INSPIRATION EUROPÉENNE

Certains constructeurs américains, même parmi les plus grands, ont su quelquefois échapper au conformisme. C'est le cas de Chevrolet avec son originale Corvair. Rencontre, à travers ses reproductions au 1/43e, avec cette américaine pas comme les autres.

PAR JEAN-LOUIS BLAISIUS

La Chevrolet Corvair est une « compact car », c'est-à-dire une petite voiture au moins à l'échelle américaine, mais ce n'est pas la première qui ait fait l'objet d'une étude complète chez Chevrolet. En effet, dès la fin des années 1940, et en prévision d'une récession à l'issue de la guerre, le premier constructeur américain élabore la Cadet. L'expansion économique réapparue dès la fin des hostilités, rend inutile sa commercialisation. A la fin des années 1950, les choses changent. L'indécent succès de la Volkswagen animée par un moteur arrière refroidi par air, ne laisse pas indifférents les géants de Detroit, tout comme les efforts de Renault avec sa Dauphine. Dans un registre différent, Porsche réussit une belle percée sur le marché grâce à sa 356 dotée d'un 6 cylindres installé en porte-à-faux arrière. L'heure de la riposte sonne en 1960 et General Motors prépare la contre-offensive dès 1956. C'est en effet cette année-là que la Corvair est mise en chantier.

UNE BERLINE ORIGINALE

Chevrolet choisit la voie de l'innovation sous la forte influence de Edward N. Cole, ingénieur en chef devenu directeur général depuis le mois de juillet et futur président de General Motors. La Corvair, présentée le 2 octobre 1959, va trancher fortement sur tout ce qu'il y a de connu aux Etats-Unis, en apportant des réponses neuves mais onéreuses pour une voiture de grande diffusion. La direction de GM tente de faire des économies, notamment sur la suspension, très innovante avec ses quatre roues indépendantes. Au final, la Corvair s'avère délicate à conduire pour l'Américain moyen, peu habitué au moteur arrière. A cela s'ajoute un livre écrit par un avocat, Ralph Nader, et intitulé « *Unsafe at any speed* » et qui veut prouver que la nouvelle venue est dangereuse quelle que soit sa vitesse. En fait, il n'en est rien. La Corvair est une excellente voiture, agréable à utiliser et tout à fait sûre, à la seule condition de savoir conduire. De plus, elle

1/La Corvair porte la référence 552 dans la gamme de Dinky-Toys France. Elle possède une direction et une suspension. On remarquera, sur cet exemplaire, la trace de la trappe d'essence sur l'aile avant.

2/Même si elle est réduite au 1/47e, la Chevrolet Corvair de Corgi-Toys, apparue en 1961, rencontre un beau succès avec plus de 800 000 exemplaires fabriqués. Elle le doit sans doute à son capot ouvrant et son moteur reproduit.

3/La Corvair fabriquée par Hubley n'est qu'un jouet, mais sa rareté, du moins chez nous, justifie l'intérêt que lui porte les collectionneurs.

1

2

3

Photos de catalogues de la vraie Corvair en berline et en coupé.

4/Avec une silhouette correcte, des vitres, un intérieur aménagé, des roues standard et des pneus souples, la Corvair de Lone Star s'inscrit tout à fait dans les tendances des miniatures des années 1960, destinées à la clientèle enfantine.

4

5

5/La Corvair a-t-elle été utilisée par l'US Army ? Pour Lone Star, la réponse est affirmative et la miniature adopte une robe vert armée et une décoration £sur le capot.

6

6/Plus proche, par sa conception, d'une miniature Spot-On que d'une vraie Dinky-Toys, cette Corvair Monza n'est pas née à Liverpool mais à Hong-Kong. Elle fait partie d'une série de six américaines très prisées par les collectionneurs.

naissance à une version sportive dénommée Monza et à plusieurs concept-cars. Néanmoins, le mal est fait et son image est ternie, pénalisant sa carrière qui s'achève en 1969 ce qui n'empêche pas les fabricants de miniatures de s'intéresser à ses différentes versions.

