

Test

Corvette C6 Coupe 6.2 V8



DIRKALIŠČE

4. **57,13 s**

1. Mitsubishi Lancer Evolution (X) (L) 56,27
2. BMW M3 (L) 56,36

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbrs-elect.com).
* (L) letno, (Z) zimsko gume

Dnevi

grmjenja

Osem valjev, 6.162 kubičnih centimetrov, 321 kW, 575 Nm ...
in zvok motorja, ob katerem se vam ježijo dlake.

besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič



» V resnici se naježijo že prej. Ko Corvette zagledate. Nizka, športno nabita linija vas ne pusti hladnega. Tudi če o tem avtomobilu ne veste nič. Niti tega, kako se imenuje. Ni kaj, kapo dol Chevroletu! V 55 letih – Corvette je na svet prišla leta 1953, deset let pred 911 – jim je uspelo obliko najbolj prepoznavnega superšportnika v ZDA izpiliti do te mere, da

Iz oči v oči



Aljoša Mrak

» Ker smo vedeli, da Corvette zaradi 'glasa in stasa' blesti na promenadah v središčih mest, smo jo preizkusili še na dirkališču Raceland. Priznam, da sem napovedoval slabšo predstavo, saj Corvette nikoli ni veljala za avtomobil, ki ljubi hitro odpeljane ovinke, vendar sem se moral ugrizniti v jezik. Četrty čas skupne razvrstitve, takoj za dvema najnovejšima generacijama Lancerja in BMW-ja M3, je zelo dober rezultat. Menjalnik je res počasen in zadek nemiren, vendar pa je navora toliko, da dvoseda kar izstrelji iz ovinkov. Največji napredek je pri stabilizacijski elektroniki, saj je program Competitive mode v izredno pomoč. Tudi neveščti zadnjega pogona boste lahko na stezi zelo hitri. Zelo odkrito rečeno: med ekskluzivnimi športnimi avtomobili Chevy nima tekmecev, saj so drugi bistveno dražji. A vseeno bi za ta denar raje imel M3. «



Dušan Lukič

» Na prvi pogled: seksi. Na prvi občutek: poceni in zanič narejeno, a z nekim težko razločljivim šarmom. Na prvo vožnjo: tipičen ameriški 'za naravnost voziti' stroj. A na drugo vožnjo se stvari spremenijo, še posebej če se to zgodi na stezi. Potem voznik ugotovi, da korveta ni koreta. Je lahko nadzirljiv avto, ki ljubi dolga bočna drsenja v oblaku dima izpod gum, a zna hkrati tudi postaviti dober čas. In da je tisti nezanesljiv, plavajoči občutek le občutek. Ko bi le malo uredili materiale v notranjosti in izboljšali vzdržljivost (z učinkovitostjo je vse v redu) zavor.

P. S.: Hvala herojem pred nami, ki jim je uspelo menjalnik izdelati do te mere, da je bil komaj uporaben. Če Corvette (z 'hezdelanim' menjalnikom) ne bi vozil pred nekaj meseci na predstavitvi, bi si mislil, da Američani ne znajo skupaj spraviti niti znošnega ročnega menjalnika. «

se danes za njim obračajo vsi. Tudi tisti, ki jim je do avtomobilov malo mar. In strinjati se moramo, Corvette je oblikovni pojem superšportnih avtomobilov.

Žal precej te evforije mine, ko se ji približate. Karoserija je narejena iz umetne mase. Edini kovinski deli, ki jih najdete, so lita platišča in brisalniki. Nazadnjaško? Niti ne, če pomislimo, da je Corvette zato lažja (1.435 kg), ne rjavi, je ugodnejša za popravila in veliko cenejša (74.500 evrov) od primerljivih evropskih tekmecev. So pa prav kosi iz umetne mase krivi za cenen občutek, ki ga dobita voznik in sopotnik v tem avtu.

