

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



Een paar maanden geleden heeft de Sting-Ray-Coupé van de Chevrolet Corvette 1963 verscheidene dagen in Zandvoort gelogeed, opdat een aantal Nederlandse en Belgische autojournalisten op het circuit konden kennismaken met de eerste Amerikaanse sportwagen die de naam verdient.

CORVETTE-RAKET VAN CHEVROLET

Een stukje U.S.A. autotechniek

door

Ir. J. W. van Wamelen

Eerste, echte sportwagen uit de U.S.A. staat in wegligging en prestaties candidaat voor de internationale topklasse - Motorisch sterkste „Sting-Ray” binnen 26 seconden op 200 km per uur.

Noot Redactie: Wegens ziekte van de schrijver, werd de plaatsing van dit interessante artikel een maand vertraagd.

Toen Chevrolet 10 jaar geleden de Corvette lanceerde, kwam 's werelds grootste autoproducent in twee opzichten met iets bijzonders voor de dag. Het was een sportieve Roadster van enigermate verhoogd Sedan-prestatiepeil, die méér op een sportwagen léék dan enig Amerikaans seriemodel „sinds mensenheugenis”, en van een plastic carrosserie was voorzien. Dat materiaal werd al geruime tijd voor de koetswerkbouw gebruikt, maar nog niet eerder in serieproductie. En daarom ging het bij de Corvette wel degelijk, althans nadat men de eerste 300 exemplaren bij wijze van oefening en aanloop in series van één met de hand had gemaakt.

Een sportmodel naar Europese begrippen was die tweezitter allerm minst, maar dat mocht de Amerikaanse pret niet drukken. In het land der blinden is één-oog koning, en beter een half ei dan de mond gebrand. Op de Corvette werd dan ook prompt het (commerciële) etiket „sports car” geplakt. De technici van Chevrolet's experimentele afdeling, intussen, waren met het adres van Abraham's mosterdleverancier te goed op de hoogte om zich over de kwaliteiten en de status van dit produkt illusies te maken. Zij wilden echter vóór alles een fundament leggen, een basis scheppen voor verdere ontwikkeling waarover de financiële stopperspil van General Motors niet

zou vallen indien het Corvette-project commercieel behoorlijk draaide op het oorspronkelijke model.

Het duurde overigens nog tot 1957 aler van die experimentele activiteit naar buiten toe iets bleek, en de eerste „speciale editie” op de propen kwam als Corvette SS, met o.m. een ambitieuze De Dion-achterconstructie. Een jaar later verscheen de proefwagen XP-87, waarbij de betiteling „Sting-Ray” (Pijlstaartrog!) al werd gebruikt, en die in sommige carrosseriekenmerken een voorloper was van het 1963-productiemodel. De CERV I uit 1960 had de motor achter de cockpit maar vlak vóór de achteras, en

hield er ook onafhankelijke achtervering op na.

Inmiddels had Chevrolet de produktie-Corvette volgens het gangbare systeem van periodieke modelwijzigingen verder ontwikkeld, en in verschillende opzichten dichter bij het sportwagenkarakter gebracht, ofschoon het chassis in zijn constructieve hoofdzaken ongewijzigd bleef. Wél kreeg de Corvette (die met een automatische transmissie ter wereld was gekomen!) een volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak toen een dergelijk transmissie-orgaan in de U.S.A. nog als een perverse buitenissigheid werd beschouwd. Meer en meer kwamen er Roadsters met hoog opgefokte motor en onderstel-„aanpassingen” in snelheidswedstrijden uit.

Commercieel ging het met dit Chevrolet-buitenbeentje heel aardig; sinds '59 overtreft de vraag zelfs de produktiecapaciteit. Verleden jaar maakte men er 16.000 - 2½ dag Chevrolet-produktie, maar géén gering kwantum voor een automobiel met plastic koetswerk, waarvan de relatief tijdrovende vervaardiging moeilijk in het keurslijf der seriefabricage kan worden geperst, ook nog om andere redenen. Nu gaat het hier in zekere zin om een technisch-prestige-model van het merk, en in '59 nam de fabriek zich voor, over enkele jaren op de markt te komen met een tweezitter van zodanige kwaliteiten en capaciteiten, dat de inheemse liefhebber van „the real thing” géén Europees sportmodel behoefde te kopen.

Aan een lezing over de ontwikkeling van die 1963 Corvette Sting-Ray, gehouden voor de „Society of Automotive Engineers”, ontlene we, dat Chevrolet geen moment heeft overwogen om bij het nieuwe model af te stappen van de glasvezel-carrosserie op een stalen chassisraam. Men had de er aan verbonden problemen volledig onder de knie gekregen, en hoewel op het intussen bereikte produktieniveau een zelfdragende stalen carrosserie wat goedkoper zou zijn, acht men het verschil alleszins acceptabel tegenover de directe en indirecte voordelen van de plastic „body”, zoals de grote duurzaamheid (geen roestvorming!) en de aan het materiaal inherente geluiddempende werking (geen plaatwerkresonantie!). De eigenaars blijken in het algemeen zeer tevreden er over te zijn, en de verkoopwaarde van gebruikte wagens ligt hóóg.

