

Im Sommer 1996 werkelte ich lustlos an meinem '67er Fastback-Projekt herum. Obwohl die mühsamen und dreckigen Arbeiten bereits erledigt und das Auto neu lackiert war, wollte sich keine richtige Arbeitslaune einstellen. In meinen diversen Garagen sowie im Freien standen zu dieser Zeit insgesamt fünf Mustangs sowie ein Shelby in allen Erhaltungszuständen. Einen siebten hatte ich eben erst ausgeschlachtet und die unbrauchbaren Ueberreste dem Shredder überlassen.

An einem Freitag kaufte ich eher zufällig die „Fundgrube“ und blätterte ohne tiefere Absicht darin herum. Plötzlich fesselte ein Inserat meine ganze Aufmerksamkeit:

Zu verkaufen: Mustang Fastback GT '65, Fr. 3500.--, Tel.

Schon hing ich am Telefon. Für den nächsten Tag vereinbarte ich einen Besichtigungstermin im Kanton Baselland. Am Samstag kaufte ich dann nach kurzer Verhandlung diesen Mustang für Fr. 2500.--. Im Kaufpreis inbegriffen war sogar noch der Transport durch den Verkäufer in meine Garage im Toggenburg. Ich leistete eine Anzahlung von Fr. 500.— und der Verkäufer versprach mir, den Wagen in ca. 2 Wochen zu bringen. Am anderen Mittwoch stand er aber schon vor der Tür.

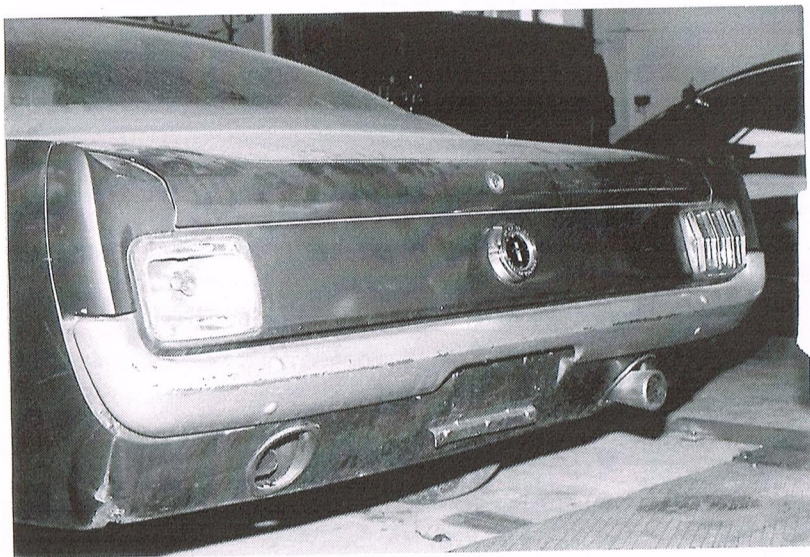
Noch gleichentags fing ich an, mir einen Ueberblick zu verschaffen. Das Auto war bis Anfang der 80er Jahre im Berner Oberland in Verkehr gewesen. Ein fälliger MFK-Termin war dann wahrscheinlich der Grund für die Stilllegung. Mein Vorbesitzer hatte den Fastback als Restaurationsobjekt erstanden. Angesichts der notwendigen Arbeiten hat ihn dann aber offensichtlich der Mut verlassen, sodass er das Auto wieder verkaufte. Folgende Mängel konnte ich feststellen: Rost an den Bodenblechen, hinteren Kotflügeln, hinteren Radhäusern, Türböden, dem Heckblech, Torpedoblech und Batteriekasten. Der Motor lief nicht, drehte aber; viele Chromteile waren zu ersetzen.

Diesen teils groben Mängeln standen aber auch etliche Pluspunkte gegenüber: Das Auto war erstaunlich komplett. Sämtliche Teile des schwarzen Deluxe-Interieurs (Pony) waren vorhanden. Bis auf ein 70er-Jahre Radio waren keinerlei Murks oder Basteleien auszumachen, keine zusätzlichen Boxenlöcher. Der Motor war ein 289-4V (A-Code) und das Getriebe 4-Gang handgeschaltet. Weitere Abklärungen ergaben, dass das Auto tatsächlich ein originales GT-Modell war: korrekt angeschlossene Foglamps, Doppelauspuff mit Endrohren durch das Heckblech, Scheibenbremsen, direkteres Lenkgetriebe, verstärkte Stabilisatoren und Federn etc. Zusätzlich war auch ein Rally-Pac vorhanden. Als Spezial-Sonderausstattung fand ich einige italienische Lira unter dem Teppich und ein verlassenes Vogelnest hinter einem Lampentopf!

