



News

GM Communications
Detroit, Michigan, EE. U.
media.gm.com

Para lanzamiento inmediato

Corvette 2008: el icono de los automóviles deportivos dispone de un propulsor LS3 V8 de 6,2 litros más potente y grande, así como de refinamientos interiores y de conducción

- **Una potencia inicial de 437 CV (321 kW) y 586 Nm**
- **Con transmisión con sistema de cambios en el volante de seis velocidades es el Corvette automático más rápido de todos los tiempos**
- **Un nuevo interior tapizado en piel personalizado**

GINEBRA – El Corvette 2008 de sexta generación, disponible en cupé o descapotable, viene con un motor LS3 V8 y 6,2 litros más potente, de mayor cilindrada y completamente nuevo. El coche deportivo americano por excelencia también se beneficia de unos refinamientos en las características de conducción, además de una gran variedad de refinamientos interiores y exteriores que hacen del Corvette un automóvil de lujo e incrementan la sensación de construcción artesanal.

El “Corvette es un coche deportivo inigualable que brinda a su propietario un rendimiento impecable y un gran confort,” ha declarado Ed Peper, director general de Chevrolet. “Los cambios y mejoras en el Corvette 2008 reflejan los perfeccionamientos continuos y el compromiso incesante de Chevrolet por fabricar el mejor coche deportivo. Con casi 55 años de experiencia, Corvette continúa mejorando día a día.”

Motor

Un nuevo motor de bloque pequeño LS3 V8 y 6,2 litros es el propulsor de serie para ambos modelos, cupé y descapotable. Tiene una potencia inicial de 437 CV (321 kW) y 586 Nm de

par motor. El LS3 con transmisión con sistema de cambios en el volante de seis velocidades es el Corvette automático más rápido de todos los tiempos.

Esta nueva versión del histórico grupo de bloque pequeño supone un bloque de cilindros modificado y con un mayor diámetro de los cilindros (103,25 mm frente a los 101,62 mm de los modelos anteriores de 6,0 litros) para un mayor flujo, culatas al estilo de los modelos LS7/L92; pistones de mayor diámetro; árbol de levas y distribución revisados; sistema de válvulas revisado con brazos del balancín de admisión desplazados; colector de admisión de flujo elevado; inyectores de combustible de flujo elevado del motor LS7 del modelo Z06; y nueva tapa embellecedora del motor.

El LS3 se caracteriza por ser un bloque en aluminio con camisas de los cilindros en fundición de hierro. Además de tener un diámetro interior de los cilindros más grande, que permiten alcanzar una cilindrada de 6,2 litros, el bloque en fundición también incorpora tabiques modificados y mecanizados que mejoran su resistencia y ventilación de un compartimiento a otro. Mientras que el diámetro de los cilindros en el motor de 6,2 litros se ha incrementado comparado con el de 6 litros, la carrera sigue siendo de 92 mm. Los pistones también son nuevos y diseñados especialmente soportar el funcionamiento a altos regímenes.

El nuevo motor de 6,2 litros respira gracias a sus nuevas culatas con admisión de flujo elevado. El diseño de válvulas y conductos más grandes se basa en el de los motores LS7 y en el de otros motores L92 de GM, con mayor capacidad y conductos de admisión más directos. Este diseño optimiza el flujo de admisión en la cámara de combustión y los conductos de escape también se han diseñado para un mejor flujo de los gases.

Se montan además unas válvulas de mayor tamaño al haber aumentado los conductos de las culatas. La válvula de admisión aumenta de 50,8 mm a 55 mm, casi un 9% más grande. Las válvulas de admisión también disponen de vástagos huecos de poco peso, lo que permite al motor alcanzar regímenes de 6.600 rpm. Las válvulas de escape también son más grandes, de 40,4 mm de diámetro.

Para acomodar estas válvulas de mayor tamaño y permitir un flujo de los conductos de admisión más directo, los brazos del balancín del lado de admisión están descentrados 6 mm entre la punta de la válvula y la varilla de empuje. Un nuevo árbol de levas acciona las válvulas, con lóbulos del lado de admisión que proporcionan un 5% más de carrera, de 13,25 mm a 14 mm. La carrera de la válvula de escape es la misma que en un LS2. La distribución del árbol de levas ha sido modificada para optimizar su rendimiento con un perfil del árbol de levas de admisión de mayor carrera.

Para asegurar que las culatas reciben todo el aire que sean capaces de administrar se ha montado un nuevo colector de admisión ajustado acústicamente. El diseño compuesto está fabricado con un proceso de "núcleo perdido" que mejora la variación de un riel a otro y reduce las pérdidas de flujo de aire. Se utiliza un material de espuma acústica para reducir el ruido del motor, situado entre la parte superior exterior del colector y un casquete de protección acústica. También dispone de una nueva cubierta del motor que protege las tapas de las válvulas y un aislamiento, adaptado y modificado acústicamente para reducir el ruido, que proporciona un sonido del motor más refinado.

