TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag

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

Text: Sönke Priebe – Bilder: OSCW

Ein neues Zeitalter steht unmittelbar bevor, eines, das so noch nie dagewesen ist: Zum allerersten mal in der Geschichte des Automobils rückt eine historische Fahrzeug-Generation in den Enthusiasten-Fokus, die nicht schneller und stärker ist als die Generation vor ihr. Ein Jahr-für-Jahr-Blick auf die automobilen Siebziger – in mehreren Teilen.

TEIL 1

THE AGE OF AQUARIUS

Wissen Sie noch, wo sie am 01. Januar 1970 gewesen sind? Nein, wissen Sie nicht? Lassen Sie mich raten... das liegt daran, dass Sie entweder noch nicht geboren waren, oder damals zu jung gewesen sind, um sich erinnern zu können, sprich, Ihr Geburtsjahr liegt irgendwo nach 1960. Das ist kaum überraschend, denn ein einfacher Blick in die Runde verrät bereits, dass Männer jenseits der 60 Jahre (also grob die vor 1960 geborenen) nicht den Löwenanteil der Autoenthusiasten stellen, Frauen jenseits der 60 sowieso nicht. Hochpreis-Klassiker befinden sich vielleicht allgemein in reifereren, kaufkräftigeren Händen, aber je wilder das Fahrzeug, umso jünger die Enthusiasten. Irgendwo zwischendrin entsteht eine Schnittmenge, an der Wildheit, jugendlicher Leichtsinn, Kaufkraft und Erfahrung in der maximal erreichbaren Kombination zueinander stehen. Vereinfacht gesagt: Irgendwo zwischen 30 und 50 sind Männer üblicherweise am besten in der Lage, ihre Klassikerträume, sofern sie denn welche Träumen, auch (finanziell) auszuleben. (Frauen natürlich auch. Es scheint nur, dass diese deutlich weniger Klassikerträume träumen. Dafür kann ich nichts.). Bedenken Sie dabei einen Umstand, der so offensichtlich wie menschlich ist: Mann kauft, was ihn als Kind geprägt hat und/oder was als Jugendlicher für Ihn nicht erreichbar war, zumindestens wenns um Klassiker geht. Das tut er, wie gesagt, zwischen 30 und 50, und zwischen 30

Kommt Ihnen dieses Auto bekannt vor? Dann sind Sie ein Kind der Automobilen Siebziger

Das größte zum Schluß: Ford hielt bis 1978 mit den „großen" Fullsizes durch, dann mußte auch der „zweite Konzern" downsizen

Ein letztes Aufbäumen: grellere Farben, lautere Accesoires: Um 1970 war „Performance" ein Massenphänomen – das von den Konzernen nicht länger geheim gehalten wurde

Fackelläufer: Von 1970 bis 1981, durch die Finsternis der Katalysatordekade, hielt GMs F-Body wider allen Zeitgeistern das Performance-Feuer am Leben

Natürlich gibt es immer einen Mustang: Warum Heckspoiler und „Gurkenhobel" 1970 ernsthaft in Mode kamen, kann niemand erklären. Möglicherweise ist auch daran Ralph Nader schuld. Persönlich habe ich einen anderen Verdacht

Alter Adel: Die Ultra-High-Performance-Jahre der 427 cui-Corvette begannen 1966 (links) und endeten rechtzeitig mit den Sechzigern im Modelljahr 1969. Dreißig Jahre sollten vergehen, bis Chevrolets Sportwagen zu seiner ursprünglichen Leistung zurückfand

und 50 liegt, hier zu statistischen Zwecken, 40, und jetzt rechnen Sie einmal von heute 40 Jahre zurück: 2017 - 40 = 1977. Oder einfacher Ausgedrückt: Wir nähern uns einem Punkt in der Zeitgeschichte, an dem sich Klassikerfans im besten Klassikererwerbsalter sich nicht nur nicht an die Siebziger erinnern können, sondern sie gar nicht miterlebt haben. Verwirrenderweise kauft Mann nicht notwendigerweise Klassiker aus dem eigenen Geburtsjahr oder Kindheit sondern solche, die in seiner Jugend bereits im kollektiven Gedächtnis der Autoenthusiasten als „begehrenswert" etabliert ware, je nachdem, wie lange diese bereits zurückliegt, was mathematisch und statistisch belegbar, dennoch beinahe schon paradoxer Weise bedeutet, dass Klassiker oftmals älter sind als ihre Fahrer, und zwar je nach Zählung etwa 10-15 Jahre (von Massen und Durchschnitten gesprochen, nicht für den Einzelfall bindend). Konkret bedeutet dieser amorphe Haufen von statistsicher Zahlenmagie, dass die heute 40-jährigen Klassikerfans in der Regel Fahrzeuge präferieren, die grob aus der zweiten Hälfte der Sechziger stammen. Das bedeutet aber auch, dass diese 40-jährigen dabei sind, sich mitsamt ihren Fahrzeugen in Richtung der Altersklasse „über 60" aufzumachen, die eher für stabile Einkommenslagen, teure Autos und eine gewisse Erfahrung bekannt ist als für wilde Auto-Abenteuer... Werfen sie einen langen, nachdenklichen Blick auf den deutschen US-Klassikermarkt der vergangenen 20 Jahre, auf die Muscle Car-Preisentwicklung im besonderen, und wahrscheinlich werden sie mir zustimmen, dass der „klassische" (1965-1970) Muscle Car Markt beiderseits des Atlantiks in finanzielle Regionen entschwindet, in denen er dem durchschnittlichen männlichen Angehörigen der Altersklasse um 30 herum oftmals schlicht nicht mehr zugänglich ist.

Und nicht nur das – unter Umständen ist das Interesse am traditionellen Segment in dieser Altesklasse gar nicht so groß. Nehmen Sie obiges Rechenbeispiel nochmal zur Hand: 2017-30 = 1987. Nochmal 10-15 Jahre für die soziale Etablierung, und siehe da, der heute 30-jährige kauft, nach dieser groben Formel, Autos...

...aus der Mitte der Siebziger.

Eben. Wo waren SIE also, am 01. Januar 1970?

Falls sich an dieser Stelle herausstellt, dass Sie die 70er nicht miterlebt haben, und als Dankeschön für das Lesen der doch recht langwierigen Einleitung, hier der grobe Überblick über die zweitfinsterste Dekade des Automobilbaus in Kalenderjahren:

1970

1970 wird üblicherweise als das letzte Jahr der „Muscle Car Wars" betrachtet, auch wenn diese Grenzziehung fast willkürlich ist. Angesichts der ab Modelljahr 1975 drohenden Katalysatorpflicht und dem damit verbundenen Bleifreien Benzin hatten etliche Hersteller bereits 1969 damit begonnen, die Kompression ihrer Motoren zu reduzieren, und schon im Modelljahr 1970 wurden dahingehende Veränderungen auf dem Markt erkennbar – am deutlichesten vielleicht im Wegfall des mächtigen 427 cui Bigblocks aus dem Corvette-Lineup. Der 7.0-Liter wurde zwar auf den ersten Blick durch einen noch größeren Motor erstetzt, den 454 cui (7.4-Liter) – dabei handelte es sich aber nur um einen bedingt erfolgreichen Versuch, reduzierte Kompression durch mehr Kubikinch zu ersetzen. 1970 ist allerdings auch das letzte Modelljahr, in dem eine echte Neuheit auf dem Markt erschien: Chryslers neuer E-Body, als Dodge Challenger und Plymouth Barracuda. Der kurze E-Body war das letzte neue High-Performance-Automobil auf dem amerikanischen Markt, bis die Hersteller in den 80ern nach neuen Wegen zu suchen begannen. 1970 markiert aber auch das Ende etlicher Legenden, darunter beinahe die gesamte Chevrolet-Performance-Palette: Estmals hatte Chevrolet in der Fullsize-Klasse kein „SS"-Trimlevel mehr im Angebot, gleichzeitig wurde der legendäre Camaro der ersten Generation (1967-1969) zum Modelljahr 1970 von der zweiten Generation abgelöst.

