

THREE KINGS

Der von 1988 bis 1991 auch in Deutschland angebotene Pontiac Bonneville SSE zählt inzwischen zu den großen US-Raritäten. Hier sind gleich drei für eine gemeinsame Ausfahrt versammelt. Wie geht das?

„MIT DEM SSE FAHRE ICH TÄGLICH ZUR ARBEIT UND
GENIESSE JEDES MAL DEN GIGANTISCHEN LUXUS“



Manuela Hofer



DER BESITZ EINES SELTENEN und völlig unbekanntes Automobils mag ausgeprägten Individualisten viel Freude bereiten – wären da nicht der Mangel an Fachliteratur und diese Einsamkeit. Während die Besitzer eines Porsche 911 oder Mercedes SL ganze Wände mit wohlmeinenden Büchern und Bildbänden füllen können, reicht es bei meinem Pontiac Bon-

neville SSE von 1991 lediglich zu einigen Prospekten, drei Fahrberichten und einem Markenbuch. Viel schlimmer noch: Seit 1993, als ich den Wagen erwarb, gab es kein einziges Benzingsgespräch mit anderen SSE-Besitzern. Ich lebte und fuhr mit meinem weißen Pontiac so einsam wie ein alter Wolf in den Rocky Mountains, bis mich ein nettes Ehepaar aus der Schweiz

aus der selbst gewählten Isolation befreite: Manuela und Rolf Hofer aus Biberist bei Solothurn, die beide ebenfalls je einen weißen 91er Bonneville SSE besitzen. Und diesen Sommer war es endlich so weit: Ich traf die beiden in Solothurn zu einer gemeinsamen Ausfahrt – Wahnsinn!

Während ich auf der Rheintalautobahn in Richtung Basel unterwegs bin, überlege

ich mir, wann und wo ich zum letzten Mal einem Bonneville SSE begegnet bin. Es war wohl in Brüssel oder in Wien und lag mindestens fünf Jahre zurück. Das war früher mal anders. Anfang der 90er Jahre fuhren vor allem reiche Rentner die große US-Limousine. Denen machte es nichts aus, dass der V6-Motor nur 167 PS leistete. Die orgiastisch ausgestatteten Fünfmeter-

Schiffe standen damals wie viele andere GM-Modelle bei großen Opel-Händlern zum Verkauf und wirkten durch ihre völlig chromfreie, sportive Aufmachung modern und europäisch.

Richtig schön ist ein Bonneville SSE trotzdem nicht. Die lang gezogene flache Schnauze, die niedrige Gürtellinie mit Sollbruchstelle über dem Hinterrad und das

hemmungslose Nebeneinander von runden (Front und Heck) sowie eckigen Formen (Dachaufbau mit Fenster) machen den Pontiac zu einem Mister Merkwürdig.

Zur Ehrenrettung der Designer muss man wissen, dass ihnen der Radstand sowie Dachaufbau mitsamt Türen vorgegeben wurden. Diesen teilte der 1987 eingeführte Bonneville mit den beiden

„URSPRÜNGLICH WOLLTE ICH EINEN SMART KAUFEN.
DOCH DER PONTIAC WAR DEUTLICH GÜNSTIGER“



Rolf Hofer



DATEN & FAKTEN

Pontiac Bonneville SSE (1991)

Motor: V6-Motor (90 Grad), Buick LN3, Bohrung x Hub 96,5 x 86,4 mm, Hubraum 3791 cm³, Verdichtung 8,5:1, Leistung 167 PS bei 4800/min, max. Drehmoment 285 Newtonmeter bei 2000/min, zentrale Nockenwelle (Kette), vierfach gelagerte Kurbelwelle, eine Schwingungsausgleichswelle, elektronische Bosch-Benzineinspritzung, geregelter Katalysator (Euro 1)

Kraftübertragung: Viergang-Automatikgetriebe mit Wandlerüberbrückung (Stufe IV), Frontantrieb

Karosserie und Fahrwerk: Viertürige Limousine, selbsttragende Karosserie, Einradaufhängung vorn mit Federbeinen, unteren Dreiecksquerlenkern, hinten mit Dämpferbeinen und unteren Dreiecksquerlenkern, vorn und hinten Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, ABS, Reifen 215/60-16

Maße und Gewicht: Radstand 2815 mm, Länge x Höhe x Breite 5050 x 1855 x 1385 mm, Gewicht 1625 Kilogramm, Tankinhalt 68 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Beschleunigung von null auf 100 km/h in ca. 10 Sekunden, Topspeed 190 km/h, Verbrauch 9 bis 13 Liter Super/100 km

Bauzeit und Stückzahl: Bonneville SSE von 1988 bis 1991 (Kennzeichen: erstmals Frontantrieb, kantiges Stufenheck), Bonneville 1991 insgesamt: 88 355 Stück



Der vorn quer eingebaute V6-Motor stammt von Buick. Zur Hyperluxus-Ausstattung zählen unter anderem neunfach verstellbare elektrische Sitze, Tasten für Sound und Klimaanlage im Lenkrad, Kompass sowie ein zentrales Info-Display

Die drei weißen Pontiac sorgten in der Solothurner Altstadt für Verwirrung. Man hielt sie sogar für Neuwagen

Schwestermodellen Buick Le Sabre und Oldsmobile 88, die über die gleiche Bodengruppe und Frontantriebstechnik mit quer gestelltem 3,8-Liter-V6 verfügten.

Eine rundum bespoilerte Sportversion mit Alu-Felgen im Aero-Stil hatte nur Pontiac im Programm. Dass der gemütliche, von Buick stammende Stoßstangen-V6 immerhin 1,6 Tonnen bewegen muss, machten die Pontiac-Ingenieure mit einer direkter übersetzten Lenkung, einer kürzeren Achsuntersetzung und einer alles Bisherige in den Schatten stellenden Komfortausstattung wieder wett. Besonders bei Nachtfahrten, wenn innen rund 100 Leuchtdioden glühen und sogar die Be-

dientasten im Lenkrad für Klimaanlage und Soundsystem (acht Lautsprecher mit Bass-Booster) sowie die sechs Regler des Equalizers rötlich glimmen, kommt man sich vor wie im Cockpit eines Business-Jets. Nicht weniger als vier grünlich schimmernde LCD-Monitore einschließlich eines Kompasses mit virtueller Landebahn erwecken den Eindruck, auch im Blindflug unterwegs sein zu können.

Ankunft beim Wirtshaus zu Grabachern in Selzach, dem Stammlokal des US-Car-Club Friday Night Cruisers. Und da stehen die beiden SSE bereits auf dem Parkplatz. Einer hat sogar die optional erhältlichen Alu-Felgen im Speichendesign,

die original goldfarben lackiert sind. Ansonsten gleichen sich die drei weißen Riesen wie ein Ei dem anderen.

Verschollene Verwandte, endlich vereint. Momente, die zu feuchten Augen führen. Ich verdanke diese Begegnung Rolf Hofer, der mit seiner Frau Manuela Mitglied bei den Friday Night Cruisers ist (siehe Kasten Seite 48). Ihn und seinen Ford Mustang Mach 1 lernte ich während einer Fotoproduktion für Motor Klassik kennen (Ausgabe 11/06). Damals erwähnte er, dass man als Familienauto einen Bonneville SSE fahre, einen weißen. Inzwischen sind es sogar zwei geworden – und damit stand der Plan für diese Story fest.

Den ersten SSE kaufte Ehefrau Manuela vor fünf Jahren als Ersatz für einen ungeliebten VW Passat Syncro mit Fünfzylinder-Motor, ein „Montagsauto, das im Regen nicht gefahren ist“, wie sie berichtet. Ein Ami kam zunächst nicht in Frage: „Der bleibt im Winter stecken.“

Für den großen Pontiac, der auf dem Hof einer Lackiererei stand, entschied sich die damals sechsjährige Tochter Jessica. „Jessy saß hinten rein, hat sich angegurtet und fühlte sich in dem großen Auto sofort wohl“, erzählt Manuela. Dank seines Frontantriebs war der bequeme SSE auch wintertauglich – für 5000 Franken gehörte er den Hofers.



„MEIN SSE IST SEIT 16 JAHREN IN DER FAMILIE.
JETZT FÄHRT AUCH MEIN SOHN DAMIT“



Franz-Peter Hudek



Vom Restaurant zu Grabachern starten die Friday Night Cruisers ihre Ausfahrten mit US-Cars

DER CLUB

Rolf und Manuela Hofer sind schon seit Jahren Mitglied des Schweizer US-Car-Clubs Friday Night Cruisers (FNC), dessen Mitglieder rund um Solothurn wohnen. Der Club wurde bereits 1986 gegründet. Derzeit sind dort gut 50 klassische US-Cars gemeldet – vornehmlich Autos aus den 60er und 70er Jahren und alle in einem exzellenten Zustand. Man trifft sich von Anfang Mai bis Ende Oktober jeden Freitagabend im Club-Restaurant zur gemeinsamen Ausfahrt. Gäste mit US-Car sind willkommen. Der FNC veranstaltet am 2. Mai 2010 zum 28. Mal das größte US-Car-Treffen in der Schweiz. Zum American Live in Oensingen kamen in den letzten Jahren 2000 US-Autos und bis zu 30 000 Besucher. www.fnc.ch

Vor zwei Jahren wechselte Rolf die Arbeitsstelle – ein zweites Auto musste her. „Ich habe mich zuerst für einen Smart interessiert“, gesteht der Medizinaltechniker, hat sich dann aus Kostengründen doch für einen SSE entschieden. Im Internet fand er ein in Basel abgestelltes Exemplar mit Ölverlust am Getriebe. Die Reparatur würde den Zeitwert übersteigen, der Wagen war deshalb stillgelegt und ohne TÜV-Prüfzeichen. Er kostete 2000 Franken. Rolf holte den SSE zu sich nach Hause, zog die Schrauben am Getriebegehäuse nach und brachte ihn problemlos durch den TÜV, der in der Schweiz MFK (Motorfahrzeugkontrolle) heißt.

Sein Pontiac hat jetzt gut 160 000 Kilometer auf dem Zähler, der von Manuela sogar 210 000. Beide liefen bis auf Kleinigkeiten problemlos und kennen trotz regelmäßigem Winterbetrieb noch keine gravierenden Rostprobleme.

Wir fahren. Und wir erzählen. Endlos. Endlich – nach 16 Jahren. Dass der SSE trotz Sportfahrwerk eigentlich sehr komfortabel federn würde und für einen Ami eine sehr direkte Lenkung hätte. Dass Manuelas Variante mit braunen Ledersitzen und Teppichen sehr gut zu ihr passen wür-

de. Dass man auf das Schiebedach, wie ich eines habe, besser verzichten sollte, weil es ab 130 km/h ziemlich rauscht. Dass es kein Problem sei, mit dem Verbrauch unter zehn Liter zu kommen. Dass noch immer alle Komfort-Features einschließlich der dreifachen Lordosenstützen in den Vordersitzen klaglos funktionierten. Und dass es die elektrische Luftpumpe im Motorraum für den Niveau-Ausgleich der Hinterachse nicht einmal bei Cadillac gegeben hätte – auch nicht den Luftanschluss im Kofferraum, zum Aufpumpen der Reifen oder eines Schwimmtiers.

Unterwegs fallen wir auf wie drei nackte Weiße in einem Township. Passanten in der nächtlichen Innenstadt von Solothurn fragen uns, was wir hier eigentlich treiben: „Machen Sie Werbung für ein neues Auto?“ Weiß, das weiß man nämlich, ist die derzeit vorherrschende Farbe für schicke Neuwagen. Und ich denke mir: Eigentlich ist es ganz gut, wenn man ein seltenes, völlig unbekanntes Auto fährt. Es altert nicht, wird nie unmodern – genau wie sein Fahrer.

TEXT: Franz-Peter Hudek
FOTOS: Rossen Gargolov