

# Ein sehr seltener Vogel

## PONTIAC FIREBIRD SPRINT

Wie verleiht man einem amerikanischen Motor einen Hauch von Exotik? Indem man die Nockenwelle nach oben verlegt!

Calvin Leutwyler

**R**evolutionär. Ein Triumph der Ingenieurskunst. In der Werbebroschüre und in den Anzeigen von Pontiac ist kein Wort zu stark, um ihn zu beschreiben. Worum geht es? Um den brandneuen Reihensechszylinder mit obenliegender Nockenwelle. Als dieser Motor auf den Markt kam, sorgte er für reichlich Aufsehen. In der damaligen amerikanischen Autolandschaft herrschten nämlich Motoren mit Stößelstangen vor, eine Vorherrschaft, die noch lange anhalten sollte.

### Auf Basis des V8

Initiator dieses mutigen Projekts war kein Geringerer als John Z. DeLorean – ja, dieser John DeLorean! 1956 zu Pontiac gekommen, 1961 zum Chefingenieur und 1965 zum Markenchef befördert, war der ideenreiche DeLorean für viele Innovationen verantwortlich, darunter auch so ausgefallene wie die flexible Antriebswelle des Tempest. Als es darum ging, einen modernen Sechszylinder zu entwickeln, um den Vierzylinder zu ersetzen, der in den kompakteren Modellen zum Einsatz kam, für die der V8 zu gross war, liess er sich von europäischen Motoren inspirieren.

Als Basis nahm er den Chevrolet-Block mit 230 Kubikzoll (3.8l) Hubraum. Für den Rest des Motors schielte er über den grossen Teich, wo Mercedes, Jaguar und Alfa Romeo bereits die Vorteile der obenliegenden Nockenwelle entdeckt hatten. Bei Pontiac ging man aber gleich noch einen Schritt weiter und ersetzte die Steuerkette mit einem Zahnriemen aus Neopren, der mit Glasfaser verstärkt wurde. Diese Lösung hatte eine Reihe von Vorteilen, darunter die Gewichtseinsparung und eine geringere Geräuschentwicklung.

Dank der Schockbehandlung von Doktor DeLorean erbrachte der Motor 25 PS mehr Leistung als das Ausgangsaggregat, 167 PS bei 4700 U/min waren es neu. Da ein Motor mit obenliegender Nockenwelle konstruktionsbedingt weniger Teile mit Massenträgheit aufweist als einer mit Stößeln und Kipphebeln, erreicht er höhere Drehzahlen. Doch damit nicht genug: Eine optionale Sprint-Version liefert dank eines Rochester-Vierfachvergasers, einer schärferen Nockenwelle, doppelter Ventilefedern, eines überarbeiteten Ansaugrohrs, eines neuen Auspuffkrümmers und einer höheren Verdichtung sogar 209 PS bei 5200 U/min und 309 Nm bei 3800 U/min, ab 1967 gar 218 PS. 1968 wurde der Hubraum dann auf 250 Kubikzoll (4.1l) erhöht, was an der Leistung des Sprints aber nichts änderte. Ein Jahr später, im letzten Baujahr des Motors, erreichte er 232 PS, was den 268 PS des Basis-5.7-Liter-V8 schon gefährlich nahe kam. Trotzdem wurden in den Jahren 1967 bis 1969 gerade einmal 13851 Sprint verkauft.

### Amerikaner mit europäischen Zügen

Der Antrieb mag zwar europäische Züge tragen, besitzt sogar ein Schaltgetriebe, optisch ist der Firebird aber ein typischer US-Wagen. Wenn man die Tür öffnet, fühlt man sich wie in Hollywood. Bei unserem Testwagen hatte der Erstbesitzer das Kästchen «Knallroter Innenraum vom Boden bis zum Himmel» angekreuzt, wie es nur Amerikaner können. Zu den wenigen Elementen in anderen Farben gehören die Mittelkonsole, die mit dem typisch billigen Holzimitat verkleidet ist, die Gurte, die unbequemer nicht sein könnten, weil der Brust-

gurt einfach am Dach befestigt ist, was die Bewegungsfreiheit komplett einschränkt – und all die ausgebleichten Teile. Nach 53 Jahren hat sich der Kunststoff um den Türgriff verfärbt, die gewebten Mittelbahnen der Vinylsitze (man muss sie gesehen haben, um es zu glauben!) sind dunkel geworden. Ein lustiges Detail bei diesem als Neufahrzeug in die in die Schweiz importierten Wagen ist der Tacho, dessen Anzeige bis 320 km/h reicht. Deshalb also die Gurte!

