

TOW TRUCK DRIVER

Geschichten aus dem Muscle-Car-Alltag

Ob Chevrolet, Ford oder Chrysler: Jeder US-Hersteller hatte in den späten Sechzigern ein „Pony Car“ im Programm. In die so genannte Pony-Car-Klasse gehören für US-Verhältnisse kleine, leichte und erschwingliche zweitürige Sportwagen, unter anderem der Ford Mustang, Chevrolet Camaro und Dodge Challenger – aber wie identisch sind die Klassenkameraden wirklich?

Text: Christian Rühle, Fotos: OSCW



Die Chefs von Oldschool Custom Works in Weinstadt: Christian Rühle (links) und Sönke Priebe

PFERDESTALL

Die Geschichte der Pony Cars beginnt unzweifelhaft mit dem Mustang. Fords Breitensportler war der erste seiner Gattung auf dem Markt, im Jahr 1964 einhalb. Die ungewöhnliche Datumsangabe soll den weit ins Jahr 1964 vorgezogenen Verkaufstart der ersten Mustangs verdeutlichen, bei denen es sich aber immer um Fahrzeuge des Modelljahres 1965 gehandelt

hat. General Motors wurde vom Erfolg des Ur-Pony völlig überrascht und stellte erst zum Modelljahr 1967 mit dem Camaro ein eigenes Pony Car vor. Ford vollzog den ersten signifikanten Modellwechsel der Baureihe schon 1969, General Motors folgte 1970 mit der zweiten Generation des Camaro. Erst zu diesem Zeitpunkt gelang es der Chrysler Corporation endlich, ihr eigenes „richtiges“ Pony aus dem Stall zu treiben. Doch zu die-

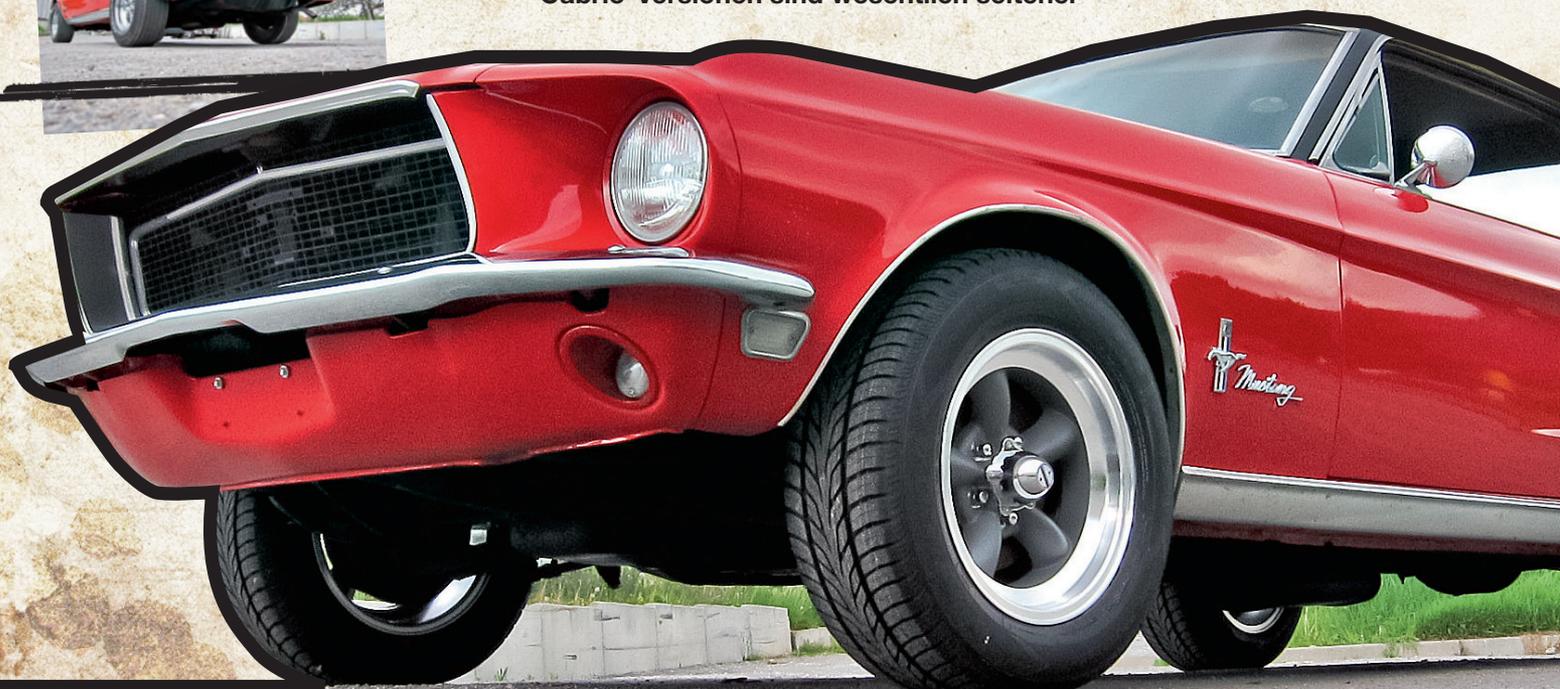
sem Zeitpunkt war das Rennen bereits gelaufen. An den Mustang, der sich einer ununterbrochenen, wenn auch nicht immer ästhetischen, kontinuierlich fortgesetzten Baureihe bis in die Gegenwart rühmen kann, oder an den Camaro, dessen Ahnenreihe lediglich von 2003 bis 2008 unterbrochen war, fand das Chrysler-Rennpferd keinen Anschluß mehr. Die Baureihe wurde mit dem Ende des Modelljahres 1974 eingestellt.