Voor het overige maken de lage outillagekosten het mogelijk om desgewenst jaarlijks het carrosseriemodel ingrijpend te veranderen - hetgeen de fabrikant van een geheel stalen automobiel wel uit zijn hart laten zal!

De afdelingstechnici vonden de bestaande Roadster eigenlijk wat te groot en te grof voor de sportwagen waarop het nu dan toch echt uitdraaien moest; ze wilden om verschillende redenen de stijve achteras kwijt, en oordeelden het nodig, dat een groter deel van het wagengewicht op de achterwielen kwam te rusten, eensdeels ter vermin-

dering van de kans op „wheelspin” bij vol-gas-acceleratie, anderdeels in het belang van de wegligging en besturings-eigenschappen.

Uiteraard maakt tweépersoons-accommodatie het mogelijk om de machine minder ver vóórin te plaatsen dan een Sedan-model vereist, maar bij het eerste Corvette-ontwerp was die mogelijkheid lang niet volledig uitgebuit. Voor de Sting-Ray gebeurde dit wél, terwijl o.a. de benzinetank en het reservewiel helemaal achterin de staart werden ondergebracht. Bij de nagestreefde, 10 cm kortere wielbasis (nu 2,49 m) kwam de gewichtsverdeling daardoor op 47 % vóór, 53 % achter, hetgeen in de moderne Amerikaanse automobielbouw nog niet eerder vertoond was; de Corvair, met zijn motor achterin, logischerwijs buiten beschouwing gelaten. Bij de vorige Corvette waren de cijfers 51 % vóór, 49 % achter.

Bij fabricage buiten het kader der massaproduktie gaan, vooral daarginds, zelfs eenvoudige onderdelen „ineens”

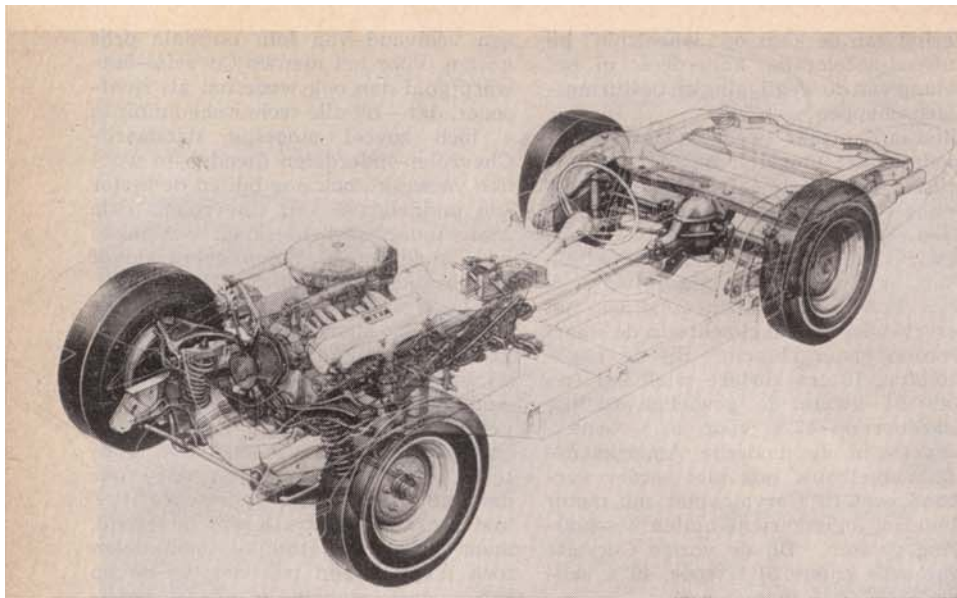
een veelvoud van hun normale prijs kosten. Voor het nieuwe Corvette-ontwerp gold dan ook wederom als richtsnoer, dat - bij alle technische ambities - toch zoveel mogelijk standaard-Chevrolet-onderdelen dienden te worden verwerkt, ook nog buiten de motor (de middelgrote van Chevrolet's drie achtecilinders: 5,4 liter) en een mede voor andere G.M.-typen gebruikte of te gebruiken versnellingsbak.

Nu heeft de Amerikaanse auto-industrie onder haar constructeurs ware grootmeesters in deze bijzondere kunst, en een frappant voorbeeld van wat zij weten klaar te spelen, levert de Corvette-„voortrein”, welke geheel en al beantwoordt aan het speciale „verlanglijstje” van eigenschappen dat voor deze geweldig snelle sport-tweezitter met rensport-aspiraties was opgesteld, maar waarvan ettelijke onderdelen tóch identiek zijn met die, welke op een andere manier in de voorwielophanging van de gewone Chevrolets worden gebruikt!

