

Legenden

Die Edelbrock Story

Wer in unseren Kreisen den Namen EDELBROCK hört, weiß sofort was gemeint ist. Jeder denkt sofort an High-Performance Komponenten wie Ansaugspinnen, Vergaser und ähnliches Equipment das diesem Namen trägt. EDELBROCK ist eine der großen alten Markennamen wie etwa MOON, ISKENDARIAN, WINFIELD oder SCHNEIDER, die auch heute noch existieren. Sie bringen mehr denn je Performance-Zubehör unter das PS begeisterte Volk. Wer war nun dieser Mann Namens EDELBROCK ? Wann und wie fing es an ?

Vic Edelbrock Sr., so sein voller Name, wurde in einer kleinen Gemeinde in Wichita/Kansas im Jahre 1913 geboren. Sein Vater führte einen Lebensmittelladen und konnte so der Familie einen bescheiden Standart zu jener Zeit bieten. Als 1927 das Geschäft aufgrund eines Feuers komplett ausbrannte, mußte er im Alter von 14 Jahren die Schule verlassen um die Familie zu unterstützen.

Er hatte ein natürliches Talent zu technischen Dingen. So erklärt sich vielleicht auch seine allererste Tätigkeit außerhalb des Elternhauses als Hilfskraft in einer kleinen Autowerkstatt um die Ecke. Dort erwarb er sich im Laufe der Zeit seine Kenntnisse als Automechaniker.

Als die große Depression dann auch Kansas erreichte, suchte er Richtung Westen ein neues Betätigungsfeld. 1931 siedelte Vic mit seinem Bruder nach Kalifornien über. Dort lernte er auch seine spätere Frau Katie kennen, die er 1933 heiratete. Mit seinem neuen Schwager eröffnete Vic seine erste eigene Autowerkstatt in einem gemieteten Schuppen am Wilshire Boulevard in Beverly Hills. Das Geschäft lief so gut, daß sie schon ein Jahr später, 1934, in eigene Räumlichkeiten umziehen konnte. Sie residierten nun in Venice Ecke Hoover in Los Angeles. Bobby Meeks, der erst 1993 in Rente ging, begleitete Ihn seit dieser Zeit sein ganzes Leben lang als treuer Freund und Berater.

Zwischen 1934 und dem Eintritt der USA in den zweiten Weltkrieg, wurde er durch seine überaus gute Arbeit und sein Fachwissen mit einem ständig wachsendes Geschäft belohnt. Allein hierdurch zog er bis zum Ende dieser Periode dreimal in immer größere Räumlichkeiten um.

1936 wurde Vic und Katies einziger Sohn, Vic Jr., geboren, der später einmal bis heute, seine Geschäfte weiterführen sollte.

1938 kaufte Vic Sr. sein erstes Projekt Car, ein 1932 FORD ROADSTER. Dies war ein Wendepunkt im Leben von Vic Sr.. Es war sein Einstieg in die Welt der Hot Rods und somit der Ursprung seines Wirkens im Bereich des Designs und Baus von Tuning-Equipment. Er tüftelte in dieser Zeit mit Tommy Thickston am Design des sogenannten Thicksten Manifold für den Ford Flathead V8. Aber Vic Sr. war nicht glücklich mit der Leistungsausbeute und designte seine eigene Ansaugspinne namens Slingshot. Es war ein 180° Grad Manifold für den Ford V8 Flathead mit zwei 97er Stromberg Vergasern.

Dies war das erste Produkt das den Namen EDELBROCK trug.
Bis zum Beginn des Krieges produzierte er ungefähr 100 Stück davon.
Vic Sr. testete diese neue Ansaugspinne bei Rennen auf dem EL MIRGAE Dry Lake, 130 Km östlich von L.A. wo heute unter anderem die Edwards Air Force Base beheimatet ist.
Er gewann eine Vielzahl von Rennen mit seinem modifizierten Roadster.
Die damalig beste Zeit lag bei fantastischen 112 mph (> 180 km/h).
Er fuhr, wie viele andere auch, seinen Roadster auf eigener Achse nach El Mirage, demontierte dort vor Ort Kotflügel, Lampen und Windschutzscheibe und fuhr seine Rennen. Abends, oder am, nächsten Tag, wurde wieder alles montiert und man fuhr nach Hause.
Der Roadster wurde ein wichtiger Part in der Entwicklung seiner Produkte.
Alle Prototypen modifizierter Serienprodukte oder Eigenkreationen wurde montiert und in Fahrttest auf normalen Straßen und auf Rennstrecken ausgiebig erprobt.
Eine seiner damaligen Aktivitäten lag in der Modifizierung von Denver Serien Zylinderköpfen.
Er erprobte verschiedene Brennkammer Designs um ein höhere Verdichtung zu erlauben. Teilweise wurden die Brennräume der Köpfe wieder zugegossen damit sie in andere Form wieder neu gefräst werden konnten, um mehr Leistung aus ihnen heraus zu holen.
Rennfahrer waren wahrlich beeindruckt von Vics Sr. konstanten Leistungsverbesserungen und permanent gewonnenen Rennen.
Eine große Nachfrage nach seinem Slingshot Manifold war die treibende Kraft hinter der Gründung seines eigenes Performance Part Geschäfts.
Drei Wochen vor Pearl Harbor und dem aktiven Eintritt der USA in den zweiten Weltkrieg wurde Vic Sr. bei einem Rennen in ROSAMOND DRY LAKE mit sagenhaften 121,42 mph (> 198 km/h) in seinem Hiboy Roadster gemessen.

