

STAR- SPANGLED

Acht Generationen aufgereiht im Schlossgarten zu Schwetzingen. Ein Dank an den Corvette-Club Hessen, der zu diesem Anlass sein 30-jähriges Jubiläum feierte



FOTOS: LEVA WILGALIS, GETTY IMAGES

DIE CORVETTE WAR ES, DIE AMERIKA erst auf die Landkarte der Sportfahrer gebracht hat. Aber die Corvette war es auch, die für den völlig unterlegenen Ruf US-amerikanischer Sportwagen verantwortlich war. Geplant als Pendant zu den kleinen und leichten Roadstern aus Europa, wie Jaguars XK120 oder auch dem Porsche 356, entsprach sie so gar nicht den amerikanischen Gepflogenheiten. Relativ kompakt, elegant gezeichnet und alles, nur

nicht leistungsstark, hatte es fast den Anschein, als wolle sie ihre wahre Identität verschleiern.

Das ging im Land der unbegrenzten Hubräume natürlich nicht lang gut – der Hunger nach acht Zylindern war in den 50ern groß, der Erfolg des neuen Sportwagens entsprechend überschaubar. Die bildschöne Fiberglashülle, gezeichnet von GMS damaligem Designchef Harley Earl, rief fast durch die Bank euphorische Reaktionen hervor. Aber konzernintern hat sich an-

scheinend nicht viel geändert in den vergangenen 70 Jahren. Schon damals bestanden die Chefs darauf, die Kosten möglichst niedrig zu halten. Also wurden Fahrwerk und Antriebsstrang in großem Umfang aus den Brot-und-Butter-Modellen übernommen. Das bedeutete: Blue-Flame-Reihensechszylinder mit mauen 150 SAE-PS und ein Fahrwerk, über das heute aus gutem Grund kaum noch jemand ein Wort verliert. Wir sagen nur: Starrachse mit Blatt- ➤

RENNER

Ein Sportwagen mit langer Tradition - einer mit fast 70 Jahren bewegter Geschichte. Nicht viele denken da wohl spontan an die **Chevrolet Corvette**. Wir checken alle acht Generationen





C1

» federn hinten und Trommelbremsen rundum. Dass hiermit keine fahrdynamischen Bäume auszureißen waren, wundert niemanden. Aber vor allem war es der Reihensechszylinder, der die Kunden zögern ließ. Ford kam 1955 mit dem neuen T-Bird ums Eck – inklusive V8. Spätestens da war klar: Es musste sich etwas tun, sonst wäre die Geschichte der Corvette schnell erzählt gewesen. Auftritt: Zora Arkus-Duntov. Der junge Ingeni-



eur aus Belgien mit russischen Wurzeln wird meist fälschlicherweise als Vater der Corvette bezeichnet. Eigentlich müsste es „Retter der Corvette“ heißen, denn er war es, der Chefentwickler Ed Cole die Lösung des Problems präsentierte: Small Block rein, glücklich sein. Na gut, ganz so einfach war es dann doch nicht, 1955 kam der Achtzylinder und damit ein Jahr später auch der Erfolg für die Corvette. Ab 1958 konnte Chevrolet kon-

Erstes Baujahr mit dem Boattail-Heck - und damit ein Vorgriff auf das, was 1963 in voller Sting-Ray-Karosserie folgte



Interieur-Chic der späten 50er. Das Dashboard gab es in dieser Form seit dem 1958er Modelljahr



Lümmelige Einzelsitze komplett ohne Seitenhalt. Elegant eingerahmt von Verdeckdeckel und Mittelteil

Von vorn betrachtet haben sie nicht viel gemein, am Heck sieht das schon ganz anders aus. C1 und C2 trennen sechs Jahre



FOTOS: LENA WILLAGIS (6)

stant um die 10 000 Autos pro Jahr verkaufen. Im letzten Baujahr der C1, 1962, sogar fast 15 000. Unser Exemplar stammt aus dem Jahr 1961, erkennbar an der Kombination aus Boattail und den farblich abgesetzten Paneelen an der Flanke mit drei horizontalen Chrom-Zierelementen. Die Entwicklung der C1 war ohnehin eine sehr evolutionäre, wie es in der US-Autoindustrie zu dieser Zeit üblich war. Nahezu jedes Jahr gab es markante optische Änderungen, wodurch sich die Baujahre recht einfach unterscheiden lassen. 1956 wurden die aerodynamisch hinter

