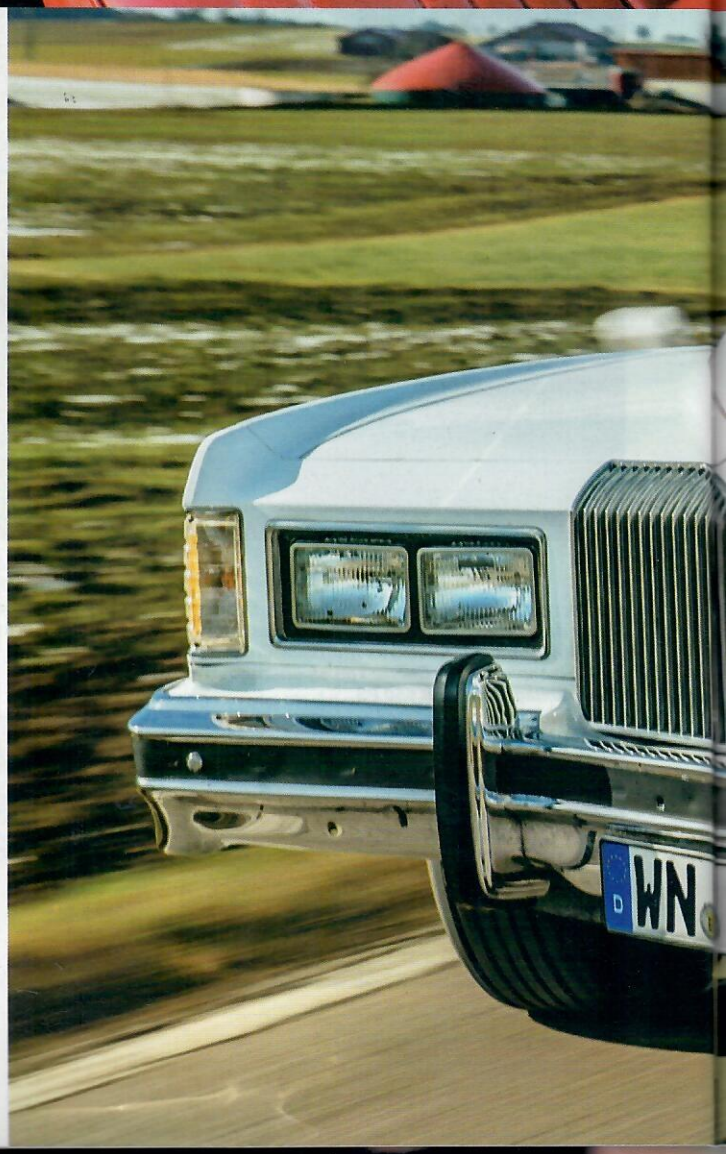
Ein Mann sieht rot: Der Grand Prix hat eins der schönsten Cockpits der späteren Siebziger.

Ungenügend: Der Tacho muss weit über die Skala hinaus arbeiten.

Deichsel-Customs im Wilkens-Renstil installierter Friedemann-Killer.

Vorweg aber paar Worte zum Auto selbst, denn der Pontiac Grand Prix verdient mehr Aufmerksamkeit, als ihm zuteilwird. Die Baureihe hat ihre Wurzeln in den Sechzigern, im Jahre 1962, als Pontiac die Bezeichnung "Grand Prix" erstmalig für ein Fullsize-Coupe verwendet hat. Dabei handelte es sich im Grunde um eine "Performance"-Version des Pontiac Catalina – und niemand anders hatte seine Finger in diesem Konzept als John Z. DeLorean – der DeLorean. Erhältlich war der Grand Prix ausschließlich als Coupe – dieses Prinzip wurde auch beibehalten, als die Baureihe zum Modelljahr 1969 auf die Midsize-Plattform umzog, auf der bereits Legenden wie Chevrolets Chevelle oder der Pontiac GTO aufgebaut waren. Allerdings bekam der Grand Prix eine leicht verlängerte Version des A-Bodys, GM-intern als G-Body geführt. Auf dieser Plattform wurde das Coupe recht erfolgreich bis 1972 weitergebaut, dann wurde der Grand Prix für das Modelljahr 1973 als "dritte Generation" endgültig mit den anderen GM A-Bodies zusammengelegt – und hier beginnt die Geschichte des schwäbischen Schnellfahrers Friedemann Karrer.



OLD IRON

Landyacht mit Charakter – und reichlich Schub!

