

Corvette C6 Coupé

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (321 kW / 437 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Die Corvette gibt es seit über 50 Jahren, jetzt in der sechsten Generation. Immer mit imposanter Erscheinung, immer mit Kunststoff-Karosserie und immer mit einem voluminösen Achtzylinder. Auch die aktuelle Version ist ein Hingucker, hat einen bullenstarken 6,2-Liter-Motor und zudem erstaunlich gute (sportliche) Fahreigenschaften. Die Fahrleistungen sind sehr gut und der Verbrauch liegt für die Klasse erstaunlich günstig - moderate Fahrweise vorausgesetzt. Die Verarbeitung des Interieurs ist mittlerweile besser geworden, im Detail liegt sie aber noch nicht auf dem Niveau europäischer Konkurrenz. Die Sicherheit entspricht mit ESP und einem soliden Airbag-Paket dem Stand der Technik. Insgesamt ein hochkarätiger Sportwagen mit abnehmbarem Dach-Mittelteil, der enormen Fahrspaß und hohe Aufmerksamkeit garantiert. Der Preis: 65.290 **Karosserievarianten:** Cabriolet. **Konkurrenten:** Audi R8, Dodge Viper, Porsche 911, Lamborghini Gallardo, Nissan GT-R.

- + **verwindungssteife Karosserie**
- + **herausnehmbares Dach-Mittelteil**
- + **gute Ausstattung**
- + **sehr starker Achtzylinder**
- + **sportlich-sichere Straßenlage**
- + **kann sparsam gefahren werden**
- **kleine, nachgiebige Sitze**
- **verliert schnell an Wert**
- **teuer im Unterhalt**
- **wenig Werkstätten**



Karosserie/Kofferraum

Note 3,2

Verarbeitung

Note: 2,7

Der Wagen ist serienmäßig mit Runflat-Reifen ausgerüstet. Mit diesen kann bei Druckverlust noch einige Kilometer weitergefahren werden. Ein richtiges Reserverad gibt es aber nicht.

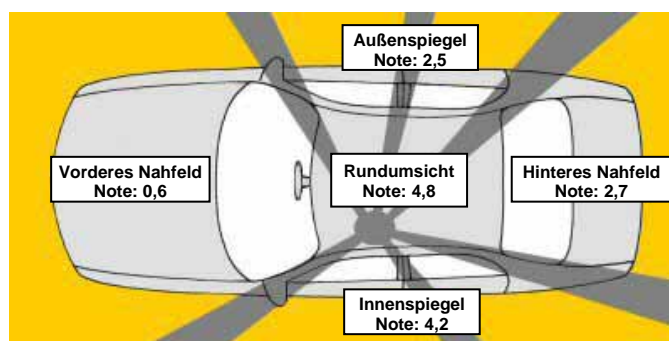
- + Finish und Verarbeitung der Kunststoffkarosserie machen einen tadellosen Eindruck. Die Spaltabstände sind zwar relativ groß, aber überwiegend gleichmäßig. Das Coupé besitzt ein herausnehmbares Dach-Mittelteil und wirkt offen fast wie ein Cabriolet. Das herausgenommene Dach kann im Kofferraum sicher verstaut werden. Mit wie auch ohne Dach ist die Karosserie steif und schüttelt nicht. Im Innenraum hat sich der Qualitätseindruck verbessert. Die Kunststoffe sind recht ordentlich eingepasst, die Materialien fühlen sich überwiegend hochwertig an. Besonders auffällig ist das lederbezogene Armaturenbrett mit eingesticktem Corvette-Schriftzug. Der Unterboden ist besonders glattflächig.

Sicht

Note: 3,2

- + Die Sicht auf Hindernisse vorn ist gut, die üppigen Abmessungen des Sportwagens lassen sich allerdings nur erahnen. Xenon-Scheinwerfer sind Serie, ebenso beheizbare Außenspiegel und ein automatisch abblendender Innenspiegel, der allerdings sehr klein ausfällt.