Transmisión y sistema de dirección

Tanto la transmisión manual de seis velocidades como las transmisiones automáticas con sistema de cambios en el volante de seis velocidades han sido mejoradas en los modelos Corvette 2008. Las mejoras en el cambio de transmisión manual incluyen una sensación más directa y positiva durante el cambio de marchas, con una mejor ubicación de las posiciones.

La transmisión automática con sistema de cambios en el volante de seis velocidades que montan tanto el cupé como el descapotable ha sido mejorada con nuevos componentes y una nueva calibración del controlador que proporciona unos cambios más rápidos. Este cambio refuerza la sensación de rendimiento y control de conducción al utilizar las levas de cambio de marchas.

La relación de eje de 2,73 con la transmisión automática también es una nueva característica en los modelos del 2008.

El preciso sistema de dirección del Corvette utiliza una de cremallera que ha sido modificada para proporcionar una mejor sensación a cualquier velocidad. Estas modificaciones se han efectuado gracias a un nuevo proceso de mecanizado especial de los componentes internos del sistema, un nuevo eje intermedio más rígido y cambios en la calibración de la unidad de control.

Ruedas y colores exteriores

Los modelos Corvette cupé y descapotable integran un nuevo diseño de la llanta con el radio partido para el 2008. Las llantas delanteras de 18 pulgadas y las traseras de 19 pulgadas de serie lucen un acabado plateado brillante, llamado Sparkle Silver, con el color gris de competición como opcional. Los modelos Corvette también disponen de una nueva y exclusiva llanta de aluminio de cinco radios forjados orientados hacia el rendimiento y unos acabados pulidos brillantes.

Hay dos nuevos colores exclusivos exteriores disponibles para los modelos Corvette del 2008: los metalizados azul Jetstream Blue y rojo Crystal Red, que sustituyen a los colores metalizados Azul Le Mans y Monterey Red.

Interior personalizado y tapizado en piel

Disponibles en los modelos cupé, descapotable y Z06, el nuevo interior tapizado en piel personalizado ofrece elegante interior con piel en dos tonalidades y detalles que aumentan la sensación de construcción artesanal del Corvette. Los detalles incluyen:

- Panel de instrumentos superior e inferior, almohadillas de las puertas y asientos tapizados en piel de dos tonalidades
- Opciones de nuevos y exclusivos colores: Linen o Sienna, con una exclusiva variedad en dos tonos
- Reposabrazos acolchados del panel de la puerta
- “Corvette” bordado en el tablero acolchado del lado del copiloto
- Logotipo (las banderas cruzadas) bordado en los reposacabezas
- Guarnición de la consola central con una textura de malla cruzada

Mejoras en el equipo

Todos los modelos del Corvette disponen de una cubierta para la consola central con bordes cromados para el posavasos y el cambio de marchas. También dispone de nuevas placas metálicas en la parte inferior del marco de la puerta que acogen a los pasajeros cuando entran en el vehículo, además de un mando de control iluminado para los vehículos con sistema de control magnético de conducción. Entre otros refinamientos se incluye un conector de entrada de audio en todos los sistemas de radio excepto en los de navegación, y un nuevo sistema de acceso sin llave que combina las funciones de control remoto y de llave en una sola unidad.

Corvette Z06

El Corvette Z06 es el vehículo más rápido y potente que nunca haya ofrecido General Motors. El modelo Z06 se desarrolló junto con el Corvette C6.R de competición, para el conductor que busca un rendimiento superior en un vehículo para el uso diario, y que ofrece una insuperable relación precio-caballos de potencia.

El Corvette Z06 combina los atributos que han hecho de la sexta generación de Corvette un éxito de ventas en toda Europa, con potencia a raudales, resistencia y categoría de campeón.

Proveniente del programa de carreras de Corvette, el Z06 es un vehículo completamente único que tiene un propulsor, una estructura de carrocería y un sistema de chasis propios y una estructura de carrocería diferente comparada con el Corvette cupé o el descapotable. La frase “transferencia de tecnología” nunca ha tenido tanto sentido como ahora, utilizada para describir el Corvette Z06.

LS7: el motor para un vehículo de pasajeros más potente de GM

El motor LS7 V8 de 7 litros del Corvette Z06 tiene una potencia de 512 CV (377 kW) a 6.300 rpm y 637 Nm de par motor a 4.800 rpm. En un vehículo de 1.418 kg de peso, que tiene una aceleración de 0 a 100 km/h (0 a 62 mph) en 3,9 segundos en primera y una velocidad máxima de 320 km/h (aproximadamente 198 mph). El motor también se ha diseñado para girar a un límite sin precedentes de 7.000 rpm.

