





# LADY RACE DRIVER IM KLASSISCHEN FUNNY CAR: THE BEAUTY AND THE BEAST

In Schweden hat die Nostalgia-Dragster-Szene längst den Renn-Terminkalender erobert. Klassischer Low-Tech-Charme und Old-Style-Karossen verkörpern für viele die ursprüngliche Faszination des Drag Racing. Carmen Ritscher und ihr bildschönes Mustang Funny Car sind zwei verdammt gute Gründe, dem Thema auch hier Aufmerksamkeit zu widmen

TEXT UND FOTOS: KRIS KARATHOMAS

uf Deutschlands wichtigstem Laufsteg für Dragster – den NitrOlymp'X – war der Mustang ein echter Publikumsmagnet. Beim Warmlaufen vor der Redline-Box wurde das Funny Car regelmäßig von einer Menschentraube umlagert. Die Anmutung eines historischen Rennwagens und die Verkörperung des wohl beliebtesten Pony Cars machen ihn doppelt reizvoll. Dass dann mit Carmen Ritscher auch noch eine Frau am Steuer sitzt und lässig mit 1500 PS herumspielt, ist sicher ein weiterer Hingucker.

Frauen am Steuer sind immer noch die Ausnahme auf dem Dragstrip. Noch seltener sind Ehepaare, die die Leidenschaft für den Renn-

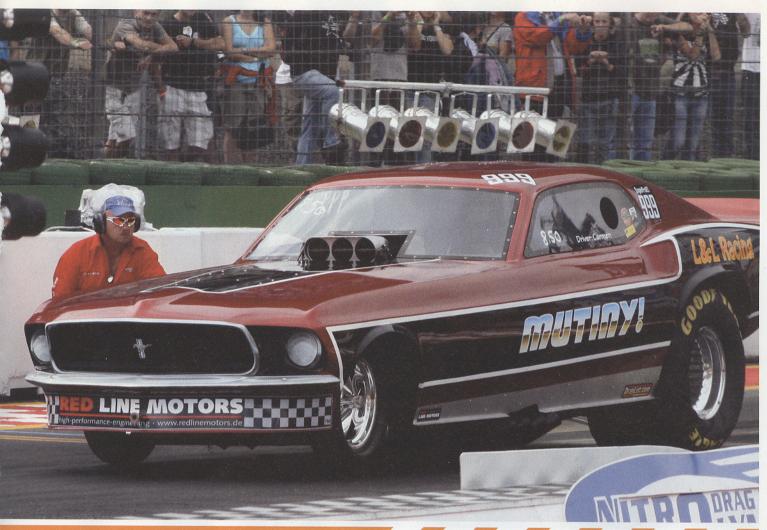
sport teilen und das Budget dann auch noch mit der nötigen Prise Emanzipation verwalten. Doch zum einen hat Carmens Ehemann Peter schon einige Jahre als Pilot diverser Dragster im Blut und brennt logischerweise nicht mehr ganz so heiß wie Carmen, die das letzte Mal vor vier Jahren Rennluft am Volant ihrer Super Gas C4-Corvette schnuppern konnte. Den Plan, wieder einen Wagen für die Rennstrecke anzuschaffen, gab es zwar schon länger, doch das Angebot konnte nicht überzeugen. Bis vor aut einem Jahr mit dem Funny Car quasi ein Oldtimer in den USA auf einer Webplattform für gebrauchte Renntechnik angeboten wurde, der sein Dasein als Showcar fristete. Das 69er Mustang Funny Car trug den Namen Mutiny - Meuterer - und ist eine Hommage an den Bounty

Hunter der Dragstrip-Legende Connie Kalitta. Carmen und Peter entbrannten sofort für die Herausforderung, dieses Auto wieder wettbewerbsfähig auf Räder zu stellen.

#### **FUNNY CARS IM BREITENSPORT**

Denn Funny Cars markieren die vielleicht wichtigste Ära des Dragracing. Mit den Funnys begann Mitte der 60er Jahre die Professionalisierung des Rennsports, die ihn in Amerika zum Breitenrennsport werden ließ. Sie leiteten die Ära der Werksunterstützung, des industriellen Sponsoring und der flächendeckenden TV-Berichterstattung ein. Ursprünglich wurden allerdings nicht die Dragster mit den Fiberglasskarossen, die über die ganze Fahrzeuglänge aufgeklappt werden, als Funny Cars bezeichnet. Die ersten Renner, die sich den Begriff verdienten, waren Serienfahrzeuge, deren Achsen dramatisch nach vorn verlegt wurden, um eine bessere Gewichtsverteilung zu erreichen. Sieben dieser Renner entstanden 1965 in den Hallen der Chrysler Corporation und waren vermutlich die ersten Werks-Funny Cars der Geschichte.

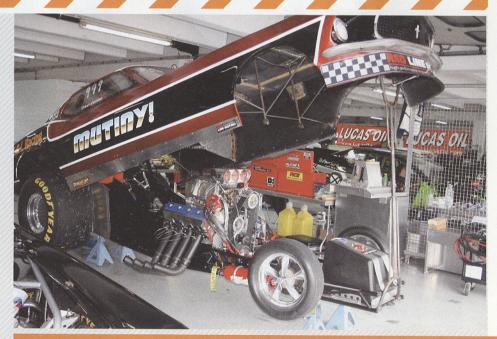
Neben der für eine "funny" Optik sorgenden Maßnahme hielten auch nachhaltiges Motor-



Das Team um Carmen quält den "Meuterer" nicht bis zur letzten Zehntelsekunde. Weder bei der Motoreinstellung noch bei der Drehzahl geht man ans Limit. Carmen konzentriert sich auf Indexklassen, in denen möglichst präzise vorgegebene Zeiten erreicht werden. In Hockenheim hat sie in der Super Pro ET (auch) dank guter Reaktionszeiten einige alte Hasen sich gelassen

tuning und Abspecken durch den Einsatz von Fiberglassteilen in den Rennwagenbau Einzug. Doch noch immer sahen die Dragster, die immer auf einem Serienchassis basierten, wie modifizierte Verwandte der Serienbrüder aus. Allerdings stieß der Leichtbau der modifizierten Serienfahrzeuge schnell an seine Grenzen. So war die konsequente Evolution des Leichtbaus ein Rennwagen mit einer kompletten Fiberglasskarosse, unter der man zudem einen steifen und trotzdem leichteren Gitterrohrrahmen verstecken konnte. 1966 rollte der erste "dragster in disguise" im Gewand eines 1966 Mercury Comet auf die Rennstrecke. Dieser erste Flip-Flop Funny stanzte mit Leichtigkeit schnellere Zeiten in den Asphalt als die wheel-base-altered Funnys und veränderte mit einem Schlag die Erscheinung der Rennklasse und sorgte für eine weitere Explosion der Popularität des Dragracing.

Entdeckt haben Carmen und Peter den Rennwagen als Roller in den USA. Eine vertrauensbildende Maßnahme für den Einkauf über den großen Teich war, dass der Verkäufer nachweislich selbst einmal in der Dragszene aktiv war und den Wagen kompetent und

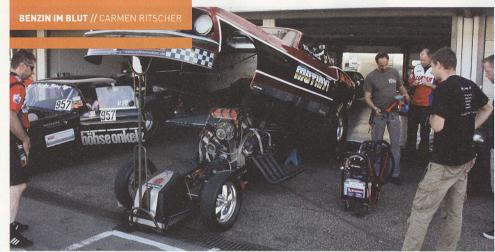


## **NOSTALGIA RACING**

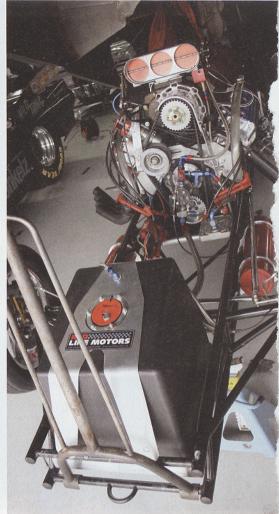
Die kürzeste Anreise zu Rennen mit Nostalgia Dragstern führt entweder nach England oder nach Schweden. Hier werden die historischen Renner regelmäßig in Dragsterevents eingebettet (z. B. Dragstalgia / Santa Pod) oder stellen gleich eigene Rennwochenenden auf die Räder! Infos gibt es z. B. unter:

http://www.ukdrn.co.uk (unbedingt die Videos anschauen!)

http://svda.se/







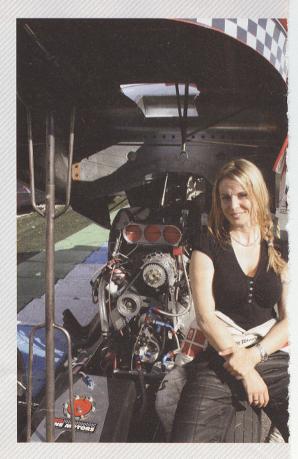
Renntechnik für Kurzstreckensprinter. Anlasser oder Kühlsystem sucht mar im Motorraum des Funny Cars vergeblich. Vor Überhitzung schützen das Methanol und kurze Laufzeiten des Triebwerks

## Die einst private Leidenschaft für schnelle Viertelmeile-Renner ist professionell geworden. Triebwerke werden je nach Anspruch im eigenen Motorshop aufgebaut – und haben sich inzwischen vielfach auf deutschen Dragstrips bewährt

glaubwürdig beschreiben konnte. So entpuppte sich der unbesehen gekaufte Roller bei der Ankunft dann auch als handwerklich hochwertig gefertigtes Chassis aus 41 30er Chromoly, das vermutlich in den 80ern gebaut worden ist. Von den "Drahtkommoden", wie Peter die frühen Gitterrohrrahmen nennt, setzt sich das Chassis deutlich ab. Der extrem hoch gebaute Käfig um den Fahrersitz weist den Rahmen als ein relativ kurzzeitiq gebautes Modell mit dem Spitznamen "Schneewittchensarg" aus. Auch die Karosse des 69er Fastback zeigte sich in hervorragendem Zustand. Die Verarbeitung des Autos überzeugte selbst nach deutschen Standards bis ins Detail.

Doch Motor und Antrieb fehlten. Kurz erwog man die Transplantation eines potenten B1-Saugmotors aus dem Bestand der eigenen Motorenwerkstatt. Doch eigentlich bevorzugten Carmen und Peter ein klassisches Motorenkonzept für den Funny Car: einen Kompressormotor – im Idealfall aus den 60er oder 70er Jahren, in denen die Flip-Flopper ihren Siegeszug auf den Dragstrips in den USA antraten.

Wieder wurde man auf racejunk.com fündig. Ein originaler Keith Black-Motor wurde komplett mit Kompressor und Powerglide-Getriebe angeboten und kurz entschlossen gekauft. Gehört doch Keith Black zu den altgedienten und erfolgreichsten Rennmotorenbauern der USA. Das Triebwerk, das als in Kisten verstreutes Puzzle Deutschland ereichte, entpuppte sich als echter Glücksgriff. Der 500 cui-Block war 1970 in der Werkstatt der Motorenlegende Keith Black als Stage 5-Motor aufgebaut worden, verfügte über die seltenen Keith Black-Köpfe und einen Ed Pink-Blower. Alle Bauteile passten zum Anspruch, den Mustang möglichst historisch korrekt wie ein frühes Funny Car aufzubauen.





Bisher von Meuterei keine Spur. "Mutiny" zeigte sich in der ersten Rennsaison in Sachen Zuverlässigkeit von seiner besten Seite. Bisher hat das von Red Line auf die Räder gestellte Konzept mit dem kompressorgeladenen Motor alle Hoffnungen erfüllt. Fahrerin Carmen ist zuversichtlich mit dem Oldtimer in der nächsten Saison die Acht-Sakunden Grenze knacken zu können.

Auch wenn sich Motor und Getriebe im versprochen guten Zustand befanden, machte der Einbau in das Chassis einen Haufen Arbeit. Die Hinterachse musste neu ausgerichtet, die Aufnahmen für Motor und Getriebe angepasst werden, weil vorher ein Chevy-Big Block verbaut worden war. Der saß nicht nur an anderer Stelle im Motorraum, sondern dockte auch in einem anderen Winkel an der Dana-Hinterachse an. Glücklicherweise gehören sowohl Custom-Aufbauten wie auch die Arbeit an Dragstern zum Alltag in der Werkstatt von Red Line Motors.

### VIEL ERFAHRUNG

Ausgangspunkt für den Einstieg ins Custom-Business war die private Leidenschaft für US-Cars, die zwangsläufig auf den Dragstrip führte. So entstehen in der Werkstatt von Peter Ritscher und Marco Benner sowohl US-Customs für die Straße wie auch Rennwagen für die Viertelmeile und für die Rundstrecke. Inzwischen hat sich eine beeindruckende Ahnengalerie echter Customs angesammelt: Sie reicht vom Pro Street-Mustang mit über 800 PS über einen 70er Roadrunner mit knapp 1000 Pferden unter der Haube bis zum Böhse Onkelz-T Bird und Micha Vogts mausgrauem 41er Willys. Für Pro 7 wurde ein Partymobil mit einem Cocktail-Mixer gebaut, dessen

160 Liter Tank von einem V8 Triebwerk aufgemischt wurde. Und für Motorvision Klassik entstand der 7 Days Chevy. Aktuell wird unter anderem ein 1969er Mustang für den Einsatz in historischen Rennserien aufgebaut.

Zurück zu Carmen: Nach knappen sechs Monaten Bauzeit stand die Jungfernfahrt des Mustangs an. Vom ersten Lauf an war sie zufrieden mit der Performance des Autos. Das Fahrwerk glänzt durch Spurtreue und unbeirrbaren Geradeauslauf. Der Methanol befeuerte Motor hat trotz der anfänglich schonenden fetten Einstellung Leistung satt und war aus dem Stand für acht Sekunden Zeiten gut. In Hockenheim erreichte Carmen mit dem Mustang dank hervorragender Reaktionszeiten das Halbfinale der Super Pro ET-Klasse.

Carmens Funny Car sollte in Deutschland die Begeisterung für Nostalgia-Dragster wachsen lassen, denen in den USA und Schweden längst gut besuchte Rennserien gewidmet sind. Und da die schnelle Lady ihren Rennwagen aus der Haushaltskasse finanzieren muss, stellt sie ihn auch gerne für Ausstellungszwecke zur Verfügung und würde sich über Sponsoren auf dem außergewöhnlichen Renner freuen.

# RED LINE MOTORS

Red Line Motors KG Adolf-Kolping-Strasse 43a 67433 Neustadt / Weinstrasse

Tel.: 06321.16186

www.redlinemotors.de

# HEART LIKE A WHEEL

Die vielleicht schnellste Liebe der Dragstripgeschichte war Hollywood sogar einen Film wert. Unter dem Titel "Heart like a wheel" wurde die Bio von Shirley Muldowney verfilmt, deren Karriere maßgeblich von Rennstallbetreiber und Rennfahrer Connie Kalitta gefördert wurde. Auch privat waren die beiden lange ein Paar. Zwar war Shirley Mudowney mit

der Besetzung ihrer Rolle durch Bonnie Bedelia nicht besonders glücklich. Trotzdem ist der Film auch dank Beau Bridges als Connie Kalitta einer der wenigen guten Dragracing Streifen.

