Geschichten aus dem Muscle Car-Alltag

Von 1973 bis 1995 galt in den USA fast ausnahmslos eine nationale Höchstgeschwindigkeit von 55 Meilen pro Stunde – auf allen Straßen. Das entspricht 88 Stundenkilometer. Dieses Tempolimit wirkt sich heute noch aus – auch auf deutsche US-Car-Fahrer

Text: Sönke Priebe, Fotos: OSCW

Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Christian Rühle (links) und Sönke Priebe

„Staying Alive“

88 km/h – eigentlich ist das heute kein schnelles Tempo. Moderne Autos sind durchweg in der Lage, diese Geschwindigkeit um das Zweieinhalbfache zu übertreffen. Und erst bei der beinahe dreifachen Geschwindigkeit greift das selbstauferlegte Tempolimit der deutschen Automobilhersteller. Nur: 88 km/h war bereits 1973 nicht schnell - konnten doch die meisten Muscle-Cars 210 km/h rennen. Chryslers Fullsize-Flaggschiff wurde 1969 sogar mit 147 Meilen pro Stunde - das sind 235 km/h – gemessen, und einzelnen hoch motorisierten Exemplaren der Muscle-Car-Gattung werden Spitzengeschwindigkeiten jenseits der 250 km/h nachgesagt. Alle diese Fahrzeuge, zumindest diejenigen, die bis heute überlebt haben, wurden in den Jahren der nationalen 55 mph-Beschränkung weit unterhalb ihrer Kapazitäten gefahren – und meist auch weit unterhalb des Könnens ihrer Fahrer. Mit den Jahren verkümmerte sowohl die Fähigkeit der amerikanischen Öffentlichkeit, schnell zu fahren, als auch das Wissen darum, welches Wartungszustandes ein Fahrzeug bedarf, um bei Geschwindigkeiten jenseits des nationalen Tempolimits noch als verkehrssicher gelten zu können.

Und damit haben wir das Problem: Mit der kontinuierlich steigenden Anzahl an frisch importierten Muscle Cars auf deutschen Straßen steigt so auch die Anzahl der Fahrzeuge, die in den letzten 30 oder 40 Jahren bestenfalls mit Hinblick auf einen 88 km/h-Horizont gewartet und repariert wurden. Okay, ein Großteil der deutschen Muscle-Car-Enthusiasten betrachtet diesen Umstand gelassen – niemand möchte mit seinem Klassiker rasen. US-Car-Fahrer allerorten verstehen sich eher als der „Cruiser“-Typen. Aber hier wird übersehen, dass 88 km/h jahrzehntelang

Ohne erkennbare Mängel: Dieser Chevy mit der weit verbreiteten Vierlenker-Hinterachse hatte bereits TÜV, als es zu uns kam. Der zusammengebratene Längslenker war wohl nicht mangelhaft genug

Suchbild: Auf diesem Bild einer anderen Chevy-Vierlenker-Hinterachse sind zwei unbeanstandete Mängel versteckt!

das absolute Maximum der zulässigen Geschwindigkeit in den USA darstellte und nicht etwa eine bei Bedarf zu überschreitende Richtgeschwindigkeit. Man bedenke: Schon der kurze 130-km/h-Sprint beim Überholen auf der deutschen Autobahn bedeutet das eineinhalbfache Tempo. Wer sich an die Faustformel zur Errechnung des Bremsweges aus der Fahrschule erinnert, weiß, mit welchen ungleich höheren Kräften das Fahrzeug schon bei dieser „geringen“ Geschwindigkeitsüberschreitung fertig werden muss (doppelte Geschwindigkeit = vierfacher Bremsweg). Wer

Wackelt und hat Luft: Ein ganzer Zentimeter Luft in der Vorderachse infolge gerissener Querlenkerbuchsen hat auch bei diesem Chevrolet lange niemanden gestört

Spurt nicht: Verschlissene Chevy-Zugstrebenbuchse, eigentlich wesentlich für einen problemlosen Geradeauslauf verantwortlich

Unbrauchbar, aber unbeanstandet: Poröses, zusammengesunkenes Chevrolet-Karosserieauflagegummi

also wirklich mit nur 88 km/h durch die Landschaft tuckert, der wird mit wesentlich geringeren Anforderungen an Bremsen, Reifen, Stoßdämpfer und sonstige Fahrwerksteile auskommen, als notwendig wären, um schon bei bloßen

