



Anno 9 Numero 88

Marzo 2021



Prezzo: € 0

Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



SPECIALE
CHEVROLET CORVETTE

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan

La Chevrolet **Corvette** , è in produzione dal 1953.

Può essere considerata la prima vettura sportiva per tutti realizzata negli Stati Uniti d'America, tanto da divenire la vettura sportiva statunitense per antonomasia. È tuttora in produzione.

Fu Harley Earl, a convincere la General Motors, gruppo al quale apparteneva la Chevrolet, della necessità di realizzare una vettura sportiva a due posti.



Il prototipo della Corvette venne presentato al Motorama Show di New York nel gennaio 1953 ed era siglato come progetto EX-122 .

La carrozzeria di questa vettura sportiva, la **Corvette C1** fu prodotta dal 1953 al 1962, era realizzata con un materiale all'epoca piuttosto nuovo: la fibra di vetro. Venne utilizzato questo materiale per evitare il problema delle quote sull'acciaio ancora in vigore dopo la fine della seconda guerra mondiale.

Per la parte meccanica furono impiegate delle parti standard già prodotte dalla Chevrolet. Come motore fu scelto il motore 6 cilindri in linea, il *Blue Flame* da 4,6 litri che veniva impiegato su alcuni mezzi commerciali. Per la trasmissione venne impiegata la *Powerglide*, una trasmissione automatica a due rapporti.

Anche i freni a tamburo erano componenti standard Chevrolet .

Non aveva eccezionali prestazioni, ma ha lasciato un segno fra gli appassionati americani ed ancora adesso questo è il modello più ricercato dai collezionisti.

Eccola in versione corsa



Si lavorò quindi sul motore per incrementare le prestazioni montando una batteria di tre carburatori. Nonostante questo però la vettura rimaneva molto meno potente delle sportive italiane o inglesi dell'epoca. Anche i freni erano piuttosto modesti e venne criticata la mancanza di un cambio manuale.

Le vendite però erano sempre scarse, tanto che la General Motors voleva eliminare questo modello. A farne continuare la produzione furono alcuni importanti eventi che si verificarono nello stesso periodo.

Il primo fu costituito dalla introduzione, avvenuta nel 1954, del primo motore V8 Chevrolet.

Il secondo è stata l'introduzione dalla Ford del modello Thunderbird una vettura sportiva due posti che avrebbe preso una grossa fascia di mercato dei giovani sportivi americani .

In pratica la vettura venne trasformata montando il nuovo potente V8 accoppiato a una trasmissione manuale a tre marce. Il modello riscosse un grande successo rendendo la Corvette, una delle più importanti vetture mai realizzate fino a quel momento.



Nel 1957 la Chevrolet decise di realizzare una versione da competizione della Corvette C1 ,la C1SS per gareggiare alla 12 ore di Sebring.

La vettura venne alleggerita al massimo e il motore potenziato a 307 CV. Nonostante il giorno di gara la SS facesse segnare la più alta velocità di punta, pari a 183 km/h, fu costretta al ritiro al 23° giro per problemi meccanici. Il progetto venne poi presto abbandonato.



Con la **seconda generazione** , la **C2** , viene introdotta la *Sting Ray Coupé*. Questa vettura aveva un lunotto posteriore dalla forma molto particolare essendo diviso in due parti e delle prese d'aria, non funzionanti, sul cofano.

Con la collaborazione di Pininfarina si migliora anche la linea della vettura e la sua aerodinamica .

Con la C2 furono introdotte le sospensioni a ruote indipendenti al posto dell ' asse rigido posteriore e anche la potenza del motore diventa di 365 hp nel 1963 e raggiunse i 375 hp l'anno successivo.



Nel 1965 verranno introdotti come optional i freni a disco su tutte le quattro ruote e il motore Big-block V8 da 6,5 litri che forniva 425 hp . Sempre in questo anno sul modello Sting Ray verranno montati i tubi di scarico con uscita laterale che verranno mantenuti fino al 1969.

Nel 1966, per aumentare le prestazioni della vettura, la Chevrolet rese disponibile un modello di Corvette dotato di motore da 7 litri, che sarà il motore di maggiore cilindrata mai montato su vetture di questa generazione.



A partire dal 1967 e fino al 1969 verrà montata il *Tri-Power*, cioè una batteria di tre carburatori a doppio corpo realizzati dalla Holley.

Il modello del 1966 doveva essere l'ultimo di questa generazione ma a causa dei ritardi del modello che lo doveva sostituire, la C3, restò in produzione fino al 1967.



