WIR WAREN HELDEN

CAR ★ SPEZIAL

Halb Limousine, halb Lastwagen – für viele ist ein Chevrolet El Camino weder Fisch noch Fleisch. Einem ehemaligen Austauschschüler sind solche Spitzfindigkeiten egal. Denn ohne diesen Wagen wäre der Sommer im Jahr 1980 ein anderer gewesen.

WIE EIN MESSER DURCHSCHNEIDET der Highway die unendlich erscheinende Prärie im US-Bundesstaat Nord Dakota. Ehemaliges Indianerland, durch das bis vor nicht allzu langer Zeit riesige Büffelherden zogen, jetzt eingezäuntes Farmland, bibelfest und patriotisch. Kaum ein Haus, von dem nicht die Landesfahne weht, wo hölzerne Kirchtürme neben riesigen Getreidesilos die einzigen Bauwerke mit mehr als zwei Stockwerken sind und wo Männer es lange Zeit für ein Gerücht hielten, dass man in Detroit auch Autos ohne Ladefläche baut.

Dorthin hatte es mich 1980 als Austauschschüler verschlagen, nach Belcourt, einem Nest nahe der kanadischen Grenze. Bis zur nächsten nennenswerten Stadt waren es 100 Meilen.

Natürlich gab es für die vielen Pick-ups auch immer etwas zu transportieren. Ein verletztes Rind, eine Rolle Stacheldraht, ein erlegter Hirsch – was der Alltag in der nordamerikanischen Provinz zwischen Texas und Wyoming eben so mit sich bringt. Dazu zählten auch die vielen Abende im Autokino. Falsch herum vor der Leinwand parken und lässig auf der Ladefläche abhängen galt unter Teenagern als schwer angesagt. Wer das nicht bieten konnte, blieb am besten gleich daheim.

Kurz nach meiner Ankunft erstand mein Gastbruder Steve einen 1971er Chevrolet El Camino, von der Basis her eine gut ausgestattete und leistungsstarke Limousine, bei der Kofferraum und Rückbank durch eine Ladefläche ersetzt wurden. Nun waren also auch wir standesgemäß motorisiert. Besser noch: Dieses Auto wirkte zwischen all den plumpen, unbequemen Lastwagen, die kaum mehr Charme versprühten als eine heruntergewirtschaftete Blockhütte, so fein und einladend wie eine Loge in Nashvilles Gran Ole Opry. Auf einmal waren wir Helden, zumindest in diesem Sommer.

RIND, EINE ROLLE STACHELDRAHT, EIN ERLEGTER ISCH. ES GAB IMMER ETWAS ZU TRANSPORTIEREN

August 2008. Die Aussicht, abermals einem 71er El Camino zu begegnen, lockt mich zu einem Händler in die Pfalz (siehe Seite 122). Ein mutiger Mann. Denn in den USA traut sich schon lange kein Autoverkäufer mehr, dieses Fahrzeug auf den Hof zu stellen. Der El Camino ist in der automobilen Hierarchie weit nach unten durchgereicht worden und leidet in der Neuen Welt nachhaltig unter einem massiven Imageproblem. Das Wort Melonenschaukel zählt dabei noch zu den freundlicheren Bezeichnungen, seitdem Heerscharen von mexikanischen Landarbeitern auf beiden Seiten des Rio Grande vornehmlich diesen Wagen als Lastesel verwenden.

Dabei will so ein El Camino streng genommen gar kein richtiges Arbeitstier sein. Wer wie Chevrolet 1959 aus der Impala-Limousine einen Lastwagen schneidert, ohne gleichzeitig Fahrwerk und Rahmen dem neuen Aufgabenbereich anzupassen, kann nicht ausschließlich Nutzwert im Sinn haben. Sondern denkt vielmehr an Freizeit, Komfort und Fahreigenschaften. Beim Design der ersten El-Camino-Generation verzichtete man nicht einmal auf die damals modischen Heckflossen. Ein Heavy-Duty-Pick-up sieht anders aus, aber viel stylischer ließen sich ein paar Säcke Weizen auf einer Pritsche bis dahin nicht transportieren.

Sehr viel schneller auch nicht, denn auf Wunsch wuchtete ein 348er-Bigblock mit über 300 PS den Wagen von Ampel zu Ampel. Dieses Konzept hatte schon beim großen Konkurrenten Ford funktioniert, der bereits zwei Jahre zuvor den Ranchero vorgestellt hatte – einen Pick-up auf Basis eines Pkw.

Angesichts der immensen GM-Absatzzahlen war der El Camino jedoch ein Flop. Nach nur zwei Jahren Bauzeit und rund 36 000 verkauften Exemplaren stoppte Chevrolet 1961 dieses Projekt.

Der anhaltende Erfolg von Ford mit dem Ranchero hatte General Motors dann offensichtlich doch keine Ruhe gelassen. 1964 überraschte Chevrolet die Nation mit einer neuen El Camino-Generation, jetzt auf Basis der Chevelle-Baureihe. Pritschen-Fans konnten bald auf deren sämtliche Ausstattungs- und Motorvarianten zurückgreifen. Dazu gehörte ab 1968 auch ein 396er-Super-Sport-Triebwerk mit rund 375 SAE-PS.