Achteraan werd de stijve achteras ver-

Het meest markante van de twee nieuwe Corvette-modellen is een slechts 1,27 meter hoge tweepersoons-Coupé in min of meer Italiaanse Gran Turismo-stijl. De portieren zijn bovenaan binnenwaarts omgebogen, d.w.z. lopen tot in het dak door. Het uitzicht naar achteren toe is nogal beperkt. Wagen gewicht 1360 kg.





Als fundament voor de beide plastic carrosserieën dient een zeer stijf kokerbalk-chassis, met vast er in gemonteerd differentieelhuis waaruit de onafhankelijk geveerde achterwielen worden aangedreven. Terwille van de gewichtsverdeling zit de 5,4-liter achtcilinder-motor minder ver vóór in dan gebruikelijk is. De uitlaatpijpen lopen dóór een chassisdwarsbalk heen!

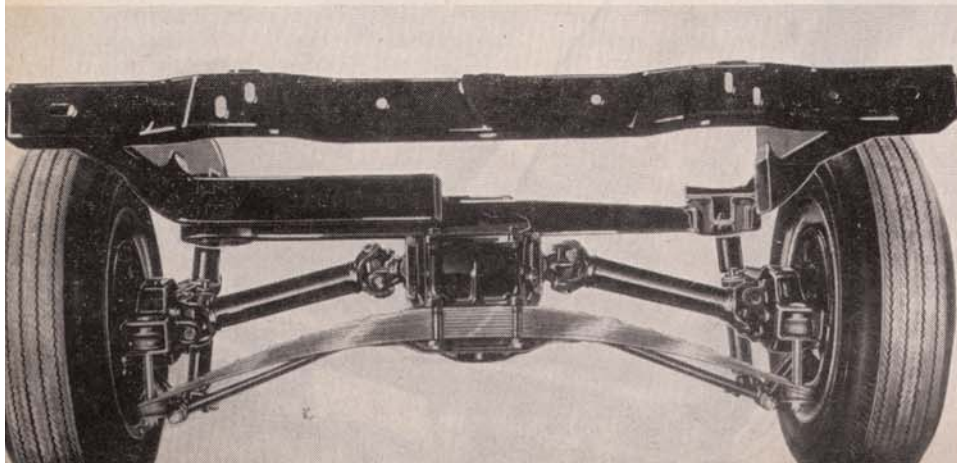
laten omdat - zo oordeelde men - slechts met de geleiding en aandrijving van onafhankelijk geveerde achterwielen de tractie- en wegligingskwaliteiten te bereiken zijn waarmee de nieuwe Sting-Ray carrière zou kunnen maken in de dubbele rol van wagen voor sportief-toeristisch gebruik enerzijds, voor wedstrijdwerk anderzijds. En voor de nieuwe „achtertrein” aanvaardde men dus de consequentie, dat alle onderdelen speciaal moeten worden gefabriceerd ten behoeve van een kwantum Corvettes, waarnaar in de totale Chevrolet-produktie, met loupe en pincet moet worden gezocht. Op principieel soortgelijke manier als Lotus en Jaguar met veel succes hebben gedaan, is hier aan de achterwielen een trapezium-geleiding door dwarsarmen gegeven, waarbij de open-liggende drijfassen tevens de functie van bovenste dwarsarm vervullen, hetgeen uiteraard op een extra-besparing van onafgeveerd gewicht neerkomt. Bovendien behoeven de drijfassen in dit geval niet te worden voorzien van een

gegroefd schuifstuk, dat anders, bij het op en neer veren der wielen, de aslengte-varianties opneemt, maar in de praktijk een onding blijkt te zijn wanneer er een zó machtig aandrijfkoppel doorheen moet als dat van een 5,4-liter-motor in 365-pk-vorm.

Overlangse geleidingsarmen tussen het chassisraam en de wieldragende delen nemen de aandrijf- en remkrachtreacties op, en het centrale aandrijvingshuis, met differentieel, is gemonteerd in een chassis-traverse waarvan de uiteinden om evidente redenen met tussenkomst van levensgrote rubberkussens aan de langsbalken bevestigd zijn. De laag achter het centrale carter liggende, dwarse bladveer heeft hier uiteraard géén andere dan haar veringstaak.

De voordelen van een dergelijke constructie ten opzichte van de klassieke achterbrug zijn overbekend, maar omdat men nu enkele cijfers daaromtrent heeft gegeven - hetgeen zelden gebeurt - blijven we nog even bij dit onderwerp.

Elke wieldrijfas fungeert tevens als bovenste dwarsarm van de trapeziumgeleiding der achterwielen: een compacte, eenvoudige constructie met zéér laag onafgeveerd gewicht, reeds met succes toegepast door Lotus en Jaguar.