1971

Zum Modelljahr 1971 hingen bereits düstere Wolken über dem amerikanischen Automobilbau. General Motors befand sich in vollem, offenen, wenngleich geordneten Rückzug aus den Musclecar Wars. Alle Hersteller reduzierten weiter die Kompression ihrer Performance-Motoren, und jetzt begannen auch die Leistungszahlen sichtbar zu fallen. Chrysler hielt noch an seinen Performance-Leistungsträgern fest, etwa dem 440 cui V8 und

Five Mile Impact: Nicht nur den Bigblock büßte die Corvette in den Siebzigern ein, auch die Chromstoßstangen blieben auf der Strecke. Ab 1973 war die gesamte Front aus Kunststoff

Five Mile Impact II: Die Heckstoßstange aus Chrom verlor die Corvette erst in der Zweiten Phase des Five Mile Impact Laws im Modelljahr 1974

Größe bewahren: Ursprünglich hatten die Hersteller vorgehabt, sich in der Katalysator-Sintflut mit großen, luxuriösen Landyachten über Wasser zu halten – dann mischte sich die OPEC ins Geschehen ein

dem legendären HEMI, doch das drohende Ende konnte keiner mehr verleugnen. Einzelne High-Compression-Motoren in einzelnen Performance-Modellen waren noch verfügbar, aber eigentlich war die breite Öffentlichkeit kaum noch interessiert. Muscle Cars? War das nicht in den Sechzigern? Die Siebziger, das war der amerikanischen Öffentlichkeit und den Autoherstellern schon lange klar gewesen, würden weitreichende Veränderungen bringen. Schon seit 1965 hatte sich abgezeichnet, das Konsumentenschutzgesetze und Umweltbedenken über kurz oder lang mit dem zügellosen Automobilbau der Sechziger in Konflikt geraten würden, einzelne Gesetze, etwa die erste Stufe des Katalysator-Gesetzes „Clean Air Act" waren bereits in Kraft getreten. 1971, so düster es auf seine automobilbegeisterten Zeitgenossen gewirkt haben muß, war noch ein gutes Jahr. Viel, viel Schlimmeres stand noch bevor.

1972 1972 ist das letzte Jahr, in dem US-Autohersteller noch versucht haben, sportliche Automobile einem breiteren Publikum anzubieten. 1972 ist auch das Jahr, in dem die Leistung aller amerikanischer Motoren auf dem Papier ins bodenlose stürzt. Chryslers gefürchteter 440 cui V8 etwa hatte 1970 noch 375 PS geleistet, 1971 immerhin noch beachtliche 370, aber schon 1972 war das 7.0-Liter-Monster bei mageren 245 PS angekommen. Diesen Verlust von rund 30% seiner Leistung verdankt der riesige Achtzylinder aber nicht weiteren Katalysatorvorbereitungen – sondern einer gravierenden Änderung in der Leistungsberechnungsformel, die den Herstellern von der Society of Automotive Engineers (SAE, vergleichbar mit dem Deutschen Institut für Normierung (DIN)) vorgegeben wurde. Man mag hier Absicht am Werk sehen, oder einfach nur ein Zeichen der Zeit – jedenfalls waren die Hersteller von Performance-Fahrzeugen gezwungen, ihre Motoren quasi „über Nacht" mit einem üblicherweise etwa 30-prozentigen Leistungsverlust anzubieten, der nur auf dem Papier stattgefunden hatte. Nur nochmals zu Verdeutlichung: Der massive Leistungsverlust amerikanischer Motoren vom Modelljahr 1971 ins Modelljahr 1972 ist nicht technischer Natur. Die Motoren sind weitgehend die gleichen geblieben – nur durfte die Leistungsmessung jetzt nicht mehr mit Motoren stattfinden, die ohne Luftfilter, Aggregate und restriktive Abgasanlage liefen (Brutto-PS), sondern wurde mit voll aufgerüsteten, straßentauglich ausgestatteten Motoren (Netto-PS) durchgeführt. Und noch immer stand Schlimmeres bevor.