A diferencia del anterior motor de 427 pulgadas cúbicas (6.997 cm³), un diseño de bloque grande, el LS7 es un V8 de bloque pequeño, es el motor de bloque pequeño con mayor cilindrada que GM haya fabricado jamás, y un tributo a sus 50 años como icono en el mundo del motor. El LS7 se identifica fácilmente al abrir el capó, y lo evidencian las cubiertas rojas del motor y las letras negras.

Un ejemplo claro de la tecnología de competición que emplea el LS7 son sus bielas de titanio, el cigüeñal de acero forjado, los pistones de cabeza plana en aluminio forjado, las culatas de aluminio con puertos mecanizados por CNC derivados de la competición y válvulas de admisión de titanio y válvulas de escape con el interior de sodio; así como las varillas de empuje y muelles de las válvulas de titanio. El motor goza también del procedimiento llamado "Deck-plate" en el proceso de fresado de los cilindros, un sistema que normalmente que va asociado a la fabricación de motores de competición y casi inaudito en la fabricación de motores de serie.

El LS7 tiene un sistema de lubricación de cárter seco diseñado para mantener el motor completamente lubricado durante las altas inercias en curva que el Corvette Z06 es capaz de experimentar. Un depósito montado en el compartimiento del motor libera aceite a presión constante en cuando la inercia en curva sobrepasa 1 g. En la parte posterior del motor LS7, hay un embrague monovolante y muy ligero de alta capacidad capaz de transmitir el par hasta el transeje manual de seis velocidades trasero con diferencial mejorado de deslizamiento limitado. Unos robustos palieres en semieje con juntas cardánicas más resistentes transmiten la potencia a las ruedas traseras.

Estructura de carrocería exclusiva y estilo eficaz y distintivo

El modelo Z06 tiene un estilo de carrocería con techo fijo exclusivo, con una estructura de la carrocería en aluminio para una óptima rigidez a la vez que mantiene la ligereza del vehículo. Los largueros del perímetro son hidroformados de una pieza y constan de componentes de fundición, estampados y extruidos que sustituyen a muchos componentes de acero soldados en los otros modelos Corvette. Ciertos elementos estructurales en materiales compuestos avanzados como los de fibra de carbono se utilizan en zonas claves de la estructura de aluminio.

El modelo Z06 conserva la batalla de 2.686 mm de otros modelos Corvette, pero circula con llantas, neumáticos, frenos y muelles y barras estabilizadoras completamente nuevos. Llantas en fundición de aluminio de 10 radios, de 9,5 x 18 pulgadas con neumáticos 275/35ZR18 en la parte delantera, y 12 x 19 pulgadas y neumáticos 325/30ZR19 en la parte trasera. Con la tecnología "run flat" de Goodyear Extended Mobility, esta combinación de ruedas y neumáticos es la mayor que ha montado nunca un Corvette. Así se deja suficiente espacio para los discos de frenos perforados delanteros de 355 mm con mordaza de seis pistones y discos de frenos perforados traseros de 340 mm con mordaza de cuatro pistones.

Un colector de aire frío en la parte delantera del capó y un extractor de aire colocado detrás de la rueda son características funcionales que ayudan a distinguir el Z06. También dispone de pasos de rueda traseros más anchos con aletas que cubren los neumáticos traseros, mientras que un deflector trasero aloja la tercera luz de freno central y proporciona suficiente fuerza para equilibrar el bifurcador delantero sin afectar negativamente a la resistencia aerodinámica. El coeficiente de resistencia aerodinámica del Z06 es de 0,31. Cuatro tubos de escape de acero inoxidable de un mayor diámetro son un distintivo visual de este modelo.

Las características del Z06 incluyen un sistema de sonido Bose con cambiador de seis CD en el salpicadero, volante regulable en altura, airbags laterales y un sistema de navegación GPS, junto con aire acondicionado de doble zona, filtro del aire en la cabina y sistema HUD (información proyectada en el parabrisas) con modo de trayectoria estándar y G-meter. Asientos calefactados con dos tonalidades de piel disponibles, logotipo de Z06 bordado y costuras de contraste, con refuerzos laterales para una mayor sujeción del conductor en las curvas. Se ha modificado el aislamiento acústico para reducir el peso y permitir una mayor información auditiva del propulsor.

###

Contactos:

Dick P. Braakhekke
Cadillac, Corvette and HUMMER Europe Relaciones Públicas
Teléfono: +31 (0) 346-258-627
Correo electrónico: dbraakhekke@cch-europe.com

Klaus-Peter Martin
GM Global Product Communications
Teléfono: +1-313-665-3168
E-mail klaus-peter.martin@gm.com

Dayna Hart
GM Global Product Communications
Phone: +1-313-667-0092
Correo electrónico: dayna.hart@gm.com