

„Wood Brothers“ 66 / 67'er Ford Fairlane „Grand National Stock Car“ / NASCAR

Als Straßenfahrzeug ein Verkaufsschlager und in der NASCAR ein Siegertyp, so mußten die Autos damals sein um die Bosse der „Großen Drei“ (GM, Chrysler/ Chryco und Ford/ Fomoco) zufrieden zu stellen.

Der Krieg zwischen Chryco (Chrysler Company) und Fomoco (Ford Motor Company) spitzte sich (nicht nur auf den Rennstrecken) immer weiter zu, denn Bill France sen., der Gründer der NASCAR Im Jahre 1948, erlaubte im Jahr 1966 Chryco wieder den Einsatz des bekannten und brachialen „Hemi“ Motors in leichten Autos wie dem Fury oder Belvedere. Also mußte Ford etwas tun. Zuerst einmal boykottierten die meisten Ford Teams beinahe die ganze 66'er Saison wegen dem Zuspriech an Chrysler. Aber dann statteten sie z.B. Teams wie die „Wood Brothers“, „Bud Moore“ und „Holman & Moody“ mit dem Fairlane oder dem Galaxie aus, dem ein Hemi ebenbürtiger 427 cui Motor eingepflanzt wurde.

Mit ohrenbetäubendem Lärm und höllischen Geschwindigkeiten konnte der eher schlicht und einfach wirkende Fairlane in der Mitte der sechziger Jahre mit den Chrysler Autos absolut mithalten. Nicht zuletzt dadurch, weil die Rennteams einige von der NASCAR abgesegnete Modifikationen ein- bzw. umbauen konnten.

Der Fairlane hatte nicht unbedingt die äußerst gute Aerodynamik vorzuweisen wie z.B. sein Nachfolger der „Talladega“ oder aus dem Ford- Hause „Mercury“ die „Cyclones“ und „Spoiler II“, er wog die fehlende Aerodynamik mit ausgeklügelter Gewichtsverteilung und ebenso brutaler Motorisierung wieder auf. Zudem war der Wagen noch etwas leichter als die von Chryco.

Man mußte zwar wieder Gewicht reinpacken (NASCAR schreibt einheitliches Gewicht vor), die Teams hatten dadurch aber die Möglichkeit es besser zu verteilen. Z.B. setzte man alles was irgendwie technisch machbar war wie die Batterie, Öltank und manchmal auch den Motor unmerklich ein paar Zentimeter weiter nach links um dadurch eine bessere Kurvenlage in den Steilwänden z.B. von Daytona oder Charlotte zu erreichen

Weiterhin pflanzten die „Wood Brothers“ in den Wagen einen „427 cui OHV“ (Over Head Cam) Motor mit ca. 550-600 PS hinein und ließen auch dadurch die Aerodynamik an dem Auto sein was sie war, nämlich mehr schlecht als recht!

„Bud Moore“ und „Holman & Moody“ z.B. hatten die Idee zum Tausch der kompletten Vorderachse bzw. dem Vorderrahmen gegen die Teile des 65'er Ford Galaxie (was auch die anderen Ford- bzw. Mercury- Teams machten). Der Rahmen des Galaxie hatte eine stärkere Verwindungssteifigkeit und bot zudem eine ausgezeichnete Straßenlage, die mit dem Fairlane- Rahmen nicht zu erlangen war. Zudem baute man noch links und rechts nach hinten entlang der Bodengruppe eine L- förmige Rahmenverlängerung drunter, um den Wagen noch stabiler zu machen. Dies war dann der sogenannte „Half- Chassis Car“ oder auch „Hybrid Chassis“ genannt. Dieses Prinzip des Chassis war derart erfolgreich und durchschlagend, daß man es bis heute in den modernen NASCAR- Rennwagen beibehält.

NASCAR hatte wohl wissend immer ein besonderes Auge auf die „Spezialteams“ wie die „Wood Brothers“, „Holman & Moody“(beide Ford), „Petty Enterprises“ (Chrysler) oder „Smokey Yunick“ (GM), aber dennoch schlüpfen die Teams oft genug mit ihren nicht so ganz legalen Modifikationen bei der Inspektion durch, wie z.B. die Tatsache, daß ein Auto *ohne* Tank trotzdem immer noch fährt.....!

Der hier gezeigte Wagen stammt aus der Werkstatt der „Wood Brothers“, ein NASCAR- Team, daß auch heute noch in der NASCAR mit mischt- also schon satte dreißig Jahre und mehr...! Sie haben ziemlich großen Beitrag zur NASCAR geleistet und viele Fahrer zu wahren Meistern gemacht (Cale Yarborough, David Pearson etc.).

