

CLASSIC DRIVER

60 Jahre Chevrolet Corvette

Vom Mauerblümchen zum Millionenseller

Text: [Wolfram Nickel](#)

Fotos: Chevrolet

Die Corvette steht für den amerikanischen Traum wie kein zweites Automobil. In diesen Tagen feiert die Highway-Legende ihren 60. Geburtstag. Wir haben die bewegte Geschichte des All-American-Sportscars nachgezeichnet.

Heute ist die Corvette Mythos und Ikone zugleich, ein amerikanischer Siegertyp auf Straße, Strecke und in den Verkaufscharts. Ein erschwinglicher Supersportwagen in Millionenaufgabe, aber mit einem Nimbus ähnlich wie Porsche in Deutschland oder schnelle Jaguar in England. Tatsächlich war es auch ein Jaguar, der vor genau 60 Jahren den damaligen General-Motors-Vizepräsidenten und Chefdesigner Harley Earl zur Entwicklung der ersten Corvette-Generation inspirierte: Der futuristisch gezeichnete Sportwagen XK 120 mit Aluminiumkarosserie sorgte in jenem Jahr in Amerika auf Anhieb für Furore und begeisterte sogar Hollywood-Filmstars wie Clark Gable und Tyrone Power. Anders die Corvette, deren Verkaufskarriere 1953 eher holprig begann.



Dabei waren die Startvoraussetzungen für die Corvette fast ideal. Anfang der 50er-Jahre erfreuten sich europäische Sportwagen in den USA einer bis dahin nicht gekannten Popularität, der richtige Zeitpunkt also für die Entwicklung eines nationalen Sportwagens für die neu gebauten Interstate-Highways. Harley Earl stellte deshalb einen Jaguar XK 120 als Inspirationshilfe ins GM-Studio und ließ ein erstes zweisitziges Konzept bauen. Das Projekt lief unter dem Codenamen „Opel“ – 15 Jahre später sollte die Corvette wiederum die Entwicklung des Opel GT initiieren. Als der erste seriennahe Prototyp im Januar 1953 auf der General Motors Motorama Show in New York seine Weltpremiere feierte, wurde der bis dahin sportlichste Chevrolet vom Publikum sofort begeistert gefeiert. Endlich hatte Amerika einen eigenen Sportwagen, noch dazu mit der Weltneuheit einer aufregend geformten Fiberglas-Karosserie. Allerdings sollte die Kunststoffkarosserie einer der Auslöser dafür werden, dass aus dem Traumwagen zunächst ein Alptraum wurde, zu aufwendig und langwierig gestaltete sich anfangs die Produktion des glasfaserverstärkten Kunstharzes.

Drohendes Aus und Rettung

Am 30. Juni 1953 lief in Flint, Michigan, die erste Corvette vom Band. Bis zum Ende des Jahres sollten es nur 314 werden, so problematisch gestaltete sich die Fertigung. Die zweite Hiobsbotschaft für Chevrolet war der katastrophal schlechte Bestelleingang für die nach einer Schnellbootklasse benannte Corvette. Der 112 kW/152 PS starke Sportwagen war nicht schnell genug – es fehlte am standesgemäßen Achtzylinder – und dennoch teurer als die prestigeträchtigeren Jaguar und Cadillac. So konnte Chevrolet im ersten Jahr nicht einmal die Hälfte der Produktion verkaufen. Noch dramatischer wurde die Lage im folgenden Jahr. Statt der anvisierten 10.000 Einheiten rollten nur 3.640 Einheiten vom Band, von denen 1.100 Einheiten keinen Käufer fanden. Das Aus für Amerikas Sportwagenhoffnung drohte 1955: Knapp 700 Corvette verließen die neuen Produktionsanlagen in St. Louis, Missouri, und dies vielleicht auch nur noch, um Flagge zu zeigen, als Ford seinen ersten zweisitzigen Sportwagen, den Thunderbird, erfolgreich ins Rennen schickte. Innerhalb von zehn Tagen konnte Ford 3.500 Einheiten von dem Leistungsträger absetzen, überwiegend mit 156 kW/212 PS starkem V8.

