



## Chevrolet Camaro Coupé 6.2 V8 Automatik

Zweitüriges Coupé der oberen Mittelklasse (333 kW / 453 PS)

Schon auf den ersten Blick ist der Camaro ein Statement. Mit geduckter Karosserie, viel Blech und kleinen Scheiben zeigt er sein grimmiges, respektinflößendes Äußeres. Seine Botschaft: Mein Fahrer mag Spaß haben, aber ein Spielzeug bin ich nicht. Die monumentale Erscheinung verfehlt ihre Wirkung nicht. Zumal die Leistungswerte dem ersten Eindruck gerecht werden. Der Camaro sprintet in unter viereinhalb Sekunden von null auf hundert, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei absolut realistischen 290 km/h. Der V8-Benziner erzeugt sein maximales Drehmoment von beeindruckenden 617 Nm und seine Maximalleistung von 453 PS ganz ohne Zwangsbeatmung. Als Saugmotor ist das Aggregat erst recht in Kombination mit dem lieferbaren Handschaltgetriebe - heutzutage eine echte Rarität.

Was juckt schon der enge Innenraum, die für Erwachsene viel zu kleine Rückbank und der mit seiner kleinen Öffnung unpraktische Kofferraum, wenn man ein solches Fahrerlebnis geboten bekommt. Ein wenig ungeschliffen wirkt der Ami schon - aber er ist eben ein Charakter-Auto, das mit seinem straffen Fahrwerk und dem beim Beschleunigen infernalischen Motorsound aus der optionalen Klappenauspuffanlage die Nehmerqualitäten passionierter Selbstfahrer anspricht. Er ist kein Auto von der Stange, das will er auch gar nicht sein. Der Camaro ist eine Hommage an vergangene Zeiten, als man noch nicht der CO<sub>2</sub>-Religion fröhnte und Verbrauchswerte über 10 l/100 km nicht als Blasphemie galten. Kurzum: es ist ein Auto für Liebhaber, die irgendwo auch ein Statement gegen den Mainstream setzen wollen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Mustang, Chevrolet Corvette, Dodge Challenger.

+ **überragende Fahrleistungen, toller Sound für Fans, angesichts der Leistung moderater Preis**

- **hoher Verbrauch, kein Platz auf der Rückbank, unpraktischer Kofferraum**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **4,9**

### Zielgruppencheck

Familie **4,6**

City **4,0**

60+ **3,8**

Langstrecke **3,2**

Transport **4,5**

Fahrspaß **1,1**

€ Preis/Leistung **4,1**

EcoTest ★☆☆☆☆

## 3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Camaro hat Chevrolet ordentlich gefertigt, die Bauteile sind gut verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und weitgehend schmal verlaufen. Der Unterboden ist angemessen verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur im Heckbereich zeigt er sich zerklüftet. Die lange Motorhaube wird vorbildlich von zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design, auch wenn die Materialien eher einfach gehalten sind; nur die oberen Türverkleidungen sind etwas geschäumt, der restliche Kunststoff ist mit harter Oberfläche

ausgeführt, auch Stoffüberzüge an den Dachsäulenverkleidungen beispielsweise gibt es nicht. Die Verarbeitung an sich ist aber gut, Klappern oder Knistern auf schlechten Fahrbahnen verneigt sich der Camaro weitgehend - trotz seines straffen Fahrwerks.

⊖ Für die Türen fehlt eine zweite Dichtlippe, die in dieser Fahrzeugklasse sonst üblich ist. Auch die Kofferraumauskleidung ist arg billig geraten, das sorgt für viel Arbeit und Frust, wenn man Verschmutzungen, die sich im Filz verfangen haben, wegsaugen möchte.

### 4,2 Alltagstauglichkeit

⊖ Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Camaro mit dem 453 PS starken V8-Benziner und dem 72 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 580 km. Die Zuladung von bis zu 414 kg beim Testwagen fällt angemessen aus, mehr als zwei Erwachsene samt Gepäck finden in diesem Sportwagen kaum Platz. Denn die Rückbank ist arg knapp geschnitten und reicht eigentlich nur für kleine Kinder. Eine Dachlast oder eine Stützlast gibt Chevrolet nicht an, somit auch keine Anhängelast.

