

FEDERAL OFFICER

Böser Bube mit weißer Weste

Spätestens seit "Vanishing Point" kommt der 1970er Dodge Challenger mit einem Böse-Buben-Image daher, und nicht zu Unrecht. Mit den Mopar Big Blocks legte sich damals niemand freiwillig an. Und auch heute noch sollte man auf der Hut sein, wenn man zufälligerweise einem weißen E-Body begegnet ... Es könnte der von Edgar Huber sein!

Das Chrysler-Lineup für das Modelljahr 1970 dürfte vermutlich das beeindruckendste in der Geschichte des Konzerns gewesen sein. 1970, und nur 1970, bot Chrysler gleichzeitig auf zwei Plattformen in zwei Fahrzeugklassen Autos an, die

Muscle-Car-Geschichte schreiben sollten. Zum letzten Mal vor dem Modellwechsel standen die "B-Body" Midsize Coupes der legendären Modellgeneration 1968 - 1970 in den Showrooms, Seite an Seite mit der brandneuen "E-Body"-Sport-

coupe-Plattform. Bunteste Farben und auffällige Streifen prägten das Erscheinungsbild der Chrysler-Armada in diesem Jahr. Wer wollte, konnte seinen Challenger in "Panther Pink" mit schwarzem Streifen bestellen - Erklärungen erübrigen sich. Die Chrysler-Marketingabteilung verpasste der Flotte noch das entsprechende Image: Die behelmte, motorisierte Biene als Logo, preisgekrönte Wortschöpfungen wie die Modellbezeichnung "Super Bee" für den ultimativen Super-B-Body, "Hummelstreifen" auf den Kofferräumen und Seitenteilen der top-motorisierten B- und E-Bodys - 1970 war ganz klar auch das Jahr der Biene.

Der Challenger ist mit einem völlig neuen Antriebsstrang und verbesserten Fahrwerk versehen



Trotz weißer Weste, dem 1970er Dodge Challenger haftet ein Böse-Buben-Image an

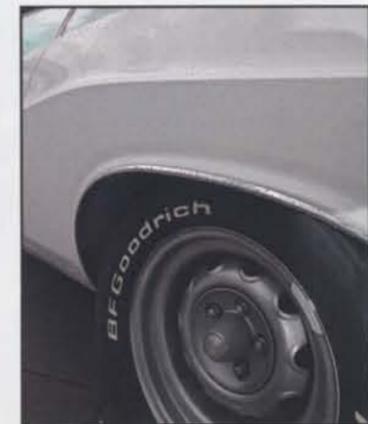
Aus diesem turbulenten Jahr stammt der Challenger von Edgar Huber, ganz zu Beginn des neuen Modelljahres, schon am 20. August 1969 lief das Coupe laut Fender Tag im Dodge-Werk Los Angeles vom Band. Aber so ganz ins Bild der "Class of 1970" passen will das Coupe dann doch nicht so recht. Für das Böse-Buben-Image ist der E-Body einfach zu weiß. Und mit Bienen hat er schon gleich gar kein Business.

Aber schon wenn der schneeweiße Zweitürer nur unschuldig am Straßenrand parkt, fällt ins Auge, dass er für ein klassisches Muscle Car ungewöhnlich satt, flach und waagrecht über den ordentlich dimensionierten Rädern steht. Weder die Behäbigkeit der Hummel, noch die Freundlichkeit der Biene spiegelt sich in den vier Augen des Dodges. Wenn Edgar dann den Zündschlüssel dreht, ist auch Laien klar: Honig sammelt der nicht.

Was da durch zwei polierte Fächerkrümmer von TTI und Auspufftöpfe der Flowmaster-Serie 44 nach draußen brüllt, klingt wesentlich mehr nach wütender Hornisse als nach emsiger Biene. Nach ziemlich großer Hornisse, sogar. Nach großer



Unter der Haube arbeitet ein Chrysler LA 360 Smallblock Stroker mit 408 ci



Hinten sind Mopar Rally Wheels in 8 x 15 Zoll montiert

Hornisse aus Metall, wenn man ehrlich ist. Einen Mopar Big Block erkennt man immer schon am Klang, so sagt man – und das hier ist keiner. Zu schnell, zu giftig, eher scharf als rau schäumt die Klangsignatur des Triebwerks aus den Auspuffrohren, ganz klar, Small Block, und bestimmt kein harmloser.

