

HOT ROD Stile

Eingebettet in eine Kurzfassung der Geschichte des Hot Roddings, möchte ich die allgemeinen technischen Änderungen an den Fahrzeugen in den jeweiligen Epochen aufzeigen.

Der Blickwinkel in diesem Artikel kommt aus der Sicht des mehr oder weniger offiziellen Rennsports.

Die "normalen" Rodder werden hier nur am Rande erwähnt, da das was sie letztendlich an Ihren Fahrzeugen umbauten, aus dem Rennsport abgeschaut wurde.

Jede Zeit hatte seine eigene Erscheinungsform.

Ganz klar sind die Grenzen natürlich nicht, genauso wie die räumlichen Unterschiede.

So gab es aktuelle Stile der Westküste in den USA die es in anderen Staaten nicht gab und umgekehrt.

Diese werde ich möglichst unberücksichtigt lassen.

Weiterhin werde ich nicht auf irgendwelche Stilrichtungen in anderen Länder, wie z.B. England oder Schweden, eingehen, die zudem erst viel später entstanden.

Bitte habt auch Verständnis dafür, daß ich nicht auf alle Einzelheiten eingehen kann.

Die gesamte Story basiert auf meinem jahrelangen Studium verschiedenster Literatur, die zugegebenermaßen nicht immer Deckungsgleiche Auskünfte gibt.

Sollte es einmal vorkommen, daß Ihr aus eurer Erfahrung die Story oder auch die Technik anders in Erinnerung habt, so setzt euch bitte mit mir in Verbindung.

Nun gut, fangen wir in den frühen Jahren an.

Im Vergleich zu heute, gab es in den 20er so gut wie keine Zubehörteile für Rods oder Race Cars zu kaufen.

Alles was man brauchte mußte man irgendwie selber bauen oder bauen lassen.

Hier und da versuchte höchstens der ein oder andere Rennfahrer oder Techniker mit dem Verkauf von selbstgebauten Teilen ein Zubrot zu verdienen.

Dies waren dann später häufig die ersten offiziellen Teile-händler (Speed-Shops).

Hot Rods waren zu jener Zeit nichts anderes als Serienfahrzeuge denen man aus Gewichtsgründen alles raubte was nicht unbedingt benötigt wurde.

So stellte sich denn auch die Optik dar.

Es gab Anfangs weder gekröpfte Vorderachse noch gechoppte Dächer oder ähnliches.

Bei den Fahrzeugen handelte es sich meistens um Ford T-Modelle, später A-Modelle aller Jahrgänge fast ausschließlich mit 4 Zylindermotoren.

In dieser Zeit sprach man sowieso nur von Hot Rods, wenn das Wort Hot Rod überhaupt schon existierte, wenn es sich um einen Roadster handelte.

Geändert oder weggelassen wurden neben den Kotflügel, Lampen, Stoßstangen und Windschutzscheibenrahmen sonst nicht viel.

Vielleicht gesellten sich hier und da ein paar andere Felgen und Reifen hinzu oder auch die eine oder andere Motormodifikation.

Ein Tausch gegen leistungsstärkere Motoren wie später üblich war zu jener Zeit eher die Seltenheit.

Ähnlich sah es auch mit den Lackierungen aus. Meist blieben sie in Ihrem ursprünglichen Schwarz.

Ansehnlich waren diese Rods im Vergleich zu heute eh nicht.

Es waren Alltagsfahrzeuge die zu Rennzwecken und nicht zu Showzwecken benutzt wurden. Und Geld für teure Lackierungen hatte niemand übrig.

Eventuell gab es hier und da die ersten Bemalungen auf den Fahrzeugen.

Die nachweislich älteste Flame-Lackierung ist auf einem Dirt-Track Roadster Ende der 20er Jahre zu sehen.

Erste einschneidende Modifikationen wurde dann Ende der 20er Jahre vollzogen.

