



# WELCOME TO HARLEYWOOD

GMs automobiler Wanderzirkus namens Motorama brannte zwischen 1949 und 1961 ein Feuerwerk von Dream Cars ab, erzeugte dadurch Hunger auf immer neue Designs und technische Features. Schwingt Euch im Geiste auf eine Rakete und fliegt mit uns auf den folgenden Seiten noch einmal mit, hinein in eine Zukunft, die so nie kam... TEXT **Knut Simon** – FOTOS **GM Media Archiv**

**D**er Turbinenwagen Firebird II gleitet auf dem Highway dahin. Die Passagiere sitzen unter der gewölbten Glaskuppel des zigarrenförmigen Wagens und genießen den freien Blick auf die Landschaft und in den wolkenlosen Himmel. Inmitten zwangloser Plauderei werden Zigarren geraucht, gekühlte Getränke und Eis-creme gereicht. Beides kommt aus Spenden im multifunktionalen Cockpit, ser-

viert wird auf ausklappbaren Tablett. Wo sonst Tachometer und Drehzahlmesser sitzen, informieren Monitore über Reichweite und Druck der Gasturbine. Der per Kommunikationssystem zugeschaltete Mann im zentralen Verkehrstower informiert die Reisenden über die beste Route und schickt die Informationen auf den Navigationsbildschirm des Firebird II. Wir schreiben das Jahr 1956. Und so wie eben beschrieben stellen sie sich bei GM damals die Zukunft vor.

**SZENENWECHSEL.** Der Grand Ballroom des *Waldorf Astoria* in New York war ein brodelnder Kessel. Draußen herrschte Chaos. Der Verkehr kam aufgrund der Menschenmassen zum Erliegen. Sie standen zu Tausenden an. Standen still für den Fortschritt wie die Millennials vor dem Apple Store am Erscheinungstag des neuen iPads.

Damals war es die Möglichkeit, die Zukunft aus der Perspektive des Automobilgiganten General Motors bestaunen zu

*A Thrilling Trip to Tomorrow*

Direct from Outer Space: 1954 beamen sich die Dream Cars der GM-Mototrama scheinbar aus dem All direkt in den Grand Ballroom des New Yorker Waldorf Astoria

können, die solche Szenen auslöste. Das Mastermind von GM war ein groß gewachsener Mann namens Harley Earl. Sein Beruf: Designer, Marktforscher, Provokateur. Sein offizieller Titel: *GM Vice President of Design*.

Aus heutiger Sicht war dieser Harley Earl viel mehr als ein Autodesigner. Earl gilt als der Begründer des industriellen Autodesigns, als Motor des Konsums. Mit alljährlichen Facelifts setzte er Konkurrenten derartig unter Druck, dass sie sich beim Versuch, Schritt zu halten, ver hoben. Viele kleine, unabhängige Autohersteller waren durch die schnellen Modellwechsel gezwungen, zu fusionieren, um nicht vom Markt gefegt zu werden, weil ihre teuer entwickelten Autos schnurstracks alt aussahen. Earl etablierte ein Tempo, das in der Autoindustrie bis heute gefahren wird.

Am Eröffnungstag der Mototrama in New York stand Harley J. Earl oft hinter einem schweren Vorhang der Showbühne und beobachtete, wie das Publikum den Saal flutete. Zwar waren die Autos die Stars, doch es war seine Show. Hier,

im Innern des exquisiten Traditionshotels, drehten nicht nur Showtänzer ihre Runden auf dem Parkett, hier drehtelerte die automobilen Zukunft in Form von futuristischen Prototypen. Der größte Autohersteller der Welt leistete sich damals eine eigene mobile Autoshow, welche die neuesten Modelle in die wichtigsten Städte der USA brachte. Der Publikumsmagnet schlechthin waren dabei die sogenannten Dream Cars.

Prototypen im Raketen-Design, die Lust machen sollten auf eine strahlende Zukunft. Es waren Träume. Zukunftsvisionen. Scheinbare Flugobjekte. Da gab es den Buick Centurion, der anstelle seines Innenspiegels eine erschütterungsgeschützte Kamera besaß, deren Bilder auf einen Monitor im Cockpit übertragen wurden. Gleich daneben drehte sich der luxuriöse, flache Chevrolet Corvette Impala – mit Farbanzeigen für Sicherheitsgurte und Geschwindigkeit. Wiederum radikaler gestylt präsentierte sich der Oldsmobile Golden Rocket mit seiner projektilartigen Nase und geteilter Windschutzscheibe. Wäh-

rend der Golden Rocket aussah wie aus dem All herbeigeflogen, wirkte der silbernen schimmernde Roadster Pontiac Club de Mer (siehe S. 114) mit seiner Heckflosse und dem fischmäuligen Luft-einlass, als hätten sie ihn aus den Tiefen des Ozeans geangelt. Und wir schreiben noch immer das Jahr 1956. *It's Showtime!*

**DIE MOTORAMA** tourte zwischen 1949 und 1961 acht Mal durch die Vereinigten Staaten. Mit dabei: Die aus der GM-Styling-Division abgefeuerten Traumraketen auf Rädern. Earl (1893 – 1969) stammte nicht nur aus Hollywood, wo er in den zwanziger Jahren im Karosseriebetrieb seines Vaters Sonderkarosserien für die Autos der Showbiz-Größen zeichnete, in Ton modellierte und letztlich baute – er verwandelte schließlich selbst die Automobil- in eine Unterhaltungsindustrie. Flossen, Chrom, Turbinen, Glaskuppeln, Titan- und Fiberglass-Karosserien, Gimmicks und Features gingen auf sein Mastermind zurück. Die Dream Cars waren das

eigentliche Herzstück jeder Motorama. „Harley mit seinen unglaublichen Ideen und Connections und mit seinem 650 Personen starken Team war der Quarterback atemberaubender Ideen“, sagt sein Enkel Richard Earl im Interview mit AMERICAN CLASSICS. „Er wusste, was Millionen Autokäufer wollten – lange, bevor diese selbst es wussten.“

Man darf es also getrost schreiben: Welcome to Hollywood.

**WAS UNS HEUTE NOCH** staunen lässt, wirkte damals, vor 65 Jahren, erst recht unglaublich. Auf Amerikas Straßen krochen chrombewehrte Straßenkreuzer mit formalen Anleihen aus dem Flugzeugbau und aus der Raumfahrt umher. Letztere gab es damals nur im Perry-Rhodan-Roman. Dass es sich dabei um Autos mit simplen Fahrwerken und Motoren handelte und nicht um Raumschiffe mit Düsen- oder Atomtrieb – who cares? *Form follows Emotion.* Viel wichtiger war es, zumindest aus Sicht von General Motors, dass der gut verdienende Amerikaner auch im nächsten Jahr wieder einen Chevy kauft. Weil das Fernsehen noch nicht so verbreitet war

und der größte Konzern der Welt es sich leisten konnte, karrte GM seine neuesten Modelle in Form einer gigantischen Roadshow direkt zu den Menschen, und verlangte keinen Eintritt für den Blick in die Autowelt von Morgen.

**EIN WANDERZIRKUS MIT AUTOS,** nichts anderes war die Motorama. Nicht zuletzt strategisch erdacht und zu Marktforschungszwecken genutzt, getrieben von der steten Lust an Veränderungen und Innovation. Mit den spektakulären Dream Cars testete Harley Earl den Geschmack und die Akzeptanz neuer Formen, Farben, Materialien, Konzepte. Die Traumautos, die er bauen ließ, hießen Cyclone, Maharani und Stratospheric Windshield, Forward Thinking, Fiberglass Body oder Corvette, La Espada, L'Universelle, Strato-Streak und Firebird, Turbine Research, LeSabre und Eldorado Brougham Town Car .



Das Dream Car Corvette wurde Wirklichkeit, wenn auch „nur“ als Roadster. Hardtop, Corvette Corvair und Nomad (v. u.) geben immerhin Anregungen für zukünftige Serienmodelle von GM



Tall guy with bold dreams: Harley Earl lässt dem Design scheinbar grenzenlose Freiheit. Trotzdem ist jede irre Idee klar kalkuliert. Hier posiert der GM-Design-Zar neben dem Firebird II



GM-Vize-Präsident Harlow Curtice (l.) und Harley Earl präsentieren stolz das Messe-Modell der Motorama. Es steht dem Original an Aufwendigkeit in nichts nach (Bild rechts)



*Exploration in Elegance.* Dass er diese Disziplin beherrscht, hatte Earl bereits eindrucksvoll mit den Designstudien Buick Y-Job (1938) und GM LeSabre (1951, siehe S. 114) bewiesen. Beide Fahrzeuge waren pure „Harley-Cars“, die formal seinem Credo „lower, longer, wider“ folgten. Der Y-Job verzichtete zudem auf die obligatorischen Trittbretter und besaß Klappscheinwerfer. Unterm Blech steckten ein Aluminium-V8 sowie ein Transaxle-Getriebe und ein Prototyp der Dynaflo-Automatik. Außerdem hatte der Wagen elektrische Fensterheber und ein elektrisches Dach. Der Verdeckmechanismus des LeSabre wurde sogar bereits über einen Regensensor gesteuert! Beide Einzelstücke nutzte Harley Earl zeitweise im Alltag – heute absolut unvorstellbar.

Dass die auf der Motorama gezeigten Studien dagegen oft nur rollbare Mock-ups aus GFK und ohne Motor und Ge-

triebe waren, tat ihrer Popularität und dem Staunen keinen Abbruch. Im Gegenteil: Das Image der Dream Cars, welche direkt aus Comicheften und deren Fantasiewelten entsprungen zu sein schienen, befeuerte die Begeisterung des Publikums. Und der Plan ging auf, wenn in dessen Köpfen ein 56er Buick Roadmaster und ein 56er Chevrolet 150 Four-Door Sedan mit Sechszylinder nur etwas von der Strahlkraft der Dream Cars abbekamen. Wir sprechen hier von nichts Geringerem als von der Geburt des Concept Cars. Bis heute sind sie die Showmagneten jedes nationalen oder internationalen Autosalons. Träger zukunftsweisender Technologien, die auf echte und vermeintliche menschliche Bedürfnisse abzielen.

**DIE LANDESWEITE SHOW** und die Dream Cars waren dabei viel mehr als ein Marketing-Gag. Dafür wären jähr-

Expect to be surprised—  
**REALLY SURPRISED—**  
when you see the  
**NEW CHEVROLETS**  
at the Waldorf ...

**CHEVROLET**

Let your hopes run high and your imagination run wild. You'll still be both surprised and delighted by what you see in the Chevrolet exhibit at the GM Mototrara of 1953, January 17 to 23, The Waldorf-Astoria (49th Street entrance) 10:00 AM to 11:00 PM. Open Sunday at Noon.  
YOUR CHEVROLET DEALER

**Die zeitgenössischen Plakate machen neugierig, versprechen Motorama-Besuchern bisher noch nicht Gesehenes.**



Wie aus einer Bonboniere gepurzelte Zuckerhähpchen wirken die GM-Serienautos und Dream Cars der Motorama. Und in der Tat machen sie unbändigen Appetit auf Chromschnecken, Fabric-Marshmallows und Fensterweingummis...

## Sind das hier wirklich Autos? Es sind Träume. Zukunftsvisionen. Scheinbare Flugobjekte. Made by Dreams

liche Kosten von seinerzeit fünf Millionen US-Dollar wohl selbst einem Riesen wie GM zu hoch gewesen. Nein: Nie zuvor und niemals danach leistete sich ein einzelner Autokonzern für seine Marken einen Gigantismus wie die Motorama. Shows der Superlative, inszeniert in Ballsälen und Kongresszentren, landesweit.