Blenden sitzenden Leuchten von konventionell stehenden Scheinwerfern abgelöst, die angeordneten Heckflossen-Rückleuchten wichen integrierten Lampen. 1958 folgten zwei Leuchtenpaare an der Front, und auch innen sah es nicht anders aus: Das einstige elegante und geradlinige Cockpit wich ab 58 einem wulstigen Pendant mit fünf in Röhren sitzenden Instrumenten. 1961 verschwand der bis dahin charakteristische Zahn-Grill, und die vier Headlights mussten ohne Chromschmuck auskommen. Die markanteste Änderung gab es allerdings am >>



Den 4,6-Liter-V8 gab es im Modelljahr 1961 in vier Leistungsstufen von 248 bis 319 PS

15-Zoll-Felgen mit 205er-Reifen: Querdynamik war in den 60ern nicht die Priorität



An den drei horizontalen Chromstreben erkennt man das 61er Modell

© Alle Rechte vorbehalten (einmalig, Text und Foto-Mixing gem. § 44 b UrhG) - Die Inhalte liegen beim jeweiligen Verlag, jegliche Veröffentlichung und nicht-gewerbliche Nutzung erlaubt über <https://www.kunstgruener-gegenstand.com/de/angebot/123456789>

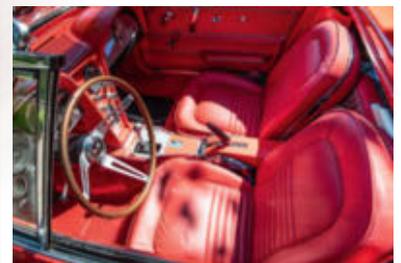
Erstmals trägt die Corvette in zweiter Generation Klappscheinwerfer. Das soll bis zur C6 so bleiben



Interieur im ähnlichen Stil wie noch in den späten Baujahren der C1. Aber deutlich weniger schnörkelig



Die Sitze haben noch immer keinen Seitenhalt, das Verdeckcover nun nicht mehr als Designelement



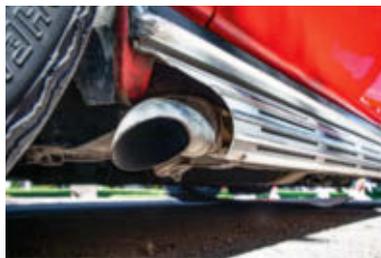
» Heck. Schon 1958 hatte das Concept Car XP700 das „Boattail“ vorweggenommen, mit dem ersten Mako Shark (XP755) gab GM gut zwei Jahre später einen detaillierten Ausblick auf das Design der kommenden C2. Zuvor verpasste Chevrolet aber erst noch der C1 für zwei Jahre das neue Heckdesign und damit erstmals die typischen doppelten Rückleuchtenpaare, die – in abgewandelter Form – noch heute an der Corvette zu sehen sind. Der Achtzylinder, der die Vette einst gerettet hatte, entwickelte sich über die Jahre von 198 PS und 4,3 Liter Hubraum zu einem 365 PS starken Kraftpaket mit 327 cui, also 5,3 Litern.



Die Motoroptionen 1967: Small Block mit 5,4 Litern oder der mächtige Siebenliter-Big-Block



Erstaunlich viele Handschalter: 1967 hatten nur 2324 von 22940 C2 die Powerglide-Automatik



Die Sidepipes machen einen infernalischen Lärm – aber einen von der guten Sorte. So was wollen wir hören

Kennzeichen für das letzte C2-Modelljahr: Die kantige Lufthutze gab es nur 1967



C2

Kleine Änderungen am C2-Heck. Die Bumper haben zwei Reißzähne bekommen, Kofferraumdeckel nur an der C1



Links: die Definition des Begriffs „Coke-Bottle-Look“. Die C3 ist sehr schwungvoll designt, eine Generation später wurde es dann deutlich geradliniger



C3

taufte man die C2 Sting Ray (in dieser Generation noch auseinandergeschrieben). Wer genau hinsieht, erkennt an der Flanke auch an unserem 67er Modell noch die Kiemen eines Hais, die komplette Formgebung erinnert aber doch eher an den namensgebenden Stachelrochen. Vor allem beim be-

rüchtigten 1963er Split Window Coupé, das es nur in diesem Baujahr geben sollte. Zu unpraktisch war der durchgezogene Rochenstachel in der Praxis. Die Sicht nach hinten war eine Katastrophe. Heute sind frühe Coupés daher begehrte Sammlerstücke.