Beim Motor zählten hierzu Nockenwelle von Iskenderian oder Ansaugspinnen von Edelbrock. Andere, heute immer noch bekannte Namen, sind Stromberg (Vergaser), Ardun oder Navarro (Köpfe) oder Hallibrand (Achsen) und viele mehr.

Um den leistungsgesteigerten Motoren Rechnung zu tragen bzw. um weitere Vorteile bei Rennen zu haben, wurden Veränderungen an den Fahrwerken nötig.

Am Bekanntesten sind wohl Split Wishbones der Vorderachse.

Die Ursprüngliche gemeinsame Diagonalaufhängung wurde zu zwei separaten Längslenker umgebaut.

Federn von anderen Fahrzeugen fanden Einzug wie auch Hinterachsen mit anderen Übersetzungen.

Bei den Rods für Hochgeschwindigkeiten (Dry Lake / Salt Lake), bemerkte man dann aber sehr schnell, wie hinderlich die hohen Karosserien waren.

Hier waren zu jener Zeit nur Roadster erlaubt.

Coupés oder Sedan's waren nicht zugelassen.

Abdeckungen der Fahrerkabine und zaghafte andere Verkleidungen waren die Folge die in den folgenden Jahren immer extremere Formen annehmen sollten.

Vereinzelt gebaute Rohrrahmen anstatt der Originalrahmen waren zwar hier da vorhanden, aber ebenfalls eher die Ausnahme.

Die 30er Jahre brachten neben der großen Rezession auch die Einführung des ersten in Großserien hergestellten Serien V8 Motors der Welt.

Nur 1932 gab es den Deuce, den "Einstand" (des V8), und ebenfalls nur 1932 gab es das 32er Modell noch mit dem alten 4 Zylinder Motor als Model B für die Kundschaft, die unbedingt beim althergebrachten bleiben wollte.

Der 32 Deuce wurde der Liebling aller Rodder, und ist es bis heute noch. Er war größer, breiter, stabiler aber auch schwerer.

Neben den bisher bekannten Hot Rod Umbaumaßnahmen kamen hier neuere hinzu.

Um den Gewichtsnachteil des schwereren Rahmens und vor allem des V8's auszugleichen, wurden häufig die ebenfalls schwereren Karosserien der 32er Generation, durch die leichteren der Modelle T & A ersetzt.

Mittlerweile waren die Dirt-Track Racer der nördlicheren Staaten auch nach Kalifornien vorgedrungen und hatten sich auch mit geschlossenen Rods dort etabliert.

Da das Wetter in den meisten Staaten der USA weniger trocken war wie in Kalifornien, fuhr man dort wesentlich häufiger mit Coupés und Sedan's Rennen.

Das lag an dem durch das Wetter bedingte häufigeren Vorkommen an geschlossener Fahrzeuge außerhalb Californiens.

Wer sitzt schon gerne bei Schneetreiben im freien.

Zu jener Zeit waren Race-Cars / Hot Rods fast ausschließlich auch Alltagsautos.

Dies hatte zu Folge, das nicht nur auf dem Dirt Track's sonder auch auf den Seen in Kalifornien nach und nach geschlossene Rods zugelassen wurden.

Diese fuhren zunächst in eigenen Klassen.

Die Roadster ohne Scheibenrahmen waren meist auch bei weniger Leistung schneller. Die hohe Bauweise der geschlossenen Fahrzeuge war in erster Linie schuld daran.

Selbst 32er V8 Roadster hatten zunächst gegen die kleineren 4 Zylinder kaum eine Chance. Das höhere Gewicht und die zunächst geringere Leistungsausbeute verhinderte schnelle Erfolge.

Aber die 4 Zylinder kratzen bereits an Ihrer möglichen Leistungsgrenze. Der V8 hatte da noch mehr Potential zu bieten.

Nachdem dann einige Privatièrs sowie Profis, sich des V8 annahmen, ging es mit dem V8 Flathead aufwärts.

Als erstes wurden die Kinderkrankheiten wie Überhitzung und mangelnde Standfestigkeit auskuriert, danach wurden dann Motoren Tunig-Teile wie Ansaugspinnen, Zündanlagen oder heißere Nockenwellen entwickelt.

