



## Chevrolet Camaro

### Zurück in der Zeit

Autotest | Früher war alles besser. Oder scheint es nur so? Ist das Gedächtnis selektiv und sind nur die schönen Erinnerungen hängen geblieben? Chevrolet führt jetzt einen neue Version des legendären Camaro ein. Der Charakter bleibt dem Original treu, doch die Technik und die Formgebung wurden an die heutige Zeit angepasst. Kann der Camaro das Gefühl von damals wieder zurückbringen?

Mitte des letzten Jahrhunderts hat sich Chevrolet dazu entschieden, seine Autos auf eine radikal andere Weise zu verkaufen. In den Anzeigen wurde nicht länger das Produkt verkauft, sondern ein Traum. Chevrolet sollte genau so amerikanisch sein wie Baseball, Hotdogs und Apfeltarte. Der Besitz eines Camaro wurde dargestellt als die absolute Erfüllung des amerikanischen Traumes.

Auch der neue Camaro ist vor allem als Stil-Ikone gedacht. Obwohl der Camaro weniger kostspieliger ist als eine Corvette, ist der Neuling größer und vor allem viel auffälliger. Der neue Camaro ist auffällig, politisch inkorrekt, falsch und gerade deshalb darauf sehr stolz. Während der Testfahrt haben Kinder dem Auto begeistert zugewunken. Erwachsene rümpften buchstäblich die Nase über das Auto, oder taten ihr bestes, um den Camaro - trotz des unverwechselbaren Motorlärms - zu ignorieren.

**"Der neue Camaro ist auffällig, politisch inkorrekt, falsch und gerade deshalb darauf sehr stolz."**



### Coupé

Die Reinkarnation des Camaro ist als Coupé und als Cabriolet lieferbar. In der Praxis gibt es einen großen Unterschied zwischen beiden Ausführungen: Das Coupé bietet sehr wenig Kopfraum. Wer größer ist als 1,80 Meter, muss den Fahrersitz fast in den Liegestand stellen, um ins Auto zu passen. Das ist bestimmt keine ideale Sitzposition, um ein Auto dieses Kalibers zu zähmen. Außerdem behindert der A-Pfosten aus dem

Liegend die Sicht nach draußen erheblich. Die Kopfstützen sind auch nicht für größere Europäer gemacht, was der Sicherheit nicht zugute kommt.

Der Camaro wird von alters her als Vier-Personen-Corvette präsentiert, doch das ist nicht mehr als ein Werbeslogan. Der Beinraum auf dem Rücksitz ist praktisch nicht vorhanden. Der Raum ist deswegen vor allem bequem für Gepäck, weil der Kofferraum so klein (und unzugänglich) ist, dass jedes bisschen extra davon willkommen ist.



Der Camaro Coupé ist überraschend leise. Sobald der Schlüssel umgedreht wird, hat der Startmotor spürbar Mühe, den 1.6 Liter Achtzylinder (aus der Corvette) in Bewegung zu bringen. Danach ist ein tiefes Brummen (die Entwickler haben versucht, das Geräusch des Pontiac GTO zu imitieren) und ein Stottern des Auspuffs zu hören, wenn auch nur bei geöffnetem Fenster. Wenn der Motor im Leerlauf ist, schüttelt sich das Auto leicht, als Zeichen dafür, dass unter der Motorhaube ein Monster zum Leben erweckt wurde.

Einmal unterwegs, gibt es bei geschlossenem Fenster wenig von der Kraftquelle zu hören. Das feinste Geräusch kommt dann vom hervorragenden Audiosystem von Boston Acoustics.



## Cabriolet

Der Camaro Convertible hat eine ganz andere Persönlichkeit. Sogar mit geschlossenem Dach sind alle Motorgeräusche deutlich hörbar. Mit geöffnetem Dach hört der Fahrer nicht nur das Auto, sondern spürt auch sehr stark die Mechanik und kann sie sogar riechen. Damit ist das Erlebnis intensiver. Außerdem ist das Problem mit dem beschränkten Kopfraum logisch gelöst.

Rechnen Sie aber damit, dass der Cabriolet wenig Komfort bietet. Bei Geschwindigkeiten oberhalb 80 km/h wird die Menge an Fahrtwind im Inneren ungemütlich, und es kann kaum noch ein Gespräch geführt werden. Die Abdeckung ist nur halb elektrisch bedienbar, und die Elektronik verrichtet ihre Arbeit ziemlich langsam.

## Automat oder Handschaltbar?

... doch das ist auch das einzige, was am Camaro langsam ist. Laut Tradition werden die Hinterräder angetrieben. Die Leistung ist abhängig von der gewählten Übertragung. Die Variante mit Automatikgetriebe liefert 405 PS / 556 Nm und hat einen unerwartet trägen Charakter.





Nur wenn das Gaspedal resolut bis zum Boden eingedrückt wird, bricht die Gewalt im Motor erst richtig los. Sobald der Fahrer auch nur ein bisschen wegträumt, ist die Chance groß, dass die Geschwindigkeit unbemerkt zurückgeht. Obwohl das Automatikgetriebe sich auch mit der Hand schalten lässt, ist es kaum möglich, mit dem Motor zu bremsen.

