



Chevrolet Camaro V8

Überarbeiteter Pony Express

Das Chevy Pony geht leicht geliftet und neu abgestimmt auf Kundensuche. Eine runde Sache und mehr denn je eine interne Konkurrenz zur Corvette.

Spezifikationen

Karosserie: Sportcoupé, 2 Türen, 4 Sitze, Leergewicht ab 1.680 kg.

Motor: V8-Benzin; 6.162 ccm, Leistung: 333 kW (453 PS) bei 6.000/min, max. Drehmoment: 617 Nm bei 4.400/min. Vier Ventile pro Zylinder, zentrale Nockenwelle, VVT, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung.

Kraftübertragung: 6-Gang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, ESP, Sperrdifferenzial.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Querlenker, hinten Mehrlenkerachse, vorn und hinten Schraubenfedern, 4-Rad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit elektr. Servo, Tank: 72 l, Reifen vorn 245/40 ZR 20, hinten 275/35 ZR 20.

Dimensionen: Länge: 479 cm, Breite: 190 cm, Höhe: 135 cm, Radstand: 281 cm. Kofferraum: 320 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 293 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden. Verbrauch: Ø 12,8 l/100 km, im Test 11,8 l.

Fahrzeuglieferant: Cadillac Europe, 8152 Glattpark, www.cadillaceurope.com.

Verkaufspreis: Chevrolet Camaro 6,2 V8 ab CHF 53.490,- Camaro 2,0 T ab CHF 44.900,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.

Text und Bilder: Jürg Wick

Im Zuge der Massenmotorisierung in Europa wurden die einstmals beliebten Amerikaner als archaisch wahrgenommen, langlebig zwar und mit stabiler Substanz, aber technisch den Japanern und den Europäern hinterherhinkend.

Fahrdynamik, gefühlt wie eine Hängematte, Treibstoffkonsum wie eine Mondrakete, Bremsen wie ein Supertanker. Vorurteile, welche sich bis ins dritte Jahrtausend hinüberretten konnten, aber seit Jahren nicht mehr zutreffen. Jüngste Beweise dafür lieferten einige Cadillacs, die Corvette sowie verschiedene Mustang- und Grand-Cherokee-Modelle. Und der aufgefrischte Camaro setzt nun noch eins obendrauf. Wegen der weltweit geltenden CO₂-Normen gibt es dieses Pony nun auch als 2-Liter-Turbo mit 275 PS ab CHF 44.900,-. Gut genug, um auf dem Boulevard zu imponieren.

Der V8 bleibt Ansage

Aber die Ansage ist der V8-6,2-Liter mit 453 PS, der nicht bloss optisch, sondern vor allem mit dynamischen Qualitäten imponieren und den einen oder anderen Supersportwagen aus Europa in Verlegenheit bringen kann. Geblieben ist leider, dies vorneweg, die schiessschartenähnliche Aussicht nach allen Seiten, der Optik und dem amerikanischen Gigantismus geschuldet. Der Rest ist, zumindest aus der Perspektive von Sportfahrern, erste Sahne, und weil an den V8 ein manuelles 6-Gang-Getriebe statt der übertriebenen 7-Gang-Version aus der Corvette angeflanscht ist, kann der Camaro selbst die US-Ikone Corvette matchen. So lassen sich bei sehr ähnlichem Charakter runde CHF 30.000,- sparen, und man bekommt zudem zwei leidlich nutzbare Sitze im Fond; die Corvette ist bekanntlich ein sturer Zweisitzer. Der Camaro hat, wie in



Wegen des nur leicht gelifteten Erscheinungsbilds sehen Camaro-Beisitzer nicht alt aus.



Alte Schule auf dem Höhepunkt.



Handschalter macht Freude.



Auch die sekundären Informationen sind jetzt ohne Ablenkung abzulesen.

den guten alten Zeiten, nur einen richtigen Konkurrenten, und das ist der Mustang, und im Gegensatz zu früher stellen Chevrolet wie Ford wirklich kompetente Geräte zur Verfügung, welche Vergleiche mit weit teureren Sportwagen nicht scheuen müssen. Was sich nicht nur auf die Fahrleistungen beschränkt, sondern auch auf die dynamische Kompetenz bezieht. Und weil es die US-Sportler weiterhin wahlweise sowohl mit Handschaltung als auch mit Getriebeautomatik gibt, haben die Amerikaner den Europäern etwas Wesentliches voraus. Man kann nicht nur die bombastische Beschleunigung genießen, sondern das Beschleunigungserlebnis dank manueller Betätigung auch mitbestimmen und erleben. Letztlich Ansichtssache, aber erwähnenswert, weil es europäische Supersportwagen kaum mehr mit Handschaltung gibt.

Preisgünstig

Und ja, ein 453 PS starker Camaro ist nicht einmal halb so teuer wie ein Basis-Carrera mit 350 PS.

An dieser Stelle verweist man gern auf den Werterhalt, vergisst dabei aber gern die erheblich teureren Unterhaltskosten und

übersieht auch, dass Mustang und Camaro mittelfristig ebenfalls zu wertstabilen Investitionen reifen können.

Wir reden hier vom Chevy Pony, und das macht die Sache mit dem Kurvengrip eindrucklich, ohne lästiges Untersteuern. Negativ ist der frühe und vehemente Eingriff der ESP-Regelung, die man aber leicht erreichbar über den Schalter in der Mittelkonsole arbeitslos machen kann. Seitenneigung praktisch null, der Camaro folgt den Lenkbewegungen wunderbar präzise.

Man kann es kaum beschreiben, sondern muss es erleben. Auch wie der Steinzeit-OHV-Motor (eine zentrale Nockenwelle) am Gas hängt und sich turbolos hochdrehen lässt: ein Genuss, verbunden mit einem eher etwas zu aufdringlichen Sound. Quittiert dann mit einem Verbrauch von unter zehn Litern bei konstantem Autobahntempo, inklusive zwei oder drei Beschleunigungsorgien. Getrübt wird der Testverbrauch unserer Emanze innerorts wegen den rund 1,7 Tonnen Gewicht, welche nach einer Rotphase immer wieder gestemmt werden müssen. Im Zuge der CO₂-Gesetze werden die Amerikaner dies aber auch noch in den Griff kriegen. ■



Durchgängiger Laderaum; tauglich für lange Reisen.



Aussicht wie aus dem Bunker.