Auch technisch war die zweite Generation ein großer Sprung. Im Heck arbeitete nun eine Querblattfeder – die sollte sich, bis ins Extreme weiterentwickelt, noch bis zur C7 halten –, und die Räder waren nun einzeln aufgehängt. Ein riesiger Fortschritt im Vergleich

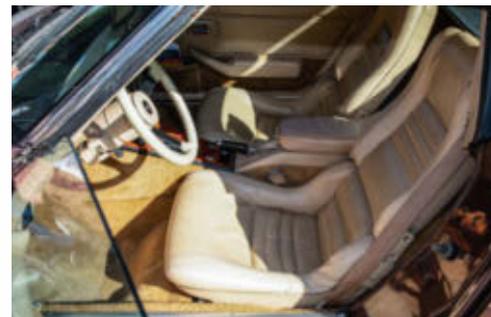
zur Starrachse der C1. Der Radstand schrumpfte um vier Inches oder zehn Zentimeter, Scheibenbremsen mit Vierkolbensätteln rundum waren ab 1965 Standard, konnten aber im ersten Jahr noch auf Trommelbremsen downgegradet werden. Sparte seinerzeit 64,50 US-Dollar ein. Eine Option, die nur 316 Kunden zogen. Die Motoroptionen übernahm die C2 zunächst von der Vorgängerin, allerdings kam eine mittlere Leistungsstufe mit 345 PS dazu. Der erste Big Block mit 6,5 Liter Hubraum und 431 PS gesellte sich >>



Die 255er-Breitreifen waren optional, die Serie hatte 225er. 15-Zoll-Felgen als einzige Option



In der C3 haben sich die Verhältnisse umgedreht. Von 40 614 Corvette im Jahr 1980 gab es nur 5726 manuelle



Die Seriensitze der C3 gehen schon beinahe in Richtung Schalensitz. Im Hüftbereich besteht keine Verrutschgefahr



Farbgebung im Zeitgeist der späten 70er. Der ACI-Spoiler ist passend aus Fiberglas

Der Fußgängerschutz erforderte zum Facelift der C3 die ungeliebten Polyurethan-Stoßfänger





C4

» 1965 dazu, was eine vergrößerte Hutze auf der Haube nötig machte. Jene mit dem markanten Lufteinlass wie an unserem Fotoauto gab es jedoch nur 1967. Ebenfalls 65 erstmals erhältlich: Sidepipes für 134,50 Dollar. In den letzten beiden Baujahren gab es nur Veränderungen im Detail, die Leistung steigerte sich marginal auf 441 PS. Mehr Kosmetik war auch nicht nötig, die Verkaufszahlen der Corvette stiegen Jahr für Jahr auf zuletzt 27 720 Stück 1966. Im letzten Baujahr 1967 flachte die Kurve ein wenig ab – der Nachfolger stand in den Startlöchern.

Auf den ersten Blick eine normale C4 - aber nur auf den ersten Blick. 6939 ZR-1 entstanden zwischen 1990 und 1995



5,7-Liter-Vierventiler mit oben liegenden Nockenwellen; entwickelt von Lotus

Das Design mit zwei rundlichen Leuchtenpaaren lehnt sich entfernt an die C3 an - nur eben nicht ganz rund



Die Gurkenhobel-Alus sind typisch für die Facelift-C4. Vorn 275er-Schläppen



Beton mächtiger Hintern an der C4 ZR-1: Um die 315er-Reifen unterbringen zu können, musste das Heck elf Zentimeter breiter werden

In der dritten Generation blieb man bei der maritimen Formensprache, nur dass hier der Hai nun deutlich prominenter durchkam: Spitz zulaufende Front, stark taillierte Seitenlinie – das zweite „Mako Shark“-Concept Car hatte nicht zu viel versprochen. Obwohl Chassis und Radstand übernommen wurden, wirkte sie massiger. Große Karosserieüberhänge und das sich verjüngende Coke-Bottle-Design ließen die C3 gestreckter aussehen. Die deutlich reduzierte Fahrzeughöhe verstärkte diesen Eindruck noch weiter.

