



Zwei Legenden im

Generationenvergleich

Im Jahr 1953 erblickte erstmals eine amerikanische Sportwagenikone das Licht der Welt. Die Chevrolet Corvette! Nach Anfangsschwierigkeiten, die auch in einer zu bescheidenen Motorisierung begründet waren, hatten die Ingenieure drei Jahre später endlich ein Einsehen und packten einen ordentlichen Achtzylinder in das elegante Cabrio. Die Verkaufszahlen stiegen und seit dem steht der Begriff Corvette wie keine anderes Auto für den »American way of life«. Gebaut wird die Corvette nun schon in der siebenten Generation und hat immer noch nichts von ihrem Charme verloren. In Zusammenarbeit mit

dem »V8 Werk« aus Altenberg wurde mir die Möglichkeit eröffnet, sowohl die erste als auch aktuellste Generation dieses Sportwagens zu testen. Wer könnte diesem Angebot widerstehen?

Corvette C1

Aus Respekt vor dem Alter war zuerst die betagte Großmutter, die Corvette C1 Baujahr 1960, an der Reihe. Diese wurde aus den USA importiert und



in unzähligen Stunden vom V8 Werk liebevoll teilrestauriert. Sie ist wahrlich ein Schmuckstück, welches

Seinesgleichen sucht. Die schöne Lackierung in »Honduras Maroon«, die kultigen Weißwandreifen und viel Chrom sorgen für eine gehörige Portion Nostalgie, während die Haifischzähne des glänzenden Kühlergrills zu verstehen geben: »Ich kann auch beißen«. Denselben Ton schlägt auch der traditionell in orange lackierte Motorblock an. Dieser ist zum Glück nicht verkleidet

und erlaubt noch den unverfälschten Blick auf das voluminöse Triebwerk, den riesigen Luftfilter und die gesamte Motortechnik. Die elegant geschwungene Karosserie, die damals erstmalig aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt wurde, ist in ihrer Formgebung von allen Seiten betrachtet ein Augenschmaus, an dem man sich kaum satt sehen kann. Etwas schmal geraten (waren damals die Menschen

kleiner?) ist der Fahrerraum, ein Eindruck welcher sich durch das riesige Lenkrad noch verstärkt.

Der Einstieg erfordert also akrobatische Fähigkeiten. Bequem im Kunstleder sitzend, erfreut sich mein Auge an den edlen Rundarmaturen und der wunderschönen Retro-Optik. Kurioserweise ist bei der Ur-Corvette der Mittelspiegel nicht an der Frontscheibe, sondern auf der Mittelkonsole angebracht. Sieht ebenfalls schick aus



und funktioniert. Gespannt bin ich jedoch, wie sich dieses Museumsstück fahren lässt. Also Schlüssel umdrehen und ein wenig warten. Nach einer kleinen

Warmlaufphase ist der amerikanische Oldie startbereit, ich lege die Hüftgurte (wie im Flugzeug) an und es kann losgehen. Die 4-Gang-Schaltung wirkt anfangs recht hakelig, aber daran gewöhnt man sich. Schwerer gewöhnt man sich allerdings an die fehlende Servolenkung und die Trommelbremsen ohne Bremskraftverstärker, die ordentlich



Corvette C1 Convertible

Baujahr: 1960
Motor: V8
Leistung: 230 PS
Hubraum: 4,6 Liter
Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7 Sek.
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Antrieb: Heckantrieb
Leergewicht: 1.305 kg
Preis: 102.900 Euro

Corvette C1 Convertible



FOTOS: STEFAN MÖTTCHES

Tritt brauchen, um entsprechend zu verzögern. Ungewohnt sind auch die Maße der Karosserie und die doch sehr geringe Entfernung zwischen meinem Kopf und der Windschutzscheibe. Dies führt dazu, dass ich anfangs zaghafter unterwegs bin, als in meiner ersten Fahrstunde. Nach der behutsamen Kennenlernphase merke ich schnell, dass der V8-Motor der C1 bei Weitem keine Rentnermotorisierung ist. Der 55 Jahre alte, drehmomentstarke »Small block« zieht ordentlich an und verhilft dem edlen Klassiker zu einer Menge Fahrspaß und immer noch recht sportlichen Fahrleistungen. Für mich war die C1 ein kleines Stückchen Zeitreise in eine Ära, in der das Autofahren von Mechanik und

nicht nur von Elektronik bestimmt war. Mehr als ein halbes Jahrhundert nach seiner Geburt kann dieser Sportwagen immer noch mit einer zeitlosen Eleganz und Linienführung begeistern und muss sich nicht hinter deutscher Automobilkunst aus dieser Epoche verstecken. Dies können nicht viele Fahrzeuge aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten von sich sagen.

