

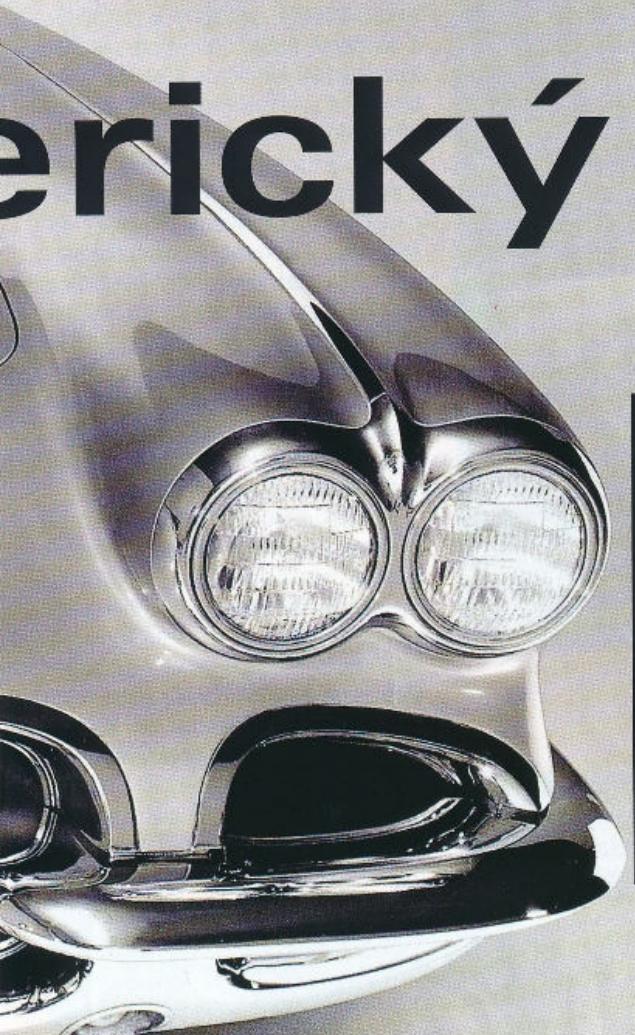
U kolébky vozu, který se stal skutečnou automobilovou legendou, stáli tehdejší šéfdesignér koncernu GM Harley Earl a šéfkonstruktér Ed Cole. S nápadem vyrábět dvoumístný sportovní vůz přišel Earl na podzim 1951, kličkové rozhodnutí otevřající projektu s kódovým označením EX-122 cestu k sériové produkci přijali šéfové koncernu GM a divize Chevrolet počátkem června 1952.

**V modelovém roce  
1958 dostala Corvette  
dvě dvojice světlometů**

Jak je patrné, na vlastní vývoj mnoho času nezbylo, Cole a jeho muži z konstrukce však byli zvyklí pracovat rychle s využitím existujících a ve výrobě zavedených skupin a komponentů.

Corvette ročníku 1953 dostala do vínku robustní obdélníkový rám, nezávisle zavěšená přední kola odpružená vinutými pružinami a poháněnou tuhou zadní nápravu s dvojicí podélných listo-

# erický symbol



# symbol

**V lednu 1953 se na přehlídce automobilů General Motors Motorama v newyorském hotelu Waldorf Astoria objevil prototyp dvoumístného roadsteru s laminátovou karoserií atraktivních tvarů. Reakce publika byly nadšené a o půl roku později už výrobní linku opouštěly první sériové vozy Chevrolet Corvette.**



vých per. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, patnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 6.70 x 15 s tehdy módními bílými boky. Těsně za přední nápravu konstruktéři uložili řadový šestiválec s obchodním označením „Blue Flame“, který z objemu 3,8 l dával výkon 150 koní (110 kW), ne zrovna šťastně jej však doplnili dvoustupňovou samočinnou převodovkou Powerglide,

Chevrolet  
Corvette první  
generace z roku  
1959



jež neumožňovala ostřejší sportovní jízdu. Faktem ovšem je, že roadster s rozvorem 2,59 m, délkou 4,25 m, šířkou 1,77 m a výškou 1,31 m měl především působit svým vnějším šarmem, maximální rychlosť u hranice 170 km/h hrála jen podružnou roli. Otevřená karoserie s předními světlomety pod aerodynamickými kryty, výraznou maskou s třinácti chromovanými „zuby“, zaobljeným čelním sklem a zadními blatníky s vyčnívajícími zadními světly – to vše se nedalo přehlédnout. Navíc tehdy žádná velká americká automobilka nic srovnatelného nenabízela, opravdová konkurence pocházela z Evropy a nesla značku Jaguar.