Anhänger kann der Camaro mangels Montiermöglichkeit für eine Anhängerkupplung ohnehin nicht ziehen, am Heck mittig ist hinter der Schürze die Auspuffanlage im Weg. Chevrolet stellt seinen Sportwagen serienmäßig auf Runflat-Reifen. Wagenheber oder Radmutterenschlüssel sind nicht mit an Bord. Mit seiner Länge von 4,78 m, seiner Breite von 2,07 m (gemessen an den Außenkanten der Außenspiegel) und dem Wendekreis von 12 m ist der Camaro alles andere als praktisch in der Stadt.

### 3,8 Licht und Sicht

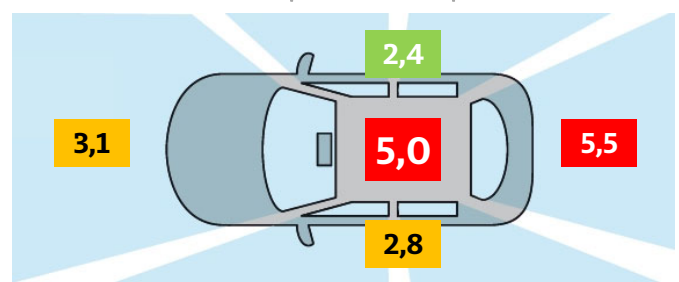
So sportlich, gedrungen und monumental die bullige Karosserie und die schmalen Fensterflächen den Camaro machen, so ungünstig sind diese Eigenschaften für die die Sicht des Fahrers nach draußen. Die Front kann man nicht sehen und nur grob abschätzen, auch das Heck ist nicht einsehbar und nur über den Heckspoiler in etwa zu erkennen.



Die sehr breiten Dachsäulen und die schmale, an eine Schießscharte erinnernde Heckscheibe schränken die Sicht erheblich ein.

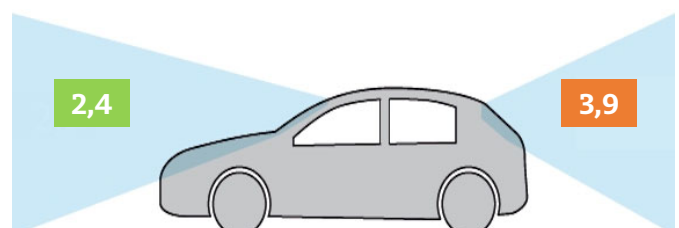
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Zudem sitzt man sehr tief und kann damit den umgebenden Verkehr nicht zu gut überblicken. Der Blick nach hinten über den Innenspiegel wird durch die kleine Heckscheibe eingeschränkt. Immerhin blenden der Innenspiegel wie auch die Außenspiegel bei störendem Licht von hinten automatisch ab. Letzteren fehlen jedoch asphärische Abschnitte, um die Bereiche schräg hinter dem Fahrzeug leichter einsehen zu können. Parksensoren hinten

### 3,6 Ein-/Ausstieg

Hat man seitlich genug Platz, ermöglichen die großen Türen vorne ein passables Ein- und Aussteigen. In üblichen Querparklücken wird es aber oft eng und dann sind die langen Türen eher hinderlich. Grundsätzlich unpraktisch ist die niedrige Sitzfläche, sie liegt nur 36 cm über der Straße. Schwierig gestaltet sich der Zugang zu den hinteren Sitzplätzen, denn die Vordersitze fahren nicht automatisch nach vorne und deren Gurte sind beim Einfädeln nach hinten zusätzlich im Weg. Man benötigt eine gute Portion Akrobatik und Gelenkigkeit, um nach hinten und wieder heraus zu gelangen. Eine Umfeldbeleuchtung (u.a. unter den

### 3,7 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 295 l Platz. Alternativ kann man auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 510 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

### 4,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Die Heckklappe kann über einen Knopf im Innenraum, einen außen im Bereich des Nummernschilds oder auch über den Schlüssel entriegelt werden. Anschließend muss man sie hochziehen, was aber am "griffgünstigen" Spoiler gut klappt. Die freigegebene Ladeöffnung ist überschaubar, weder Breite noch Tiefe sind für große Gegenstände geeignet. Aufgrund der sehr hohen Ladekante von knapp 88 cm wird das Einladen schweren Gepäcks zum Kraftakt - das Muscle-Car macht den Muscle-Man (w/m). Beim Ausladen geht das Training gleich weiter, die innere Ladekante hat eine Höhe von 31 cm. Dass bei umgeklappter Rücksitzlehne keine ebene Ladefläche entsteht, ist nur eine Randnotiz, denn die Durchlade-

