V8-Power, verpackt in legendäre Karosserien: Diese drei **charakterfesten Bodybuilder** ziehen die Blicke auf sich

FORD MUSTANG FASTBACK GT
230 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG; HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 8,2 S; 205 KM/H SPITZE, 2607 USD (1966)

MUSKEL-

TEXT Jürgen Gassebner **FOTOS** Scoutsource.de Communication]

DODGE CHARGER R/T
375 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG;
HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 6,3 S;
215 KM/H SPITZE, 3480 USD (1968)

PLYMOUTH BARRACUDA
150 PS, V8-MOTOR, WASSERKÜHLUNG;
HINTERRADANTRIEB; 0-100 KM/H IN 13,4 S;
179 KM/H SPITZE, 3252 USD (1974)

MÄNNER

Wenn tief im Schwäbischen urgewaltige V8-Motoren wahlweise mit sonorem Blubbern oder markerschütternden Detonationen die friedliche ländliche Idylle durchbrechen, dann kann es sehr gut sein, dass wir uns im Remstal, genauer gesagt in der näheren Umgebung der US-Car-Schmiede Oldschool Custom Works in Weinstadt befinden. Dort kümmern sich Sönke Priebe und Christian Rühle mit ihrem Team ebenso leidenschaftlich wie kompetent um alles, was in US-Car-Kreisen Rang und Namen hat.

Ganz im Trend der US-affinen Oldtimer-Fraktion befinden sich derzeit die Pony und Muscle Cars vom Schlage eines Ford Mustang Fastback, eines Plymouth Barracuda oder eines Dodge Charger R/T. Innerhalb unseres Vergleichsfeldes eint sie der klassische US-amerikanische V8-Motor als Antrieb, während sich in Sachen Konzeption und Abmessungen hingegen verschiedene Welten auftun.

Begründete der Mustang 1964 die neue Klasse der kompakten, leichten und kräftig motorisierten Pony Cars, zu der auch der Plymouth Barracuda zählt, tritt der Dodge Charger R/T hingegen eine gepflegte Schuhnummer größer, böser und mächtiger auf, auch was den Hubraum betrifft. Doch der Reihe nach. Als General Motors im Sommer 1964 mit dem Pontiac GTO ein astreines Muscle Car präsentierte, hatte die Konkurrenz im Hause Chrysler zwar die Marke Dodge, dem GTO aber außer einer vergleichbaren sportlichen Coupé-Studie nichts entgegenzusetzen. Auch die „Charger 273" genannte Version, die 1965 in wenigen Exemplaren auf Basis des Dodge Dart entstand, vermochte dem GTO nicht Paroli zu bieten. Er war der Liebling der Fans, begeisterte mit Leistung und Fahrdynamik und lud am Samstagabend zu Beschleunigungsorgien ein.

Erst 1966 machte man bei Dodge Nägel mit Köpfen und stellte den Charger auf die Räder. Die Plattform und auch einige Teile der Karosserie entsprachen dem Dodge Coronet, der als Basis diente. Der Charger wurde auch im US-Rennsport eingesetzt und machte sich in den NASCAR-Serien mit dem Gewinn der Manufacturer's Championship und der Grand National Championship vom Start weg einen Namen.

AUS DIESER PERSPEKTIVE bekommen die meisten Verkehrsteilnehmer den Charger R/T zu sehen

Der Zusatz R/T steht für Road/Track und verdeutlicht die Sportambitionen des Charger

Die Doppelscheinwerfer verstecken sich hinter pneumatisch aktivierten Klappen

Der 440er-Motor baut aus 7,2 Litern ein wahres Drehmomentgebirge auf

KULTIGER FILMAUFTRITT UND BIG-BLOCK-POWER

Doch die Verkaufserfolge draußen bei den Händlern blieben eher bescheiden. Ein Facelift im Jahre 1967 half da nur wenig, auch wenn von 1967 an der R/T (für „Road/Track", also für Straße/Rennstrecke) im Händlerprospekt stand. Erst mit einem komplett neuen Charger wendete sich 1968 das Blatt. Bis zum nächsten Modellwechsel 1971 sollte diese Phase die erfolgreichste des Dodge Charger werden. Zwar wurde er im Rennsport mittlerweile vom Ford Torino und vom Mercury Cyclone düpiert, dafür erhielt der Charger im Film „Bullitt" von Regisseur Peter Yates bei der berühmten Verfolgungsjagd durch San Francisco eine Weltbühne, auf der er für sich werben durfte – auch wenn er schließlich spektakulär in eine Tankstelle raste und explodierte.

