



Chevrolet Camaro Cabriolet 6.2 V8

Zweitüriges Cabriolet der oberen Mittelklasse (318 kW/432 PS)

Viel Leistung für kleines Geld - auf den ersten Blick scheint das Chevrolet Camaro Cabrio ein echtes Schnäppchen in seinem Leistungssegment zu sein. Wo sonst gibt es ein Cabrio mit brachialen 432 PS für 45.000 Euro? Dass man nicht allein nach dem Anschaffungspreis gehen kann, zeigt der Camaro aber bei genauer Betrachtung: Extrem hohe Kraftstoffkosten, teurer Reifenersatz und horrend Fixkosten für Steuer und Versicherung lassen die effektiven Kosten nach oben schnellen. Nicht nur deshalb ist der Camaro allenfalls als Spaßauto zu empfehlen. Mit offenem Verdeck genussvoll dem V8-Klang lauschen und entspannt cruisen bereitet richtiges Vergnügen. Bei Bedarf schiebt der Chevy kräftig an, zeigt aber keine besonderen fahrdynamischen Talente - kein Wunder bei knapp zwei Tonnen Leergewicht. Insgesamt gibt es außer dem Spaßfaktor kaum Positives zu berichten. Die Verarbeitung entspricht nicht dem Klassenstandard, der Fahrkomfort hält sich in Grenzen und die Alltagstauglichkeit ist aufgrund der geringen Platzverhältnisse stark eingeschränkt. Ein Stadtverbrauch von knapp 20 l/100 km ist zudem nicht mehr zeitgemäß (Durchschnittsverbrauch: 11,7 l/100 km). So bleiben am Ende die bullige Optik und die Faszination eines 6,2 l großen V8-Motors. Für Enthusiasten kann das Grund genug sein, 45.000 Euro zu investieren. **Karosserievarianten:** Coupé. **Konkurrenten:** Ford Mustang.

+ bärenstarker V8-Motor, für die Leistungsklasse günstiger Preis

- schlechte Verarbeitung, lauter Innenraum, schlechte Alltagstauglichkeit, sehr hoher Verbrauch, enorme Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

3,3 AUTOTEST

5,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,0 Familie

4,3 Stadtverkehr

3,4 Senioren

2,8 Langstrecke

4,5 Transport

2,0 Fahrspaß

4,2 Preis/Leistung

4,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,4

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Camaro kann nicht überzeugen. Für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse ist die Qualitätsanmutung enttäuschend. Die Karosserie weißt unschöne Schweißnähte auf, die Spaltmaße verlaufen ungleichmäßig und die lackierten Kunststoffteile weisen gegenüber den Blechteilen ein Farbunterschied auf. Im Innenraum dominiert ein Mix aus Leder und Hartplastik. Die hochwertig wirkenden Ledersitze sowie mit Leder überzogenen Applikationen am Armaturenbrett gefallen auf den ersten Blick, doch schaut man genauer hin, merkt man auch hier die einfache Verarbeitung. Das Armaturenbrett besteht größtenteils aus hartem und billig wirkendem Kunststoff, welches auch nicht perfekt verarbeitet ist, unschöne Kanten aufweist und auf schlechten Straßen zum Knarzen neigt. Das Cabrio zeigt sich insgesamt recht verwindungssteif und schüttelt auch auf schlechten Straßen nicht. Das Stoffverdeck wirkt insgesamt zufriedenstellend verarbeitet, ist aber kaum isoliert. Der Verdeckmechanismus funktioniert nicht besonders komfortabel. Zuerst muss das Verdeck manuell entriegelt werden, dann lässt sich das Verdeck elektrisch öffnen. Das dauert aber relativ lange (ca. 14 s). Zum Schließen des Verdecks benötigt man rund 17 s. Bei offenem Verdeck muss zusätzlich ein Persenning angebracht werden, was sich sehr kompliziert und zeitaufwendig gestaltet. Zusätzlich muss man dafür aus dem Fahrzeug aussteigen. Die Türschweller sind zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt und verkratzen dank Schwellerschutzeleisten nicht so schnell.