Die schönste Epoche der C3 ist zweifelsohne die Zeit vor dem Facelift bis 1975. Da waren noch

„Persönlich bin ich der Facelift-C4 besonders verbunden. Auch wenn andere Sportler schneller sind.“

Alexander Bernt, Redakteur

Chrom-Stoßstangen angesagt, das Coupé trug eine steil stehende und versenkbare Heckscheibe direkt hinter den Sitzen. Mitte der 70er zwangen neue Fußgängerschutz-Richtlinien Chevrolet zum Redesign mittels windschlüpfiger Kunststoff-Stoßfänger – 1973 erst an der Front, ein Modelljahr später dann rundum. 1978 folgte die nächste markante Änderung: Die C3 bekam ein Fastback-Heck mit großer Glaskuppel.

Vorher stand noch ein motorischer Einschnitt an: Die US-Automobilbehörde setzte 1972 neue Richtlinien zur Leistungsmessung durch. Alle bisherigen Angaben waren Werte vom Motorenprüf-

stand – also theoretische PS-Zahlen. Nun mussten Netto-Werte angegeben werden, ähnlich der bei uns gängigen DIN-PS. Den Unterschied sieht man sehr gut am LS5 Big Block mit 7,4 Litern. Dieser war 1971 noch mit 370 PS angegeben, ein Jahr später blieben bei identischem Werks-Optionscode noch 274 PS übrig – ein Leistungsverlust auf dem Papier von rund 26 Prozent.

Und die Leistung wurde nicht mehr: In den 70ern war die Muscle-Car-Zeit vorbei, die Ölkrise beherrschte die Autowelt. An ihrem Tiefpunkt standen 1975 nur noch 208 PS im Datenblatt. Kurz vor dem Modellwechsel tat sich >>



Sechsganghandschalter als einzige Option bei der ZR-1. Schaltet okay, aber lange Wege

Modernes Interieur mit gefühlt 100 Knöpfen und viel Plastik. Ganz rechts: dreistufige Fahrwerksverstellung



Erstaunlich passgenaue Sitze, die natürlich auch den US-typischen Komfort nicht vermissen lassen

FOTOS: LENA WILLAGALS (6)



Bequeme C5-Sitze mit integrierter Kopfstütze. Das Leder hat nach rund 20 Jahren schon etwas gelitten



Chevy-Design der Jahrtausendwende. Die runden Knöpfe gab es auch in zeitgenössischen Tahoe



Nachgerüstete 305er Reifen. Die Standard-LS1 hatte 275er auf 18 Zoll hinten



Sind sie zu laut, bist du zu alt: Das Statement ist klar, egal ob akustisch oder per Bumper-Sticker

C5

>> dann noch etwas beim Fahrwerk: Die Querblattfeder an der Hinterachse bestand nun aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Während ihre Vorgängerin vom Zeitgeist überrumpelt wurde, hielt sich die C3 extrem lang am Markt. 15 Jahre, um genau zu sein. Doch 1982 war dann auch für sie Schluss. Die Konkurrenz war vor allem im fahrdynamischen Bereich enteilt.

Extrem langer Hecküberhang an der C5, die vier Leuchten sind nun erstmals oval ausgeführt

Abhilfe brachte die C4 – viel filigraner gezeichnet und fahrwerksseitig auf einem ganz anderen Niveau, läutete sie den Aufstieg der Corvette vom Power-Cruiser hin zum ernst zu nehmenden Sportler ein. Eine neue Mehrlenker-Hinterachse sorgte für ein besser beherrschbares Heck, die komplette Fahrwerkskonstruktion war aus Aluminium gefertigt – mit Ausnahme der GFK-Blattfedern.

In Sachen Chassis war nun also alles in bester Ordnung, beim Antrieb bestand weiterhin Nachholbedarf. Im ersten Baujahr steckte noch der betagte L83 mit seinen 208 PS unter der massigen Haube, ein Jahr später wurde auf den L98 mit Saugrohr-Einspritzung und 233 PS aufgerüstet. Die Wende gelang jedoch erst nach dem Facelift, als 1992 der LT1 mit seinen 5,7 Litern und 304 PS Einzug hielt.