Erst 2008 stellte Chrysler erstmals wieder einen Dodge Challenger vor (erwähnt sei der Vollständigkeit halber ein japanisches Importfahrzeug, das Chrysler in den USA von 1978 bis 1983 unter diesem Namen verkaufte). Obwohl die Geschichtsschreibung Mustang, Camaro und Challenger in ein und die sel-



Schmal und filigran: Die Mustang-Karosserie zeigt ihre Verwandtschaft mit dem Ford Falcon-Kleinwagen

Das Standard-Pony: 1968er Coupé. Fastback- und Cabrio-Versionen sind wesentlich seltener



be Fahrzeugklasse steckte und man heute oft alle Namen in einem Atemzug nennt, unterscheiden sich die drei „Ponys“ doch wesentlich voneinander – in Konstruktion, Ausstattung, Motorisierung und Verbreitung.

Ford Mustang 1964 -1968

Bei seiner Einführung 1964 sollte der Mustang vor allem eines sein: günstig. Um günstig verkaufen zu können, mußte Ford noch günstiger produzieren. Darum behalt sich die Designabteilung des



Mercury Cougar

Konzerns mit einer bereits existierenden Bodengruppe – der selbsttragenden Karosserie des Ford Falcon, dem kleinsten Fahrzeug, das die Ford-Produktpalette 1964 zu bieten hatte. Ausgestattet mit einem 2,8-Liter-Reihensechszylinder und Dreigang-Schaltgetriebe wurde die Basisversion des neuen Spaßmobils für 2.368,- Dollar angeboten. Viergang- und Automatikgetriebe waren aufpreispflichtig, genau wie Achtzylinder-Motoren – hauptsächlich verschiedene 4,7-Liter-Smallblocks. Erst 1967 gesellte sich der erste V8-Bigblock mit 6,4 Litern dazu. Zum „normalen“ Cou-



pé kamen eine Cabrio-
version und die zur
Legende gewordene
„Fastback“-Karosserie
hinzu, bei der die steile
Heckscheibe und der
Kofferraumdeckel des
Coupés durch eine lange,
flache Heckscheibe
ersetzt wurden, die von
der Dachfläche in einer
Linie bis zum senkrechten
Heckblech durchgezogen
war.

Das ursprüngliche Design des Fahrzeugs wurde fast unverändert bis 1966 weitergebaut, für 1967 schickte Ford den Mustang mit einer optisch verbreiterten, aggressiver gestalteten Linienführung ins Rennen. Schon 1969 kam der erste wirklich große Eingriff in das ursprüngliche Design, der in erster Linie völlig neu gestaltete Front- und Heckpartien und ein komplett neues Interieur mit sich brachte. Ab 1967 produzierte Ford unter der Bezeichnung „Mercury



Durch eine Hintertür im Bestellprozess konnten findige Käufer 7.0-Liter-Bigblocks in ihre Camaro einbauen lassen, obwohl GM ein Hubraumlimit von 6,5 Litern verhängt hatte

Cougar“ eine auf dem Mustang aufgebaute „Luxusversion“ des Mustangs. Rund 2,5 Millionen von 1964 bis 1970 gebaute Exemplare machen das Pony namens Mustang zum unangefochtenen Marktführer in der Pony Car-Klasse.

