

TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag



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



Klingt wie ein Wunderwaschmittel, schlägt aber zu wie Mike Tyson: Subaru WRX

Text: Sönke Priebe | Fotos: OSCW

DER TELLERRAND

GM, Ford oder Mopar? Für die allermeisten US-Car-Fans ist das eine reine Glaubensfrage, über die sich vortrefflich streiten lässt. Allerdings sind sich aber auch die allermeisten US-Car-Fans einig: Japaner fährt man nicht. Klar, Qualität bekommen sie hin, aber eine Seele haben japanische Autos nicht! Oder? Ein Blick über den Tellerrand mit OSCW.

Für die Verkehrspolizisten im australischen Bundesstaat New South Wales war der Sommer 1996 ein guter Sommer: Holden hatte gerade die neuen „Commodore“ Police Package Fahrzeuge auf den Markt gebracht, die „Chaser“ der Highway Patrol verfügten jetzt über mehr als 300 PS aus dem 5.7-Liter Smallblock des amerikanischen Mutterkonzerns GM - dabei hatte doch schon der alte 5.0-Liter alle australischen Verkehrssünder das Fürchten gelehrt! (Schließlich war und ist der Commodore letztlich die australische Variante des hiesigen Opel Omega: Überschaubar groß, nicht wirklich schwer, haltbar, agil - aber mit V8!). Land auf, landab verzeichneten Donut-Bäckereien und Coffee-to-Go-Verkäu-

fer Rekordumsätze, während sich die australischen Autofahrer aus Angst vor der technisch übermächtigen Highway Patrol schon vorsorglich von ganz allein an die Verkehrsregeln hielten. Entkommen unmöglich! Es war der Sommer der Träume für jeden Mann und jede Frau in der blauen Uniform...

Als das Ende kam, kam es schnell, hart, unerwartet, unerbittlich und unumkehrbar.

Denn irgendwann in diesem Jahr stellte der japanische Allradspezialist Subaru die zweite Generation seines Erfolgsmodells „Impreza“ auf dem australischen Markt vor, unter anderem in der „WRX“-Version, angelehnt

an ein zeitgenössisches Rallyefahrzeug - ein ungefähr Golf-großer Viertürer mit Allrad, albernem Heckspoiler und 2.0-Liter Vierzylinder-Turbo-Boxermotor. „Impreza WRX“? Ein Auto, dessen Name klingt wie ein Wunderreinigungsmittel aus einer Dauerwerbesendung? Boxermotor wie ein VW-Käfer?? Und überhaupt, 2.0 Liter ist vielleicht eine Getränkgröße in Fastfood-Restaurants, aber doch keine Hubraumangabe!!! Lachen Sie ruhig... Ich bin mir sicher, die Verkehrsüberwacher der NSW Highway Patrol waren ebenfalls äußerst amüsiert.

Zwei Jahre später stellte die Polizei in New South Wales, mittlerweile überhaupt nicht mehr amüsiert, bis auf die Knochen blamiert, mit dem Rücken zur

Wand und ohne Alternativen, ihre eigenen Subaru Impreza WRX in Dienst. In nur zwei kurzen Jahren war das vermeintliche Waschmittelauto vom unbekanntesten Import zum meistgeklauten PKW aller Zeiten in New South Wales avanciert. In nur zwei kurzen Jahren hatten sich gestohlene oder sonstige zweckentfremdete WRX insgesamt 206 Verfolgungsjagden mit der Polizei von New South Wales geliefert. Für alle Bankräuber, Ramraider und Adrenalinjunkies war der kleine Subaru über Nacht zum offiziellen Dienstwagen geworden - aus einem ganz einfachen Grund: Von den 206 (Zwei-Hundert-und-Sechs!) verfolgten WRX konnte die Polizei tatsächlich einige stoppen, nämlich Fünf. Die restlichen 201 (Zwei-Hundert-und-Einer!) entkamen den 5.7-Litern der Highway Patrol!

Für fast zwei ganze Jahre fühlten sich die Schnellstraßen Australiens wieder an wie der Wilde Westen. Gesetze galten nicht länger, zumindest nicht für

junge Männer mit Benzin im Blut und einem gewissen Mangel an Respekt vor Recht und Ordnung, da es niemand gab, der ihre Einhaltung erzwingen hätte können... Ich selbst habe 1998 einen Ford Falcon gefahren, ziemlich alt und ziemlich jungen Männern, Richtung Norden auf dem Pacific Highway in Killara, Sydney, New South Wales, als uns ohne Vorwarnung der allererste WRX in Polizeifarben begegnete - und auf einen Schlag einer der spannendsten Abschnitte der Automobilgeschichte zu Ende ging. Einzelne Unbelehrbare zettelten noch bis 1999 Scharmützel mit der Polizei an, aber der beste Fluchtwagen aller Zeiten hatte seinen Meister gefunden - sich selbst.

Lassen Sie mich zusammenfassen: Japanischer Ecobox-Turbo blamiert vor fast 20 Jahren einen australischen Opel, worüber sollte sich der europäische US-Car-Fan denn dabei Sorgen machen?