Het onafgeveerde gewicht van 135 kg bij de Corvette 1962, met stijve achteras, is nu gedaald tot 90 kg, en het lijkt geen twijfel dat, dank zij die vermindering met één derde, de wielen bepaalde „heuvels en dalen” van een oneffen wegdek zonder opspringen zullen volgen, terwijl zij anders zouden zijn „losgeraakt”. Daarin ligt niet alleen een kenmerk van betere vering; het spreekt wel vanzelf dat de verhoogde gelijkmatigheid van het wiel-wegcontact zowel de remwerking als een regelmatige, „wheelspin”-vrije aandrijving ten goede komt, en dit laatste bijzonder nuttig is bij een wagen als deze, met zijn zéér groot aandrijfkoppel in verhouding tot de verticale wieldruk, en dus tot de daarvan afhankelijke wrijving in het bandcontactvlak. Het maximale motorkoppel heeft de lieflijke waarde van bijna 49 kgm, en die wordt in de 1ste versnelling vermenigvuldigd met minstens 6,8 en maximaal ruim 10, welke cijfers behoren bij respectievelijk de hoogste en de laagste van de zes(!), hier leverbare pignion-op-kroonwiel overbrengingen.

Nu kan het samengaan van geweldige aandrijfkoppels en betrekkelijk matige wieldrukken de autobestuurder ook nog confronteren met een principieel bezwaar van de stijve achteras, dat zich bij onze gewone toer- en zakenauto's zelden of nooit merkbaar maakt. De reactie op het koppel waarmee de pignion het kroonwiel aandrijft, wil de achteras in haar geheel doen draaien in het dwarsvlak, met de pignion-hartlijn als as van draaiing. Natuurlijk gebeurt dit niet, maar even goed bewerkt het reactiekoppel, dat het ene achterwiel sterker en het andere minder sterk op de weg wordt gedrukt dan uit de statische belasting door het wagen-gewicht volgt (links en rechts praktisch gelijk).

Welnu, als bij vol gas op de 1ste versnelling het bedoelde reactiekoppel en daardoor de wieldruk-„overheveling” maximaal is, zou van een Corvette met stijve achteras de wagen-gewichtsdruk, ongeveer 340 kg aan elke kant, bij het rechter wiel stijgen tot 416 kg, en voor het linker wiel evenveel dalen, dus tot 264 kg - een wijziging van bijna 20%! Bij minder ver geopende gasklep of op een hogere versnelling zal het verschil uiteraard kleiner zijn. Het verschijnsel wordt nog versterkt door de centrifugaalkracht bij een bocht naar links, verzwakt in een bocht naar rechts.

De kans op „wheelspin”, als de weg niet erg stroef is, kan dus sterk toenemen, want ze wordt door het laagst belaste van de beide drijfwielen bepaald. En het doorslaan van één wiel betekent niet alleen het volledig onderbreken der aandrijving (tenzij een zelf-blokkerend differentieel is gemonteerd), maar vaak óók een aantasting van de koersvastheid, zulks temeer omdat de toestand vaak zal fluctueren door variaties in de gastoevoer en daarmee in de mate van ontlasting welke het linker drijf wiel ondergaat.

Kortom, de omstandigheid dat bij achterwielen die uit een *vást* in het chassis (of de wagenromp) gemonteerd differentieelhuis worden aangedreven, het vermelde reactiekoppel-effect op de wioldrukken zich *niet* voordoet, betekent voor een motorisch zó sterk „voituur” als de Corvette 1963 (of de Jaguar E-type dan wel Mark X) een niet te versmaden winstpost ten aanzien van de tractiemogelijkheden en de richtingsstabiliteit op een niet-zo-héélstroef wegdek!

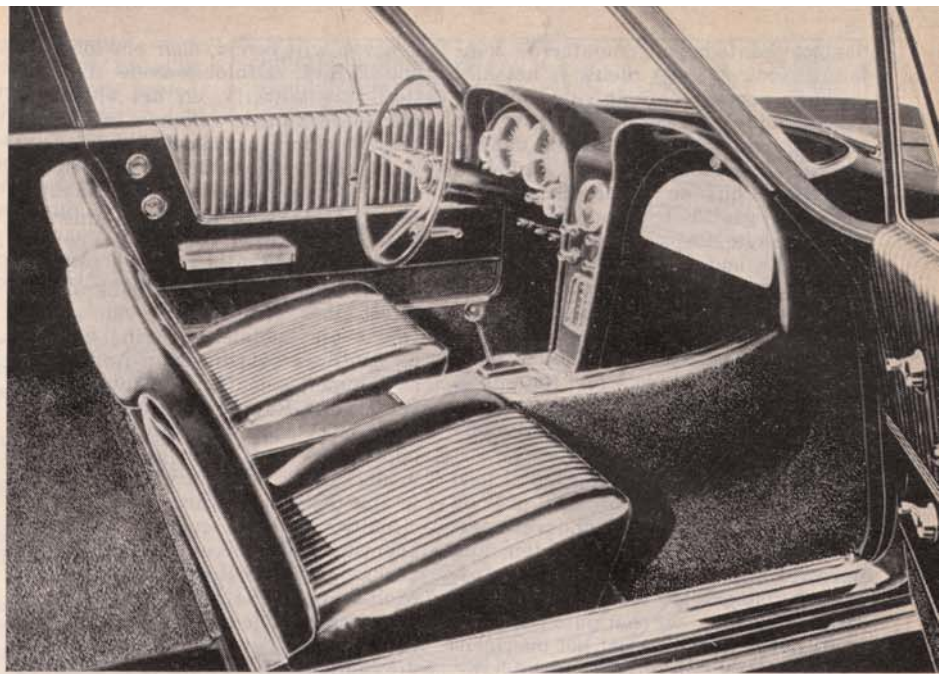
De eerdergenoemde lezing geeft nog tal van interessante bijzonderheden over de wijze waarop de voorwiel- en de achterwielophanging zodanig werden uitgekiend, dat:

