



Harold Rolloos
23 december 2011

Love it or hate it

Nederland belastingland. De overheid beloont groene rijders en straft vervuilers keihard in de portemonnee met de - vooral onder petrolheads vervloekte - slurptaks. Ook de Chevrolet Camaro met zijn 6.2-liter V8 ontkomt er niet aan. Hierdoor wordt hij bijna onbetaalbaar in ons land. "Bijna?", horen wij u denken. Ja, want Chevrolet Nederland durft het toch aan om de auto officieel te gaan leveren in Nederland. Wij maakten in Zwitserland kennis met deze muscle car.



Aanpassingen

Aan de Camaro zijn wat aanpassingen gedaan om de auto enigszins betaalbaar te houden. In Nederland komt alleen de versie met automatische transmissie op de markt. Hierdoor kan een aantal cilinders uitgeschakeld worden, wat resulteert in een lagere CO₂-uitstoot. Nu is hij met 304 gram per kilometer nog steeds geen schone jongen en dus moet je flink in de buidel tasten. De Coupé is verkrijgbaar vanaf 83.995 euro, voor de cabriolet tel je 6.000 euro extra neer. Ter vergelijking: in Amerika kost de Camaro zo'n 35.000 dollar. Dan iets dichterbij huis: in België. Daar betaal je rond de 39 mille voor precies dezelfde auto. Ehm ja, nuff said. Over de versie met handbak kunnen we het maar beter niet hebben; die is nog eens 10.000 euro duurder. Er is dus wel iets voor te zeggen dat die niet naar Nederland komt...



Showbal

Wie zich een Camaro kan veroorloven weet zich in ieder geval verzekerd van iets bijzonders. Niet in de eerste plaats vanwege de brute kracht door die dikke V8, maar natuurlijk ook door het opzichtige uiterlijk. De Camaro schreeuwt werkelijk om aandacht. "Kijk mij eens!" Je hoort het hem zeggen. Dat komt vooral door de agressieve neus, maar ook de dikke achterkant draagt hier aan bij. Tel daar de 20 inch wielen bij op en het plaatje is compleet. Amerikanen hechten weinig waarde aan hoogwaardige materialen in het interieur en daar vormt deze Camaro geen uitzondering op. Het is hard plastic wat de klok slaat en ook qua originaliteit blinkt het niet uit. Verder houdt de hoofdruimte vÃ³Ã³r in de CoupÃ© niet over. In de Convertible is dat vanzelfsprekend beter, vooral met het dak naar beneden. Op de achterbank is plaats voor twee personen, al kunnen die de benen nauwelijks kwijt en kun je die plek beter gebruiken als extra bagageruimte.



Convertible vooral comfortabel

Tijd om plaats te nemen achter het stuur. Wat als eerste opvalt is het standaard head-up display. Deze feature is niet alleen reuze handig, maar werkt ook nog eens veiligheidsverhogend. Zo kun je tijdens het rijden je ogen op de weg houden omdat zowel de snelheid als het toerental in de voorruit wordt geprojecteerd. Een minpunt is dat een ingebouwd navigatiesysteem niet leverbaar is in de Camaro. We zijn onderweg met de convertible met automatische transmissie. De versie met automaat is met 405 pk wat tammer dan zijn handgeschakelde evenknie met 432 paarden onder de kap. Op zich schakelt de zestraps automaat lekker soepel, al gaat het wel wat traag. Overigens kun je dankzij de flippers achter het stuurwiel ook het heft in eigen handen nemen, wat de sportiviteit weer ietsje vergroot. Al snel blijkt dat de Convertible met automaat vooral een cruiser is. Het is een zware jongen van net geen 2.000 kilo wat hem zeker geen bochtenridder maakt. Bovendien is het onderstel vrij comfortabel afgeveerd. De

Chevrolet Camaro 6.2 V8

besturing is daarentegen lekker direct, iets wat je niet echt verwacht bij een Amerikaanse auto.



Dode mus

We konden het echter niet laten om ook met de handgeschakelde Camaro - en dan ditmaal de Coupé - op pad te gaan. En dat is maar goed ook, want deze uitvoering is gewoon veel leuker! Ten eerste omdat de Coupé stugger afgeveerd is dan de Convertible. Het is dan ook doodzonde dat de handbak niet via officiële kanalen naar Nederland komt. Je hebt niet alleen meer pk's tot je beschikking, maar je merkt vooral dat de beleving veel groter is. Het is werken geblazen in de Camaro. Schakelen gaat zwaar en gepaard met korte slagen. Dat stukje beleving komt vooral terug in de geluidsproductie. De V8 brult simpelweg veel harder, dat valt vooral tijdens het accelereren pas echt op. Rechthout is het puur machtsvertoon wat de Camaro laat zien

Chevrolet Camaro 6.2 V8

en vooral horen. Al komt nu de aap uit de mouw: de Amerikaan is namelijk voorzien van een speciaal getuned uitlaatsysteem dat onderdeel is van een optioneel sportpakket dat niet leverbaar is op de Europese Camaro's. Dit voelt als worden blij gemaakt met een dode mus... De conclusie is dus dat de leukste versie - namelijk de handbak met optioneel sportpakket - niet naar ons continent komt.



Camaro-gevoel

Met die woorden in ons achterhoofd kunnen we de balans gaan opmaken. Natuurlijk is het een teleurstelling dat de handgeschakelde Camaro niet via de officiële kanalen naar Nederland komt. Deze versie is gewoon veel leuker voor de echte petrolhead. Dat maakt de Camaro om te zien niet minder bruut. Hij ziet er gewoon dik uit en trekt altijd en overal de aandacht. Als je anoniem wilt rijden kun je de Camaro maar beter laten staan. Het andere minpunt is natuurlijk de hoge aanschafprijs van dik 84 mille door de

Chevrolet Camaro 6.2 V8

slurptaks; nergens ter wereld kun je uitleggen dat er zo'n groot verschil bestaat tussen twee kleine landen als Nederland en België». Wie geen 85.000 euro in een ouwe sok heeft liggen en toch een beetje dat Camaro-gevoel wil ervaren hoeft niet te treuren. Stap eens in een Aveo, Cruze of Volt en grijp het identieke stuurwiel maar goed vast... Want zeg nou zelf: beter iets dan helemaal niets!

Plus

- + Opvallend uiterlijk
- + Comfortabele cruiser
- + Dikke V8 produceert een bruut geluid...

Min

- ... dat helaas niet op Europese Camaro's wordt geleverd
- Handbak komt niet naar Nederland
- Geen navigatiesysteem leverbaar