



Allerdings ist Richard nicht recht glücklich damit. Ihm ist das Auto zu schön. Normalerweise steht er auf Hot Rods. Und zwar auf „beater“, Autos, die richtig gebraucht aussehen. Aber letztendlich hatte er den Nomad ja auch nur gebaut, „weil man den mal bauen musste“. Eher für Sam, als für sich selbst ... **S**

Technische Daten / Infos Chevrolet Nomad 1957

Chassis:

Originalrahmen; Vorderachse: doppelte Dreieckslenker mit gekürzten Spiralfedern und Teleskopstoßdämpfern, Saginaw-605-Servolenkung; Hinterachse: Starrachse an gestreckten Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer mit pneumatischem Niveaueausgleich; Trommelbremse rundum; Räder: Buick-Skylark-Speichenfelgen, vorne 6 x 15 mit 205/70-15, hinten 6,5 x 15 mit 215/70-15

Antrieb:

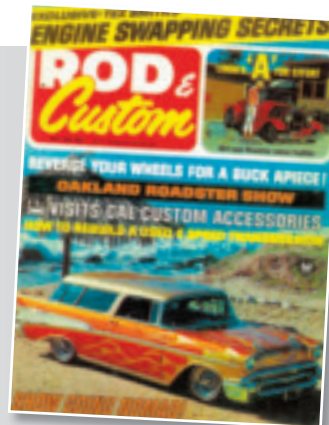
Motor: Chevy V8, 327 ci (ca. 5,4 l), Bohrung/Hub: 101,6 x 82,5 mm, Edelbrock-Vergaser, Rams-Horn-Auspuffkrümmer; Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe Chevy T-5

Karosserie:

Stahlblechkarosserie mit dem Rahmen verschraubt, zweitüriger „Sportkombi“, keine Karosseriemodifikationen, Lackierung mit Candy-Lack und Flammen

traditionellem „1 Shot Enamel“ von Dennis, genau wie damals vor fast 50 Jahren.

Wie schon damals das Vorbild beeindruckt die Replik auf den ersten Blick, selbst wenn sie nicht ganz so tief ist wie das Original. Aber das sollte wie gesagt ja kein Show Car, sondern ein Auto zum Fahren sein.



Das ist die R & C vom Mai 1967.



