

FIRE-ABEND

FOTOS: FAMILIENALBUM, JULIA KORHAMMER GRAFIK / TEXT: JULIA KORHAMMER



FOTO: INGO TSCHERNIAWSKI

„**Pontiac Firebird.** Der Wagen, den ich immer wollte, und jetzt hab ich ihn. Ich bin klasse!“ Aus „American Beauty“

So ist das! Wer dieses Auto erst einmal besitzt, der ist damit glücklich, fühlt sich toll und gibt es nur sehr ungern wieder ab. In den meisten Fällen zumindest. Schließlich ist es kein Gefährt, das man sich zulegt, weil man irgendein Auto braucht. Das Fernsehen hat uns schon in Kindertagen gelehrt, dass Leute, die diesen Wagen fahren, zu den coolen Typen gehören. Damit meine ich weniger David Hasselhoff in „Knight Rider“ (82er Trans Am), sondern schon vielmehr Burt Reynolds in „Smokey and the Bandit“ (77er Trans Am) oder Detektiv Jim Rockford (Firebirds von 1974-1980). Eines ist sicher: Fast jeder, der diese Filme gesehen hat, kann sich später noch an die Autos erinnern. Das hat man sonst höchstens noch bei Derrick („Harry, fahr schon mal den Wagen vor“) oder bei alten französischen Streifen, in denen die Gangster meistens im Citroen DS unterwegs waren. Die Autos in jenen Ami-Serien waren wirklich cool.

Kaum ein Name wurde so oft ge- und missbraucht wie der des Firebird. In New York gab sich ein russisches Restaurant diesen Namen, in Australien ein Edelstein-Händler, es gibt handgesägte Puzzle mit diesem Namen, handbemalte Fliesen, russische Lackdosen, einen Vergnügungspark, Segelboote, Bands, Erotik-Seiten im Internet, eine Kampfpiloten-Einheit in den USA, die „Firebird Suite“ von Igor Stravinsky, Bücher, einen Joystick usw... Wenn

Sex & Rock'n'Roll im Spiel sind, ist der Begriff Firebird oft nicht weit. Am häufigsten wird das Pontiac-Flagschiff aber vermutlich mit der Phönix-Sage assoziiert. Diese Sage erzählt von einem schönen Vogel, der alle 500 Jahre erscheint, sich selbst verbrennt und dann wieder aus der Asche aufsteigt.

Er ist Symbol für Unsterblichkeit und Auferstehung, steht in der Mythologie der nordamerikanischen Indianer für Kraft, Schönheit und Jugend. Passt irgendwie alles ganz gut. Sage und Realität scheinen sich unweigerlich anzunähern. Erst erschien der kraftvolle Firebird, ehe er in diesem Jahr den Gang zum Schafott antritt. Die Produktion des Pontiac Firebird wird noch in diesem Jahr eingestellt. Feierabend. Das war die schlechte Nachricht.

Ich nehme an, dass die meisten Anhänger des Feuervogels nicht gewillt sind, 500 Jahre auf die Wiederholung der Phönix-Sage zu warten. Also lasst uns was dafür tun, dass diese Modellreihe niemals in Vergessenheit gerät, unsterblich bleibt – in unseren Köpfen und in unseren Herzen. Zwischen 1967 und 1991 rollten 2.248.739 Stück vom Band. Noch sollte es also genug Birdies geben. So keep the engines running. Auch die noch nicht so angesagten neueren Modelle haben bereits ihre eingelleichte Fanggemeinde, doch konzentrieren wir unsere Energien einstweilen auf das stilvollere Altmittel...