Ein Pontiac Grand Prix von 1976? HALT! Nicht weiterblättern! Wenn du diese Geschichte aus den gängigen deutschen Vorurteilen gegen "Ölkrisenautos" heraus überblätterst, dann entgeht dir die Bekanntschaft mit dem letzten Cowboy des Remstals, denn dies ist die Geschichte von Friedemann Karrers weißem Schnellboot.

König der Lüfte: Die Kühlerfigur ist nicht von Pontiac, sondern von Friedemanns Sohn Tilman.

Friedemann Karrer ist 20 Jahre alt, als John DeLorean den Grand Prix ins Leben ruft, und er ist im besten Autofahrer-Alter, als sein eigener (späterer) Grand Prix 1976 im Pontiac-Stammwerk in Pontiac, Michigan vom Band läuft. Aber es müssen noch einmal 28 Jahre vergehen, bevor sich beide endlich begegnen. Aber der Reihe nach:

Autofan ist der Maschinenbau-Techniker schon immer, angefangen natürlich mit dem auch in Süddeutschland in den Sechzigern obligatorischen VW Käfer. Über die Jahre allerdings fährt er eine ganze Reihe von Alfas, einen 2000 GTV, einen Spider, einen Alfetta ... Falls du dir als gestandener Amerikaner-Fan unter diesen Modellen nichts vorstellen kannst: Das sind kleine, leichte, temperamentvolle Italiener. Nebenher bewegt er allerdings auch schweres Gerät, vom Nissan Patrol über den Isuzu Trooper, einen Range Rover und einen ernsthaften Land-Rover-Rallye-Umbau – und nicht etwa nur auf heimischen Feldwegen, sondern von der Nordspitze Europas bis tief in den Sand der Sahara, bei 45 Grad unter glühender Sonne. An gute Straßen hat er sich auch noch nie gebunden gefühlt und langsam fahren hat er ohnehin noch nie gekonnt, denn er gehört zu jener Sorte Menschen wie man sie nur in den Tiefen des Schwabenlandes findet, an denen der Strom der Zeit vorübergeflossen ist: ein Drittel Abenteurer, ein Drittel Geschäftsmann, ein Drittel Heimatverbundener – und ein weiteres Drittel Weltenbummler. Solltest du der Ansicht sein, in dieser Rechnung kämen zu viele Drittel vor, dann warst du noch nie im Oberen Remstal.

1976er Pontiac Grand Prix

Motor: OHV V8, 455 ci, 7.468 ccm, 450 PS

Kraftübertragung: Dreigang-Automatikgetriebe GM TurboHydramatic 400, Heckantrieb Achsübersetzung 2,56:1

Vorderachse: Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Schraubenfedern, Lakewood-Drag-Shock-Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, alle Fahrwerksbuchsen aus Polyurethan

Hinterachse: Starrachse an Längslenkern und Schraubenfedern, Lakewood-Drag-Shock-Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator, alle Fahrwerksbuchsen aus Polyurethan

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen vorn/ Trommelbremsen hinten

Räder: Leichtmetallräder American Racing "Torq Thrust II"

Reifen: BF Goodrich "Silvertown Radial"

Diese Linien! Da soll nochmal einer behaupten, Amerika hätte in den Siebzigern keine schönen Autos mehr gebaut.

Heimspiel: Der Grand Prix fühlt sich auf deutschem Asphalt absolut heimisch.

Trotz seiner umfangreichen Automobilgeschichte hegt er aber eine unerfüllte Liebe: Mitte der Fünfziger hat der gebürtige Ludwigsburger in der amerikanischen Militärwohnanlage Ludwigsburg-Pattonville seine unternehmerische Karriere mit Autowaschen begonnen – kein alltägliches Unterfangen, das notwendige kostbare Fensterleder entwendet er seiner Großmutter. 5 Mark gab's für die Handwäsche, plus Shopping-Privilegien im PX Store, erinnert sich Friedemann, und gewaschen (und zum trocknen um den Block gefahren!) wurde alles, was in den jüngsten Jahren der V8-Ära Rang und Namen hatte. Der Klang von Achtzylindern folgt ihm durch die Jahrzehnte.