– Der Unterboden ist stark zerklüftet und selbst im Bereich des Motorraums unverkleidet. Es gibt kein Windschott, welches Zugluft von den Insassen fernhält. Schnellere Fahrten als Landstraßentempo werden dadurch schnell zugig und unangenehm. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert und muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden. Der Tankeinfüllstutzen ist ungünstig gestaltet, wodurch das Fahrzeug auch versehentlich mit Diesel anstatt Benzin betankt werden kann. Weder die Stoßfänger noch die Türen sind mit Schutzleisten gegen leichte Rempler geschützt.

4,0

Alltagstauglichkeit

Das Cabrio besitzt keine besonders gute Alltagstauglichkeit. Es gibt zwar vier Sitzplätze, doch die Fondsitze eignen sich trotz der üppigen Abmessungen der Karosserie aufgrund der beengten Platzverhältnisse lediglich als Notsitze. Obwohl der Camaro einen 72 l Kraftstofftank besitzt, sind aufgrund des hohen Verbrauchs Reichweiten von allenfalls 615 km möglich. Die zulässige Zuladung liegt bei mageren 390 kg.

– Das bei einem Cabrio weder auf dem Dach Lasten transportiert werden dürfen, noch ein Anhänger gezogen werden darf versteht sich von selbst, schränkt aber die Alltagstauglichkeit weiter ein. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, welches sich schnell als unbrauchbar erweisen kann. Bordwerkzeug und einen Wagenheber sucht man vergebens.

3,6

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Chevrolet Camaro nur ausreichend ab. Aufgrund der tiefen Sitzposition hat man einen schlechten Überblick auf das Verkehrsgeschehen, die Rundumsicht fällt bei geschlossenem Verdeck sehr schlecht aus und durch die kleine Heckscheibe sieht man weder im Innenspiegel besonders viel, noch lassen sich Hindernisse hinter dem Fahrzeug erkennen.



Bei geschlossenem Verdeck wird die Sicht durch breite Dachsäulen und der schmalen Heckscheibe stark eingeschränkt.

⊕ Die großen Außenspiegel geben ein gutes Bild des rückwärtigen Verkehrs wieder, besitzen aber beide keinen asphärischen Bereich, mit welchem Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkennbar wären. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer sorgen für eine homogene Fahrbahnausleuchtung, die Reichweite könnte aber etwas besser sein. Der Camaro ist mit in den Nebelscheinwerfern integriertem Tagfahrlicht ausgestattet. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab.

⊖ Weder nach vorne noch nach hinten lässt sich das Karosserieende überblicken. Einparksensoren sind deshalb dringend empfehlenswert. Hinten gibt es zwar Einparksensoren, doch sind die Sensoren nicht optimal positioniert und decken die seitlichen Bereiche der Stoßstange nicht ideal ab. Für vorne gibt es gar keine Sensoren. Auch eine Rückfahrkamera sucht man vergebens. Durch die kleine Heckscheibe, und die sehr breiten hinteren seitlichen Bereiche, die bei geschlossenem Verdeck den Blick nach draußen verhindern, haben an der schlechten Rundumsicht ebenso Anteil, wie die viel zu breiten und zu nah am Kopf positionierten A-Säulen, die die Sicht beim Abbiegen enorm einschränken.