Wem die Camaro-Front nicht zusagte, konnte das optionale „Rallye Sport“-Optikpaket mit Scheinwerferklappen bestellen



Chevrolet Camaro 1967-1969

General Motors, unangefochtener Marktführer auf dem Feld großer Limousinen, hatte bis zuletzt nicht an den Erfolg des Ford-Kleinwagenkonzeptes glauben wollen, und weiterhin mit dem wesentlich exotischeren (und zunächst katastrophal erfolglosen) Heckmotor-Sportler Corvair experimentiert. Als der Mustang nach nur 18 Monaten Bauzeit bereits die

für den neuen Camaro diente, war gleichzeitig unter der Bezeichnung „X-Karosserie“ als Basis für die ab 1968 produzierte dritte Generation des Chevy II/Nova vorgesehen. Anders als der simpel konstruierte Mustang besteht die GM-F-Karosserie aus einer selbsttragenden Fahrgastzelle, gepaart mit einem kurzen Leiterrahmen, der Motor, Vorderachse und Vorderwagen trägt.

Zwar wurde auch der Camaro auf dem Einstiegslevel mit Reihensechszylinder und Dreigang-Schaltgetriebe angeboten, aber mit einer wesentlich deutlicheren Betonung des „Performance“-Charakters des Wagens. Supersport (SS) und Rallysport (RS) Leistungs- und Optikpakete gehörten von Anfang an zu den Werksoptionen. Mit einem Einstiegspreis von 2.466,- Dollar geriet das GM-Pony etwas teurer als der Ford-Konkurrent. Neben dem Coupé wurde auch eine

Cabrioversion angeboten. Der Camaro erfuhr zum Modelljahr 1968 nur kleine kosmetische Veränderungen, schon für 1969 erlebte das Chevy-Coupé allerdings ähnlich wie der Mustang 1968 eine erhebliche optische Verbreiterung der Karosserie. 1970 führte Chevrolet die in jeder Hinsicht neu gestaltete

1.000.000 Stück-Marke passierte, legte GM in aller Eile nach. In Anlehnung an das bewährte Rezept des Konkurrenten bediente sich auch GM – um Kosten zu sparen – einer Kleinwagen-Bodengruppe, allerdings in umgekehrter Reihenfolge. Was unter dem Namen „F-Karosserie“ als Basis



Der Dodge Challenger wechselt jedes Modelljahr den Kühlergrill: So sieht die 1970er-Variante aus



Vier Auspuffrohre waren Teil des R/T (Road/Track)-Sportpakets

zweite Generation ein. Mit nur wenigen Monaten Verzögerung wurde dem Camaro unter dem Namen „Pontiac Firebird“ ein gehobenes ausgestattetes Schwestermodell zur Seite gestellt. 700.000 Camaro konnte GM von 1967 bis 1969 absetzen.

Dodge-Challenger 1970-1974 Chrysler erreichte den Pony-Car-Markt zu spät – oder, bei genauer Betrachtung, zu früh. Chryslers eigentlicher Beitrag zum Pony-Trend erschien tatsächlich zwei Wochen vor dem Mustang. Der 1964 vorgestellte Plymouth Barracuda entsprach technisch gesehen

exakt der Definition der Pony-Car-Klasse, konnte aber angesichts der gigantischen Mustang-Marketing-Kampagne die Öffentlichkeit nicht in gleichem Maße begeistern. Möglicherweise war die Ähnlichkeit zum Chrysler-Kleinwagen Valiant, auf dem der Barracuda basierte, zu groß, als dass potentielle Käufer das erste Chrysler-Pony genau wie den Mustang und den Camaro als völlig

neues, radikales Fahrzeugmodell wahrgenommen hätten. So dauerte es bis 1970, bis es Chrysler gelang, mit dem völlig neuen Dodge Challenger ein in den Augen der amerikanischen Öffentlichkeit gleichwertiges Pony Car vorzustellen. So unterscheidet sich das Chrysler-Pony dann aber auch in vielerlei Hinsicht von den Konkurrenten. Zum einen ist der populäre Challenger eigentlich eher mit den Luxusponys Cougar und Firebird vergleichbar – als „einfache“ Version wurde die dritte (und völlig neu gestaltete) Generation des Plymouth Barracuda angeboten. Zum anderen basieren Challenger und Barracuda nicht auf einem Kleinwagenkonzept, sondern auf einer modifizierten Mittelklasse-Plattform. So geriet der Chrysler-Sportler von vornherein etwas größer und schwerer als die von Kleinwagen abstammende Konkurrenz – außerdem übernahm die vollständig selbsttragende sogenannte E-Karosserie

ebenfalls die für amerikanische Verhältnisse eher ungewöhnliche Drehstab-Vorderachse der Chrysler-Mittelklasse. Das bewährte Konzept „Reihensechszylinder mit Dreigang-Schaltgetriebe“ fand auch hier im Grundmodell für 2.851,- Dollar Verwendung. Cabrios ergänzten die Coupé-Karosserie. Anders als GM



