



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo do 2014 roku.

[BLOG](#) [O BLOGU](#) [NASZ YOUTUBE](#) [CENY PALIW](#) [KALENDARZ PZMOT](#) [GIELDA](#) [ARCHIWUM](#)

Tyłem do przodu

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024

0 komentarzy

Po niewątpliwym sukcesie Volkswagena na rynkach całego świata konstruktorzy coraz częściej stosowali tylne umieszczenie silnika. Rozwiązanie sprawdzało się w m.in. małych modelach Fiata – począwszy od „500-tki” aż do serii 850, w niektórych modelach Renault oraz w Skodach od lat 60 – tych do 1990 roku. Powodzenie tej odmiennej konfiguracji napędu zostało dostrzeżone również na amerykańskim rynku. Pierwszym amerykańskim pojazdem z silnikiem umieszczonym z tyłu był Tucker Torpedo, natomiast najbardziej znaną tego typu amerykańską konstrukcją jest Chevrolet Corvair.

Zaprezentowany w 1959 roku, zaliczany do klasy kompaktów (jak na tamtejsze warunki – 4,5 m długości) Corvair był pierwszym wielkoseryjnym amerykańskim tylnonapędowym samochodem z silnikiem umieszczonym w tylnej części nadwozia. Silnik ten był w dodatku chłodzony powietrzem – była to konstrukcja 6-cylindrowa o poj. 140 cali, czyli około 2,3 dm³ i skromnej jak na taką pojemność mocy – 80 KM. Moc na tylne koła była przenoszona przez 3 – biegową skrzynię manualną lub 2 – biegową automatyczną.

Chevy Corvair sedan z 1960 roku



Źródło: caranddriver.com

Paleta wersji nadwozia była imponująca: 2 – drzewiowe coupe i kabriolet, 4 – drzewiowy sedan i kombi a nawet 6 lub 8 – drzewiowy mały mikrobus oraz wersja pickup oparta ma mikrobusie. W porównaniu do wcześniejszych modeli GM ograniczono ilość chromów oraz pozbyto się tylnego „usterzenia”, które pozwoli przestawało być modne. Klienci już nie chcieli stylu „kosmicznego baroku” czyli skrzydlatych obłości, chcieli tańszego samochodu o lepszej ergonomii. Takı miał być Corvair – oszczędny, przestronny i względnie tani.

Pomimo umieszczonego z tyłu silnika, kombi oraz mikrobus dysponowały całkiem dużą ilością miejsca a dostęp do bagażników nie był specjalnie utrudniony. Były one płaskie i dość szerokie, jednak przedni miał wysoką krawędź załadunku. Wersje 2 – drzewiowe oraz sedan posiadały tylko jedną, skromną i płaską przestrzeń bagażową o pojemności ok. 0,3 m³ (300 litrów) zlokalizowaną w przedniej części nadwozia. Z przodu znajdował się także zbiornik paliwa z wlewem umieszczonym w lewym błotniku – prawie jak w Porsche.

Czytaj: [Dowód na istnienie rozumu](#)

Należy zauważyć, że najbardziej udanymi wersjami Corvaira były modele o nadwoziu furgonu. Szczególnie mikrobus, który mógł konkurować z Volkswagenem Typ 2, – czyli znanym „Ogórkim”. W przeciwieństwie do niego Corvair miał znacznie lepsze osiągi a wyższe zużycie paliwa wówczas w USA nikomu nie przeszkadzało. Chcąc wyróżnić tą wersję na tle VW i Forda nadano jej dodatkową nazwę Greenbier Van lub po prostu „Sportswagon” – prawdziwego sportu jednak nie było w nim zbyt dużo.

Reklama Corvair Greenbier Van oraz Lakewood Wagon (poniżej)



Źródła: zuoda.net, remarkablecars.com

Już w 1961 roku zwiększono pojemność oraz moc silnika do wartości: 2,4 dm³ i 85 KM. Silnik ten w szychowej fazie rozwoju osiągał nawet 99 KM, a w wersji Turbo aż 150 lub nawet 180 KM. Z czasem jego pojemność wzrosła o kolejne 300 cm³ a moc wahała się od 95 do 110 KM. W wyczynowej wersji spider oraz niezwykle eleganckiej, 2 – drzewiowej odmianie nazwanej Monza coupe moc była taka sama jak we wcześniejszym Turbo. Manualna skrzynia biegów doczekała się czwartego przełożenia. Corvair był przez to znacznie sprawniejszy i mógł dostarczyć kierowcy „fajdę z jazdy”.