Da Corvette ni nazadnjaška, veliko pove tudi, da klasičnih kljuk na njej ne boste

ključ bdi tudi nad zagonom motorja, ki ga voznik sproži prek stikala, medtem ko si nastavitve (sedež, volanski obroč, 'head-up' zaslon, avdiosistem ...) zapomnita gumba na vratih. Tu pa se začnejo anomalije, ki si jih evropski tekmeči verjetno nikoli ne bi privoščili. In na katere morate biti pripravljeni, če hočete vzljubiti Corvette. Sedeža sta vzdolžno, v višino, v bočnem in ledvenem delu nastavljiva s pomočjo elektrike, medtem ko si boste morali naklon naslonjala prilagoditi ročno. Podobno velja za volanski obroč. V globino ga pomika elektrika, v višino boste morali to delo opraviti ročno. Corvette ima tipalo za svetlobo, ki ob mraku samodejno vključi luči in osvetli instrumente, nima pa

“Vsak, ki kupi Corvette, bi moral v strošek nakupa všteti tudi dodaten komplet gum in najemnino za dirkališče. In to bi morali napisati na prvo stran navodil za uporabo!”

preprosto ogromen. K popolnosti dopusta nekaj prispeva tudi streha. Corvette coupe je v resnici targa, torej je poskrbljeno tudi za užitke vetra v laseh. In žal tudi za čričke, ki se jim zaradi karoserijskih delov iz umetnih mas in načina vpetja strehe ni mogoče izogniti. Najlepše od vsega pa se skriva v nosu. Osemvaljnik z oznako LS3. Še lani je njegovo delo opravljal starejši brat LS2 s slabimi 200 kubičnimi centimetri manjšo delovno prostornino, 24 kW manj moči in 29 Nm manj navora. Vendar razlike v moči in navoru niso nastale le s povečanjem vrtni. Novi agregat je dobil tudi novo glavo, sposojeno iz zmogljivejšega osemvaljnika LS7, ki poganja Z06, večje sesalne ventile in daljše gibe ter

ter nežnemu grgranju motorja pri 1.900 vrtljajih v minuti. Ampak bodimo odkriti, zaradi tega užitka si res ne boste kupili C6. To lahko počnete tudi s katerim od njegovih predhodnikov pa užitki ne bodo nič manjši. Kvečjemu cenejši. S C6 morate doživeti to, kar ta superšportnik v resnici zmore. Vendar – pamet v roke – tega nikar ne počnete na cesti. C6 je premočan in njegove meje so previsoke, da bi jih iskali v vsakodnevnem prometu. Od tega ne boste imeli veliko, le vrtenje pogonskih koles v prazno, opletanje z zadkom, občutek, da karoserijo v ovinkih zvija, in tveganje, da povzročite nesrečo. Če vprašate nas, bi moral vsakdo, ki si kupi Corvette, v strošek nakupa všteti še dodaten



našli. Ne zunaj ne znotraj. Ključavnice so električne, zato zadostuje, da se s prsti dotaknete črne gumirane površine na vratih oziroma gumba na notranji strani in ta se odprejo samodejno. Še lepše je, da to lahko storite v trenutku, ko se avtomobilu približate, saj za vse drugo (odklepanje in zaklepanje) poskrbi pametni ključ. Pametni

tipala za dež, ki bi nadzorovalo delovanje brisalnikov. Ali pa: potovalni računalnik je nabit z informacijami, med drugim beleži tudi temperaturo hladilne tekočine in olja pa tlak olja in zračni tlak v gumah (te so praznokotalne, zato rezervnega kolesa na iščite), ni pa si preprosto razložiti, zakaj se podatki izpisujejo v enovrstičnem zaslonu

med merilniki, do katerih je treba dostopati s pomočjo štirih gumbov na desnem robu okvirja instrumentne plošče, medtem ko na sredinski konzoli počiva velik, barvni in za dotik občutljiv zaslon, ki služi zgolj avdio in navigacijski napravi. Nerazumljivo je tudi, da ob vsej ceneni plastiki, ki jo je na armaturni plošči za evropski okus absolutno preveč, najdete poleg sedežev, volanskega obroča in obeh ročic (prestavne in za ročno zavoro) v usnje oblečen še tanek rob sredinske konzole, ki ga, če niste pozorni, verjetno nikoli ne boste opazili.

Ampak tako pač je. Slabe strani Corvette je treba vzeti v zakup, če hočete v tem superšportniku uživati. K sreči obstaja tudi kup dobrih. Mednje brez dvoma spada prtljažnik. Če v svetu velja pravilo, da se s superšportnimi avtomobili na dopust lahko odpravite le s kreditnimi karticami v žepu, ga Corvette krši! Prtljažnik v zadku je

izboljšan pretok zraka, zaradi česar se zdaj še raje požene v visoke vrtljaje.

In res, zjutraj se, tudi če so jutra hladna, osemvaljnik zbudi hitro, odločno in ne preglasno. Čeprav Corvette svojih osem valjev v nosu ne skriva. Ročni šeststopenjski menjalnik, ki je zaradi ugodnejše razporeditve mase svoje mesto našel tik pred zadnjo premo (transaxle), se presenetljivo ubogljivo (gre za ameriški izdelek!) odzove na voznikov ukaz. Preden speljete, morda ne bo odveč nasvet: enako kot pri večini superšportnikov tudi tu velja, da če ste z ukazi nežni, se bo nanje nežno odzvala tudi Corvette. Z ameriško legendo je mogoče povsem prijetno shajati v običajnih dnevih v tednu, pod pogojem, da vse počnete prestavo višje, kot ste vajeni. Za speljevanje zadošča druga, v ovinke vstopate s tretjo, na avtocesti pri hitrosti 130 km/h pa preprosto pretaknete v šesto in se prepustite užitek vrhunškega ozvočenja znamke Bose

komplet gum in najemnino za najbližje dirkališče. In to bi morali napisati na prvo stran knjižice z navodili, ki jo novo pečeni lastniki dobijo v roke skupaj s ključi!

Corvette je s šesto generacijo tehnično krepko napredovala in iz tipičnega ameriškega 'dragstarja' postala spoštovanja vreden tekmič. Vsa štiri kolesa so zdaj obešena posamično in vpetja na dvojna prečna vodila. Posebnost, ki jo C6 ohranja, so prečne kompozitne vzmeti, da se vse dogaja v nadzirljivih okoliščinah, pa skrbi zmogljiv sistem za nadzor vrtenja pogonskih koles in stabilnost vozila, ki naprednejšim voznikom ponuja še program 'Competitive drive'. Razlog več, da se odpravite na dirkališče! In ko se enkrat znajdete tam, ugotovite, da je tudi na tako grobih podlagah prva prestava prekratka in za speljevanje povsem odveč. Razen če niste na avto natakneli dirkalnih gum in jih dodobra ogreli (mimogrede, tudi na naših meri-



tvah smo najboljši pospešek dosegli v drugi prestavi). Vstop v prvi ovinek hitro razjasni, da Corvette v resnici ne zvija. To je le občutek, ki ga pri srednje velikih hitrostih vozniku daje karoserija narejena iz umetnih mas. V veliko lepši luči kot na cesti, predvsem pa z večjo mero natančnosti in komunikativnosti, se izkaže tudi volan. 'Head-up' zaslon poleg osnovne (street) funkcije ponuja še dve, track 1 in track 2, obakrat s prikazovalnikom g sil. In počasi začnete ugotavljati, da je Corvette bolj kot za cestne v resnici narejena za užitek na asfaltnih površinah, kjer prometa v nasprotni smeri ni.

“Če v svetu velja pravilo, da se s superšportnimi avtomobili na dopust lahko odpravite le s kreditnimi karticami v žepu, ga Corvette krši.”

Iz oči v oči



Mitja Reven

» Sam bi si raje kupil Opla GT. Podobni občutki za precej manj denarja. Pa še s poskakovanjem zadka pri pospeševanju v četrti prestavi v dežju ni težav. Če pa bi bil strasten navdušenec nad ameriškim strojem, seveda ne bi okleval. «

Uuuuaavvvv, kakšna moč! Z mesta se, če vam je uspelo idealno speljati, Corvette dobesedno izstrelji. Omejevalnik vrtljajev pusti, da se ročična gred zavrti do 6.600 vrtljajev v minuti, nato dotok goriva prekine in prepreči, da bi motor 'prevrteli'. V prvi prestavi to pomeni pri 88 km/h, v drugi pa pri 126 km/h. Vendar za vami se vedno nastaja oblak modrega dima in šele tu nekje zadnje gume velikosti 285/45 ZR 19 Y začnejo dobivati pravi oprijem. Če v teh trenutkih volanskega obroča ne boste prijeli dovolj močno, vam ga bo iztrgalo iz rok. V tretji elektronika prekine vbrizg pri 188 km/h, v četrti pri 258 km/h, vam pa sta ostali še peta in šesta prestava, iz katerih Corvette še vedno pospešuje izjemno suvereno. Vse to pa ves čas spremlja grmenje osemvaljnika, ki bi ga lahko poslušali v nedogled. «

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:
Kovinska barva 923



Tabela konkurence

MODEL	Corvette C6 Coupe 6.2 V8	Porsche 911 Targa 4S	Maserati GranTurismo S	BMW M3 Coupe
motor (zasnova)	8-valjni - V90°	6-valjni - bokser	8-valjni - V90°	8-valjni - V90°
gibna prostornina (cm³)	6.162	3.824	4.691	3.999
največja moč (kW/KM pri 1/min)	321/437 pri 5.900	261/355 pri 6.600	323/440 pri 7.000	309/420 pri 8.300
največji navor (Nm pri 1/min)	575 pri 4.600	400 pri 4.600	490 pri 4.750	400 pri 3.900
dolžina × širina × višina (mm)	4.435 × 1.844 × 1.244	4.427 × 1.852 × 1.300	4.881 × 1.915 × 1.353	4.615 × 1.976 × 1.418
največja hitrost (km/h)	306	288	295	250
pospešek 0-100 km/h (s)	4,5	4,9	4,9	4,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	20,7/9,0/13,3	17,5/8,5/11,8	25,2/11,3/16,4	17,9/9,2/12,4
cena osnovnega modela (evri)	74.500	123.850	144.438	72.000

Tehnični podatki

CENA: (BM Slovenija, d. o. o.)
Corvette C6 Coupe 6.2 V8: 74.500 EUR
Testno vozilo: 75.423 EUR

Moč: 321 kW (437 KM)
Pospešek: 4,8 s
Največja hitrost: 306 km/h
Povpr. poraba: 13,2 l/100 km

Garancija: 3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 6 let garancije za prerjavljenje.

Predvideni redni servisi: Servisni interval na 15.000 km.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	1.862	kasko zavarovanje (2):	6.280
gorivo:	14.507	Skupaj:	ni podatka
gume (1):	2.222	Strošek za prevoženi km:	ni podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	ni podatka		
obvezno zavarovanje (2):	5.890		

(1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 11 °C / p = 1010 mbar / rel. vl. = 57 % / Stanje ikhmetrskega števca: 14.233 km / Burne: Goodyear Eagle F1 GS sprotaj 245/40 ZR18 V, zadaj 285/35 ZR18 V.

Vozne lastnosti
Pospeški
0-100 km/h: 4,8 s
402 m z mesta: 12,8 s (184 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV.): 5,1 s
50-90 km/h (V.): 8,4 s
80-120 km/h (V.): 7,7 s
80-120 km/h (VI.): 10,3 s

Največja hitrost 306 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 11,8
največje povprečje 20,6
skupno testno povprečje 13,2



Trušč v notranjosti dB
Prestava III. IV. V. VI.
50 km/h 65 64 63 60
90 km/h 74 72 69 67
130 km/h 77 76 74 72
Prosti tek 43

Zavorna pot m
od 130 km/h: 64,9
od 100 km/h: 38,9 (AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

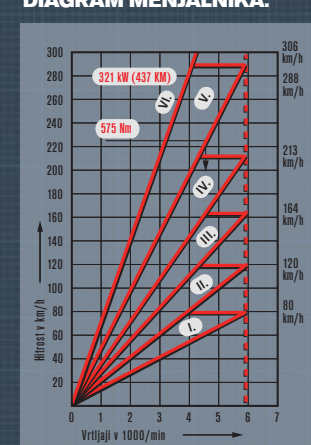
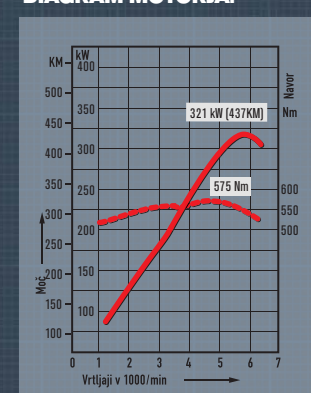


