

Der Respekt einflößende Blechberg gehört Ami-Sammler Dirk Riegert aus dem südbadischen Schopfheim (D). Seitdem der Malermeister von diversen Filmen und natürlich seinem Willys-Jeep-fahrenden Daddy angesteckt wurde, lassen ihn die Amis nicht mehr los. In seinen Hallen findet sich ständig was Neueswie auch dieser Giga-Pick Up, der auf eine ruhmreiche Geschichte zurückblickt.

Zum 50-jährigen Firmenjubiläum von Ford stellte die Company am 13. März 1953 den ersten F-100 vor, der den alten F1 ablöste. Die neuen Trucks waren das Resultat einer 30-Millionen-Dollar-Investition von Henry Ford II. "Wenn je ein Truck entworfen wurde, bei dem man nur



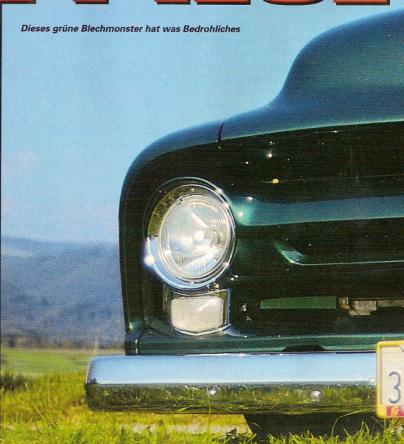
Im Rollpan sitzen Universal-Rücklichter

## 56er Ford Pick Up

Wenn diese kompakte Wuchtbrumme im Rückspiegel auftaucht, scheint sie schon von weitem "Mach Platz!" zu brüllen. Und dann muss man aufpassen, dem Vordermann nicht hintendraufzubrettern, denn es fällt wirklich schwer, woanders hinzuschauen. Dieses Riesenteil ist einfach nur groß, grün und gemein.



Good Wood: Auch die Ladefläche passt ins edle Umfeld



an den Farmer dachte, dann ist das der neue F-100!" und "Ein Truck, so wichtig wie Regen für die Landwirtschaft!", behauptete 1953 die Werbung. Aber "der Neue" war tatsächlich ein Riesenerfolg und entfachte regelrechte Begeisterungsstürme. Mit seiner schnittigen Linie war er moderner als alles, was Ford jemals auf die Straße gelassen hatte. Die Designer bauten zum Beispiel die Fahrerkabine um eine lebensgroße Schaufensterpuppe herum. So vielfältig wie das Farmerleben waren auch die Varianten, die angeboten wurden. Das Topmodell war der F-100 mit einer halben Tonne Zuladung. Über noch größere Ladekapazitäten verfügten der F-250, F-350 und der F-500. Es gab sie

mit Holzbeplankung (Stake) oder Blechladebett. Dazu kamen die verschiedenen Motorisierungs-Möglichkeiten. Der F10D3 war ein Reihensechszylinder mit 115 PS, der auch wegen seiner Robustheit und dem niedrigen Verbrauch "Mileagemaker" (Meilenmacher) genannt wurde. Ab '54 offerierte Ford den F10R3 Powerking, einen V8 mit 3,9 Litern und 139 PS. Seine unverwechselbare Form brachte ihm den Namen "Y-Block" ein. 1956 erschien dann ein V8, der 167 Pferde aus 4,5 Litern Hubraum schöpfte. Die Grundoptik von "Farmer's Best Friend" blieb bis 1957 erhalten. Doch besonders der 56er wird bis heute eifrig von Sammlern gejagt.

Auch für Dirk musste es ebendieser F-100 sein, weil nur der 56er diese schöne, große Panorama-Frontscheibe hat, mit dem kleinen Vordach darüber. Nach einigen Schrotthaufen und anderen Pick Ups mit überzogenen Preisvorstellungen der jeweiligen Verkäufer fand er den Truck nach circa einem Jahr im Kleinanzeigenteil von CHROM & FLAMMEN, Standort Iserlohn. Der Deal war bald gemacht und der Truck endlich vor der heimischen Haustür, aber es gab noch reichlich zu tun. Dirk hat Glück, denn Freundin Nadine teilt





spitzengefühl. Merke: Nach ganz fest kommt ganz neu! Da zählte Dirk

> das Überholen der Türschlösser schon zu den angenehmeren Dingen. Ein echter Kracher an dem Truck ist das warme, tiefe "Dark Jade Metallic Green" aus der Ford-Palette - der

Lack hat etwas Geheimnisvolles. Dunkle Farben an Autos haben außerdem den Vorteil, dass sie Türund Haubenspalte optisch verschwinden lassen. So wirkt alles wie aus einem Guss, kompakter und größer. Die hinteren "Monsterbacken" an Dirks Pick Up haben zudem jeweils eine 5-cm-Verbreiterung und ergeben zusammen mit der Tieferlegung diesen fetten, bösen Look. Das kernige Gebrabbel des Motors unterstreicht diesen Effekt lautstark.

Die 390er Maschine (6,4 Liter) trägt polierte Zylinderköpfe eines 428er Motors. Dieser ist als echtes Hammer-Teil bekannt

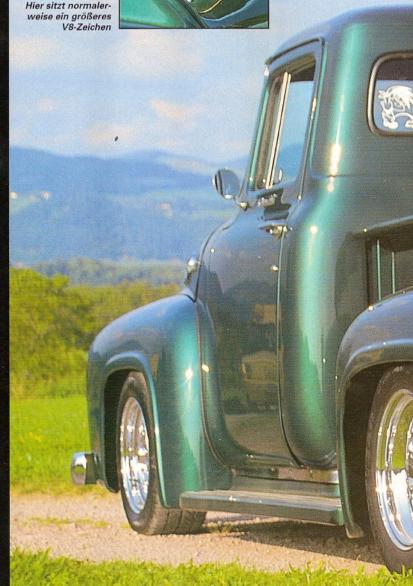
## GREEN PIECE

das Hobby - oder in seinem Fall "den Sinn des Lebens" -, und sie hat oft und gern geholfen. Liebe geht ja bekanntlich durch den Wagen. Als aktiver Schrauber waren die anstehenden Aktionen kein Problem für den Badenser. Der Pick Up liegt auf einer 9-Zoll-Ford-Hinterachse, die vordere stammt von einem 70er Thunderbird, mit Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen. Für diese Achse waren neue Achsschenkel nötig, die man aber nun mal nicht an jeder Ecke kriegt. Nach nerviger Sucherei wurde Dirk schließlich in Schweden fündig. Für die satte Tieferlegung verwendete er Camaro-Federn. Das neu implantierte Viergang-Schaltgetriebe war kürzer als das alte, und so musste die Kardanwelle verlängert und neu ausgewuchtet werden. Das Lenkgetriebe und die Lenksäule sind ebenfalls als Neuteile eingepasst worden. Die montierten 15"-Cragar-"Super Spoke"-Felgen treffen nicht so ganz Dirks Geschmack. An ihrer Stelle sollen

demnächst 17-Zoll-American Racings Platz finden. Die Karosserie war weniger arbeitsintensiv, lediglich das Auswechseln der kompletten Verglasung stellte eine echte Herausforderung dar. Hier erforderte es viel Logik bei der Technik sowie Finger-

Monsterbacke: Fünf Zentimeter Verbreiterung machen den Pick Up fett





und war seinerzeit in vielen Polizeiautos zu finden. Das vom 750-cfmHolley-Vergaser erzeugte Gemisch
wird von der Edelbrock-Performerspinne verteilt. Laut Dirk liegen
dann 380 PS an. Über die Fächerkrümmer und die Drei-Zoll-Auspuffanlage werden schließlich die
Reste der Verbrennung ins Freie
entlassen. Dirk gönnte seinem Ford

eine frische Servopumpe und hat den Pulley dafür neu angefertigt.

Im Innenraum finden sich unter dem in Wagenfarbe lackierten Armaturenblech Porsche-Rundinstrumente, eingefasst von Edelstahlblenden, die sich über das

ganze Dash erstrecken. Die originale Sitzbank erhielt einen schwarzen Lederbezug. Mit dem Grant-GT-Lenkrad steuert Dirk seinen "Bösewicht" von Treffen zu Treffen. Und wenn er ihn dort ein wenig einzäunt, dann wirkt das eher wie ein Käfig, um die Neugierigen vor ihm zu schützen, als umgekehrt!

Text & Fotos: Louy Fehrenbach

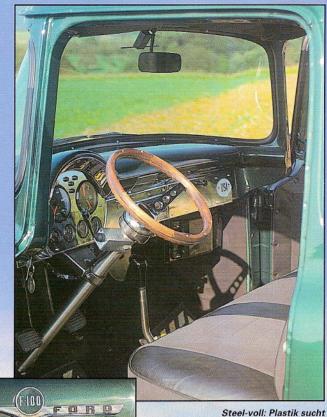
## 56er Ford F100 Pick Up Custom Cab

Motor: OHV-V8 (67er Ford), 390 ci, 6.392 ccm, polierte Zylinderköpfe (428 ci), 380 PS, Verdichtung 10,0:1, 750-cfm-Holley-Vergaser, Mallory-Zündung, Edelbrock-Performer-Spinne, Fächerkrümmer, 3"-Auspuff-Anlage • Kraftübertragung: Viergang-Schaltgetriebe • Vorder-

achse: Einzelradaufhängung vom 70er Ford Thunderbird, Schraubenfedern (Camaro), tiefergelegt, Scheibenbremsen • Hinterachse: 9"-Ford-Starrachse, Blattfedern, tiefergelegt, Trommelbremsen • Felgen: Cragar-

"Super Spoke"-Felgen, 7 x 15" vorne, 10 x 15" hinten • Reifen: 205/60 R15 vorne, 255/60 R15 hinten • Sonstiges: Porsche VDO-Rundinstrumente, Edelstahlblenden, Grant-GT-Lenkrad, Pioneer-Anlage, Kenwood-Boxen, Heckklappe Eigenbau, Rollpan hinten, Universal-Rücklichter, Kotflügelverbreiterungen hinten 5 cm, rundum Neuverglasung,

Farbe: Ford "Dark Jade Metallic Green"



Steel-voll: Plastik sucht man hier vergebens

