

## DIE GRAUE EMINENZ

73er Plymouth  
Satellite RL21

### PORTRAITS

Buick Riviera Stage 1  
Lincoln Continental Mark IV  
Plymouth Statellite RL21

### LIFESTYLE

**Höllischer Nachbar:**  
Rost-Ratte in der Bausparsiedlung  
**Bottrop Kustom Kulture:**  
Kesselnde Party im Niemandsland  
**Reise-Warnung:**  
Hot Cars in cool Helsinki  
**Riverside Kustoms:**  
Schrauber-Club und Jugendhilfe

### SERVICE

**Nicht nur für'n Golfplatz:**  
Mercedes-Benz 280 SL Pagode  
**Technik:**  
Wenn's mal am Vergaser klemmt  
**Produkt-News**  
**Kleinanzeigen**

### STORIES



Mit dem Radical Rod durch  
die Wohnsiedlung



Helsinki Cruising Nights



## 18 Die graue Eminenz

Ein 73er Plymouth vom Straßenrand soll Frank in den USA für die paar Kilometer zur Arbeit reichen. Doch dann packt den deutschen Ingenieur die Begeisterung für den Satellit: Er macht aus dem lahmen Esel ein Rennpferd, ballert damit 3200 Kilometer nonstop nach Sin City und gewinnt bei Mopars at the Strip einen ersten Platz. Jetzt ist er mit seiner „Mean Machine“ in Deutschland...

## 26 Lasse Rumkrusen

Die finnischen Sommertage sind lang und hell. Wie die Zeit nutzen? In den 80ern starteten ein paar Jungs in der finnischen Hauptstadt mit ihren Ami-Karren unorganisierte Parkplatz-Treffen und illegale Drag Races. Heute sind die monatlichen Cruising Nights fester Bestandteil der Saison – und ein Muss für jeden Fan von Autos, Parties, Rock'n'Roll.



## 38 Down by the Riverside

In Kehl am Rhein schrauben die Mitglieder von Riverside Kustomz an alten Autos. Der gemeinnützige Verein will auch arbeitslosen Jugendlichen Perspektiven bieten.

### RUBRIKEN

- 03 Editorial**
- 06 Ampelstopp-Lektüre**  
Infos kompakt
- 30 Aus erster Hand**  
Produkt-News
- 40 Geben und nehmen**  
Private-Kleinanzeigen
- 50 Vorschau // Impressum**

### AUTOS IN DIESEM HEFT

- |                             |    |
|-----------------------------|----|
| Buick Riviera Stage 1       | 08 |
| Ford Radical Rod            | 32 |
| Lincoln Continental Mark IV | 44 |
| Mercedes-Benz 280 SL Pagode | 42 |
| Plymouth Satellite RL21     | 18 |



### COVER

**Foto:**  
Volker Rost  
**Gestaltung:**  
Ingo Schäfer

Die Nacht hat Frank auf dem Highway verbracht. Jetzt, da die Morgensonnen goldgelb im Rückspiegel schillert, spürt er die Meilen allmählich. Er merkt, wie sich die Strecke zu ziehen beginnt, wie der Rücken langsam schmerzt und die Hände immer verkrampft das Lenkrad umgreifen. Einerseits gut, dass der Interstate 40 schnurgerade und einfach zu fahren ist. Andererseits zerrt die Langeweile gnadenlos an den Augenlidern. Und das, obwohl der Deutsche gerade einmal Mississippi, Arkansas und Oklahoma hinter sich hat.

