



# Die vollständige Geschichte des Chevrolet Camaro

Tony Markovich

Der Pony-Automarkt war schon immer ein äußerst wettbewerbsfähiger Teil der Automobilkultur, gefüllt mit Höhen und Tiefen, basierend auf der Nachfrage der Verbraucher nach spaßbringenden, aber erreichbaren Autos. Nachdem Chevrolet die Erfolge eines anderen amerikanischen Automobilunternehmens beobachtet hatte, startete es seine Theke mit dem Chevrolet Camaro, einem langgezogen bewährten 2+2, das sich sofort nach dem Markteintritt durchsetzte. Seit der Einführung des Autos hat es fünf Generationen, viele aufgefrischte äußere und verschiedene Versionen von V6- und V8-Motoren gesehen. Erfahren Sie mehr über das Erbe, auf dem dieses neue Modell basiert, mit **The Complete History of the Chevrolet Camaro**.

## 1967

Der Camaro wurde am 28. Juni 1966 vom General Manager der Chevrolet Division, Pete Estes, offiziell angekündigt. Er hatte Zeitschriften- und Zeitungsautoren aus 14 verschiedenen Märkten zu einer riesigen Telefonkonferenz eingeladen, und zwar zum ersten Mal überhaupt. Estes brachte die Menschen zum ersten und letzten Treffen der Society for the Elimination of Panthers from the Automotive World (SEPAW). Panther war der Spitzname, der dem Auto während der Testphase gegeben worden war, während GM-Vermarkter den Namen Camaro in der Ausgabe von Heath's French to English Dictionary von 1935 fanden, was übersetzt "Freund oder Kamerad" bedeutet. Es wurde auch gescherzt, dass ein Camaro "ein kleines, böses Tier ist, das Mustangs isst".

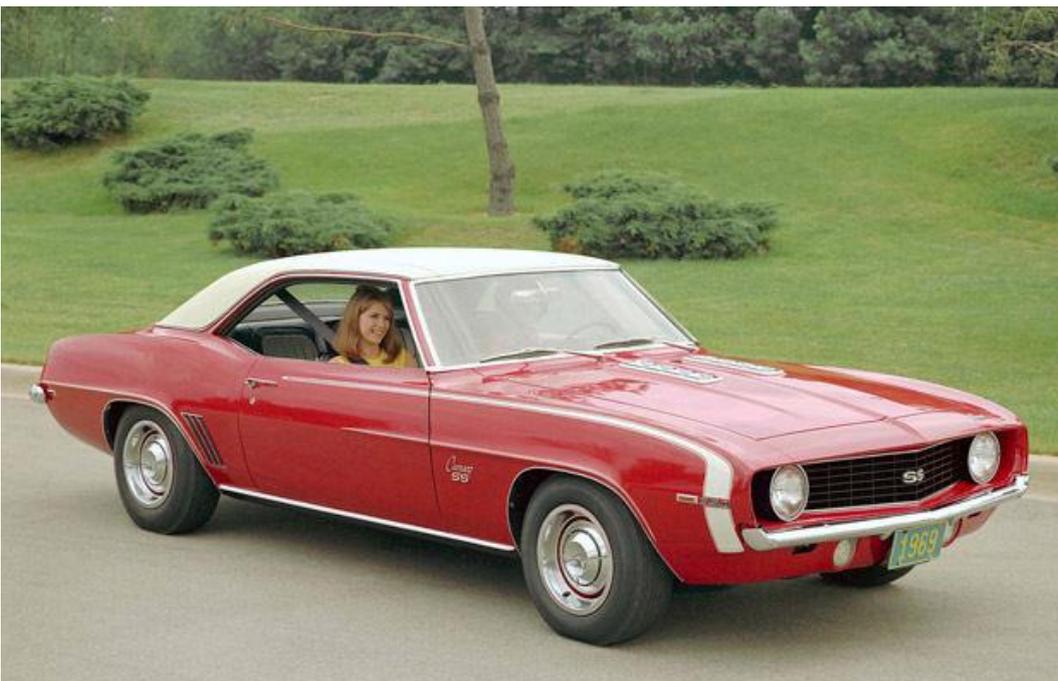
Der Camaro war zweifellos eine direkte Antwort auf den Erfolg des Pony-Autos von Ford, und sein Design spiegelte dies wider. Das Auto hatte eine lange Motorhaube, ein kurzes Hinterdeck, eine zweitürige Konfiguration und einen 2+2 Aufbau. Das Auto wurde ursprünglich mit Sportcoupé (das mit 2.466 \$ einen niedrigeren Preis als der Mustang hatte), Rallye-Sport und Super-Sport-Trims vorgestellt. Der Basismotor war ein 140 PS starker Reihen-Sechszylinder, während 5,7 l und 6,2 l V8 in der SS verfügbar waren und der später erscheinende renntaugliche Z/28-Trim ein 4,9 l Small-Block-V8 hatte. Es gab eine Vielzahl von Optionen für Getriebe, darunter eine Drei- und Viergang-Schaltung und eine Zweigang-Automatik. Im ersten Jahr seines Bestehens hatte der Camaro die Ehre, den Indianapolis 500 auf den Weg zu bringen.

## 1968



In seinem zweiten Jahr erlebte der Camaro einige kleine ästhetische Veränderungen. Gemäß den gesetzlichen Vorschriften wurden Seitenmarkierungsleuchten an den vorderen und hinteren Kotflügeln angebracht. Der Chevy wurde auch die seitlichen Lüftungsfenster los, legte ein wenig Abstand zwischen den Lampen in den Rücklichteinheiten und zeigte das Gitter etwas mehr. Dieses Auto war sowohl im Verkauf als auch auf der Rennstrecke erfolgreich und gewann in diesem Jahr die Trans-Am-Meisterschaft. Der 396 cu-in Big-Block V8 des Autos war in den Leistungsstufen 325, 350 und 375 PS erhältlich. Sie wussten, wenn eine SS mit ihrem charakteristischen Hummelstreifen auf der Front auf Sie zukommt.

