

Wie alles begann

Mittlerweile ist etwas Zeit ins Land gegangen, und während ich so neben her einige "Besorgungen" und Vorbereitungen gemacht habe, ergreife ich nun die Gelegenheit zu einem ersten Rückblick auf die letzten zwei Monate.

Nachdem ich bereits vor einigen Jahren einmal mit dem Bau eines K.I.T.T. Replica-Cars geliebäugelt, dies jedoch aus diversen Gründen nicht ernsthaft in Angriff genommen hatte, habe ich mich nach einigem hin und her schliesslich dazu entschieden mir meinem Jungentraum doch noch zu erfüllen.

Noch von damals her hatte ich die ganze Linksammlung mit Herstellern bestimmter Replikateile archiviert, so dass es meiner Meinung nach nicht sonderlich schwierig sein sollte, die Anbauteile zu erhalten.

Zuerst jedoch begann die Suche nach einem passenden "Spender"-Auto. Zwar finden sich auf einschlägigen Portalseiten immer wieder Pontiac Firebirds, jedoch muss ein geeignetes Fahrzeug diverse Eigenschaften erfüllen, damit es als Ausgangslage für einen Replika-Car überhaupt in Frage kommt.

Grundsätzlich gilt dabei: Je näher am Original desto besser, weil dadurch umständliche Umbauten oder Anpassungen entfallen.

Ein optimales Spenderfahrzeug müsste daher die folgenden Eigenschaften erfüllen:

Jahrgang 1982 - 1992

Der 3rd Generation Firebird wurde nur von 1982 - 1992 hergestellt. Neuere Modelle unterschieden sich teils mehr teils weniger von Vorjahresmodellen. An sich jedoch: Je älter desto besser in Bezug auf die Restaurationsmöglichkeiten (weniger Anpassungen erforderlich) vs. je neues desto besser in Bezug auf den allgemeinen, altersbedingten Fahrzeugzustand.

Targa-Dächer

K.I.T.T. hatte Glasdächer zum herausnehmen. Das Fehlen der Targa-Dächer wäre ein absolutes "No Go" da diese bei einer Hardtop nicht sinnvoll und unter Einhaltung der Sicherheitsvorschriften nachzurüsten sind.

Keine Seitenverspoilerung

Neuere Modelle hatten teilweise Verspoilerungen an den Kotflügeln hinten und am Unterboden. Diese ist äusserst mühsam zu entfernen, daher lieber gleich ohne, denn K.I.T.T. hatte dies ebenfalls nicht.

D80 Spoiler bzw. kein "Aerowing" Spoiler

Neuere Modelle hatten einen "Aerowing" Spoiler, der um die Heckklappe herum aufgeschweisst war. Dieser könnte zwar entfernt und die Löcher zugespachtelt werden, aber wenn dann schon lieber ein Fahrzeug mit D80 Spoiler wie beim Original

Rückspiegel aussen

Einige Modelle hatten teilweise "kantig-quadratische" Standard-Rückspiegel, die von K.I.T.T. waren eher gerundet und aerodynamisch in der Form. Kann problemlos ersetzt werden, aber auch hier wenn schon vorhanden spart das ein wenig Aufwand.

Motorhaube mit Cowl Induction Aufsatz

K.I.T.T. selbst war ein Pontiac Firebird Transam und hatte zur besseren Kühlung eine Motorhaube mit eingebauter Ansaugturbine zur Kühlung.

Rücklichter

Die Rücklichter waren beim Original mit einem Blackout versehen, was in der Schweiz jedoch nicht erlaubt war. In diesem Fall gibt es ohnehin nichts zu wollen. Die Rücklichter könnten jedoch ohne weiteres durch lasierte Abdeckungen gepimpt werden.