D**Bis Las Vegas ist es noch weit: 3200 Kilometer von Tuscaloosa in Alabama, wo Mercedes-Benz U.S. International mit Bändern für die M-, L- und GL-Klasse gerade zum größten Arbeitgeber der Region avanciert und Frank einer der importierten Entwickler ist. 3200 Kilometer, nahezu einmal quer durch die Staaten und fast parallel zur Route 66, auf jeden Fall mehr als eine Tagesreise, doch der Ingenieur hat sie allein auf sich genommen als eine Art Belastungstest für sich selbst und den Plymouth. Als eine Probe, ob der alte Satellite RL21 etwass kann oder Kläglichversagt. Bisher hat er durchgehalten.**

Frank auch. In dieser Märzacht des Jahres 2004 fährt er und fährt, noch Stunden später hält er eisern Kurs auf Sin City. Er blinkt nur ab und an von der Straße, um dem gierigen Small Block eine Döhnung Sprit zu verpassen und sich selbst schnell einen Kaffee runter zu kippen. Das wird ihn schon wach halten. Wäre er in Deutschland unterwegs, er wäre längst schon am Ziel. Doch das Tempolimit im Land der Freiheit sorgt für höchstens 110 km/h und 29 Stunden nonstop. „Ohne Fahrerwechsel“, wie Frank später betont. „Und der Wagen hat keine Probleme gemacht.“

Im Gegenteil. Offenbar hat der Roadtrip der Kiste von 1973 erst recht gut getan. Denn am Ziel, beim legendären Treffen Mopars at the Strip, fährt der Plymouth spontan einen Klassensieg beim Show and Shine in der Klasse 71 and up B-Body modified ein. Besonders könnte es nicht laufen. Zumal auch die Rückfahrt einwandfrei klappt.

Die Geschichte von Frank und seinem 6,6 Liter-Ami ist irgendwie unüblich. Denn seine Leidenschaft fürs Alteisen aus Det-

## DIE

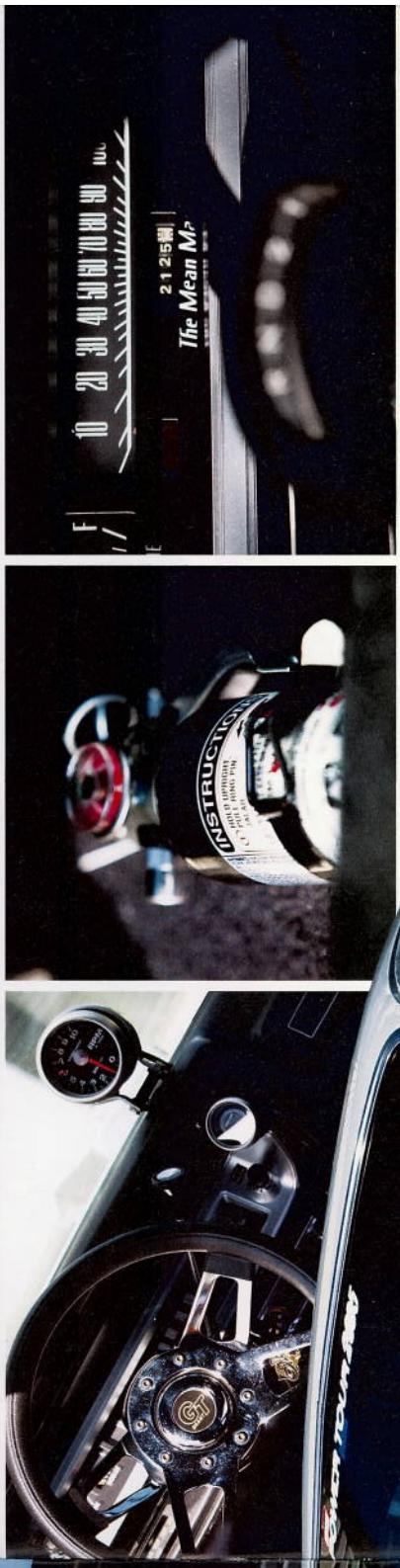
# GRAUE EINNENN'

EIN 73ER PLYMOUTH VOM STRASSENRAND SOLL FRANK IN DEN USA FÜR DIE PAAR KILOMETER ZUR ARBEIT REICHEN. DOCH DANN BEGEISTERUNG FÜR DEN SATELLITE. JETZT GEWINNT DAMIT 3200 KILOMETER LAHMEN ESEL MIT SEINER „MEAN MACHINE“ NACH SIN CITY UND BALLERT ER MACHTAUS DEM EINEN ERSTEN PLATZ. JETZT IST ER MACHTAUS DEM IN DEUTSCHLAND...