Nový sportovní Chevrolet byl zpočátku určen jen pro klientelu kategorie VIP, a tak během druhého pololetí roku 1953 vznikly v továrně ve Flintu v Michiganu pouhé tři stovky vozů Corvette, všechny v bílé barvě a s červeným čalouněním. Lišily se v řadě detailů, např. prvních pětadvacet se muselo spokojit s ozdobnými poklicemi kol převzatými z modelu Chevrolet Bel Air a 175 exemplářů dostalo nožní ovládání ostřikovače čelního skla – teprve pak přišlo na řadu modernější řešení s tlačítkem na palubní desce. V prosinci 1953 byla výroba převedena do továrny v Saint Louis v Missouri, asi o dva měsíce později pak padlo rozhodnutí, že se Corvette bude prodávat ve větším měřítku

a všem zákazníkům, nejen celebritám. Důvod byl jasné – koncem února 1954 oznámil koncern Ford, že v modelovém roce 1955 nabídne nový luxusní vůz sportovního charakteru jménem Thunderbird.

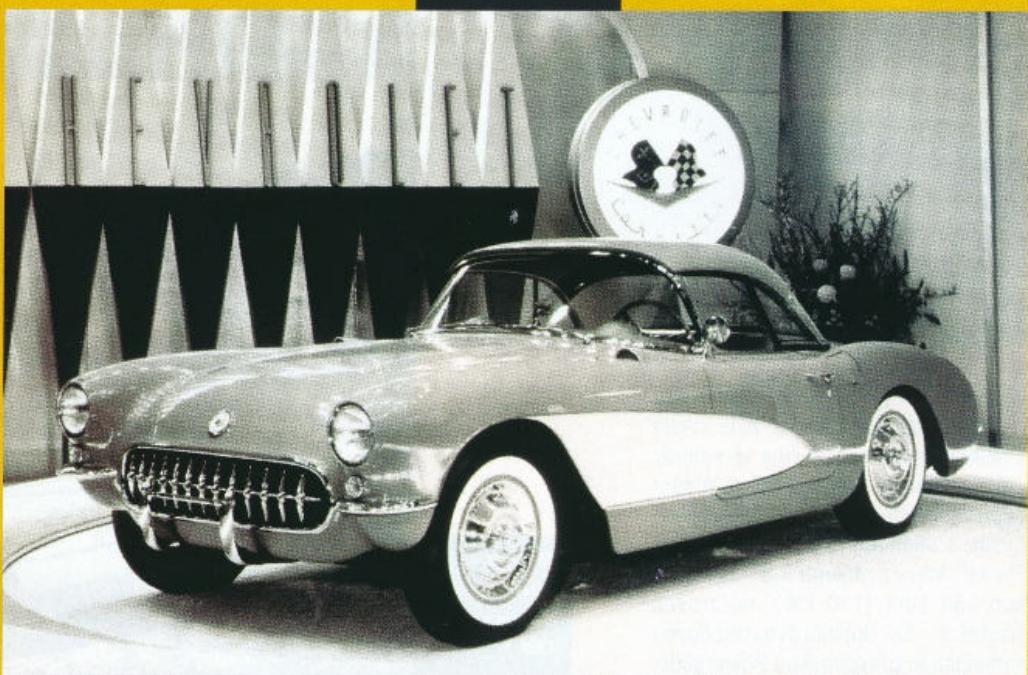
V sezóně 1954 už si zákazníci mohli Corvette pořídit nejen v bílé, ale i v modré, červené a černé barvě, zhruba 80% z 3640 nových majitelů však dalo přednost původnímu bílému provedení s červeným interiérem a bězo-