Niestety, z czasem okazało się, że owej „fajdy” nie ma. Jest za to strach przy większych prędkościach. Ciężki, masywny tył potrafił zarzucać na szybko pokonywanych zakrętach, co groziło utratą panowania nad pojazdem i dachowaniem. Oficjalnie zanotowano około 100 takich przypadków, ale osób pokrzywdzonych w wypadkach mogło być znacznie więcej. Przyczyną tego stanu było tylne zawieszenie, podobne do tego stosowanego w VW „Garbusie” i tylnosilnikowych Renault. Rozwiązanie to było stosowane do 1964 roku, w którym Corvair przeszedł modernizację.

Po modernizacji w ofercie pozostał tylko silnik 2.7 dm³, nadwozie coupe, cabrio oraz sedan i 6- drzewiowy furgon. Swoim wyglądem Corvair miał nawiązywać do wówczas modnych aut klasy „pony car”. Konstruktorzy tym razem wykazali się większą solidnością – prowadzenie znacznie się poprawiło a poziom wykończenia i wyposażenia wnętrza Corvair mógł skutecznie rywalizować z klasowymi konkurentami, w tym z najgroźniejszym – Fordem Falconem. Nadwozie coupe określano jako „Porsche dla biednych” – istotnie, obydwa auta zbudowano wedle tego samego pomysłu.

Czytaj: [Rakieta nie od Chevroleta](#)

Chevy Corvair Monza coupe i sedan po modernizacji (poniżej)



Źródło: bringtrailer.com, pinterest

Chevrolet Corvair mógł odbudować nieco nadszarpniętą pozycję w sporcie wyczynowym. Już się nie przewracał, tak jak model pierwszej serii użyty po raz pierwszy jako „Pace car”. Teraz już nie tylko mógł wyjeżdżać na tor w przypadku incydentu, ale czynnie brać udział w wyścigach. Najbardziej znaną osobą, która przygotowywała Corvaira do zawodów był Don Yenko. Przerobione przez niego Corvairy były znacznie „odchudzone” względem oryginału a moc dochodziła do znacznych 240 KM – gwarantowało to osiągi na miarę Porsche.

Produkcję zakończono w końcu 1969 roku w liczbie niecałych 1,8 mln sztuk. Prawowitym następcą Corvaira stało się Camaro, które było autem również niedrogim, ale o znacznie lepszych osiąгах i konwencjonalnym umieszczeniu silnika. Czy to koniec idei tego auta? Otóż nie zupełnie. Jego silnik Amerykanie „przeszczepiali” w miejsce 4 – cylindrowego boksera montowanego w VW Beetlu oraz jego plażowej odmianie, popularnie zwanej „Buggy”. Dzięki temu zabiegowi pocziwy „Garbus” jeździł znacznie sprawniej i brzmiał jeszcze bardziej rasowo.

Corvair zyskał zaszczytne miejsce pośród 50 najgorszych samochodów XX wieku. Był nieudaną próbą podrobienia tanich europejskich konstrukcji. I jednocześnie jedną z ostatnich dużych konstrukcji tego typu. W latach 70-tych tylko część miejskich aut posiadała umieszczony z tyłu, chłodzony powietrzem, silnik a ostatnimi dinozaurami tego gatunku zostały czzechosłowackie Skody serii 100, które po przejęciu przez VW ostatecznie odeszły do motoryzacyjnego lamusa. Dziś chłodzenia powietrzem nie stosuje się z uwagi o czystość spalin.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: amerykańskaSkoda, Chevrolet, ChevroletCorvair, GreenbierVan, Pojazdy-Amerykańskie

Zobacz wpisy

← Dłaczego prowadzenie bloga to taka ciężka praca?

Kopciuszek →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Pogoda:

Lódź

Teraz, 14 czerwca, 18:00, Niedziela

13°C

24 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

zródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 10%
PM 10: 5%

Dziś

15°C

Jutro

16°C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

twójapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

czerwiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					
◀ maj						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Małuch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Zastosowanie języka JAVA w motoryzacji

Czarodziejski CRX prosto z Księżycą

Dycha dla Jacka

Samochody na Igrzyskach w Paryżu

„Ilu Iju” czyli historia i rozwój pojazdów...

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczeńści (7) Chevrolet (9) Chrysler (7) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formuła1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) Morgan (6) nietypowepojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 412

Wszystkie wpisy: 686

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress