von Kai Liebig

Street Galaxie – Teil 1

Der Street Galaxie – so sollte er werden.

1965 – die Galaxies dominierten die NASCAR-Serie.

Jetzt wird's richtig groß. Nach dem Mustang-Projekt in 2005 und unserem gerade fertiggestellten Stroker-Projekt gehen wir jetzt aufs Ganze und bauen ein komplettes US-Car auf. Vor dem Aufbau aber steht der Kauf und damit sollte es – wie bereits im letzten Heft kurz angerissen – losgehen.

Welches Auto soll es sein ?

Wenn man schon viele Jahre in der Szene ist und bereits einige US-Cars sein Eigen genannt hat, dann entwickelt sich bei vielen eine Vorliebe für die eine oder andere Marke. Ausnahmen bestätigen – wie immer – die Regel. Wenn man sich auf eine Marke festgelegt hat, dann gibt es bei der oft auch das Traummodell und meist gleich noch das Traumbaujahr dieses Modells. Die meisten Fans der Blue Ovals (= Ford) wollen einen Mustang. Die einen stehen auf die '64 – '66er, andere auf die '67 und '68er, wieder andere meinen, es müsste ein '69er oder '70er sein. Und so weiter, und so weiter. Eine deutlich kleinere Fangemeinde kümmert sich um andere Modelle. Ebenfalls beliebt – wenn auch deutlich weniger als die Mustangs – sind die T-Birds und Pickups. Kaum jemand dagegen nimmt sich der Full-Size-Fords an. Auch wenn es gerade jene waren, die in den 50ern und 60ern die amerikanischste aller amerikanischen Motorsportarten dominiert haben: die NASCAR-Serie.

Anfang der 60er ging es so richtig ab, die großen Automarken beharkten sich nach allen Regeln der „High-Performance"-Kunst und Fords „All-Time"-Höhepunkt fand im Jahre '65 statt. Man gewann 48 der 55 Grand-National-Events. Sicher – die Mopar Fans unter unseren Lesern werden sagen: kein Wunder, denn die Dodge- und Plymouth-Teams waren ja schließlich, bedingt durch einen Disput wegen des Reglements, mehr oder weniger „ausgebootet". Aber dieses Schicksal gab es in anderen Jahren schließlich auch für Ford. 1965 war eben das Jahr der großen Fords und Race-Legenden wie Freddy Lorenzen, Dan Gurney und Dick Hutcherson kachelten mit den unter anderem von Holman Moody präparierten Dickschiffen über die NASCAR-Ovale.

Somit war klar: Es musste ein '65er oder ein fast identischer '66er Galaxie Hardtop Coupe sein. Dabei

war es im ersten Anlauf egal, ob es der Standard 500er, der sportlichere 500XL oder der plüschigere LTD werden sollte. Als Basis für das, was wir damit vorhaben, würden sich alle drei Modelle eignen. V8 war klar, bevorzugt natürlich ein Big Block. Neben dem 352er gab es damals zwei 390er Modelle und natürlich den göttlichen 427er. Den dann am besten gleich noch mit 'nem 4-Gang-Schalter. Yees. Letzterer ist aber leider für kleines Geld schon gar nicht zu haben und damit wäre der 390er die erste Wahl.

Der Kauf

In unseren Landen sind sie eher selten, die dicken Fullsize-Fords. Wir hatten zwar schon welche hier im Street Mag, aber „for sale" war da nix und schon gar nicht für kleineres Geld. Schade. Wenn man auf die andere Seite des großen Teiches schaut, dann gibt es „aus der Ferne" zwei Möglichkeiten. Man kauft einen Wagen, den man in einem Trader (zum Beispiel einem Online-Trader wie CollectorCarTraderOnline.com) gefunden hat, oder man checkt die Lage auf ebaymotors.com. Nachdem wir einige Monate regelmäßig die Trader durchforstet hatten, war klar, dass die Billigen meist auch wenig vertrauenerweckend aussahen und auf den meist schlechten Bildern nicht selten eine noch weniger ansprechende Hintergrundkulisse zu sehen war. Wer würde da einige Tausend Greenbacks hinüberweisen? Ach ja, rüberfahren und anschauen stand nicht auf dem Programm. Es sollte ein sogenanntes Blinddate werden. Also dann doch ebaymotors.com. Auch hier hatten wir einige Monate die Lage gepeilt. Für welche Kohle gehen hier die günstigen Wagen weg und welche Auktionen gehen mit „Mindestgebot nicht erreicht" zu Ende? Ebenfalls nicht ganz unwichtig ist die Frage: Wo steht das Auto eigentlich? Wenn er so richtig in der Prärie bzw. Pampa steht und es bis zum nächsten Hafen ein paar Hundert oder gar Tausend Meilen ist, dann kann man gleich für den LKW-Transport 500 Smacker oder mehr auf den Preis addieren.

