

Exklusiv: Jäger der verlorenen Schätze

Von Hans-Robert Richarz

US-Fernsehzuschauern ist der Name Richard Rawlings ein Begriff, in Deutschland soll er erst noch einer werden. Dass Rawlings gerne am berühmtesten Cannonball Run, einem illegalen Autorennen von New York nach Los Angeles quer durch die USA teilnimmt - sein Rekord für die 3521 Kilometer lange Strecke mit einem Schnitt von 141 km/h steht bei 31 Stunden und 59 Minuten - wissen hierzulande nur eine Handvoll Experten. Andere kennen ihn vom Bildschirm.

Zusammen mit seinem Partner, dem Automechaniker Aaron Kaufmann moderiert Rawlings seit 2012 im amerikanischen Discovery Channel die Motor-TV-Show "Fast N' Loud", die auch in Deutschland Montagsabends von DMAX auf niedrigem Niveau mit hohem Krawallfaktor und miserabler Synchronisation zu sehen ist.

Das Grundmuster ist stets das gleiche: Rawlings und Kaufman suchen in Hinterhöfen und staubigen Garagen nach betagten Oldtimern, um sie in ihrer Werkstatt zu restaurieren. Ihr Ziel: Rost soll sich in Gold verwandeln. In der "Gas Monkey Garage" in Dallas, Texas, versuchen die Jäger der verlorenen Schätze abgewrackten US-Klassikern, die vor allem das sein müssen, was der Titel der Sendung verspricht, nämlich schnell und laut, neues Leben einzuhauchen. Nach erfolgreicher Behandlung werden sie dann mit sattem Gewinn auf Auktionen versteigert.

Jetzt gelang dem Duo freilich ein Coup, der zwischen Ost- und Westküste der USA für Schlagzeilen sorgte. In einer baufälligen Scheune im US-Bundesstaat Connecticut entdeckten sie die Überreste zweier Prototypen, die sich als die beiden per Hand gedengelten Vorläufer des 1967 vorgestellten Pontiac Firebird herausstellten, jenes Sportwagens, den General Motors damals als Antwort auf den neuen Mustang von Ford auf den Markt brachte. Rawlings hatte nach eigenen Angaben "ein ziemlich seltenes Exemplar einer Corvette" an einen Kunden ausgeliefert und bei dieser Gelegenheit getan, was er dann immer tut: "Ich habe mir zur Gewohnheit gemacht, die Leute, die ich

bei einer solchen Gelegenheit treffe, zu fragen, ob sie irgendetwas zu verkaufen haben."

Hatte der Kunde zwar nicht, wusste aber, wo es etwas gab. "Ein paar Dörfer weiter", so erzählt Rawlings, "sollte es angeblich einen Burschen geben, der zwei Rostlauben loswerden wolle. Solche Geschichten entpuppen sich meistens nur als Gerücht, diesmal war aber etwas dran."

Was auf den ersten Blick nur wie zwei verbeulte Haufen Schrott mit danebenliegenden Motoren in gleichem Zustand aussah, erwies sich als Volltreffer. Eine gewissenhaft geführte Buchhaltung führte zum zweifelsfreien Beweis, dass es sich um Firebird eins und Firebird zwei handelte, von denen in den 1960er Jahren der General Motors-Vorstand seine Entscheidung abhängig gemacht hatte, damit in die Massenproduktion einzusteigen.

Damals begann in den USA die Zeit der sogenannten Muscle-Cars: relativ preisgünstige Mittelklasse-Coupés oder Cabrios mit großvolumigem V8-Motor, die auf einem in großen Stückzahlen gebauten Modell basierten, aber nicht zu verwechseln waren mit luxuriösen Oberklassewagen wie etwa Cadillacs oder Lincolns aus der damaligen Zeit und auch nicht mit Sportwagen wie beispielsweise der Chevrolet Corvette.

Eine Unterklasse der Muscle-Cars waren die etwas kleineren, aber keineswegs schwächeren Pony-Cars. Der Begriff basierte auf dem 1964 als erstem Auto dieser Art eingeführten Ford Mustang dessen Name sich von den wildlebenden Pferden Nordamerikas ableitete. In den späten 1960er und 1970er Jahren gab es sogar in Deutschland den Versuch, das Konzept der Pony Cars zu kopieren. Die typischen Vertreter dieser preisgünstigen, "Sportcoupé" genannten Fahrzeuge waren der Opel Manta als verkleinerte Kopie des Chevrolet Camaro und der Ford Capri als europäisches Pendant zum Ford Mustang.

Für General Motors wurde der Pontiac Firebird zwischen 1967 und 2002 zum Erfolgsmodell. Mit Vier- sowie Acht-Zylinder-Motoren, die zwischen 2,5 Liter und 7,5 Liter Hubraum aufwiesen und eine (getunte) Leistung von knapp 400 PS auf die Hinterachse brachten, waren Firebirds durchaus erschwinglich: Ende der 1960er Jahre kostete das Basismodell weniger als 3000 Dollar, zehn Jahre später lag der Einstiegspreis bei 4500 Dollar. Erst Ende der Produktionszeit kletterte er in den fünfstelligen Bereich.

Richard Rawlings und Aaron Kaufmann hatten allerdings für den Schrott aus der Scheune in Connecticut wesentlich mehr anzulegen: 65 000 Dollar mussten sie dem Besitzer zahlen und für die Restaurierung noch einmal 200 000 Dollar investieren. Doch es lohnte

sich. Ein Pontiac-Museum im US-Bundesstaat North Dakota legte für die beiden Autos, die dort zur Hauptattraktion werden sollen, 650 000 Dollar auf den Tisch. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Pontiac Firebird.



Richard Rawlings.



Richard Rawlings.



Pontiac Firebird.



Pontiac Firebird.



Pontiac Firebird.



Opel Manta und Manta GT (1975).



Opel Kadett City (1975).



Ford Mustang Coupé.



Ford Mustang Covertible von 1965.



Ford Mustang mit Cammer-V8-Motor und Fastback von 1965.



Ford Capri (1969).



Ford Capri RS.