Am heutigen Tag ist die Bühne freilich das Remstal. Der Charger R/T Modelljahr 1968 schöpft aus einem 440 Kubikzoll großen Big- >

Schlicht und sportlich gibt sich der Charger R/T mit seinen vielen Rundinstrumenten. Die Dreigang-Automatik wird über einen Lenkradhebel geschaltet

DATEN & FAKTEN GTÜ

ANTRIEB V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 110 x 95 mm; Hubraum: 7206 cm³; Verdichtung: 10,25; Leistung: 276 kW/375 PS bei 4600/min; maximales Drehmoment: 649 Nm bei 3200/min; Dreigang-Automatik; Lenkradschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU + FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Drehstabfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Trommeln (wahlweise Scheiben)/Trommeln; Reifen: 215/70 R 15

ECKDATEN L/B/H: 5280/1955/1410 mm; Radstand: 2971 mm; Leergewicht: 1650 kg; Bauzeit: 1968 bis 1971; Stückzahl: 17.665; Preis (1968): 3480 US-Dollar

FAHRLEISTUNGEN Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 6,3 s; Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h; Verbrauch: ca. 25 l/100 km km

[1] Werksangaben

KAUFBERATUNG DODGE CHARGER R/T Bj.: 1968-1971

Einen guten Dodge Charger R/T zu bekommen, ist nicht das Problem – solange man bereit ist, eine Summe zwischen 50.000 und 100.000 Euro für die Version mit dem 440er-Motor hinzublättern. Für die noch begehrtere und wesentlich seltenere Variante mit dem Hemi-V8 werden mittlerweile sogar Preise von mehreren 100.000 Dollar verlangt und auch bezahlt. Doch bereits mit dem 440er-Motor ist der Dodge Charger R/T ein wahres Muscle Car.

MARKTLAGE

Classic Data

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
51.200 €	37.500 €	24.200 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

KAROSSERIE Gelegenheit macht bekanntlich nicht nur Diebe, sondern ruft gerade bei begehrten Autos wie dem Charger R/T auch findige bis arglistige Zeitgenossen auf den Plan, die ein Auto mal eben „restaurieren", um es entsprechend teuer und damit gewinnbringend verkaufen zu können. Da das Thema Rost alleine schon baujahresbedingt allgegenwärtig ist, sollte – insbesondere bei aus USA importierten Fahrzeugen – genau geprüft werden, ob nicht hier und dort nur noch der **Spachtel** die Fuhre zusammenhält, denn nachfolgende Reparaturen werden immer teuer! Gerne arbeitet der Amerikaner mit so genannten Verkaufslackierungen.

TECHNIK Mit 375 PS aus 7,2 Litern Hubraum muss man sich um die Motormechanik keine allzu großen Sorgen machen. Wie gemeinhin üblich, gilt das Augenmerk deshalb möglicherweise ausgeschlagenen Fahrwerkskomponenten sowie **Ölverlust** an Motor und Getriebe. Auch wichtig: Passen Fahrgestell und Technik zusammen?

ERSATZTEILE Bei den Ersatzteilen sind gerade hierzulande die einschlägigen Spezialisten für US-Cars gefragt. Gängige Verschleißteile für Motor und Fahrwerk sind ebenso erhältlich wie auch bereits **Nachfertigungen** nicht mehr lieferbarer Originalteile.