Warum nun auf einmal die Verkaufszahlen stimmten, gehört zu den Unberechenbarkeiten im Automobilgeschäft. Die

DATEN & FAKTEN

Chevrolet El Camino (1971)

Motor: Wassergekühlter Achtzylinder-V-Motor, Hubraum 5733 cm³, Bohrung x Hub 94,9 x 88,4 mm, Leistung 176 PS bei 4000/min, maximales Drehmoment 333 Nm bei 2400/min, Verdichtung 8,4 : 1, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zentrale Nocken-welle (Kettenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt, ein Rochester-Fallstrom-Vierfachvergaser

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, automatisches Dreiganggetriebe

Karosserie/Fahrwerk: Zweitüriger, dreisitziger Personenwagen (durchgehende Sitzbank) mit Ladefläche; Stahlkarosserie auf Kastenrahmen; vorn Einzelradaufhängung, Trapez-Dreieck-Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Stabilisator, hinten Starrachse an Längs- und Schräglenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfern und Stabilisator; Kegelumlauflenkung mit Servounterstützung; vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen 225/70 R 14

Maße und Gewichte: Radstand 2845 mm, Länge x Breite x Höhe 5245 x 1915 x 1380 mm, Gewicht 1630 Kilogramm, Tankinhalt: 67 Liter (17,7 Gallonen)

Fahrleistungen und Verbrauch: Null bis 100 km/h in 11,8 s, Höchstgeschwindigkeit 165 km/h, Verbrauch 15 bis 17 Liter/100 km

Bauzeit und Stückzahl: 1959 bis 1961, dann wieder 1964 bis 1987, insgesamt 1 056 384 Exemplare

Eine eindeutige Form. Und klare Linien. Ein Chevrolet El Camino wirkt innen wie außen aufgeräumt und zeitlos elegant. So einer ist als Frachtschiff für die Prärie eigentlich viel zu schade

agen, als der El Camino
tung allmählich einer
is zur Produktionsein-
Malibu war.
n auf den abgeernteten
koppeln. Blendet man
aus, erinnert das Land
gesetzt – ein wenig an
l die Straßen dort von
l besser zu einem 1,91
nd schnörkellose Linie
r sitzen im El Camino
och in Rufweite zuein-
als in den meisten mit-
itzreihen.
kt sich die Ladefläche.
Sicherlich keine ernst-
kanischen Farmer, der

L VERRUFEN. EIN EL CAMINO
M MASSIVEN IMAGEPROBLEM

hdrescher mit umher-
man bei dieser Fläche
spielsweise ein Trans-

bis morgen. Oder über-
er Automatikschalthe-

bel am Lenkrad auf D steht, der rechte Fuß das Gaspedal sachte in Richtung Bodenblech drückt und sich der Wagen nach einem kurzen Aufbäumen lässig wie ein Nashornbulle in Bewegung setzt, vermittelt dieses Triebwerk jene Art von grandioser Souveränität, die nur einem großen V8 zu eigen ist. Und die sich auf wundersame Art und Weise auf den Fahrer überträgt, der im nächsten Augenblick das Wort Stress zumindest für die Dauer der Fahrt aus seinem Vokabular streichen möchte.

Für diesen Wohlfühlservice muss sich das gusseiserne Aggregat, welches noch aus der automobilen Steinzeit stammt, nicht einmal anstrengen. Wer 176 PS aus fünfkommasieben Liter Hubraum zaubert, ist und bleibt ein fauler Hund.

Am Steuer fällt ebenfalls kaum Arbeit an, während das Land durch die Frontscheibe im XXL-Format vorbeigleitet. Das Dreigang-Automatikgetriebe hat seine Aufgaben bereits klammheimlich erledigt, bevor überhaupt der Wunsch nach einer anderen Fahrstufe aufkommt. So gesehen ist das Herunterkurbeln der Seitenscheibe mangels elektrischem Fensterheber die größte Anstrengung, die einen an einem milden Sommertag in der lichtdurchfluteten Kabine erwartet. Gleich darauf faulenzt der linke Arm auf der oberen Türkante – man muss allenfalls den Zeiger im breiten Tachoband und ein paar Warnlampen im Auge behalten.

Eine Klimaanlage fehlt. Ein Drehzahlmesser ebenso. Dieser wird allerdings auch nicht vermisst, weil der Fahrer sofort spürt, dass dieser Motor quasi ab Standgas Berge versetzen könnte und es eigentlich auch niemand ernsthaft interessiert, ob er dieses nun bei 1500 oder 2500 Umdrehungen erledigt.

Acht Zylinder und 5,7 Liter Hubraum. Dieses Triebwerk muss niemanden mehr etwas beweisen. Ob der Fahrer wirklich Zäune reparieren kann, bleibt hingegen ein Geheimnis

Auf die Tankuhr will man dagegen gar nicht erst schauen. Ernsthafte Sorgen über den Benzinverbrauch waren 1971 in den USA ebenso undenkbar wie ein afro-amerikanischer Kandidat für das Amt des Präsidenten.

