

Car & Bike Magazine

April - Mai Nr. 2/25

Gasoline

Nur
4,90 €



Wo liegt das Preislimit?
Mecum-Motorrad-Auktion in Las Vegas



Üppige Brünette
1952er Cadillac Fleetwood



Seine Hoheit, der Markgraf
1969er Mercury Marquis Cabrio



Auf Rallyepfaden
1990er Chrysler ES



Das große Finale
1960er Chrysler Saratoga



Eine wahre Schatzgrube
Mecum-Auktion der
Richard V. Munz Kollektion



Die Messlatte noch höher legen
ICON Reformer 1975er Jeep Cherokee

Deutschland € 4,90
Österreich € 5,40
Schweiz CHF 8,90
Luxemburg € 5,80
Niederlande € 6,00



Das verlorene Paradies
1955er Packard Caribbean



Frische Federn für den Falken
1963er Studebaker
Gran Turismo Hawk



Auf Rallyepfaden

1990er Chrysler ES

Amerikanische Fahrzeuge im europäischen Rallyesport sind sehr selten, man muss schon intensiv suchen, um welche zu finden. Von 1954 bis 1959 hatten sich ein paar Studebaker Hawk nach Monte Carlo zur berühmtesten Rallye verirrt, 1961 war ein Chevrolet Corvair am Start, bevor 1963 und 1964 der Ford Falcon nur vom Mini Cooper geschlagen werden konnte. In den folgenden Jahren kamen dann ein paar Mustangs bei europäischen Rallyes an den Start, auch ein Camaro und ein Plymouth Valiant versuchten sich 1963 bzw. 1964 in Monte Carlo.

Bei klassischen Rallyes sind heute vereinzelt eine Corvette C3 und einige Mustangs I zu sehen, und ich selbst habe vor einigen Jahren einen Studebaker Power Hawk im Rahmen des Historic-Rallye-Cups in Deutschland an den Start gebracht.

Nachdem ich mein Meisterauto von 2023 direkt nach der letzten Rallye verkauft hatte, sollte das nächste Rallyeauto auf jeden Fall etwas Besonderes sein, möglichst auch meiner Vorliebe für US-Cars entsprechend. Ein Camaro und ein Thunderbird waren in die nähere Auswahl geraten, aber beide sind für unsere eher engen, deutschen Rallyesonderprüfungen nicht sonderlich geeignet. Die Erfahrung hatte ich schon mit meinem Studebaker Hawk gemacht, der mit über fünf Metern Länge mit viel Fingerspitzengefühl zügig über enge Waldwege dirigiert werden wollte.

Zufallsfund

Durch Zufall ist mir dann ein kompakter Chrysler SE aufgefallen, den ich überhaupt nicht einordnen konnte. Das Modell fand ich sehr interessant, weil ich ein Faible für exotische Fahrzeuge habe, die nicht an jeder Hausecke stehen. Nachdem der ES durch mehrere Hände gegangen war, wurde er als nicht fahrtüchtig, mit defektem Turbolader und großflächig abgeplatzt Lack angeboten. Nach einer kurzen Verhandlung bin ich mit dem Verkäufer einig geworden und habe den Chrysler in die heimische Garage geholt.

Da ich noch mein Wohnmobilprojekt abschließen musste, habe ich vorab schon mal einen Umbauplan zum Rallyeauto entwickelt und alle dafür benötigten Teile besorgt inklusive eines kompletten Motors mit Anbauteilen, den ich eigentlich auf der Suche nach einem Turbolader auf Kleinanzeigen gefunden hatte.



Hier begann das neue Leben des ES als Rallyefahrzeug. Turbolader defekt, Kupplung trennt nicht, Lack großflächig abgeplatzt und der Innenraum abgewohnt. Dass der ES viel Potenzial hat, habe ich sofort gespürt, als er trotz langer Standzeit sofort angesprungen ist und sich auch durch eigene Kraft verladen ließ



◀ *Der Thomas, mein Freund und begnadeter Sattler, befreite meine alten Sitze vom Kunstleder und verarbeitete den serienmäßigen Bezug der Rücksitzbank mit passenden Ledereinsätzen und rotem Keder zu neuen Designerstücken*





Der Neuaufbau des ES erfolgt nach einer Komplettzerlegung. Sitzverstärkungen, Gurtstrebe und die Aufnahmen für den Überrollbügel werden fest in die Karosserie eingeschweißt.



Nach der Teilmontage des Innenraums wurden die 4-Punkt-Renngurte mit Zentralverschluss an der verschweißten Gurtstrebe eingeschlaucht. Die Batterie wanderte vom Motorabteil in die Reserveradmulde, sodass das 5. Rad griffgängig mit dem passenden Werkzeug im Kofferraum einen neuen Platz gefunden hat.