Nachdem wir uns von diesem bewegenden Moment erholt haben, darf, wer den Mut hat, dieses Fahrzeug auf seine sagenhafte Geschwindigkeit zu beschleunigen, hinter dem Lenkrad Platz nehmen. Die Sitzposition ist sehr angenehm, der Sitz weich wie Marshmallows. Die Beine sind gestreckt, und das Lenkrad befindet sich genau dort, wo es sein soll. Jetzt müssen wir nur noch den seltsamen linken Rückspiegel von Zanetti («Swiss made») einstellen, dessen konvexer Bereich sich nicht aussen am Spiegel, sondern innen befindet, den Zündschlüssel drehen und sehen, was dieser Sechszylinder-

der-OHC-Motor zu bieten hat. Die erste Feststellung: Im Leerlauf verhält er sich unauffällig. Kein fettes Blubbern eines Big Blocks. Im Cockpit herrscht eher das Gefühl, am Steuer eines europäischen Fahrzeugs zu sitzen. Die Lenkung ist recht straff, aber noch straffer ist das Bremspedal, für das man ein rechtes Bein braucht, das eines anabolikagedopten Radrennfahrers im gelben Trikot würdig wäre. Die Kupplung dagegen ist überraschend leichtgängig.

### Er hätte mehr verdient

Wir begeben uns auf eine kurvenreiche Bergstrecke. Die Kraft des 4.1-Liter-Motors reicht dabei aus, um die Strecke im dritten Gang zu bewältigen. Auf flacheren Abschnitten kann man im vierten Gang angenehm ruhig dahincruisen. Um jedoch schneller ans Ziel zu gelangen, geben wir etwas mehr Power und legen den zweiten Gang ein. Dazu greift man die Kugel des Hurst-Shifters, zieht sie mit etwas Nachdruck zu sich heran und drückt den rechten Fuss durch. Der Anstieg der Leistung



Aggressiv Bezeichnend ist die breite Spurweite (Wide Track). Embleme an der Unterseite der vorderen Kotflügel und auf der Motorhaube kennzeichnen die Sprint-Version. Der Drehzahlmesser wurde auf die Motorhaube verbannt.



## Technische Daten Pontiac Firebird Sprint 1968

**Motor** 6-Zylinder-Reihenmotor, obenliegende Nockenwellen (Zahnriemen), 4093 cm<sup>3</sup>, 218 PS bei 5200 U/min, 343 Nm bei 3800 U/min, Bohrung x Hub 98x66 mm, 10.5:1, Fallstromvergaser Rochester Quadrajete

**Kraftübertragung** 4-Gang-Getriebe, manuell, alle Gänge synchronisiert

**Fahrgestell** Selbsttragende Karosserie mit Hilfsrahmen, vorne Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Kurvenstabilisator; hinten Starrachse, Blattfedern, Teleskopdämpfer

**Abmessungen und Gewicht** L x B x H 4.79 x 1.85 x 1.27 m, Leergewicht ca. 1430 kg

**Fahrleistung** Höchstgeschwindigkeit 185–200 km/h

**Produktion** 1968 4662 Ex. (Coupé und Cabrio)

**Preis** 1968 Fr. 22 925.–, äquivalent heute Fr. 72 102.–, aktueller Wert ca. Fr. 35 000.–



ist linear, und der heftig knurrende Sound erfreut die Ohren, auch wenn er weit von den dramatischen Tönen eines voll hochdrehenden V8 entfernt ist. Dennoch reicht es aus, um die Hinterreifen quietschen zu lassen und mit Schwung aus der Kurve herauszukommen. Die Federung ist straff, verzeiht aber Asphaltfehler und hat wenig mit dem moderaten Gewicht des anmutigen Vogels zu kämpfen. Sobald wir eine Gerade erreichen, treten wir das Gaspedal ein letztes Mal durch, um die vom Drehzahlmesser versprochenen 5200 U/min zu erreichen. Dieser sitzt übrigens auf der Motorhaube! Der Schalthebel rastet ein und klebt am Anschlag, den man unter der Kunstlederabdeckung erahnt, der spitze Schnabel des Firebird hebt sich gen Himmel, bereit, um abzuheben. Kurz bevor wir den gelben (nicht roten!) Bereich erreichen, nehmen wir etwas Gas weg und suchen nach dem dritten Gang weit oben rechts. Das DeLorean-Konzept hat seine Stärke bei hohen Drehzahlen mit Bravour unter Beweis gestellt! Ab etwa 3500 Umdrehungen beginnt der Motor jedenfalls,

