



CHEVROLET CORVETTE

ALOIS PAVLŮSEK

Chevrolet Corvette

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na
www.cpress.cz
www.albatrosmedia.cz



Alois Pavlůsek

Chevrolet Corvette – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2024

Všechna práva vyhrazena.
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována
bez písemného souhlasu majitelů práv.



CHEVROLET CORVETTE

Sedmdesát let

Alois Pavlůsek

OBSAH

Vývoj – Chevrolet Concept EX 122 (1951–1953)	9	Chevrolet Corvette III. generace (1968–1982).....	63
Chevrolet Corvette – I. generace (1953–1962).....	17	Chevrolet Wedge Corvette 1963	64
Chevrolet Corvette modelový rok 1953	18	Chevrolet Corvette Rondine Pininfarina 1963	64
Chevrolet Corvette modelový rok 1954	20	Chevrolet Corvette XP-819 1964	65
Chevrolet Corvette EX-871954 (rekordní speciál)	22	Chevrolet Corvette Duntov „Mid Engine“ XP 810 1965.....	65
Chevrolet Corvette modelový rok 1955	23	Chevrolet Corvette Mitchell „Mid Engine“ 1966.....	65
Chevrolet Corvette XP-37 biscayne Modelový rok 1955.....	24	Chevrolet Corvette Mako Shark II 1965	66
Chevrolet Corvette I. generace – facelift (1956–1958)	25	Chevrolet Astro I 1967	67
Chevrolet Corvette modelový rok 1956	26	Chevrolet Astro Vette 1968	67
Chevrolet Corvette SR-1 1956	28	Chevrolet Corvette XP-880 Astro II 1968	68
Chevrolet Corvette SR-2 1956	29	Chevrolet Corvette Manta Ray 1969	69
Chevrolet Corvette XP-101 Impala 1956	30	Chevrolet Corvette modelový rok 1968	70
Chevrolet Corvette modelový rok 1957	31	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1969	73
Chevrolet Corvette SS XP-64 1957	32	Chevrolet Corvette Stingray LT-1 modelový rok 1969	74
Chevrolet Corvette Super Sport 1957	33	Chevrolet Corvette Stingray ZL-1 modelový rok 1969	75
Chevrolet Corvette I. generace – facelift (1958–1962).....	35	Chevrolet Corvette Aero modelový rok 1969.....	75
Chevrolet Corvette modelový rok 1958	36	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1970	75
Chevrolet Corvette XP-700 1958	38	Chevrolet Corvette Stingray ZR-1 modelový rok 1970	77
Chevrolet Corvette modelový rok 1959	38	Chevrolet Corvette Stingray LS7 modelový rok 1970	77
Chevrolet Corvette XP-719 1959	40	Chevrolet Corvette Scirocco modelový rok 1970.....	77
Chevrolet Corvette modelový rok 1960	40	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1971	78
Chevrolet Corvette CERV-I 1960	41	Chevrolet Corvette Stingray ZR-1 modelový rok 1971	79
Chevrolet Corvette modelový rok 1961	42	Chevrolet Corvette Stingray ZR-2 modelový rok 1971	79
Chevrolet „Kelly“ Corvette Vignale 1961	42	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1972	79
Chevrolet Corvette modelový rok 1962	43	Chevrolet Corvette Stingray ZR-1 modelový rok 1972	81
Chevrolet Corvette Grand Sport 1962	44	Chevrolet Corvette III. generace – facelift (1973–1976)	83
Chevrolet Corvette II. generace (1963–1967)	47	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1973	84
Chevrolet Q Corvette 1957	49	Chevrolet Corvette Stingray Z-07 modelový rok 1973	85
Chevrolet Corvette XP-87 Sting Ray Racer 1959	49	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1974	86
Chevrolet Corvette XP-720 1960	50	Chevrolet Corvette Mulsanne modelový rok 1974	87
Chevrolet Corvette XP-755 Shark 1961	50	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1975	87
Chevrolet Corvette XP-796 2+2 1961	52	Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 1976	88
Chevrolet Corvette Sting Ray modelový rok 1963	53	Chevrolet Corvette III. generace – facelift (1977–1982)	89
Chevrolet Corvette Sting Ray modelový rok 1964	57	Chevrolet Corvette modelový rok 1977	90
Chevrolet Corvette Grand Sport II 1964	57	Chevrolet Corvette modelový rok 1978	91
Chevrolet Corvette CERV-II 1964	58	Chevrolet Corvette Pace Car Replica modelový rok 1978	92
Chevrolet Corvette Sting Ray modelový rok 1965	59	Chevrolet Corvette 27th Silver Anniversary modelový rok 1978	93
Chevrolet Corvette Sting Ray modelový rok 1966	59	Chevrolet Corvette modelový rok 1979	93
Chevrolet Corvette Sting Ray modelový rok 1967	60	Chevrolet Corvette modelový rok 1980	95
		Chevrolet Corvette modelový rok 1981	96



Chevrolet Corvette modelový rok 1982	98	Chevrolet Corvette CERV III 1990	136
Chevrolet Corvette Collectors Edition modelový rok 1982	100	Bertone Chevrolet Corvette Nivola 1990	137
Chevrolet Corvette IV. generace (1983-1996)	103	Chevrolet Corvette Stingray III 1992	137
Chevrolet Corvette XP-882 1969	104	Chevrolet Corvette CERV IV 1993	138
Chevrolet Corvette XP-895 1972	104	Chevrolet Corvette – modelový rok 1997	138
Chevrolet Corvette XP-897 GT 1972	105	Chevrolet Corvette modelový rok 1998	140
Chevrolet Corvette XP-898 1973	105	Chevrolet Corvette Indianapolis Pace Car modelový rok 1998	142
Chevrolet Aerovette 1977	105	Chevrolet Corvette modelový rok 1999	143
Chevrolet Corvette modelový rok 1983	107	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 1999	144
Chevrolet Corvette modelový rok 1984	110	Chevrolet Corvette modelový rok 2000	144
Chevrolet Corvette GTP 1984	111	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 2000	145
Chevrolet Corvette modelový rok 1986	113	Chevrolet Corvette modelový rok 2001	145
Chevrolet Corvette Convertible Official Pace Car Indianapolis 500 modelový rok 1986	114	Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2001	146
Chevrolet Corvette „Malcolm Konner Commemorative Edition“ modelový rok 1986	114	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 2001	148
Chevrolet Corvette modelový rok 1987	115	Chevrolet Corvette modelový rok 2002	148
Chevrolet Corvette Callaway Twin Turbo modelový rok 1987	116	Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2002	148
Chevrolet Corvette modelový rok 1988	116	Chevrolet Corvette Indy 500 Official Pace Car modelový rok 2002 ...	149
Chevrolet Corvette Special Anniversary Edition modelový rok 1988 ..	117	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 2002	149
Chevrolet Corvette modelový rok 1989	117	Chevrolet Corvette modelový rok 2003	149
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 1989	118	Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2003	151
Chevrolet Corvette modelový rok 1990	119	Chevrolet Corvette 50th Anniversary Special Edition modelový rok 2003	151
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 1990	120	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 2003	152
Chevrolet Corvette modelový rok 1991	121	Chevrolet Corvette C5 Italdesign Moray modelový rok 2003	153
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 1991	121	Chevrolet Corvette modelový rok 2004	153
Chevrolet Corvette Callaway Twin Turbo modelový rok 1991	122	Chevrolet Corvette Commemorative Edition 2004 modelový rok 2004	154
Chevrolet Corvette modelový rok 1992	123	Chevrolet Corvette Indy500 Pace Car modelový rok 2004	155
Chevrolet Corvette modelový rok 1993	125	Chevrolet Corvette C5-R modelový rok 2004	155
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 1993	125	Chevrolet Corvette VI. generace (2005-2013)	157
Chevrolet Corvette Anniversary Edition modelový rok 1993	126	Chevrolet Corvette modelový rok 2005	158
Chevrolet Corvette Greenwood G572 modelový rok 1993	126	Chevrolet Corvette Indy500 Pace Car modelový rok 2005	161
Chevrolet Corvette modelový rok 1994	127	Chevrolet Corvette C6-R modelový rok 2005	161
Chevrolet Corvette NASCAR Brickyard 400 modelový rok 1994	127	Chevrolet Corvette modelový rok 2006	162
Chevrolet Corvette Callaway Le Man rok 1994	127	Chevrolet Corvette Indy500 Pace Car modelový rok 2006	163
Chevrolet Corvette modelový rok 1995	128	Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2006	163
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 1995	129	Chevrolet Corvette Daytona 500 Pace Car modelový rok 2006	167
Chevrolet Corvette Indianapolis Pace Car modelový rok 1995	129	Chevrolet Corvette modelový rok 2007	168
Chevrolet Corvette modelový rok 1996	129	Chevrolet Corvette Indianapolis Pace Car Replica modelový rok 2007	168
Chevrolet Corvette Collector's Edition modelový rok 1996	130	Chevrolet Corvette „2007 Ron Fellows American Le Mans Series Grand Touring Class 1 Champion Corvette Z06“ modelový rok 2007	168
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 1996	131	Chevrolet Corvette Victory Edition modelový rok 2007	169
Chevrolet Corvette V. generace (1997-2006)	133	Chevrolet Corvette modelový rok 2008	169
Bertone Chevrolet Corvette Ramarro 1984	135	Chevrolet Corvette ZHZ Coupé Limited Edition modelový rok 2008 ..	172
Chevrolet Corvette Indy 1986	135	Chevrolet Corvette Z06 „427 limited Edition“ modelový rok 2008 ...	172
Chevrolet Corvette Geneva – ASC 1988	136		