Die Rettung für die Corvette brachte ein neuer Chefindenieur: Zora Arkus-Duntov, ein früherer Rennfahrer,

demonstrierte den GM-Verantwortlichen, was der Corvette fehlte. Mit einem 145 kW/197 PS freisetzendem V8-Triebwerk beschleunigte Duntov die Corvette in Daytona auf eine Vmax von 150 Meilen (241 km/h) und legte damit die Basis für einen erfolgreichen Neustart des Kunststoffracers. Die Premierfeier der überarbeiteten Corvette richtete 1956 erneut das New Yorker Waldorf-Astoria Hotel aus, vielleicht ein gutes Omen. Jedenfalls stiegen die Corvette-Verkaufszahlen 1958 auf über 9.000 Einheiten, genug um erstmals in die schwarzen Zahlen zu fahren.



Stingray und Coke-Bottle

Während die nächsten Jahre der Corvette nur regelmäßige Modellpflegen und erste Motorsporterfolge bescherten, eröffnete Chevrolet das Jahr 1963 mit einem Paukenschlag: Die Corvette Sting Ray zeigte sich in völlig neuem Design alternativ als Cabriolet und als Coupé. Für viele Fans ist die Sting Ray die ultimative Corvette, besonders als Coupé mit geteiltem Rückfenster. Unter GM-Designchef Bill Mitchell entwarf Larry Shinoda eine aufregende Form, die sich am Prototypen Stingray von 1958 orientierte. Fast schon spektakulär waren die Leistungswerte der bereits im ersten Jahr über 21.000 Mal verkauften Sting Ray. Offiziell setzten die bis zu 7,0-Liter großen V8 maximal 331 kW/450 PS frei, inoffiziell sollen aber bis zu 441 kW/600 PS möglich gewesen sein. Und mit 276 km/h erzielte die zweite Corvette-Generation 1967 einen Geschwindigkeitsrekord in Le Mans.

Allerdings stand da schon die nächste Corvette in den Startlöchern, erstmals mit einer frühen Form markanter Klappscheinwerfer. Das zeitgeistige „Coke-Bottle“-Design orientierte sich an der GM-Studie Mako Shark II, dagegen war das optionale „T-Top“-Dach mit herausnehmbaren Einsätzen stilprägend für zahlreiche amerikanische Muscle-Cars und japanische Sportwagen. So wurde 1969 die Auslieferung der 250.000sten Corvette der Gesamtproduktion gefeiert und 1973 meldete Chevrolet trotz der ersten Ölkrise einen Jahresabsatz von über 30.000 Einheiten. Noch im hohen Alter von elf Produktionsjahren war die dritte Corvette-Generation für Überraschungen gut: 1979 wurden zum ersten Mal über 50.000 Zulassungen in einem Jahr erzielt.



Einzug in die "Hall of Fame"

Auch die vierte Corvette blieb über einen außergewöhnlich langen Zeitraum aktuell. In zwölf Jahren wurde sie rund 360.000 Mal gefertigt, darunter waren allerdings nur 74.000 Cabriolets. Die Linienführung war eher zurückhaltend und die Motoren nach bisherigen Corvette-Maßstäben nur mäßig kräftig. Gegen starke Ferrari

oder Porsche konnte erst wieder die 298 kW/405 PS leistende Corvette ZR-1 punkten, die 1990 ihren Einstand feierte und dies mit gleich einem Dutzend Geschwindigkeitsweltrekorden. Ein anderer einzigartiger Bestwert in der Geschichte von Hochleistungssportwagen wurde 1992 mit einem weißen Convertible zelebriert: Die ein millionste Corvette rollte vom Band, passend zur Eröffnung der Corvette American Hall of Fame in Cooperstown, New York.

Ihren 50. Geburtstag beging die Corvette bereits mit einem Sondermodell der fünften Generation. Obwohl der intern C5 genannte Chevrolet-Sportwagen der Jahre 1997-2004 nicht mit extrem starken Motorisierungen beeindrucken konnte, vermochte er dies mit außergewöhnlichen Fahrleistungen. So kratzten die schnellsten Corvette an der 300-km/h-Marke und der Sprint auf Tempo 100 gelang in 4,7 Sekunden. Dies alles mit robuster, alltagstauglicher V8-Technik zu Preisen, die weit unter dem Niveau vergleichbarer Wettbewerber lagen. Noch besser beherrscht die aktuelle Corvette diese Disziplinen. Als Z06 gilt sie als schnellstes GM-Fahrzeug aller Zeiten. Sogar in Europa, der ursprünglichen Heimat aller Supersportwagen, kann der als Porsche-Rivale entwickelte amerikanische Volks-Ferrari jetzt neue Image- und Absatzerfolge erzielen. So mancher Sammler deutscher, italienischer oder britischer Boliden stellt erstmals eine Corvette in seine Garage. Eine Ehre, wie sie sonst wahrscheinlich keinem anderen millionenfach produzierten Massenauto gewährt wird.