G/T QUALIF FE RE  
DUNLOP

rot beginnt nicht mit Matchbox-Rennen im Sandkasten oder jugendlicher Duke Of Hazzard-Verehrung. Stattdessen sagt der Ingenieur: „Ich war zwar schon immer ein Fan von allem was Räder hat und alt ist, hatte aber kein besonderes Interesse an den amerikanischen Boliden.“ Doch das ändert sich gewaltig, als er 1996 zunächst für sechs Monate sein Büro im neu errichteten Mercedes-Werk Vance bei Tuscumbia bezieht und schnell klar ist, dass er dann doch für mindestens drei Jahre in den USA bleiben wird. „Da brauchte ich natürlich einen fahrbaren Untersatz und es sollte natürlich etwas cooles, altes sein“, sagt der Ingenieur heute.

Durch Zufall findet er 1997 den 73er Satellite am Straßenrand stehen, verziert mit einem großen „For Sale“-Schild. Der Preis scheint okay, das Blech sieht noch recht gut aus, er kauft den in die Jahre gekommenen Plymouth. Erst dann erkennt er, was sich unter der Karosserie verbirgt. „Die Technik“, sagt Frank, „war doch schon ganz schön ausgenutzt.“ Der



Clearcoat-Lackierung in November-Grau zu bepinseln. Er verchromt die Stoßfänger vorne und hinten neu, überholt den Kühlergrill und lackiert ihn schwarz, erneut von Scheibendichtungen bis Karosseriesäcken sämtliche Gummiteile, legt den Innenraum mit neuem Teppich aus und überzint die Sitze neu, restauriert das Armaturenbrett. Anstelle der Zeituhr integriert er eine Öldruckanzeige in den Instrumententräger, und noch vor dem Einbau der Innenausstattung isoliert er die gesamte Fahrgastzelle mit Entdröhnfolie gegen lästige Geräusche – denn der Motor, denkt Frank, wird auch so noch laut genug sein. Weil geplant ist, ein stärkeres Aggregat einzubauen, muss das Fahrwerk ebenfalls auf Vordermann gebracht werden. Die originalen Torsionsstäbe und Blattfedern werden gegen neue und straffere Elemente ausgetauscht, Fahrwerksbuchsen teilweise mit Polyurethanen erneuert und die Stoßdämpfer gewechselt. Auch die Bremsanlagensezette der Ingenieurinstand, er ersetzt sämtliche Leitungen, Bremsättel, Radbremszylinder, Brems-

Der Deutsche macht sich sofort daran, das Nötigste zu reparieren, um mit dem Wagen zur Arbeit zu kommen und am Wochenende mal einen Ausflug zu machen. Sicher und zuverlässig soll die Karre sein, höhere Ansprüche hat Frank nicht. Erst einmal, bis 2001. Dann entscheidet er sich, dem Wagen doch ein bisschen auf die Sprünge zu helfen und plant einen stärkeren Motor einzubauen, das Fahrverhalten zu verbessern und einige kleinere kosmetische Arbeiten vorzunehmen. Doch wie so oft bei solchen Projekten, wird auch dieses zu einer Vollrestaurierung.

Frank entscheidet, es sei das Sinnvollste, den Wagen komplett zu zerlegen, ihn vom alten Lack und Rost zu befreien und dann mit einer PPG-Basecoat/

**Ich war zwar schon immer ein Fan von allem was Räder hat und alt ist, hatte aber kein besonderes Interesse an den amerikanischen Boliden. Das ist jetzt anders.**

Von den Blattfedern über die Bremsanlage bis hin zum Lack hat Frank geradezu alles an seinem 73er Satellite überholt. Und auch den Innenraum hat er auf Vordermann gebracht: Zum Interieur gehören der Drehzahlmesser auf dem Cockpit und der Feuerlöscher im Fußraum.

