré, bielles renforcées, etc. La puissance est de 150 chevaux à 4400 tours/min et les performances sont en net progrès (vitesse de pointe de 170 km/h).

Exclusivement disponible en version coupé ou cabriolet, la Spyder se reconnaît à ses monogrammes et écussons spécifiques sur les ailes avant et le coffre arrière, tandis qu'elle bénéficie d'un tableau de bord plus complet et d'aspect plus sportif que le reste de la gamme.

Ci-dessus.
Introduite pour le millésime 1962, la Monza Spyder est disponible en carrosserie coupé ou cabriolet. Equipée d'un moteur à turbocompresseur, elle se reconnaît extérieurement à son monogramme « Spyder » (qui s'ajoute à l'insigne « Monza ») sur les ailes avant et à ses drapeaux à damiers croisés sur la malle arrière. La voiture que l'on voit sur ce cliché est équipée des nouvelles roues à rayons optionnelles Kelsey-Hayes.



Ci-contre.
La Spyder bénéficie d'un tableau de bord mieux équipé et à la présentation plus sportive. On remarquera le curieux compte-tours en demi-cercle, le manomètre de pression à l'admission et le thermomètre de température de la culasse.

Notons qu'un éphémère break Monza va être produit durant une partie du millésime, tandis que la berline n'est plus disponible en version 500.

Comme les années précédentes, les modèles du millésime 1962 font l'objet de différentes modifications de détail (décoration de la face avant, enjoliveurs, etc.) ; l'équipement progresse, le chauffage-dégivrage, le pare-soleil côté passager, les accoudoirs avant et l'allume-cigares étant désormais livrés en série sur tous les modèles.

Par ailleurs, de nouvelles options – les deux dernières étant disponibles en série sur la Spyder pour ce seul millésime - apparaissent, qui permettent d'améliorer sensiblement le comportement routier de la Corvair : un différentiel auto-bloquant, des freins renforcés et une suspension retravaillée (plus dure, rabaissée et munie à l'arrière de sangles limitant le débattement des roues, tandis qu'une barre anti-roulis est installée à l'avant). Dans ces conditions, la conduite « à la limite » se trouve nettement facilitée…

Ci-contre.
Pour le millésime 1962, l'accastillage est à nouveau modifié. La face avant est désormais ornée d'une double prise d'air factice, avec un emblème en forme de V au centre. Le coupé Monza, que nous voyons ici, reçoit un nouvel emblème sur les ailes avant, une large moulure de bas de caisse (commune avec la série 700, qui, curieusement, est la seule à bénéficier également d'un jonc chromé de ceinture de caisse à la taille désormais réduite) et des enjoliveurs inédits.

Enfin, le moteur atmosphérique le plus poussé développe désormais 102 chevaux, la puissance du moteur de base restant identique (sauf sur la Monza à boîte automatique, sur laquelle il développe maintenant 84 chevaux).

Bénéficiant de la diversification de la gamme, les ventes de la Corvair atteignent leur sommet pour le millésime 1962, avec une production de 292 531 voitures (hors modèles de la série 95).

Notons que cette année-là, Chevrolet lance une compacte à l'architecture conventionnelle, la Chevy II, qui, tout en venant se placer sur le même terrain que les versions berlines de la Corvair, confirme le nouveau positionnement marketing de cette dernière, qui se vend particulièrement bien en version coupé Monza.

Ci-dessous.
Comme on le voit sur ce dessin d'un coupé 500, l'arrière subit quelques modifications pour le millésime 1962 : l'entourage chromé des feux arrière est nouveau, ainsi que la grille d'aération à fentes horizontales. Le monogramme « Corvair » du capot moteur et les enjoliveurs sont, eux aussi, inédits.

1963-64 : ULTIMES ÉVOLUTIONS DE LA 1re GÉNÉRATION

Ci-contre.
Pour 1963, la décoration de la face avant est, une fois de plus, modifiée : elle est agrémentée d'une étroite bande noire rehaussée de chrome, tandis que sont apposés un monogramme « Corvair » et un écusson Chevrolet inédits et que les clignotants sont désormais orange. Sur la Monza qu'on voit ici, les enjoliveurs sont très légèrement modifiés. Par ailleurs, la décoration des feux arrière est également nouvelle.

Pour le millésime 1963, la Corvair n'est modifiée que sur des points mineurs, avec une présentation légèrement différente (décoration de la face avant, etc.). Il s'agit du premier millésime sans véritable nouveauté.

Les modifications introduites sur la gamme Corvair pour le millésime 1964 sont beaucoup plus substantielles. Tout d'abord, la cylindrée atteint désormais 2681 cm³ (87,4 x 74,7 mm), suite à une augmentation de la course ; la puissance est maintenant de 95 et 110 chevaux sur les versions atmosphériques. La puissance de la version turbocompressée est inchangée, même si elle est désormais obtenue à un régime plus modéré (4000 tours/min).

Par ailleurs, la suspension est sensiblement améliorée : à l'arrière est installé un ressort à lames transversal qui limite les variations de carrossage tandis que la barre anti-roulis avant est désormais disponible en série.

La gamme est simplifiée avec l'arrêt du coupé 700, tandis que la Spyder constitue désormais une série à part entière et non plus une option disponible sur la Monza.

Comme il est d'usage aux Etats-Unis pour les nouveaux millésimes, la présentation extérieure comme intérieure est revue sur différents points (face avant, etc.)

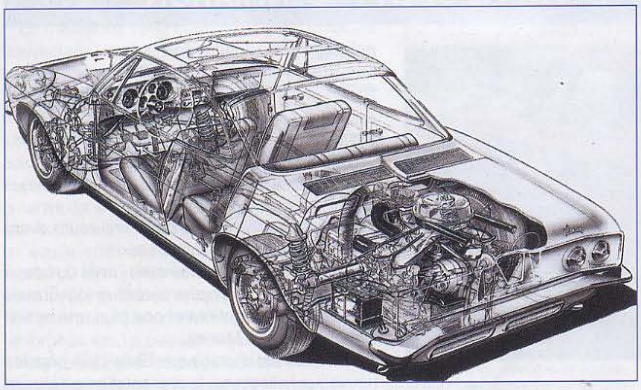
Ci-contre.
Sur le modèle 1964, la face avant comporte une bande noire de forme rectangulaire, un peu plus longue qu'en 1963, avec un logo Chevrolet au centre, tandis qu'un monogramme « Corvair » est apposé sur le capot. Sur ce coupé Monza, les enjoliveurs sont inédits, de même que la moulure de bas de caisse (qui n'est plus striée), tandis que les entourages de roues sont désormais agrémentés d'un jonc chromé. À l'arrière, l'entourage des feux est une fois de plus modifié.

1965 : LA 2e GÉNÉRATION

Pour le millésime 1965 est présentée la Corvair de 2e génération, développée à partir de 1962. Son style élancé est une vraie réussite. La carrosserie a été dessinée par Bill Mitchell, Chuck Jordan et Irv Rybicki. Si la continuité avec la 1re génération est manifeste (dessin de la face avant, du panneau arrière, etc.), la ligne de ceinture de caisse n'a plus la forme particulière qu'elle avait sur l'ancien modèle. Signalons également que les versions à conduite intérieure se caractérisent par leur absence de montant central de pavillon (carrosserie de type hardtop), qui contribue à l'élégance de leur ligne (à défaut de favoriser la sécurité passive...).

Ci-dessus.
Sur ce prototype de Corvair de 2e génération, daté du 31 juillet 1962, la forme du coffre et du panneau arrière est très proche de celle du modèle définitif. En revanche, la lunette arrière est plus inclinée, le montant central de pavillon toujours présent, tandis que la moulure de la partie avant reste très similaire à celle de la 1ère génération.

Ci-contre.
Comme le montre cette maquette datée du 28 novembre 1962, la forme définitive de la Corvair de 2e génération a été arrêtée deux ans avant son lancement. Seuls quelques détails (forme du pare-chocs, fins montants de pavillon, formes des clignotants...) différencient cette maquette du modèle de série.



Ci-contre.
Un éclaté de la Corvair de 2e génération. On remarquera notamment la nouvelle suspension arrière, inspirée de celle de la Corvette, et les demi-arbres munis de joints de cardan à chaque extrémité, ainsi que les bras inférieurs parallèles. Avec cette nouvelle géométrie, on n'a plus à craindre les variations brutales de carrossage...

Ci-dessous.
Un cabriolet Corvair Corsa, immatriculé à Paris. La version Corsa est disponible avec le moteur de 140 chevaux ou, en option, avec le moteur turbo de 180 chevaux. Elle est reconnaissable à son monogramme sur l'aile avant et à son écusson placé derrière la portière. Ses enjoliveurs sont également spécifiques, quoique très proches de ceux de la Monza. Comme cette dernière, la Corsa a droit à une baguette chromée de bas de caisse et à des entourages de roues chromés.

Ci-contre.
Un coupé Corsa équipé de jantes à rayons (factices). L'absence de montant central de pavillon contribue à l'élégance de la ligne. On remarquera la grille d'aération en deux parties, située sous le pare-chocs. Vue de derrière, la version Corsa est identifiable à son panneau de couleur argentée.

Si l'empattement (2,74 m) est resté le même, la nouvelle Corvair est à la fois plus longue (4,65 m au lieu de 4,57 m) et plus large (1,77 m au lieu de 1,70 m) que l'ancienne.

L'intérieur est également revu et la présentation du tableau de bord, désormais muni de cadrans ronds, apparaît très différente.

Une des principales innovations de la Corvair de 2e génération concerne sa suspension arrière, à la géométrie beaucoup plus sophistiquée, qui fait désormais appel à des bras tirés et à des doubles joints de cardans ; c'en est fini des variations brutales de carrossage.

Sur le plan mécanique, on note également quelques nouveautés. Une version de 140 chevaux du six cylindres, alimentée par quatre carburateurs simple corps, est introduite aux côtés des versions de 95 et 110 chevaux. Par ailleurs, la version turbocompressée gagne 30 chevaux, atteignant dorénavant 180 chevaux.

Au sommet de la gamme trône désormais la Corsa ; disponible en coupé et en cabriolet, elle est équipée du moteur 140 chevaux et peut recevoir en option le moteur turbo. La série Monza est toujours disponible avec les trois carrosseries. La série 700 est, quant à elle, supprimée. Notons enfin que la série 500 est disponible en coupé et à nouveau en berline.

Nettement améliorée par rapport à sa devancière, la Corvair de 2e génération ne va pas rencontrer le succès escompté. Il faut dire qu'entre-temps est sorti un modèle qui deviendra vite l'archétype de la voiture à tendance sportive abordable, segment du marché apparu avec le lancement de la Corvair Monza. La Ford Mustang, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, offre à la clientèle un classicisme technique rassurant, une ligne suggestive et, surtout, une mécanique lui conférant - avec les versions les plus poussées du moteur V8 - des performances autrement plus élevées que celles de la Corvair. L'ère des *pony cars* a commencé... Chez GM, en tous cas, le couperet tombe dès le printemps 1965 : le programme Corvair est arrêté et la voiture ne fera désormais l'objet que de modifications secondaires. Parallèlement est mise en chantier la nouvelle sportive abordable de Chevrolet, qui fait appel à des solutions techniques beaucoup plus classiques : la future Camaro.

Ci-dessous.
Une berline 500 de couleur Danube Blue. Par rapport à la génération précédente, la ligne s'est affinée ; l'influence italienne est tangible. Esthétiquement parlant, l'absence de montant central de pavillon (hard-top) est une vraie réussite, même si le bénéfice est moins évident en termes de sécurité passive...

Ci-contre.
L'intérieur cossu du coupé Monza, avec ses garnitures en vinyle (disponibles en 8 couleurs) et son abondance de chromes. Les sièges sont plus enveloppants que sur la Corvair de 1re génération. On remarquera le levier de vitesses à la forme coudée.

Ci-dessous.
Le tableau de bord de la Corvair de seconde génération est très différent de celui de la 1re génération. Sur tous les modèles, l'instrumentation fait désormais appel à des cadrans ronds profondément encastrés ; cependant, seule la version Corsa (reconnaissable également au moyeu de son volant) a droit à une instrumentation aussi complète avec compte-tours, manomètre de pression à l'admission et thermomètre de température de la culasse.

Ci-dessous.
Cette publicité représentant une berline Monza 1965 vante les mérites de la formule hard-top, adoptée sur la nouvelle génération de Corvair. Remarquons que la mise en scène apparaît incomparablement plus moderne que celle des publicités précédentes.

RALPH NADER ET LA CORVAIR

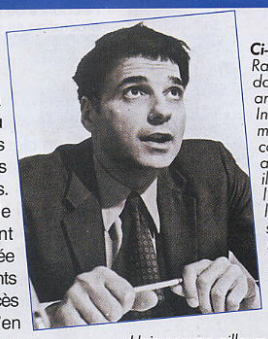
Ralph Nader, avocat diplômé de Harvard, s'intéresse très tôt aux problèmes de sécurité routière ; la nouveauté de sa démarche tient au fait qu'il se penche sur les causes des accidents liées aux voitures elles-mêmes et non plus à leurs seuls conducteurs.

Dotée d'une architecture originale qui se traduit par un comportement survireur, la Corvair est très vite accusée d'être à l'origine de nombreux accidents de la circulation ; une multitude de procès sont ainsi intentés contre elle (on n'en compte pas moins de 106 à l'automne 1965), au cours desquels le nom de Ralph Nader est régulièrement cité en tant qu'expert (même si lui-même ne possède pas le permis de conduire).

En novembre 1965, Ralph Nader fait paraître son livre accusateur « *Unsafe at any speed* » (traduit et adapté en français sous le titre « *Ces voitures qui tuent* »). Cet ouvrage en forme de pamphlet dénonce le peu d'attention que, selon lui, les « Trois Grands » de Detroit accordent aux problèmes de sécurité, préférant miser sur le style, qui est un élément autrement plus vendeur. La Corvair elle-même fait l'objet d'un chapitre entier, dans lequel Ralph Nader critique, exemples à l'appui, sa tenue de route, jugée dangereuse pour l'utilisateur moyen.

Notons que la critique vise essentiellement la première génération de Corvair (1960-64) - surtout les modèles antérieurs au millésime 1964 - et qu'elle ne s'applique pas à la 2e génération, à la suspension beaucoup plus sophistiquée.

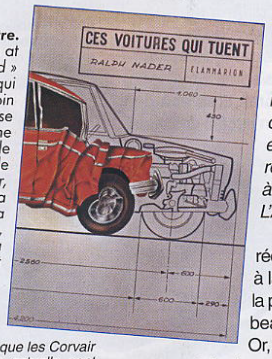
Loin d'en tirer argument, la GM lance une enquête sur le passé de Ralph Nader ; faute d'y avoir trouvé quoi que ce soit de compromettant, elle finit par le harceler, lui donnant ainsi le rôle de David luttant contre Goliath. Lorsque ces manœuvres sont portées à la connaissance du public, James Roche, président de General Motors, doit venir lui-même présenter des excuses à Ralf Nader devant la sous-commission sénatoriale compétente en matière de sécurité automobile.



Ci-contre. *Ralph Nader, dans les années 60. Initiateur du mouvement consumériste aux Etats-Unis, il est à l'origine des lois sur la sécurité routière, qui vont transformer le paysage automobile, aux Etats-Unis comme ailleurs. Ces dernières années, Ralph Nader a même été candidat à la présidence de l'Union...*

Concernant le fond de l'affaire, la NHTSA *(National Highway Traffic Safety Administration)* tranche en juillet 1972, affirmant que la tenue de route et la stabilité de la Corvair 1960-63 n'a rien à envier à celle de certaines voitures américaines ou étrangères contemporaines, telles la Falcon, et qu'elle n'est pas prédisposée à la perte de contrôle et au retournement.

N'oublions toutefois pas de signaler les réserves émises par plusieurs journalistes spécialisés quant au comportement des premières Corvair, en cas de conduite « à la limite » par un conducteur lambda : « *la Corvair est actuellement une voiture assez sûre à vitesse modérée mais, entre les mains d'un conducteur moyennement exercé, elle peut devenir dangereuse dans les virages abordés à grande vitesse.* » (André Costa, *L'Auto-journal*, 15 mai 1960)[5].