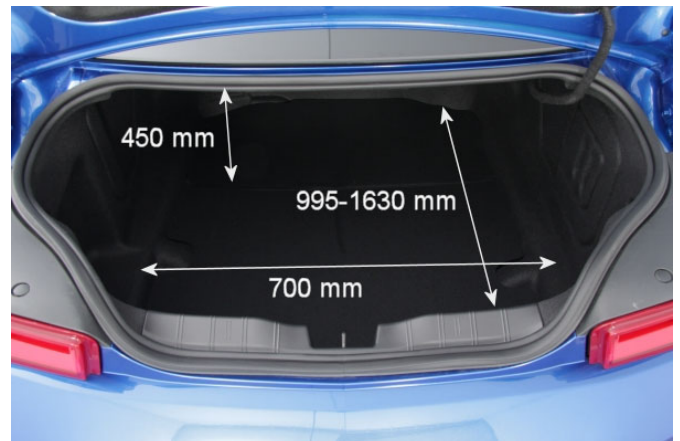
### 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Variabilität des Kofferraums des Camaro beschränkt sich auf die Möglichkeit, die Rücksitzlehne in einem Stück umklappen zu können. Das ganze funktioniert über eine gut greifbare Lasche oben in der Mitte der Lehne. Im Kof-

und eine Rückfahrkamera bringt der Camaro V8 serienmäßig mit, Parksensoren für die Front oder ein Parkassistent sind nicht lieferbar. Xenonlicht für die Frontscheinwerfer gibt es serienmäßig, sie müssen aber ohne automatische Leuchtweitenregulierung und ohne Scheinwerferreinigungsanlage auskommen und haben daher eine etwas reduzierte Leuchtstärke.

Außenspiegeln) gibt es nicht, bei Dunkelheit wird die Fahrzeugumgebung über Front- und Heckbeleuchtung erhellt. Das schlüssellose Zugangssystem ist Serie.

⊖ Am Dachhimmel gibt es keine Haltegriffe. Das Keyless-System lässt sich nicht ohne weiteres deaktivieren, besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz und kann mit einem Funkverlängerer überlistet werden – Näheres dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 295 l Volumen ist der Kofferraum des Camaro gar nicht mal so klein ausgefallen, die Nutzbarkeit ist jedoch aufgrund der hohen Ladekante und der kleinen Öffnung eingeschränkt.

öffnung ist überdies in ihrer Breite eingeschränkt. Der Camaro ist eben ein waschechter Sportwagen und kein Umzugshelfer. Das Ladeabteil wird von nur einer Lampe oben erhellt - das ist wenig.

ferraum selbst gibt es wenig praktische Details, um kleinere Gegenstände zu fixieren oder verstauen - nur ein kleines Fach unter dem Kofferraumboden steht zur Verfügung. Ansonsten muss man ohne sinnvolle Details wie seitliche Fächer oder Taschenhaken auskommen.

## 3,1 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Die üblichen Funktionen des Alltags lassen sich insgesamt leicht bedienen, es bedarf nur etwas Gewöhnung, da manche Funktionen, z.B. die der Klimatisierungstemperatur, etwas dem Design untergeordnet wurden. Die meisten Schalter sind groß genug und mit verständlichen Piktogrammen (bzw. in Englisch) klar beschriftet, sie liegen weitgehend im Blickfeld des Fahrers. Die Einstellung von Sitzen (elektrisch, Fahrer mit Memory) und Lenkrad (manuell) sowie Klimatisierung geht problemlos von der Hand. Fahrzeugeinstellungen müssen teils über den Bordcomputer und teils über den großen Monitor vorgenommen werden - hier muss man also lernen, wo man was findet. Es erfordert etwas Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die Menüs und Untermenüs navigiert. Der 8 Zoll große Hauptbildschirm wird über Touch-Eingaben bedient, ist hoch genug positioniert, allerdings ungewöhnlich mit der Oberkante zu den Passagieren hin geneigt und damit je nach Sitzposition schlechter ablesbar. Die Instrumente sind analog ausgeführt und mit einem großen Farbdisplay in der Mitte ergänzt, alles ist klar gezeichnet und gut ablesbar; allerdings fällt die Tachoskalierung besonders unter 100 km/h recht grob aus, Geschwindigkeiten sind nur in 30-km/h-Schritten beschrieben. Serienmäßig verbaut Chevrolet auch ein Head-Up-Display, das seine Inhalte in

