



NEW WAVE

Eine völlig neue Pick-up-Welle schwappt über den großen Teich. Keine gestandenen Offroader mit 4x4-Antrieb, sondern reine Fun-cars, die den Originalen jedoch zum Verwechseln ähnlich sehen

Die USA sind mit über 16 Millionen Neuwagen-Zulassungen der größte Automarkt der Welt. Steigender Beliebtheit erfreut sich in den Staaten besonders das Segment der Pick-ups. Für die GM-Division Chevrolet ist das Grund genug, die Fans mit dem Retro-Truck SSR zu locken. Eingefleischte Four-wheeler werden beim Blick in die technischen Daten zwar enttäuscht das Haupt senken – lediglich die starre Hinterachse ist angetrieben – dennoch hat der SSR das Zeug zum Kult.

Trendauto mit Kultcharakter

Was uns an diesem Auto fasziniert? Zunächst einmal ein dicker, bärtiger V8 mit mächtigem Akustikprogramm. Dann begeistert uns noch die Stahl-Dachkonstruktion, die sich

auf Knopfdruck wie von Geisterhand „in die Ladefläche“ versenkt. Die stark an das Design der sechziger Jahre angelehnte Optik lässt uns mit Wehmut an längst vergangene Zeiten und die ersten Kontakte mit der Gattung Pick-up zurückdenken: Als kleine Buben durften wir keine Folge der Kultserie „Die Waltons“ verpassen. Zur Großfamilie gehörte auch ein verbeulter Pick-up. Dem Charme von John Waltons Lastesel, einem Ford Model AA, konnten wir uns nicht entziehen. Zuerst wurden solche Fahrzeuge für Handwerker, Händler oder Farmer gebaut. Diese Autos waren zum Transport sperriger Güter konzipiert: Dreiersitzbank vorn, jede Menge Stauraum auf der Ladefläche. Der Chevrolet SSR ist optisch an diese frühen Generationen der Arbeitslaster angeglichen, technisch aber ein SUV auf der Höhe der Zeit.

Fun-Cruiser statt Lastesel

Die Stahlkarosserie ruht auf einem Leiter-Rahmen ähnlich wie beim vierradgetriebenen Topseller Trail Blazer, aber damit ist die Verwandtschaft zum „echten“ Geländewagen bereits zu Ende. Im Heck befindet sich eine antike Starrachse, während vorn Einzelradaufhängungen zum Einsatz kommen. Im Fahrbetrieb zeigt der SSR schließlich, dass er als Fun-Cruiser und nicht als Lastentier gesehen werden will: Der mächtige V8 – in den USA wird der 5,3-Liter-Motor immer noch als Small-Block bezeichnet – schiebt die zwei Tonnen schwere Fahre bereits beim sanften Tritt auf das Gaspedal in einer für Pick-ups ungewohnten Weise nach vorn. Leistungsfetischisten würden zwar bemängeln, dass der nominell mit

rund 300 Pferden bestückte Vortec-Motor ein wenig „müde“ reagiert, Geländewagenbesitzern aber treibt die Kraft des Treibwerkes bereits beim Beschleunigen ein dickes Grinsen ins Gesicht. Bei rund 190 Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn pendelt sich die Tachonadel ein, der mächtige V8 röhrt dann seine Sinfonie dazu – das ist Pick-up-Genuss made in USA.

Gleiten statt rasen

In puncto Fahrwerk kehrt der SSR eher zu den Wurzeln des nützlichen Kleinlasters zurück: Kein Vergleich zu handelsüblichen Pick-ups, trotz der enormen Fahrleistungen gibt sich der SSR enorm weich abgestimmt. Gerade auf zügigen Überlandfahrten zeigt der Chevy sehr schnell, wo seine Grenzen sind: Auf

OPTIK STATT NUTZEN Chevys SSR kruzist auf Starrachse durch die Gegend



SCHÖNER LASTER Lenkrad und Armaturen erinnern eher an die aktuelle Corvette C6 als an einen motorgetriebenen Packesel

