

# SMALL-BLOCK *nebo* BIG-BLOCK?

O Corvette C3 je všeobecně známo, že za slušné peníze nabídne nezaměnitelnou atmosféru americké představy o sportovním svezení, navíc zahalené do nepřehlédnutelných sexy tvarů laminátové karosérie. Vyzkoušeli jsme si, jak funguje manuální verze v kombinaci s motorem 350 cu.i. nebo 454 cu.i.



**Ch**evrolet přišel se svou vizí sportovního vozu, který se postupně rozšířil do povědomí všech nadšenců, už na počátku 50. let. V USA byly tehdy dominantně zastoupeny sportovní modely evropských značek, ať už z Velké Británie (MG, Triumph, Austin-Healey, Jaguar atd.), Německa (Porsche) či Itálie (Alfa Romeo) a domácí výrobci pochopili, že musí zákazníkům nabídnout důstojnou konkurenci, samozřejmě z domácích ingrediencí. První Corvette se předvedla světu při výstavě GM Motorma v New Yorku na začátku roku 1953 a její výroba byla zahájena hned 30. června téhož roku. I když už byly na trhu kusové speciality typu Nash-Healey, Corvette (tehdy taktéž s řadovým šestiválcem) ho brzy předběhla sériovou výrobou a masivním marketingem velkého koncernu. A také nabídkou osmiválcového small-blocku.

V letech 1963 až 1967 si srdce nových fanoušků získávala Corvette C2, tedy druhá generace, u níž se poprvé objevil název Sting Ray. Vnější rozměry se trochu zmenšily, hmotnost trochu narostla – a nelze se divit, v široké nabídce motorů V8 už figurovaly i těžké, ale výkonné big-blocky. Třetí generace, tedy C3, technicky v široké míře využívala již celkem pokročilý koncept své předchůdkyně. A to nemluvíme jen o neustálém vylepšování brzdové soustavy, ale také o rychlejším šnekovém řízení s oběhem kuliček. Podstatnou změnou bylo nezávislé zavěšení zadních kol vytvořené hlavním inženýrem Zorou Arkus-Duntovem pro koncept CERV I, odkud bylo převzaté. Zavěšení s diferenciálem uloženým na rámu ve vzpěrách s gumovými segmenty, a odpružené příčným listovým perem a tlumiči, doplňovala



Kapotu verze 454 zdobí výdechy vzduchu, které žlutá 350 nemá



Designu Billa Mitchella není co vytknout – instantní klasika

vodící ramena a příčný stabilizátor. Hlavní výhodou bylo snížení neodpružené hmoty a také lepší chování zejména na horším povrchu. A v neposlední řadě, celek byl výrazně lehčí než konvenční tuhá náprava.

Technických detailů jsou mraky, ale když s Corvette zastavíte pro čerstvý benzín, každého stejně uchvátí design laminátové karoserie. Božské tvary coke-bottle vychází z konceptu Mako Shark II od Larryho Shinody pod vedením Billa Mitchella z GM. Okoukávám ho stále dokola, protože to se nikdy neomrzí.

Vlastní cestu k Corvette a potažmo americkému náhledu na zážitek čtyř kol jsem si hledal dlouho. Vždycky jsem toužil po jízdně sofistikovanějších evropských sportovních klasických autech, ale i díky partě kolem tohoto časopisu jsem propadl nejdříve luxusnímu pohodlí klasických Cadillaců (díky, Darku!) a potom okusil i další auta – zejména různé Mustangy. Hodně mi také napověděl Shelby GT500 z doby, kdy vznikala i C3. Pak přišlo odpoledne se ZR-1 a já byl doslova uchvácen, jak v porovnání s běžnou C4 jezdí, funguje a reaguje. V zatáčkách zůstávaly na asfaltu čáry a já hledal dál – cesta mě zavedla ke klukům Trucům, kde jsem nedávno řádně provětral krásnou C1 v dvoubarevném

*K červené karosérii se hodí klasický černý interiér. Podstatné jsou ale tři pedály manuální verze*

*Boční výfuky jsou otázkou osobních preferencí, praktické jsou jejich kryty proti spálení*

