



So echt wie ein Ricola:  
Der Fury wurde in der  
Schweiz gebaut (aber  
erfunden hat ihn ein  
anderer!)

# FURYOUS FUN

**Klar, dass man als Rock'n'Roll-Sänger auf alles steht, was mit den Fifties und den frühen Sechzigern zu tun hat. Erst recht, wenn es um Autos geht. Mittlerweile hat Frank de Bell aus Zürich, einst Stimme der Band "Rhythm Cadillacs", sein Mikrofon gegen den Zollschlüssel getauscht.**

Schon seit seinem "rebellischen sechzehnten Lebensjahr" ist Frank von den Fünfzigern und ihren Fahrzeugen fasziniert. Damals hatte er auch sein allererstes Auto, einen 55er Plymouth Belvedere, erworben, den er in seiner Ausbildung zum Karosserieblechner restaurierte und dann wieder verkaufte. Später suchte er gemeinsam mit seiner Rock'n'Roll-Band einen 59er Caddy fürs Plattencover, und die Jungs wurden bei einem Oldie-Händler fündig. Tja, und der hatte denn auch diesen 61er Plymouth Fury im Showroom stehen. Die Falle schnappte zu, Frank war von dem Cabrio nicht mehr wegzukriegen. "Den muss ich

haben!" Der Deal war bald perfekt, doch musste der Züricher später feststellen, dass er etwas zuviel bezahlt hatte. Liebe macht halt blind!

Als alter Fan von Virgil Exner, dem damaligen Chefdesigner der Chrysler-Gruppe, hatte Frank mit diesem Fury aber auch genau das Richtige gefunden.

1961 nahmen die Leute das Design mit gemischten Gefühlen auf. Die Änderungen gegenüber dem Vorjahr waren enorm: Heckflossen, die jahrelang eine große Rolle spielten, ver-

schwanden oder wurden nur noch leicht in horizontaler Form angedeutet. Das Styling war mehr auf schnittige Linien und außerdem wieder auf feine Rundungen ausgelegt. Die Zeitschrift "Motor-Trend" schrieb damals: "Jede Eigenschaft des Fahrzeugs macht ein gutes Auto aus, alles zusammen macht daraus etwas Besonderes!" Und Plymouth schwärmte gar vollmundig: "Eine Harmonie in Bewegung, aus glattem Stahl und glänzendem Alu!" Tatsächlich ist der 61er Fury von der Seite betrachtet der fließendste und glatteste Plymouth seit Jahren. Dach und Türen blieben unverändert. Die meiste Styling-Kohle floss in Kotflügel, Haube und Kofferraumdeckel. Nicht nur die etwas gewöhnungsbedürftige Schnauze, die aussieht wie ein Rieseninsekt, das in einem japanischen Fantasy-Horror-Film gerade Tokio



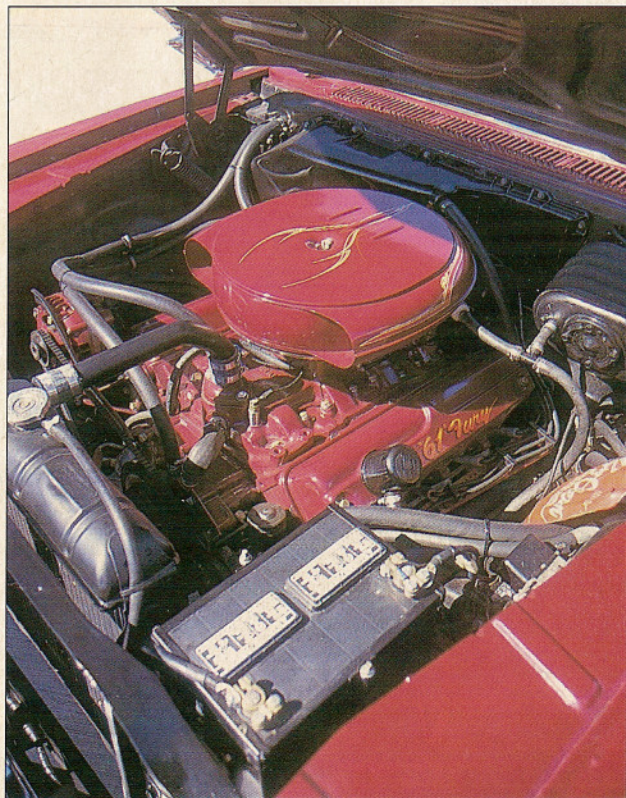
"Say it like it is!"