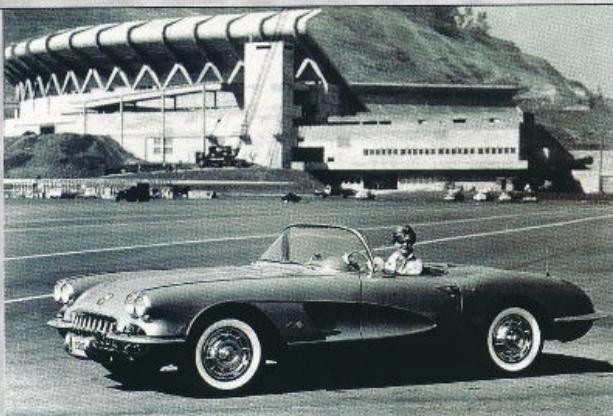
**První vozy Corvette z roku 1953 byly vyráběny v jednotné bílé barvě**

**Modernizovaná Corvette ročníku 1956 s novou přídí**

vou skládací střechou. Vůdčí osobnost projektu Corvette se v té době stal Zora Arkus-Duntov, zkušený konstruktér a milovník automobilových závodů, který vedení koncernu přesvědčil, že atraktivně vyhlížející vůz potřebuje také odpovídající výkon. A tak Corvette vstoupila do modelového roku 1955 s novým osmiválcovým motorem V8 o objemu 4,3 l a výkonu 195 koní (144 kW), který jí navzdory automatické převodovce umožňoval sprintovat z 0 na 100 km/h za méně než 9 s a rychlosť 160 km/h dosáhnout z klidu za 24,5 s. Podstatnou změnou bylo i to, že roadster s osmiválcovým motorem dostal novou dvanáctvoltovou elektroinstalači, zatímco končící šestiválec měl jen šestivoltovou.

Zora Arkus-Duntov, který různě upravené vozy proháněl na závodních tratích i při rekordních jízdách, pokračoval i ve stupňování výkonu sériových roadsterů Corvette. Vůz modelového roku 1956 dostal novou karoserii s dynamickými prolisy na bocích, decentní přídí a zaoblenými zadními blatníky bez výstupků. Pod kapotou se objevil větší motor V8 o objemu 4,6 l, který už v základním provedení dával 210 koní (155 kW) a hlavně – byl spojen s třístupňovou ručně řazenou převodovkou umožňující





vskutku ostrou sportovní jízdu. Zatímco dámá a pohodlnější párové si za příplatek mohli objednat komfortní automatickou převodovku, sportovněji založené zákazníci volit mezi dvěma výkonnéjsími verzemi osmiválce: první dávala 225 a druhá 240 koní (166 a 177 kW). Corvette ročníku 1956 s motorem o výkonu 225 koní dokázala zrychlit z 0 na 100 km/h za 7,5 s, na 160 km/h za necelých 21 s a uháněla rychlosť přes 190 km/h.

Už v roce 1957 se navenek prakticky nezměněný roadster představil s osmiválcem převrtaným na 4,6 l, který v základním provedení nabízel výkon 220 koní (162 kW), příplatkové karburátorové verze pak dávaly 245 a 270 koní (180 a 199 kW), přičemž zákazník si místo standardní třístupňové převodovky mohl zvolit ručně řazenou čtyřstupňovou. Špičku produkce ročníku 1957 tvořily čtyři desítky vozů Corvette s motorem 4,6 l opatřeným vstřikováním paliva Rochester Ramjet, díky němuž výkon vzrostl až na 283 koní (208 kW). Corvette s decentními nápisami Fuel Injection na předních blatnících a čtyřstupňovou mechanickou převodovkou dokázala zrychlit z klidu na 100 km/h za necelých 6 s, z 0 na 160 km/h sprintovala za méně než 17 s a dosahovala největší rychlosti přes 210 km/h. A to vše v roce 1957!

