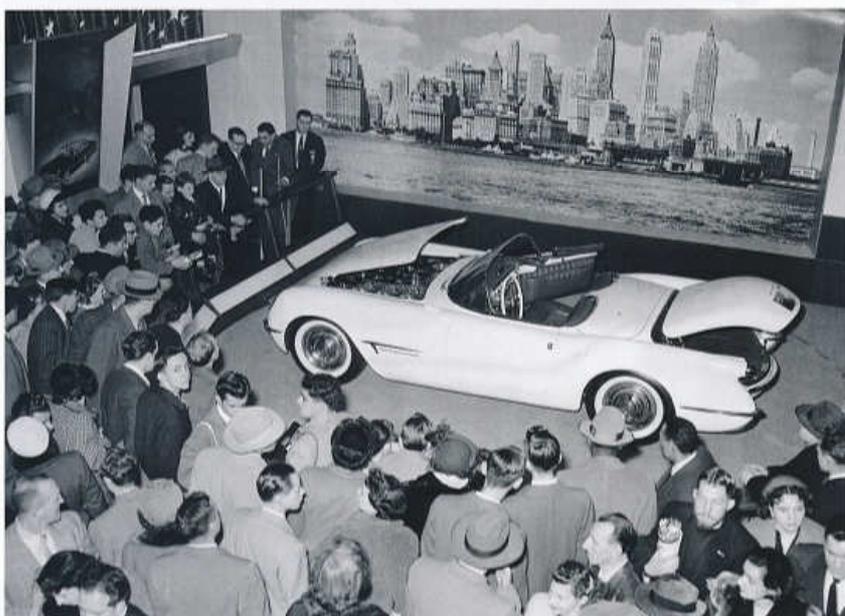


**CHEVROLET CORVETTE**

Dlouhých šedesát let je Chevrolet Corvette symbolem amerického sportovního vozu...



# AMERICKÝ SYMBOL



JAN TUČEK

V lednu 1953 uspořádal koncert General Motors v newyorském hotelu Waldorf Astoria výstavu GM Motorama. Její hvězdou se stal bílý roadster s laminátovou karoserií a červeným interiérem. *Chevrolet Corvette – americký sportovní vůz budoucnosti*, hlásaly letáky rozdávané návštěvníkům. Otcem projektu, který se začal rodit na jaře 1952, byl Harley J. Earl, šéfdesigner General Motors. Linie dvoudílného roadsteru pod jeho vedením navrhl stylista Clare McKichan. Laminátovou karoserii zvolili proto, aby ušetřili čas i peníze. Pod atraktivním kabátem se skrývaly osvědčené mechanické skupiny z regálů General Motors, ovšem v nové konfiguraci. Základem byl obdélníkový rám s centrální výtuhou tvaru X. Konstruktor Robert McLean prý začínal od poháněné tuhé zadní nápravy s podélnými listovými pery a postupoval kupředu, přes prostor cestujících až k řadovému šestiválcovému motoru, který umístil těsně za přední nápravu. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami.

Šestiválec s ventilovým rozvodem OHV dával z objemu 3,9l (235 CID) výkon 150k (110kW)/4200min<sup>-1</sup> a byl spojen s dvoustupňovou samočinnou převodovkou GM Powerglide. Při rozvoru náprav 2,59 metru byl roadster dlouhý 4,24m, široký 1,78m a vysoký 1,19m. Z hmotnosti 1320 kilogramů připadalo 53% na přední a 47% na zadní nápravu. Náhradní kolo bylo pod podlahou zavazadlového prostoru, palivová nádrž o objemu 68 litrů měla své místo za sedadly. Kola nesla pneumatiky 6,70 – 15 s bílými boky. Corvette 1953 dosahovala maximální rychlosti 170km/h a zrychlení z 0 na 100km/h zvládla za jedenáct sekund.

VLEVO:  
Roadster a kupé  
Corvette Sting Ray  
ročníku 1963

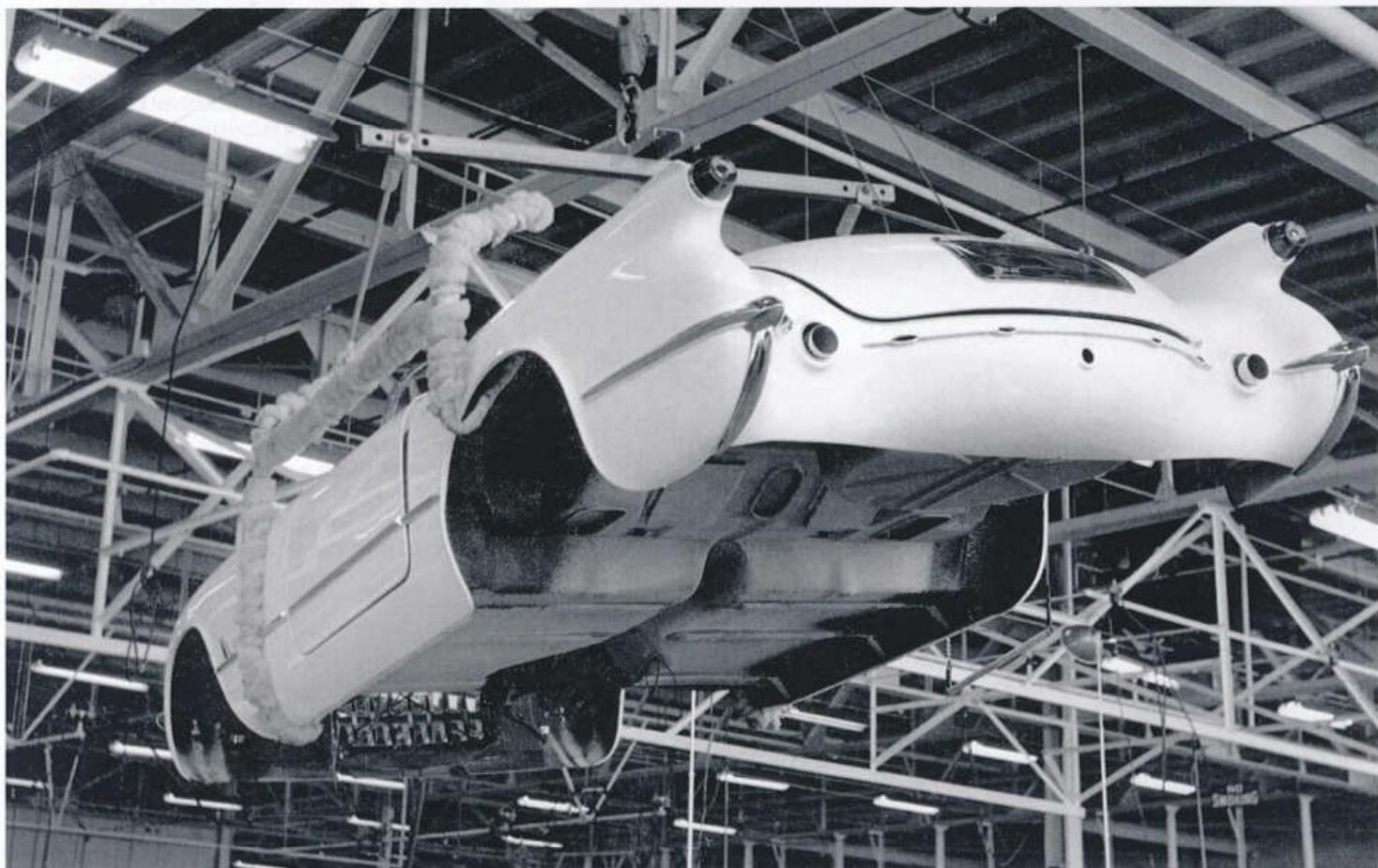
VPRAVO NAHOŘE:  
Prototyp Corvette  
pro výstavu GM Motorama  
(leden 1953)

VPRAVO UPROSTŘED:  
Premiéra Corvette  
v newyorském hotelu  
Waldorf Astoria (1953)

VPRAVO DOLE:  
Chevrolet Corvette  
s motorem 4,6 litru  
se vstříkováním paliva (1960)

Foto Chevrolet

## CHEVROLET CORVETTE



**P**rvní sériové vozy Chevrolet Corvette vyjely ze závodu Flint v Michiganu 30. června 1953. Celkem jich v tom roce vzniklo jen 300, všechny s bílou karoserií, červeným interiérem a černou plátěnou střechou. Na jaře 1954 byla finální montáž Corvette přemístěna do St. Louis v Missouri, kde zůstala až do roku 1981. V roce 1954 už zákazník mohl volit mezi čtyřmi barvami karoserie, a to bílou, modrou, červenou a černou. Výkon šestiválců byl mírně zvýšen na 155k (114kW)/4200min<sup>-1</sup>, dynamické vlastnosti vozu se tím nezměnily. Z produkce 3640 roadsterů zůstaly koncem roku 1954 stovky vozů ve skladech dealerů značky Chevrolet, kteří je pak se slevou doprodávali. Šéfové General Motors uvažovali o ukončení výroby, ale

VLEVO NAHOŘE:  
Montáž karoserie  
na podvozek v závodě Flint  
v létě 1953

VPRAVO NAHOŘE:  
Jeden z prvních  
exemplářů Corvette  
na konci montážní linky

DOLE:  
Laminátová karoserie  
putuje na linku finální  
montáže (1953)

Foto Chevrolet

Edward N. Cole, technický ředitel Chevroletu, pro Corvette vybojoval ještě jednu šanci. Její realizaci dostal za úkol konstruktér Zora Arkus-Duntov.

Do sezony 1955 Corvette vstoupila s novým motorem V8 s označením Turbo-Fire. Byla to jen hra se slovy, přeplňovaný nebyl. Z objemu 4,3l (265 CID) dával 195k (143,5kW)/5000min<sup>-1</sup>, takže i s automatikou Powerglide uděloval vozu rychlost až 190km/h a umožňoval sprint z 0 na 100km/h za 9s. K osmiválci si zákazníci mohli objednat třístupňovou manuální převodovku. Motor V8 pod kapotou signalizovaly nápisy Chevrolet se zvýrazněným V na předních blatnicích. Spolu s osmiválcem dostala Corvette elektroinstalaci 12V. Osmiválec byl za příplatek, základní šestiválec si však téměř nikdo nekoupil. I s příplatkem za motor V8 totiž Corvette ročníku 1955 byla o 450 dolarů levnější, než šestiválcový model 1954. Produkce byla v roce



1955 omezena na 700 kusů, přednost dostala příprava modernizovaného modelu 1956.

Corvette ročníku 1956 měla novou před se světlomety vystupujícími z blatníků, profilované boky a zadní svítilny zapuštěné do blatníků. Novinkou za příplatek bylo elektrické ovládání skládací střechy a také odnímatelná laminátová střeška (hardtop). Osmiválec 4,3 litru dával výkon 210k (154,5kW)/5200min<sup>-1</sup> a byl spojen se třístupňovou manuální převodovkou, zatímco Powerglide byla nyní za příplatek. Během sezony 1956 nabídku rozšířily motory V8 vyladěné na 225 a 240k (166 a 177kW). Produkce se v roce 1956 vyhoupla na 3,5 tisíce. Pro modelový rok 1957 Corvette dostala větší osmiválec 4,6l (283 CID) o výkonu 220k (162kW)/



**NAHOŘE:**  
Od roku 1956 měla Corvette novou před a profilované boky

**UPROSTŘED:**  
Pro modelový rok 1958 Corvette dostala čtyři světlomety

**VLOŽENÉ FOTO:**  
Corvette ročníku 1954 se symetrickou palubní deskou

**DOLE:**  
Dva vozy Corvette, za nimi koncepty Corvair a Nomad (1954)

4800min<sup>-1</sup>. Za příplatek mohla mít místo třístupňové převodovky čtyřstupňovou, obě s řazením pákou na podlaže. Vedle karburátorových motorů se poprvé objevily i verze se vstřikováním paliva, jež dávaly 250 a 283k (184 a 208kW). V roce 1957 ze St. Louis vyexpedovali přes 6300 vozů Corvette, v modelovém roce 1960 produkce poprvé překročila deset tisíc exemplářů a automobilů ročníku 1962 se prodalo 14,5 tisíce.

Od modelového roku 1958 měla Corvette čtyři světlomety a zvýrazněný boční profil, na podzim 1960 dostala novou zad se dvěma páry kruhových svítilen. Jejím autorem byl Bill Mitchell, nový šéfdesigner koncernu General Motors. Standardní výkon zůstával od roku 1958 na úrovni 230k (169kW)/4800min<sup>-1</sup>, špičková verze motoru 4,6 litru se vstřikováním v letech 1960 a 1961 nabízel 315k (232kW). V modelovém roce 1962 už měla Corvette pod kapotou větší osmiválec 5,4l (známý 327 CID). V základním provedení dával 250k (184kW)/4400min<sup>-1</sup> s čtyřhrdlovým karburátorem Carter, v nejdražší verzi se vstřikováním 360k (265kW). Corvette s ním dokázala zrychlit z 0 na 100km/h za šest sekund.



VLEVO NAHOŘE:  
Koncepty  
Mako Shark II (vpředu) a I  
z let 1965 a 1961

VLEVO DOLE:  
Kupé ročníku 1964 už dostalo  
nedělené zadní okno

VPRAVO NAHOŘE:  
Jen kupé ročníku 1963  
mělo dvě oddělená zadní okna

VPRAVO UPROSTŘED:  
Model 1961 s odnímatelnou  
střechou a upravenou maskou

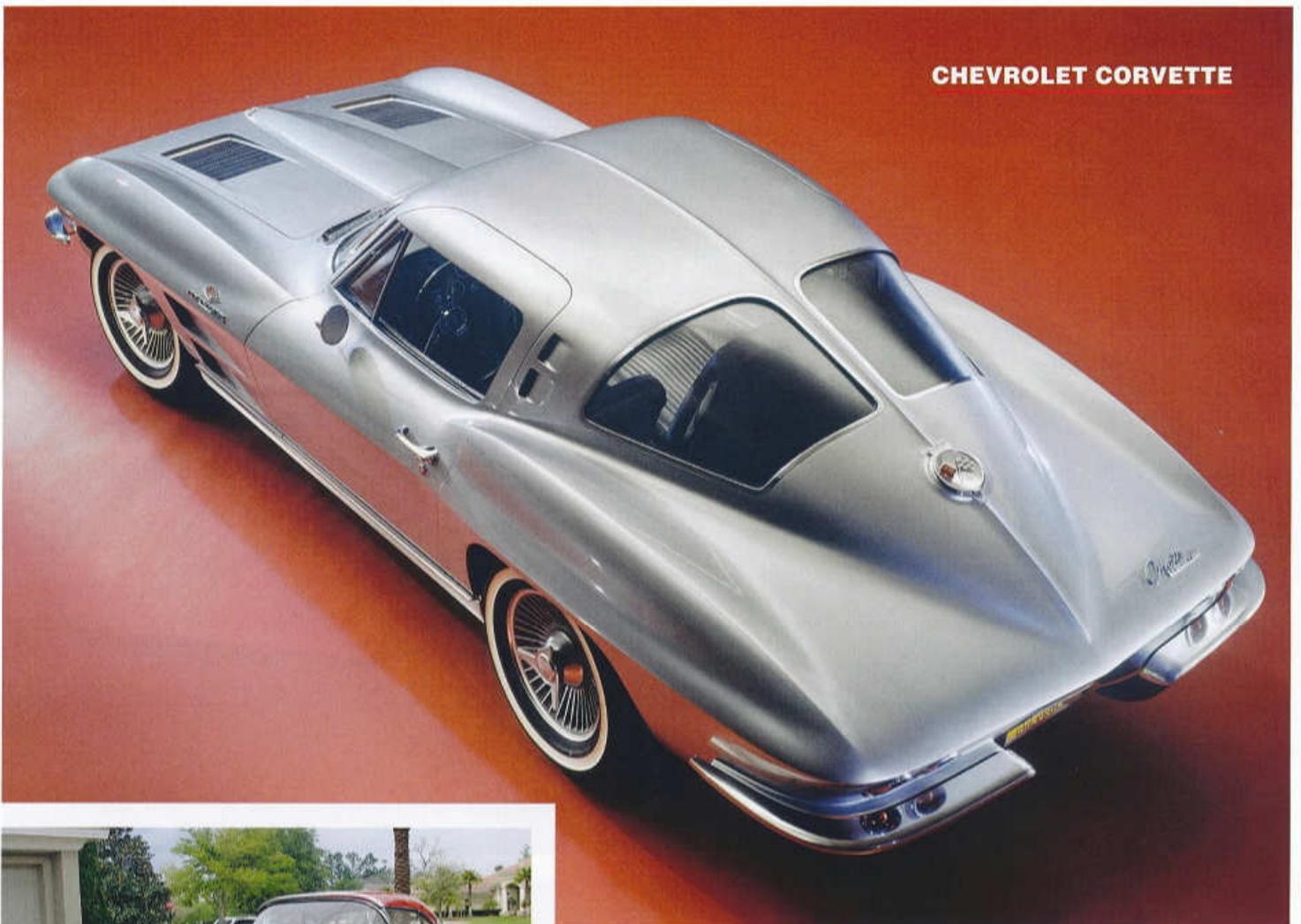
VPRAVO DOLE:  
Roadster  
se sedmilitrovým motorem  
427 Turbo-Jet (1966)

**N**a podzim 1962 byla jako model 1963 představena Corvette Sting Ray, zcela nový vůz nabízený jako roadster a nově i kupé. Bill Mitchell navázal na svoji kreaci Mako Shark z roku 1961 a Corvette opatřil svalnatým zevnějškem. Dravě vyhlížející příď nerušily světlomety, ty byly uschovány pod elektricky ovládanými vyklápěcími kryty. Prostor pro cestující byl posunut těsně před zadní nápravu a přední i zadní blatníky měly zvýrazněný kapkovitý tvar. Zatímco roadster měl zadní partii karoserie podobnou modelu 1962, kupé dostalo originálně střížnou záď se dvěma oddělenými klenutými okny (ve stylu Tatra 603), za nimiž se střecha sblížala do špičky. Dveře kupé nahoře zasahovaly do střechy, což usnadňovalo nastupování a vystupování. Laminátovou karoserií kupé tvořilo 35 dílů, roadster jich měl 31.

Zora Arkus-Duntov dal modelu Sting Ray do vínku zcela nový podvozek s tuhým rámem s pěti příčkami, rozvorem zkráceným na 2,49 m a nezávislým zavěšením všech čtyř kol. Přední byla odpružena vinutými pružinami, zadní spodním příčným listovým perem, uprostřed uchyceným na skříni rozvodovky. Každé zadní kolo bylo zavěšeno na podélném a příčném rameni. Corvette ročníku 1963 byla dlouhá 4,45 m, široká 1,77 m a vysoká 1,26 m, v zádi měla nádrž na 76l benzínu a pod ní náhradní kolo. Mezi sedadly a nádrží byl prostor pro zavazadla; do kupé se jich vešlo až do objemu 300l, do roadsteru 230l. Hmotnost obou karosářských verzí se pohybovala kolem 1300 kg a byla rozložena v poměru 47:53% mezi přední a zadní nápravu. Standardním motorem byl opět V8 5,4l (327 CID) o výkonu 250 k (184 kW)/4400 min<sup>-1</sup>, spojený s třístupňovou manuální převodovkou. Čtyři z pěti zákazníků si ale raději připlatili za čtyřstupňovou; za příplatek byly i dvě další karburátorové verze motoru 5,4l, naladěné na 300 a 340 k (221 a 250 kW), přičemž první z nich stejně jako standardní motor mohla být spojena s automatikou Powerglide. Špičku nabídky představoval osmiválec 5,4l se vstřikováním, který dával 360 k (265 kW) a podle použitého stálého převodu v rozvodovce (v nabídce jich figurovalo šest) vozu uděloval rychlost 210 až 240 km/h.