1. de wielstand bij de veerwerking, op wegoneffenheden of door wagenromp-overhelling in een bocht, aan de voorwaarden voor maximum „cornering power” blijft voldoen;
2. het rolcentrum zowel vooraan als achteraan hoog genoeg ligt om - mede in verband met 't lage zwaartepunt - de overhelning van de carrosserie zelfs bij geforceerd-hoge bochtsnelheden tot een minimum te beperken zonder de hulp van stugge veren of ongewenst stijve torsiestang-stabilisators;
3. de wagen een vrijwel neutraal besturingskarakter heeft gekregen, met onder bepaalde omstandigheden juist het flentertje overstuur waaraan een dergelijk boodschappenkarretje voor snel reageren op het stuur en vlot bochtenwerk behoefte heeft, en dat hoogstens *die* bestuurders in moeilijkheden zou kunnen brengen die té scherp willen rijden met een wagen waarin zij - om te beginnen - al niet thuishoren.

Hoe goed de Sting-Ray-„ontwikkelaars” in een en ander geslaagd zijn, hebben we op het Zandvoortse circuit duidelijk kunnen merken....!

Een uitermate robuust chassisraam van langsliggers en dwarsbalken met gesloten profiel dient tot fundament aan de glasvezel-carrosserie, op strategische punten „gewapend” met inwendige stalen versterkingen, welke bij de nieuwe Coupé zelfs een soort kooi vormen, bestaande uit twee portieromlijstingen met dwarsverbindingen in het dak en ter hoogte van het dashboard. Het open koetswerk woog 10 jaar geleden 186 kg, waarvan 24 kg aan „wapening”; thans 180 kg met 37 kg staal. De tegenwoordige carrosserie is wat korter, maar zowel steviger als iets ruimer, en heeft een betere, zwaardere kap van „semi-Cabriolet”-type. Een stijve plastic „winterkap”, snel monteer- en demonteerbaar, wordt er bij geleverd.

De geheel nieuwe Coupé, met haar gestroomlijnde achtersteven, zou op het eerste gezicht voor een Europees Gran-Turismo-model van hoge sportieve afkomst kunnen doorgaan. Pas op het tweede gezicht blijkt bij enkele ondergeschikte elementen van de vormgeving en uiterlijke afwerking de



Het interieur van de Coupé is veel meer „Amerikaans” dan de buitenkant! Instrumentarium (w.o. toerenteller) in „vliegtuig-stijl”; midden-console met „pook” voor de bediening van de volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak. De zetelleuning geeft nog onvoldoende zijdelingse steun bij de bijzonder hoge bochtsnelheden welke de Sting-Ray toelaat.

„Stars and Stripes” te wapperen. Vulgair gewapper van een branievlag is het echter allerminst, en wij voegen ons gaarne bij hen, die de „Pijlstaartrog” als gesloten tweezitter een zeer attractieve, boeiende verschijning vinden. (Gran Turismo...? - Lees: bewoonbare gesloten sportwagen, en u bent er niet ver vandaan!) Dat de bagageruimte achter de beide zetels alleen binnendoor toegankelijk

is, heeft een merkwaardige reden: welk model men aan een deksel in het bovenpaneel ook gaf, steeds bleken de begrenzingsnaden het fraaie, strakvloeiende aspect van de achtersteven te bederven! De grotere stijfheid van een ondoorsneden bovenpaneel betekent wel een voordeel, maar was - volgens de fabriek - géén motief.

