
Fahrbericht Chevrolet Corvette Stingray: Betörendes Donnern

Von Jens Riedel, cen

Chevrolet hat sich vom europäischen Markt zurückgezogen. Mit dieser Entscheidung stärkte der Mutterkonzern General Motors seiner deutschen Tochter Opel den Rücken. Zwei Ikonen ließ die US-Marke dennoch zurück: die Corvette und den Camaro. Beide Performance-Modelle, wie Chevrolet sie nennt, werden offiziell über die Cadillac-Händler vertrieben. Während der Camaro auch heute noch als Schnäppchen gilt, muss für die Corvette Stingray gut das Doppelte hingelegt werden. Dennoch dürfen auch 79 500 Euro angesichts des Gebotenen als günstige Offerte gewertet werden.

Keine Frage, die Corvette weckt bei Autofans in aller Welt Emotionen. Da sind der aus der Modellhistorie genährte Nimbus, die Form, die hohe Leistung – und das rockige Lied des Motors. Hier steckt zwar auch ein Achtzylinder unter der Haube, aber der Chevrolet schenkt sich das typische Blubbern und Brummeln, sondern donnert stattdessen aus seinem Auspuffquartett. Dieser betörende Sound sucht nach wie vor Seinesgleichen. Selbst wenn man als Zuschauer in Le Mans mit geschlossenen Augen die Armada der Rennsportwagen und Prototypen an sich vorbeiziehen lässt – eine Corvette hört man aus all den anderen Fahrzeugen fehlerfrei heraus. Nachteil der charakteristischen Akustik: Auf längeren und einigermaßen flotten Autobahnetappen kann das Gedröhne im Innentraum auf Dauer schon ein wenig nerven.

Während andere Sportwagen gern mit ihrer Front Ehrfurcht erheischen, trägt die Corvette ihr eigentliches Gesicht hinten. Die vier mittig platzierten Endrohre wirken wie scharfe Zähne, die beiden Doppelrückleuchten sehen den Hintermann mit scharfem Raubtierblick an und dazwischen fungiert in der Mitte – gewissermaßen als Nase im hinteren Gesicht – das Markenemblem.

Doch weg von den Gefühlen, hin zu den Fakten. Unser Testwagen war mit der schwächeren der beiden Leistungsstufen des 6,2-Liter-V8-Motors bestückt. Schwächer heißt in diesem Fall immer noch: 343 kW / 466 PS bei 6000 Umdrehungen in der Minute und 630 Newtonmeter Drehmoment bei 4600 Touren. Das reicht allemal für brachialen Antritt und brutalen Vorschub. In 4,2 Sekunden geht es unter kundigen Händen und Füßen aus dem Stand bis auf Tempo 100, die Topspeed wird mit 292 km/h angegeben.

Gleich fünf Fahrprogramme stehen dem Corvette-Bändiger zur Auswahl. „Eco“ zügelt dank Zylinderabschaltung, die sich für einen Wimpernschlag im Gasfuß bemerkbar macht, ein wenig den Durst, „Weather“ und „Tour“ stehen für die etwas komfortablere Seite der amerikanischen Ikone, „Sport“ und „Track“ für ihre ungezügelten Gene. Je nach Einstellung variiert die Cockpitanzeige und bietet gleich drei unterschiedlich gestaltete und platzierte Drehzahlmesser. Selbst im Head-up-Display lassen sich diesbezüglich zwei verschiedene Darstellungen wählen.

Ungeachtet der Spielereien gibt es an der Performance an sich, wie schon angedeutet, wenig auszusetzen. Kunststoff, Karbon, Magnesium und Aluminium halten das Gewicht des knapp 4,50 Meter langen und 1,24 Meter niedrigen Zweisitzers in respektablen Grenzen. Sitze, Lenkung und Schaltung sowie die ideale Gewichtsverteilung von 50 zu 50 – alles wird dem dynamischen Anspruch auch auf der Straße gerecht. Seine Seele spielt der Stingray vor allem in den Gängen zwei bis vier aus, die sich per Schaltwippen bei Bedarf noch etwas schneller einlegen lassen. Ab 3000 Umdrehungen wird es laut, ab 5500

Touren infernalisches. Auf der anderen Seite legt die Corvette aber auch bereits knapp über Standgas und unterhalb von 1000 Umdrehungen pro Minute (U/min) spürbar und ohne Murren.

Oben herum ist das Sieben-Gang-Getriebe eher etwas zu lang übersetzt und bremst den Fahrspaß etwas ein, wenn man nicht aufpasst. Im letzten Gang stehen gerade bei 150 km/h gerade einmal 2000 Touren auf dem Display. Der halbrunde analoge Tachometer ist links in die Ecke verbannt und spielt nur eine Nebenrolle, da zum einen das Zentraldisplay in großen Ziffern den Wert ebenfalls anzeigt, und zum anderen ist da ja auch noch das Head-up-Display.

Das Interieur amerikanischer Autos konnte Europäer Jahre lang nicht wirklich überzeugen. Doch diese Zeiten sind vorbei. Der C7 (so die offizielle Baureihenbezeichnung) umfängt Fahrer und Beifahrer mit Leder, Karbonapplikationen und Alcantara wohin das Auge schaut. Lediglich der Prallknopf am Lenkrad erinnert noch ein wenig an die alten Zeiten und fällt stilistisch und haptisch unangenehm auf. Die Türen öffnen elektrisch, und auch wenn es nicht so aussieht, zwei, drei Getränkeboxen passen durchaus in den flachen Kofferraum – vorausgesetzt man lässt das Targadach on top.

Eine Frage muss sich nicht zuletzt auf Grund seiner Heimat natürlich auch der Stachelrochen (Stingray) gefallen lassen: Was schluckt der denn? Angegeben ist der Leistungsträger mit einem Norm-Durchschnittsverbrauch von 12,3 Litern. Wir können feststellen: Das ist keineswegs ein Fantasiewert.

Daten Chevrolet Corvette Stingray C7

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,49 x 1,87 x 1,24

Radstand (m): 2,71

Motor: 6,2-Liter-V8

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

Max. Drehmoment: 630 Nm bei 4600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 292 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 12,3 Liter

CO₂-Emissionen: 282 g/km

Effizienzklasse: G (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1539 kg / k.A.

Kofferraumvolumen: 287 Liter

Preis: 79 500 Euro

Bilder zum Artikel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Jens Riedel



Chevrolet Corvette Stingray.

Foto: Axel F. Busse