

1968 Dodge Charger R/T
Time Machines, Inc., Hudson, Florida
Von Andy Hajenski, Fotos: Richard Truesdell

Velocity

Velocity heißt Geschwindigkeit, falls jemand gerade kein Wörterbuch zur Hand hat. Dieser '68er Charger ist offensichtlich ein Vertreter eines immer noch aktuellen Trends, der allgemein unter dem Namen „Pro Touring“ bekannt ist.



Ob die junge Dame bei „Der Preis ist heiß“ geübt hat, so schön, wie sie den Motor präsentiert? Nein, die Telefonnummer haben wir nicht.

Obwohl der recht neu ist, wird im Prinzip das gemacht, was schon bei den Hot Roddern der 50er üblich war: die Transplantation modernster Technik in alte Autos. Geschah das damals der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe (die Jungs hatten kein Geld für neue Autos), ist das heute natürlich eine reine Stil- und Modesache. Das Endresultat ist deutlich teurer als ein Neuwagen mit entsprechender Leistung. Ab \$ 100.000 aufwärts verlangt Time Machine, Inc., die den Umbau hier durchgeführt haben, bei Anlieferung eines guten Basiswagens.

Noch einen Unterschied gibt es zu den alten Hot Rods: Während die nur auf brachiale Beschleunigung ausgelegt waren, sind hier eher hohe End- und Dauergeschwindigkeiten das erklärte Ziel. Auch hat man erkannt, dass selbst in Amerika ab und zu Kurven in den Straßen sind, und man da auch rum will.

AlterKtion

Die Konsequenz war der Einbau einer kompletten AlterKtion-Vorderachse mit Coilovers, Tubular A-Arms, Zahnstangenlenkung und gelochten Baer-Scheibenbremsen von der Firma RMS Chassis Components. Aber damit nicht genug: Des Pudels bzw. in dem Fall Autos Kern

ist natürlich der moderne Hemi. Wer schwärmt nicht von dem alten 426er Hemi der 60er? Das Ding ist Kult. Nicht nur wegen seiner Leistung, die brachte der 440 „Wedge“ auch. Nein, vor allem wegen seiner für damalige amerikanische Verhältnisse exotischen Technik mit hemisphärischen (halbkugelförmigen) Brennräumen.

Nachdem Chrysler 2004 nicht nur einen neuen 5,7 L Hemi im 300C und Dodge Magnum RT rausgebracht, sondern ihn auch als „crate engine“ dem Aftermarket zugänglich gemacht hatte, war es nur eine Frage der Zeit, bis man den in ein altes Muscle Car einbauen würde. Hier leistet er 360 PS und es wurde ihm ein hübscher extra angefertigter Luftfilter aufgesetzt. Prädestiniert für diese Aufgabe war die Firma Time Machines, Inc., die sich durch den '70er Cuda „Six Shooter“ mit Viper-Motor auf die Landkarte gesetzt hatte. Unter ihrem Chef Mike Staveski haben sie sich in kürzester Zeit einen Namen gemacht, sowohl für originale Restaurationen als auch für Umbauten aller Art auf höchstem Level.

Rust Free

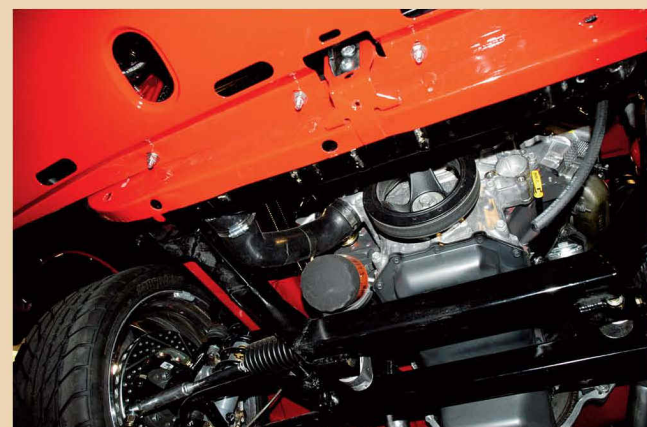
Diesem hohen Level, es war eine offizielle Zusammenarbeit mit DaimlerChrysler, entsprach auch das



David Hakim von Mopar Performance und Model Tara präsentieren die klasse Arbeit.



Da liegen schon ziemlich viele Watt im Kofferraum rum. Das „Reserverad“ rechts ist die Bassbox.



Hier sieht man gut den eingeschraubten Hilfsrahmen der Vorderachse und der neue Hemi passt saugend.



Da wir eh keine DaimlerChrysler-Werbung im Heft haben, kann man das ruhig sagen: Irgendwie sieht der alte Hemi besser aus.



Das Armaturen-Brett mit den Performance-Instrumenten. Auch die drei Pedale sind in Amerika ein Indiz für „Sportlichkeit“.

Basisfahrzeug. Ein absolut rostfreier echter R/T aus Arizona, dem der originale Motor mit Getriebe schon fehlte. Das Auto wurde zunächst restauriert, zwar nicht „frame-off“ (ist ja selbsttragend), aber auf dem Drehspieß, komplett mit „NOS“-sowie nachgefertigten Teilen von „Year One“. In Anbetracht der Seltenheit und des Wagenwerts wurden alle Modifikationen nur „bolt-on“ durchgeführt, das heißt, sie können jederzeit wieder rückgängig gemacht werden. So ist die neue Vorderachse mitsamt den Motorlagern auch nicht eingeschweißt, sondern komplett eingeschraubt. Als Getriebe wurde ein Tremec-Fünfgang genommen, obwohl man im Nachhinein der Meinung war, dass ein Viper-Getriebe wohl sinnvoller gewesen wäre, weil die Anpassung doch recht aufwändig

war. Die Auspuffanlage kommt von Flowmaster. Die Hinterachse ist eine Dana S-60 von Strange Engineering mit einer 4,10er Übersetzung und Baer Scheibenbremsen wie vorne.

Von außen sieht er bis auf die großen Felgen mit Niederquerschnittsreifen praktisch serienmäßig aus, aber von innen wurde ganz schön umgebaut.

Soundsystem

Das Armaturenbrett ist ein echtes Brett im ursprünglichen Sinne – es wurde komplett aus Holz gefertigt und mit dem vollen Satz Autometer-Instrumente inklusive Shift Light versehen. Auch das heute obligatorische Billet-Lenkrad kam zum Einsatz. Für einen Tourenwagen wollte man natürlich bequeme Sitze haben,



Die Hightech-Achse. Gut zu erkennen: die Zahnstangenlenkung und Coilovers. Zum Konzept des Wagens passen die innenbelüfteten, gelochten Bremsscheiben der Baer-Anlage. Offensichtlich will man nicht nur Gas geben.

deshalb nahm man Powerseats aus einem Dodge Intrepid, bemühte sich aber, ihnen das Aussehen von alten Buckets zu geben. Das Ganze wurde mit grauem Alcantara bezogen. Eine Klimaanlage von Hot Rod Air sowie Power Locks und -Windows sind die weiteren Annehmlichkeiten. Optisch nicht ganz passend, aber ein hübscher Gag ist der alte „pistol grip shifter“.

Die richtige „Mussik“ durfte natürlich auch nicht fehlen. Eine Polk/Momo-Anlage mit insgesamt zehn Lautsprechern und diversen Endstufen mit 2.000 Watt ist über das Auto verteilt. Drunter scheint's ja nicht mehr zu gehen.

Teil des Konzepts war, im Auftrag von DaimlerChrysler, für den neuen Hemi Reklame zu machen, aber auch, das Muscle-Car-Erbe des neuen Charger zu dokumentieren. Das

wurde hervorragend umgesetzt; schon bei seinem Debüt auf der SEMA fand „Velocity“ großes Medieninteresse. Er wurde danach noch auf zahllosen Shows rumgebracht und im Januar dieses Jahres bei Barrett-Jackson für \$ 140.400 versteigert. Paul Mooney heißt der glückliche Besitzer. Ob er wohl ordentlich damit tourt? **S**



**Technische Daten
1968 Dodge Charger R/T „Velocity“:**

Chassis:

Selbsttragende Karosserie, einschraubbare Alterktion-Vorderachse mit rohrförmigen Querlenkern, Federbeinen und Zahnstangenlenkung, Hinterachse: Längsblattfedern, Dana S 10, Übersetzung 4,10 : 1, gesperrt, rundum Baer Scheibenbremsen, Räder: Alcatraz von Colorado Custom, vorne 18" mit 245/40-18 und hinten 20" mit 295/40-20

Antrieb:

Chrysler „Hemi“ V8, 354 ci (5,7 l), 360 PS, Getriebe: Tremec 5-speed von Keisler Transmissions

Karosserie:

Komplett original, unmodifiziert

Innenausstattung:

Graues Alcantara, Dodge Intrepid Sitze, Holz-Armaturenbrett mit Autometer Instrumenten, Hot Rod Air Klimaanlage, elektrische Fensterheber und Türverriegelungen

Infos:

www.timemachinesinc.com: Restauration und Umbau
www.baer.com: Baer Brake Systems, Highend-Bremssysteme
www.yearone.com: Restaurationsteile für US-Fahrzeuge
www.reillymotorsports.com: Firma RMS Chassis Components, Alterktion-Vorderachse und andere Aufhängungsteile für Mopars
www.coloradocustom.com: (Lenk)räder
www.mopar.com: Hätte man sich selbst denken können.

Mann, das ist echt mal ne coole Werbung. Wir hoffen, das kann man im Druck noch lesen und die Englischkenntnisse reichen.

Eigentlich ist die Hummel doch eher ein gemächliches Tierchen. Aber das Lied von Rimsky-Korsakov ist ja auch ganz flott.