

---

## Fahrbericht Chevrolet Camaro V8 6,2L – Gespart wird vorher

Von Jens Riedel, cen

101,32 Euro pro PS ruft General Motors für den Chevrolet Camaro 6,2L auf. Angesichts von 112,54 Euro oder 149,10 Euro beispielsweise für einen Mitsubishi Space Star oder einen Kia Picanto darf das als Super-Sonderpreis gelten, schließlich gibt es nicht nur 453 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 290 km/h, sondern auch echte V8-Performance – und eine Automobillikone obendrein.

Der Camaro der sechsten Generation steht hierzulande im Schatten des nochmals günstigeren Ford Mustang, des derzeit erfolgreichsten Sportwagens der Welt. Er verdankt seine Existenz in Europa der Entscheidung, nach dem Marktrückzug von Chevrolet gemeinsam mit der Corvette als Performance-Modell bei Cadillac-Händlern Unterschlupf zu finden. Im optischen Vergleich wirkt der Camaro auf jeden Fall brachialer als das Wildpferd von Ford. Das extrem kleine Fensterband in der Kunststoffkarosserie wirkt beinahe wie die Sehschlitze eines Panzers. Mehr als Schlitze sind auch die extrem schmalen Frontscheinwerfer und der Kühlergrill nicht.

Der Camaro sieht nicht nur aggressiver aus als sein Kontrahent, sondern fährt sich auch so. Und das liegt nicht nur an der deutlich höheren Endgeschwindigkeit (Ford regelt den Mustang GT bei 250 km/h). Der von der Corvette übernommene Motor leistet über 30 PS mehr, hat 1,2 Liter mehr Hubraum, und das ganze Auto spricht in allen Bereichen eine Spur spontaner an. So liebt es der eine etwas gepflegter, der andere etwas wilder.

Natürlich lebt auch der Camaro vor allem von seinem Motor. Das dumpfe V8-Blubbern und -Grollen gehört bei ihm zum guten Ton und zum besonderen Reiz (mit dem auch der Mustang nicht geizt). Längst gehören natürlich auch bei den Amerikanern diverse Fahrmodi zum Wesen eines echten Sportwagens. Der Fahrer kann zwischen „Tour“, „Sport“, „Schnee/Eis“ und „Rennstrecke“ wählen. Motorsound (Leise, Tour, Sport, Rennstrecke) und Lenkung lassen sich unabhängig vom eingestellten Fahrprogramm in unterschiedlichen Stärken einstellen. Gleiches gilt für das Fahrwerk. Die Settings sind mal mehr, mal weniger stark unterscheidbar. Aber egal, für welches Set-up sich der Fahrer entscheidet, auch der Tour-Modus zügelt das Temperament des Camaro nur marginal und ist allemal Respekt einflößend und Effekt heischend. Die bis zu 617 Newtonmeter Drehmoment pressen die Passagiere beim Beschleunigen stets in die Sitze. Da flackern beim Beschleunigen auch gerne schon einmal die Leuchten für die Stabilitäts- und die Traktionskontrolle auf. Der souveräne V8 verliert erst in höheren Geschwindigkeitsbereichen jenseits der 220 km/h ein wenig die Manieren und wechselt in mechanisch etwas ruppigere Gefilde.

Im Vier-Zylinder-Betrieb der unbemerkt arbeitenden Zylinderabschaltung bewegt sich der Chevrolet nur recht selten. Warum der 6,2-Liter-Motor auch beim Ampelstopp nicht auf die Hälfte seiner Zylinder verzichtet, bleibt schleierhaft. Und auch der Zahl für den Momentanverbrauch ist nicht immer zu trauen. Sie bleibt beim kraftvollen Beschleunigen stets bei 39,9 Litern einfach stehen. Der Tempomat reagiert beim Drosseln via Wippschalter ein wenig phlegmatisch – der Camaro will halt spurten und nicht schleichen. Für flotten Vorwärtsdrang ist die Acht-Gang-Automatik (2000 Euro Aufpreis) gut abgestimmt, nach manuellem Eingreifen via Schaltwippen juckt es nur höchst selten in den Fingern. Die sind ansonsten am relativ klein gehaltenen und unten abgeflachten

---

Sportlenkrad bestens aufgehoben.