*Tady to chce svaly – na samotné řazení, ale i tuhou spojku s dlouhým chodem*

ukazateli. Vždy si doslova užívám dostatek informací v klasických autech a tady jsem zcela spokojen, protože mi nechybí nic důležitého. První překvapení přišlo se zjištěním, jak hrubé je ovládání spojky. Bolavě koleno si dneska mákne. Podobně velké ovládací síly vyžaduje i řízení bez posilova-



jsou proti horkému doteku odolné a mufflery mají ochranný plášť. Ale jejich instalace je čistě věcí vkusu, zpocený jsem stejně už ze samotného řízení, řazení a soustředěnosti. Tohle je nečekaně náročná práce! Zase a znovu projíždím oblíbenou pasáží v jižních Čechách s dokonalým asfaltem, abych si při každém dalším průjezdu dovolil víc zrychlovat a auto citlivěji navigovat zatáčkami. Čím déle se s vettou kamarádíme, tím je to lepší. Tedy snad kromě brzd – tam vidím velkou slabinu celého auta. Motor se vytáčí s burácivým řevem, každá ze čtyř rychlostí je velmi dlouhá a chuť big-blocku po pohybu vpřed snad nekonečná, což neodpovídá profilu trati, kde je třeba občas výrazně zpomalovat. Chevrolet sice montoval na korvety kotoučové brzdy už od roku 1965, ale jejich účinnost není příliš velká.



*Brutální točivý moment motoru nemá problém na přání usmazit zadní 255tky*



laku, tehdy ještě s motorem 283 cu.i. a manuální převodovkou. Jen chvilku jsem kroutil hlavou, než jsme se spolu sladili a já sebevědomě vytáčet osmiválec v momentu, kdy se Corvette krásně usadila do apexu zatáčky. Stále vzpomínám na uchvacující design, ale i skvělý zvukový projev a sílu motoru.

A taky hodně síly, kterou vyžadovala. Seznámení s C3 bylo tak dalším logickým krokem a když se u Truců objevila nádherná červená Stingray s manuálem a big-blockem 454 cu.i., tedy 7,4 litru, nebylo nic snadnějšího než se nacvičeným pohybem usadit do interiéru a vyrazit. Burácení velkého motoru

muselo být v roce 1970 stejně omamné, jako je dnes. Na černé syntetické kůži sedím nízko, nohy mám téměř natažené a očima hltám výrazně negativní seseknutou palubní desku posetou kruhovými

če, o řazení ani nemluvě. „Hrubá síla“, mumlám si známé klišé. Brzy zjišťuji, že boční výfuky, kterými je testovaný kousek vybaven, sice brutálně až vyžívavě burácejí do okolí, ovšem zase tak praktické nejsou – ještěže dřiny

*Informací není nikdy dost. Elegantní budíky doplňuje klasické rádio*





Inspirací byl koncept Mako Shark II, corvettě C3 se proto často říká žralok

Síla motoru je brutální, ovšem podvozek jí stačí těžko a brzdy spíš ne

Možná to bylo jen tímto autem, jehož přesný technický stav neznám, uvidíme.

Jestliže big-block ohromí okolí brutální chtivostí z nízkých otáček a nekonečnou zásobou točivého momentu, který doslova cítíte pod zadkem při cestě přes čtyřstupňovou převodovku k samosvornému diferenciatlu, tak jaká je žlutá C3 s běžným small-blockem? Corvette pochází z roku 1972, takže jí stejně jako červenou 454 proti předchůdcům také rozlišíte podle větších směrovek vpředu a koncovek výfuku ve tvaru obdélníku. A samozřejmě také podle širších podběhů, co chrání lak před kamínky a výraznějších bočních výdechů v blatnicích. A uvnitř najdete opět vylepšený interiér, tentokrát laděný do několika odstínů hnědi.