Die Rücklichtgehäuse waren nur beim Fury-Modell in Chrom gehalten



war auch der Insektenmaul-Look entschärft. Der optisch angenehme, pflegetechnisch jedoch ziemlich undankbare Farbton des Lacks konnte mit Politur und diversen Mittelchen wieder zum Leben erweckt werden. Was dem Äußeren des Fury die Krone aufsetzt, sind die Pinstripes des Kaliforniers Herb Martinez. Hier konnte sich der Künstler so richtig austoben, was dem Cabrio den perfekten Old-Style-Custom-Look bescherte.

230 PS bringt der 318-ci-V8



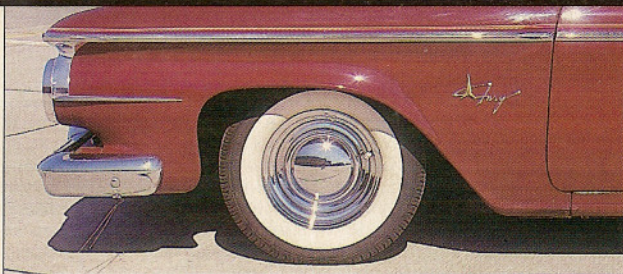
## 61er Plymouth Fury Convertible

fressen will, war völlig neu. Auch das Heck präsentierte sich total anders. Was sich nicht verändert hat, ist die große Modellvielfalt. "Savoy", "Belvedere", "Valiant" und "Fury" waren die Bezeichnungen für die Passenger Cars, und auch die Kombis bewahrten sich ihre Suburban-Labels aus den vorangegangenen Jahren. Der Fury kam als viertüriger Sedan, als zweitüriger Hardtop-Sedan und als eben zweitüriges Cabrio. Das Fury-Modell ist leicht an der Zierleiste zu erkennen, die rings um die Karosserie läuft. Und nur bei ihm sitzen die wie aufgeklebt wirkenden Rücklichter in einem Chromgehäuse.

Insgesamt war der 61er besser als sein Vorgänger. Das Styling des 62ers jedoch kostete Plymouth Tausende von Verkäufen und verwies die Marke auf den achten Platz der Rangliste. Die Käuferschicht kehrte den Full-Size-Modellen der Company den Rücken und kaufte lieber bei Chevy- und Ford-Dealern.

Doch zurück zu Rock'n'Roll-Franky. Das weinrote Juwel, das er sich da gesichert hatte, befand sich in gutem Allgemeinzustand kam frisch vom TÜV bzw. MFK (Motor-Fahrzeug-Kontrolle), wie das in der Schweiz heißt. Wäre der Plymouth beim Kauf absolut original gewesen, hätte Frank ihn so gelassen. Da dies aber nicht der Fall war und er zudem auf Customs steht, hieß es also tieferlegen, Baby Moons drauf, Tube-Grill rein, Pinstripes von Herb Martinez - und aus den Boxen hat gefälligst Chuck Berry zu scheppern!

Nun war Frank in der glücklichen Lage, einen Bruder mit einer Karosseriebaufirma zu haben, der ihm Platz und Hilfe anbot. Da sein Big Brother auch US-Car-Fahrer ist, war Frank dort bestens aufgehoben, um sein Werk zu vollenden. Den Tube-Grill fertigte er aus flach-ovalen Stahlprofilen, die er stundenlang schliiff und dann verchromen ließ. Mit dem neuen Grill



In drei Jahren jedoch will Frank seinem Cruiser eine zweifarbige Ganzlackierung gönnen.

