

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

In der letzten Tow Truck Driver-Episode haben wir die, hust, „wilden“ Siebziger besucht – die erste Dekade, in der Autos nicht stärker und größer wur-

den, sondern alle möglichen anderen Dinge. Wir haben es bis 1974 geschafft – und dort geht die Reise weiter, mit...

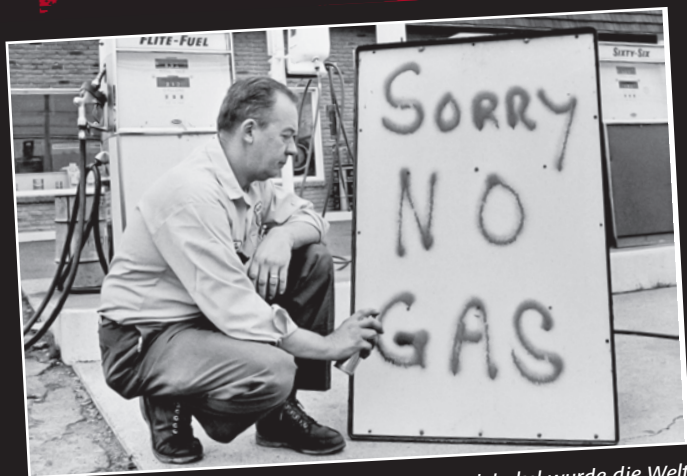
TEIL 2

THE AGE OF AQUARIUS

ES ist 1974, und die Dinge stehen schlecht. Fast 10 Jahre sind vergangen, seit Ralph Nader gewagt hat, vorsichtig anzudeuten, dass die Automobilhersteller der USA möglicherweise so etwas wie einer Produktsicherheitspflicht unterliegen könnten, dass „übermotorisiert, durstig und potentiell tödlich“ langfristig nicht als Beschreibung des allgemeinen Konsumentenautomobils durchgehen kann. Fast 10 Jahre sind vergangen, und was als Streit-

schrift begann, hat soviel Traktion gewonnen, dass die US-Regierung nicht länger der heiligen Kuh Automobilbau zur Seite stehen kann. Stattdessen wirft der US-Gesetzgeber die Metzgerschürze über, und erklärt einerseits den Konsument für schutzbedürftig, andererseits die Hersteller für verantwortlich. Anfang der Siebziger kommen 90 Jahre nahezu regulierungsfreiem Automobilbau in den USA zu einem schnellen, harten Ende: Anschnallgurte, Katalysatoren, 5-Mile-Impact-Bum-

per, Überschlagschutzpflicht, Bleifreies Benzin, Belt-Ignition-Interlock – der Gesetzgeber hat eine lange Liste von Vorschriften erlassen, die der heiligen Kuh die Hörner stützen sollen. Sie alle sollen zwischen 1970 und 1980 in Kraft treten. Die Konsequenzen sind vieler Gestalt: Automobilbau in den USA, einst eine Angelegenheit nationalen Stolzes, in der ehemalige Kampfflugzeugpiloten gewaltige Straßenrennmaschinen entwarfen und „Win on Sunday, Sell on Monday“ die üb-



Aus der Krise in die Krise: Mitten im Katalysatordebakel wurde die Welt vom ersten Ölembargo erschüttert. Zum ersten mal in der Geschichte der Vereinigten Staaten erreichten die Konsequenzen eines fernen Krieges den amerikanischen Bürger



Der vergessene Krieg: Zwischen 1970 und 1975 hatte Amerika politisch ohnehin schon alle Hände voll damit zu tun, das Vietnam-Desaster zu einem Ende zu bringen. Lesen Sie Mark Garrisons „Guts 'N Gunships“, wenn Sie eine Vorstellung davon haben wollen, wie es gewesen sein muss, ein „Huey“-Gunship in Indochina zu fliegen



