

# Vzpomínky na lidovku

## Ohlédnutí za dekádou Corvairu (1960–1969)

Nejrozporupnější model Chevroletu od dob nešťastného Copper Cooled (1923) – tak by se daly stručně charakterizovat dějiny netradičního Chevy s motorem v zádi. Překvapil odvážným designem, ale právě jeho vinou byl příliš drahý a některé zákazníky odrazil svými tvary. General Motors ale za každou cenu chtěl nové tržní možnosti...

*Chevrolet Corvair se vyráběl v letech 1960 až 1969, jeho nedávným šedesátinám jsme věnovali rozsáhlý materiál v číslech 57 a 58*





Rok 1961 obohatil modelovou řadu o elegantní kombi Lakewood



Na základě běžného Corvairu vznikly jeho užité varianty: van Greenbrier, dodávka Corvan a pick-up Rampside se sklápňovací bočnicí

Koncem padesátých let se prodeje importovaných značek (především Volkswagenu a Renaultu) natolik zintenzivnily, že nad tím už nešlo jednoduše mávnout rukou; zejména od poloviny roku 1957, kdy Spojené státy opět postihlo období hospodářské recese. American Motors na vzniklou situaci reagoval malým modelem American Rambler '58, což byl de facto přepracovaný Nash Rambler ročníku 1955. Studebaker hodil na trh malý Lark, který vypadal jako zmenšený model třídy full-size. A za okamžik už se do hry zapojila i Velká trojka: Ford připravil malý Falcon, Chrysler si pospíšil s premiérou Valiantu 1960. General Motors v letech 1958 a 1959 prodával takzvané „Captive Imports“, tedy výběr z výrobního programu britského Vauxhallu a německého Opelu. Na první rok let šedesátých ohlásil premiéru Corvairu, vyvíjeného od roku 1956 podle projektu hlavního designéra divize a pozdějšího bossa GM Edwarda Nicholase Colea. Coleovou inspirací se stala buď letadla, ale podle některých zdrojů spíše oblíbený Volkswagen „brouk“. To by vysvětlovalo záměr umístit vzduchem chlazený šestiválec 140 cu.i. dozadu („kam motor patří“, jak jásaly reklamy Corvairu). Pohonná jednotka typu „boxer“ se šesti oddělenými válci a dělenou klikovou hřídelí představovala sama o sobě dost komplikovanou záležitost. Výrobce sice použil lehký hliník, ale přesto motor vážil 166 kg, tedy 35 kg nad původním hmotnostním limitem. To byla chyba, která se projevila na jízdních vlastnostech.

Nezávislé zavěšení kol spolu se samonosnou karosérií představovaly dvě velké neznámé v americké konstrukční škole. Podvozková platforma Y s rozvorem 108" byla novinkou, ale výrobce ji doplnil vinutými pružinami, konvenčními příčnými rameny vpředu a výkyvnou nápravou vzadu (podobně to měl lidový Volkswagen). Prodejní cena musela jít dolů, takže GM upustil od montáže stabilizátorů, i když koncernovní experti dobře věděli, že jsou nezbytné pro bezpečné chování vozidla s výkyvnými poloosami na silnici. Tím spíše, že Corvair s motorem vzadu vykazoval rozložení hmotnosti v poměru 36:64 %. Toto krátkozraké rozhodnutí spolu se snahou maximálně standardizovat montáž vyloučilo nastavení optimální geometrie, a to až do roku 1962, kdy se do příplatkového seznamu dostal paket Positraction s tuhým odpružením a předním stabilizátorem. Teprve počínaje modelovým rokem 1964 nabídl Corvair podstatnou inovaci: příčné pružiny s vyrovnáním odklonu.

Podvozek Corvairu ročníků 1960-1963 přesto nezařadil příčinu nazývat novinku „nebezpečným autem s mizernými jízdními vlastnostmi“, jak bylo později módou. Corvair byl sice přetáčivý, ale pohyb zadě do boku se neprojevoval při běžné jízdě – ovšem za předpokladu správného nahuštění pneumatik na doporučený tlak (15 psi vpředu, 26 psi vzadu). A tady vznikly problémy, protože většina majitelů se na kontrolu pneumatik jednoduše vykašlala.

