



Mister Burnout

OCT-Tuning schraubt einen Kompressor auf den 6,2-Liter-V8 und macht aus einer Corvette ein Burnout-Monster mit 630 PS und 810 Nm. Verschwitzte Hände, Glücksgefühle und pure Angst sind die Folge.

Am liebsten ist angebracht. Und erwünscht. Hinterradantrieb, acht Zylinder mit dem Fassungsvermögen mehrerer Golf-Motoren und ein Edelbrock-Kompressor mit Ladeluftkühlung. Die nackten Zahlen: 630 PS und 810 Nm. Ich lausche gespannt und verdattert, denn die Corvette ist bereits ab Werk mit 460 PS Mitglied der Sportwagen-Championsleague. Und drängt sich die Frage nach Kompressor-Tuning-Drang in mein Hirnkastl. „Wer bitte schnallt einen mechanischen Verdichter auf eine Corvette-V8?“ Walter Dalmonek von OCT

Tuning denkt keine Sekunde nach: „Unser Kompressor-Kit ist weit billiger als der Umstieg auf die Z06.“ Die Z06 ist die Rennsport-Haubitze mit 658 PS und exakt 881 Nm und damit der wahre Wahnwitz der Corvette-Familie.

„Wir verwenden im Grunde den gleichen Kompressor wie General Motors und rangieren leistungsmäßig knapp unter der Z06“, so Walter Dalmonek weiter. Knapp drunter sind 630 PS und 810 Nm – am Hinterrad wohl gemerkt. Und auf Sommerreifen. Ich huldige sicherheitshalber dem Wettergott,

schlüpfte ins Innere und fütterte das Aggregat mit Benzin. Erster Eindruck: Der V8 ist laut, aber nicht zu laut. Angenehm. Verschiedene Fahrprogramme schärfen und entschärfen Fahrwerk, Lenkung und Gaspedal. Und ich bediene das Gaspedal mit der Sorgfalt eines Nitroglycerin-Mischers, denn ein Millimeter entfesselt gefühlte 200 PS. Ein Zentimeter ruft die Elektronik auf den Plan und bei Halbgas kapituliert das System. Vollgas? Davon bin ich weit entfernt.

Die Sonne lugt hervor, trocknet den Asphalt und ich nutze sofort den blauen





Ein wenig übermotorisiert – Das Fazit zur Kompressor-Corvette von OCT-Tuning mit 630 PS & 810 Nm bei der ersten Schnupper-Tour. Burnouts gelingen – oder nennen wir es lieber passieren – auch bei Tempo 70.

Himmel für einen Kennenlern-Ausflug ins kurvige Gebiet. Wahnsinn, der reinste Wahnsinn, unfassbar verrückt, mir kommt nichts Normales in den Sinn. Die 630-PS-Corvette erinnert an einen vor Kraft strotzenden Bodybuilder. Gasstöße sollten geplant, der Gasfuß gefühlvoll und die Straße autolos sein. Dann kommt echte Fahrfreude auf – zumindest mit deaktivierter Traktionskontrolle und reichlich Erfahrung hinterm Volant. Die Kompressor-Corvette ist wahrlich ein Muscle-Car. Fahranfänger? Finger weg.

Als geübter Fahrer könnte die Gaspedal-Dosierung einen Deut feinfühler sein, um

das unglaubliche Leistungsangebot besser filletieren zu können. Sicherlich sind Sommerreifen auch an einem sonnigen Wintertag mit acht Grad Celsius kein Traktionsgarant. Eingefleischte Kurvenräuber sind dennoch mit ständigem Leistungs-Überangebot konfrontiert, was in heftigen Gegenlenk-Manövern resultiert und Fingerspitzengefühl verlangt. Mit dem nötigen Fahrtalent kein Problem. Regelrecht überirdisch ist die Longitudinal-Beschleunigung – dem Beifahrer wird garantiert schwindelig. Göttlich ist dabei auch die Soundkulisse des V8-Kompressors. Überraschend: Die OCT-Corvette schluckte nach gut 500 Kilometern nur 11.6 l/100 km durchschnittlich.

Fazit: Wer lieber Kurven bolzt und einen runden Fahrstil pflegt, wird mit dem V8-Sauger mehr Freude haben. Soll's eine ultimative Beschleunigungswaffe sein, führt zweifellos kein Weg am Kompressor-Kit von OCT Tuning vorbei. Zumal der Umbau samt Typisierung 14.290,- Euro kostet. Das ist weitaus günstiger als der Umstieg von der Corvette Stingray mit Saugmotor auf die Werks-Kompressor-Z06.

INFOS

O.CT Oberscheider Tuning GmbH, Reichsstraße 16a
6890 Lustenau, Tel: 05577/86253, www.oct-tuning.com

Infos Corvette: 6,2-Liter-V8, Edelbrock-Kompressor mit Ladeluftkühlung, 630 PS, 810 Nm, Preis: 14.290,- Euro (inkl. Einbau und Eintragung)