die Frontscheibe projiziert. Die vorderen Fensterheber verfügen zwar über eine Ab- und Aufwärtsautomatik, können aber nicht mit der Fernbedienung gesteuert werden.

⊖ Vorne gibt es als Innenraumbeleuchtung nur die Leseleuchten, jedoch kein zentrales Licht; der hintere Innenraum muss komplett ohne Beleuchtung auskommen.



Eine ordentliche Materialauswahl und die gute Verarbeitung im Innenraum ist man nicht von allen amerikanischen Fahrzeugen gewohnt. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, lediglich die Fahrzeugeinstellung über den Monitor und den Bordcomputer verlangt nach einer Eingewöhnungszeit.

### 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Mit seinem Multimedia-Angebot ist der Camaro gut aufgestellt, zumal alles serienmäßig an Bord ist. Das Infotainment-System umfasst ein Radio samt DAB-Empfang, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine Sprachsteuerung und ein Navigationssystem. Über OnStar ist ein WLAN-Hotspot im Fahrzeug integriert, der über die eingebaute SIM-Karte ins Internet gehen kann; die OnStar-Dienste sind die ersten 12 Monate kostenfrei, danach fallen Gebühren an. Die Handyanbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist selbstverständlich auch möglich.

Chevrolet verbaut serienmäßig ein Premium-Lautsprechersystem von BOSE mit acht Lautsprechern, das einen kräftigen Klang bietet. Es gibt mehrere USB-Anschlüsse, eine 12-V-Steckdose sowie einen AUX-Anschluss und einen SD-Karten-Slot - im Kofferraum findet man jedoch gar keinen Anschluss. Ein kompatibles Handy kann induktiv geladen werden, allerdings befindet sich die Ladeschale zwischen bzw. hinter den Vordersitzlehnen am hinteren Ende der Mittelkonsole. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man vergebens.

### 3,1 Raumangebot vorn

Die geduckte Silhouette außen lässt es schon vermuten: üppige Platzverhältnisse darf man im Camaro nicht erwarten. Vorne reicht das Platzangebot für Personen bis knapp 1,90 m Größe, die Kopffreiheit lässt ein paar Zentimeter mehr zu. Auch nur zufriedenstellend fällt der Innenraum

in der Breite aus, hinzu kommt der voluminöse Mitteltunnel, der die Bewegungsfreiheit der beiden vorn Sitzenden einengt. Der dunkle Innenraum in Kombination mit dem schwarzen Dachhimmel und den schmalen Fensterflächen vermittelt insgesamt ein recht enges Raumgefühl.



### 5,3 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es - vorsichtig ausgedrückt - sehr beengt zu: Die Beinfreiheit wie auch die Kopffreiheit reichen höchstens für Kinder. Stellen sich Erwachsene mit 1,85 m Größe die Vordersitze bequem ein, reichen die

Sitzlehnen fast bis zu den Sitzflächen hinten - Beine dazwischen wären dann eingeklemmt. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl durch die kleinen Scheiben und den dunklen Dachhimmel sehr beeinträchtigt wird.

### 4,3 Innenraum-Variabilität

⊖ Die Lehne der Rückbank kann nur in einem Stück umgeklappt werden. Einstellmöglichkeiten darüber hinaus sind nicht vorhanden. Vorne gibt es nur kleine Fächer in den Türen, in die auch keine 1-l-Flaschen passen. Immerhin sind zwei Becherhalter und ein geschlossenes

Ablagefach vorne vorhanden. Hinten beschränkt sich das Angebot an Ablagemöglichkeiten auf eine Lehnentasche am Rücken der Beifahrersitzlehne. Das Handschuhfach ist eher klein, nicht beleuchtet, nicht klimatisiert, aber lässt sich immerhin abschließen.