1973 1973 ist das Jahr, in dem der amerikanische Gesetzgeber zum ersten Mal wagte, den Autoherstellern aktiv in Gestaltungsfragen hineinzureden – eine direkte Konsequenz des Drucks der Konsumentenschutzbewegung um den Anwalt Ralph Nader, der seit 1965 sauberen, ungefährlichen Automobilbau zu einem öffentlichen Thema machte. Ab 1973 trat in mehreren Phasen ein Gesetzeswerk in Kraft, das als „5-Mile-Impact-Law" in die Geschichte einging, und zum Ziel hatte, dass Autos ab 1980 jede Art von Bagatellunfällen praktisch beschädigungsfrei überstehen sollten. Binnen Kürze führte das 5-Meilen-Gesetz zu gummiwulstartigen Stoßstangen – und anderen Designopfern. Unter anderem büßte die Corvette erst ihre Front- dann auch noch ihre Heckstoßstange ein, da die filigranen Chromstoßfänger nicht 5-Mile-Impact-kompatibel waren. Und dann kam die Ölkrise.

1974 Im Oktober 1973, pünktlich zu Beginn des Modelljahres 1974, als Detroits neuester Modelljahrgang gerade die Öffentlichkeit erreicht hatte, drehte die Organization of Petrol Exporting Countries (OPEC) der westlichen Welt den Ölhahn zu. Die Vorgeschichte der Ölkrise ist lang, und am schnellsten verständlich gemacht, wenn man auf die amerikanische Position im israelisch-arabischen Dauerkonflikt, insbesondere dem Yom-Kippur-Krieg im Oktober 1973 hinweist. Benzinknappheit und Preisexplosionen waren die kurzfristige Folge – langfristige direkte und indirekte Folgen sollten mehrere Kriege, hunderttausende arabische und tausende amerikanische Tote, der Fall der Zwillingstürme, die dauerhafte militärische Präsenz der USA in mehreren arabischen Ländern, der Aufstieg des IS, die Terrorangst des neuen Jahrtausends und die „Flüchtlingswelle" in Europa sein. Denken Sie daran, wenn Sie das nächste mal ein Auto starten... Die Ära des Verbrennungsmotors als Massenprodukt wurde mit Blut, Tränen und Angst erkauft.

1974 bildeten sich lange Schlangen vor amerikanischen Tankstellen, in Deutschland wanderte der Bürger an autofreien Sonntagen über verwaiste Bundesautobahnen. 25 Jahre nach der Wiederaufnahme der weltweiten Automobilentwicklung nach dem zweiten Weltkrieg, nach 25 Jahren ungebrochenen Aufstiegs, nach 25 Jahren stetiger Leistungszuwächse, war die Autmobilindustrie in den USA in nur drei kurzen Jahren ins Schleudern geraten und dann abrupt stehen geblieben. Und noch immer war der Tiefpunkt nicht erreicht.

TEIL 2 IM NÄCHSTEN TOW TRUCK DRIVER!

Den Vogel zeigen: Selbst Fords ehemals agiler Thunderbird wurde in den Siebzigern zu einem Fahrzeug von eher weniger grazilen Ausmaßen

Willkommen in der Zukunft: GM zog zum Modelljahr 1977 die Notbremse, und verkleinerte die einzelnen Plattformen des Konzerns dramatisch. Die 77-90er Fullsize-Generation ist dennoch in der Lage, deutsche Autofahrer einzuschüchtern

Eigentlich hatten die Hersteller für die Siebziger Jahre Großes geplant: Buicks legendärer Boattail Riviera zum Beispiel hätte einen Platz in der Geschichte verdient, den die Ölkrise ihm streitig gemacht hat