

Golden Girl

Dieser Olds ist jung geblieben und trägt den Spitznamen "Betty".

Wo sind die ganzen GM-B-Bodys geblieben? Ist es wirklich schon so lange her, dass man beim Gebrauchtwagenhändler an der Ecke zwischen Asconas und Taunussen (Taunii?) auch mal einen Chevy Caprice, oder seltener, einen Pontiac Bonneville, einen Buick LeSabre, beziehungsweise einen Oldsmobile Delta 88 abstauben konnte? Inzwischen sind die beliebten "Alltags-Amis" zu Klaskern gereift und in originalem Zustand äußerst selten zu finden. Frisch wie in den 80ern kommt dieser Oldsmobile Custom Cruiser mit Olds-"Rocket"-V8 unter der Haube daher, der vom Team der Firma Old Rockets auf den Namen "Betty" getauft wurde.



Schriftzüge in Schnörkelschrift und Reifen mit Weißwandstreifen zählten in den 1980ern ebenso wie Alu-Radkappen noch zum Stil eines gehobenen US-Cars.



Die Kofferraumtür lässt sich nach unten klappen oder zur Seite öffnen, so wird der Zugang zur aus dem Boden aufklappbaren dritten Sitzreihe erleichtert.

Mein Vater hat die Serie "Golden Girls" gehasst. Und der Mann hatte 'nen Punkt, schließlich wird er nicht der Einzige gewesen ein, der sich durch die vier – bisweilen arg giftigen – alten Schachteln empfindlich an die bucklige Verwandtschaft erinnert fühlte. Wesentlich verträglicher ist dagegen dieser Oldsmobile Custom Cruiser, der 1985 vom Band lief. Im selben Jahr, in dem die erste Staffel der Sitcom rund um die Rentner-Gang aus Florida auf Sendung ging.

Als Folge des Ölpreisschocks im Jahr 1973 hatte GM seine 1977er Full-Size-Modelle gründlich zusammengeschrumpft: Quer durch die Palette wurden die Wagen im Schnitt um 30 Zentimeter gestutzt und um 300 bis 400 Kilo abgespeckt. Oldsmobile betonte, dass "moderne Autos mehr leisten als jemals zuvor, um die Anforderungen unserer Zeit zu bewältigen". Dank eines neuen



Einsteigen und loscruisen: Keine Risse, keine fehlenden Kleinteile und keine runterhängenden Kabel stören den Fahrernuss.



Ansatzes im Automobildesign, neuen Entwicklungstechnologien, gewichtsparenden Materialien und ebenso neuen Produktionsprozessen sollten die 1977er Ninety-Eights und Delta 88s diesen Anspruch erfüllen.

Die zum Modelljahr 1977 geschrumpften GM-Kombis waren "nur noch" 5,60 Meter lang.



Die breite Bank und der Wählhebel am Lenkrad sorgen für viel Platz in der ersten Reihe.



Nicht auf Höchstleistung getrimmt, dafür durchzugstark und zuverlässig: der 307-ci-Oldsmobile-"Rocket"-V8.



Den GM-Designern gelang es, den Newcomern die richtigen Proportionen mitzugeben, sodass diese trotz der zusammengeschmolzenen Abmessungen stattlich und unverkennbar amerikanisch daherkamen. Die Presse feierte die neuen Modelle als "das Beste, was seit Jahrzehnten aus Detroit" gekommen sei, wenn nicht gar das Beste überhaupt. Auch die Kunden zeigten sich angetan von den verschlankten Full-Size-Modellen, die vor allem mit einem deutlich optimierten Handling lockten: Im Modelljahr 1977 stieg der Absatz von Delta 88 und Delta 88 Royale gegenüber dem Vorjahr in allen Varianten von gut 175.000 Stück auf mehr als 246.000.

Einziger Wermutstropfen: Die Modelle der einzelnen Marken unterschieden äußerlich kaum noch. Besonders den Chevrolet Caprice, den Pontiac Bonneville und den Oldsmobile 88 konnten die Kunden praktisch nur noch anhand des Kühlergrills auseinanderhalten, während der Buick LeSabre immerhin durch seine leicht abgechrägte Frontpartie ein wenig aus der Reihe fiel.