- Die Übersicht nach hinten ist schlecht, beim rückwärts Einparken kann man leicht das anschließend parkende Auto übersehen. Akustische Einparksensoren, die hier helfen könnten, gibt es nicht. Die Xenonscheinwerfer sind zwar Serie, leuchten aber nicht besonders weit. Die Helligkeit des Fernlichts ist vergleichsweise schwach.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,8

Der Zustieg ist recht beschwerlich, besonders bei seitlich beengtem Parken und dann wenig öffnenden Türen. Zusätzlich störend

wirkt die sehr schräge, weit nach hinten gezogene Frontscheibe. Eine Fernbedienung für Türen und Kofferraumdeckel ist vorhanden, allerdings verwechselt man die Tasten zu leicht. Von innen dienen kleine runde Knöpfe zum elektrischen Entriegeln der Türen. Auf der Beifahrerseite muss zuvor ein weiterer Kipptaster betätigt werden - etwas ungewohnt zu Beginn.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,2

- + Mit 305 l ist der Kofferraum für einen zweisitzigen Sportwagen vergleichsweise groß.



Natürlich ist der Kofferraum der Corvette kein Raumwunder, mit den gebotenen 305 l Volumen kann man sich aber gut arrangieren.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 4,2

- + Die Form des Kofferraums ist zweckmäßig. Der Laderaum fällt zwar sehr flach aus, so dass es bereits bei Mineralwasser-Kisten knapp werden kann. Dennoch ist er sehr breit und dadurch gut nutzbar. Eine flexible, schwarze Textil-Abdeckung schützt das Transportgut vor der Sonne bzw. vor ungewollten Blicken.
- Das Gepäck muss beim Ein- und Ausladen über die sehr hohe Bordwand gehoben werden.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,4

- + Für kleine Gepäckstücke ist ein Netz vorhanden, außerdem befinden sich im Kofferraumboden zwei Ablagen.
- Ansonsten ist der Kofferraum nicht variabel.

Innenraum

Note 2,6

Bedienung

Note: 1,5

- + Die wichtigsten Schalter sind griffgerecht angeordnet und funktionell, man kommt mit der Corvette schnell zurecht. Gestartet wird ohne Schlüssel, den muss man nur bei sich führen. Zum Abstellen muss der Rückwärtsgang eingelegt werden, sonst schimpft die Corvette mit einem dreimaligen Hupton. Lenkrad (höhen- und längseinstellbar) und Schalthebel liegen gut zur Hand. Die vielen Instrumente befinden sich optimal im Blickfeld und sind klar gestaltet. Sehr angenehm ist das Head-up-Display, das Geschwindigkeit und Motordrehzahl auf die Windschutzscheibe projiziert und dafür

sorgt, dass der Fahrer die Augen nicht mehr zu den Instrumenten abwenden muss. Interessantes, wenn auch in der Praxis eher unwichtiges Feature: Im Head-up-Display kann die Querbeschleunigung abgelesen werden. Natürlich lassen sich Außenspiegel, Fenster und Sitze (ohne Lehnen) elektrisch betätigen. Der Innen Spiegel blendet selbsttätig ab. Alle nur erdenklichen Anzeigen informieren über Fahr- und Betriebszustände; auch ein Bordcomputer ist vorhanden. Die serienmäßige Audioanlage hat zwar keinen guten Empfang, aber ein hochwertiges Bose-Lautsprechersystem.

- Schalter für Nebenfunktionen sind zum Teil verstreut angeordnet, auch ist die Bedeutung nicht immer ganz klar. Es gibt nur wenig Ablagen, das Handschuhfach ist zu klein.



Im Cockpit wird auf überflüssigen Technik-Schnick-Schnack verzichtet, die Verarbeitungsqualität ist für ein US-Fahrzeug überraschend gut.