Desetiletá výrobní perioda Corvairu se dělí na dvě generace: 1960–1964 a 1965–1969. Nabídka raného výrobního období obsahovala spartánský model 500 a lépe vybavený 700. Sériově se montovala třístupňová převodovka s ručním řazením, za příplatek výrobce nabízel dvoustupňový Powerglide. Kupé 500 a 700 přišly na trh až v polovině modelového roku, ov-



Vrchol nabídky se stala Monza, na snímku model ročníku 1964

šem největším lákadlem bylo nové kupé 900 Monza, jehož interiér doplňovala dělená skořepinová sedadla. Příznivá odbytová čísla ještě vzrostla po nabídce čtyřstupňové převodovky, která přispěla ke sportovnímu image modelu. Modelový rok 1961 přinesl obohacení nabídky kombíkem Lakewood a sedanem Monza. Lakewood nabídl překvapivě velký užitečný prostor – mnohem větší než srovnatelné kompaktní STW, a dokonce více než některé rozměrnější modely. Přesto prodeje sympatického wagonu vázly, odbyt za první rok dosáhl pouhých 25.000 exemplářů.

Na základě běžného Corvairu výrobce vyvinul také van Greenbrier, dodávku Corvan a pick-up Rampside. U všech tří modelů se jednalo o bezkapotové provedení s označením „Forward Control“. Zejména z německých zdrojů se čtenář dozví o inspiraci Volkswagenem Typ 2 (bus), ale to je opět jen teoretická úvaha. Greenbrier a další dvě verze se staly jedněmi z předchůdců dnešních oblíbených minivanů. Chevrolet převrtáním na 145 cu.i. zvýšil objem šestiválce, výkon zůstal na 80 koních, ale za příplatek 27 USD si

Prodejním hitem roku byl otevřený Chevy Corvair Monza 900 Convertible Spyder, na fotce model '63





Druhá generace Corvairu se obešla bez sloupků B, černý elegán z roku 1965 slyší na jméno Chevrolet Corvair Monza



V zádi trůnil plochý šestiválec, což se negativně projevilo v rozložení hmotnosti



Majitelé Corvairů si pochvalovali rovnou podlahu bez kardanového tunelu

zákazník mohl objednat „Turbo Air“, zvyšující tuto hodnotu na 98 koní.

Ročník 1962 nabídl ze základní řady 500 už jen kupé, paleta Monzy se rozrostla o STW (označení Lakewood se přestalo používat) a nový convertible. Wagon Monza byl extravagantní, ale do konce produkce spatřilo světlo světa jen 6.000 kusů. Další změna se odehrála v polovině roku: na trh přišel Monza Spyder s turbomotorem, který se zakrátko stal nejžádanějším modelem. Zpočátku se objednával pomocí balíčku ke dvoudveřové Monze (317 USD), obsahujícího motor s výkonem 150 koní a množstvím chromu, kratší převod diferenciálu zabezpečující lepší hodnoty zrychlení, podvozek Heavy Duty a kokpit s otáčkoměrem. K sériové výbavě patřila ručně řazená čtyřstupňová převodovka a brzdové obložení ze slitutého kovu. Spyder ale nebyl levnou záležitostí, cenou okolo 2.400 USD se přibližoval ceně Porsche. Celková produkce se do roku 1964 zastavila na 40.000 exemplářích. Kromě dříve zmíněné inovace podvozku byl největší novinkou ročníku '64 šestiválec o objemu 164 cu. i. s výkonem 95 nebo 110 koní.