Um den geschlossenen Fahrzeuge zu höherer Endgeschwindigkeit zu verhelfen, sorgte man auf die verschiedenste Weise für Abhilfe.

Als erstes schnitt man einen Streifen aus den Fensterholmen des Daches. Der sogenannte Top Shop war geboren.

Durch das tiefersetzen des Daches verringerte sich die Stirnfläche des Fahrzeugs erheblich. Nun waren höhere Geschwindigkeiten möglich.

Weiterhin konnte man die aufgesetzte Karosserie um den Rahmen herum setzten. Dies ist das sogenannte Channeling.

Trieb man das ganze jetzt auf die Spitze, so schnitt man noch einen Streifen rund um die Karosserie heraus das man dann Sectioning nannte.

Andere rundere und glattere Nasen als neue Kühlerfront sowie Scheibenabdeckungen auf Rädern etc. rundeten das Erscheinungsbild dann ab.

Dies waren dann auch schon die Vorläufer der später sogenannten Streamliner. Es waren reine Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit meist eigenem selbstgestaltetem Rahmen und / oder Karosserie. Sie fuhren in einer eigenen Klasse und konnten nicht mehr als Alltagsautos erhalten.

Sehr bekannt waren nach dem Krieg die Belly Tank Roadster. Es waren alte nicht mehr benötigte Zusatztanks großer Bomber. Man verfrachtete eine dicken V8 samt Fahrgestell und Achsen hinein, schnitt ein Loch in den Tank damit der Fahrer seinen Kopf herausstrecken konnte und fertig war der Streamliner.

Aber das war erst nach dem 2. Weltkrieg.

All diese Dinge, die letzteren speziell für Hochgeschwindigkeit Rennen bei Dry-Lakes- bzw. Salt-Lake-Races sind die eigentlichen Wurzeln des HOT ROD Umbaus.

Ende der 30er Jahre schlossen sich dann einige Clubs der Trocken- und Salzsee Renner zur SCTA zusammen.
(SCTA = South California Timing Ass.)

Doch bevor es richtig losging, hörte es zunächst einmal auf.

Die 40er Jahre waren durch den Einstieg der USA in den 2. Weltkrieg gekennzeichnet. Viele Junge Leute mußten in den Krieg ziehen und die, die es nicht mußten oder brauchten konnte auf den meisten Trocken- oder Salzseen nicht mehr fahren. Sie wurden fast ausschließlich von der Armee zu militärischen Sperrzonen erklärt.

Am Ende des 2. Weltkriegs kamen die GI's dann nach Hause und hatten nichts anderes im Sinn als wieder Spaß zu haben und Rennen zu fahren.

Hier bildeten sich jetzt einige Gruppen, die zwar die Modifikationen der Fahrzeuge übernahmen, jedoch die Fahrzeuge eher nicht zu Rennen einsetzte sonder nur noch als Alltagsauto bzw. zu Showzwecken fuhren.

Hier liegt der Beginn des Customizings, des Street Roddings sowie vieler anderer Sportarten wie Drag Racing und Stock Car Rennen, die heutige NASCAR Rennen.

Allen gemeinsam ist der Ursprung des Hot Roddings, der Seen & Dirt Track Rennen der 20er - 40er Jahre.

Bleiben wir beim Hot Rodding.

Die 1939/40 eingeführten Hydraulischen Bremsen waren ein häufig benutztes und dringend notwendiges Umbauvorhaben der Rodder. Die weiter gestiegenen Motorleistungen durch mittlerweile auch national bekannte Tuner und Motorenbauer fand mehr und mehr Verbreitung.

Seit ca. 1947 gab es gekröpfte I-Beam Achsen die ein Tieferlegen des Vorderwagens bzw. des gesamten Fahrzeugs ermöglichte. Fahrverhalten wie auch die Optik gewannen dadurch erheblich.