Das Auto war im Laufe der Jahre nur einmal neu lackiert worden; in einer Kombination hell-/dunkelgrün. An den Türunterseiten zeichneten sich noch die überlackierten GT-Streifen ab. In den Türfalten und im Kofferraum war teilweise noch die originale rote Farbe erkennbar. Viele Chromteile und die Stossstangen waren ebenfalls grün lackiert.

Mein anderes Restaurationsprojekt, der '67er, war plötzlich vergessen. Noch in derselben Woche begann ich mit der Demontage des '65ers. Fahrwerk und Unterboden waren mit einer mehrere Millimeter dicken Pampe aus Fett und Dreck überzogen. Einzig die Auspuffanlage war offenbar neueren Datums. Trotz des vergammelten Zustandes brach nur eine einzige Schraube ab. Ansonsten war die Zerlegung ein Kinderspiel. Da dieser Mustang mein 4. Projekt darstellte, konnte ich auf die sonst notwendige Kennzeichnung der Teile verzichten. Mittlerweile könnte ich einen Mustang der Baujahre '65 - '67 fast im Schlaf zusammensetzen. Bald glich meine Garage einem Schlachtfeld; kaum zu glauben, wieviel Platz ein zerlegter Mustang einnehmen kann. Kleinteile, das Interieur, Elektroteile und brauchbare Chromteile nahm ich mit nach Hause in den Keller. Die Stossstangen, das Frontblech und die Spritzschutzbleche in den vorderen Radhäusern wanderten direkt in die Altmetalltonne. Während der Zerlegung notierte ich mir, was ich alles für Neuteile besorgen musste.

Nach knapp zwei Wochen war der Mustang schon weitgehend zerlegt. Nur noch die Achsen befanden sich an ihrem angestammten Platz. Und immer noch wunderte ich mich, dass an diesem Auto nicht mehr herumgemurkst worden war.

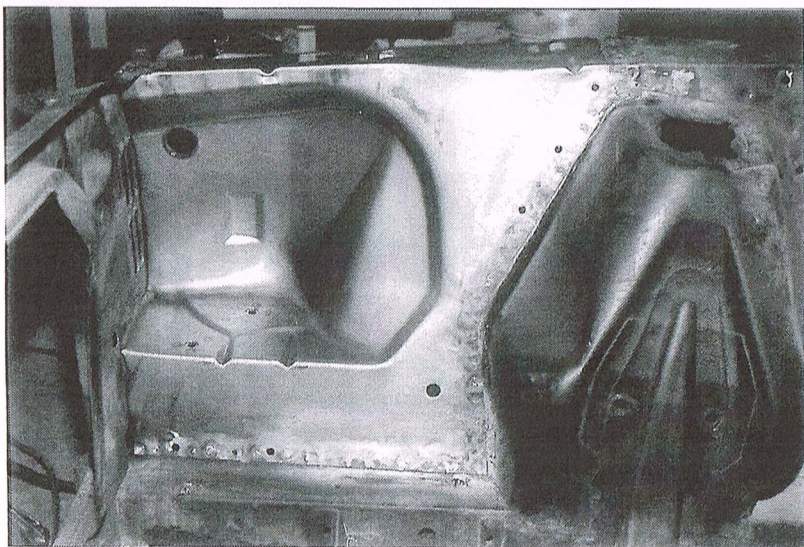


'65 Fastback als ungeschliffener „Rohdiamant“

Fortsetzung folgt

Bei der Demontage des Mustangs kamen glücklicherweise keine weiteren gravierenden Karosserieschäden mehr ans Tageslicht. Für die benötigten Blechteile holte ich bei verschiedenen Händlern in der Schweiz Offerten ein. Ein Angebot aus Möhlin erhielt schliesslich den Zuschlag. Bei meinen früheren Projekten vermisste ich jeweils schmerzlich eine Sandstrahlkabine, um Fahrwerks- und andere verkrustete und angerostete Teile zu reinigen. Als ich während der Wartezeit auf die Blechteile an einen sehr leistungsfähigen Occasions-Luftkompressor für kleines Geld stiess (kein Hobbygerät aus dem Baumarkt - zu schwach), griff ich sofort zu. Eine Strahlkabine aus Holz habe ich mir selbst gebaut.

