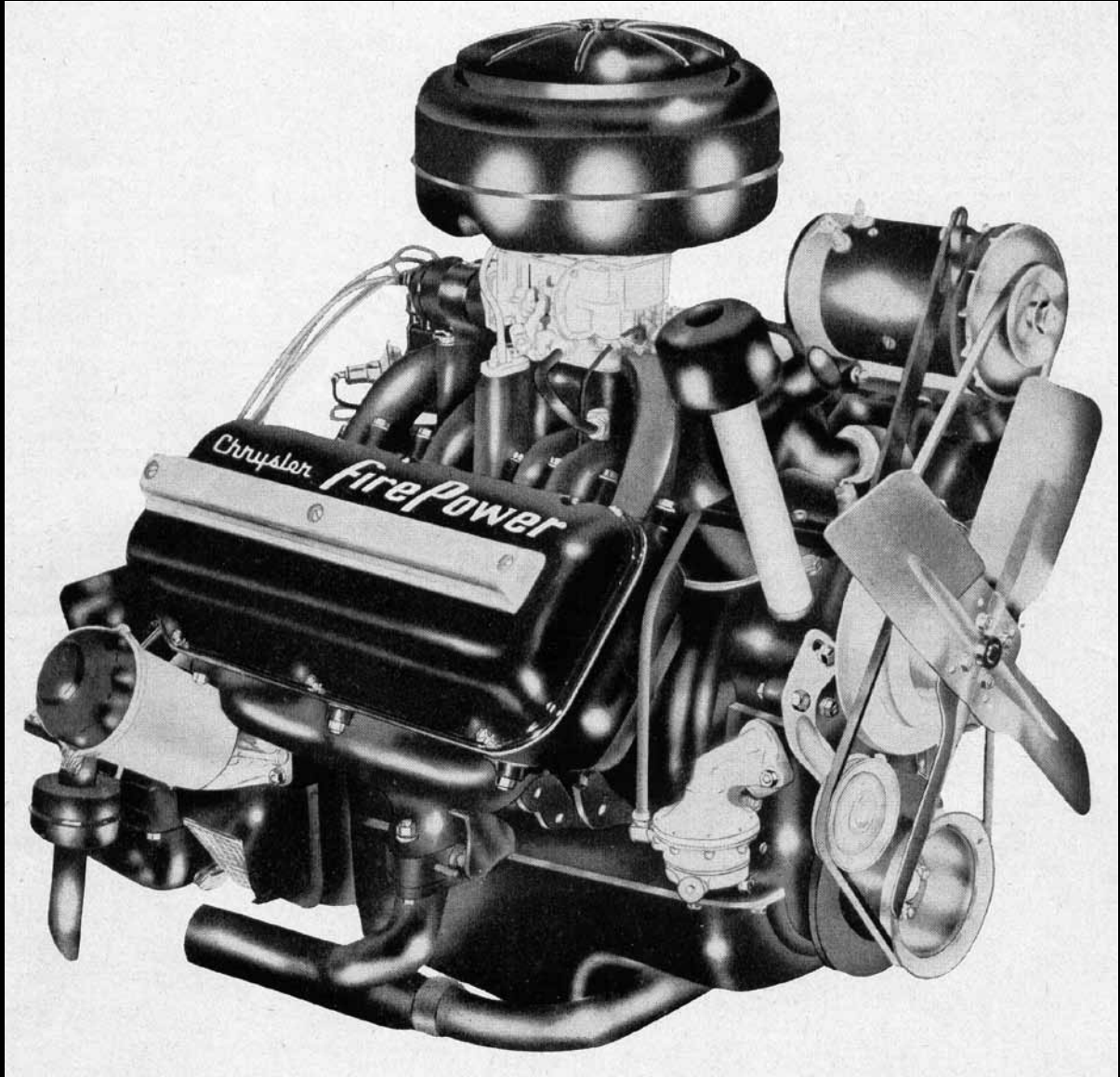


CHRYSLER V8 POWER



**DE EVOLUTIE VAN DE CHRYSLER V8
MOTOREN IN DE PERIODE 1950-1980**

**KORTE BLIK OP "SPECIALTY CARS" MET
CHRYSLER V8 MOTOREN**

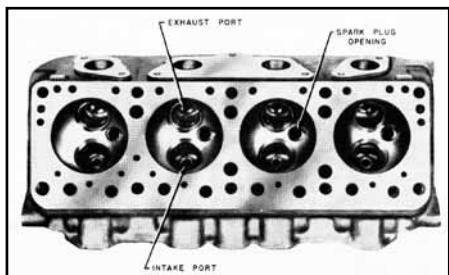
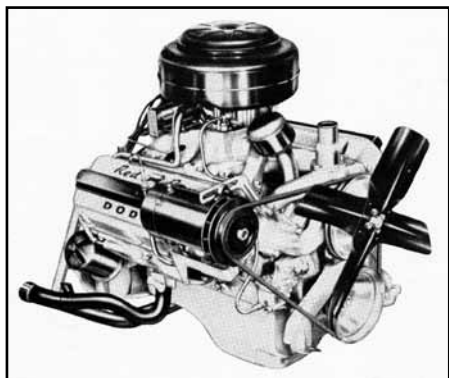
Deze brochure is uitsluitend voor deelnemers
aan de Dutch Chrysler USA Classic Cars Meeting 2008

