

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/Hersteller

WELTHERRSCHAFT

Auf dem Welt-Automarkt, das weiß man ja, hat Amerika sich kaum umgetan. Ein Kontinent mit dem größten lokalen Pkw-Absatzmarkt der Welt war für Detroit's „große Drei“ genug ... richtig? Mitnichten und mit Verlaub, wer hat Sie auf diese Idee gebracht? Schauen Sie her, es geht schließlich um die ...



Earle S. MacPherson, Fahrwerks-Ingenieur

Schach. Das Spiel. Bekannt als das Spiel der Könige, von ungeklärter Herkunft und ungebrochener Faszination. Das Spiel, in dem sich menschliche und künstliche Intelligenz 1:1 vergleichen lassen, auf jenem Schachbrett, auf dem ein einziges Reiskorn (oder Weizenkorn, je nachdem welche der Legenden Sie bevorzugen) von Feld zu Feld so lange verdoppelt werden kann, bis am Ende 18.446.744.073.709.551.615 Körner auf dem Schachbrett liegen. Das sind rund 18.45 ... uh ... nicht Fantastilliarden, nehme ich an, aber wahrscheinlich Trillionen.

Nicht schlecht, so achtzehneinhalb Trillionen, aber darum geht es hier eigentlich nicht. Es geht vielmehr um die Figuren auf dem Schachbrett und eine generelle Automobilbau-in-Schachfiguren-Analogie. Schauen Sie her: Auf dem Schachbrett gibt es 64 Felder (8 x 8), und die Grundaufstellung umfasst 16 Figuren pro Seite, 8 Bauern, je zwei Türme, Springer, Läufer plus König und Dame oder, anders ausgedrückt, 5 verschiedene Figuren plus Bauern. Wenn DAS nicht nach einer GM-Analogie schreit ...

Keine Sorge, wir lassen das gleich wie-



Elle Macpherson, Badeanzug-Model

der. Dient nur der Verbildlichung. Cadillac gibt den König, Oldsmobile den Turm, Pontiac den Springer, Buick den Läufer, und Chevrolet macht die Dame. Damit, da bin ich mir beinahe sicher, hätten Sie jetzt nicht gerechnet, zumal Chevrolet in unserer Reihe meist die aschenputtelartige Arme-Leute-Marke sein muss. Aber Chevrolet war nun mal auch die wichtigste und gefährlichste GM-Marke und der Gegenpol zu Cadillac. Stimmt also schon irgendwie, und wenn wir da jetzt noch sozialen Status mit reinflechten wollen – warum heißt die Dame eigentlich Dame und nicht Königin? Möglicherweise spiegelt diese Bezeichnung ein irgendwie geartetes soziales Missverhältnis wider? Was hat es damit auf sich? (Vergessen Sie das gleich wieder, im Englischen heißt die Dame „Queen“).

Jedenfalls, und dafür war die ganze Einleitung notwendig, taucht an dieser Stelle die Frage auf: Wer sind dann eigentlich die Bauern?

Ja, wer denn eigentlich, weil mit Cadillac, Buick, Oldsmobile, Pontiac und Chevrolet ist ja erst die hintere Reihe besetzt? Sie werden eine leise Ahnung haben, wenn Sie darüber nachdenken,



Elle Macpherson, nochmal... Sagen Sie mal... Das ist doch ein Meer da im Hintergrund... Was soll das Skateboard auf dem Bild?!

Schach, aus GM-Perspektive. Widerstand auch in Gruppen zwecklos



GM: Größtes Industrieunternehmen der Welt, Herr über das 20. Jahrhundert



Isuzu. Ähnlichkeiten mit dem Logo des größten Industrieunternehmens der Welt sind kein Zufall

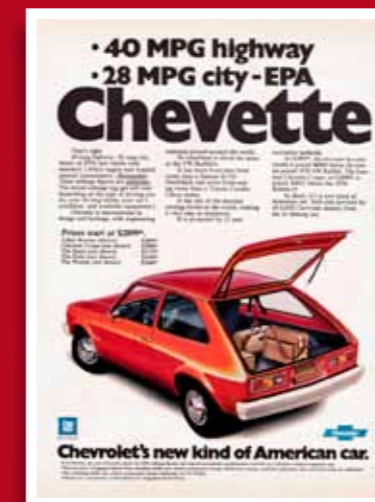


Größenverhältnisse: Holden-Dealer-Schild, rechts daneben die hochgradig australische Interpretation des Konzern-Emblems. Schauen Sie genau hin, das sind DREI Buchstaben

denn zumindest einer der GM-Bauern war ihnen sicher schon bekannt, als er noch GM gedient hat: GM Opel, konzernzugehörig seit 1929, ansässig im deutschen Rüsselsheim. Und GM Opel war nie allein, auch in Europa nicht. Da wäre GM Vauxhall in England, schon 1925 in GM-Dienste getreten, zusammen mit Tochter Bedford. Oder Holden in Australien, 1931 aufgekauft und zu GM Holden umgewandelt, von Australiern bis heute mit typischer australischer Wehrhaftigkeit als GMH verzeichnet.