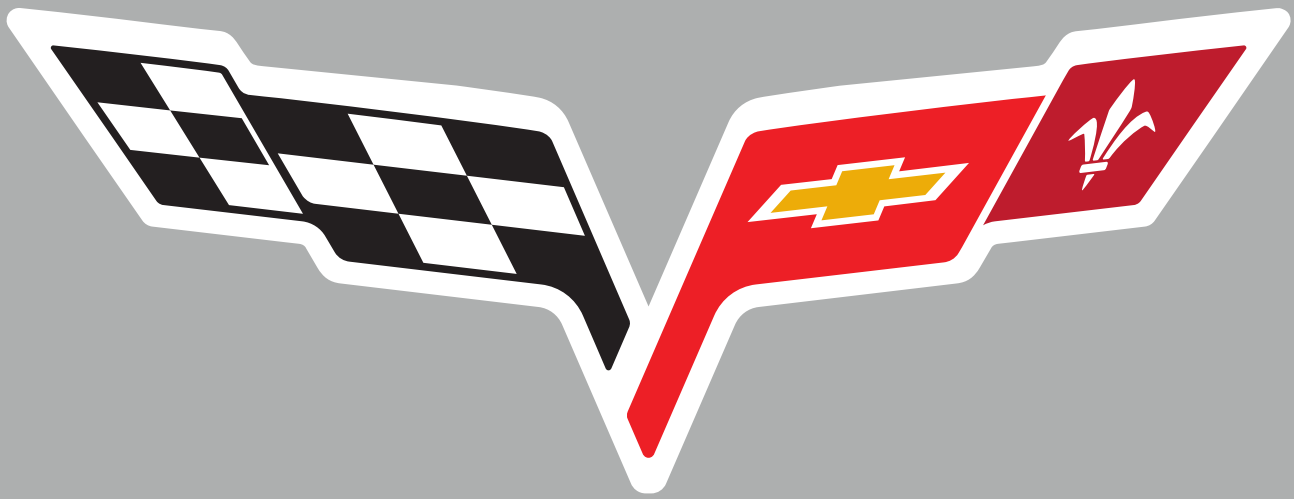


Chevrolet Corvette Z06 Indy Car Limited Edition modelový rok 2008 .	173
Chevrolet Corvette C6-R modelový rok 2008 .	173
Chevrolet Corvette modelový rok 2009 .	173
Chevrolet Corvette Hertz Special Edition modelový rok 2009 .	174
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2009 .	174
Chevrolet Corvette Z06 Competition Sport modelový rok 2009 .	175
Chevrolet Corvette ALMS Manufacturers GT1 Championship Edition modelový rok 2009 .	175
Chevrolet Corvette ZR1 – modelový rok 2009 .	176
Chevrolet Corvette C6-R modelový rok 2009 .	179
Chevrolet Corvette Stingray Concept modelový rok 2009 .	179
Chevrolet Corvette modelový rok 2010 .	181
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 2010 .	181
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2010 .	183
Chevrolet Corvette Le Mans 50th Anniversary Edition modelový rok 2010 .	184
Chevrolet Corvette ZR1 modelový rok 2010 .	185
Chevrolet Corvette C6-R GT2 modelový rok 2010 .	185
Chevrolet Corvette modelový rok 2011 .	186
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 2011 .	187
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2011 .	188
Chevrolet Corvette Z06 Carbon Limited Edition modelový rok 2011 .	188
Chevrolet Corvette Z06 Ron Fellow Hall of Fame modelový rok 2011 .	189
Chevrolet Corvette ZR1 modelový rok 2011 .	189
Chevrolet Corvette C6-R modelový rok 2011 .	190
Chevrolet Corvette Z06 X Concept modelový rok 2011 .	191
Chevrolet Corvette Jake Edition Concept modelový rok 2011 .	192
Chevrolet Corvette modelový rok 2012 .	194
Chevrolet Corvette Centennial Edition modelový rok 2012 .	195
Chevrolet Corvette Callaway 25th Anniversary Edition modelový rok 2012 .	196
Chevrolet Corvette ZR1 Indy500 Pace Car modelový rok 2012 .	196
Chevrolet Corvette C6-R ALMS GT modelový rok 2012 .	197
Chevrolet Corvette Daytona modelový rok 2012 .	197
Chevrolet Corvette modelový rok 2013 .	200
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 2013 .	200
Chevrolet Corvette 427 Convertible Collector Edition modelový rok 2013 .	202
Chevrolet Corvette ZR1 modelový rok 2013 .	202
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2013 .	202
Chevrolet Corvette C6-R modelový rok 2013 .	202
Chevrolet Corvette VII. generace (2014–2019)	205
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2014 .	214
Chevrolet Corvette Stingray Premiere Edition Coupé/Convertible modelový rok 2014 .	214
Chevrolet Corvette Stingray Indy Pace Car modelový rok 2014 .	216
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2014 .	216
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2015 .	217
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2015 .	219
Chevrolet Corvette Z06 500 Indy Pace Car modelový rok 2015 .	222
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2015 .	223
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2016 .	223
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2016 .	224
Chevrolet Corvette Z06 C7R Edition modelový rok 2016 .	225
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2016 .	227
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2017 .	228
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 2017 .	228
Corvette Grand Sport Collector Edition modelový rok 2017 .	231
Chevrolet Corvette Grand Sport Indy 500 Pace Car modelový rok 2017 .	231
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2017 .	232
Chevrolet Corvette C7 GT3 R modelový rok 2017 .	232
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2017 .	234
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2018 .	235
Chevrolet Corvette Grand Sport modelový rok 2018 .	237
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2018 .	239
Chevrolet Corvette Carbon 65 modelový rok 2018 .	240
Chevrolet Corvette ZR-1 Indy 500 Pace Car modelový rok 2018 .	240
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2018 .	240
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2019 .	242
Chevrolet Corvette Drivers Series modelový rok 2019 .	243
Chevrolet Corvette ZR-1 modelový rok 2019 .	245
Chevrolet Corvette Grand Sport Official Pace Car Indy 500 modelový rok 2019 .	247
Chevrolet Corvette Final Edition modelový rok 2019 .	248
Chevrolet Corvette C7R modelový rok 2018 .	248
Chevrolet Corvette VIII. generace (2020–dosud)	251
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2020 .	254
Chevrolet Corvette Stingray Indianapolis 500 Pace Car modelový rok 2020 .	260
Chevrolet Corvette C8 R modelový rok 2020 .	260
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2021 .	262
Chevrolet Corvette Stingray Launch Control modelový rok 2021 .	262
Chevrolet Corvette Stingray Pace Car Indianapolis 500 modelový rok 2021 .	263
Chevrolet Corvette C8 R modelový rok 2021 .	264
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2022 .	265
Chevrolet Corvette Stingray IMSA GTLM Championship Edition modelový rok 2022 .	266
Chevrolet Corvette Stingray Pace Car Indianapolis 500 modelový rok 2022 .	266
Chevrolet Corvette C8 R GTD Pro modelový rok 2022 .	267



Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2023	267
Chevrolet Corvette 70th Anniversary Special Edition modelový rok 2023	268
Chevrolet Corvette Z06 modelový rok 2023	270
Chevrolet Corvette Z06 Pace Car Indianapolis 500 modelový rok 2023	274
Chevrolet Corvette C8 R modelový rok 2023	274
Chevrolet Corvette Z06 GT3 R modelový rok 2023	275
Chevrolet Corvette Stingray modelový rok 2024	276
Chevrolet Corvette E-Ray modelový rok 2024	276
DODATEK evropská Corvette	283
Použitá literatura	295



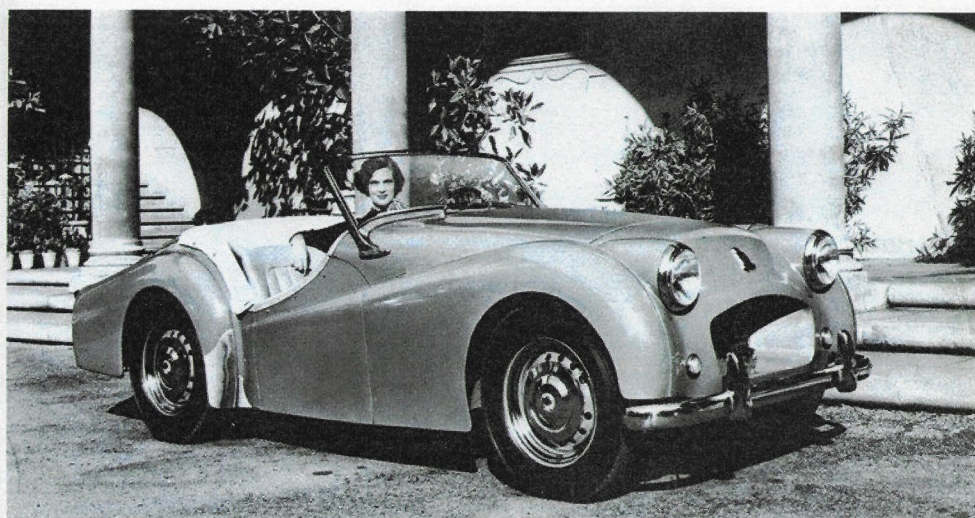


VÝVOJ
CHEVROLET
CONCEPT EX 122
(1951–1953)

Zatímco v Evropě po druhé světové válce klesla průmyslová výroba asi o třetinu, v USA v porovnání s rokem 1939 vzrostla výroba trojnásobně a HDP měly USA v porovnání s poválečným Německem dvojnásobně. O mnoho lépe by z tohoto srovnání nevyšly ani ostatní evropské státy. Například ve Velké Británii byly potravinové lístky zrušeny až v roce 1954, zatímco v USA byla produkce továren přeměrována z válečné na mírovou a automobilový průmysl prodělával nebývalý rozvoj. Kupní síla obyvatelstva rychle rostla, navíc vojáci, kteří se vrátili z války domů, měli našetřené dolary a někteří z nich s sebou přivezli z Evropy sportovní automobily – nejčastěji britských značek, mezi kterými převažovaly malé roadstery MG, čímž nechtěně způsobili vznik nové módní vlny. Sportovní roadster britského střihu se stal žádaným zbožím, jenže žádná z amerických automobilek ve svém výrobním programu nic podobného neměla. Na amerických širokých highways a podle pravidla navržených bulvárech až dosud nikdo podobný automobil nepotřeboval.

Nového trendu samozřejmě využili evropští výrobci. Jenom samotná MG vyrobila v letech 1945 až 1949 přibližně deset tisíc roadsterů s modelovým označením TC, z nichž valná část putovala za oceán. Od konce roku 1949 začala vyrábět nový model TD, který byl navržen tak, aby lépe odpovídal požadavkům amerických zákazníků i legislativních norem a v roce 1953 jej nahradila ještě úspěšnějším modelem MGA s moderní karoserií.

Po MG následoval Triumph se svými modely TR2 a TR3 a mezeru mezi MG a Jaguaru měl vyplnit Austin Healey. Možnosti amerického trhu si rychle uvědomili i ostatní evropští výrobci a už v roce 1949 VW prodal v USA prvního, na tamní poměry nekonvenčního, zato velmi levného, „Brouka“. Pozadu nezůstala ani tehdy mladá značka Porsche se svým Porsche 356, který už v roce 1950 začal dovážet jeden z nejdůležitějších amerických automobilových obchodníků Max Hoffman. Už pár let nato v těchto vozech jezdily tehdejší idoly, včetně Jamese Deana, který zahynul při autonehodě ve svém Porsche 550 Spyder, a Porsche



It's a **TRIUMPH** T.R. 2

More Performance per Dollar than
any other Car in the World

JUST A FEW DETAILS

Most exciting performance of any car in its price class!
Official Speed? 124.095 m.p.h.
(in speed trim)
 Displacement? 1991 cc (121.5 cu. in.).
 Horsepower? 90 B.H.P. @ 4800 rpm.
 Acceleration through gears?
 0 to 30 m.p.h. in 3 seconds.
 0 to 60 m.p.h. in 11.2 seconds.
And still it's in the low-priced field.
 Write for brochure.

YOU'LL find your T.R. 2 will easily top 100 m.p.h.; but performance is more than just speed alone. As you drive you'll relish the magnificent "feel" of the car—at any speed. Clean-cut cornering. Unbeatable getaway, that puts you in front when the light goes green. A chivalrous car, too . . . feather-light for a lady's hand . . . and feather-weight on a man's pocketbook, with up to 40 miles per gallon!

All this for \$2499 plus tax and license, at ports of entry.

WRITE FOR NEAREST DEALER

EASTERN DISTRIBUTOR SOUTH EASTERN MOTORS, INC., 1939 Harrison St., Hollywood, Florida • 7 Park Ave. (Suite 53), New York 16, N. Y.

WESTERN DISTRIBUTOR CAL SALES INC., 1957 W. 144th Street, Gardena, California

Standard-Triumph Motor Company, Inc., 99 Park Ave., New York 16, N. Y.



neváhalo vyrobit pro USA speciální model s příznačným pojmenováním America Spyder. Jen o málo později, v roce 1954 obohatil americký trh Mercedes-Benz 300 SL „Gullwing“ určený pro náročnější a zejména dostatečně movité zákazníky. Na stejnou klientelu mířil dnes už legendární dovozce a závodník Luigi Chinnetti, který se v roce 1949 spojil s Enzem Ferrari, aby mohl otevřít první obchodní zastoupení Ferrari v Severní Americe na Manhattanu – USA se záhy staly největším odbytištěm těchto vysokovýkonných sportovních automobilů a sám Chinnetti se zasloužil o vznik některých slavných modelů.

Rostoucího zájmu o sportovní vozy si pochopitelně nemohli nevšimnout ani američtí výrobci. Dovoz z Evropy zatím nemohl dostatečně pokrýt poptávku, navíc s sebou přinášel logistické problémy vyplývající z dosud nevybudovaného zázemí evropských automobilek v USA a z toho pramenící potíže při distribuci náhradních dílů i zajištění servisu. Rodící se segment trhu se sportovními vozy evropského stříhu sliboval zajímavé zisky, a i když se o jejich výrobu už ve čtyřicátých letech pokoušelo několik amerických výrobců, prvním sportovním dvousedadlovým vozem z americké produkce vyráběným ve velkých sériích se stal Chevrolet Corvette koncernu General Motors.

Jeho duchovním otcem byl Harley Earl, který na konceptu roadsteru v britském stylu pracoval od poloviny čtyřicátých let a v roce 1951 přesvědčil vedení koncernu General Motors, aby byl zahájen

Předchozí strana zcela nahoře:

MGA z roku 1953, typický představitel lehkých sportovních vozů dovážených v padesátých letech do USA

Předchozí strana druhý shora:

Triumph TR 2 z roku 1953 byl alternativou k MGA

Předchozí strana dole:

Austin Healey 100 na stránce reklamní brožury z roku 1953

Nahoře:

Jaguar XK 120 byl vyráběn v letech 1948 až 1954

Uprostřed:

Porsche 356/2 America uvedl na trh v USA dovozce Max Hoffman z New Yorku v roce 1953

Dole:

Mercedes Benz 300 SL Gullwing dovážený na trh v USA od roku 1954 byl určen pro nejnáročnější klientelu

vývoj automobilu schopného konkurovat z Evropy dováženým sportovním vozům. Vývojem byla pověřena divize Special Projects, která už na konci roku 1951 dokončila první nákresy takového automobilu označovaného jako „Project Opel“. Harley Earl s tímto prvním návrhem spokojený nebyl. General Motors totiž neměl pro stavbu kompaktního roadsteru ve svém portfoliu vhodný podvozek ani pohonnou jednotku, a tak výsledný návrh byl zase jenom obyčejným kabrioletem, který byl sice pohledný a pohodlný, ale konstrukční filozofii evropských sportovních automobilů se ani nepřiblížil. První skutečně sportovní americký automobil měl být podle Harleye Earla mnohem menší a samozřejmě i lehčí a jeho cena neměla přesáhnout dva tisíce dolarů.