## 2,8 KOMFORT

### 3,3 Federung

Für den Camaro gibt es optional ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern (im Testwagen verbaut). Tour- und Sport-Modus ermöglichen die Wahl zwischen einer straffen und einer sehr straffen Fahrwerksabstimmung, der Unterschied ist durchaus spürbar. Das Fahrwerk ist für sich stimmig ausgelegt, auf schlechten Straßen wird es für die Insassen aber anstrengend, weil sich das Schluckvermögen des Fahrwerks in Grenzen hält und daher größere Unebenheiten die Karosserie deutlich anregen. Innerorts bringen Kanten und Bodenwellen mit mehr Hub das Fahrwerk schnell an seine Grenzen, dann kommen die "Schläge" recht deutlich bei den Insassen an. Kopfstein-

pflaster dringt ebenso deutlich zu den Insassen durch - typisch Sportfahrwerk eben. Bei kleinen Bodenwellen ist der Komfort jedoch in Ordnung. Geschwindigkeitsschwellen (Speed Bumps) werden trotz der straffen Auslegung erstaunlich gut geschluckt. Querfugen dringen hauptsächlich akustisch bis in den Innenraum. Sofern die Landstraßen in gutem Zustand sind, kann man mit dem Fahrkomfort gut leben. Über ausgeprägten Wellen zeigt sich aber wieder das begrenzte Schluckvermögen der Federung. Auf der Autobahn zeigt der Camaro sein Talent, er liegt recht ruhig auf der Straße, selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten weit jenseits der 200 km/h.

### 2,4 Sitze

⊕ Sportsitze vorne mit ausgeprägter Konturierung von Lehne und Fläche sind Serie. Sie bieten die üblichen Einstellmöglichkeiten von Sitzhöhe und Lehnenneigung, der Fahrer kann zusätzlich noch die Neigung seines gesamten Sitzes justieren. Die Einstellungen erfolgen elektrisch. Separate Lordosenstützen gibt es nicht, ebenso sind die Breiten der Sitzflächen und der Lehnen fix. Die meisten Fahrer sollten dennoch eine günstige Sitzposition finden, in jedem Fall ist der Seitenhalt der Vordersitze

ausgezeichnet.

Hinten sieht es ganz anders aus, dort ist das Hauptproblem der fehlende Platz. Davon abgesehen hat die Lehne kaum Kontur, die ausgeprägten Mulden der Sitzfläche können das nicht wettmachen. Es gibt keine Mittelarmlehne und nur integrierte Kopfstützen. Der Camaro ist eben ein klassischer 2+2 Sitzer, wobei das hintere "+2" eher für Gepäck oder bestenfalls für kleine Kinder geeignet ist.

### 3,5 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Camaro bei 130 km/h liegt bei 70,2 dB(A) - auf langen Strecken kann das schon zur Belastung werden. Andererseits geht es beim Camaro-Fahren um genau dieses Erlebnis, den großvolumigen V8-Motor zu hören und zu spüren. Der Motor selbst ist dabei von vorne vergleichsweise zurückhaltend, der Schall wird

hauptsächlich über die optionale Klappen-Auspuffanlage am Heck komponiert. Unter Last erhebt aber auch der Motor seine Stimme und ergänzt den Klangkulisse vom Heck. Auffällig sind auch die vergleichsweise lauten Abrollgeräusche der Reifen. Windgeräusche sind selbst bei hohen Geschwindigkeiten nicht weiter auffallend.

## 2,4 Klimatisierung

⊕ Der Chevrolet verfügt serienmäßig über eine Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung und Sitzbelüftung vorne sowie eine Lenkradheizung. Eine automatische Umluftfunktion gibt es nicht.

⊖ Die hinteren Scheiben können nicht geöffnet werden.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 0,8 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 453 PS starken Camaro V8 sind ausgezeichnet. Der Motor spricht spontan an und zieht schon knapp über Leerlaufdrehzahl munter los - der große Hubraum macht es möglich, ein Turbolader oder Kompressor ist erst gar nicht nötig. Beeindruckend ist auch das Drehmoment von maximal 617 Nm. Der

fulminante Schub gerade bei mittleren Drehzahlen macht Beschleunigungen zur wahren Freude. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h wird in weniger als 2,5 Sekunden erledigt. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Camaro V8 in nur 4,4 Sekunden, erst bei 290 km/h hat die Beschleunigung ein Ende.