## 1969



Die Verkaufszahlen stiegen in 69er Jahren deutlich an, wobei der Camaro 243.085 Einheiten von den Bändern drückte. Ein Teil des Erfolgs war auf das erfrischende Styling zurückzuführen, bei dem dünnere

Drei-Block-Rückleuchten, zwei große runde Scheinwerfer, die bis zu den Seiten des Kühlergrills geschoben wurden, eine spitzere Frontblende und leicht überarbeitete Karosserieteile zu sehen waren. Wählte der Käufer die RS-Verkleidung, wurden die Scheinwerfer bündig mit dem Kühlergrill und drei gestapelte Schlitze deckten die Leuchten ab. Dies war auch das erste Jahr, in dem eine Servolenkung mit variablem Übersetzungsverhältnis möglich war. SS-Trims boten einen 300 PS starken 350 V8 oder einen 375 PS BigBlock 396. Der 69er, der weitgehend als eines der schönsten Autos aller Zeiten gilt, sollte später den Camaro der fünften Generation direkt inspirieren.

## 1970



Es dauerte nur drei Jahre, bis Chevrolet beschloss, sein Ponyfahrzeug komplett neu zu gestalten. Der neu gestaltete 70er, der erste der zweiten Generation, hatte ein viel europäischeres Flair und zog einige Vergleiche mit Autos wie dem Ferrari 250GT Berlinetta Lusso. Obwohl die Haube extrem lang blieb, war sie nicht mehr flach. Die Scheinwerfer wurden mit großen einzelnen Wölbungen in die Frontkarosseriebleche eingearbeitet, und der Kühlergrill war viel schmaler und ausgeprägter in die Motorhaube integriert, um einen gewissen Schaufellook zu erzielen. Das Auto hatte auch ein "Kinn" unter dem vorderen Ende des Autos und einen integrierten Heckspoiler, die beide für Abtrieb sorgten. Das Cabrio-Modell wurde aus dem Programm genommen, und der Z28 hatte den Schrägstrich im Namen nicht mehr. Die Designer fingen viel Schelte für die angreifbare Front des Autos ein, aber es stand außer Frage, dass es sich um eines der schönsten Autos der Welt handelte.

## 1971



Obwohl das 71er Modelljahr nun über Standardausstattungen wie die Scheibenbremsen und die Enteisansanlage vorne und die Option eines Vinyl-Tops verfügte, wurden die Leistungszahlen ein wenig beeinträchtigt. Der Sechszylinder ging um 10 Pferde zurück, der Z28 350 V8 um 30, und der kräftige 396 verlor satte 50 Pferde. Dies ist auf niedrigere Kompressionsverhältnisse zurückzuführen. Die Chevy Verkäufe erhielten auch Treffer von einem zweimonatigen Firmenstreik und zögerlichen Käufern, wegen der hohen Versicherungsprämien Pony-Autos zu kaufen.

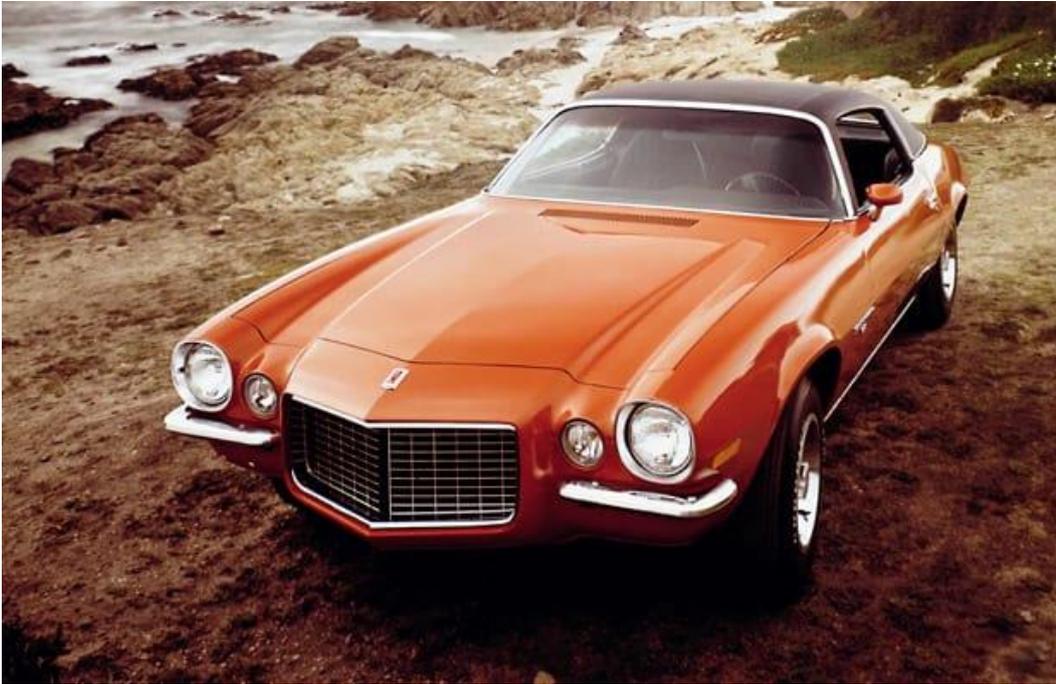
## 1972



Der Camaro wurde 72 erneut getroffen, als Arbeiter des Werkes Norwood, OH, sechs Monate lang streikten, die Produktion einstellte und Chevrolet veranlasste, Tausende von teilweise gebauten Autos zu verschrotten, da die Bauten den staatlichen Vorschriften für 73 nicht entsprechen würden. Die schwierigen Zeiten brachten Chevy in eine schwierige Situation, und einige überlegten, den Lauf des Pony-Autos zu beenden. Zum Glück für alle, waren sie ansonsten überzeugt von der Idee, wie stark die Anhänger des Autos sind. Dies war das letzte Jahr der Modelle SS 396 und 350, und die Leistungsdaten sanken

massiv, nachdem die Regierung von Brutto- auf Netto-Bewertung umgestellt hatte. Das bedeutete, dass die Leistungszahlen auf einem Motor in einem wirklich funktionierenden Fahrzeug basierten. Damit lag der 396/402 bei 240 Netto-PS im Vergleich zu 300 im Vorjahr.

## 1973



Die Bundesvorschriften ließen an dieser Stelle wirklich den Hammer fallen, und das Design des Autos spiegelte dies wider. Neu in 73 waren stoßdämpfende Stoßfänger, die 5mph-Schläge problemlos überstehen sollten. Dies war das letzte Jahr, in dem man die beiden seitlichen Chromstoßfänger mit dem offenen Grill vorne sah. Die Motoroptionen litten weiter, da der 6.5L V8 nicht mehr verfügbar war. Die Top-Option, der 5.7L V8 im Z28, schob nur 245 Pferde aus. Der Motor wechselte auf Hydraulikstößel.

## 1974



Die Stoßstange überragte die volle Länge. Der neu gestaltete Camaro hatte nicht mehr die dramatische Nase, die ihn zuvor so markant europäisch machte. Stattdessen hatte es einen Aluminiumstreifen über das gesamte Frontend, eine Funktion, die erforderlich ist, um die Sicherheitsstandards der Regierung zu erfüllen. Diesem wurde durch ein rampenförmiges Gitter erreicht, das sich in Richtung Haube neigte. Auch das Heck erhielt einen neuen Look und verabschiedete sich von den rund getrennten Lampen und begrüßte die Blöcke, die sich um die hintere Karosserieplatte wickelten. Die LT (Luxury Touring) Ausstattung wurde in diesem Jahr eingeführt, da die Verbraucher nach mehr Luxus in den Autos suchten, die sie kauften.

## 1975



Abgesehen davon, dass Chevy die Z28-Trimmung fallen ließ, war die größte Änderung im Camaro in diesem Jahr die neue Umlaufende-Heckscheibe. Es gab keine unangenehme und klobige Säule mehr. Der neue Look sorgte für einen viel flüssigeren und glatteren Auftritt. Auch das Modell 75 wurde um einen Katalysator erweitert. Nachdem Ford den Mustang und Chrysler von Barracuda und Challenger verkleinerte hatten, waren der Camaro und der Firebird die einzigen traditionellen Pony-Autos auf dem Markt.

## 1976



Chevy-Ingenieure taten alles, was sie konnten, um an diesem Punkt so viel PS wie möglich zu bekommen, während sie unter den frustrierenden neuen Emissionsbeschränkungen blieben. Ein neuer 305 cu-in V8 für den Typ LT brachte 140 Pferde, während der optionale 350 V8 165 aufbringen konnte. Zu den neuen Optionen gehörten 10 neue Lackierungen und ein Vinyl Dach.

## 1977



Nach zwei Jahren Abwesenheit entschied sich Chevy, die Z28-Trimmung wieder einzuführen. Das wiederbelebte Modell hatte eine steifere Federung, lackierte Rallye-Räder, größere Reifen, eine reaktionsfähigere Lenkung, einen großen Spoiler, Grafiken und ein Dual-Resonator-Abgassystem. Unter der Haube befand sich ein 350 V8, der 185 PS lieferte. Zu diesem Zeitpunkt wurden die meisten Autos mit Klimaanlage und Automatikgetrieben verkauft, aber es gab noch die Option für ein Borg-Warner Super T-10 4-Gang-Schaltgetriebe.

# 1978



Das Auto bekam wieder neue Kunststoff-Stoßstangen vorne und hinten, diesmal in lackierten Farben, die zur Karosserie des Fahrzeugs passten. Eine überarbeitete Motorhaube mit Öffnung erschien zum ersten Mal, ebenso wie T-Tops nach dem Erfolg mit dem Trans-Am Modell. Der Camaro, der noch in den Modellen Standard, Typ LT, Rallye Sport und Z28 angeboten wird, hatte mit 272.631 Einheiten sein bisher meistverkauftes Jahr.

# 1979



Der Typ LT war nicht mehr vorhanden. Chevrolet (erinnern Sie sich, wie wir sagten, dass sie sich von Europa inspirieren ließen?) nahm den Namen Berlinetta in die Camaro-Linie auf, einen Namen, den er bis 86 als Luxusmodell verwendete. Das Instrumenten-Armaturenbrett wurde mit einem neuen, flacheren Erscheinungsbild überarbeitet, anstatt mit dem bisherigen Wickel-Look. Chevy gab dem Z28 auch etwas mehr Jazz mit Frontspoiler und Kotflügelverbreiterungen.

## 1980

**CAMARO RALLY SPORT.**

It's an escape from the routine. With its unique body paint scheme and new spoiler, the Rally Sport is a distinctive blend of style and performance. The Rally Sport stands out from the crowd with its unmistakable special exterior color pattern. Dark contrasting hood. Matching dark paint on the forward part of the roof. They're color-keyed in black, dark blue, charcoal or dark brown. To accent the body color you choose. With a new blacked-out grille, rocker panels, color-keyed Rally wheels, Sport mirrors and a new three-tone striping package, and the world knows it's looking at something special.

The Rally Sport is special under that distinctive styling. Not Standard is a new 3.8 Liter (229 Cu. In.) V6 engine. And it hugs the road with a set of steel-belted radial ply tires, rear stabilizer bar, power steering and specially tuned shock absorbers, all standard.

Camaro Rally Sport. It's anything but routine to drive.

**CAMARO SPORT COUPE.**

For those who love just the pure pleasure of heading for the open road, there's the Camaro Sport Coupe.

Everything's there to make driving fun... and affordable. From the plush interior with full horse bucket seats and out gills competing to the new 3.8 Liter (229 Cu. In.) V6 engine. Outside, there's the sleek good looks and sporty flair that's become a Camaro hallmark. And Camaro rides as good as it looks. With a balanced suspension that includes a front stabilizer bar, power steering, steel-belted radial ply tires and multi-leaf rear springs. All contribute to the Sport Coupe's ability to hug the road.

The Sport Coupe. Fun. Affordable. Camaro.

1980 verabschiedete sich Chevrolet von den alten 250 Reihen-Sechs und ersetzte sie durch einen 3.8L V6. Sie machten auch den 350 cu-in, 5.7L V8 exklusiv für den Z28, der in diesem Jahr neue Optik, verschiedene Seitenöffnungen und graue Fünfspeichenfelgen hatte.

## 1981



In den Modelljahren 80er und 81er Jahre brach der Absatz ein, da Chevy bereits auf die nächste Generation von Camaros blickte. Bis '81 war das Auto nur noch in den Serienausstattungen Berlinetta und Z28 erhältlich. Die Z28 war jedoch nicht die stärkste Maschine, da die Leistung ihrer 350 V8 von 190 auf 165 zurückging.

## 1982



Voila! Ein neuer Camaro ist geboren. Chevrolet verließ die Emissions- und Sicherheitsversion seiner europäisch anmutenden Schönheit und kam mit einem neuen, kastenförmigen und robusten Look zurück. Das Modell 82 verzichtete auf die prallen Scheinwerfer und die gewellte Nase und brachte einen flachen, schrägen Look mit rechteckigen Einbauscheinwerfern und einer insgesamt kantigen Front. Das Heck bekam keine große Veränderung, aber die Lichter waren voluminöser und größer. Unter der Karosserie gab Chevy dem Auto eine neue vordere MacPherson-Federbeinaufhängung mit hinteren Schraubenfedern, um die zuvor verwendeten Blattfedern zu ersetzen. Die Designer fertigten die Karosserie als das aerodynamischste Auto, das je von einem GM entwickelt wurde, mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,368. Das ist auch gut so, denn der Standardmotor war ein 2,5-Liter-Vierzylinder, der nur 90 Pferde produzierte.

## 1983



Chevy führte 83 einen völlig neuen Motor in das Camaro-Programm ein. Ein 5.0L L69 V8, der 190 PS produzierte, wurde im April dieses Jahres eingeführt und war nur mit einem manuellen Getriebe erhältlich. Ein Borg-Warner Fünfganggetriebe ersetzte auch das Vierganggetriebe und ein Viergang-Automatikgetriebe mit Overdrive das Dreigang-Auto.

## 1984



Die Instrumente und Anzeigen wurden in den Camaros für das Modelljahr 84 verbessert. In der Berlinetta wurden zum ersten Mal digitale Anzeigen eingesetzt, die Ihre Geschwindigkeit und die Anzahl der gefahrenen Kilometer anzeigen. Der Look war insgesamt viel moderner und klarer. Zusätzlich wurde der LU5 305 Cross Fire V8 aus dem Programm genommen.

## 1985



1985: Das Jahr, in dem das IROC-Z geboren wurde. Gebaut, als das Auto für das Internationale Rennen der Champions ausgewählt wurde, brachte Chevy ein Sondermodell heraus, das einen 215 PS starken, 5,7-Liter 350 V8 besaß. Das Styling umfasste eine spezielle Frontblende, größere Seitenschweller und 16-Zoll-Leichtmetallfelgen. Bis heute sind IROCs einer der begehrtesten Camaros.

## 1986



Dieses Jahr war einzigartig dank der dritten Bremsleuchte, die an der Heckklappe des Autos installiert wurde, um den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen. Auch die Serienmodelle erhielten neu entwickelte Abgassysteme.

## 1987



Als Chevy den IROC-Z weiterentwickelte und ihn mit 87 PS (0-60 in 6,5 Sekunden) auf 225 PS brachte, machte der Hersteller auch einen klugen Schritt, indem er die verlangsamte Berlinetta ausschaltete und das Cabriolet zum ersten Mal seit 1969 wieder zurückbrachte. Damit waren 20 Jahre für den Camaro verstrichen, und so wurden die Cabriolets tatsächlich als Sonderanfertigungen betrachtet und erhielten ein spezielles Badging an den Autos.

## 1988



Da das IROC-Z eingezogen war, wurde der Z28 komplett ausgemustert. Die Basismodelle profitierten von der Umstellung, da sie die 15-Zoll-Räder erhielten, die zuvor beim Modell Z28 zu finden waren. Für die IROC-Zs wurde ein 1LE-Straßenrennsportpaket mit überdimensionalen Scheibenbremsen, einer Aluminium-Antriebswelle und einer abgestimmten Federung geliefert.

## 1989



1989 ließ Chevrolet den Namen "Sportcoupé" fallen, brachte den RS heraus und stattete ihn entweder mit einem V6 oder einem mit Drosselklappe eingespritzten 5.0L V8 aus. Sein Trimpaket war im Grunde genommen eine Kopie des IROC-Z. Camaros hat in diesem Jahr auch die Technologie der Corvette übernommen und das Sicherheitssystem VATS/PassKey eingeführt.

## 1990



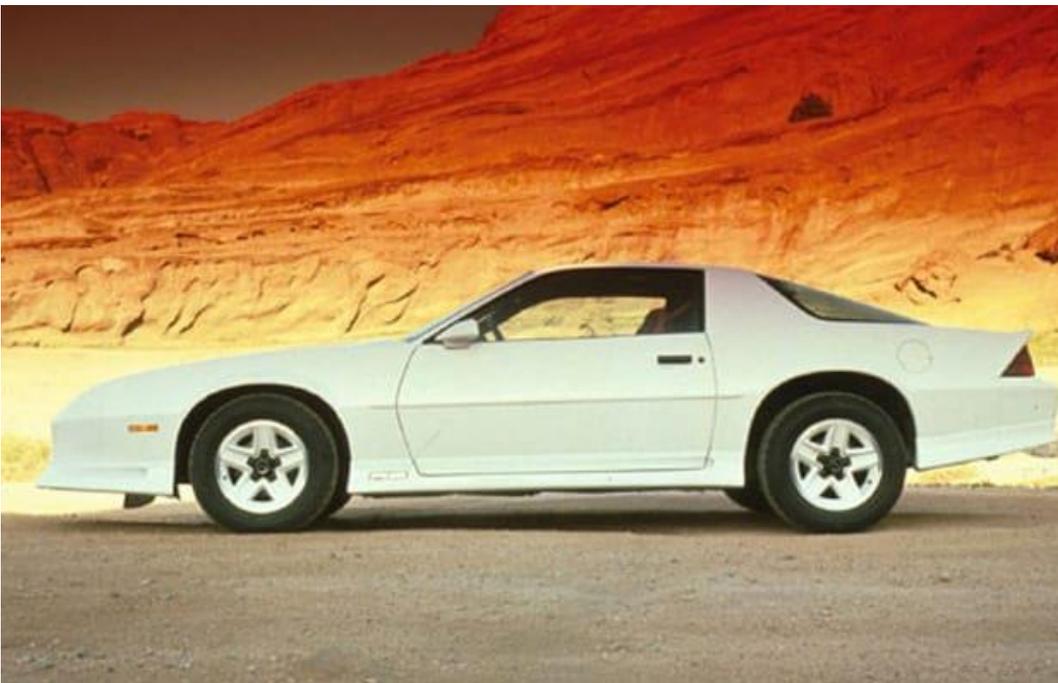
1990 war ein trauriges Jahr für Chevy-Fans aller Modelle, da Dodge das Sponsoring des International Race of Champions übernahm. Damit war dies das letzte Jahr der IROC-Z, da Chevy keine Namensrechte mehr hatte. Bemerkenswert in diesem Jahr war auch der Anstieg des V6 auf 3,1 Liter statt 2,8 (ein Anstieg von fünf PS) und die Integration von Fahrerairbags in alle Modelle.

## 1991



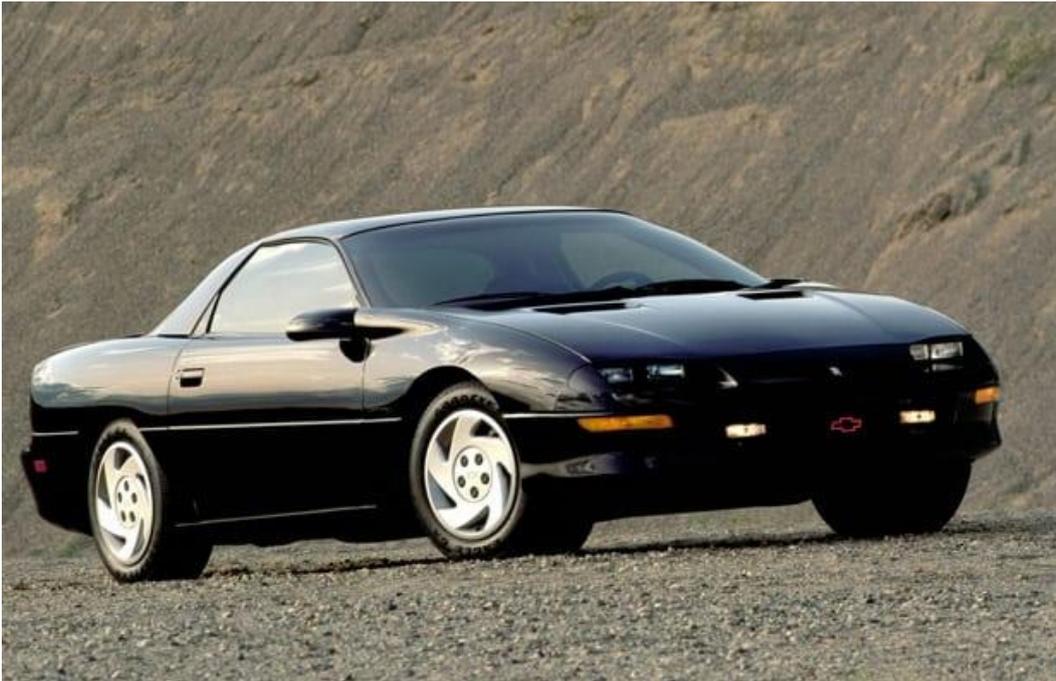
IROC-Z Ende, Z28 wieder drin. Die sportlichste Version des Camaro hatte einen 245 PS starken 5.7L TPI V8. Außerdem erhielt er einen großen Heckflügel, Seitenschweller, Fünfspeichenräder und eine leicht überarbeitete Außenverkleidung. In diesem Jahr ging der Camaro auch mit dem Verfolgungsfahrzeug Camaro B4C, einem Fahrzeug für die Polizei, auf die dunkle Seite.

## 1992



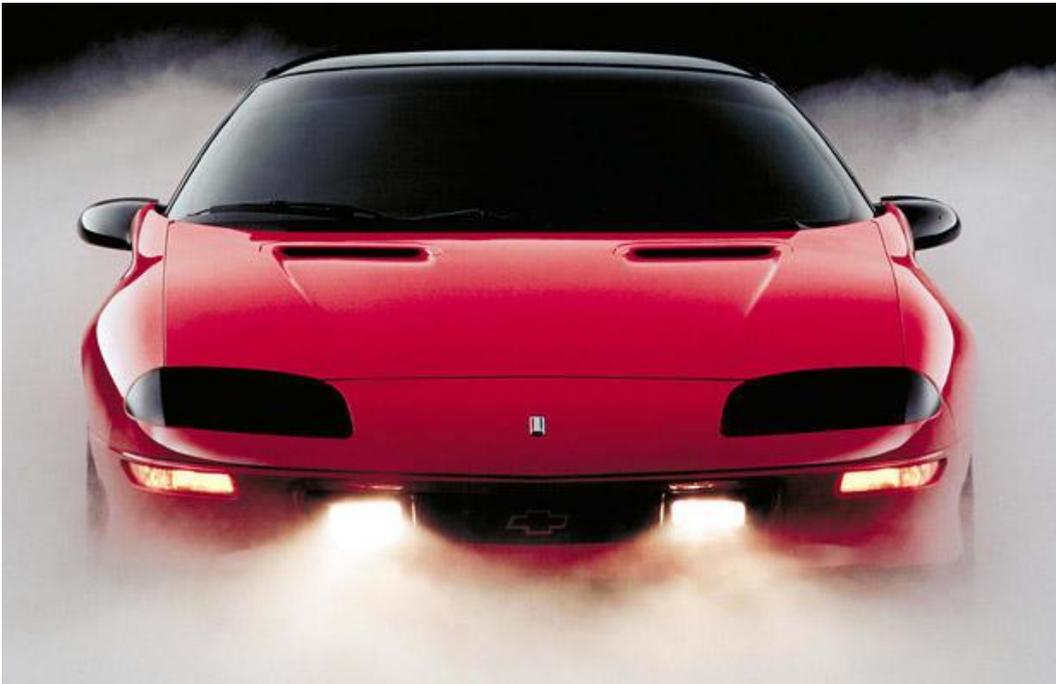
Als die letzten Modelle der dritten Generation trägt jeder Camaro aus diesem Jahr ein Abzeichen zum 25-jährigen Jubiläum und feiert damit 25 Jahre Produktion. Mit neuen Grafiken und Rallyestreifen wurde auch ein "Heritage Package" in das Programm aufgenommen. Dies war das letzte Jahr, in dem Camaros nicht nur in Van Nuys, Kalifornien, sondern auch in den USA hergestellt wurden.

## 1993



Das erste Jahr der vierten Generation zeigte eine neue Designrichtung, da das Auto schlank, glatt und extrem stromlinienförmig war, im Vergleich zur kastenförmiger geschnittenen dritten Generation. Obwohl die Scheinwerfer ihren zurückgesetzten quadratischen Look beibehielten, wurden die Rückleuchten neu gestaltet, von würfelförmigen Polygonen, die in die Rückwand einfließen (ein heute stark genutzter Styling-Cue), bis hin zu schlanken, abgerundeten Ovalen. Dieses Modell wurde ursprünglich nur als Coupé angeboten, wobei der Z28 den 275 PS starken LT-1 Smallblock V8 aus dem Vorjahr hielt. Es war auch der vierte Camaro, der die Indianapolis 500 in Gang setzte. Die Front- und Heckschürze waren aus Kunststoff, während die Türen, das Dach und die Heckklappe aus plattenförmigem Verbundkunststoff gefertigt waren. Wegen seiner größeren Größe war das Auto jedoch bis jetzt viel schwerer als die vorherige Generation. Chevy behielt die Starr-Achse im Heck, aber eine neue Zahnstangenlenkung war ein wichtiges Upgrade.

## 1994



Nach einem Jahr des Verkaufs von Coupes kehrte das Cabriolet 94 in die Reihe zurück. Dies half Chevy, ein schwieriges Verkaufsjahr in '93 zu überstehen, indem er die Anzahl der verkauften Autos verdreifachte. Die Zukunft sah wieder vielversprechend aus.

## 1995



Im Laufe des Jahres 95 verschärften sich die Emissionsbeschränkungen, und in diesem Jahr war es das letzte Jahr, in dem wir den 3,4 Liter starken 207 cu-in-V6-Motor sehen würden. Nachdem General Motors die Produktion dieses Autos in das Werk von Sainte Therese in der Nähe von Montreal, Quebec, verlagert hatte, wurde 93 die Qualitätskontrolle des Camaro verstärkt. Der Camaro wurde nicht nur für seine beeindruckende Leistung, sondern auch für seine solide Struktur bekannt. Zu diesem Zeitpunkt verkaufte Chevrolet 122.738 Einheiten.

## 1996



Bei 96 ging es nur um die leichten Upgrades. Zuvor in 92 gesehen, die Rallye Sport Version, die dem Auto eine neue Front-Luftdamm und Rocker-Panel-Verlängerungen gab. Der V6-Motor wurde von einem 3,4-Liter-Motor auf einen 3,8-Liter-Motor hochgefahren und lieferte 200 PS. Eine Sonderedition in Weiß und Orange F1 Z28 mit einem 300 PS starken V8 und einem 305 PS starken SS wurde ebenfalls in diesem Jahr angeboten. Die SS, die seit Anfang der 70er Jahre nicht mehr zu sehen war, wurde in Zusammenarbeit mit der Firma Street Legal Performance gebaut, die bei den aktuellen Z28-Modellen mit Zwangsluftinduktion die Leistung steigerte.

## 1997



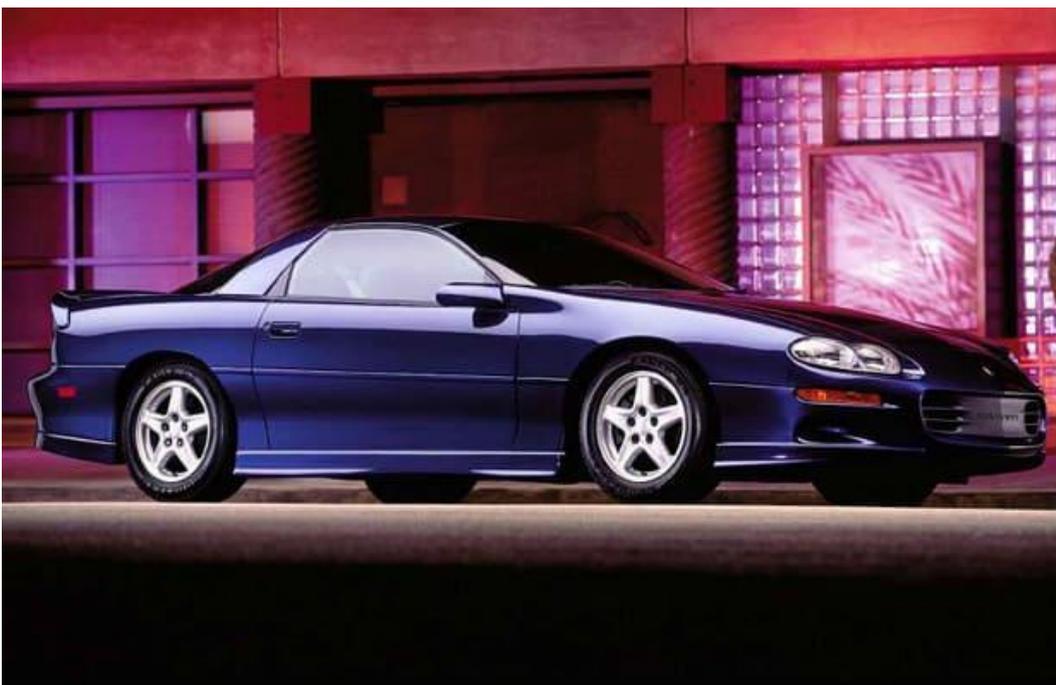
1997 feierte der Chevrolet Camaro 30 glorreiche Jahre, und das Fest fand in Form eines Sondermodells statt, das dem Pace Car Brickyard 400 nachempfunden war. Das weiß-orange Paket kam auf den Z28 und SS und hatte ein weiß-schwarz kariertes Hahnentrittinterieur. Neue dreifarbige Rückleuchten wurden ebenfalls in alle Modelle integriert und bleiben es bis zum letzten Jahr der Generation im Jahr 2002.

# 1998



Chevrolet hat 1998 die verbliebene Kiste abgeschafft. Die neu gestaltete Nase zeigte glattere, fast erdnussartige Scheinwerfer, die sich in die schräge Blende einfügen. Blinker und Nebelscheinwerfer passen auch direkt unter die neuen Scheinwerfer, getrennt durch ein etwas größeres und abgerundeteres Gitter. Fünfspeichen-Aluminiumräder rundeten das neue Paket ab. Unter der Haube wurde der Chevy den 285 PS starken V8 los und ersetzte ihn durch eine 305 PS starke Version des Aluminium LS1 V8 der Corvette im Z28 und eine 320 PS starke Version im SS.

# 1999



Das Auto hat sich in 99 nur geringfügig verändert. Neue Farben wurden angeboten (brachte das Hugerger Orange zurück!), und die Kapazität des Kraftstofftanks wurde auf bis zu 16,8 Gallonen erhöht. Käufer

konnten nun die Traktionskontrolle für V6-Modelle hinzufügen, und dem Kombiinstrument wurde eine Öl-Leuchte hinzugefügt.

## 2000



Der Camaro hatte zu diesem Zeitpunkt in seinem Leben ein kleines Problem mit dem Verkauf. Auch hier gab es keine wesentlichen Änderungen. Coupes und Cabrios wurden noch für Standard-, Z28- und SS-Modelle angeboten. Der 3,8-Liter-V6 lieferte 200 PS, während der 5,7-Liter-V8 im SS 320 PS auspumpen konnte.

## 2001



2001 war mit nur 29.009 gebauten Exemplaren das bisher niedrigste Produktionsjahr für den Camaro. Die Modelle Z28 und SS erhielten ein neues Ansaugrohr und eine geänderte Nockenwelle. Der Z28 hatte nun

310 PS und die SS 325 PS. Die Produktion wurde teilweise kurz gestoppt, um sich auf die Erstellung des kommenden Modells zum 35-jährigen Jubiläum vorzubereiten.

## 2002



Im letzten Modelljahr, bevor Chevy den Camaro tötete, kreierte das Unternehmen die 35th Anniversary Editions, Cabrios mit leuchtend roter Farbe und weiß karierten Fahnenaufklebern und silbernen Felgen mit schwarzen Einsätzen.

## 2003-2009



Nach 35 Jahren Camaros, die in Folge vom Band liefen, drückte Chevy 2002 den riesigen roten Stoppknopf. Die aktuelle F-Body-Plattform, auf der das Auto basierte, wurde auslaufen gelassen, und zu diesem Zeitpunkt war die Nachfrage nach dieser Art von Sportcoupé gering. Zum Glück für Enthusiasten dauerte

es nicht lange, bis die Designer Tom Peters und Bob Boniface im Jahr 2005 wieder an das Reißbrett zurückkehrten. Im Januar 2006 wurde auf der Detroit International Motor Show ein neues Konzept vorgestellt, das dem Camaro der ersten Generation würdigt. Das zweitürige, viersitzige Coupé mit Hinterradantrieb beherbergte eine 6.0L, 366 cu-in LS2 V8, die 400 PS produzierte und mit einem T-56 Sechs-Gang-Schaltgetriebe verbunden war. Genau ein Jahr später zeigte sich das Cabriolet mit einer schlanken Hugger-Orange-Lackierung mit dunkelgrauen Rennstreifen auch in Detroit erstmals von seiner besten Seite, wobei die Hauptunterschiede bei den hinteren Kotflügeln und einem überarbeiteten Innenraum liegen.

## 2010



Drei Jahre nach der Premiere des Konzepts und nachdem der Ford in Abwesenheit des Camaro weiterhin mit dem Mustang glänzt, kam das Auto der fünften Generation schließlich im Jahr 2009 als 10er-Modell in die Ausstellungsräume (obwohl im August 10 beschlossen worden war, dass das Showcar in die Realität umgesetzt wird). Das Serienfahrzeug war dem Konzept sehr ähnlich, und die Styling-Cues des 69er Camaro waren offensichtlich.

Es war ungefähr gleich lang, aber das neue Design fügte ein paar Zentimeter in der Breite hinzu, was ihm eine niedrigere, angriffsfokussiertere Haltung gab. Wie die 69er schob auch das 10er Modell die runden Scheinwerfer an die Kanten des Grills. Das vordere Ende kam zu einem Punkt, das Auto hatte Lüftungsöffnungen (nur zu visuellen Zwecken) vor den Hinterreifen, die Motorhaube hatte eine niedrige Öffnung, und die Luft wurde vom integrierten Heckspoiler abgezogen. Unter diesem wunderschön geformten Körper befand sich die neue Zeta-Plattform, die Chevy direkt von Holden geliehen hatte. Der neue Camaro wurde in den Ausstattungsvarianten LS, 1LT, 2LT, 2LT, 1SS und 2SS angeboten, was die Optionen für einen 3.6L V6 oder 6.2L V8 gab. Erstmals kam das Auto auch mit einer Einzelradaufhängung.

## 2011



Das zweite Jahr der neuen Generation war das Jahr des Cabrios. Der wilde, beliebte Open-Air-Wagen ging Ende Januar in Produktion und kam im Februar in die Showrooms mit Basis- und SS-Optionen. Der V6 des Coupé-Modells verzeichnete eine Leistungssteigerung von 304 auf 312 PS, während ein Head-up-Display für die 2LT- und 2SS-Trimmungen verfügbar wurde.

## 2012



Im Modelljahr '12 brachte Chevrolet die ZL1-Blende auf den Markt. Das legendäre Level wird von einem abgestimmten, aufgeladenen 6.2L V8 angetrieben, das sowohl im Cadillac CTS-V als auch im Corvette ZR1 verwendet wurde. Mit lächerlichen 580 PS war er der stärkste Camaro, der je gebaut wurde, und mit adaptiven Aufhängungsdämpfern, Brembo-Bremsen und einem Dual-Mode-Auspuff war er unglaublich schnell. Auch die unteren Ausstattungsvarianten wurden verbessert. Die Pferdestärken im V6 wurden wieder auf 323 gestoßen und erhielten eine überarbeitete Instrumententafel. Die SS erhielt ein sportlicheres Fahrwerk und alle Camaros adaptierten das RS-Design mit dunklen Rückleuchten und Chromleisten.

## 2013



Das aktuelle Modelljahr brachte nicht allzu viele große Veränderungen mit sich. Das MyLink-Touchscreen-Audiosystem wurde in die LT-, SS- und ZL1-Modelle integriert, und die Berganfahrhilfe ist nun bei allen manuellen Modellen Standard. Die größte Attraktion ist der Hot Wheels Camaro, der im vergangenen Jahr auf der SEMA vorgestellt wurde. Das Hot Wheels-Auto fügt den 2LT- und 2SS-Modellen im Wesentlichen alle Funktionen des ZL1 hinzu, wie das Ground-Effekt-Paket und einige Flammenlogos.

## 2014



Das Restyling ist laut Chevy ein Versuch, mehr zwischen den Modellen V6 und V8 zu unterscheiden. Auf dem SS-Paket befindet sich ein auffälliger schwarzer "Luftabscheider" in der Mitte der Haube. Es hat auch einen breiteren Mund mit einer verchromten Oberlippe und funktionellen Nebelscheinwerfern. Die Rückleuchten wurden komplett überarbeitet, ersetzen den Hufeisenlook und setzen blockierte Lichter

ein, die in die Seitenverkleidungen eindringen. Wenn Sie wirklich Lust auf mehr haben, bieten die SS und der ZL1 auch Recaro-Rennsitze an.

Die viel größere Neuigkeit des New York Auto Show Pressetages war die Überraschung des neuen Z/28 (ja, mit einem Schrägstrich). In einem unerwarteten Debüt rollte das schöne Tier auf glänzend schwarzen Felgen, die mit einer scharfen perlweißen "Octane"-Lackierung verziert waren. Der neue Z/28 ist wirklich darauf ausgelegt, sein Zuhause auf einer Strecke zu finden, wiegt 300 Pfund weniger als der ZL1, hat ein überarbeitetes Fahrgestell, hält Brembo Carbon-Keramik-Bremsen und hat eine 427 LS7 Trockensumpf, 7.0L V8, die auf 500 Pferde und 470 Pfund Drehmoment geschätzt wird. Es geht im Frühjahr nächsten Jahres in den Verkauf.