Per quanto riguarda gli impegni nelle competizioni venne creata nel 1962 la Corvette *Grand Sport*.

Questa vettura, doveva contrastare leghemonia in pista delle Shelby Cobra nel campionato GT americano, era una versione alleggerita e potenziata, con un particolare kit aerodinamico.

Alla fine furono solo 5 le Grand Sport prodotte.

Fu Dick Thompson il solo a portare alla vittoria questa auto vincendo una sola corsa sul circuito di Watkins Glen la *Sport Car of America*.

Sempre per la finalità di contrastare le vetture prodotte dalla Shelby, la Chevrolet fornì la propria collaborazione anche a costruttori privati.

Tra di essi vi era Bill Thomas, il quale, nel 1963, si impegnò nella progettazione e costruzione della **Cheetah**, (*Vedi autorama n.19 del settembre 2014 n.d.r*) una coupé da competizione su base meccanica della Chevrolet C2.



Come propulsore era equipaggiato un Chevrolet V8 da 475 CV gestito da un cambio manuale a quattro rapporti.

Il telaio era di tipo tubolare in ed era ricoperto da una carrozzeria in fibra di vetro. Le sospensioni, in tutte le sezioni, erano formate da quadrilateri trasversali e molle elicoidali, mentre l'impianto frenante era rappresentato da freni a tamburo.

Il debutto della vettura avvenne nel 1963, ma dal momento che non era stata rispettata la regola che prevedeva la produzione di almeno cento modelli di serie della vettura, la Cheetah non poté misurarsi nella classe GT in cui si trovava la Shelby Cobra e dovette gareggiare nella classe speciale prototipi contro auto del calibro della Chaparral 2A dove certo non aveva molte chances di vittoria!.

Nonostante questo e diversi problemi di natura meccanica che affliggevano il veicolo, la Cheetah ottenne undici vittorie in alcune gare minori.

Nel 1967 venne realizzata una nuova versione da competizione della Corvette denominata L88. Era dotata di nuovi freni a disco, sospensioni migliorate e un nuovo propulsore da un cambio manuale che erogava la potenza di 600 CV.

Così configurata, la L88 in dotazione al team

Sunray DX riuscì ad ottenere la vittoria di classe alla 24 Ore di Daytona del 1968.



La terza generazione della Corvette è conosciuta anche come *Mako Shark* e venne anch'essa disegnata da Larry Shinoda.

La C3 iniziò nel 1968 per concludersi nel 1982.

Nel 1969 la General Motors portò la cilindrata a 5,7 litri e fu introdotto il nuovo propulsore L46 V8 dalla potenza di 350 CV. Era inoltre dotata di



un telaio tubolare in acciaio avvolto da una carrozzeria in fibra di vetro (Tipo Cheetah) e di sospensioni sportive. L'impianto frenante era costituito da freni a disco ventilati

L'anno successivo il motore da 7 litri fu portato a 7,4 litri (meglio abbondare, non si sa mai!) . il 7,4 litri arrivò a 425 hp!.

Con questi motori si toccarono gli apici massimi della potenza.

Esteticamente la C3 rappresentò l'ultima Corvette dotata di paraurti cromati.



Nel 1968 decisero, di iscrivere due Chevrolet Corvette C3 alla 24 Ore di Le Mans. Per la preparazione delle vetture alla corsa ci si rivolse a Franco Sbarro, (un preparatore italiano). Le vetture montavano un propulsore V8 da 500 CV gestito da un cambio a quattro velocità

Durante la corsa le due vetture furono in testa alla classe GT nelle prime ore di gara, ma poi furono costrette entrambe al ritiro.



Ciò nonostante vennero nuovamente impiegate per altre competizioni minori (come il Tour de France Automobile) e addirittura una di esse venne iscritta per sei volte alla 24 Ore di Le Mans, ottenendo il record assoluto di presenze di una vettura, ma niente di più.

La tanto attesa quarta generazione della Corvette entrò in produzione nel 1983 come *model year* 1984 e restò in produzione fino al 1996.

La **C4** fu un modello molto apprezzato per il suo stile pulito e per il suo design aerodinamico.

Questa nuova generazione venne completamente rivista, ponendo l'accento sulla maneggevolezza, e solo il motore rimase quello montato sulle serie precedenti.



Dal 1984 al 1988 la Corvette era dotata di

un'inusuale trasmissione **4+3** cioè con quattro velocità normali più tre *overdrive* sui tre rapporti superiori.



Si dimostrò però alquanto problematica e alla fine venne sostituita (1989) da una trasmissione manuale ZF a sei rapporti.

