

***Oldschool Custom Works***  
*Stock & Custom 2012*







→ OSCW is a Driver Owned Company: Christian Rühle & Sönke Priebe

# ***Oldschool Custom Works***

*Stock & Custom 2012*



Die Servicewerkstatt: Grunbacher Straße 59



Die Restaurationswerkstatt: Grunbacher Straße 65B





## *Classic. American?*

*Autos aus Stuttgart und Zuffenhausen sind der Maßstab, an dem sich jedes moderne Automobil messen lassen muss – letztlich scheint jede Innovation, jede Erfindung, jeder technische Fortschritt im Herzen Europas beheimatet. Zugegeben – der Automobilbau ist eine deutsche Erfindung.*

*Das Autofahren allerdings, die Verwendung des Automobils über reine Transport-, Vernunft-, oder Sportzwecke hinaus, ist eine amerikanische Erfindung, geboren am Ufer des Lake St. Clair, in Detroit, Michigan.*

*Während die europäischen Nationen noch in Käfern, Minis und Enten die Mechanisierung des Individualverkehrs erprobten, rollten in Detroit längst Träume vom Band. Chromglänzende Landyachten bereisten die Highways. Radios, Klimaanlage, Servolenkung, elektrische Sitze und Spiegel, Automatikgetriebe und V8-Motoren waren schon Grundausstattungsmerkmale der Detroiter Straßenkreuzer, als der europäische Autofahrer noch als einziges Extra eine Heizung für sein komfortfreies Handschalter-Vierzylinder-Transportmittel bestellen konnte.*

*40 Jahre nach der goldenen Ära des amerikanischen Automobilbaus kommen Technik und Träume endlich zusammen. Amerikanische Legenden – in Deutschland neu aufgebaut. Amerikanische Faszination trifft auf deutsche Präzision.*

*Amerikanische Klassiker. Deutsche Wertarbeit.*



Auf dem Höhepunkt der Muscle Car Wars, im Jahre 1968, schickte Dodge unter der Verkaufsbezeichnung „Charger“ (Schlachtrösser) eine völlig neue Version der berühmten Midsize-Karosserie ins Gefecht. Ausschließlich als Coupe erhältlich, sollte der Charger den GM- und Ford-Konkurrenten im „Personal Luxury“-Segment die Stirn bieten, mit Buicks Riviera und dem Ford Thunderbird als den erklärten Gegnern. Um seine Vorherrschaft bei den leistungsorientierten Zweitürern zu unterstreichen, bot Dodge die komplette Palette der Chrysler-Bigblocks im Charger an, vom 6.3-Liter (383 cui) über den berühmten 7.2-Liter (440 cui) bis hin zum legendären 7.0-Liter (426 cui) HEMI Nascar-Motor. Nur 225.000 Stück wurden von der nur drei Jahre währenden Modellreihe gebaut, knapp 46.500 davon mit dem R/T-Sportpaket ausgestattet.

## **Road Warrior**

Dodge Charger 1968–1970



## Basisfahrzeug

Aufgrund des geringen Produktionsvolumens sind heute nur verhältnismäßig wenige Charger, insbesondere Charger R/T verfügbar. Die Suche nach rostfreien, sehr gut erhaltenen Exemplaren führt oft ins Leere – oder aber in teils sechsstelligen Preisbereiche. Oftmals besteht die einzige Möglichkeit, ein technisch einwandfreies Fahrzeug zu besitzen darin, ein von den Jahren gezeichnetes Fahrzeug neu aufzubauen zu lassen. Für diesen Zweck verwenden wir die besten unrestaurierten Fahrzeuge, die der amerikanische Markt noch zu bieten hat – jedes unser Basisfahrzeuge ist handverlesen, speziell für das geplante Projekt ausgewählt und auf dessen jeweilige Besonderheiten abgestimmt.



## Karosserie

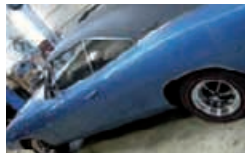
Ausnahmslos alle Charger der Modelljahre 1968 bis 1970 leiden an einer schlecht durchdachten Heckscheibeneinfassung, die hoch rostanfällig ist und unter Umständen Wassereintritt in den Kofferraum zulässt. Fast alle heute verfügbaren Fahrzeuge sind im Bereich der Heckscheibe, des Kofferaumbodens und der Seitenteile von Rost befallen. Je nach Notwendigkeit leisten wir hier punktuelle Reparaturarbeit, setzen ganze Kofferaumböden und Seitenteile ein, oder – wenn unbedingt erforderlich – demontieren Karosserien bis auf das Grundgerüst und errichten das Blechkleid drumherum neu.