3,7 Ein-/Ausstieg

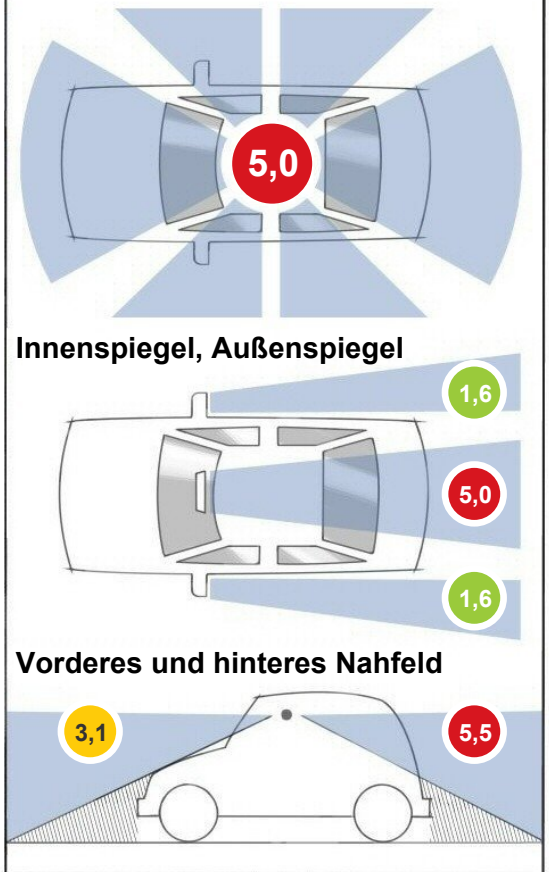
Durch den breiten Schweller, die niedrige Sitzposition und der niedrigen Türöffnung fällt das Ein- und Aussteigen nicht besonders leicht. Zusätzlich wird der Einstieg durch die langen Türen erschwert, was dazu führt, dass man in engen Parklücken kaum die Türe weit genug öffnen kann, um ins Fahrzeug zu gelangen. Immerhin sind die Türaufhalter kräftig genug dimensioniert, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Für die Zentralverriegelung gibt es eine Fernbedienung, die Tasten können aber nicht besonders einfach auseinander gehalten werden. Das Öffnen oder Schließen des Verdecks per Fernbedienung ist nicht möglich. Zieht man nach dem Abziehen des Zündschlüssels am Fernlichthebel, bleiben noch einige Sekunden die Scheinwerfer an und beleuchten den Heimweg.

⊖ Der Zustieg zu den Rücksitzen ist sehr beengt, da die Vordersitze keine Einstiegshilfe besitzen. Man kann sich nur mit Mühe durch den kleinen Spalt zu den Rücksitzen quälen. Das Fahrzeug lässt sich auch bei noch geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegeln, wodurch man sich leicht versehentlich aussperren kann.

5,1 Kofferraum-Volumen*

⊖ Der Kofferraum des Chevrolet Camaro fällt sehr klein aus. Sind es bei geschlossenem Verdeck noch einigermaßen brauchbare 285 l, so passen bei geöffnetem Verdeck nur noch 210 l in der Kofferraum.

Rundumsicht



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.



Der Kofferraum fasst bei geöffnetem Verdeck lediglich 210 l Volumen Gepäck.

4,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich nicht besonders einfach öffnen, da an der Heckklappe kein Taster vorhanden ist und diese nicht in der Zentralverriegelung integriert ist. Entweder muss mit dem Zündschlüssel aufgesperrt oder eine Taste im Innenraum betätigt werden.

– Das Kofferraumformat ist kaum brauchbar. Die extrem hohe Ladekante, der tief liegende Ladeboden sowie die zu kleine Heckklappenöffnung sind alles Kriterien, die eine sinnvolle Nutzung des Kofferraums verhindern. Durch die vertikale Gepäckraumabtrennung, die zum Öffnen des Verdecks eingehängt werden muss, fällt das Format des Kofferraums zudem unpraktisch aus. Mit geöffnetem Verdeck passt gerade einmal eine Getränkekiste in den Kofferraum. Ein Kinderwagen kann nicht transportiert werden.

5,0 Kofferraum-Variabilität

– Der Kofferraum ist nicht variabel. Die Rücksitzlehnen können nicht umgeklappt werden. Auch sinnvolle Ablagemöglichkeiten sucht man im Kofferraum vergebens.

3,3 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Der Fahrerplatz ist gut für Personen unterschiedlicher Größe einstellbar. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Neigung einstellen, die Pedale sind ideal angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Trotzdem gibt es beim Camaro einige Punkte die nicht ideal gelöst sind. Die fummelige und unübersichtliche Heizungsbedienung, der träge reagierende Radio-Touchscreen und die versteckten und schlecht ablesbaren Zusatzinstrumenten sind nur einige Punkte, die die Bedienung des Fahrzeugs unnötig erschweren und deshalb auch eine deutliche Eingewöhnungszeit nach sich ziehen.

