

Hot Rodding Begriffe

Oliver Zeilinger über Hot Rodding Begriffe und ihre Bedeutung.

Begriffserklärungen

In allen Bereichen des Lebens gibt es eine eigene Umgangssprache mit ganz speziellen Fachbegriffen.
So kennen wir das aus unserem Arbeitsumfeld oder unserem privaten Leben wie auch in unserem Hobby.

Sehr viele Begriffe, meist aus dem englischen werden regelmäßig benutzt.
Viele Neueinsteiger aber auch hier und da erfahrene Rodder kennen manchmal den Begriff oder den Unterschied zweier fast gleicher Begriffe nicht.

Um hier ein wenig Licht ins Dunkel zu bringen, habe ich ein paar mehr oder weniger gängige Begriffe aufgeführt und versucht sie zu beschreiben oder zu erklären.

Die meisten Erklärungen fand ich im Laufe der Zeit in Amerikanischen Zeitschriften wie American Rodder, Street Rodder, Hot Rod oder Rod & Custom.

Andere wiederum durch Web-Sites im Internet, daß sich in letzter Zeit als wahre Fundgrube für Dokumentationen und Geschichten über unser Hobby entpuppte.

ALLGEMEIN :

HOT ROD

Original (HOT ROD) Fahrzeuge bis Baujahr 1948.

Alle nicht unbedingt nötigen Teile am Fahrzeug wurden aus Gewichtsgründen abgebaut.
Modifizierungen oder Austausch von Teilen dienen ausschließlich der Verbesserung der Performance der Fahrzeuge, nicht der des Aussehens.

Alle Anbauteile die schwer sind und/oder ?im Wind liegen? werden entfernt.

Lediglich Dinge wie ?Blue-Dots?, ?King-Bees? oder Fenderskirts (zuerst als Aerodynamik Hilfe später eher im Customizing) wurden hinzugefügt.

Dies aber eher sparsam !

Ab 1948 wurde der Begriff auch für andere Fahrzeuge, bis in unsere Tage, weiter genutzt.

Der Begriff Factory-Hot-Rod wurde und wird auch heute noch in der Werbung Amerikanischer Autofirmen genutzt, hat jedoch mit dem eigentlichen Hot Rodding kaum noch etwas gemein.

STREET ROD

Ähnlich wie HOT ROD der Baujahre bis 1948.

Allerdings fallen hier auch Nachbauten (Repliken / Kit-Cars) dieser Fahrzeuge meist mit aktueller Technik und modernerer Optik darunter.

Wurde seinerzeit zur Abgrenzung zu anderen Fahrzeugkategorien eingeführt.

RESTO-ROD

Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre aufgekommene neue Stilrichtung in der Rod-Szene.
Originalteile werden aus Optischen Gründen wieder befestigt die üblicherweise früher aus Gewichtsgründen fortgelassen wurden.

Grund waren die wieder aufkommenden Rod-Meetings mit Ihren Swap-Meets bei denen diese Teile günstig zu haben waren.

Getreu dem Motto ?Alles was Alt ist gehört jetzt wieder an die Fahrzeuge?.

Die Grundoptik der Rods entspricht sehr stark der eines Originals.
Lediglich Motor, Getriebe, Achsen und Räder sind meist im Stil der 50er-70er Jahre verändert.

TRADITIONAL STYLE

Steel- und Repro-Rods die in ihrem Aussehen denen der späten 40er frühen 50er Jahre entsprechen. Umbauten werden meist mit originalen Teilen aus dieser Zeit aufgebaut.
Hi Tech wie Elektrische Fernbedienungen, Alu-Räder, Scheibenbremsen oder sonstige neuzeitliche Technik findet sich hier nicht.
Lediglich ein wenig poliertes Alu oder mal verchromte Blechteile (Blower/Luftfilter etc.) finden hier und da ihren Weg.

SMOOTH STYLE

Begriff in erster Linie aus der Customizing Szene. Alles am Fahrzeug wird entfernt, bis auf das was nicht unbedingt nötig ist.
Chrom wird komplett entfernt oder lackiert.
Kanten, Hutzen, Falze, Buckel wurden so weit möglich geglättet.

TOP SHOP

Tiefer setzen des Daches durch Kürzen der Dachholme.
Verringert die Windangriffsfläche des Fahrzeugs um eine höhere Endgeschwindigkeit zu ermöglichen.
Wurde später auch zu optischen Zwecken im Customizing übernommen.

CHANNELING

Tiefer setzen der gesamten Karosserie um den Fahrzeugrahmen.
Die Auflagepunkte der Karosserie sitzen dann unterhalb des Rahmens.
Hiermit wird ebenfalls die Windangriffsfläche des Fahrzeugs verringert, um höhere Endgeschwindigkeiten zu erzielen.
Wurde später auch zu optischen Zwecken im Customizing übernommen.

SECTIONING

Das Entfernen eines Streifens um die gesamte Karosserie um die Fahrzeughöhe zu reduzieren.
Hiermit wird ebenfalls die Windangriffsfläche des Fahrzeugs verringert, um höhere Endgeschwindigkeiten zu erzielen.
Wurde später auch zu optischen Zwecken im Customizing übernommen.

SHAVING

Das Glätten der gesamten Karosserielinien in erster Linie zu optischen Zwecken.
Wurde Anfangs dazu benutzt um an Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen weniger Verwirbelungen zu haben.
Hier kommt der Begriff eher aus dem Customizing.

FRENCHING

Das Einlassen von Scheinwerfern, Rückleuchten oder Antennen in Mulden und Vertiefungen in der Karosserie aus optischen Gründen (Customizing).

Z-ING

Das Abschneiden des Vorderrahmens samt Achsaufhängung und anschließende nach oben

versetzte wieder anschweißen in Z-Form über dem ursprünglichen Rahmen zum tieferlegen eines Fahrzeugs ohne den originalen Lenkradius und Federweg zu verändern.

SPLASH APRONS

Spritzschutzbleche die z.B. bei FORD A Modellen unterhalb der Karosserie zwischen den Achsen beginnen und zu den Trittbrettern führen.

Verdeckten bei diesen Modellen den Rahmen.

BOBBED FENDERS

Das abscheiden von Originalkotflügel zu nur noch kleinen Radabdeckungen.

RAHMEN :

FRAME

Rahmen von Fahrzeugen mit separat aufgesetzten Karosserien. Auch Backbone genannt.

BOXED FRAMES

Originalrahmen waren meist offene U-Stahl-Profile.

Um diese Rahmen zu verstärken um z.B. stärkere Motoren einbauen zu können ohne das sich der Rahmen verdreht, wurden die U-Profile zu geschlossenen Kastenprofilen zugeschweißt.

BACKBONE

Rahmen von Fahrzeugen mit separat aufgesetzten Karosserien.

Auch Frame genannt.

RAILS

Längsträger des Rahmens.

CROSS MEMBER

Verbindungsträger zwischen den Rails (Längsträger) eines Rahmens.

Entweder zur Aufnahme einer Achse (VA/HA) oder Getriebes bzw. nur zur Verstärkung des Rahmens.

X-MEMBER

X-Förmige Verstrebung zwischen den Längsträger eines Rahmens zur Versteifung bei schweren und/oder großen Fahrzeugen mit langem Radstand, starken Motoren etc.

ACHSFÜHRUNG :

WISHBONES

Achsführungen (Diagonallenker) originaler Ford Modelle der 20er – 40er Jahre.

Führten die Vorderachse die an einer Querblattfeder hing in Längs- und Querrichtung.

Rohre die vom äußersten Ende der Vorderachse diagonal unter dem Fahrzeug zusammen laufen und mit einem Kugelkopf am Getriebe und Rahmen befestigt waren.

SPLIT WISHBONES

Vorhandene WISHBONES die zu Verbesserung der Straßenlage getrennt und gekürzt wurden.

Die ursprüngliche mittlere Aufhängung entfiel.

Sie erfolgt jetzt in Längsrichtung jeweils am Rahmen rechts und links in Fahrtrichtung. Auch notwendig zur Aufnahme größerer Motor/Getriebeeinheiten, da die Whisbones ansonsten im Weg waren. Achse nach wie vor nicht einstellbar.

HAARPINNS

Längslenker ähnlich der SPLIT WISHBONES jedoch mit 3 Anlenkpunkten. An der Vorderachse zweigeteilt. Zur Rahmenbefestigung liefen sie dann zunächst zusammen um nur eine Befestigung am Rahmen zu haben. Hiermit war nun das erstemal ein verstellen der Vorderachse möglich.

FOUR LINK

Längslenker der Vorderachse die jedoch 4 Anlenkpunkte besitzt. Jeweils 2 vorne und 2 am Rahmen je Seite. Daraus erfolgte der Bewegungsablauf beim einfedern als Parallelogramm. Diese Achsen sind wesentlich Spurtreuer als ihre traditionellen Vorgänger und nun voll einstellbar.