Kousek, který si po zralé úvaze nechal pro sebe mechanik Patrik od Truců, je ve velmi dobrém stavu. Dokonce i já jsem se rychle zamiloval nejen do vnějších tvarů a barevné kombinace, ale i jízdního dojmu. Proti big-blocku se mi žlutá 350tka lépe řídí, ostatně rozdíl v hmotnosti není zanedbatelný: 454 má udávanou hmotnost 1.533 kg, zatímco 350 zhruba o 80 kg méně. Rozdíl ovšem nemusí být jen v číslech,



protože jako u většiny „běžnějších“ starých aut vstupuje do hry konkrétní stav automobilu a také množství a kvalita úprav, kterými prošly. Z toho vyplývá, že k pořádnému porovnání by bylo nutné mít oba vozy s původními motory ideálně v podobném stavu. A to při pohledu pod kapotu big-blocku s moderním zapalováním a dalšími doplňky moc nejde zrealizovat. Tak či onak, žlutá 350tka s původní převodovkou (zpátečka přes pojistku) jezdí velmi příjemně. Možná, že z nízkých otáček se sbírá pomaleji (tady je znát větší objem i točivý moment červeného auta), ale ve vyšších otáčkách už rozdíl v dynamice není tak patrný. Trochu lépe se mi usazuje do zatáček, síla ani zvuk jí také nechybí, jen opět narážím na slabou brzdovou soustavu. Internet je plný nabídek pořádných brzd a upřímně to by bylo to úplně první, co bych u Corvette C3 řešil – aby její tvary, síla a projev lépe korespondovaly se schopnostmi,



Nejhezčí kola? U nás vedou ocelové 16tky s velkým límcem a křídlovou maticí



Z bočního pohledu je vidět, že samosvorný diferenciatl má řidič téměř pod zadkem

Koncept odnímatelné targy je sympatický a neruší design vozidla



Tady nejsou vysoké otáčky potřeba, objemný motor táhne lineárně odspodu

Žlutá Corvette už od Truců neodjela, nechal si ji hlavní mechanik Patrik a my ho chápeme



Rozumíme významu nosiče zavazadel, ale upřímně ho nepotřebujeme. S sebou pouze hezku holku a kreditku

Kdybyste si nebyli jisti, jak se řadí například zpátečka, pomůže nákres. Prostě Amerika



Najdi pár rozdílů: například vyboulení kapoty, barva pozíček pod nárazníkem atd. Jinak jsou ročníky 1970 a 1972 hodně podobné



Bílé tričko, modré džíny, černé kečky a červená Corvette. V pořádku...



které na domácích kroucených silnicích potřebujeme. V tomto ohledu mě obě auta celkovou ochotou do oblouku spíš potěšila – motor je uložený prakticky za přední nápravou, takže krásně cítím, jak se auto na hraně trakce krásně otáčí kolem řidiče. Corvetty vyrobené od srpna 1971, tedy modelový rok 1972, byly posledními, které měly chromované nárazníky vpředu i vzadu. Asi se shodneme, že právě to jsou Corvetty, které chceme – vypadají prostě skvěle. Co se týče převodovek, začátek 70. let znamenal zvýšenou touhu zákazníků po automatických skříních. A to se samozřejmě dotklo i Corvetty, kdy dvoupedálovou variantu poprvé zvolila víc než polovina zákazníků. Víme, že k mnohým americkým autům to pasuje (stačí



Větší změny designu se odehrály v roce 1973, kdy se Corvette posunula od svalovce víc v tzv. touring car



## CHEVROLET CORVETTE C3 454 1970

**Koncepc:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** laminátová rámová, laminátové panely na ocelovém skeletu, ocelový žebřinový rám, dvoustupňové kupé (targa) \* **Rozměry:** rozvor 2.489 mm, délka 4.636 mm, šířka 1.753 mm, výška 1.214 mm \* **Hmotnost:** 1.533 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV, big-block LS5 Turbo Jet, 454 cu.i., 7.443 cm<sup>3</sup>, 365 koní při 4.800 ot/min, 631 Nm, čtyřkomorový karburátor Rochester 750cfm, vrtání x zdvih 107,98 x 101,6 mm, kompresní poměr 8,5:1 \* **Převodovka:** čtyřstupňová manuální Muncie M20, stálý převod nápravy 3,08:1 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, lichoběžníkové závěsy s nestejně dlouhými rameny tvaru A, vinuté pružiny, příčný zkrutný stabilizátor \* **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení, kyvadlové poloosy s příčným kompozitovým listovým perem s devíti listy, tlumiče \* **Brzdy:** kotoučové hydraulické na všech kolech \* **Kola:** 15palcová, ocelová, Chevrolet \* **Pneumatiky:** Cooper Cobra Radial G/T 215/70 R15 vpředu a 255/60 R15 vzadu \* **Jízdní výkony/spotřeba:** 0-100 km/h za 6,3 s, nejvyšší rychlost 187 km/h \* **Objem palivové nádrže:** 90 litrů \* **Cena:** 990.000 Kč (Veteráni na Truc)



