

Chevrolet Corvette – die Legende ist lebendiger denn je

- *Performance:* Mehr Drehmoment
Schneller von 0 auf 100 km/h
Geringerer Gesamtverbrauch
Euro 4-SchadstoffEinstufung
- *Agilität:* "Active Handling System" serienmäßig
- *Verfeinerungen:* Geräuschisolierung der Karosserie verbessert
Neues Cabriolet-Verdeck
Ruhigerer Leerlauf
Getriebe-Langlebigkeit erhöht

"Die Corvette bietet 2001 in vielerlei Hinsicht mehr – mehr Leistung, Fahrvergnügen und Verbesserungen," sagt Dave Hill, Chefsingenieur der Corvette. "Die Fahrer werden vom Ergebnis überrascht und erfreut sein." Die Chevrolet Corvette, der amerikanische Sportwagen mit der längsten Tradition, geht in das Jahr 2001 mit einem optimierten Drehmomentverlauf und noch besserem Beschleunigungsvermögen bei gleichzeitig reduziertem Kraftstoffverbrauch. Zusätzliches Fahrvergnügen ergibt sich aus einer nochmaligen Verbesserung des Fahrwerks und der weiter erhöhten Langlebigkeit des Getriebes und zahlreichen Detail-Verfeinerungen, die den weltweiten Erfolg der Corvette in ihrem 47. Jahr sicherstellen.

Mit dem serienmäßigen Active Handling System der zweiten Generation bietet die Corvette ein noch sportlicheres Fahrverhalten, da diese Fahrdynamikregelung den Wagen im – übrigens sehr hoch angesiedelten – Grenzbereich noch feinfühlig und zuverlässiger stabilisiert (im Rahmen der physikalischen Grenzen, versteht sich). Als spürbare Verfeinerungen werden

die Corvette-Kunden ferner die verbesserte Geräuschisolierung und das optimierte Leerlaufverhalten schätzen.

Noch bessere Beschleunigung

Basierend auf dem legendären 5,7-Liter-Chevy-"small block"-V8 mit 253 kW/344 PS bietet die Corvette 2001 mehr Drehmoment über einen größeren Drehzahlbereich und ermöglicht so eine noch bessere Beschleunigung aus dem Stand bzw. bei Zwischenspurts.

Die Corvette-Ingenieure haben einen neuen Verbund-Einlasskrümmer mit vergrößertem Luftkasten-Volumen und Einlasskanälen mit glatterer Oberfläche realisiert. Das erhöhte Luftvolumen, das den Brennräumen mit weniger Verwirbelungen zugeführt wird, ermöglicht einen reduzierten Ventilhub sowie eine geringere Überschneidung der Steuerzeiten. Modifikationen an der Nockenwelle führen zu einer "fülligeren" Drehmomentkurve mit deutlich erhöhter Kraft im unteren Drehzahlbereich.

Damit verbessert sich die Beschleunigung der Corvette von 0 auf 100km/h um eine halbe Sekunde, so dass mit Schaltgetriebe die 5-Sekunden-Marke unterboten werden kann. 4,7 Sekunden beziehungsweise 5,1 Sekunden mit Automatikgetriebe benötigt die Corvette für den Spurt aus dem Stand auf Tempo 100. Das maximale Drehmoment beträgt 483 Nm bei 4200 min⁻¹.

Die Corvette-Ingenieure haben nicht nur das Beschleunigungsvermögen, sondern auch die Umweltverträglichkeit des LS1-Motors verbessert. So sank beispielsweise der CO₂-Ausstoß bei der Version mit Automatikgetriebe von 360 auf 290 g/km. Zudem entweichen dem Auspuff weniger schädliche Abgase: Die Corvette entspricht jetzt der besonders strengen Euro 4-Schadstoff-Norm.

Verbrauchsmessungen in Europa haben gezeigt, dass auch der Kraftstoffverbrauch der Automatik-Corvette gesenkt werden konnte – nämlich um einen Liter. Die Messungen ergaben einen Gesamtverbrauch (nach Norm) von 12,1 Litern gegenüber 13,1 Litern pro 100 Kilometer beim Vorjahresmodell. Im Stadtverkehr sank der Kraftstoffverbrauch auf 17,3 Liter (früher 19,8 Liter) und auf der Landstraße auf 9,1 Liter (früher 9,2 Liter) pro 100 Kilometer.