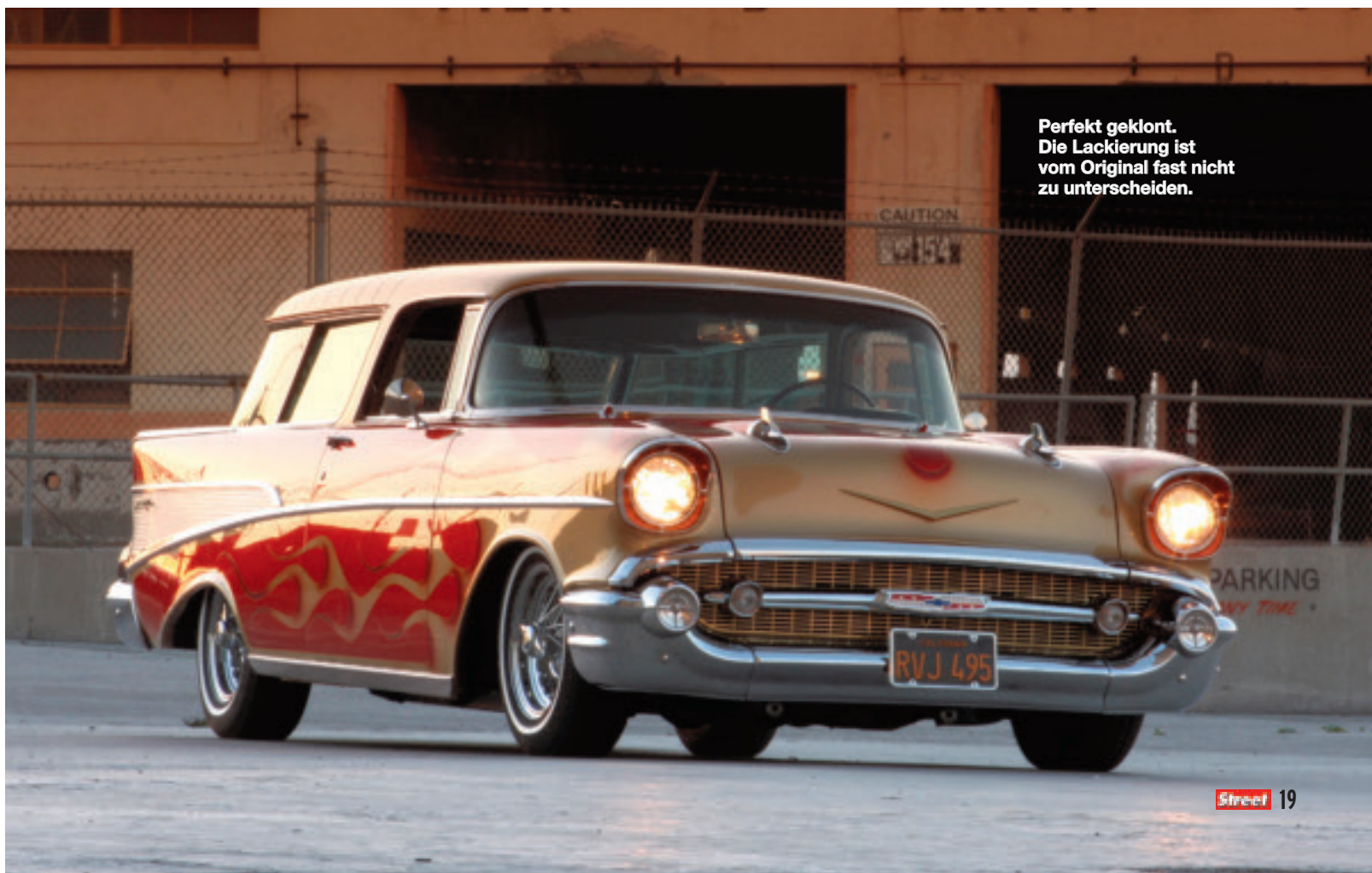
Der Revell-Bausatz ist inzwischen richtig gesucht.

Innenausstattung:

Tuck 'n' Roll mit schwarzem Kunstleder, vordere Einzelsitze und Lenkrad von 64er Impala, verchromter Instrumententräger mit Originalinstrumenten

Infos:

Richard's Wheel & Chassis, 1450 Caspian Ave, Long Beach, CA 90813-2746, Tel.: 001 562 437 7420



Street 19

DODGE CUSTOM



Der sollte den regelmäßigen Lesern kein Unbekannter sein. Im letzten Heft haben wir nämlich seine Firma ACP in Giswil in der Schweiz vorgestellt. Nachbestellen, wer's verpasst hat ... Leider mussten wir uns bei dem ACP-Artikel auf eine Seite beschränken und hatten deshalb keinen Platz für Alex' eigene Autos. Nicht, dass sich das nicht gelohnt hätte. Deshalb bringen wir jetzt den Dodge Custom. Und sein Drag-race-Charger kommt demnächst dran.

Immer wieder gibt es interessante Geschichten, wie die Leute an ihre Autos kommen. Geerbt, beim Kartenspielen gewonnen, in letzter Zeit scheint E-Bay die häufigste Variante zu sein. Bei Alex war es absoluter Zufall. Sein Freund Claudio wollte einen alten 331er Hemi aus Amerika kaufen. Der Händler drüben hatte auch noch den Custom 880 im Angebot, und da Claudio eine Schwäche für Hardtop-Coupés hat, nahm er den gleich mit. So lohnte sich die Fracht

und der Motor kostete nicht noch mal extra Zoll.