Raumangebot vorne*

Note: 3,4

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen (größere Fahrer würden sich den Sitz gern tiefer stellen). Das Raumgefühl ist nicht gerade großzügig, weil man mit dem Kopf wenig Abstand zur schrägen Frontscheibe hat.

Komfort

Note 2,7

Federung

Note: 2,3

- + Mit dem optional erhältlichen "Magnetic Ride Control" lässt sich die Dämpfung mit einem Schalter komfortabel oder sportlich einstellen. Aber auch ohne dieses Zubehör bietet das Fahrwerk genügend Komfort, obwohl es ziemlich straff ausgelegt ist. Der Wagen liegt ruhig auf der Straße, nur wenn die Erhebungen der Straße gröber sind, kommt es vor, dass die Karosserie etwas stärker ausfedert. Angenehm: keine erkennbare Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 3,2

- + Die Sitze lassen sich individuell einstellen, die Insassen sitzen entspannt.
- Die Sitze sind klein und nachgiebig, bieten wenig Halt. In tiefster Position ist kaum noch Federung vorhanden, weil der Fahrer mit der dünnen Sitzfläche quasi auf dem harten Fahrzeugboden sitzt.

Auf den Lederbezügen schwitzt man bei sommerlichem Wetter arg. Die Lehnen lassen sich ohne Entriegeln nach vorne klappen, sie sind nicht arretiert.



Die Sitze sind eine Achillesferse der Corvette und können weder beim Seitenhalt noch beim Komfort überzeugen.

Innengeräusch **Note: 3,8**

Das Fahrgeräusch ist bis Tempo 130 durchschnittlich, bei höherer Geschwindigkeit stören Windgeräusche. Auch das Motorgeräusch ist nicht zu überhören, bei einem Fahrzeug dieser Art würde man es aber eher als Genuss bezeichnen.

Heizung, Lüftung **Note: 2,2**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Der große Motor sorgt bei niedrigen Temperaturen für ordentlich Warmluft. Bereits nach kurzer Zeit ist der Innenraum angenehm erwärmt. Eine Zweizonen-Klimaautomatik ist Serie, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer unabhängig einstellen.
- Der Mitteltunnel heizt sich während der Fahrt besonders auf der Beifahrerseite stark auf. Bei entferntem Dachteil herrscht ordentlich Zugluft im Innenraum, wenn man schneller fährt. Daher ist das eher etwas für's Cruisen durch die Stadt oder gemütliche Überlandfahrten.

Heizungsansprechen 14 min.
Note 2,5

Maximale Heizleistung Note 3,2

Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 1,2**

Fahrleistungen* **Note: 0,6**

- + Die Fahrleistungen sind eine Klasse für sich. Der hubraumgroße Motor legt sich mit seinen 437 PS und maximal 575 Nm Drehmoment bereits unter 1000 Umdrehungen kräftig ins Zeug. Fulminant ist die Beschleunigung, wenn er ausgedreht wird.

Laufkultur **Note: 1,0**

- + Acht Zylinder sind ein Garant für vibrationsarmen Motorlauf.

Schaltung **Note: 2,7**

Die Gangschaltung ist präzise, Einlegen des fünften und sechsten Ganges erfordert aber einen gewissen Kraftaufwand. Ein Automatikgetriebe ist gegen Aufpreis zu haben.

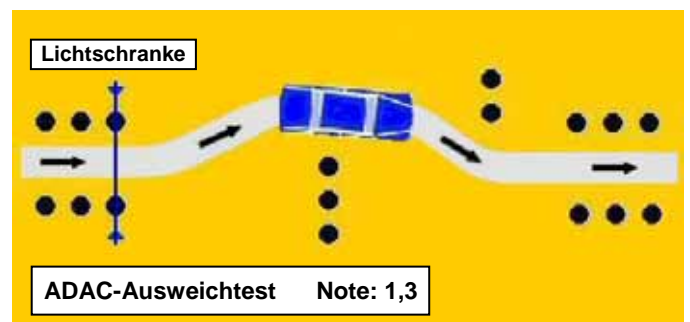
Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Das Sechsgang-Getriebe ist lang ausgelegt - für drehzahlschonendes und spritsparendes Fahren. Bei 100 km/h dreht der Motor gerade mit 1000 und bei 160 km/h mit 2000 Umdrehungen. Die 300 km/h-Grenze wird bereits im fünften Gang erreicht. Die lange Auslegung ist wegen des enormen Durchzugsvermögens des Motors nicht störend.