## Lack

17 verschiedene Originalfarben standen dem Charger-Käufer zur Auswahl – wir können jede Einzelne reproduzieren. Vom Sandstrahlen bis zur chemischen Entlackung sind alle Vorbereitungsverfahren verfügbar, ebenso wie Verzinkung oder Tauchbadgrundierung der fertiggestellten Karosserien. Präzises Oberflächenfinish sorgt anschließend für eine Qualität des Decklackes wie man sie von einer in Deutschland durchgeführten Restauration zu Recht erwarten kann. Selbstverständlich erfolgt der Lackauftrag entsprechend den Werksvorgaben – Charger-Schlossbleche sind z. B. ungeachtet der Außenfarbe in zwei verschiedenen Schwarztönen lackiert, Türinnenflächen sollten der Innenraumfarbe entsprechen.



## Technik

Auch wenn Chrysler-Bigblock-Motoren als unzerstörbar gelten, wird den Triebwerken eine grundsätzliche – wenn erforderlich auch eine intensive – Instandsetzung angediehen. Chemisch gereinigte und neu gebohrte Originalblöcke werden nach Rissprüfung mit neuen Kolben, Lagern, Dichtungen und Ventiltrieben montiert, um ein weiteres Mal mit einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 40 Jahren ins Rennen geschickt werden zu können. Die exotischen Drehstab-Vorderachskonstruktionen der Chrysler-, Dodge- und Plymouth-Fahrzeuge werden vollständig demontiert und unter Verwendung von neuen Buchsen, Einstellschrauben und Gelenken wieder aufgebaut. Gleiches gilt für Bremsanlagen und Hinterachsen – bei letzteren besteht natürlich die Möglichkeit, Übersetzungsverhältnisse abzuändern oder Sperrdifferenziale nachzurüsten.



## Interieur

Dank modernster Fertigungstechniken ist es heutzutage möglich, auch die oftmals recht farbenfrohen Innenausstattungen der amerikanischen Klassiker wiederaufleben zu lassen. Sitzpolster und -bezüge, Teppiche, Dachhimmel, Türverkleidungen und Fensterrahmen – dem äußeren Erscheinungsbild der Fahrzeuge steht der Innenraum in nichts nach. Selbstverständlich legen wir auch hier größten Wert auf Details – die korrekte Farbgebung der Lenksäule wird ebenso berücksichtigt wie die der Dachhimmelzierleisten. Akribisch aufgearbeitete Instrumente sorgen dafür, dass der Charger-Fahrer alle wichtigen Informationen über sein Fahrzeug ständig im Auge behalten kann.

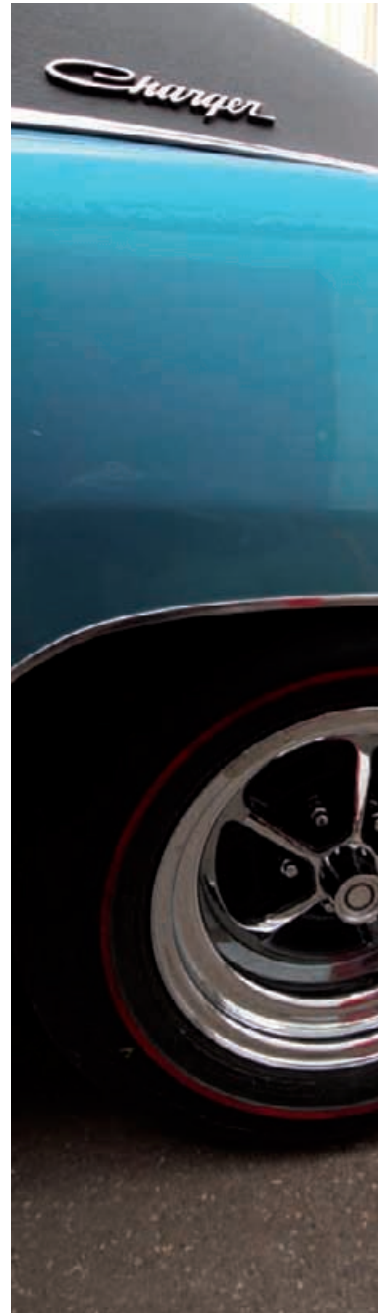
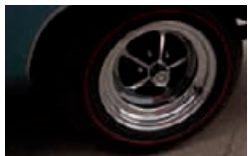


## Performance

Wer mit 375 PS nicht zufrieden ist oder wer sich etwas mehr Kurvenfreude von seinem 1,9-Tonnen Midsize-Coupe verspricht, wird ebenfalls nicht enttäuscht werden. Motoren aller Leistungsklassen sind alternativ verfügbar, vorhandene Aggregate können aufgerüstet werden. Fahrwerksupgrades mit Komponenten von amerikanischen Premiumherstellern sind möglich, ebenso wie die Nachrüstung der werksseitig nur spärlich verfügbaren Scheibenbremsanlagen. Chassis-Festlegungen tragen zur Kurvenstabilität bei – wer hingegen Höchstgeschwindigkeit anstrebt, dem kann mit Viergang- oder Overdrive-Automatikgetrieben geholfen werden. Und für diejenigen, die lieber selber ins Leistungsmanagement eingreifen, stehen 4-, 5- und 6-Gang-Schaltgetriebe zur Auf- oder Umrüstung bereit.