„Trotz der nicht unerheblichen Investition an Arbeit und Geld habe ich den Wagen in den Staaten weiterhin als Alltagsfahrzeug genutzt. Und bin natürlich auch auf das eine oder andere Treffen gefahren“, sagt der Deutsche. Neben dem 1. Platz beim Mopars at the Strip holt er während seines USA-Aufenthalts einen 2. bzw. 3. Platz beim Hayes Mopar Meet in Atlanta, Georgia (2003 und 2004 respektive), einen 1. Platz bei den All Southern Mopar Nationals in Renouds, Georgia (2004) und einen 4. Platz bei den Mopar Nats in Columbus, Ohio. „Natürlich bin ich immer auf eigener Achse zu den Treffen gefahren“, so der Ingenieur. „Und als angelernter Langstreckenfahrer konnte ich es mir natürlich nicht nehmen lassen, in 2005 auch bei der HotRot Power Tour teilzunehmen. Diese Veranstaltung ist wirklich einzigartig – eine riesige, rollende Oldtimer- und Hot Rod-Show mit dem Feinsten, was die automobile Szene in USA aufweisen kann.“

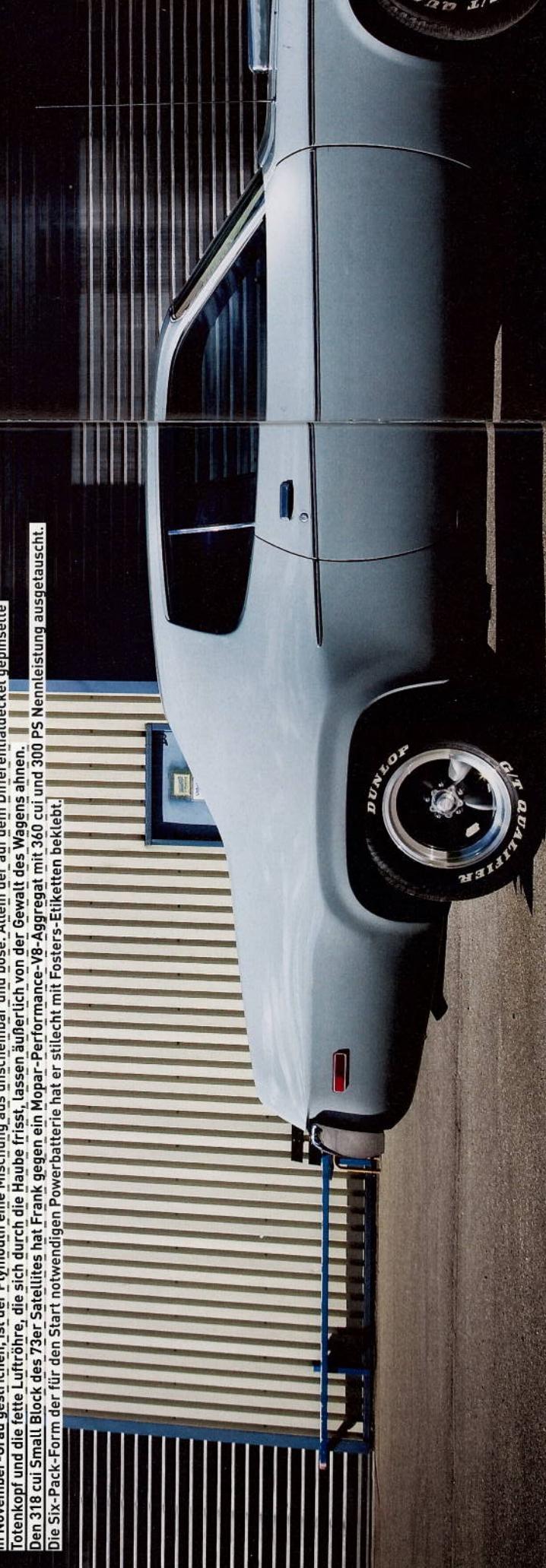
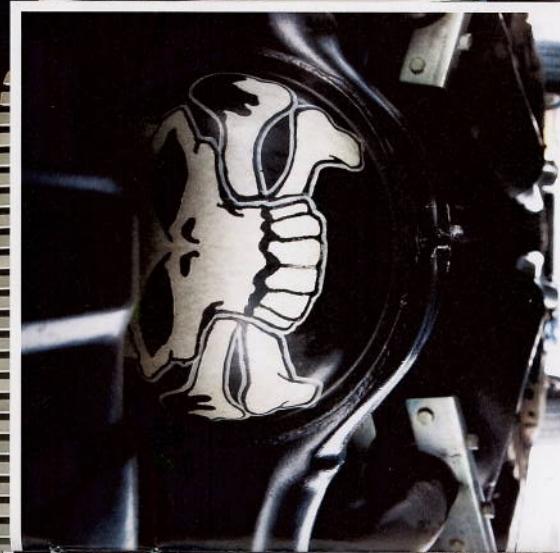
balance-Ventil und Hauptbremszylinder durch Neuteile. Für optimale Sicherheit kommen teilweise auch moderne Teile zum Einsatz, etwa der Hauptsicherungszyylinder, der aus einem Dodge Ram 1500 stammt. Zusätzlich installiert der Deutsche ein Hurst Line-Lock, um bei Bedarf die Hinterachsbremsen zu deaktivieren – „was herrliche Burn-Outs erlaubt...“, wie Frank sagt.