Irgendwie kommt er aber nie dazu, sich selbst einen Amerikaner zuzulegen – bis ihm Sohn Tilman zu seinem sechzigsten Geburtstag vor die Haustüre bittet – und da steht er, der Pontiac Grand Prix. Wir erinnern uns: Geboren wurde der Grand Prix als Performance-Version des Fullsize-Catalinas. Von diesem Image ist 1976 nur noch wenig geblieben. 1973 hat die erste Ölkrise Nordamerika hart getroffen, bis 1974 hat sich der Ölpreis vervierfacht, Benzinverbrauch ist plötzlich selbst in den USA ein ernstes Thema, die Autokäufer wenden sich in Scharen kleinmotorigen Importfahrzeugen zu. Die Tage der ganz großen Motoren sind endgültig gezählt. Noch immer bietet Pontiac den Grand Prix optional mit dem 455-ci-Triebwerk an (7,5-Liter), mittlerweile auf magere 200 PS Leistung eingedampft, doch schon 1976 gesellt sich zum allerersten Mal in der Grand Prix-Geschichte auch ein "kleiner" Motor dazu, ein Pontiac-350-cui-V8 mit ganzen 160 PS. Zwar ist der ehemalige Fullsize schon lange auf Midsize-Größe zusammengeschrumpft, aber selbst ein Midsize wiegt auf dem Höhepunkt der "Collonade"-Karosseriedesign-Ära lockere 1.900 Kilo. Der weiße Grand Prix, den Friedemann zum Geburtstag bekommt, hat eben jenen 350er unter der Haube.

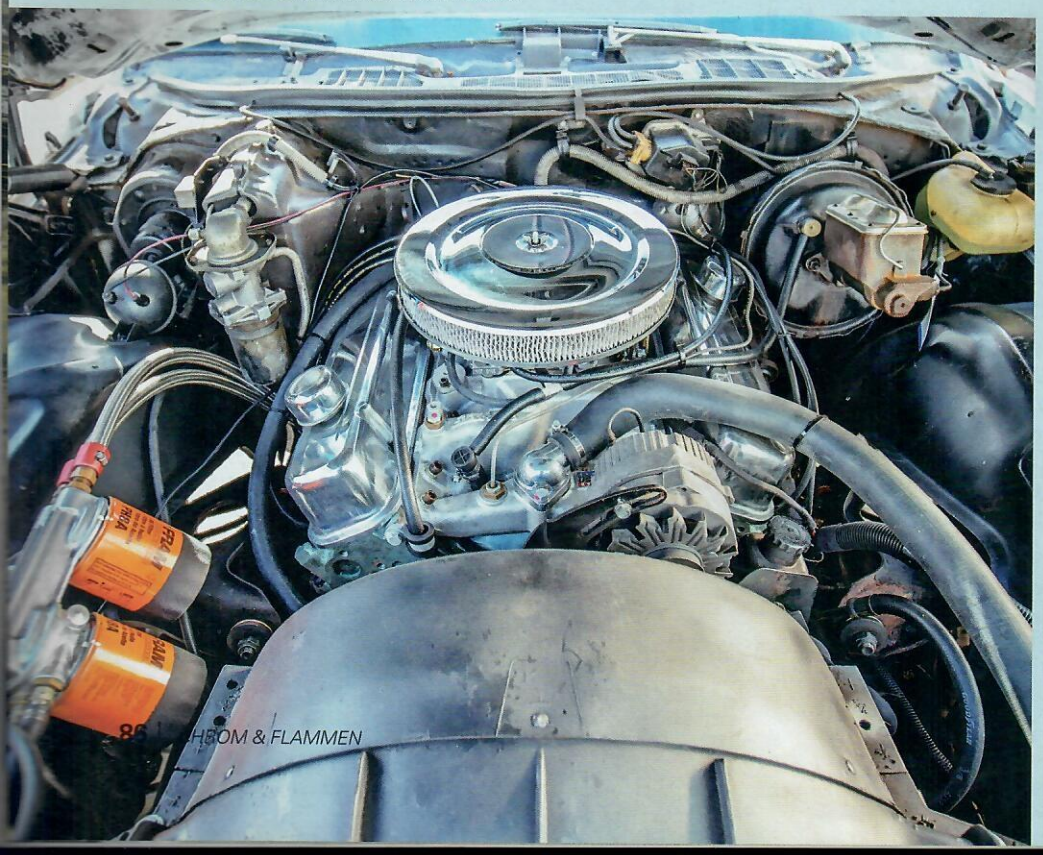
Long Hood: Der 76er Grand Prix gehört zur Midsize-Klasse. Ganz im Ernst!