**400ER FIREBIRD VON 1977, 6.6 LITER
MIT 3-GANG-AUTOMATIK-GETRIEBE**



LINIENREUE – EIN 70er FIREBIRD UND EIN 72er FIREBIRD ESPRIT

ALLER ANFANG IST SCHWER

Angefangen hat das ganze im Jahr 1954. Pontiac (General Motors), unter anderem mit der Herstellung von Raketen, Raumschiffen und Atomreaktoren befasst, stellten ihr neuestes Produkt vor: Den XP-21 Firebird, ein raketenförmiges Geschoss mit Gasturbinen-Antrieb, 345 PS stark. Im Zusammenhang mit diesem Projekt wurde der Name zum ersten Mal verwendet. 1956 folgte der Firebird II, wieder turbinengetrieben, allerdings als 4-Sitzer mit Titanium-Gehäuse und Glasdach. Die letzte experimentelle Studie in diese Richtung, der Firebird III von 1959, war das weltweit erste vollständig elektronisch gesteuerte Auto. Dann kamen die 60er Jahre. Der Ford

Großen verkloppt. Auch von den Motorsport-Journalisten wurde er nicht gleich für voll genommen. 1968 gabs einige Veränderungen – vor allem am Innenleben. Vielleicht sparten sich die Entwickler bei Pontiac ihre Energie aber nur auf, denn das nächste Jahr brachte eine neue, aufregendere Variante des Firebird, den TransAm. Anlass dafür war das TransAm-Rennen des Sports Car Club of America. Das war sozusagen DeLoreans Abschiedsgeschenk. 1970 wurde er Generaldirektor von Chevrolet. Der TransAm war eine Zubehör-option für den Firebird 400. Die Merkmale: Weiße Lackierung mit blauen Rallyestreifen, Sportfahrwerk, Lufteinlässe, Heckflügel, Ram Air III V8 mit 4-fach-Vergaser und 335 PS, Servo-unterstützte vordere Scheibenbremsen, Servolenkung, 3-speichiges Sportlenkrad sowie Heavy Duty-3-Gang-Getriebe. Das überzeugte auch diejenigen, die den Pontiac bisher zu langweilig fanden. Der endgültige Durchbruch kam dann mit der 2. Generation ...



DIE TURBINEN-EXPERIMENTE FIREBIRD I, II UND III



DER BANSHEE-PROTOTYP VON 1964

Mustang beherrschte die Konkurrenz. Pontiac beschloss gegenzu-steuern und beauftragte John DeLorean mit der Entwicklung eines konkurrenzfähigen Fahrzeugs. Sein erster Vorschlag, der „Banshee“, wurde bei der New York Motor Show 1966 präsentiert, aber vom Boss James M. Roche für nicht gut genug befunden. Der reine 2-Sitzer war nicht massentauglich. Kurz darauf stellten die Kollegen von Chevrolet ihr neues Modell, den Camaro, vor. Der richtige Ansatz schien gefunden. Beide Marken waren GM-Divisions, also dachte man praktisch und entschloss sich zu einer Zusammenarbeit. Das Fahrgestell, der Aufbau und der Antrieb wurden vom Camaro übernommen. DeLorean durfte sich für Front und Heck etwas neues ausdenken und andere Motoren einbauen. Der zweieilige Zwilling bekam einen eigenen, schon mal verwendeten Namen: Firebird.

Eigentlich sollte der Firebird 400 übrigens „TT“ (Tourist Trophy) heißen. Diesen „TT“ hätte ich glatt gekauft...

James M. Roche war durchaus kompromissfähig. Ein richtiger 4-Sitzer ist es nämlich nicht geworden, eher ein 2+2-Sitzer – für die beiden hinteren Fahrgäste allerdings nur kurzstreckentauglich.

