

Fahrbericht Chevrolet Corvette Stingray Convertible: Krümelmonster

Von Jeff Jablansky

Am Memorial-Day-Wochenende, dem Feiertag der Gefallenen, scheint es an der Zeit, eine freundliche Geste zu erwidern und ein Stück Menschlichkeit in die Welt zu tragen. Eine örtliche Pfadfindertruppe hatte am Rande einer Durchgangsstraße in Connecticut einen Stand aufgebaut, um Reisende gratis mit Kaffee und Gebäck zu versorgen. Der selbstlose Plan: Ich würde mit einem Corvette Stingray Cabriolet auftauchen und den Pfadfindern die Ehre verschaffen, zu den ersten zu gehören, die dieses bemerkenswerte Auto im Einsatz erleben. Mein peinlich berührter Beifahrer bezweifelt, dass sich jemand dafür interessiert.

Doch kaum erreichen wir das Zelt mit den Keksen und stellen den Motor ab, als bereits ein Vater auf uns zustürzt und ein Bild mit Auto und Sohn erbittet. Als nächstes erkundigt sich ein Motorradfahrer nach Preisen und Leistungsdaten. Dann taucht der "Freund eines Freundes eines Freundes" des größten Corvette-Veredlers im Lande auf. Und schließlich der Truppführer der Pfadfinder, der über die Abwechslung so erfreut ist, dass er uns förmlich beknet, doch nun auch etwas Backwerk zu verzehren.

Sehr gerne. Für mich bitte mit Streuseln.

Vermutlich haben viele Verkehrsteilnehmer das Corvette Cabriolet während unserer Ausfahrt zum ersten Mal gesehen, ganz sicher aber nicht zum letzten Mal. Der Sportwagen genießt noch immer größte Aufmerksamkeit. Seine kantigen Linien und ausgeprägten Falze, die Vier-Rohr-Auspuffanlage, die gewaltigen Räder und der charakteristische Schwung der Gürtellinie sind unübersehbar. Der Stil ähnelt dem geschlossenen Coupé, aber an Stelle des Schräghecks mit großer Klappe tritt hier ein flacher Kofferraumdeckel, unter dem das dreilagige Stoffverdeck in weniger als 25 Sekunden verschwindet. Kein Zweifel - auch das Cabrio ist eine echte Corvette.

Dies gilt auch für das charakteristische Interieur, das jenem des Coupés entspricht. Stets dabei sind variabel konfigurierbare Digitalinstrumente, perfekt passende Sitze - und ein etwas konfusees Layout der Mittelkonsole. Das gut funktionierende Infotainment- und Navigationssystem gibt es gegen Aufpreis.

Das hinterradgetriebene Cabriolet ist mit dem gleichen 6,2-Liter-V8 ausgerüstet wie das Coupé. Der leistet 466 PS und ist wahlweise an ein Sieben-Gang-Schaltgetriebe oder eine Sechs-Gang-Automatik gekoppelt. Nächstes Jahr folgt die Hochleistungsvariante Z06 mit 659 PS, und später soll es noch stärkere Ableitungen geben. So unglaublich es bei Beschleunigungswerten von 0 auf 100 km/h in knapp über 4 Sekunden ist - dieses Auto dürfte die langsamste Corvette der siebten Modellgeneration bleiben.

Wir bevorzugen das Schaltgetriebe gegenüber der Automatik: Der automatische Zwischengasstoß beim Ziehen am Schaltpaddel einer Automatik kann einem per Spitze-Hacke-Technik sauber ausgeführtem Schaltvorgang niemals das Wasser reichen. Bei der Corvette macht das manuelle Schalten besonders viel Freude: Die Sieben-Gang-Box arbeitet präzise, die Kupplung operiert angenehm leichtgängig.

Der Charakter des Antriebs lässt sich übrigens beträchtlich verändern - vom komfortablen "Eco"-Modus, in dem die Corvette über Zylinderabschaltung verfügt, bis hin zum zornigen Modus "Track", der für die Rennstrecke definiert ist. Die Kraft wird in jedem Fall locker, aber eben mit unterschiedlichem Nachdruck, aus dem Ärmel geschüttelt. Lässiges Dahingleiten entspricht dem Charakter der Corvette ebenso wie brutales Beschleunigen und Durchschalten der Gänge. Im extremen "Track"-Modus wird der sportliche Klang leider durch dröhnende Frequenzen überlagert; die glückliche Mitte dürfte beim "Sport"-Modus liegen. Übrigens gibt es auch noch einen "Weather"-Modus, dessen Zweck sich nicht unmittelbar erschließt.

Die Karosserie dieses zweisitzigen Cabriolets ist ungewöhnlich verwindungssteif, das Handling und Einlenkverhalten ausgesprochen sportlich. Ein kleines Auto ist die Corvette übrigens nicht, die Leichtfüßigkeit etwa eines Porsche Boxster geht ihm ab. Dafür ist dieses Cabriolet in Anbetracht seiner Qualitäten ausgesprochen preiswert: Der Grundpreis liegt bei 72 990 Euro, und dafür ist die Corvette nahezu komplett ausgestattet. Der nochmals bessere Sportwagen ist allerdings das Coupé: Es kostet 3000 Euro weniger, ist um 50 Kilogramm leichter und kommt serienmäßig mit einem herausnehmbaren Targa-Dach, das ebenfalls reichlich Frischluft in den Innenraum lässt.

Auch für einen Besuch mit dem Coupé hätten wir vermutlich Kekse bekommen.
(ampnet/jj)

Datenblatt Chevrolet Corvette Cabriolet

Länge x Breite x Höhe (m): 4,49 x 1,88 x 1,24

Motor: 8-Zylinder-Benziner, Frontmotor, 6162 ccm

Leistung: 343 kW / 466 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 630 Nm bei 4600 U/min

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm) auf 100 km: 12,2 Liter

CO₂-Emissionen: 283 g/km

Energieeffizienzklasse: G

Höchstgeschwindigkeit: 282 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 4,2 Sek.

Leergewicht: 1589 kg

Preis: 72 990 Euro

Bilder zum Artikel



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.



Chevrolet Corvette Stingray Convertible.