Auch neben einem modernen Fünfgang-Getriebe bleiben die in Längsrichtung verbauten Drehstäbe der Challenger-Vorderachse sichtbar

und Ford bot Chrysler die Zweitürer ab Werk auch mit dem größten im Konzern verfügbaren Motor, dem 440 cui/7,2-Liter-Achtzylinder an. Von 1970 bis 1974 erfuhr der Challenger, ebenso wie das Schwestermodell Plymouth Barracuda, im wesentlichen nur geringfügige kosmetische Änderungen (von einem Wegfall der High-



Gleicher Grundgedanke, wesentlich solider ausgeführt: Der Challenger-Rahmen ist nur auf den ersten Blick mit dem des Mustangs vergleichbar



Plymouth-Fans hören es nicht gerne, aber eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Camaro ist nicht von der Hand zu weisen

Performance-Motoren in späteren Baujahren abgesehen). Knapp mehr als 140.000 von 1970 bis 1974 produzierte Exemplare machen den Challenger zum seltensten der drei populären Ponys.

Ponys in der Gegenwart

Die schon fast inflationäre Verbreitung des Millionen-Mustang macht den Wagen heute günstig und in hohem Maße verfügbar – das „Mainstream“-Image des Pferdchens hat allerdings so viele Zubehör- und Restaurationsteile-Lieferanten auf den Markt gelockt, das kleine Hersteller, und damit Qualität und Spezialisierung, oftmals auf der Strecke bleiben. Wer heute einen Mustang kauft, bekommt technisch gesehen bewährteste US-Kleinwagenteknik. Alles am Mustang ist simpel und günstig gehalten. Das bedeutet hohe Zuverlässigkeit und hohe Fertigungsqualität – allerdings sollte man die Kleinwagen-Abstammung bedenken, wenn man das Pony mit der Peitsche antreiben will. Für Ex-

trembelastungen war die Falcon-Karosserie nie gedacht – vielleicht auch deshalb, weil der Wagen ursprünglich gezielt auf weibliche Käufer ausgerichtet war, die traditionell weniger Rennsportambitionen in ihre Kaufentscheidung fließen ließen. Etwas solider präsentiert sich der Camaro – dank des Halbrahmens kann sich der GM-Kleinrennwagen einer wesentlich haltbareren Vorderachskonstruktion rühmen. Ebenfalls von Vorteil ist die große Zahl an spezialisier-

ten Teilelieferanten, deren Produktpalette oftmals wesentlich über Originalteile und Reproduktionen hinausgeht. Außerdem war der erste F-Body größtenteils mit Chevrolets legendärem Small-Block-V8 bestückt, dessen Produktion in der Zwischenzeit die 100-Millionen-Stückzahl überschritten hat, was ihn mit immensem Abstand zum bekanntesten und bestversorgtesten US-Motor überhaupt macht. Infolge der im Vergleich zum Mustang wesentlich geringe-



ren Verbreitung kann die Suche nach einem Camaro etwas länger dauern. Höhere Preise für gute Fahrzeuge sind ebenfalls üblich. Dank der Verwandtschaft mit der Chrysler-Mittelklasse steht der Challenger von allen Ponys auf den kräftigsten Beinen – auch wenn die Eigenheit der Drehstab-Vorderachse gepaart mit oftmals erheblicher Wartungsunlust vergangener Challenger-Eigner zu Verschleißproblemen führt, die bei Mustang und Camaro in dieser Form unbekannt sind. Dafür war der Challenger aber von vornherein mit einem dezidierten „Performance“-Anspruch angetreten.

Hochmotorisierte Varianten findet man beim Dodge gemessen am Gesamtvolumen heute leichter als bei der Konkurrenz. Der Challenger ist das seltenste und teuerste der drei Rennpferde – ein Blick auf das Produktionsvolumen macht klar, warum. Dementsprechend überwiegt auf dem Markt Originalität oft vor Performance. Mit dem übergroßen Angebot an modernen Leistungs- und Handlingverbesserungen der Camaro-Spezialisten kann der Dodge-Zubehörmarkt mithalten. Eine letzte Besonderheit der Chrysler-Ponys ist die Tatsache, das unterschiedliche Baujahre teils erhebliche Wertunterschiede mit sich bringen – 1970 als zahlenstärkstes Baujahr erfreut sich höchster Mainstream-Popularität, während Enthusiasten vehement die Seltenheit diverser 71er-Versionen bevorzugen. 1972 gilt als letztes vertretbares, aber schon geringer bewertetes Baujahr. Danach nehmen Popularität und Preise rapide ab. 🍀