Als das Auto in der Schweiz ankam, war der Hemi provisorisch eingebaut, der ursprüngliche Motor lag im Innenraum. Da war auch genug Platz, denn die Innenausstattung bestand nur aus dem Armaturenbrett und dem Rücksitz. Der Wagen hatte offensichtlich jahrelang in der Wüste gestanden, man konnte die ursprüngliche Farbe noch ahnen, aber Lack war ei-



65er Dodge Custom 880 · Alex Halter, Giswil, Schweiz
Von Andy Hajenski, Fotos: Alex Halter

Das „Custom“ ist in dem Fall etwas verwirrend. Das ist nämlich ein Dodge Custom 880, so die Modellbezeichnung, den man zum Custom umgebaut hat. „Man“ ist in dem Fall Alex Halter.

gentlich nicht mehr drauf. Die gute Nachricht: Es gab zwar überall Flugrost, aber nicht den Ansatz von Durchrostungen. Umso ärgerlicher, dass eine Pappnase beim Ausladen das ganze Heck mit dem Stapler verballert hatte. Solche Kerle verdienen Backpfeifen! Bis auf die Innenausstattung war der Wagen komplett und sogar fahrbereit. Solange man eine Bierkiste reinstellte und nur einen Hügel runterrollen wollte – mit genügend Auslauf.

Customizing

Um es zusammenzufassen: super Substanz, superviel Arbeit. Die wollte Claudio sich nicht unbedingt antun. Also landete das Auto, fast logischerweise, bei Alex. Zeitsprung: Mitte der Sechzigerjahre war das traditionelle Customizing in den USA fast tot. Man ist sich normalerweise nicht bewusst, dass die Jungs früher meistens fast neue Autos für ihre Umbauten genommen haben, nicht

alte, wie wir heute. Das heißt, das übliche „Custom-Material“ sind Autos aus den Dreißigern bis in die frühen Sechzigerjahre. Als das Customizing Anfang der Achtzigerjahre als Nostalgiebewegung langsam zurückkam, beschränkte man sich logischerweise auf die Modelle, die die Jungs früher auch genommen hatten. Mittsechziger oder gar neuere Customs sind deshalb extrem selten.

Alex ist noch nie gerne ausgetretene Pfade gegangen und sieht kei-



Der Grill wurde geschwärzt.



Das Chop ist ungewöhnlich, aber gut.



Cooler Detail: in Wagenfarbe lackierter Rückspiegel

nen Sinn darin, einen 50er Mercury zu choppen oder einen Camaro Pro Tourer zu bauen, wie das schon unzählige Leute vor ihm getan haben. Na, da war das doch das richtige Objekt! Ich zumindest hab so was noch nie als Custom gesehen. Auch in anderer Hinsicht geht Alex eher ungewöhnliche Wege. Er macht keine Zeichnungen und bearbeitet auch keine Bilder, sei es digital oder mit dem „X-ACTO knife“ wie früher. Er selbst sagt dazu: „Ich mache keine Zeichnungen oder Entwürfe am Computer mit Photoshop. Wenn ich ein Auto anschau, erkenne ich das Potenzial und irgendwie visualisiere ich dann vor meinem geistigen Auge, wie das Endprodukt auszusehen hat.“ So einfach kann das sein.

Wenn ich ein Auto anschau, erkenne ich das Potenzial und irgendwie visualisiere ich dann vor meinem geistigen Auge, wie das Endprodukt auszusehen hat.

ten. Ein Top Chop ist so ähnlich, als ob man einen Streifen aus einer Pyramide schneidet. Wenn man die Spitze wieder draufsetzen will, passt gar nichts. In den meisten Fällen verbreitert und verlängert man das Dach, um das auszugleichen. Hier wurde es zwar um 10 cm verbreitert, aber nur um 5 cm verlängert, was für die sehr ungewöhnlichen Proportionen sorgt. Natürlich musste man dafür das Stück zwischen Kofferraum und Heckscheibe entsprechend verlängern. Ja, die Scheiben. Die waren das große Problem beim Chop. Seiten- und Heckscheiben waren natürlich aus Sicherheitsglas, das kann man nicht schneiden. Die Türfenster ließ man einfach, die stecken jetzt tiefer in der Tür als normalerweise, dazu musste man nur den

Top Chop

Im vorliegenden Fall zeichnete er die Schnittlinien mit Kreide am Auto an und genau so wurde dann auch geschnitten. Die Hebe- und Hebemechanismus etwas anpassen. Die Dreiecksfenster, die hinteren Seitenscheiben und die Heckscheibe machte man aus Lexan, das geht prima. Das größte Problem war die Frontscheibe. Die war aus Verbundglas und das kann man schneiden. Kann! Leider klappt das nicht immer und oft gibt es Scherben und lange Gesichter, so wie hier.