1967 verließ der Vogel zum ersten Mal sein Nest. Zwei Versionen (Coupé und Convertible) schafften den Sprung in die Serienproduktion. 85.000 Stück wurden verkauft. Das war nicht schlecht für die erste Klasse, aber auf dem Auto-Schulhof wurde er noch von den



67er FIREBIRD CONVERTIBLE



68er aus dem Outback



67er ROTLICHT-VIERTEL



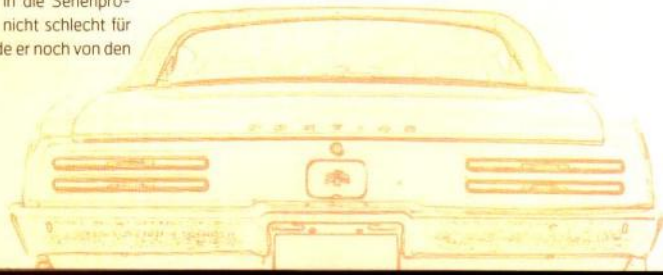
UND EIN ROTES ALT-68er



TRAUM IN WEISS: EIN 69er TRANS AM



69er STREIFENHÖRNCHEN





1973 ... ALLE VÖGEL FLIEGEN HOODOCH

ERFOLG IN DER 2. GENERATION



71er TRANS AM UND 72er FIREBIRD ESPRIT

Die wilden 70er. Im Laufe der Jahre gab es immer wieder Änderungen, die ewige Suche nach dem Erfolgsrezept. Front- und Heckpartie wurden mehrmals überarbeitet und es gab zusätzlich zur Basisversion die Modelle Esprit, Formula 350 und 400. Alle Modelle hatten Scheibenbremsen vorn. Das Getriebe wurde als 4-Gang-Handschaltung und 3-Gang-Automatik angeboten. Die Farbpalette beim TransAm war zunächst sehr spärlich – blau mit weißen Streifen und weiss mit blauen Streifen waren die Varianten. Der 71er wurde erstmals mit einem Cassettenradio ausgestattet.

Das richtige Rezept war noch nicht gefunden, als strengere Gesetze, höhere Versicherungsprämien für junge Fahrer, die steigende Nachfrage nach sparsamen Kleinwagen und ein folgenschwerer Streik 1972 beinahe für das Ende des Firebird gesorgt hätten.

Und doch hatte Pontiac offenbar den Nerv der Zeit getroffen. Der Firebird überstand sogar die Ölkrise 1973 relativ unbeschadet.

Irgendwie gelang es Pontiac trotz der Auflagen, die fettesten Maschinen zu bauen. Und das kam an: Muscle Car, V8 und Big Block wurden zu Zauberworten für die Leute, die ihr Auto nicht nur mit dem Kopf kauften. Der Mustang wurde mit kleineren Motoren ausgestattet, die Corvette war gedrosselt worden. Der schwächste Firebird-Motor war ein 4.1l mit 100 PS, erhältlich waren die Varianten Reihen-Sechs-, V6- und V8-Zylinder. Der TransAm hatte den stärksten V8-

Motor (die meistverkaufte Version war der 7.4l mit 300 PS – und das mit einem Vierfach-Vergaser) und eine härtere Federung. Er war eins der schnellsten Autos dieser Zeit. Mit der „Super Duty“-Maschine und Automatik erreichte der Trans Am auf der Quatermille in 13.54 Sekunden eine Geschwindigkeit von 167 km/h. Das schaffte erst 1990 wieder ein straßentaugliches Auto, die doppelt so teure Corvette. Die Wahlmöglichkeiten bei der Ausstattung wurden größer. Die Formel war also endlich gefunden. „Fett“ als Geschmacksverstärker und alles schön angerichtet, denn das Auge ißt schließlich mit. Selbstbewusstsein demonstrierend breitete das für den Trans Am charakteristische „Screaming Chicken“ seine Schwingen auf der Motorhaube aus. Nun herrschte der Feuervogel über den amerikanischen Auto-Schulhof.

Ok, ein paar Zugeständnisse an die Vernunft wurden natürlich gemacht. Ab 1975 gab es keine Doppelrohr-Auspuffanlagen mehr und die Motoren liefen mit 87 Oktan bleifrei, die ersten Katalysatoren wurden eingesetzt. Der technische Fortschritt arbeitete auch im Verborgenen – zum Beispiel sammelte ein Magnet in der Lenkungs Pumpe Eisenpartikel, um deren Haltbarkeit zu verbessern und ein Sensor checkte den Zustand der Bremsen.