**SPEC | HERSTELLER:** Chrysler Corporation |  
**MARKE:** Dodge Division | **MODELL:** Charger |  
**BAUZEITRAUM:** 1968 – 1970 | **MODELLVARIANTEN:** R/T, SE, 500 |  
**V-8 MOTOREN:** 5.2 – 6.3 – 7.0 – 7.2 |  
**GETRIEBE:** A833 4-Gang Schaltgetriebe – TF727  
 3-Gang Automatikgetriebe



### **MARKTSITUATION |**

Der Dodge Charger ist das gefragteste Fahrzeug der Muscle-Car-Ära. Besonders beliebt sind die 1968er Modelle, die sich von den beiden Nachfolgejahren durch den puristischen, schnörkellosen Grill und ihre runden Rückleuchten unterscheiden. Die höchsten Preise erzielen R/T-Versionen mit Schaltgetrieben – von denen etwa 1968 gerade einmal 1300 Stück produziert wurden. Die Verfügbarkeit in Europa ist niedrig. Grundsätzlich ist bei allen Angeboten Vorsicht geboten – aufgrund der hohen Preise schrecken viele Verkäufer nicht davor zurück, irreführende oder grob wahrheitswidrige Angaben über Zustand und Ausstattung zu machen.



*Der Ford Mustang mag das erste Pony-Car gewesen sein – der Chevrolet Camaro aber wurde das berühmteste. Kein anderes amerikanisches Fahrzeug steht so sehr für die amerikanische Liebe zum Performance-Automobil.*

*Stets komplexer, schneller, aber auch teurer als der Ford-Konkurrent brachte es der auf der kompakten X-Plattform basierende Sportwagen auf ein Produktionsvolumen von nahezu 700.000 Stück. Mit der Verwendung auf dem Camaro wurde Chevrolets „SS“-Paket (für Super Sport) endgültig zum bekanntesten Performance-Paket Amerikas. Durch das Hintertürchen der „Central Office Production Orders“ umging Chevrolet schließlich sogar die vom GM-Konzern den Divisionen verordnete „Maximal-400-cui“-Regel und fertigte eine Anzahl von Camaros mit dem legendären 425 PS 427 cui Mark IV-Bigblock. Die Popularität des Mustangjägers ist bis heute ungebrochen: Im Baujahr 2012 steht die mittlerweile 5. Modellgeneration in den Verkaufsräumen.*

## ***The All-American*** *Chevrolet Camaro 1967 – 1969*



## Basisfahrzeug

Dank des hohen Produktionsvolumens gehört der Camaro heute zu den besser verfügbaren US-Klassikern. So ist es möglich, bei der Fahrzeugsuche aus einem breiteren Angebot nur die allerbesten Fahrzeuge herauszufiltern. Je nach den in der Planungsphase einer Restauration gesetzten Schwerpunkte können hier verschiedenste Aspekte einer Fahrzeuggeschichte ausschlaggebend sein. Nicht für jeden Zweck ist ein Fahrzeug aus den „Sonnenstaaten“ Erste Wahl, und oftmals überwiegen Originalität, Seltenheit oder lückenlose Dokumentation eines Fahrzeuglebens vor technischen Abwägungen.



## Karosserie

Als sogenannter Semi-Unibody stellt der Camaro eine Ausnahme im amerikanischen Automobilbau dar: Ab der A-Säule rückwärts ist die Karosserie vollständig selbsttragend. Der Vorderwagen wird mittels eines Hilfs-Leiterrahmens am Boden der Karosserie verschraubt. Diese Konstruktion macht die Camaro-Karosserie im zerlegten Zustand nicht nur äußerst einfach zu handhaben, sie eliminiert auch einen Teil der Schwachstellen, die bei vielen anderen Fahrzeugmodellen zu Rostbildung geführt haben. Dank hoher Verarbeitungsqualität und verhältnismäßig effizienter Rostvorsorge haben viele Camaro-Karosserien so trotz des notorisch undichten Heckscheibenrahmens relativ unbeschadet von schwerwiegender Korrosion die Jahrzehnte überstanden. Wo doch einmal Blechreparaturen erforderlich sind, kann auf eine vollständige Auswahl an qualitativ hochwertigen Karosserie-Ersatzteilen zurückgegriffen werden.