TRUCKFAHREN IN EDLER FORM Viel Kraft unter der Haube, eine schicke Alu-Schaltkulis und ein cooles Elektrodach

kurvenreichen Strecken neigt er sich gerne zur Seite, bei Kurskorrekturen gibt es ein eher schwammiges Feedback – für die schnelle Kurvenhatz werden Chevy-Fans wohl eher mit einer Corvette glücklich. Überland-Cruisen ist also angesagt, denn wenn der mächtige Achtzylinder mit rund 2.000 Umdrehungen gemütlich vor sich hin brummt, ist die kleine Welt der Waltons in Ordnung. Der Motor geht dann ohne Anstrengung seiner Arbeit nach. Auch die vierstufige Getriebeautomatik zeigt, dass weniger mehr sein kann: Lediglich beim Kick-Down sortiert der SSR die einzelnen Gänge im Highspeed-Verfahren. Die vier Stufen harmonisieren prima mit dem mächtigen Drehmoment des V8. Die Schaltvorgänge sind nahezu ruckfrei und die geringe Zahl der Gangwechsel werden als sehr harmonisch empfunden.

Viel Feeling fürs Geld

Was darf man von einem Fahrzeug wie dem SSR erwarten? Die Fahrleistungen liegen zwar weit über dem Niveau japanischer Pick-ups, gemessen am riesigen Hubraum des Triebwerks hätte man jedoch eher mehr erwartet. Allradantrieb? Fehlanzeige. Nur zwei Sitzplätze stehen zur Verfügung und mit einem Preis von rund 36.000 Euro ist der SSR auch nicht gerade ein Schnäppchen. Trotzdem, oder gerade deswegen, kann man sich der Magie des Chevrolet kaum entziehen. Sind es doch oft die eher unnützen Dinge im Leben, die uns mit schier unendlicher Faszination in ihren Bann ziehen. Zwar spricht unter objektiven Gesichtspunkten sehr wenig für den SSR, denn

gerade unter den US-Pick-ups wird man haufenweise zwei- oder dreisitzige Fahrzeuge finden, die mit großvolumigen V8-Triebwerken befeuert werden, eine bedeutend größere Ladefläche aufweisen können und zu alledem über einen echten Vierradantrieb verfügen. Doch wenn man dem SSR zum ersten Mal gegenübersteht, schießt einem die Unvernunft ihre Pfeile direkt ins Herz: Man verliebt sich in die Retro-Optik, das gebürstete Alu oder das elektrische Dach. Das Wichtigste dürfte



Chevrolet SSR

MOTOR

Otto, 8-Zyl.-V, OHV
Hubraum: 5.326 cm³
Leistung: 224 kW/300 PS bei 5.200 min⁻¹
max. Drehmom.: 449 Nm bei 4.000 min⁻¹
Schadstoffklasse: Euro 3

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Viergangautomatik oder Sechsgang-Schaltgetriebe

FAHRZEUGAUFBAU

Rahmen, aufgeschraubte Karosserie; 2 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufh., Doppel-A
hinten: Einzelradaufh., 5-Link

BREMSANLAGE

ABS, EBV
vorn: innen belüftete Scheiben
hinten: innen belüftete Scheiben

LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

FELGEN/REIFEN

19x8, 255/45 R19 (vorn)/20x10, 295/40 R20 (hinten)

ABMESSUNGEN/GEWICHTE

L/B/H: 4.770/1.950/1.595 mm
Radstand: 2975 mm
Leer-/Gesamtgew.: 2.159 kg
Tankinhalt: 94,6 l

FAHRLEISTUNGEN (NVA)

V_{max}: 200 km/h
0-100 km/h: 7,51 s
Drehmoment: 449 Nm bei 4.000 U/min

VERBRAUCH EG gesamt (l/100 km)
14 l/Normalbenzin

PREISE ab ca. 36.000 €

jedoch die Aufmerksamkeit sein, die man mit dem SSR auf sich zieht. Der begehrte Platz vor der Eisdielen ist dann wohl für immer reserviert.

T | Jörg Kübler F | Michael Müller

DARF'S EIN BISSCHEN MEHR SEIN?

Wem die Spitzenleistung des „normalen“ SSR nicht genug ist, dem schiebt Geiger die Sechsliter-Variante mit rund 390 Pferdestärken unter den Hintern. Immer noch nicht genug? Dann sollten Sie sich mit Karl Geiger ein paar Minuten lang ins Separate zurückziehen. Wer bereit ist, tief in den Geldbeutel zu greifen, kann bei der Münchner Tuningschmiede einen bis zu 450 PS starken SSR ordern.