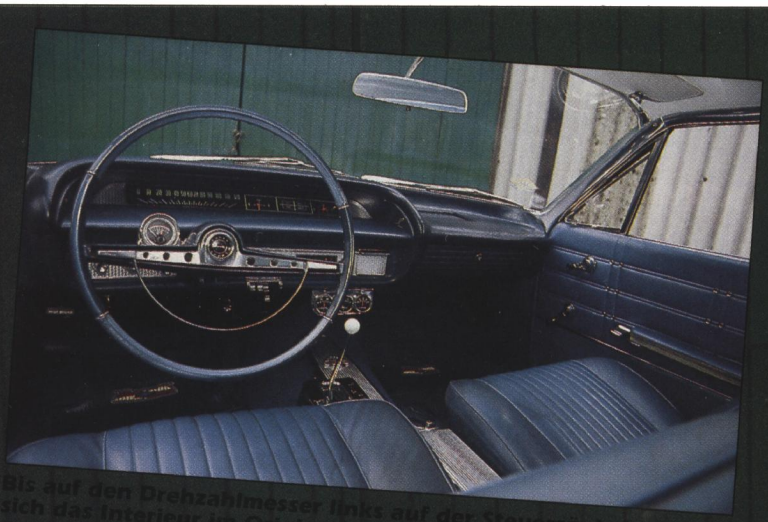
Super



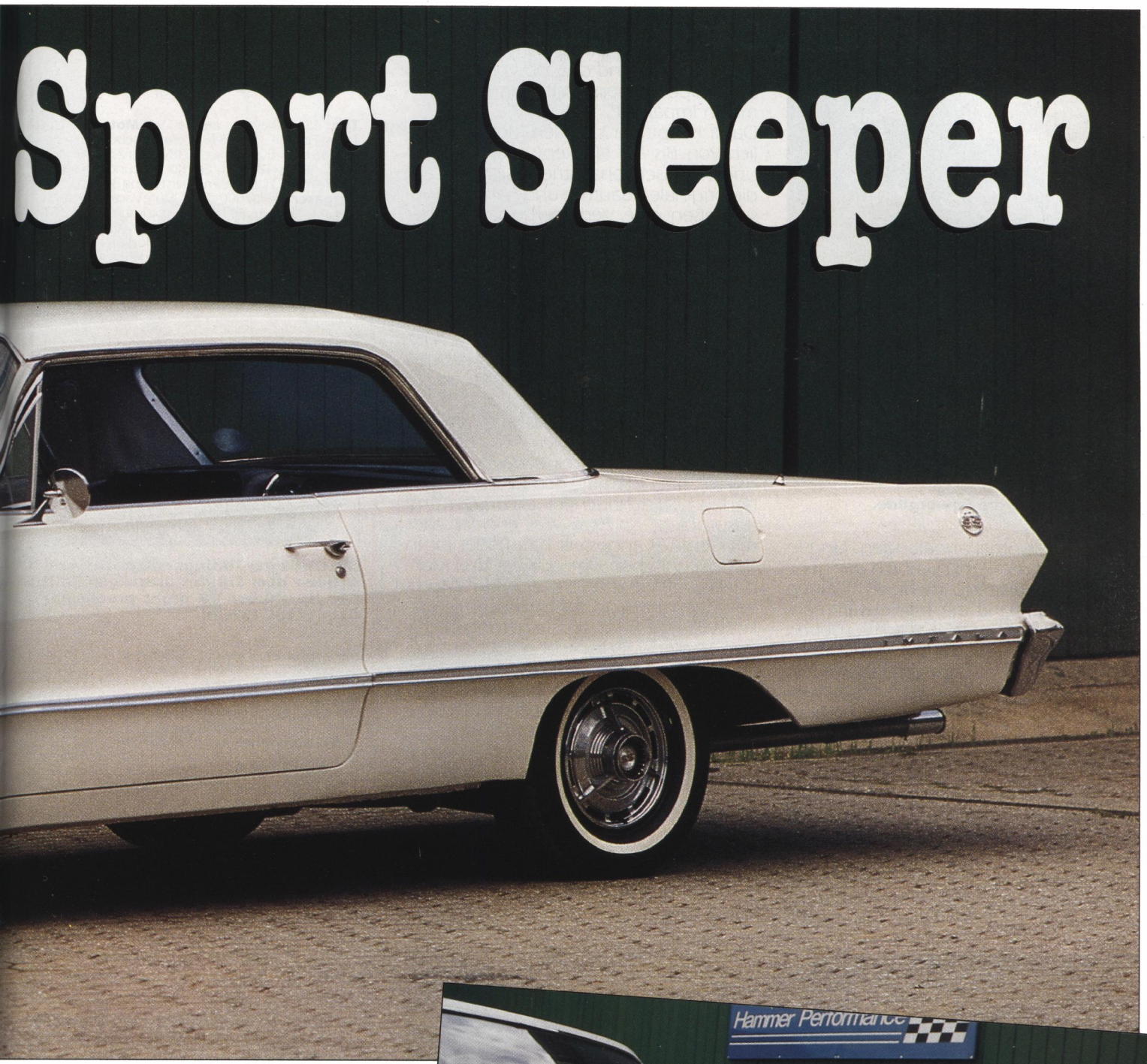
Bis auf den Drehzahlmesser links auf der Steuersäule befindet sich das Interieur im Originalzustand.

