



Von 0 auf 100 km/h in unter 4 Sekunden.

Chevrolet Corvette Coupé Grand Sport

Zum Abbiegen auf die Rennstrecke

Über die mehr als bemerkenswert sportiven Eigenschaften der aktuellen Corvette haben wir an dieser Stelle schon berichtet. Der Grand Sport setzt noch etwas obendrauf, kann aber auch ganz lammfromm.

Text und Bilder: Jürg Wick

Spezifikationen

Karosserie: Sportcoupé, 2 Türen, 2 Sitze, Leergewicht ab 1.539 kg.

Motor: V8-Benzin; 6.162 ccm, Leistung: 343 kW (466 PS) bei 6.000/min, max. Drehmoment: 630 Nm bei 4.600/min. Zwei Ventile pro Zylinder, zentrale Nockenwelle, VVT, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung.

Kraftübertragung: 7-Gang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, ESP, Sperrdifferenzial.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn und hinten doppelte Querlenker, Schraubenfedern und Kurvenstabilisatoren, elektronisches Dämpfersystem Magnetic Ride; Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit elektr. Servo, Tank: 70 l, Reifen vorn: 285/30 ZR 19, hinten: 335/25 ZR 20.

Dimensionen: Länge: 451 cm, Breite: 197 cm, Höhe: 124 cm, Radstand: 271 cm. Kofferraum: 320 l.

Fahrlleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h. Von 0 auf 100 km/h in 3,9 Sekunden. Verbrauch: Ø 12,3 l/100 km, im Test 12,2 l.

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

Verkaufspreis: Chevrolet Corvette Grand Sport Coupé 6,2 V8 ab CHF 106.950,-, Cabrio ab CHF 112.070,-. Automatik (8 Stufen) + CHF 3.100,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.

Aber es gibt eben Leute, denen das Überdurchschnittliche nicht genügt.

Die Unterschiede

Grössere Räder, eine noch kräftigere Bremsanlage, spezielle Federn und Dämpfer, ein rundstreckentaugliches Trockensumpf-Schmierungs-system, das serienmässige Sperrdifferenzial sowie diverse Aerodynamikteile an der extrovertierten Karosserie machen die hauptsächlichen Unterschiede zur Corvette-Basis aus.



Der Grand Sport kostet runde CHF 10.000,- mehr als das Ausgangsprodukt. So lässt sich der Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,9 statt 4,3 Sekunden erreichen, ein Wimpernschlag, aber das spürt man, und zwar eindrücklich: Schliesslich beträgt der Zeitgewinn zehn Prozent. Kein Papierwert für den Stammtisch also, sondern erlebbar. Gleiches gilt für die Fahreigenschaften. Der Sting Ray hat die Insider bis nach Baden-Württemberg und in die Reggio Emilia mit seinem brillanten Handling überzeugt; anerkannt muss er sich hinter den Porsche und Ferrari nicht geschlagen geben. Als Grand Sport rückt die Corvette nun aber in die Gilde der Oberscharfen à la 911 GT3. Auch dies spürt man, zumindest auf der Rennstrecke. Für wohin abzubiegen der Grand Sport gedacht ist. Nicht zuletzt dank den Michelin-Performance-Reifen erreicht er Kurvengeschwindigkeiten, die von Nichtrennfahrern erst nach viel Training ausgelotet werden können, Alltagsautomobilisten bleibt der Trost grösserer Reserven.

Michelin-Sportbereifung

Vor nassen Strassen wird allerdings gewarnt, die Michelin Super-Sport scheuen diese wie der Teufel das Weihwasser. Ansonsten ist alles im grünen Bereich; wie der Sting Ray lässt sich auch der Grand Sport lammfromm bewegen,

man kann im sechsten Gang mit weniger als 1.000 Touren gondeln, und beim Beschleunigen nimmt der kolossale 6,2-Liter-V8 alter Schule mit zwei Ventilen pro Zylinder und zentraler Nockenwelle verzugsfrei Fahrt auf.

Von der automatischen Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb merkt man nichts. Erfreulich sind einige für Sportfahrer nicht unwesentliche Details wie das stehende Gaspedal für Spitze-Hacke-Virtuoson sowie das unverstylte Lenkrad; Hinweise dafür, dass man bei General Motors nicht nur im Engineering, sondern auch beim Fahren etwas von schnellen Autos versteht. Zur Disposition stehen, wie heutzutage üblich in diesen Sphären, mehrere Fahrmodi, wobei sich beim Wechsel jeweils nicht nur einige Parameter ändern, sondern auch das Display; nicht immer ganz logisch. Sobald man aus der Wohnzone herausgefahren ist, empfiehlt sich die Stellung „Sport“, dann kann man selbst ohne böses Angasen den einmaligen V8-Sound geniessen.

Coupé oder Cabrio

Bleibt nach den Fahrberichten über den Sting Ray als Cabrio mit manueller 7-Gang-Schaltung sowie mit 8-Stufen-Automatik der Nachtrag, dass das nun gefahrene Coupé über einen gut zugänglichen flachen Schauraum unter Glas verfügt, welcher die Corvette noch etwas alltagstauglicher macht als die Offenversion, weil man das Jackett oder den Aktenkoffer von innen nach hinten verstauen kann. Eine Sichtblende verhindert den Einblick in die Gepäckablage.

Zum letzten Mal – die Corvette ist übrigens so jung wie der Porsche 911 – sind wir eine aktuelle Corvette mit Frontmotor und Heckantrieb gefahren, unvergessliche Zeiten: Die Zukunft soll mittelmotorig sein. ■



Display ändert sich je nach Fahrmodus.



Ist und bleibt ein Prachtstück: 6,2-Liter-OHV-V8-Motor.



Gepäckraum unter Glas.



Bremsen mit pizzablechgrossen Scheiben.



Potenz sichtbar gemacht.