### 1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Achtzylinder in V-Anordnung läuft kultiviert, leichte Vibrationen gibt er jedoch in den Innenraum weiter - das ist sicherlich so gewollt, schließlich sollen die Insassen die enorme Leistung des Motors auch spüren. Der Motor selbst dröhnt oder brummt eigentlich nicht, es tönt aber dank der optionalen Klappen-Auspuffanlage vernehmlich von hinten in den Innenraum. Das bringt auf dem Sonntagsausflug Spaß, bei langen Strecken könnte es

aber stressen. Mit zunehmender Drehzahl steigt die Lautstärke des V8 - parallel dazu auch seine Leistungsabgabe. Er zeigt die typische Leistungsentfaltung eines großvolumigen Saugmotors, schnelles und spontanes Ansprechen und mehr Leistung bei mehr Umdrehungen. In der Summe seiner Eigenschaften ein faszinierendes Triebwerk, das man so nur noch ganz selten bekommen kann.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Ein großvolumiger V8-Motor kombiniert mit einem Handschaltgetriebe - das gibt es kaum noch, für den Camaro ist diese Kombination jedoch zu haben. Im Test ist das Modell mit der Achtgang-Wandlerautomatik angetreten. Diese setzt mehr auf Komfort und macht den Camaro zum entspannten Cruiser, unterstützt durch weiche Schaltvorhänge. Dynamisches Fahren geht natürlich auch, allerdings schaltet die Automatik nicht so schnell und bietet nicht das selbe direkte Fahrgefühl wie ein sportliches Doppelkupplungsgetriebe, zudem ruckt es

ab und zu etwas. Bei Bedarf kann man die Schaltvorgänge auch über Paddel am Lenkrad beeinflussen. Insgesamt ist das Getriebe sehr lange übersetzt, so dass sich trotz acht Gängen teilweise etwas größere Drehzahlsprünge ergeben. Im achten Gang muss der Motor nur 1.900 1/min bei 130 km/h drehen - das entspannt das Fahren, hält die Innengeräusche im Rahmen und wirkt sich positiv auf den Verbrauch aus. Der drehmomentstarke Motor kommt damit gut zurecht.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Fahrdynamisch kann der Camaro seiner Optik voll gerecht werden. Er liegt weitgehend stabil und ruhig auf der Straße und reagiert gut auf Lenkimpulse. In schnell durchfahrenen Kurven giert er leicht und gut beherrschbar, um den Richtungswechsel zu unterstützen. Insgesamt sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich,

wobei er beispielsweise beim Gaswegnehmen in der Kurve nur moderate Lastwechselreaktionen zeigt, die gut kontrollierbar bleiben. Seinen Grenzbereich kündigt er mit Untersteuern an. Auch der Geradeauslauf ist meistens einwandfrei, der Camaro lässt sich nur von der einen oder anderen ausgeprägten Spurille etwas verführen.

Der im Verhältnis zur Gesamtfahrzeuglänge lange Radstand wirkt sich positiv aus. Die Aufbaubewegungen bleiben selbst bei sportlicher Fahrweise gering. Hohe Motorleistung trifft auf Hinterradantrieb - ist die Griffbarkeit der Straße beispielsweise durch Regen eingeschränkt, hat die Traktionskontrolle einiges zu tun, um durchdrehende Räder einzubremsen. Auf trockender Straße mit gutem Grip ist die Traktion jedoch erstaunlich gut.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Camaro zwei Gesichter. Sind die Goodyear Eagle Reifen noch nicht auf Temperatur, überrascht er mit ausgeprägtem Untersteuern. Werden die Reifen dann aber wärmer, klebt der amerikanische Sportler regelrecht auf der Straße und folgt willig den Kursvorgaben des Fahrers. Dabei durchfährt er den Parcours bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereiche weitgehend neutral, um den Grenzbereich dann mit gut kontrollierbarem Untersteuern anzukündigen. Die erzielbaren Geschwindigkeiten sind beeindruckend und liegen auf dem gleichen Niveau wie das deutlich teurerer Sportwagen.