Diese drei allein, Opel, Vauxhall und Holden, haben schon genug Marken- und Modellvermischung betrieben, um einen Schachcomputer zu verwirren, und sie sind nur der Anfang. Stellen wir sie in die vordere Reihe und machen weiter: Isuzu zum Beispiel, gegründet 1916, seit 1971 mit GM-Beteiligung, seit 1998 faktisch GM-abhängig. Oder, wenn wir gerade bei den Asiaten sind, GM Daewoo. Sie erinnern sich an Daewoo? Koreaner, ganz genau, verantwortlich für eine

der größten Automobil-Werbekampagnen aller Zeiten in Deutschland und den sofortigen Marktrückzug nach Erreichen eines 98%igen Bekanntheitsgrades. (Eine der bizarreren unter den bizzaren GM-Entscheidungen zwischen 1990 und 2010, wenn Sie mich fragen).



Chevrolet Chevette, Orange, Klappe auf. Neue, überraschende Eigenschaften für den US-Markt

Daewoo hat seine Wurzeln in einer Unternehmung namens GM Korea von 1972 und geht auf eine Firmengründung im Jahr 1937 zurück, übrigens. Die „Koreaner“, was hier in der Verlängerung des Gedankens auch „Japaner“ bedeutet, sind keine Emporkömmlinge aus den Achtzigern. Stellen wir auch diese beiden in die vordere Reihe. Da stehen jetzt: Opel, Vauxhall, Holden, Isuzu und Daewoo, also fehlen noch drei, bis ein Schachspiel draus wird.

Wie wärs mit GM Saturn und GM Geo? Zu obskur? Mitnichten, obskur wirds erst mit GM Passport, und da jetzt die Reihe voll ist, erwähnen wir GM Asü-

na gar nicht erst, und falls Sie nur den leisesten Zweifel hegen – diese Letzteren sind alles NORDAMERIKANISCHE Marken. Nicht aus Usbekistan oder so (wo GM UzDaewoo tätig war).

So, Frage beantwortet? DAS sind die Bauern im internationalen Automobilschach, denken Sie nur mal an das Bauernopfer Opel.

Kurze Pause vom Spiel der Könige. Sie kennen das alte, vielbemühte Klischee, welches davon handelt, das der US-Automobilbau einst das Kleinwagenzeitalter verschlafen haben soll, oder das Sprintsparzeitalter, oder egal, welches Zeitalter, verschlafen hat der US-Automobilbau doch schon irgendwie, irgendwie, irgendwo ... Sagt Ihnen der Name Earle MacPherson etwas? E-a-r-l-e. (Nicht Elle Macpherson, die ist Australierin und stammt aus jenem Vorort in New South Wales, in dem der GMH-fahrende Autor dieser Geschichte 1996 erlebte, wie das Imperium gnadenlos zurückschlug ... Gemeint sind in ihren TTD-Ausgaben zurück bis ... 8-2014).

Earle MacPherson. Hat das MacPherson-Federbein erfunden. Standard auf eigentlich allen gängigen Automobilen der Neuzeit, eine der wichtigsten technischen Errungenschaften des



Opel Kadett, Orange, Klappe auf... Corporate Identity in den Siebzigern



Daewoo, hier besser Saehan Gemini. Lesen Sie den Rest selbst. Mindestens eine der Grafiken scheint Bezug auf den Ford Pinto zu nehmen



Chevrolet Cadet, ca. 1945. Von wegen „Kleinwagenzeitalter verschlafen“



4 Puertas! Auch in Uruguay hieß der T-Body „Chevette“

20. Jahrhunderts, Unterschied zwischen Kutsche und modernem Pkw ... das Mac-Pherson-Federbein ... DIESER Earle MacPherson? O. k., Sie kennen ihn nicht. Das ist erschütternd. Dann wissen Sie auch nicht, dass Earle MacPherson 1945 Leiter eines GM-Projektteams wurde, das den Namen Chevrolet Light Car Project trug. Das Chevrolet-Light-Car-Project-Team sollte ein Auto entwickeln, das 1945 noch rundweg unerfunden war, einen Kleinwagen nämlich, selbsttragend, einzelradaufgehängt (mit damals noch unpatentierten MacPherson-Federbeinen) – und günstig, unter 1.000 Dollar. Letzteren psychologischen Schachzug hatte man sich aus dem 1.000-Reichs-mark-Konzept des KdF-Wagens von Kriegsgegner Deutschland ausgeliehen. Vielleicht wissen Sie, welchen Arbeitstitel das Light Car Project trug, und falls nicht, bereiten Sie sich darauf vor, dass die Automobilgeschichte jetzt gleich ihren Arm aus der Vergangenheit streckt und Ihnen eine schallende Ohrfeige verpasst:

CHEVROLET CADET

Bäääämm! Wer hats erfunden? GM! Wann hats GM erfunden? 1945! Wovon reden wir überhaupt? Gute Frage, entschuldigen Sie, da haben wir uns ein wenig mitreißen lassen. Entschuldigung. Hust! Also, noch mal, diesmal mit Fassung: Bereits 1945 hat GM unter Earle MacPherson mit der Entwick-