Yom Kippur: Ob es um die totale Vernichtung Israels oder um die Rückeroberung der verlorenen Gebiete aus dem 6-Tage-Krieg ging, sei dahingestellt. Für eine Situation, die in der atomaren Vernichtung einer ganzen Region hätte enden können, sind die Umstände des Yom-Kippur-Krieges in Europa heute erstaunlich unbekannt



Black Planes in the Sky: Bis zum heutigen Tag hat niemand auf der Welt ein wahnsinnigeres Gerät konstruiert als die Lockheed SR-71. Mit dreieinhalbfacher Schallgeschwindigkeit gilt für die SR-71 tatsächlich, was die Beach Boys über GMs „409“ gesungen hatten: „Nothing can catch her, nothing can touch her“

liche Werbestrategie war, wird zu einer Konsumindustrie, die Konsumartikel produziert, denen im Interesse der absoluten Massentauglichkeit jede Ecke und Kante genommen werden muß. Erstmals maß sich der Gesetzgeber sogar an, den Konsumenten vor sich selbst zu schützen – mit der Anschnallgurtpflicht rüttelt die amerikanische Regierung an den Grundfesten der Verfassung.

Von dieser neuen Entschlußfreude der Regierung der wichtigsten Automobilnation der Erde profitieren nicht nur die Amerikaner – auch in Europa trägt der Aufbruch der Amerikaner zu konsumentenfreundlicheren Ufern Früchte: 1970 ist das Jahr mit den meisten Verkehrstoten in der Geschichte der Bundesrepublik, 17 Millionen Fahrzeuge töteten fast 20.000 Menschen. Dass die Zahlen danach kontinuierlich fielen, bis im Jahr 2015 gerade noch 3.459 Personen von inzwischen fast 54 Millionen Fahrzeugen getötet wurden, verdankt auch der Europäer den neuen Anschnallgurten, Airbags, dem ABS und etlichen anderen technischen Innovationen, die

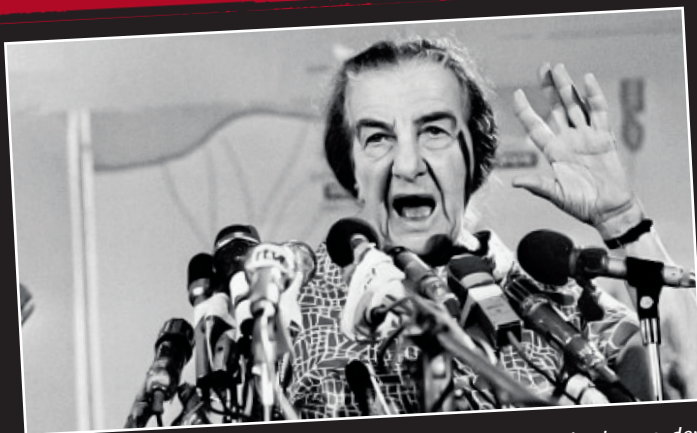
ihm wiederum weniger die Voraussicht wohlwollender europäischer Automobilkonzerne beschert hat, als vielmehr der US-Gesetzgeber, dessen Regelwerke auch für die exportierenden deutschen Premiumhersteller bindend waren. Gegen die weitaus wichtigste aller jemals auf dieser Erde getroffene Konsumenten-, Umwelt- und Menschen-schutzvorschrift jedoch, die in Amerika am 01. Januar 1975 in Kraft tritt, wehren sich europäische Automobilbauer in der alten Welt noch fast 20 Jahre lang mit Erfolg: Der Katalysator erreicht Europa Anfang der Neunziger, zu einem Zeitpunkt, als sich in Amerika schon niemand mehr an verbleites Benzin erinnern kann. Aber der Reihe nach:

1974 Es ist das Krisenjahr schlechthin: Im letzten Modelljahr vor der Einführung des Katalysators hätten die Automobilhersteller in den USA eigentlich ihre Schäfchen im trockenen haben wollen. In ungewöhnlicher Einstimmigkeit haben die „großen Drei“, allen voran GM, seit 1970 den sanften

