



Gute Verwindungssteifigkeit, auch offen fühlt sich das Auto an wie eine Burg.

Chevrolet Camaro V8 Convertible

Amerikanische Kernkompetenz

Endlich ist der neue Camaro auch als Cabrio verfügbar. Und eine Offenbarung.

Text und Bilder: Jürg Wick



Recarositze gegen Aufpreis, muss nicht sein.

Schon im Spätwinter konnten wir offen fahren, und ein Windschott brauchten wir dazu nicht. Der Camaro ist wie eine Burg gebaut und lässt bei oben stehenden Fenstern nur ein zartes Lüftchen herein. Dazu noch die – dreistufige – Sitzheizung sowie den Lenkradwärmer angemacht, und die Welt sieht selbst an trüben Tagen fröhlich aus. Puristisches Roadster-Feeling kommt zwar nicht auf, eher könnte man Offenfahren im Winter dekadent nennen. Oder man könnte es damit erklären, dass die Sicht aus dem geschlossenen Camaro grottenschlecht ist; an dieser Stelle wurde schon mehrmals darauf hingewiesen. Und weil die Silhouette des sportlichen Chevrolet-Coupés wirklich gelungen ist, dürfte sich daran so schnell nichts ändern. Störend sind neben den kleinen Seitenscheiben vor allem die dicken A-Pfosten. Diese bleiben beim Cabrio stehen, seitlich und nach hinten herrscht dafür uneingeschränkte Sicht.

Öffnen bis 50 km/h

Anders als im Mustang funktioniert das Dach vollständig elektrisch – also ohne händische Entriegelung –, und man darf die Gestänge bis zu 50 km/h mit Fahrtwind belasten. Als Nachteil resultiert daraus zusammengefasst ein grösserer Platzanspruch, der sich in einem reduzierten Kofferraum bemerkbar macht. Aber wen stört das schon? Niemand wird den engen Fond für die Ferienreise einer Jungmannschaft antun wollen. Umso unbefangener kann man ein bravouröses Fahrfeeling geniessen. Wir haben uns darüber bereits in *Country Style* September/2018 anlässlich der Coupé-Vorstellung (mit Handschaltung) ausgelassen und über den Mustang in *Country Style* Nr. 101/2019 Ähnliches geschrieben. Es sind die Amerikaner, die als Letzte weiterhin die reine Lehre des Sportwagens zelebrieren. Weder durch Allradantrieb noch durch Turbolader domestiziert und weiterhin mit Handschaltung erhältlich.



Spezifikationen

Karosserie: Cabriolet, 2 Türen, 4 Sitze, Leergewicht ab 1.769 kg.

Motor: V8-Benzin; 6.162 ccm, Leistung: 333 kW (453 PS) bei 5.700/min, max. Drehmoment 617 Nm bei 4.600/min. Zwei Ventile pro Zylinder, zentrale Nockenwelle, VVT, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung.

Kraftübertragung: 8-Gang-Automatik, Heckantrieb, ESP, Sperrdifferenzial.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Querlenker, hinten Mehrlenkerachse, vorn und hinten Schraubenfedern, Vierrad-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: 134 cm, Radstand: 281 cm. Kofferraum: 80–208 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in 4,6 Sekunden. Verbrauch: Ø 11,5 l/100 km, im Test 11,3 l.

Fahrzeuglieferant: Cadillac Europe, 8152 Glattpark/ ZH, www.cadillac-europe.com.

Verkaufspreis: Chevrolet Camaro Convertible 6,2 V8 AT ab CHF 63.955,-, Camaro Convertible MT ab CHF 61.455,-, Camaro Convertible 2,0T AT ab CHF 55.850,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.

Das Beste

Heckantrieb und hochdrehender Saugmotor; ein Fest für die Sinne. Untermalt vom einmaligen V8-Sound. Das Beste daran: Man kann mit dem 6,2 Liter grossen Benziner stundenlang bummeln oder, eleganter ausgedrückt, lässig cruisen. Der Camaro drückt nicht. Das Zweitbeste; Einmal mehr unterbietet ein Ami die Werkverbrauchsangaben und steht damit im Vergleich zu den Europäern quasi als Sauberauto da (siehe Spezifikationen).

Der altertümliche, aber effiziente OHV-Motor (zentrale Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder) ist mit einer Zylinderabschaltung versehen, die bei Teillast die Hälfte der acht Kolben nicht mit Benzin bedient.

Im Convertible gibt es keinerlei Abstriche gegenüber dem Coupé zu vermerken. Die meistens auftretenden Karosserieverwindungen mit Cabrios: Fehlanzeige. Und kein Zirpen oder Knarzen.

Dazu das Allerbeste: Einen unverlöteten amerikanischen Sportwagen gibt es für weniger

als zum halben Preis einer hochgezüchteten Ikone aus Stuttgart oder Gaydon. Gewisse Kreise werden dies eher als Peinlichkeit kassieren. Aber wenn bis in die Verarbeitung und in den Kurvengrip sowie beim Fahrspass alles stimmt und puncto Bedienung unkomplizierter funktioniert, wird man sich als Camaro-Fahrer ein Lächeln nicht verkneifen, wenn beim Aufbrüllen eines Zwölfzylinders alle Passanten betroffen wegschauen. Mittig ist ein Fahrmenüschieber installiert; bitte in belebten Regionen die Position „Tour“ halten, sonst schauen die Fussgänger auch beim Camaro weg. In den Stellungen „Sport“ und „Track“ bollert der Chevy erschütternd.

So ist zum Camaro V8 Convertible alles Wesentliche gesagt. Ausser dass dieser Handling-Star neuerdings auch als CO₂-freundlichere 2,0-Turbo-Variante mit 275 PS erhältlich ist. Runde 10.000 Franken günstiger, fahrleistungsmässig kein Stubenhocker. Sportwagen sind neuerdings eine absolute US-Kernkompetenz, aber halt nur mit dem charakterprägenden V8 richtig anmachend. ■



Oben: Tacho bis 330 km/h. Unten: Für Heranwachsende reicht der Fond.



Oben und unten: Das Dach öffnet blitzartig, Mechanismus funktioniert bis 50 km/h.



Oben: Mit versenktem Dach ist der Kofferraum arg limitiert. Unten: Der Camaro ist ein echter Kurvenkünstler.

