

## **Concept Car Dodge Challenger lässt die Muskeln spielen**

**Das kühne Concept Car ist ein Vollblut in der Tradition des “Pony Car” von 1970**

Den Designern am Chrysler Group West Coast Pacifica Studio war bewusst, dass sie sich bei der Entwicklung des Concept Cars Dodge Challenger auf eine große Tradition stützen konnten.

Sie wussten aber auch, dass sie die Verpflichtung hatten, die Sache richtig zu machen.

Mit dem beneidenswerten Auftrag ausgestattet, ein heißes Hochleistungscoupé auf Basis der LX-Plattform der Chrysler Group mit dem fabelhaften HEMI®-Motor zu kreieren, stellten die Designer eine Vielzahl von Optionen auf den Prüfstand, um etwas wirklich Besonderes für Dodge zu erreichen – dem leistungsgeprägten Image der Marke angemessen. So kamen sie schnell auf die Idee der Neu-Erfindung des begehrten und bei Sammlern hochbegehrten Dodge Challenger.

Begierig darauf, endlich anzufangen, stellten die Designer eine kurze Liste der essenziellen Attribute eines „muscle-car“ auf: eindeutig amerikanisch; jede Menge PS; reine, minimalistische, typische Linien; aggressiver, gieriger Kühlergrill; gewagte Farben und graphische Elemente.

„Der Challenger setzt bei dem ersten Modell aus dem Jahr 1970 an, der Ikone der Baureihe“, sagte Tom Tremont, Vice President – Advanced Vehicle Design.

„Das 1970er Modell ist bei Sammlern das meist begehrte Stück. Aber anstatt dieses Fahrzeug einfach neu zu erschaffen, entschlossen sich die Designer, einen Challenger zu bauen, wie die meisten Leute ihn vor ihrem geistigen Auge sehen — ein Fahrzeug ohne die Unzulänglichkeiten des alten Challenger wie zum Beispiel dessen immer ein wenig in die Radkästen versunkenen Räder, den langen Überhang vorne und nonchalante Passgenauigkeit. Wie bei allen schönen Erinnerungen erinnert man sich an das Gute und blendet das Schlechte aus.

„Wir wollten, dass das Concept Car all diese schönen Erinnerungen wachruft ...alles, an was Du beim Challenger denkst, und noch mehr.“

“Während der Entwicklung des Concept Cars”, sagte Michael Castiglione, verantwortlich für das Außendesign, „holten wir einen echten 1970er Challenger ins Studio. Für mich symbolisiert dieses Auto die leidenschaftlichste Epoche des Automobildesigns.“

Wegen ihrer Schlüsselrolle für die Gesamterscheinung war es besonders wichtig, die richtigen Proportionen zu finden. Das Concept Car Challenger hat 2,95 Meter Radstand, 15 Zentimeter mehr als das Original. Insgesamt aber ist das Concept Car fünf Zentimeter breiter, was es zu einem geduckten, harten, entschlossen wirkenden Typ macht.

Die typische akzentuierende Seitenlinie – Designer nennen sie die „Thrustline“ (Stützlinie) – ist höher angesetzt, verläuft horizontal durch Kotflügel und Türen und schwingt kurz vor dem Hinterrad nach oben.

Entlang dieser Linie entfalten sich der untere und obere Teil der Karosserie, was einen Hauch von Ähnlichkeit mit den gewölbten Oberflächen des Originals andeutet.

„Wir wollten authentisch bleiben“, sagte Castiglione, „mit einfacher, minimalistischer Linienführung, aber in allem genau richtig.“

Die verchromten Fünfspeichenräder – 20 Zoll vorne, 21 Zoll hinten — schließen bündig mit der Karosserie ab und geben dem Auto die kraftvoll-muskulöse Haltung eines Preisboxers, der heiß darauf ist, die Welt zu erobern. Die Radhäuser liegen eng an den Reifen und sind nach hinten etwas weiter ausgestellt. Um das ikonisch Muskulöse zu betonen, haben die Designer dem Challenger im hinteren Bereich einen Hüftschwung mitgegeben.