Nun hatte die C4 genug effizient nutzbare Leistung, um mit den Großen spielen zu können. Die ganz Großen hatte man schon kurz zuvor mit der ZR-1 angegriffen, für die bei Lotus im britischen Hethel ein neuer Vierventil-V8 mit vier oben liegenden Nockenwellen in Auftrag gegeben wurde – der Standard-Stoßstangen-V8 sah gegen die europäische Konkurrenz schlicht kein Land. In der stärksten Ausbaustufe (die Dodge Viper





LS2 steht drauf,
405 PS sind drin.
In der sechsten
Generation
war der Sechsliter die Basis-
motorisierung



Mittelteil und Verdeckcover als
Reminiszenz an
die Geschichte.
Blättern Sie ein-
fach kurz noch
mal zurück zur C1



Günstig wirken-
des Plastik, aber
die Verarbeitung
wurde langsam
besser. Direkter
Gegner war
der Porsche 997



Auch die vier mit-
tig platzierten
Endrohre lehnen
sich stilistisch an
den Vorgänger an



hatte ihr kurzzeitig den Titel des stärksten US-Seriensportlers streitig gemacht) schickte die ZR-1 411 PS an die Hinterachse – ein zeitgenössischer Porsche Turbo leistete 1993 nur 360 PS.

Sämtliche ZR-1 waren mit einem 6-Gang-Handschalter ausgestattet. Um die 315er-Hinterreifen im Heck unterbringen zu können, wurde dieses um elf Zentimeter verbreitert. Ein weiteres Novum: Das Fahrwerk ließ sich über einen Drehregler in der Mittelkonsole in drei Stufen anpassen. Preislich war die ZR-1 kein Schnapper – verdoppelte den Kaufpreis der Vette nahezu. In Deutschland schwankte er je nach Modelljahr um die 200 000 Mark.

1997 trat die euphorisch erwartete C5 die Nachfolge der ebenfalls lang gedienten vierten Generation an. Letztere hatte dabei länger durchhalten müssen als geplant. Die ursprüngliche Idee: Die C5 sollte pünktlich zum 40. Jubiläum 1993 eine neue Corvette-Ära einläuten. Doch daraus wurde nichts. GM war in den 90ern zum Sparen gezwungen, der Launch wurde mehrfach intern verschoben. So lange, bis sich irgendwann niemand mehr überhaupt traute, eine Prognose abzugeben. Vier Jahre wurden es letztendlich.

Fahrwerksseitig brach mit Einzelradaufhängung und Doppelquerlenkern rundum abermals ein neues Zeitalter an, das Getriebe musste nun nach hinten umziehen (Transaxle-Bauweise). Dort arbeitete es als kongeniales Duo mit dem Hinterachsdifferenzial zusammen, was die Gewichtsverteilung auf >>

C6

Heck mit deutlich kürzerem Überhang und scharfer Abrisskante, aber ähnlicher Look wie C5



Im Rückleuchtendesign bleibt sich die Corvette beim Übergang von Generation sieben auf acht treu



» nahezu 50:50 brachte. Zudem wurde der Rahmen deutlich versteift, vor allem im Bereich des ehemaligen Getriebetunnels. Durch den zusätzlichen Platzbedarf an der Hinterachse wanderten die Endschalldämpfer in den Stoßfängerbereich hinter die Hinterräder.

Das Design wurde wieder massiver, Gestaltung und Qualität des Innenraums entsprachen dem fragwürdigen Chevrolet-Standard der damaligen Zeit. Wer schon mal in einem Tahoe oder Suburban aus den späten 90ern gesessen hat, weiß, wovon wir sprechen: knubbeliges Schalter-Design, nicht gerade hochwertiges Plastik und ein fieses Wurzelholz-Imitat, das er-

schreckend an diese Nachrüst-Aufkleber aus den A.T.U-Filialen erinnerte.

