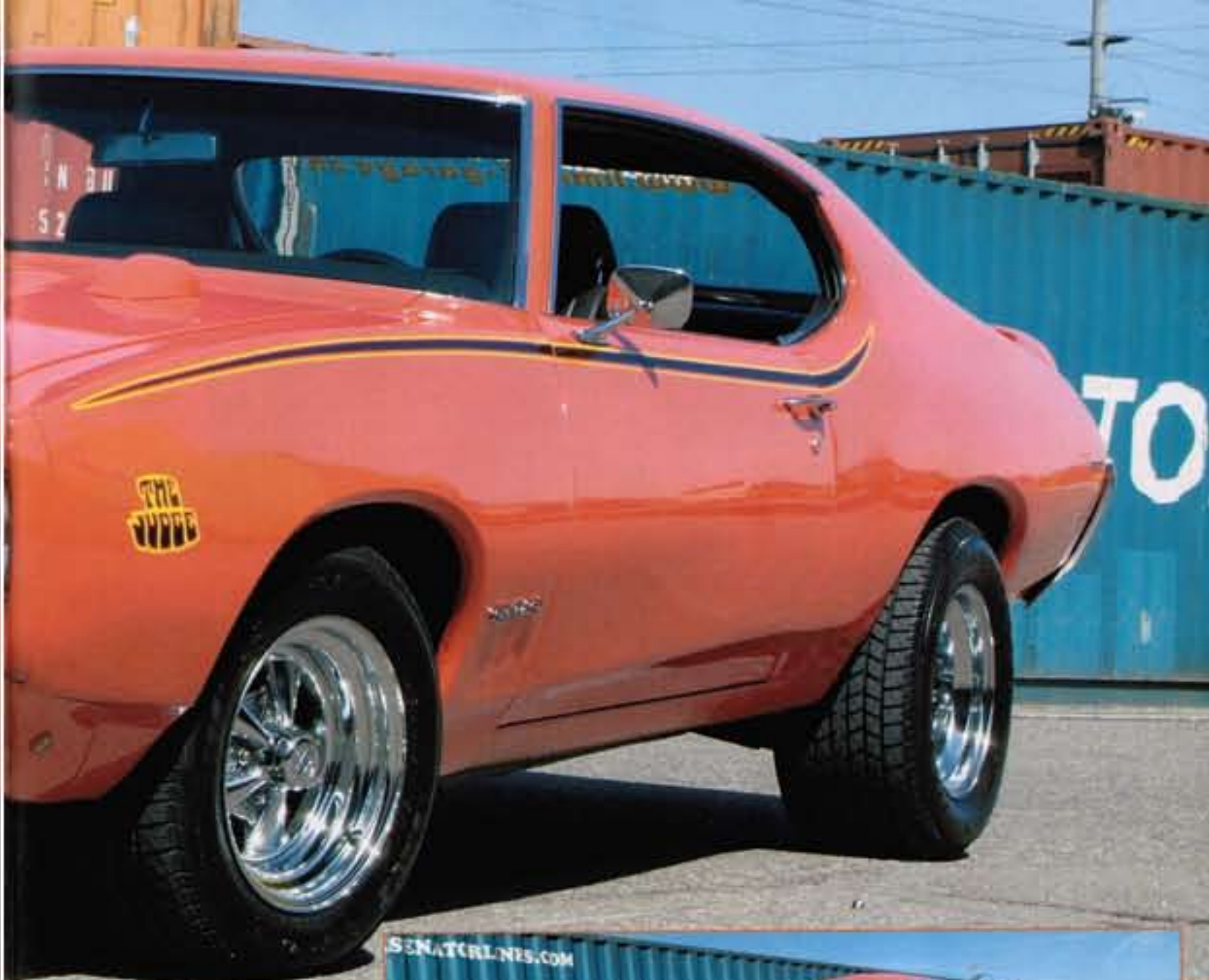


69er Pontiac GTO "The Judge"

"The Judge Can Be Bought" lautete der Pontiac-Werbeslogan, als das knallige 69er GTO-Sondermodell in die Verkaufsräume rollte. Pontiac hatte zum 64er Modelljahr den GTO ins Spiel gebracht. Der Mittelklassewagen wurde dank Fullsize-Big Block zum Renner und sorgte für einen wahren Hype im Automobilbereich.



Vom 69er GTO-Sondermodell "The Judge" wurden nicht einmal 7.000 Exemplare gefertigt



SENATCRL.NES.COM



Hoch hinaus: Der Hinterachse verhalf Robert mittels Hi-Jacker-Stoßdämpfern von Gabriel in die Höhe

Der Richter und sein Lenker

Bis auf das Lenkrad befindet sich der Innenraum des "Judge" im gut erhaltenen Serienzustand

Zum Ausklang der 60er Jahre traten die Automobilhersteller mit leistungsstarken Fahrzeugen an, um die potenzielle Kundschaft zu wahren Lustkäufen zu motivieren. Pontiac legte mit dem "The Judge" genannten Sondermodell noch ein-

mal nach: Knapp 7.000 Exemplare konnten vom GTO "The Judge" (zu deutsch: "Richter") an den Mann gebracht werden. Seine Produktion wurde mit dem 71er Modell eingestellt, was ihn heute zum begehrten Sammlerobjekt in der US-Car-Szene macht.

Der Schweizer Robert Kahofler zählt zur überschaubaren Gruppe der Richter und deren Lenker. Im August 2004 konnte er nicht widerstehen, die einmalige Gelegenheit wahrzunehmen, einen originalen "Judge" des ersten Modelljahres zu erwerben. Der Vorbesitzer des 69er GTO hatte bereits begonnen, das automobiler Relikt zu restaurieren. Damals galt es, diverse Rostschäden an den Schwelern sowie im Kofferraum und an den Kotflügeln

zu beheben. Mehr schlecht als recht war der Farbauftrag des originalen Lacktons "Carousel Red" erfolgt. Die Spengler- und Lackierarbeiten wurden beim ersten Anlauf alles andere als fachmännisch durchgeführt, so dass Robert nochmals Hand anlegen musste. Bevor er den GTO im Herbst 2004 zur erneuten Bearbeitung des Blechkleids vertrauensvoll in die Hände der "Carrosserie Ferrari" gab, nahmen Vater und Sohn Kahofler sich in der familieneigenen Opel-Werkstatt "Limmat-Garage AG" des Muscle Cars an. Sie erneuerten nicht nur die Bremsanlage an der Vorder- wie Hinterachse, sondern demonstrieren und zerlegten darüber hinaus die 366 PS starke 400-ci-V8-Maschine. Das vernich-

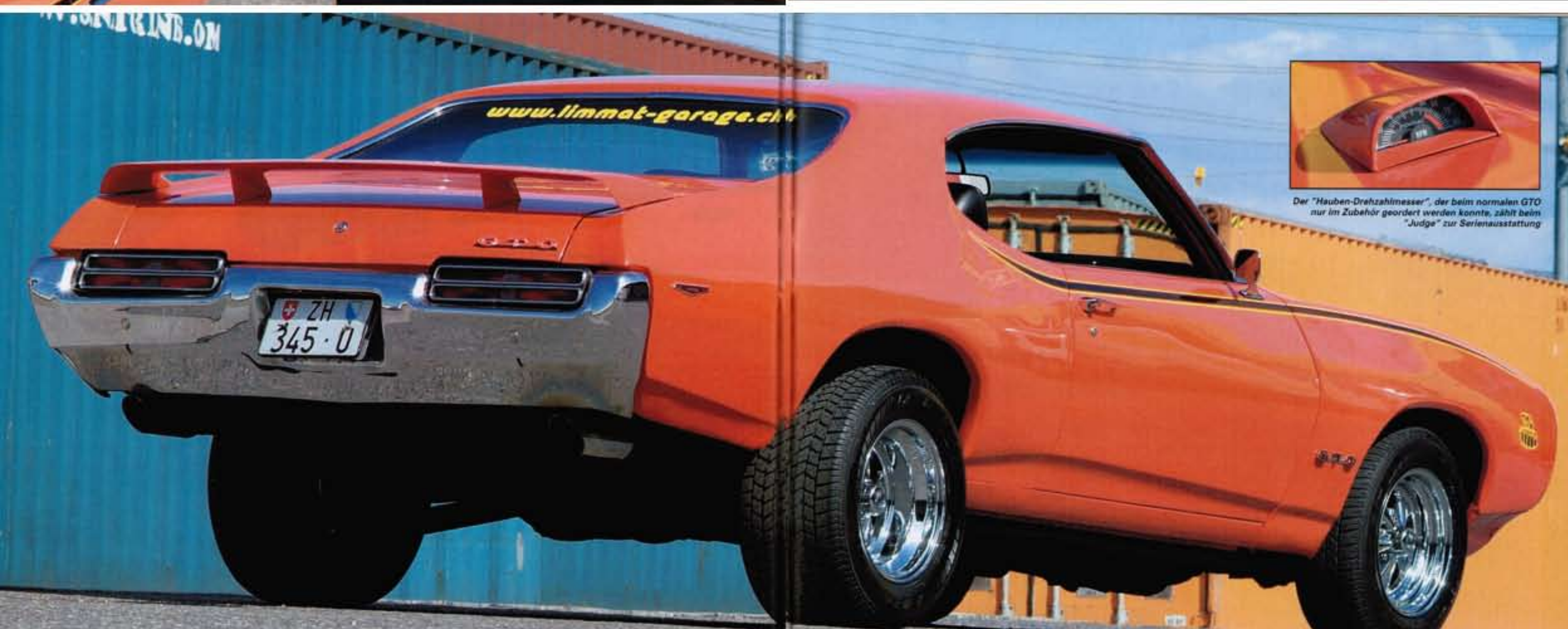
tende Urteil lautete: Lagerschaden. Der Einbau neuer, geschmiedeter Kolben schien daher unumgänglich. Mit frischer Kraft ging es im Anschluss zur Schweizer MFK (Motorfahrzeugkontrolle). Ohne Beanstandung bekam das Sondermodell einen Eintrag als Veteranenfahrzeug, was in der Schweiz zur (angenehmen) Folge hat, dass man das Auto nur noch alle sechs Jahre vorzuführen braucht. Nach erfolgreich ausgeführten Blech- und Lackarbeiten in der



Seiner Zeit voraus: der prominente Heckspoiler des "Richters"

"Carrosserie Ferrari" konnte der GTO im Frühjahr 2005 komplettiert werden. Diverse Anbauteile und Kleinigkeiten wie Embleme, Schriftzüge oder Teppiche mussten in Amerika bestellt werden. Dank der tatkräftigen Unterstützung seiner Kollegen Adi und Jürg sowie seiner Schwester Angela gelang es Robert, den "Richter" in all seinen Details wieder zusammenzusetzen. In Sachen Felgen, Bereifung und

Fahrwerk vernachlässigte Robert allerdings den Aspekt der Originalität. Statt der am "Judge" serienmäßig rotierenden Rallye-Wheels in 7 x 14 Zoll entschied sich der US-Car-Fan für die Montage von Cragar-"SuperSport"-Chromfelgen in den Dimensionen 8 bzw. 10 x 15 Zoll. Die Bereifung in den Größen 235/60 R15 vorne bzw. 295/50 R15 hinten gewährleistet konsequent und vor allem breitflächig den



Der "Hauben-Drehzahlmesser", der beim normalen GTO nur im Zubehör geordert werden konnte, zählt beim "Judge" zur Serienausstattung



Arbeitsplatz eines Richters!

Kontakt zur Fahrbahn. An der Hinterachse sorgen zudem Hi-Jackers aus dem Hause Gabriel für einen ungewöhnlich hochbeinigen Auftritt. So reckt sich der serienmäßig am "Judge" befindliche Heckspoiler noch ein wenig auffälliger gen Himmel, als er es sowieso schon tut. Am anderen

Schwarze Serienbestuhlung: vorne wie hinten top erhalten

Ende des Sportlers fallen drei üppig dimensionierte und auf der Haube

sitzende Hutzen ins Auge. Zwei der Öffnungen dienen dem zuschaltbaren Ram-Air-System als Frischluftkanäle, welche die erzeugten Fahrtwinde unmittelbar in den Luftfilter des Vierfachvergasers lenken. Die dritte Erhöhung beherbergt den "Judge"-typischen Hauben-Dreh-

zahlmesser, der für die 68er GTO-Modelle bereits als Sonderausstattung erhältlich war. Aufgrund der gehäuften Orderzahlen des außen liegenden Zusatzinstruments beschloss man bei Pontiac, das Feature als serienmäßiges Extra für das Spitzenmodell aufzunehmen.



Original, aber grundlegend überholt: der 6,6 Liter große V8



Nicht original: Die Cragar-Chromfelgen in 8 bzw. 10 x 15 Zoll rüstete Robert nach



Der Richter und sein Lenker: Robert hat alles im Griff!

entspricht). In den USA werden für besonders gut erhaltene Exemplare sogar Preise von bis zu 100.000 Dollar bezahlt. Wer hätte das vor 37 Jahren gedacht?

Text & Fotos: Eva Gieselberg

69er Pontiac GTO "The Judge"

Motor: OHV-V8, 400 ci, 6.558 ccm, 366 PS bei 5.100 U/min, 600 Nm bei 3.600 U/min, Vierfach-Vergaser, Ram-Air-Lufteinlass, Chrom-Ventildeckel, Fächerkrümmer, Doppelrohr-Auspuffanlage • Kraftübertragung: Dreistufen-Automatikgetriebe mit Huret-Schaltung, Heckantrieb • Vorderachse: Einzelradaufhängung, Schraubenfedern, Gasdruckdämpfer, Stabilisator, Scheibenbremsen • Hinterachse: Stärrachse, Längslenker, Schraubenfedern, Gabriel-Hi-Jacker, Trommelbremsen • Felgen: Cragar-"SuperSport"-Chromfelgen, 8 x 15" vorne und 10 x 15" hinten • Reifen: 235/60 R15 vorne, 295/50 R15 hinten • Produzierte Stückzahlen: 6.725 Hardtop-Exemplare und 108 Cabrios • Sonstiges: außen liegender Drehzahlmesser, Lackierung im Originalfarbton "Carousel Red", Zierstreifen, Heckspoiler



Formschöne Rücksicht!