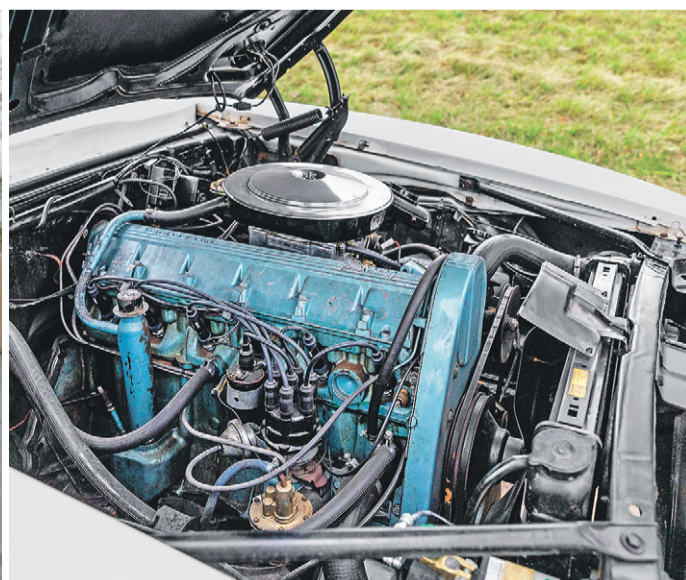
seine ganze Kraft zu entfalten. Aber auch sehr niedrige Geschwindigkeiten machen ihm nichts aus, sodass er selbst für den Einsatz in der Stadt geeignet ist. Das vollsynchronisierte Getriebe erleichtert das Fahren, obwohl die Führung des Schalthebels nicht sehr präzise ist. Beim Zurücksetzen braucht man übrigens Glück und eine gehörige Portion Gewalt, um den Gang einzulegen.

Heute weiss man, dass dieser Motor nicht den Erfolg hatte, den er verdient hätte. Denn obwohl er eine Reihe von Vorteilen bietet, konnte er damals mit dem V8 nicht mithalten, der sowohl billiger als die Sprint-Version als auch leistungstärker war. Benzin kostete nichts, und der Kunde sah daher nicht ein, warum er auf zwei Zylinder verzichten sollte. Die Orientierung an den hochentwickelten europäischen «sports machines» (mit den Worten von Pontiac), deren Leistung über die Drehzahl erzeugt wurde, war also kein hinreichendes Argument. Zumal der Motor trotz Zuverlässigkeit mehr Wartung benötigte als ein rustikaler V8. Es fehlte an Erfahrung mit der obenliegenden

Nockenwelle, und so bereitete deren Schmierung Probleme, wenn das Motoröl nicht regelmässig gewechselt wurde. Der OHC-Motor überlebte DeLoreans Weggang von Pontiac im Jahr 1969 nicht. Im Nachhinein ist gut vorstellbar, dass er während der Erdölkrise der 1970er-Jahre durchaus erfolgreich hätte sein können. Aber bis dahin hatte Pontiac das Projekt OHC längst beerdigt.

Heute werden die wenigen Fahrzeuge mit dem kleinen Motor als Raritäten wiederentdeckt, mit denen man sich von der Masse abheben kann – spätestens sobald man die Motorhaube öffnet. Eigentlich entspricht der Sprint ja durchaus dem Zeitgeist, schliesslich ist Downsizing bei den Verbrennungsmotoren der grosse Trend. Und ein von acht auf sechs Zylinder reduzierter Motor hat eben immer noch drei Töpfe mehr als die heutigen Dreizylinder-Downsizing-Motörchen. ●

Wir danken Armin Bühler von der Garage Buzz in Toffen BE für die Möglichkeit, den Pontiac Firebird Sprint zu fahren. Das Fahrzeug steht aktuell auf [www.buzz.ch](http://www.buzz.ch) zum Verkauf.



**Herzstück** Es ist eine seltene Überraschung, einen OHC-Sechszylinder unter der Haube eines Pony-Cars vorzufinden. Dieses Exemplar hatte erstaunlicherweise weder eine Klimaanlage noch das Hydra-Matic-Automatikgetriebe. Den Vinylsitzen sieht man ihr Alter langsam aber sicher an.