Er schließt das Colonnade-Coupe sofort ins Herz – weil es groß, bequem und adäquat motorisiert ist, und weil ihm die in Deutschland noch immer exotische Linienführung des (Very!) Long Hood/Short Deck-Midsize-Cruisers zusagt. Dass 70er-Jahre-Detroit-Iron Anfang des Jahrtausends nicht im Trend liegt, ist dem Schwaben zwar bewusst, aber völlig egal. Schließlich ist das Auto ja für ihn, und nicht für Menschen mit populärer Meinung.

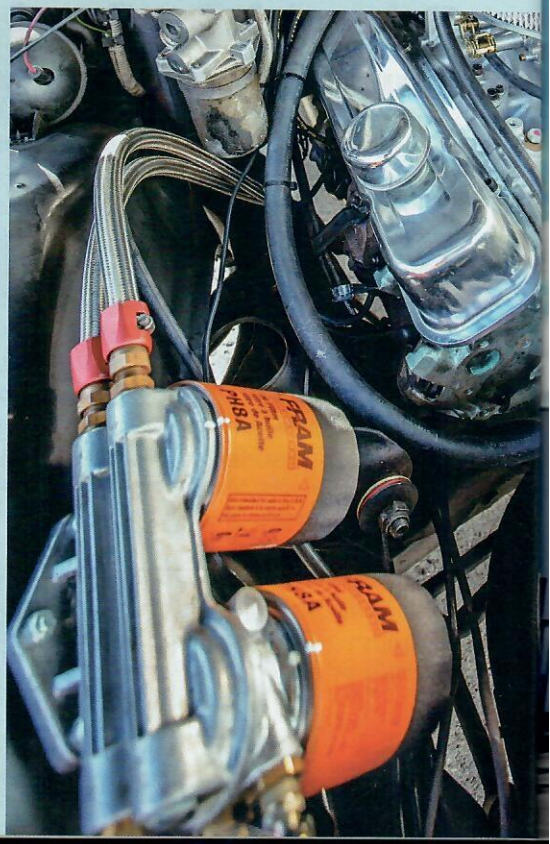
Allerdings hat mancher Trend im Kern einen echten Grund und bald erkennt Friedemann, das die vernünftige 160-PS/1.900-Kilo-Kombination zumindest in dem Mercedes- und Porsche-dominierten Landstrich um den Großraum Stuttgart herum auf Landstraßen nicht in erhofftem Maße für zügige Überholmanöver geeignet ist. Man könnte der Meinung sein, das Friedemann, nun knapp über 60, sein natürliches Bedürfnis nach Performance bereits in den jungen Jahren auf seinen schnellen Alfas gestillt hat, und vielleicht ist er sogar am Anfang selber dieser Meinung, oder versucht es zumindest zu sein - denn die bald folgenden Versuche, die Spurtstärke des weißen Wals positiv zu beeinflussen, sind durchweg von vernünftiger Natur. Einige Zeit wird mit mäßigem Erfolg an dem 350-cui-Aggregat herumgedoktert – und dann muss sein Besitzer plötzlich selbst zum Arzt.

Unerwartet befallen Friedemann ernsthafte gesundheitliche Beschwerden. Der Tod streckt seine kalten Finger nach ihm aus. Friedemann ist Mitte Sechzig. Ernsthafte Chancen rechnet ihm keiner aus. Allerdings hat der Sensenmann die Rechnung ohne den Wirt gemacht, denn von einem unzeitlichen Ende will der schwäbische Haudegen nichts wissen. Wie einst Christian Morgensterns Prosa-Held Palmström erhebt sich Friedemann, entschlossen weiterlebend, denn "nicht sein kann, was nicht sein darf". Gerade noch so dem Tod von der Schippe gesprungen sei er, sagt Friedemann – und Haudegen oder nicht, nachdenklich stimmt es ihn trotzdem.

Wahre Größe: Dieser vermeintlich kleine Motor ist ein gewaltiger 7,5-Liter-V8 – mit einem noch gewaltigeren Auto drum herum!



Ölförderung: verbesserte Filterung und erweiterte Kapazität für die Autobahn.



Schwäbischer Haudegen: Friedemann Karrer fürchtet weder Tod noch Teufel. Ein äußerst sympathischer Zeitgenosse ist er obendrein.

Eigentlich hat er alles Richtig gemacht, mit Ehefrau Anne hat er einen wohlgeratenen erwachsenen Sohn samt Enkelkind, privat und beruflich gibt es nichts zu klagen, eine unvernünftig hohe Anzahl von Autos hat er auch, was gibt es da zu ändern?