+ Durch das serienmäßige Headup-Display werden dem Fahrer die wichtigsten Informationen in die Windschutzscheibe eingeblendet. Das Headup-Display ist gut ablesbar und eine sinnvolle Ergänzung zu den Tachoinstrumenten. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen. Der serienmäßige Tempomat ist einfach zu bedienen und besitzt eine Anzeige der eingestellten Geschwindigkeit. Ablagen gibt es vorne genügend. Das Handschuhfach ist recht groß und lässt sich mit dem Zündschlüssel abschließen.

– Für den Camaro ist keine Klimaautomatik lieferbar. Die tief positionierten Einstellräder der manuellen Klimaanlage sind schlecht zu bedienen, die Symbole der silbernen Tasten mit türkiser Hintergrundbeleuchtung sind kaum ablesbar und die eingestellten Funktionen kaum erkennbar. Unterhalb der Bedienelemente weit nach hinten gerückt findet man vier Zusatzanzeigen, welche u.a die Motoröltemperatur sowie Batteriespannung anzeigen. Die Zusatzinstrumente sind aber kaum ablesbar, da sie durch Schalthebel und Armaturenbrett verdeckt sind. Das serienmäßige Radio inklusive Touchscreen ist zwar in guter Höhe angebracht, doch der Touchscreen reagiert träge, der Bildschirm ist bei Sonneneinstrahlung nicht mehr ablesbar und die zusätzlichen Softtasten sind schlecht zu betätigen.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität sind zufriedenstellend, bieten aber noch genügend Raum für Verbesserungen.

Auch wenn der große Touchscreen den Anschein erwecken könnte: Ein Navigationssystem ist nicht integriert und kann auch nicht optional erworben werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen lediglich eine Abwärtsautomatik. Es fehlt ein früh eingreifender Fenstereinklemmschutz. Ist eine Türe ganz geöffnet, kommt man kaum noch an den Türgriff um die Türe wieder zu schließen.

3,0 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot vorne ist zufriedenstellend. Personen bis 1,90 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist zwar akzeptabel, durch die voluminöse Mittelkonsole, die hohe Fensterlinie und die nahe am Kopf verlaufenden A-Säulen hat man in dem Fahrzeug aber ein beengtes Raumgefühl.

5,3 Raumangebot hinten*

– Hinten finden erwachsene Personen keinen Platz. Die Rücksitze sind allenfalls für Kurzstrecken zumutbar. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit gerade mal für 1,65 m große Personen. Das subjektive Raumgefühl ist sehr schlecht.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,65 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,5 Innenraum-Variabilität

– Der Innenraum des Camaro ist nicht variabel. Die Rücksitzlehnen lassen sich nicht umklappen. Immerhin kann man die Lehnen der Vordersitze in Liegeposition stellen.

2,8 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk des Camaro ist wenig ausgewogen. Für einen Sportwagen schwingt die Karosserie zu stark und die Seitenneigung ist zu ausgeprägt. Für gemütliches Cruises spricht die Federung dagegen bei größeren Unebenheiten zu hölzern und zu ruppig an. In der Summe leistet er sich zwar keine gravierenden Schwächen, kann aber bei der Feinabstimmung nicht komplett überzeugen.

2,1 Sitze

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich über einen großen Bereich elektrisch in der Höhe und Neigung einstellen. Die Vordersitze sind bequem konturiert und angenehm gepolstert. Es fehlt ihnen aber an Seitenhalt. Die Ledersitze sind perforiert, dadurch schwitzt man bei warmen Temperaturen nicht so schnell. Auch die Rücksitze sind an sich nicht unbequem. Sie sind gut ausgeformt und bieten somit guten Halt. Leider werden die Sitze aufgrund der sehr engen Platzverhältnisse wohl selten in Benutzung sein.

– Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen.