Ausstieg vorbereitet, weg vom feuerspuckenden High-Compression-Bigblock, hin zu sanfteren, verträglicheren Großmotoren. 400 cui (6.6 Liter) ist das neue Zauberwort, GM hat seit 1970 den 400 cui „Giant Smallblock“, Ford verzichtet auf das übliche „immer ein cui mehr als GM“-Marketing und bringt 1971 einen eigenen Monster-Smallblock mit sogenannten 400 cui auf den Markt – obwohl dieser Motor eigentlich tatsächlich 402 cui hat. Was Ford aber nicht publik macht. Sie wissen schon, Ford eben... Sogar Chrysler folgt dem GM-Diktat und stellt 1972 einen 400 cui-Motor vor – aber auf Bigblock-Basis. Man ist ja schließlich Chrysler! Der GM 400er bleibt übrigens exakt bis 1980 in Produktion, dann beerdigt ihn General Motors zusammen mit dem Rest des „schwarzen Jahrzehnts“ und widmet sich einer besseren Zukunft. Kein einziger der 400er-Motoren der drei großen Konzerne wird sich jemals einer besonderen Beliebtheit erfreuen, bis heute nicht, denn alle drei sind Kompromisse,



Crew Survivability: Eine Lektion aus dem Yom-Kippur-Krieg auf israelischer Seite war die Erkenntnis, daß Panzerbesatzungen schwerer zu ersetzen sind als Panzer. Deshalb unterscheidet sich Israels Post-Yom-Kippur Hauptkampfpanzer „Merkava“ schon im Grunddesign signifikant von allen anderen modernen Kampfpanzern



Golda Meir (1898-1978): Wie kann es sein, dass Sie noch nie von der Person gehört haben, deren Finger im Oktober 1973 auf dem sprichwörtlichen Knopf zur atomaren Vernichtung des nahen Ostens ruhte?



GM 400: Sieht aus wie ein Smallblock, und ist auch ein Smallblock, aber eben nicht ganz genau der Smallblock... GMs „großer Kleiner“ erreichte Bigblock-Hubraum in Smallblock-Verpackung – mit allen denkbaren Nachteilen einer solchen Konstruktion



Ford 400: Auch Ford hatte keine Universalantwort. Der 400er des „zweiten Konzerns“ lief erst nicht richtig gut, und dann, mit bleifreiem Benzin sogar richtig schlecht

Verschlechterungen, Übergangsmodelle. Hätten die Großen Drei ihren Willen bekommen, hätte die amerikanische Autofahrerschaft die Übergangsjahre in die Katalysatorzeit mit solchen Übergangs-400ern überstanden. Wäre Zeit gekommen, wären diese Motoren perfektioniert worden. Aber Zeit kommt nicht. Die neue Generation von Motoren ist darauf ausgelegt, Schadstoffgrenzen einzuhalten. Sprit sparen ist NICHT Teil des Designs. Im Gegenteil, die junge Katalysatortechnik macht Motoren hochgradig ineffizient, der Benzinverbrauch der „Umwelt“-Motoren liegt über dem ihrer Vorgänger. Wahrscheinlich hätte man auch diesen Umstand mittelfristig unter Kontrolle gebracht, aber dann überqueren am 6. Oktober 1973 mehr als 1.000.000 Soldaten aus 4 arabischen Nationen mit rund 3500 russischen T-55 und T-62 Panzern den Suez-Kanal in Richtung Israel. Zahlenmäßig dramatisch unterlegen, wirft Israel auf den Golan-Höhen und der Sinai-Halbinsel der „arabischen Faust“ 400.000 Soldaten mit fast 1700 amerikanischen M48 und M60-Panzern entgegen, während die Welt zuschaut – und still hält, aus Angst vor einem OPEC-Embar-

