TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag

Text: Sönke Priebe
Fotos: OSCW

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

KLASSENKAMPF

Vorurteile gegen amerikanische Autos hegt man in Deutschland viele: Schwammige Fahrwerke, indirekte Lenkungen, inadäquate Bremsen, hoher Verbrauch, lächerliche Verarbeitungsqualität und bemitleidenswerte Spaltmaße. Gibt es überhaupt etwas, was so ein Amerikaner richtig gut kann? Eine Qualitätskontrolle mit OSCW

Eine populäre Geschichte unter Chevrolet-Fans erzählt von einem Fahrzeugtest, den die Beschaffungsabteilung einer amerikanischen Polizeibehörde am Modelljahrgang 1994 des Chevrolet Fullsize-Klassikers Caprice verübt haben soll. Der agile Zwei-Tonnen-Viertürer wurde mehrfach über ein starres Hindernis gefahren, solange, bis ein Traggelenk der Vorderachse der Belastung nicht mehr standhielt und in Stücke brach. Die Vorderachskonstruktion wurde für „unterdimensioniert“ befunden, GM legte eilig nach und erhöhte den Durchmesser des Traggelenk-Schafts ab dem Modelljahr 1995 von 9/16“ auf 5/8“, oder für die Anhänger des metrischen Systems, von 14,28 mm auf 15,87 mm.

Bevor man GM entweder für diese schnelle Reaktion lobt oder für das Grundproblem verteufelt, lohnt sich ein Blick auf die Umstände des besagten Tests: Simuliert werden sollten die Bedingungen einer realen Einsatzfahrt, einschließlich dem mehrfachen Überfahren eines „hohen Randsteins“ - eines sechs Zoll hohen Randsteins. Mit 40 Meilen pro Stunde. In einem Aufprallwinkel von 45 Grad. Das sind 15,24 Zentimeter, bzw. 64 km/h für die metrisch Benachteiligten. Beim 59. Durchgang brach das Traggelenk...

Zwar ist dieses Ergebnis nirgendwo beweiskräftig niedergelegt – allerdings wird es auch nicht generell angezweifelt. Unterschiedlich sind lediglich die Meinungen dies- und jenseits des Atlantiks: Amerikaner freuen sich, dass GM das Problem so schnell abgestellt hat, und Deutsche fragen sich, wie ihr europäisches Auto wohl schon nach dem ersten Durchgang ausgesehen hätte.

Sie können es ja einmal ausprobieren, Sie brauchen nur einen ordentlichen Randstein mit ausreichend Auslauffläche dahinter und genug Anlaufstrecke davor, einen europäischen Pkw, ein wenig Mut, der Rest ist einfach: 64 km/h, 45 Grad. Wenn Ihr Auto vor dem 59. Durchgang auf der Strecke bleibt, sagen Sie bitte nicht, ich hätte Sie nicht gewarnt. Oder sogar dazu angestiftet.

Übrigens, der getestete Chevrolet Caprice bot fünf erwachsenen Personen komfortabel Platz im Innenraum, verfügte über fast 600 Liter Laderaumvolumen, wurde von einem 5,7-Liter-Achtzylinder mit 260 PS angetrieben, erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 243 km/h und kostete in der getesteten spartanischen Behördenversion 16.250 Dollar – was damals etwa 26.500 Mark entsprach. Ein etwas kleinerer, aber vergleichbar motorisierter 124er-Mercedes 420 E kostete 1994 etwas mehr, fast 70.000 Mark mehr, um genau zu sein, oder nur ein klein wenig weniger als vier Caprices. Alternativ hätte man damals für ca. 27.000 Mark natürlich auch einen Golf III mit vier Türen und 60 PS bekommen. Und damit nicht genug mit den unfairen Vergleichen: Um die 600 Liter Laderaumvolumen der Caprice-Limousine zu übertreffen, braucht man eine aktuelle E-Klasse von Mercedes, die bringt es auf fast 700 Liter – in der Kombiversion.