CHRYSLER V8 MOTOREN EVOLUTIE, PERIODE 1950-1980

Nadat CHRYSLER CORPORATION tot 1950 achtcylinder lijnmotoren had gebouwd kwamen vanaf 1951 uit met V8 motoren, waarbij verschillende technieken werden gebruikt. Het meest bekend werd de Hemi techniek, gekenmerkt door de hemispherische verbrandingskamers. Deze techniek was in eerste instantie voorbehouden aan de premium modellen van Chrysler-Imperial en DeSoto onder de naam Firepower voor de 300-NewYorker-Imperial en Firedome voor de DeSoto.



Dodge, toen nog een tamelijk onafhankelijke divisie, kwam in 1953 met hun versie van de Hemi techniek onder de naam Red Ram en zou nog extra scoren door de buitengewoon krachtige D500 versies.



Het low price volume merk Plymouth en de basis low price modellen van Chrysler-DeSoto-Dodge kwamen in 1955 met hun V8 techniek gebaseerd op polyspherische (meer bolvormige) verbrandingskamers onder de benaming Hi-Fire(Plymouth) – SpitfireV8 (Chrysler) en Fireflite (DeSoto). Deze motoren zouden tot 1958 nog evolueren tot Super Hi-Fire en Golden Commando in verschillende uitvoeringen met PK vermogens tot 305 pk*.



* In dit verband dient opgemerkt te worden dat de Amerikanen lange tijd uitgegaan zijn van bruto BHP (ongeveer gelijk aan SAE-conversie factor 1.01). Vanaf 1972 werd publicitair overgegaan op een netto BHP (DIN) vermogen, hetgeen tegenwoordig weer is vervangen door KW (of zowel DIN als KW wordt vermeld). In de praktijk betekende de overgang naar het netto BHP/DIN vermogen een vermindering van rond 35%. KW zou dit cijfer nog eens verminderen met ruim 26%.

In de rest van dit verhaal wordt ook steeds de Amerikaanse cu. inch vermeld (omrekenfactor naar liters 1.638).

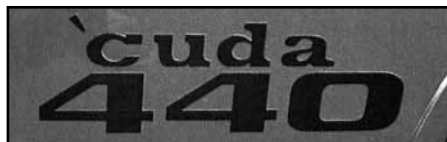
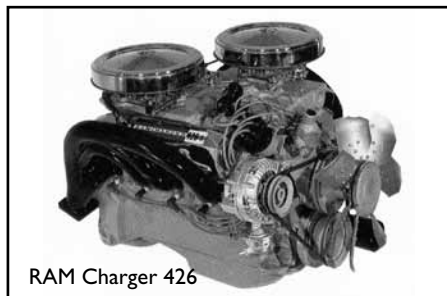
Een echte kenner houdt natuurlijk ook rekening met het koppel en de PK/Gewicht verhouding.

*Zo ging bijvoorbeeld de basis 318cu inch V8 in haar lange bestaan van 230 BHP naar 150 DIN netto en vervolgens naar 110 KW. De uiteenlopende vermogens tot maximum 425pk werden bereikt door toepassing van diverse technieken zoals -hogere compressie- 2 of 4 dubbele carburateur-speciale luchthappers-nokkenas-spruitstukken-uitlaat-systemen-koeling etc. In deze periode zou Chrysler ook Ram Inductie (inlaatluchttoevoer onder druk) gaan toepassen en experimenteren met benzine injectie.

Zelfs de Amerikanen gebruikten in die periode nog handgeschakelde bakken, maar al snel zou de Powerflite automatische transmissie 2(!)-bak populair worden in combinatie met de hoge motorvermogens. Ze zouden echter nog veel beter tot hun recht komen toen vanaf 1957 de 3 speed Torqueflite leverbaar werd en dat heel lang zou blijven.

Omdat de Hemi technologie tamelijk duur was om te produceren ging Chrysler Corporation eind 1958 over op de wedge (wigvormige verbrandingskamers) techniek welke leverbaar zou worden in 361-383 en 413 cu.inch capaciteit en ook weer in diverse vermogens afhankelijk van de toegepaste technieken.

Met deze techniek als basis zou Chrysler in 1966 nog de 440 cu.inch introduceren als de zwaarste motor in het programma tot 1978.

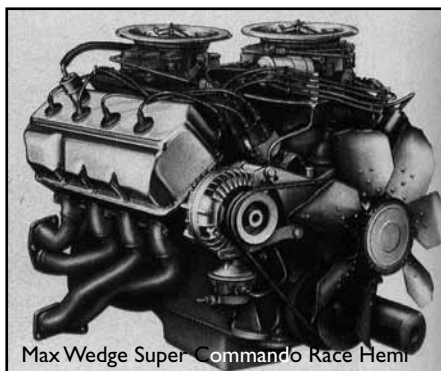
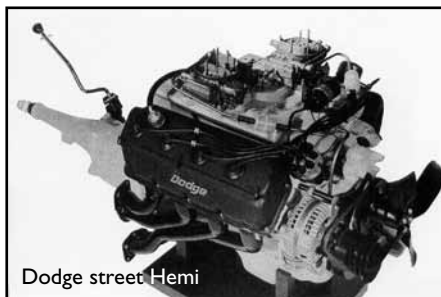


Aan de onderkant van het programma kwamen voor het compact car programma vanaf 1964 (tot 1970) de 273 cu.inch en vanaf 1968 de 340 cu.inch (tot 1973).