Während des Krieges stellte er seine Arbeitskraft als Mechaniker der Rüstungsindustrie zur Verfügung.

Seine Rennaktivitäten ruhten fast gänzlich in dieser Zeit.

Er erledigte jetzt Schweißarbeiten auf den Werften in Long Beach und stellte Handgearbeitete Bauteile für Flugzeuge her.

Vic's stellt in dieser Zeit fest, daß man mit den richtigen Werkzeugen und Maschinen eigentlich alles herstellen konnte was man wollte.

Am Ende des Krieges verkaufte er sein erstes Haus mit samt der Werkstatt und Einrichtung und eröffnete in 1200 North Highland / Hollywood einen ?machine shop and auto repair?.

In diesem neuen Shop entwickelte er unmittelbar nach dem Krieg seine ersten Aluminium Rennzylinderköpfe für den guten alten Flathead.

Der Shop war auf dem besten Wege sich vom reinen Reparaturbetrieb zum Shop für Speed-Equipment zu entwickeln.

1946 wurde der erste Katalog gedruckt der den Namen EDELBROCK POWER AND SPEED EQUIPMENT erhielt. In dicken fetten Lettern war er quer auf die erste Seite gedruckt.

Sein Geschäft lief weiterhin gut.

Nicht zuletzt durch seine Persönlichen Erfolge mit seinen Zubehör im Midget Racing Sport.

Vor dem Krieg hatte er sich seinen ersten MIDGET gekauft und wußte schon damals das es nicht sein letzter sein würde.

1946 kaufte er einen von D.W. McCully gebauten MIDGET der wie schon zwei andere in die Geschichte eingehen sollte.

Einer der ersten Kurtis Kraft MIDGETs den die Firma je hatte wurde am Jahresende ausgeliefert.

Mit Bobby Meeks als Chefmechaniker tourten sie über alle Rennstrecken in L.A. und Umgebung mit bis zu 6 Läufen pro Woche.

In Vic's ?Winning Team? fuhren so bekannte Größen wie : Perry Grimm, Walt Faulkner, Billy Vukovich oder Roger Ward.

Vic war nun bekannter denn je für seine schnellen Ford Flathead Motoren und MIDGET-Racer.

Er baute zu dieser Zeit 2 -3 V8-60 MIDGET Rennmotoren im Monat, nur für Kunden. Geschichte machte Vic, als sein MIDGET mit V8-60 Motor die Gewinnserie der mit

Offenhauser Motoren bestückten MIDGET im bekannten Gilmore Stadium beendete. Mit Roger Ward am Steuer und Nitromethan im Tank schlug er die in Führung liegende #27. Er war übrigens der erste, der Nitromethan in den Sprit einmischte. Eigentlich unnötig zu sagen, daß zu diesem Zeitpunkt niemand eine Ahnung hatte, warum der Motor so seltsam roch.

Mit einem gut gehenden Geschäft erlaubte es sich auch weitere Neuentwicklungen zu tätigen.

Aus diesem Grund kaufte er 1949 einen der ersten professionellen Motorenprüfstände. Mit diesem 200 PS CLAYTON Prüfstand konnte er jetzt die Effektivität seiner Produkte mit Zahlen und Diagrammen belegen.

Ebenso konnte er damit belegen, daß seine Produkte nicht nur für die Rennstrecke taugten, sondern auch für den normalen Straßengebrauch.

Zu dieser Zeit waren seine Motoren weder auf den Dry Lakes noch bei den MIDGET-Rennen ernsthaft zu schlagen.

So gut die Geschäfte auch liefen, die Räumlichkeiten waren aber wieder zu klein. Diesmal wurde nicht wieder irgendein größerer Schuppen gemietet oder gebaut, diesmal wurde nach den aktuellen Bedürfnissen eine Werkstatt kreiert.

Man residierte fortan am Jefferson Boulevard.

Das neue Gebäude sah zum einen, einen "machine Shop" vor, eine kleine Werkstatt ähnlich einer Schlosserei oder Dreherei.

Dann den Reparaturbereich wie in jeder normalen Autowerkstatt inklusive eines kleinen Büros, sowie den Raum für den Motorenprüfstand und einen Lagerraum.

Unter dieser Adresse wurde das Design und die Produktion von Zylinderköpfen, Ansaugspinnen oder spezielle Rennkolben nach und nach erheblich erweitert.