Wie das mit unserer Ersteigerung abging, das hatten wir ja schon in dem mit „Top Secret ..." titulierten Artikel im letzten Heft beschrieben. Es war schon eine Zitterpartie. Und besonders zittrig wird man, wenn man bereits einen oder gar mehrere „Traumwagen" knapp verfehlt haben sollte.

Übers Bezahlen hatten wir noch nicht gesprochen. Die Anzahlung war gleich per PayPal fällig. Das geht easy ab und ist 100 % sicher. Den Rest wollte unser Verkäufer lieber in Cash oder per Check. Das ist allerdings nicht so easy bzw. kostet

Ankunft in Bremerhaven. Drei Autos im 40-Fuß-Container.

So kennt man Ford. Sprang sofort an und mit eigener Kraft ging's aus dem Stahlgefängnis.

Erste Begutachtung durch die Jungs bei der Spedition. Wer will denn so 'ne Kiste?

Ford GT und der Street Galaxie. Kann man nur hoffen, dass da was abfärbt, wenn man die beiden nur lange genug nebeneinander stehen lässt.

Bequem. Per LKW dann bis vor die Haustür.

Erst mal aufgebockt und einen Blick unter die Karre geworfen. Zum Glück keine bösen Überraschungen.

Nicht schön, aber er schnurrt „wie am ersten Tag". Fast.

Der Innerraum ist soweit okay. Nur die vorderen Sitze und das Armaturenbrett sind etwas stärker mitgenommen.

Die Kosmetik ist aufgetragen. Macht doch gleich schneller, oder?

Hätten nie gedacht, dass das Aufkleben von Beschriftung und Streifen echt easy ist.

Geld. Somit haben wir uns dann dazu entschieden, dem Käufer auch den Rest per PayPal zu zahlen und die auf seiner Seite fälligen PayPal-Gebühren auf den Endbetrag zu packen. Details dazu findet man auf der PayPal-Website unter www.paypal.com.

Der Transport

Den Transport sollte man unbedingt schon vor Ende der Auktion ausgecheckt haben. Cool ist natürlich, wenn man den Spezialisten beim Durchblättern seines Lieblingsmagazins findet. Gleich hier im Street Mag. Wo sonst? LPL bot sich somit an. Die Jungs bieten die ganze Palette. Von der Abholung aus der dunkelsten Ecke Kentuckys bis zum Transport direkt vor die Haustür des Käufers. In den USA hat man verschiedene Partner, die alles vor Ort perfekt abwickeln. Inklusive übrigens der Möglichkeit, auch das Geld an den Verkäufer auszuzahlen. Und zwar erst dann, wenn dieser das Fahrzeug samt aller notwendigen Papiere übergibt. Diese Extrasicherheit kostet, aber wenn man ein wirklich teures Fahrzeug erwirbt, dann gehen ein paar Hunderter im Rauschen unter. Wenn das gute Stück dann einen der diversen Häfen an der West- oder Ostküste erreicht hat, dann geht's zusammen mit zwei anderen Fahrzeugen in einen 40-Fuß-Container. Zwei unten und einer mittig auf einem extra zusammengesetzten Gerüst darüber. Unser Galaxie stand unten. Oben kommen üblicherweise die Leichtgewichte hin und dazu zählte er ja nicht. Dann ging's auf die Reise über den großen Teich. Im Schnitt kann man mit ca. 8 – 10 Wochen dafür rechnen. Alles ist immer etwas abhängig davon, wann das nächste Schiff geht und wie das Wetter unterwegs ist. Tagesgenau kann man das nicht planen. In Bremerhaven angekommen, werde die Fahrzeuge wieder ausgeladen. Meist geht's unter eigener Kraft aus dem Stahlgefängnis wieder raus. Etwas Luft auf die Reifen. Fertig. LPL macht dann in Windeseile die Zollformalitäten klar und wer will, kann mit Kurzzeitkennzeichen aufkreuzen und auf eigener Achse Richtung Heimat düsen. Wenn man – wie in unserem Fall – die Katze im Sack gekauft hat, dann sollte man wohl doch besser den Autotransporter wählen. Die gehen regelmäßig ab Bremerhaven in alle Himmelsrichtungen und spätestens nach 14 Tagen steht er dann vor der Tür.