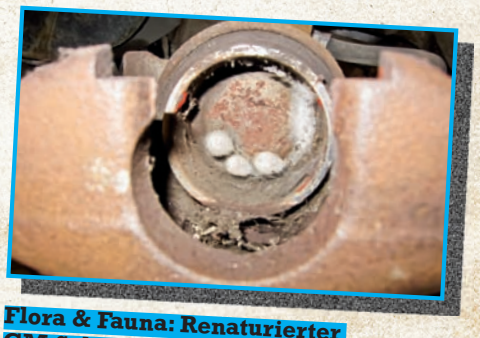
Statistischer Ausreißer: Ein Großteil aller Mopar-Getriebestützlager ist ausgerissen und durchgesunken

130 km/h noch von verkehrssicherem Fahrverhalten sprechen zu können. Und da Amerika über Jahrzehnte wirklich mit 88 km/h die Freeways bereiste, landen viele US-Fahrzeuge in den europäischen Häfen, die technisch längst nicht mehr in der Lage sind, schneller zu fahren.

Wie ihre Fahrer haben die Fahrzeuge selbst das Schnellfahren verlernt. Das Drama beginnt bei der Bereifung. Bis in die 90er Jahre waren Geschwindigkeitsfreigaben bei US-Reifen ein exotisches Sondermerkmal, auf das in Herstellerbroschüren gesondert hingewiesen wurde. Es wurde montiert, was auf die Felge passte, Hauptsache schwarz und rund und allemal genug für knappe 90 auf dem Freeway. Ein straffes Fahrwerk, bei 130 km/h schon überlebensnotwendig, stört bei 88 höchstens die Bequemlichkeit. Der altersbedingte Zerfall von Fahrwerksbuchsen und die nachlassende Wirkung uralter Stoßdämpfer wurden oftmals als Komfortzuwachs begrüßt. Geradeauslauf und spielfreie Lenkgestänge durften ebenfalls getrost vernachlässigt werden, da bei nur 24 pro Sekunde zurückgelegten Metern reichlich Reaktionszeit verbleibt. Und schließlich stellt ein solches Schneckentempo keine hohe Anforderung an Bremsanlagen. Selbst Chryslers Bigblock-Monster verließen Ende der Sechziger die Fabrikhallen größtenteils auf vier Trommelbremsen – absolut ausreichend für nie abgerufene 375 PS.

Manchmal wurden auch die hinteren Bremsen abgeklemmt - um Verschleissteile zu sparen: Das Beispiel stammt aus der Praxis des US-Fahrzeugimports und ist bei weitem kein Einzelfall. Ebenfalls kein Einzelfall sind massive Eingriffe und Reparaturarbeiten an Fahrwerksteilen – gebrochene und wieder zusammengeschweißte Querlenker, oder solche, aus denen Teile herausgeschnitten wurden, um Auspuffanlagen mehr Raum zu verschaffen. Rahmenteile aus dickem Stahl, grundsätzlich tragend und sicherheitsrelevant, werden gespachtelt oder mit Karosserieblech in Millimeterstärke geflickt. Fahrwerksbuchsen und Karosserieauflagegummis rangieren von völlig verschlissen bis nicht mehr vorhanden. An US-Importen finden sich Stoßdämpfer von Herstellern, die bereits 1975 pleite gegangen sind (hier darf auf das Alter des Bauteils zurückgeschlossen werden),

Dreimal bei der Hauptuntersuchung unbeanstandet: Falschrum montierte, abgesägte Chevy-Fahrwerksfeder mit defektem Luftbalg



Flora & Fauna: Renaturierter GM-Scheibenbremskolben an einem Importfahrzeug

Wartungsstau: Late-Model GM Fullsize Lenkgestänge – Service-Intervall von 2.500 Meilen vermutlich überzogen

Einkreis, Zweikreis? Effizienzreduzierter Chevrolet-Hauptbremszylinder

Rechts im Bild ist ein Stoßdämpfer zu sehen: Pontiac-Wartungsstau

Festgepunktet: „Reparierte“ Mopar-Radnabe. Zwei von Fünf Radstehbolzen halten nur dank amerikanischer Schweißkunst

und 45 Jahre alte Originalbereifung gilt als Zierde, während in Deutschland ein mehr als zwei Jahre alter Reifen nicht mehr im Handel verkauft werden darf. Und der TÜV? Viele Prüfer der jeweiligen technischen Überwachungsinstitutionen haben kaum Erfahrung mit alten, und erst recht keine Erfahrung mit alten US-Autos. So bleiben dann bei den Hauptuntersuchungen mit großer Regelmäßigkeit gravierend Mängel unbemerkt – oder werden bewusst übersehen, da schließlich jeder weiß, das mit diesen alten Autos niemand mehr schnell fährt… Spätestens, wenn bei einer Vollbremsung das linke Vorderrad wegen völlig verschlissener Querlenkerbuchsen mit dem Radlauf in Berührung kommt – mit katastrophalen Folgen – wird man sich nicht mehr so dankbar an den kulanten Prüfingenieur erinnern, oder sich über die beim letzten Werkstattbesuch eingesparten Euros freuen. Verschlissene Fahrwerksbuchsen finden sich an weit mehr als zwei Dritteln der Fahrzeuge, die zu uns in die Werkstatt gebracht werden – auch bei denen mit gültiger Hauptuntersuchung.

