

Scooby? who?

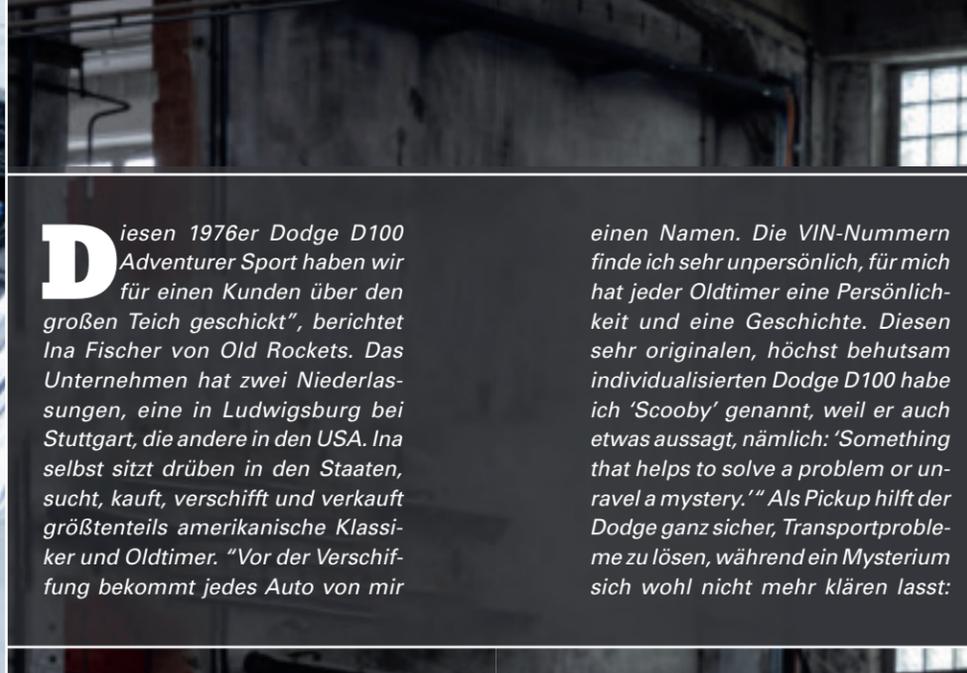


Potente Pentastar-Alternative zu C10 und F-100

Dodges Truck-Abteilung freute sich in den 1970er Jahren über enorme Verkaufszuwächse verglichen mit Chevrolet und Ford. Maßgeblich am Erfolg der langlebigen dritten D-Serie beteiligt waren clevere Innovationen wie das Club Car und eine den Privatkunden ansprechende Modellpolitik. Die brachte auch getarnte Sportskanonen wie diesen D100 mit sich.



Der 440-ci-Big Block, hier mit rund 250 PS, gehörte damals zu den größten und stärksten Triebwerken.



Diesen 1976er Dodge D100 Adventurer Sport haben wir für einen Kunden über den großen Teich geschickt“, berichtet Ina Fischer von Old Rockets. Das Unternehmen hat zwei Niederlassungen, eine in Ludwigsburg bei Stuttgart, die andere in den USA. Ina selbst sitzt drüben in den Staaten, sucht, kauft, verschifft und verkauft größtenteils amerikanische Klassiker und Oldtimer. “Vor der Verschiffung bekommt jedes Auto von mir

einen Namen. Die VIN-Nummern finde ich sehr unpersönlich, für mich hat jeder Oldtimer eine Persönlichkeit und eine Geschichte. Diesen sehr originalen, höchst behutsam individualisierten Dodge D100 habe ich ‘Scooby’ genannt, weil er auch etwas aussagt, nämlich: ‘Something that helps to solve a problem or unravel a mystery.’“ Als Pickup hilft der Dodge ganz sicher, Transportprobleme zu lösen, während ein Mysterium sich wohl nicht mehr klären lässt:



Ein allzu anstrengendes Leben hat dieses Short Bed nicht geführt.

“Leider wissen wir nicht, wie viele Vorbesitzer der Truck hatte, nur dass alle sehr pfleglich mit dem tollen Truck umgegangen sind.“ Es steht außer Frage, dass der D100 kein Lastesel zum Verdienen des täglichen Brots war – abgesehen von einigen kleineren Mängeln in tollem Originalzustand, ohne die üblichen Narben eines harten Arbeitslebens, wurde der original schwarz ausgelieferte Kerl in einer Scheune in Santa Maria, Kalifornien aufbewahrt.

Ohnehin wäre ein kommerziell eingesetzter Wagen massiv abweichend ausgestattet gewesen und hätte zuvorderst kein heute so gefragtes Short Bed, sondern eine lange Pritsche erhalten. Die inneren Werte des Halbtonners lassen die Worktruck-These endgültig zusammenbrechen wie die Chrysler Corporation Ende der 70er Jahre: Statt der pragmatischen Sparversion “Custom” orderte der Erstbesitzer eine ziemlich umfangreiche Ausstattung im gehobenen Adventurer-Sport-Trim, der nicht ganz so opulent-spießig wie der des Adventurer SE aufgezogen war. Extras wie Klimaanlage, Cruise Control, ein irgendwann mal erneuertes Radio, die Heckscheibe mit Schiebefenster und die Loadflite-Automatik zeugen ebenfalls von einem Kunden, der nicht jeden Cent zweimal umdrehen musste. Selbst Einzelsitze hätte es gegeben, die reguläre Dreier-Bank barg dafür andere Vorteile.