Toch had de Hemi in zijn relatief korte bestaan zoveel indruk gemaakt, dat Chrysler Corporation na eerst al een Max Wedge uitgebracht te hebben, van de in 1962 geïntroduceerde 426 cu.inch motor serie ,vanaf 1964 speciale Hemi versies in diverse street en race uitvoeringen als optie op de markt bracht voor geselecteerde modellen. Vanaf 1966 zouden deze speciale Hemi's uitsluitend ingebouwd worden in de midsize cars (B bodies) van Plymouth en Dodge. Vanaf 1970 waren zij ook leverbaar in de nieuwe Challenger en Cuda modellen. Om het potentiële vermogen nog beter te benutten hielpen Mopar Kits en speciale tuners nog een handje extra. Mopar Hemi fans en eigenaren vertellen u er graag meer over.



Nieuwe strenge emissie eisen – zeer dure verzekeringen en de eerste oliecrisis betekenden vanaf eind 1971 het einde voor deze



Hemi versies – net als voor de zwaarste 440 Six Pack uitvoeringen. Een verder effect van de eerste olie crisis – nieuwe emissie eisen en downsizing van de grote modellen ,was de toepassing van meer "kleinere" 360cu. en 400 cu.inch motoren, maar na de 2e oliecrisis verdween de 400 al weer , in 1978 gevolgd door alle 440 cu.inch motoren. De 360 zou nog tot 1980 de zwaarste V8 blijven, maar daarna was er alleen nog de goede oude trouwe 318 tot 1989, toen die na zo'n 30 jaar ook verdween -ten faveure van V6 technologie – en aldus het oude V8 tijdperk afsloot.

CHRYSLER AUSTRALIA BOUWDE 6 CYLINDER HEMI MOTOREN

Eind jaren 60 zou Chrysler Australia een ontwikkelingsprogramma van Chrysler US overnemen en vanaf 1970 voor de Australische markt met veel succes een 6 cilinder Hemi serie gaan bouwen in 215-245 en 265 cu.inch capaciteit voor de lokale Valiant modellen en de daarvan afgeleide Charger coupe. Vermogens varieerden van 140 SAE Bruto PK voor de 215 met enkele carburateur tot 280 en 302 SAE Pk voor de 265 in de sterkste Charger versies met dubbele-3 barrel Weber carburateurs.



VAN 4 CYLINDER TOT EEN NIEUWE HEMI V8 - EN EEN V10 IN DE " NIEUWE TIJD"

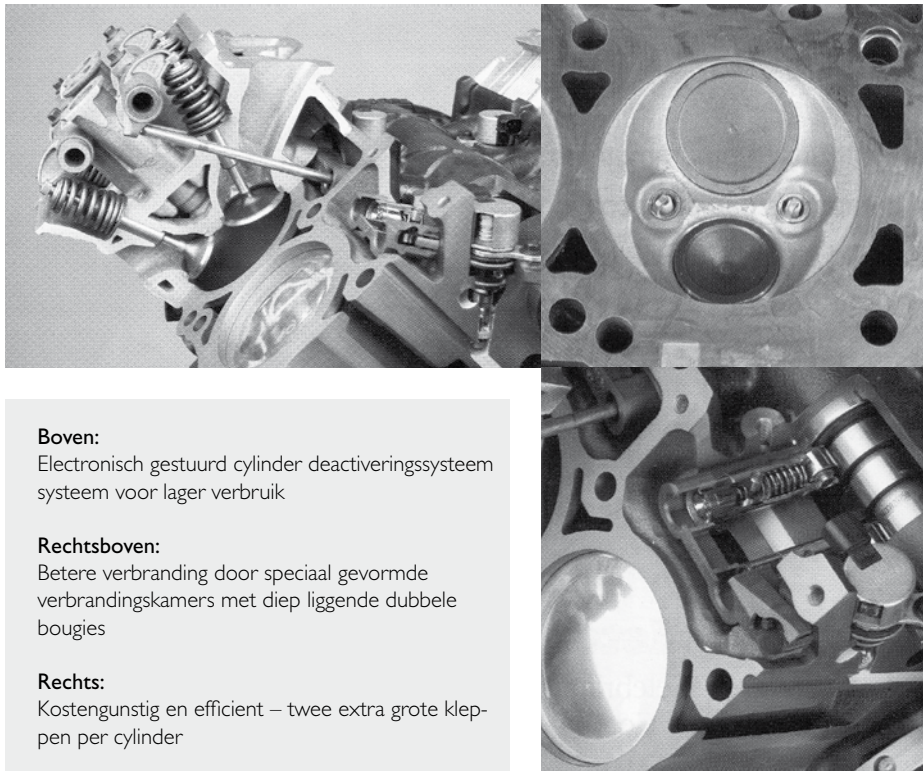
Eind jaren 70 – begin jaren 80 zouden moeilijk zijn voor Chrysler Corporation.

