



Soldiers of Fortune

De bestuurder van de imposante GMC-Van moet zich als B.A. Baracus hebben gevoeld en het leek alsof ik een sigarenrokende Colonel Hannibal Smith op de passagiersstoel zag zitten. De onvervalst gorgelende Van groette uit herkenning toen ik hem met de Corvette tegemoet reed. "Die witte Corvette: daar gaat de Face-man!" Templeton - Face - Peck reed 25 jaar geleden ook in een Corvette. Weliswaar was het een C4 met een rode streep, maar laat je fantasie gaan en mijn Corvette is The Face-car en het figurerende busje dat om mij heen krioelt wordt als de GMC van B.A. Baracus. The A-Team een soortement van compleet, want Howling Mad Murdock vloog over ons heen in een door the Face-man geronselde helikopter. Ieder moment kon de schuifdeur open vliegen om gewersalvo's te laten volgen. Een weekend voelden we ons vrij als Soldiers of Fortune. Overlevende in Groningen Underground.



Motorkapinhoud

"There's no substitute for cubic inches." Deze levensles uit de Amerikaanse auto-industrie lijkt verpersoonlijkt in de Corvette. De motorkap herbergt een 6.2 liter motor met acht cilinders en zoveel motorinhoud neemt bij een traditioneel gebouwde motor veel plaats in beslag. Bijna de halve Corvette, als we het nader specificeren De rest van de auto wordt gevormd door een uitneembaar dak en iets van een kofferklep. Althans: als je het heel simpel zou stellen. Dat doen we vanzelfsprekend niet, want de Corvette is niet de eerste de beste



auto. Het is zelfs niet de eerste de beste sportwagen. Het is wellicht wel de beste Amerikaanse auto, want wát een monument maakt GM met de Corvette! Verbazing en bewondering zijn hier op zijn plaats.

Met respect en goed historisch besef valt dan de achterzijde op. Lopendebandwerk daar bij GM. Achterzijdes worden bij de vleet geproduceerd en simpelweg machinaal afgehakt: zo lijkt het echter. Wel herkenbaar als Corvette overigens. Een fantastisch iconisch ontwerp. De lange, bolle en licht naar beneden vallende motorkap, het targadak en de achterraut annex achterklep maken met die rechte



achterzijde en de vier ronde achterlichten de Corvette. Corvettes lijken met die herkenbaarheid en tradities wel de Amerikaanse 911's. Evolutie in plaats van revolutie. Ontwerpen worden verbeterd en technisch blijft men vasthouden aan dezelfde principes. Een lange motorkap met een ouderwetse V8 in plaats van een achter de achteras geplaatste zescilinderboxer.

Straaljagerpilot

Amerikaanse auto's staan niet bekend om hun fijnzinnige afwerking. Kieren die onbedoeld als pennenhouder kunnen worden gebruikt en een afvalbakje dat in gesloten toestand nog steeds snoepverpakking laat doorglimpen: dat werk. Maar om dit bekritisieren is veel te makkelijk bij een Corvette. Bovendien mag je al blij zijn dat het is zoals het nu is, want voorheen was er van het begrip 'afwerking' eigenlijk helemaal geen sprake. Tegenwoordig besteden ze tenminste nog wat aandacht aan het interieur daar in Kentucky, om daarmee de Europese plastic- en kierhatende smaak te voeden.



De Corvette-rijder focust zich veeleer op het magische Head-Up display - dat een heel arsenaal aan metertjes weergeeft - dan op de slappe luchtroostertjes. Snelheid en toerental worden weergegeven, maar ook het aantal G-krachten kunnen door het Head-Up display op de voorruit worden geprojecteerd. Stiekem is die straaljagerachtige projectie wel het vetste aan de 'Vette.

Verder zou je natuurlijk objectief de stoelen tot op het bot kunnen afkraken omdat ze niet bijzonder lekker zitten of omdat ze sterk tekort schieten bij snel bochtenwerk, maar tijdens het relaxte cruisen hangen ze daarentegen wel lekker. Dan rijdt de Corvette trouwens gewoon steady 1:14. Veel interessanter dan die stoelen is de snelheidsmeter die tot over de 300 loopt en bij topsnelheid te krap blijkt te zijn. Veel belangrijker dan het hopeloos verouderde en halsstarrige navigatiesysteem, is het gevoel dat je in de Corvette krijgt. De hooggeplaatste pook zit dichtbij en het stuur pakt goed aan. De enorm grove knoppen en de vloerbedekking-achtige bekleding van verschillende interieurpanelen verworden tot futiliteiten als je eenmaal rijdt. Dat de Corvette nog geen ton kost moet ergens vandaan komen en dat het interieur eigenlijk te cheap-ass voor woorden is, kan je bij een Corvette geen moment irriteren.