Zwischen den beiden klassisch analogen Instrumenten für Drehzahl und Geschwindigkeit finden sich vier digitale Rundanzeigen für Öldruck, Öltemperatur, Tankinhalt und Batteriespannung. Das unterschiedlich konfigurierbare Head-up-Display gibt neben Tempo und Kurbelwellenumdrehungen auf Wunsch auch die Querbeschleunigungskräfte an. Nicht ganz so zuverlässig erweist sich der Warner für den toten Winkel, der bei uns hin und wieder ohne ersichtlichen Grund im Außenspiegel aufleuchtete. Dafür reagiert die Verkehrszeichenerkennung umso zuverlässiger und vor allem sehr schnell.

Ungewöhnlich sind die unten statt oben in der Mittelkonsole positionierten Lüftungsdüsen. Ihre Chromringe sehen nicht nur hübsch aus, sondern sind auch praktisch: Sie dienen gleichzeitig zur Temperaturregelung. Well done and very nice! Unter dem Touchscreen befindet sich eine Armada von einem Dutzend Tasten. Die Armablage in der Tür ist ergonomisch perfekt auf den Fahrer abgestimmt. Gleiches gilt für die nur auf ihn zugeschnittene Mittelarmlehne, unter der sich aber nach wie vor die übliche Ablage befindet. Eine induktive Ladeschale für das Smartphone findet sich hinten vor den Rücksitzen, die man aber keinem Mitfahrer zumuten möchte – nein, kann. Dafür ist der Kofferraum bis auf den recht schmalen Ausschnitt durchaus geräumig genug für den Alltag. Erstaunlich auch: Der beleuchtete Getränkehalter taugt sogar für 0,75-Liter-Flaschen. Apropos Beleuchtung. Das an vielen Stellen platzierte Ambientelicht lässt sich in 24 Farbtönen aufrufen.

Natürlich können auch die Amerikaner nicht zaubern. Wo Chevrolet gespart hat, lässt sich zwar nicht am Lenkrad oder am Wählhebel fühlen, wohl aber am Armaturenbrett und an Teilen der Türverkleidung. Dort regiert zur Hälfte harter Kunststoff. Die Freude am Umgang mit der US-Sportskanone und Ikone kann das aber in keinsten Weise trüben. Und auch der Stopp an der Tankstelle lässt einen kalt, wenn es trotz Zylinderabschaltung heiß, 13 Liter (oder auch 16 Liter) auf 100 Kilometer. Denn das darf einen der Camaro schon wert sein. Geld gespart hat man ja vorher – bei der Anschaffung. (ampnet/jri)

Daten Chevrolet Camaro V8 6,2L 8AT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,78 x 1,89 x 1,35

Radstand (m): 2,81

Motor: V8-Benziner, 6162 ccm, Direkteinspritzung, Zylinderabschaltung

Leistung: 333 kW / 453 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 617 Nm bei 4600 U/min)

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,1 Liter/100 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 252 g/km (Euro 6b)

Effizienzklasse: G

Leergewicht / Zuladung: 1659 kg/ 461 kg

Wendekreis: 11,7 m

Bereifung: 245/40 ZR20 (vorne), 275/35 ZR20 (hinten)

Basispreis: 47 900 Euro (mit Schaltgetriebe: 45 900 €)

---

## Bilder zum Artikel



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

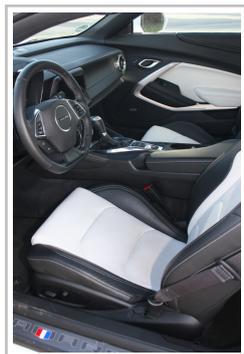
---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro.

Foto: Auto-Medienportal.Net