Für den Einsatz bei Rallyes reicht eine Selbstmade-Lackierung, denn beim Räubern über Feld, Wald und Wiese sind dauernde Lackschäden unvermeidbar.





Das Fahrverhalten in Kurven war geprägt durch ein leichtes Untersteuern beim Einlenken und ein mitlenkendes Heck bei provozierten Lastwechseln. Die Bremse ohne ABS, aber mit innenbelüfteten Bremsscheiben vorne, war überraschend standfest und gut zu dosieren. Der Grip auf schlüpfrigem Geläuf war erstaunlich gut, sodass der Turboschub aus den Ecken gut in Vortrieb umgesetzt werden konnte

Der Chrysler ES ist ein deutsches Modell, welches 1990 das erste Mal zugelassen wurde. Der Dreiturer ist mit dem 2,2 Liter Turbomotor mit 148 PS ausgestattet, welcher mit einem 5-Gang-Getriebe gekoppelt ist und damit eine seltene sportliche Kombination darstellt.

Auf in den Kampf!

Im Juni fand ich dann die Zeit, den ES neu aufzubauen. Innenraum zerlegen, Überrollbügel aus meinem Bestand umkonstruieren

und mit einer verschweißten Gurtstrecke einbauen, vorhandene ältere Sportsitze an die serienmäßigen Sitzkonsolen anpassen, altes abgegriffenes Atiwe-Sportlenkrad mit einer Lenkradnabe aus meinem Werkstattbestand auf die Lenksäule anpassen und 4-Punkt Renngurte sowie Rallyezubehör wie Leselampe, Stoppuhren, Zusatzscheinwerfer, Unterfahrschutz aus Alu und Haubenhalter montieren. Während sich ein sehr guter Freund und hervorragender Sattler um die Neugestaltung

des Dachhimmels, der Sitze, des Lenkrads und der Schalthebelmanschette kümmerte, habe ich den Motor ausgetauscht und auch die Bremsen und alle Verschleißteile erneuert. Als die Technik soweit fertig war, habe ich dann noch den großflächig abgeplatzten Lack erneuert, wobei ich mir als Vorbild für das Design die Super Bee Modelle von Dodge genommen habe. Dieser Heckstreifen hatte mir immer schon gut gefallen und ich dachte mir, da Chrysler und Dodge aus einem gemeinsamen Kon-



Die mit dem serienmäßigen Sitzbezug der Rücksitzbank und passend dazu abgestimmtem Leder, Keder und Nähten neu eingekleideten Sportsitze sorgen für Seitenhalt und die 4-Punkt-Renngurte mit Zentralverschluss für Sicherheit, wenn mal das Talent ausgeht



Aus alt mach neu. Das Lenkrad hat sich mit einem Alcantara-Leder Mix neu eingekleidet. Die Stoppuhren und die Funkuhr helfen dem Beifahrer, die Rallye zu managen und an der Lichtschranke das Auto auf die 1/100 Sekunden genau zu platzieren. Hier wird bei historischen Rallyes mit Sollzeitprüfungen über Sieg und Niederlage entschieden



In der Schaltzentrale zwischen den Vordersitzen wird der Notstromschalter, die Hupe, die Fensterheber und Spiegel, sowie der elektrische Zusatzlüfter und die Wasserpumpe vom Ladeluftkühler betätigt. Leider hat der ES eine fußbetätigte Feststellbremse, deshalb fehlt hier der Hebel, um die Hinterachse für eine provozierte Querfahrt aus dem Gleichgewicht zu bringen

zern sind und Super Bee für besondere Leistungsfähigkeit stand, ist der Hinweis auf die sportliche Verwendung meines ES durchaus passend, wenn auch historisch nicht ganz korrekt.

Der Dodge Super Bee war ein von 1968 bis 1971 hergestelltes sportliches Coupé, welches im Allgemeinen wegen seiner

Leistungsfähigkeit den Muscle-Cars zugerechnet wird. Kennzeichen des Sportmodells war ein um das Heck laufender Zierstreifen mit Bienen-Logo.

Ende gut, alles gut

Da ich Ende Juli 2024 die Rallye Main-Kinzig, ein Meisterschaftslauf zum Historic-Rallye-Cup, fahren wollte, hatte ich vorab mit etwas Zeitreserve Mitte Juli einen TÜV-Termin vereinbart für die neue Hauptuntersuchung und die Eintragung aller technischen Änderungen. So hatte ich mir selbst den Druck aufgebaut, um nach ca. 4 Wochen die notwendigen Arbeiten abschließen zu müssen. Die Abnahme erfolgte ohne Beanstandungen und ich konnte den Chrysler mit der schon vorher vorhandenen H-Zulassung rechtzeitig vor der Rallye zulassen, sodass einem Start mit meinem Sohn als Beifahrer nichts mehr im Wege stand.

