

---

## Fahrbericht Chevrolet Camaro 2.0 L Cabrio: Die Hälfte reicht

Von Jens Riedel, cen

Nach wie vor üben die so genannten und längst erwachsen gewordenen Pony-Cars auf viele Autofans eine ungebrochene Faszination aus. Sie blicken auf eine lange Tradition zurück und erfreuen heute nicht zuletzt auch durch ihr Festhalten an bulligen V8-Motoren. Analog zu Ford mit einer 2,3-Liter-Maschine offeriert auch Chevrolet alternativ einen Vierzylinder, genau wie den Mustang gibt es auch den Camaro als Cabrio. Was ist von dieser Kombination zu halten?

Vier Zylinder? Freunde großvolumiger US-Motoren rümpfen da gleich die Nase. Doch 275 PS und 400 Newtonmeter Drehmoment sind zumindest in der Alten Welt durchaus eine Ansage. Zunächst einmal ändert der kleinere Motor ja nichts am Aussehen des Camaro. Mit seinem massiven Karosseriekörper und dem sehr schmalen Fensterband erregt er in seiner Umgebung auch mit der Hälfte der Zylinder äußerlich dieselbe Aufmerksamkeit wie die großvolumige Ausgabe.

Im Interieur empfangen den Fahrer zwei schnörkellos gestylte analoge Rundinstrumente zwischen die sich vier Digitalanzeigen (unter anderem für den Druck des Turboladers) zwängen. Die Seitenwangen der Sportsitze nehmen den Körper hervorragend in die Zange. Die Bedienelemente inklusive der Menüführung des WLAN-fähigen Infotainmentsystems sind so gut wie selbsterklärend, die Ambientebeleuchtung (auch in den Cupholdern) ist vielfach einstellbar. Pfiffig ist die Temperaturregelung über die Chromringe der mächtigen Lüftungsdüsen. Trotz einiger Kunstleder-Intarsien dominiert Hartplastik im Innenraum, was aber irgendwie zum Charakter des Camaro und zum Pony-Car-Anspruch passt und fällt auch dank einiger üppiger Aluakzente kaum negativ auffällt.

Die serienmäßige Acht-Gang-Automatik schaltet äußerst sanft und ist gut abgestimmt. Ein Verlangen über den Schalter in der Mittelkonsole oder die Schaltwippen hinter dem Lenkrad einzugreifen, kommt da gar nicht erst auf. Die Lenkung arbeitet erfreulich direkt und präzise. Mit „T“ wie Touring und „S“ wie Sport sowie „S/I“ – nein, nicht Sport individual – für Schnee und Eis stehen drei Fahrmodi. Die Fahrerunterstützung beschränkt sich darüber hinaus auf den Tempomat, den Toter-Winkel-Warner und die Rückfahrkamera. Letztere ist nicht nur wegen des üppigen und bespoilerten Hecks ein Segen, sondern vor allem wegen der bei geschlossenem Verdeck so gut wie nicht vorhanden Sicht nach schräg und ganz hinten.

Akustisch muss sich der 2,0-Liter-Camaro natürlich dem V8-Small-Block beugen. Sportlicher Sound lässt sich dem Vierzylinder allenfalls beim Kickdown entlocken. Der kleine Motor des großen Autos hängt ansonsten aber gut am Gas. Das gilt vor allem für den S-Modus, der die Gänge naturgemäß länger ausfährt. Hier hätte man sich allerdings noch eine kleine künstliche Klangspritze gewünscht, denn es bleibt bei eher verhaltenen Äußerungen am Auspuffende. Am straffen Fahrwerk gibt es nichts auszusetzen. Der Hecktriebler zieht auch bei höheren Geschwindigkeiten brav seine Bahn, denn der Chevrolet ist keine amerikanische Sänfte, sondern ohne übertriebene Härte seinem Sportwagenanspruch verpflichtet. Und wer es drauf anlegt, soll auch mit dem 2,0-Liter-Aggregat immerhin in etwas über sechs Sekunden von null auf 100 km/h sprinten können.

Bis Tempo 150 lässt sich bei entsprechender Witterung durchaus offen fahren. Dank des wuchtigen Aufbaus und der tiefen Sitze sind Fahrer und Beifahrer recht gut vor Wind

geschützt, denn die Fensterunterkante reicht bei Normalwüchsigen über die Schulter. Bis Autobahnrichtgeschwindigkeit sind die leichten Luftverwirbelungen (zumindest im heißen Sommer des Jahres 2018) eher angenehm als lästig. Nur gelegentlich taucht der Wunsch nach einem Windschott auf. Dass sich die Sonnenblenden am Fensterrahmen nicht gen Fahrtwind nach oben klappen lassen, ist bei einem Cabrio hingegen ein wenig eigenartig. Ebenfalls nicht überzeugen kann die zwar dreistufige, aber doch recht schwache Sitzventilation.

In geschlossenem Zustand erweist sich das Verdeck auch bei höheren Geschwindigkeiten als ausreichend gedämmt. Es lässt sich auch während der Fahrt bis Tempo 50 öffnen und schließen. Das dauert jeweils rund 20 Sekunden. Untergebracht ist das Dach in einem Extrafach zwischen den Rücksitzen und dem Kofferraumdeckel. Entsprechend knapp geschnitten ist das Gepäckabteil, das sich bei geschlossenem Camaro im Bedarfsfall aber durch umklappen der kleinen Trennwand erweitern lässt. Platz für Transportgüter findet sich außerdem auf den beiden Rücksitzen, denn wegen des so gut wie nicht vorhandenen Fußraums kann dort niemand ernsthaft unterkommen. Kopfstützen finden sich da ohnehin gar nicht erst.

Echteres US-Feeling verströmt natürlich der V8, aber die Hälfte an Zylindern reicht zumindest beim Cabrio allemal, denn das ist ohnehin eher zum Cruisen gemacht und gedacht. 10 bis 10,5 Liter Kraftstoffverbrauch je 100 Kilometer sollten dennoch einkalkuliert werden, wobei durchaus auf der Autobahn Teilverbräuche von um die neun Liter zu erreichen sind.

Der Camaro gilt bekanntermaßen einigermaßen als Schnäppchen. Das trifft leider nicht mehr ganz uneingeschränkt auf das Cabrio zu. 3800 Euro Aufpreis sind es gegenüber dem geschlossenen Modell bei gleicher Ausstattung und 5790 Euro gegenüber dem Basismodell. Da ist dann sogar der prestigeträchtigere V8 als Coupé mit Schaltgetriebe 390 Euro günstiger. (ampnet/jri)

#### Daten Chevrolet Camaro 2.0 L Cabrio

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,90 (o. Sp.) x 1,35  
Radstand (m): 2,81  
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung  
Leistung: 202 kW / 275 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 3000–4000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,1 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter/100 km  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 184 g/km (Euro 6b)  
Leergewicht / Zuladung: 1734 kg / 376 kg  
Wendekreis: 11,7 m  
Bereifung: 245/40 R 20  
Preis: 50 490 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net

---



Chevrolet Camaro Turbo 2,0 L Cabrio: Die drei Nationalfarben stehen für die US-Herkunft.

Foto: Auto-Medienportal.Net