**AUF SCHEINBAR IM RAUM** schwebenden Plattformen, die formal an fliegende Untertassen erinnerten, musizierte das Orchester. Tanz- und Showeinlagen wurden geboten, während die Dekoration vom beginnenden Space-Age inspiriert war. Und mittendrin: die brandneuen Chevrolets, Pontiacs, Oldsmobiles, Buicks und Cadillacs des kommenden Modelljahres. Vor allem aber: die erwähnten Dream Cars. Heute nennen wir sie Konzeptfahrzeuge. Eine Bezeichnung, die sich technisch und kalt anhört. Dabei sollte das Publikum doch träumen. Das Staunen hatten sie Mitte der fünfziger Jahre ja noch nicht verlernt.

Der gewaltige Unterschied zwischen „herkömmlichen“ Automessen und der Motorama war, dass Erstgenannte von dutzenden Herstellern aus aller Welt besichtigt werden – und nicht von nur einem einzigen Konzern. Das muss man sich für einen Moment auf der Zunge zergehen lassen: Die Motorama stand von 1949 bis 1961 (die Heydays lagen dabei deutlich zwischen 1953 und 1956) für die Leistungsschau eines einzigen Konzerns. Der Optimismus schien damals so grenzenlos wie das All, in das hinein man einst mit seinem neuen Buick fliegen würde. Und aus dem heraus die gezeigten Dream Cars geradezu zu kommen schienen.

Für diese Produkt- und Concept Car-Show schickte GM eine mehrere Kilometer lange Karawane von Sattelschleppern durchs Land, beladen mit dem Spektakulärsten, was der Messebau zu bieten hatte und wogegen der Pariser Automobilsalon aussah wie der Hof ei-

nes übergroßen Gebrauchtwagenhölkers. Weil man sich dieses Erbes bei GM Heritage durchaus bewusst ist, sind eine Vielzahl beeindruckender Fotos und sogar Filmmaterial erhalten. Hieraus die gezeigte Auswahl zu treffen, war ein Höllenjob, glauben Sie's mir.

**„ES WAREN DIESE AUTOS** und diese Ideen, die GMs damaligen Marktanteil von über 50 Prozent zementierten“, sagt Enkel Richard Earl. „Niemand der anderen Hersteller, noch nicht einmal die anderen Großen wie Chrysler oder Ford, konnten es wagen, ihre Kerze in den Sturm zu halten, den GM unter Harley Earl in den Fünfzigern entfachte.“ Es heißt, es habe eine Zeit vor dem Autombildesign gegeben und eine ab dem Wirken von Harley J. Earl. Er rekrutierte Design-Talente, war der Erste, der die Bedeutung femininer Akzente im Autombildesign erkannte und förderte (siehe „Babes in Boyzone“, AMERICAN CLASSICS 04/2020) und drückte der *Parade of Progress* mit den Futurlinern seinen unverkennbaren Stempel auf.

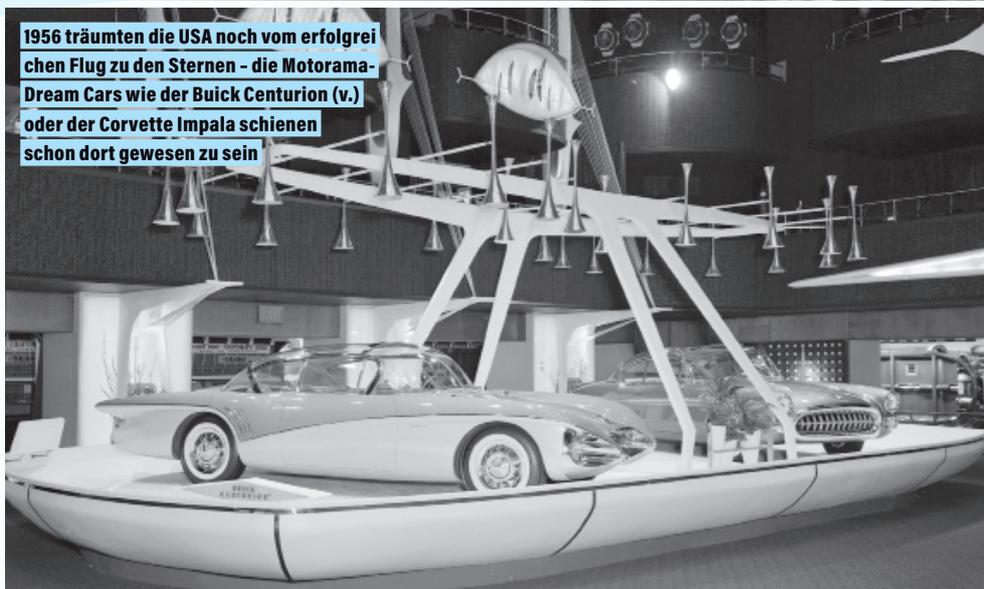
Die USA waren das erste Land, in dem das Automobil auch für Normalverdiener erschwinglich, und das von den Autobauern im Zeitraffertempo erschlossen wurde, bis in die entferntesten Landstri-

che. Um nach der automobilen Grundversorgung weiter Autos verkaufen zu können, mussten die Hersteller Begehrlichkeiten wecken, für Dinge, die die Kundschaft eigentlich nicht brauchte – aber haben wollte. Autos mussten sexy werden. Und zwar derart sexy, dass wir noch heute fasziniert auf die Motorama-Dream-Cars schauen, die mit ihren Innovationen Einfluss auf die Serie hatten, wie der Firebird mit seinem *Keyless-Entry-System*. Oder selbst zu Erfolgsmodellen wurden, wie die Corvette. Deren Prototyp wurde erstmals wo präsentiert? Richtig, auf der Motorama 1953!

Auch in diesem Fall hatte Earl den richtigen Riecher: GM musste handeln! Waren doch die amerikanischen GIs durch ihren Einsatz in Europa in Kontakt mit sportlichen Roadstern à la MG TC gekommen. Von diesen sportlichen Lustobjekten landeten in der Nachkriegszeit derart viele in den USA, dass Earl befand, es sei Zeit für ein „truly American Sports Car!“ Dazu mag auch die Anekdote beigetragen haben, dass Konstrukteur und Rennfahrer Briggs Cunningham während Earls Besuch an der Rennstrecke von Watkins Glen im Jahre 1951 leicht spöttisch auf den bereits erwähnten GM LeSabre reagierte: „Bring das nächste Mal doch ein Pace



Die Tour in die relevantesten Städte der USA umfasste jeweils mehrere Monate. Rund zehn Millionen Zuschauer kamen



1956 träumten die USA noch vom erfolgreichen Flug zu den Sternen - die Motorama-Dream Cars wie der Buick Centurion (v.) oder der Corvette Impala schienen schon dort gewesen zu sein



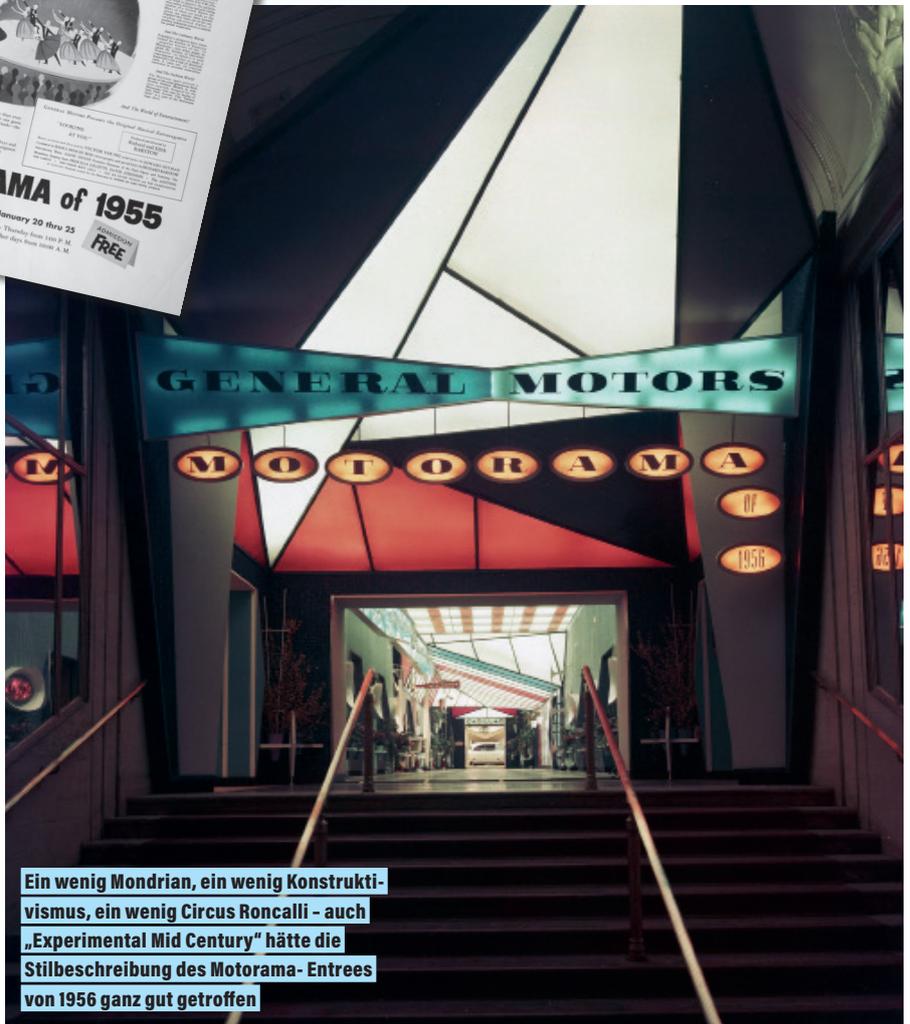
Wie das Staatsballett aus Raumpatrouille Orion wirkt die Choreografie rund um den Firebird II. Der Zeitunterschied zwischen Bühne und höchst konventionell gekleidetem Publikum beträgt gefühlte 500 Jahre



„The Car is the Star“, auch schon auf den Motorama-Plakaten. Die wirken wie eine Miniatur der getanzten Realität - siehe oben...

Car mit, mit dem du auch Rennen fahren kannst!“  
 Guter Plan, dachte sich Earl, und setzte diesen prompt in die Tat um. Und zwar derart erfolgreich, dass nicht nur die Kundschaft mit Begeisterung auf die neue amerikanische Ikone reagierte – sondern auch Ford, in dem sie gezielt ihr Thunderbird-Entwicklerteam auf die Motorama entsandten, um heimlich Zeichnungen und Fotos anzufertigen. Dieses Stück Industriespionage existiert bis heute in Form eines ledergebundenen Buches.

**EARL UND SEIN TEAM** kreierte anhand der Motorama-Dream-Cars ein Feuerwerk an Innovationen, Laboratorien auf Rädern. Wie das elegante, flache Towncar Pontiac La Parisienne mit klassischem Landalet-Dach oder den tief-schwarz lackierten, komplett aus Fiberglass geformten Buick Wildcat – dessen Karosserie sich aufgrund statischer Aufladung so sehr mit Staub besetzte, dass er für die anderen Motorama-Stationen weiß lackiert wurde. Und besagte Corvette, die 1954 zu Testzwecken als erster Lifestyle-Kombi überhaupt (Nomad), Coupé (Corvair) und mit Hard-



Ein wenig Mondrian, ein wenig Konstruktivismus, ein wenig Circus Roncalli - auch „Experimental Mid Century“ hätte die Stilbeschreibung des Motorama-Entrees von 1956 ganz gut getroffen

top gezeigt wurde. Immerhin das Konzept des Nomad durfte ab 1956 in Serie gehen – wenn auch „nur“ als Chevy-Bel Air- und Pontiac-Parisienne-Variante.

**BILL TURUNEN**, Schöpfer des GM-Turbinenprogramms, lieferte 1954 den Antrieb des Firebird I mit Delta-Flügeln, den Designer Bob McLean analog zur Douglas F4D Skyray entwarf – Earl hatte entsprechende Fotos des Jets gesehen... 1955 debütiert der skurrile Cargo-Van (richtig gelesen!) namens GMC L'Universelle mit zweigeteilt nach oben schwenkenden Seiten- und Hecktüren und Mittelmotor. Der radikal designte Pontiac Strato-Star wartete mit tief ausgeschnittenen vorderen Radhäusern und seitlich herumgezogenen, quasi pfostenlosen Seitenscheiben auf.

Der Chevrolet Biscayne, dank seiner aufgesetzten Glupschaugen scheinbar irgendwie mit dem Austin Healey Frogeye verwandt, bestach mit heraus-schwenkbaren Vordersitzen, Suicide-Doors und einem Komplettverzicht auf Dekor wie Heckflossen und massiver-Chrom-Ornamentik. „An exploration in elegance“ sei die von Chevy-Designchef Clare MacKichan entworfene Hardtop-Limousine, tönte der damalige Werbetext. Und mit was tat er das? Mit Recht!

Nicht zu vergessen auch der von Homer LaGasse geformte Buick Wildcat III, „a man's car“, dessen kompletter Schaffensprozess in Harley Earls Buch *The Look of Things* Pate steht für die generelle Entwicklung eines neuen Automobils. Von den ersten Zeichnungen über die (ebenfalls von Earl erfundenen) 1:1-Tonmodelle bis hin zur Präsentation.

1956 schließlich zündete bereits erwähneter Oldsmobile Rocket mit seinen sich aufklappenden Dachsegmenten, sobald man die Türen öffnet. Easy Entry. Carl Renner gestaltete für die damals noch existierende GM-Marke LaSalle Roadster und Sedan. Buicks Centurion glich einer heran zischenden Glasfrucht auf Rädern, die nicht nur in der Rückfahrkamera eine gute Figur machte.

**DER ZU BEGINN DIESES ARTIKELS** autonom ins Blatt turbinende Firebird II schließlich vereinte exklusives Design mit technischer Innovation. Er war Versuchsträger für das *DelcoAir*-Luftfahrwerk mit hydraulischer Nievauregulierung und *Turbo-X-Brakes* – also für Scheibenbremsen. Zudem experimentierte GM mit gleich zwei Werkstoffvarianten für die Karosserie: einer der beiden Firebird II entstand aus Fiberglass, der zweite aus Titan! Herzstück



1951 GM LeSabre

Nein, kein Motorama-Car. Ja, neben dem Y-Job von 1939 ist der Le Sabre der Godfather der Concept- and Dream Cars. Punkt. Selbst in der Retrospektive wirkt er spektakulärer als übliche Midcentury-US-Cars – damals vereinte der LeSabre alles, was an Design und Technik noch kommen sollte. Harley Earl nutzte ihn lange als Alltagswagen mit entsprechendem Showeffekt. Gelingt dem LeSabre noch heute – auf Shows und im Museum.



1954 GM Firebird I

Eine Rakete auf Rädern. Amerikas erstes von einer Gasturbine angetriebenes – nun ja: „Auto“. 270 HP lagen an bei 13.000 Umdrehungen pro Minute – doch weil die Reifen Mühe hatten, die Leistung der Gasturbine auf dem Asphalt der GM-Teststrecke zu beherrschen, beließ es der als Testfahrer engagierte Mauri Rose, dreimaliger Gewinner der Indianapolis 500, bei 100 Meilen pro Stunde. Der Firebird I steht in der General Motors North American Heritage Collection in Sterling Heights.

1954 Buick Wildcat II

Born to be wild – und truly American Style. Das waren wohl die Vorgaben für den Wildcat II, der der konservativen Kundschaft der Marke tatsächlich demonstriert, was theoretisch ginge. Laut offizieller Vorgabe „frei von europäischen Einflüssen“, ist der Wildcat II tatsächlich ein einziges „Rroooarr!“ auf Rädern: Geflechtsche Front, schwingende Kotflügel mit polierten Innenseiten, freistehende Scheinwerfer – The Great Gatsby trifft hier irgendwo auf James Dean. Für Leichtigkeit sorgen der Body aus Fiberglass sowie das vollelektrische Roadsterverdeck. Wurde von GM-Boss Harlow Curtice gefahren, steht seit 1976 im GM-Museum in Flint, Michigan.



1954 Pontiac Bonneville Special

Mit seinem an spätere Batmobiles erinnernden Design-Elementen (okay, es war nur ein Continental Kit...) stellte der Bonneville Special das genaue Gegenteil der damaligen Serienfahrzeuge der Marke dar. Allein die Silver Streaks auf der Motorhaube und der 268er-Reihen-Achtzylinder definierten ihn als Pontiac. Kein Zweifel: Der extrem dynamische Bonneville Special sollte der Kundschaft die unmittelbar bevorstehende Ankunft sportlicher Modelle ankündigen! Die Plexiglas-Flügeltüren gewährten Zugang zu den innen liegenden Türgriffen – außen gab es keine. Kann man noch heute im Museum ausprobieren, wenn keiner guckt.



1955 GM L'Universelle

Während viele der GM-Motorama Dream Cars wirklich nur zum Träumen waren, kam der L'Universelle praktischen und realistischen Konzepten sehr nah. Zwar wies er all die unvermeidliche Space-Baroque-Ornamentik der damaligen Zeit auf, bot aber mit Frontantrieb, Mittelmotor sowie mit horizontal geteilten, weit nach oben aufschwingenden Laderaumtüren tatsächliche Raum-Erlebnisse. Der Verbleib des L'Universelle ist unbekannt.