SCHWACHPUNKTE

1 Rost an den neuralgischen Karosseriepartien wie Schwellern, Unterboden, Kofferraum, Radläufe

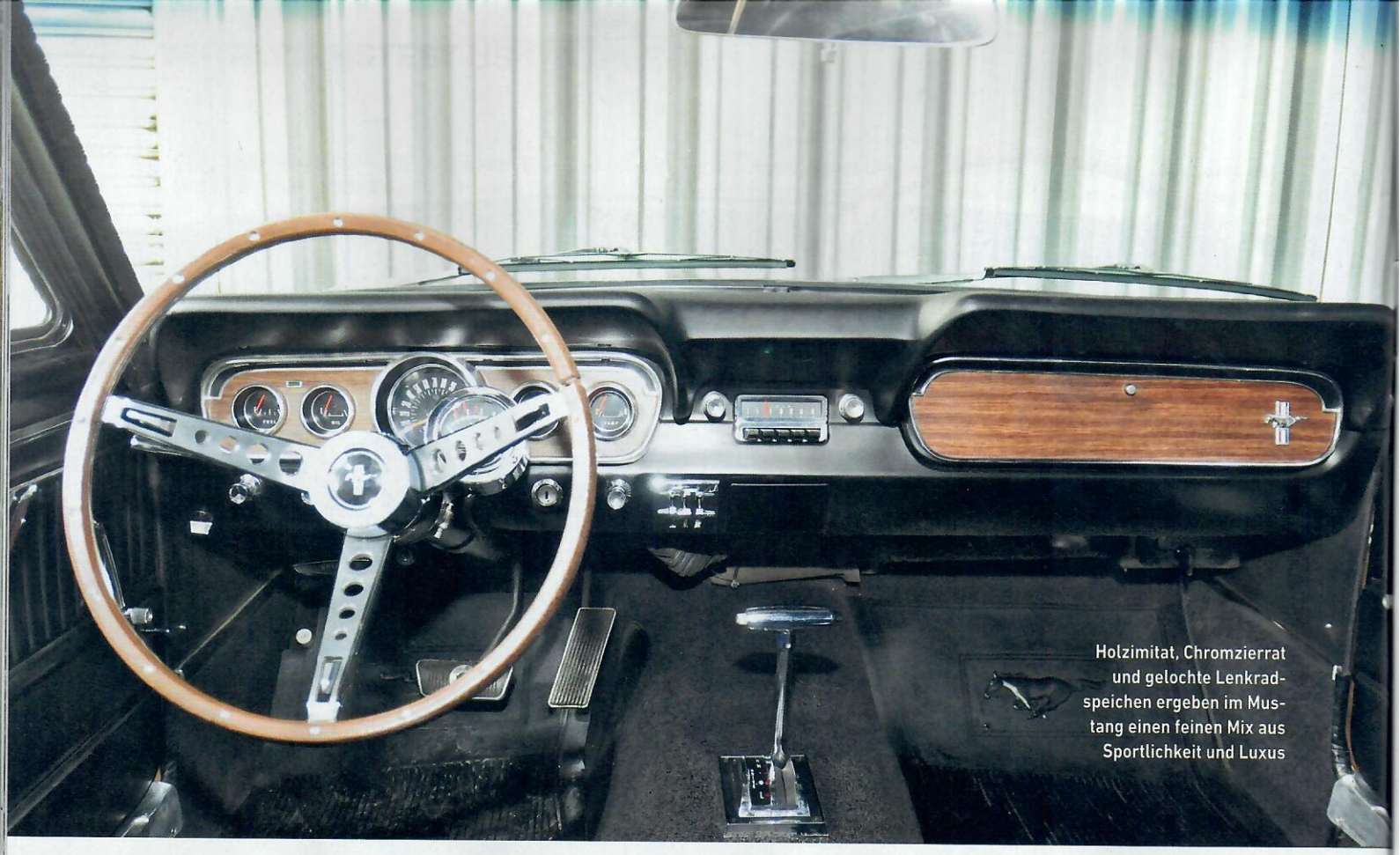
2 Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential

3 Ausgeschlagene Fahrwerkselemente ringsum

ADRESSEN

D.U.S. Dachverband der US-Fahrzeugclubs Deutschland e.V.
Riedstraße 7
60388 Frankfurt
Tel.: 0151/16248261
Mail: praesident@dus-dachverband.de
dus-dachverband.de

Oldschool Custom Works
Grunbacher Strasse 65B
71384 WeinstadtClub etc
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
oldschoolcustoms.de



Holzimitat, Chromzierrat und gelochte Lenkradspeichen ergeben im Mustang einen feinen Mix aus Sportlichkeit und Luxus

KAUFBERATUNG FORD MUSTANG FASTBACK GT Bj.: 1965-66

Die erste Serie des legendären Ford Mustang wurde von 1964 bis 1966 gebaut. Zunächst entstand das beliebte und erfolgreiche Pony Car als Coupé sowie als Cabriolet, und im Modelljahr 1965 kam mit der Fastback-Variante ein sehr dynamisch gestaltetes Fließheck-Coupé dazu. Der Fastback wird innerhalb der ersten Serie am höchsten gehandelt, was an der für Mustang-Verhältnisse vergleichsweise geringen Produktionszahl liegt.