## Lack

Als Marktführer ließ sich der GM-Konzern in Gestaltungsfragen nur selten zu extremen Darbietungen hinreißen – Understatement selbst im Performance-Segment war die Regel. Allerdings ist die Camaro-Lackierung ebenso dezent wie aufwendig, da zum Beispiel der farblich abgesetzte Motorraum ebenso zum Standardprogramm gehörte, wie das mattschwarze „Blackout-Treatment“ aller SS-Fahrzeuge (mit Ausnahme der schwarzen Exemplare!). Die Modelljahre '67 und '68 verfügen außerdem über eine Reihe von offenen Karosserieelementen im Innenraum, die in einem auf die Innenausstattung abgestimmten Farbton lackiert wurden.



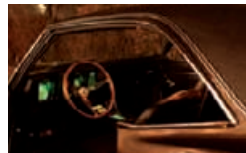
## Technik

Niemand hat in den sechziger Jahren mehr Automobile verkauft als Chevrolet – mehr als die Hälfte aller GM-Fahrzeuge, und damit rund ein Viertel der gesamten nordamerikanischen Fahrzeugproduktion kamen aus den Werkshallen der Marke mit dem „Bowtie“-Logo. Mit Millionenstückzahlen kam millionenfach erprobte Technik: Chevrolets Smallblock-V8 ist nicht nur mit über 90.000.000 produzierten Einheiten der meistgebau- teste Motor überhaupt, sondern auch der langlebigste. Fast ohne Aus- nahme können diese Motoren mit geringem Aufwand instandgesetzt werden, gleiches gilt für die legendären TurboHydramatic-Getriebe. Über das Chevrolet-Schaltgetriebe, die Muncie „M“-Serie, sind ganze Bücher verfasst worden, und die Fahwerkstruktur der Midsize-Bowties wurde bis fast zur Jahrtausendwende weiterverwendet.



## Interieur

Dank exzellenter Versorgung mit Restaurationsteilen, oftmals unter Lizenz nach Originalvorgaben gefertigt, kann jeder Camaro-Innenraum ohne Komplikationen in einen nahezu fabrikneuen Zustand versetzt werden. Ob Polster- oder Bezugsmaterial, Teppiche oder Verkleidungsteile, bis hin zu raren Sonderausstattungen – alles ist möglich. Grundsätzlich kann zwischen Standard- und Luxusausführungen gewählt werden – und kein noch so kleines Detail muss unberücksichtigt bleiben – sei es einer der in drei Versionen erhältlichen Drehzahlmesser für das Jahr 1969, oder eine der insgesamt vier möglichen Tachometerkombinationen, die optionale und selten gesehene Armaturenbrett-Uhr, das Anzeigenpaket für die Mittelkonsole, GMs berühmter „Horseshoe“-Schalthebel oder auch nur die optionale Handschufachbeleuchtung.



## Performance

Chevrolets 5.7-Liter Smallblock-V8 gilt als die ultimative Kombination aus Leistung, Drehmoment, Gewicht und Verbrauch. Dieses sogenannte „Performance-Viereck“ kann fast nach Belieben in seiner Gewichtung verändert werden. Für mehr Leistung bietet die Chevrolet-Motorenpalette Triebwerke bis zu 7.0 Litern oder auch die Adaption des Corvette-7.4 Liter Bigblocks – die Obergrenze der allein über GM verfügbaren Motoren liegt derzeit bei 9.3 Litern. Auch über mangelnde Auswahl an Fahrwerkspaketen kann man sich beim Camaro nicht beschweren - im Gegenteil. Fahrwerksverbesserungen wurden an Camaros schon für den Tourenwagen-Sport in den späten sechziger Jahren vorgenommen – Methoden und Technik haben sich seitdem ständig weiterverbessert.



**SPEC | HERSTELLER:** General Motors Corporation |  
**MARKE:** Chevrolet | **MODELL:** Camaro |  
**BAUZEITRAUM:** 1967 – 1969 | **MODELLVARIANTEN:** RS, SS, Z/28 |  
**I6 UND V-8 MOTOREN:** 3.8 UND 4.1 (I6) – 4.9 – 5.0 – 5.4 – 5.7 –  
 6.5 – 7.0 (V8) | **GETRIEBE:** Saginaw 3- und 4-Gang Schaltgetriebe,  
 Muncie 4-Gang Schaltgetriebe, Powerglide 2-Gang- oder TH350 und  
 TH400 3-Gang Automatikgetriebe