Unaufällig, aber Power bis der Arzt kommt: 63er Chevrolet Impala SS 2-dr hardtop Sport Coupe

Sleeper, so wird in der Scene ein Auto bezeichnet, daß mehr drauf hat als man seinem vermeintlich harmlosen Outfit ansieht. Ein Tiefstapler, also. Der hier gezeigte Impala SS ist so ein echter "Sleeper". Aufgebaut von Axel Hammer, und ich sag Euch was: Nomen est Omen!

Man kann sich aber auch schrecklich vertun. Auf den ersten Blick sieht der im unschuldigen Weiß gewandete Impala wirklich eher harmlos aus. Könnte eine 18 Sekunden-Schaukel sein, die jeder Golf mit 70 PS locker in Schach hält. Unterstellen wollen wir Axel nichts, wir liegen sicher so falsch nicht, wenn wir davon ausgehen, daß er einen Riesenspaß hat, wenn sein Chevy grob unterschätzt wird. (Ist ja besser als in einer Presto-Monster-Maschine zu sitzen, die absolut nicht aus dem Quark kommt.) Um es gleich rauszulassen, Gölfe brauchen sich gar nicht erst im Ampelsprint zu versuchen. Hätte sein tapferer Pilot an der Ampel nur besser hingehört. Der tiefe Sound aus den "Stereo-Tüten" im Heck rührt nicht von einer defekten Auspuffanlage her, sondern von einem Turbo Fire unter der Fronthaube, der seinen Namen vollauf zu Recht trägt.

Sport Sleeper



Superrar: diese Radkappen waren Bestandteil des SS-Pakets.

Doch von nix kommt nix! Axel Hammer selbst hat an den V8 Hand angelegt, schließlich ist der 30-jährige Diplom Ingenieur für Fahrzeugtechnik und Spezialist in Sachen V8 Tuning und Inhaber der Firma "Hammer Performance". In seinem Unternehmen wird Motortuning (abgestimmt auf Fahrer, Fahrzeug und Fahrstil) mit Hilfe von Computeranalysen (neueste Software aus den USA) realisiert. "Das Grundwissen war aufgrund meines Fahrzeugtechnik-Studiums da, das ganz spezielle Know-How mußte ich mir aber mühsam anlesen! Ich habe mir alles an Literatur besorgt, was ich in den USA kriegen konnte. Und dann habe ich verglichen, nachgeschlagen und dann ir-

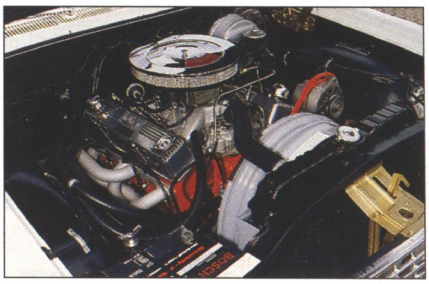
Motor-Tuning am Computer
Hammer Performance
Im Jägersgarten 12
63844 Troisdorf
Tel. D-(0)2241/390380

Bodennähe:
Floorshifter für die Powerglide.