Corvette Sting Ray zaznamenala výrazný úspěch, v modelovém roce 1963 se jich prodalo 21,5 tisíce, z toho polovina s karoserií kupé. Každý druhý roadster byl navíc vybaven pevnou odnímatelnou střechou. Kupé modelového roku 1964 už mělo nedělené panoramatické zadní okno, nejvýkonnější motor se vstřikováním dával 375 k (276 kW). Pro sezonu

## CHEVROLET CORVETTE



1965 dostala Corvette kotoučové brzdy na všechna čtyři kola, širší rozchod kol a větší pneumatiky 7,75 – 15. Těžiště kupé bylo jen 450mm nad vozovkou, na úrovni řídicových kolen. V modelovém roce 1966 rozšířil nabídku motor Turbo-Jet 427, atmosférický karburátorový V8 o objemu 7,0l. Ve špičkové verzi dával 425k (313kW), v mírnější 390k (287kW).

Standardní byl nadále osmiválec 5,4l, nyní naladěný na 300k (221kW)/5000min<sup>-1</sup>. V sezoně 1967 byl výkon motoru 7,0l zvýšen na 435k (320kW). V modelovém roce 1966 kulminovala produkce vozů Corvette u hranice 28 tisíc kusů, z nichž 36% mělo karoserii kupé. Kariéra vozů řady Sting Ray skončila v létě 1967, celkem jich vzniklo 118 tisíc.

Foto Chevrolet



*W*

září 1967 debutovala Corvette ročníku 1968. Převzala upravený podvozek předchůdkyně s rozvorem 2,49 m, měla však zcela nové karoserie, jejichž linie navrhl David Hollis. Vedle roadsteru obvyklého střihu se coby kupé objevil vůz se dvěma odnímatelnými střešními panely, s podélnou výztuhou mezi rámem čelního okna a bezpečnostním obloukem nad hlavami posádky. Navíc se dalo vyjmout i zadní okénko kabiny, takže o průvan nebyla nouze. Model 1968 nesl označení Corvette, jen v prospektu se ještě objevilo pojmenování Sting Ray. Vozy modelového roku 1969 dostaly na přední blatníky označení Stingray, tentokrát psané jedním slovem. Corvette třetí generace byla dlouhá 4,63 m, široká 1,76 m a vysoká 1,22 m, její hmotnost se blížila 1500 kg. V zádi měla plastovou nádrž, do níž se vešlo 76 l benzínu. Samozřejmostí byly kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, ruční brzda působila mechanicky na samostatné bubny u zadních kol. Model 1968 měl jako základní motor osmiválec 5,4 litru (327 CID), model 1969 pak 5,7 l (350 CID), oba o výkonu 300 k (221 kW)/5000, resp. 4800 min<sup>-1</sup>. Novinkou byla za příplatek dodávaná třístupňová samočinná převodovka Turbo Hydra-Matic, vedle třístupňové manuální výrobce nabízel i dvě provedení čtyřstupňové skříně.

Výkony sedmilitrových motorů V8 se pohybovaly od 390 do 435 k (287 až 320 kW), model 1970 mohl mít za příplatek ještě větší osmiválec 7,4 l (454 CID; LS7), naladěný až na 460 k (339 kW). Spolu s ním vůz dostal zesílené zavěšení kol a silnější stabilizátory obou náprav. V sezoně 1971 začal trend snižování výkonů spojený s přechodem na bezolovnatý benzin. Základní osmiválec 5,7 litru měl deklarovaný výkon 270 k



NAHORĚ:  
Model 1972,  
poslední s chromovanými  
prvky na přídí

DOLE:  
Roadster ročníku 1972  
v nabroušené úpravě LT-1

Foto Chevrolet

(199 kW) SAE, nejostřejší verze motoru 7,4 litru podle normy SAE dávala 425 k (313 kW). V prospektech se ale v závorkách objevily i údaje s označením SAE net (tzv. čistý výkon motoru zamontovaného ve voze). Ty měly o poznání nižší hodnoty 210 až 325 k (155 až 239 kW). Model 1972 byl poslední s chromovaným rámem přední masky. Standardní motor 5,7 l měl čistý výkon 200 k (147 kW)/4400 min<sup>-1</sup>, velký osmiválec 7,4 litru dával 270 k (199 kW). Z roční produkce 27 tisíc vozů bylo 6,5 tisíce roadsterů, třešničku na dortu tvořily tři desítky ostrých kupé ZR 1 s motorem 5,7 litru, vyladěným na 255 k (188 kW).

