

Car &amp; Bike Magazine

August - September Nr. 4/20

**Gasoline**Nur  
3,50 €Attraktiver als jedes  
Motorradmuseum  
Mecum Motorcycle AuctionWoman's work is never done ...  
1969er Dodge ChargerWer bietet mehr?  
RM-Sotheby's-Arizona AuctionDas Beste oder nichts  
Amelia Island Concours d'EleganceEhre, wem Ehre gebührt  
Die Corvair-Konzeptautos**Mach 1 bisschen schneller!**  
Ford Mustang Mach 1Deutschland € 3,50  
Österreich € 3,90  
Niederlande € 4,30  
Schweiz CHF 6,80  
Luxemburg € 4,20**Vom anderen Stern**  
1937er Cord 812 Custom Beverly**Gestatten, Cinderella!**  
1979er GMC C1500  
Wideside Sierra Grande

# Woman's work is never done ...

## 1969er Dodge Charger

Alles fing damit an, dass ich in eine Familie geboren wurde, in der Amis komplett im Vordergrund standen. Der Grundstein für meine intensive Leidenschaft für V8-Motoren und die dazugehörigen wunderschönen Karossen war damit gelegt. Mein Vater war sehr Chevy-lastig: mehr als zehn Corvetten gingen durch seine Hände. Er war auch leidenschaftlicher USA-Fan und besuchte oft die Staaten. Schon als Kind saß ich immer am Steuer unserer Corvette C2 Split-Window und träumte davon, eines Tages mein eigenes US-Car zu besitzen und zu fahren.

### Ein Traum manifestiert sich

Als ich vier Jahre alt war, das müsste also 1999 gewesen sein, schauten wir uns den Film „Kesse Mary – Irrer Larry“ (Originaltitel: „Dirty Mary Crazy Larry“) in dem mein Traumauto, der 1969er Dodge Charger – neben dem unvergessenen Peter Fonda – eine der Hauptrollen spielte. Sofort löcherte ich meinen Vater und wusste, dass ich dieses Auto mal besitzen MUSS. Für mich war und ist es das schönste, charismatischste und ausdrucksstärkste Auto, das jemals in den USA vom Band lief. Natürlich rückte der Traum immer weiter in die Ferne, weil mit der Zeit auch die Preise stiegen. Trotz-

dem hielt ich an diesem Traum fest und fing mit 12 Jahren an, in einer Kfz-Werkstatt ein Praktikum zu machen. Das zog ich durch, bis nach meinem Schulabschluss meine Ausbildung als Kfz-Mechatronikerin folgte. Mit abgeschlossener Ausbildung fing mein Leben nicht an, sondern es schien zu enden! Das Schicksal meinte es nicht wirklich gut mit uns, denn nachdem ich im Januar 2017 meine Ausbildung mit Bravour abgeschlossen hatte, starb im April mein Vater. Er hat leider nicht mehr alles so miterleben können, wie wir uns das alle von Herzen gewünscht hätten. Er erkrankte früh, als ich zwei Jahre alt war, und erlitt nach und nach immer wieder Schlaganfälle. Diese nahmen ihm die Kontrolle über seinen Körper, aber im Kopf war er noch völlig da. Das machte das Leben für einen so leidenschaftlichen Schrauber wie ihn, mit so vielen Amis, nicht grade leicht. Die ganze Familie litt unter der Situation. Er sagte mir kurz vor seinem Tod, dass ich nicht aufhören dürfe an meine Träume zu glauben und ich irgendwann meinen Charger haben würde. Aber das war das letzte, woran ich nach seinem Ableben dachte! Nur kurze Zeit später änderte sich mein ganzes Leben.

Mein Charger lief am 13.03.1969 vom Band und ich wurde am 13.03.1995 geboren. Ob das ein reiner Zufall ist? Oder schon etwas mehr? Schicksalhafte Begegnung? Wer weiß das schon genau ...