gendwann einmal angefangen. Und in einem weiteren Punkt war ich mir ganz sicher. Ich wollte nicht einfach in einen Laden gehen und die Teile zusammenkaufen, sondern handwerklich vorgehen und den Motor optimieren."
Ein Glücksfall, daß ihm zu diesem Zeitpunkt genau jener Impala SS angeboten wurde, den ein Bekannter vor Jahren von einem deutschen Bankier gekauft und mit dem man gemeinsam die erste Graffiti-Night in Frankfurt angesteuert hatte. "Ich finde Hot Rods zwar Klasse, aber ich brauche eine Schüssel um mich rum", schwärmt Axel von dem schön geschwungenen Blech seines 63er Modells. Angesichts des hervorragenden Allgemeinzustands (bis auf eine Zweitlackierung absoluter Originalzustand!) kam der Troisdorfer zu dem Entschluß: "Die Kiste bleibt optisch so wie sie ist! Auch wenn das Fahrwerk nur zum Geradeausfahren taugt. Und das, obwohl es beim Super Sport schon straffer als beim normalen Impala ist"
Dafür knöpfte er sich den Motor gründlich vor. Bis auf Nockenwelle, Manifold und Vergaser konzentrierte sich Axel auf die originalen Bauteile und nahm gewissermaßen eine Verfeinerung vor. Aber bis ins Extrem. Das ganze Programm und noch einen Schritt weiter: "Ich hab echt alles gemacht! Sogar an den Ventiltaschen in den Kolbenböden habe ich die Kanten gebrochen; vereinfacht gesagt, gibt es dadurch an diesen Stellen weniger Gemischverwirbelungen, die Klingelneigung nimmt ab!" Axel steckte sogar die Pleuel acht Stunden lang bei 280° in den heimischen Backofen, um sie spannungsarm zu glühen. "Zugegeben, die Geschichte kam mir etwas merkwürdig vor, aber ich hatte den Tip in verschiedenen US-Fachbüchern gefunden und ausprobiert!" so Axel. Was er noch alles mit dem V8 angestellt hat, findet Ihr in den technischen Daten. Aber drei Maßnahmen, die neben der Hubraumvergrößerung und der geänderten Nokkenwelle zur Leistungssteigerung beitragen, wollen wir hier schon noch ansprechen. So sind die Ansaug- und Abgaswege frästechnisch feinbearbeitet worden, die Ansaugwege der Ansaugbrücke und der Zylinderköpfe wurden angeglichen und die Ein- und Auslaßventile wurden mit Phasen (topcut, backcut) versehen. Die Summe der Veränderungen bringen den auf 5436 ccm Hubraum angewachsenen Turbo Fire immerhin auf eine Spitzenleistung von 266 PS bei 4.500 U/min. Das Ende der Fahnenstange hat der Impala damit freilich noch nicht erreicht. Beim letztjährigen Treffen der Gasoliners auf dem Esso-Gelände in Köln tauchte der Impala im Race-Car Look der Sixties auf. "Ich wollte einfach mal zeigen, wie der sportbegeisterte Familien-Vater sein Fahrzeug für den Wochenendausflug zum Strip umrüstete." Axel demontierte also die Radkappen und ersetzte die Standart-Auspuffanlage durch zwei seitliche Flammrohre. Und die Scheinwerfer hatte er mit Tape abgeklebt. So gingen die Amateur-Rennfahrer damals tatsächlich an den Start. Und dank der guten Vorarbeit, macht sich die Umrüstung auch leistungsmäßig deutlich bemerkbar. Die Leistung steigt dann von 266 auf 292 PS bei 4.500 U/min. Tempo 100 liegen bereits nach 7,5 Sekunden an und das trotz 2-Gang Powerglide. Ein Sleeper, der gut für Alpträume ist. Bei anderen!

Technische Daten:

Typ: 63er Chevrolet Impala SS ▪ **Motor:** 327 ci Turbo Fire auf 331 ci 5436 ccm aufgebohrt (0.03"), ca. 266 bei 4.500 U/min, 451 Nm bei 2.500 U/min, Verdichtung: 10,09 :1, GM Kontaktzündung stationär: 14° vor OT, totale Frühverstellung 38° vor OT ▪ **Vergaser:** Holley 600 cfm, 2. Stufe Vacuum, Hauptdüsen 1. Stufe: 66 = 0,066", Hauptdüsenbohrungen in Düsenplatte der 2. Stufe: 0,07", Vollastanreicherung (Powervalve): -6,5" Hg, Kurvenscheibe der Beschleunigerpumpe: Farbcode rot, Position 2 auf Drosselklappenwelle, Beschleunigerpumpendüse: 0,025 ▪ **Lufteintritt:** über Velocitistack ▪ **Ansaugspinne:** Edelbrock "Performer" ▪ **Zylinderköpfe:** GM Grauguß, Einlaßventil 1,72", Auslaßventil 1,5", Brennkammervolumen: 58 ccm, die Ansaug- und Abgaswege wurden überarbeitet, die Ansaugwege der Ansaugbrücke und der Zylinderköpfe wurden angeglichen, die Ein- und Auslaßventile wurden mit Phasen versehen. (topcut, backcut) ▪ **Nockenwelle:** Competition Cams 268 HE, Duration @ 0,05" Steuerzeit: 218°, Ventilhub Ein- und Außlaß: 0,0454" bei Kipphebelübersetzung 1,5:1, Lobe Separation: 110° ▪ **Auspuff:** Fächerkrümmer 1,63", einzelne Rohrlänge 38", Luftdurchsatzrate der Standart-Auspuffanlage: 460 cfm ▪ **Fahrleistungen:** 0-100 km/h 7,5 s, 1/4 Meile: 16,5, Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h ▪ **Kraftübertragung:** 2-Gang Powerglide ▪ **Vorderachse:** Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Trommelbremsen ▪ **Hinterachse:** Starrachse mit Blattfedern, Panhardstab ▪ **Räder:** original GM 7x14 mit Goodyear Arriva P205/70R14



Die Optik des Tunings entspricht weitgehend dem Stil der damaligen Zeit! Der Kurzhuber V8 dreht problemlos über 5.200 U/min!

161 Dollar waren für das Super Sport Paket hinzublättern. Dafür gab's ein strafferes Fahrwerk, Floor Shifter, Einzelsitze vorn und andere Goodies. Leider hat Chevrolet nicht festgehalten, wieviele Kunden ihren Impala mit der SS-Option orderten.

Text & Fotos: Thomas Ebeling