

# FÜRS GEMÜT UND ERST NOCH SWISS MADE



*Zwischen 1948 und 1975 hat die Amag in Schinznach-Bad AG rund 35 000 Autos aus dem Chrysler-Konzern importiert und mehrheitlich in der Schweiz montiert, darunter auch diesen – aus heutiger Sicht – ziemlich durchgeknallten Dodge Polara 500 Convertible.*

Im Jahr 1962 fanden via die Amag in Schinznach-Bad genau 1939 Modelle aus dem Chrysler-Konzern (damals Chrysler, Dodge, Imperial, Plymouth) den Weg auf die Schweizer Strassen – das viertbeste Jahr für die Chrysler-Montage in der Schweiz.

Für die im Aargau montierten Modelle gab es Zollerleichterungen, die man nicht zwingend an die Kunden weitergeben musste; das Polara-500-Cabriolet Swiss Made wurde seinerzeit für 32 000 Franken angeboten. Ein vergleichbares Mercury-Monterey-Cabrio war für 30 730

Franken zu haben, hatte aber nicht den Stempel «Montage Swiss».

### Wir fliegen auf den Mond

Wir sind im Jahr 1962: Die erste Antibaby-Pille ist seit einem Jahr im Handel, und seit August 1961 steht die Berliner Mauer. John F. Kennedy, der 35. Präsident der Vereinigten Staaten, ist dabei, die Herzen in der westlichen Welt zu erobern. In seinem Land ist er eher umstritten, gewinnt aber den Nervenkrieg während der Kuba-Krise und verspricht: «Wir fliegen auf den Mond.»

In diesem Umfeld – die Beatles starten ihre Karriere in Liverpool (GB) – wird der Polara 500 als Spitzenmodell von Dodge aufgelegt, die Konkurrenz von General Motors hatte dem Chevrolet Impala gerade die rekordverdächtigen Flügel gestutzt. Auch Dodge nahm die etwas zurückhaltenden modellierten Heckflügel weiter zurück, pflegte aber en détail, wie die anderen grossen zwei, weiterhin ein überbordendes Design mit Ornamenten, Chromapplikationen, farblichen Kontrasten und Bedienungsgadgets wie die Knopfdruckwähltasten für die Getriebeautomatik.

### Wie Flak-Abschussrohre

Der Polara ist ein Auto, das vor Chrom geradezu trieft. Jeder der fünf einzeln abgesetzten Buchstaben für «D o d g e» auf Motorhaube und Kofferdeckel scheint aus dem Vollen geätzt, die Heckleuchtenträger sehen wie Flak-Abschussrohre aus, der Kühlergrill macht auf Haifischmaul, während sich die darin integrierten Scheinwerfer harmlos wie Seerosen präsentieren. Unter dem Breitbandtacho sind jede Menge Rundinstrumente, aber kein Drehzahlmesser. Die Automatik wird über Drucktasten bedient. Es geht auch so, aber es ist vorstellbar, dass nie jemand irgendwann einmal die Taste «First» oder «Second» bedient hat. Dazu muss man nämlich zielen und sich nach vorne beugen.

### CHARAKTER

*Ein wuchtiger Kühlergrill wie ein Haifischmaul und dazu viel Glanz.*

Der Tacho des vom US-Car Center in Sirnach TG zur Verfügung gestellten Exemplars hat erst 56 000 Kilometer auf dem Zähler, wurde in der Schweiz restauriert und zeigt sich in einem beinahe perfekten Zustand. Das elektrische Verdeck ist neu, Servobremsen, Servolenkung und elektrische Fensterheber hatten damals längst nicht alle Amerikaner, ganz zu schweigen von vorderen Einzelsitzen – und Spaltmasse wie das Gebiss von Pipi Langstrumpf. Funktionsschliff wie die «Heureka» von Jean Tinguely, der seine Skulptur für die Landesausstellung 1964 in Lausanne VD schuf.

### V8 mit über 300 PS

Die motorische Versorgung stellt ein 5,9 Liter grosser V8 mit 309 SAE-PS sicher, er wird von einem einzigen Fallstrom-Vierfachvergaser gefüttert und wird von insgesamt 16 Litern Wasser gekühlt. Das tönt imposant, am Gaspedal fühlt es sich aber eher wie ein verknoteter Gartenschlauch an. Und das ist gut so, denn die Strassenlage erinnert an eine Hängematte.

«Schnell fahren heisst wenig lenken», verriet einst die Rallye-Legende Walter Röhrl. Im Polara muss man am Lenkrad Wege wie beim Teigrühren machen, ans Schnellfahren darf man gar nicht denken, zumal die Einzelsitze der Querbeseleunigung keinen Widerstand entgegenseetzen. Summa summarum mündet der Polara-1962-Cocktail heutzutage in ein vorzügliches Oldtimermenü.

**Zuspruch statt Neid**

Das Verdeck offen, gleitet man fast schwerelos dahin und erntet von Fussgängern bewundernde Blicke, vorwiegend aber aufmunternde statt neidvolle. Das farbenfrohe offene Auto bietet alles, was ein unscheues Oldtimerauto bieten muss. Attraktive Ornamente, frivoles Styling und für die Passagiere eine gute Portion Luftigkeit.

Der Polara 500, seinerzeit auch als profane Limousine erhältlich, hat dank der grosszügig bemessenen Substanz noch jahrzehntelang seine zweite Daseinsberechtigung. Statt des damaligen Neupreises von 32 000 Franken verlangte die Surber Automobile AG runde 55 000 Franken. Die Exklusivität des Polara-500-Cabriolets und die steigende Nachfrage nach perfekten und exzentrischen Amerikanern rechtfertigt dieses Pricing.

Jürg Wick



**FILIGRAN** Dünnes Lenkrad im recht nobel aufgemachten Interieur.



**MARKANT** Die Heckleuchten erinnern an Geschütze.

**EurotaxGlass`s InterClassic Tarife Dodge V8 (CHF)**

Modell-Varianten	Jahrgang	Zustand 1	Zustand 3	Zustand 5
Royal Cabriolet	1954-55	65 000	31 200	6 500
Royal Sedan	1954-55	22 000	9 200	1 300
Matador Sedan	1960-61	16 000	6 700	1 000
Polara Sedan	1960-61	20 000	8 400	1 200
Custom 880 Sedan	1962-63	18 000	7 600	1 100
Polara Sedan	1963-64	16 000	6 700	1 000
Polara Cabriolet	1962-63	55 000	26 400	5 500
Polara Cabriolet	1963-64	40 000	18 000	3 200
Polara Hardtop	1965-66	25 000	10 500	1 500
Polara Cabriolet	1965-66	36 000	16 200	2 900
Charger Hardtop	1966-67	50 000	24 000	5 000
Challenger R/T 440 HT	1970-71	90 000	41 400	9 000
Challenger Rallye	1972-73	50 000	22 000	4 000