Motorenteile wie Ansaugspinnen, modifizierte Vergaser und Zündanlagen und vieles mehr konnte man nun immer häufiger an jeder Ecke kaufen. Eine ganze Industrie fing an sich zu etablieren.

Die Hot Rodder, die sich zunächst, wenn überhaupt, nur in kleinen Clubs organisierten,

bekamen ab Januar 1948 Ihr eigenes Magazin. Das HOT ROD MAGAZIN (HRM).

Anfangs nur in Kalifornien in kleinen Tuningshops oder bei Veranstaltungen auf den Eingangsstufen verkauft
(offiziell galt das HRM in der Anfangszeit als unsittliche Schrift jugendlicher Rowdys und durfte noch lange nicht überall verkauft werden) wurde diese Zeitschrift schon Monate später in den gesamten USA angeboten.

Jetzt fanden die vielleicht nur einzeln kannten Umbauten einen größeren Bekanntheitsgrad. Viele ahmten die im HRM beschriebenen Umbauten nach.
Das Hot Rodding fand eine viel größere Verbreitung als in all den Jahren zuvor.

Die Zubehör Industrie lieferte nach und nach alles was irgendwie einmal ge- oder verbaut wurde und noch vieles mehr.
Alle profitierten davon, nicht nur die, die Rennen fuhren auch alle anderen.

Kaum eine neue Sache im Rennsport, die nicht sofort im Zubehör Markt auftauchte oder mit der Werbung gemacht wurde.

Umbau von Felgen anderer Fahrzeuge, speziell entwickelte Reifen für Dirt Track oder Asphalt. Schalthebelumbausätze, Hinterachsen mit Schnellwechsel-Achsübersetzungen und eine Menge Kleinkram gehörten dazu.

Was sich auch veränderte, war die Sicherheit der Rods.
Durch Aktionen, die von Städten und Polizeibehörden durchgeführt wurden, wurden viele Rods sicherer.

Häufig waren Unfälle mit Hot Rods an den unfachmännischen Umbauten der Rodder schuld. Falsche Anlenkpunkte der Achsen oder Lenkungen, gerissene Schweißstellen oder ähnliches verursachten immer wieder schwere Unfälle.

Die meisten Rodder waren keine Mechaniker die, die Problematik vielleicht schon im Vorfeld erkannt hätten.
Geld, es machen zu lassen hatten sie auch nach wie vor nicht.

Doch diese Aktionen halfen ein anderes Verständnis für Sicherheit zu entwickeln.
Dies gehörte auch zu den Aufgaben der Clubs, die seit Anfang der 50er für ein besseres Image sorgten.

Was sich noch änderte war das Erscheinungsbild der Rods.
Viele, die speziell in Richtung Customizing oder Showfahrzeuge tendierten, rückten Ihre Rods mit perfekten Aufbauten und Lackierungen in ein anderes Licht.

Die immer häufiger stattfindenden Shows und Treffen taten Ihr übriges.
Die am bekanntesten aller Shows ist die immer noch stattfindende Oakland Roadster Show.

Hier stehen eigentlich bis heute nur die schönsten und besten Rods ganz Amerikas bzw. der Welt.

Ende der 50er und Anfang der 60er Jahre veränderte sich das Bild der Rods erneut. Durch die Shows und Zeitschriften, es gab mittlerweile weitere Zeitschriften, wurden immer mehr extrem Umbauten modern.

Anfang der 60er Jahre hielten neben den klassischen Formen und Umbauten auch verstärkt Kunststoff Repliken von Body's Einzug.

Model T's und A's sowie viele andere Modelle auch konnten nun mal mehr mal weniger Original beliebig verändert und angepaßt werden, je nach Geschmack.

Immer breitere Reifen waren auf dem Markt zu haben sowie auch Magnesium Felgen, und

anderes Zubehör.

Auffälliger wurden auch die Lackierungen. Die Hippie Generation hatte auch hier ihren Einfluß.

Extrem Bunte in vielen Farben leuchtende Rods prägten zusehends das Bild.