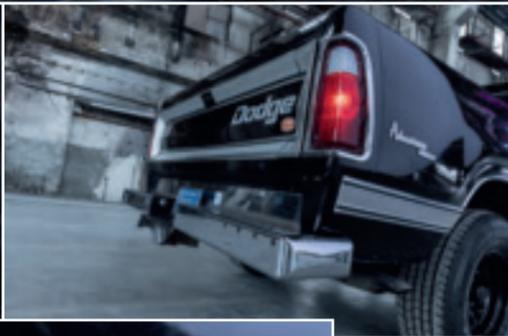


Im Folgejahr bekam die 1973 lancierte Dodge-D-Serie ein Facelift, das vertikale Blinker in den Grill brachte.

Die letzten US-Besitzer ließen den D100 nur nach Aufbietung aller Überredungskünste ziehen – verständlich!



Keine halben Sachen: Statt Gold, Blau oder Grün kam nur ein schwarzes Interieur in Frage.



Die größte Überraschung steckt aber unter der Motorhaube: Dort sitzt nicht etwa der reguläre Slant Six oder der häufig geordnete 318-ci-Small Block, sondern die absolute Vollfettstufe mit werksseitig verbautem 440er. Mehr als der 7,2-l-Big Block ging nicht, und wer nicht gerade mit einem Allradmodell der W-Reihe ins Gelände, zum automobilen Bergsteigen oder mit einer generösen Camper Shell auf dem Eintonner D300 das zulässige Gesamtgewicht von 4,5 Tonnen voll ausnutzen wollte, sparte sich den kraftvollen Gesellen und dessen gesunden Durst lieber. Das RB-Aggregat lässt daher an Scoobys Anschaffung als Lifestyle-Laster, als Funtruck keinen Zweifel mehr zu.

Bereits in den 60ern, als Pickups immer bequemer wurden, war eine gesteigerte Privat-Nutzung festzustellen, die im Folgejahr

zehnt noch einmal richtig zulegte: Denn während die Pkw durch die immer strengeren Emissionsvorgaben kontinuierlich träger wurden, blieben Nutzfahrzeuge seinerzeit größtenteils von der Abgasentgiftung verschont. Wie auch die in die Höhe geschossenen Absatzzahlen des SUV-Urgesteins Blazer und seiner späteren Mitbewerber Bronco und Ramcharger zeigten, war es mittlerweile chic geworden, sich in einem Nicht-Pkw sehen zu lassen. Das formulierte niemand schöner als die Dodge-Broschüre selbst: "For the man who'd rather drive a truck than a car."

"Tatsächlich ist dieser D100 richtig toll zu fahren. Bei einer Probefahrt konnte ich dem 440er die Sporen geben. Mit seinen rund 250 PS geht der Bub ab wie Schnitzel und liefert mit seiner zweiflutigen Flowmaster-Anlage auch noch einen hinreißend

kernigen Sound dazu", erinnert sich Ina. "Inzwischen verkaufen wir den Wagen im Kundenauftrag. Es sind nur einige Kleinigkeiten zu erledigen, dann erteilt auch der TÜV seinen Segen." Interessenten mögen sich also bei Old Rockets melden. Wer auch

immer der künftige Eigentümer von Scooby sein wird, eines ist jetzt schon komplett unmysteriös: Es wird einer sein, der lieber Truck als Auto fährt.

Text: Arild Eichbaum
Fotos: Dieter Rebmann



1976er Dodge D100 Adventurer Sport

Motor: OHV-V8, 440 ci, 7.210 ccm, Vierfach-Vergaser, ca. 250 PS, zweiflutige Flowmaster-Auspuffanlage mit Hooker Headers

Kraftübertragung: Dreistufen-Automatikgetriebe, Hinterradantrieb

Vorderachse: Einzelradaufhängung mit oberen und unteren Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator

Hinterachse: Starrachse an Längsblattfedern, Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: Scheibenbremsen vorn/Trommelbremsen hinten

Räder: Pacer "297B Soft 8" in 8 x 15"

Reifen: Kumho "Crugen HT51" in 255/70 R15

Sonstiges: Originalzustand, abgelesener Tachostand 33.589 Meilen, Shortbed



Jede Farbe, solange ... Das galt auch für die Pacer-Steelies.

Holzimitat zierte nur in Adventurer Sport und SE das Armaturenbrett und die Türverkleidungen, der Custom trug ein eher altbackenes Hupring-Lenkrad.



Mit umfassendem Zierrat definierte sich der Adventurer Sport als Boss- und nicht als Worktruck.

Zum letzten Mal: 1977 wurde der Adventurer Sport ersatzlos eingestellt.

Fleetsides gab es nur beim Chevy-Händler, die Dodge-Trucks mit glatter Außenwand hießen "Sweptline".



Nashornhaut®
SEIT 31 JAHREN!

nashornhaut® Inh. René Hoffmann - Stannewischer Straße 1 - D-02906 Niesky
Rhino Linings DISTRIBUTOR EUROPE ☎ 0 35 88 - 25 88 80

info@nashornhaut.de www.nashornhaut.de