Wat het, binnen de vloeiende voorsteven-contouren, wegwerken van

Hier zijn de beide koplamparen tot in bedrijfsstand omhooggeklapt. De verstelling geschiedt met behulp van elektromotortjes.



daartoe kantelbaar gemonteerde koplampen betreft: niet nieuw is het idéé om deze verwekkers van rijweerstand- verhogende luchtwervelingen overdag zodanig onschadelijk te maken, dat het bovendien esthetische winst oplevert. Máár... bij de twee Sting-Ray- modellen gaat het (naar we menen) om de eerste toepassing op een serie- wagen. En laat het maar aan de Ame- rikanen over om daarvoor een doel- matig, volkomen betrouwbaar en niet- veel-veel-veel omklapmechanisme te maken. (De verstelling geschiedt elec- trisch). Op dat gebied - niet het enige! - kan de gemiddelde Europese fabri- kant nog véél van zijn collega's daar- ginds leren!

Nu zijn er in de loop der jaren al heel wat krasse cijfers gepubliceerd over de procentuele luchtweerstandvermeer- dering welke bij hoge snelheden door ogenschijnlijk onbetekenende carros- serie-„uitsteeksels” veroorzaakt wordt. Daarom vinden we het jammer - en geeft het te denken - dat het overigens zo royaal met cijfers gedocumenteerde, al eerder aangehaalde verslag niet de minste aanduiding omtrent de invloed der Corvette-koplampen op de lucht- weerstand bevat. Terwijl toch aan de vormgeving der nieuwe Coupé-carros- serie windtunnelproeven met modellen op $\frac{3}{8}$ van de ware grootte te pas ge- komen zijn...! Was het teveel werk om daarvoor een stel afneembare kop- lampjes te boetsen? Offe... viel het resultaat erg tegen toen men meten ging...?

Dank zij de goede zorgen van General Motors Continental te Antwerpen en Rotterdam werden een aantal Bene- lux-autojournalisten op het Zandvoort- se circuit een héél bijzondere ervaring rijker, aan het stuur van een Coupé met de sterkste motor: 365 pk bruto (SAE) bij 6000 omw/min. (Daarbene- den: 345, 304 en 253 pk)

Tot de ruim 68 pk per liter(!) die het krachtigste lid van het kwartet nor- maliter kan ontwikkelen, wordt bijge- dragen door Rochester benzine-inspu- ting (continu-injectie in de zuigbuis), een zeer „snelle” nokkenas, „ouder- wetse” mechanische klepstoters (het hydraulische type sloft die 6000 en méér toeren niet altijd bij!), en een compressieverhouding van 11,25:1 - waarmee een aankomend Dieseltje geen slecht figuur zou slaan. Op ver- zoek van de West-Europese super- benzine was er in Antwerpen 9,5:1 van gemaakt, hetgeen de acceleratie- tijden, vergeleken met de Amerikaan- se, praktisch niet beïnvloed heeft! Merkwaardig, doch au fond wel te ver- klaren. Vermelding verdient nog, dat - zoals bij méér General Motors-pro- dukten, dit jaar - de klassieke gelijk- stroomdynamo plaats gemaakt heeft voor een Delcotron wisselstroomgene- rator met dioden-gelijkrichter. (Chry- sler is hierin alle anderen vóór geweest) Van de vele facultatieve elementen in de Sting-Ray-specificatie zijn er twee voor de Benelux-markt bij de stan- daard-uitvoering getrokken, twee da-

den van wijs beleid, naar ons idee. Het ene is het zelfblokkerende differen- tieel (zie boven!), en het andere de uitrusting van de remmen met gesin- terde metalen voering, of juist ge- zegd: remschoenbekleding - een nog vrij recente Amerikaanse specialiteit. Begrijpelijkerwijs heeft een dusdanig wrijvingsmateriaal ook bij zéér fre- quent, zéér krachtig remmen géén last van „fading”: de achteruitgang in rem- effect door heet worden van gewone (d.w.z. niet-metalen) voering, zoals dit bij een hoge belasting van Amerikaan- se remmen maar al te gauw gebeurt! De Sting-Ray-vertragsapparatuur (die ook een wat groter voering- oppervlak heeft dan bij het vorige model) bleek dan ook volledig bestand te zijn tegen het zware gebruik tijdens circuitronden met een wagen van zó ademstokkende acceleratie als de on- derhavige. Het ziet er naar uit, dat het probleem van de „Ausdauer” door de gesinterd metalen remschoenbekleding probleem-af geworden is, althans bij dit remsysteem. En dat is een belang- rijke vooruitgang!

Onberispelijk werkten de remmen van „onze” wagen overigens niet, doch daarbij ging het kennelijk om een individueel conditie- of afstellings- gebrek bij het bewuste Corvette-exem- plaar. Uitsluitend bij geleidelijk inzet- ten van de remmanoeuvre maakte de wagen even een lichte slinging, ten- gevolge van ongelijkheid in de rem- werking links en rechts, maar hij werd en bleef koersstabiel zodra men de pedaaldruk verhoogde. Ook bij ineens „vól intrappen” ging alles best. Maar om dit laatste in blind vertrouwen te doen, óók nog als je met 190 km/u langs de tribune komt „corvetten” en de Tarzan-bocht plotseling op je af- springt - dat was niet ons idee van een leuke middag.