Scheinwerfer vorn

Zwar verfügen alle 3rd Generation-Modelle über Klappscheinwerfer vorn, jedoch müssen je nach Jahrgang unterschiedliche Anpassungen vorgenommen werden. Neuere Jahrgänge haben teilweise den "PONTIAC" Schriftzug in die Klappdeckel eingraviert, und speziell die 92er Modelle sind in Bezug auf die Montage der Frontnase was ich gehört habe etwas problematisch, weil die Klappscheinwerfer bei diesen zu wenig Spielraum haben und teilweise durch solche von älteren Jahrgängen ersetzt werden mussten.
Stosstange hinten

Die hintere Stosstange sieht im Vergleich zu neueren Modellen anders aus, sie ist glatt und verfügt nicht über eine Stossschutzleiste. Das kann man allerdings entsprechend umbauen.

Kotflügel vorne mit Luftauslässen

Beim Firebird Transam hatten die Kotflügel vorne Luftauslässe mit eingesetzten Filtern. Zusammen mit der Cowl Induction Haube ein Merkmal das ausschliesslich für die Transam- und Formula-Modelle galt. Glücklicherweise kann man dies jedoch selbst nachrüsten.

Motorisierung, Schaltung

Das Originalfahrzeug war ein Transam mit 5.7l Motor, 225PS und Automatikgetriebe.

Farbe: Hochglanz Schwarz

Wäre schon gewesen, wenn ...

So kam es wie es kommen musste: Ein passendes Fahrzeug zu finden war beinahe unmöglich.

Ein Fahrzeug war bereits tiefschwarz lackiert und hätte eigentlich einen fast perfekten K.I.T.T. abgegeben, jedoch wies es keine Targa-Dächer auf (No Go!), ausserdem den falschen Spoiler und die falschen Rückspiegel, ebenso war die Cowl Induction Haube und die Luftauslässe an den Kotflügeln nicht vorhanden. Ausserdem gilt das Model 1992 in Bezug auf die Frontrestauration zusammen mit den Scheinwerfern als schwieriger Kandidat.

Ein anderes Fahrzeug mit Jahrgang 1989 war in Rot zu haben, wies die Cowl Induction Motorhaube samt den Luftauslässen in den Kotflügeln auf (es war also ein "richtiger" Transam), ebenso die richtigen Rückspiegel, jedoch wiederum den falschen Spoiler (hätte man ersetzen können) und - was noch schlimmer ist - keine Targa-Dächer.

Und so zog sich das ganze weiter und weiter, bis ich schliesslich im Bernbiet fündig wurde.

Hier gab es einen roten Firebird Jg. 1988 zu kaufen, der über Targa-Dächer verfügte, die richtigen Rückspiegel und den richtigen Spoiler und gemeinhin als Replika-freundlich gilt. Es handelte sich um einen 5.0l V8 Firebird mit 174 PS, zwar nicht gerade berauschend, aber wenigstens nicht derart untermotorisiert wie die 2.8l und 3.1l Firebirds, die ich bisweilen angetroffen habe. Das Fahrzeug verfügte weder über die Cowl Induction-Haube noch über die Luftauslässe, was bei diesem Motor allerdings nicht unbedingt erforderlich ist -- jedoch ohne weiteres nachgerüstet werden kann.

Insgesamt war das Fahrzeug in einem halbwegs brauchbaren Zustand. Die Innenausstattung ist recht mitgenommen, aber das wird ja ohnehin alles ersetzt. Ausser gab es einige kleinere Rostblasen hier und da, zwei kleinere Beulen, ein paar Kratzer in den Stosstangen, die Radläufe und der Unterboden waren aber immerhin rostfrei und auch sonst war das Fahrzeug einigermaßen brauchbar.

Leider hatte ich an diesem Tag nur mein iPhone dabei, aber damit liessen sich auch ein paar Photos schiessen:





Nach dem Kauf des Fahrzeugs Mitte Juni konnte ich es schliesslich in der ersten Juli-Woche mit nach Hause nehmen, direkt ab MFK vorgeführt.

In der Wartezeit dazwischen habe ich mich derweil mit diversen Dingen beschäftigt, unter anderem der Regelung der versicherungstechnischen Fragen, der Beantragung einer Wechselschildzulassung, sowie Beschaffung der benötigten Teile für den Umbau und der Suche nach einem Garagisten, der die Carosserieumbauten und die Lackierung vornehmen würde -- denn das fällt definitiv nicht in mein Wirkensfeld, aber dazu später mehr.