### **MARKTSITUATION |**

Der Chevrolet Camaro ist der US-Klassiker mit der besten Ersatz- und Restaurationsteileversorgung, der größten Auswahl an Original- und Zubehörmotoren und der besten Unterstützung durch versierte Rennsportteile-Hersteller. Kein anderes Automobil erfreut sich außerdem einer so großen Menge an straßentauglichen Performance-Zubehör. Der Camaro war der amerikanische Sportwagen schlechthin, heute ist er **der** Performance-Klassiker. Dank hoher Stückzahlen ist der Supersportler auch weiterhin gut verfügbar – und glänzt mit einem Preis-Leistungs-Verhältnis, das die Konkurrenz aus dem Hause Chrysler weit hinter sich läßt.



*Als letzter der „Großen Drei“ Automobilhersteller in den Vereinigten Staaten stellte die Chrysler-Corporation zum Modelljahr 1970 ein Fahrzeug der „Pony“-Klasse vor. Als später Gegner für den Ford Mustang und Chevrolet Camaro konzipiert, baute die brandneue „E-Karosserie“ auf der bewährten Chrysler-Midsize Plattform auf, die für diesen Zweck stark gekürzt worden war. Anders als die GM- und Ford-Konkurrenz mußte sich das Chrysler-Pony nicht mit der Bodengruppe eines Kleinwagens begnügen – und anders als die Konkurrenz kannte Chrysler auch keine freiwillige Selbstbeschränkung der Motorleistung. 6.3-Liter, 7.2-Liter und natürlich der legendäre 426 HEMI – Challenger und Barracuda waren mit jedem Bigblock der Chrysler-Motorenpalette erhältlich. 126.000 E-Bodys rollten 1970 vom Band, insgesamt 175.000 weitere folgten in den weniger erfolgreichen Modelljahren 1971 – 1974.*

## **Junior High**

*Dodge Challenger & Plymouth Barracuda 1970 – 1974*



## Basisfahrzeug

Auch die E-Bodys leiden heute unter den geringen Stückzahlen der Baureihe. Wenige Challenger, und noch weniger Barracudas sind verfügbar. Extrem schlampige Verarbeitung der selbsttragenden Karosserien und völlig vernachlässigter Rostvorsorge, typisch für Chrysler-Fahrzeuge der Ära, haben dazu geführt, daß auch die übriggebliebenen Fahrzeuge häufig nur durch einen Neuaufbau gerettet werden können. Hinzu kommt, dass es sich bei einem großen Teil des Produktionsvolumens um spärlich optionierte Smallblock-Fahrzeuge handelt – die übliche Konfiguration der günstigen Pony-Klasse. Aus der Vielfalt von Ausstattungsvarianten suchen wir in Nordamerika die Fahrzeuge aus, die für einen Neuaufbau am besten geeignet sind.



## Karosserie

Chryslers E-Karosserie hat nicht nur die Bodengruppe vom „großen Bruder“, der B-Karosserie, geerbt – sondern auch deren Rostprobleme. Jeder Challenger oder Barracuda, der nicht 40 Jahre lang sorgfältig trocken aufbewahrt wurde, leidet heute unter Rostbefall an nahezu jedem Blechteil ab der B-Säule rückwärts. Übrig sind oft nur die verzinkten Rahmenteile – flächige Karosserieteile, sofern geschlossen vorhanden, bestehen bei „unrestaurierten“ Fahrzeugen häufig aus allerlei US-Karosseriebaumaterial. Dazu zählen neben genietetem Weißblech auch Plastik, Pappe, feinmaschige Drahtnetze – und natürlich großzügige Mengen Spachtelmasse. Diese Blüten amerikanischer Karosseriebau-„Kunst“ werden von uns nachhaltig und rückstandsfrei entfernt, bis hin zum völligen Neuaufbau ganzer Karosseriesektionen.

## Lack

1970 mag nicht das spannendste Jahr der Muscle-Car-Ära gewesen sein, aber es war ohne Zweifel das bunteste! Die Chrysler-Farbpalette bot – neben dem Standardprogramm – nicht weniger als acht sogenannte High-Impact-Lacke – ursprünglich als Signalfarben für den LKW-Sektor gedacht. Dabei handelte es sich um Farbtöne, die nie zuvor (und nie danach) ein Automobilhersteller gewagt hat der Öffentlichkeit anzubieten. Vom selbsterklärenden „Panther Pink“ über das äußerst aufdringliche „Sublime Green“ hin zum jeder Beschreibung spottenden „Plum Crazy“ wurde jeder dieser acht Farbtöne zur Legende. Wir können jeden Einzelnen davon exakt reproduzieren, selbstverständlich aufgetragen in höchster erzielbarer Neulackqualität.