Natürlich haben Sie recht, es gibt keinen Grund zur Sorge. Aber was an jenem Tag auf dem Pacific Highway geschehen ist verdient eine nähere Betrachtung. Vier junge Männer saßen in dem besagtem Ford Falcon, zwei Australier, ein Deutscher, ein Amerikaner. Junge Menschen von drei verschiedenen Kontinenten, die sich alle in einer Sache absolut einig waren: Acht Zylinder hat ein Auto, und diese sind V-förmig angeordnet. Natürlich war keinem von uns Autofans der kometenhafte Aufstieg des WRX entgangen, aber wen juckt das schon, billiges japanisches Wegwerfauto, 15 Minuten Ruhm, das geht vorüber... ECHTE Bad Boys fahren Achtzylinder, am besten aus Detroit, ganz klar. Unsere Holden Toranas und Ford Falcons, das waren noch richtige Autos...

Die Begegnung in Killara hat unserem jugendlichen Selbstverständnis damals einen erheblichen Dämpfer verpasst. Der WRX mit dem POLICE-Schriftzug



Bekannt aus dem Kino, aber auf keiner Fahndungsliste verzeichnet: Mustang Fastback



Selbst im Film wird der Challenger allerdings am Ende gestellt.



1970 Plymouth „Cuda. Steht zwar in keinem direkten Zusammenhang mit dieser Geschichte, ist aber eins der schönsten Autos der Muscle Car-Ära.



Richtigrum: DA gehört der Antrieb hin, denn ein Leben ohne Burnouts ist vielleicht möglich, aber sinnlos.



Street Credibility: Dieses Bild zeigt einen ECHTEN Gangster. Sein Camaro ist auch nicht gerade ungefährlich!



Sportlicher Oldtimer: Dem Dodge Charger werden nur selten Verbindungen zur Unterwelt unterstellt, wenn er in in einer anderen Farbe als Schwarz lackiert ist.



Bad Boys 1: 68er Dodge Charger R/T. Damit konnte man zwar schon im Film keine Verfolgungsjagd gewinnen, aber verdammt, er sieht gut aus!



Bad Boys 2: 68er Dodge Charger, diesmal mit „sportlichem“ 4-Speed-Schaltgetriebe. Man kann die WRX-Fahrer bis hierher lachen hören.



Bad Boys 3: 68er Dodge Charger, nochmal von vorne!



Bad Boys 4: 68er Dodge Charger mit Police-Felgen und 7.2-Liter.



Bad Boys 5: 68er Dodge Charger R/T. Kein schlechtes Lineup für ein Auto, das eigentlich kaum in der Farbe Schwarz produziert wurde.



Bad Boys 6: Unter falschem Namen! Dieser 68er Dodge Charger hat sich nur als R/T verkleidet.



„Beloved Crocodile“ - auch wenn Sie einen WRX fahren, sollten sie um DIESEN Charger einen Bogen machen.



Suboptimale Schwerpunktverteilung: Chryslers legendärer 440 V8 ist sehr, sehr schwer. Bei 7.2 Litern Hubraum ist das aber wirklich, wirklich egal.



Bad Boys 7: 68er Dodge Charger R/T 4-Speed. Geben Sie es zu, genau der steht auf Ihrer Wunschliste.



Bad Boys 8: Noch ein schwarzer Charger. Wir könnten noch seitenlang so weitermachen.

symbolisierte vor allem eins: Einen Paradigmenwechsel, das Ende einer Ära, und auf eine bestimmte Weise auch den Untergang des Abendlandes. Die Polizei in New South Wales, seit jeher polizeilichen Tugenden wie Achtzylinder, Heckantrieb und vor allem „Made in Australia“ (sprich: Ford und GMH) verschrieben, hatte nicht freiwillig importierte Kompakt-Allradler in Dienst gestellt – sondern war dazu gezwungen worden, von den Bankräubern, Autodieben und Joyridern. Von richtigen Bad Boys. An jenem Tag auf dem Pacific Highway wurde jedem von uns klar, das die Highway Patrol sich nur deshalb so häufig mit unseren mattschwarzen Toranas und ausgebleichten Falcons beschäftigt hatte, weil den Beamten langweilig gewesen war. Nicht weil wir eine ernsthafte Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung gewesen waren. Nun aber tobte entlang der Ostküste ein echter Auto-Krieg, zwischen Polizisten und echten Gangstern, WRX gegen WRX, und alles mattschwarz der Welt, alle unsere lauten Auspufftöpfe, breite Reifen und acht Zylinder waren bloßgestellt als das, was sie wirklich waren: Imagegehebe.

Zwei der vier Falcon-Insassen sollten Australien etwa ein weiteres Jahr später unter anderen Umständen mit dem sprichwörtlichen „erstbesten verfügbaren Flug“ verlassen. Bei allen bin ich mir zudem sicher, daß sie bis heute nie-

mals ein japanisches Auto besessen haben, oder jemals besitzen werden. Wenn ich aber heute in Deutschland auf der Straße unterwegs bin, in einem meiner heckangetriebenen Achtzylinder aus Detroit, auf Treffen, bei Cruises, oder einfach so, dann ist wieder vieles wie damals. Meistens befinde ich mich in der Gesellschaft junger (und heute auch nicht mehr ganz so junger) Menschen von verschiedenen Kontinenten, die sich alle in einer Sache absolut einig sind: Acht Zylinder hat ein Auto, und diese sind V-förmig angeordnet, mit den angetriebenen Rädern hinten. Hin und wieder begegnen wir Vertretern der „anderen“ Importszene, und dann nimmt das Gespräch unter den V8-Fans häufig bekannte Formen an: Lächerlich, so ein Japaner. Zu klein, zu häßlich, und sowieso kein Hubraum. Dafür Spoiler und bunte Bremssättel. Eben was für Poser. Nicht so wie unsere richtigen Autos.

An dieser Stelle klinge ich mich meist aus dem Gespräch aus und denke zurück an den Tag auf dem Pacific Highway, an dem mir ein für allemal klar wurde, daß Image nicht zählt und „Selbstwahrnehmung“ und „Realität“ oftmals alles andere sind als deckungsgleich. Dann schaue ich mich um, und sehe wieder junge Männer in Chargern, Challengern und Mustang Fastbacks, Autos mit „Tough Guy“-Image, die Wörter wie „Reiskocher“, „Fön“ und „Schlitzaugenkarren“ verwenden, und ich entschuldige mich im Stillen

bei jedem vorbeifahrenden WRX für die Ignoranz meiner Gesinnungsgenossen. Sie können nichts dafür. Sie fahren Autos, deren Image in erster Linie aus Kinofilmen stammt, und wissen nichts davon, daß der kleine Japaner sich seinen wohlverdienten Ruf auf offener Straße erkämpft hat.

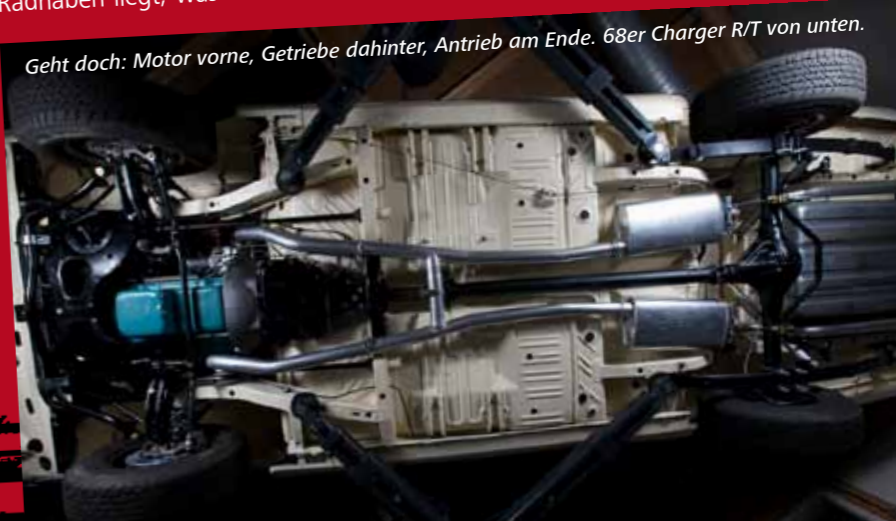
Natürlich sieht der WRX aus, wie sein Name klingt, wie ein neumodisches, komplexes Spielzeug, natürlich ist er in seinem Platzangebot im Innenraum geradezu Menschenverachtend, und sicher muß man schon ganz besonders gestrickt sein, um sich im Klang eines Vierzylinder-Boxers verlieren zu können, und nein, ich mag nicht, wie sich Allrad-Autos anfühlen. Ich hege nicht den Wunsch, einen aufgeladenen Japaner zu fahren, und schon gar nicht in seiner rechtsgelenkten Originalkonfiguration, und es ist mir völlig Gleichgültig, ob der Wagen über einen symmetrischen Allradantrieb verfügt, und ob sein Schwerpunkt auf Höhe der Radnaben liegt, was ihn zu einem der

agilsten Serienautomobile der Geschichte macht. Nichts davon macht für mich ein echtes Auto aus.

Aber irgendwann einmal, wenn ich damit fertig bin, all' die amerikanischen Autos zu besitzen, die ich noch unbedingt haben muß, dann werde ich mich auf die Suche nach einem gut erhaltenen WRX aus dem Jahr 1997 machen. Den werde ich dann irgendwo hinten in meine Sammlung parken, und wenn niemand zusieht, in einsamen dunklen Nächten vielleicht, werde ich den Vierzylinder zum Leben erwecken, und dann werde ich die Runde durch meine Achtzylinder drehen, und ihnen zuflüstern:

„Das ist ein Japaner. Ihr müßt ihn nicht gut finden, ihr müßt ihn nicht mögen, aber ihr werdet ihn respektieren.“

Denn Japaner hin oder her, Respekt hat sich der WRX verdient. 201 von 206. Japaner können sehr wohl Autos mit Seele bauen. Und mit Herz.



Geht doch: Motor vorne, Getriebe dahinter, Antrieb am Ende. 68er Charger R/T von unten.