Fahreigenschaften **Note 1,6**

Fahrstabilität **Note: 1,1**

- + Die Corvette ist sehr richtungsstabil, selbst bei hohem Tempo. Zusammen mit der strammen, stark zentrierenden Lenkung hat man ein enorm sicheres Fahrgefühl. In Grenzsituationen, z. B. wenn bei hohem Autobahntempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das elektronische Stabilitäts-System korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Es lässt sich auch in einen sportlichen Modus schalten, in dem durchaus kräftige Drifts möglich sind, ehe das System eingreift. Bereits diese Betriebsart erfordert jedoch ein erhebliches Fahrkönnen. Bei starkem Beschleunigen ist die Traktionskontrolle manchmal etwas überfordert und die Antriebsräder drehen durch. Ein Kontrollsystem informiert über den aktuellen Reifenluftdruck. Den ADAC-Ausweichtest meistert die Corvette problemlos, fast schon spielerisch. Es tritt keinerlei Übersteuern auf. Sehr spurtreu folgt der Sportwagen dem Parcours. Beim Zurücklenken in die Ausfahrgasse kann ein minimales Schieben über die Vorderräder bemerkt werden.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten **Note: 1,3**

- + Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd, das kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Dennoch muss der Fahrer besonders auf weniger griffigem Untergrund mit dem Gaspedal behutsam umgehen, da bei zu viel Gas das Heck leicht ausbricht.

In gewissem Rahmen hilft das elektronische Stabilitäts-Programm, dem Schleudern entgegen zu wirken.

Lenkung* **Note: 2,4**

Der Wendekreis ist mit 12,6 m für diese Klasse durchschnittlich, erfordert aber z.B. auf engen Parkplätzen häufigeres Rangieren.

- + Die Lenkung spricht gut an, ist zielgenau und vermittelt guten Fahrbahnkontakt. Sie ist nicht besonders leichtgängig, dafür aber ziemlich direkt ausgelegt. In Kurven stellt sie stark zurück und bei schneller Autobahnfahrt muss das Lenkrad gut festgehalten werden, da der Wagen sehr nervös ist und gerne Spurrillen nachfährt.

Bremse **Note: 1,7**

- + Der Bremsweg ist kurz, er beträgt 38 m. Die Bremse ist mit großen, innenbelüfteten und gelochten Scheiben vorne und hinten ausreichend dimensioniert und daher standfest. Sie zeigt ein recht gutes Ansprechverhalten und lässt sich fein dosieren.

Sicherheit **Note 2,8**

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,5**

- + Die Corvette ist mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet; damit werden die Mindestanforderungen an die aktive Sicherheit erfüllt. Mit den Run-Flat-Reifen wird die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren, auf ein Minimum reduziert. Informationen bezüglich Geschwindigkeit und Drehzahl werden im Sichtbereich des Fahrers durch das Head-up-Display in die Windschutzscheibe projiziert. So muss man nicht mehr den Blick von der Fahrbahn nehmen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

Head-Up-Display

In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



Passive Sicherheit - Insassen **Note: 3,3**

Die Corvette ist mit Front- und Seitenairbags ausgestattet; Kopfairbags sind nicht erhältlich. Die in die Sitze integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von etwa 1,70 m. Die Insassen werden akustisch an das Anlegen des Gurtes erinnert.

- Die Entriegelung der Türen funktioniert elektrisch, es gibt keine stabilen Türgriffe. So können die Türen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind, möglicherweise nicht sofort geöffnet werden.