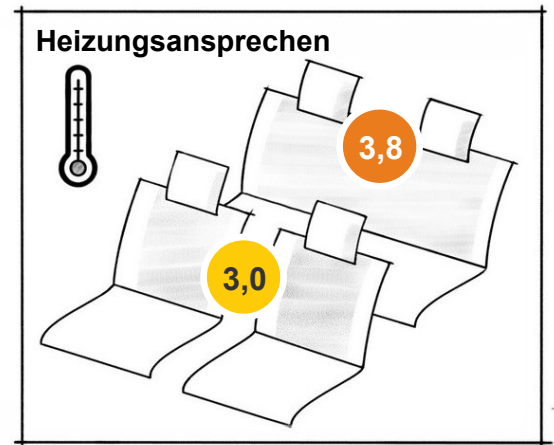
4,0 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt selbst für ein Cabrio zu hoch aus. Der Motor verwöhnt die Insassen mit angenehm dumpfem V8-Sound, der mit steigender Drehzahl und unter Last an Intensität zunimmt, aber nie aufdringlich wird. Bei Konstantfahrt ist der Motor zwar leicht im Hintergrund präsent, stört aber nie. Fahrgeräusche sind zufriedenstellend gedämmt.

– Der gemessene Geräuschpegel liegt bei 130 km/h bei sehr hohen 73,5 dB(A). Hauptverantwortlich sind die sehr starken Windgeräusche, die aufgrund des schlecht isolierten Stoffverdecks bis in den Innenraum dringen.

3,7 Klimatisierung

Der Chevrolet Camaro ist lediglich mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich. Die Temperatur und die Luftmengenverteilung sind nur sehr grob einstellbar. Die Heizung spricht vorne wie hinten in akzeptabler Zeit an und kann den Innenraum zufriedenstellend erwärmen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des Camaro sind sehr gut aus. Dreht man den 432 PS starken Motor weit aus, zieht das Cabrio trotz des hohen Leergewichts von 1.900 kg vehement an und sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 2,9 s. Chevrolet gibt die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h mit 5,4 s an. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h (abgeregelt). Obwohl der 6,3 l große V8-Motor vor Drehmoment nur so stotzt, wirkt der Motor im unteren Drehzahlbereich träge. Vor allem im extrem lang ausgelegten sechsten Gang geht kaum noch was voran. Kein Wunder liegt das maximale Drehmoment von 569 Nm auch erst bei 4.600 1/min an der Kurbelwelle an. Die Folge sind häufige Schaltvorgänge. Nichts desto trotz bietet der Camaro eine Menge Fahrspaß und verwöhnt den Insassen mit sattem V8-Klang.

1,7 Laufkultur

+ Die Laufkultur des 6,2 l großen Achtzylinders ist weitgehend tadellos. Über den gesamten Drehzahlbereich läuft der Motor ruhig und gibt keine Vibrationen an die Insassen weiter. Erstaunlich gut verhält sich der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen. Selbst aus dem Drehzahlkeller zieht der Motor zwar behäbig aber ohne lästige Dröhn- oder Brummfrequenzen an.

– Im Leerlauf läuft der Motor nicht besonders rund. Im Stand schüttelt sich das Fahrzeug gelegentlich und es sind leichte Drehzahlschwankungen vorhanden.

3,5 Schaltung

Die Schaltung kann nicht überzeugen. Das Sechsgang-Getriebe lässt sich nur unpräzise schalten. Bei schnellen Schaltvorgängen neigt das Getriebe zu starkem Haken. Der vorne rechts angebrachte Rückwärtsgang ist sehr schlecht von den Vorwärtsgängen abgetrennt. Man verschaltet sich beinahe jedes mal, wenn man den Rückwärtsgang einlegen möchte und landet versehentlich im fünften Gang. Die Kupplung spricht recht giftig an und lässt nicht perfekt dosieren. Die Folge ist, dass man beim Anfahren schnell versehentlich den Motor abwürgt. Immerhin gibt es eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren am Berg etwas unterstützt. Zusätzlich störend sind starke Schaltschläge, wenn man die Gänge etwas unsanft wechselt und die Kupplung zu schnell kommen lässt.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Gänge sind insgesamt gut zueinander abgestimmt. Durch die sehr lange Gesamtübersetzung werden zwar die Drehzahlen niedrig gehalten - der Motor dreht bei 130 km/h mit gerade einmal 1.900 1/min - doch sie raubt dem Motor sein Temperament. Die Folge sind viele Schaltvorgänge.