Laat er nu geen misverstand rijzen ten koste van de Rog-reputatie...! Het 365-pk-model kan op Zandvoort hoger komen dan 190, maar wij doen het lie- ver een beetje kalm-aan. Als je na het uitkomen van de laatste bocht-in-het- „bos” het gaspedaal op de plank houdt tot vlak voorbij de pits, wordt het rechte eind een rakettenlanceerbaan die ze plat hebben gelegd. Bij iets min- der diep of korter durend intrappen is deze Corvette-editie alleen maar een straaljager waarvan de vleugels zijn weggelaten.

Hoe acceleratie van dit kaliber er in cijfers uitziet...?

De onderstaande metingsuitkomsten stammen van onze Brusselse collega Paul Frère, wiens autoprestatiemetin- gen een internationale renommee ge- nieten. De proeven werden met dezelf- de wagen doch uiteraard niet op het circuit gedaan.

Optrekken van 0 tot

80 - 100 - 120 - 140 - 160 - 180 - 200
km/u

Tijd in sec.:

4,9 - 6,7 - 9,1 - 12,0 - 15,9 - 19,6 - 25,5

Ook de niet met deze materie ver-

trouwe lezer kan het exceptionele karakter van bovenstaande cijfers nau- welijks ontgaan. Er zijn slechts héél, héél weinig automobielen uit de com- merciële productie - om van het be- grip „serie” maar helemaal te zwijgen! - die méér dan enkele resultaten van dit rijtje kunnen evenaren. Waarlijk fenomenaal is het, dat pas vlak onder de 200 km/u het tijdsinterval voor op- eenvolgende snelheidsverhogingen met 20 km/u iets langer wordt!

De topsnelheid van dit type varieert uiteraard met de overbrengingsverhou- ding in de achteras, en zal bij de meest gebruikte, ook hier gemonteerde 3,70:1 zoiets van 225 à 230 km/u bedragen.

Het in hoog tempo circuit-rondjes maken met de producent van dergelij- ke acceleratiecijfers is voor niet-rens- ners natuurlijk een sensatie van de eerste rang! Ze biedt - de prachtig vaste ligging van de Sting-Ray ten spijt - een opeenvolging van uitge- zochte gelegenheden om de wagen op zijn dak in een duinpan te deponeren indien 's bestuurders aandacht of be- heersing van de gaspedaalvoet ook maar een seconde fractie verslapt... Met een passende versnelling van de luisterrijk schakelende gangwissel in actie, springt de Corvette bij gas geven als een wild dier vooruit, zodat elke volgende bocht veel eerder „arriveert” dan men denkt, althans tijdens de eer- ste rondjes.

Een en ander in aanmerking genomen, valt de souplesse van de motor wel zéér sterk op - men kan met deze meest potente Sting-Ray-versie ook „heel gewóón” rijden - maar we vra- gen U niet om bovendien nog te ge- loven, dat de wagen geruisloos is. Niet voor een Amerikaanse automobiel, tenminste. Voor een land-straaljager is de stilte drukkend.

Al heeft het circuit nóg zo'n goed oppervlak, het zo snel mogelijk berij- den van een parcours als dit, met een wagen als deze, stelt aan de wegvast- heid en besturingseigenschappen toch zéér hoge eisen in andere zin. En zó onwaarschijnlijk snel kan men de bochten nemen, zonder de geringste zijdelingse verschuiving der wielen, zonder enige afwijking uit de gestuur- de koers; zó haarzuiver blijft de Cor- vette luisteren naar het stuur... dat het tenslotte de centrifugaalkracht- werking op de bestuurder zélf is, die het tempo begrenst!

Vergeleken met wat men in de U.S.A. tot dusver aan één-persoons-zetels heeft gemaakt, geven de Sting-Ray- zittingen wel een veel betere zijdeling- se steun, maar echte, om de rug heen grijpende sportmodel-kuipzittingen van Europees type zijn het nog lang niet. Bij de ongewoon grote dwars- krachten welke de Corvette-wegvast- heid in bochten kan verdragen, raakt de rijder daarom ten opzichte van stuur en pedalen uit zijn balans - on- danks of dóór het zich schrapzetten - en moet hij om die reden zijn tempo matigen.

Zoals gezegd, de lessen van een hobbelige of golvende weg zijn op het circuit niet te leren. Het zou ons echter hooglijk verwonderen als aanvullende ondervindingen op dit gebied het beeld verstoorden dat we in Zandvoort kregen van een *rasechte sportwagen, die het in motorprestaties, wegligging, stuurkwaliteiten e.d. ten volle tegen vergelijkbare Europese sport- en Gran Turismo-modellen opnemen kan.* Ook al mist dan de Sting-Ray op sommige secundaire punten van haar constructie of technische uitrusting — die zittingen, bijvoorbeeld — nog het raffinement dat bij Europese vertegenwoordigers van het genre op een langjarige gespecialiseerde fabriekservaring berust.

