

CLASSIC DRIVER



Classic Driver Marketplace Essentials: Born in the USA

02. Dezember 2011 | Classic Driver



Steile Heckflossen, blubbernde Achtzylinder und reichlich Chrom - das amerikanische Automobildesign der Nachkriegszeit hat zahlreiche unvergessliche Ikonen hervorgebracht, die derzeit immer mehr an Wert gewinnen. Wir haben die All-American Dreamcars aus dem Classic Driver Marktplatz zusammengestellt.

Klassische Automobile sind heute auch deshalb so begehrenswert, weil sie vor der Globalisierung der Märkte gebaut wurden und daher noch viel stärker den Charakter ihres Herkunftslandes auszudrücken vermochten. Amerikanische Klassiker sind hierfür ein wunderbares Beispiel, denn sie wurden für die Landschaften und die kulturellen Eigenschaften einer Nation entworfen, die selbst kaum einhundert Jahre älter ist als das Automobil, mit dem es zusammen gewachsen ist. Die Fünfziger- und Sechzigerjahre des letzten Jahrhunderts waren sicherlich die kühnsten und abenteuerlichsten Dekaden der amerikanischen Automobilgeschichte. Die folgenden limitierten Modelle und Serien aus dem Classic Driver Marktplatz belegen auf beeindruckende Weise, dass den Entwicklern damals kaum Grenzen gesetzt waren.

1967er Nickey Chevrolet Camaro SS 427

□

Als selbsternanntes 'Original Super Car Headquarters' waren Nickey Chevrolet aus Chicago die ersten, die den 427er Motor der Corvette in den neuen Camaro einbauten, der ab Werk nur mit dem 396er Achtzylinder erhältlich war. Dieser ultimative Camaro sollte Neukunden anlocken, die auf den damaligen *Drag Strips* - den berühmten Straßenrennen der Muscle-Cars - endlich den Erzrivalen Ford Mustang abhängen wollten. Der Umbau umfasste einen Sport-Auspuff, eine Viergang-Schaltung von Hurst und einen auf mindestens 450 PS getrimmten Motor. Nickey schrieb sich übrigens mit einem spiegelverkehrten „K“ ... [more >>](#)

1967er Chevrolet Camaro Z/28

□

Wie die Z06 Corvette war auch der Z728 eine Individualisierung für den Camaro, mit der es Chevrolets Renningenieur and Leistungsexperte Vince Piggins gelang, das Management davon zu überzeugen, den Camaro für die Trans-Am-Rennserie des Sports Car Club of America (SCCA) zu homologieren. Zu dieser Rennausführung zählte ein V8 mit einem Hubraum von knapp fünf Liter und einem Aluminium-Ansaugkrümmer, der die Leistung auf 290 PS schraubte. Teil des Pakets waren auch eine Viergangautomatik mit enger Gangstufung, ein Spezialfahrwerk, ein robuster Kühler, 15 x 6-Zoll-Räder und kraftvolle Scheibenbremsen vorne sowie Trommelbremsen hinten. Die Dominanz des Penske/Donohue Z/28 in der 1967/68er-Serie der Trans-Am begründete den legendären Ruf des Wagens... [more >>](#)

1970er Dodge Challenger R/T

□

Dieser Dodge debütierte relativ spät im Markt der Pony-Cars und sollte zunächst eine gehobene Version des Plymouth Barracuda sein. Damit zielte man auf die besser ausgestatteten, sogenannten „Personal Cars“ wie beispielsweise der Mercury Cougar. Aber dann kam alles ganz anders. Denn der Kultfilm *Vanishing Point* von 1970 begründete quasi über Nacht den Ruf des Challengers als Muscle-Car schlechthin. In dem packenden Streifen zog der Schauspieler Barry Newman mit einem R/T im Wettlauf gegen die Zeit und die Cops Staubwolken durch den Südwesten der USA. Komplettiert wurde das Muskelpaket durch einen 7,2 Liter „Six-Pack“-V8 mit Dreifachvergaser... [more >>](#)

1954er 'Bubbletop' Chevrolet Corvette

□

Um den schleppenden Verkauf der 1953er Corvette anzukurbeln, erweiterte Chevrolet 1954 die Farbpalette: Zur ursprünglichen Farbe Polo White kamen noch Pennant Blue und Sportsman Red dazu. Nur 300 der 3.640 gebauten Fahrzeuge waren blau. Noch seltener war allerdings das nachträglich erhältliche, grüne „Bubbletop“-Hardtop mit seinem spektakulären Akryldach. Aber erst als sich 1955 der Entwickler Zora-Arkus Duntov der Corvette annahm und die V8-Power begründete, war der legendäre amerikanische Sportwagen vor dem Aus gerettet... [more >>](#)

Willys Jeep M38

□

Vielleicht ist der Jeep die amerikanischste Ikone überhaupt. Der M38 als erste militärische Nachkriegsausführung basierte auf dem zivilen CJ3A von 1949, hatte aber ein robusteres Chassis und Fahrwerk und eine pendelnd aufgehängte Hinterachse. Zwischen 1950 und 1952 wurden 45.000 Stück gebaut. Der Allrad-Vierteltonner wurde von einem 60-PS-Vierzylinder angetrieben, der ein Drehmoment von 142 Nm bei 2.000/min bereitstellte... [more >>](#)

Shelby GT500

□

Angeboten als die Bigger-is-Better-Variante des GT 350, war der GT 500 (Baujahr 1967/68) mit seinen 355 PS Leistung sowie einem V8 mit sieben Liter Hubraum ein Muscle-Car der Luxusklasse –

ganz anders als der in harten Straßenrennen erprobte kleinere Bruder. Doppelte Vierfach-Vergaser von Holley und ein einzigartiges Styling machten den GT 500 unschlagbar in der Herde der Mustangs. Unschlagbar war für die damalige Zeit auch seine Beschleunigung: von 0 auf 100 km/h in 6,2 Sekunden... [more >>](#)

Studebaker Avanti R2

□

Gezeichnet von keinem Geringeren als Raymond Loewy und angetrieben von einem 289er V8-Block mit Paxton-Kompressor, war der Avanti R2 von 1962 mit seinem Glasfaserkörper wie geschaffen für Raumfahrt-Begeisterte dieser Ära. Er sollte der Sportwagen sein, mit dem Studebaker sich retten wollte. Doch der Wagen verkaufte sich schlecht und das Unternehmen stoppte die Produktion 1964. Nur zwei Jahre später standen dann alle Bänder bei Studebaker still. Allerdings hat der Avanti dann doch sein futuristisches Versprechen erfüllt: Unter wechselndem Besitz wurden Varianten des Loewy-Designs immerhin noch bis 2004 gebaut... [more >>](#)

1958er bis 1960er Chevrolet Corvette

□

Für das Modelljahr 1958 modifizierte Harley Earl, der Chefdesigner von General Motors, das Gesicht der Corvette. Er entwarf einen schlichteren Kühlergrill und platzierte Doppelscheinwerfer, die gerade in Mode kamen. Nur ein paar kleine Retuschen machten den Unterschied zwischen den 59er und 60er Modellen und der Corvette des Jahrgangs 1958. Die angebotenen Motoren waren zwei 283er Achtzylinder-Triebwerke und Doppelvergaser sowie ein paar Einspritz-Versionen mit bis zu 290 PS... [more >>](#)

1956 Cadillac Eldorado Brougham Town Car Prototype

□

Entworfen als Konzeptfahrzeug für die Motorama-Tour „Highway of Tomorrow“, mit der General Motors 1956 durch die amerikanischen Großstädten tourte, war das Town Car zugleich der Prototyp für den Ausbau des viertürigen Hardtop-Stallgefährten. Der Eldorado Brougham Hardtop war für die Serienproduktion vorgesehen, nicht aber dieses 1,40 Meter hohe Glasfaser-Concept Car, das ein lederverkleidetes Halbdach für die Fondpassagiere und eine offene Front für den Chauffeur vorsah. Zu den vergoldeten Features zählte unter anderem ein Telefon, mit dem man von der Rückbank aus mit dem Fahrer kommunizieren konnte... [more >>](#)

1962er Cadillac Eldorado Biarritz

□

1962 feierte Cadillac 60-jähriges Jubiläum. Von dem feinen Cabriolet Eldorado Biarritz wurden nur 1.450 Exemplare gebaut. Antriebsseitig bot es einen 390er V8 mit 325 PS zusammen mit der Viergangautomatik Hydramatic... [more >>](#)

1955er Chrysler Imperial Newport

□

Chrysler führte 1955 das „Forward Look“ getaufte Design ein, das von Virgil Exners Show Cars geprägt war. Dieser Blick in die Zukunft wurde überzeugend von dem luxuriösen Imperial Newport Hardtop Coupé verkörpert, das ein Doppelgrill sowie Heckleuchten in Fernrohr-Optik auszeichneten. Für den Vortrieb dieser schönen, über fünf Meter langen Landyacht sorgte ein 250 PS starker Achtzylinder mit 5,4 Liter Hubraum und Vierfach-Vergaser. 1955 waren etwa ein Drittel der insgesamt 11.000 produzierten Imperials als Newport Coupés gefertigt worden... [more >>](#)

1959er Chevrolet Impala Convertible

□

Nichts atmet mehr den Geist von Rock'n'Roll und Entenschwanzfrisuren als das Impala-Cabriolet von 1959. Die längste Zeit hielt sich das Gerücht, dass die riesigen Haifischflossen bei hohen Geschwindigkeiten für Auftrieb und Grip-Verlust sorgten, doch erst kürzlich bewiesen Windkanäle das Gegenteil. Das extreme Heck entstand buchstäblich in letzter Minute, nachdem ein GM-Designer einen Blick auf das Chrysler-Design für 1959 erhaschte. Die Topmotorisierung war ein „Big Block“ V8 mit 5,7 Liter Hubraum und einem Dreifach-Vergaser... [more >>](#)

1969er Ford Boss 429 Mustang

□

Der Boss 429 Mustang bringt die Exzesse der Muscle-Car-Ära auf den Punkt. Überraschenderweise liegen die Ursprünge des Fahrzeugs nicht auf den Drag-Strips, sondern in der ebenso uramerikanischen Nascar-Rennserie. Um den Boss für den Auftritt bei den Stock-Car-Rennen zu homologieren – er sollte gegen Chryslers übermächtigen 426er Hemi antreten –, holte Ford die Spezialisten von Kar Kraft, die Dämpferbrücken, Aufhängung und Kotflügeleinsätze des 428er Cobra Jet Mustang für den Einsatz im breiteren Boss 429 modifizierten. Die geschätzte Leistung von 375 PS dürfte eher bei 500 PS anzusiedeln sein. 859 Stück wurden 1969 gebaut und noch einmal 499 für das Modelljahr 1970... [more >>](#)

1963er Corvette Split-Window Z06

□

Auf Anregung des legendären Corvette-Entwicklers Zora-Arkus Duntov führte Chevrolet die sogenannte Regular Production Option (RPO) ein. Dieses Rennpaket sollte den damals neu vorgestellten Sting Ray fit machen für den Zweikampf gegen die Shelby Cobra des Erzrivalen Ford. Hinter dem Codenamen Z06 verbargen sich ein strafferes Fahrwerk mit steiferen Dämpfereinstellungen, gesinterte metallische Bremsbeläge und Al-Fin-Trommelbremsen, Bremskraftverstärker, stärkere vordere Querstabilisatoren sowie ein mächtiger V8 mit Einspritzung, knapp 5,4 Litern Hubraum und einer Leistung von 360 PS. Bestandteil der ursprünglichen Ausstattung war auch ein Tank, der rund 135 Liter fasste und sich damit für Langstreckenrennen eignete. Er trug dem Modell den Spitznamen „Großtanker“ ein. Genau 199 Z06 wurden geordert, aber nur 63 davon hatten die größeren Kraftstofftanks... [more >>](#)

Text: *Patrick P. Paternie*

<https://www.classicdriver.com/de/article/classic-driver-marketplace-essentials-born-usa>

© Classic Driver. All rights reserved.