Das aus den Erfolgen resultierende gesunde Ego der Marke wurde nun noch durch die Produktion von Sondermodellen unterstrichen.



„HAST DU DAS GESEHEN, WIR SIND GESPRUNGEN,
WIR SIND RICHTIG GEFLOGEN WIE EIN VOGEL,
SOWAS HAT'S NOCH NIE GEGEBEN.
aus „Smokey and the Bandit“



DIESES HEISSE GERÄT IST EIN TRANS AM TARGA VON 1978.
MOTOR: PONTIAC 400 CUI. 6.6 LITER LEISTUNGSGESTEIFERT.
NEU GELAGERT, MIT ROCHESTER QUADRAJET 4-FACH-VERGASER, CA. 310PS.

FOTO: MARIO GÖTZ

WENN ICH FILME ODER VIDEOS SEHE, IN DENEN FIREBIRDS ODER ANDERE SCHÖNE AUTOS ZERSÄGT WERDEN,
ÜBERKOMMT MICH IMMER WIEDER DAS MERKWÜRDIGE VERLANGEN, MIR EINEN BOX-SACK ZUZULEGEN...

1976, zum 50-jährigen Pontiac-Jubiläum, wurde auf der Chicago Motor Show ein „Special Trans Am“ vorgestellt. In schwarz mit aufwendigen Verzierungen und den bis heute beliebten Targa-Glasdächern. Davon gab es in den kommenden Jahren immer wieder Nachfolge-Modelle. Auch die Modelle „Bandit“ und „Rockford“ fanden ihre Fans. Ab '77 gab es den Firebird auf Wunsch sogar mit CB-Funk. 1978 wurde eine neue Ausstattung für den TransAm angeboten, genannt „WS6“. Das bedeutete für die Automatik-Version größere Stabilitätsoren und härtere Federung.

Auch im folgenden Jahr ließ sich der Firebird von der wirtschaftlichen Lage wenig beeindrucken. Pontiacs Designabteilung durfte sich zum 10. Geburtstag des TransAm mal richtig austoben. Und das taten sie. Das Ergebnis, die Special Edition mit einer Auflage von 7.500 Stück war wieder mal vom Feinsten. Außen silber mit rot-braunen Verzierungen. Auf der Haube ein riesiger Vogel, verspiegelte Targa-Dächer, silbernes Leder mit eingestickten Vogel-Emblemen und Scheibenbremsen vorne wie hinten. Chromleisten waren aus der Mode gekommen, deshalb wurden sie mattschwarz, was dem Wagen eine aggressivere Optik verlieh. Auch die NASCAR-Chefs wurden auf das Modell aufmerksam und setzten ein paar Exemplare mit „Daytona 500“-Aufklebern als Pace Cars beim gleichnamigen Rennen ein.

Der Verkauf der Firebirds, besonders der TransAms, lief gut. Zu gut. Die Werke kamen kaum mit der Produktion hinterher. Das führte zu Qualitätsverlusten (schlecht passende Teile, undichte T-Dächer, Fehler im Lack). Aber ein echter Fan lässt sich ja so leicht nicht verschrecken. Immerhin wurden die Straßenlage und das Fahrverhalten

des 79er Modells noch für besser befunden als bei den Konkurrenten Corvette, Camaro Z28 und Capri. Aber der Vogel war der Sonne wohl zu nah gekommen ...