Die Arbeiten wurden erheblich verzögert, weil sich anschließend keiner fand, der die inzwischen besorgte Ersatzscheibe auch noch zerbrechen wollte. Bis der örtliche Glaser vorbeikam, um eine Glasvitrine zu reparieren. Der konnte die Scheibe schneiden. Zack. Alles andere war nicht wirklich schwierig, zumal die ACP-Monteur Hofi, Thomas, Manfred und Adi kräftig mithalfen. Der mitgelieferte Motor taugte nichts, er wurde durch einen „teilrevidierten“, wie man in der Schweiz sagt, 68er 440er ersetzt, auch ein „revidierter Automat“ kam rein. Natürlich hatte Alex so was liegen. Das verdellte Heck wurde „vom Spengler gerichtet“, die Stoßstange nicht neu verchromt, sondern wie die vordere in Wagenfarbe lackiert. Die fehlende Sitzbank wurde durch eine aus einem 57er Chevy ersetzt



Das Auspuffrohr erinnert an die Rücklichter.



Innenausstattung mit „Tigerfell“



Der Motor ist ein 68er 440er.



Technische Daten / Infos

Dodge Custom 880

2-Door Hardtop 1965 Custom

Chassis:

Selbsttragend; Vorderachse: Einzelradaufhängung, oben Dreiecksquerlenker, unten Einfachquerlenker mit Schubstrebe, Drehstabfederung, Teleskopstoßdämpfer, ca. 7,5 cm Tieferlegung; Hinterachse: Starachse an Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer, ca. 10 cm Tieferlegung; Trommelbremse rundum, Bremskraftverstärker; Räder: Torq Thrust II, vorne 8 x 20 mit 245/35-20, hinten 10 x 22 mit 295/30-22

Antrieb:

Motor: V8, 440 ci (ca. 7,2 l) Bohrung/Hub: 109,1 x 95,2 mm, Verdichtung 10,1:1, Edelbrock-Vierfachvergaser, -Ansaugspinne und -Nockenwelle, Leistung original: 375 PS bei 4.600 U/min, max. Drehmoment: 480 ft. lbs bei 3.200 U/min; Getriebe: Dreigangautomatik „Torqueflite“

Karosserie:

Zweitüriges Hardtop ohne B-Säule, Top Chop, Zierleisten, Embleme und Griffe entfernt

Innenausstattung:

Sitzbank von 57er Chevy vorne, Sitze bezogen in Schwarz/Leopard, Türverkleidungen, Teppich und Himmel erneuert, Grant-Billet-Aluminium-Lenkrad, Schalthebel aus dem Armaturenbrett

Infos:

ACP Garage, Alex Halter, Industriestrasse 38, CH-6074 Giswil, Tel.: +41 (0) 4 16 75 26 80, Mobil: +41 (0) 7 93 41 81 17, lex@lex-power.ch, www.lex-power.ch www.allpar.com - Mopar-Website

und alles in Schwarz und Leopard neu bezogen. Ich mag das!

Eine gründliche Rasur ist bei einem Custom Pflicht, genau wie eine Tieferlegung. Hier übrigens ohne Airride. Die großen Felgen mit den platten Reifen sind mir natürlich zu modern, aber sie passen perfekt zum Stil, muss man zugeben. Genau wie die Auspuffendrohre, die vor den Hinterrädern in die Karosserie

einmodelliert sind und die Form der Rücklichter wieder aufnehmen. Wie eigentlich der ganze Umbau super gelungen ist. „Stands out in a crowd“, ist ein Kompliment, das man in den USA einem Auto macht, das aus der Menge heraussticht. Dasselbe gilt auch für Alex' 70er Dragrace-Charger, den ihr demnächst hier im Heft bewundern könnt. Ihr dürft gespannt sein!



Alex' Freundin Sandra betreibt nicht nur den „Garage Club“ mit ihm, sie macht sich auch gut als Model.