Bei den frisch importierten Fahrzeugen liegt die Quote noch höher. Eine rühmliche Ausnahme bilden die Mustang, dank günstiger Ersatzteile und kompetenter Spezialisten sind viele Mustangbesitzer hier schon tätig geworden. Im Gegensatz dazu dürften etwa 90 Prozent der Mopar-B-Bodys auf verschlissenen Führungsbuchsen im unteren Querlenker rollen – nur echte Enthusiasten scheinen sich dieses Problems anzunehmen. GM-Fahrzeuge hingegen erfreuen sich fast immer komplett zerriebener Karosserieauflagegummis, fast unsichtbar und daher gerne ignoriert. Weitgehend funktionslose Feststellbremsen sind für alle US-Fahrzeuge die Norm, im besten Falle klemmen sie offen, im schlimmsten Fall bremsen sie ständig mit. Kaputte Stoßdämpfer dürften etwa die Hälfte der Fahrzeuge beeinträchtigen, durchgesunkene Blattfedern sind bei vielen Mopars ein Problem, beim Mustang dagegen bereits eine Katastrophe. Verschlissene Umlenkhebel betreffen alle Muscle Cars und werden gerne mit einer angeblich bekannt indirekten US-Lenkung erklärt, statt dass man sie einfach erneuert. Wenigstens bei den Reifen kann der US-Car-Fahrer in Deutschland flächendeckend auf kompetente Händlerunterstützung zurückgreifen, so dass der Anteil der V8-Coupes auf Originalgummi dankenswerter Weise gering ist.

Statt sinnvoller Investitionen in sicherheitsrelevante Bauteile erfahren die US-Sportler oftmals auch noch „Aufwertungen“ durch US-Performance-Teile. Dabei ignoriert der deutsche Autofahrer die Tatsache, das „Performance“ im US-Sprachgebrauch fast immer

Dank Radkappe im Betrieb nicht zu sehen: Ausgekochtes Ford-Radlager infolge überhitzter Bremse

Lifetime Guarantee: Mopar-Stoßdämpfer ca. Baujahr 1975 mit lange unbenutzter Scheibenbremse

375 PS, keinerlei Bremswirkung: 11"-Trommelbremse an einem Dodge Charger R/T

gerweise bestehen viele ihrer Eigentümer im einzigen Land der Welt ohne allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung dennoch weiterhin darauf, die Technik ihrer Fahrzeuge zu behandeln, als befänden sie sich in Nordamerika. Mieses Handling, schlechte Bremsen, schwammige Lenkungen? Mit großer Wahrscheinlichkeit sind hier eher Wartungsrückstände am Werk und nicht die angeblich immer schlechten US-Fahrwerke und Lenkungen. Ein paar Euro an der richtigen Stelle investiert können hier Wunder wirken. Im schlimmsten Fall müssen die coolen Traction Bars eben einem weniger coolen, aber sehr viel sinnvolleren hinteren Stabilisatoren weichen. Dann sind auch wieder mehr als 88 km/h ohne Lebensgefahr drin.

Platz für Fächerkrümmer: Aufgeflexte Dodge-Drehstabaufnahme mit amerikanisch verschlossener Schaltgestängedurchführung

TÜV aus Mitleid? Desolater Unterboden mit Stabilisatoraufnahme, Camaro, zugelassen und angemeldet.

ausschließlich die Renndistanz der Quarter Mile bedeutet – also 402 Meter schnurgeradeaus. Dass ein Großteil der Dragrace-Traktionshilfen sich extrem unangenehm auf das Kurvenverhalten eines Fahrzeugs auswirken kann, scheint keine Rolle zu spielen, und mit einer Quarter-Mile-Zündungseinstellung jenseits von Gut und Böse kommt man doch sicher auch gut auf deutschen Landstraßen voran? Wenigstens die Verbreitung der nicht vom Dragracing abstammenden, dennoch äußerst handlingfeindlichen „Highjacker"-Luftdruck-„Stoßdämpfer" ist endlich rückläufig. In der Realität werden diese Autos natürlich schneller, um Kurven und länger als 402 Meter gefahren. Merkwürdi-

Mach mal Platz: Pontiac-Querlenker mit hausgemachter Auspuff-Aussparung

In der Mitte knicken: Pontiac-Getriebetraverse, mittig angerissen

Tragende Teile: Dilettantisch angepunktete Mustang-Zugstrebenaufnahme