Da der Satellite original mit der schwachen 8,25-Zoll-Hinterachse ausgestattet ist, wird sie durch eine stärkere 8,75-Zoll-Achse ersetzt, ein neues Differential mit 3,55:1 Endübersetzung mit Sperrre wird eingebaut. Das kleine TF904-Getriebe

## „Trotz der nicht unerheblichen Investition an Arbeit und Geld habe ich den Wagen in den Staaten weiterhin als Alltagsfahrzeug genutzt.“

tauscht der damalige Mercedes-Mann gegen den größeren Bruder aus der Chrysler-Familie, das TF727, aus. Frank hat das Getriebe auf einem Junkyard in Georgia gefunden und es vor dem Einbau komplett überholt. Als Antriebseinheit wählt der Deutsche einen neuen Mopar-Performance-Austausch-Motor mit 360 cui und 300 PS Nennleistung, erneuert im Zuge der Restaurierung gleich die komplette Elektrik, überholte die Klimaanlage und stellt sie auf R134a-Kühlmittel um. Nach etwa sieben Monaten intensivem Schrauben ist es schließlich so weit. Der Satellite ist wieder fahrbereit. Frank entscheidet sich, dass nur ein Name für das Ungetüm im Unschuldskleid in Frage kommt: „The MeanMachine“.

Bei all den Langstreckenfahrten aber wächst auch Franks Bedürfnis nach mehr Motorleistung. Im Frühjahr 2005 entschließt er sich, dem 360 cui-V8 etwas auf die Sprünge zu helfen. Mehr Hubraum soll es sein. Frank findet, so ein gestroker 360er sei da überhaupt viel versprechend. Also geht das Spiel von vorn los – Motor ausbauen und zerlegen, danach der Neuaufbau mit Vier-Zoll-Stroker-Kurbelwelle, geschmiedeten Diamond Pistons, Eagle H-Beam Rods und einer nach Franks Angaben gefertigten Nockenwelle. Und wie sowieso gerade alles zerlegt ist entschließt er sich, noch ein GearVendors Overdrive-Getriebe einzubauen. „Das waren dann wohl die einschneidenden Veränderungen am Wagen“, so der Deutsche. Denn der zusätzlich Hubraum und der größere Hub der Kurbelwelle erhöht



Foster's



III



IV

In November-Grau gestrichen, ist der Plymouth Totenkopf und die fette Lufttröhre, die sich durch die Haube frisst, lassen äußerlich von der Gewalt des Wagens ahnen.