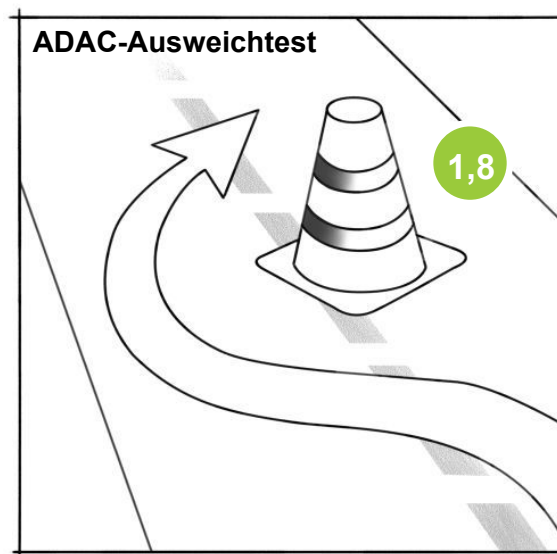
2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Camaro gibt kaum Anlass zur Kritik. Das Fahrzeug verhält sich bei einem plötzlichen Lenkimpuls sehr stabil und pendelt kaum nach. Der Geradeauslauf ist insgesamt gut, wobei bei Spurrillen eine gewisse Spurrillenempfindlichkeit vorhanden ist. Der ADAC Ausweichtest wird problemlos gemeistert. Das Fahrzeug fährt stabil durch die Pylonengasse. Der Fahrer wird durch effektive ESP-Eingriffe unterstützt, die maximale Durchfahrtschwindigkeit fällt entsprechend hoch aus. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, bei durchdrehenden Hinterrädern greift spontan die Traktionskontrolle ein und hält das Fahrzeug in der Spur. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen hoch, im Grenzbereich ist das Fahrzeug gut beherrschbar, fühlt sich aber immer etwas behäbig an. Lastwechselreaktionen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage sauber an und besitzt eine gute Mittenzentrierung. Die Zielgenauigkeit ist gut, die Rückmeldung bei schneller Kurvenfahrt könnte aber etwas besser sein. Durch die direkte Auslegung der Lenkung und die geringen Lenkkräfte fühlt sich der große Camaro verhältnismäßig handlich an, auch wenn der Wendekreis nach links mit 12,45 m sehr groß ausfällt. Nach rechts fällt der Wendekreis rund 0,5 m geringer aus.



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.

2,1 Bremse

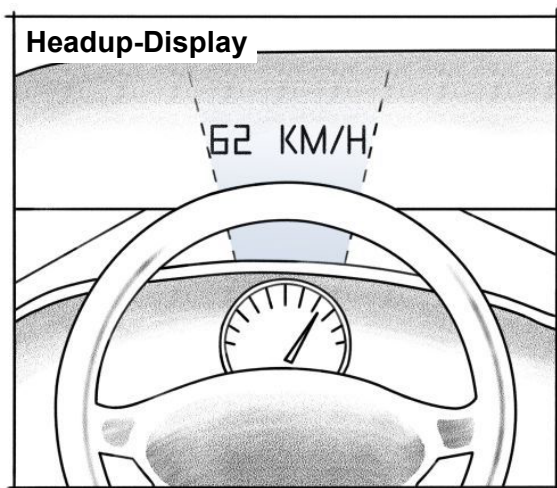
⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 36,4 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Pirelli P ZERO der Größe: VA: 245/45 R20 103Y HA: 275/40 R20 106Y). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Die Spurstabilität beim Bremsen in der Kurve ist gut.