La quinta generazione della Corvette venne presentata nel 1997 al Salone dell'automobile di Detroit e si concluse con il *Model Year* 2004.

La **C5** era un progetto radicalmente rivisto rispetto alla generazione precedente.

Le caratteristiche salienti di questa generazione sono il telaio ottenuto con nuove tecnologie e la trasmissione spostata nella parte posteriore della vettura, la quale costituiva un blocco unico con il differenziale. Come trasmissione automatica venne scelta quella delle serie precedenti, la 4L60E,



Mentre per la trasmissione manuale venne scelta la T56 prodotta dalla Borg-Warner. Il risultato fu il miglior telaio delle ultime due generazioni della Corvette e la C5 si dimostrò una vettura migliore sotto ogni aspetto rispetto alla C4.



La **C5 R** era la versione da competizione di questa. La base era costituita dalla C5 stradale ma la -R aveva un interasse maggiore e una carrozzeria senza fari a scomparsa. Il motore era il 7 litri V8.

La vettura ha preso parte a competizioni quali la 24 ore di Le Mans e la ALMS, inserita nella classe GTS.



Nel 2001 ha dominato vincendo 8 gare su 10 tra le quali la vittoria alla 24 ore di Daytona e ottenendo, sempre nella classe GTS, i primi due posti alla gara di Le Mans.

L'anno successivo la C5.R riconquistò il primo e il secondo posto a Le Mans nella propria classe dominando anche nella ALMS. Bel progresso per un marchio che ha fatto molta fatica agli inizi, ,ma bisogna dire che è stata l' influenza europea migliorare decisamente la vettura!



Nel 2003 furono introdotte delle nuove norme che limitavano, nel tentativo di ridurre la velocità, del 10 per cento la potenza dei motori. Nonostante questo la Corvette vinse nella gara di esordio a Sebring e conquistò nuovamente il campionato ottenendo alla fine un totale di 8 vittorie.

Nel 2004 si aggiunse una nuova vittoria nella classe GTS alla 24 ore di Le Mans mentre nel 2005 la C5.R vinse solo nelle gare di Imola e di Zhuhai conquistando diversi podi nelle altre gare.



La sesta generazione, o C6, è la versione nata nel 2005. La vettura è ispirata a una filosofia progettuale che punta ad affinare e migliorare la precedente C5 piuttosto che a introdurre ulteriori cambiamenti.

La C6 presenta una nuova geometria delle sospensioni, un alto livello di rifiniture, na carrozzeria senza fari a scomparsa la prima dalla Corvette del 1962 e un abitacolo più spazioso.

La C6 risulta più corta di 13 cm e una larghezza ridotta di 2,5 cm. La riduzione delle dimensioni esterne dell'auto è stata la risposta della Casa alle critiche di coloro che vedevano la C5 come *troppo imponente* per cui si è ricercata una linea della vettura attuale più pulita e sportiva.



Il motore utilizzato è il 6 litri V8 che eroga 400 CV 6.000 giri al minuto. Il regime massimo di giri è di 6.500. La velocità massima dichiarata è di 300 km/h.

Con il 2008 la Corvette ha un nuovo motore V8 da 6,2 litri montato di serie sia sulla Coupé sia sulla Convertible. Ha una potenza di 437 CV a 5.900. Il regime massimo di rotazione è di 6.600 giri. Tra le altre peculiarità del motore, il nuovo collettore di aspirazione registrato acusticamente. La velocità massima dichiarata è di 306 km/h.

La C6.R è stata utilizzata in gara per la prima volta nella 12 ore di Sebring del 2005. In questa competizione la vettura è giunta seconda alle spalle dell'Aston Martin DBR9 ufficiale.

La C6.R ha partecipato anche alla 24 ore di Le Mans del 2005 classificandosi al primo e secondo posto della classe GT1 e al quinto e sesto della classifica generale. Sempre nello stesso anno ha vinto tutte le gare, nella sua classe, nella ALMS.

La Corvette ha nuovamente vinto, in classe GT1, la famosa gara di durata francese nel 2006 e nel 2009.

La Z06.R è una versione modificata della Z06 di serie ed è stata progettata per partecipare alle gare di classe GT3.

Le principali modifiche riguardano l'eliminazione degli interni, l'installazione di un Roll-Bar, mozzi ruota con attacco centrale, spoiler anteriore e posteriore e portiere in fibra di carbonio. Motore e trasmissione sono quelli di serie mentre la mappatura è stata modificata per poter utilizzare il carburante a 98 ottani. Il regime massimo è di 7.200 giri al minuto e la potenza è stata aumentata di 90 hp.