## Technik

Designdefizite, Verarbeitungsmängel und hohe Kosten plagten alle Modelle des Chrysler-Konzerns am Ende der Muscle-Car-Ära. Chrysler behalf sich kurzfristig mit einem simplen Heilmittel: Hubraum. Egal was man an Fahrbarkeit, Haltbarkeit oder Qualität der Pentastar-Automobile aussetzen mag, die Chrysler-Bigblockmotoren sind über jede Kritik erhaben, und sind heute wie damals das Nummer-1-Argument für den Kauf eines Chrysler-Produktes. Gepaart mit dem fast ebenso legendären TF727-Automatikgetriebe, neu überholt, aufgebaut und eingestellt versteht sich, sorgen die Chrysler-Antriebsstränge auch heute noch für einen Vortrieb, der so manche Nachteile der Dodge- und Plymouth Unibody's schlicht vergessen läßt.



## Interieur

Chryslers E-Karosserie war das erste amerikanische Automobil, bei dem im Spritzguss-Verfahren gefertigte Plastikteile für die Innenraumverkleidung zum Einsatz kamen. Heute besteht grundsätzlich die Möglichkeit, verbrauchte oder abgenutzte Innenausstattungen durch den Originalmaterialien, Farbtönen und Ausführungen entsprechende Restaurations-teile zu ersetzen. Das bezieht sich nicht nur auf die „großen“ Baugruppen. Vom Schließmechanismus der Türen bis zum einzelnen Schalter am Armaturenbrett kann jeder Teil der Innenausstattung überarbeitet oder erneuert werden. Die anfällige Chrysler-Bordelektrik, oftmals zudem durch Laienreparaturen verunstaltet, erfährt in diesem Rahmen auch eine Aufarbeitung – selbstverständlich mit den richtigen Kabelfarben und -querschnitten, und gänzlich ohne Verwendung der in den USA so beliebten Quetschverbinder zur Herstellung elektrischer Verbindungen.



## Performance

Ob 375 PS aus dem 440 cui High Output V-8 oder sogar 425 PS aus dem legendären HEMI 7.0-Liter – über Leistung verfügte die Chrysler E-Karosserie stets reichlich. Die T/A- bzw. AAR-Tourenwagen-Versionen konnten sich obendrein des höchstentwickelten Fahrwerks der gesamten Chrysler-Modellpalette rühmen. Heute sind Upgrades jeder Art an Fahrwerken und Bremsen problemlos machbar, sogar weit über das Niveau der T/A- und AAR-Handling Packages hinaus. Darüber hinaus stehen Verbesserungsmöglichkeiten für nahezu jedes Fahrzeugsystem zur Verfügung, von der Abgasanlage bis hin zur Elektrik. Selbst die ehrwürdige, wenngleich auch kaum als „sportlich“ zu bezeichnende Chrysler-Servolenkung läßt sich heute wesentlich verbessern.



**SPEC | HERSTELLER:** Chrysler Corporation |

**MARKE:** Dodge Division, Plymouth Division |

**MODELL:** Dodge Challenger, Plymouth Barracuda | **BAUZEITRAUM:**

1970 – 1974 | **MODELLVARIANTEN:** R/T, SE, T/A – 'Cuda,

Gran 'Cuda; AAR | **V-8 MOTOREN:** 5.2 – 6.3 – 7.0 – 7.2 |

**GETRIEBE:** A833 4-Gang Schaltgetriebe –  
TF727 3-Gang Automatikgetriebe



### **MARKTSITUATION |**

Der Challenger folgt in der Rangfolge der populärsten MOPARs unmittelbar auf den Dodge Charger. Geringere Stückzahlen sorgen für ein vergleichbares Preisniveau – allerdings nur für das Modelljahr 1970, danach fällt die Beliebtheit des Dodge-Ponys steil ab. Der Plattform-Zwilling Barracuda ist infolge eines noch geringeren Produktionsvolumens deutlich seltener – so dass sich neben den 1970er-Modellen auch der Jahrgang 1971 äußerster Beliebtheit erfreut. Leider ist auch hier der Markt durchsetzt von Verkäufern, die Fahrzeuge und Antriebsstränge in fragwürdiger Weise gewinnmaximierend „instandsetzen“ und kombinieren, so dass Qualität und Originalität häufiger auf der Strecke bleiben.





