De Tomaso Pantera

Einfach Keil!

Text: Mathias Paulokat
Fotos: Gooding & Company

Es muss nicht immer Ferrari sein. Lamborghini tut es auch. Oder Maserati. Oder: De Tomaso! Schlagartig erinnern wir uns zurück in unsere Jugendzeit, als eben dieser Name bei Sportwagenfreunden andauernde Gänsehaut hervorrief. De Tomaso Pantera – das war Rasse und Klasse in Reinkultur. Heute ist er einer unserer jung gebliebenen Sportwagenfavoriten.

Es ist Zeit für eine Reprise: Der De Tomaso Pantera mit seiner radikalen Keilform-Karosserie lagert heute beinahe wie ein noch ungeschliffener Diamant in zweiter Reihe der wohl aufregendsten Sportwagenepoche. Er parkiert ähnlich wie Monteverdi im Schatten der großen Marken Ferrari, Lamborghini, Maserati. Sie verzeihen deswegen bitte den sprachlich provozierenden Einflug in das Thema. Die Überschrift – mit zugegeben bewußt gewählt anstößiger Assoziation - bot sich an. Alleine schon um Ihre geneigte Aufmerksamkeit zu erhalten. Das scheint gelungen. Und um das Thema auf den Punkt zu bringen.

Panther folgt auf Schleichkatze

De Tomaso – wer steckt noch gleich dahinter? Alessandro de Tomaso wurde 1928 in Buenos Aires geboren. 1955 siedelte er nach Bologna in Italien. In Modena eröffnete er eine Motorenwerkstatt und erweiterte das Spektrum auf Fahrzeugtuning. Gemeinsam mit dem bekannten Studio Ghia entstanden so offene Rennwagen, die mit Ford-Aggregaten angetrieben wurden. Der Versuch, bis in die Formal 1 vorzustoßen, mißlang allerdings und so konzentrierte sich De Tomaso bald auf Straßensportwagen. 1963 präsentierte er den Vallelunga. Er wurde in geringen Stückzahlen nur ein knappes Jahr lang ab 1965 gebaut. Schon 1966 folgt der De Tomaso Mangusta, die „Schleichkatze“. Die Karosserie stammte von Giorgetto Giugiaro. Unter der Haube arbeitete ein V8 amerikanischer Herkunft, wiederum ein Motor von Ford, der als Mittelmotor verbaut wurde. Das Unternehmen Ford schrieb in jener Zeit mit den eigenen GT-Modellen selbst aufregende Sportwagengeschichte.

1970 folgte auf den Mangusta dann der Pantera, zu gut deutsch Panther. Ebenfalls mit starkem V8-Motor mit 4,7 Litern Hubraum in Mittelmotoranordnung und radikalem Keil-Design. Auch technisch bot der Pantera damals einige Feinheiten: Ein manuelles Fünfgang-Getriebe in Trasaxle-Bauweise und Scheibenbremsen rundum, dazu Einzelradaufhängung und einen verkleideten Unterboden. Sogar Klimaanlage und elektrische Fensterheber zählten zum Serienumfang. Insgesamt konnte das Fahrverhalten so gegenüber dem eher eigenwilligen Mangusta deutlich verbessert werden. Im März des Jahres erlebte der neue Keilwagen seine Publikumspremiere auf dem Automobilsalon in New York. Nicht ohne Grund, denn in Amerika vermutete De Tomaso lukrative Absatzmärkte. Hierfür sollte auch eine Vertriebspartnerschaft mit Lincoln-Mercury-Händlern dienen, welche seinerzeit zur Ford Motor Company gehörten. Mit knapp unter 10.000 US-Dollar war der Pantera zudem attraktiv positioniert. Und tatsächlich startete der Wagen erfolgreich, mit besagter Unterstützung von Ford im Hintergrund.

Performance Panther

Beachtlich: Im Jahr 1972 wurden immerhin über 2.500 Pantera gefertigt. Doch nach weiteren knapp 2.000 Einheiten zog sich Ford zurück. Die Gründe: Energiekrise, neue Sicherheitsanforderungen an die Karosserie und Verarbeitungsmängel an den bisherigen Fahrzeugen. Die Absatzzahlen brachen auf nur noch zweistellige Werte p.a. ein. Doch insgesamt wurden immerhin über 5.600 Fahrzeuge in den USA verkauft. Schließlich verschwand das Fahrzeug aber ganz vom amerikanischen Markt. Tatsächlich gelang es dem Pantera in Europa, alte Jagdgründe neu zu erschließen. Namentlich in Deutschland war der De Tomaso Pantera recht erfolgreich. Insgesamt wies der Pantera einen ungewohnlich langen Produktionszyklus auf. Das Fahrzeug wurde bis 1993 gefertigt. Einige Targa-Modelle entstanden dabei auch. Besonders aber Pantera-Modelle der frühen Serie, die zunächst bei Vignale gefertigt wurden, sind aufgrund ihres puren Designs attraktiv. Das Fotofahrzeug des Jahrgangs 1974 mit nur 1.000 gefahrenen Meilen ist aufgrund geringer Laufleistung eine Ausnahmeexemplar und kam Anfang 2011 bei Gooding & Company zum Aufruf. Das finale Gebot fiel bei 79.200 US-Dollar. Üblicherweise sind akzeptable Pantera ab rund 30.000 Euro erhältlich.

Das Design des wohl bekanntesten De Tomaso stammt vom Amerikaner Tom Tjaarda, der in jener Zeit bei Ghia beschäftigt war. Er gab dem Pantera die expressive Keilform. Diese wiederum macht den Zweisitzer zu einer raumgleitend zeitlosen Erscheinung, die von seiner Besatzung eine Portion Selbstbewußtsein abverlangt. Mit seiner üppigen Motorisierung erzielte der Pantera zudem bemerkenswerte Meßwerte. Das Magazin *Car & Driver* stellte bei zeitgenössischen Test eine Beschleunigung von unter sechs Sekunden von 0

auf 100 km/h fest. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit knapp 274 km/h gemessen. Das Fachblatt *Road & Track* gratulierte prompt mit dem Titel „Sportauto des Jahres 1973“. Überlegungen zum Abschluß: Der Pantera liefert schon aufgrund seines besonderen Designs und des früh realisierten Transaxle-Konzepts eine wunderbare Interpretation des „alternativen Mobiliätskonzept“. In diesem Sinne empfehlen wir auch die Lektüre über den Monteverdi Hai.

Den De Tomaso Pantera finden Sie auch im Classic Driver Automarkt.

Die Fakten

Motor:
V8-Aggregat von Ford mit Holley-Vergasern

Max. Leistung:
rund 320 PS

Kraftübertragung:
Manuelles Fünfgang-Getriebe in Transaxle-Bauweise, Heckantrieb

Karosserie:
Selbsttragend aus Stahlblech
Fahrwerk:
Einzelradaufhängung

Bremsen:
Scheibenbremsen rundum

Beschleunigung:
In unter sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h

Vmax:
knapp 274 km/h

Bauzeit::
1971 bis 1993

Fotogalerie

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/de-tomaso-pantera
© Classic Driver. All rights reserved.