Für den Antrieb der Furys standen mehrere Motorisierungen zur Auswahl. Das Rückgrat der Plymouth-Economy-Class war immer noch der 3,7-Liter-Sechszylinder mit weniger Verdichtung für bessere Oktan-Toleranz. Der sparsamste V8 war der 5,2-Liter mit Doppelvergaser oder Vierfachvergaser als Extra. Letzteren finden wir auch in Franks Motorraum. Die beiden größten Triebwerke stellten der 5,9-Liter und der 6,3-Liter mit Ram-

Die Baby Moons stehen für typische Fifties-Optik

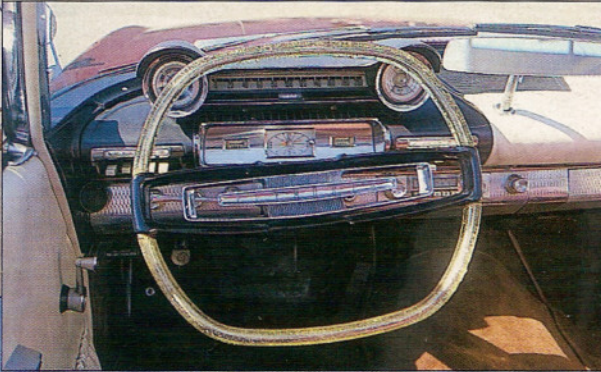
Induction. Diese wurden nur in den Werken in den USA eingebaut. Franks Fury hat noch nie auch nur einen Millimeter amerikanischen Boden befahren - seine Montage war damals im AMAG-Werk Schinznach in der Schweiz erfolgt. Werksseitig pflanzte man dort nur die 6-Zylinder und die kleinen V8 ein. Die Überholung von Motor und Auspuff des Fury übernahm Franks Bruder. Dank

650-cfm-Vierfach-Holley-Vergaser, Weiland-Ansaugbrücke, Eigenbau-Krümmern und der Chromstahl-Auspuffanlage läuft er besser als 1961! Für eine nostalgische Custom-Optik sorgt der 54er Caddy-Luftfilter. Nach der Motor-Revision inklusive Auspuff-System leistet Franks Plymouth nun echte 200 PS. Das 3-Gang-Torque-Flite-Automatikgetriebe zählte damals zu den besten auf dem

Markt und lässt sich problemlos und zuverlässig über die Tipptastenautomatik kommandieren. Anschließend sorgte Frank für eine ordentliche Bodennähe. Die 75-mm-Tieferlegung erreichte er an der Hinterachse durch den Einsatz der obligatorischen Klötze. Vorne baute die Chrysler-Gruppe bekannterweise seit 1957 Drehstabfedern ein, die das Absenken super easy machen.