Die restlichen Anzeigen und Bedienelemente sind großzügig über dem Kunststoff-Instrumentenbrett verteilt. Eine Uhr, Zigarettenanzünder, drei Schieberegler für die Heizung, zwei Drehknöpfe für das Radio und einer fürs Licht. Moderne Autos verfügen über mindestens doppelt so viele Funktionstasten allein auf dem Lenkrad. Die Bedienungsanleitung für einen El Camino ließe sich dagegen auf einem Bierdeckel verfassen.

Spätestens nach einer halben Stunde Fahrt kennt man diesen Wagen dann auch wie einen guten Freund. Trotz seiner Größe lässt er sich dank einer leichtgängigen Servolenkung mit zwei Fingerspitzen selbst durch die engen Gassen eines Pfälzer Weinorts zirkeln. Dabei klingt er nie aufdringlich oder bedrohlich, sondern einfach nur souverän.

Wenden und einparken? Nicht viele Autos sind so übersichtlich. Mit hohem Tempo oder zu schnell gefahrenen Kurven kann er dagegen nicht umgehen. Dann wehrt er sich, fängt zu schaukeln an, untersteuert leicht.

Aber das verzeihen wir ihm. Weil er dieses würdevolle Über-

KAUFBERATUNG
CHEVROLET EL CAMINO

Ein Chevrolet El Camino gilt nach wie vor als Exot, und für dieses Modell spricht neben dem Seltenheitswert ein enormer Coolnessfaktor. Die relativ simple GM-Großserientechnik sorgt beim Fahrer kaum für Verstimmung.

★★★★★ **Alltagstauglichkeit**	★★★★★ **Unterhaltskosten**
★★★★★ **Ersatzteillage**	★★★★★ **Verfügbarkeit**
★★★★★ **Reparaturfreundlichkeit**	★★★★★ **Nachfrage**

KAROSSERIE-CHECK

Beim El Camino handelt es sich um einen zum Pick-up umgebaute Chevrolet Chevelle/Malibu-Limousine (siehe Kaufberatung Seite 18). Unterm Strich gilt dieses Fahrzeug als robust und langlebig. Dennoch greift der Rost gern die Unterkanten der Türen an. Weitere Schwachstellen: **Schweller, Radkästen** und **Kotflügelenden**. Viele Reparaturen können jedoch ohne großen Aufwand erledigt werden.

Von den wenigen El Camino, die in Deutschland angeboten werden, sind viele mehr oder weniger stark individualisiert. Unbedingt überprüfen, ob alle **Veränderungen** eingetragen sind. Ein Umbau in den Originalzustand dürfte sich finanziell nicht lohnen.

TECHNIK-CHECK

Die GM-Technik ist für einige 100 000 Kilometer gut – richtige Pflege vorausgesetzt. Wichtig: Alle 5000 Kilometer sollte das **Öl** gewechselt werden, was bei einem Inhalt von fünf Litern glücklicherweise kaum ins Geld geht. Dabei kein Synthetiköl, sondern einfachere Sorten oder Öle, die speziell für klassische Autos hergestellt wurden, verwenden. Wegen der geringen Ölmenge sind die Motoren nicht vollgasfest. Wer den Wagen regelmäßig im Alltag bewegen möchte, sollte unbedingt einen **Ölkühler** nachrüsten.

Vorsicht bei **Tuningmaßnahmen**. Entweder Finger weg. Oder überprüfen, ob die Umbauten keine Schäden angerichtet haben.

PREISE

Bei Einführung 1958 **Chevrolet El Camino** ..... **2896 US-Dollar**
Bei Produktionsende 1987 **Chevrolet El Camino** ..... **7800 US-Dollar**
Classic-Data-Preis 2008 (Zustand 2/4) ..... **15 000 / 6000 Euro**

SPEZIALISTEN

Mike & Franks, (Ersatzteile, Zubehör), **www.mnf.de**
KTS American Parts GmbH, (Ersatzteile), Nordring 10, 25474 Bönningstedt, Telefon 0 40/55 69 59 40, **www.kts.de**
El Camino Place, (US-Internetseite, viele Infos), **www.elcaminoplace.com**
Oldschoolgarage Forum, (Internetforum für US-Car-Fans) **www.osg-forum.de**

ERSATZTEILE

Dem GM-Baukastenprinzip und diversen Fremdfirmen sei Dank: An Ersatzteilen herrscht so gut wie kein Mangel, und die Preise sind erfreulich gering. Nicht so gut sieht es bei diversen Karosserieteilen sowie Ersatz für das Interieur aus. Auch Zierteile können mitunter teuer und schwer zu beschaffen sein.

SCHWACHPUNKTE

1. **Türunterkanten**
2. **Schweller**
3. **Kotflügelenden**
4. **Radkästen**
5. **Interieur**
6. **Fehlende Chromteile**
7. **Karosserieumbauten**
8. **Tuning**
9. **Überhitzter Motor**
10. **Verschlissene Lenkung**