### Zufallsfund?

Meine Mutter brauchte ein neues Auto und so fuhren wir an einem Sonntag nach Darmstadt, um ihr einen Golf V zu kaufen. Nach dem Kauf begaben wir uns auf den Heimweg, aber da wir Hunger hatten, uns aber nicht auskannnten, irrten wir durch Darmstadt und landeten durch Zufall in einer Pizzeria. Mein Bruder surfte während des Essens im Internet-Verkaufportal, was mich sehr nervte. Als ich mich bei ihm beschwerte, zeigte er mir einen 1969er Charger, 4-Gang-Schalter, genau so, wie ich ihn immer gewollt hatte. Ich kann schon stolz drauf sein, dass unsere Familie zusammenhält, wie man es sich nur wünschen kann. Meine Mutter hatte das Erbe unseres Vaters unter uns drei, meinem Bruder, sich selbst und mir aufgeteilt. Das war die Gelegenheit! Das Geld hatte ich und wahrscheinlich nur diese eine Chance. Nachdem wir den Besitzer erreicht



Karosserieumbauten hatte ich keine vorgenommen, das Auto ist perfekt genug



Kurz vor der ersten Probefahrt, aufgeregt und gespannt. Hat sich die ganze Arbeit gelohnt?



hatten, konnte ich es kaum glauben, dass er tatsächlich an einem Sonntagnachmittag in sein Geschäft fuhr. Nach dem Anruf hatte ich keine ruhige Minute mehr, die anderen Gäste im Lokal auch nicht, und so fuhren wir also gleich nach dem Bezahlen los.

Die 20 Minuten Fahrt dauerten eine Ewigkeit, meine Mutter muss danach blutige Ohren gehabt haben, weil ich, ohne zu atmen in meinen Träumen schon unterwegs war und es immer noch nicht fassen konnte. In dem Moment als wir das Grundstück betraten und ich einen klitzekleinen Teil des Hecks erblickt hatte, war es um mich geschehen. Ich konnte mit meinen Gefühlen und Emotionen nicht mehr an mich halten und nur noch auf allen vieren ins Geschäft kriechen.

Ich habe meinen Augen kaum getraut, weil ich noch nie zuvor einen 1969er Charger in echt gesehen hatte. Und das, obwohl ich gefühlt auf tausend Treffen war. Der Verkäufer hat mich wahrscheinlich für verrückt gehalten und nahm mich erst ernst, als ich ihm sagte, dass ich das Fahrzeug kaufen würde, sofern es noch verfügbar sei. Zu diesem Zeitpunkt gab es jedoch noch einen anderen Interessenten. Der Verkäufer versprach, mich gleich montags, also am nächsten Tag, zu informieren, wer das Fahrzeug bekommt. Die drauffolgende Nacht wollte fast nicht enden und die Minuten bis zu meinem Feierabend erstreckten sich förmlich ins Unendliche. Nachdem ich gefühlt mit Lichtgeschwindigkeit nach Hause gefahren war, sagte mir meine Mutter, dass sich der Verkäufer gemeldet hatte und dass er sich tatsächlich entschieden hatte, das Auto wirklich an mich abzugeben. Ich kann keinem Menschen auf der Welt beschreiben, was in diesem Moment in mir vorging! Danach geschah alles wie von selbst.

### In guten Händen

Der Verkäufer machte mich mit meinem jetzigen Chef „Hacky“ bekannt. Er hatte seine Werkstatt nur 10 Minuten Autofahrt entfernt. Der Verkäufer arrangierte ein Treffen zwischen ihm und mir. Schon als wir auf den Hof fuhren, wusste ich: „Hier bleibe ich“. Wo ich auch hinsah, nur alte Amis! Genau das, was ich mein



Die alte Kurbelwelle inspiziert und für nicht tauglich befunden. Also ab an den Computer, eine neue Schmiedewelle muss her. Hauptsache schwer!



Originalfoto meines Vaters und das super Airbrush von Dieter Bals auf dem Luftfilter und den Ventildeckeln. Mein Vater wäre bestimmt sehr stolz

Leben lang gesucht hatte. Nach einer kurzen Konversation war mir klar, dass das der Ort ist, wo ich hingehöre. Gleich montags kündigte ich in meinem alten Betrieb und zog ins 200 km entfernte Münster. Mein Chef gab mir die Chance, alles von der Pike auf zu lernen. Ich habe nicht nur meine Traumwerkstatt gefunden, sondern kann meine Träume ausleben. Als ich bei ihm vor zwei Jahren anfang, war mein Wissen, was die alte Technik betrifft, auf einem lächerlichen Stand. Mit viel Zeit, Geduld und vor allem mit Respekt erklärte mir mein Chef alles, was ich wissen musste. Nach zwei Jahren kann ich sagen, dass ich in meinem Leben nie so viel gelernt habe wie bei ihm. Von Motoren, Tuning, Restaurationen bis hin zu Getrieben (TH350, TH400 usw.) brachte er mir alles bei. Mittlerweile sind wir ein perfekt eingespieltes Team und arbeiten blind zusammen. In einer Werkstatt mit zwei Mann ist es wichtig, sich auf den anderen verlassen zu können.