Zajímavou historku o zrodu prvního amerického skutečně sportovního vozu uvedl Karl Ludvigsen ve své knize Corvette America's Star Spangled Sports Car - The Complete History vydané v roce 1973. Podle ní začal celý příběh v roce 1950:

„Major letectva Kenneth B. Brooks daroval své ženě originální armádní Willys Jeep. Jenže v roce 1950 zatím ještě nebyla SUV ani zdaleka tak oblíbená jako v současnosti a paní Brooksová rezolutně odmítla ukázat se na veřejnosti s něčím podobným. Major Brooks se proto obrátil na svého přítele Billa Trita, který v roce 1947 založil firmu Glasparr Boats na výrobu laminátových trupů menších lodí, s tím, jestli by na malého dřívá nebylo možné z laminátu vyrobit atraktivnější karoserii. Bill Trit souhlasil, a když už se do přestavby pustil, nahradil i původní čtyřválec pořádným vidlicovým osmiválcem. V polovině roku 1951 byl roadster s karoserií nijak nezastírající inspiraci Jaguárem XK 120 dokončen. Pod názvem Brooks Boxer se pak zúčastnil výstavy Motorama 1951 v Los Angeles. V březnu roku 1952 byl vystavován na National Plastics Exposition ve Filadelfii a tady si jej všimli zástupci General Motors, které kromě samotného automobilu zajímal i materiál, ze kterého byla vyrobena jeho karoserie. Odtud pak už Brooks Boxer putoval do Detroitu k Harleyi Earlovi, kterému se sportovní roadster, či spíše hot rod, zamlouval mnohem více než koncepty dvoumístných vozů, které měl v té době General Motors k dispozici v podobě modelu Le Sabre a Buick XP-300, představujících téměř dokonalý protiklad k Earlově představě sportovního automobilu schopného posloužit svému majiteli pro cestu do zaměstnání i k dosažení vítězství během víkendového závodění na okruhu. Brooks Boxer pak stál na začátku vývoje, na jehož konci byl Chevrolet Corvette.“

Glasspar G2 z roku 1952 - možný předobraz budoucí Corvette na první straně časopisu Road & Track z ledna roku 1953

Harley Jarvis Earl (22. 11. 1893 – 10. 4. 1969) nedokonal studiu na Stanfordské univerzitě, aby mohl pracovat ve firmě svého otce, která se zabývala stavbou zakázkových karoserií a mezi její zákazníky patřila i hollywoodská hvězda první velikosti své doby Tom Mix. Otcovu firmu Earl Automotive Works koupil prodejce Cadillacu Don Lee a tady se Harley Earl setkal s generálním ředitelem divize Cadillac Lawrenceem P. Fisherem, kterému se Earlova práce natolik líbila, že Harleye Earla pověřil vytvořením návrhu karoserie pro Cadillac La Salle. Earlův návrh byl natolik komerčně úspěšný, že Fisher přesvědčil prezidenta General Motors Alfreda P. Sloana, aby bylo v rámci koncernu vytvořeno oddělení nazvané „Sekce umění a barev“ a Harleye Earla jmenoval jejím prvním ředitelem.

Do té doby neměla žádná z amerických značek specializované oddělení pro navrhování karoserií. V roce 1937 bylo Earlovo oddělení přejmenováno na Styling a samotný Earl povýšil na viceprezidenta celé korporace. Harley Earl stál za vůbec prvním koncepčním vozem určeným pro ověření reakcí budoucích zákazníků na nové prvky v konstrukci i designu. Tímto koncepčním vozem se stal Buick Y Job z roku 1939. Harley Earl stál rovněž za módou velkých ploutví amerických vozů, když prosadil design Cadillacu z roku 1948 podle návrhu Franka Hersheye, který se inspiroval tvarem ocasních ploch stíhacího letounu z dob druhé světové války - Lockheedu P-38 Lightning. Harley Earl odešel do důchodu v roce 1958 a jeho místo zaujal Bill Mitchell.





Až potud historka Karla Ludvigsena. Na kolik je reálná, lze těžko soudit. Faktem je, že Brooks Boxer měl na Motoramě 1951 úspěch a ještě téhož roku byla po nezbytných úpravách zahájena malosériová výroba dvoumístného roadsteru Glasspar G2, který byl v roce 1952 skutečně vystavován na National Plastic Exposition ve Filadelfii. Jako první americký vůz s laminátovou karosérií byl vyráběn do roku 1953. Takže Glasspar G2 skutečně mohl být předobrazem budoucí Corvette.

Na výsledném vzhladu prototypu EX-122 dokončeného v roce 1952 se podílela celá řada designérů – Henry de Ségur Lauve jako ředitel designu interiéru General Motors anebo Philippe Charbonneaux, který vytvořil první náčrtky karoserie budoucí Corvette v General Motors Style Center, kde pracoval od roku 1949 a také Ellis James Premo, který prosadil laminátovou karosérii i pro sériovou výrobu.

Za celkovou koncepci a uspořádání podvozku odpovídal tehdejší výkonný ředitel General Motors, absolvent Cal Techu, Robert F. McLean. Ten při návrhu postupoval zcela jinak, než bylo u amerických výrobců automobilů zvykem. Aby dosáhl co možná nejpříznivějšího rozdělení hmotnosti mezi přední a zadní nápravu, začal s návrhem konstrukce od zadní části. Výsledný poměr rozložení hmotnosti mezi nápravami s rozvorem 2591 mm pak byl 53/47, přičemž samotná konstrukce podvozku zůstala tradiční – konvenční

žebřinový rám s tuhou zadní nápravou. Za konečnou podobu konstrukce podvozku pak byl společně s trojnásobným vítězem závodu Indy 500 Mauri Rosem odpovědný jeden z nejlepších amerických specialistů na podvozek padesátých let Maurice Olley.

Prostor pro cestující měl být v porovnání s dosud vyráběnými Chevrolety umístěn co možná nejvíc dozadu, stejně jako motor uložený co nejbliže k protipožární stěně oddělující prostor pro cestující od motorového prostoru. Volba této koncepce pak dala vzniknout typické siluety šesti generací Corvette se sedadly cestujících umístěných blízko zadních kol a dlouhou kapotou motorového prostoru.

Kvůli dohadům o velikost karoserie, použitých konstrukčních řešeních i technologii výroby, bylo rozhodnuto až v roce 1952. S ohledem na výrobní náklady bude sportovní Chevrolet postaven s využitím standardní platformy vozů Chevrolet vyráběných v letech 1949 až 1954 včetně sériového zavěšení kol, které bylo vpředu nezávislé a vzadu s tuhou nápravou, s odpružením listovými pery. Jediným dostupným motorem byl řadový šestiválec 235 Blue Flame o objemu 3,85 litru, který ale neměl pro pohon sportovního roadsteru dostatečný výkon. Proto byl upraven použitím nového ostřejšího vačkového hřídele, tří karburátorů Carter YH model 2066S. S vyšším kompresním poměrem se jeho výkon zvednul na 150 koní (112 kW) při 4200 min⁻¹, což bylo sice

Šestiválcový motor řady Blue Flame o výkonu 150 k (112 kW) poháněl Chevrolet Corvette v letech 1953 až 1955

celkem přijatelné, ale vyskytl se další problém. Nebyla k dispozici vhodná převodovka. Nakonec byl ze skladových zásob vybrán dvoustupňový automat Powerglide, který vyhovoval i co do velikosti. Prototyp byl schopný zrychlit z 0 na 96,5 km/h za 11,5 sekundy a nejvyšší rychlost měla hodnotu 172 km/h.

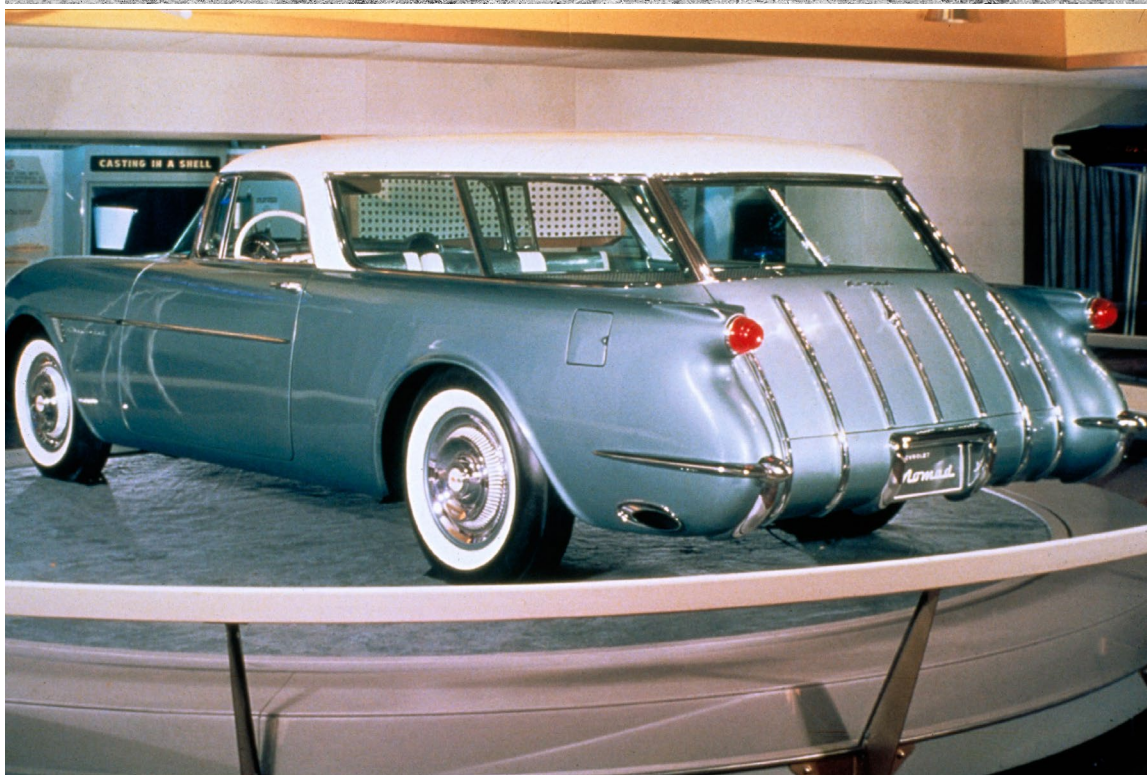
Pro sériovou výrobu se sice počítalo s ocelovou karosérií, jak bylo tehdy běžné, ale v důsledku zpoždění vývoje konstrukce a požadavku plánu na představení nového modelu veřejnosti už na začátku roku 1953 bylo rozhodnuto, že se karoserie podle původních Earlových plánů vyrobí ručně z laminátu, což mělo být jenom dočasným řešením.

Během vývoje vznikly tři karosářské varianty. První z nich – otevřený dvoumístný roadster se dostal do sériové výroby pod jménem Corvette, druhý – uzavřené kupé fastback nazvané Corvair se do sériové výroby nedostalo a třetí z nich – dvoudveřové kombi bylo nakonec vyráběno v upravené podobě jako Chevrolet Nomad. V roce 1954 byly dokončeny prototypy kupé i kombi, přičemž karoserie byla až po sloupek A shodná s designem příďe dvoumístného roadsteru.



První Chevrolet Corvette se představil veřejnosti jako koncept EX-122 na show General Motors Motorama 17. ledna 1953 v tanečním sále hotelu Waldorf Astoria v New Yorku. Vůz vzbudil senzací a už za půl roku bylo možné zahájit sériovou výrobu. Koncept EX-122 se dochoval do současnosti a je součástí sbírky Kerbec Corvette v Atlantic City.

Zbývá jenom dodat, jak koncept EX-122 přišel ke svému jménu. V roce 1953 přišel s návrhem názvu asistent ředitele Public Relations Myron Scott. Nový roadster se měl jmenovat stejně jako třída relativně malých, ale obratných útočných lodí používaných válečným námořnictvem – corvette, česky korveta.



Nahoře:

Prototyp sportovního Chevroletu v podobě uzavřeného kupé fastback z roku 1954 nesl název Corvair, ale pro sériovou výrobu nebyl schválen

Uprostřed:

Další prototyp Chevroletu z roku 1954, sdílející s kupé Corvair a roadsterem Corvette nejenom identickou příď, ale i kompletní podvozek, byl dokončen jako třídvéřové kombi. Dostal název Nomad a v přepracované podobě se dočkal sériové výroby

Dole:

Předobraz budoucí sériové Corvette – projekt EX-122 jako dvousedadlový roadster

Na další straně:

Plakát zvučí na výstavu Motorama konanou od 6. do 14. března roku 1954, kde byla Corvette ještě vystavována ve všech třech karosářských verzích – roadster, kupé i kabriolet

Na další straně nahoře:

Chevrolet EX-122 na show General Motors Motorama 17. ledna 1953 v hotelu Waldorf Astoria v New Yorku







***CHEVROLET
CORVETTE
I. GENERACE
(1953–1962)***

CHEVROLET CORVETTE MODELOVÝ ROK 1953

(SÉRIOVÁ VÝROBA)

Nadšení, které koncept roadsteru vzbudil u návštěvníků Motoramy, vedlo tehdejšího ředitele Chevroletu Thomase H. Keatinga k prohlášení, že výroba je prakticky připravena a není problém ji za půl roku spustit. První sériový vůz byl skutečně vyroben 30. června roku 1953, ale ani zdaleka nebylo možné tvrdit, že se jedná o produkt velkosériové produkce.

Pro výrobu prvního amerického skutečně sportovního vozu vyráběného ve větších sériích byla

připravována nová továrna v Saint Louis s plánovanou roční produkcí deseti tisíc kusů. Jenže výrobní linka mohla být spuštěna až v prosinci roku 1953, a tak do konce roku nevzniklo více než tři sta nových Corvette vyrobených na provizorní výrobní lince ve staré továrně na nákladní automobily ve Flintu v Michiganu. Vzhledem k manuálnímu způsobu výroby s velkým podílem ruční práce nebyl ani jeden z těchto vozů stejný a v detailech se lišil od ostatních.

