

EXPRESS- LEVERANS!

— DODGE LI'L RED EXPRESS TRUCK 1979 —

*Under 1970-talet gjorde Dodge stor sak av sin produktlinje
Adult Toys. Snabbast på gatan var Li'l Red Express Truck.
Allt tack vare ett kryphål i lagen!*

TEXT & FOTO FRANS JOHANSSON





Stephan Dorsch har haft den i tanken sedan 1977. När det väl var dags hade Li'l Red hunnit bli klassiker!



Det lilla gänget bakom alla galna pickisar och vanar från varumärket Adult Toys from Dodge satt samlade. Mopars ingenjör Tom Hoover stängde noggrant dörren och tryckte till lite extra för att kolven skulle fastna i låskistan. Det här var inget samtal för alla.

Den amerikanska muskelbilsepoken var över men inte glömd. Och nu hade han hittat genvägen förbi de nya tuffare avgaskraven som fått en hel era att gå i graven.

Så länge det var en pickup gick det faktiskt alldeles utmärkt att stoppa i en större, riktigt het HP-motor. Var bara själva grundmotorn certifierad var det grönt att modifiera utan vare sig nya tester eller typningar.

En förutsättning var vikten och lätta D-150 med kort stepside-flak låg precis på gränsen om man skulle komma undan kravet på katalysator. Med Chryslers hyggligt rappa 360 V8 Police Interceptor-motor skulle det gå och därmed fanns inga regelhinder för vare sig motorbyte eller fabrikstrimning. Undantagen katalysatorkrav var den också. Med andra ord ett perfekt utgångsläge för en livsstilspickup med prestanda nog att tvåla till det mesta vid rödljusen.

Ett block skickades över till Chryslers egen kontrakterade dragracingförare Gary Ostrich – som snabbt sände en beställning på High Performance-delar i retur. Med hjälp av höglödiga W2-topplock, en vass

”

Ingredienserna plockades från Warlock med tonade rutor, feta däck, brädor i rödek och klisterdekor från 3M

kam och stor fyrportsförgasare såg det lovande ut. Och med modifierad transmission, diffad bakaxel och låg utväxling var ribban satt för en pickupraket.

Från början var tanken att hela paketet skulle ner i specialaren Warlock, 1976 lanserad som testballong för att känna av marknaden för fabriksmodifierade pickuper. En intressant fråga för Chrysler med en rejäl fot inne i van-världen som redan bubblade för fullt.

Warlock sålde bra men fick klara sig med sitt redan hyfsat breda motorprogram. En riktigt snabb pickup krävde ett eget namn. Det fick bli Li'l Red Express Truck!

I december 1976 var prototypen färdig och första mätningarna visade att man tänkt rätt. Kvartsminen på runt 15 sekunder och en toppfart på 205 km/h var exceptionellt i tider där avgasreningen fått det mesta att tappa stinget.

Så återstod bara utseendet och precis som med Warlock gick uppdraget till externa Specialized Vehicles. Målet var förstås något som var fränt nog för att få trendiga cowboys i storstadsexil att överge sina Camaro, Corvette och Trans-Am.

Basingredienserna plockades från Warlock med feta däck, brädor i rödek och klisterdekor från 3M.

De stående piporna bakom hytten var däremot helt unika för den lilla röda och samma sak var det med den knalliga kulören och den pråliga gulddekoren. Så värst smakfull var den inte men helt klart egen med



Estetik mer påklistrad än smakfull. Stående pipor är en kulturyttring från truckervärlden, men det där med brädorna?



Under flakskyddet väntar ännu mer rödek. Kulören på bilen blev mörkare år två – men lika unik för det.



Ratten satt även i Dodge Omni och Plymouth Horizon. I övrigt råbarkat trots lyxiga Adventurepaketet. Öppna handskfacket och matbordet breder ut sig. Originalradio väntar.

sin korsbefruktade mix av cowboyestetik, truckerkultur och Scooby-Doos Mystery Machine.

Strax före produktionsstarten kom bakslaget. Lekstugan med Adult Toys from Dodge var illa nog. Nu kom dessutom en pickup utvecklad för att prångla sig igenom ett kryphål i lagen. Det här var inte poppis i alla läger.

När chefsingenjören fick nys om att Li'l Reds modifierade 360-motor kommit undan de längre testcyklerna var det bara att glömma de heta W2-topparna och en del annat godis.

Men effekten tillsammans med den låga bakaxelutväxlingen räckte bra ändå. Faktiskt blev Li'l Red Express Truck så kvick att både Car & Driver och Road & Track under sina tester 1978 utsåg den till årets snabbaste amerikanska bil.

I Car & Drivers test provades den mot Corvette med 220 hästars L82 350 och Trans Am med 400-motorn på 225 hk. Det var ingen tvekan om att den lilla röda var snabbast med sina 19,9 sekunder från 0 till 100 mph. På kvartsmilen gick det också bra. Med 14,71 sekunder låg den rejält före allt – både Corvette och Porsche 928 på 15,3 s och Ferrari 308 på 15,8 sekunder.

Baksidan med Li'l Red var priset. Här var inte Chrysler blyga.

”
För Li'l Red Express Truck slutade det med oljekris som för de riktiga muskelbilarna. Färdiglekt – än en gång!

Utöver grundpriset för en vanlig D-150 på 5 168 dollar och ytterligare 1 131 dollar för Li'l Red-attributen fick man plussa på för komfortpaketet och diverse annat som inte gick att komma undan. Summa kar-demumma 7 422 dollar, plus ytterligare 200 dollar om soffan skulle bytas mot stolar.

