

DER ERSTE IM BUNDE



Einst gehörte die 1928 aus der Taufe gehobene Automarke Plymouth zu den ganz Grossen, er war die Verkaufslokomotive für den Chrysler-Konzern, und wurde «drüben» in einem Atemzug mit Chevrolet und Ford genannt. Im Zuge des Mergers mit Daimler – «Hochzeit im Himmel» – liess man das Label 2001 sang- und klanglos einschlafen, nachdem unter Plymouth fast nur noch umgebadgte Dodge-Modelle auf der Basis von französischen Simca und Talbot (Plymouth Horizon) und japanischen Mitsubishi (Plymouth Laser) vom Band liefen. Der aufsehenerregende Roadster Prowler mit Transaxle-Antrieb konnte Plymouth auch nicht mehr retten.

FEHLENDE IDENTITÄT

Der Vorderwagen war aus Kostengründen praktisch unverändert vom Valiant übernommen worden. Der 4.5-Liter-V8 leistet 182 SAE-PS.

Der Plymouth Barracuda war nach ähnlichem Muster gestrickt wie die äusserst erfolgreichen Ford Mustang und Chevrolet Camaro, hielt sich aber nur zehn Jahre im Markt.



Noch vor dem Mustang

1964: Mary Quant hat in London (GB) gerade den Minirock kreiert, stellt Plymouth den Barracuda vor. Dies zwei Wochen vor dem dann wie eine Bombe einschlagenden Ford Mustang. Zehn Jahre später verschwand das Ponycar von Plymouth wieder aus dem Verkaufsprogramm, während die Konkurrenzmodelle von Ford und GM bis heute weiter leben und zu den zähesten Modelllabels überhaupt gehören.

Dabei hatte der Barracuda als Erster im Bunde seinerzeit die bislang weltweit grösste hintere Panoramascheibe (1.3 m²) und sah richtig spektakulär aus.

Aber dem Auto fehlte es gewissermassen an optischer Harmonie; aus Kostengründen wurde der Vorderwagen praktisch unverändert vom Valiant übernommen.

Frugale Ausstattung

Mit diesem Compact teilt der Barracuda auch die Technik, genauso wie der Mustang die Gene vom Falcon übernommen hatte. Also motorisch vom antiquierten Reihensechszylinder mit einem lächerlichen Fallstromvergaser und zirka 130 PS bis hin zum potenten V8 mit Vierfachvergaser, Starrachse hinten mit Blattfe-

dern und sehr frugaler Grundausstattung. Die Sitze trotzten der Querbeschleunigung kaum.

Der Spardrang im Chrysler-Konzern ging so weit, dass man das Lenkrad unverändert vom Technikspender übernahm, und deshalb prangt in der Nabe die Insignie «Valiant». Irgendwie lässt sich im Nachhinein immer erklären, weshalb ein Modell floppte oder eben nicht, ein Facelifting 1968 half auch nicht.

Ab in den Kohlekeller

Den roten 65er-V8-Barracuda haben wir trotzdem gerne zur Brust genommen.

Nach dem Einsteigen kam aber schnell der Frust; ausser dem grossen Motor hat es dem Erstkäufer gerade noch zur Automatik und zur Servolenkung gereicht. So steigt man in den Wagen wie in einen Kohlekeller hinab, schwarzes Vinyl, schwarzer Teppich, schwarzes Instrumententableau, kümmerliche 13-Zoll-Räder, immerhin mit Radkappen, welche einen Zentralverschluss mit Flügelmutter suggerieren. Ansonsten so frugal, dass es eben schon wieder cool wirkt, jedenfalls kommt es heutzutage so rüber. Auch die rote Aussenlackierung passt sehr gut.



RIESIGE GLASFLÄCHE Die Heckscheibe mit 1.3 m² Fläche stellte seinerseits einen diesbezüglichen Weltrekord dar.



DUNKEL – DOCH PRAKTISCH Das Interieur mit den schwarzen Materialien wirkt düster, nützliche Gepäckablage.



SPARTANISCH Für Unterhaltung sorgte ein AM-Einbandradio – auch dieses wurde vom Valiant übernommen.



Vier Fensterkurbeln laden dazu ein, aus dem Coupé ein sogenanntes «Faux Cabriolet» zu machen. Die Scheiben abgesenkt, gibt es keine B-Pfosten mehr. Luftiges Gefühl aber mit Sonnenschirm. Das wiegt das Null-Ausstattungs-Ambiente rasch wieder auf.

Diese Mechanik funktioniert

Auf dem metrischen Zähler stehen 60 000 Kilometer. Die Pedalgummis, der Lenkradkranz und die Armlehnen sehen so aus, dass es die ersten sind, und die Mechanik bestätigt diesen Eindruck. Alles funktioniert, über das Einbandradio

bis hin zum händisch abblendbaren Innenspiegel.

Auch die Heizung arbeitet richtig, «Aircon» ist zwar Fehlanzeige, braucht das Auto mit den steilen Scheiben und den vorderen Ausstellfenstern aber auch nicht. Unter der Riesenscheibe hinten möchte man aber sommers lieber nicht sitzen, sondern die Bank klappen. Dann wird eine grosse Gepäckablage daraus. Den abgetrennten Kofferraum mit dem kleinen Deckel kann man eh vergessen.

Wie Seife in der Badewanne

Wobei, etwas Gewicht hinter der Achse

würde nicht schaden, denn leer ist die Traktion ziemlich abenteuerlich, mit etwas zu viel Gas schmiert der Barracuda hinten weg wie die Seife in der Badewanne. Manche mögen das so heiss. Andere finden Gefallen am normalerweise völlig unaufgeregten und zur Aussenoptik optimal kontrastierenden Charakter dieses Barracuda mit geschätzt etwa 150 verbleibenden Pferdestärken.

Einiges davon bleibt dann noch in der Dreistufenautomatik hängen. Dafür sortiert sie die Gänge bis zum heutigen Tag schier unmerklich. Ein Weiterführen des Labels in den 70er-Jahren hätte vom

Hersteller ein Downsizing gefordert, wie es Ford mit dem Mustang II vormachte. Die Ölkrise hatte angeklopft; in den USA durfte man noch maximal 55 Meilen oder 88 km/h fahren, kein guter Bodensatz für potente Ponycars.

In Vergessenheit geraten

Dem Anbieter schwebte ein Verkaufspreis von 27 900 Fr. vor. Angesichts der Heritage, des Erscheinungsbildes und der perfekten Mechanik eine stimmige Anschrift. Die schütterere Ausstattung und die schwache Nachfrage, weil die Marke Plymouth schon ziemlich in Vergessenheit geraten ist, kräftigen aber die Annahme, dass da noch erheblicher Verhandlungsspielraum war, bevor das Fastback Hardtop einen neuen Liebhaber fand.

Der Eurotax-InterClassic-Tarif taxiert V8-Barracuda in Zustand 2 mit 19 000 Franken, heissere Formula S (6.3 Liter, etwa 330 PS, 1967–69) dann immerhin mit 25 000 Fr. Es gab den Barracuda auch als viersitziges Cabriolet, welches trotz fehlender Riesenheckscheibe erheblich teurer gehandelt wird. Auch Plymouth hatte eine Art Über-Pony, wie es der Mustang Shelby eines war. Als 1970er-Cuda 440 leistet der ein weiteres Mal geliftete Barracuda mit 7-Liter-V8-Motor gut 400 PS und wird als Hardtop um die 120 000 US-Dollar gehandelt.

Jürg Wick