Ormai è decisamente una macchina che mette in difficoltà qualsiasi avversario!

La prima concept della nuova generazione di Corvette la **C7** fu presentata nel salone dell'automobile di Detroit del 2013 , venne denominata *Stingray* in omaggio al modello speciale prodotto nel 1962.

La vettura è stata dotata di un propulsore V8 LT1 dotato di 455 CV (nella versione base), che le permette un'accelerazione da 0 a 100 km/h in meno di 4 secondi, e di 659 CV nella versione sovralimentata.

Per raffreddarlo, è stato studiato in galleria del vento un nuovo assetto aerodinamico della carrozzeria per permettere lo sfruttamento ottimale e l'espulsione dell'aria. In curva l'auto subisce una forza g pari a 1.



Per la gestione della potenza è stato impiegato un cambio manuale TREMEC a sette marce

Gli interni sono stati ispirati a quelli dei velivoli da combattimento e offrono sedili in pelle Nappa con inserti in fibra di carbonio e alluminio

Creata come erede della Corvette C6.R, la vettura è basata sulla Chevrolet Corvette C7. La vettura ha esordito alla 24 ore di Daytona 2014.

La Corvette C7.R durante la sua carriera ha corso nel campionato WeatherTech SportsCar nella classe GT Le Mans (GTLM) , vincendo il campionato piloti con Magnussen e Garcia nel 2014 e nel campionato del mondo endurance, vincendo la 24 Ore di Le Mans 2015 nella categoria GTLM.

Nel 2016 ha vinto nuovamente il campionato WeatherTech Sportscar nella classe GTLM, aggiudicandosi il titolo piloti, team e costruttori.

Nel 2017 si è laureata per la seconda volta campione nel costruttori.

Decisamente una bella evoluzione per un'auto nata per contrastare la Shelby Cobra!



La **Chevrolet Corvette C8.R** è una vettura da competizione costruita partire dal 2020 dalla Pratt & Miller e Chevrolet per essere impiegata nelle gare di endurance.

La C8.R che sostituisce la Corvette C7.R, è stata costruita per essere impiegata nel campionato WeatherTech SportsCar nella classe GT Le Mans (GTLM) a partire dalla stagione 2020. La vettura è basata sulla contemporanea Corvette C8; come per la vettura di serie, è la prima Corvette da competizione ad avere il motore in posizione posteriore.

La vettura è stata presentata il 6 ottobre 2019 ed ha debuttato alla 24 ore di Daytona 2020

Nello stesso anno la vettura ha portato alla vittoria del WeatherTech SportsCar Championship 2020 nella categoria GT Le Mans i piloti Antonio García e Jordan Taylor aggiudicandosi anche la classifica dei costruttori.



Qualche modello Slot





Migliori tempi in qualifica



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,423	McLaren Th	11/09/2020	Franco Potoni
DTM	12,153	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	11,070	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,902	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				



Migliori tempi in gara



Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
GT3 NSR				
CLASSIC	11,196	McLaren Th	11/9/2020	Mirco Parolin
DTM	12,071	Opel Calibra	16/10/2020	Filippo Rasotto
LMP-GT	10,905	Lola	23/10/2020	Franco Potoni
GRUPPO C	11,710	Lancia LC2	29/9/2020	Franco Potoni
GT3 1:24				
GRUPPO 2				
GT2				
GRUPPO 5				

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO 2020

	Categoria	Tempo	Data	
Lola	LMP	10,905	23/10/2020	Franco Potoni

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO 2020

	Categoria	Tempo	Data	
--	-----------	-------	------	--



Aprile 2021

Martedì	06/04/2021		Prove libere
Mercoledì	07/04/2021		Prove libere
Giovedì	08/04/2021	1	Gruppo 5
Venerdì	09/04/2021	2	Gruppo 5
Sabato	10/04/2021		
Lunedì	12/04/2021		Prove libere
Martedì	13/04/2021		Gruppo 2
Venerdì	16/04/2021	2	Gruppo 2
Sabato	17/04/2021		Prove libere
Lunedì	19/04/2021		Prove libere
Martedì	20/04/2021	1	GT2
Venerdì	23/04/2021	2	GT2
Sabato	24/04/2021	3	RALLY
Martedì	27/04/2021		Prove libere
Venerdì	30/04/2021	1	GT3 1:24

Purtroppo il calendario è
come sempre una ipotesi
ottimistica della vita!



Al prossimo numero

Renzo