Jetzt noch ein paar Worte zu den Kosten. Ist natürlich schon etwas abhängig davon, was woher und wohin gehen soll. Bei einem Full-Size-Car – wie unserem Galaxie – kann man mit $ 1.000 für die Fracht samt Handling in den USA rechnen. Das Handling in Bremerhaven schlägt mit € 300 bis € 400 zu Buche und die Zollabfertigung (nur die Checkerei – ohne Zoll und MwSt. natürlich, die wiederum vom Kaufpreis des Fahrzeugs abhängen) kostet nochmals rund € 25. Dann fehlt nur noch der LKW-Transport innerhalb Deutschlands. In unserem Fall ging es nach Hanau und das kostet ca. € 400. That's it. Besten Dank an die Profis von LPL, die wirklich ein Rundum-sorglos-Paket im Programm haben. Hier nochmals die Kontaktdaten: Tel. (04 71) 9 48 16-50 oder Mail an bremerhaven@lplogistics.de.

Der Plan

Jetzt stand der '65er Ford Galaxie 500XL mit 390 CUI / 300 HP Z-Code-Maschine und Automatikgetriebe in genau der Scheune, die ihr schon von den anderen How-to-Projekten kennt. Eine umfangreiche Prüfung ergab, dass dieses Auto genau das ist, was der Verkäufer angeboten hatte. Voll fahrbereit, fast bis zur letzten Schraube original und komplett, ringsherum ein wenig viel verdengelt, mit einer Schicht Billiglack samt Spachtelmasse (für immerhin über $ 1.000 gemäß Beleg) und einem Satz neuer M-und-S-Reifen. Glück gehabt. Wer daraus ein perfektes Originalauto machen will, der hätte ihn besser nicht genommen. Wollen wir aber nicht.

Bereits vor einigen Monaten hatten wir von Ivan Brossard, einem befreundetem Grafiker aus Frankreich, eine Zeichnung anfertigen lassen. Geplant war eine silberne Lackierung mit Le-Mans-Streifen, Startnummer und Felgen in RAL-Orange. Da das Hellblaumetallic auch nicht übel ausschaut, haben wir kurzentschlossen umgeplant. Statt Silber halt Hellblau. Der Rest wie gehabt. Die Zeichnung wird uns Ivan noch anpassen. Streifen und Schriftzüge gibt's übers Internet für kleines Geld und ruck, zuck war die Optik

Mit Full Speed durch die Kurve. Die Seitenneigung erinnert mehr an eine Ente oder 'nen R4. Da sind einige Änderungen am Fahrwerk wohl dringend angesagt.

Und wieder Glück bei E-Bay gehabt. Für $ 60 gab's die Kupplungs/Bremspedal-Kombo. Der erste Schritt zum späteren Umbau auf Schalter.

Einige Kleinigkeiten, um die marode Elektrik auf Vordermann zu bringen.

Die Batterie soll in den Kofferraum. Für wenig Moneten gibt es da ganz brauchbare Kits mit allem Drum und Dran.

fast fertig. Noch einen Tick müsste er tiefer liegen. Dazu dann später mehr.

Klar war, dass Holman Moody eine erste Anlaufadresse sein würde. Immerhin waren die es, die damals den fetten Fords so richtig das Laufen beigebracht haben. Lee Holman hat uns auch gleich seine Hilfe angeboten und eine lange E-Mail mit Tipps rübergeschickt. Checkt mal seine Website aus. Nette Teile, nette Autos und nette Bilder. www.holmanmoody.com.

Nun ist Planung angesagt. Nur NASCAR-Look ist nicht genug. Auch die Technik benötigt ein Update. Vier Trommelbremsen an einem Einkreisbremssystem sind nicht wirklich der Hit und die Straßenlage (siehe die Bilderfolge) ist eher etwas für Männer ohne Nerven. Beide Probleme lassen sich lösen. Ein Galaxie ist zwar kein Mustang, aber trotzdem gibt es einige Firmen, die auch für Fords Dickschiffe tolle – wenn auch meist einen Tick teurere – Teile im Programm haben. Wir haben uns auf dem Markt ungeschaut und uns für einen Scheibenbremskit von Stainless Steel Brakes Corporation (www.stainlesssteelbrakes.com; Vierkolben-Sättel vorne und Einkolben-Schwimmsättel samt Feststellbremse hinten) und einen Überholsatz fürs Fahrwerk von P-S-T (www.p-s-t.com) entschieden. Ebenfalls klar ist, dass das Automatikgetriebe einem Schaltgetriebe weichen muss. Noch ist allerdings nicht klar, ob wir auf ein 4-Gang-Toploader von Ford oder ein stabiles 5-Gang-Getriebe wie zum Beispiel das Tremec 600 umsteigen werden. Unter der Haube wird auf lange Sicht ein FE-Big-Block bleiben. Der 390er-Z-Code läuft gut, aber ein wenig mehr kann ja nie schaden. Zum guten Schluss wollen wir auch was für die „innere Sicherheit" tun. Die originalen Einzelsitze des XL bieten Null Seitenhalt und mit den 41 Jahre alten Beckengurten will man auch nicht unbedingt in die Leitplanken krachen. Auch ein Überrollkäfig wäre gegebenenfalls angebracht. Wir werden sehen. Mit Bremsen und Fahrwerk haben wir erst mal alle Hände voll zu tun und wir werden euch über weitere Details informiert halten. Also: stay tuned. Das „Street Galaxie"-Projekt hat begonnen und ihr könnt „live" dabei sein! Yeeessss! S

Sicher ist sicher – Assembly Lube beim Motorenbau

Camshaft and Lifter Pre-Lube (links) und Engine Assembly Lube helfen einem neuen Motor in den ersten Minuten.

Den Zusammenbau des 347er Strokers haben sicher einige von euch mitverfolgt. Wir hatten ursprünglich vor, den Motor recht schnell in ein geeignetes Fahrzeug zu montieren und auszuprobieren. Somit war es okay, dass wir das gute Stück nur mit Öl zusammengebaut haben. Wer aber einen Motor baut und diesen dann ggf. noch ein paar Wochen oder Monate in der Ecke stehen lassen will, dem sei die Verwendung von Assembly Lube dringend empfohlen. Öl läuft mit der Zeit weg und die Lager sind dann mehr oder weniger trocken. Beim ersten Anfeuern wären Schäden sofort vorprogrammiert. In diesem Fall ist es unbedingt notwendig, dass an den entsprechenden Stellen sogenanntes Engine Assembly Lube verwendet wird. Gibt's von verschiedenen Herstellern. Wir haben eine Flasche der Marke Torco in der Werkzeugkiste. Wer statt einer Rollernockenwelle eine sogenannte Flat-Tappet-Welle verbaut, der muss unbedingt die Nocken und die Lifter mit geeignetem „Camshaft and Lifter Pre-Lube" einschmieren. Wer das versäumt, der wird nur sehr kurz Freude an seiner neuen Nockenwelle haben. Ruck, zuck sind die Nocken weg. Kostet alles nicht viel. Nur wenn man das nicht beachtet, dann kann's kosten … Take Care!

Ein großes „Thanx" an die Sponsoren der Serie

Jetzt läuft die How-to-Serie schon zwei Jahre und das Interesse ist ungebrochen groß. Unser Dank an die vielen Firmen, die uns mit Rat und Tat, aber auch mit vielen guten Teilen zur Seite gestanden haben. Ohne euch wäre das hier nix geworden. Also, nochmals ein dickes „Thanx" an AD Performance, Airflow Research, Coast High Performance, Comp Cams, DSS Racing, Engelage Bros., Earl's, Flex-a-lite, Holley, Lunati, Magnaflow, Mallory, Probe Industries, Red Line Motors, Synergy Coatings, TCI und Weiand. Wir würden uns natürlich freuen, wenn ihr bei euren Projekten auch das eine oder andere Teil dieser Firmen verwendet. Eines ist gewiss: Firmen, die keine guten Brocken herstellen, werden wir nicht verwenden und euch somit sicher nicht anpreisen. Unser Wort drauf.

Neu an Bord für die „Street Galaxie"-Serie sind Stainless Steel Brakes Corporation (www.stainlesssteelbrakes.com) und P-S-T (www.p-s-t.com). Mit weiteren Firmen sind wir im Gespräch und sollte sich unter unseren werten Lesern noch Firmen finden, die sich ebenfalls an unseren Projekten beteiligen wollen, dann bitte kurzes Info an die Redaktion. Wir werden uns pronto melden.