

Hochkarätiges Weißgold

Diese Limousine im Gangsta-Look ist fast stärker als die Polizei erlaubt. MMM testete den Chrysler 300 C Hurst Edition.



In Amerika gilt der Chrysler 300 C als das „Gotta-Have-It-Car“ (Mussman-haben-Auto) des Jahres. Aber während es in der Regel opulente SUVs, Supersportwagen oder flip-pige Retro-Autos sind, welche die Herzen der Amis schneller schlagen lassen, handelt es sich beim 300 C um einen Vertreter aus dem sonst wenig emotionsbeladenen



Segment der Limousinen. Was Menschen dennoch dazu bringt, sich nach dem fünf Meter langen Ungetüm umzudrehen, ist die üppige Figur des Muscle Cars. Mit fast 3,05 Meter Radstand toppt der Ami-Schlitten die verbrüdete Mercedes S-Klasse um acht Zentimeter. Die bullige Front- und Seitenpartie, der überdi-

mensionale Kühlergrill, das kantige Heck, der kurze Überhang vorne und der lange Radstand – alles am neuen Chrysler verspricht Kraft und Dynamik. Und das Schönste daran: die Limousine im Gangsta-Look hält ihr Versprechen – das Einstiegsmodell bietet mit seinem 249 PS starken 3,5-Liter-Aggregat reichlich Vortrieb und in der topmotorisierten Version stecken 345 PS in Form eines Hemi V8 mit mächtigem 5.700 ccm-Hubraum unter der Haube.

Doch für manche Leute ist selbst das Schnellste nicht schnell genug. Das weiß man auch im Traditionshaus Chrysler und hat deshalb die Spezialisten von Hurst und der Performance West Group um die gemeinsame Anfertigung eines „One Dollar Cars“ gebeten. Darunter versteht man Konzeptfahrzeuge, die Automobilhersteller bei ausgesuchten Unternehmen in Auftrag geben. Ihren Namen verdanken die „One Dollar Cars“ dem Umstand, dass der Customizer

dem Hersteller für das umzugestaltende Fahrzeug lediglich die symbolische Summe von einem Dollar bezahlen muss. In diesem Fall handelt es sich um mehr als ein reines Showcar, welches nach der Messepräsentation verstaubt – den 300 C Hemi Hurst Edition als limitierte Serienproduktion zu realisieren, sieht man bei Chrysler als tatsächlich denkbare Option an. Wir haben ihn schon jetzt gefahren.

400 PS UND DIE MAGIE DER NOSTALGIE

Das erste, was uns an Bord des bulligen Concept Vehicle positiv auffällt, ist, dass die Sitze die Bezeichnung Thron verdienen: Die Insassen residieren auf feinstem, handgenähtem Leder, passend zur Außenfarbe in Weiß. Ebenfalls förderlich für das Komfort-Gefühl: die weit entfernt von Fahrer und Beifahrer

Schall und Rauch: Der 300 C Hurst Edition wird seinem traditionsreichen Ruf gerecht



endende Frontscheibe. Sie betont auch im Inneren die Größe der Limousine. Der Wagen verfügt zwar über eine akkurate Fünfgang-Automatik, doch wir ließen es uns beim Testdrive über die südkalifornischen Freeways natürlich nicht nehmen, bevorzugt manuell mit dem Hurst-Knüppel zu schalten und zu walten. Der erste Fahreindruck: Schon der geringste Druck auf das Gaspedal

Zuchtbullen so aggressiv wie möglich zu machen. Schnell wird uns bewusst, dass der Wagen ein echter Hingucker ist – kein Tankstopp und keine kurze Drive In-Pause, die nicht in einer Fragerunde mündete. Das liegt nicht zuletzt an dem herausragendsten optischen Unterscheidungsmerkmal, welches die Hurst Edition vom Serienmodell abhebt: dem goldenen Streifen, der sich mittig von

bei NASCAR-Rennen der 60er Jahre bemerkenswerte Erfolge. Heutzutage erreichen Hemi-angetriebene Fahrzeuge aus der Muscle-Car-Ära wie das Plymouth Barracuda Cabrio Auktionspreise von bis zu einer Million Dollar. Der 300 C Hemi Hurst Edition beweist: Die Magie der Motor-Nostalgie kann man auch billiger haben. Selbst was den Klang angeht, lebt im 300 C Hemi Hurst Edition die Muscle-Car-Ära lautstark wieder auf: Hat schon das Serienmodell einen satten Klang, so weckt die Auspuffanlage im weiß-goldenen Konzeptfahrzeug Erinnerungen an den klassischen amerikanischen V8-Sound, mit dem die ersten Hemis schon vor fast einem halben Jahrhundert jeden in Verzückung versetzten.

GANGSTA-LIMO FÜR GROßSTADT-COWBOYS

Seiner Power entsprechend wurde der 300 C Hurst Edition tiefergelegt und mit verstärkten Stabilisatoren bestückt. Das Konzeptfahrzeug lebt auf großem Fuß: Die „Schuhgröße“ wechselte von 18 auf stattliche 22-Zoll-Räder mit 285/35er-Reifen. Während das Fahrverhalten oftmals leidet, wenn größere Räder montiert werden, waren wir im Fall der Hurst Edition-Limousine angenehm überrascht, wie gefügig der Wagen blieb. Spurrillen können ihm wenig anhaben. Das Fahrwerk ist deutlich härter abgestimmt als in der Serienversion, zeigt sich aber in keiner Situation von einer rabi-aten Seite. Spätestens bei schlaglochgeplagten Abschnitten auf dem kalifornischen Freeway kristallisierte sich heraus, wie perfekt das Fahrwerk arbeitet.

Auch wenn der Bad Boy weiß wie die Unschuld daher kommt: Der 300 C Hurst Edition ist ein Wolf im Schafspelz. Seine Bremsen packen extrem bissig zu. Bei einem Blick durch die Speichen der Leichtmetallräder wird klar, warum. Gelochte und geschlitzte Bremsscheiben mit einem Durchmesser von 345 Millimetern mit Drei-Kolben-Bremssätteln sorgen dafür, dass die Negativ-



Dreikolben-Bremssättel sorgen für eine kraftvolle Negativbeschleunigung

lässt einen vergessen, dass man in einer bulligen Limousine sitzt und fühlt sich statt dessen wie der Pilot eines spurtstarken Sportwagens. Beim stehenden Start nach dem Motto „Pedal to the Metal“ (zu deutsch: Bleifuß), reagiert die Hurst Edition bei ausgeschalteter Traktionskontrolle so direkt und vehement wie eine Kavallerie von Wildpferden, der synchron die Sporen gegeben wurden. Eine Feinabstimmung der Tuner, die das Motormanagement umprogrammierten, um diesen

der Motorhaube über das Dach bis zum Kofferraum zieht. Diese „Kriegsbemalung“ ist ein typisches CI (Corporate Identity) der Edeltuner von Hurst und signalisiert dem Kenner bereits seit Jahrzehnten: Achtung, hier ist Power auf der Lauer! Die augenfällige Spielart der Zweifarblackierung darf ruhig als Racing-Streifen interpretiert werden, gelang es doch den Customizing-Profis, den Hubraum durch Aufbohren von 5,7 auf 6,1-Liter zu vergrößern und die Leistung des Hemi nah an die magische 400 PS-Marke zu treiben. Hemi – ein traditionsreicher Name, der die Augen von Kennern seit 1954 zum Leuchten bringt. Die halbkugelförmig (engl. = hemispherical) gewölbten Brennkammern katalpultierten die Chrysler-Modelle seinerzeit in den Performance-Olymp und bescherten der Marke

beschleunigung ebenso beeindruckend ist wie der Vorwärtsschub der Gangsta-Kutsche. Eine Meisterleistung: Auch beim Tritt aufs Bremspedal kommt Sportwagen-Feeling auf. Unvergesslich blieben uns auch die Blicke der Roadster-Fahrer, die wir mit dem 300 C in jeder Situation ausbeschleunigten.

Larry Weiner, Chef der Performance West Group, über die stämmige Retro-Limousine: „Wir wollten unseren Wagen als Bindeglied in der Mitte zwischen der aktuellen Serienversion und der für 2005 geplanten Topmotorisierung mit dem 425 PS

starken SRT-8-Triebwerk positionieren.“

Käufer für den aufsehenerregenden Bullen zu finden, dürfte nicht allzu schwer fallen. Wer würde sich nicht wohl fühlen an Bord einer zeitgenössischen Interpretation einer wahren automobilen Ikone? Egal ob man den 300 C als Limousine oder als Kombi in der Touring-Version bevorzugt: Auch auf deutschen Autobahnen fühlt man sich wie ein echter Cowboy, der eine Horde Wildpferde vor sich hat. ■

von Rich Truesdell



Hemi-Motoren sind seit der Muscle-Car-Ära der Sechziger Jahre ein Garant für enorme Power – in diesem Fall 340 PS



Oldie mit 6,4 Liter Hubraum



1970: das 375-PS-Monster

50 Jahre Chrysler 300

Die 300er-Limousinen von 1955 bis 1958 wurden alle von Chryslers erster Generation eines 6,4-Liter-Hemi-Motors angetrieben. Der direkte Vorfahre des 2005er Hurst Edition-Modells stammt aus dem Jahr 1970 und war mit dem größten Chrysler-Motor aller Zeiten ausgestattet: einem 7,2-Liter-Monster mit 375 PS. Viele Muscle-Car-Experten stufen den 300er aus den 70ern als das Muscle-Car schlechthin ein. Der 300er C für das 21. Jahrhundert ist ein würdiger Nachfolger.

300 C Serienversion / Hurst Edition

Karosserie:

viertürige Limousine
Länge x Breite x Höhe 4.999 x 1.880 x 1.475 mm
Radstand 3.048 mm
Leergewicht 1.910 kg

Motor:

Hemi Achtzylinder V-Motor
Hubraum 5.700 ccm / Hurst Edition: 6.100 ccm
Leistung 250 kW (340 PS) bei 5.000 U/min. / Hurst Edition: rund 400 PS
maximales Drehmoment 525 Nm

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, optional Allradantrieb erhältlich
Elektronisch geregeltes Fünfgang-Automatikgetriebe

Reifen-/Radgrößen:

225/ 60 R18 auf 7,5 x 18 Zoll
Hurst Edition: 285/35R22 auf 10 x 22 Zoll

Fahrleistung (Serienversion):

0 – 100 km/h in 6,4 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit 250 km/h

Fahrwerk:

Einzelradaufhängung vorn, Mehrlenkerachse hinten

Preis (Serienversion):

49.950 Euro

Car Line

WHEELS

info@fraesrad.de
www.carlinetuning.com

NW1
18"-19"

NW3 18"-19"

NW2
18"-19"

CarLine Tuning GmbH • Wiesenstraße 19 • 74889 Sinsheim-Reihen • Tel. 07261/9797-97 • Fax 07261/9797-99