Geluidssensatie

Groningen is niet ver van de Duitse grens en de A31 is zondags om negen uur in de ochtend te verleidelijk om te weerstaan. De Corvette imponeerde met zijn onophoudende

acceleratievermogen en het gemak waarmee de V8 erop los hamert en de auto richting Emden leek te gooien verstomde ons. Boven de 250 gaat hij er in de vijfde versnelling vandoor alsof de C6 naar beneden valt en de 300 is zo gehaald. Dan schakel je over naar de zes en de laatste kilometers topsnelheid komen er bij. De Head-Up gaf 312 km/h aan.

DRIE-HONDERD-TWAALF kilometer per uur. Surrealistische snelheden die nog hoger zouden zijn als de luchtweerstand niet bestond. Want de zes van de Corvette is zo allemachtig lang dat elk leven er in die versnelling compleet uit is, maar de auto tijdens normale snelheden een benzineverbruik van slechts 7 liter op de 100 kilometer verschaft: hij draait bij 120 een lousy 1400 toeren. Het is echter net als bij het interieur: het interesseert je niet. 17 liter op de 100 kilometer is weliswaar duurder, maar zoveel leuker! De V8 hamert en beukt als een kolos en het gorgelende geluid verandert in een enorm gebulder. De acceleratie is onophoudelijk en het geluid is zo puur: er lijkt daadwerkelijk geen "substitute for cubic inches". De 570 Nm aan trekkracht staan altijd paraat en tot in de derde versnelling is wielspin geen enkel probleem: wat voor een gargantoeske T-Rex moet de ZR-1 zijn?



De hele geluidservaring is in de Corvette een attractie. De motor klinkt fantastisch, maar het geluid dat de versnellingsbak of de overbrenging maakt is minstens zo stoer. Je hoort de overgang van het eerste naar het tweede verzet en als je gas geeft voel je de aandrijf-as in het differentieel. Alles is soepel opgehangen omdat het anders de oerkrachten van de 437 pk niet aankan. Wat een orgie van techniekgeluiden en op de keper beschouwd is het daarom niet verwonderlijk dat GM weinig aandacht heeft geschonken aan de audio-installatie. "Nergens voor nodig", zullen die mannen in Kentucky wederom hebben gedacht. Evenmin hebben ze het nodig geacht even een uurtje na te denken over de bediening. Om toegang te krijgen tot de forse bagageruimte moet bijvoorbeeld de sleutel uit het contact zijn en om je de navigatieroute te wijzigen moet je de auto eerst stil zetten. Waarom bovendien die beschermrand onder de voorspoiler zit, is een volslagen raadsel. Zonder die beschermrand zou de voorspoiler verkeersdrempels niet raken, maar nu is het rijden in je woonwijk hordelopen.

In rechte lijn imponeert de Corvette met zijn stabiliteit en acceleratievermogen, maar tegenwoordig valt er ook in dynamisch opzicht bitter weinig op de Corvette aan te merken. De besturing is behoorlijk direct en heerlijk zwaar en de auto ligt geweldig op de weg. Laat je echter niet in de luren leggen door zijn wegligging, want als je iets teveel gas geeft dan breekt hij in het grensbereik zonder waarschuwing uit. Heb je dat onder de knie dan kun je heerlijk driften met romige rookwolken, maar alertheid is ten allen tijde gevraagd. In de regen kun je sowieso maar beter de tractiecontrole aan laten staan, want een beetje teveel gas en de Corvette slaat je genadeloos knock-out. Je kunt dan maar beter onder de 2000 toeren blijven. Dan rijdt de Corvette lekker rustig en heb je geen moment het gevoel met een sportwagen onderweg te zijn.



Nog geen Euroton

Je zou de Corvette kunnen laten staan omdat het interieur niet meer van deze tijd is of omdat de bediening voor Europeanen volstrekt ridicuul is. Je zou dan een 911 kunnen kopen omdat je daarmee zo'n messcherpe en professionele auto rijdt. Je kunt daarentegen ook alle onvolkomenheden beschouwen als karakter. Het is maar op welke manier je psyche de autokeuze beïnvloedt. Heb je die veerkracht om de narigheden als karakter te beschouwen, dan is de C6 de relaxte cruiser waarmee je met een gemiddeld verbruik van 1:12



de familie bezoekt. Een auto waarmee snelheden van boven de 250 eerder vanzelfsprekendheid dan uitzondering worden. Geniet van het eerlijke en heerlijke V8-gebulder, gegorgel en gehengst. Laat je bedwelmen door de fabelachtige prestaties en de fijne zware bediening. In je achterhoofd zal dan altijd rondspoken dat je nog geen ton hebt betaald voor dit afweergeschut.

Plus

- + Sensatie van acceleratie en V8-sound
- + Head-Up display is geniaal
- + Zonder moeite rustig en zuinig te rijden

Min

- Interieurkwaliteit
- Ondoorgroendelijke bediening
- Kan tricky zijn