PANHARD

Querstrebe die das seitliche "Flattern" von Achsen unterdrückt. Die Spur der Achse bleibt somit stabil und das Fahrverhalten verbessert sich zusehends. Die Strebe verläuft quer zur Fahrtrichtung. Ein Befestigungspunkt befindet sich am Rahmen der andere an der Achse. Ein seitliches verschieben der Achsen beim überfahren von Hindernissen was z.B. bei Blattgefederten Achsen nie ausgeschlossen werden kann, wird so auf ein Minimum reduziert.
VORDERACHSE :

I-BEAM FRONT AXEL

Vordere Starrachse ohne Antrieb speziell bei Ford Modellen bis in die 70er Jahre hinein gebaut. (z. B. FORD Transit). Die Form des Querschnittes der Achse ist eine I-Form. Achsen waren gerade bis leicht gebogen. Zubehörachsen meist gekröpft um den Vorderwagen tiefer zulegen.

TUBE AXEL

Zubehörachse aus rundem Rohr (Rohr = Tube). Ebenfalls gekröpft zu bekommen.

VEGA STEERING

Lenkgetriebe der Firma VEGA. Sehr beliebt bei Roddern wegen stabiler und leichter Ausführung bei gleichzeitiger kleiner Baugröße. Ohne Servounterstützung.

STERING BUMPING

Das schlagen der Lenkung auf unebener Straße. Hervorgerufen durch eine sehr direkte Anlenkung mit teilweise falscher Geometrie der Lenkung auf die Vorderachse.

CROSS STEERING

Lenkung die von vorne links quer unter/vor dem Motor auf das rechte vordere Rad wirkt. Hiermit wurde das schlagen der Lenkung bei unebener Straße (STERING BUMPING) eingedämmt.

HINTERACHSE :

HALLIBRAND REAR AXEL / QUICK CHANGE

Spezielle Hinterachse der Firma HALLIBRAND zu Race/Drag Race Zwecken. Extrem stabile Ausführung wahlweise mit Sperrdifferenzial und der Möglichkeit die Hinterachsübersetzung in Minutenschnelle per Zahnradtausch am hinteren Deckel zu ändern.

8? / 9? (? = ZOLL (INCH)) FORD HINTERACHSE

Serienhinterachsen der Marken FORD, LINCOLN, THUNDERBIRD, MERCURY.

8? für kleinere Modelle, 9? für größere Modelle und Trucks.

Gibt es in einer leichteren (runde Achsrohre z.B. Mid-Size / Mustang) und schwereren Ausführung (leicht viereckig abgerundete Achsrohre z.B. Full-Size / Thunderbird).

Extrem stabile Hinterachse die ohne Umbau oder Verstärkung extreme Kräfte aufnehmen kann. Sehr beliebt in Rennsport und Hot Rodding Kreisen.

12 BOLZEN GM HINTERACHSE

Serienhinterachsen des GM-Konzerns.

Auch mit Sperrdifferenzial gebaut.

Stabilere Hinterachse für große Fahrzeuge mit leistungsfähigeren Motoren oder Trucks.

BREMSEN :

JUICE BREAKS

Erste Serienmäßige Hydraulische Bremsanlage bei Ford ab 1939/40.

Wurde oft auch an älteren Fahrzeugen nachgerüstet.

POWER BRAKES

Durch Unterdruck des Motors erzeugte Bremskraftunterstützung.

Auch Servobremse genannt.

DRUM BRAKE

Trommelbremsanlage.

DISK BRAKE

Scheibenbremsanlage.

FELGEN/REIFEN :

SMOOTHIES

Lackierte oder verchromte Stahlfelgen mit glatten Chrom Radkappen.

Look der 50er Jahre.

KELSEY HAYES

Großer Felgen Hersteller. Stellte in den 20er & 30er Jahren in erster Linie Dratspeichenfelgen her.

Umgangssprachlich sind auch ausschließlich diese hiermit gemein.

MOTOREN :

FLAT HEAD FORD

Erster Serien V8 Motor der Welt in Massenproduktionsfahrzeugen.

Ab 1932 in FORD Modellen verbaut.

Galt Jahrelang als der Performance Motor.

Gebaut bis 1953 in PKW und 1955 in LKW.

Der Name FLAT HEAD kommt von der Bauart der großen und flachen Motorköpfe mit 21 oder 24 Schrauben zur Befestigung.

Sehr viele Tuningmöglichkeiten vorhanden.