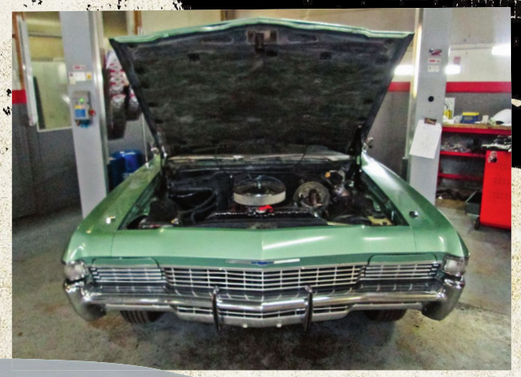
Der geneigte Leser möge das erneute Auftauchen einer Neunziger-Jahre-Limousine in einer Muscle-Car-Geschichte verzeihen – allerdings gibt es dafür gute Gründe. Chevrolets Fullsize-Klassiker hat seine Wurzeln tief in den Sechzigern: Rahmen, Achsaufhängung und Lenkung des 5,40-Meter-Viertürers stammen von 1965, der Grundentwurf des Antriebsstrangs ist noch älter, die Kombination aus vorne längs eingebautem Achtzylinder und Automatikgetriebe stammt aus dem Modelljahr 1955, das Automatikgetriebe taucht in ähnlicher Form zum ersten Mal 1967 auf. In der großen „Downsizing“-Welle von 1977/78 wurde der Unterbau der GM „Midsize“-Klasse an die verkleinerten „Fullsize“-Modelle vererbt – die ihrerseits aber schon seit 1965 auf einem ganz ähnlichen, wenn auch etwas größeren Fahrgestell daherkamen.

Für den deutschen Fahrzeugkonstrukteur mag das Festhalten an ein- und dem selben Plattformdesign über 40 Jahre ein himmelschreiender Anachronismus sein, der im krassen Gegensatz zu den deutschen Ingenieurstugenden Fortschritt und Hochtechnologie steht – aber bedient der deutsche Fahrzeugkonstrukteur in erster Linie die Bedürfnisse seiner Kunden oder seinen eigenen Anspruch an Fortschritt und Entwicklung?

Deutsche Autofahrer, wahrscheinlich sogar Autofahrer weltweit, stellen größtenteils ziemlich überschaubare Forderungen an ihre Automobile: Zuverlässig soll ein Pkw sein, bei erträglichen Unterhaltskosten und vertretbarem Anschaffungspreis, nebenbei bleibt der Trend zum großen Automobil, heute natürlich in Form der sogenannten SUV ungebrochen, und zu mehr Motorleistung sagt auch niemand nein – das zeigt die seit Jahrzehnten ansteigende durchschnittliche PS-Zahl der deutschen Automobile recht deutlich. Wenn Parkplatznot und Benzinverbrauch nicht gerade hohen Einfluss auf die Wunschliste ausüben, dann hätte der deutsche Autofahrer also gerne eine große, unzerstörbare Limousine mit hoher Leistung. Für diesen Anspruch hatte Mercedes 1994 zum Beispiel den S 420 im Programm, Basispreis knapp 124.000 Mark - erträgliche Unterhaltskosten und vertretbarer Anschaffungspreis sind bei diesem Auto allerdings eine Frage der Perspektive. Im Land der schwammigen Fahrwerke, indirekten Lenkungen und inadäquaten Bremsen hingegen stand 1994 der Caprice in den Showrooms der GM-Händler, der größer war als die S-Klasse, über die gleiche Motorleistung verfügte, 400.000 Meilen im Taxieinsatz in der Hölle von New York überstand und in das Low-Price-Service- und -Teilenetz von Chevrolet eingebunden war. Dank

Ähnliche, teilweise identische Technik besitzen viele US-Cars verschiedener Jahrgänge. Beispiel: Zuerst war der monumentale, nur 143-mal gebaute Chevrolet Impala SS 409/4-Speed von 1961 da

