

Fahrbericht Dodge Challenger SRT Hellcat: Das Raubtier

Von Jens Meiners und Jeff Jablansky

„Hellcat“, die Höllenkatz, ist eine Wortschöpfung aus den USA - so hieß unter anderem ein leichter Jagdpanzer. Jetzt hören zwei Erzeugnisse des Fiat-Chrysler-Konzerns auf diese Bezeichnung. Man sollte sie sich merken. Die Vorgabe war ambitioniert: Es ging den Chrysler-Ingenieuren darum, im US-amerikanischen PS-Krieg den unangefochtenen Sieg davonzutragen. Und so mussten die Ingenieure nicht nur die eigene Viper übertreffen, sondern auch den Chevrolet Camaro ZL1 und Z/28, den Ford Mustang in seinen leistungsstärksten Varianten - und nebenbei auch den Nissan GT-R, der in den USA Kultstatus genießt.

Insider haben im Laufe des letzten Jahres Gerüchte gestreut, in denen von deutlich über 600 PS die Rede war. Das war vornehm untertrieben - und ist so ziemlich die einzige Untertreibung, die mit diesem Auto in Verbindung gebracht werden kann. 527 kW / 717 PS sind es geworden - herausgekitzelt aus einem 6,2-Liter-Hemi-V8, der von einem IHI-Kompressor zwangsbeatmet wird. Das maximale Drehmoment liegt bei brutalen 881 Newtonmetern. Die Kraftstoffleitungen sind knapp 1,3 Zentimeter dick. Und eine Direkteinspritzung musste verworfen werden, weil es auf dem Markt keine Hochdruckpumpen mit der erforderlichen Kapazität gibt.

Dodge bietet das gewaltige Triebwerk sowohl im Challenger als auch in der Limousine Charger an. Wir haben den Challenger getestet. Das ausladende Coupé mit seinem etwas schwülstigen Hüftschwung gefällt uns besser; beim Charger stellen sich unweigerlich Assoziationen an martialisch aufgedonnerte Polizeiautos ein. Und die sind der natürliche Feind des Hellcat.

Man kann viel anstellen mit diesem Coupé. Zum Beispiel kann man sich frühmorgens bei ungeliebten Nachbarn revanchieren. Der V8 bellt beim Kaltstart derart aggressiv los, dass im Umkreis eines Blocks niemand mehr einen Wecker braucht. Ein Druck auf den großen roten Knopf genügt.

Dabei kann der Hellcat, einen vorsichtigen Gasfuß vorausgesetzt, zahm wie eine Hauskatze auftreten. Die verstärkte Acht-Gang-Automatik – es gibt auch ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe – agiert weich und relativ diskret. Doch wer nur ein wenig mehr Gas gibt, erlebt eine Leistungsexplosion, die ihresgleichen sucht. Das Heck wird leicht, beschleunigt wie auf Eis, und wenn sich die 275er-Reifen erst einmal in den Asphalt gekrallt haben, hält praktisch niemand mehr mit. Die 100-mph-Marke – das entspricht 160 km/h – fällt in rund acht Sekunden. Über dieser Marke verwandeln sich in vielen US-Staaten die Strafzettel für zu schnelles Fahren in „reckless driving“. Am Steuer empfiehlt sich deshalb abseits der Rennstrecken erbarmungslose Askese. Wer es riskieren will, erreicht glatte 320 km/h.

Dabei kann der Challenger Hellcat mit der Leistung gut umgehen – sofern man sie eben auf die Straße bringt. Das Fahrwerk, das in seinen Grundzügen noch von der Mercedes-Benz E-Klasse aus den 90er-Jahren abgeleitet ist, wurde massiv versteift. Und für den Hellcat hat Dodge noch einmal die hydraulische Servolenkung ausgepackt, während bei den schwächeren Varianten eine elektrische Servolenkung verbaut wird. Unter den schwarzlackierten 20-Zoll-Felgen steckt eine bissig zupackende Hochleistungs-Bremsanlage.

Das Interieur wurde moderat angepasst. Noch immer sitzt man tief eingemauert in dem großen Coupé, das Lenkrad ist eigentlich deutlich zu groß geraten, und die vier Fahrzeugecken lassen sich nur ungefähr erahnen. Auf dem Zentralbildschirm lassen sich verschiedene Fahrzeugmodi einstellen; es gibt sogar – und dabei muss es sich um einen Witz handeln – eine „Eco“-Einstellung.

Nicht einmal 60 000 Dollar (ca. 47 700 Euro) kostet der Dodge Challenger Hellcat – geradezu ein Schleuderpreis für ein ausgewachsenes, derart leistungsstarkes Coupé. Schade, dass er in seiner amerikanischen Heimat kaum in die Außenbezirke seiner Möglichkeiten gebracht werden kann. Aber vielleicht erbarmen sich die europäischen Importeure des kaum gezähmten Raubtiers. Es braucht Auslauf. (ampnet/jm/jj)

Daten Dodge Challenger Hellcat

Länge x Breite x Höhe (m): 5,02 x 1,92 x 1,45

Radstand (m): 2,95

Motor: V8-Benziner, 6166 ccm, Kompressor

Leistung: 527 kW / 717 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 881 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: ca. 4,0 Sek.

Durchschnittsverbrauch: ca. 15 l/100 km

Leergewicht: 1887 kg

Wendekreis: 11,43 m

Räder / Reifen: 275/40 R 20

Preis: 58 295 US-Dollar

Bilder zum Artikel



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.



Dodge Challenger SRT Hellcat.