Die wichtigsten Daten

Produktionszeiträume

C1: Juni 1953 bis August 1962

C2: September 1962 bis Juli 1967

C3: September 1967 bis Oktober 1982 bzw. Cabrio: 1967 bis 1975

C4: März 1983 bis 1996

C5: September 1996 bis 2004

Aktuelle Generation: ab November 2004

Ausgewählte Produktionszahlen

C1: insgesamt 69.015 Einheiten (ohne Roadster), davon 314 Einheiten 1953

C2: insgesamt 117.964 Einheiten, davon 45.546 Coupés

C3: insgesamt 542.861 Einheiten, davon 70.586 Cabrios

C4: insgesamt 358.180 Einheiten, davon 74.651 Cabrios

C5: circa 152.500 Einheiten (bis Juni 2002)

C6: circa 143.000 Einheiten (bis Dezember 2009)

Wichtige Motorisierungen

C1 Roadster mit 3,9-Liter-(112 kW/152 PS)-Sechszylinder bzw. 4,3-Liter-(145 kW/197 PS)-Achtzylinder bzw. 5,3-Liter-(265 kW/360 PS)-Achtzylinder, C1 Cabrio mit 4,6-Liter-(156 kW/212 PS)-Achtzylinder bzw. 4,6-Liter-(171 kW/233 PS)-Achtzylinder bzw. 5,4-Liter-(186 kW/253 PS)-Achtzylinder

C2 mit 5,3-Liter-(276 kW/375 PS)-Achtzylinder bzw. 6,5-Liter-(331 kW/450 PS)-Achtzylinder bzw. 7,0-Liter-(331 kW/450 PS)-Achtzylinder

C3 mit 5,4-Liter-(224 kW/304 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(142 kW/193 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(146 kW/198 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(138 kW/188 PS)-Achtzylinder bzw. 7,4-Liter-(313 kW/425 PS)-Achtzylinder

C4 mit 5,7-Liter-(150 kW/205 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(172 kW/233 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(174 kW/236 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(220 kW/300 PS)-Achtzylinder bzw. 5,7-Liter-(298 kW/405 PS)-Achtzylinder

C5 mit 5,7-Liter-(253 kW/344 PS bzw. 283 kW/385 PS)-Achtzylinder

C6 mit 6,0-Liter-(321 kW/437 PS)-Achtzylinder bzw. 7,0-Liter-(377 kW/512 PS)-Achtzylinder bzw. 6,2-Liter-(476 kW/647 PS)-Achtzylinder

Preise

C1: Roadster ab 14.400 Mark bzw. 3.513 Dollar (1953), Cabrio ab 20.200 Mark

C2: Split Window Coupé ab 32.660 Mark, Sting Ray Coupé ab 32.660 Mark bzw. 4.252 Dollar, Sting Ray Cabrio ab 38.860 Mark bzw. 4.037 Dollar

C3: Stingray Coupé ab 36.740 Mark bzw. 4.663 Dollar, Stingray Cabrio ab 34.700 Mark bzw. 4.320 Dollar, Pace Car Replica Coupé ab 13.653 Dollar (1978), Collectors Edition Hatchback Coupé ab 22.537 Dollar

C4: Corvette ab 85.400 Mark bzw. 21.800 Dollar (1984), Corvette ab 90.000 Mark, Corvette Cabrio ab 101.000 Mark (1992)

C5: Corvette ab 92.300 Mark, Corvette Cabrio ab 118.000 Mark (2002), Corvette ab 61.000 Euro, Corvette Cabrio ab 67.000 Euro (2004)

C6: Corvette ab 66.590 Euro, Z06 ab 89.890 Euro, ZR1 ab 135.990 Euro, Cabrio ab 76.450 Euro

Zeitleiste

Alle wichtigen Stationen und Entwicklungsschritte des amerikanischen Sportwagen-Klassikers finden Sie hier auf einen Blick.