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

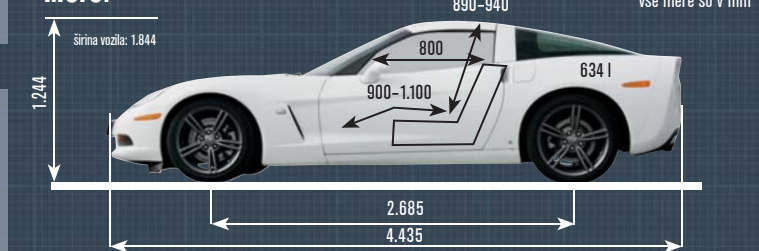
Če imate jaj..., potem ste o tem ves čas sanjali!

Corvette C6 Coupe 6.2 V8

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 8-valjni - 4-taktni - V90° - bencinski - nameščen sprotaj vzdolžno - vrtna in gib 103,3 × 92 mm - gibna prostornina 6.162 cm³ - kompresija 10,7 : 1 - največja moč 321 kW (437 KM) pri 5.900/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,7 m/s - specifična moč 52,1 kW/l (70,8 KM/l) - največji navor 575 Nm pri 4.600/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 2,66; II. 1,78; III. 1,30; IV. 1,00; V. 0,74; VI. 0,50; - diferencial 3,42 - platišča sprotaj 8,5J × 18, zadaj 10J × 19 - gume sprotaj 245/40 ZR18 V, zadaj 285/35 ZR18 V, kotalni obseg sprotaj 1,97 m, zadaj 2,06 m. **Voz in obese:** kupe - 2 vrat. 2 sedeža - samonosna karoserija - sprotaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zavore sprotaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne (prislino hlajene), ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,75 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.461 kg - dovoljena skupna masa 1.745 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavore: ni podatka - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 306 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,5 s - poraba goriva (ECE): 20,7/9,0/13,3.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.844 mm - kolotek sprotaj 1.577 mm - zadaj 1.542 mm - rajdni krog 11,8 m.
Notranje mere: širina sprotaj 1.420 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 69 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
2 sedeža: 1 × nahrbtnik (20 l);
1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - ABS - ESP - servo volan - radio s CD in MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - ksenonski žarometi - upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - meglenske - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen usnjen voznikov in sovoznikov sedež - alarm - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	14	Si lahko predstavljate še kaj bolj agresivnega? Teško. Plastični kosi so krivi za zgolj povprečen vtis o izdelavi.
Notranost (140)	103	Prostora in opreme je na pretek. Bolj zmotijo nedodelana ergonomija, cenena plastika in povprečna končna izdelava.
Motor, menjalnik (40)	32	52,1 kW/1.000 cm³, osrednja odmična gred ... o tehničnih dosežkih težko govorimo. Menjalnik je povprečen.
Vozne lastnosti (95)	77	Pogresamo bolj dirkaško okolje in prestavno ročico bližje volanu. Svoje odlike Corvette pokaže pri velikih hitrostih.
Zmogljivosti (35)	35	Hocete resnico? Vsega je preveč. Zato pamet v roke, če vas bo kdaj doletela sreča in se boste usedli za volanski obroč.
Varnost (45)	42	Za varnost je poskrbljeno, zavorna pot bi lahko bila krajša, elektronska pomagala delo opravljajo odbo.
Gospodarnost (50)	37	Corvette spada med najcenejše superšportnike, poraba goriva je lahko zmerna, garancija spodbudna ...
Skupaj	340	Stvar je sila preprosta. Če vam ni do prestiža in vas grabita izključno surova moč in grmenje osemvaljnika, potem nimate kaj razmišljati. Corvette je idealen avto za vas. Pa se cenovno in stroškovno sprejemljiv je.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ oblika in imidž
- ▲ moč in zmogljivosti
- ▲ oprema in ozvočenje
- ▲ 'head-up' zaslon
- ▲ velik prtljajnik
- ▲ cena glede na tekmece
- ▲ sorazmerno ugodna poraba
- ▼ preveč plastike
- ▼ preveč gumbov
- ▼ preveč črčkov
- ▼ povprečna končna izdelava
- ▼ premalo prestiža