Die Corvette mit Sechsgang-Schaltgetriebe hat einen Norm-Gesamtverbrauch von 13,1 Litern pro 100 Kilometer (Stadt: 19,4 Liter/100 km, Landstraße: 9,5 Liter/100 km). Die Höchstgeschwindigkeit beträgt bei beiden Modellen 274 km/h.

Mehr Fahrvergnügen

Das "Active Handling System", die elektronische Stabilitätskontrolle, misst mit Hilfe von Sensoren" Giermoment, Querschleunigung und den Lenkwinkel. Im Verbund mit dem serienmäßigen ABS-Bremssystem und der Traktionskontrolle unterstützt es den Fahrer sanft aber nachdrücklich, um die Fahrstabilität zu erhalten. Mit einem neuen Bremsdruckmodulator von Bosch und vielen neuen oder überarbeiteten Einstellungen verschafft das "Active Handling System" der zweiten Generation dem Corvette-Fahrer noch mehr aktive Sicherheit. Das "Active Handling System" gehört im Modelljahr 2001 zur Serienausstattung.

Die Corvette-Ingenieure wissen, wie Corvette-Besitzer ihre Autos vorzugsweise bewegen, so dass eine Fahrdynamikregelung, die die Fahrdynamik bei sportlicher Fahrweise zu sehr begrenzen würde, nicht in Frage kam. Daher wurde die neue Abstimmung des "Active Handling Systems" der zweiten Generation sehr sorgfältig entwickelt, um besonders restriktive Eingriffe zu vermeiden. Abgesehen vom Aufleuchten des "Active Handling System"-

Symbols in der Armaturentafel werden Fahrer in der Regel nicht spüren, dass sie in vielen Situationen unterstützt worden sind.

Das "Active Handling System" der zweiten Generation macht die Corvette nicht nur fahrdynamischer, sondern es verschafft ihr auch ein Sicherheitspolster, das in Notsituationen Hilfe bietet. Es erkennt sowohl Über- als auch Untersteuern und veranlasst augenblicklich gezielte Bremsengriffe, um das Fahrzeug zu stabilisieren.

Coupé- und Cabriolet-Kunden haben drei exzellente Fahrwerkssysteme zur Auswahl:

- Das Standard FE1-Fahrwerk genügt den Anforderungen der meisten Fahrer.
- Das optionale "Selective Real Time Damping"-Fahrwerk (F45) bietet drei wählbare Betriebsarten: Tour, Sport und Performance – jede mit spezifischen Einstellungen. F 45 berücksichtigt Straßenbedingungen und Fahrzeuggeschwindigkeit und stimmt daraufhin den Einsatz der Stoßdämpfer ab, um das Fahrzeug auch bei verschiedenen Straßenoberflächen ruhig zu halten.
- Ebenfalls als Option erhältlich ist das Z51-"Performance-Fahrwerk", das eine ausgezeichnete Fahrzeug-Beherrschbarkeit bis in den Grenzbereich bietet. Es ist konsequent auf eine sportliche Fahrweise ausgelegt, gewährleistet aber immer noch einen erfreulich hohen Fahrkomfort.

Das ABS-System 5.3 von Bosch (vorher 5.0) arbeitet leiser und effizienter. Bremsleistung und das Zusammenspiel mit der Traktionskontrolle und dem "Active Handling System" wurden optimiert.

Die Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse wurde so optimiert, dass bei leichtem Verzögern in Kurven die Hinterräder nicht "überbremsen" werden können, das Fahrzeug also in jedem Fall stabil bleibt. Das Ergebnis sind besser vorhersehbare Fahrzeugreaktionen und weniger Aufwand des Fahrers, um das Fahrzeug spurstabil zu halten.

Weitere Verbesserungen

Das Corvette Team hat zahlreiche Verfeinerungen in weiteren Bereichen vorgenommen.

Die Lichtmaschine hat eine neue Kupplungsscheibe, welche die Leerlaufdrehzahl beim Automatik-Modell senkt. Diese Modifikation macht das Fahrzeug im Stadtverkehr ruhiger, verringert oder vermeidet das "Leerlaufkriechen" an Ampeln ganz und verringert den Kraftstoffverbrauch.

Die Geräuschisolierung im Innenraum ist durch das Ausschäumen von Hohlräumen und/oder speziellen Versiegelungen in strategisch wichtigen Bereichen verbessert worden. Ein neues Verdeck beim Cabriolet sorgt für optimierte Abdichtung. Der Einsatz eines neuen Stoffs – er ist gegenüber dem bisherigen Verdeckstoff doppelt so dick – verbessert nicht nur die Optik, sondern führt auch zu weniger Windgeräuschen. Das Ergebnis ist ein Innenraumgefühl im Cabriolet, das die meisten Käufer nur in einem Luxuswagen erwarten würden.