Alle Anzeigen funktionieren, sogar die Uhr

### The dream comes true

Mit seiner Hilfe und führenden Hand zerlegte ich meinen Charger und arbeitete nach 17 Uhr bis spät in die Nacht mit ihm zusammen, da-

mit ich meinen Traum verwirklichen konnte. Das Tollste kam aber noch: „Hacky“ schenkte mir einen 440er Motor mit Sixpack-Anlage. Wahrscheinlich wollte er nur Ruhe haben, weil

ich täglich von so einem kräftigen Triebwerk schwärmte. Den hatte er noch in seinem Lager liegen und vor lauter Motoren und Ersatzteilen schon fast vergessen.



„Mein Zuhause“, wo ich mich am liebsten aufhalte. In „Hacky`s“ und meiner Werkstatt. Hier fühlen sich nicht nur die Amis rundum wohl



Klar liefen manche Dinge anders als geplant, aber wenn alles glattgeht, ist es ja auch langweilig

Zu Ehren meines Vaters, dem ich dieses Auto verdanke, ließ ich auf dem riesigen Luftfilterdeckel mittels Airbrush ein Bild von ihm verewigen. Und zwar genau das gleiche Bild, das ich mir auch habe tätowieren lassen. So fährt er nicht nur im Herzen mit mir. Auch einen riesigen 69er Charger ließ ich auf meinen Rücken tätowieren, gleich als ich achtzehn war.

Die Restauration an sich bezog sich mehr oder weniger auf Bereiche wie den Motorraum, den Motor, den Unterboden und die Vorderachse. Mein Charger war ja schon beim Kauf in einem Topzustand: null Rost und auch sonst keine Mängel, aber ich wollte dennoch das Auto bis in die kleinste Schraube „kennenlernen“. Deshalb baute ich den Motor und das Getriebe aus. Danach zerlegte ich die Vorderachse und ließ sie schwarz seidenmatt pulverbeschichten.

Karosserieumbauten habe ich keine vorgenommen, das Auto ist einfach perfekt. Die Frontscheinwerfer wurden für den Deutschen TÜV umgerüstet, sprich E-Prüfzeichen. Den Kühlergrill habe ich ausgebaut und Tage damit verbracht, ihn zu zerlegen, ohne dass er Schaden nimmt. Danach wurden die vielen Einzelteile gesäubert und lackiert. Und zwar mehrfach! Jetzt sieht er aus, als hätte er gerade das Werk verlassen. Der wunderschöne Innenraum ist dezent gehalten, die Sitze und die Sitzbank wurden neu gepolstert, ganz zeitgemäß, im Stil der 60er Jahre. Alle Anzei-

gen funktionieren, sogar die Uhr. Darauf bin ich sehr stolz, weil ich keinen Charger kenne, bei dem die noch funktioniert.

Nicht leicht war der Wahl der Motorteile. Ich wollte Leistung mit Straßentauglichkeit verbinden, das heißt keine zu hohe Verdichtung und die damit oft verbundene Klopfverbrennung. Der Charger sollte sich ganz angenehm fahren, weil ich an manchen Wochenenden bis zu 1000 km fahre. Und damit auch die Tankstellenpächter beglücke.

### Undankbarer 440er

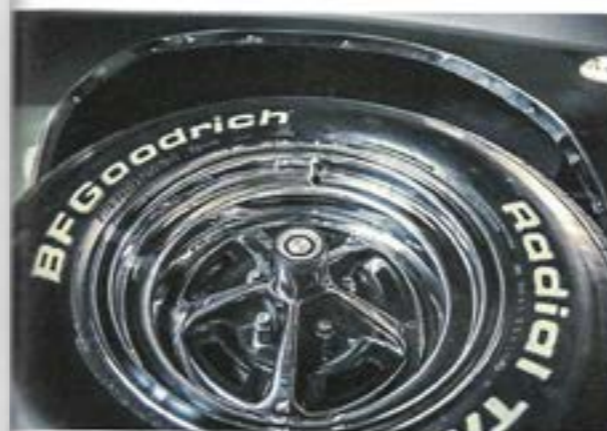
Ich hatte ursprünglich geplant, den 440er Sixpack V8 einzubauen. In diesen Motor floss viel, sehr viel Geld. Ich bestellte von großen Teilen wie der geschmiedeten Kurbelwelle bis zur kleinsten Schraube alles neu. Leider, sogar beim penibelsten Reinigen des Motorblocks, fiel mir nicht auf, dass er hinten an der Ölbohrung, wo die Nockenwelle läuft, einen Haarriss hatte ...