1978 wurden die letzten 400er TransAms gebaut. Die fetten Jahre waren vorbei, die C.A.F.E. (Corporate Average Fuel Economy)-Regeln wirkten sich aus. Die Benzinpreise stiegen, kleinere Motoren waren gefragt. Die Kaufentscheidung wurde wieder zur Vernunftentscheidung. Die Nachfrage nach sparsamen Importwagen wurde größer. Schlechte Zeiten für die Schluckspechte. 1980 war das schlechteste Jahr in der Pontiac-Firmengeschichte. Anstatt Verbesserungen vorzunehmen, wurde gespart. Die 4-Gang Handschaltung verschwand aus dem Programm, der größte Motor hatte nur noch 5l Hubraum. Trotzdem gab es wieder einen TransAm als Pace Car, das „Turbo TransAm Indy Pace Car“.

Auch im Jahre 1981 sanken die Verkaufszahlen. Im Dezember des Jahres wurde ein neuer Firebird vorgestellt. Das Ende einer Epoche, aber noch lange nicht das Ende des Kultes.



VERY SPECIAL: DAS SILBER-SONDERMODELL VON 1977 (LINKS), DIE „BANDIT“-TRANSAM SPECIAL EDITION VON 1977 (RECHTS OBEN), INTERIEUR EINES 79er T/A UND EIN 81er IM BONBON-OUTFIT



DER STURZ DES IKARUS

1982 kam die dritte Generation des Firebird auf den Markt. Die Form war von Chuck Jordan gründlich überarbeitet worden. Die Karosserie wurde stabilisiert, die Blattfedern abgeschafft und der Radstand um 18 cm verringert. Nur als Coupe erhältlich, kam schon das Grundmodell Servolenkung, eine 4-Gang Schaltung und zwei Außenspiegel. Dank der unzähligen Ausstattungsoptionen konnte man sich noch ein ganz nettes Gefährt zusammenbasteln. Den 83er Trans Am gab es mit 5-Gang Getriebe. Obwohl das Ego sicher angekratzt war, brachte die Firma wieder zwei Special Editions heraus. Den „25 Anniversary Daytona 500 Limited Edition TransAm“ in weiss-grau mit Ledersitzen und roter Instrumentenbeleuchtung sowie den

geprägt. Zurück zur Realität. 1985 gab es optional digitale Anzeigen anstelle der analogen. Ob das eine Folge des Knight Rider-Wahns war...? Auch die spätere Form der Front könnte ein bisschen von K.I.T.T. inspiriert gewesen sein. 1986 kamen als weitere Extras die elektrische Kofferraum-Verriegelung und die elektrischen Außenspiegel dazu. 1987 fand man im GM-Lager einen Weg, unter Einhaltung der Vorgaben wieder leistungsstärkere Motoren zu bauen. Das neue Kraftpaket nannten sie GTA, ein 5.0l V8 mit 210 PS. Das 88er Spitzenmodell ließ wenig Wünsche in dieser Klasse offen. Später gab es zu der 5.7l-Maschine einen Doppelauspuff mit zwei Katalysatoren. Der Fahrer-Airbag wurde zum Standard und der GTA

bekam 235 PS. 1991 wurden Front und Heck erneut deutlich verändert. Eine glatte, die Linie des Kotflügels fortsetzende Frontpartie mit den schrägen Aussparungen, ersetzte die gerade Form mit den Gummi-Stoßfängern und sorgte für eine aggressive, sportliche Optik.

Meiner Meinung nach ist das das letzte Modell mit diesem angenehmen Oldschool-Charme und mit wirklich klaren, kantigen Linien.

Die Modelle der letzten Jahre haben im Bereich Leistung und Komfort sicherlich einige Verbesserungen erhalten. Über den Style-Faktor der späteren Modelle lässt sich sicher lange streiten. Mir persönlich liegen eher die älteren Firebirds. Aber wie kommt man zu so einem

Auto? Viele Wege führen zum Firebird. Ein Besuch beim Dragrace in Hockenheim zum Beispiel kann der Auslöser sein. Oder die besagten TV-Helden. Viele glauben, dass Fahrzeuge dieser Art in Anschaffung und Unterhalt extrem teuer sind. Bis sie sich dann mal damit