Nach sechs Wochen trafen schliesslich die bestellten Bleche ein. Nun wollte ich die Schweissarbeiten an den traurigen Ueberresten des Mustangs mit geliehenem Werkzeug in Angriff nehmen. Diese Phase der Restauration ist sehr heikel. Nicht wenige Restaurierer verlässt angesichts der total zerlegten Autos der Mut und sie sehen keine Chance, dass aus dem Teilepuzzle je wieder ein Fahrzeug wird. Oft stehen die Autos jahrelang in diesem Zustand herum und Teile gehen verloren. Nicht selten werden sie dann als „zerlegt“ oder „teilrestauriert“ zum Verkauf angeboten. Diese „Anschissphase“ stellte sich bei mir glücklicherweise nicht ein. Etwa gleichzeitig wurde mir noch ein '66er Hardtop Abbruchauto angeboten. Ein kompletter Mustang für Fr. 240.—frei Haus, das konnte ich mir nicht entgehen lassen. Die Blecharbeiten wurden nochmals aufgeschoben und der Neuzugang innert zwei Wochen ausgeschlachtet. Diverse Teile konnte ich sofort verkaufen. Vieles legte ich ins Lager. Der unbrauchbare Rest wurde dem Shredder übergeben. Mit dem Erlös erstand ich mir eine eigene Schutzgas-Schweissanlage.



Nagelneues Batterieblech

Um auch das Fahrwerk ausbauen und die Fastback-Karosserie besser bewegen zu können, konstruierte ich zwei Rollböcke, die ich anstelle der Achsen montierte. Die eigentlichen Schweissarbeiten begann ich vorne rechts am Batterieblech. Von dort arbeitete ich mich stückweise durch zum Fahrzeugheck. Nach der hinteren Seitenwand und dem Heck ging's auf der linken Seite wieder nach vorne. Ich trennte nur Stück für Stück des maroden Blechs heraus, damit die Gesamtstabilität des Fahrzeuges nicht gefährdet war und sich die Karosserie nicht verzog. An den demontierten Türen musste der untere Teil der Aussenhaut erneuert werden. Diese Arbeit war mir dann doch zu heikel, sodass ich sie auswärts vergab. Während der Arbeiten habe ich mich zweimal heftig an scharfen Blechteilen geschnitten. Das eine Mal habe ich zuerst gar nichts mitbekommen. Erst als ich am Hosenbund etwas Warmes, Nasses fühlte, bemerkte ich, dass Ueberkleid, Hemd und T-Shirt vom Brustbereich an abwärts komplett blutgetränkt waren - filmreif. Den Arzt habe ich mir trotzdem verkniffen - ein Mustangschrauber ist leidensfähig!

Ende Herbst, einige Flüche und eingeklemmte Finger später, waren die Blecharbeiten bereits abgeschlossen. Dabei hatte ich mehrheitlich nur Samstags und in den Ferienwochen am Auto gearbeitet. Sitzungen bis in die späte Nacht waren nicht nötig. Wenn es an einem Tag nicht lief, legte ich das Werkzeug beiseite und überschlief die ganze Sache nochmals. Meist ging's am nächsten Tag viel besser. Man hat nicht jeden Tag ein Hoch! Mit dem vierten Auto stellte sich natürlich auch Routine ein und ich konnte meine Arbeitstechniken weiter verfeinern.



Ungewöhnliche Einblicke in den Kofferraum: Hintere Seitenwand, inneres/äusseres Radhaus und ein Teil des Kofferraumbodens fehlen



Aufatmen: die Schweissarbeiten sind grösstenteils abgeschlossen

Parallel dazu habe ich alle Fahrwerksteile sandgestrahlt, grundiert und lackiert. Kugelbolzen, Gelenke und Fahrwerksgummis waren fast alle schon in meinem Ersatzteillager vorhanden, das sich im Laufe der Jahre bei verschiedenen Tausch- und Kaufgeschäften angesammelt hatte. Auch den Motor zerlegte ich komplett in seine Bestandteile und vermäss ihn. Alle Teile befanden sich in einem sehr guten Zustand. Eine Revision wäre gar nicht zwingend nötig gewesen. Die Fahrleistung von 70'000 km laut Tacho konnte gut stimmen. Danach brach der Winter an und in meiner Garage wurde es mangels Heizung empfindlich kalt. In der Werkstatt habe ich deshalb den ganzen Winter hindurch nicht weitergearbeitet.

sponsored by:



TRANSPARENT

Fortsetzung folgt

Als es in der Garage zu kalt zum Arbeiten geworden war, verlagerte ich meine Aktivitäten in den heimischen Keller. Im warmen Heizungsraum putzte und polierte ich Chrom- und Kleinteile. Den Heizungsmotor und den gesamten Heizungskasten habe ich zerlegt und gereinigt. Der Kabelbaum zeigte nach zeitraubender Feinarbeit mit Verdünnern wieder Farbe. Die einzelnen Strippen des Kabelstranges habe ich durchgemessen und die Stecker überprüft. Danach wurde alles neu in schwarzes Isolierband eingewickelt. Während dieser Arbeiten habe ich fleissig notiert, welche Teile ich neu beschaffen musste. Beim Stöbern im eigenen Teilelager staunte ich immer wieder, was noch neu in den Gestellen lag, das ich schon lange vergessen hatte. Bis heute konnte ich aber Doppelbestellungen vermeiden!

Für die Rückbank besorgte ich vom Sattler ein Stück neuen Teppichs. Bei den Chrombeschlägen der Rücksitzbank half alles Polieren nichts mehr. Die Teile mussten, da nicht mehr neu erhältlich, dem Verchromer übergeben werden. Stunden um Stunden arbeitete ich an den Kleinteilen und wollte einmal mehr kaum glauben, aus wievielen Einzelteilen ein Mustang besteht.

Als Belohnung hatte ich mir im darauffolgenden Frühjahr eine USA-Reise verordnet. Zusammen mit Priska, Jürg und Vera Pfluger sowie einer äusserst umfangreichen Teilliste flogen wir zum Mustang-Shopping in die Staaten. Die Shops hatten ihre helle Freude an uns, der Mietwagen musste es büssen. Bald war die „Mietkutsche“ bis zum letzten Winkel beladen mit Ersatzteilen und brach fast zusammen. So nette Kleinigkeiten wie ein Motor- und zwei Getrieberevisionssätze, Radlager, Dichtgummis, Foglamps, Verbrauchsmaterial

der Mustang auf
dem Weg zum
Kunststoffstrahlen



und Dutzende Kleinteile belegten kostbaren Transportraum. Vier Stück Styled Steel Wheels und, weil sie mir gerade in die Hände fielen, vier originale Alufelgen für den Shelby waren ebenfalls zu verstauen. Einem Auswanderer gleich stand ich mit der ganzen Bagage in der Abflughalle. Die zwei schwarzen Träger, die mir das Ganze zum Check-In-Schalter schleppten, entlohnte ich fürstlich. Die Flughafenwaage ermittelte insgesamt rund 160 kg Gepäck, verteilt auf zwei Koffer und drei Schachteln. In der einen Hand eine Tasche, in der anderen zwei Autoantennen ähnlich einer Fischerrute, bestieg ich das Flugzeug. Zum Glück bemerkte die Stewardess nichts, als mein kleines Handgepäck mit 25 kg in die Gepäckbox donnerte.

Zuhause angekommen, brachte ich den Motor ins Zylinderschleifwerk. Nach der Bearbeitung des Blocks wurden dort die Kurbelwelle, Pleuel und Kolben montiert. Die Zylinderköpfe liess ich überholen und für den Betrieb mit bleifreiem Benzin umbauen. Die Montage des 289ers führte ich in Eigenregie aus. Modifikationen habe ich mir weitgehend verknipt, der Motor sollte in originalem Zustand wiedererstehen. Danach widmete ich mich dem Luftfilter und den Ventildeckeln, die ich sandstrahlte und dann goldig pulverbeschichten liess. Den kompletten Motor habe ich schwarz lackiert, wie das 1965 ab Werk auch geschehen war.

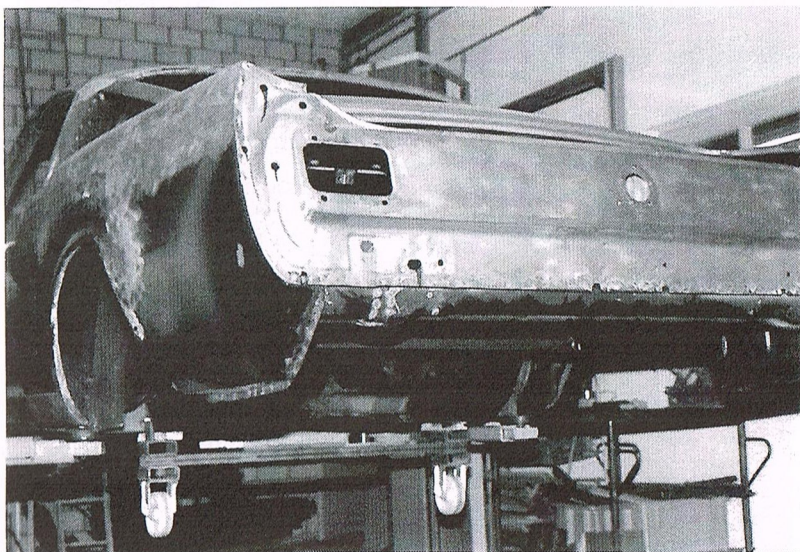
Den Sommer hindurch hatte ich nicht sehr viel Zeit, mich dem '65er zu widmen. Schliesslich wollten auch der Shelby und das Cabrio bewegt und gepflegt sein. Ausserdem stand der 67er immer noch halbfertig auf dem Lift. Auch den Herbst hindurch liefen die Arbeiten auf Sparflamme. Im Dezember spühlte mir der Zufall einen weiteren Mustang für vergleichsweise kleines Geld ins Haus: Ein 66er GT-Cabrio, Kandidat für eine weitere Komplettrestauration.

Dies brachte mir wieder genug Biss, um am Fastback weiterzuarbeiten. Als 'Anlasser und Lichtmaschine zur Aufarbeitung anstanden, revidierte ich gleich je vier Stück. Das dauert kaum länger, und man ist in Übung. Die überzähligen Aggregate wanderten ins Lager. Wer weiss, wann der nächste gebraucht wird. Danach waren zwei Getriebe an der Reihe. Eines war anscheinend kurz vor seiner Stilllegung bereits frisch revidiert worden. Nach einer gründlichen Reinigung ersetzte ich nur die Dichtungen. Beim zweiten, einem Borg Warner T10, waren einige Lager auszuwechseln. Das Interieur erstrahlte nach einer gründlichen Reinigung in neuem Glanz. Der Teppich war zwar noch passabel, wahrscheinlich werde ich ihn aber doch noch ersetzen. Einzig der Dachhimmel war nicht mehr zu retten. Weitere Klein- und Zerteile kamen danach an die Reihe.

Zu Beginn des Frühjahrs musste ich aufgrund von persönlichen Problemen alle Arbeiten niederlegen. Es war bereits Juni 1998, als ich wieder Mut fasste und mich erneut dem Fastback widmen konnte. Im Juli verkaufte ich meinen Shelby an Peter Lanz und handelte mir dafür nebst einem Sack Geld ein 66er Hardtop, ein 66er K-Code-Fastback sowie einen Berg Ersatzteile ein. Damit waren meine Lager bis zum Bersten gefüllt. Kurz darauf konnte ich aber den Hardtop weiterverkaufen.

Nachdem alle Ersatzteile verstaut waren, verlud ich anfangs August die rohe Carrosserie des '65ers auf einen Hänger und brachte sie nach Kerstenholz zum Kunststoffstrahlen. Nach gut zwei Wochen konnte ich den Mustang wieder abholen. Es zeigte sich, dass die hinteren Teile des Bodenblechs doch Durchrostungen aufwiesen und ersetzt werden

mussten. Auch die einstmals ausgeschnittene Radioblende musste noch erneuert werden. Diese Arbeiten übernahm eine Spenglerei/Lackiererei, die sich auch um den Farbauftrag im originalen Ton „Rangoon Red“ kümmerte. Zu einem vorab vereinbarten Festpreis lieferte man eine perfekte Arbeit ab. Anschliessend wurden alle Hohlräume mit Wachs behandelt.



die komplett blanke Rohcarrosserie steht beim Lackierer!

Während der '65er beim Lackierer stand, arbeitete ich am '67er weiter. Ende Oktober konnte ich mein Cabrio zu einem angemessenen Preis nach Deutschland verkaufen. Die Trennung fiel mir, wie schon bei Shelby, nicht leicht. 15 Jahre war dieser Mustang Teil meines Lebens gewesen. Auch den Shelby hatte ich 12 lange Jahre besessen. Als ich im Dezember schliesslich noch den K-Code Fastback nach Genf verkaufen konnte, hatte ich wieder Platz zum Atmen.

Kurz nach Weihnachten 1998 stellte ich mir den fertig lackierten Mustang als leicht verspätetes Geschenk unter den Christbaum.

Fortsetzung folgt

Nachdem die lackierte Carrosserie in der Tiefgarage verstaut war, widmete ich mich den noch leeren Türen. Schlösser, Scheibenmechanik und Dreiecksfenster waren einzubauen. Nach dem erfolgreichen Wechsel ins 1999 konnte ich mit dem Zusammenbau des restlichen Autos beginnen. Dabei ging mir Mustang-Clubkollege Wolfgang zur Hand. Für seine Arbeit konnte ich ihn mit Ersatzteilen für seinen '66er Hardtop entschädigen, den er auch im Winter als Alltagsauto bewegt.

Jeweils einmal in der Woche abends schraubten wir am Fastback in der beheizten Tiefgarage. Licht und Strom waren so geschaltet, dass wir nicht alle zwei Minuten den Lichtschalter drücken mussten... Zuerst versuchten wir, die Blechteile möglichst perfekt einzupassen. Bei den Türen zeigte sich allerdings, dass die Arbeit des Lackierers doch nicht so perfekt war, wie ursprünglich angenommen. Trotz unzähliger Versuche liess sich keine gleichmässigen Spaltmasse erreichen. Entgegen der Versicherung des Lackierers waren die Türen wohl doch nicht am Auto probemontiert worden, bevor alles lackiert wurde.

Nach den Blechteilen folgten Fahrwerk und Lenkung. Als der Mustang dann das erste Mal auf seinen neuen Styled Steel Wheels stand und rollfähig war, liess sich erahnen, wie er dereinst aussehen würde. Geduld brauchte auch das Einziehen des Dachhimmels und der Einbau der Scheiben vorne und hinten. Weitere Stunden verbrachten wir mit der Montage der Türgummis.



*Zügelgut:
Auf dem Weg
von der Tief-
garage auf
den Lift!*

Während unserer Schraubersitzungen erhielten wir öfters Besuch von verschiedenen Mustang-Fahrern, die nichts besseres zu tun hatten, als in der Tiefgarage herzustehen. Jeder Abend wurde mit einem Restaurantbesuch abgeschlossen. Nebst etlichen Bierchen mussten den Winter hindurch auch Dutzende von Chicken Wings ihr Leben lassen.

Inzwischen war es April geworden. Langsam nahm der Mustang Gestalt an. Die weiteren Arbeiten waren aber nur sehr mühsam möglich, ohne einen Autolift. Genau dort stand aber immer noch der unvollendete '67er Fastback. Genau zum richtigen Zeitpunkt schickte mir der Zufall einen Interessenten über den Weg, der das Auto vom Fleck weg zu einem angemessenen Preis kaufte. Ueber Nacht hatte sich mein grösstes Problem von selbst gelöst. Sobald der Lift frei war, zügelte ich den Fastback in meine eigentliche Schrauberwerkstatt.

Dann waren zuerst Ferien angesagt. Mit dickem Gepäck und dünner Kreditkarte kehrte ich nach knapp drei Wochen aus den USA zurück. Was ich nicht schleppen konnte, liess ich mit Luftfracht nachschicken. Von den Parts war allerdings der grössere Teil für das Cabrio bestimmt, das noch auf seine Restauration wartet. Damit werde ich beginnen, sobald der Fastback fertiggestellt ist.

Nach den Ferien gings mit Feuereifer zurück in die Garage. Schon bald Mai, und immer noch kein fahrbarer Mustang im Stall. Motor und Getriebe kamen zurück an ihren angestammten Platz. Chrom und Kleinteile wurden montiert. Für Auspuffanlage und Bremsen verwendete ich nur Neuteile. Einzig das Hosenrohr des Auspuffs hielt mich in Atem, da es nirgends lieferbar war. Die Anbauteile des Motors, die Verkabelung und viele andere Kleinteile konnte ich fertig vorbereitet meinem Lager entnehmen und einbauen.

Ende Juni war der Moment gekommen, um den Motor erstmals laufen zu lassen. Nach einer letzten Kontrolle des Ventilspiels und der Säfte erwachte er zum Leben und stotterte vor sich hin. Nachdem Vergaser und Zündung justiert waren, lief er tadellos. Inzwischen waren auch die neu bezogenen Sitze vom Sattler zurück und kompletierten das schwarze Pony-Interieur. Ich hatte sie aus Zeitgründen einem Profi übergeben. Dieser installierte die angelieferten neuen Schaumstoffkerne und Sitzüberzüge sehr ordentlich.

Die erste Probefahrt in der Woche danach verlief sehr zufriedenstellend. Die Bremsen wurden einer ersten unfreiwilligen Bewährungsprobe unterzogen, als sich eine Autofahrerin zu fest auf den Mustang konzentrierte und dabei das Anhalten vergass. Wolfgang und ich hatten deutlich erhöhten Puls, aber die Fuhre war sicher zum Stehen gekommen. Nach dem Einstellen der Abgaswerte und einer Vermessung der Lenkgeometrie konnte ich erleichtert dem nächsten Termin entgegensetzen: 6. Juli 1999, 11.00 Uhr, Frauenfeld - die MFK. Der Prüfer hatte seine helle Freude am Mustang, ebenso seine herbeigerufenen Kollegen. Der 6-Jahres Veteraneneintrag war deshalb reine Formsache. Noch am selben Tag löste ich den Fastback ein, nachdem er 1981 das letzte Mal auf der Strasse unterwegs war. Gleichentags versuchte ich auch Kontakt aufzunehmen mit dem ehemaligen Besitzer. Sein damaliger Chef, auf den der Mustang eingelöst war, wird mir seine aktuelle Adresse besorgen.

Bereits die 2. Fahrt führte zum freitäglichen Mustang-Höck in Spreitenbach. Ganz perfekt war der Mustang aber noch nicht. Die Tankuhr zeigte noch an was sie wollte. Einige wenige Klapper- und Quietschgeräusche riefen nochmals nach dem Schraubenschlüssel. Auch der frisch „revidierte“ Derendinger-Kühler wies noch ein kleines Leck auf. Diesmal ging ich auf Nummer sicher und liess ihn mit einem Hochleistungsnetz komplett erneuern. Seither kommt der Motor kaum noch auf Temperatur! Ein nachträgliches

Wuchten der Kardanwelle beseitigte störende Vibrationen. Ein Wuchtgewicht hatte gefehlt und eines der neuen Kreuzgelenke hatte zuviel Lagerspiel.

Knackpunkt waren aber immer noch die unbefriedigenden Spaltmasse. Hier waren Spengler und Lackierer nochmals gefordert. Sobald die Blecharbeiten definitiv beendet waren, montierte ich noch die GT-Streifen und Embleme. Am Tag darauf konnte ich am US-Car-Meeting in St. Margrethen bereits einen ersten Pokal entgegennehmen; 2. Platz für das schönste Auto der 60er Jahre.

Im Rückblick auf eine Restaurierung gibt es immer Dinge, die man bei nächsten Projekt anders lösen würde. Auch Ueberlegungen wie „warum tue ich mir das an?“ sind völlig normal. Mit dem Zerlegen des '66er Cabrios habe ich jedenfalls bereits begonnen und vielleicht lest ihr später mehr darüber.

André Meyer

Erstes Treff und bereits einen Pokal. Das entschädigt für manche dunkle Stunde.