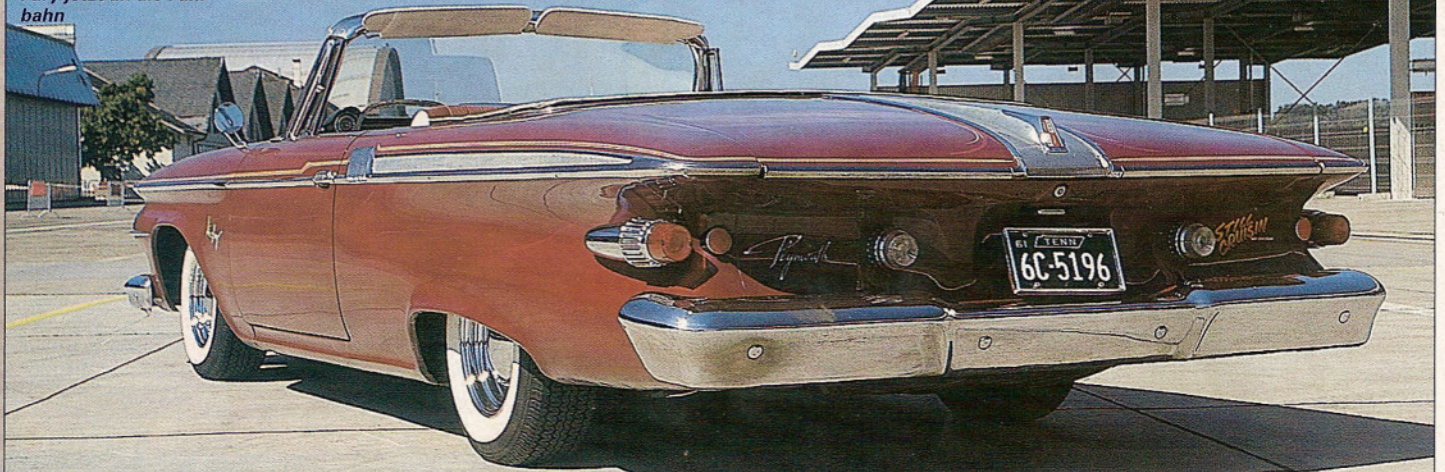


Das Interieur wird bald erneuert



75 mm tiefer schmiegt sich der Fury jetzt an die Fahrbahn

An Literatur fehlt's Frank nicht!



## 61er Plymouth Fury Convertible

### TECHNISCHE DATEN

**Typ:** 61er Plymouth Fury Convertible • **Motor:** OHV-V8, 318 ci, 5204 ccm, 230 PS @ 4400 U/min, 9,0: 1 verdichtet, Holley-650-cfm-Vierfachvergaser, Weiland-Ansaugbrücke, Ventile auf Bleifrei umgerüstet, Luftfilter vom 54er Cadillac, Doppelrohrauspuffanlage • **Kraftübertragung:** 3-Gang-Torque-Flite-Automatik • **Vorderachse:** Einzelradaufhängung, Drehstabfedern, Koni-Gasdruckdämpfer, 75 mm tiefer-gelegt, Trommelbremsen • **Hinterachse:** Starr-

achse, Blattfedern, Koni-Gasdruckdämpfer, 75 mm tiefer-gelegt, Trommelbremsen • **Felgen:** 7 x 14-Stahlfelgen mit Radkappe • **Reifen:** Firestone Radial mit 60 mm Weißwand, 215/70 R14 • **Sonstiges:** Sitze und Verkleidungen: Custom, Kunstleder und Velours; Originalarmaturen, und -lenkrad, Eigenbau-Tube-Grill, Pinstripes von Herb Martinez • **Produktionszahl 1961:** 22.619 4dr-Sedan, 8.507 4dr-Hardtop-Sedan, 16.141 2dr-Hardtop-Sedan, 6.948 2dr Convertible • **Adresse:** Carosserie/Garage Thomas de Bell, CH-8852 Attendorf, Tel. 0041-55-4428013

Wirkt von vorne wie eine riesige Insektenfratze!



Einfach mit einer Knarre und 19er Nuss an der Schraube drehen, bis die gewünschte Höhe erreicht ist. Danach stimmt natürlich die Achsgeometrie nicht mehr, und die Optik geht logischerweise auch auf Kosten der Federung. Mit den neuen, wenn auch nicht ganz billigen Radial-Weißwandreifen bleibt der Wagen viel sicherer in der Spur als mit den Diagonal-Schlappen und bringt nun pures Fahrvergnügen. Frank hat furiosen Spaß an seinem Cruiser, auch wenn ihm die Glanzlackierung und das Interieur noch im Nacken sitzen. Mittlerweile hat er übrigens auch sein Hobby zum Beruf gemacht und ist Teamleiter eines GM-Autohauses. Auch seine Freundin Katy liebt den Fury und hilft, wo sie kann. Schade eigentlich, dass Franky die Rock'n'Rollerei an den Nagel gehängt hat und jetzt nur noch beim Schrauben oder in der Wanne singt. Der Fury hätte sich sicher extrem gut als Bühnen-Deko beim Konzert gemacht!

Text & Fotos: Louy Fehrenbach