Kort nadat de zwaarste V8's verdwenen in 1978 kwam Chrysler als antwoord op de veranderde marktstandigheden met de Plymouth Horizon/Dodge Omni modellen met een 4 cilinder motor – in eerste instantie van Volkswagen – van 104 cu.inch en 70 BHP net. Uiteindelijk zouden er toch meer van de zwaardere 135 cu.inch verkocht worden en in de nieuwe K cars kwam een 4 cilinder 156 cu.inch. Met nog maar 1 oude afgeknepen V8 beschikbaar waren moderne V6 motoren de economische krachtpatsers

in die periode.

Maar na elke slechte tijd komt weer een nieuwe tijd en zo kon het gebeuren dat zo'n 40 jaar na de suprematie van de eerste Hemi modellen Chrysler zich weer kon afmessen als de fabrikant met de sterkste motor op de markt. De motor kwam voort uit de korte periode, dat Chrysler eigenaar was van Lamborghini en omdat Italianen grootmeesters zijn in giettechnieken ontwierpen zij de basis aluminium 488 cu.inch V10 van 400 bhp net welke vanaf 1992 gemonteerd werd in de nieuwe image car de Viper en nu verder opgevoerd is tot 600 bhp net.

Zoiets smaakte naar meer en uiteindelijk kwam in 2003 de beroemde HEMI naam weer terug in een hedendaagse 350 cu.inch V8 van zo'n 350 bhp net vermogen, met speciaal ontworpen verbrandingskamers en toepassing van hedendaagse moderne motor technieken. In de laatste SRT uitvoeringen levert deze motor al 425bhp net en daarmee is deze Hemi de sterkste PK per Liter V8 motor maken uit de Chrysler geschiedenis.



Boven:

Electronisch gestuurd cylinder deactiveringssysteem systeem voor lager verbruik

Rechtsboven:

Betere verbranding door speciaal gevormde verbrandingskamers met diep liggende dubbele bougies

Rechts:

Kostengunstig en efficient – twee extra grote kleppen per cylinder

DODGE TRUCKS GOEDE KLANT VAN ZWARE “CORPORATE MOTOREN”

In dit - personenwagen – verhaal over de Chrysler V8 en V10 power dient te worden opgemerkt, dat Dodge Trucks ook altijd een trouwe afnemer zijn geweest van dit soort motoren. Mijnheer Dodge Ram zal het u graag bevestigen.



- BACK TO THE HISTORY -

KLEINE EUROPESE “SPECIALTY CARS” FABRIKANTEN KIEZEN AMERIKAANSE V8 POWER

De eerste series Chrysler V8 motoren zouden al gauw bekend staan om hun hoge vermogens in combinatie met souplesse en betrouwbaarheid en zouden uiteindelijk een interessant aanbod zijn voor een aantal Europese “speciality cars” fabrikanten welke onvoldoende middelen hadden om zelf een nieuwe sterke en betrouwbare motor te ontwikkelen. Chrysler zag deze fabrikanten niet direct als concurrenten maar eerder als een interessante kennis uitwisseling en een goede referentie voor hun V8 techniek. Op de volgende bladzijde(n) een overzicht van de voornaamste gebruikers ...

BRISTOL CARS



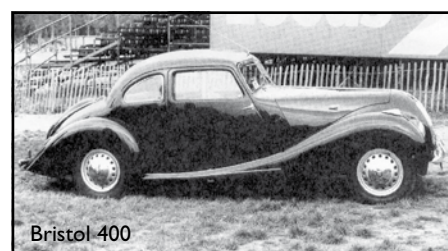
De roots van Bristol Cars stamt uit de luchtvaartindustrie en de (zeer!) oudere autofans kunnen zich waarschijnlijk nog herinneren, dat je in de jaren 50 op Rotterdam Airport en enkele andere Europese luchthavens met je auto zo in de geopende neus van een Bristol Freighter vliegtuig kon rijden en naar South-

end in England kon vliegen (dat waren nog eens tijden!).



In de beide wereldoorlogen had Bristol al een groot aantal vliegtuigen gebouwd voor de Engelse luchtmacht. Maar toen aan het einde van de 2e wereldoorlog er overcapaciteit was orienteerde men zich ook op automobielen en kon al vrij snel uitkomende met de eerste Bristol personenwagen. Dit was mogelijk

omdat Bristol de technische rechten op de tot dan toe in licentie door Frazer Nash in Engeland gebouwde BMW327 toegewezen kreeg. De eerste Bristol was het type 400 saloon met de ex-BMW 2 liter motor . Daarna zouden successievelijk de nieuwere modellen 401-402-403 gebouwd worden. De in 1953 geïntroduceerde 404 (2+2) had al weinig gelijkenis meer met de oude BMW en de wagen had een zelf doorontwikkelde 2.2 liter Filton motor.