Jestliže k červené pasuje černá, co říkáte na žlutou a světle hnědou? Za nás paráda

vzpomenout již zmíněné Cadillacy), ale ke korvetě manuální skříň skutečně sedne líp. Ať už to pasuje díky nutně mechanické síle, tak hlavně kvůli tomu, jak krásně může řidič ovládat a dávkovat sílu osmiválce, jemuž není z výkonu nic ubíráno. Mám pocit, že na kola se z optimistických čísel technických údajů prostě dostává víc, než u automatické verze (také jsem s jednou jezdil). Rozuzlení? Jak jsem již tak trochu naznačil, žádné velké nebude, snad kromě připomenutí skvělé Corvetty C3 jako takové, která v dnešní elektrifikované době láká petrolheady čím dál víc. Nebránil bych se úpravám lehkého small-blocku pro ostřejší reakce a zároveň pochopím hrdost, když pod kapotou buší písty big-blocku s objemem 7,4 litru. Červená vette má prostě větší koule a žlutá se zase o něco lépe

ovládá. Přestože se ani v jednom případě nejedná o úplnou raritu, charakteru má C3 na rozdávání, i když není matching-numbers nebo má jinou barvu, než s kterou vyjela z továrny.

Hlavní je zpráva, kterou dává světu – vypadám sexy, a když mě budeš chtít projet, zadarmo ti to nedám.

Text: František Vahala  
Foto: Ondřej Kroutil

Jakou si vybrat? Určitě manuální, což jsou našťastí obě. I 350tka jede krásně



## CHEVROLET CORVETTE C3 350 1972

**Koncepc:** motor vpředu podél, pohon zadních kol \* **Karosérie:** laminátová rámová, laminátové panely na ocelovém skeletu, ocelový žebřinový rám, dvoustupňové kupé (targa) \* **Rozměry:** rozvor 2.489 mm, délka 4.636 mm, šířka 1.753 mm, výška 1.214 mm \* **Hmotnost:** 1.450 kg \* **Motor:** benzínový V8-OHV, small-block LT1 Turbo Fire, 350 cu.i., 5.733 cm<sup>3</sup>, 270 koní při 4.800 ot/min, 488 Nm, čtyřkomorový karburátor Rochester 4MV, vrtání x zdvih 101,6 x 88,39 mm, kompresní poměr 8,5:1 \* **Převodovka:** čtyřstupňová manuální Muncie M20, stálý převod nápravy 3,36:1 \* **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, lichoběžníkové závěsy s nestejně dlouhými rameny tvaru A, vinuté pružiny, příčný zkrutný stabilizátor \* **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení, kyvadlové poloosy s příčným kompozitovým listovým perem s devíti listy, tlumiče \* **Brzdy:** kotoučové hydraulické na všech kolech \* **Kola:** 15palcová, ocelová \* **Pneumatiky:** BF Goodrich Radial T/A, 215/70R15 vpředu a 255/60R15 vzadu \* **Jízdní výkony/spotřeba:** 0-100 km/h za 7,4 s, nejvyšší rychlost 180 km/h \* **Objem palivové nádrže:** 64 litrů \* **Cena:** není na prodej



# BRNO REVIVAL

## Grand Prix



# Masarykův okruh Brno 13.-14. 7. 2024

Vozy Grand Prix • Formule • Prototypy • Cestovní vozy