Das Wochenende vorher fand noch die Street Mag Show in Hannover statt, wo ich dann kurzentschlossen mit dem gerade fertiggestellten ES gleich teilgenommen habe. Dort wurde mir dann durch viele Gespräche mit US-Car Kennern bewusst, dass fast niemand meinen Chrysler kannte und irgendwo zuordnen konnte. Ich musste viele Fragen beantworten, viel erklären und tatsächlich war auf dem riesigen US-Car Treffen kein zweites Fahrzeug mit der K-Plattform des Chrysler-Konzerns zu finden.



Mein Sohn und Beifahrer Daniel Kraus (links) und ich sind nach der erfolgreichen Zielankunft bei der Rallye „Hessisches Bergland“, einem Meisterschaftslauf zum Historic-Rallye-Cup, sehr zufrieden. Der Chrysler hat auch auf anspruchsvollen Wertungsprüfungen sehr viel Spaß gemacht und ist problemlos gelaufen



Go With The Pro



... und das sofort!

Wir liefern

US-Autoteile, Know-how & Service



☎ 040 / 69 65 61 60

info@usspeed.de



www.USSPEED.de

Die erste Feuerprobe

Da ich den Chrysler aber zum Rallye fahren gebaut habe, ging es nun ins Main-Kinzig Tal zum ersten Meisterschaftslauf. Die erste technische Abnahme lief auch ohne Beanstandungen, sodass die Besichtigungsrunde zur Erstellung des Aufschriebs (auch „Gebetbuch“ genannt) die erste wirkliche Probefahrt für mich war. Da ich bisher keine Änderungen am Fahrwerk vorgenommen hatte und die montierten Allwetterreifen in der Seriengröße 205/50R15 auch eher ein Kompromiss für alle Wetter- und Streckenverhältnisse sind, war das Fahrverhalten bei höheren Kurvengeschwindigkeiten etwas gewöhnungsbedürftig. Was aber durch das tendenziell weiche Fahrwerk überraschend gut funktionierte, war die Traktion der Vorderräder. Obwohl es durchgehend regnete und sehr viel Dreck auf den Wertungsprüfungen verteilt war, konnte ich aus den Kurven ohne viel Schlupf heraus beschleunigen. Sicherlich half hier auch das durchaus vorhandene Turboloch, was aber durch die ordentliche Hubraumbasis kleiner war, als ich erwartet hatte.

Auf den Wertungsprüfungen waren wir dann für den ersten „Auslauf“ schon ziemlich zügig unterwegs und ich konnte den Speed von Wertungsprüfung zu Wertungsprüfung immer weiter steigern, unter anderem weil das Fahrverhalten berechenbar und ohne Tücken war. Dem grundsätzlichen Untersteuern konnte man durch gezielte Lastwechsel entgegenwirken, indem man die Hinterachse zum Mitlenken bewegen konnte. Auch die Bremse mit den innenbelüfteten Scheiben vorne und den Trommeln hinten war den Belastungen im Rennbetrieb einigermaßen gewachsen. Der Chrysler lief den ganzen Tag problemlos und alles funktionierte wie es sollte, was für eine erste Rallye nach einem Neuaufbau nicht immer selbstverständlich ist. Auffällig war, dass auf den Wertungsprüfungen mit hohem Volllastanteil die Motortemperatur kontinuierlich anstieg, was auf ein knapp ausgelegtes Kühlsystem schließen ließ. Was für amerikanische Highways ausreichend ist, kommt beim gestreckten Galopp aller Pferde an die Leistungsgrenze.

Die Arbeiten gehen weiter ...