# DIE ZEHN HEISSESTEN MOTORAMA DREAM CARS

Erdacht, modelliert, gebaut, gefeiert – und dann verschrottet: Nicht wenige der hier gezeigten, einst spektakulär inszenierten Motorama-Dream Cars endeten auf Junk Yards, die nur einen Steinwurf vom GM Style Dome entfernt lagen. Einige „Bean Counters“ wollten schlicht die Lagerkosten der atemberaubenden Studien sparen... Zwar besann sich GM rasch, dennoch gelten einige der spektakulärsten Motorama-Showcars als verschollen. Lost in Space...? Heute sind die verbliebenen Exemplare in der Obhut von GM Heritage – oder in Sammlerhand



**1956 Pontiac Club de Mer**

Outer Space d'Elegance: Die Projektil-artige, keine 39 Inches hohe Hülle aus rostfreiem Edelstahl des Club de Mer untermauerte die kompromisslos futuristische Designlinie von GM unter Harley Earl. Hinter dem Jet-Air-Intake der ansonsten geschlossenen Front war der damals brandneue 287-OHV-V8 installiert. Der geplante Serienstart wurde 1958 ausgebremst. Der Club de Mer gilt als verloren, lediglich ein zeitgenössisches 1:4-Modell existiert bis heute.



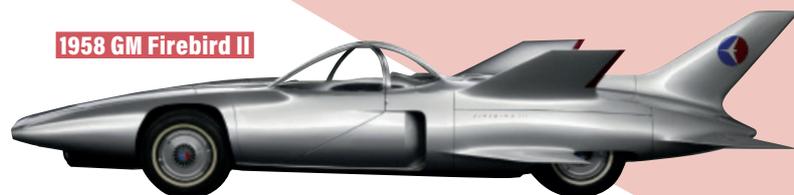
**1956 Oldsmobile Golden Rocket**

Zu Lande, zu Wasser und in der Luft – der Golden Rocket, dessen Name stylistisches Programm war, schien sich in allen genannten Elementen frei bewegen zu können. Passend dazu hatte er den 275er Rocket-V8 installiert. Öffnete man die Türen, schwingen die jeweiligen Dachhälften nach oben und die vorderen Sitze zwecks besseren Einstiegs nach außen und hoben sich um drei Inches. Auch das Innenraumdesign mit zentral angeordnetem Tachometer sowie goldenem und blauem Leder verschlug einem schlicht den Atem. Seit 1958/59 scheint der Golden Rocket für immer entflohen, davongeschossen oder abgetaucht zu sein.



**1956 Buick Centurion**

Ein Body aus Fiberglass, gegossen im Windkanal. Unten in Weiß, oben in Electron Red. Dramatischer Blick aus zurückgesetzten Scheinwerfern in turbinenartigen Höhlen. Rückfahrkamera anstatt Rückspiegel. Glaskuppel, vier knallrote Leder-Einzelsitze mit Sicherheitsgurten und einstellbaren Kopfstützen. Das Öffnen der Türen aktiviert Elektromotoren, die deinen Sitz bequem zurückfahren. Das leichte Anlupfen der vorderen Lehnen hingegen lässt die Sitze zwecks bequemeren Einstiegs in den Fond nach vorne surren. Das Heck ist gestaltet wie das eines Flugobjekts. Trotz des verbauten, showmäßig verchromten 322er V8 und Dynaflo-Getriebe ist der Centurion funktionslos. Designleitung: Chuck Jordan. Der Centurion zischt noch immer bewegungslos mit gefühlten 300 km/h durch das Alfred P. Sloan Museum in Michigan.



**1958 GM Firebird II**

Sieben Leitwerke, vier von ihnen leicht abgewinkelt. Wer den Lockheed F-104 Starfighter von 1956 kennt, weiß, warum der 1958er Firebird III nur SO aussehen konnte. Öffnen der Glaskuppel per Sonic-Key (Fernbedienung), Joystick auf der Mittelkonsole zum Beschleunigen, Lenken, Bremsen. ABS, Tempomat, Fahrwerk aus kombinierter Luft-Öl-Hochdruckfederung. Antrieb? Hybrid, im weitesten Sinne: Hinten Gasturbine, vorne Otto-Normalverbraucher-Zweizylinder für Aggregate wie Hydraulikpumpen und elektrische Generatoren. Echt zukunftsweisend: Heute ist das alles genau so! Bis auf Design, Bedienung, Emotion... Der Firebird III ist im GM Museum gelandet.

**1959 Cadillac Cyclone**

Einer der Letzten von Harley Earl. Gegen UV-Strahlung silberbeschichtete Plexiglasskuppel, die auf Knopfdruck mit den Schiebetüren aufschwingt. Komplett abnehmbar, findet diese auf einem speziell angefertigten Luftpolster im Kofferraum ihren Platz an sonnigen Tagen. Damit auch das Gemüt stets sonnig bleibt, warnt und bewahrt das in den Raketenspitzen der Cyclone-Front installierte Abstandsradar erst optisch, dann akustisch, dann per Bremsengriff. Zumindest theoretisch – eine Funktionsprüfung blieb bis heute aus. Aber das Autopilot-System funktioniert – per Sensor am Fahrzeugboden und Kontaktschiene auf der Straße. Kann man noch heute bestaunen. Alles. In Detroit.



war das GT-304-Turbinenwerk, das 80 Prozent mehr Abgase recycelte als im Vorgänger Firebird I, anstatt sie als bloße Abwärme entweichen zu lassen. Zudem sanken Geräuschpegel und Verbrauch. Die meinten das damals tatsächlich ernst...

**WAS FÜR EIN** nicht enden wollender Zirkus also, welch flirrender, schillerner Siegeszug. Hatte man bei GM aufgrund des vorangegangenen Korea-Krieges (1950–1953) und dem daraus resultierenden Materialmangel die Motorama 1950 auf New York und das Waldorf begrenzt und die Shows der Jahre 1951 und 1952 ganz ausfallen lassen, gab es nach 1956 erneut einen harschen Cut: 1957 fiel die Motorama aus, 1958 hielt gerade einmal ein einziges Dream Car die Fahne hoch: der Firebird III. Daneben lungerten die chromschmatzenden Pontiacs, Buicks und so weiter auf fetten, elektrisch gedrehten Brokatkissen. *Big Mouth strikes again, but in a different manner...* Und was geschah mit Big Earl?

Der Innovator, Motor, Netzwerker und Quarterback der im Prinzip gesamten Automobilindustrie, der über Jahrzehnte das tat, was Enkel Richard Earl anschaulich mit „turning up the temperature“ bezeichnete, ging 1958 in den Ruhestand. Freiwillig? Nun, es war das Jahr, in dem die Auto-Verkäufe in den USA erstmals drastisch einbrachen. Zu Earls Abgang gibt es mehrere, zumeist

geraunte Versionen. Enkel Richard schweigt dazu. Nur so viel will er noch sagen: „It's not true like many say that in the end Harley had in some kind lost his way.“

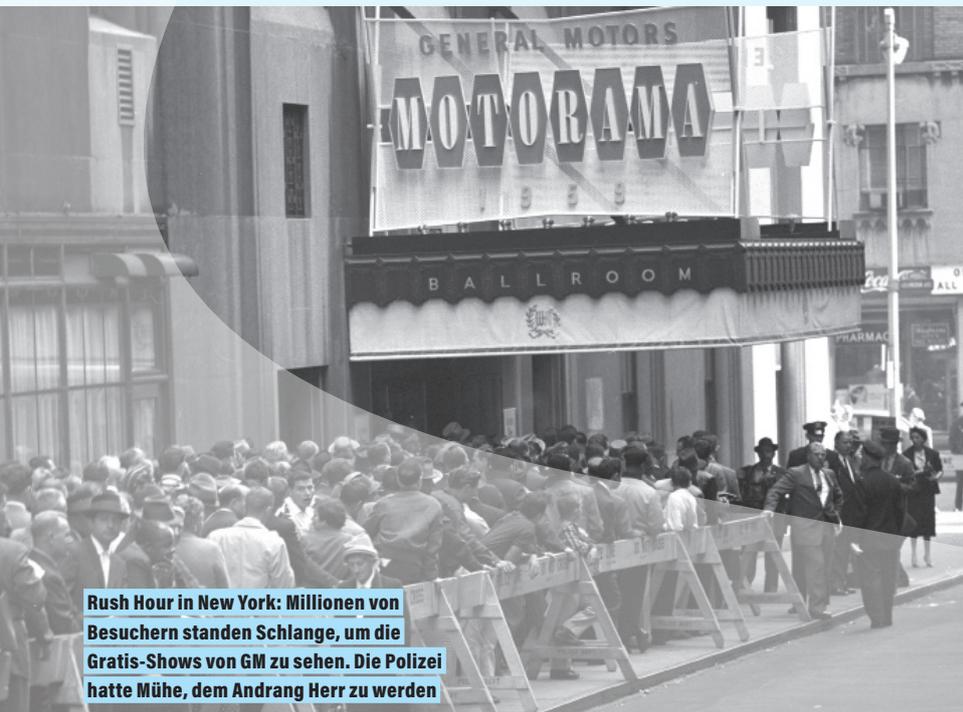
Unter Nachfolger Bill Mitchell wurden die Autos weiterhin *longer, wider, lower*. Doch die Formensprache wandelt sich hin zu der, die das Dream Car Biscayne vorgegeben hatte: Schlichtheit statt überbordende Ornamentik.

**GANZ PRAGMATISCH** beendeten vor allem die hohen Kosten und der Siegeszug des TV die schließlich als überholt geltende Motorama. 1961 klang diese einmalige, fulminante GM-eigene Motorshow für immer aus. Bis heute aber bestimmen der Grad und das Tempo nicht nur technischer, sondern vor allen gestalterischer Wechsel und Änderungen die Drehzahl der Autoindustrie. Vielleicht hat der amerikanische Schriftsteller Tom Wolfe den großen Harley Earl am besten zusammengefasst. In *The Kandy-Kolored-Tangerine-Flake-Streamline-Baby* schreibt er 1964: „Ich muss nicht betonen, dass Autos für die jungen Leute von heute wichtiger sind als die Architektur im großen, formalen Zeitalter in Europa zwischen 1750 und 1850. Sie sind Ausdruck von Freiheit, Stil, Sex, Power, Bewegung, Farbe – das alles verkörpert das Automobil.“

Wird Zeit, dass wir uns mal wieder daran erinnern – aber richtig.



The Firebird III has landed - auf der 59er Motorama, weil die Show im konjunkturschwachen Vorjahr ausgefallen war. Dieser Vogel sollte das letzte GM-Feuerwerk in Sachen Dream Cars bleiben. Ein Schwanengesang



Rush Hour in New York: Millionen von Besuchern standen Schlange, um die Gratis-Shows von GM zu sehen. Die Polizei hatte Mühe, dem Andrang Herr zu werden

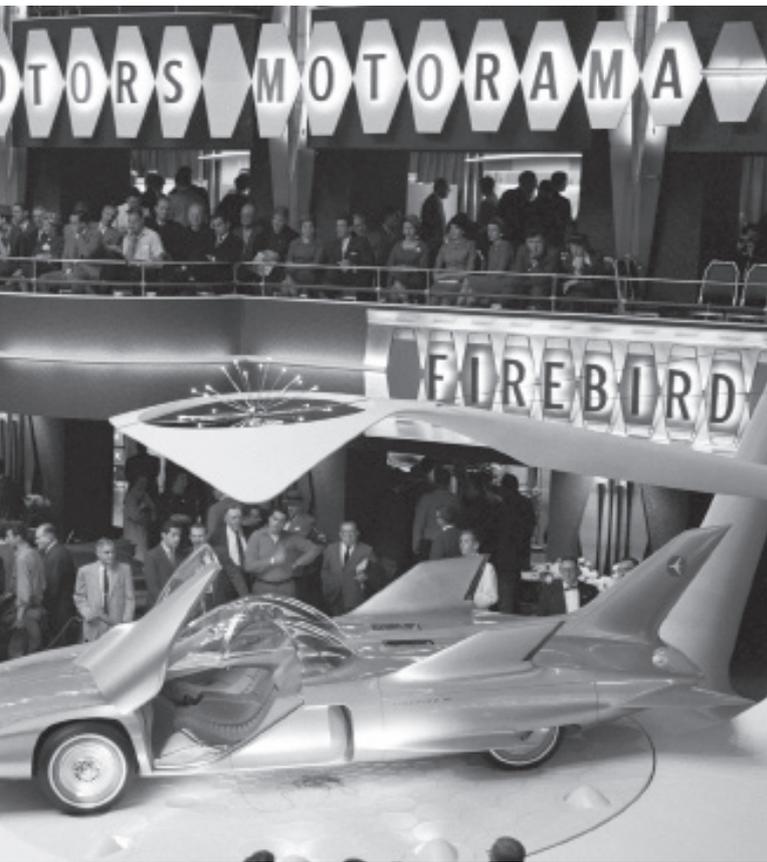
## Bring back the dreams!