TRANS AM BJ 84 TARGA (RECARO-SONDERMODELL) MOTOR : AUSTAUSCH CHEVY 305 CUI 5.0 LITER MIT ROCHESTER QUADRAJET, CA. 220PS



88er FAHRGASTZELLE

„Special Edition Recaro TransAm“, im bewährtem Schwarz-Gold-Design. So wie vorher „Bandit“ und „Rockford“ dem Vogel zusätzlichen Aufwind gegeben hatten, trug nun „Knight Rider“ dazu bei, auch die Modelle dieser Zeit bei der breiten Masse bekannt zu machen. Spannend war lediglich K.I.T.T. (Knight Industries Two Thousand), der modifizierte 82er TransAm, ein gefährliches, schwarzes, mit Flammenwerfern, Rauchbomben, „Super Pursuit Mode“ und „Turbo Boost“ ausgestattetes Gerät.


Ich hatte zwar damals noch keine Ahnung, dass K.I.T.T. ein Pontiac Firebird ist, aber dieses Auto hat mich TV-technisch durch meine Kindheit und Jugend begleitet und bestimmt auch irgendwie



VOLLE BREITSEITE – RÜCKLEUCHTEN EINES 89er



beschäftigen. Und dann stellen sie fest, dass der Firebird ja gar nicht so teuer ist. Und gar nicht so furchtbar unvernünftig. Man kann mit dem Wagen keinen Reichtum demonstrieren – aber Style. Klar, das Klischee ist irgendwie: Angeberauto, Ludenkarre, Nuttenspielplatz, Proll-schleuder.... aber das ist wie immer nicht die ganze Wahrheit. Ich kenne Leute, die ihren Bird von Diplomaten oder Ärzten gekauft haben. Und ich kenne viele, die selbst in keine dieser Schubladen passen. Mir selbst macht es Spaß, damit zu spielen, z.B. mit nuttigem Styling vor einer Kiez-Kneipe zu parken und in den Gesichtern zu lesen, in welchem Gewerbe die Leute mich vermuten. Oder neben einem getunten BMW an der Ampel zu stehen, freundlich rüber zu lächeln, den Motor hochzudrehen... und ihn bei Grün „wie zufällig“ absaufen zu lassen.

Wenn ich Verkäufer bei Pontiac wäre, würde ich „Spaß“ überhaupt als wichtigstes Argument für einen Firebird anführen. Man hat verdammt viel davon, wenn man ihn besitzt. Auch nach langer Zeit denke ich jedes Mal: „Was für ein geiles Auto!“. Nicht nur ein praktischer Gebrauchsgegenstand. Man identifiziert sich damit und geht eine Symbiose ein. Bei manchen Leuten hat man keinen Namen mehr, man ist nur noch „die mit dem Firebird“. Ich wurde schon in meinem Stamm-Laden von mehreren Freunden hintereinander nicht mehr mit „Hi, wie geht's“ begrüßt, sondern mit „Hab' dein Auto schon gesehen“. Wenn man z.B. versucht, sich im Internet Tipps von Spezialisten zu holen, weil man normalen Werkstätten nicht mehr traut, lernt man Leute kennen. Andere Irre, mit denen man mindestens eine Sache teilt: Die Begeisterung für ein ganz spezielles Auto. Plötzlich hat man Lust, sich auf irgendwelchen Parkplätzen nahe der Autobahn zu treffen, nur um noch mehr davon zu sehen und die anderen Spinner mal kennenzulernen. Ich hätte nie gedacht, dass mir das mal passieren könnte. Aber ich find's geil! 



**NOCH MEHR INFOS
ÜBER DEN PONTIAC FIREBIRD FINDET IHR UNTER**

www.transamtech.com • www.trans-am.com
www.f-body.org • www.bandit-online.de

**DER „BÖSE BLICK“ EINES 1991er TRANSAM GTA
(GRAND TOURISMO AMERICANO) 5.0 LITER V8 TPI, 210 PS**

