



CHEVROLET 史上最强2015款 CORVETTE Z06 雪佛兰科尔维特Z06

通用汽车旗下雪佛兰品牌不久前宣布推出2015款科尔维特Z06，这是科尔维特品牌历史上迄今为止最具赛道表现力的车型。基于科尔维特Stingray的先进驱动科技，2015款科尔维特Z06的出色空气动力学设计把下压力提升至前所未有的强度，其搭载的全新增压引擎至少能产生466千瓦的输出功率，并配备了全新高性能8速自动变速箱，从而将科尔维特车型的卓越性能拉升到了全新的高度。

通用汽车北美公司总裁 Mark Reuss表示：“具备卓越性能、先进技术和前瞻设计的全新Z06足以媲美世界上最酷的超级跑车。这款车型充分整合了通用汽车在汽车工程领域的雄厚实力，提供两种世界级的变速箱选择，性能比肩超级跑车，却具备比其它超级跑车更好的燃油经济性。Z06配备的先进技术能让消费者更便利地充分享受愉悦的驾驶体验。”

不久前发布的2015款车型是首款配备增压引擎、自动变速箱及可拆卸车身顶盖的科尔维特Z06，可拆卸车身顶盖的实现得益于采用了更为坚固的铝制车身结构。其搭载的全新6.2升增压引擎的最低输出功率为466千瓦，并可选配7速手动变速箱或全新高性能8速自动变速箱（可通过换挡拨片实现手动换挡）。铝制车身结构源自科尔维特Stingray车型，未来还将应用到科尔维特C7.R赛车上。

新款科尔维特Z06配备赛道优化的Z07高性能套件，从而增加了下压力。米其林Pilot Super Sport Cup轮胎有效提升了抓地力，Brembo碳陶瓷刹车盘通过减轻重量来提升制动性和操控性。目前，该Z07高性能套件的开发测试仍在进行中，但它已屡次创造了胜过ZR1的科尔维特史上最快圈速纪录。

科尔维特首席工程总监Tadge Juechter表示：“科尔维特Z06是我们在科尔维特赛车和量产车之间实现技术共享的卓越实例。首先，我们将科尔维特C6.R赛车上汲取的经验应用到了全新科尔维特Stingray上；然后，基于科尔维特Stingray，我们又开发了Z06和C7.R，成功地将科尔维特车型的民用和竞赛性能推向极致。”

增压引擎的高效性能表现

2015款科尔维特Z06的核心是全新LT4 6.2升V8增压引擎，预计输出功率为或466千瓦，扭矩达到861牛·米。这款发动机沿用了科尔维特Stingray的三大先进动力技术组合，即燃油直喷、主动燃油管理和连续可变气门正时技术，以实现性能与燃油经济性的完美平衡。

这些先进技术结合高效多速变速箱、空气动力学设计以及轻量化车身结构，将新款Z06的燃油经济性提升到一个惊人的水平。

通用汽车小缸体发动机开发首席助理工程总监John Ryzdewski表示：“LT4增压引擎实现了科尔维特史上最为完美的性能和油耗之间的平衡。这是世界上为数不多的、整合了气缸启停技术的一款增压引擎，在高速路况下可在实现高效巡航的同时降低油耗，更能产生600马力以上的动力输出，以随时满足驾驶者对强劲性能的需要。”

为了确保Z06的质量和性能目标，这款LT4发动机采用了更高效、更紧凑的增压器。即便是在发动机缸盖底部安装了集成的增压器和中冷器，比起科尔维特Stingray的LT1发动机，LT4也仅仅只高了大约25毫米，但输出功率和扭矩却分别提升了近37%和40%。

相比科尔维特ZR1的LS9发动机上的增压器，这款全新的Eaton R1740 TVS1.7升增压器的转速范围更广，每分钟转速可在5,000至20,000之间。其回转轴更短，从而保证了更高的转速、更快的提速性能，以及更为强劲的前段推动力。同时，全新直排气的缸盖设计减少了气体湍流，降低进入发动机舱内的热能和高速气流，大大提高了效能。

通用汽车将在纽约Tonawanda和位于肯塔基州Bowling Green的全新高性能制造中心生产这款LT4发动机。

8速自动变速箱，无需等待

雪佛兰科尔维特Z06搭载的LT4增压引擎可选配带有主动转速匹配系统(Active Rev Match)的标准7速手动变速箱，或是一款全新开发的拨片式8L90 8速自动变速箱，在动力性能加强的同时可有效提高燃油效率。

Juechter表示：“有别于大多数超高性能车，科尔维特Z06提供了两种变速箱选择，可以让消费者选择更适合他们的驾驶方式。7速变速箱可确保驾驶者在操纵真正的三踏板手动变速箱的同时，享受其主动转速匹配系统(Active Rev Match)所带来的完美换挡体验。此外，全新8速自动变速箱保留了自动变速装置在舒适性和操控性方面的优势，并为赛道驾驶提供闪电般的换挡速度及手动操控体验。”

7速手动变速箱采用转速匹配技术，驾驶员在升档或降档时，只需通过操控方向盘上的拨片，便可选择开启或关闭该技术。此外，该系统匹配全新的双离合变速器，确保极致的性能表现以及更高的燃油效率。该变速箱可以通过方向盘换挡拨片实现全手动操控，以提供高性能的驾驶体验，同时借助其独有的控制算法获得换挡表现，可媲美许多超级跑车搭载的双离合或半自动变速器。此外，该变速箱的运转平顺性与平顺性也不亚于搭载扭矩转换器的自动变速系统。

事实上，8L90变速箱的控制系统以每秒160次的速度分析并执行换挡指令，并在油门完全释放状态下，以快

出保时捷911双离合变速器百分之八秒的速度执行升档操作。

“全新8L90 8速自动变速箱实现了完美的操纵灵活性，在不牺牲精度的情况下，提供堪比双离合变速器的性能表现，”8速自动变速箱研发的首席助理工程师Bill Goodrich强调，“该系统被誉为雪佛兰车型历史上搭载过的性能最强的自动变速装置。”

由四个齿轮组和五个离合器构成的创新组合方式，使通用汽车研发的8速自动变速系统具有与科尔维特Stingray配备的6速自动变速箱相同的尺寸，并通过大量使用铝、镁轻质材料，减重超过4公斤。同时，8L90变速箱采用了有助于降低摩擦的设计，与6速自动变速箱相比效能提高达5%。

这款8速自动变速箱计划在通用汽车位于美国俄亥俄州Toledo的变速器工厂进行生产。

极致下压力表现

新款科尔维特Z06的性能目标给设计团队提出了挑战，他们必须为其创造一个令人印象深刻的设计，同时又必须有助于提高性能。

“作为一款高性能车型，力求在各个方面做到精益求精，几乎每一处外观造型的改进都是为了进一步满足这台性能猛兽的功能性目标，”科尔维特设计总监Tom Peters表示，“外扩式轮眉搭配更大、更宽的车轮和轮胎设计，是为了保证车辆能够获得更强的抓地力。增大的通风孔可以为发动机、刹车系统、变速箱及差速器提供更多的冷却空气，以增强赛道驾驶性能。此外，更具侵略性的空气动力学套件所产生的下压力有助于强化其弯道抓地力和高速稳定性。”

设计优化并非从外壳开始，而是轮胎。科尔维特Z06选用尺寸加大的米其林轮胎（Z06使用米其林Pilot Super Sport轮胎，而Z07套件使用米其林Sport Cup 2轮胎），由此提供超强的抓地力，以达到其性能指标。与Stingray所配备的轮胎规格相比，其P285/30ZR19前轮与335/25ZR20后轮分别加宽了38.1毫米和50.8毫米。

Z06前后轮眉尺寸分别增加了56毫米和80毫米，以匹配更宽的轮胎面，加之独特的尾部造型，赋予其更加宽大、低矮的外形特点。Z06采用与Stingray相同的尾灯组，其尾灯进一步向车身两侧移动，间距扩大约76毫米。

轮胎安装于轻量铸铝合金轮毂之上，相比Stingray，其轮毂同样进行了加宽设计（前后规格分别为19 x 10英寸和20 x 12英寸）。开放式、超轻量级的轮毂设计使大尺寸Brembo刹车系统展露无遗，体现了该车型的设计美学。

为科尔维特Z06量身定制的空气

动力学外观设计可增加下压力，使轮胎在高速行驶时紧贴地面，更好地发挥尺寸加大的轮胎和制动系统所赋予的转弯及刹车时的良好抓地力。

新款科尔维特Z06外观设计同样有助于增强车型所需的制冷效果。例如，精心设计的前脸网状造型可以最大限度地地为增压中冷器的热交换器导入气流。与没有格栅的情况相比，网状格栅可以将更多的空气导入引擎室。

独特的格栅设计包括专门的制动冷却通风口以及加宽的底部格栅通风口，这些通风口起到空气扩散器的作用。格栅辅以更宽的引擎盖通风口，有助于排出发动机室内的热气并引导流经格栅的空气通过引擎盖排出以增强下压力，从而避免将空气挤压到车身底部而产生升力。

其它冷却设计包括加大的前挡泥板通风口以及采用独特进气叶片的后挡泥板。与Stingray相比，通过冷却管道为变速箱及差速器冷却装置输入的空气量可以增加50%以上。Z06尾部采用更大的通风口用来处理多余的气流。

其它改进的功能设计还包括标配的前后制动冷却管道装置，及在后翼子板开口前端安装的Z06家族式后管道。

与科尔维特Stingray不同，科尔维特Z06的内饰采用独特的配色方案，并提供以驾驶者为中心的座舱布局以及与众不同的平底方向盘。

Z06提供与Stingray相同的两种座椅选择：包括保障全方位驾驶舒适度的GT座椅及配有极性包裹性侧面衬垫的Competition Sport座椅，后者为赛道驾驶提供坚实的支撑力。两种座椅均采用镁制框架结构，与钢制结构相比，强度与硬度更高、重量更轻，为高性能驾驶提供进一步优化的支撑度。

Z06采用最先引入Stingray的内饰设计细节，以优化高性能驾驶体验，其中包括强化钢材制成的中控台乘客安全扶手，以及控制台边缘包裹的触感柔软的材料，为驾驶者在高负载转弯过程中提供有效支撑。

除了高效的支撑设计，科尔维特Z06内饰同样体现了品牌对设计细节及工艺质量的空前关注。所有车型内饰均由高档、柔软的材料完全包裹，根据配置水平不同，提供纳帕皮、铝、碳纤维及仿麂皮等材料选择。

成熟的赛道驾驶技术

2015款科尔维特Z06采用科尔维特Stingray车型上所搭载的尖端技术，包括策略性地运用了轻量化材料以及先进的驱动技术，并借助独特配置和调校，提高驾驶性能。

Juechter表示：“我们希望将第七代科尔维特的高性能变得更具亲民，



使驾驶者轻松体验其在扭矩输出、抓地力及下压力方面的极致表现。460马力的Stingray车型便是遵循这一理念，而预估功率达625马力的Z06的表现将更令人期待。”

科尔维特Z06的铝制车架计划在通用汽车位于美国肯塔基州博林格林地区的科尔维特装配厂首次投入生产。该车型与科尔维特Stingray采用相同的高强度轻量化车身结构，同时C7.R赛车也将继续沿用该结构。

得益于更为坚固的铝制车身结构设计，科尔维特Z06首次应用可拆卸的车身顶棚。与此前固定顶棚设计的车型相比，如将轻量化碳纤维顶棚卸去，车身结构刚性可提高20%；如保留顶棚，车身结构刚性可提高60%。

新款Z06保留了Stingray车型的SLA前后悬挂设计，并通过特殊调校获得更高的性能。Z06标配第三代电磁可调式悬挂控制(Magnetic Selective Ride Control)系统，驾驶者可通过标配的驾驶模式选择器(Driver Mode Selector)提高长途驾驶舒适度或最大限度地增强赛道性能。

驾驶模式选择器为Z06定制了与Stingray相同的多项功能，以适应多种驾驶环境，包括：

- 起步控制：适用于赛道模式下

的手动和自动换挡，以最大程度提升起步加速性能

- 主动控制系统(StabiliTrak电子车身稳定控制系统)：供赛道模式使用的“竞赛”设置，更适合赛道驾驶环境。驾驶者也可通过禁用该功能，实现完全自主操控

- 牵引力控制：气候模式可为恶劣天气环境下的驾驶设定相应的牵引力控制及引擎扭矩输出

- 性能化自动循迹系统：赛道模式下，提供五种特定的扭矩调低和制动干涉设置

- 电子限滑差速器：通过调整限滑比例，实现不同驾驶条件下转向反应与稳定性之间的平衡，同时确保运动及赛道模式下更加凌厉的驾驶性能

Z06标配的智能电子限滑差速器可以通过调节后轮间扭矩分配，以充分发挥性能优势，其液压驱动式离合器可实现离合器接合度的无限变化，并能在零点几秒的时间内完成由完全开放状态到全齿啮合的转换。针对扭矩转换的独特运算方式将车速、转向输入和油门位置等因素考虑在内，从而增强操纵感、操控平衡以及牵引力。

新款科尔维特Z06计划于2015年年初在美国上市，车型性能数据与价格将于量产前公布。