Ab Anfang der 50er Jahre nicht mehr Wettbewerbsfähig.

Renaissance in den 70er Jahren bis heute.

SMALL BLOCK FORD

Motoren der Hubräume 289 bis 400 CU bei Ford.

Small Block bezeichnet nicht den Hubraum Inhalt sondern die Baugröße des Motors. Übliche Motoren sind 289, 302, 302 HO, 302 BOSS, 351 HO, 351 W (Windsor), 351 C (Cleveland), 400M (Michigan).

Der Buchstabe hinter manchen Motoren kennzeichnet den Produktionsstandort.

Berühmte SB sind z.B. die 289 Motoren in Fahrzeugen der AC Cobra oder Mustang.

Bekannt auch der 302 HO oder auch der 351 C im Mustang.

SMALL BLOCK GM

Motoren der Hubräume bis 400 CU. Small Block bezeichnet nicht den Hubraum Inhalt sondern die Baugröße des Motors.

Bekannt wurden der SB 1955 bei seiner Einführung als RAT Engine.

Übliche Motoren 289, 305, 350, 350 HO, 383, 400.

BIG BLOCK FORD

Motoren der Hubräume ab 400 CU.

Big Block bezeichnet nicht den Hubraum Inhalt sondern die Baugröße des Motors.

Motoren Familien sind z.B. die Motoren der FE Gruppe oder die Familie der 385 Motoren.

Berühmte BB sind z.B. die 427 oder 428 Motoren in Fahrzeugen wie z.B. AC Cobra oder Shelby Mustang.

BIG BLOCK GM

Motoren der Hubräume ab 400 CU Small Block bezeichnet nicht den Hubraum Inhalt sondern die Baugröße des Motors.

Berühmtester BB ist wohl der 409.

Selbst die Beach Boys schrieben ein Lied über diesen Motor.

Hubraumriesen bis 500 CU wurden/werden gebaut.

BLOWER

Mechanischer, meist über Riemen angetriebener Kompressor zur besseren Befüllung der Brennräume (Leistungssteigerung).

KRÜMMER/AUSPUFF :

BLOCK HUGGER

Auspuffkrümmer vom Motor zum eigentlichen Auspuff.

Extrem klein gebaut, um möglichst nah am Motorblock senkrecht oder schräg nach hinten unter das Fahrzeug zu kommen.

Wird häufig benutzt im Hot Rodding bei alten engen Rahmen bzw. bei allen Fahrzeugen die mit wenig Freiraum bei großen Motoren in engen Motorräumen auskommen müssen.

CROSS OVER

Verbindung der Auspuffanlage zwischen rechter und linker Seite bei Doppelauspuffanlagen. Durch den versetzten Abgasstrom wird die Sogwirkung der jeweiligen anderen Zylinderbank genutzt um die Zylinder besser zu entlüften/befüllen.

Hiermit erwirkt man eine Performance Verbesserung des Motors durch bessere "Beatmung".

GETRIEBE :

C4 / C6 – AUTOMATIKGETRIEBE / FORD

3 Gang Automatik Getriebe der 60er Jahre von Ford. Gebaut bis in die 80er.

C4 Getriebe für leichtere Fahrzeuge, C6 für schwerere Fahrzeuge (Leistung größere).

TH350 / TH400 / TH700 / TH700R4 AUTOMATIKGETRIEBE / GM

3 bzw. 4 Gang Getriebe von GM.

TH350 (leichte Fahrzeuge) / TH400 (schwerere Fahrzeuge/Trucks) Getriebe der 60/70er Jahre. Nachfolger TH700/TH700R4 (4 Gang).

SHIFT KIT

Umbausatz für Automatik Getriebe.

Verschiedene Varianten möglich.

Zum Beispiel wird durch den Umbau des Getriebeautomaten der Schaltvorgang zwischen den Gängen verkürzt.

Er ist danach auch Härter.

Ebenso gibt es Umbausätze die das automatische hochschalten der Gänge unterbinden oder auch den Schaltzeitpunkt am Getriebe einstellbar machen.

TRICK SHIFT

Schaltgriff für umgebaute Automatik Getriebe die manuell geschaltete werden können.

Verhindert das durchreißen der Gänge über zwei Stufen.

QUICK SHIFT

Umbausatz für Manuelle Getriebe.

Es verkürzt die Schaltwege durch Umbau des Schalthebels.

Mr Z / GSRA #50

Oliver Zeilinger

RED LINE VINTAGES G.b.R.

Alles für Classic Car, Rod & Custom