Vermissen wir sie nicht alle, die wirklich abgefahrenen Studien? Heute könnten sie sogar fahren und in Großserie funktionieren – man müsste das Publikum nur dafür begeistern. Mit neuen Motoramas, die einfach mal „spinnen“ und zeigen, was ein Auto sein kann: einfach traumhaft. Ein Dream Car von heute dürfte von mir

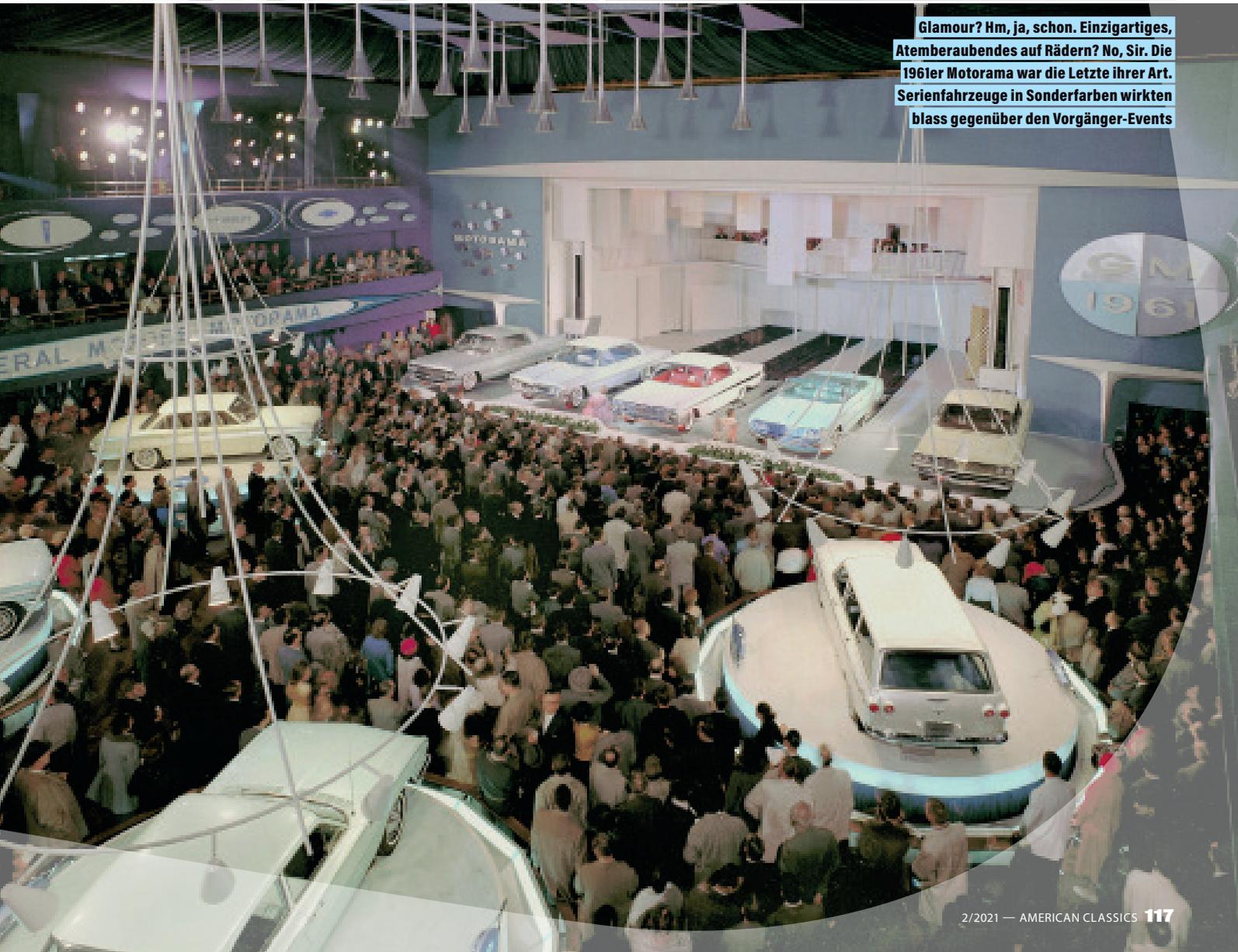


Knut Simon (Autor)

aus auch mal elektrisch sein, aber bitte nicht ausschließlich. Und nein, bitte nicht autonom fahren, ich will Pilot meiner Raumkapsel sein und nicht nur Passagier.



Unter der Haube: Gegen Ende der Motormania waren „nur“ noch die Inszenierungen spektakulär, die Autos weniger. Hier ein gelifteter Pontiac Tempest



Glamour? Hm, ja, schon. Einzigartiges, Atemberaubendes auf Rädern? No, Sir. Die 1961er Motorama war die Letzte ihrer Art. Serienfahrzeuge in Sonderfarben wirkten blass gegenüber den Vorgänger-Events