*Individualität und Vielfalt waren sehr wichtig für amerikanische Autokäufer in den sechziger Jahren. Jedes Baujahr mußte sich deutlich vom Vorherigen unterscheiden, jedes Modell war in einer Vielzahl von Ausstattungsvarianten und Farben erhältlich. Für machen Automobil-Enthusiasten war aber noch nicht einmal das genug. Bereits in den Vierzigern, als das amerikanische Automobildesign infolge des 2. Weltkrieges fast fünf Jahre keinerlei Weiterentwicklung erfahren hatte, ließen sich zahlungskräftige Käufer ihre eigenen Gestaltungsvorstellungen an Neuwagen umsetzen. In den Sechzigern hatte sich dieser Trend verselbstständigt. Besonders im sonnigen Südkalifornien, von Niemand mehr geprägt als den dort ansässigen mexikanischen Einwanderern, entstand eine eigene Subkultur, die Serienfahrzeuge in weit größerem Umfang individualisierte, als die Werksoptionen für Lack, Ausstattung und Technik dies zugelassen hätten.*

## ***Gin and Juice*** Oldsmobile Custom 1961



## Basisfahrzeug

Traditionell konzentrierte sich das „Customizing“ auf Fullsize-Fahrzeuge aus dem Hause GM. Insofern ist der 1961er Oldsmobile Dynamic 88 Convertible eine ideale Ausgangsbasis. Er zählt zu den selteneren Exemplaren der Fullsize-Gattung, weißt dafür aber ab Werk eine Reihe grandioser Details auf, die nur darauf warten, unter den Händen eines erfahrenen Customizers zur Perfektion geführt zu werden, etwa die invertierten Heckflossen. Dieses ursprünglich weiße Cabrio stammt aus Schweden, wo sich heute die größte Konzentration an US-Fullsize-Klassikern außerhalb Nordamerikas befindet, und wurde gezielt für dieses Projekt nach Deutschland importiert.



## Karosserie

Bevor die Karosserie individualisiert werden konnte, mußte sie zunächst repariert werden – keine leichte Aufgabe bei einem Fahrzeug, das infolge von Dachlosigkeit ohnehin rostanfällig ist, und für das obendrein keinerlei Karosserie-Ersatzteile mehr erhältlich sind. Zwei ganze Fahrzeuge waren nötig, um eine verkehrssichere Karosserie zu rekonstruieren. Im Zuge der Reparaturarbeiten wurden etliche Details in Handarbeit so umgestaltet, wie sie eigentlich ab Werk hätten sein sollen – wenn sich GM nur getraut hätte. So sind etwa die umgekehrten Heckflossen nicht länger nur angedeutet, sondern voll ausgeprägt. Aller unnützer Chromzierrat wurde entfernt, nötiger Chrom hingegen – etwa die Stoßstangen – in die Karosserielinien eingelassen. Der biedere Oldsmobile-Kühlergrill wurde durch eine wesentlich formgerechtere Einzelanfertigung ersetzt, die auf Teilen des 1964er Dodge Polara basiert.



## Lack

Individueller Lack ist die Krönung eines jeden Umbaus. Hier ist kein Weg zu weit und kein Material zu teuer. Das Cabrio-Blechkleid trägt über seiner verzinkten Substanz eine hochwiderstandsfähige EP-Grundierung, die von insgesamt elf Lackschichten überzogen ist. Auf zwei Schichten „Bright Midnight Silver Metallic“, deren Helligkeit durch Beigabe von „Jet Black“ angepasst wurde, folgen zwei zusätzliche Reflektionsschichten rubinroter „Pearlflakes“. Darüber wiederum sind vier Schichten „Blood Candy Red“ aufgetragen, die von zwei Schichten Klarlack abgeschlossen werden. Dieser Lackaufbau entfaltet in jedem Lichtverhältnis eine bemerkenswerte Tiefe – Amerikaner würden hier behaupten der Lack sei „eine Meile tief“.



## Technik

Die optische Individualisierung machte damals wie heute auch vor der Technik nicht halt. Am augenfälligsten ist natürlich die Veränderung der Standhöhe des Fahrzeugs. Von 1959 bis 1960 bot GM unter der Bezeichnung „Newmatic“ komplexe Luftfahrwerke für alle Fullsize-Oldsmobiles an – auf diesem System basiert die in diesem Cabrio verbaute Anlage. Was damals dazu führte, das GM das Produkt „Newmatic“ vom Markt nahm, macht heute gerade den Reiz des Systems aus: Wenn gewünscht, hebt das fünfeinhalb-Meter-Cabrio alle Viere in die Luft und ruht auf den Längsträgern des Leiterraumens. Von dort aus ist die Standhöhe des Wagens stufenlos bis zum Erreichen der Standardhöhe nach Wunsch regulierbar. Für den nötigen Druck sorgen ein im Kofferraum montierter Kompressor nebst Speichertank, bequem vom Fahrersitz aus ansteuerbar.



