CHEVROLET CORVAIR

TURBO : Turbo, an 1

ESSAI

La Chevrolet Corvair, avec son six cylindres à plat refroidi par air placé à l'arrière est l'une des créations les plus originales de l'industrie automobile américaine. Avec le montage du turbo en 1962, elle inaugurait une mode qui n'est pas près de s'éteindre. Chevrolet grillait les Européens en présentant la première voiture équipée d'un moteur turbo compressé en série...





La Corvair est une voiture à sensations : que d'encre a-t-elle fait couler et que de discours contradictoires a-t-elle provoqués ! Tout a commencé par le transfert de Edward Nicholas Cole de Cadillac chez Chevrolet. Il apportait dans ses cartons un projet qui lui tenait à cœur. Ce projet, il l'avait déjà testé ! C'était un six cylindres à plat refroidi par air qu'il avait monté dans une voiture blindée. Nommé Directeur Général de Chevrolet en 1956, Ed Cole pouvait s'attaquer sans contrainte à ses idées.

Sur un air Porsche...

Dès 1957, le six cylindres boxer subissait ses premiers tests. Chez Chevrolet, on n'avait pas de caisse adaptée à ce groupe. Alors, quoi de plus normal que de l'installer dans une Porsche 356 ! Cela fut fait avec succès, puisque les décideurs de la GM, convaincus, donnèrent le feu vert au développement de ce qui allait devenir la Corvair. Dans un premier temps, le projet recevait le nom de code « La Salle », puis, pour tromper la concurrence, on le transforma en « Holden 25 », du nom de la filiale australienne de la GM. Malgré tout, de nombreuses rumeurs circulaient dans le milieu de l'automobile sur cette voiture fantôme à moteur six cylindres placé à l'arrière. Son nom, Corvair, avait déjà franchi les murs de l'usine et représentait une énigme pour le public. Le 2 octobre 1959, la nouvelle Chevrolet était officiellement dévoilée. C'était une quatre portes propulsée par ce fameux six cylindres à plat refroidi par air placé en porte-à-faux arrière. La conception, résolument inhabituelle outre-Atlantique, provoqua une certaine stupeur. Le moteur, lui aussi étonna quand on découvrit ses caractéristiques. Sa cylindrée était bien faible avec ses 2 287 cm³ face aux gros V 8 habituels. Malgré une course très courte (66,04 mm) par rapport à l'alésage (85,73 mm), la puissance maximum (81 ch. SAE) était obtenue au régime relativement bas de 4 400 tours/minute.
Chevrolet ne chômait pas, et le coupé était dévoilé dès janvier 1960. La version sportive vint ensuite avec l'apparition du coupé Monza. Celui-ci, outre une finition plus luxueuse, recevait un moteur plus poussé développant 95 chevaux. Les évolutions se succédaient à une fréquence élevée, et l'année faste, pour la Corvair, allait être 1962...

Un souffle nouveau

1962 devait être placée sous le signe de l'air : d'abord pour les passagers, avec la présentation du modèle découvrable, et surtout pour le moteur qui recevait, en première mondiale pour la série, un turbo-compresseur !
Du coup, la puissance de la Corvair passait de 110 chevaux pour l'asmosphérique le plus performant à 150 pour la « Turbo Charged », soit plus de 35 % de mieux ! En même temps que du souffle, elle gagnait le nom de « Spyder » pour le cabriolet... Ce qui veut dire « araignée » en Anglais, (le sigle de la voiture) et non pas « découverte » comme c'est le cas bien souvent... Violemment attaquée par Ralph Nader, un jeune avocat américain en quête d'un nom, dans son livre *« Ces voitures qui tuent »*, la Corvair a été considérée par beaucoup comme une auto dangereuse. Heureusement, les coups portés n'ont eu que peu d'influence sur la carrière de cette révolutionnaire américaine. Evoluant sans cesse, elle a souvent fait mentir ses détracteurs. Sa tenue de route, qui malgré ses quatre roues indépendantes, laissait vraiment à désirer à l'origine comme nous le verrons plus loin, a été améliorée par des procédés simples, mais efficaces. La cylindrée prenait du coffre, et suivait une drôle d'évolution, passant de 2,2 litres à 2,4 puis à 2,7 litres : ne dites pas que ça ne vous rappelle rien, surtout en six cylindres à plat refroidi par air... Sans parler de la version turbo !
La Corvair, à l'image de la Renault 8 Gordini, a su séduire une clientèle sportive. De nombreux préparateurs ont modifié la « petite » Chevrolet et proposaient des versions améliorées. Le plus connu d'entre eux, Carroll Shelby, durcissait la suspension, montait une direction directe, quatre carburateurs et des barres anti-roulis. Une évolution similaire était proposée par John Fitch, le sorcier américain bien connu. Dan Gurney, le futur vainqueur du Mans, qui utilisait une Corvair en 1962, a fait beaucoup pour sa promotion en affirmant à qui voulait l'entendre que cette voiture était la seule sportive américaine...
En 1965, la Corvair reçut une nouvelle carrosserie. Celle-ci, moins tourmentée, revenait à des normes plus classiques et perdait un peu son caractère. Pour compenser, sa puissance était augmentée : la version atmosphérique offrait 140 chevaux et la Turbo 180. Mais son audience tendait à diminuer, et sa vie devait s'achever dans l'indifférence en 1969 où seuls 6 000 exemplaires furent construits.

Sportive à l'américaine

Le Chevrolet Corvair Club nous avait promis une Turbo pour cet essai. Lorsque nous sommes arrivés au siège du club ce sont deux autos que nous avons trouvées ! Nous avons eu droit à un modèle 1962 et un 63. Peu de différences entre les deux, si ce n'est la pré-

Il a fallu attendre 1965 pour que la Corvair atteigne sa maturité. Avant cette date, les caractéristiques dynamiques laissaient à désirer !



sence d'une barre anti-roulis sur la plus récente. Par chance, le soleil était au rendez-vous, et les capotes sont restées ouvertes. Nos « Chevrolet Corvair Monza Spyder Turbo » (ouf !...) étaient toutes deux munies de roues à rayons garnies de pneus à flanc blanc. La grande classe...

L'espace intérieur est chaleureux et accueillant : tout est rouge, du cuir des sièges à la moquette, en passant par le simili des garnitures et même la fine jante du grand volant tulipé. Le contraste avec la planche du vide poche et du tableau de bord en aluminium brossé est du plus bel effet ! L'instrumention prouve que nous sommes bien en présence d'un moteur soufflé : en plus des traditionnels cadrans, Chevrolet nous offre pour la première fois dans l'histoire automobile, un indicateur de pression du turbo !

Le corps soutenu par un dossier très vertical, l'assise est assez basse et, pour peu que la taille du conducteur ne soit pas dans les canons américains, celui-ci a vraiment le nez sous le volant... Les premiers tours du moteur désorientent : dans cette ambiance typiquement américaine, le son métallique du boxer venant de l'arrière évoque, en plus grave, celui d'une allemande bien connue... Il suffit pourtant d'un simple coup d'accélérateur pour faire la différence : plus d'inertie et une montée en régime un tout petit peu moins franche ! La main droite va empoigner le levier de vitesses pour mettre la première et surprise, une autre allemande bien connue vient à l'esprit : la paume se pose sur une balle de golf...

Le turbo trompeur...

Malgré les 32 m/kg de couple, il faut appuyer assez fort sur la pédale de droite pour décoller les 1 250 kg de Corvair. Sur cette première adaptation du turbo, on aurait pu s'attendre à un comportement violent et peu civilisé du moteur. Mais au contraire la « soufflante » ne se fait ni sentir ni entendre. Discrétion totale au point qu'il est possible de douter de la présence de l'accessoire miracle. Le moteur est très souple et la poussée semble même paradoxalement, plus franche à bas régime que vers la zone rouge. La réaction à la pédale de droite est immédiate et le temps de réponse auquel on aurait pu s'attendre est inexistant. Heureusement, le mano du turbo est là et son aiguille prouve que ça souffle ! Les sensations sont trompeuses lors des accélérations : la poussée est si douce et si continue qu'on ne se rend pas compte de la vitesse. Un peu comme au départ d'un train. Pourtant les chronos des essais d'époque sont édifiants. Le zéro à cent était abattu en 11 secondes alors que les 400 mètres étaient franchis en moins de 18 secondes, soit exactement les performances d'une... Peugeot 405 GL ! La vitesse de pointe s'élevait à 176 km/h.

A cette vitesse, même sur une américaine, on serait en droit d'avoir un freinage décent. Eh bien, jusqu'au modèle 64, il n'y avait pas de freins ! Des ralentisseurs tout au plus... Chevrolet en était conscient, puisqu'à partir de 1964, les tambours classiques ont disparu au profit des tambours ailetés bi-métal. Nous avons essayé une version pourvue



On trouve un petit air des premières Corvette, sous cet angle...


Une instrumentation de sportive, mais la touche originale est la présence d'un indicateur de pression du turbo.


Probablement la plus européenne des américaines de l'époque...


Toutes les Corvair décapotables livrées en France possédaient une capote électrique.


Roues à rayons et pneus à flanc blanc, la GM n'a reculé devant rien !

LE CHEVROLET CORVAIR CLUB

Paul Dupuis se passionne pour toutes les autos originales. Déjà président des Amis de Panhard et Levassor, il a découvert la Corvair et en est tombé amoureux. Les amateurs de cette américaine un peu particulière étaient éparpillés en France, et du coup, pour les réunir, Paul Dupuis a fondé un Club Corvair. Bien utile aux amateurs de cette auto, le club possède maintenant une solide documentation. De plus, un pèlerinage aux Etats-Unis a permis la découverte de nombreuses bonnes adresses. Des sorties et des activités sont aussi proposées.

Renseignements : *Club Chevrolet Corvair, 93 rue d'Angerville, Les Granges, 91410 Dourdan. Tél. : (1) 64.59.57.43.*

de cet équipement : la différence est énorme et la sécurité est, sur ce point, réelle.
La tenue de route était aussi très décriée par les essayeurs de l'époque. Le problème existait, c'est vrai, mais ne rendait pas la voiture dangereuse : il suffit de savoir que le train arrière décroche très, très tôt ! Les roues arrière étaient un peu trop indépendantes, et en appuis prenaient un important carrossage positif. La Corvair partait alors de travers... La direction trop démultipliée, ne facilitait pas les corrections. Mais la parade fut aisément trouvée avec une lame transversale limitant la prise de carrossage positif... De nombreux préparateurs ont rapidement proposé cette amélioration, mais l'usine, plus « longue à la détente » a attendu 1964 pour adopter ce montage sur la série. Nous avons également pu essayer une voiture ainsi équipée. Changement total : c'est le jour et la nuit ! La Corvair accepte les francs appuis, glisse progressivement de l'arrière et devient réellement sportive Il est vrai aussi que l'équipement pneumatique est primordial : plus que toute autre voiture, la Corvair est sensible des pieds et il convient de la chausser convenablement...
Chevrolet a tenté un pari et l'on peut dire que celui-ci n'a pas été gagné tout de suite. Les débuts de la Corvair ont été difficiles et les paris audacieux, aussi intéressants qu'ils aient été, n'ont pu que ralentir son évolution. Elle n'a atteint sa maturité qu'en 1964, soit cinq ans après sa présentation et sa réputation en a terriblement souffert. Il reste que la Corvair possède l'attrait de l'innovation : une première mondiale pour le turbo. ce n'est pas rien de nos jours...

Pierre Gary
Photos : Pascal Huit

CARACTÉRISTIQUES



Du moteur, on ne distingue que la turbine de refroidissement et sa courroie compliquée, l'impressionnant filtre à air et le carburateur horizontal. La puissance, elle est bien visible (150 HP).

MOTEUR

Type/Emplacement : 6 cyl. à plat/porte à faux arrière - **Alésage X course :** 87,32 x 66,04 mm - **Cylindrée :** 2 376 cm³ - **Cylindrée unitaire :** 396 cm² - **Raport volumérique :** 8 : 1 - **Régime maximum ;** 5 500 t/mn - **Puissance maximum :** 150 ch à 4 400 t/mn - **Puissance spécifique :** 63,13 ch/l - **Couple maximum :** 32 m kg à 3 400 t/mn - **Couple spécifique ;** 13,5 m.kg/l. - **Vitesse moyenne de piston :** 9,7 m/s - **Distribution :** arbre à cames central, culbuteurs, poussoirs hydrauliques et tiges - **Vilebrequin :** Acier forgé, 4 paliers - **Matière du bloc :** Aluminium - **Matière de la culasse :** Aluminium - **Refroidissement :** par air pulsé par une turbine - **Lubrification :** carter humide - **Alimentation :** 1 carburateur horizontal + turbo compressseur - **Allumage :** bobine/distributeur - **Equipement électrique ;** 12 V.

TRANSMISSION

Mode : aux roues arrières - **Nb de rapports :** 4 + Ar - Km/h à 5 500 t/mn - 1 : 46 - 2 : 74 - 3 : 118 - 4 : 176 - **Rapport de pont :** 3,55 : 1 - **Autobloquant :** non.

CHASSIS

Structure et matériaux : coque acier - **Suspension avant :** triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs téléscopiques - **Suspension arrière :** indépendantes, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs téléscopiques - **Freinage :** 4 tambours - **Direction :** à circulation de billes - **Nb de tours de volant :** 4,6 - **Jantes :** 5,5 x 13 - **Pneumatiques :** 6.50 x 13.

DIMENSIONS. POIDS. CAPACITÉS

Longueur : 437 cm - **Largeur :** 170 cm - **Hauteur :** 130 cm - **Empattements :** 274 cm - **Voie AV :** 137 cm - **Voie AR :** 137 cm - **Poids ;** 1 250 kg - **Rapport poids/-puissance :** 8,3 kg/ch.

Sans être belle, la Corvair possède du caractère et de la personnalité. La carrosserie apparue en 1965 est plus fade.



A. M. C. A.

Lamborghini — Ferrari — Maserati

- Restauration mécanique
- Mise au point moteurs Sport et G.T.
- Toutes pièces Maserati en stock

J. ZULIANI
2, rue de Verdun
52290 ECLARON
☎ 25.04.00.59

DOUBLE S
POTS INOX LONGUE DUREE
GARANTIE 10 ANS
LIGNE COMPLETE EN STOCK



AUSTIN HEALEY 100/4 : 1865.58 F
100/6 & MKII : 2243.91 F
JAGUAR XK 120 simple : 2335.23 F
double : 2700.52 F
XK 140/150 double : 3104.55 F
MKII 3.4, 3.8, 340 : 3028.28 F
TYPE E série I & II : 3731.16 F
• TYPE V12 série III : 3535.47 F
XJ 6 tous modèles : 3707.67 F
• LANCIA tous modèles : 1826.44 F
MGA : 1043.68 F - MGB chrome : 1274.59 F
MGB caoutchouc : 1275.90 F
• MERCEDES 230.250.280 SL : 3131.04 F
• ROVER 2000TC, 2200TC, 2200 : 1304.60 F
RANGE ROVER SIMPLE : 3470.24 F
RANGE ROVER DOUBLE : 3809.43 F
TRIUMPH TR2, 3, 4 : 1552.47 F
TR4 double : 1878.62 F
TR4 transvers : 2192.73 F
TR5, 5PI, 6PI : 2348.28 F
SPITFIRE MK IV : 1591.61 F
SPITFIRE 1500 : 1878.62 F
GT 6 : 2035.18 F
VOLVO P 1800 60/67 : 1982.99 F
P 1800 67/73 : 2139.54 F
*Sans les tubes avants. Prix T.T.C. Frais de port : 120 F.

Distribué par LP TRADING CAR
112 RUE DE RICHELIEU, 75002 PARIS. TEL. (1) 42.96.56.13

PUBLICITÉ

auto passion

PROFIL 18/30
25, rue de La Boétie
75008 PARIS
Tél. 42.68.19.71

VENDEZ-VOUS

« Vous pouvez rentabiliser vos passions.
Nous organisons un week-end CASTING de véhicules anciens ou particuliers, les 10 et 11 octobre 1987, spécialement à votre intention.
Dans un studio PROFESSIONNEL, nous vous proposons un décor adapté pour la présentation de vos véhicules : éclairages, prises de vues, régie, effets. Conditions PRO, pour un book sérieux.
Avec votre accord, nous pouvons vous orienter dans vos recherches auprès de chaînes TV, des productions cinéma, publicité, clips, etc.
Mettez votre CAPITAL en valeur.
CONTACTEZ-NOUS
Tél. pour renseignements :
48.73.36.21
Adresse et raison sociale :
SIMAGIS - BVM
30-32, rue Roger-Salengro,
94120 FONTENAY-SOUS-BOIS

ALIGRE

MG
AUSTIN
JAGUAR
TRIUMPH

concessionnaire depuis plus de 25 ans

TRÈS IMPORTANT STOCK de PIÈCES DÉTACHÉES et de SELLERIE

Expédition France et Etranger
Christophe CARLON responsable magasin

RÉNOVATION CARROSSERIE PEINTURE
responsable Mr Serge JACQUEMIN

Garage d'ALIGRE
12, pl. d'Aligre - 23, rue Béccaria 75012 PARIS
43.43.55.00 * 43.41.21.82
TELEX : ALIGRE 214 211 F

TRANSPORT RAD



FRANCE - ETRANGER

27 *bis*, av. du Général-de-Gaulle
94420 LE PLESSIS-TREVISE - BP 65
TEL. (1) 45.76.10.65 - Tlx : 231 103