MARKTLAGE

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
46.000 €	31.000 €	21.000 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

KAROSSERIE Vorsicht vor aus den USA importierten „Spachtelbombern". Unter dem Blech kann hier mitunter böse der Rost blühen, genauso wie auch an Türböden, Türkanten, Stehwänden sowie im **Windlauf** des Luftkastens. Zu kontrollieren sind auch der Unterboden sowie die Seitentaschen im Kofferraum, wo die braune Pest ebenfalls gerne ihr Unwesen treibt und bleibende Schäden anrichtet. Ebenso sind die Rahmenlängsträger vorne sowie hinten im Bereich der Aufnahmen für die Blattfedern genauer zu inspizieren.

TECHNIK Die Kontrolle auf Ölundichtigkeiten an Motor und Getriebe gehört zum Standardcheck, ebenso wie beim Differential sowie bei der Servolenkung, die zudem kein zu hohes Spiel aufweisen darf. Beim Hin- und Herrollen auf mögliche Klackergeräusche vom **Kreuzgelenk** der Kardanwelle achten. Zudem sind die Bremsen zu kontrollieren sowie die Radaufhängungen vorne auf ausgeschlagene Buchsen und Gelenke zu prüfen.

ERSATZTEILE Die Ersatzteilsituation für die frühen Mustangs ist prinzipiell gut, insbesondere existiert ein reichhaltiger Fundus an hochwertigen **Optimierungsteilen**. Der umfasst sowohl die Fahrwerks- wie auch die Motorentechnik.

SCHWACHPUNKTE

1 Auf mögliche Klackergeräusche des Kreuzgelenks der Kardanwelle achten
2 Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential
3 Rost am Unterboden, an den Türen, im Kofferraum sowie an den Rahmenträgern

ADRESSEN

First Mustang Club of Germany 1964-73 e.V.
Kaute 6
57072 Siegen
Tel.: 0271/51 03
Mail: info@mustang-club-germany.de
mustang-club-germany.de

Oldschool Custom Works
Grunbacher Strasse 65B
71384 Weinstadt
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
oldschoolcustoms.de

DATEN & FAKTEN GTÜ

ANTRIEB V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 101,6 x 72,9 mm; Hubraum: 4736 cm³; Verdichtung: 9,3; Leistung: 169 kW/230 PS bei 4800/min; maximales Drehmoment: 413 Nm bei 3200/min; Dreigang-Automatik; Mittelschaltung; Hinterradantrieb
AUFBAU + FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie auf Rahmen mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Trommeln (wahlweisen. Scheiben)/ Trommeln; Reifen: 205/60 R 15
ECKDATEN L/B/H: 4610/1730/1300 mm; Radstand: 2743 mm; Leergewicht: 1330 kg; Bauzeit: 1965 bis 1966; Stückzahl: 35.698; Preis (1966): 2607 US-Dollar
FAHRLEISTUNGEN[1] Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 8,2 s; Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h; Verbrauch: ca. 15 l/100 km

[1] Werksangaben

block-V8 mit umgerechnet 7206 Kubikzentimetern Hubraum satte 375 PS Leistung bei lächerlich geringen 4600 Umdrehungen pro Minute. Geradezu gewaltig ist das Drehmoment, das bei 3200 Touren seinen Spitzenwert von 649 Newtonmeter erreicht und über eine Dreigang-Wandlerautomatik zur hinteren Starrachse und auf die Hinterräder übertragen wird.