Uvedení Corvette na trh, v takřka identickém provedení s projektem EX-122 představeným na Motoramě, bylo až příliš uspěchané. Nová továrna se za pochodu učila nejenom velkosériové produkci, ale i zvládat technologii výroby laminátových karoserií. Navíc s ohledem na rozhodnutí, že Corvette bude

vyráběna v menších počtech než běžné modely, bylo upuštěno od původního záměru nahradit laminátovou karoserii tradičním plechovým výliskem a větší část laminátové karoserie bude i nadále vyráběna ručně. To se samozřejmě promítlo i do výsledné ceny. A ta nebyla zrovna nízká – 3 498 dolarů, což odpovídá 33 758 dolarům v roce 2020. Nejluxusnější kupé z nabídky značky – Chevrolet Bel Air bylo v té době o celých 1 300 dolarů levnější než Corvette.

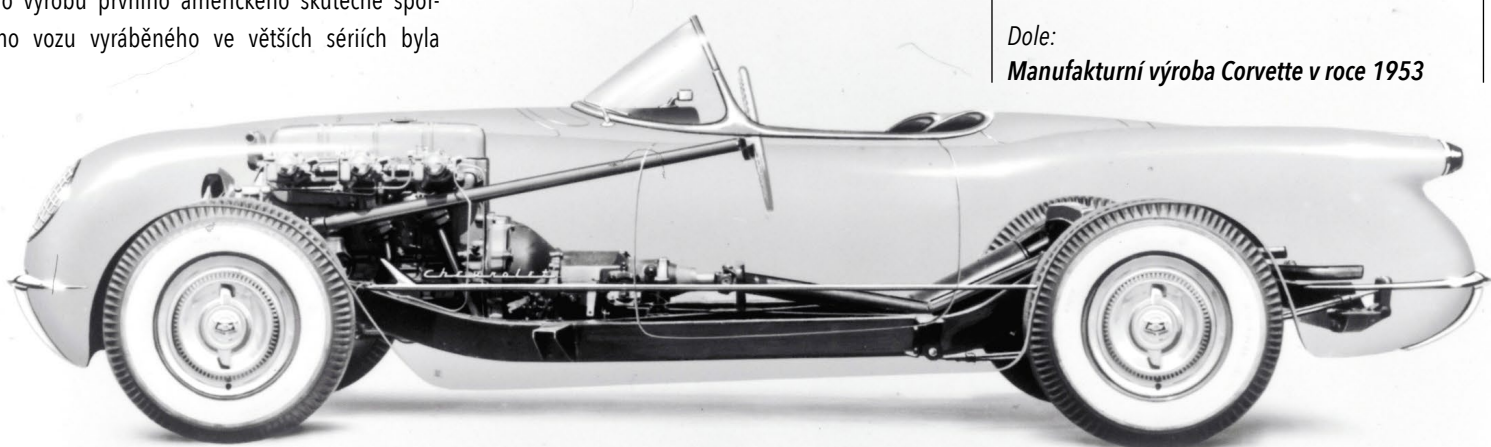
První sériové Corvette se od prototypu EX-122 lišily jen tím, že nad mřížkou masky chladiče a rámečkem pro registrační značku na zádi chyběl nápis

Nahoře:

Průhled Chevroletem Corvette první generace

Dole:

Manufakturní výroba Corvette v roce 1953





Interiér prvních Corvette

Corvette. Co do barevného řešení exteriéru a interiéru byly karoserie všech Corvette z první výrobní série z roku 1953 nastříkané bílým lakem, skládací střeška byla černá a interiér červený. Kvůli konstrukci laminátové karoserie nebyly první Corvette vybaveny stahovacími bočními okny, která byla nahrazena průhlednými nacvakávacími bočnicemi. Mnohem horší byla skutečnost, že téměř každý vyrobený vůz se potýkal s nedostatky vyplývajícími z nekvalitní montáže.

Do karoserie složené ze 46 sklolaminátových dílů při dešti zatékala voda, při jízdě po nerovném povrchu docházelo k samovolnému otevírání dveří, torzní tuhost konstrukce byla doslova mizerná a dynamika jízdy pouhých 1300 kg vážícího vozu, který měl být sportovní, byla srovnatelná s dynamikou nejslabších sedanů. V porovnání se zejména britskými sportovními vozy se ukázala být nevhodná automatická dvoustupňová převodovka a ani účinnost bubnových brzd nebyla zrovna přesvědčivá. Příliš nepomohlo ani přídatné topení za příplatkovou cenu 91 dolarů a AM rádio v ceně 145 dolarů dodávané v rámci standardní výbavy. Na kolena vyrobené první Corvette nemohly ani zdaleka dostat tomu, co slibovala atraktivní karoserie dvousedadlového roadsteru.

Svým exteriérem Chevrolet Corvette z roku 1953 nijak nezaostávala za konkurencí z Evropy



CORVETTE

CHEVROLET CORVETTE MODELOVÝ ROK 1954 (SÉRIOVÁ VÝROBA)

Pro modelový rok 1954 se na Corvette příliš nezměnilo. Na jaře roku 1954 byla výroba Corvette definitivně přemístěna do Saint Louis v Missouri, kde zůstala až do roku 1981. Veškeré úsilí bylo zaměřeno na funkčnost nové a poměrně moderní výrobní linky. Jestliže v roce 1953 byly potíže s dokončením alespoň třísetkusové série, v červnu roku 1954 bylo možné vyrobit denně padesát Corvette s továrním kódem E2934, které měly upravenou vačkovou hřídel a výkon motorů zvýšený o pět koňských sil.

Od Corvette vyrobených v roce 1953 se Corvette ročníku 1954 lišily kromě chromované lišty mezi výřezy pro kola i delšími koncovkami výfuku z nerezové oceli – původní kratší výfuky špinily spaliny zad vozů. Upravené bylo otevírání dveří, které bylo snadnější. Původní startér byl vyměněn za nový, stejně jako vzduchové filtry. Stále sice zůstala dvoustupňová automatická převodovka, ale prodejci Chevroletu začali nabízet za příplatek dodatečnou montáž kompresoru Paxton, který měl oživit nepříliš výkonnou pohonnou jednotku. Příplatková výbava byla rozšířena o ostřikovač čelního skla a kontrolku zatažení ruční brzdy.

V roce 1954 si už zákazník mohl vybrat barvu karoserie – bílou Polo White, modrou Pennant, červenou Sportsman a černou. S výjimkou Corvette nastříkaných modrým odstínem Pennant, měly všechny Corvette červený interiér s černou plátěnou střechou. Modře nalakované Corvette dostaly béžový interiér i béžovou plátěnou střechu. Pokud se týká výbavy, přestože v nabídkových prospektech figurovalo příplatkové rozšíření výbavy, všechny vyrobené Corvette byly vybaveny i nadstandardními prvky už v základní výbavě. V roce 1954 vznikl i koncept EX-17179 s hardtop kupé s pevnou, ale odnímatelnou střechou, která se však do nabídky dostala až v modelovém roce 1956.

Chevrolet Corvette modelového roku 1954 měla rozvor 2591 mm, vnější rozměry 4250 mm na délku, 1770 mm na šířku a 1310 mm na výšku. Pohotovostní hmotnost byla 1299 kg a výkon šestiválce byl navýšen na 155 k (114 kW) při 4 200 min⁻¹. Z 0 na 96,5 km/h dokázala Corvette zrychlit za 11 sekund.

Časopis Popular Mechanics ve svém vydání z října roku 1954 zveřejnil výsledky ankety týkající se spokojenosti majitelů nových Corvette se svými vozy:

- 36 % účastníků ankety vlastnilo i zahraniční sportovní automobil a polovina z nich hodnotila Corvette jako lepší, než byl jejich bývalý sportovní automobil dovezený z Evropy.
- 19 % hodnotilo Corvette jako přinejmenším rovnocennou s jejich bývalým zahraničním sportovním vozem.
- 20 % považovalo Corvette za horší.

Drtivá většina dotazovaných i přes spokojenost s novou Corvette ovšem nepovažovala tento model Chevroletu za skutečný sportovní automobil.

Corvette modelového roku 1954 měla o něco vyšší cenu než v předchozím roce – 3 523 dolarů, ale nelichotivá pověst, kterou si první Corvette z roku 1953 a z počátku roku 1954 získaly, vedla k tomu, že v roce 1954 bylo z původně plánované deseti-tisícové série vyrobeno jenom 3 640 vozů a i přes snížení ceny na 2 774 dolarů zůstala třetina z těchto vyrobených Corvette neprodaných.

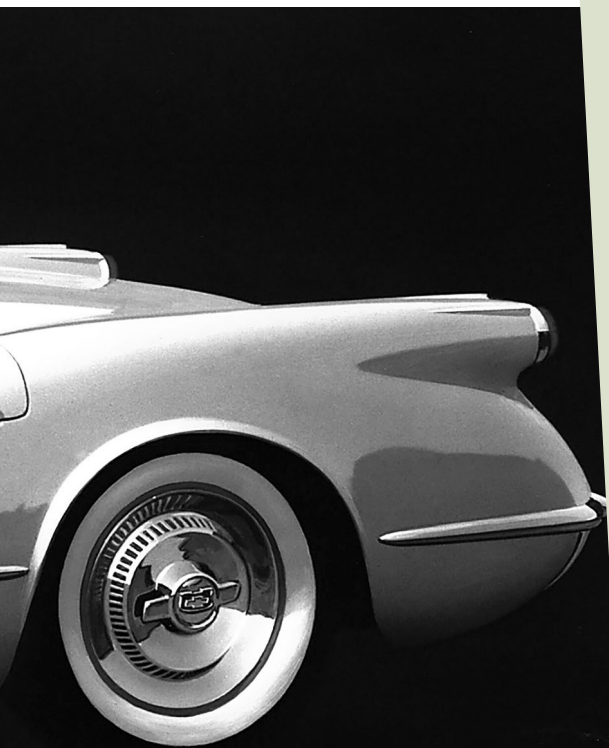
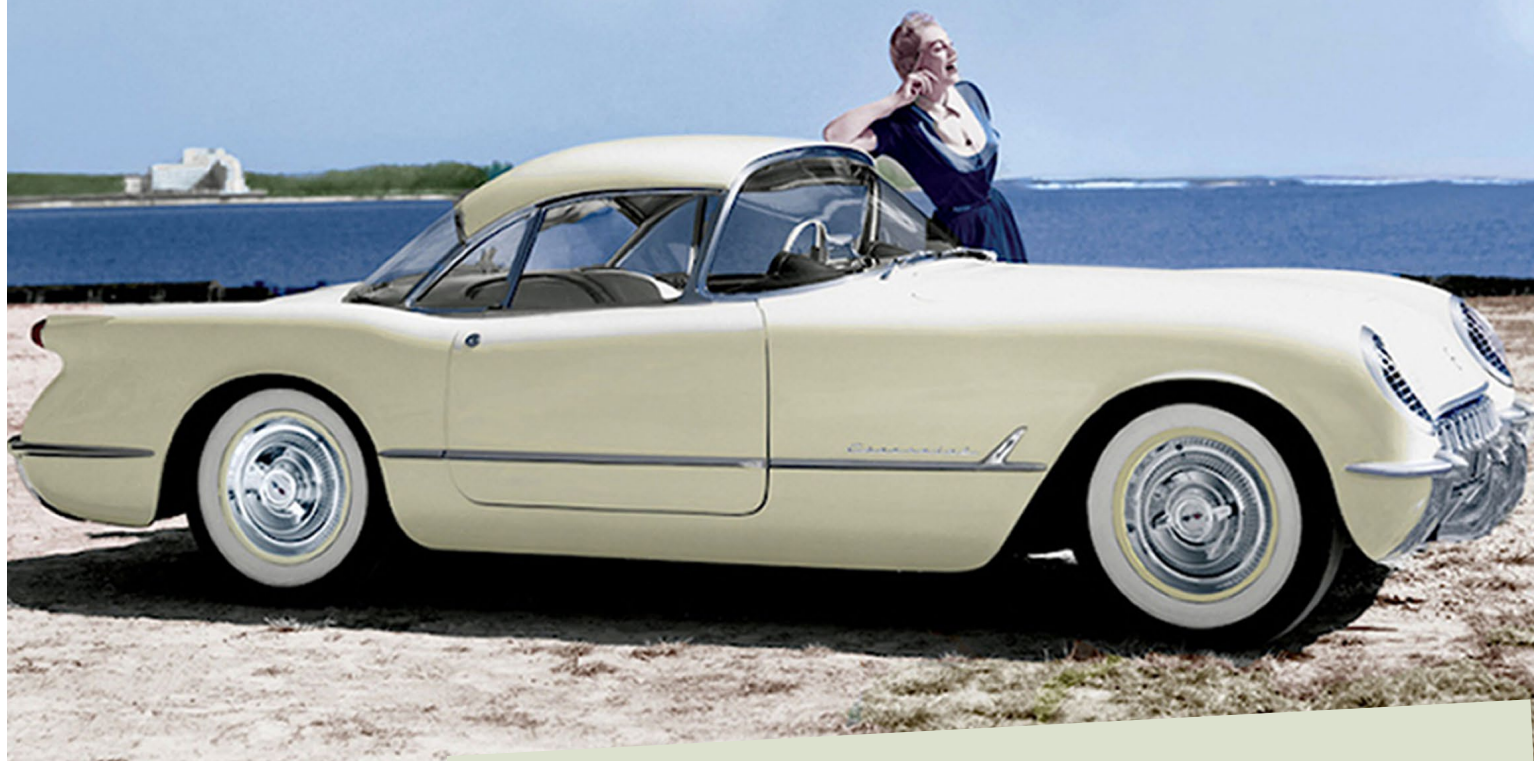
V roce 1954 všechno nasvědčovalo tomu, že Corvette zůstane jenom nepovedeným pokusem o první velkosériový americký sportovní automobil a vedení Chevroletu začalo vážně uvažovat o zrušení celého projektu i za cenu finanční ztráty. Tehdejší technický ředitel Chevroletu Edward N. Cole však prosadil pokračování a Corvette byla od neslavného konce uchráněna hned ze tří důvodů:

- konkurenční Ford v roce 1954 představil v Detroitu velmi podobně koncipovaný dvousedadlový roadster poháněný vidlicovým osmiválcem nazvaný Thunderbird, který se po svém uvedení na trh v roce 1955 téměř okamžitě stal prodejním hitem. Luxusněji vybavený automobil ovšem postrádal lehkost sportovněji laděné Corvette,
- Chevrolet v roce 1955 zahájil výrobu nového osmiválcového motoru, prvního od roku 1919,
- do projektu vstoupil talentovaný emigrant z bývalého Ruska Zora Arkus-Duntov jako ředitel divize sportovních a výkonných vozů.