Bristol 401



Bristol 411



Bristol Beaufighter

Toen Bristol Aircraft in 1960 opging in het grote British Aircraft Corporation werd de afdeling afgescheiden en Bristol een onafhankelijk automerk. Min of meer gelijktijdig ging men over op Chrysler V8 motoren en Torqueflite automatische transmissies, welke in de nieuwe modellen 408-409-410-411-412 kwamen, maar hierna zouden de modellen succesvolle vliegtuig typen namen uit de historie van Bristol krijgen zoals Beaufighter-Beaufort-Blenheim. Een tussenmodel is nog de 603 welke zijn naam dankt aan een historisch feit uit de Bristol stadshistorie.



Bristol Fighter



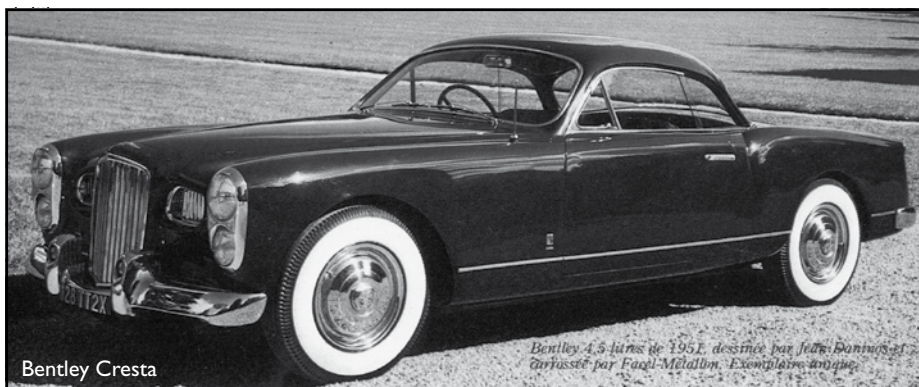
Bristol bouwt zijn wagens met luchtvaart precisie in kleine aantallen en is vandaag de dag nog steeds klant bij Chrysler. De relatie werd de afgelopen jaren nog versterkt door het uitbrengen van de Fighter met Chrysler V10

technologie, gevolgd door de Fighter Turbo versie in 2006.

Meer info: <http://boc.net.tour.php>

www.bristolcars.co.uk/index2.htm

FACEL VEGA



Bentley Cresta

Na eerder ervaring te hebben opgedaan bij Citroën en in de US werd Jean Daninos na de 2e wereldoorlog technisch directeur van het voor die tijd grote Franse industriële toeleveringsbedrijf Facel Metallon. Naast luchtvaart activiteiten en een aluminium specialisme was het bedrijf een gerenommeerde carrosseriebouwer -soms in samenwerking met Stabilimenti Farina- met klanten als Panhard -Simca Sport - Ford Comète en men had zelfs al een kleine serie zelf ontworpen Bentley Cresta's gebouwd, toen het bedrijf in 1954 uitkwam met de droom van Jean Daninos, een eigen ontwerp voor een Franse prestige wagen - de Facel met Chrysler V8 techniek.

Voor die Amerikaanse motortechniek was gekozen omdat geen enkel Europees bedrijf een motor kon leveren, die aan de Facel specificaties kon voldoen. Met moeite werd een import vergunning voor de Amerikaanse motoren verkregen van de Franse autoriteiten, maar het export potentieel gaf uitein-

de doorslag. Met de introductie van deze wagen werd een aparte nieuwe onderneming gestart, onder de naam Facel met als merk Vega en algemeen directeur Jean Daninos. Zoals met de meeste "speciality cars" zou de Vega in beperkte aantallen gebouwd worden en omdat Chrysler in die periode regelmatig met veranderingen aan de V8 motoren kwam zou er uiteindelijk een groot aantal typen Chrysler V8 motoren gebruikt worden. In lijn daarmee kwam Facel ook regelmatig met nieuwe typen uitvoeringen.

De eerste Vega had een carrosserie die enige gelijkenis vertoonde met de Bentley Cresta en de Ford Comète, welke op dat moment nog gebouwd werd bij Facel Metallon en waarvan men de voorruit gebruikte. Dit eerste model in 1954 had een DeSoto Fire-dome 276cu inch Hemi V8 van 180 BHP, maar eigenlijk was dit nog een prototype en werd binnen het jaar al vervangen door de FV1 welke een 12cm langere wielbasis had, zodat het nu een 4 persoons coupe was.

Dit type had een DeSoto Fireflite 291 Hemi maar werd ook binnen het jaar al weer vervangen door de FV2 met een Fireflite Hemi 331 met hogere compressie zodat het vermogen opliep tot 250 BHP, waarmee men gelijk een in Europa (en vooral in Frankrijk) voor een 4 persoons coupe spectaculaire topsnelheid van 200 km/h kon adverteren.

Vanaf dit laatste model werd de merknaam Facel Vega gebruikt en zouden de motoren met toestemming van Chrysler als Typhoon motor gepromoot worden. Minstens zo belangrijk was de overgang op de in die tijd populaire Amerikaanse stijl panoramische voorruit vanaf deze FV2.