Und noch ein weiteres Feature feierte in der C5 seine glorreiche Rückkehr. Da kommen Sie nie drauf: der Kofferraumdeckel. Tatsache – seit dem Ende der C1 1962 hatte keine Corvette mehr einen vernünftigen Zugang zum Gepäckabteil. 1998 folgte das mit Spannung erwartete Cabrio, welches ebenfalls ein lang vermisstes Detail der ersten Generation zitiert: den um die Sitze herumlaufenden Verdeckkasten. »

C7

Zum Fahrer geneigt und mit breitem Rahmen rechts: Das C7-Cockpit erinnert an die C4



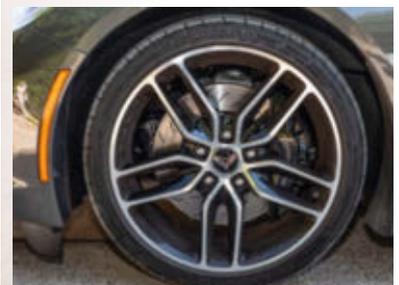
Der 6,2 Liter in der C7 Stingray leistet 466 PS. Mit der 8-Stufen-Automatik geht es in 4,2 auf Hundert



Fanfare: Die Endrohre der C7 haben etwas orchestrales. Dieses Versprechen halten sie akustisch



Geschlitzte Stahlscheiben hinter 19-Zoll-Felgen. Hinten: 285er auf 20-Zoll-Felgen





**Lange Haube
war einmal**

Nach sieben Generationen Motor vorn wandert die Fahrgastzelle deutlich in Richtung Vorderachse

ANZEIGE

DANKE!

**Auto Bild Sports cars
DES JAHRES '21**

Das gesamte BRABUS Team bedankt sich bei allen Lesern der Auto Bild Sports cars für die Auszeichnung des „BRABUS Rocket 900 - ONE OF TEN“ mit dem 1. Platz in der Kategorie „Limousinen & Kombis (Tuning)“.

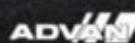
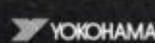
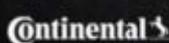


Kraftstoffverbrauch, CO₂ Emissionen und Effizienzklasse:
innerorts 17,3 l/100 km, außerorts 10,1 l/100 km, kombiniert 11,5 l/100 km. CO₂
Emissionen kombiniert: 260 g/km, Effizienzklasse G.

BRABUS

BRABUS GmbH • Brabus-Allee • D-46240 Bottrop • Telefon 02041 777-0 • info@brabus.com • www.brabus.com

Official technology-partners



Member of



» Beim Motor sah es nur auf den ersten Blick so aus, als wäre alles beim Alten geblieben: 5,7 Liter, Bohrung und Hub identisch. Das war's dann aber auch. Hier steckte ein komplett neu entwickelter V8 mit der Werksbezeichnung LS1 im Bug. Dieser leistete zunächst 350, später dann 355 PS. Wem das nicht reichte, der musste sich bis ins neue Jahrtausend gedulden und konnte dann zur Z06 greifen. Sie basierte auf dem eigentlich nicht in Deutschland erhältlichen Hardtop-Coupé



Das eben erst präsentierte Cabrio startet bei 93 400 Euro. Macht 6500 Euro mehr als das Coupé mit manuell herausnehmbarem Dachteil

und leistete zunächst 390, später dann 411 PS aus einem optimierten LS1-Aggregat. Den monströsen Aufwand wie bei der C4 ZR-1 scheute man diesmal allerdings. Eine höhere Verdichtung, eine



Schärfer konturierte Karosserie, weiter nach innen zeigende Leuchten - und eben die kürzere Haube. Trotzdem als Corvette erkennbar



Völlig neues Interieur mit auffällig unrundem Lenkrad. Die lange Knopfleiste rechts ist gewöhnungsbedürftig



Bequeme Sitze mit hervorragendem Seitenhalt, besonders im Oberkörperbereich



andere Nockenwelle, neue Titan-Abgasanlage, fertig war der LS6.

Die Generationen C2 bis C4 waren zwar auch rennsportlich aktiv – Stichwort: Grand Sport –, doch erst mit der C5-R gelang es Chev-

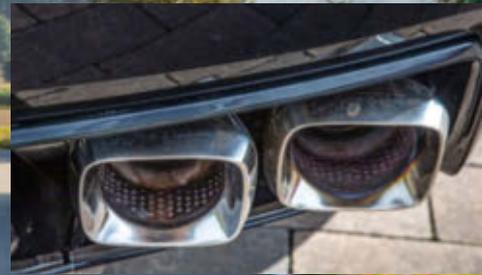
rolet, die Großen auf der Weltbühne in die Schranken zu weisen. Drei Klassensiege in Le Mans sprechen eine >>

Die C8 fährt 19-Zöller an der Vorderachse, hinten ein Zoll mehr mit 305er Michelin PS 4 S



C8

Erstmals seit der vierten Generation wieder eine Vette ohne vier mittige Endrohre



FOTOS: L. WILLAGUS (6), LENA WILLAGUS (2)

» deutliche Sprache. Die Nachfolger sollten dort anknüpfen.