Chevrolet Corvette z roku 1954 – karoserie
už mohla mít i jinou barvu než bílou



Koncept EX-17179 z roku 1954 - hardtop, kupé
s odnímatelnou pevnou střechou



Zora Arkus-Duntov (25. 12. 1909 – 21. 4. 1996) narodil se v Bruselu jako Zachary Arkus. Rodiče byli Židé pocházející z carského Ruska. Otec Jakob Arkus pracoval jako důlní inženýr a matka Rachel Koganová byla studentkou medicíny. Po návratu do Petrohradu se rodiče rozvedli a matka si našla nového partnera, elektroinženýra Josefa Duntova. Zachary i jeho mladší bratr si z úcty k oběma mužům rozšířili příjmení na Arkus-Duntov. V roce 1927 se rodina přestěhovala do Berlína, kde Zora vystudoval Technickou univerzitu a mimo jiné se stal přispěvatelem do i dnes známého časopisu *Auto Motor und Sport*. Po vypuknutí druhé světové války vstoupil se svým bratrem do francouzského letectva, a když Francie kapitulovala, emigroval za dramatických okolností se svou manželkou i bratrem do USA, kde v roce 1942 založili společný podnik *Ardun Mechanical Corporation* zabývající se výrobou munice a dílů pro letadla. V roce 1947 představila jejich firma nové řešení hlavy válců pro motory Ford V8, díky kterým bylo možné výrazně zvýšit výkon motoru a současně odstranit problémy spojené s častým přehříváním původních hlav válců. Zora Arkus-Duntov se pokusil prosadit i na závodní trati. V letech 1946 a 1947 se snažil kvalifikovat s vozem *Talbot Lago* do závodu *Indianapolis 500*, ale ani v jednom z obou ročníků se mu to nepovedlo. Brzy potom přijal nabídku práce ve vývoji britské automobilky *Allard*,

s jejímiž modely *Allard J2X* a *Allard JR* se v letech 1952 a 1953 zúčastnil slavné čtyřřadvacetihodinovky v *Le Mans*. Je zajímavé, že se stejnými vozy ve stejných letech závodil i *Carroll Shelby*. Poté co dostal nabídku od oficiálního týmu *Porsche*, startoval *Arkus-Duntov* v *Le Mans* s *Porsche 550 RS Spyder* o objemu 1100 cm³ a v roce 1954 zvítězil ve své třídě. To už pracoval v *General Motors*. Poté co uviděl na Motorama 1953 novou *Corvette*, neváhal a poslal tehdejšímu šéfinženýrovi *Chevroletu Edu Coleovi* dopis, ve kterém napsal, že by velmi rád pracoval na tak krásném automobilu, a současně připojil několik návrhů na jeho zlepšení. Následovalo pozvání od inženýra *Maurice Olleye* do *Detroitu* a počínaje 1. květnem roku 1953 se stal *Zora Arkus-Duntov* jeho asistentem. Hned po svém nástupu připravil plán, na jehož základě se měl *Chevrolet* stát lídrem amerického trhu se sportovními a závodními automobily. V roce 1955 se podílel na zavedení vidlicového osmiválce do sériové produkce *Corvette*, v roce 1956 navrhnul a postavil závodní verzi *Corvette* a v roce 1957 se stal ředitelem oddělení pro vysokovýkonné automobily *Chevrolet*. V roce 1967 byl jmenován hlavním inženýrem programu *Corvette*. Do důchodu odešel v roce 1975 a v jeho funkci jej nahradil *Dave McLellan*, ale *Arkus-Duntov* zůstal i v důchodu aktivní a bylo jej vidět na celé řadě akcí spojených s *Corvette*.

CHEVROLET CORVETTE EX-87 1954

(REKORDNÍ SPECIÁL)

V roce 1954 hlavní inženýr Chevroletu a trojnásobný vítěz Indianapolis Mauri Rose nechal legendárního účastníka závodů v Daytoně a bývalého pilota bombardéru B-17 Henryho Smokey Yunicka zabudovat do jednoho z prototypů Corvette s výrobním číslem 5951 experimentální vidlicový osmiválec.

Po úspěšných testech prvního závodního speciálu postaveného na základech Corvette s doplňkovým označením EX-87 vůz převzal Zora Arkus-Duntov s tím, že jej připraví na rekordní jízdu.

Duntov upravil karoserii výměnou čelního skla za zakřivené plexisklo, místo pro spolujezdce překryl laminátovým krytem a po vzoru závodního Jaguaru D-Type vybavil vůz aerodynamickým krytem opěrky hlavy řidiče přecházejícím do výrazné ploutve. Zvýšil objem motoru ze 4,6 litru na 5,0 litru a původní vačkovou hřídel nahradil novou podle vlastního návrhu.

S takto upravenou Corvette poháněnou vidlicovým osmiválcem o výkonu 240 koní (177 kW) Zora Arkus-Duntov dosáhl během Daytona Speedweeks na hladkém písčitém povrchu v únoru roku 1956

rekordní průměrné rychlosti 242,33 km/h na letnou míli, což byla hodnota na tu dobu ohromující a po dalším doladění motoru, kdy se výkon zvedl na 255 koní (188 kW), zajeal další rychlostní rekord hodnotou 237 km/h, což bylo téměř o 24 km/h rychlejší než jízda Fordu Thunderbird.

V současnosti je první závodní Corvette restaurována a poprvé byla k vidění v roce 2003 na výstavě Bloomington Gold Corvette.



*Chevrolet Corvette EX-87 z roku 1954 jako
exponát sbírky Lingenfelter Collection*

CHEVROLET CORVETTE MODELOVÝ ROK 1955

(SÉRIOVÁ VÝROBA)

Corvette byla nejčastěji kritizována kvůli málo výkonnému šestiválci, ale to se změnilo v roce 1955, poté co Zora Arkus-Duntov prosadil zabudování nového vidlicového osmiválce označovaného jako Turbo-Fire s ventilovým rozvodem OHV, karburátorem Rochester a objemem 4,3 litru, který měl výkon 195 koní (143 kW) při 5000 min⁻¹. Původní dvoustupňový automat byl u osmiválce nahrazen třístupňovou ručně řazenou převodovkou a šestivoltová elektrická instalace zůstala jenom u šestiválcových Corvette, zatímco osmiválcové Corvette měly instalaci dvanáctivoltovou. Corvette s hmotností 1228 kg se pak dokázala rozjet na 96,5 km/h za 8,7 sekundy. Maximální rychlost vzrostla ze 173 km/h na 193 km/h. Za osmiválec si zákazník musel připlatit 135 dolarů, přesto 90 % zvolilo sice dražší, ale výkonnější osmiválec.

Osmiválcová Corvette se zpočátku vyráběla souběžně s původní šestiválcovou verzí a několik šestiválcových Corvette bylo osazeno i třístupňovou manuálně ovládanou převodovkou. Šestiválcové a osmiválcové Corvette se prodávaly jako dva samostatné modely – šestiválcová verze byla nabízena za základní cenu 2 774 dolarů, osmiválcová Corvette byla o něco dražší, ale stále se cenově udržela pod hodnotou tří tisíc dolarů – 2 909 dolarů a dokonce byla o 450 dolarů levnější než šestiválec modelového roku 1954.



Zvnějšku se Corvette pro rok 1955 nijak nezměnila, jenom u osmiválcových Corvette se na předních blatnicích objevily zlaté nápisy Corvette se zvýrazněným V uprostřed a paleta nabízených laků Polo White a Pennant Blue byla rozšířena o červenou Gypsy doplněnou zlatým lemováním, Corvette Copper a Harvest Gold. Interiér mohl být červený, tmavě béžový, světle béžový a žlutý. Skládací střecha už nebyla vyrobena z plátna, ale z vinylu a byla nabízena v bílé, béžové a tmavě zelené barvě.

Během roku 1955 se už začala zlepšovat kvalita výroby, ale bylo postaveno pouze sedm set Corvette,

protože automobilka se potřebovala zbavit dosud vyrobených skladových vozů a pro rok 1956 se očekával rozsáhlejší facelift.

Nahoře:

Vidlicový osmiválec „Small Block“ o objemu 4,3 litru poháněl Corvette od roku 1955

Dole:

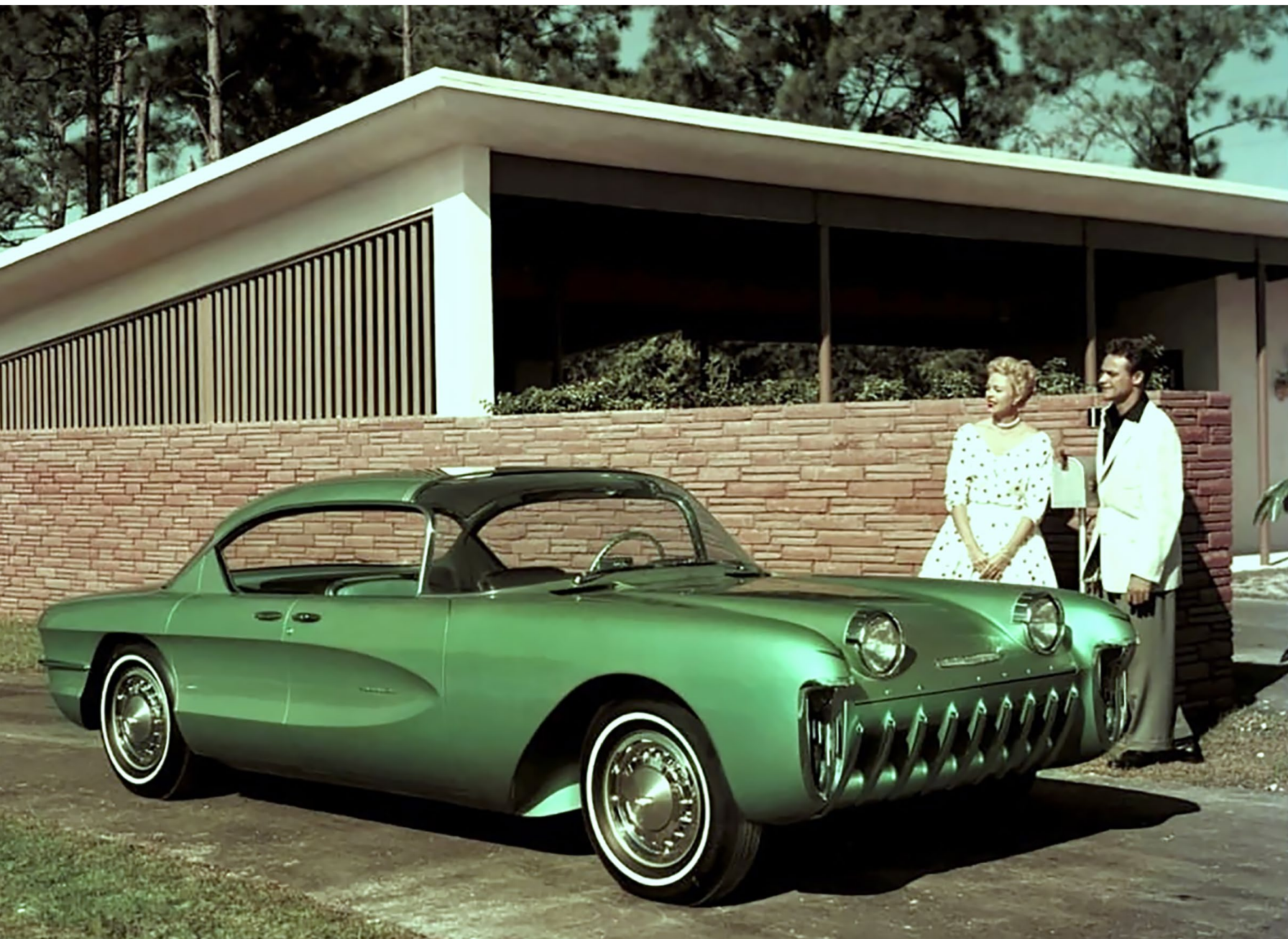
Nový emblém za předním kolem se zvýrazněným písmenem V odlišoval osmiválcové Corvette od Corvette poháněných šestiválcovými motory



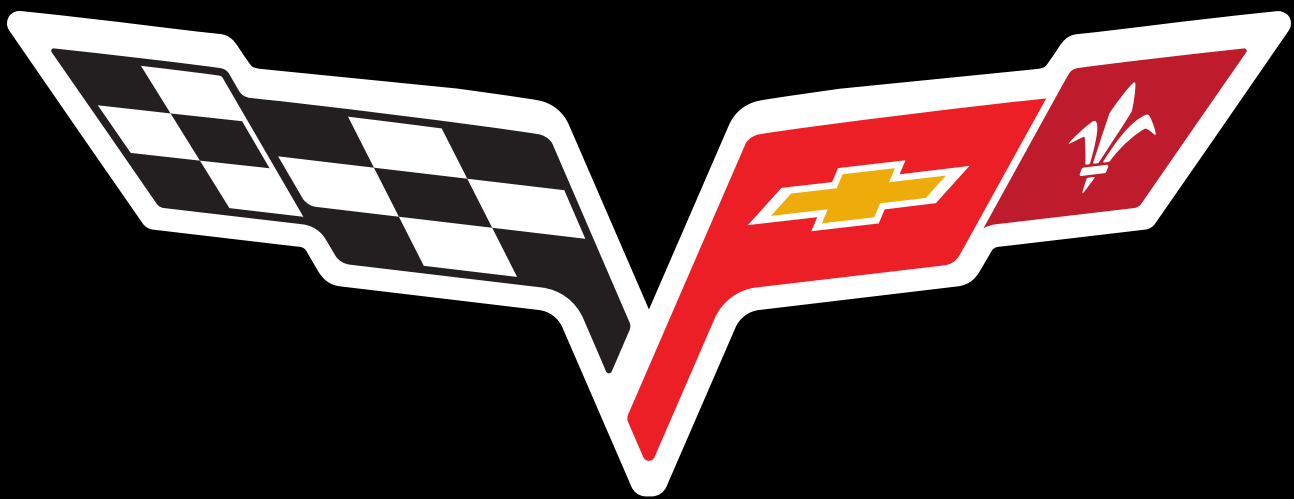
**CHEVROLET
CORVETTE
XP-37
BISCAYNE
MODELOVÝ
ROK 1955
(KONCEPČNÍ STUDIE)**

Ve stejném roce jako první závodní Corvette vznikl i první koncepční vůz postavený na stejných základech. Pod názvem Chevrolet Corvette Biscayne se představil na Motorama 1955 a svým designem připomínal úspěšný britský roadster Triumph TR 2.

Přes inspiraci lehkým sportovním automobilem nebyla čtyřdveřová laminátová karoserie bez středních sloupků nijak zvlášť přitažlivá ani originální a zůstalo jenom u konceptu.



Chevrolet Corvette Biscayne - koncepční studie z roku 1955



***CHEVROLET
CORVETTE
I. GENERACE
- FACELIFT***

(1956-1958)



CHEVROLET CORVETTE MODELOVÝ ROK 1956

(SÉRIOVÁ VÝROBA)

V roce 1956 skutečně facelift přišel a netýkal se jenom změn na karoserii, která dostala nové kliky dveří (před faceliftem byly dveřní kliky pouze na vnitřní straně dveří), boční stahovací okna (za příplatek 60 dolarů i s elektrickým ovládním), nová přední světlá (původní světlomety byly zapuštěné do blatníku a byly po vzoru evropských předválečných závodních vozů chráněny mřížkou), koncová světlá zapuštěná do zadních blatníků, legendární boční prolisy s chromovaným lemováním a buďto elektricky skládanou střechu, nebo pevný odnímatelný hardtop. Koncovky výfuků byly zabudovány do chromovaných svislých členů na zadních blatnících. Původní vzhled si zachovala jenom maska chladiče a přístrojová deska. Novinkou v příplatkové nabídce bylo i tranzistorové rádio, která měla Corvette jako první ze všech v USA vyráběných automobilů. Z původní karoserie tak vlastně zbyla jenom maska chladiče a přístrojová deska.

Změny se ovšem odehrály i pod kapotou. Původní šestiválec se už v nabídce neobjevil a nahradil ho

vidlicový osmiválec o objemu 4,3 litru. Zpočátku modelového roku byl nabízen s výkonem 210 k (155 kW), ale během sezóny byl výkon navýšen na 218 k (160 kW) a přibyla další výkonová varianta o 245 koních (180 kW). V obou případech byla standardně montovaná ručně ovládaná třístupňová převodovka. Dvoustupňový automat Powerglide v nabídce zůstal jako volitelný za příplatek 175 dolarů. Stranou nezůstal ani podvozek s přepracovaným odpružením a výkonnějšími, i když zatím stále ještě bubnovými, brzdami. Slabší verze se dokázala rozjet z 0 na 96,5 km/h pod 7,3 sekund a silnější to zvládla pod 7 sekund.

V květnu roku 1956 vyšel v časopise Sport Car Illustrated krátký test Corvette modelového roku 1956, ve kterém byla postavena na roveň sportovním Jaguarům, Triumphům nebo Austin-Healeyům. Přesto neušla kritice. Konkrétně šlo o volant, který nebyl stavitelný a navíc byl umístěn příliš blízko řidičova hrudníku nebo opěradla sedadel neposkytujících dostatečnou boční oporu. Na tak velký automobil, jakým Corvette modelového roku 1956 byla, neposkytoval interiér odpovídající prostor, zato bylo kladně hodnoceno umístění pedálů a řešení sklápěcí střechy. Nicméně, lepší výkony i kvalitnější dílenské zpracování se odrazilo v počtu 3467 prodaných Corvette.

Nahoře:

Chevrolet Corvette po prvním faceliftu v roce 1956

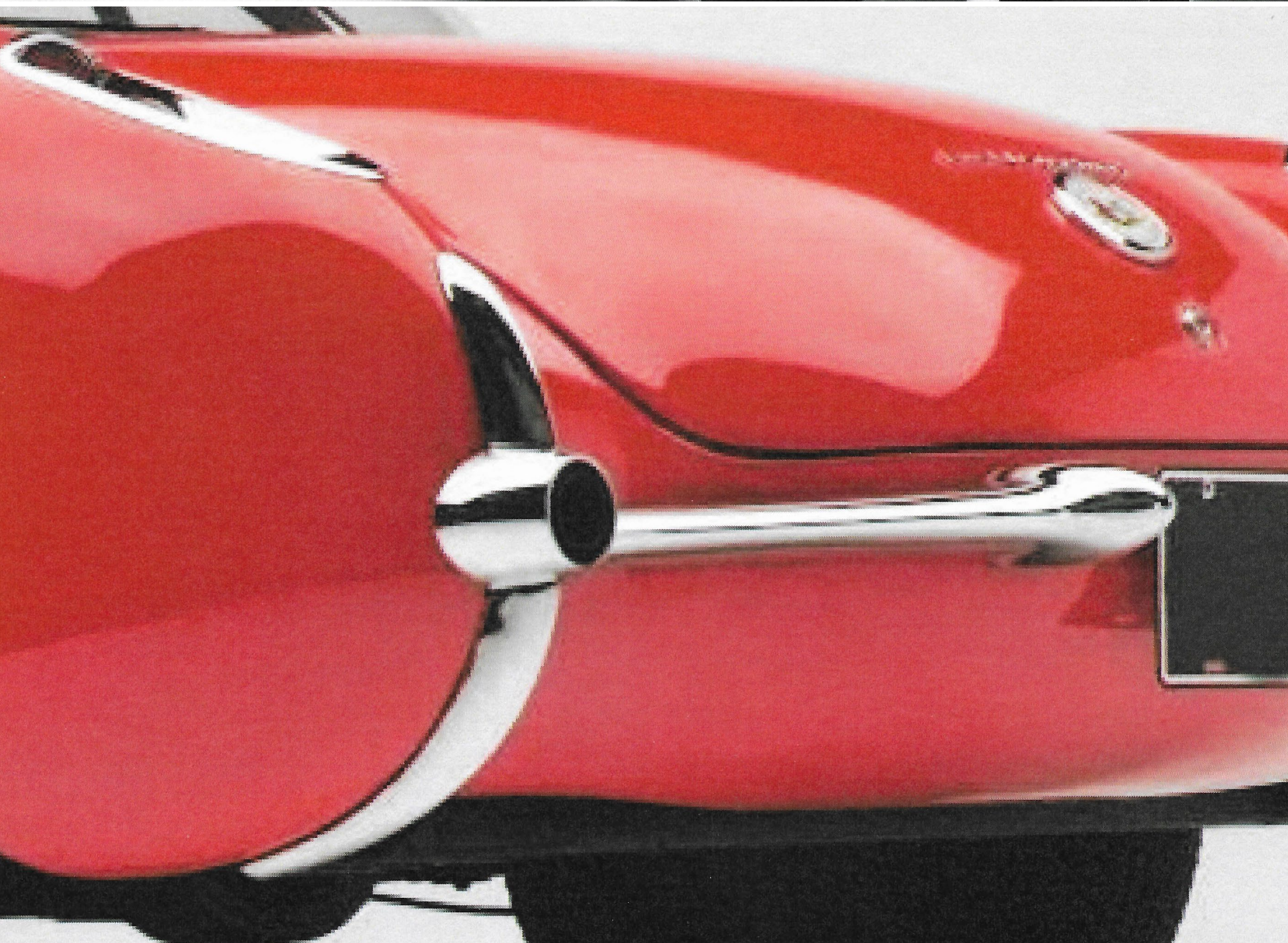
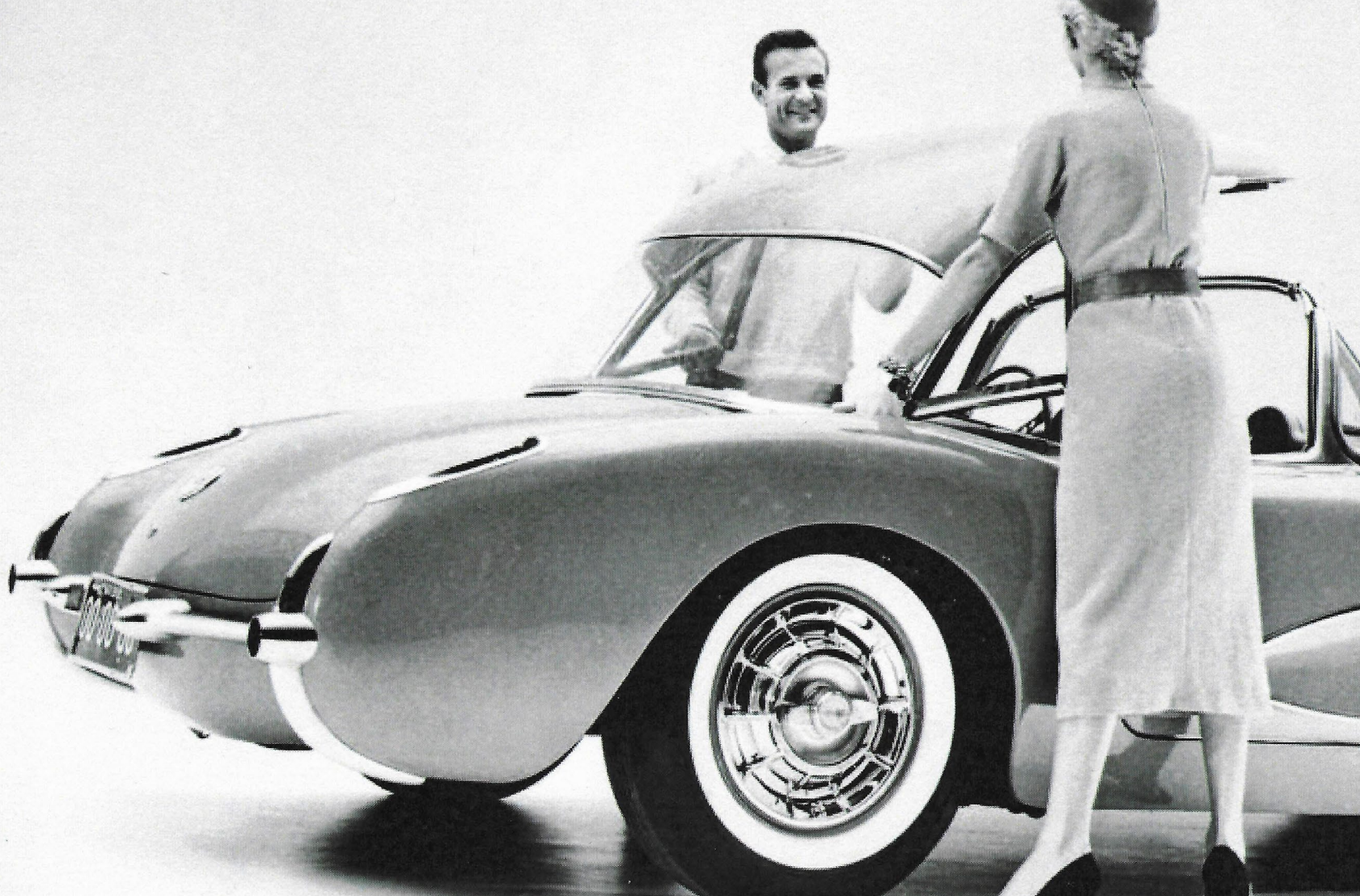
Na další straně nahoře:

Nabídka příslušenství v modelovém roce 1956 rozšířila možnost objednat pevnou odnímatelnou střechu hardtop

Na další straně dole:

Chevrolet Corvette z roku 1956 dostala i nové koncové svítilny a koncovky výfuků byly zabudovány do chromovaných svislých členů na zadních blatnících





CHEVROLET CORVETTE SR-1 1956

(ZÁVODNÍ SPECIÁL)

Ed Cole povzbuzen úspěchem speciálu Corvette EX-87 prohlásil, že tým Corvette podporovaný továrnou se zúčastní dvanáctihodinového závodu na okruhu Sebring v březnu roku 1956. Pro závod angažoval Johna Fitcha, který pod vedením legendárního manažera Alfréda Neubauera působil jako jezdec továrního týmu Mercedes Benz vedle takových es, jakými byli Stirling Moss nebo Juan Manuel Fangio.

Zora Arkus-Duntov nebyl z prohlášení Eda Colea zrovna nadšený. Termín to byl více než šibeniční a John Fitch měl pouhých pět týdnů na celkové vyzkoušení a přípravu vozu k závodu. Obavy Zory Arkus-Duntova vyplývaly nejenom z toho, že závodní tým Corvette neměl z podobných závodů žádné zkušenosti, navíc si byl dobře vědom nedostatků čerstvě vyvíjeného vozu, které se týkaly zejména slabých brzd a nevyzkoušeného motoru.

Nicméně do dílen Henry Smoke Yunicka putovaly hned čtyři Corvette, z nichž tři byly v provedení se

sériovým motorem a třístupňovou převodovkou a do čtvrté s výrobním číslem podvozku 6901 byl zabudován stejný motor, jaký poháněl Corvette EX-87. Pětilitrový vidlicový osmiválec s tzv. „Duntovovou vačkou“, vybavený zatím nedostatečně vyzkoušeným mechanickým vstřikováním paliva Rochester a spojený se čtyřrychlostní převodovkou ZF. Tento vůz dostal označení SR-1, přičemž písmena SR znamenají Sebring Racer a oproti standardní verzi Corvette prošel důkladným odlehčením o 560 kg, výrazným zkrácením předních pružin, upraveno bylo i řízení, které dostalo rychlejší převod, větší palivovou nádrž, původní kola byla nahrazena lehkými disky Hallibrand, zadní zavěšení mělo delší závěsy a pětilitrá pera a především byly posíleny brzdy. Během testovacích jízd se projevila celá řada závad a závodní tým Corvette se učil doslova za pochodu.

24. března roku 1956 se na startovní rošt dvanáctihodinovky v Sebringu skutečně postavily čtyři Corvette. Se startovním číslem John Fitch a Walter Hansgen, za nimi stálo pětilitrové a Ferrari a následovaly zbývající tři Corvette.

Už ve druhém kole začala Fitchově Corvette prokluzovat spojka. Na konci třetího kola skončila další Corvette se startovním číslem pět mimo trať, když po smyku přišla o jedno kolo. O hodinu později,

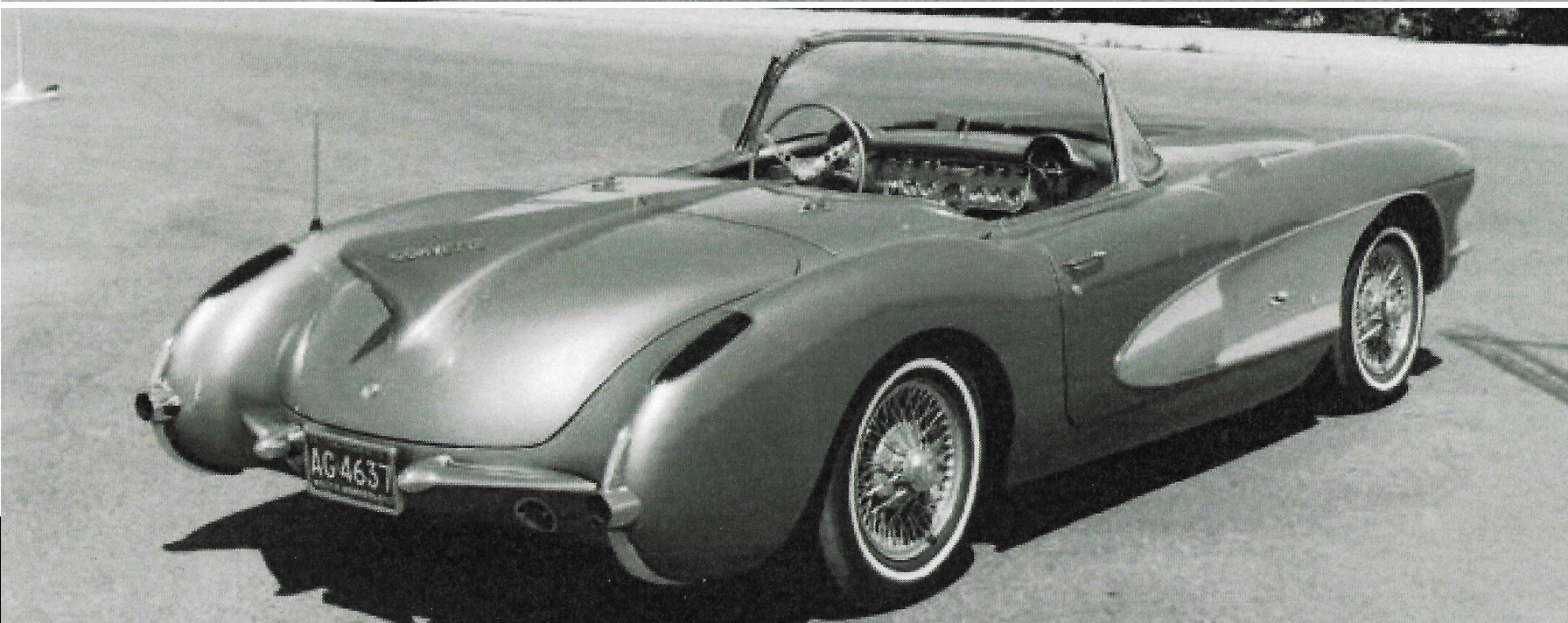
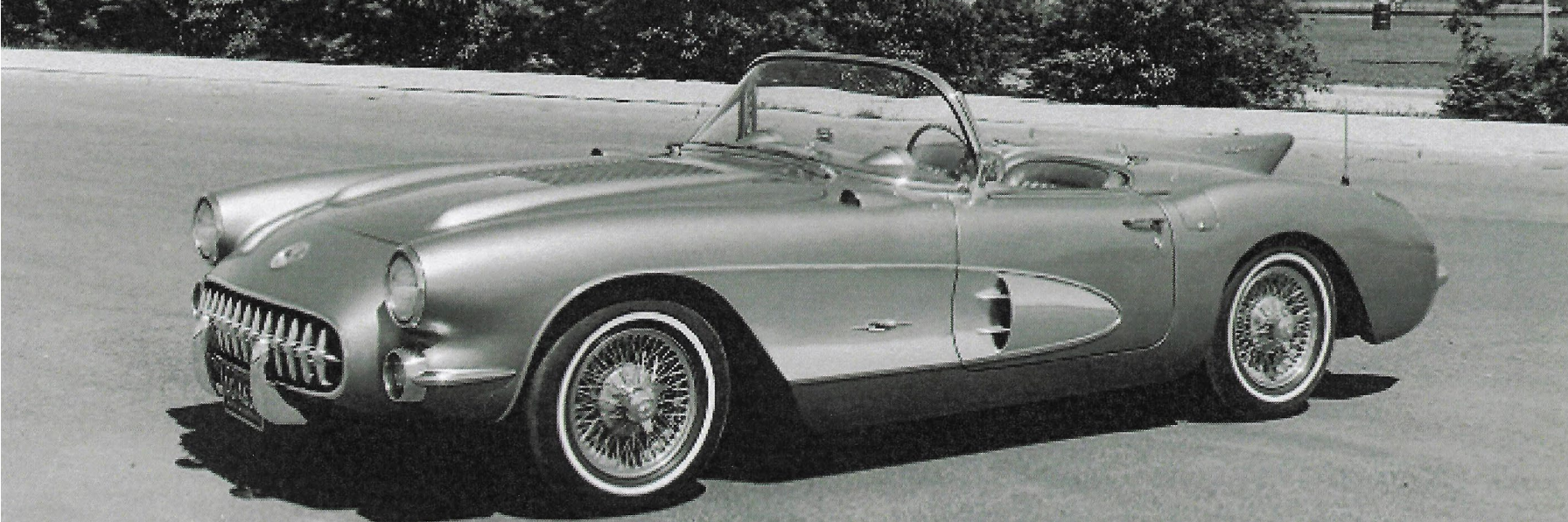
ve dvacátém druhém kole naposled vydechl motor Corvette se startovním číslem sedm a na trati zbyly už jen dvě Corvette, z nichž jedna měla problémy se spojkou, a druhé zbyl v převodovce jenom nejvyšší rychlostní stupeň. Hodinu před koncem závodu usedl za volant Walt Hansgen a v poli dvaceti čtyř vozů, které zbyly z původních šedesáti startujících, dojel na celkově devátém místě a jako vítěz ve své třídě.

Vítězství přišlo v pravý čas, v době kdy vedení Chevroletu už uvažovalo o ukončení obchodně nepříliš úspěšného projektu. Nebylo divu, v roce 1954 si našlo své majitele 3640 nových Corvette, v roce 1955 pouhých 700, zatímco konkurenční Ford Thunderbird byl během stejného roku vyroben v počtu přesahujícím 15 000 kusů.

Pět týdnů intenzivního vývoje a zkoušek přineslo ovoce nejenom v podobě dalšího pokračování výroby sériových Corvette, ale i celé řady speciálních dílů, které navíc rozšířily počet položek v oficiálním katalogu Corvette.

Chevrolet Corvette SR-1 z roku 1956 jako součást tovární sbírky Corvette





CHEVROLET CORVETTE SR-2 1956

(ZÁVODNÍ SPECIÁL)

Příčinu vzniku hned tří prototypů primárně určených pro závody udává tradovaná historka. Jerry Earl, syn ředitele stylingu General Motors Harleye Earla, prý chtěl startovat v závodech s Ferrari 250 MM. Jeho otec neváhal a zadal Arkus-Duntovovi stavbu Corvette upravené jak co do vzhledu, tak i výkonu pohonné jednotky.

Závodní vůz Corvette s označením SR-2 s nízkou zadní ploutví, aerodynamickými nástavci na hlavních světlometech, mlhovkami místo předních směrových světel a nástavci pro vstup vzduchu na bocích karoserie byl postaven na základech Corvette s výrobním číslem 1522 vyrobené v roce 1956 a s tímto vozem se pak Jerry Earl skutečně zúčastňoval závodů na okruzích.

Přestože se mělo jednat o závodní speciál, jeho vybavení si v ničem nezadalo se sériově vyráběnými

sportovními vozy. Nechybělo ani autorádio a luxusní sedačky s potahem z vinyly. To se samozřejmě muselo projevit na jízdních výkonech a následně na ne zrovna nejlepších výsledcích už během prvního závodu v Elkhart Lake v červnu roku 1956. Vůz byl proto dodatečně podroben odtučňovací kúře, během které bylo odstraněno všechno, co nebylo nezbytně nutné a původní těžká sedadla byla nahrazena lehkými sedačkami pocházejícími z Porsche Spyder.

Druhou závodní Corvette nechal postavit William L. Mitchell na podvozku s výrobním číslem 1532 a od první Corvette SR se lišila vyšší zadní ploutví s integrovanou opěrkou hlavy. Vzhled všech tří Corvette SR-2 vycházel z designu Corvette SR-1 a jejím autorem byl tehdejší designér General Motors Robert Cumberland, kterému asistoval pozdější šéfdesigner Porsche, tehdy začínající Anatole Lapin.

Podvozek a pohonná jednotka druhé Corvette SR-2 byly opět připraveny v dílnách Henryho Smoke Yunicka, který po zkušenostech se stavbou první Corvette SR-2 odlehčením a použitím co možná nejlehčích materiálů snížil hmotnost vozu na 1043 kg oproti 1361 kg sériových Corvette. Výrazné snížení

Chevrolet Corvette SR-2 z roku 1956

hmotnosti se pak projevilo dosažením rychlosti 246 km/h na tradičním Daytona Speedweek v roce 1957.

Vznikla ještě třetí verze SR-2, kterou si pro sebe nechal postavit výkonný ředitel General Motors Harlow Curtice. Vůz byl postaven v roce 1956 pracovníky stylingového oddělení General Motors na základech Corvette s výrobním číslem 1636. Namísto původních kol Hallibranda měl kola s drátěným výpletem a jako vůbec první Corvette měl motor vybavený vstříkovaním paliva a čtyřstupňovou převodovku T-10 Borg Warner. Na rozdíl od předchozích dvou SR-2 byl určen pro normální silniční provoz, proto byl vybaven i elektrickým stahováním oken, rádiem s automatickým vyhledáváním stanic i zakázkovým čalouněním kombinujícím kůži s chromovanými doplňky.



CORVETTE



CHEVROLET CORVETTE XP-101 IMPALA 1956

(KONCEPČNÍ STUDIE)

Biscayne z roku 1955 nebyl jediným čtyřmístným vozem postaveným na bázi Corvette. V červenci roku 1955 byly zahájeny práce na koncepční studii s interním označením XP-101 dokonce s pětímístnou karoserií, ale s Corvette měla společnou pouze pohonnou jednotku a tvar masky chladiče.

Hlavním účelem stavby bylo ověření možnosti vývoje směrem k prostornějšímu a luxusnějšímu vozu, podobně jakým měl být v budoucnu tehdy ještě konkurenční Ford Thunderbird. Corvette si nakonec zachovala charakter výkonného dvoumístného sportovního vozu, ale výsledek práce designérů General Motors Carla Rennera a Boba Cadareta nezůstala ležet ladem a později byla využita u sportovně laděného derivátu Chevroletu Bel Air.

Koncepční studie XP-101 dostala jméno Impala a její laminátová karoserie byla postavena na standardním podvozku Chevrolet s rozvorem 2959 mm s nezávislým předním zavěšením s krátkými dlouhými rameny a tuhou nápravou odpruženou listovými pery vzadu, do kterého byl zabudován vidlicový osmiválec o výkonu 225 koní (165 kW) spojený s dvoustupňovou automatickou převodovkou Powerglide. Sportovní esprit sedanu s inovativním designem exteriéru i interiéru dodala drátěná kola. Přístroje a ovládací prvky byly soustředěny v modulu přímo před řidičem, s neobvyklým rychloměrem, který obsahoval horizontální řadu sekvenčních kontrol, které se s rostoucí rychlostí vozidla rozsvěcovaly červeně.

Střecha byla ozdobena broušeným nerezovým střešním panelem, přední lavice po sklopení střední opěrky umožnila sedět vedle sebe třem osobám a dalším dvěma pasažérům na sportovních sedadlech vzadu. Poprvé byl koncept Impala s karoserií nalažovanou tyrkysovou metalíží vystavován na Motorama v hotelu Waldorf Astoria v New Yorku 19. ledna 1956 a právem vzbudil zájem, takže se objevil i na Motorama 1957, pouze karoserie dostala nový

***Chevrolet Corvette XP-101 Impala - prototyp
z roku 1956***

lak – středně modrou metalíží. Po výstavní sezóně 1957 Impala neputovala do depozitáře nebo firemního muzea, ale jak bylo v té době zvykem, skončila na šrotišti.

CHEVROLET CORVETTE MODELOVÝ ROK 1957

(SÉRIOVÁ VÝROBA)

V roce 1957 se Corvette co do designu příliš nezměnila, zato se odehrála malá revoluce pod kapotou kryjící motor s objemem zvýšeným na 4,6 litru, který od poloviny roku 1957 mohl mít místo karburátoru mechanické vstřikování paliva a na konci roku 1957 byla za příplatek k dispozici i čtyřstupňová ručně řazená převodovka. Vstřikování paliva však bohužel nevykalo příkladnou spolehlivost, a proto v nabídce zůstaly i karburátory. Buď jak buď, Corvette nyní disponovala výkonem v karburátorovém provedení 220 k (162 kW) při 4800 min⁻¹ a verze se vstřikováním paliva se vyšplhala na 250 koní (184 kW), případně 287 koní (211 kW), takže dokázala zrychlit z 0 na 96,5 km/h za pouhých 5,7 s a nejvyšší rychlost atakovala hodnotu 212 km/h.

Spolu s výkonem vzrostla i úroveň výbavy a Corvette měla už v základní výbavě zdvojený výfuk, anatomická sedadla s vinylovým potahem, trojramenný volant, elektrické hodiny a otáčkoměr. Za příplatek 750 dolarů bylo možné ještě získat sportovně nastavený podvozek s lepšími tlumiči a výkonnějšími brzdami chlazenými vzduchem přiváděným zvláštním vstupem. Cenu se přitom podařilo udržet pod hranicí 2 900 dolarů, a tak není divu, že zájem o Corvette se zvýšil téměř dvojnásobně. Nové majitele si našlo více než 6 300 Corvette.

1. června roku 1957 uveřejnil časopis Sports Car Illustrated test Corvette vybavené vstřikováním paliva. Kritizován byl krátký chod plynového pedálu, ale zatímco u karburátorové verze motoru byla odezva na sešlápnutí pedálu pomalejší, u motoru vybaveného vstřikováním paliva byla takřka okamžitá. Co do zrychlení byly oba vozy srovnatelné a byly velmi blízko hodnotám udávaným u Mercedesu 300 SLR kupé, který byl v té době považován za nejrychlejší sportovní automobil světa. V porovnání s Corvette z roku 1956 byla Corvette z roku 1957 mnohem lepší nejenom co do zrychlení, ale měla i nižší spotřebu paliva. Jako slabé místo v jízdních vlastnostech Corvette bylo označeno chování zadní tuhé nápravy při ostřejším průjezdu zatáčkami a silná nedotáčivost, která byla ovšem docela snadno korigovatelná volantem s ostřejším převodem řízení. Velké pochvaly se nedočkaly ani brzdy, k jejichž ovládní bylo zapotřebí většího tlaku na pedál a při opakovaném ostřejším brzdění měly tendenci k rychlému



vadnutí účinku. Kritizována byla i přístrojová deska jako zastaralá se špatně čitelnými stupnicemi a absolutorium si nevysloužilo ani odpružení vozu, které bylo hodnoceno jako příliš měkké a z karoserie se při jízdě po nerovnostech ozývaly pazvuky. Celkově byla Corvette hodnocena jako výkonnější vůz v porovnání s předchozími lety, ale vyššímu výkonu už neodpovídaly schopnosti podvozku, který by zaslužil přepracování.

Nahoře:

Chevrolet Corvette z roku 1957 na reklamním snímku

Dole:

Chevrolet Corvette na tradiční výstavě veteránů první květnovou neděli v roce 2013 v Roztokách u Prahy. Na plnění válců palivem prostřednictvím vstřikování upozorňoval nápis Fuel Injection za předním kolem



CORVETTE

CHEVROLET CORVETTE SS XP-64 1957

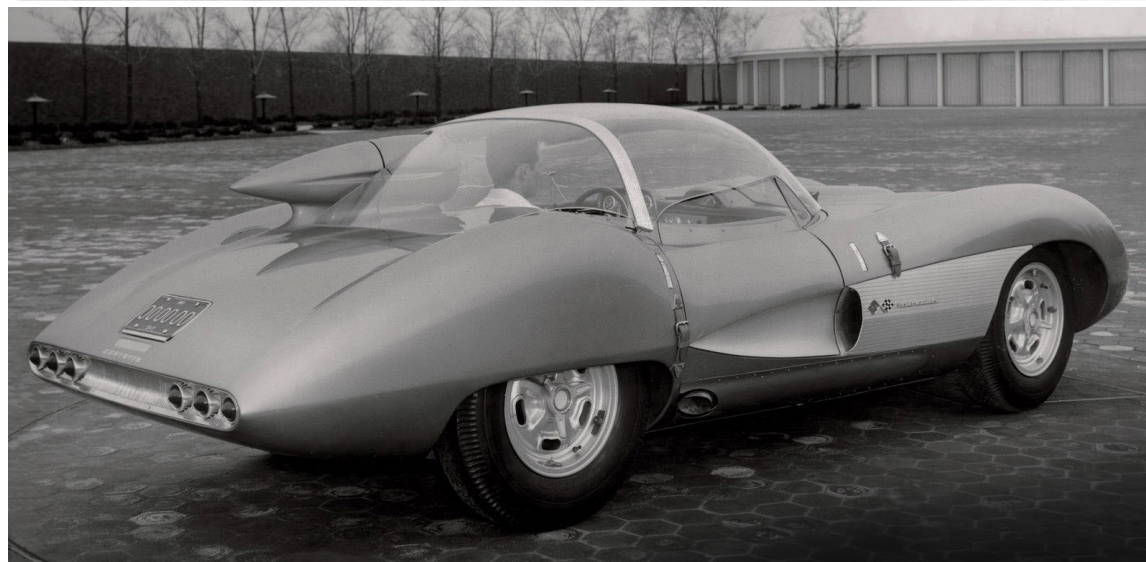
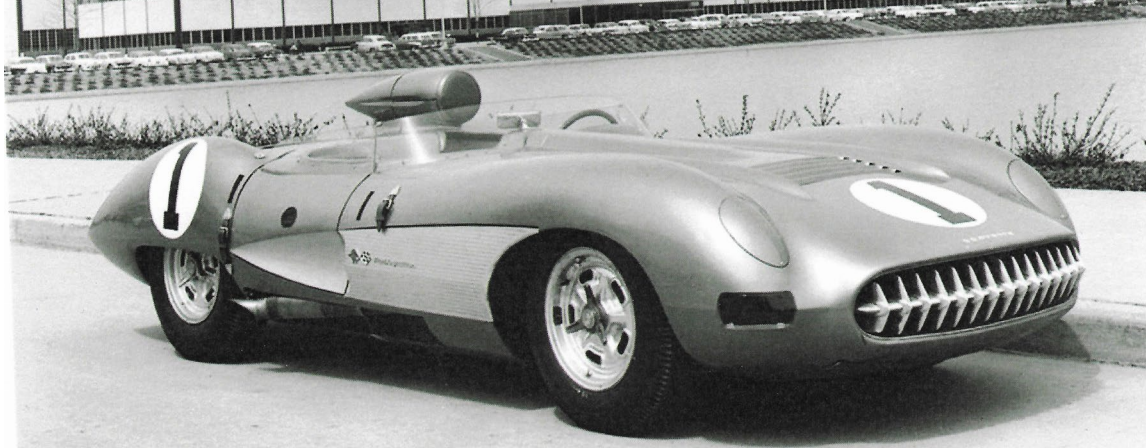
(ZÁVODNÍ SPECIÁL)

Pod dojmem z dosaženého úspěchu na dvanáctihodinovce v Sebringu chtěl Zora Arkus-Duntov získat úspěch i v Evropě a nejlépe v nejslavnějším vytrvalostním závodě – čtyřadvacetihodinovce v Le Mans. Byl si však vědom omezených možností Corvette, byť jakkoli upravené, a tak padlo rozhodnutí postavit závodní speciál využívající v co možná nejvyšší míře dílů sériové Corvette a nejdřív jej vyzkoušet na vytrvalostních závodech v Americe. Prvním měl být závod na 12 hodin v Sebringu.

V srpnu roku 1956 byl schválen projekt závodního vozu pro účast ve čtyřadvacetihodinovce v Le Mans a začátkem prosince téhož roku byl dokončen první prototyp. Traduje se, že proto, aby byl nový závodní speciál včas dokončen, Zora Arkus-Duntov okopíroval rám závodního Mercedesu 300 SLR. Základ vozu byl tvořen trubkovým rámem, do jehož příďě byl zabudován opět pětilitrový osmiválec se vstříkovaním paliva o výkonu 307 k (226 kW) a karoserie byla vyrobena z panelů z hořčíkové slitiny. Vůz vážil 840 kg a dosažené výsledky prvních dvou speciálů byly zpočátku více než slibné, ale na důkladnější vyzkoušení nebylo dost času.

Už v prosinci roku 1956 byl XP-64 vystavován zatím jako show car, v únoru 1957 doplnila jeho název písmena SS a v březnu roku 1957 se postavil na startovní rošt dvanáctihodinovky v Sebringu. Samotný závod se od začátku nevyvíjel podle očekávání. Začaly zlobit brzdy, přidaly se potíže s odpružením a po dalších mechanických problémech John Fitch ve 23. kole ze závodu odstoupil.

Sen o účasti ve slavné čtyřadvacetihodinovce se začal rozpouštět a příslovečným posledním hřebíčkem do rakve ambiciózního projektu se v roce 1957 stalo doporučení Asociace amerických výrobců automobilů – AMA k zastavení oficiální účasti amerických automobilek v automobilových závodech vyvolané nejenom tragickou událostí z roku 1955, kdy Pierre Levegh doslova vletěl se svým Mercedesem do diváků a zabil 83 lidí, ale i tragickými nehodami v průběhu dalších let. Ani jedna z automobilek koncernů General Motors, Ford a Chrysler ovšem na druhé straně úplně neukončila vývoj závodních speciálů a do závodů je pak nasazovala prostřednictvím soukromých týmů. Corvette se tak na startu čtyřadvacetihodinovky přeje jenom objevila. Tři vozy nasadil tým BS Cunningham, dva z vozů sice nedojely, ale třetí, řízený Johnem Fitchem



a Bobem Grossmanem, dojel na osmém místě celkového pořadí.

Práce na projektu závodního speciálu určeného pro vytrvalostní závod v Le Mans ovšem určitě nebyla zbytečná. Zora Arkus-Duntov se v roce 1957 stal ředitelem oddělení pro vývoj vysoce výkonných automobilek koncernu General Motors a s Corvette SS XP-64 jezdil na čerstvě otevřeném okruhu Daytona International Speedway v roce 1959 průměrnou rychlostí 249 km/h. Samotný SS XP-64 pak posloužil jako základ pro vývoj Corvette XP-87 Sting Ray Racer Billa Mitchella z roku 1959.

Nahoře:

Chevrolet SS XP-64 z roku 1957

Uprostřed:

Chevrolet Corvette SS XP-64 s nasazenou průhlednou střechou z plexiskla

Dole:

Tým BS Cunningham se svými Corvette na startu čtyřadvacetihodinovky v Le Mans v roce 1960



Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy **Chevrolet Corvette**.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.