

**auto  
revue**

SPECIAL

# OLDTIMER



**PLYMOUTH ROAD RUNNER/GTX & MOPARS**

# Mit voller Hose ...

Christian Clerici beantwortet die Frage,  
was die glorreichsten unter den Muscle Cars von ganz  
gewöhnlichen Hubraum-Häusln unterscheidet.



**OLDTIMER SPECIAL** Plymouth Road Runner/GTX

# Mopar or no car

Eine Liebeserklärung an den Hochadel der amerikanischen Muscle Cars.

Von Christian Clerici Fotos: Andreas Riedmann

Es gibt Dinge, über die spricht man nicht. In manchen Kreisen ist das Geld, in anderen der Benzinverbrauch.

Wer sich für ein Muscle Car entscheidet, zählt in der Regel nicht zum Geldadel, muss aber finanziell dennoch flexibel genug sein, um den Durst seines Fahrzeuges stillen zu können, vor allem wenn er einen Big Block zu befeuern hat, etwa die 440-cubic-inch-Variante, was schlanke 7,2 Liter in europäischen Maßstäben ergibt.

Über Besitzer amerikanischer Autos aus den Heydays, die irgendetwas anderes als die Insignien Chrysler, Plymouth, Dodge oder DeSoto im Stammbaum haben, spricht man auch nicht. „Mopar or no car“, heißt es unter den Eingeweihten.

Mopar ist der inoffizielle Sammelbegriff für Fahrzeuge aus dem Chrysler-Universum, die unter anderem für Legendenbildung in Filmen wie *Vanishing Point*, *Blues Brothers* oder *Death Proof* gesorgt haben.

Das soll vorausgeschickt sein, bevor ich die Geschichte meines 72er Plymouth GTX erzähle, denn dieses Fahrzeug ist ein Überlebender, als einer von 219 in dieser besonderen Ausführung (auf der Basis des Road Runner) gebauten soll er seinen Moment in der Gegenwart haben, und nicht mit irgendwelchen Häusln verwechselt werden.

Der GTX ist ein Monster. Zwei Meter breit, über fünf Meter lang, innen und außen in Schwarz gehalten, damit es erst

gar nicht zu sentimentalen Missverständnissen kommt. Wenn dieses Ding im Rückspiegel auftaucht, soll sich natürlich niemand bedrängt fühlen, aber von gemütlich machen hat auch keiner was gesagt.

Das einzige Zugeständnis an das Gute im GTX sind die von Knud Tiroch persönlich mit der Hand einlackierten Originaldesigns. Unschuldiges Weiß, wie es schon die alten Meister verwendeten, um dem heiligen Geist die nötige Strahlkraft zu verleihen. Vor einer solchen Veredelung sollte aber jedes US-Car aus den 60er und 70er Jahren erst einmal durchs Fegefeuer gehen, wie mir Victor Mürner von Extrem Colours mit langjähriger Erfahrung glaubhaft versicherte, denn bleiben auch nur



## OLDTIMER SPECIAL Plymouth Road Runner/GTX



### PLYMOUTH ROAD RUNNER/GTX

**Preis** 1972 kostete der Road Runner \$ 3.095,-. Vom Road Runner mit GTX-Ausstattung und Handschaltung wurden nur 219 Stück gebaut.

**Motor, Antrieb** V8-Zylinder-Motor mit zentraler Nockenwelle, Holley-Vergaser. Manuelles Hurst-4-Gang-Getriebe, Heckantrieb.

**Hubraum** 7216 ccm (= 440 cubic inch)

**Leistung** 206 kW (280 PS)/4600/min

**Drehmoment** 650 Nm/3200/min

**Spitze** je nach Übersetzung ca. 185-235 km/h, 0-60 mph (= 96 km/h) 7,1 sec.

**Fahrwerk** Vorne oberer Dreiecksquerlenker, einfacher Querlenker unten mit längsliegender Torsionsfederstab. Hinten Starrachse mit Halbelliptikblatffedern. Servolenkung. Reifen original: 14x6 G-60-14. Jetzt: 235/60 R 15 vorne, hinten 275/60 R 15.