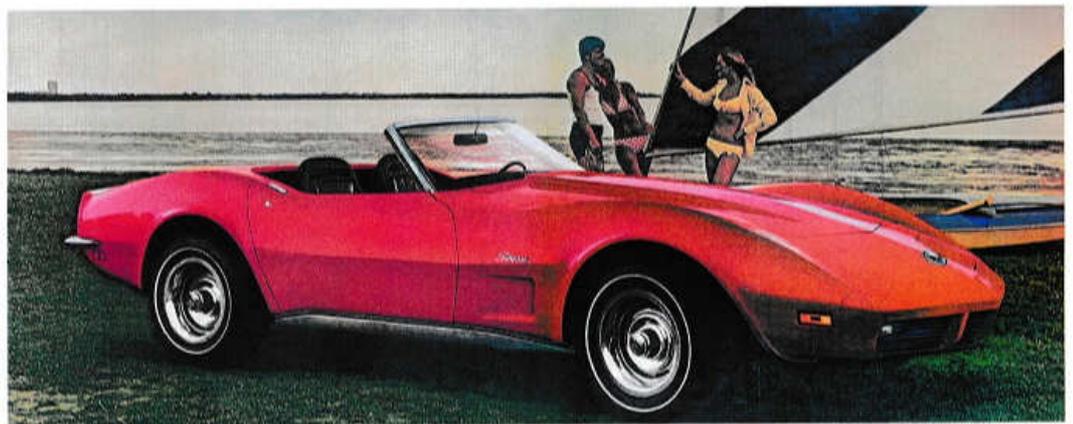
## CHEVROLET CORVETTE



NAHOŘE:  
Zadní okénko kabiny  
modelu 1968 se dalo vyjmout

UPROSTŘED:  
Corvette  
modelového roku 1968  
s ochranným obloukem

DOLE:  
Stingray Convertible  
na obrázku z prospektu (1968)



**C**

orvette třetí generace zůstala ve výrobě dlouhých patnáct let a prošla řadou změn. Model 1973 měl prodlouženou před z polyuretanu v barvě vozu, jež plnila požadavky na *pětimilové* nárazníky. Kolize do rychlosti 8km/h dokázala pružně zvládnout. Karosářské díly se nově vyráběly z kompozitního materiálu SMC, takže byly tenčí než dřívější laminátové a vyžadovaly méně povrchových úprav před lakováním. Zadní okno kupé bylo nyní pevné. Model 1974 měl i pružnou polyuretanovou záď karoserie, délka vozu vzrostla na 4,70m, objem nádrže klesl na 68 litrů. Po sezoně 1974 zmizel z nabídky velký V8 7,4l (454 CID). V modelovém roce 1975 dával standardní osmiválec 5,7l (350 CID) pouhých 165k (121kW)/3800min<sup>-1</sup> a zákazníci měli poslední možnost pořídit si roadster Corvette. Model 1976 už byl k máni jen coby kupé s odnímatelnými panely střechy, výkon základního motoru 5,7 litru vzrostl na 180k (132kW), ostřejší verze nalaďená na 210k (155kW) se směla prodávat všude, jen ne v Kalifornii. Tam platily přísnější emisní normy. V březnu 1977 opustila výrobní linku půlmiliontá Corvette.

Pěťadvacáté narozeniny oslavila Corvette v modelovém roce 1978 už bez označení Stingray, zato s nově upravenou karoserií opatřenou klenutým zadním oknem. Součástí oslav byla vyšperkovaná stříbrná Corvette limitované série *Silver Anniversary* a také 6200 replik zaváděcího vozu *Pace Car* ze závodu 500 mil v India-

VLEVO NAHOŘE:  
Model 1973  
s prodlouženou předí  
z polyuretanu

VLEVO DOLE:  
Pro radost, roadster  
Corvette ročníku 1973...

VPRAVO NAHOŘE:  
Průhled vozem Corvette  
ročníku 1953

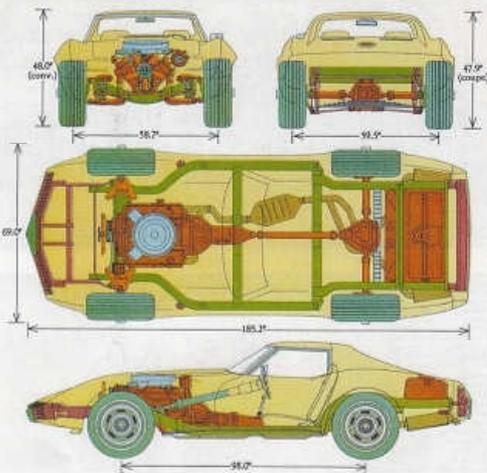
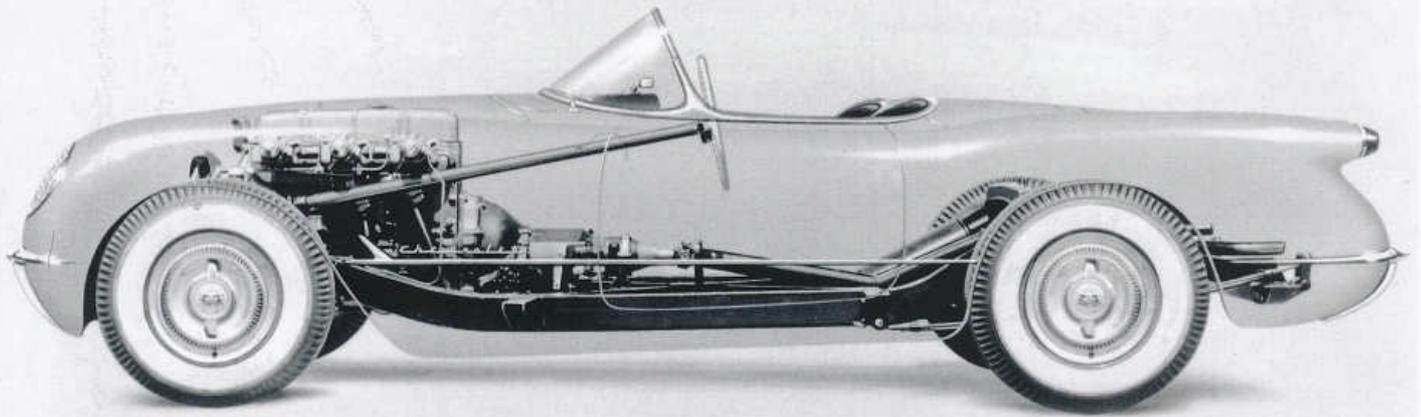
VPRAVO UPROSTŘED:  
Rozměrový náčrt Corvette  
z roku 1975