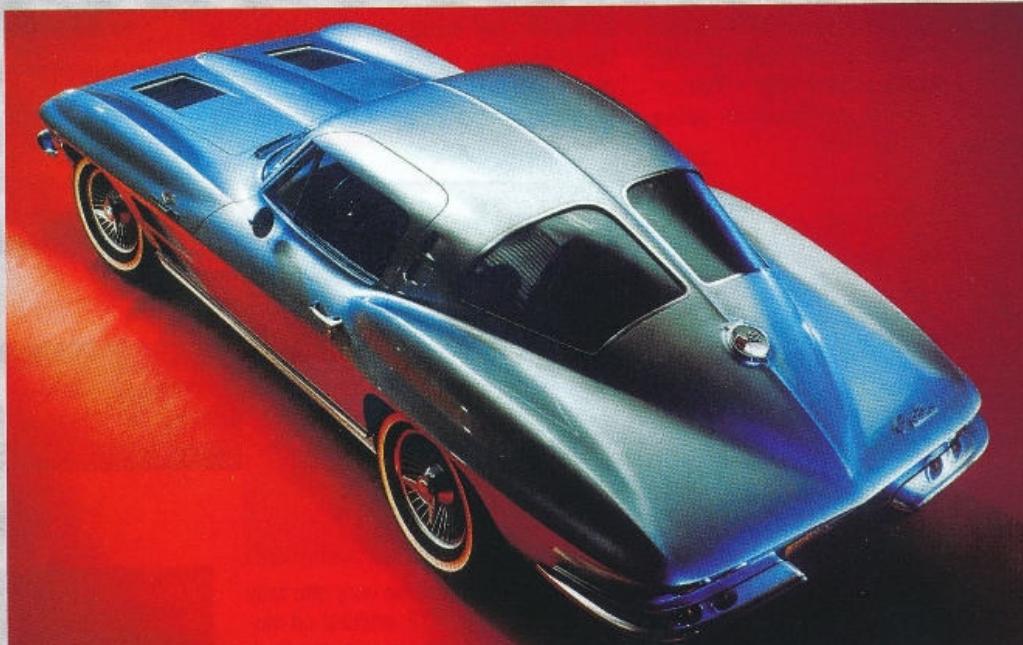
Corvette ročníku 1958 se vyznačovala novou přídí se čtyřmi kruhovými



**Americký symbol sportovního vozu: Corvette ročníku 1960**

světlomety, standardní výkon motoru vzrostl na 230 koní (169 kW) a nejostřejší verze se vstřikováním paliva dávala rovných 290 koní (213 kW), v sezóně 1960 pak dokonce 315 koní (232 kW). Model 1961 měl zcela novou záď karoserie, s ostřejší řezanou linií a čtyřmi kruhovými světly. Do sezóny 1962 – poslední ve své kariéře – vstoupila Corvette

1963 a okamžitě se stal hitem. Měl rozvor zkrácený o čtyři palce na 2,49 m, délku 4,45 m, šířku 1,77 m a výšku 1,26 m a vedle roadsteru se objevilo i atraktivně střížené dvoumístné kupé, jehož charakteristickým prvkem byla špičatá záď kabiny s dvojicí navzájem oddělených oken. Osobitá byla i příd s výrazným prohnutím na kapotě a vyklá-



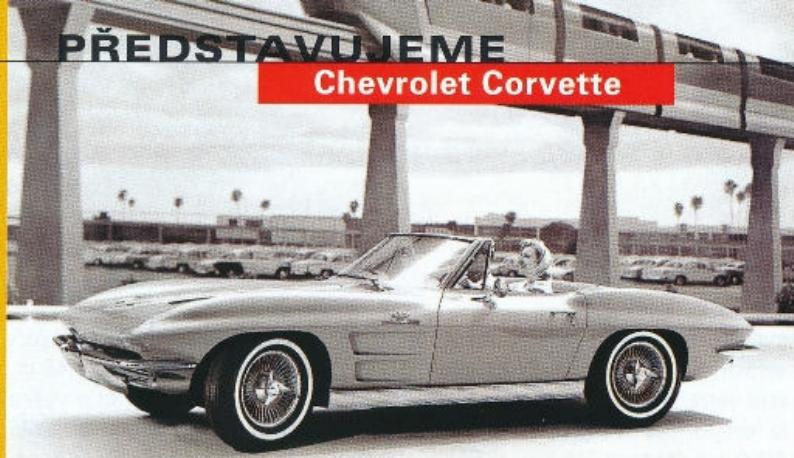
**Kupé Corvette Sting Ray 1963 se špičatou záďí a dvěma oddělenými okny**

**Dva sourozenci jménem Corvette Sting Ray na snímku z roku 1963**

první generace s větším osmiválcem 5,3 l, který nabízel standardní výkon 250 koní (184 kW), ve výkonnéjsích karburátorových verzích dával 300 a 340 koní (221 a 250 kW) a v nejdražším provedení se vstřikováním paliva úctyhodných 360 koní (265 kW), byl podle americké normy SAE. Vůz s černou maskou a bez chromovaných ozdob na předních blatnících s tímto motorem sprintoval z 0 na 160 km/h za necelých 14 s a dosahoval rychlosti přes 240 km/h, i nadále však musel vystačit s bubnovými brzdami. V modelovém roce 1962 opustilo výrobní linku přes 14 500 vozů Corvette, v letech 1960 a 1961 to bylo kolem 10 300 a 11 000 exemplářů, celkem se od roku 1953 prodalo přes 69 tisíc vozů Corvette první generace.