Freie Bahn vorausgesetzt, rennt der Charger R/T damit beeindruckende 215 Stundenkilometer schnell, was sich dann allerdings in einer leicht erhöhten Frequenz notwendiger Tankstopps niederschlagen dürfte. Das angestammte Metier des mit 1650 Kilogramm Leergewicht nicht eben leicht geratenen Charger R/T ist ohnehin die Beschleunigung. Ein simpler Durchtritt des kleinen schwarzen Pedals rechts unten im Fußraum genügt, und der Charger R/T schießt Mann und Maus in höchst achtbaren 6,3 Sekunden in den 100-km/h-Orbit. Apollo 8 benötigte seinerzeit deutlich länger bis zum Erreichen der Erdumlaufbahn.

Standardmäßig war der Dodge rundum mit Trommelbremsen ausgestattet. Unser Charger zeigt sich dank der optionalen Scheibenbremsen vorn etwas neuzeitlicher. Die flinke Hatz durch enges Kurvengeschlängel ist sein Ding trotz der mit Drehstabfedern und Querlenkern aufgebauten und gut funktionierenden Vorderachse trotzdem nicht. Er liebt eher langgezogene und durchaus schnelle Kurven. Und er liebt die Tankstelle, was angesichts der gegenwärtigen Sprit-Preis-Deflation aber zu verschmerzen ist.

MUSTANG: SCHWÄCHER, ABER AUCH LEICHTER

Fürs kurvige Geläuf eignet sich der Ford Mustang Fastback GT der ersten Serie und ersten Version aus dem Jahre 1966 schon deutlich besser. Sein 289 Kubikzoll (umgerechnet 4736 Kubikzentimeter) großer V8 leistet mit 230 PS bei 4800 Umdrehungen pro Minute zwar 145 Pferdestärken weniger als der mächtige V8 des Charger R/T, doch trifft er auf lediglich 1330 Kilogramm Leergewicht. Vergleicht man die Leistungsgewichte, so wird schnell klar, wie gut der Ford Mustang bei der Musik ist: Er bringt es auf 5,78 Kilogramm pro PS, während jede Pferdestärke beim Dodge Charger R/T dank der motorischen Urgewalt lediglich 4,4 Kilogramm zu beschleunigen und zu verzögern hat. Mit 205 km/h Höchstgeschwindigkeit und 8,2 Sekunden für den Sprint von null auf 100 Stundenkilometer muss sich der Mustang Fastback GT aber keineswegs verstecken. Dank seines geringeren Gewichts und des mit 2743 Millimetern fast 23 Zentimeter kürzeren Radstands sowie der sehr viel geringeren Massenträgheit zirkelt er im Vergleich zum Dodge Charger R/T fast schon wie ein Wiesel um die Ecken.

Vergleichsweise leichtfüßig nimmt der Mustang Serpentinenstrecken unter seine Pneus, die auf 15-Zoll-Zubehörrädern von Torq Thrust aufgezogen sind. Einmal mehr besticht er als US-Car der 1960er-Jahre auch durch seine sehr moderne Vorderachskonstruktion, die dank Doppelquerlenkern und Schraubenfedern erstaunlich gut funktioniert und in Kurven mit Bodenwellen einen durchaus sauberen Strich ermöglicht.

Das charakteristische Konterfei mit dem Pferd lässt jedes Kind den Mustang erkennen

Der 289er-V8 mit 4,7 Liter steht mit 230 PS gut im Futter

Der Fastback GT ist an seinem zweiflutigen Auspuff zu erkennen

Das Mustang-Interieur bietet vorne ausreichend Platz, während der Fond nichts für großgewachsene Zeitgenossen ist

Mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten ermöglicht er zudem einigermaßen solide Verzögerungswerte. Als Fastback GT kennzeichnet den Mustang eine zweiflutige Abgasanlage, die einen kernigen Ton in die Weiten des Remstals entlässt. Hinzu gesellt sich mit 413 Newtonmeter bei 3200 Touren ein souveränes Drehmomentangebot, das ebenfalls eine Dreigang-Automatik an die Hinterachse liefern darf.

Deutlich bescheidener nimmt sich in fahrdynamischer Hinsicht der Plymouth Barracuda aus dem Jahr 1974 aus. Das liegt jedoch nicht etwa an seiner Konzeption, sondern am Baujahr. 1974 zogen in den USA längst drastische Abgasrestriktionen am Horizont auf. Aus seinem Smallblock mit 318 Kubikzoll oder 5211 Kubikzentimetern Hubraum holt der einst starke Barracuda gerademal bescheidene 150 PS bei 4400 Touren. Mit 352 Newtonmeter bei 2000 Umdrehungen pro Minute fällt das Drehmoment zudem ebenfalls niedrig aus. Wer 1974 mehr Power im Barracuda wollte, für den war selbst mit dem 360-Kubikzoll-Motor bei 245 PS das Ende der Fahnenstange erreicht. Mehr gab es nicht.

Grund für die mageren Motordaten waren einerseits die seit 1968 ständig verschärften Abgasvorschriften in den USA – und 1973 würgte zudem auch noch ein Benzinspargesetz die Leistung ab. Neben einem Tempolimit auf 55 Meilen pro Stunde sah dies eine stufenweise Verbrauchssenkung vor, und plötzlich sahen sich die US-Automobilhersteller mit der Notwendigkeit konfrontiert, ihre existierende Modellpalette drastisch sparsamer zu gestalten. Die Folge waren ab Anfang der 70er stark reduzierte Leistungs- und Drehmomentwerte sowie von 1975 an ein stark verändertes Fahrzeugangebot auf dem US-Markt. Unser Plymouth Barracuda ist so ein Kind jener Tage. Dabei begann seine Karriere einst ganz anders – mit richtig Power und Zug an der Hinterachse.

Die Front des Barracuda hat mit viel Phantasie betrachtet etwas von einem Raubfisch

Die runden Rückleuchten berichten vom leider viel zu frühen Ende der Plymouth Barracuda-Modelle

Der konzeptionell sportlich ausgelegte Barracuda bietet bereits Sitze mit integrierten Kopfstützen

Der 5,2-Liter-V8 leistet aufgrund gesetzgeberischer Zwänge lediglich magere 150 PS

PANDA STATT BARRACUDA? HEUTE UNDENKBAR

Als Pendant zum Ford Mustang zählte der Plymouth Barracuda zu den so genannten Pony Cars. Auch wenn der Mustang heute für sich in Anspruch nehmen darf, diese Klasse begründet zu haben, so wurde der Barracuda 1964 doch zwei Wochen vor dem Mustang vorgestellt. Konstrukteur John Samsen konnte damals gerade noch verhindern, dass die Chrysler-Geschäftsleitung dem neuen Wagen den Namen „Panda“ verlieh und setzte sich mit seinem eigenen, weitaus sportlicher und dynamischer klingenden Vorschlag „Barracuda“ durch.

Als Basis für die erste, von 1964 bis 1966 gebaute Barracuda-Version diente der Plymouth Valiant, von dem beispielsweise Motorhaube, Windschutzscheibe, vordere Dreieckfenster und einiges mehr entlehnt wurden. Das senkte die Produktionskosten und natürlich auch die Entwicklungszeit für den neuen Wagen, denn schließlich wusste man bei Chrysler seit Jahren sehr wohl, dass Ford am Mustang arbeitete.

1967 folgte schließlich die zweite, bis 1969 gebaute Version des Barracuda, die zwar weiterhin Komponenten mit dem Valiant und damit mit der ersten Barracuda-Version teilte, aber doch grund- >

Das Cockpit des Barracuda ist sachlich in Schwarz gehalten und unterstreicht damit den sportlichen Anspruch

DATEN & FAKTEN GTÜ

ANTRIEB V8-Zylinder, vorn längs eingebaut; 2-Ventiler; eine untenliegende Nockenwelle, Kettenantrieb; Gemischbildung: Vergaser; Bohrung x Hub: 99,3 x 84 mm; Hubraum: 5211 cm³; Verdichtung: 9,5; Leistung: 110 kW/150 PS bei 4400/min; maximales Drehmoment: 352 Nm bei 2000/min; Dreigang-Automatik; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

AUFBAU + FAHRWERK Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querlenker, Drehstabfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern; v./h. Stoßdämpfer; Servolenkung; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: 235/55 R 17

ECKDATEN L/B/H: 4740/1900/1300 mm; Radstand: 2740 mm; Leergewicht: 1435 kg; Bauzeit: 1970 bis 1974; Stückzahl: 48.551; Preis (1974): 3252 US-Dollar

FAHRLEISTUNGEN Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 13,4 s; Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h; Verbrauch: ca. 14 l/100 km

[1] Werksangaben

KAUFBERATUNG PLYMOUTH BARRACUDA Bj.: 1970-1974

Verglichen mit dem Ford Mustang hatte der Plymouth Barracuda auf der Beliebtheitsskala der Kundschaft über weite Strecken das klare Nachsehen. Deutlich geringere Produktions- und Absatzzahlen machen das toll gestylte Pony Car deshalb heute zu einem gesuchten Oldtimer. Da sich die wirkliche Fan-Gemeinde des Plymouth Barracuda zudem erst relativ spät entwickelte, ist das Fahrzeugangebot deutlich geringer als beim Mustang.

MARKTLAGE T

Classic Data

Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4
35.700 €	22.500 €	14.200 €

Wertentwicklung leicht steigend ▲

KAROSSERIE Auch bei einem US-Car der 1970er-Jahre ist der Rost ein oft gesehener Begleiter. Beim Barracuda betreffen die neuralgischen Stellen insbesondere die **A-Säulen** mit Türscharnieren, den Bereich des Heckfensters, den Kofferraumboden sowie die Radläufe und Türunterkanten.

TECHNIK Beim Barracuda sollte unbedingt auf größtmögliche Originalität geachtet werden, also zum Chassis passende **„Matching Numbers"** von Motor und Getriebe. Der V8 selbst ist ein robuster Geselle, und so beschränken sich die Kontrollen vor dem Kauf auf mögliche Ölverluste am Antriebsstrang, eine unsaubere Gasannahme wegen eventuell ausgeschlagener Drosselklappen sowie ausgeleierte Fahrwerkskomponenten.

ERSATZTEILE Aufgrund der Verwandtschaftsgrade zu anderen Modellen von Chrysler, Dodge und Plymouth ist gerade die Ersatzteilversorgung im Bereich der Antriebstechnik über die einschlägigen Spezialisten der Szene weitestgehend unproblematisch. Unter dem Schlagwort „Mopar" (www.mopar.com sowie www.moparshop.de) werden die Ersatzteile von Chrysler vertrieben und umfassen neben Antriebs- und Fahrwerkskomponenten auch andere Bereiche wie Reparaturbleche oder Interieur-Ausstattungen.

SCHWACHPUNKTE

1 Ölverlust an Motor, Getriebe und Differential, ausgeleierte Vergaser-Drosselklappen

2 Ausgeschlagene Fahrwerkskomponenten

3 Korrosion im Bereich von A-Säulen, Heckfenster, Kofferraum, Türen

ADRESSEN

A C C Reutlingen e.V.
Robert-Bosch-Straße 1
72827 Wannweil
Tel.: 0171/4212814
Mail: vorstand@acc-reutlingen.de
www.acc-reutlingen.de

Oldschool Custom Works
Grunbacher Strasse 65B
71384 Weinstadt
Tel.: 07151/9842266
Mail: info@oldschoolcustoms.de
oldschoolcustoms.de

legend überarbeitet war. 1969 leistete die Topmotorisierung mit dem 6,3-Liter-V8 330 PS, und man führte ein neues Ausstattungspaket mit dem Namen 'Cuda ein, das auf dem Formula-S-Paket basierte, mit einem 5,6- oder 6,3-Liter-V8 verfügbar war und sozusagen das Hochleistungsmodell darstellte.

Ein Jahr später, 1970, folgte schließlich die dritte Serie des Barracuda, bei der sämtliche bisherigen Gemeinsamkeiten mit dem Valiant über Bord geworfen wurden und eine komplett neue Plattform – das E-Chassis – eingesetzt wurde. Das neue E-Chassis bot unter anderem einen größeren Motorraum, der nun den Einbau des 7,0-Liter-Hemi-V8 von Chrysler ermöglichte. Außerdem gab Plymouth im Rennsport kräftig Gas mit dem neuen Modell, und Swede Savage und Dan Gurney schafften in der Trans-Am-Serie 1970 immerhin drei Polepositions, wenngleich keinen Rennsieg.