Die handgeschaltete Variante hat 432 PS / 569 Nm und bietet mehr Leistung mit mehr Drama. Der Camaro hat eine herrlich schwere Kupplung, die so brüsk arbeitet, dass es sich anfühlt, als ob er tausend PS verarbeiten könne.



Wenn das Gaspedal losgelassen wird, ertönen tiefe Geräusche aus dem Auspuff. Dann geht ein leichtes Prickeln durch den Körper mancher Fahrer! Sogar im Leerlauf ist das Geräusch imposanter und unruhiger.

Der Achtzylinder ist so kräftig, dass es in der Stadt egal

ist, welcher Gang gewählt wird. Lässt man jedoch das Monster Drehzahlen machen, dann fliegt der Camaro brüllend und schnaubend los. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 5,2 Sekunden. Aber erst oberhalb der 100 km/h bricht seine Kraft erst richtig los und man spürt, wie stark der Camaro ist. Es ist deswegen auch kein Wunder, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h begrenzt wurde.



Dinge wie ein Schaltindikator oder ein Stopp-/Start-System sind wie Fluchen in der Kirche: Der Camaro-Fahrer will keine Einmischung und möchte den Motor gerade an der Ampel brummen lassen.

Trotzdem gibt es eine Treibstoff sparende Maßnahme: Auf Höchstgeschwindigkeit können vier Zylinder vorübergehend ausgeschaltet werden (Ersparnis: 7,5 %). Trotzdem ist ein Verbrauch von 10 Liter pro 100 km nur einem samtene(n) Fuß realisierbar (und welcher echte Camaro-Fahrer hat sowas?) Rechnen Sie in der Praxis mit 20 l pro 100 km.

## Straßenlage

Zu der riesigen Motorleistung gehören genauso kräftige Bremsen, doch leider steckt im Bremspedal fast kein Gefühl. Trotz des hohen Gewichts fühlt sich der Camaro absolut nicht schwer an (aber groß).



Europäische und japanische Sportwagen lenken direkt, hängen kaum über und scheinen dank der vom Computer entworfenen Aerodynamik den Naturgesetzen in schnellen Kurven zu trotzen. Dem Camaro ist das alles egal, er fährt wie ein Amerikaner von altem Schrot und Korn, trotz des für Europa entwickelten Sportfahrgestells.

Obwohl das Auto direkt lenkt, taucht der Karosserie sofort in die Federung. Gerade das Cabriolet dreht sich so enorm, dass sich das ganze Auto in der Kurve zu biegen scheint. Deswegen ist es auch kinderleicht, mit einem leichten Druck auf das Gaspedal das Hinterteil einen Schritt zur Seite machen zu lassen.

In schnellen Kurven kommt die Griffigkeit hauptsächlich von den Reifen (Pirelli 275/40ZR20) und weniger vom Fahrgestell. Schnelles Fahren mit dem Camaro bedeutet vor allem, Kurven vorher richtig einzuschätzen und dann in einer idealen Linie zu lenken. Dann beißt sich auch dieser Amerikaner fest entschlossen im Asphalt fest und die Party ist komplett.

## Fazit

War früher alles besser? Ist es wirklich so schön, in der Zeit zurückzugehen? Chevrolet meint ja, und bringt eine moderne Interpretation des Camaro auf den Markt. Die Formgebung ist eine gelungene Evolution des alten Entwurfs. Die Technik darunter ist modern.

Rein objektiv betrachtet ist der Camaro trotzdem nicht empfehlenswert. Neben den bereits genannten Nachteilen rasselt der Testwagen, es gibt kein Navigationssystem, die Frontscheibe beschlägt, sobald die Klimaanlage abgeschaltet wird, die Kunststoffpaneele sind so sanft, dass es scheint, als ob sie aus recycelten McDonalds-Behältern hergestellt worden seien, der Passagier kann sich die Füße am heißen Auspuff unter der rechten Tür verbrennen und der Fahrer wird ständig durch diverses warnendes Piepsen und andere Warnsignale genervt.

Doch dem gegenüber steht buchstäblich und bildlich ein sehr großes "Plus": der Camaro ist radikal anders als europäische und japanische Sportwagen. Beim Camaro geht es nicht um maximale Leistung, sondern um maximales Präsentieren. Nur wenn es um Spannung und Sensation geht, schlägt der Camaro die Konkurrenz immer noch. ■



## Technische Daten

### Chevrolet Camaro Coupe

#### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	484 x 192 x 136 cm
Radstand	285 cm
Leergewicht	1.769 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	n.b.
Gepäckraum	384 l
Reifen	245/45ZR20

#### Motor und Leistung



Motorinhalt	6162 cc
Zylinder / Ventile	8/2
Max. Leistung	432 PS @ 5900 U/min
Drehmoment	569 Nm @ 4600 U/min
Antrieb	Hinterräder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	5,2 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	250 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	14,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	20,9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	10,2 l / 100 km
CO2 Ausstoß	329 gr. / km

#### Preis

Preis	€ 38.990
Grundpreis	€ 38.990