Zcela nový Chevrolet Corvette s označením Sting Ray se představil na podzim 1962 coby novinka sezóny

pěticí světlomety. Design nového vozu vytvořil Bill Mitchell, šéf stylistického centra GM, a údajně se nechal inspirovat tvary žraloka. V každém případě byla Corvette druhé generace na první pohled výraznou automobilovou osobností a v přitažlivosti si nezadala se svým hlavním konkurentem, o necelé dva roky starším britským vozem Jaguar E-Type. Řada novinek se ovšem skrývala i pod sportovním zevnějškem nové Corvette Sting Ray – především zcela nový podvozek s nezávislým zavěšením zadních poháněných kol odpružených spodním přičním listovým perem a vedených dvěma dvojicemi podélných a přičních ramen doplněných stabilizátorem. Velký důraz kladl Zora Arkus-Duntov na jízdní vlastnosti nového vozu, a tak kvůli lepšímu rozložení hmotnosti posunul sedadla řidiče a spolujezdce vzad. Corvette s posádkou na palubě tak vykazovala prakticky



Otevřený Chevrolet  
Corvette druhé generace  
z roku 1963

ideální poměr zatížení přední a zadní nápravy v poměru 49 : 51%.

Kupé ročníku 1964 už mělo nedělené zadní okno, a tak se necelých 10 600 uzavřených vozů Corvette modelového roku 1963 v provedení Split Windows s dělenými zadními okny stalo sběratelskou raritou. V sezóně 1964 výkon osmiválce 5,3 l se vstřikováním paliva



opět vzrostl až na 375 koní (276 kW), o rok později už nejnáročnější zákazníci mohli za příplatek dostat ještě větší motor V8 o objemu 6,5 l, který v karburátorové verzi nabízel plných 425 koní (313 kW). Právě tak za příplatek se montovala i nová brzdová soustava s kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech. Modely ročníku 1965 se na první pohled odlišovaly třemi svíslými větracími otvory v předních blatnících, od podzimu 1966 pak těchto otvorů bylo pět.

V letech 1966 a 1967 zůstával standardním motorem vozů Corvette osmiválec 5,3 l se základním výkonem 300 koní (221 kW), přičemž asi 90% zákazníků volilo čtyřstupňovou ručně řazenou převodovku. Za příplatek však byl k máni i velký sedmilitrový motor V8, který v karburátorových provedeních dával v sezóně 1966 výkon 390 a 425 koní (287 a 313 kW), o rok později dokonce 435 koní (320 kW). Není divu, že kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech se mezitím staly standardně montovanou

nutností. Do léta 1967 spatřilo světlo světa téměř 118 tisíc vozů Corvette druhé generace, včetně asi 45 500 kupé.

Corvette třetí generace debutovala na podzim 1967 jako vůz modelového roku 1968. Její design vytvořil David Holls, novinkou bylo karosářské provedení s bezpečnostním rámem ve tvaru T a dvěma odnímatelnými díly střechy.

V nově tvarované karoserii se  
představila Corvette  
ročníku 1968

obchodní označení Stingray, tentokrát však psané jedním slovem. Eskalace objemu a výkonu vyvrcholila v sezóně 1970 příplatkovou nabídkou motoru V8



Corvette Sting Ray ročníku  
1964, kupé už s neděleným  
zadním oknem

o objemu 7,4 l a rekordním výkonu 460 koní (338 kW). Počátkem sedmdesátých let vstoupily do hry zpřísněné ekologické předpisy, a tak nová Corvette ročníku 1973 s motorem 5,7 l musela vystačit se standardním výkonem 190 koní (140 kW) a příplatkový osmiválec 7,4 l dával „jen“ 290 koní (213 kW). Heroické doby byly nenávratně pryč, ale americký symbol jménem Corvette žije dál.

Jan Tuček

Další generace  
Corvette Stingray  
následovala  
v modelovém roce  
1973