Drag Racing wurde mittlerweile nicht nur mehr mit normalen Rods gefahren, sondern auch mit den heute noch bekannten Spinnendragstern.

Diese eigentlich nur noch aus Rohrrahmen, Achsen und Motoren bestehenden Geschosse hatten nur noch entfernt mit Hot Rodding etwas zu tun. Hot Rodding bzw. Street Rodding wie es jetzt hieß, war mehr und mehr ein Sache des Show and Shine geworden. Hier und da gab es noch ein paar illegale Rennen aber die erste Blütezeit des Hot Roddings/Street Rodding ging Mitte der 60er mit der Einführung der Pony Cars zu Ende.

Diese Pony Cars und Muscle Cars waren billiger und schneller und vor allem meist sicherer als die selbstgebauten Rods. Zudem boten sie mindestens 4 Personen mehr oder weniger Platz. Dies war auch wichtig, denn die meisten Rodder waren zu diesem Zeitpunkt auch schon Familienväter.

Nur ein kleine Gruppe, verstreut über ganz Nordamerika frönte weiterhin dem alten Gedanken.

Es wäre sicher auch so geblieben, hätte nicht Anfang der siebziger Jahre ein Film für den Zweiten und bis dato anhaltenden Höhenflug des Street Roddings gesorgt.

American Graffiti veränderte die Welt von Tausenden wenn nicht sogar Hunderttausenden.

Im Nu waren die mittlerweile zu gesetzten Eltern gewordenen Rodder wieder Feuer und Flamme.

Jetzt mit Kinder oder gar Enkelkinder.

Kurz nach Anlaufen des Film gab es wieder das erste große Treffen im Westen nach etliche Jahren.

Von diesen Zeitpunkt an war Street Rodding nicht mehr aufzuhalten.

Verschieden Stile entwickelten sich parallel.

Mit den neuen Veranstaltungen kamen auch die Swap Meets und mit ihnen das ganze alte Zeug was früher abgeschraubt wurde, weil es als Ballast galt.

Die Resto Rod Szene schraubte nun fast alles wieder dran.

Die Fahrzeuge sahen aus wie Originale nur mit anderen Achsen und Motoren versehene Fahrzeuge.

Anderer wiederum orientierten sich am Pro Street Look. Hier hieß die Devise vorne Tief und schmal, hinten extrem breite Walzen zwischen denen man nur noch das Differential sehen konnte.

Ende der 70er, fand man immer mehr polierte Alu Teile statt Chromteile im Fahrzeug. Ganze Bausätze komplett mit neuen Rahmen und Aufbauten aus Kunststoff nahmen immer mehr Raum ein.

Chromzierad verschwand zusehends wieder. Die Autos wurden außen fast einfarbig. Alles was vorher Chrom war wurde mitlackiert. Der sogenannte CAL LOOKER war da.

In den 80er setzen sich teilweise wieder rückläufige Trends ein in der mehr wieder der alte Rod Gedanke zum tragen kam, aber er konnte noch nichts gegen den aktuellen Trend der Hi

Tec Rods ausrichten. Diese mit allen elektronischem Schnickschnack versehene Fahrzeuge brillierten mit Fernbedienungen, elektrischen Fensterhebern und Türöffnern, Musikanlagen, Alarmanlagen, Aluminiumteilen überall und vielem mehr.

Perfektes Finish, und fast nur noch Neuteile brachten Neuwagen Rods hervor die locker die 100.000,00 \$ Grenze übersprangen.

Seit einiger Zeit nun ist neben allen anderen Stilen die immer noch mehr oder weniger aktuell sind, der nostalgia Style wieder im kommen.

Fahrzeuge im Aussehen mehr oder weniger dem Stil der 30er - 50er drängen vermehrt wieder in die Szene.

Wahrscheinlich solange bis wieder ein alter oder neuer Stile diesen wieder verdrängt.

Mr Z / GSRA #50

Oliver Zeilinger

RED LINE VINTAGES G.b.R.
Alles für Classic Car, Rod & Custom