



Dodge Challenger 5,7 Hemi V8 R/T

## Der Dritte im Bunde

Es gibt nicht nur Mustang und Camaro, sondern auch einen weiteren Herausforderer im Wortsinne.

So wie er da steht, gibt es den Challenger von Dodge bereits seit 2008, eine Art Urgestein also, und dazu passt auch das unter der artgerecht überlangen Motorhaube installierte V8-Aggregat mit der legendären Bezeichnung Hemi. Ein 5,7 Liter

grosser OHV-Trum mit wackeren 372 PS. Damit kann man gegenüber einem Mustang GT (420 PS) oder dem Camaro (406 PS) keinen Blumentopf mehr gewinnen, aber es genügt völlig, um das V8-Feeling inhalieren zu können. Deshalb wählten wir beim Direkt-

importeure Auto Kunz in Wohlen dieses Modell. In Tat und Wahrheit kann der Challenger noch ganz anders; 485 PS im 6,4 Liter V8 Scat Pack (ab ca. 70 000 Franken), oder gar 707 PS im SRT Hellcat 6,2 (ab ca. 100 000 Franken). Im Wettstreit unter Leistungsfetischisten

kann Dodge also durchaus mithalten, wenn es darum geht einem Shelby Mustang oder einem Camaro ZL1 Paroli zu bieten. So viel zur Positionierung des Labels Challenger, das unter den echten Freaks als das Böseste unter den Dreien gilt.



Hemi V8; legendäres Urgestein.



Typisches Dodge-Ambiente, etwas rustikal aber bedienungsfreundlich.

### Gesittet aber nicht domestiziert

Mit dem Hemi V8 bleibt er gesittet, jedenfalls wenn, wie im Testwagen eine 5-Stufen-Automatik installiert ist. Das Fahrwerk mit hinterer Mehrlenkerachse zeigt feine Manieren, federt überraschend gediegen und kann viel Grip aufbauen, ohne auch nur ansatzweise über die Vorderachse schieben zu wollen. Dieser Ami ist, wie seine erwähnten Konkurrenten, noch ein echter Hecktriebler mit kurvengierigem Fahrverhalten, statt domestiziert über die Abstimmung eingebauter Spassbremse. Man spürt, dass er in Kurven jederzeit zum Auskeilen mit dem Heck bereit ist, wenn man zu forscht mit dem Gaspedal umgeht. Wir raten aber dringend, zumal bei Nässe, die elektronische Stabilitätskontrolle nur auf der Rennstrecke auszuschalten, sonst kann es böse enden.

Passend dazu gibt es ein fettes und unverstyltes Volant, wie es Lenkradvirtuosen mögen. Die Sitze dürften beim freudigen Schaffen etwas supportiver, und die Instrumente mit der engmaschigen Einteilung etwas klarer ablesbar sein. V8-Sound? Ja, aber sehr diskret.

Man kann mit dem Challenger aber auch wunderbar cruisen mit dem Gefühl, man könnte, wenn man wollte, so soll es sein, ganz ohne gedrückt zu werden. Konklusion: Es gibt weiterhin gute Gründe sich ein amerikanisches Sportcoupé anzulachen, statt sich

dem europäischen Mainstream anzupassen, günstiger ist es ohnehin.

### Nutzwert?

Es bleibt noch, den Nutzwert zu beschreiben: Wenn man als Passagier nach hinten gezwungen wird, fährt der Beifahrersitz automatisch nach vorn und man findet im Fond mehr Platz als vermutet. Mit 460 Litern Fassungsvermögen hat der Kofferraum Mittelklasseformat, bei Bedarf lassen sich die Rücksitzlehnen zu 1/3 – 2/3 Drittel klappen, das hat dann schon fast Kombiformat. Die Kehrseite der Medaille sind die Aussendimensionen: mit über fünf Metern Aussenlänge ist der Challenger nochmals eine Stufe raumgreifender als der Mustang oder nochmals eine halbe Kategorie grösser als der Camaro. Das kann matchentscheidend sein, aber letztlich entscheiden in diesen Sphären eher Styling und Markensympathien und so behält der angejahrte Dodge Challenger seine Marktberechtigung.

Dodge wird in der Schweiz nach einem kurzem Gastspiel im vorherigen Jahrzehnt nicht mehr offiziell vertrieben, nach dem einige Modelle der traditionsreichen Marke innerhalb der Chrysler Corporation bis in die 60er Jahre des vorherigen Jahrhunderts sogar bei der AMAG in Schinznach-Bad montiert und vertrieben worden sind. Aber die Marke mit dem Widder im Emblem erfreut sich in der Schweiz weiterhin einer hohen Wertschätzung und wird von Direktimporteuren offenbar bestens

### Spezifikationen

**Karosserie:** Sportcoupé, 2 Türen, 5 Sitze, Leergewicht ab 1850 kg.  
**Motor:** V8 Zyl; 5645 ccm, Leistung 280 kW (381 PS) bei 5150/min, max. Drehmoment 555 Nm bei 4300/min. Zwei Ventile pro Zylinder, zentrale Nockenwelle, Zylinderabschaltung.  
**Kraftübertragung:** 5-Gang-Automatik, Heckantrieb, Differentialbremse.  
**Fahrgestell:** Selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Dreiecksquerlenker, hinten Mehrlenkerachse, Schraubenfedern, Vierrad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit hydr. Servo, Tank 72 L, Reifen 245/45 R 20.  
**Dimensionen:** Länge 503 cm, Breite 193 cm, Höhe 145 cm, Radstand 295 cm. Kofferraum 460 L.  
**Fahrleistungen:** Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, von 0 auf 100 km/h in ca. 7,7 Sekunden. Verbrauch 14,7/9,4 L/100 km, im Test 12,5 L.  
**Verkaufspreis:** Dodge Challenger R/T Hemi V8 ab Fr. 50 977.-, V6 ab Fr 45 977.-.

bedient; 2014 wurden über 400 Dodge neu zugelassen.

Dazu kommen rund drei Dutzend Zulassungen von Ram-Pickups. Die Dodge-Nutzfahrzeugsparte wurde vom Firmenlenker Sergio Marchionne im Fiat-Chrysler-Verband herausgebrochen und läuft seither als eigenständige Marke Ram. Unter Fans bleiben die Ram aber Dodges.

Text und Fotos: Jürg Wick

### Fahrzeuglieferanten (alphabetisch):

#### Garage Dutli AG

Birmensdorferstrasse 400, 8055 Zürich  
044 463 67 51, [www.dutli.ch](http://www.dutli.ch)

#### Auto Iten

Zugerstrasse 7, 6340 Sihlbrugg/ZG  
041 727 88 88, [www.autoiten.ch](http://www.autoiten.ch)

#### Auto Kunz AG

Bremgarterstr. 75+38, 5610 Wohlen/AG  
056 622 13 43, [www.autokunz.ch](http://www.autokunz.ch)



Richtig grosser Kofferraum, Rücksitze klappbar.

Lang und breit; das Design datiert von 2008.