Ein Small Block? Ein Small Block in einem Auto aus dem Hause Chrysler? Der Konzern, dessen Name quasi Synonym für "High Performance Big Blocks" ist? Edgar lächelt. Sein Challenger vibriert. Sie haben keine Legenden nötig, die beiden Bayern, der aus Fleisch und der aus Blech.

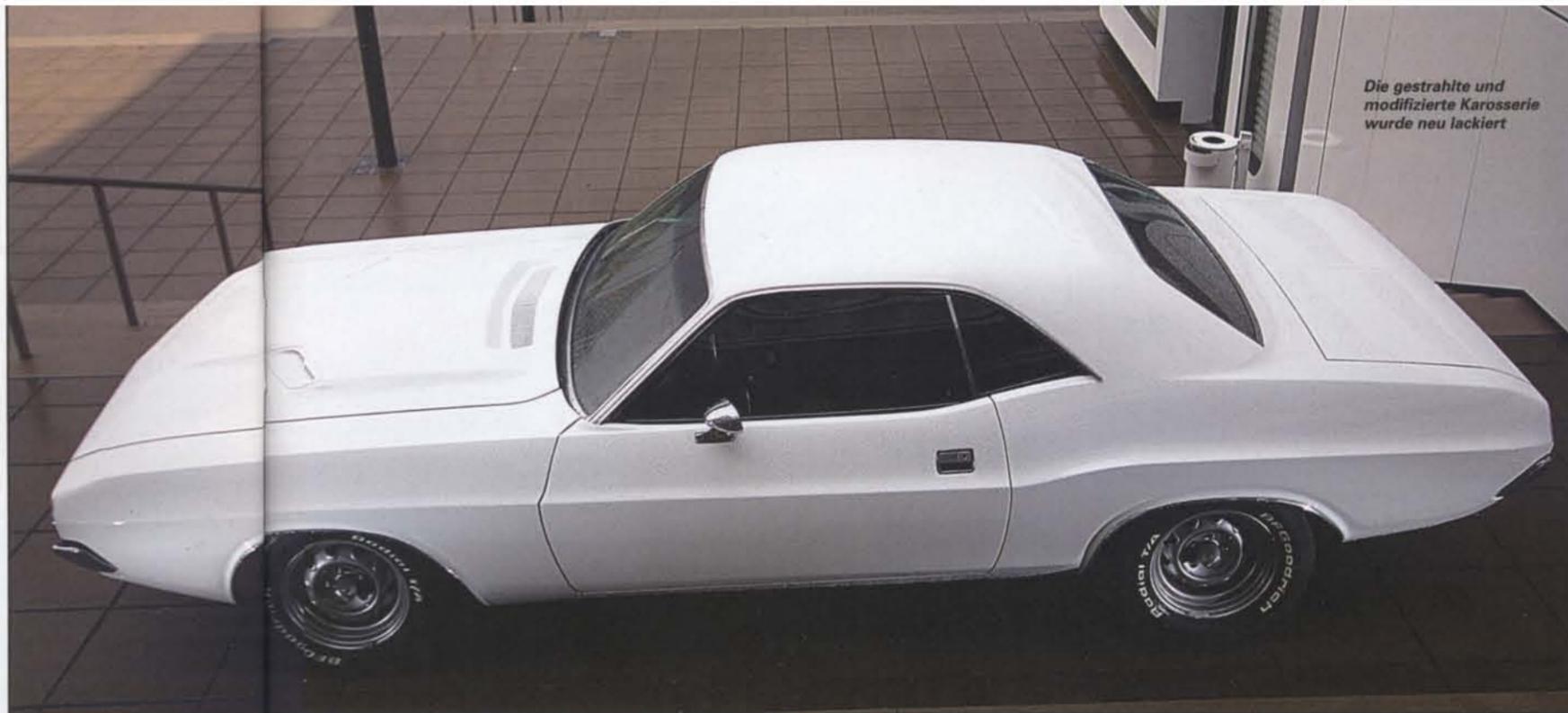
Wie die meisten guten Geschichten beginnt auch die von Edgar Huber und seiner weißen Hornisse mit einem Zufall. Und natürlich in Bayern. Dort, im Herzen der Weißwurstwelt, an der umstrittensten Bahnstrecke der Welt (Stuttgart – Bratislava), biegt der Spezialist für hochkomplizierte Elektronikbauteile eines Tages um eine Ecke und findet sich Auge in Auge mit einem langgehegten, nie ausgesprochenen Traum. Vor ihm steht ein Dodge Challenger, scheinbar ein 1970er Modelljahr, schneeweiß außen, dunkelgrün im Inneren. Auf dem Kofferraumdeckel verrät ein kleiner Aufkleber die Herkunft des

Coupes: www.oldschoolcustoms.de steht da. Der Bayer googelt und stößt auf die Homepage der Stuttgarter Muscle-Car-Manufaktur Oldschool Custom Works, wo er auch "seinen" Challenger, inklusive ausführlicher Beschreibung entdeckt. Edgar ist erstaunt, gelinde gesagt, über das, was er da liest, denn der weiße Challenger, den OSCW schon 2009 nach München geliefert haben, hat unglaubliche Ähnlichkeit mit dem Auto, von dem Edgar seit langer Zeit träumt, und zwar auch technisch, nicht nur optisch.

Um Edgars Traum zu verstehen, muss man vielleicht erst den Mann selbst verstehen, wenn das denn möglich ist. Edgar nutzt nur zwei Sorten Transportmittel: Alte Autos – und die deutsche Bahn. Er besitzt kein Mobiltelefon, die Technologie aber, mit der er sich beruflich befasst, würde wohl viele Angehörige der iPhone-Generation überfordern. Seine E-Mail-Adresse gibt es schon so lange, dass man davon ausgehen muss, dass seine Mailbox tatsächlich aus Blech ist. Er trinkt keinen Kaffee, sondern Wasser, aber nicht gekühlt, und anders als die meisten Autofans geht er obendrein auch noch gerne zu Fuß. Anders ausgedrückt, er hat seine eigene Vorstellung davon, wie die Dinge zu sein haben, eine grundsätzliche Liebe zu alten Automobilen und einen tieferen Bezug zur Hochtechnologie als die meisten Menschen. Von seinem Challenger träumt er seit den Neunzigern. 70er-Modelljahr, ganz klar, schönster Grill, schönstes Heck. Nur die Sidemar-

ker, die gefallen ihm nicht. Eigentlich sind sie sogar inakzeptabel. Das R/T-Paket (Road/Track), Chryslers "Sportausstattung" interessiert ihn nicht. Überholte Technik. Geht heute besser. Einen Small Block wünscht er sich, denn Gewicht ist nicht zeitgemäß, Drehfreudigkeit schon. Schalten sollte man das Ganze können, Automatik ist nicht sein Ding. Zu fremdbestimmt. Fünf Gänge oder sogar sechs, wenn die moderne Technik es schon möglich macht. Bremsen und Handling, keine Frage, sehr wichtig. Außerdem muss die Antenne weg. Für den zeitlosen Look bedarf es aber der R/T-Haube mit der sanften Erhöhung und den beiden Lufteinlässen, und natürlich der R/T-Heckschürze. Allerdings – die scheußliche Position der Auspuffblenden, was hat sich Chrysler eigentlich dabei gedacht? Schneeweiß muss er sein, und innen drin rot. Natürlich gibt es sein Wunschauto so nicht, das weiß Edgar genau, und dann kommt doch der Tag, an dem er um jene Ecke

biegt und vor dem weiß-grünen Challenger steht. Ein Small Block mit 5-Gang-Schaltgetriebe, wie er auf der OSCW-Homepage erfährt. Ohne Sidemarker. Und so steigt er in sein primäres Transportmittel, einen Fernreisezug der Deutschen Bahn, kommt auf dem Höhepunkt der Schlacht um den Stuttgarter Hauptbahnhof dort an, und geht schließlich die letzten Kilometer zum OSCW-Gelände zu Fuß. "Ein Spaziergang", erklärt er den verblüfften Restauratoren. Und er verblüfft auch weiter. Seltenst, so erzählen die beiden OSCW-Geschäftsführer, hätten Kunden eine so glasklare Vorstellung von "ihrem" Auto. Edgar erzählt, umschreibt, erläutert. OSCW liefert die Stichworte. Auf dem Papier nimmt der Challenger rasch Gestalt an, ausgehend von Edgars wichtigstem Wunsch: Der Small Block ist nicht verhandelbar. Edgar will wenig Gewicht und viel Drehfreude, und so fällt die logische Wahl auf ein altbewährtes Konzept: Ein Standard 360 ci Small Block wird mittels



Die gestrahlte und modifizierte Karosserie wurde neu lackiert



Original ist die Innenausstattung

1970er Dodge Challenger

Motor: Chrysler LA 360 Smallblock Stroker, 408 cui/6691 ccm, 375 PS bei 4200 Umin, Verdichtung 9,8:1, Edelbrock-Thunder-AVS-750-cfm-Vergaser, HEI-Zündung • **Auspuff:** Flowmaster-True-Dual-System, TTI-Fächerkrümmer • **Kraftübertragung:** Tremec-TKO-600-5-Gang-Schaltgetriebe, Hurst Shifter, hydraulische Kupplung • **Hinterachse:** Chrysler-8 3/4-Hinterachse mit 3.23 Final Ratio und Sure Grip, Hotchkis-Blattfedern, Hotchkis-Stabilisator, KYB-Stoßdämpfer, Hotchkis TVS, 1" tiefer als Serie • **Vorderachse:** Chrysler-Drehstab-Vorderachse, Mopar-Performance-Drehstäbe, Energy-Suspension-Polyurethanbuchsen, MOOG-Traggelenke, MOOG/Hotchkis-Lenkungskomponenten, Hotchkis-Stabilisator, KYB-Stoßdämpfer, Hotchkis Subframe Connectors, Performance-Einstellung mit maximalem Nachlauf • **Bremsen:** MP-Brakes-Scheibenbremsen mit Bremskraftverstärker (v.), Standard-10"-Trommel (h.) • **Räder:** Mopar Rally Wheels in 7 x 15" (v.), 8 x 15" (h.) • **Reifen:** BFGoodrich Radial T/A in 235/60-R15 (v.), 255/60R15 (h.) • **Sonstiges:** Standard Mopar "Burnt Orange"-Interieur mit Einzelsitzen und Mittelkonsole, Drehzahlmesser ins Cockpit integriert, Sidemarker und Antenne entfernt, Subframe Connectors in Wagenfarbe lackiert, Stoßstangenhörner entfernt, Auspufföffnungen in der Heckblende nach außen versetzt



Pures Seventies-Flair vermittelt das Interieur

geänderter Kurbelwelle und Kolben auf erhebliche 408 ci erweitert. Bigblock-Hubraum, Smallblock-Leistungsprofil. Etwa 375 PS stemmt das geplante Aggregat auf dem Prüfstand. Gekoppelt werden soll das Triebwerk mit einem Schaltgetriebe mit moderner Präzision. Hurst Driveline Conversions kann das passende Aggregat liefern – ein 5-Gang-Tremec-TKO, Amerikas beliebtestes modernes Muscle-Car-Getriebe, fertig vorbereitet für den Einbau in die Chrysler-E-Karosserie. Eine 8-3/4-Zoll-Mopar-Hinterachse mit Sperre kommt selbstverständlich auch ins Lastenheft, anders würde

das Coupe die geplante Leistung gar nicht auf die Straße bekommen. Für Kurventauglichkeit sorgen Fahrwerkskomponenten von Hotchkis, unter anderem ein Stabilisator für die Hinterachse, gepaart mit Kayaba-Stoßdämpfern. Damit das weiße Geschoss auch wieder zum Stehen kommt, soll die Vorderachse scheinbar gebremst sein. Noch eine Handvoll Karosseriemodifikationen – fertig ist das Traumauto. In Indiana findet OSCW ein passendes Basisfahrzeug – Rot innen, Small Block, durchweg gut erhalten, und obendrein bezahlbar. Das Auto kommt über Rotterdam nach

Weinstadt, wo die Restauratoren Ende 2011 mit der Demontage und dem Neuaufbau exakt nach Edgars Vorgaben beginnen. Die gestrahlte und modifizierte Karosserie wird neu lackiert, erhält ihre originale Innenausstattung zurück – und wird dann mit dem völlig neuen Antriebsstrang und dem verbesserten Fahrwerk versehen. Im Sommer 2012 ist Edgars Traum schließlich wahr geworden – ob er seitdem jemals wieder zu Fuß gegangen ist, wurde nicht überliefert.

Text: Dr. Stefan Geiger
Fotos: Simon Wonka