Es sollte der coolste Moment aller Zeiten werden. Ja, ja ... träum weiter ... Beim ersten Start



Eine Augenweide von Motor im Metallflake Look. Und für jeden, den es interessiert ... Ja, die Farbe hält prima, auch nach so einigen Ausfahrten

strömte das Motoröl aus der Getriebeglocke. Das war's. Aus Zorn riss ich den Motor noch am selben Tag raus. Für mich stand fest, jetzt muss ich jemanden finden, der Guss schweißen kann. Doch bis dahin musste es ja irgendwie weitergehen. Deshalb entschloss ich mich dazu, meinen originalen 383er zu zerlegen und dort das gleiche Spiel zu treiben wie beim 440er. Aber ich baute den 383er etwas „wilder“, weil der Plan ja war, dass irgendwann der 440er zum Zuge kommen sollte. Die Schwierigkeit beim 383er lag wirklich darin, alles genau so umzusetzen, wie ich es vor meinem geistigen Auge hatte. Ich kann mich zu den



Stahlfelgen Magnum 500 präsentieren sich ganz passabel. Auf der Hinterachse sind BF Goodrich 275/60R15 aufgezogen (vorne: 235/60R15)



Dadurch werden viele Tankstellenpächter beglückt



Die 3-D Druckerarbeiten haben nicht nur den Drucker so einige Stunden beschäftigt. Zum Glück kenne ich viele Leute mit Nerven aus Drahtseilen

**cardiologie**  
DESIGN. SOUND. PERFORMANCE.

EXKLUSIVES TUNING FÜR ALLE MODELLE!  
ONLINE-SHOP MIT ÜBER 1000 PRODUKTEN!  
FACHWERKSTATT!

[WWW.CAR-DIOLOGIE.DE](http://WWW.CAR-DIOLOGIE.DE)

CARDIOLOGIE TUNING | BUCHHOLZSTR. 73 | 51469 BERGISCH GLADBACH



DEM AUTO MAL WAS GÖNNEN!



Montage der Pleuelringe in den letzten Zügen. Damit die Pleuel und die Pleuel endlich zusammen an ihren Platz kommen



Einbau der neuen Pleuelwelle. Erst mal leicht anziehen ... danach kommt der Drehmoment-schlüssel zum Einsatz



So langsam nimmt alles Gestalt an. Die fertig be-arbeiteten Zylinderköpfe warten schon darauf, an ihren Platz zu kommen



Die fertig zusammengebaute Vorderachse mit PU-Buchsen. Schön zu sehen ist hier der mit viel Liebe lackierte Motorraum/Motorhaube im originalen Farbton

glücklichen Menschen zählen, einen Chef zu haben, der wirklich hinter mir steht und jede noch so kranke Idee zu 100% mit mir durchzieht.

Also fingen wir wieder an, mitten in der Nacht viel Geld für gute Teile auszugeben und bestellten auch für meinen 383er eine neue geschmiedete Pleuelwelle, Eagle Pleuel, Flat Top Pleuel (Verdichtung 10,5: 1), Comp Cam 295° Kit (mit Ventiltrieb und allem was dazu gehört), einen neuen Schwingungs-dämpfer, einen Mopar-Schraubensatz, neue Ventildeckel, Street Demon Vergaser, Luftfilter und – na klar – den kompletten Dichtungssatz.