## 2,3 Lenkung

⊕ Für die Lenkunterstützung gibt es zwei Kennlinien, Normal und Sport. Letztere macht das Lenken ziemlich schwergängig und eignet sich eher für die hartgesottene Naturen. In der Normal-Stellung hat man ein gutes Lenkgefühl und kann den Camaro angemessen über die Landstraßen zirkeln. Die Zentrierung der Lenkung ist gut, das ergibt ein angenehmes und sicheres Fahrgefühl beispielsweise auf der Autobahn. Mit 2,4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt und passt sehr gut zum Charakter des Fahrzeugs.

## 2,2 Bremse



⊕ Die V8-Variante des Camaro ist serienmäßig mit einer Brembo-Bremsanlage ausgestattet. Diese erweist sich auch unter hoher Belastung als standfest und effektiv, sie kann das Coupé in durchschnittlich 34,2 m aus 100 km/h zum Stillstand herunterbremsen (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse ist dabei einwandfrei dosierbar und spricht gut an.

## 3,5 SICHERHEIT

### 3,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Viele Assistenzsysteme hat der Camaro nicht zu bieten, auch gegen Aufpreis nicht. Neben dem obligatorischen

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

ESP bringt er einen Spurwechselassistenten samt Querverkehrswarnung beim Ausparken mit. Ein Tempomat ist

ebenso serienmäßig wie das Head-up-Display und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest-Ergebnis nach Euro NCAP Norm gibt es nicht. Der Camaro verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags sowie über seitliche Vorhangairbags für die Kopfbereiche. Zusätzlich werden die Beine von Fahrer und Beifahrer über Knieairbags geschützt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe knapp 1,90 m guten Schutz. Hinten gibt es nur angedeutete "Kopfstützen" an der Oberkante der Lehne - aufgrund des geringen Abstands zum Dachhimmel und mangels Platz für Erwachsene ist das ausreichend. Auf den Vordersitzen werden die

Insassen optisch und akustisch angehalten, sich anzuschnallen. Im Falle eines Unfalls kann über die eingebaute SIM-Karte automatisch ein Notruf abgesetzt werden (Chevrolet Onstar).

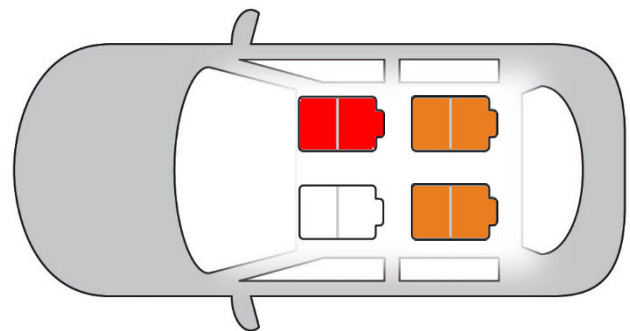
⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und im Notfall damit unter Umständen schlecht zu erreichen. Verzurrösen im Kofferraum gibt es keine.

### 4,6 Kindersicherheit

⊖ Ein Crashtest-Ergebnis nach Euro NCAP Norm ist nicht verfügbar. Allgemein ist der Camaro wenig geeignet für die Installation von Kindersitzen. Auf dem Beifahrersitz sind laut Hersteller Kindersitze nicht zulässig, zudem lässt sich der Beifahrerairbag nicht ohne großen Aufwand in der Werkstatt deaktivieren. Die hinteren Plätze sind schlecht zugänglich - sie verfügen zwar über Isofix-Vorbereitungen, das eingeschränkte Platzangebot macht den Einbau eines Kindersitzes jedoch mühselig. Aufgrund der niedrigen Dachlinie haben hohe Kindersitze keinen Platz. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber arbeitet nur bei automatischem Schließen.

#### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### 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)

könnte die Verletzungsschwere weiter reduzieren oder im Idealfall den Zusammenprall komplett verhindern.

