

Shark Therapy

Generation 3: Der Haifisch mit Muskeln

Auszug aus dem Artikel - 50 Jahre Corvette - von Chrom und Flammen

(Heft Nr. 250 April 2003)

Die dritte Generation könnte man eigentlich wie die erste in mehrere Modelle teilen - allerdings nicht in vier, sondern nur zwei verschiedene. Im Gegensatz zu den Endfünfziger-/Anfang-Sechziger-Modellen hatten die optischen Veränderungen jedoch weniger Design- als gesetzliche und technische Gründe.

Seit 1963 hatten sich die Corvette-Modelle nur im kleinen Rahmen verändert. Mit dem 68er Modell erhielt der Sportwagen eine völlig neue Optik auf Basis des Mako Shark II Show Cars. Das Heck hatte eine ausgeprägtere Abrisskante mit größeren Leuchten, während die Front noch aerodynamischer ausfiel. An beiden Enden krönten schlanke Chromstoßstangen die Form, die aufgrund ihres Hüftschwungs einer liegenden Colaflasche ("Coke-Bottle") ähnelte. Neben dem Coupe mit herausnehmbarem T-Rooft bot Chevrolet auch noch ein Cabrio mit abnehmbarem Hardtop an. Motorisiert waren die Vettenserienmäßig mit einem 327-ci-V8 (300 PS), optional hatte GM noch andere Varianten dieses Motors (bis zu 350 PS) sowie verschiedene 427-ci-Big-Block-Motoren (von 390 bis 435 PS) im Programm. Die Corvetten erhielten zu verschiedenen Modelljahren einige Facelifts - mal mehr, mal weniger schön. Mitten im "Muscle Car War" - dem Kampf um Leistung und Hubraum im Sportwagen- und Mittelklassesegment - bekam auch die Corvette Zug um Zug mehr Leistung. In der Top-Version erhielt die Vette den 454-ci-V8, der (als LS7) bis zu 460 PS zutage förderte. Doch der Power-Run sollte nicht lange anhalten: Bereits 1971 kamen die Corvetten mit niedrigerer Verdichtung - Grund: Kraftstoff mit geringerem Oktangehalt. Zum 73er Modell gab es dann die ersten echten optischen Veränderungen. Die schöne Chromstoßstange musste einem Polyurethan-Bumper weichen. Die Impact-Laws (5-mph-Gesetz) machten diesen Umbau nötig. Doch ob diese Front schöner war als die alte? Fest stand, dass die neue Optik polarisierte. Im Jahr darauf bekam auch das Heck einen Polyurethanbumper, der nun nach oben schräg auslief. Auch hier machte das Gesetz einen Stoßfänger nötig, der dafür sorgen sollte, dass das Auto einen Aufprall (oder besser Parkrempler) von 8 km/h unbeschadet überstand. Unter dem PU-Teil verbarg sich allerdings vorne wie hinten eine stabile Stahlstoßstange. Im Folgejahr war die größte Neuerung die Einführung des Katalysators und der "High-Energy-Ignition"-Zündung (HEI). Ab diesem Modell sollte vorerst auch nur noch der 350-ci-V8 angeboten werden - dank der Ölkrise und der damit zusammenhängenden Rezession. 1976 beschränkte man sich nur noch auf das Coupe, hatte aber insgesamt die höchsten Verkaufszahlen seit Jahren (46.558 Exemplare), die im Jahr darauf nochmal um 2.655 Einheiten getoppt werden sollten. 1978, passend zum 25-jährigen Jubiläum, erhielt die Vette ein Facelift, die steile Heckscheibe musste einer herumgezogenen weichen. Es war das Jahr, in dem ein Corvette-Pace Car die Reihen der Rennwagen beim Indy-500 anführte. Im Jahr '79 schrieb man bei GM die besten Zahlen für die dritte Generation (53.807 Stück). Aufgrund strengerer Abgasnormen in Kalifornien bot Chevrolet 1980 eine Corvette mit 305-ci-Small-Block (180 PS) und Automatik an. 1981 weihte GM die neue Produktionsstätte Bowling Green/KY (USA) ein, die nach zwei Monaten

Parallel-Produktion in den Monaten Juni und Juli das Werk in St. Louis/MO ablöste. Nach rund zwei Jahrzehnten hatte Chevrolet 1982 mit der Cross-Fire-Injection wieder eine Einspritzanlage im Programm. Mit der "Collectors Edition" bot man ein vollgestopftes Sondermodell zu einem happigen Preis an, der mit 22.537 \$ zum ersten Mal die 20.000-\$-Marke überstieg. Trotzdem verkaufte sich die Vette in diesem Jahr so schlecht wie noch nie (25.407 Exemplare); die Gerüchte um eine neue Generation hielten die Geldbeutel der Kunden geschlossen. Doch letztere mussten lange warten: Die für das Modelljahr '83 (Mitte '82) angekündigte neue Vette kam erst im April 1983 als 84er Modell auf den Markt, ein offizielles 83er Modelljahr gab es nicht.

Text: Thomas Frankenstein

Fotos: GM, Archiv