1950: Der Jaguar XK 120 inspiriert Harley Earl zum Entwurf eines amerikanischen Sportwagens

1952: Harley Earl präsentiert seine Entwürfe für einen sportlichen Zweisitzer unter dem Codenamen „Opel“. Entwicklung eines Prototypen, der im Folgejahr auf der GM Auto Show Motorama gezeigt wird. Der Sportwagen wird auf Anregung des Fotografen von Chevrolet Public Relations, Myron E. Scott, „Corvette“ getauft. Die Gründe: Der Name beginnt mit C, hört sich gesprochen gut an und erinnert an das namensgleiche schnelle Kriegsschiff aus dem Zweiten Weltkrieg

1953: Im Januar wird der Corvette-Prototyp auf der Motorama im New Yorker Waldorf-Astoria Hotel enthüllt. Chevrolet beginnt die Produktion der Corvette in Flint, Michigan, USA. Am 30. Juni läuft die erste Corvette vom Band und ist – wie alle 1953 produzierten Corvette – Polo Weiß lackiert und mit rotem Interieur ausgestattet. Von den 314 gefertigten Corvette werden nur 183 verkauft

1954: Die Produktion wird zum Jahreswechsel nach St. Louis, Missouri, USA verlegt. 3.640 Einheiten werden gebaut, 2.564 werden verkauft

1955: Zora Arkus-Duntov wird verantwortlicher Chefingenieur für die Corvette. In diesem Jahr werden nur 700 Corvette gebaut

1956: Bei der Motorama Auto Show eine überarbeitete Corvette präsentiert

1957: Die Corvette ist nun mit Benzineinspritzung und manuellem 4-Gang-Getriebe ausgerüstet. Beim Enduro Race gewinnt eine Corvette SR-2 (Sebring Racer oder Sports Racing) die GT-Klasse

1958: Zum ersten Mal macht Chevrolet Gewinn mit der Corvette, die Verkaufszahlen sind auf 9.168 angestiegen

1960: In der amerikanischen Sendung Route 66 spielt ein Corvette Cabrio die Hauptrolle. Die Verkaufszahlen übersteigen erstmals die 10.000-Einheiten-Marke. Bei den 24 Stunden von Le Mans fährt eine Corvette einen Klassensieg in der Big Bore GT-Klasse ein

1962: Produktionsbeginn einer Leichtbau-Corvette mit dem Namenszusatz „Grand Sport“. Entwickelt wurde der Bolide, um in World Championship Rennen gegen Konkurrenten wie Ferrari anzutreten. In der A/Production Klasse im 12-Stunden-Rennen von Sebring belegt eine Corvette den zweiten Platz

1963: Vorstellung der Corvette C2. Die neue Generation basiert auf Bill Mitchells Concept Car Stingray. Die Verkaufszahlen klettern auf 21.513 Einheiten

1964: Klassensieg für eine Corvette in der GT-Klasse bei den 12 Stunden von Sebring. Dieser Titel wird 1966, 1967 und 1968 erneut eingefahren

1967: Eine Corvette stellt mit 276,00 km/h einen neuen Geschwindigkeitsrekord in Le Mans auf

1968: Die dritte Corvette-Generation (C3) wird eingeführt. Das Chassis basiert auf dem der letzten Baureihe, die Karosserie zeigt sich aber mit Hüftschwung im zeitgenössischen „Coke-Bottle“-Design. Eine Corvette der dritten Generation gewinnt – ebenso wie 1970 und 1971 – das 24-Stunden-Daytona-Continental-Rennen

1969: Die 250.000. Corvette läuft vom Band, der jährliche Verkauf liegt bei 38.762 Einheiten

1970: Die Verkaufszahlen brechen ein: nur noch 17.316 Einheiten

1972: In diesem Jahr und 1973 wird erneut eine Corvette Klassensieger in

der GT-Klasse beim 12-Stunden-Rennen von Sebring. In Le Mans bricht eine Corvette erneut einen Geschwindigkeitsrekord, diesmal mit 339,57 km/h

1973: Ungeachtet der Ölkrise werden in diesem Jahr 30.464 Einheiten verkauft

1974: In Bloomington, Illinois, USA findet die erste Corvette Corral Show statt. Heute ist sie als Bloomington Gold bekannt

1975: Die Gesamtproduktion übersteigt eine halbe Million Corvette. Gleichzeitig wird eine Corvette SCCA Trans Am-Sieger. Wiederholung des Erfolgs in den Jahren 1978, 1979 und 1981

1978: Das Corvette Indianapolis 500 Pace Car nimmt am 62. Indianapolis 500 Rennen teil