3,1 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Chevrolet Camaro ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso verbaut, wie ein Headup-Display, welches dem Fahrer Informationen in die Windschutzscheibe einblendet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Der Motor kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden - unabsichtliches Anfahren wird dadurch verhindert.

⊖ Im Camaro sind keine innovativen Assistenzsysteme wie Spurhalte, Totwinkel- oder vorausschauender Notbremsassistent erhältlich. Der Schalter der Warnblinkanlage ist farblich schlecht abgesetzt und im Notfall nicht schnell genug zu finden. Bei aktivierter Warnblinkanlage funktioniert der Blinker zur Anzeige eines Abbiegevorgangs nicht mehr - das kann schnell gefährlich werden, wenn man z.B. abgeschleppt wird und einen Richtungswechsel nicht anzeigen kann.



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.

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Der Camaro ist mit Front- und Seitenairbags vorne ausgestattet. Crashergebnisse liegen nicht vor, der Insassenschutz sollte aber zufriedenstellend ausfallen. Die Kopfstützen vorne reichen in der Höhe für lediglich 1,80 m große Personen. Der Abstand zum Kopf fällt gering aus, wodurch die Kopfstützen bei einem Heckaufprall gut wirken können. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Sitzplätze.

⊖ Im Fond fehlen Kopfstützen, die Gefahr eines Schleudertraumas der hinteren Insassen wird dadurch bei einem Heckaufprall stark erhöht. Es gibt keinen Überrollbügel im Fahrzeug. Die Insassen sind dadurch bei einem Überschlag weitgehend ungeschützt.

2,9 Kindersicherheit

Für die Fondsitze gibt es Isofix-Befestigungspunkte. Kindersitze lassen sich hinten auch mit den normalen Gurten lagestabil befestigen. Da jedoch die Zugänglichkeit zu den Rücksitzen sehr beschränkt ist, fällt es schwer Kindersitze im Fond anzugurten. Laut Betriebsanleitung dürfen auf den hinteren Plätzen Kindersitze aller Klassen befestigt werden.

– Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar und laut Betriebsanleitung dürfen hier keine Kindersitze verbaut werden.

4,0 Fußgängerschutz

Aufgrund der bulligen und fast senkrecht Frontpartie sowie den harten Strukturen im Bereich der Motorhaube sollte der Fußgängerschutz des Camaro nicht besonders gut ausfallen. Ein Crashtestergebnis liegt nicht vor.

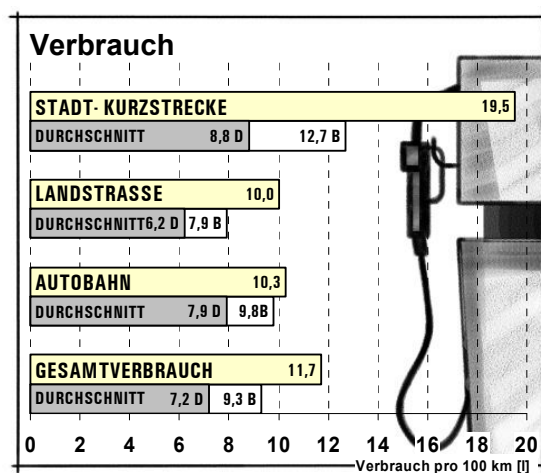
4,4 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO₂*

– Der Verbrauch des Chevrolet Camaro ist nicht mehr zeitgemäß. Es wurde ein Durchschnittsverbrauch von 11,7 l/100 km ermittelt. Während der Landstraßenverbrauch (10,0 l/100 km) sowie der Autobahnverbrauch (10,3 l/100 km) noch einigermaßen akzeptabel ausfallen, fällt der Stadtverbrauch mit 19,5 l pro 100 km nicht tragbar aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 321 g/km langt es im CO₂-Kapitel des EcoTest nur für magere drei Pünktchen.

3,5 Schadstoffe

– Auch bei den Schadstoffen kann der 6,3 l V8-Motor nicht überzeugen. Der CO-Ausstoß in der Stadt liegt zu hoch - so reicht es auch hier lediglich zu 25 Punkten. In der Summe erreicht der Chevrolet Camaro mit 28 Punkten nur einen Stern im EcoTest.



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

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Aufgrund des extrem hohen Verbrauchs fallen die Betriebskosten enorm aus. Zusätzlich empfiehlt Chevrolet für den Camaro laut Betriebsanleitung das teure SuperPlus, was die Kosten weiter nach oben treibt.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

5,5

Wertstabilität*

- Der prozentuale Wertverlust des Chevrolet Camaro Cabrio fällt enorm aus.

2,8

Kosten für Anschaffung*

Ein Anschaffungspreis von 44.990 Euro ist für ein Fahrzeug in dieser Leistungsklasse durchaus angemessen. Das Fahrzeug besitzt dabei bereits fast Vollausrüstung. Lediglich eine Metallic-Lackierung sowie ein Automatikgetriebe sind optional erhältlich. Man hat zwar alles Wichtige an Bord, von dem Begriff "Vollausrüstung" sollte man sich aber nicht blenden lassen. Viele in dieser Fahrzeugklasse typische Ausstattungselemente wie Klimaautomatik, Navigationssystem oder Licht- und Regensensor sind für den Camaro gar nicht erst verfügbar.

5,5

Fixkosten*

- Die Fixkosten liegen sehr hoch. Neben den hohen KFZ-Steuern von jährlich 562 Euro gesellen sich sehr ungünstige Versicherungsklassen in der Teil- und Vollkaskoversicherung (TK:26, VK:30). Günstig fällt dagegen die Haftpflicht aus (KH:16), was am schlechten Abschneiden bei den Fixkosten aber nichts mehr ändert.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

- Man sollte sich beim Camaro vom verhältnismäßig günstigen Anschaffungspreis nicht blenden lassen. Der absolute Wertverlust ist nicht gerade niedrig und sowohl die Fixkosten als auch die Werkstatt- und Reifenkosten tragen enorm zu den hohen absoluten Kosten bei. Zusätzlich gesellen sich extreme Kraftstoffkosten dazu. Der Camaro eignet sich deshalb kaum als Alltagsauto mit hohen Kilometerfahrleistungen.

DATEN UND MESSWERTE

8-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	6162 ccm
Leistung	318 kW (432 PS)
bei	5900 U/min
Maximales Drehmoment	569 Nm
bei	4600 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/45R20Y/275/40R20Y
Reifengröße (Testwagen)	245/45R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (1. + 2. Gang)	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	14,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	11,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	19,5/10,0/10,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	329 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	321 g/km
Innengeräusch 130km/h	73,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4837/1917/1378 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2075 mm
Leergewicht/Zuladung	1910 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/285 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/n.b. kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	72 l
Reichweite	615 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	313 Euro
Monatliche Werkstattkosten	195 Euro
Monatliche Fixkosten	220 Euro
Monatlicher Wertverlust	668 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.396 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/30/26
Grundpreis	44.990 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verdeck, elektrisch (halbelektrisch)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Außenspiegel)	Serie
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/ nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	800 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	4,1	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	2,0
Alltagstauglichkeit	4,0	Lenkung*	2,6
Sicht	3,6	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	3,7	Sicherheit	3,1
Kofferraum-Volumen*	5,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,2	Passive Sicherheit - Insassen	3,3
Kofferraum-Variabilität	5,0	Kindersicherheit	2,9
Innenraum	3,3	Fußgängerschutz	4,0
Bedienung	2,8	Umwelt/EcoTest	4,4
Raumangebot vorne*	3,0	Verbrauch/CO2*	5,3
Raumangebot hinten*	5,3	Schadstoffe	3,5
Innenraum-Variabilität	4,5		
Komfort	2,8		
Federung	2,6	AUTOKOSTEN	5,2
Sitze	2,1	Betriebskosten*	5,5
Innengeräusch	4,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	3,7	Wertstabilität*	5,5
Motor/Antrieb	2,2	Kosten für Anschaffung*	2,8
Fahrleistungen*	1,5	Fixkosten*	5,5
Laufkultur	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Schaltung	3,5		
Getriebeabstufung	1,5		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen