



Chevrolet Camaro (2009 - 2016)

Terug in de tijd

Autotest | Vroeger was alles beter. Of lijkt dat alleen maar zo? Is het geheugen selectief en zijn alleen de mooie herinneringen blijven hangen? Chevrolet introduceert nu een nieuwe versie van de legendarische Camaro. Het karakter blijft trouw aan het origineel, maar de techniek en de vormgeving zijn aangepast aan deze tijd. Weet de nieuwe Camaro het gevoel van weleer terug te brengen?

In het midden van de vorige eeuw besloot Chevrolet om auto's op een radicaal andere manier aan de man te brengen. In advertenties werd niet langer het product verkocht, maar een droom. Chevrolet moest net zo Amerikaans zijn als baseball, hotdogs en appeltaart. Het bezit van een Camaro werd neergezet als de ultieme invulling van de Amerikaanse droom.

Ook de nieuwe Camaro is vooral bedoeld als stijl-icoon. Alhoewel de Camaro minder kostbaar is dan een Corvette, is de nieuwkomer groter en vooral veel opvallender. De nieuwe Camaro is opzichtig, politiek incorrect, fout en juist daarop apetrots. Tijdens de testrit zwaaiden kinderen de auto enthousiast toe. Volwassenen halen letterlijk de neus voor de auto op, of doen hun uiterste best de Camaro - ondanks het niet te missen motorgeluid - te negeren.

"De nieuwe Camaro is opzichtig,
politiek incorrect, fout en juist daarop
apetrots"



Coupé

De gereïncarneerde Camaro is leverbaar als coupé en cabriolet. In de praktijk is er een wereld van verschil tussen beide uitvoeringen. De coupé heeft zeer weinig hoofdruimte. Wie langer is dan 1 meter 80, moet de bestuurdersstoel bijna in de ligstand zetten om in de auto te passen. Dat is bepaald geen ideale zitpositie om een auto van dit kaliber te temmen. Bovendien hindert de A-stijl vanuit de ligstand het zicht naar buiten ernstig. De hoofdsteunen zijn ook niet berekend op lange Europeanen, hetgeen de veiligheid wederom niet ten goede komt.

De Camaro wordt van oudsher gepresenteerd als de vierpersoons Corvette, maar dat is niet meer dan een reclameslogan. De beenruimte op de achterbank is nihil. De ruimte is daarom vooral handig voor bagage, al was het maar omdat de kofferruimte zo klein (en ontoegankelijk) is, dat ieder beetje extra welkom is.



De Camaro Coupé is verrassend stil. Zodra de sleutel wordt omgedraaid, heeft de startmotor merkbaar moeite om de 6.1 liter achtcilinder (uit de Corvette) in beweging te krijgen. Daarna klinkt een diepe grom (de ontwerpers streefden er naar het geluid van de Pontiac GTO te imiteren) en sputteren de uitlaten. Dat is echter alleen te horen met geopende ramen. Met stationair draaiende motor schudt de auto lichtjes, als voortekenen dat het monster in het vooronder tot leven is gekomen.

Eenmaal onderweg is er, met de ramen gesloten, verder weinig van de krachtbron te horen. Het fijnste geluid komt dan van het voortreffelijke audiosysteem van Boston Acoustics.



Cabriolet

De Camaro Convertible heeft een heel andere persoonlijkheid. Zelfs met gesloten dak zijn alle geluiden van de motor duidelijk hoorbaar. Met

geopend dak, hoort de bestuurder de auto niet alleen, maar is het hele mechaniek te voelen en zelfs te ruiken en is de belevenis veel intenser. Bovendien is het probleem met de beperkte hoofdruimte logischerwijs opgelost.

Houd er wel rekening mee dat de cabriolet weinig comfort biedt. Bij snelheden boven de 80 km/u wordt de hoeveelheid rijwind in het interieur onprettig en kan nog nauwelijks een gesprek worden gevoerd. De kap is slechts half elektrisch bedienbaar en de elektronica doet het werk ronduit langzaam.

Automaat of handgeschakeld?

... maar dat is dan ook het enige wat traag is aan de Camaro. Geheel volgens traditie drijft de krachtbron de achterwielen aan. Het vermogen is afhankelijk van de gekozen overbrenging. De variant met automaat levert 405 pk / 556 Nm en heeft een onverwacht tam karakter.



Alleen wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, komt het motorgeweld in alle hevigheid los. Als de bestuurder ook maar even wegdroomt, is de kans groot dat de snelheid ongemerkt terugloopt. Alhoewel de automaat zich ook sequentieel laat schakelen, is het nauwelijks mogelijk om af te remmen op de motor.

De handgeschakelde variant is goed voor 432 pk / 569 Nm en levert dat vermogen met veel meer drama. De Camaro heeft een lekker zware koppeling die zo bruusk aangrijpt dat het voelt alsof de overbrenging desnoods duizend pk kan verwerken.



Wanneer het gaspedaal wordt losgelaten, klinken diepe ploffen uit de uitlaatpijpen en gaat er een lichte tinteling door het lijf van menig bestuurder! Zelfs stationair is het geluid imposanter en onrustiger.

De achtcilinder is zo sterk, dat het in de stad nauwelijks uitmaakt welke versnelling wordt gekozen. Laat het monster echter toeren maken en de Camaro schiet brullend en briesend vooruit. De sprint van 0 naar 100 km/u kost 5.2 seconden. Echter, pas boven de 100 km komt het vermogen echt tot zijn recht en is te merken hoe sterk de Camaro is. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de topsnelheid is begrensd op 250 km/u.



Zaken als een schakelindicator of een stop/start-systeem zijn als vloeken in de kerk. De

Camaro-rijder wil geen bemoeizucht en wil de motor juist laten ronken voor het verkeerslicht.

Desondanks is er een brandstofbesparende voorziening: op kruissnelheid kunnen vier cilinders tijdelijk worden uitgeschakeld (besparing: 7.5%). Desondanks is een verbruik van 1 op 10 alleen met een fluwelen rechtervoet te realiseren (en welke rechtgeaarde Camaro-rijder heeft die?). Reken in de praktijk op 1 op 5.

Weggedrag

Tegenover het enorme motorvermogen staan al even sterke remmen, maar helaas een rempedaal waar bijna geen gevoel in zit. Ondanks het forse gewicht, voelt de Camaro absoluut niet zwaarlijvig (maar wel groot).



Europese en Japanse sportwagens sturen direct, hellen nauwelijks over en lijken dankzij een door de computer ontworpen aerodynamica de natuurwetten in snelle bochten te tarten. De Camaro trekt zich daar allemaal niets van aan en rijdt als een Amerikaan van het oude stempel, ondanks het voor Europa ontwikkelde sportonderstel.

Alhoewel de auto direct stuurt, duikt het koetswerk daarop meteen in de veren. Met name de cabriolet tordeert zo enorm, dat de hele auto met de bocht mee lijkt te buigen. Mede daarom is het kinderlijk eenvoudig om met een welgemikt tikje op het gaspedaal de achterkant een stapje opzij te laten zetten.

In snelle bochten komt de grip voornamelijk van de banden (Pirelli 275/40ZR20) en minder van het onderstel. Hard rijden met de Camaro betekent vooral het juist inschatten van de bocht en dan het sturen van een ideale lijn. Dan bijt ook deze Amerikaan zich vastberaden in het asfalt vast en is het feest compleet.



Conclusie

Was vroeger alles beter? Is het echt zo leuk om terug te gaan in de tijd? Chevrolet denkt van wel en brengt een moderne interpretatie van de Camaro op de markt. De vormgeving is een geslaagde evolutie van het oude ontwerp. Onderhuids is de techniek modern.

Puur objectief gezien is de Camaro desondanks geen aanrader. Bovenop de vele al genoemde nadelen, was de testauto niet vrij van rammeltjes, is er geen navigatiesysteem leverbaar, beslaat de voorruit zodra de airco wordt uitgeschakeld, zijn de kunststof panelen zo zacht dat ze lijken te zijn gemaakt van gerycleerde McDonalds bakjes, kan de bijrijder de voeten branden aan de hete uitlaat onder het rechter portier en wordt de bestuurder gekleineerd met allerlei piepjes en waarschuwingen.

Maar daar staat letterlijk en figuurlijk een hele grote "plus" tegenover: de Camaro is radicaal anders dan Europese en Japanse sportwagens. Bij de Camaro gaat het niet om maximaal presteren, maar om maximaal presenteren. Als het gaat om spanning en sensatie, dan verslaat de Camaro de concurrentie

nog altijd.



Specificaties

Chevrolet Camaro (2009 - 2016)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

484 x 192 x 136 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.769 kg
n.b.
n.b.

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

n.b.
384 l
245/45ZR20

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

6162 cc
8/2
432 pk @ 5900 rpm
569 Nm @ 4600 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.2 sec.
250 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

14.1 l / 100 km
20.9 l / 100 km
10.2 l / 100 km
329 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 95.295,-
€ 95.295,-