**Eckdaten** L/B/H 5200/1960/1350 mm

**Gewicht** ca. 1620 kg, Tank 70 l.

Reste des Thermoplastanstrichs auf der Karosserie, kann man sich die Neulackierung gleich sparen und in Rostumwandler investieren.

Der Sound ist atemberaubend, die Beschleunigung ebenfalls, und solange die Straße keine sinnlosen Kurven macht oder sich die 275er Bereifung in irgendwelche Spurrillen verliebt, macht das auch richtig Spaß. Kommt beides zusammen, weiß man schnell, warum solche Autos nur in einem Land gebaut werden konnten, das groß genug ist, um sich lange, wirklich lange Geraden leisten zu können. Der GTX und ich haben uns auf einen Kompromiss geeinigt: Der Fahrer respektiert die Grenzen der Physik, das Fahrwerk wurde dafür mit Polyurethangelenken, verstärktem Lenkgetriebe und verstellbaren Dreieckslenkern aufgerüstet. Eingriffe, die das Nachlaufpotenzial des GTX enorm erhöhen. Wer will schon nach jeder Kurve in die Gegenrichtung korrigieren, um auf Kurs zu bleiben?

„Heast Horst, was haast hörst?“ Das Getriebe ist von Hurst, antwortet man völlig



**BRANDGEFÄHRLICH** Seit der Rauchentwicklung im Innenraum weiß Clerici, dass der gesamte Strom über das Amperemeter läuft. Das Zusatz-Dashboard wurde eigens von Doc Stinger angefertigt.

unbeeindruckt auf diesen Brüller und ist froh, dass der Betreffende zumindest ein englisches Wort richtig ausgesprochen hat. Vier Gänge mit Pistolgrip, die sich mehr oder weniger behutsam einlegen lassen. Das macht den Road Runner besonders selten, denn der American way of life stand und steht auf Automatik. Handschaltung war ein aufpreispflichtiges Zubehör!

Mein GTX kam nach amerikanischen Verhältnissen „top restauriert“ nach Europa. Als wir den Container öffneten, war auf den ersten Blick klar: Fotos im Internet werden im Rausch der Begierde völlig überbewertet. Der Begriff *perfect restoration* in der Beschreibung des US-Verkäufers stellte lediglich sicher, ein Fahrzeug zu erwerben, das nicht auseinanderfällt. Und damit beginnt der Leidensweg mit der Suche nach jemandem, der hierzulande wirklich etwas von der Materie versteht. Das ist wie die Suche nach einem guten Arzt. Es gibt solche, die ein paar Tabletten gegen den Krampf verschreiben, und solche, die erfassen den Patienten als Ganzes. So einen will man haben, und so einer ist



DER DODGE DART flopte erst, wurde dank Mopar aber doch noch zu einem Erfolg.



Plymouth Belvedere is longer, wider, heavier-bigger than its chief competition.



It still goes beep-beep.



Die Grundsteine der Legende (v.l.): Der Plymouth Belvedere scheitert an seiner Größe, der Road Runner wird ein Hit, genauso wie der Charger (auch auf der Rennstrecke).

# Die Remmidemmi-Legende

**DIE GESCHICHTE VON MOPAR** Der Geist amerikanischer Motorsporthelden umweht die Marke Mopar. Ein PS-starker Ausflug in die Geschichte der Chrysler-Tochter.

Mit einem Frostschutzmittel begann 1937 das Heldenepos von Mopar – also vor genau 75 Jahren, herzlichen Glückwunsch an dieser Stelle! Chrysler suchte für sein neues Produkt einen Namen und entschied sich für das Wortmosaik aus Motor und Parts. Der Name verselbstständigte sich und stand bald für das gesamte Teilegeschäft des Konzerns.

Dann wurden in den USA die Dekaden der Dekadenz eingeläutet. Drag-racing war gerade das große Ding, und in jedem kleineren Ort glühten die Big-Blocks um die Wette. Wally Parks, damals Chef der National Hotrod Association, hielt das erste US-weite Rennen 1959 in Detroit ab. Ein Krawall-Derby direkt vor den Nasen der Big Three (Chrysler, Ford und GM) sollte sie dazu bewegen, die Szene mit mehr Autos zu versorgen.

Chrysler reagierte und brachte 1962 den Dodge Dart und den Plymouth Belvedere auf den Markt. Die Modelle

floppten – wegen eines Missverständnisses waren sie zu klein. Chrysler glaubte, dass Ford und GM mit dem Fairlane und dem Chevy II kleinere Autos auf den Markt bringen würden. Taten sie auch. Aber die Kleinen sollten die Produktpalette lediglich nach unten erweitern und die Großen nicht ersetzen, wie es Chrysler im Überschwang tat.

Die Lösung waren die „Package Cars“. Mopar verpasste den „Kleinwagen“ eine Hochleistungsvariante des bekannten 6,8-Liter-V8, die als Max-Wedge-Motor in die Geschichte eingehen sollte: kurzes Ansaugsystem, zwei Carter AFB-Vergaser, größere Einlasskanäle, Sportnockenwelle.

Was folgte, war eine Lawine an sportlichen Erfolgen. Die Drag-Strips gehörten damit den Jugendlichen, die in einem Chrysler saßen – genau genommen denen, die in einem Mopar saßen. Plötzlich stand der Name nicht mehr nur für die Ersatzteile, sondern war ein Sammel-

begriff für die Modelle aus dem Chrysler-Konzern.

Und auch in der NASCAR-Serie fuhr Plymouth wieder Erfolge ein. Dem Max Wedge wurde ein Vierfachvergaser spendiert, neun Siege gingen an die Chrysler-Tochter.

Damit hatte der Konzern Blut geleckt. Aus dem Max Wedge wurde immer mehr Leistung gekitzelt, aber die Hochgeschwindigkeitskurse dominierte Ford. Lynn Townsend, Chrysler-Chef, stellte seinem Entwicklungsteam deswegen eine Frage, die als Befehl verstanden werden durfte: „Was brauchen wir, um im Februar 1964 das NASCAR-Rennen in Daytona zu gewinnen?“

Die Antwort: Hemi. Die erste Generation des Motors ging aus der Forschung für Flugzeugmotoren hervor, wurde bis 1958 gebaut und diente vielen Rennfahrern als Basis. Jetzt ging es an die zweite Generation, die 1964 auf den Markt kam.



Der Plymouth Barracuda von 1970 ist das Schwestermodell des Dodge Challenger.

Die NASCAR- und die Drag-Strip-Szene wurden zu einer Solonummer. Autos mit Hemi-Motoren fuhren die Siege untereinander aus. Erst mit der Verbreitung von Pontiac GTO und Ford Mustang kam wieder Spannung auf die Straße.

Die Folge war ein Wettrüsten, das bis heute das Bild amerikanischer Autos prägt. Chevrolet zündete den Camaro, Plymouth verschärfte den Barracuda und katapultierte den Road Runner auf die Straße (für den Namen musste Chrysler 50.000 Dollar Gebühr an Warner Brother überweisen wegen des gleichnamigen Cartoons), Dodge feuerte den Charger und den Challenger ab. Der Plymouth GTX war die gut ausgestattete Sportversion des Road Runners.

In den USA waren der Motorsport und die Serienproduktion eng miteinander vernetzt. Der Spruch „Win on Sunday, sell on Monday“ war das Mantra jedes Herstellers. Die Autos, die in der NASCAR-Serie antraten, sahen serienmäßig aus. Es gab keinerlei Änderungen an der Karosserie, in den frühen Jahren blieb sogar der Chromzierat am Auto.

Dieser hemdsärmelige Geist umweht heute noch die Marke Mopar. Der Hemi-Motor der zweiten Generation (1966 bis 1971) wurde nur 11.000 Mal verkauft. Er kostete 700 Dollar Aufpreis, was im Verhältnis zum Autopreis von 3000 bis 3500 Dollar absurd viel war. Mopar verkauft heute noch Original-Ersatzteile, bietet Restaurationen an und veranstaltet eigene Drag-Races. Ein weiterer Teil der Einnahmen stammt aus den diversen Off-road-Paketen. Eine Marke, die durch die Dragster-Szene berühmt wurde, die den Weg bereite für die Legende der Hemi-Motoren und die den Muscle Cars Brusthaare wachsen ließ ... Mopar. Diese Marke verspoilert heute unter anderem Fiat 500 und programmiert irgendwelche Apps. Zeiten und Sitten ändern sich – so mancher Geschäftszweig der Marke ist für Mopar-Puristen eine Ohrfeige. C.S.

## OLDTIMER SPECIAL Plymouth Road Runner/GTX

Doc Stinger, alias Michael Mugrauer, der in Voitsberg die Mopar Garage betreibt und mittlerweile über die Grenzen des Landes hinaus höchstes Ansehen genießt. Einen ganzen Winter lang hat er sich meinem Baby gewidmet, hat den Motor auseinandergenommen und veredelt, das Getriebe saniert, das Fahrwerk in Schuss gebracht, die komplette Elektrik erneuert und mir am Ende ein Auto zurückgegeben, mit dem man auch wirklich fahren will. Beim diesjährigen Crocodile Meeting in Graz hat der GTX den 2. Platz in der Kategorie „Mopar Muscle“ belegt und ist jetzt noch etwas größer als vorher.

So ein Muscle Car zu bewegen ist ein Abenteuer, eine Lebenseinstellung, mit nichts zu vergleichen, was am europäischen Markt Geschichte schrieb. Deshalb ist der GTX auch ein gern gesehener Gast bei der Ennstal Classic, wo er auftaucht, laufen die Leute zusammen und staunen.

Die Kupplung ist heikel. Einmal ordentlich schleifen lassen, und das war's. 650 Newtonmeter aus 40 Jahre alter Brachialtechnik sind halt nicht schmeichelweich zum Antriebsstrang, wenn der Fahrer übermütig ist. Die erste hatte ich nach zweitausend Kilometern vernichtet, zu groß war die Verlockung, die Kiste rauchen zu lassen. Jetzt verbauen wir eine Doppelscheibe von McLeod, die hält 800 PS aus, das sollte reichen, wenn nicht, droht der Doc, verpasst er mir eine Automatik.

Dabei wurde beim Modellwechsel von '71 auf '72 die Leistung dramatisch reduziert. Auch in Amerika kamen damals Themen wie Verbrauch und Abgaswerte ins Spiel, deshalb ist man mit der Verdichtung so lange heruntergefahren, bis umweltverträgliche Emissionen erreicht waren. Das ist aus heutiger Sicht natürlich ein Witz, der besonders gut kommt, wenn man mit dem GTX in eine öffentliche Garage fährt. Was da aus den Endrohren dräut, ist die Apokalypse. Es dauert keine zwei Minuten, bis die Rauchmelder Kernschmelze vermuten und alles Lebendige mit gebotener Dramatik zur Flucht ins Freie drängen. Für mich ein eher seltenes Vergnügen, denn der Wendekreis dieses Autos ist für konti-



Die 440er-Performance-Motoren hießen Super Commando. Und waren tatsächlich ab Werk so eingefärbt.

mentale Garagen sowieso nicht ernst gemeint.

Ersatzteile für den GTX aufzutreiben ist mühsam. Für einen Scheibenwischerschalter zum Beispiel kann man sich ganze Nächte bei E-Bay Motors um die Ohren schlagen, was zwar irgendwann zum Erfolg führt, weil die Amis diese Fahrzeuge zu einem ihrer wenigen Kulturerben erklärt haben, aber andererseits verzettelt man sich auch schnell. Plötzlich entdeckt man einen originalverpackten Kühlergrill, frischverchromte Stoßstangen oder Ersatz für die angelaufenen Blinkergläser. Einige Klicks weiter ist man schon wieder um ein paar Tausender ärmer, aber natürlich auch sicher, dass es sich gelohnt hat. Wertanlage heißt das Killerargument, mit dem man unter Kennern punktet, bei der Bank aber eher mitleidiges Kopfschütteln auslöst.

Dabei könnte man im GTX im Ernstfall auch wohnen, der Platz ist verschwenderisch, wenn man irgendwo am Wasser parkt, ist das mit den fehlenden Sanitäreinrichtungen auch kein Thema mehr. Der Motor strahlt genügend Hitze ab, um sich was abzubraten, das Dach ist dicht, der Kofferraum fasst den Inhalt eines großzügigen Schrankraumes. Blöd ist nur, wenn die Benzinpreise weiter steigen, dann kommt die Schrebergartenbude vermutlich billiger. Aber zum Glück reden wir ja nicht über den Benzinverbrauch. ■