Nachfolger Nummer 1 war die C6. Sie sollte ab 2006 auch außerhalb der USA erfolgreich sein. Dazu hatte man die Vette bei gewachsenem Radstand 13 Zentimeter kompakter gemacht, die mittlerweile aus der Mode gekommenen Klappscheinwerfer flogen raus, und auch das viel kritisierte Interieur wurde deutlich aufgewertet. Haptik und Materialanmutung entspra-

„Die stetige Weiterentwicklung brauchte sieben Generationen, die Neuausrichtung nur eine.“
Alexander Bernt, Redakteur

chen zwar nach wie vor nicht Porsche-Standard, aber der war ja auch um Welten teurer. Auch in Sachen Performance war die C6 nicht mehr weit entfernt: Das Fahrwerk wurde noch mal an den neuralgischen Stellen optimiert, die Europa-Autos hatten zudem das straffer abgestimmte Z51-Sportpaket serienmäßig an Bord. Die LS2 genannte Motor-Weiterentwicklung kam nun auf sechs Liter Hubraum und 405 PS. Damit waren echte 300 km/h

drin, von 0 auf 100 ging es in 4,5 Sekunden. Mit dem 6,2 Liter großen LS3 (max. 442 PS) ab 2008 sogar noch zwei Zehntel schneller.

Der heimliche Star am C6-Himmel war jedoch die Z06 mit ihrem sieben Liter großen Hochdrehzahl-Sauger und 512 PS. Dazu ein extra gefertigter Alu-Rahmen und ein spezielles Sportfahrwerk – und fertig war die künftige Ikone. Ja, die ZR1 mit Kompressor und 647 PS machte auch Eindruck, aber

Vielfältiger könnten die Autos innerhalb einer Baureihe nicht sein. Von Gemälden in Fiberglas bis hin zu waschechten Performance-Boliden

CORVETTE C1

MOTOR V8, vorn längs • **HUBRAUM** 4637 cm³ • **LEISTUNG** 201 kW (273 PS) bei 6000/min • **MAX. DREHMOMENT** 285 Nm bei 4200/min • **ANTRIEB** Hinterrad, 3-Gang manuell • **L/B/H** 4514/1788/1311 mm
LEERGEWICHT 1506 kg
0–100 KM/H k. A. • **SPITZE** k. A.
PREIS ab 4117 Dollar (1961)

CORVETTE C3

MOTOR V8, vorn längs • **HUBRAUM** 5735 cm³ • **LEISTUNG** 172 kW (233 PS) bei 5200/min • **MAX. DREHMOMENT** 373 Nm bei 3600/min • **ANTRIEB** Hinterrad, 3-Stufen-Automatik • **L/B/H** 4704/1753/1219 mm • **LEERGEWICHT** 1596 kg
0–96 KM/H 7,3 s • **SPITZE** 212 km/h
PREIS ab 13 735 Dollar (1980)

CORVETTE C8 CABRIOLET

MOTOR V8, Mitte hinten längs • **HUBRAUM** 6162 cm³ • **LEISTUNG** 354 kW (482 PS) bei 6450/min • **MAX. DREHMOMENT** 613 Nm bei 4500/min • **ANTRIEB** Hinterrad, 8-Gang-DKG • **L/B/H** 4634/1934/1235 mm
LEERGEWICHT 1767 kg
0–100 KM/H 3,5 s • **SPITZE** 296 km/h
PREIS ab 93 400 Euro

CORVETTE C2 CONVERTIBLE

MOTOR V8, vorn längs • **HUBRAUM** 6997 cm³ • **LEISTUNG** 324 kW (441 PS) bei 5800/min • **MAX. DREHMOMENT** 624 Nm bei 4000/min • **ANTRIEB** Hinterrad, 4-Gang manuell • **L/B/H** 4448/1768/1265 mm • **LEERGEWICHT** 1645 kg
0–100 KM/H k. A. • **SPITZE** k. A.
PREIS ab 4677 Dollar (1967)