Ce sont Dinky-Toys et Corgi-Toys qui, les premiers, offrent une Corvair aux collectionneurs et dans les deux cas, les formes originales de la carrosserie monocoque sont correctement interprétées avec notamment une ceinture de caisse horizontale très marquée et un toit en forme de casquette renversée débordant au-dessus de la lunette panoramique. On sait que cette ligne va faire école en étant reprise sur la NSU Prinz, l'Hillman Imp et la Fiat 1300. En ce qui concerne le modèle Dinky, notons qu'il s'agit d'une création de Meccano-France qui présente donc toutes les caractéristiques connues à l'époque sur les fabrications de Bobigny. Les éléments chromés sont peints en argent au pochoir, les roues en métal décolleté reçoivent des pneus souples, l'intérieur est aménagé en plastique blanc. Chez Corgi, on retrouve des caractéristiques comparables mais le fabricant de Swansea est allé plus loin en équipant son modèle d'un capot arrière ouvrant laissant voir un moteur sommairement reproduit. De plus, la lunette est équipée d'un store vénitien destiné à protéger les passagers du soleil. En revanche, il manque les déflecteurs. L'originalité de la Corvair lui a permis de séduire encore d'autres fabricants, plutôt orientés vers le monde du jouet et qui l'ont reproduite à une échelle de l'ordre du 1/50e. C'est le cas de Hubley et de Lone Star qui offrent des modèles en zamak, assez fidèlement traités, avec vitres et un intérieur aménagé. En dehors des versions de base, il existe des va être améliorée au fil des années et recevoir une suspension redessinée, une barre stabilisatrice à l'avant et même, pour la première fois sur une voiture de série, un turbo. Elle va aussi donner

7

7/Fidèle, comme toutes les miniatures Norev de l'époque, cette Corvair Monza est desservie par sa fabrication en plastique et ses roues standard.

8

8/Elégamment dessinée par Bill Mitchell, et fortement inspirée par le style italien, cette Monza coupé est très bien réalisée par Brooklin.

CHEVROLET CORVAIR 1/43e

9/Née en Israël, cette miniature est restée pendant longtemps la seule représentante de la seconde génération de Corvair dans le monde des productions industrielles. Assez simplifiée, elle possède des portes ouvrantes.

10/Tekno a fidèlement reproduit les lignes de la Monza GT qui vont inspirer, quelques années plus tard, celles de la Corvette. La vraie était peinte en gris métallisé mais Tekno a choisi diverses décorations fantaisistes.

11/La Corvair Monza GT de Tekno est un très bon exemple de la sophistication des miniatures dans les années 1960. Tout s'ouvre et même les volets protégeant les phares sont mobiles.

12/Cette Monza Spyder de Tekno est surprenante car, si Bill Mitchell a bien présenté une Monza SS en même temps que la Monza GT, elle différait sensiblement de cette miniature.

variantes, notamment chez Lone Star qui propose sa Corvair en Army Staff et en Fire Chief. Ces fabricants sont rejoints, en 1990, par Franklin Mint qui, dans une série dénommée «Sublimes Sixties», s'intéresse à la Corvair de 1960. Si elle n'est pas la plus fidèle, elle est incontestablement la plus détaillée puisqu'elle possède quatre portes et un capot arrière ouvrants. Les entourages de pare-brise et de lunette sont métallisés, l'intérieur est bien décoré, et le Six cylindres bénéficie d'une bonne reproduction. Les portes possèdent un entourage de vitres mais sont dépourvues de vitres et leur ouverture nuit à la finesse de la carrosserie.

COUPÉ ET CONCEPT-CARS

Dès sa naissance, la Corvair existe en berline et en coupé. Celui-ci, à la fin de 1960, est livré en version « Monza », doté d'une boîte à quatre rapports lui donnant une forte connotation sportive et lui permettant de connaître un succès commercial. Le coupé Corvair Monza existe chez Dinky-Toys dans la série réunissant six voitures américaines fabriquées à Hong-Kong. Cette fois-ci, c'est la maison-mère de Liverpool qui est à l'origine de cette reproduction, mais elle est alors passée sous le contrôle du groupe Lines Bros Ltd, propriétaire de Tri-Ang et fabricant de la gamme Spot-On, ce qui explique que les caractéristiques de cette Corvair soient assez proches de celles d'un modèle Spot-On. Il existe aussi un exemplaire chez Norev, moulé en plastique. Le moule du fabricant lyonnais a été repris plus récemment par Eligor qui produit une miniature en zamak. A part le matériau et les roues, elle ne présente guère de différences par rapport à celle de Norev. En exploitant le même moule, Eligor en fait une version Police et une autre Pompiers qui adoptent évidemment une décoration et des accessoires spécifiques comme des antennes et des projecteurs.

Récemment, Brooklin Models inscrit aussi une Corvair Monza à son catalogue, mais il s'agit d'une version de 1967, avec une carrosserie entièrement redessinée. En effet, la Corvair conserve sa carrosserie d'origine jusqu'en 1964 et, cette

13/La firme espagnole Dalia a collaboré avec Solido et Tekno, ce qui explique la sortie sur le marché ibérique de cette Corvair Monza sous la marque Dalia-Tekno.