Cale Yarborough, der viele Jahre für die „Wood Brothers“ fuhr (13 Siege für sie), hat aber auch nicht minder an erfolgreichen Jahren in der NASCAR herunter (insg. drei Meisterschaften) und ist heute ein gut betuchter Teambesitzer (einmal NASCAR- immer NASCAR).

Um hier nun den Bericht über dieses Projekt nicht allzu lange werden zu lassen, habe ich den Umbau in einer Art Liste aufgeführt, denn es ist bisher wahrscheinlich einer der aufwendigsten Umbauten meines „Modellbaulebens“ gewesen und würde hier den Rahmen weit sprengen.

Kommen wir zu den Teilen bzw. Bausätzen die man benötigt:

66'er Ford Fairlane GT/ GTA (AMT 6926), alles außer Motor und Vorderachse
66'er Ford Fairlane 427 (AMT 6180) oder 64'er Ford Thunderbolt (Revell 7450) wegen des Motors
65'er Ford Galaxie 500 XL (AMT 6467) für den Frontrahmen und Vorderachse
Early „MPC“ Stock Car Fünf- Loch Stahlfelgen, 60'er Jahre Goodyear- oder Firestone- Rennreifen
Sheetplatten, Rundmaterial und Profile in verschiedenen Stärken.

Im Einzelnen wurden folgende Arbeiten durchgeführt (90% aus Sheet und Profilen etc.):

- Bodengruppe/ Chassis:**
- neue innere Radläufe hinten (Eigenbau)
 - div. Verstärkungsbleche Unterboden & Innenraum (Eigenbau)
 - neue Hecktrennwand (Eigenbau)
 - neue Innenraumseitenwände ohne Stoffbezug etc. (Eigenbau)
 - neuer Benzintank (Eigenbau)
 - Achsenaufnahmen hinten geändert bzw. erneuert (Eigenbau)
 - Sicherheitskäfig und Vorderbaukäfig im Motorraum (Eigenbau)
 - Armaturenbrett neue Armaturen (DZM, Öl- und Wassertemp. etc.)
 - neuer Schaltknüppel und Lenkrad
 - Rennsitz z.T. scratch
 - Sicherheitsgurte (Eigenbau)
 - Feuerlöscher inkl. Verschlauchung
 - Ölpumpe inkl. Verschlauchung
 - Sprit- bzw. Batterieleitungen
 - weitere div. Kleinteile
- Hinterachse:**
- Achsenkopf neu
 - vier neue Stoßdämpfer (Eigenbau)
 - Ölleitungen und Ölpumpe
- Vorderachse:**
- Frontclip inkl. Achse vom 65'er Ford Galaxie 500
 - Spurgestänge komplett neu aufgebaut
 - vier Stoßdämpfer (Eigenbau)
 - zwei Federn (Eigenbau)
- Motor:**
- 427 c.i. „OHV“ mit zwei 450 cfm Holley Doppelvergaser
 - komplett verkabelt und verschlaucht inkl. Gasgestänge etc. (Eigenbau)
 - neuer Wasserkühler
 - zusätzlicher Ölkühler und Tank inkl. Verschlauchung
 - Getriebe mit Kardanwelle z.T. geändert (Kardanwelle komplett neu)
 - Auspuffanlage komplett neu (Eigenbau)
- Karosserie:**
- Scheibenwischer und Schriftzüge entfernt
 - neue Aufnahmen für „Hood Pins“ an Motorhaube und Kofferraumdeckel
 - Motorhaube Lufteinlässe geschlossen
 - vordere und hintere Kotflügel größer ausgeschnitten bzw. herausgezogen/ verbreitert
 - vordere Innenkotflügel entfernt
 - Vordere Blinker, Rücklichter- und Scheinwerferaufnahmen mit Blechen geschlossen
 - Türgriffe aufgefräßt
 - links neuer Tankeinfüllstutzen
 - rechts Tankstutzenabdeckung (nur geöffnet für Straßenkurse)
 - Spritüberlauf im Heckblech
 - Heckspoiler (Eigenbau)
 - hintere Stoßstange Seitenbleche (Eigenbau)
 - neue hintere Seitenscheiben (Eigenbau)
 - Heckscheibenstreben (zwei Stück) (Eigenbau)
 - Frontscheibenclips (fünf Stück) (Eigenbau)
 - Decals von „JNJ“ und „Slix“
- Lackierung:**
- Autolack aus der Sprühdose (alle größeren Komponenten wie Karosserie, Chassis, Motorblock, Vorder- und Hinterachse)

Peter Lepold, Durmersheim 1996