Dafür verbaute damals jede GM-Division noch eigene Motoren, auch wenn bisweilen einzelne Motorisierungen an andere Marken "ausgeliehen" wurden. Oldsmobile-Maschinen erfreuten sich großer Beliebtheit und fanden während der 1980er in Fahrzeugen beinahe aller Marken des Konzerns Verwendung. Weil Oldsmobile 1977 in seiner Werbung verschwieg, dass eine bestimmte Motoroptionen für den Delta 88 aus dem Chevrolet-Teilregal stammte, klagte ein enttäuschter Kunde und bekam Recht: Ab sofort musste GM in seinen Prospekten aufführen, welche Division die jeweilige Triebwerksoption herstellte. Den Konzern kostete diese Episode, die inzwischen die Aufmerksamkeit zahlreicher Kunden erregt und sich zu einem mittleren Skandalchen aufgebläht hatte, rund acht Millionen Dollar an Schadensersatzzahlungen.

Bei "Betty" gibt es nichts zu meckern: Unter der Haube des goldenen Custom Cruisers steckt ein echter Oldsmobile-"Rocket"-V8. Die 307-ci-Maschine ist nicht auf Höchstleistung getrimmt und liefert stressfreie 140 PS bei 3.200 Touren. Bei lässigen 2.000 Umdrehungen liegen 340 Nm an. Mit nur knapp 60.000 Meilen auf dem Zähler hat das Triebwerk wohl noch ein langes Leben vor sich.

Auch der Karosserie sieht man die 35 Jahre, die der Oldsmobile jung ist, nicht an: Alle Zierteile sind an ihrem Platz, weder Beulen noch Rost oder Kratzer stören die goldige Ausstrahlung. Lediglich die UV-empfindliche hintere Stoßfängerabdeckung ist auf der Beifahrerseite ein wenig zerbrösel, was nicht weiter verwundert, denn vor dem Import nach Europa war der Custom Cruiser im sonnigen Florida zuhause. "Wir haben den Olds zufällig in Florida entdeckt", berichtet Ina Fischer von der Firma Old Rockets. Mit Standorten in Ludwigsburg und Los Angeles ist das Unternehmen bestens aufgestellt,

um für seine Kunden Klassiker in den Staaten ausfindig zu machen und diese auf Wunsch in Deutschland zulassungsfertig mit TÜV und H-Abnahme auszuliefern.



Der gepflegte Ersthand-Kombi bestand nach dem Import die TÜV-Prüfung und die H-Abnahme ohne große Vorbereitung.



"Nachdem der ehemalige Eigentümer des Oldsmobile verstorben war, konnten wir den Station Wagon aus dem Nachlass ankaufen", schildert Ina weiter. "Weil der Wagen nur diesen einen Besitzer gehabt hatte, ließ sich belegen, dass der Tachostand von 59.918 Meilen tatsächlich stimmte." Ein weiteres Indiz dafür, dass der Meilenzähler nicht danebenliegt, ist der Zustand des Innenraums: Alle Polster einschließlich der "umgekehrten" dritten Sitzreihe im Kofferraum sind weder verschlissen noch verschossen,

Traditionelle Kombis mit V8 und Heckantrieb sind heute rar gesät, sowohl als Neuwagen als auch gebraucht – erst recht im hier gezeigten Zustand.

Armaturenbrett und Lenkrad präsentieren sich frei von Rissen. Auch das Kunstholz am Armaturenbrett zeigt seine Maserung ebenso klar wie zu Zeiten der Regentschaft von Ronald Reagan.

"Obwohl 1985 22.889 Stück vom Oldsmobile Custom Cruiser produziert worden sind und vom Chevrolet Caprice Classic Wagon sogar noch deutlich mehr, finden sich in den USA kaum noch gut erhaltene Fahrzeuge dieser Art", erklärt Ina. Daher überrascht es wenig, dass die charmante "Betty" inzwischen eine neue Garage gefunden hat. Denn dieses Golden Girl geht garantiert niemandem auf die Nerven.

Text: Frank Mundus
Fotos: Dieter Rebmann, www.dieterrebmann.de



1985er Oldsmobile Custom Cruiser

Motor: OHV-V8, 307 ci, 5.031 ccm, 140 PS bei 3.200 U/min, 340 Nm bei 2.000 U/min; Bohrung x Hub in mm: 96,5 x 86; Verdichtung 8:1, Vierfachvergaser

Kraftübertragung: Viergang-Automatikgetriebe TH 200 - 4R, Hinterradantrieb, Achsübersetzung 2,93:1

Vorderachse: Einzelradaufhängung an oberen und unteren Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Starrachse an Vierlenker-Aufhängung, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: innenbelüftete Scheibenbremsen vorn/

Trommelbremsen hinten
Räder: Stahlräder mit Original-Radkappen in 7 x 15"

Reifen: Custom "428 All Season" mit Weißwandstreifen in 225/75 R15

Sonstiges: Originalzustand, 58.918 Meilen Laufleistung zum Zeitpunkt der Fotoaufnahmen, Achtsitzer