De eerste Vega

Begin 1956 kwam de FV2B al met een nog sterkere TY2 motor - alias de Hemi 330 - waardoor het vermogen opliep tot 285 BHP. Vanaf eind 1956 kwam de FV3 welke gekenmerkt werd door nieuwe veranderingen aan de carrosserie, met een nieuwe grille en koplampen. Deze uitvoering werd gelanceerd met de wat tamme TY3 276 Hemi van 200 BHP, misschien de reden dat er midden 1957 al de FV3B kwam met de TY4 van 253BHP zodat de klanten weer minstens 200 km/h konden halen. De laatste modellen uit de FV serie, de FV4 werden uitgerust met de TY6 Hemi 392 van 330 BHP.

Hiermee kreeg de FV4 de zelfde motor als het nieuwe 4 deurs prestige project – de Excellence een kolos van een super luxe 200 km/h 4 deurs hardtop, op basis van een verlengd FV chassis en de panoramische voorruit.

Hoewel de Excellence al op de Parijse Salons van 1956 en 1957 getoond was met TY1 en TY4 motoren zou de in 1958 pas gehomologeerde EX1 de TY6 Hemi 392 van 330 BHP krijgen zodat men een top van 200 km/h kon bereiken.

Al in September 1958 kwam de TY7 Chrysler 361 Wedge met 360 BHP. Deze basis specificatie zou -in beperkte aantallen- tot midden 1961 gebouwd worden, toen de EX2 uitkwam, gekenmerkt door het verdwijnen van de "staartvinnetjes" en een normale voorruit, hetgeen al parrallel liep aan de ontwikkelingen bij de coupe, waar toekomstige modellen ook geen panoramische voorruit meer zouden krijgen. De motor werd een TY8 Chrysler 383 Wedge van 390 BHP.

Op basis van de laatste FV kwam in 1958 de nieuwe HK500 coupe. De benaming HK stond voor de relatie vermogen gewicht (Horse/Kilo). Hoewel uiterlijk niet zo veel veranderd greep men deze gelegenheid aan om het imago van de snelste 4 persoons coupe ter wereld verder op te voeren.

De TY7 van 360 BHP maakte dit mogelijk en de bekende autocoureur Paul Frere behaalde een officieel geregistreerde snelheid van 237 km/h. Met zulke snelheden moet je natuurlijk ook goede remmen hebben, maar na eerst als optie aangeboden te zijn zou het nog tot 1960 duren voordat het type HK1 standaard uitgerust werd met 4 Dunlop schijfremmen, net als de EX2.

In October 1961 werd de geheel vernieuwde Facel 2 gelanceerd. Weg was de panoramische voorruit en men had een langere en lagere zeer stijlvolle coupe ontwikkeld, welke



met de TY8 Chrysler 383 Wedge in 390 BHP uitvoering in vergelijking met zijn voorganger zelfs een nog iets hogere topsnelheid van meer dan 240 km/h mogelijk maakte.

Maar hoewel Facel redelijk succesvol en licht winstgevend was met zijn op de betrouwbare Amerikaanse Chrysler motortechniek gebaseerde wagens en vele bekende namen uit de Jetset van die tijd als klant had, waren de productiekosten relatief hoog in relatie tot het volume.

De meeste Facel Vega's werden naar Amerika verkocht en men had speciaal in Frankrijk geen model om met de Italiaanse en Engelse sportieve modellen te concurreren.

Om meer Europees volume en een betere kosten mix te verkrijgen lanceerde men in 1960 een kleiner model, de 4 cylinder Facellia – waarbij de Facel II carrosserie in belangrijke mate model stond. Toch mislukte het Facellia project ondanks een eerste positieve ontvangst door pers en klanten en

zelfs enige rallye successen. Maar door de scherpe prijsstelling - hoge investeringskosten en ernstige technische problemen met de Franse motor toeleverancier en door de daaruit voortvloeiende financiële problemen werd Jean Daninos in eerste instantie onder financiële controle gezet. Verandering van 4 cylinder motor leverancier naar Volvo en investeringen in een 6 cylinder Facel III met Austin Healey motor om het getij te doen keren waren kostbaar en kwamen te laat.

De Franse staatsbeambten, die moesten beslissen over zijn toekomst waren hem niet gunstig gezind en zo verdween Facel Vega in October 1964 als laatste Franse prestige merk.

Daarmede bleef ook Jean Daninos's laatste plan in zijn bureaulade – hij had op papier een Facel Chrysler klaar voor deelname aan de 24 uren van LeMans – een coupe met Chrysler Hemi middenmotor van 465 BHP en een topsnelheid van tegen de 330 k/h.



Meer info: www.amicalefacel.nl



JENSEN



Oorspronkelijk eigenaren van een carrosseriebedrijf maakten de gebroeders Jensen vanaf 1936 ook modellen onder eigen naam op basis van bestaande technieken.

In 1953 lanceerde men het type 541 met een fibreglass carrosserie voorzien van een Austin motor en – zeer modern voor die tijd – 4 schijfremmen. Austin was geen onbekende want om de capaciteit van de fabriek op te vullen bouwde men ook voor Austin Healey en enige tijd voor Volvo, alsmede de Sunbeam Tiger sportwagen.