För Li'l Red Express Truck, byggd och konstruerad för att vinna fighterna på gatan, blev det bara två år. 1978 tillverkades 2 188 stycken, året därpå 5 118. Det mesta var sig likt mellan årsmodellerna, bortsett från den nya nosen med stående dubbla strålkastare, aningen mörkare röd kulör och så katalysatorer.

För Li'l Red Express Truck slutade det med oljekris som för de riktiga muskelbilarna några år tidigare. Hos återförsäljarna växte lagren. Plötsligt var det blodigt allvar hos Mopar. Färdiglekt – änu en gång!

En som säkrat upp drömmen om en egen Li'l Red Express Truck är Stephan Dorsch i Sundbyberg utanför Stockholm.

– En sån här har jag haft i bakhuvudet sedan jag läste om den i amerikanska Hot Rod Magazine 1977!

Planen var egentligen att vänta till pensionen om några år, men varför?

Med bara en handfull exemplar i Sverige föll det

sig naturligt att blicka mot bilens hemland och den här stod hos en handlare i Florida. Efter ett hundratal bilder kände sig Stephan mogen för det stora beslutet. Det var rätt exemplar! Förutom den eftermonterade takluckan känns den precis så där som ett välvärdat original med 6 000 mil på mätaren ska göra.

Att äntligen få se en av omkring 2 000 kvarvarande Li'l Red med egna ögon är stort och med sin trädekor, sina pipor och stora originalmonterade dekalerna av cowboy-snitt är det en märklig känsla av påklittrad kuliss som möter. Likväl är det en hundraprocentig tuffing som står där och puffar på tomgång.

Visst var den både dyr och rapp, ändå skiner arbetarklassen igenom och särskilt i hytten. Dodge bättrade på med tuffare ratt och visst är mattan mjuk, men instrumentbrädans glesa knappbestånd säger allt.

Att försöka hitta ett trafikljus för att klippa någon modern Volvo V70 vid är inte att tala om denna dag. Att trycka plattan i mattan på någon annans bil ligger inte

för oss. Stephan har dessutom flaggat för att något är löst i den stora Thermoquad-förgasaren. Ändå känner man den i gaspedalen. Känslan av amerikansk dunderkraft.

Tre personer på soffan och vad ska jag egentligen säga om körställningen? Det är axel mot axel och en allmänt högre komfort. Men inte ska väl ratten ta i magen på det här viset?

För några veckor sedan ramlade det ner ett brev i Stephan Dorsch mejlkorg. Efterforskningarna hade gett resultat!

Förra ägaren Rob Member var inte bara den senaste. Han var den ende! 1979 köpte han sin truck ny hos Franklin Sussex Auto Mall i New Jersey. Där blev den kvar och vårdades ömt. Två regnväder på 37 år, aldrig snö.

Sista orden säger det mesta:

”I was originally looking for the fastest performance piece on the market that year and the Li'l Red was it – faster than the Corvette on the quarter mile!” ☹



Vuxenleksaker från Dodge

Dodge satte under några år personligt fabriksmodifierade vanar och pickuper på kartan. Här har vi några av favoriterna!

THE STREET VAN
Vanfebern vaknade på allvar under 70-talet och Dodge var inte sena med att sätta ihop mängder av mer eller mindre vilda fabrikscustomierade versioner av sin skåpbil Tradesman. Den som köpte en ny fick med sig Dodge customizing Idea kit och fritt medlemskap i föreningen Van Clan!



THE MACHO POWER WAGON
Med fyrhjulsdrevna Ramcharger ville Dodge ta upp kampen med Ford Bronco och Chevrolet Blazer. Tuffaste versionen var The Macho Power Wagon uppgraderad med tuffa dekalerna och färganpassade fälgar.



WARLOCK
Warlock var precis som Li'l Red Express Truck byggd på D-150 och kunde fås antingen med två- eller fyrhjulsdrift. Det speciella var tuffare hjul, stakebed-flak, dekorer i ek och lackeringen.

”
I New Jersey blev den kvar och vårdades ömt. Två regnväder på 37 år, aldrig snö

DODGE LI'L RED EXPRESS TRUCK 1979

Nypris: 7 422 dollar. (Såldes inte i Sverige).

Värde idag: 170 000–200 000 kr*.

Motor: 8-cylindrig V-motor, 5,9 l, vattenkyllning, 360-kamaxel, insug Police 360, 850 Carter Thermoquad-förgasare 360 Police. Volym 5898 cm³. Max effekt: 228 hk vid 3800 r/min. Max vridmoment: 400 Nm vid 3200 varv/min.

Kraftöverföring: Längsmonterad motor, bakhjulsdrift, modifierad 3-stegs Loadflite 727-automatlåda. 3.55:1 i bakaxelutväxling.

Mått: Axelavstånd 332 cm. Spårvidd fram/bak 165/171.

Längd/bredd/höjd: 493/201/170

Fjädring/hjulställ: Individuell hjulupphängning fram, krängningsdämpare fram.

Styrning: Snäcka, servo

Hjul: 8-tums kromade stålfälgar fram/bak. LR60x15.

Elsystem: 12 volt.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak

Fartresurser: Toppart 191 km/h Acceleration 0–160 km/h 19,9 s. Kvartsmilen på 14,9 s

Källor: Moparwiki.com, Hot Rod Magazine

* Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa defekter.