Nach dem erfolgreichen Probelauf habe ich den Rallye-ES weiterentwickelt, indem ich einen wassergekühlten Ladeluftkühler zur Reduzierung des gesamten Temperaturniveaus montiert habe. Da der ES keinen Ladeluftkühler hatte, war es mir natürlich wichtig, das schon vorhandene Turboloch nicht noch durch lange Ladeluftwege unnötig zu vergrößern. Deshalb habe ich mich für ein kompaktes System entschieden, weil ich nicht den langen Weg vor dem Wasserkühler wählen musste, sondern mit der Konstruktion im Motorraum auf der Turboseite bleiben konnte. Einen Ladeluftkühler mit 65 mm Rohrdurchmesser und entsprechenden Ladeluftschläuchen und Rohren habe ich im Bereich der Motorsportteile gefunden, notwendige Halter habe ich selbst angefertigt. Für den Wasserkreislauf habe ich eine elektrische Zusatzwasserpumpe aus einem Peugeot, einen kleinen Ausgleichsbehälter und einen



1990er Chrysler ES

Motor: R4, OHC, Hubraum 2213 cm³; Bohrung: 87,5; Hub: 92 mm; Verdichtung: 8,0:1; Leistung: 148 PS bei 5200 U/min; Drehmoment: 237 Nm bei 2200-4800 U/min; Gemischaufbereitung: elektronisch gesteuerte Mehrpunkt-Einspritzung SMEC, Turbolader, wassergekühlter Ladeluftkühler. Auspuffanlage: einzeln, G-Kat. Antrieb: Vorderachse, 5-Gang-Schaltgetriebe A555. Aufhängung: Vorderachse: Einzelaufhängung mit Spiralfedern. Gasdruckstoßdämpfer; Hinterachse: längsgeführte Torsionsachse, Gasdruckstoßdämpfer. Bremsen: vorne: Scheiben, hinten: Trommel. Räder: Alufelgen 7x15 mit Allwetterreifen 205/50R15. Karosseriemaße (mm): L: 4360, B: 1710, H: 1370. Gewicht (kg): 1230. Radstand (mm): 2470. Tankinhalt (l): 53. Kraftstoffverbrauch (l/100 km): ca. 10,0. Höchstgeschwindigkeit (km/h): 205. Beschleunigung: 0-100 km/h (sec): 8,1.



Der 2,2 Liter Turbomotor entspricht der Serie und wurde durch einen wassergekühlten Ladeluftkühler leistungsfördernd ergänzt. Drehzahl ist nicht die Stärke dieses robusten Aggregates, aber wenn das Turboloch mal überbrückt ist, dann bekommen es die Vorderräder mit ordentlichem Drehmoment zu tun



Dann wäre leistungsmäßig sicherlich noch einiges machbar gewesen. Aber auch ohne Softwareanpassung ist das Drehmoment spürbar fülliger geworden, und der Temperaturstabilität hat der Umbau auf den wassergekühlten Ladeluftkühler auch gutgetan. An der nicht besonders ausgeprägten Drehfreude des Triebwerks hat sich gefühlt nichts geändert, aber durch das gesteigerte Drehmoment hat man auf den Wertungsprüfungen immer eine Schippe mehr Leistung zur Verfügung als vor dem Umbau.

Als weitere Verbesserungsmaßnahme habe ich noch einen zusätzlichen elektrischen Kühlerlüfter eingebaut, der bei hohen Belastungen von mir zugeschaltet werden kann. Zur Verbesserung der Fahreigenschaften wird noch ein modifiziertes Fahrwerk mit Bilstein B6-Gasdruckstoßdämpfern folgen, mit denen ich bereits bei mehreren Rallyefahrzeugen beste Erfahrungen gemacht habe.

Der Chrysler ES hat mich wirklich überrascht. Als ich den Exoten durch Zufall in den Kleinautokennzeichen entdeckt habe, hätte ich nicht erwartet, dass er sich später als ein sehr gut funktionierendes historisches Rallyeauto entpuppt, das mir richtig Spaß macht und tatsächlich nicht an jeder Hausecke parkt.

Für 2025 ist wieder der Start bei mehreren Läufen zum Historic-Rallye-Cup geplant, in der Hoffnung auch mal ein zweites US-Car am Start zu sehen.

Text: Christian Görke
Fotos: Sascha Dörrenbacher und Christian Görke

alten Ölkühler aus einem älteren Projekt mit 20 mm Wasserschläuchen verbunden. Pumpe und Ausgleichsbehälter fanden im rechten Motorraum Platz, den Wasserkühler platzierte ich hin-

ter dem Stoßfänger. Leider habe ich niemanden gefunden, der mir die Kennfeldoptimierung des serienmäßigen Motorsteuergerätes an die geänderte Ladeluftkühlung durchgeführt hätte.



ERSATZTEILE & ZUBEHÖR FÜR AMERIKANISCHE FAHRZEUGE

Händler- und Werkstattanfragen sind uns sehr willkommen
info@cars-stripes.com | www.cars-stripes.com



Albert-Einstein-Str. 11
D-31515 Wunstorf
Tel +49 (0) 50 31 / 51 55 51
Fax +49 (0) 50 31 / 51 55 52
info@cars-stripes.com
www.cars-stripes.com