In de Ver. Staten is er een dusdanige „run” op de nieuwe Covette losgebroken, dat de fabriek met twee ploegen werkt om in 1963 tot een produktie van 36.000 stuks te kunnen komen, hetgeen de dealersorders nog niet dekt. De exportmarkt wordt dit jaar dan ook heel karig bedeed. Nederland krijgt (alle uitvoeringen bij elkaar geteld) vier wagens, en die waren na de eerste perspublicaties al verkocht. Nogal eenvoudig.

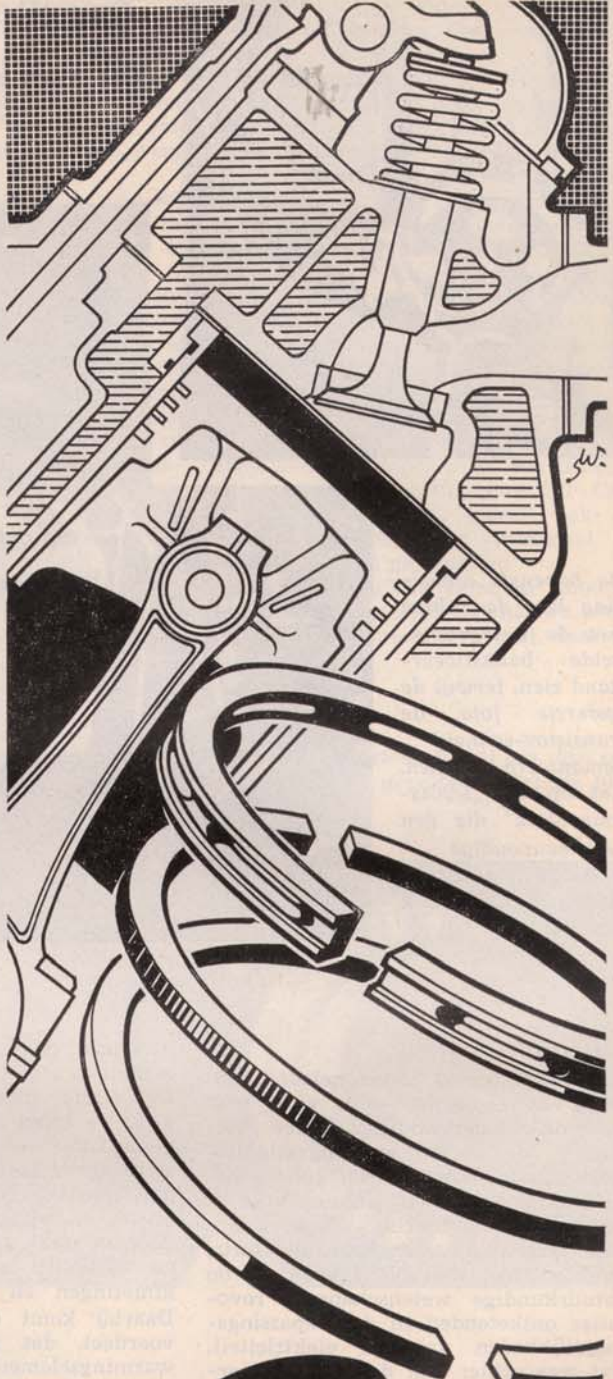
Voorlopig is het dus van gering praktisch belang, welke concurrentiepositie de Sting-Ray op grond van zijn guldenprijs inneemt. Gerekend de niet direct zachtzinnige aankoopbedragen van Europese karretjes die binnen 26 seconden „aan de 200 zitten”, mag men echter in elk geval zeggen dat, *naar prestatie maatstaven beoordeeld*, de allerdurste Corvette-variant voor zijn circa 32 mille een bepaald voordelige propositie vormt...!

Nu kan, begrijpelijkerwijs, de liefhebber die géén race-activiteit beoogt, voor hypersnel groot-toerisme e.d. alle gewenste snelheid en acceleratie vinden bij (laten we zeggen) de carburator-machine van ruim 300 pk (die het in trekkracht bij lage en matige toerentallen zelfs wint). Dan blijft hij in de normale Amerikaanse geruisloosheids sfeer, en mocht hij toevallig óók nog op zijn gemak zijn gesteld: dát model is met automatische transmissie en servo-stuur leverbaar. Ten opzichte van de raket met benzine-inspuiting scheelt de prijs verscheidene duizenden gulden; voor 27 mille „corvet” men al een aardig eind weg.



SYMBOOL
VOOR
KWALITEIT:
BELZER
GEREEDSCHAPPEN

BELZER



Alte

Zuigerveren - Kleppen

Importrice:
I.M.V.A. N.V. - UTRECHT
Rotterdam - Groningen