Ebenfalls neu für die Corvette ist eine Abschaltmöglichkeit für den Beifahrer-Airbag, die sich im Handschuhfach befindet. Sie ermöglicht dem Fahrer, den Airbag auf der Beifahrerseite zu deaktivieren, falls kleine Kinder dort sitzen sollten. Ein Lichtsignal in der Instrumententafel zeigt an, wenn das Sicherheitssystem ausgeschaltet ist.

Die Inneneinrichtung der Corvette im Stil eines echten Luxusportwagens verfügt über Ledersitze, die horizontal und vertikal elektrisch einstellbar sind. Eine höhenverstellbare Lenksäule ermöglicht es dem Fahrer, die ideale Sitzposition zu finden. In Fahrzeugen mit der elektronischen Memory-Funktion können bis zu drei Fahrer ihre Voreinstellungen für Sitzposition, Seitenspiegel, Innenraumtemperatur und Radiosender des serienmäßigen Bose Soundsystems abrufen – alles per Knopfdruck.

Ein weiteres technisches Highlight ist das Head Up Display (HUD), das die wichtigsten Informationen, wie Geschwindigkeit, Drehzahl, Kühlmitteltemperatur oder Öldruck oder Tankinhalt in den unteren Bereich der Windschutzscheibe projiziert. Zusätzlich zu den leicht lesbaren Zeigern der analogen Instrumente kann ein digitales Display aktiviert werden, das zahlreiche Informationen anzeigt, darunter den Luftdruck in jedem Reifen. Der Reifendruck wird ständig von Sensoren überwacht, die sich in den Felgen befinden. Standlicht und Scheinwerfer werden bei Dämmerung automatisch aktiviert.

Zusätzliche Verfeinerungen betreffen elegante, verchromte Auspuffendrohre sowie selbst-abblendende Aussen- (Fahrerseite) und Innenspiegel. Die Spiegel reduzieren bei Nacht automatisch den Blendungsgrad durch die Scheinwerfer nachfolgender Fahrzeuge, so dass der Fahrer weniger abgelenkt wird. All dies verdeutlicht Chevrolets Liebe zu konsequenter Detailarbeit.

Für 2001 gibt es zwei neue Karosseriefarben - Speedway-Weiß und Quicksilver. "Millennium Yellow" ist eine gegen Aufpreis verfügbare Spezialfarbe.

Wie kann ein leistungsfähiger Wagen wie die Corvette mit mehr als einer Million verkauften Einheiten in seiner 47jährigen Geschichte seine Faszination behalten?

Ein wichtiger Grund ist das Bekenntnis zu höchsten technischen Qualitäten, welche die Corvette ihrem Fahrer und dem Mitfahrer deutlich vermittelt. Diese Qualitäten sind garantiert, weil die Corvette nicht nur derselben strengen Dauererprobung wie alle anderen GM-Fahrzeuge unterzogen wird, sondern darüber hinaus einige spezielle, sehr strapaziöse Leistungstests zu überstehen hat.

Dazu gehört ein Schnellfahrttest mit vollem Kraftstofftank, der das Fahren mit hoher Geschwindigkeit auf europäischen Autobahnen simuliert. Er stellt sicher, dass sich die Corvette auch unter diesen extremen Bedingungen, die in den USA kaum anzutreffen sind, behaupten kann. Der Test erfolgt bei einer Geschwindigkeit von rund 240 km/h und dauert so lange, bis der Kraftstofftank leer ist!

Versuchsfahrten auf Rennstrecken und Handlingkursen, bei denen das Fahrzeug in 50 Stunden-Tests im Grenzbereich gefahren wird, stellen sicher, dass die beabsichtigten Performance-Eigenschaften auch in der Praxis vorhanden sind. Zuerst absolviert das Fahrzeug einen 400 km langen Handling-Parcours, anschließend folgt ein 24-Stunden-Dauerlauf auf einem Straßenkurs. Zu dieser Prüfung auf einer zwei Meilen langen Rundstrecke gehören Beschleunigungen aus dem Stand auf 225 km/h, wiederholte Bremsmanöver von 160 auf 70 km/h, ausserdem mindestens 10 Schaltvorgänge pro Runde.

Der Stolz von Bowling Green, Kentucky, der das Evangelium des amerikanischen Automobils in der ganzen Welt verbreitet, überlässt nichts dem Zufall.