

Dodge A 100, die amerikanische Antwort auf den deutschen VW-Bulli

1964 erschien der Chrysler Frontlenker-Kleinbus Dodge A 100, vom Konzept her ganz offensichtlich am deutschen VW-Transporter orientiert. Das Design ließ eher Anklänge an den drei Jahre vorher erschienenen Ford Falcon erkennen. Kurzum eine Mischung aus Bewährtem.

Die geteilte Frontscheibe zitierte den 1949 entwickelten VW-Transporter, der 1964 noch in seiner Ursprungsform in Produktion war. Auch die Abmessungen orientierten sich am deutschen Vorbild: Länge und Höhe war geringfügig größer, in der Breite allerdings bot der Dodge 18 cm mehr. Das war auch nötig, um Platz für die großvolumigen US-Motoren zu schaffen. Wahlweise gab es zwei Reihen-Sechszylinder, die Typen 170 (Standard) und 225 (Option). Und als Topmodell einen V8/273 im Angebot. In allen Fällen folgten sie dem klassischen Antriebskonzept, Motor vorn, Antrieb auf die Hinterachse. Fahrwerk und Aufbau des A 100 orientierten sich an den Pkws dieser Zeit, das heißt klassischer Leiterraum, hintere Blattfedern mit Starrachse.

Die Motorleistung entsprach US-amerikanischen Erwartungen: Die Sechszylinder hatten 2,8 Liter Hubraum (170 cui = cubic inches) oder 3,7 Liter (225 cui). Der V8 hatte 4,5 Liter (273 cui). Die Maschinen leisteten 101, 140 und 174 PS - natürlich nach US-Norm SAE, von deren Werten man zum Vergleich mit deutschen Leistungsangaben gut 20 % abziehen darf.

Trotz allem bleibt selbst beim Einstiegsmodell noch eine Leistung von ca. 80 PS übrig. Das war natürlich eine völlig andere Leistungsklasse als die des Volkswagen T1, der damals mit 34, später mit 42 PS geliefert wurde.

Die Kraftübertragung erfolgte mit einem 3-Gang-Getriebe. Wahlweise stand eine 3-Gang-Automatik zur Verfügung. Als Aufbauvarianten gab es Kastenwagen, Kombi und Pick-up und - auf dem Kombi basierend - die Version Custom Sportsman, einen zweifarbigen Luxusbus. 1967 ersetzte man den 4,5-Liter-V8-Motor durch einen größeren 5,2-Liter (318 cui). Alle Motoren stammten natürlich aus den Technikregalen des Chrysler-Konzerns. 1970 erfolgte die Ablösung durch die technisch völlig anders konzipierte B-Serie.