Ci-contre. *Si le livre « Unsafe at any speed » (« Ces voitures qui tuent ») n'est pas, loin de là, la cause unique – ni même principale – de l'échec relatif de la Corvair, il contribuera néanmoins à la baisse des ventes, en donnant à la petite Chevrolet une réputation de voiture dangereuse.*

5. Notons également que les Corvair qui roulent à l'heure actuelle sont généralement équipées d'amortisseurs plus durs et de pneus radiaux qui améliorent sensiblement la tenue de route par rapport au contexte de l'époque.

Précisons aussi que la Corvair réclame une attention particulière à la pression des pneumatiques, la pression requise étant par ailleurs beaucoup plus élevée à l'arrière. Or, de façon générale, les conducteurs américains sont souvent négligents sur ce point ; si l'on ajoute que les pneus *tubeless* de l'époque ont souvent tendance à se dégonfler, on trouve là l'origine de bien des drames...

LES DERNIERS MODÈLES

Ci-dessus. *Si le développement ultérieur de la Corvair est officiellement arrêté au printemps 1965, quelques études sont, malgré tout, réalisées, comme le montre cette maquette à l'aspect sportif.*

Pour la Corvair, dont le développement est désormais arrêté, l'année 1966 représente le début de la fin, avec des ventes en forte baisse (103 743 exemplaires produits, contre 235 528 l'année précédente).

Toutefois, on peut considérer que le livre accusateur de Ralph Nader va paradoxalement contribuer à prolonger la carrière de la Corvair, la GM ne voulant pas donner l'impression qu'elle avalise les thèses du jeune avocat en arrêtant prématurément la production de son modèle controversé.

Pour le millésime 1966, la gamme reste inchangée même si la version Greenbrier est retirée du catalogue. On note aussi l'apparition d'une nouvelle boîte de vitesses, à 3 ou 4 rapports, la version à trois rapports étant – enfin ! – entièrement synchronisée.

Par ailleurs, un pack sport, comportant une suspension durcie et une direction moins démultipliée, est désormais disponible. Les pneus sont plus larges (7 pouces au lieu de 6,5) tandis qu'un discret spoiler apparaît à l'avant.

L'équipement progresse (la planche de bord et les pare-soleil rembourrés, les feux de recul, les essuie-glaces à deux vitesses et le lave-glace sont désormais livrés en série sur tous les modèles) et la présentation est modifiée sur différents points.

L'année suivante, la série Corsa est supprimée, ainsi que le moteur de 140 chevaux, même s'il est finalement rapidement réintroduit. La finition intérieure et extérieure n'évolue que sur des détails (apparition d'un volant à trois branches, etc.). Cependant, la sécurité progresse avec l'apparition d'un double circuit de freinage et d'une direction anti-choc. Le rembourrage du

Ci-dessus.
La Corvair du millésime 1968 est reconnaissable à ses feux de position latéraux, installés pour se conformer à la nouvelle législation en matière de sécurité.

Ci-contre.
Les versions du millésime 1966 présentent peu de différences avec celles du millésime précédent. Cependant, les feux arrière ont été modifiés et la grille d'aération est désormais d'un seul tenant. On a ici affaire à une Corsa équipée d'un moteur de 140 chevaux, comme l'indique l'inscription comprise entre les deux drapeaux à damiers. Alimenté par quatre carburateurs, ce moteur a la réputation d'être difficile à régler...

tableau de bord est également plus épais.

Pour le millésime 1968, la berline disparaît de la gamme. Cependant, l'équipement continue à progresser : le rembourrage de la planche de bord est à nouveau amélioré, tandis que le coupé bénéficie en série de ceintures de sécurité trois points à l'avant, ainsi que d'une lunette arrière dégivrante. Il ne se vend que 15 399 Corvair.

Le millésime 1969 fait encore l'objet de légères modifications. La dernière Corvair, un coupé Monza de couleur *Olympic Gold*, tombe des chaînes le 14 mai 1969. La production totale pour cet ultime millésime est de 6000 exemplaires.

L'auteur et la rédaction d'Automobilia remercient Paul Dupuis-Philiponnet (président du Chevrolet Corvair Club de France), Michel Trougnou, Thierry Naudot, Laurent Bunnik, André Le Roux.

Ci-dessous.
Une berline Corvair 500 du millésime 1967, de couleur Butternut Yellow. Il s'agit de la dernière année de production de la berline. On remarquera que la grille d'aération arrière a été à nouveau très légèrement modifiée.