DIE PREISE FÜR DEN HEMI SIND EXPLODIERT

Mit dem erwähnten 426/7,0-Hemi-V8 sowie dem 440-7,2-Liter-V8 mit Sechsfach-Vergaser wurde der Barracuda schließlich zur Legende, die sich darin widerspiegelt, dass ein solcher Barracuda heute zu den teuersten US-Cars überhaupt zählt. So wurden beispielsweise die sechs von ursprünglich nur zwölf gefertigten Cabriolet-Versionen aus dem Jahr 1971 in den vergangenen Jahren jeweils für rund zwei oder mehr Millionen US-Dollar verkauft, und ein geschlossener Barracuda der dritten Serie mit besagtem Hemi-Motor bringt es derzeit auf mehrere hunderttausend US-Dollar – hier sind die Preise geradezu explodiert.

Doch das Interesse der Kundschaft war seit 1970 stetig gesunken, und auch eine weitere leichte Modellüberarbeitung 1972 half da kaum weiter. Ein neuer Kühlergrill sowie runde Rückleuchten sollten dem Barracuda nochmals etwas Pep verleihen, doch wegen des nachlassenden Verkaufs und auch den Abgas- und Verbrauchsrestriktionen stellte man die Produktion des Plymouth am 1. April 1974 und damit genau zehn Jahre nach dem ersten Auftritt ein.

Tatsächlich ist aber selbst unser etwas schwachbrüstiger Barracuda von 1974 ein ganz verlockender Partner, wenn es darum geht, das US-Car-Feeling jener Tage zu genießen. Man spürt, dass der V8-Motor gerne mehr geben würde, wenn er nur dürfte, doch einmal mehr gefällt das Fahrwerk mit Einzelquerlenkern und Drehstabfederung vorne in Verbindung mit der traditionellen Starrachse hinten. Mit Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten bewehrt, spielt der Barracuda zudem auch verzögerungstechnisch auf Ballhöhe. Mit 2740 Millimetern weist er nahezu den gleichen Radstand wie der Mustang auf, bringt mit 1435 Kilogramm aber gut zwei Zentner mehr auf die Waage.

In Verbindung mit deutlich weniger Leistung muss sich dieser späte Barracuda deshalb dem Mustang und erst recht dem Charger geschlagen geben. Man wünscht sich in diesem Auto deshalb nichts sehnlicher als 330 PS. Mindestens: Es dürfen auch um die 400 sein! ■

Von hinten betrachtet machen alle drei US-Bodybuilder eine gute Figur. Das Barracuda-Heck besticht mit seiner fantastisch klaren Linienführung

PUNKTEWERTUNG

Mit seinem brachialen Bigblock und souveränen Fahrleistungen entscheidet der Dodge Charger R/T den Vergleich für sich. Auf Platz zwei folgt der Mustang, der gute Performance bei geringem Gewicht bietet. Leicht abgeschlagen landet der Barracuda auf Rang drei.

	Charger R/T	Mustang GT	Barracuda
Platzangebot	5	3	3
Bedienung	3	3	3
Fahrleistungen	5	4	2
Fahrverhalten	3	3	3
Fahrkomfort	4	3	3
Verbrauch	2	4	4
Wartungsaufwand	4	4	4
Techn. Niveau	4	4	4
Wertentwicklung	3	3	3
Spaßfaktor	5	4	3
ERGEBNIS	38	35	32

FAZIT

VON JÜRGEN GASSEBNER

Sehen wir vom Punkteergebnis mal ab, dann hieße mein Favorit Plymouth Barracuda, bietet er doch das stimmigste Gesamtkonzept. Im letzten Jahrgang 1974 fehlte es seinem 5,2-Liter-V8 mit nur noch 150 PS allerdings einfach an ausreichend Leistung. So wäre es für die Landstraße dann doch der verhältnismäßig leichte und agile Ford Mustang. Mit seinem überragenden Flair und der Bigblock-Power aus seinem 440er-Motor mit gut 7,2 Litern Hubraum nimmt der Dodge Charger R/T mich ganz für sich ein. An den Spritkonsum wollen wir dabei nicht denken, aber der urgewaltige Drehmomentschub, generiert von einem V8-Motor mit 110 Millimetern Bohrung bei respektablen 95 Millimetern Hub, ist einfach einmalig. Am Ende des Tages entscheidet über die Wahl zwischen dem Muskelprotz Dodge Charger R/T und den beiden Pony Cars von Ford und Plymouth jedoch ganz der persönliche Geschmack. Und der ist ja zum Glück höchst individuell.