Friedemann hadert. Und hadert. Und kommt zu dem Schluss, dass es sich schlicht nicht mehr lohnt, vernünftig zu sein, wenn man mit Mitte Sechzig soeben dem Tod von der Schippe gesprungen ist. Und dann, im Frühjahr 2010 hat er eines Tages endgültig genug, setzt sich in den großen weißen Wagen und gleitet den Remstallschnellweg hinunter in Richtung Stuttgart, zum schwäbischen Muscle-Car-Spezialisten Oldschool Custom Works. Wie der Zufall es möchte, steht OSCW-Chef Christian Rühle gerade selbst im Hof, als Friedemann das gewaltige Coupe gekonnt durch die Einfahrt zirkelt. Ohne Umschweife trägt er sein Anliegen vor: Friedemann will Leistung. Christian unternimmt einige vernünftige Vorschläge, wie dem 350-cui-Aggregat etwas mehr Tatkraft einzuhauchen sei, bis Friedemann ihn mit strengem Blick unterbricht und jene großen Worte spricht, die heute noch jeder Mitarbeiter von OSCW zitieren kann: "Junger Mann, ich sage es Ihnen, wie es ist: Ich bin jetzt fast 70. Ich brauche ECHTE Leistung". Aber damit noch nicht genug, denn Friedemann hat auch eine ungefähre Vorstellung, wie das zu bewerkstelligen sei: "Ich habe mich jetzt lang genug über diesen 350er geärgert", sagt er mit Blick auf die geöffnete Haube des Midsize-Cruisers, "was ist der größte Motor, der unter dieses Haube passt?"

Nun, nach oben gibt es bekanntlich keine Grenzen – Vernunft in der Unvernunft führt aber letztlich zur Entscheidung, es bei der 1976 maximal im Grand Prix verfügbaren ci-Zahl zu belassen: 455. Der 455er, den OSCW in Friedemanns weißen Straßenkreuzer installiert, hat allerdings wenig mit dem 200-PS-Triebwerk von anno dazumal zu tun.

Standfeste 450 PS leistet das neue High-Compression-Aggregat, Kühlsystem und Getriebe werden entsprechend verstärkt, vor der Vorderachse tut jetzt ein Getriebeölkühler seinen Dienst, die Hinterachse soll ihre Standfestigkeit aber in der Praxis beweisen. Die ersten Probeläufe auf dem Remstal-Schnellweg allerdings zeigen, dass die "Economy"-Hinterachsübersetzung von 1:2.56 das Potential des Motors in ein Drehzahlband verschiebt, in dem sich Zartbesaitete niemals aufhalten: Bei 250 km/h im 76er Midsize nimmt selbst Christian den Fuß vom Gas. Friedemann hingegen ist entzückt. Fast genau so hat er sich das vorgestellt. Nur die Nockenwelle aus der originalen Konfiguration dürfen die OSCW-Techniker gegen eine mild entschärfte Version tauschen, mehr Leerlaufruhe zu Lasten von Top-End-Leistung, denn davon hat der Wagen jetzt mehr als nur reichlich. Von Veränderungen des Fahrwerks allerdings möchte der rasende Schwabe nichts wissen. Die Lakewood-Drag-Shock-Stoßdämpfer nebst Polyurethanbuchsen hatte der Grand Prix schon vor dem Motorumbau, die unmenschliche Härte des Fahrwerks schreckt Friedemann nicht. Schließlich möchte er ja nicht langsam fahren, wirklich nicht!

Da das letzte Wort in Sachen Abstimmung für Christian noch nicht gesprochen ist, bittet er Friedemann, den Wagen einmal eine längere Strecke zu fahren, um sich mit der Leistungsentfaltung und dem Fahrkomfort in allen üblichen Fahrsituationen vertraut zu machen. 100 Kilometer vielleicht stellt sich der OSCW-Chef vor, einmal im Kreis ums schwäbische Remstal.

Tatsächlich bricht Friedemann dann einige Tage später zur ersten längeren Probefahrt mit dem "Weißen Hai" auf – und noch etwas später klingelt das Telefon bei OSCW, Friedemann ist dran, um die erfolgreich bestandene Probefahrt zu melden und sich über die hohe Endgeschwindigkeit des Coupes zu freuen. Was da im Hintergrund so rauscht, möchte Christian wissen. "Das ist die Nordsee!", ruft ruft Friedemann ins Telefon "Weiter wollte ich bei der ersten Probefahrt nicht fahren!"

Text: Sönke Priebe
Fotos: Mario Brunner