Přelomovým se stal rok 1965, kdy se do prodejen dostaly modely druhé generace. V roce stejném ovšem právník Ralph Nader zveřejnil svůj spisek „Unsafe at any Speed“, v němž

podrobil jízdní vlastnosti Corvairu nelítostně kritice. Ovšem design kompaktní překvapil elegancí, a to ze všech úhlů pohledu, za což patří díky návrhářskému centru GM pod vedením Williama Mitchella. Modely druhé generace postrádaly sloupek B, změnou ve výrobním programu byl návrat čtyřdveřového provedení základní řady 500.

Turbo Six nyní překvapil výkonem až 180 koní, ovšem za nejlepší agregát se všeobecně pokládá nový atmosférický motor s výkonovou špičkou 140 koní. Sériově se montoval do Corsy Coupe a Convertible, druhý jmenovaný model nahradil původní Monzu Spyder. Zvýšený výkon zajišťovaly nové hlavy válců, přepracované svody a čtveřice karburátorů. Skromnější Corvairy dosahovaly výkonu 95 koní, za příplatek pak 110 nebo 140 koní. Ročník 1965 přinesl plnohodnotné nezávislé zavěšení kol se spodními a horními rameny spolu s vinutými pružinami

u každého zadního kola. Stejně jako předtím Monza Spyder, byl v roce 1965 nejoblíbenějším Corvairům model Corsa. Kupé v základu stálo 2.519 USD, za convertible požadoval výrobce 2.665 USD. Když si zákazník připlatil 158 USD za přeplňovaný šestiválec, stala se z Corvairu docela živá věčička: šedesát mil (96 km/h) dosáhl za necelých 11 sekund, čtvrtku pokořil za 18 sekund rychlostí 128 km/h, a kromě komfortního interiéru nabídla Corsa i maximálku 185 km/h!

V následujícím roce ale došlo k poklesu výroby o celé dvě třetiny. Za touto skutečností je třeba hledat následky neblahého vlivu Ralpa Nadera. Amerika uvěřila právníkovi, který si udělal jméno nikoliv počtem a druhem vyhraných procesů, ale zpochybněním techniky, k jejímuž nezávislému posouzení znalosti obojího práva evidentně nestačily. Na druhou stranu ale nutno dodat, že samo vedení koncernu zpečetilo existenci Corvairu už v roce 1965 v interním memorandu. Psalo se tam doslova: „Zastavte další vývoj.“ Když v roce 1967 debutoval Chevrolet Camaro v roli konkurenta Mustangu, zredukoval GM nabídkovou paletu Corvairu na sedan a kupé 500 a sedan, kabriolet a kupé Monza. Do historie odkráčel i turbomotor, a čtyřdveřové sedany vstoupily do posledního roku své existence.

Dostáváme se do závěrečné dvouletky. Modelové ročníky 1968 a 1969 patří k nejzářivějším Corvairům všeobecně. Poznáte je velice jednoduše podle tehdy nově předepsané povinné montáže bočních pořízek – v roce 1968 čírych, o rok později jantarově zbarvených. Kabriolety Monza dosáh-

ly produkčního maxima 1.386 kusů (1968) a 521 kusů (1969). Vzhledem ke katastrofálnímu propadu odbytových statistik dnes panuje údiv nad tím, že Chevrolet vůbec ještě uvedl Corvairy do modelového ročníku 1969! Někteří prodejci je už odmítali nabízet, jiní vyčkávali, další ještě v roce 1974 nabízelí zájemcům o skladové vozy slevu 150 USD, pokud si vyberou jiný model! A tím tedy skončily dějiny malého Chevroletu s konfigurací „všechno vzadu“.

Z dnešního pohledu je Corvair obětí svého vlastního úspěchu. Nebýt totiž sportovní Monzy, nebyl by ani Mustang, a poté ani Camaro. Dějiny milují klikaté cestičky, takže kdoví, jak by vypadaly dějiny vzduchem chlazeného Chevroletu v alternativní časové linii. Dozvíme se to někdy?

Text: Thomas Frankenstein

Foto: General Motors, archiv, RM Sotheby's

Překlad a adaptace: J.F.K.



VIDEO

V roce 1969 bylo vyrobeno pouze 521 kabrioletů Corvair Monza