14/Les fabricants espagnols ont été littéralement fascinés par Tekno et même Pilen a cédé à la tentation de la Corvair Monza GT. La miniature possède une verrière entièrement transparente et un intérieur en plastique blanc peu réussi.

15/La Corvair Testudo de Politoys Export a été proposée en plusieurs couleurs dont cet orange vif qui lui va bien. Tout en faisant partie d'une gamme bon marché, elle possède un habitacle ouvrant, une lunette arrière rapportée et un toit en plastique translucide vert.

année-là, elle reçoit une nouvelle robe, dessinée dans un style très italien par William L. Mitchell. Elle est très bien rendue sur la miniature en métal blanc de Brooklin qui possède des pièces chromées rapportées et un aménagement intérieur bien détaillé. Il existe aussi une Corvair Monza 1965 créée par la marque israélienne Sabra. Elle est en zamak, avec des accessoires métallisés, un intérieur aménagé et des portes ouvrantes. Enfin, Yat-Ming est l'auteur d'une sympathique Monza cabriolet de la même année, reproduite avec la capote baissée. Les lignes sont très satisfaisantes et l'intérieur détaillé, mais sa décoration aurait mérité davantage de soin. Notons que ce même modèle s'est retrouvé dans la série « Les belles Américaines » vendue en kiosque.

UNE PORSCHE US

Si, pendant son existence, la Corvair est injustement décriée, elle sait aussi séduire les amateurs de vraie conduite et certains voient même en elle, dans sa version la plus sportive et toutes proportions gardées, une sorte de Porsche américaine. Il est donc bien normal qu'elle retienne l'attention des stylistes qui s'en servent pour élaborer plusieurs concept-cars, tous reproduits au 1/43e. La Monza GT et la Monza SS sont créées par « Bill » Mitchell au début de 1963. Assez proches dans leur dessin, elles diffèrent néanmoins par leur implantation mécanique. Sur la Monza GT, le moteur est placé en avant de l'essieu arrière alors qu'il conserve sa position en porte-à-faux sur la SS. Au Danemark, Tekno inclut la Monza GT dans sa gamme, avec plusieurs décorations. La miniature possède un habitacle et un capot arrière ouvrants avec un moteur reproduit. En plus, les éléments métalliques qui protègent les phares s'ouvrent au moyen d'un bouton situé sous le châssis. Tout cela est bien, mais cette miniature fait tout de même très « jouet », certaines versions arborant aussi une décoration fantaisiste. Le fabricant danois propose également une Corvair « spyder » qui, manifestement, n'a jamais existé. En fait, Tekno semble s'inspirer de la SS mais se contente de découper le toit en plastique de la Monza GT, réalisant un spyder à peu de frais mais sans aucun rapport avec la réalité. Après ces modèles danois, on retrouve une Corvair Monza GT chez plusieurs fabricants espagnols. C'est d'abord Dalia qui diffuse, sur son marché domestique, le modèle d'origine Tekno simplement rebaptisé Dalia-Tekno. C'est ensuite au tour de Joal de s'intéresser à ce concept-car avec un modèle qui, pour l'essentiel, se présente comme une copie conforme du Tekno et possède, comme lui, un habitacle et un capot ouvrants, un moteur et des protections de phares ouvrantes. Enfin, Pilen inscrit aussi une Corvair Monza GT à son catalogue, à la fois en version normale et en version chromée. A côté des Monza GT et SS conçues par le studio de style de la GM, la Corvair inspire Nuccio Bertone qui l'habille d'une carrosserie spéciale. Dénommée Testudo, cette voiture est présentée au Salon de Genève en mars 1963 et Nuccio Bertone lui-même la conduit de Turin jusqu'à la capitale lémanique. Au 1/43e, la miniature en zamak fait partie de la série Politoys-Export, une gamme « économique » créée par le fabricant italien. Les formes sont correctes, avec une grande lunette formant une bulle et l'habitacle s'ouvre d'arrière en avant.

En puisant dans le passé, il est aujourd'hui possible de retracer dans une vitrine la carrière de la plus controversée de toutes les Chevrolet, mais à quelques rares exceptions, il faudra se contenter de miniatures très éloignées des exigences actuelles en matière de fidélité et de finition. Pourtant, la Corvair mérite mieux que cela et elle constitue, à travers toutes ses versions, un thème auquel quelques fabricants pourraient bien s'intéresser.

Automodélisme remercie la Boutique l'Auto Jaune, 41 rue Cavendish, 75019 Paris pour le prêt de nombreux modèles photographiés.