go. Am 9. Oktober gibt die israelische Premierministerin den „Last Resort“-Befehl zur Vorbereitung eines israelischen Atomschlags gegen Ägypten und Syrien. Dann greifen die USA ein – am selben Tag beginnt die amerikanische Luftwaffe mit der Vorbereitung einer Luftbrücke nach Israel, am 13. Oktober überfliegen amerikanische SR-71 Blackbirds das Kriegsgebiet, am 14. Oktober landen die ersten Transporter der Air Force. Am 25. Oktober ist der Krieg vorbei – gewonnen von Israel mit Hilfe der USA, um den Preis fast der gesamten israelischen Luftwaffe und mehr als der Hälfte der israelischen Panzerarmee. Die öllexportierenden arabischen Länder reagieren darauf, wie auch Sie reagiert hätten, wenn Sie ein öllexportierendes arabisches Land gewesen wären (geben Sie es ruhig zu!) - sie drehen Amerika den Ölhahn zu. So ziemlich jedes Thema moderner Konflikt-Außenpolitik, von Israels „Merkava“-Programm über die Golfkriege über die vermeintliche westlich-arabische Konfrontation, den Terrorkrieg, Fracking und Donald Trump bis hin zu Erdölsuche in der Antarktis hat

seine Wurzeln in jenen 19 Tagen Krieg. In den frühen Tagen des Automobil-Modelljahrs 1974 hingegen sind die Auswirkungen direkt, unmittelbar und nicht wegzudiskutieren: In den USA wird das Benzin knapp. Sehr knapp sogar. Gerade als die Autohersteller versucht haben, der Öffentlichkeit durstige 400er-Riesen-Smallblocks als Zwischenlösung anzudrehen.

1975 Der Katalysator kommt - und mit ihm das bleifreie Benzin. Beinahe wäre alles gut gegangen, beinahe wäre es den Großen Drei gelungen, der Automobilkäuferschaft gigantische Landyachten mit gigantischen Leistungsarmen Smallblocks anzudrehen, aber die Ölkrise verändert das Käuferverhalten radikal. Benzinverbrauch ist plötzlich ein Thema, gepaart mit der Ära der Leistungslosigkeit infolge der Katalysatoreinführung erscheinen 400er-Smallblocks mit einer Verdichtung von 1:7.5 und einem Benzinverbrauch von über 20 Litern plötzlich nicht mehr Zeitgemäß. Insbesondere nicht denjenigen Autokäufern, die sich noch an die gerade 5 Jahre zu-



Guter Plan: Eigentlich hätte alles so schön sein können... Dieser bezaubernde Wagon aus dem Modelljahr 1973 ist ein Midsize. Ein Midsize! Deutsche Autofahrer können es meist nicht fassen, aber Chrysler hatte für die 70er durchaus noch größere Autos vorbereitet



Diesel? Anstatt nachhaltige, vernünftige, menschenfreundliche Entscheidungen zu treffen, beschritten Politiker und Ingenieure in den 70ern allerlei haarsträubend kurzsichtige Wege. Die Spaltung der Welt in arabisch und nicht-arabisch ist einer der dümmsten politischen Ideen der 70er, der GM PKW-Smallblock-Diesel hingegen gehört zu den am wenigsten beeindruckenden Ingenieursleistungen



Totale Entspannung: Wenn schon nicht politisch, dann wenigstens im eigenen Auto hätte der amerikansiche Bürger in den 70ern Ruhe und Frieden in überbordendem Luxus finden sollen. Aber auch hier geriet das Erdöl in den Weg



Last Man Standing: Sie dürfen den Foxbody-Mustang lieben, Sie dürfen den Foxbody-Mustang hassen, ganz egal – aber in letzterem Fall sollten sie erklären können, wo IHR Auto gewesen ist, als der Foxbody in der dunkelsten Stunde des amerikanischen Automobilbaus ganz allein die Performance-Hochburg Amerika verteidigt hat

rückliegende Muscle Car-Ära mit Bigblocks, 1:11er Verdichtung und 400+ PS bei im Wesentlichen identischen Verbrauch erinnern können. Die Monster-Smallblocks laufen außerdem schlecht, die junge abgasreinigungstechnik Technik bereitet überall Probleme, die Corvette erreicht mit 165 PS ein Leistungstief, dass nur vom Sechszylinder-Modell des Jahres 1954 unterboten wird. Ein Bigblock ist nicht mehr verfügbar. Zum ersten Mal in der Geschichte des US-Automobilbaus werden „Import“-Fahrzeuge aus Europa und Japan salonfähig.