Holden Gemini, Auto des Jahres 1975 in Australien, wo der Deutsch-Amerikaner „Holden-Zuverlässigkeit und japanische Features“ mitbrachte. T-Shirt-Druck ist übrigens auch eine Erfindung der Mitt-Siebziger



Isuzu Gemini, englischsprachige Werbung mit japanischem Modell

lung eines Kleinwagens begonnen, der aber nie in Produktion gegangen ist, weil GM, frei nach Alfred Sloan „noch nicht einmal so viele große Autos bauen konnte, wie man hätte verkaufen können“. Ja ja, hartes Schicksal als Fast-60%-Marktführer mit der Kartellbehörde im Nacken. Deshalb kam der Cadet ins Archiv, und da blieb er, bis 20 Jahre später die Kleinwagenfrage erneut gestellt wurde, um 1965 herum, als gerade mit dem A-Body die „Midsize“-Klasse etabliert worden war, als der nicht besonders große Ford Falcon Erfolge feierte und der ebenfalls nicht besonders große Chevrolet Corvair ... uh, nicht. Also keine. Erfolge, meine ich. Feierte. Sie wissen schon, als der Corvair nicht erfolgreich war und außerdem zu einem der größten Imageverluste in der GM-Geschichte führte, komplett mit Senatsanhörung, Privatdetektiven und leichten Mädchen, in sowohl Moral als auch Bekleidung. Ralph Nader, „Unsafe at Any Speed“, kennen Sie doch auch schon.

Diesmal folgten der Entwicklung Taten: Ihnen dürfte weiter oben aufgefallen sein, dass die Zusammenarbeit mit Isuzu bzw. GM Korea in den Jahren 1971 und 1972 aufgenommen wurde. Das ist kein Zufall, das sind die Anfänge von GMs „World Car“-Architektur, von der weltweiten Dominanz jenes Automobils, das schließlich als „T-Body“ auf dem Markt erscheinen sollte. Kennen Sie das T-Car? Sie kennen das T-Car, sie saßen wahrscheinlich auch schon mal

in einem. Der 1973 erschienene T-Body war schließlich ein GM-Weltmarkt-Produkt. In der spezifischen deutschen Marktvariante, da wo er seine technischen Anfänge hat, heißt er, bitte halten Sie sich fest, dass Ihnen vor lauter sich schließenden Kreisen nicht gleich schwindelig wird ... Opel Kadett. Oder spezifischer: Opel Kadett C, 1973–1979. Vauxhall Chevette in England und Neuseeland. Holden Gemini in Australien. Isuzu Gemini in Japan. Saehan Gemini, später Daewo Maepso in Korea, und nicht zuletzt Chevrolet Chevette in den USA. Bitte, schauen Sie hin, das sind sie, General Motors' wilde Horden, dies-



„Wenn Sie nach einem großartigen japanischen Auto mit einem großen amerikanischen Namen suchen, haben Sie es gefunden: Buick Opel“. Dieser Satz ist auf so vielen verschiedenen Ebenen so sehr falsch, dass es dem Auto schwerfällt, seine korrespondierenden Emotionen in Worte zu fassen

erste Reihe im Schachspiel, die Weltarmee, die Antwort auf die Kleinwagenfrage, gegeben von einem Superkonzern, der es nicht nötig hatte, sein einziges Kleinwagenprodukt weltweit feilzubieten, sondern der in der Lage war, ein neues Produkt nur für diesen Weltmarkt zu konstruieren ... Probieren Sie mal, diese Zusammenhänge im gängigen Klischee vom verschlafenen Kleinwagenzeitalter unterzubringen. Einer der erfolgreichsten Kleinwagen der Ära IST Amerikaner. Niemand hat Opel, Vauxhall, Holden, Isuzu oder Daewoo je vorgeworfen, zu spät zur Kleinwagenparty erschienen zu sein. Wissen Sie, warum sich GM in den USA trotzdem solche Vorwürfe anhören muss? Weil die weltweit so erfolgreiche T-Body-Reihe in den USA (mit der Chevrolet Chevette) anders als nahezu überall sonst nur mäßige Beliebtheit erreichte. An der Technik lag das nicht, die hat schließlich für den gesamten übrigen Weltmarkt funktioniert. Gescheitert ist die Chevette letztlich nur daran, dass in den USA damals wie heute der Begriff „Kleinwagen“ an sich schon einen Qualitätsabstrich darstellt.

Am Ende hat Alfred Sloan recht behalten: Warum Kleinwagen verkaufen, wenn man stattdessen große Autos verkaufen kann.



Bedford Chevanne. Die Vauxhall Chevette in der Lieferwagenausführung wurde von Vauxhall-Nutzfahrzeugtochter Bedford vertrieben, und da leichte Transporter in England alle „Van“ genannt werden... Chevanne, Sie verstehen? Die Siebziger waren ein finsterer, finsterer Ort



Tie Fighter. Wenige Europäer werden dieses Bild verstehen, aber das ist der Moment, an dem Sie anhalten, und mit den Händen über dem Kopf auf die Knie gehen



SSP Mustang. Haben Sie schon einen?