Vrijkomende capaciteit van Volvo zou vanaf 1962 benut worden voor het bouwen van een verbeterde 541, het type CV8 met Chrysler V8 technologie (361 en 383 cu.inch met vermogens van 300 en 330bhp), tot 1966.



In October 1965 zou Jensen de internationale autowereld verrassen door de introductie van de spectaculaire Interceptor – een 2 deurs coupe ontworpen in Italië door Touring en Vignale. Ook voor deze wagen – de MK I – werd een Chrysler V8 motor gebruikt, een 383 cu.inch van 325bhp.

Nog spectaculairder zou de Interceptor FF zijn – op basis van een 4 inch langere wielbasis lanceerde men de eerste personenwagen met een permanente 4-wielaandrijving volgens het gepatenteerde Ferguson Formula System en met een Dunlop ABS systeem. Motorisch zou dit type MK I en de volgende typen met de zelfde motoren leverbaar zijn als de gewone Interceptor.

Voor de MK II versies vanaf 1970 zouden er meer comfort opties komen.

Vanaf 1972 was er de MK III welke leverbaar werd met de standaard Chrysler V8 440 in 300bhp uitvoering maar ook in SP (Six Pack) uitvoeringen tot 385bhp maar deze werden vanwege de olie crisis alweer vanaf 1973 gedropt.



De laatste FF was toen ook al gebouwd, maar men zou in 1974 een mooie convertible introduceren, gevolgd door een weinig verkochte hardtop uitvoering.

Maar ondanks het vooruitstrevende ontwerp werd de Interceptor in eerste instantie maar in kleine niet erg rendabele aantallen gebouwd. Dit kwam gedeeltelijk door gebrek aan verkopen op de Amerikaanse markt.

Na een eerste reorganisatie in 1968 werd Kjell Qvale in 1970 eigenaar van het bedrijf. Hij had ruime ervaring met de USA import van de Austin Healey modellen, die echter sinds 1968 niet meer gebouwd werden. Mede door hem werd de Lotus 4 cylinder Jensen Healey daarom ontworpen, maar dit werd geen commercieel succes.

De verkoop van grote luxe autos met V8 motoren zou in de zeventiger jaren door de olie crisis en nieuwe emissie en veiligheids eisen moeilijk en te kostbaar worden voor kleine series fabrikanten.

In 1976 ging Jensen failliet maar door een speciale constructie bleef de service afdeling bestaan voor de klanten en had het recht Interceptors op speciale bestelling te bouwen. In 1987 bracht men zelfs nog de Interceptor MK IV op de markt met een Chrysler V8 360.

Eind jaren 90 kwamen investoren met plannen voor een prachtige nieuwe Jensen, de S-V8 waarvan in 2001 enkele exemplaren zijn gebouwd, maar die het uiteindelijk financieel niet haalde.

De service afdeling bestaat nog steeds.

Meer info: www.jensenholland.net

MONTEVERDI



De Zwitser Monteverdi begon oorspronkelijk met een BMW dealership en was eigenaar van MBM (Monteverdi Basel Motors) een bouwer van sport en renwagens. Uit deze laatste activiteit ontstond uiteindelijk

in 1967 de Monteverdi 375 een 2+2 ras sportwagen met verschillende Italiaanse carrosserie versies van eerst Frua en later Fisore. Deze 375 dankte zijn type naam aan het vermogen van de Chrysler V8 – 440. cu.inch.

In 1971 kwam Monteverdi met de 375/4 range, een super luxueuze 4 deurs sedan, eveneens met Chrysler V8 – 440.

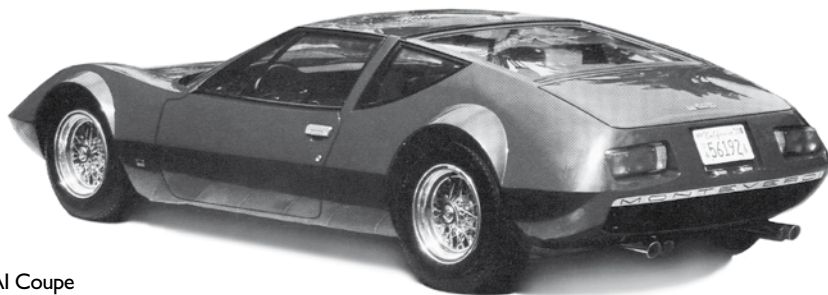


De Monteverdi's met hun mooie Italiaanse carrosseries werden met Zwitserse precisie afgebouwd en doordat de fabriek graag aan de individuele wensen van de klanten voldeed ontstonden er uiteindelijk een hele reeks varianten op de basis technologie in hun 10 jarige productie periode.

Als groot liefhebber van renwagens droomde Monteverdi van zijn eigen ontwerp en na een



lange voorbereiding presenteerde hij in 1970 voor de eerste maal de agressief gestylde HAI coupe, met midden motor op basis van een Chrysler Hemi met 450 pk, waaraan de HAI zijn type benaming 450SS ontleende. Maar van de HAI zouden er uiteindelijk maar 3 gebouwd worden, waarschijnlijk ook omdat de Hemi kort daarna verdween bij Chrysler. Door de bekende auto industrie problemen van de zeventiger jaren (olie crises -emissie eisen-veiligheidseisen) zou de productie van de 375 uiteindelijk in 1976 ook aflopen. Het resultaat was, dat Monteverdi vanaf eind 1976 tot 1980 de Sierra bouwde. Een tamelijk klassieke maar luxe 4 deurs sedan, plus cabriolet versie ,voorzien van een simpele Chrysler V8 – 318 cu.inch.