1976 Der amerikanische Automobilbau liegt in Trümmern, technisch hat der Geasetzgeber den Herstellern den Katalysator aufgezungen, optisch den 5-Mile-Impact-Standard und die dafür erforderlichen Boxauto-Stoßstangen, die von der Ölkrise erschütterten Käufer schreien nach sparsamen Fahrzeugen, während Detroit auf durstige 400er-Motore gesetzt hat - und jetzt soll auch noch der FROPS in Kraft treten, der Federal Rollover Protection Standard, der den Verkauf von Cabrios quasi verbietet. Porsche, im fernen

Stuttgart, ist bereit für den FROPS – der Targa ist erfunden, das überschlaggeschützte Cabrio. Die US-Hersteller haben ganz andere Probleme und keine Zeit für den FROPS, zum Modelljahr 1976 bieten die US-Hersteller keine Cabrios mehr an, und das Ende der Bigblocks ist beschlossene Sache. GM geht noch einen Schritt weiter: 1976 ist das letzte Jahr, in dem Autos nach der seit 1949 gültigebn Maxime mit jedem Modelljahr größer und schwerer werden. 1977 kommt das „Downsizing“.

1977 GM macht sich als erster Hersteller auf den langen Weg in die Zukunft – die Fullsize Klasse, auch als B-Body bekannt, wird zum Modelljahr 1977 drastisch verkleinert - ge-downsized – so sehr, dass Fullsized fortan auf dem alten Rahmen der Midsize-Klasse gebaut werden. Die Midsize-Klasse hingegen verkleinert GM erst 1978 – im gesamten Modelljahr 1977 ist das größte Auto im GM-Portfolio bizarrer Weise tatsächlich die Midsize-Klasse, in jeder Hinsicht größer und schwerer als die neuen Fullsized, die zu allem Übel auch noch ausschließlich mit traditionel-

len Smallblocks ausgeliefert werden. Nur 7 Jahre nach dem Ände der Muscle Car-Ära befindet sich der US-Automobilbau in vollem und offenem Rückzug, an den Küsten der USA landet Schiff um Schiff mit europäischen und japanischen Importvasoren, „Performance“ ist ein Schimpfwort, selbst der Mustang ist ein großes, schweres Mittelklasse-Auto geworden, und Gms mächtiges Flaggsschiff wurde ge-downsized.

Und die „schwarze Dekade“ ist noch nicht zu Ende. Erst müssen noch zwei weitere Hersteller downsizen, erst muß noch das Diesel-Debakel kommen und das „Jahr des Hundes“, erst müssen sich noch die US-Hersteller die Finger an hastig hingeschmierten Vierzylinder-Designs die Finger verbrennen, bevor sich die überlebenden Autohersteller um einen unwahrscheinlichen vieräugigen Helden neu gruppieren, und den langen Weg zurück an die Spitze der Automobilwelt antreten können.

TEIL 3 IM NÄCHSTEN TOW TRUCK DRIVER!



Diplomatische Lösung: Auch Chrysler mußte downsizen. Bis zum Ende der RWD-Produktion im Jahr 1989 war der M-Body – mit Midsize-Außmaßen - größtes Fahrzeug im Lineup



Liebling, ich habe die Fullsized geschrumpft: Der GM B-Body wurde für 1977 dramatisch verkleinert. Nicht, dass der fünfeinhalb Meter lange Wagon für europäische Verhältnisse auch nur annähernd „klein“ wäre