Corvette C7

Die aktuelle Corvette C7 ist ein waschechter Sportwagen. Die zweisitzige Flunder zeigt sich kantig, kampfbetont, aber immer noch ausreichend »corvettig«. Aber sie wirkt etwas kompakter als ihre Vorgänger. Den Leistungssportler in ihr verraten neben den zahlreichen



Lufteinlässen, auch die breiten 20-Zoll Hinterhufe und die feuerroten Bremsbacken. Fast schon ordinär sind die vier Auspuff-Endrohre, die sich mittig unter den, zu schmalen Augenschlitzen verengten, Rückleuchten befinden. Mir hätte es besser gefallen, wenn man diese vier Suppentöpfe je auf zwei links und zwei rechts verteilt hätte oder - wie beim Bugatti Veyron - in ein einziges Mittelrohr vereint hätte. Auch beim Kofferraum muss ich schmunzeln, denn da habe ich schon größere Frauenhandtaschen gesehen. Naja, fast. Aber genug gemeckert, der Berg - ähm, die Corvette - ruft. Einstieg diesmal sportlich, aber deutlich komfortabler. Instrumente sehr vielfältig, aber nicht unübersichtlich. In der Bedienung der Knöpfe ungeübt,



Unser Kooperationspartner

Das V8 Werk in Altenberg (Bärenstein und Lauenstein) ist Spezialist für die hochwertige Restauration von US-Cars - besonders Ford Mustangs und Corvettes der ersten Generation. Mit Leidenschaft widmet sich das Unternehmen der Restauration von historischen Fahrzeugen und versetzt diese detailgetreu in deren Originalzustand oder auf Wunsch führt es individuelle Veränderungen durch. Auch der Import von US-Fahrzeugen gehört zum Kundenservice. Für diejenigen, die den amerikanischen Spirit erleben möchte, ohne sich gleich ein eigenes Fahrzeug zu kaufen, bietet das V8 Werk mit seiner Mustang-Vermietung ebenfalls das Richtige an.

www.v8werk.de
www.klassiker-mieten.de



muss ich ein wenig fummeln, bis ich mich in Kampfposition gebracht und die Flanken meines Sitzes für besseren Seitenhalt aufgepumpt habe (kein Witz). Positiv überrascht bin ich von der Tatsache, dass die »Vette« über eine Handschaltung verfügt. Das ist doch mal was Solides. Schließlich will ich als Fahrer auch gebraucht werden. Nun noch schnell die Mütze (das Verdeck) runter und ab geht die Post. Schon auf den ersten Metern werden meine Ohren von einem feinsten Blubbern verwöhnt, welches aus der traumhaften Kombination »V8 plus viel Hubraum« erzeugt wird. So blubbere ich mit aufgestellten Nackenhaaren also erstmal entspannt durch die Ortschaft und halte über das Head-up-Display schön brav die Geschwindigkeit im Auge.



Mit 40 in der 30er-Zone geblitzt zu werden -

noch dazu mit einer Corvette - wäre der Gipfel der Demütigung. Aber weiter geht es. Das lang ersehnte Ortsausgangsschild eröffnet endlich die Möglichkeit, dem Achtzylinder etwas mehr Super Plus durch die Venen zu jagen. Was für ein Sound. Das unterschwellig wahrnehmbare Vibrieren des großvolumigen Motors könnte man als mangelnde Laufruhe auslegen, für mich eher ein Zeichen, dass ich wirklich ordentlich Kraft unter der Haube habe. Absolut genial ist die (abschaltbare) Funktion, bei der ab 50 km/h die Geräuschkulisse für lautloses Langstrecken-Cruisen automatisch gedämpft wird. Vom gesamten Handling her bin mir sicher, dass selbst jemand, der sein Leben lang nie mehr als 50 PS unter dem Gesäß hatte, mit diesem Muskelprotz klarkommen würde. Dies gilt allerdings nicht für schnelle Lastwechsel

und fahren im Grenzbereich. Hier sollte man schon Erfahrung mit einem starken Hecktriebler haben, sonst dreht man Pirouetten und die 285er-Gummis radieren auf der Straße. Gerne hätte ich dem Amerikaner natürlich noch gezeigt, was aus Zeitgründen leider nicht mehr ging. Aber auch auf der ausgedehnten Landstraßentour kam der Fahrspaß nicht zu kurz und ich konnte mich schnell mit dem Hubraum-Monster anfreunden. Die Corvette ist sicherlich kein weichgespülter Nobelsportwagen für Yuppies. Dafür aber ein echtes Muscle-Car mit Biss und Charakter, welches preislich am unteren Ende der PS-Riesen angesiedelt ist.

Stefan Mothes

Mehr aus der Serie: www.pulstreiber.de



Bentley Continental Supersports
(Ausgabe Juli 2015)



Nissan GT
(Ausgabe August 2015)

Corvette C7 Stingray Convertible

Baujahr: 2015
 Motor: V8
 Leistung: 460 PS
 Hubraum: 6,2 Liter
 Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 4,2 Sek.
 Höchstgeschwindigkeit: 300 km/h
 Antrieb: Heckantrieb
 Leergewicht: 1.634 kg
 Preis: 93.000 Euro

Corvette C7 Stingray Convertible