Nach dem 64er Impala SS (unten) kam die an allen Ampeln gefürchtete Straßen-Musclecar-Ikone Pontiac GTO



Und der luxuriöse Chevrolet Caprice von 1968

Der 64er, „Six-Four“ genannte Impala SS war die populärste Lowrider-Basis des vergangenen Jahrtausends

verzinktem Karosserieblech kam sie hochgradig rostresistent daher, war obendrein ordentlich ausgestattet und kostete weniger als 25.000 Dollar, während die entsprechend motorisierte S-Klasse, um weiteren unfairen Vergleichen vorzubeugen, es in den USA auf grobe 80.000 Dollar Basispreis brachte.

Auch nach dem 70er GTO gabs bei der von 1977 bis 1990 gebauten letzten Fullsize-Limo...

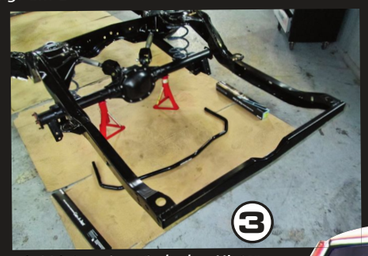
...und deren 1991-1996er Modell wie bei allen GM Full- und Midsizes ein und dieselbe Technik

Natürlich haben Technologie und hohe Qualität ihren Preis – warum aber Größe, Komfort und Leistung immer an Hochtechnologie und damit an hohe Kosten gekoppelt sein sollen, wenn man stattdessen mit althergebrachter Technik, bewährten Aggregaten und weniger edlen Materialien ein Auto bauen kann, das die Grundbedürfnisse des gemeinen Autofahrers weit umfangreicher befriedigt, ist damit nicht erklärt. Wenn Sie bei der Neuwagensuche die Wahl hätten, ein nahezu unzerstörbares, günstiges Auto in S-Klasse-Dimensionen zu erwerben, würden Sie dann wirklich lieber die vierfache Summe für ein Modell ausgeben wollen, das sich in seinen grundsätzlichen Fähigkeiten, also der Fahrt von A nach B, nur dadurch hervortut, dass alles am Fahrzeug etwas besser, hochwertiger und fortschrittlicher ausgeführt ist? Anders gefragt: Wenn Sie beim Neuwagenkauf nicht 100.000 Mark, sondern nur 25.000 Mark ausgeben wollten, wie der Löwenanteil unter den Neuwagenkäufern, würden sie den Golf mit 60 PS wählen, oder das gleich teure, gleich haltbare, doppelt so große Auto mit der vierfachen Motorleistung? Natürlich, notorische Spritsparer überzeugt dieser Vergleich von vornherein nicht, aber notorische Spritsparer ziehen heute wie damals auch den deutschen 420er-Motor nicht in nähere Erwägung, und nebenbei bemerkt – der GM 5,7-Liter kam in den US-Verbrauchstest sogar etwas besser weg als der Mercedes mit dem 4,2-Liter-Aggregat.

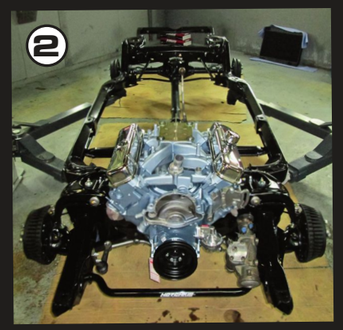
Ford ist nach dem gleichen Prinzip verfahren: Der Crown Victoria (hier von 2005) hat seine technischen Wurzeln ebenfalls in den 50ern

Was also kann ein amerikanisches Auto wirklich gut? In erster Linie die Wünsche des normalen Autofahrers nach hoher, aber bezahlbarer Zuverlässigkeit und nahezu unendlicher Haltbarkeit bei gleichzeitiger Größe und Leistung

Millionenfach erprobt statt revolutionärer Neuentwicklung: GM-Leiterrahmen...