Was ich als nützlich betrachte, sind die Polyurethan-Lager und -Buchsen, die ich in der Vorderachse verbaut habe. Mein Charger ist vorher schon gefahren wie eine Eins und die Lager aus PU habe ich nicht zuletzt wegen ihrer Langlebigkeit gewählt. Jeder, der sagt, dass Amis schwimmen und man mit den Autos nur gradeaus fahren kann, ist wahrscheinlich noch nie einen Ami gefahren. Oder besser gesagt:

vielleicht fuhr er einen Ami, an dem nie ein Handgriff gemacht worden war. Mein Charger fährt für sein Alter besser als jedes deutsche Auto, welches ich jemals gefahren bin. Durch

meinen Job bin ich schon Tausend Amis gefahren und muss sagen, dass sie wirklich ihre eigene Seele haben und das Fahrgefühl nicht mit Worten zu beschreiben ist ...

## 1969er Dodge Charger

Motor: V8, OHV; Hubraum 6.277 cm<sup>3</sup> (383 ci); Bohrung: 107,95 mm, Hub: 85,72 mm; Verdichtung: 10,5: 1; Leistung: ca. 350 PS bei 5.200 U/min; Drehmoment: ca. 600 Nm bei 3.000 U/min. Gemischauflage: Street Demon-Vierfach-Vergaser. Auspuffanlage: zweiflutig. Antrieb: Hinterachse, 4-Gang-Schaltgetriebe. Aufhängung: Vorderachse: Einzelradaufhängung, Querlenker, Drehstabfedern, Teleskopstoßdämpfer; Hinterachse: Starrachse, Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer. Bremsen: rundum Trommelbremsen. Räder: Magnum 500, 15-Zoll-Stahlräder. Reifen: BF Goodrich, vorne: 235/60R15, hinten: 275/60R15. Karosseriemaße (mm): L: 5.283, B: 1.948, H: 1.346. Gewicht (kg): 1.760. Radstand (mm): 2.972. Tankinhalt (l): 72. Kraftstoffverbrauch (l/100km): ca. 19. Höchstgeschwindigkeit (km/h): über 200. Preis (1969, mit V8-Motor): ab 3.126 Dollar.



Dodge produzierte 1969 mehr als 85.000 Chargers. Und das Exemplar sieht so aus, als hätte es gerade das Werk verlassen

### Woman's work is never done ...

Klar, manche Dinge liefen anders als geplant, aber wenn alles glatt geht, ist es ja auch langweilig. Ich würde alles zu jeder Zeit wieder genau so machen. Man macht schlechte und gute Erfahrungen, aber Hauptsache man macht sie. Wo gehobelt wird, fallen auch Späne. Mir war kein Cent zu viel, der in mein ganzes Glück geflossen ist und das wird auch so bleiben.

Um meine Erfahrung zusammen zu fassen: an meinem Traum schrauben zu können bis früh morgens und alles so umzusetzen, wie ich es wollte – das war die beste Zeit meines Lebens. Lediglich unter die Kategorie „so schnell nicht wieder“ fällt eindeutig das Schleifen des Motorraumes. Der wurde ja neu lackiert. Das war eine Arbeit, nach der ich wirklich sagen kann, dass ich meinen Hut vor jedem Lackierer ziehe. Denn das Lackieren an sich ist ja schon eine Kunst, aber keiner sieht so wirklich die ganze Vorarbeit. Das stundenlange Schleifen, Grundieren, nochmal Schleifen bis alles perfekt ist. „Schnell, schnell“ ist hier fehl am Platz um ein wirklich gutes Ergebnis zu erzielen. Da kann ich auch von Glück reden, dass ich erstklassige Unterstützung eines Freundes mit viel, viel Geduld hatte. Aber ich sehe noch lange kein Ende mit meinem Charger. Als nächstes bin ich auf der Suche nach einem Cross Ram Intake. Wie sagt man so schön: Woman's work is never done ...

Text und Fotos: Chantal Haas

# H&R

Das Fahrwerk!  
MADE IN GERMANY



Dodge Challenger R/T mit H&R Sportfedern



### Sportliche Fahrwerkskomponenten für mehr als 3000 Fahrzeugmodelle

Gewindefedern | Sportfedern | Höhenregulierungsfedern | Gewindefahrwerke TRAK+ Spurverbreiterungen | Fahrwerks-Stabilisatoren | Cup-Kit Sportfahrwerke



Facebook/hr.dasfahrwerk  
Instagram/hr\_spezialfedern  
youtube/H&R\_Spezialfedern  
twitter.com/hrspezialfedern

## www.h-r.com

H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | Elspey Straße 36 | 57368 Lennestadt