CORVETTE C4 ZR-1

MOTOR V8, vorn längs • **HUBRAUM** 5735 cm³ • **LEISTUNG** 302 kW (411 PS) bei 5800/min • **MAX. DREHMOMENT** 422 Nm bei 4800/min • **ANTRIEB** Hinterrad, 6-Gang manuell • **L/B/H** 4534/1857/1176 mm • **LEERGEWICHT** 1572 kg
0–100 KM/H 4,4 s • **SPITZE** 290 km/h
PREIS ab 66 278 Dollar (1993)



eben stets den, vor Kraft kaum laufen zu können. Das war bei der schlanken Z06 ganz anders.

Da musste sich die 2013 folgende C7 gewaltig strecken, um diese Faszination zu toppen. Und das sollte ihr gelingen, obwohl sie – etwa mit dem Heckleuchtendesign – mit einigen Traditionen brach. Dafür belebte sie den Namen Stingray wieder. Viele Leichtbaumaterialien wie Kohlefaser und Magnesium drückten das Gewicht.

Auch der 6,2-Liter trug einen bekannten Namen: LT1. Das Z51-Paket ergänzte den 466 PS starken Antriebsstrang um eine Performance-Abgasanlage und die rennsportliche Trockensumpfschmierung. Der serienmäßige Handschalter hatte nun sieben Gänge und eine Zwischengasautomatik, optional gab es eine Sechstufenautomatik.

Die Z06 setzte erstmals auf einen Kompressor und drückte

wahnsinnige 659 PS an die Hinterachse. Die ZR1 legte mit 765 PS später noch eine Schippe drauf.

Die echte Revolution hat allerdings erst jetzt in Form der C8 begonnen: Ein komplett neues Mittelmotor-Chassis – so wie es sich Zora Arkus-Duntov schon 1960 in ersten Concept Cars ausgemalt hatte. Wo die Reise der C8 mit Z06 und weiteren Derivaten hingehet, werden wir sehen – und ganz genau beobachten. ➔



Fazit

Alexander Bernt

Gerade für einen US-Car-Fan ist diese Geschichte natürlich ein Highlight. C1 und C2 sind optisch unerreichte Ikonen, ab der C6 ist die Corvette ein potenter Sportler. Meine Herzens-Vette: C4 Facelift.



Ein großes Dankeschön an den Corvette Club Hessen e.V., dessen Vorstand Robert Berger und alle Corvette-Fahrer, die uns ihr Auto für diese Produktion zur Verfügung gestellt haben

CORVETTE C5

MOTOR V8, vorn längs • HUBRAUM 5666 cm³ • LEISTUNG 260 kW (355 PS) bei 5200/min • MAX. DREHMOMENT 508 Nm bei 4000/min • ANTRIEB Hinterrad, 4-Stufen-Automatik • L/B/H 4564/1869/1212 mm • LEERGEWICHT 1460 kg 0–100 KM/H 5,1 s • SPITZE 297 km/h
PREIS ab 40 475 Dollar (2001)

CORVETTE C6 CABRIO

MOTOR V8, vorn längs • HUBRAUM 5967 cm³ • LEISTUNG 298 kW (405 PS) bei 6000/min • MAX. DREHMOMENT 546 Nm bei 4400/min • ANTRIEB Hinterrad, 6-Gang manuell • L/B/H 4435/1844/1245 mm • LEERGEWICHT 1460 kg 0–100 KM/H 4,5 s • SPITZE 300 km/h
PREIS ab 71 150 Euro (2006)

CORVETTE C7 STINGRAY

MOTOR V8, vorn längs • HUBRAUM 6162 cm³ • LEISTUNG 343 kW (466 PS) bei 6000/min • MAX. DREHMOMENT 630 Nm bei 4600/min • ANTRIEB Hinterrad, 8-Stufen-Automatik • L/B/H 4493/1877/1240 mm • LEERGEWICHT 1592 kg 0–100 KM/H 4,2 s • SPITZE 290 km/h
PREIS ab 82 300 Euro (2016)



FOTOS: LENA WILLGALLIS (2)