...wird hinten eine Vierlenker-Hinterachse verbaut, seit 1959 schon mit Schraubenfedern...



...traditionell mit dem Motor vorne und der angetriebenen Achse hinten. Nach dem Baukastenprinzip...

...die in ihrer Abstimmung vielleicht nicht ganz mit europäischen Vorstellungen mithalten, aber den Geldbeutel des Autokäufers erst bei der Anschaffung und dann auch in der Wartung und Reparatur spürbar schonen

Vorne haben Amerikaner meist Doppelquerlenker, die in dieser oder ähnlicher Form in nahezu jedem GM-Fahrzeug von 1955 bis in die Neunziger zu finden waren...

Auch die quietschfarbene zweite Generation des GTO, hier das Modelljahr 1970, basiert noch immer auf der alten Technik

...so auch im Police Package Caprice von 1996, der keinen Randstein fürchten muss

Vollendung: Auf einem Design von 1954 ist Chevrolets Erfolgsmotor, der legendäre Smallblock, aufgebaut, hier im Erscheinungsbild der späten 60er...

Oben drauf jetzt noch eine Karosserie nach Wahl, und fertig ist die GM-Limousine 1955-1996. Mehr Auto für weniger Geld hat kein Automobilkonzern je produziert

...und technisch nahezu identisch, nur mit wesentlich mehr Schläuchen und Aggregaten versehen, in den Achtzigern. Grüne Schläuche bedeuten Police Package...

...welches auch 1996 noch Smallblock-angetrieben war, etwas aufgeräumter, aber im Grundprinzip unverändert

Oben drauf jetzt noch eine Karosserie nach Wahl, und fertig ist die GM-Limousine 1955-1996. Mehr Auto für weniger Geld hat kein Automobilkonzern je produziert

erfüllen, und das schon seit über 50 Jahren. Amerikanische Hersteller haben ihre Kunden und deren Wünsche seit jeher wesentlich ernster genommen als die europäischen Konstrukteure, bei denen sich oft der Anschein aufdrängt, sie hätten versucht, die Kunden dem Produkt anzupassen und nicht etwa das Produkt dem Kunden.

Zugegeben, so richtig stimmt dieser Vergleich mit einigen wenigen Ausnahmen sogar schon in den Neunzigern nicht mehr – wer hier zu bedenken geben möchte, das sich die US-Hersteller seit Mitte der Siebziger immer weniger an diese Philosophie gehalten haben, hat zwar recht, sei aber daran erinnert, dass der Niedergang der US-Fahrzeugindustrie in direktem Zusammenhang mit dem aggressiven Vordringen von japanischen und europäischen Importen in Nordamerika stand – und dem fehlgeleiteten Versuch der amerikanischen Hersteller, Vierzylinder mit Vierzylindern zu bekämpfen, statt an die eigenen, hubraumstarken Werte zu glauben und daran festzuhalten. Allerdings waren die traditionellen Mid- und Fullsizeklassen noch bis weit in die Neunziger in amerikanischer Hand (Boden verloren die US-Hersteller in erster Linie in den Kleinwagen- und Luxussegmenten). Denn wenig Leistung in kleinen Autos für den Preis einer großen Achtzylinder-Limousine ist ein Verkaufskonzept, von dem sich höchstens derjenige überzeugen lässt, der Benzin sparen will, sich vor großen Autos fürchtet oder von Kindesbeinen an auf die Idee getrimmt wurde, Menschen würden bei ansonsten ähnlichen Voraussetzungen lieber den kleineren, schwächeren Wagen fahren.

Und wenn Sie Zweifel an der Haltbarkeit und Zuverlässigkeit der Amerikaner haben, fahren Sie doch einfach mal mit ihrem Europäer im 45°-Winkel mit 64 km/h über den nächstgelegenen Bordstein...