ZCELA VPRAVO UPROSTŘED:  
Corvette  
modelového roku 1981  
se spoilerem pod předí

VPRAVO DOLE:  
Podvozek a karoserie  
v roce 1968

Foto Chevrolet

napolisu. V modelovém roce 1979 se začaly montovat střešní panely z tónovaného skla, výkon motoru 5,7 litru vzrostl na 195k (143,5kW)/4000min<sup>-1</sup>, přičemž do Kalifornie se Corvette dodávala výhradně s třístupňovou samočinnou převodovkou. Produkce ročníku 1979 dosáhla historického rekordu 53807 vozů; Corvette ročníku 1980 se představila s retušovanou karoserií s rozšířenými lemy blatníků a spoilery pod předí i na zádi. V sezoně 1981 se, a to nejprve do vozů se samočinnou převodovkou, začala montovat upravená zadní náprava odpružená jednodílným perem ze speciálního laminátu. Postupně se novinka rozšířila na všechny verze. V roce 1981 byla výroba vozů Corvette přemístěna do nového závodu Bowling Green ve státě Kentucky. Model 1982 měl osmiválec 5,7l, opatřený elektronicky řízeným vstřikováním paliva, takže dával 200k (147kW)/4200min<sup>-1</sup> a plnil všechny emisní předpisy, včetně kalifornských. Vedle kupé s pevným zadním oknem existoval v sezoně 1982 i hatchback, jehož nahoru vyklápěcí zadní okno otvíralo přístup k zavazadlovému prostoru. Produkce Corvette třetí generace skončila v létě 1982, celkem od roku 1967 vzniklo téměř 550 tisíc vozů, z toho 72 tisíc roadsterů. Modelový rok 1983 Corvette vynechala, vzniklo jen čtyřiačtyřicet prototypů vozů příští generace C4.





NAHOŘE:  
 Sedm generací vozů Corvette,  
 vpředu Stingray 2014

DOLE:  
 V sezoně 1986 se v nabídce  
 znovu objevil roadster

Foto Chevrolet



*W*

únoru 1983 byla v předstihu představena Corvette pro modelový rok 1984. Zcela nový vůz měl samonosný ocelový skelet a karoserii z kompozitních materiálů, jejíž tvary navrhl tým designerů, který vedl Jerry Palmer. Celá přední část karoserie včetně horní poloviny blatníků se odklápěla kupředu, vyklápěcí klenuté zadní okno sloužilo jako víko zavazadlového prostoru. Odnímatelný střešní panel byl tentokrát jednoduchý. Interiér zdobila přístrojová deska s tekutými krystaly a digitálními ukazateli. Vyklápěcí světlomety byly poprvé obdélníkové místo dřívějších dvou párů kruhových ve společném bloku. Corvette C4 měla nezávislé zavěšení všech čtyř kol, vzadu pětiprvkové závěsy, přičemž odpružení vpředu i vzadu obstarávalo příčné jednolistové pero ze speciálního laminátu; kola nesla pneumatiky 225/50 VR 16, palivová nádrž v zádi měla objem 76l. Motor V8 5,7l (350 CID) s elektronickým vstřikováním pa-

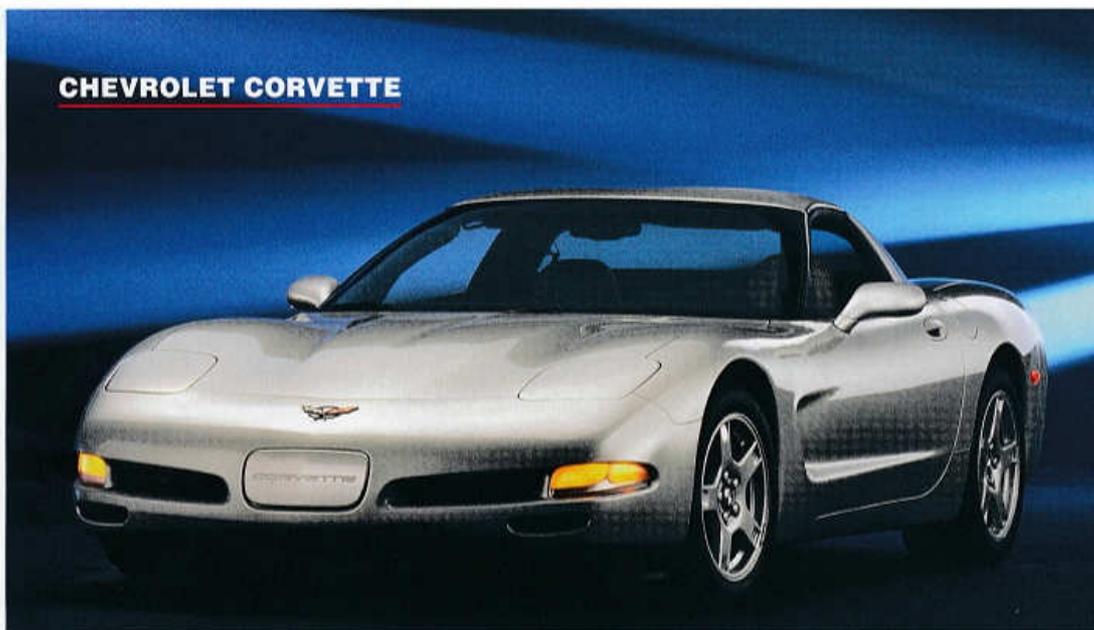
liva dával 205k (151kW)/4200min<sup>-1</sup> a standardně byl spojen se čtyřstupňovou samočinnou převodovkou. Na přání se montovala čtyřstupňová manuální s elektronicky řízeným rychloběhem, přřazovaným ke druhému, třetímu a čtvrtému převodovému stupni. Vůz s rozvorem zkráceným na 2,44m byl dlouhý 4,48m, široký 1,80m a vysoký jen 1,19m, vykazoval hmotnost kolem 1450kg a dosahoval maximální rychlosti 225km/h.

V sezoně 1986 se Corvette po jedenácti letech znovu dočkala zcela otevřené karoserie, žlutý roadster se koncem května 1986 předvedl jako zaváděcí vůz závodu 500 mil v Indianopolisu a opět následovala limitovaná série *Official Pace Car*. V sezoně 1989 nabídku korunovala Corvette ZR1 s hliníkovým osmiválcem DOHC a čtyřventilovou technikou (dosud pouze tradiční OHV 2V), jenž dával z objemu 5,7 litru výkon 375k (276kW)/5800min<sup>-1</sup> a po inovaci v roce 1993 dokonce 411k (302kW).

Na sedmnáctipalcových kolech uháněl model ZR1 až 290km/h a z 0 na 100km/h sprintoval za necelých pět sekund. Bílý roadster C4 s červeným interiérem a černou textilní střeškou se stal 2. července 1992 miliontým vozem Corvette, zhotoveným od roku 1953. Corvette čtvrté generace se vyráběla až do roku 1996.

Corvette páté generace představená v lednu 1997 na autosalonu NAIAS v Detroitu dostala do vínku nový motor V8 o objemu 5,7l s blokem i hlavami řad válců z lehké slitiny, převodovka byla kvůli rozložení hmotnosti přesunuta dozadu, k rozvodovce. Vůz s rozvorem 2,65m a délkou 4,57m byl sice větší než Corvette předchozí generace, důslednou odtučňovací kúrou se však jeho hmotnost podařilo snížit o 45kg. Osmiválec o výkonu 345k (254kW)/5600min<sup>-1</sup> mu spolu se šestistupňovou převodovkou (nebo se čtyřstupňovou samočinnou) umožňoval flirtovat s rychlostí 280km/h.

## CHEVROLET CORVETTE



ZAČÁTKY KLASIKY

NAHOŘE:  
Corvette ročníku 1997  
měla decentně zaoblené tvary

UPROSTŘED:  
Corvette šesté generace  
s pevnými světlometry (2005)

DOLE:  
Corvette ročníku 1989  
s vyklápěcím zadním oknem



Corvette šesté generace slavila premiéru v lednu 2004 a jako první od ročníku 1963 neměla vyklápěcí světlometry, ale pevné pod aerodynamickými kryty. Debutovala s osmiválcem 6,0l, nabroušený model Z06 s hliníkovým skeletem a kevlarovými panely karoserie dostal v sezoně 2005 sedmimilimetrový motor naladěný na 507k (373kW). Kulminace výkonů pokračovala ještě ostřejším modelem ZR1 s přeplňovaným osmiválcem 6,2l nabízejícím 628k (462kW) a poté až 647k (476kW). Dosahoval rychlosti přes 320km/h a zrychlení z 0 na 100km/h zvládl za 3,5sekundy. Bílý roadster C6 s červeným interiérem a černou textilní střeou završil 11.června 2009 počet 1,5 milionu vozů Corvette vyrobených od léta 1953. Do letošního jubilejního roku jich přibýlo dalších 60 tisíc. Nyní převzala štafetu Stingray ročníku 2014 a nekonečný příběh jménem Chevrolet Corvette vstoupil do sedmého dějství. ■