## Interieur

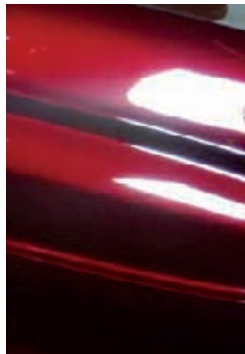
Selbstverständlich kann ein äußerlich so hoch individualisiertes Fahrzeug seinen Fahrer nicht mit einer serienmäßigen Innenausstattung beleidigen. Futuristischem Außendesign setzten amerikanische Hersteller in den Sechzigern biederste Instrumente und Bedienelemente entgegen – deshalb wurde hier anstelle des konservativen Oldsmobile-Armaturenrägers einer aus den GM-Flegeljahren eingepasst. Von der GM-Flegelmarke ist er ohnehin, er stammt aus einem 1959 Chevrolet Impala – die eigentlichen Instrumente kommen von der Konkurrenz, aus einem 1964er Mercury. Dem so wesentlich formschöneren Cockpit wurde eine funktionale Mittelkonsole angepasst, die auch die Entfernung der vorderen Sitzbank bedingte. Konsole und Sitzgestelle der jetzt verbauten Einzelsitze und der Rückbank stammen von der GM-Konzernschwester Buick, aus dem Spitzenmodell Riviera, Baujahr 1963.



## Exterieur

Es gibt keine Teilekataloge, Einbauanleitungen oder Vergleichslisten für die Individualisierung von GM-Fullsize-Fahrzeugen aus den sechziger Jahren. Jede hier beschriebene Veränderung entstand mittels einer Mischung aus Kreativität und Handwerkskunst, gepaart mit einem erheblichen Detailwissen über amerikanische Automobile und deren Ausstattungen. Es ist eins, sich ein verändertes Cockpit vorzustellen, ein anderes, ein solches zu erschaffen, und beides ist nicht möglich, ohne das Wissen, woher ein zum Umbau geeignetes Bauteil beschafft werden kann. Customizing bedeutet nicht nur extreme Liebe zum Detail, sondern ist auch mit einem erheblichen Arbeitsaufwand verbunden.

**SPEC | HERSTELLER:** Oldschool Custom Works |  
**MARKE:** Oldsmobile | **MODELL:** Custom |  
**BAUZEITRAUM:** 1961, 2011–2012 |  
**V-8 MOTOR:** 5.7 | **GETRIEBE:** TH700 Viergang/  
 Overdrive-Automatikgetriebe



### **MARKTSITUATION |**

Das ein hochindividualisiertes Fahrzeug kaum mit einem Standard-Marktwert belegt werden kann, liegt auf der Hand. Mit unterschiedlichen Geschmäckern variiert auch die Wertschätzung eines Fahrzeugs. Tatsache ist leider, dass ein Großteil der bereits fertig erhältlichen „Custom“-Fahrzeuge weder in handwerklich einwandfreier Qualität ausgeführt worden ist, noch daß sich die jeweiligen Erbauer tatsächlich einer Individualisierung rühmen könnten. Oftmals wird lediglich nachgebaut, was ein wirklich visionärer Customizer bereits in der Vergangenheit produziert hat. Andererseits ist die Popularität des Customizings nicht nur ungebrochen, sie erreichte sogar erst in den Neunzigern einen Höhepunkt mit der ursprünglich in Kalifornien beheimateten Lowrider-Szene. Selbst heutzutage ist noch eine Weiterentwicklung des alten Themas zu beobachten, auch wenn moderne Customizing-Trends wie etwa das Donk-Phänomen jegliche Raffinesse, Stil und Geschmack der ursprünglichen Individualisierungen oft vollständig vermissen lassen.





## Torque of the Town

Was Detroit für den amerikanischen Automobilbau darstellt, ist Stuttgart für Europa – weltbekannte Automobilstandorte wie die Mercedes- und Porsche-Stammsitze und deren Museen sowie die Hauptquartiere der Veredler AMG, Lorinser, TechArt, Gemballa und Lorinser liegen nur kurze Fahrstrecken voneinander entfernt. In dieser erlesenen Nachbarschaft, im schwäbischen Weinstadt, liegen die Produktionsstätten von OSCW, keine 20 Minuten außerhalb der Stuttgarter Innenstadt. Ein Detroitser Außenposten, 10 Minuten von der Geburtsstätte des Automobils entfernt.



*www.oldschoolcustoms.de*

***Oldschool Custom Works*** GmbH & Co. KG

*Restauration, Werkstatt & Service*

**Sales & Service:** Grunbacher Straße 59

**Restauration:** Grunbacher Straße 65 B

71384 Weinstadt

Telefon: 07151 / 2712448

Fax 07151 / 9842193

*info@oldschoolcustoms.de*