

KILLER-ANT!



WILLYS 1941 ROD

Micha Vogt, Celle

Text: Sascha Zertz, Fotos: Sascha Zertz, Pin-Up-Company, Race Antz, Christoph Lange

Nackte Tatsachen: der Rahmen mit Funny-Car-Rollcage und den Achsen. Die hinteren Pellen sehen schon fast comic-artig aus – 33 x 21.5/15 Mickey Thompsons, für den Strip wird auf 32 x 16/15 Goodyear Slicks umgerüstet...

Manchmal ist der Weg zum Ziel wirklich weit. So z.B. auch bei Micha Vogt, der für den aufmerksamen Street-Leser (und in der Drag-Racing-Szene erst recht...) kein Unbekannter ist. Seit seinem 18. Lebensjahr schraubt er nun schon an Ami-Karren rum. Sein größter Wunschtraum war von jeher ein 41er Willys Coupe. Sein erstes "47er Ford Street Rod"-Projekt, das er 1991 begann, entstand eigentlich nur, weil dieser von der Karosserie her dem 41er Willys leicht ähnlich sieht. Als er 1994 mitten in seinem Ford-Projekt steckte, las Micha zum ersten mal im Street-Vorgängermagazin Wheels von diesem 41er all-steel-Willys mit waschechter US-Drag-

geschichte, der gerade nach Deutschland importiert und quasi „an ihm vorbei verkauft“ worden war. Er registrierte sofort, wo der Willys landete und stand schon bald in Kontakt mit dem deutschen Käufer. Mehrfach unterbreitete er dem Besitzer Angebote und machte ihm eindringlich klar, dass er sich unbedingt melden solle, falls er jemals über einen Verkauf nachdenken sollte. 1996 verkaufte Micha dann seinen 47er Ford, da er sich endlich auf das Thema Willys konzentrieren wollte. Da in ganz Europa kein Fahrzeug im Angebot war und auch in den USA keine 41er Willys Coupés zu realistischen Preisen zu haben waren, biss Micha in den sauren Apfel und schmiedete den Plan, sich selbst eins zu bauen. Aus England bestellte er eine Kunststoffkarosse, und kurze Zeit später lagen auch schon die Rohre für einen Rahmen bereit...

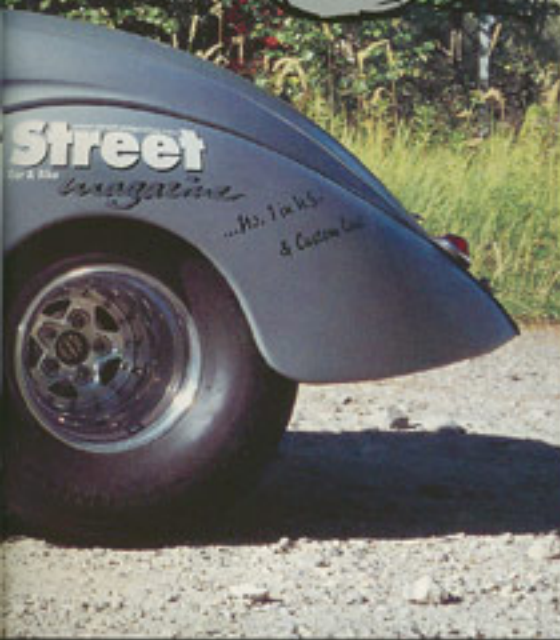
Zwischenspiel I

Da er noch auf diverse Teile wartete, startete er zumindest schon einmal mit dem Motor für sein Projekt. Es handelte sich um einen 350er Chevy Small Block, der mit allerlei Perfo-Goodies und einem 6-71er Weiland Blower für ordentlich Wumms sorgte. Gebaut wurde der Motor mit Hilfe von Drag Racer und Motorenspezialist Klaus Romahn (HPC). Als dieser fertig zusammengesteckt war und immer noch keine Willys-Parts in Sicht waren, kam Micha auf die Idee, den Motor erst einmal woanders reinzustecken. Ist ja schließlich blöd, wenn permanent der Gasfuß juckt, ein geiler Motor da ist – aber nix, was dieser beschleunigen könnte! Es fand sich ein 55er Chevy als Rolling Chassis, der qualitativ hochwertig restauriert war und eine gute Basis für den Gewalttäter-Block abgab. Das wurde quasi Michas erster „Lückenbissler“. Während er mit dem Chevy, supportet durch das frisch gegründete Race Antz Team,

Jahrhundertjob Blecharbeiten: Matches hatte mit der zerballerten Karosse allerhand zu tun...



RACE ANTZ SPEED TEAM



der schon seit den frühen Sechzigern in den USA als „James Gang“ und später in den Achtzigern als Gary Fores „Foreplay“ Renngeschichte geschrieben hatte, hatte 1992 einen finsternen Crash inklusive Überschlag gehabt. Die Schäden waren nur dürftig bis dilettantisch behoben worden, und die Grundmaterie befand sich teilweise in erbarmungswürdigem Zustand. Michas Kumpel Matthias „Matches“ Rifer von Classic Colors hatte mit den Blecharbeiten eine echte Lebensaufgabe, die er trotzdem innerhalb von nur sechs Wochen realisierte. Da das 41er Coupe eigentlich nur aus Rundungen besteht, war es kein

schon ganz ordentliche Rennerfolge in der Public Race Klasse bestritt, kam ihm auch die Erleuchtung, dass eigentlich ohnehin ein Mopar-Block in den Willys gehören würde... An der Willys-Front gab es inzwischen heftige Bewegungen. Kurz bevor Micha nun richtig mit seinem Plastik-Projekt durchstarten wollte, klingelte aus heiterem Himmel sein Telefon und der Besitzer des Steel-Willys überbrachte ihm die frohe Kunde, dass er sich nun doch von dem Coupé trennen wolle. Micha mobilisierte sofort jegliche Barschaften, verkaufte schnell die GFK-Karosserie und sicherte sich die Grundlage für seinen Traum! Nun war neue Motivation geschöpft und auch der Chevy wurde verkauft. Jetzt sollte es mit aller Kraft mit dem Projekt vorangehen!

Long time - no Willys...

Die Karosserierarbeiten am Coupé gestalteten sich schon mal etwas ermüthend. Der Wagen,

Picknick, die Außenhaut wieder perfekt glatt zu bekommen! Da keine der technischen Komponenten einfach „aus dem Regal“ genommen werden konnte, sondern jede Kleinigkeit eine individuelle Lösung darstellte, kostete alles erheblich mehr Zeit, als eigentlich geplant war. Inzwischen hatte Micha auch einen Mopar B1-Motor aufgetrieben, der den Willys befeuern sollte. Dieser hatte in einem Plymouth Savoy gehangen, mit dem Micha zwischendurch schon in der Super Gas Klasse ganz ordentliche Ergebnisse auf dem Strip erzielt hatte. Beim Zerlegen jedoch zeigte sich, dass auch an dieser Front mit Widrigkeiten zu kämpfen war. Die einzelnen Komponenten erwiesen sich zum Teil als zu verblet, um einen kompromisslosen High-End-Motor abzugeben. Mit weniger wollte sich

Micha aber auf keinen Fall zufrieden geben. Nun wurden Nägel mit Köpfen gemacht und Red Line Motors bestellten einen Mopar Performance Megablock mit 596 ci aus den USA, der als spezieller Rennblock angefertigt wird. Nur fetteste Hardcore-Parts sollten für diesen Motor verwendet werden. Vorgabe bei dem gesamten Projekt war, dass der Willys sowohl auf dem Strip ordentliche Zeiten in der Super Gas-Klasse erreichen können sollte, aber

Das Race-Antz-Team. Diese Junge sind mit Micha bei jedem Rennen dabei, um ihn zu unterstützen und Hand mit anzulegen, wenn's mal Probleme gibt. (v.l.n.r.) Lars Vegas, Guido (Hydraxone), Micha, Ole, Dr. A. Die restlichen Members konnten zum Fotoshooting nicht erscheinen.



trotzdem auch eine reguläre Straßenzulassung bekommen und ohne Rennbenzin betreibbar sein sollte. Ein fast utopisch wirkendes Ziel, das natürlich auch für einige zusätzliche Aufgabenstellungen sorgte. Die Zeit wurde lang – zu lang für den ungeduldigen Micha!

Verständlich, dass Micha dieser Karosserieform verfallen ist. Stillecht und megacool kommt auch die matt-graue Primerlackierung – so muss ein Rod aussehen!



Das Willys Coupe ist klein und leicht und eignet sich damit hervorragend als Rennfahrzeug. In den 60ern wurden viele Willys zu Super Gassern umgebaut.

STREET AND STRIPRACING

..... RACE-ANTZ

Hoosier



RACE-ANTZ

Street

Mr. Monkey & Dr. Day
www.mrmonkeyanddrday.com

Auf Grund seiner geringen Länge und der brachialen Leistung ist das Coupé nicht einfach zu beherrschen.

Zwischenspiel II

Auf der MZA Luckau fuhr Micha seine ersten Testläufe. Hier gegen den „Böhse Onkelz-Ford“, mit dem er im Vorjahr selbst gestartet war.

Da war wieder dieses fürchterliche Zucken in seinem rechten Fuß! Anfang 2002 musste Abhilfe her! Als zweiter Lückenbüsser diente ein 69er Camaro, dem Micha einen fliesen 350er mit



NOS-Anlage verpasste. Auch ohne Lachgas war der Small Block schon für niedrige 13er Zeiten gut. Inzwischen ging es an der Willys-Front eisern, aber schleppend weiter. Der Motor wurde aus technischen Gründen auf 588cc runtergestroked und nur mit allerredelsten Racing-Komponenten, wie Indy Alu-Köpfen, Indy Spinne, Ross Schmiedekolben, mechanischer Rollermockenwelle (Sonderanfertigung speziell für diesen Motor!) 1200 cfm Holley

Fette Perspektive!
Der Monster-Willys
von hinten unten.
Man beachte das H-
Kennzeichen und den
„Dead/Alive-Schalter“!



Dominator Vergaser etc., auf eine Leistung von errechneten 1015 PS hochgezüchtet – wohlberkmt, bei einer Verdichtung von „nur“ 10,5:1, was das Tanken an der handelsüblichen Tankstelle ermöglicht! Alle einzelnen Parts wurden speziell aufeinander abgestimmt, modifiziert, maßangefertigt, feingewuchtet etc. Die ganze Operation war schon fast mehr ein wissenschaftliches Projekt als ein Motorenbau. Da ein Automatikgetriebe, das auch straßenfähig wäre, dieser rohen Mächte kaum mehr Herr werden würde, liess Micha sich ein sequentielles Jerico 4-Gang Schaltgetriebe einpassen. Eine verstärkte, gekürzte Ford 9“ Achse ist dafür verantwortlich, die nur schwer zu dosierende Gewalt der Drivetrain an den Asphalt weiterzuleiten. Die Arbeiten zogen und zogen sich. Als absehbar wurde, dass der Willys auch für die 2003er Saison nicht fertig werden würde, überbrückte Micha die Zeit, indem er unter anderem mit dem „Böhse Onkelz“-Ford T-Bird an den Start ging, den Red Line Motors ihm mit einem nagelneuen Ford SVO 10 Liter-Motor zur Verfügung stellte.

Finally...

Juli 2004 war es endlich soweit – der lang ersehnte Traum rollte fahrfertig aus der Red Line Motors-Halle, wo beinahe alle technischen Arbeiten realisiert worden waren. Der Fertigstellung war noch eine komplett durchgeschraubte Nacht vorangegangen, da am Abend vor dem Drag Race in Luckau noch Öl aus dem Motor rausdrückte. Micha konnte es kaum fassen – sein Monster-Willys stand endlich vor ihm. Nach etlichen Jahren des Hoffens und Wartens konnte

er sich in das Coupé setzen und den brutalen Motor durchstarten. Ein echtes Gänsehauterlebnis mit fettester Adrenalinausschüttung! Noch heftiger wird es, wenn sich das Urviech in Bewegung setzt. Der leichte, kleine Wagen ist mit seiner gewaltigen Leistung nur sehr schwer



Der Höllenklutz: Runtergestroked auf 9,6 l Hubraum leistet der Mopar Performance Megablock ca. 1015 PS! Damit ist der leichte Willys eine mattlackierte Boden-Boden-Rakete!

zu kontrollieren. Damit zu fahren ist auch für einen erfahrenen Fahrer wie Micha jedes Mal ein Tanz mit dem Teufel. Diese Tatsache bekam er dann auch direkt auf der MZA Luckau zu spüren. Ohne überhaupt Zeit für eine größere Probefahrt oder irgendwelche Feineinstellungen gehabt zu haben, startete er damit die ersten Testläufe auf dem Strip. Beim sechsten Testlauf gab er beim Starten ein bisschen zuviel Gas, wodurch der Willys zum „Wheelies“ mutierte und sofort mit der Vorderachse mehr als einen Meter von der Fahrbahn abhob. Obwohl Micha geistesgegenwärtig auf dem



Michas Lieblingsplätzchen: Komfort oder Kosmetik sind hier Fremdworte – form follows function! Wichtigstes Instrument: der Auto Meter Drehzahlmesser!



Foto: Christoph Lange

Gas blieb, schlug der Vorderwagen beim Wiederaufkommen derartig auf dem Asphalt auf, dass das rechte Vorderrad wegbrach. Micha merkte zwar, dass irgendwas nicht stimmte, konnte aber von innen nicht sehen, dass er nur auf drei Rädern fuhr und blieb weiter auf dem Gas. Er stabilisierte nach einigem Schlingern die Fahrtrichtung und hielt weiter auf die Ziellinie zu. In einer Wolke aus Gummiqualm durch den schleifenden rechten Vorderreifen kam er mit 12.26 auf drei Rädern durchs Ziel und schrieb mit diesem Stunt Dragracing-Geschichte. Nach Behebung der entstandenen Schäden startete er, diesmal aufgerüstet mit Anti-Rollbar

und Wheeliebars einige Wochen später in Hockenheim bei den Nitrolymp-X und fuhr dort in der Modified Street-Klasse einen dritten Platz (Index 10.0 s). Es sind aber mit dem Willys auch noch gute 9er Zeiten (9.86) möglich, was schon die Testläufe unter Beweis stellten. Wir sind gespannt auf die nächste Saison. Der absolute Knaller an dem Coupé ist die Tatsache, dass er auf Grund seiner belegbaren Rennhistorie als zeitgenössisches Rennfahrzeug sogar eine H-Zulassung bekommen hat und Micha damit auch gelegentlich mal ein Eis essen fährt! Der Willys illuft dabei noch nicht

mal heiß – im Gegensatz zu seiner Umgebung, bei der das Erscheinen des coolen Gefährts mit der Geräuschkulisse eines B17-Bombers (... aber einer besseren Beschleunigung!) immer für ungläubige Blicke sorgt...



Kofferraum? Fehlange! Durch die Heckklappe guckt man am Kunststofftank vorbei direkt auf die gekürzte Ford 9" Achse! Auch dem Blick ins Cockpit steht nichts im Weg! Zur besseren Gewichtsverteilung gibt es zwei Batterien.



Nitrolymp-X Hockenheim: Hier startete Micha in der Modified Street-Klasse (Index 10.0) und flog unglücklicherweise mit nur wenigen hundertstel Sekunden im Viertelfinale raus...

Noch mal Hockenheim: In Luckau gelernt – besser unterwegs mit Wheelie-bar!

Der Jahrhundertwheeler! Beim sechsten Probelauf mit dem frisch fertig gestellten Willys gab Micha nur ein kleines bisschen zuviel Gas... Die Vorderachse hob sofort massiv ab. Als die Vorderräder wieder auf dem Strip aufschlugen, brach das rechte Vorderrad weg. Trotz dieser Tatsache blieb Micha weiter auf dem Gas und kam in einer riesigen Qualmwolke mit einer 12er Zeit auf drei Rädern durchs Ziel geschossen! Wer's sehen will – unter www.hara-dragracing.de unter dem Menüpunkt „News“ kann man sich den Videoclip runterladen...

Technische Daten Willys 1941 Rod

Motor:
9.6l Mopar Performance Mega Block V8, 596 ci rastergestrickt auf 588 ci, 10.5:1, Calies 4340 non twist Schmiedewelle, Eagle 4340 H-Beam Rods, Ress Kolben, Child & Albert Moly Rings, Clevite 77 Lager, alles feingewuchtet, mech. Rollermockenwelle speziell ungefedert, mech. Rollerflüher, Indy Alu Köpfe, Indy Ansaugspitze, Holley Dominator 1200 cfm, handgefertigte Headers, 4" Auspuffanlage, digitale MSD-6+ Zündung Leistung ca. 1015 PS built by Red Line Motors

Getriebe:
Sequenziales "DR4-4 Jerico" 4-Gang-Schaltgetriebe, Vertigete V shafter

Rahmen/Chassis:
Original Willys, gebost, 12-Punkt Panycarcage, direkt auf dem Rahmen, gekürzte Ford 9" Hinterachse, einstellbare Koni-Stößdämpfer (Zug- und Druckstufe), Anti-Rollbar, Kugel Komponenten IFS Vorderachse, Koni Stößdämpfer (Zugstufe)

Karosserie:
All Steel!

Interieur:
Kirkey-Sitze, Auto Meter „Phantom“ Instrumente, Billet Alu-Leerkäfige, Grant-Lenkrad.

Räder/Reifen:
Vorn: 26 x 7.5 Mickey Thompson 15 x Weld Hinten: 33 x 21.5 Mickey Thompson auf 15" Weld (wahlweise 32 x 16 Goodyear Slicks)

Sonstiges:
Auf Grund seiner nachweisbaren Rennhistorie ist der Willys als historisches Rennfahrzeug anerkannt und auf H-Kontrollen zugelassen!

Special Thanks:
Peter Ritscher (Red Line Motors) und Matthias „Matches“ Riffer (Classic Color) ohne die dieses Hardcore-Projekt nie realisiert worden wäre. Micha hat lange nach den richtigen Partnern gesucht bevor er den Kontakt zu diesen beiden Spezialisten geknüpft hat, die endlich seine Wünsche verstanden und auch umsetzen konnten!

Info:
Race Antz Team: www.race-antz.de, Red Line Motors (Motor/Technik): Adolf Kolping-Str. 41-43, 67433 Neustadt/Weinstraße, Tel. 06321-16186, www.redlinemotors.de, www.totalperformance.de, Classic Colors (Karosseriearbeiten+Rahmen): Im Gewerbegebiet Schriedberg 1, 97857 Urspringen, Tel. 0170-4189272, Model: Maria, www.pin-up-company.de