1979: Erstmals werden mehr als 50.000 Einheiten jährlich verkauft

1980: Bei der Bonneville Speed Week gewinnt eine Bi-Turbo-Corvette aus dem Jahr 1968 den Titel in der AA/GT-Klasse. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 387,413 km/h wird sie gleichzeitig zum schnellsten Original-Form-Fahrzeug der Welt

1981: Die Produktion der Corvette wird nach Bowling Green, Kentucky, USA verlegt

1982: Erneuter Einbruch der Verkaufszahlen auf 25.407 Einheiten

1983: Im März diesen Jahres wird die vierte Modellgeneration (C4) vorgestellt

1986: Zum ersten Mal seit 1976 gehört wieder ein Cabrio zur Corvette-Baureihe. Das Corvette Convertible Pace Car tritt beim 70. Indianapolis 500 Rennen an

1988: Die Corvette feiert ihren 35. Geburtstag mit einem Sondermodell. Die Callaway Sledgehammer Corvette erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 410 km/h

1990: Im Firestone Test Center in der Nähe von Fort Stockton, Texas, USA stellen zwei ZR-1- und L98-Corvette etwa ein Dutzend Geschwindigkeitsrekorde auf, unter anderem einen 5000-Meilen-Rekord sowie einen 24-Stunden-Distanz-Rekord

1992: Die einmillionste Corvette, ein weißes LT1 Cabrio mit rotem Interieur, rollt vom Produktionsband. Die Corvette American Hall of Fame eröffnet in Cooperstown, New York, USA.

1993: Die Corvette kann fast ein Dutzend SCAA-Siege einfahren

1994: Die erste Corvette C5 Alpha wird zu Testzwecken gebaut. Das neue National Corvette Museum wird in Bowling Green, Kentucky, USA eröffnet.

1995: Bei den 24 Stunden von Le Mans belegen zwei Corvette den zweiten und dritten Platz in der GT2-Klasse

1996: Die Produktion der Corvette C4 endet, die der C5 beginnt im September

1997: Die fünfte Modellgeneration der Corvette wird auf der Detroit Motor Show vorgestellt und noch im gleichen Jahr eingeführt. Die Verkaufszahlen betragen bei nur 9.752 Einheiten

1998: Die Cabrioversion der C5 rollt zu den Händlern und die Verkäufe steigen auf 31.084 Einheiten an

1999: Eine Hardtop-Variante des C5 wird ins Modellprogramm aufgenommen – zum ersten Mal sind gleichzeitig drei Karosserieversionen

der Corvette verfügbar

2000: Eine Corvette tritt bei den 24 Stunden von Le Mans an

2001: Der für GM Racing von Pratt & Miller gebaute Rennwagen C5-R gewinnt 8 von 10 gefahrenen Rennen in der GTS-Klasse, darunter auch die 24 Stunden von Daytona und von Le Mans

2002: Die Corvette feiert ihren 50. Geburtstag mit dem Sondermodell „50th Anniversary“

2003: Die C5-R-Corvette gewinnt etliche Klassensiege in der American Le Mans Series, so zum Beispiel das 12-Stunden-Rennen von Sebring

2004: Im November feiert die sechste Generation (C6) der Corvette Premiere. Die CR-5 ist in zehn von zehn Rennen auf der Poleposition und kann alle Rennen als Sieger der GTS-Klasse für sich entscheiden. Dabei bricht sie sämtliche Rundenrekorde

2005: Nun nimmt die C5-R auch an der FIA-GT-Rennserie teil, fährt Siege in Italien, Zhuhai und China ein und belegt mehrere Male einen Podiumsplatz. Diese erreicht sie auch in der American Le Mans Series, oft nur von der Nachfolgerin und Erstplatzierten C6-R geschlagen

2006: Mit einem Privatrennstall tritt erneut eine C5-R bei den 24 Stunden von Le Mans an. Sie wird dritte und reiht sich damit hinter dem zweitplatzierten Aston Martin DBR9 und der erstplatzierten C6-R ein. Der Motor der C6-R, der LS7-R, wird zum Global Motorsport Engine of the Year ernannt. Die Übergabe des Titels an General Motors erfolgte im Zuge der Professional Motorsport World Expo in Köln

2007: Eine Corvette gewinnt beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps der FIA-GT

Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/60-jahre-chevrolet-corvette>

© Classic Driver. All rights reserved.