Eines der typischen Charakteristika des Originals, die die Designer beibehalten wollten, ist die Anmutung außergewöhnlicher Breite von Front und Heck. Um das zu erreichen, haben die Designer die Spurweite vorne auf 163 und hinten auf 165 Millimeter vergrößert – das ist breiter als beim Dodge Magnum oder Chrysler

300C und sogar breiter als beim 1970er Challenger. Um die lange waagerechte Motorhaube zu verwirklichen, die die Designern für essentiell hielten, wurde der vordere Überhang ebenfalls vergrößert.

Motorhaube und Heckklappe des Challenger Concept Car sind höher als beim 1970er Original, um die Front- und Heckpartie optisch anzuheben und das Front- und Heckthema zu „präsentieren“. Typisch Challenger ist auch die Frontpartie mit ihrem über die gesamte Breite wie in eine Höhle deutlich hinter die Karosserieaußenlinie zurückversetzten unverwechselbaren Dodge-Fadenkreuz-Grill und den zwei dazugehörigen Doppel-Rundscheinwerfern. Dabei sind die jeweils inneren Scheinwerfer etwas nach hinten versetzt. Ihre Bezeichnung „six-shooter“ haben diese inneren Scheinwerfer von sechs kleinen Spotlampen, die den eigentlichen Fernscheinwerfer einrahmen.

Der Charakter der Frontpartie setzt sich auch in der Heck-Gestaltung fort. Dort leuchtet über die gesamte Breite eine Neon-Rückleuchte aus der tiefliegenden Höhle. Kühlergrill, Front- und Heckleuchten sind mit Karbonfasereinfassungen umrahmt. Wie beim Original markieren schmale, rechteckige Begrenzungsleuchten die Fahrzeug-Ecken.

Die Stoßfänger sind glatt (ohne Hörner), in Wagenfarbe lackiert und schließen bündig mit der Karosserie ab. „Das ist etwas, was wir gerne schon beim Original-Challenger umgesetzt hätten“, sagte Jeff Godshall, der als junger Designer im

Dodge Exterior Studio arbeitete, als der erste Challenger entstand, „aber damals gab es die Technologie noch nicht. Mit dem Concept Car Challenger aber können die Designer des Pacifica Studios das realisieren, was wir in unserer Ideal-Welt wollten.“

Die Motorhaube nimmt die Elemente der ursprünglichen Challenger-„Performance-Haube“ mit ihren zwei Luftleitschächten wieder auf – jetzt mit zwei funktionellen Einlässen mit Drosselklappen. Um die modernen Techniken beim Bau des Concept Cars auch äußerlich sichtbar zu machen, ist das, was aussieht wie aufgemalte Rallye-Streifen, in Wirklichkeit das Kohlefasermaterial, aus dem die Motorhaube besteht.

Das Challenger Concept Car ist ein echter Viersitzer – „Man kann im Fond aufrecht sitzen“, sagte Castiglione. Verglichen mit dem Original ist die Fahrgastzelle länger, Front- und Heckscheibe sind flacher geneigt, und die Seitenscheiben schmäler. Alle Glasflächen schließen bündig und rahmenlos mit der Karosserie ab – ebenfalls eine Technik, von der die Designer des Originals nur träumen konnten. Das Fahrzeug ist ein echter Zweitürer mit Hardtop – ohne B-Säule – mit einer Gürtellinie, die am hinteren Seitenfenster nachdrücklich zur breiten C-Säule hin ansteigt.

Erwartungsgemäße Details am Exterieur, wie ein Tankstutzen-Schnellverschluss im Rennwagen-Stil, aussenliegende Motorhauben- Verschlüsse oder auffällige Rallye-Seitenstreifen konnten sich nicht durchsetzen: Die Designer waren der Meinung, solcherlei Zierwerk würde nur von der klassischen Schlichtheit der Karosserie ablenken. Aber dezent unter den hinteren Stoßfänger gezogen, finden sich die absolut notwendigen rechteckigen Auspuff-Doppelendrohre als unverzichtbares Muss.

Im Kontrast zum Orange Pearl Farbton der Karosserie ist das Interieur in schlichtem, zweckorientiertem Schwarz gehalten, aufgelockert von matt-silbernen Akzenten und schmalen orangefarbenen Abnähern auf den Sitzlehnen.

„Wir haben uns zwar vom 1970er Modell inspirieren lassen und wollten die Erinnerung an dieses Fahrzeug einfangen – aber mit moderneren Oberflächen, Materialien und Strukturen“, sagte Alan Barrington, verantwortlich für das Innendesign. So wie im Original sitzt die Instrumententafel hoch und wird auf der Fahrerseite von einem skulpturierten trapezförmigen Instrumententräger unterbrochen, der drei runde Analoganzeigen enthält.

„Wir haben die Instrumentenschächte so gestaltet, dass sie den Eindruck erwecken, als schaue man bei abgenommenem Zylinderkopf direkt in die Zylinder des Motors“, erläutert Barrington. Links außen flankiert die Instrumentenschächte eine größere, runden Anzeige, die tatsächlich aber ein Bordcomputer ist, der den Fahrer über Durchschnittsgeschwindigkeit,

Beschleunigungszeit und Geschwindigkeit über die Viertelmeile und die Höchstgeschwindigkeit in jedem Gang informiert.

Mit seinem dicken, griffigen Kranz, der runden Nabe und den gelochten silbernen Speichen erinnert das lederbezogene Lenkrad an das originale „Tuff“-Lenkrad des Challenger von 1970 – genau so wie die gerippte Lenksäule. Die Bodenkonsole ist zum Fahrer hin orientiert, mitten drin sitzt der „Pistolengriff“-Schalthebel, mit dem man schnell und präzise das Sechsgangschaltgetriebe kommandiert.

Der Original-Challenger war das erste Auto mit Türverkleidungen aus Spritzguss (heute absolut üblich), und so schenkten die Designer den Türen besondere Beachtung. „Wir stellten uns vor, die Türfüllung sei ein mit einem dunklen, gummiartigen Material überzogener Aluminium-Rohling“, erläutert Barrington. „Daraus haben wir dann eine silbern glänzende trapezförmige Höhlung für die Armlehne herausgeschnitten.“

Obwohl die flachen Schalsitze des Original-Challenger wenig Seitenhalt bei sportlich-aggressiver Fahrweise boten, sind die Vordersitze des Challenger Concept Car dick aufgepolstert – ähnlich wie bei den legendären Dodge-Modellen der SRT-Serie. Die Bezüge mit den horizontalen Bundfalten erinnern dezent an den Look der 70er Jahre.

Neu gedacht, neu erarbeitet, neu proportioniert und neu designt – das Concept Car Challenger mit dem HEMI-Motor unter der Haube ist die Ikone eines Hochleistungscoupés – abgeleitet von einem klassischen amerikanischen „muscle car“.

## **Dodge Challenger 2006 - Technische Daten**

Länge:	5.024 mm
Radstand:	2.946 mm
Vorderer Überhang:	991 mm
Breite:	1.997 mm
Höhe:	1.442 mm
Spur, vorne/hinten:	163/165 mm
Couple:	799 mm

Farbe:	
Außen:	Challenger Orange
Innen:	Schwarz

Fahrleistungen	
0-60 mph:	4,5 Sekunden
Stehende ¼ Meile:	13 s
Höchstgeschwindigkeit:	280 km/h
Reichweite:	480 km

### **Motor und Getriebe:**

Motor:	6.11 Hemi (425 PS bei 6000 U/min 569 Nm bei 4800 U/min)
Getriebe:	Hinterradantrieb/Sechsgang-Schaltgetriebe
Fahrwerk:	Einzelradaufhängung/Trapezlenkerachse

Reifengröße vorne:	P255/45R20	738 mm
Radgröße:	20"x 9"	
Reifengröße hinten:	P265/40R21	756 mm
Radgröße:	21"x 10"	