HAI Coupe



Monteverdi Sierra

Na enige weinig succesvolle pogingen nieuwe modellen uit te brengen was het in 1984 definitief afgelopen.

Alle Monteverdi modellen zijn tegenwoordig te zien in het Monteverdi Museum in Basel.

Meer info: madle.org/emontemus.htm

ukcar.com/history/monteverdi/index.html

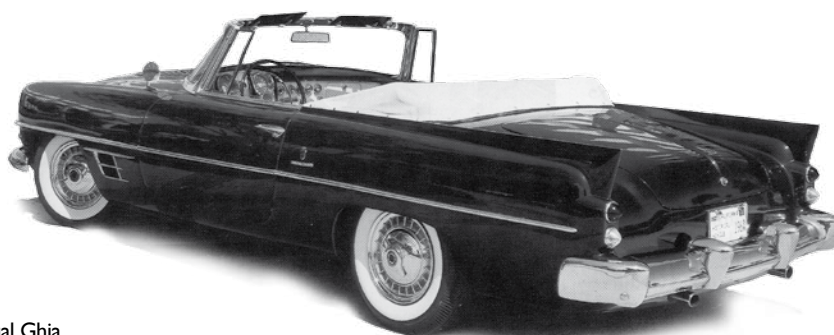
GHIA



Carrozzeria GHIA werd natuurlijk bekend door de diverse ontwerpen die zij maakten voor de Chrysler styling afdeling. Maar er zouden ook enkele zelf ontworpen modellen commercieel op de markt gebracht worden. De DUAL GHIA was het resultaat van de samenwerking met de Amerikaanse entrepreneur Gene Casaroll en zijn bedrijf Dual Motors.

Het zou leiden tot de van 1956 tot 1958 in kleine volumes gezamenlijk geproduceerde Dual Ghia convertibles ,een "street version" van de bekende Dodge Firearrow showcar. De buitengewoon fraaie wagens zouden gekocht worden door diverse Hollywood sterren. Basis motor was een Dodge 315 cu.inch Red Ram Hemi leverbaar in 230 en 260bhp uitvoering.

In 1960 zou GHIA onder eigen verantwoordelijkheid uitkomen met de L6.4 een fastback 2+2 die zou doen denken aan de latere Barracuda fastback. De type benaming 6.4 kwam van de Chrysler 383 V8.



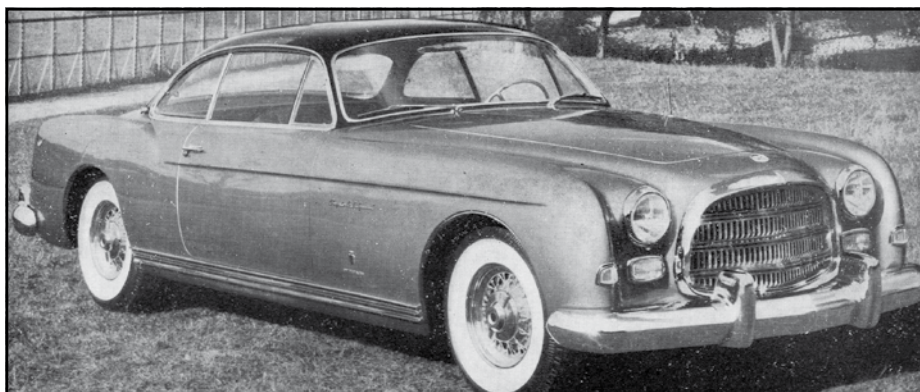
Dual Ghia



L 6.4

In 1954 introduceerde Chrysler op de Europese markt de Chrysler GS-1 Special gebaseerd op GHIA werk. De basis was het chassis van een Chrysler New Yorker met

een Hemi 331 V8 van 245bhp en Powerflite automatische transmissie. De wagen werd verkocht door de Europese Chrysler importeurs en zou in 1954 op de RAI show staan (op dezelfde stand stond Bristol!). Ook in Frankrijk stond hij op het Salon, maar hoewel er daar een aantal verkocht werden stond hij natuurlijk dichtbij de nieuwe Facel Vega met Chrysler Hemi en zij leken ook nog een beetje op elkaar! Misschien was de Chrysler GS daarom wel een kort leven beschoren.



En nog meer merken...

Buiten de hiervoor beschreven merken zijn er ook nog een aantal kleinere series met Chrysler V8 gebouwd door o.a. Allard, Boana, Cunningham en Zeder.



DE BAND VOOR CHRYSLER V8 POWER RIJDERS

GOODYEAR

**Voor superieure
wegligging**

Eagle F1 Asymmetric



**Perfect
bochtenwerk**

**Stabiele wegligging
bij hoge snelheid**

**Uitstekende grip op
nat én droog wegdek**

**Unieke
asymmetrisch profiel**

www.goodyear.nl