Den 318 cui Small Block des 73er Satellites hat Frank gegen ein Mopar-Performance-V8-Aggregat mit 360 cui und 300 PS Nennleistung ausgetauscht. Die Six-Pack-Form der für den Start notwendigen Powerbatterie hat er stilrichtig mit Fosters-Etiketten geklebt.



### TECHNISCHE DATEN

**Hersteller:** Chrysler / USA  
**Typ:** Plymouth Satellite  
**Erstzulassung:** 1973  
**Motor:** Basis Mopar Performance  
**Magnum 360 cu/in Crate Engine**  
**Auflaufraum:** 403 cu/in (6,6 Liter)  
**Zylinder:** V8  
**Leistung:** 300 PS

**Getriebe:** TF727, GearVendors Overdrive  
**Sonstiges:** 1,14 Zoll Torsion Bars, Es-  
 po Springs Rear Leaf Springs, Kon-  
 shocks, Firm Feel Stage 3 Lenkgetriebe,  
 Front Sway Bar, Hauptbremszylinder  
 Dodge Ram 1500, Hust Lime Lock,  
 Front Disk Brakes, 8,75" Rear Axle,  
 3,55:1 Differential mit Sperrre, End-  
 übersetzung 2,78:1 in Overdrive,  
 American Racing Torq Thrust DRä-  
 der 8,5x15 mit 245/60 R15 Bereifung

Iron schon klein bei geben", sagt der Tüftler, der inzwischen sein Hobby zum Beruf gemacht hat: In seinem Unternehmen MeanMachine Cars baut er hauptsächlich Mopar Small Block Stroker Motoren im Auftrag von Kunden auf.

Täglich fährt das Auto, das den Namen für Franks Firma gab, nicht mehr: Die Spritpreise in Europa sind schuld. "Die Einsatzes des Wagens beschränken sich jetzt auf sonntägliche Ausfahrten und ein gelegentliches Stellidchein bei verschiedenen Treffen", sagt der Ingenieur.

### Manch ein gut motorisierter Verkehrs- teilnehmer musste dem 36 Jahre alten Detroit Iron schon klein bei geben"

Motor verhungert. Ein Problem, das es auf US-Highways nicht gegeben hat, weil die Fördereistung bei 70 Meilen die Stunde ausreichte und die kurzen Beschleu- nigungsorgien mit dem Kraftstoffvorrat in den Schwimmerkammern locker ab- zudecken war. Doch Frank wäre nicht Ingenieur, wüsste er da nicht weiter: Eine elektrische Kraftstoffpumpe, eine 3/8" Kraftstoffleitung inklusive Tank pick-up, Druckregler und Rücklaufleitung sorgen inzwischen für ausreichend Spirit auf deutschen Autobahnen. „Manch ein gut motorisierter Verkehrs- teilnehmer musste dem 36 Jahre alten Detroit

euer. Höhepunkt des Jahres sind für ihn die German Mopar Nats in Herten. „Da konnte sich die MeanMachine schon gegen den einen oder anderen Big-Block-Wagen durchsetzen.“ Meist sieht zum Erstaunen der Zuschauer, wenn Frank nach dem Rennen die Haube öffnet und nur ein kleiner Small Block erscheint.



### MEAN MACHINE CARS

Franks Website:  
[www.MeanMachineCars.de](http://www.MeanMachineCars.de)

Franks Empfehlung:  
[www.totallyautoinc.com/1powertour/ptintro.html](http://www.totallyautoinc.com/1powertour/ptintro.html)