Kindersicherheit **Note: 1,8**

Isofix-Befestigungspunkte gibt es nicht, dafür einen Ankerhaken für die Top-Tether-Befestigung hinter dem Beifahrersitz.

- + Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so können auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Bei richtiger Sitzeinstellung (weit hinten und oben) sind der Gurt lang und das Gurtschloss kurz genug, um konventionelle Kindersitze lagestabil zu befestigen.

Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden.

Verbrauch/Umwelt **Note 2,5**

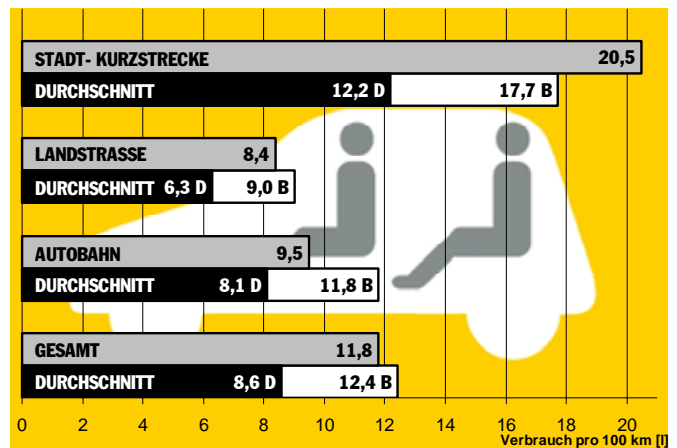
Verbrauch* **Note: 3,6**

Der Verbrauch der Corvette hält sich in Anbetracht des enormen Hubraums von über sechs Litern und einer Leistung von 437 PS im Rahmen. Außerorts ist der Wagen mit 8,4 l/100 km recht sparsam zu bewegen und auf der Autobahn kann man gegen 9,5 l/100 km auch nichts sagen. Im Schnitt ist die Corvette mit 11,8 l/100 km zu fahren. Das gilt selbstverständlich für eine ruhige Fahrweise. Nutzt man das Leistungspotenzial des Sportwagens aus, schnellt der Verbrauch über 20 Liter.

- Innerorts ist der Verbrauch sehr hoch, 20,5 Liter Super auf 100 km sind viel zu viel.

Abgas **Note: 1,4**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	6162 ccm
Leistung	321 kW (437 PS)
bei	5900 U/min
Maximales Drehmoment	575 Nm
bei	4600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	RF245/40R18ZR
Reifengröße (Testwagen)	285/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,7 m/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	300 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	2,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	20,5/8,4/9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	316 g/km/ 273 g/km
Innengeräusch 130 km/h	73 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4435 mm/1844 mm/1244 mm
Leergewicht/Zuladung	1505 kg/240 kg
Kofferraumvolumen	360 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	68 l
Reichweite	575 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	k.A.
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	k.A.
Monatliche Fixkosten	k.A.
Monatlicher Wertverlust	k.A.
Monatliche Gesamtkosten	k.A.
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	n.b.
Grundpreis	65.290 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	3600 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite	Serie
Airbag, Seite, Kopf	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2310 Euro°
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Lackierung Metallic	810 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach (Targa-Dach)	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum	3,2
Verarbeitung	2,7
Sicht	3,2
Ein-/Ausstieg	3,8
Kofferraum-Volumen*	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,2
Kofferraum-Variabilität	4,4
Innenraum	2,6
Bedienung	1,5
Raumangebot vorne*	3,4
Raumangebot hinten*	0,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,7
Federung	2,3
Sitze	3,2
Innengeräusch	3,8
Heizung, Lüftung	2,2
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	0,6
Laufkultur	1,0
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,4
Bremse	1,7
Sicherheit	2,8
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,5
Verbrauch*	3,6
Abgas	1,4

Die Wirtschaftlichkeitsdaten liegen im Augenblick noch nicht vollständig vor.

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2008