In den frühen 50er wurden die Dry Lake Rennen unter anderem auf den Bonneville Dry Lake ausgeweitet.

Die mit seinen Motoren ausgerüsteten Fahrzeuge dominierten permanent das Feld.

Der erste einmotorige Streamliner der Welt der die 200 mph (> 320 km/h) Grenze durchbrach war von Vic Edelbrock Sr. ausgerüstet worden.

Es war der Bachelor-Xydas So Cal Special.

Dan Wait, heute ist er Vice-President von EDELBROCK ENGINEERING, fuhr damals einen 27er T-Model das mit Edelbrock Komponenten ausgerüstet satte 160 mph (> 256 km/h) lief.

Aber er meinte es müßte noch schneller gehen.

Zwischen 1950 & 52 arbeitete er mit Vic Sr. & Bobby an einer Streamliner Karosserie und einen auf 304 cui aufgebohrten Ford V8 Flathead.

Dieser "EDELBROCK SPECIAL" genannte Streamliner Roadster hatte 4 Vergaser, Edelbrock Zylinderköpfe und Kolben.

Mit Nitromethan als Treibstoff schaffte das 27er T-Model satte 192 mph (> 307 km/h) auf dem Bonneville Salt Lake.

Und immer noch blühte das Geschäft.

Der EDELBROCK-Katalog wies nun eine Vielzahl an Aluminium Zylinderköpfen, Ansaugspinnen, Schwungrädern, Kolben, Nockenwellen oder einstellbaren Ventielstößeln für Ford, Mercury und Lincolns auf.

Er beinhaltete aber auch Zubehör von anderen Ausrüstern wie Paul Scheifer, Harmon & Collins oder Ed Winfield .

Ab 1955 begann Vic Sr. auch Dyno-Tests mit dem nagelneuen Chevy Small Block.

Das Potential dieses Motors war erstaunlich und als erstes kreierte er für ihn eine Cross-Ram-Spinne.

1958 warb er für den SB Chevy mit Cross-Air-Ram mit dem Spruch : "1 PS pro Cubik-Inch", das machte dann bei einem 283er Motor satte 283 PS ! Viel Stoff für eine "kleinen" Motor in dieser Zeit.

Nach einer Titel-Story im Hot-Rod-Magazin kam der endgültige Durchbruch.
Er entwickelte nun Produkte nicht nur für Ford und Chevy sondern neuerdings auch für Chrysler-Produkte.
Einen weiteren Schritt in der Entwicklung neuer Produkte erfolgte 1961. Vic Sr. entwickelte einen Ram-Log-Manifold für 6 Vergaser der gleichermaßen gut für den Strip wie für die Straße war.

Im Alter von 49 Jahren erlag er dann 1962 überraschend einem Krebsleiden.
Es war ein tieftrauriger Tag für die, die ihn persönlich kannten und liebten, sowie für die gesamte Szene.
Kurz nach seinem Tod übernahm Vic Jr. mit einer Hand voll Mitarbeitern die EDELBROCK EQUIPMENT Co.
Vic Sr. hinterließ eine große Crew an talentierten und gut motivierten Mitarbeitern.
Bobby Meeks, Don Towle und Robert Bradford unterstützten Vic Jr. um den Traum seines Vaters weiter fortzuführen.

1964 sah Bob Joehneck dann die Notwendigkeit eine zusätzliche neue Ansaugspinne für den Chevy SB zu entwickeln.
Obwohl Vic Jr. zuerst dagegen war, änderte er eine Woche später seine Meinung und gab der Entwicklung grünes Licht.
Diese, später C-4b genannte Spinne, war ein weiterer Meilenstein in der Entwicklungsgeschichte der Firma.

Das goldene Zeitalter der 60er und 70er Jahre brachten dann noch Dinge wie den Tunnel-Ram oder das Streetmaster- oder Tarantula-Manifold.
Vic Jr. versuchte, seit er die Company mit übernommen hatte, immer den Blick in die Zukunft zu richten. Auch die Mitgliedschaft in der Specialty Equipment Marketing Association, der SEMA, der er von 1971 bis 74 vorstand, unterstreichen dies.
In ihr wurden mit den Behörden in Washington immer wieder der Legale Gebrauch der Zubehörprodukte der gesamten Industrie ausgehandelt.

In den 80er und 90er Jahre wandelte sich die EDELBROCK Co. Mehr und mehr in ein großes Warenhaus für Motoren & Zubehör.
Es gab und gibt fast alles was man braucht um Fahrzeuge schneller oder schöner zu machen.
Heute gehört zu EDELBROCK auch eine eigene Aluminium Gießerei und ein Werk für spezielle Auspuffanlagen.
Seit einiger Zeit ist es auch eine Aktiengesellschaft die im NASDAQ geführt wird.

Mr Z / GSRA #50

Oliver Zeilinger

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