### 3,5 Fußgängerschutz

Um im Falle eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger die Verletzungsfolgen zu reduzieren, hat der Camaro einen aktiven Fußgängerschutz - er hebt im Notfall die Motorhaube ein Stück an und vergrößert so den Abstand zu harten Motorteilen darunter. Einen vorausschauenden Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es nicht, er

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	13,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	10,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	14,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	12,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 4,4 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest wurde für den Camaro ein durchschnittlicher Verbrauch von 12,4 l Super pro 100 km ermittelt. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 335 g pro km. Dafür kann es keine Punkte mehr geben, maximal 60 wären möglich gewesen. Innerorts genehmigt sich der großvolumige V8-Motor 13,9 l, außerorts 10,2 l und auf der Autobahn 14,8 l Super pro 100 km.



Auf längeren gemütlich absolvierten Fahrten sind Verbräuche unter 10 l/100 km möglich, wer den Camaro

jedoch seiner Optik entsprechend bewegt, muss mit 10 bis über 15 l/100 km rechnen.

### 3,3 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas des Camaro V8 sind weitgehend gering, allerdings ergibt sich eine erhöhte Partikelanzahl - das kostet Punkte, und so bleiben am Ende nur 27

der 50 Punkte übrig. Auch weil im Autobahn-Abschnitt der CO-Ausstoß erhöht ist. Mit insgesamt 27 Punkten gibt es leider nur einen von fünf möglichen Sternen.

## 4,9 AUTOKOSTEN

### 4,9 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 50.000 Euro ist der Camaro absolut gesehen nicht billig, angesichts der Leistungswerte und der guten Serienausstattung bis hin zum Navigationssystem samt Onstar-Abo aber durchaus fair eingepreist. Man muss aber auch die Unterhaltskosten berücksichtigen. Während der absolute Wertverlust nicht so gravierend ausfällt, muss für die Kfz-Steuer verhältnismäßig viel bezahlt werden. Der Camaro V8 hat zwar einen Benzinmotor, der steuerlich besser als ein

Dieselaggregat dasteht - aber mit einem Hersteller-CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 252 g/km liegt die jährliche Steuer trotzdem bei üppigen 438 Euro. In der Teilkasko (Klasse 25) und vor allem in der Vollkasko (Klasse 30) ist er sehr hoch eingestuft, das macht die Versicherungsbeiträge teuer. Auch Reifenersatz kommt vergleichsweise teuer aufgrund der breiten 20-Zoll-Bereifung, die man überdies in Runflat-Ausführung benötigt.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Turbo Automatik	6.2 V8
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	8/6162
Leistung [kW (PS)]	202 (275)	333 (453)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/3000	617/4600
0-100 km/h [s]	5,9	4,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	290
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,0   S	12,8   SP
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	181	292
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/30/25	18/30/25
Steuer pro Jahr [Euro]	212	518
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1032	1281
Preis [Euro]	40.400	47.400

#### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## HERSTELLERANGABEN

8-Zylinder Ottomotor (V-Motor), Euro 6b, geregelt	
Hubraum	6.162 ccm
Leistung	333 kW/453 PS bei 5.700 1/min
Maximales Drehmoment	617 Nm bei 4.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,4 s
Verbrauch pro 100 km	11,1 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	252 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R20/275/35 R20Z R
Länge/Breite/Höhe	4.784/1.897/1.340 mm
Leergewicht/Zuladung	1.659/541 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b./- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	72 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Lansing Grand River, Michigan, USA

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	245/40 Z R 20 95Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	12,0/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	12,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	13,9/10,2/14,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	284 g/km (WTW* 335 g/km)
Reichweite	580 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.070 mm
Leergewicht/Zuladung	1706/414 kg
Kofferraum normal/geklappt	295/510 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>222 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>265 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>214 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>568 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1269 Euro		
Steuer pro Jahr	438 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/30/25		
Basispreis Camaro Coupé 6.2 V8 Automatik	49.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	54.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.713 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.200 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	-/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/Serie (nur links)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 800 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,2**

### AUTOKOSTEN

**4,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,2</b>
Verarbeitung	2,8	Fahrleistungen	0,8
Alltagstauglichkeit	4,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	3,8	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	3,6	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,7	Lenkung	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>3,5</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,4
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	3,1	Kindersicherheit	4,6
Raumangebot hinten	5,3	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	4,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,5
Federung	3,3	Schadstoffe	3,3
Sitze	2,4		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	2,4		

Stand: April 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer