

Vielleicht mögt ihr euch an die Geschichte von der Restaurierung meines Fastbacks erinnern. Im Mustang Magic 2/99 berichtete ich beiläufig, dass bereits weitere Arbeit auf mich wartete. Und so war es dazu gekommen:

Während ich im Dezember 1997 eher lustlos an meinem Fastback herumwerkelte und zum wiederholten Male über Sinn und Unsinn im Leben allgemein und Mustangs im Speziellen nachdachte, klingelte eines Abends das Telefon. Ein Mustang-Fan aus der Ostschweiz war am Hörer. Er offerierte mir ein Mustang Cabriolet zum Kauf. Baujahr 1966, GT, Automat, Pony Interieur ausserdem mit Servolenkung, Mittelkonsole und Alufelgen. Das ganze sollte rund Fr. 7000.—kosten. Ich hatte mir geschworen, dass der Fastback meine letzte Mustangrestauration war und der Teufel sollte mich holen, wenn ich nochmals einen Mustang kaufte. Selbst auf die Gefahr des Kohleschaufels hin vereinbarte ich sofort einen Besichtigungstermin. Bereits am nächsten Tag stand ich vor dem Fahrzeug.



In violett metallic stand er da, ausgestattet mit einem weissen

Custom-Interieur, das einst ein Schweizer Sattler in solider und kostspieliger

Handarbeit angefertigt hatte. Leider war es nicht im Originallook ausgeführt und wirkte ziemlich „puffig“. Die

Motorhaube war in der Mitte ausgeschnitten und

mit einer Hutze bestückt, die einst einen 69er Mach 1 zierte. Die Cosmic-Alufelgen gehörten zu den ersten Ihrer Art und waren Mitte der 70er Jahre an jeder Ecke zu bekommen. In Gedanken ging ich mein Ersatzteillager durch: Motorhaube, Kotflügel vorne und hinten, Türen und Stossstangen – alles was an diesem Auto marode war, hatte ich bereits in meinem Fundus. Dieser Mustang besass eine gesunde Basis für eine Komplettrestauration. Als weitere Bonuspunkte waren verschiedene rare und teure Originalteile vorhanden: Rally Pac, Deluxe Lenkrad und Mittelkonsole. Weiter war das Auto mit dem elektrischen Dach ausgestattet. Bei der Durchsicht der Fahrgestellnummer sowie der Karosserieplaketten stellte ich fest, dass der Wagen ursprünglich in Candyapple Red lackiert war, mit schwarzem Pony-Interieur und Dach. Es stellte sich ausserdem heraus, dass der Mustang mit manuellem 4-Gang Getriebe ausgeliefert wurde. Shit! Ich hatte mir immer ein Automatikauto fürs gemütliche Cruising gewünscht. Ich wollte den Mustang aber so original wie möglich und würde das Auto zurückrüsten müssen, was aber dank meines Teilevorrats kein Problem darstellte. Die Konsultation des Fahrzeugausweises ergab, dass der Mustang 1978 letztmals geprüft wurde! Ausserdem hatte die MFK seinerzeit vergessen, denn Ausweis ungültig zu stempeln, so dass der Wagen theoretisch immer noch eingelöst war.

Einiges Kopfzerbrechen bereitete mir noch, ob das Auto wirklich ein GT-Modell war. Die meisten Merkmale stimmten. Dank der Fahrgestellnummer und dem entscheidenden Code „PIO“ auf dem Blechtäfelchen konnte ich sicher sein, dass ich es nicht mit einem nachträglich auf GT getrimmten Auto zu

tun hatte. Damit war es um mich geschehen. Ich einigte mich mit dem Verkäufer. Bereits einen Tag später überführte dieser das Auto mit seinem Händlerschild auf eigener Achse zu meiner Garage im Toggenburg.

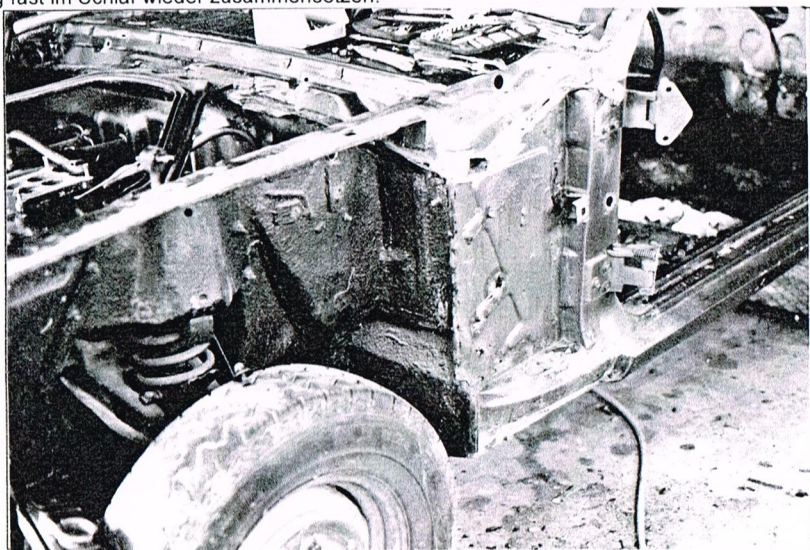
Sobald der Wagen vor meiner Garage angekommen war, demonitierte ich sofort alle Teile mit Wert, um dem Verlust durch Langfinger vorzubeugen. Auch das Interieur entfernte ich, damit sich keine weitere Feuchtigkeit darin sammeln konnte. Ich entsorgte es aber sogleich. Aus dem Kofferraum fischte ich das Reservierad. Es handelte sich um eine Styled Steel Felge mit einem steinalten Weisswand Diagonalpneu, der sicher noch die erste Originalluft enthielt. Danach packte ich den Mustang in eine Hülle, wo er die nächsten eineinhalb Jahre aus Platzgründen bleiben sollte.

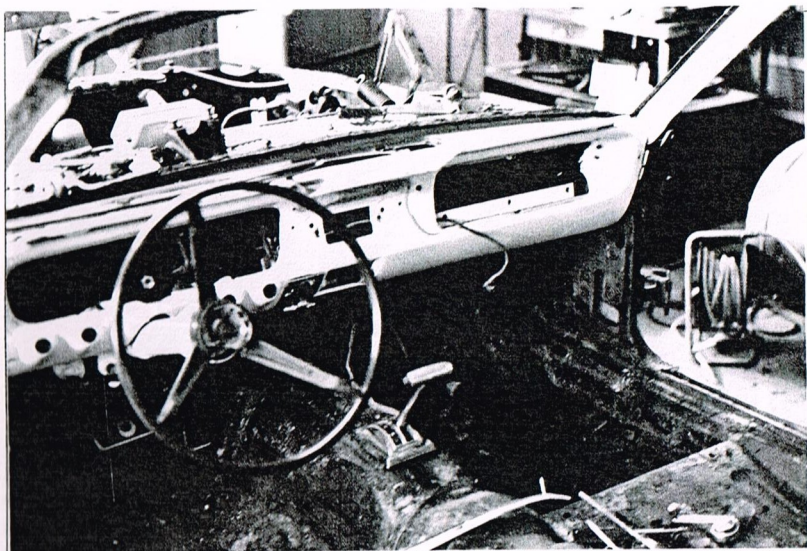
Nach einem persönlichen Tief im Winter/Frühjahr 1998 rappelte ich mich Anfangs Sommer auf und restaurierte an meinem Fastback weiter. Diesen Sommer überschlugen sich die Ereignisse. Peter Lanz wollte unbedingt meinen Shelby kaufen. Ich nahm dafür zwei weitere Mustangs an Zahlung, was mein Platzproblem noch verschärfte. Einen 66er Hardtop konnte ich noch gleichentags weiterverkaufen. Ein weiterer Fastback fand Monate später seinen Weg ins Welsche. Auch den 67er Fastback, der mir immer noch den Autolift verspernte, konnte ich ungefähr zur selben Zeit verkaufen. Als dann Ende 1998 noch mein altes 66er Cabrio nach Deutschland ging, gabs langsam wieder Platz zum Atmen. Vor Weihnachten 1998 war der Fastback soweit fertig, dass ich ihn im Januar lackieren lassen konnte. Während des Frühjahrs erfolgte der Zusammenbau, bis ich schliesslich im Juni 1999 wieder einen fahrbaren Mustang mein eigen nennen konnte.

Im April 1999 besuchte ich zusammen mit Iso und einem weiteren US-Car-Fan die USA, wo wir am 35-Jahre Mustang-Jubiläumstreff in Charlotte dabei waren. Unterwegs reihten sich die Mustangshops „zufällig“ wie die Perlen auf einer Kette. Ich kaufte haufenweise Teile ein und musste mehrere Sachen sogar noch in die Schweiz nachschicken lassen. Das meiste davon war bereits für mein Cabrio gerechnet.

Im Sommer widmete ich mich mit Feuereifer dem Cabrio. Innert einer Ferienwoche war das Auto komplett zerlegt. Dabei notierte ich mir laufend weitere fehlende und kaputte Teile auf, die ich neu besorgen musste. Die einzelnen Parts musste ich nicht gross markieren. Inzwischen kann ich so einen 65/66er Mustang fast im Schlaf wieder zusammensetzen.

Sobald der Wagen zerlegt war, widmete ich mich als erstes einem 4-Gang Getriebe aus meinem Fundus, das ich in den Wagen einbauen wollte. Mit Hilfe eines Revisionsatzes überholte ich die Schaltbox komplett und dichtete sie neu ab. Danach war die Hinterachse an der Reihe.





Auch sie erhielt neue Lager, Dichtungen und Bremseanteile. Das Gehäuse sowie die Kleinteile hatte ich zuvor sandgestrahlt und frisch lackiert. Der Originalvergaser wurde in alle Einzelteile zerlegt, gereinigt und wieder zusammengebaut.

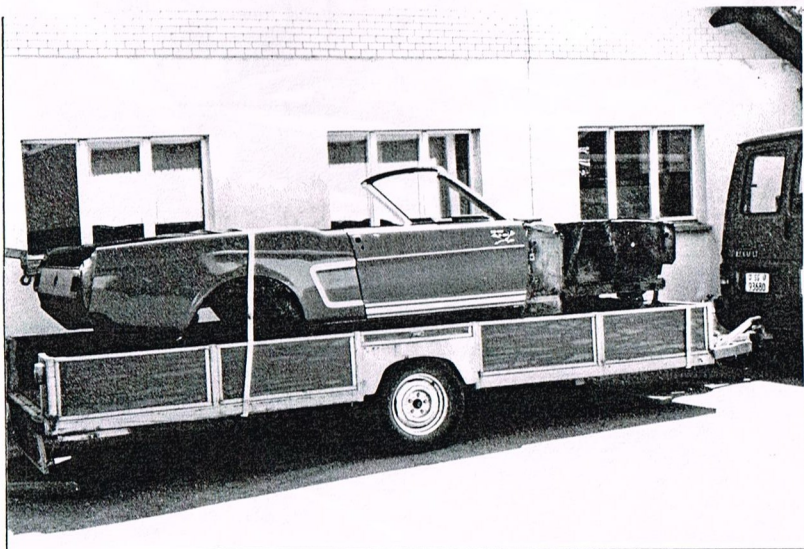
Die zweite Hälfte des Jahres 1999 fuhr ich meinen Fastback

ausgiebig und dachte nicht nur ans restaurieren. Im Herbst begann ich mit den Blecharbeiten. Am Vorderwagen galt es, die beiden Motorraumseitenwände bei den Haubenscharnieren zu ersetzen. Des weiteren wies die Partie vorne links Spuren eines früheren Unfalls auf. Auch dieses Blech ersetzte ich durch ein Neuteil. Erstaunlicherweise war im Bereich um das Batterieblech alles in Ordnung. Normalerweise sind hier fast alle Mustangs durch auslaufende Batteriesäure verrostet. Schon bald neigte sich das Jahr wieder dem Ende zu. Am MAC-Filmabend vernahm ich im Gespräch mit Mitglied Köbi Naef, dass im Appenzellerland zwei weitere zerlegte Mustangs für relativ kleines Geld zu verkaufen waren. Sofort griff ich zu. Gerade noch rechtzeitig. In den Tagen darauf erschien ein Inserat im „Chrom und Flammen“. Offenbar hat das Telefon beim Verkäufer im Akkord geklingelt. Da standen die Fahrzeuge aber bereits bei mir! Die Tage wurden kürzer und ich stellte die Arbeiten in der kalten Garage ein. Nachdem ich den Millenniumswechsel trotz aller gegenteiligen Voraussagen unbeschadet überstanden hatte, widmete ich mich wieder den Kleinteilen im warmen Heizungskeller.

Danach kam der Motor an die Reihe: Aufgebohrt, mit geschmiedeten Alukolben im ersten Uebermass, neuen Lagern und Dichtungen montierte ich ihn nach der Bearbeitung im Zylinderschleifwerk zusammen. In der Schweiz konnte ich noch einen Satz neuer Zylinderköpfe erstehen, die bereits für den Bleifreibetrieb ausgerüstet waren. Anfangs Juni war wieder ein USA-Besuch fällig. Diesmal führte der Weg für eine kurze Woche zum Swap-Meet in Carlisle. Auf dem Weg dorthin besuchten wir zum wiederholten Male den Händler Virginia Mustang. Die freundliche Chefin erkannte uns sofort wieder und rieb sich in Erwartung eines guten Geschäftsgangs die Hände. Sie sollte nicht enttäuscht werden. Um 09.00 Uhr morgens fielen wir wie die Heuschrecken über den Laden her und räumten das Feld erst um 15.00 Uhr wieder. Vollbepackt mit Teilen hing unser Mietwagen bedenklich in den Federn. Und das, obwohl wir noch nicht einmal das Teile-Meeting besucht hatten. Auf jeden Fall besorgte ich mir solche Brocken wie eine Mittelkonsolenbasis, die den Ersatz darstellte für das zerbrochene Teil, das unter dem weissen Kunstleder in meinem Cabrio zum Vorschein gekommen war.

Kaum zuhause klingelte das Telefon. Ein Käufer wollte unbedingt den Fastback, den ich von Köbis Bekanntem gekauft hatte. So fand der Wagen seinen Weg ins Welschland. Fast gleichzeitig hörte ich wieder von einem Mustang, der zu verkaufen war. Diesmal handelte ich mir einen weissen 66er GT-Hardtop mit rotem Interieur ein sowie einen Haufen Ersatzteile. Das Auto war einige Zeit gestanden. Ich ersetzte an diesem Wagen einen Teil des Interieurs sowie einige Kabelstränge. Auch die Bremsen bedurften einer Ueberarbeitung bevor ich den Wagen bei der MFK prüfen lassen konnte. In Mark Steffen fand ich einen Käufer, dem ich auch gleich den Eintritt in den MAC nahelegte.

Inspiziert durch das Gesehene in den USA arbeitete ich am Cabrio weiter. Als nächstes stand das Kunststoffstrahlen der kompletten Karrosserie auf dem Programm. Ich transportierte den Mustang nach Kestenhholz zur Firma TM Strahltechnik. Dieser Betrieb leistete auch diesmal Top-Arbeit und nach einer Woche konnte



ich das Auto bereits wieder nach Hause holen. Jetzt war auch das definitive Ausmass der Blechschäden ersichtlich: Die Motoraufhängung am vorderen Federturm war ebenfalls durch den Unfall beschädigt worden und bedurfte der Erneuerung. Als Ersatzteilsponder diente hier der zweite Appenzeller-Mustang, ein GT-Hardtop, dessen Schicksal somit bestimmt war. Nachdem dieses Auto noch gänzlich ausgeschlachtet war, überliess ich ihn der Blechpresse.

Mein Cabrio wies aber noch weitere Schwachstellen auf: Torqueboxen links und rechts, Teile des Bodenblechs glichen einem Sieb, der Kofferraumboden mit den Endspitzen links und rechts, die hinteren äusseren Radhäuser wiesen grössere Durchrostungen auf. Eine hintere Seitenwand war hingegen in frühen Zeiten einmal kaltverformt worden. Die ausgeschnittene Motorhaube und die angerosteten Kotflügel wanderten ins Altmittel und wurden durch Teile aus meinem Fundus ersetzt. Ebenso die Türen, die im Interieur Ausschnitte für Monsterboxen aufwiesen. Bei den vorderen Kotflügeln, dem Kofferraumdeckel und den hinteren Seitenwänden konnte ich sogar auf Neuteile zurückgreifen, die ich noch am Lager hatte. Die hinteren Seitenwände hatte ich Jahre zuvor als Ford-Originalneuteile für kleines Geld ergattert. Das zahlte sich jetzt aus. Noch nie zuvor hatte ich ein derart genau passendes Neuteil verarbeiten können. Es stimmten sämtliche Passungen und alle Bohrungen waren vorhanden.

Den Ersatz der schadhaften Blechpartien erledigte ich während einem dreiwöchigen Urlaub in einem Intensiv Einsatz. Bereits morgens um 06.00 Uhr war ich jeweils wach und konnte es kaum erwarten, um 07.00 Uhr mit den Arbeiten zu beginnen. Ohne Pause arbeitete ich jeweils bis 17.00 Uhr durch. Natürlich gings auch diesmal nicht ganz ohne Blessuren ab. Am dritten Tag handelte ich mir durch meine Nachlässigkeit eine schmerzhaftes Schweissblende ein. In der Nacht darauf vergoss ich viele Tränen an den Mustang und meine Dummheit und musste meine Augen mit kalter Milch kühlen. Dieses Erlebnis wünsche ich keinem anderen. Daraufhin besorgte ich mir endlich ein neues Schweisssschild; das neuste beste, mit automatischer Abdunklungsfunktion.

Ein paar Tage später musste ich einen Kampf gegen die Flex durchstehen. Der Schleifteller war an einer Blechkante hängen geblieben, worauf der Haltegriff abriss. Die wildgewordene Flex verfring sich in meinem Pullover und wickelte diesen zünftig um den Schleifteller, bis sie verklemmte. Im Reflex versuchte ich, den Stecker herauszuziehen, was aber nicht ging. Schliesslich gelang es mir doch noch, nach bangen Sekunden den Schalter auf irgendeine Weise auszuschalten. Zum Glück kam ich mit einem Schrecken und einigen mittleren Schürfwunden an Brust und Arm davon.

Bevor ich mit meiner Geschichte weiterfahren möchte ich an dieser Stelle einiges klarstellen :

Auch für André Meyer gibt es ein Leben ausserhalb des Mustangs. Mir ist aufgefallen, dass ich von verschiedenen Leuten auf den Ford Mustang reduziert werde – dem ist nicht so! Obwohl der Mustang einen grossen Teil meiner Freizeit beansprucht, beschäftige ich mich auch gerne und eingehend mit anderen Tätigkeiten, z. B. Musik. Speziell gut gefallen mir 50er und 60er Jahre Oldies, Blues sowie südamerikanische und kubanische Klänge wie „Compai Secundo“. Ausserdem wirkte ich jahrelang in einer Guggenmusik mit, die sich auf brasilianische Musik konzentriert hatte. Mein Instrument war die Pauke. Das Mustang-Hobby schafft mir den Ausgleich zur nicht immer leichten täglichen Arbeit rund um psychisch angeschlagene Kinder und Jugendliche. Ich finde beim „Mustangen“ die nötige Ruhe, um meinen Job als Leiter des technischen Dienstes und Teilzeit-Werklehrer in der Kinderpsychiatrie leisten zu können. Der Mustang ist und bleibt Hobby; nicht Lebensinhalt! So und jetzt nach diesen unüblichen, aber bitter nötigen Abschweifungen zurück zum eigentlichen Thema dieses Artikels.

Nach der Schweissorgie samt Blende hatte ich die Nase erstmal gestrichen voll. Es war inzwischen Herbst geworden. Damit begann auch wieder die kalte Zeit in der Garage. Ich verlagerte die Arbeiten erneut in meinen warmen Heizungskeller. Jetzt war das Gestühl an der Reihe: Mit neuen Bezügen und Schaumstoffkernen polsterte ich die vorderen Sitze neu auf. Auch die hintere Bank musste sich eine Radikalkur gefallen lassen. Weil ich so schön im Element war, nahm ich mir gleich noch die Sitze meines Mach1 Projektes vor. Danach kam der Cleveland-Motor des 70ers als Zwischenarbeit an die Reihe. Den Block mit Kurbeltrieb und Kolben baute ich vollkommen neu auf. Bei den Zylinderköpfen kamen solche des Jahrgangs 1973 zur Verwendung. Sie zeichnen sich durch leicht grössere Brennräume aus, was die Verdichtung etwas senkt. Zusammen mit neuen Chromstahlventilen lässt sich der Motor problemlos mit dem heutigen Bleifreibenzin betreiben. Ausserdem ist das Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen etwas besser; der Motor „zieht“ kräftiger.

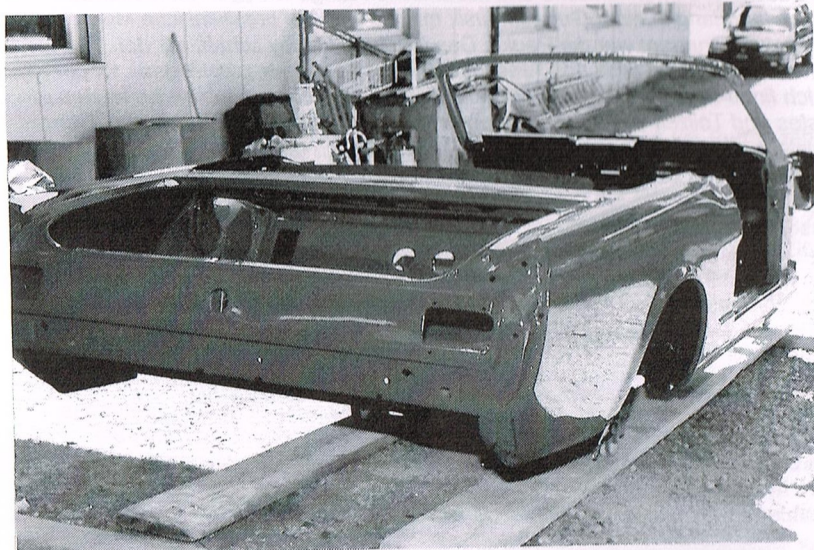
Die kalte Winterzeit bedeutete für mich eine mustanglose Zeit. Manchmal ertappte ich mich zappend vor dem Fernseher sitzend. In solchen Momenten war ich froh um mein Mustang-hobby. Ich verzog mich jeweils in den Keller und bearbeitete Kleinteile, die immer noch in grosser Zahl auf ihre Wiederauferstehung warteten. Auch der Schulhaus-Werkraum leistete in dieser Zeit gute Dienste.

Als das Frühjahr nahte, bot ich einen befreundeten Spengler auf. Er war mir behilflich bei Detailarbeiten an der Karrosserie. Er führte auch verschiedene Anpassarbeiten bei den Spaltmassen an Türen, Kotflügeln und Gussecken aus. Mitte April 2001 war das letzte Blech eingeschweisst, die letzte Delle ausgebeult und die Blechübergänge verkittet und grundiert. Die Lackierung stand an. Nachdem verschiedene Betriebe aufgrund von Arbeitsüberlastung absagten, konnte ich auf einen alten Bekannten zurückgreifen. Ich brachte den blanken Mustang mit sämtlichen Anbauteilen in seine Werkstatt, bevor ich zu einer neuen USA-Reise nach Carlisle aufbrach.

Dort wiederholten sich die Ereignisse. Die Brieftasche wurde leichter und die Kreditkarte dünner. Dafür stapelte sich das Gepäck für die Heimreise. (einen ausführlichen Bericht dazu aus der Sicht von Uschi Käser findet ihr an anderer Stelle in diesem Heft)

Nachdem wir wieder glücklich zuhause gelandet waren, besuchte ich als erstes den Lackierer. Die Vorarbeiten waren soweit vorangeschritten, dass der eigentliche Lackauftrag erfolgen konnte. Es stellte sich die Frage nach dem Farbton. Die Originalfarbe meines Cabrios war das

sogenannte „Candyapple Red“, Code T. Leider war diese Farbe nicht mehr im Verzeichnis des Farblieferanten gelistet. Via Iso konnte ich ein Mischrezept sowie eine aktuelle Farbnummer besorgen. Der Lacklieferant konnte die Angaben umschlüsseln in sein Nummerierungssystem. Es stellte sich heraus, dass ich zuvor in einem Farbkatalog unter Dutzenden von ähnlichen Rottönen genau die richtige Farbe herausgesucht hatte. Dann ging es Schlag auf Schlag. Bereits eine Woche später konnte ich sämtliche Anbauteile abholen. Kurz darauf auch die Karosserie.



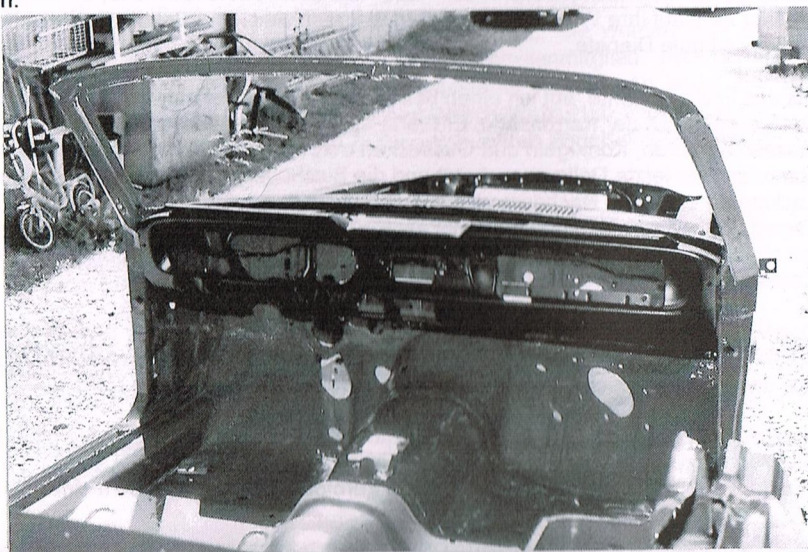
Das Cabrio ist frisch lackiert!

Zwischenzeitlich konnte ich noch meine Felgen mit Clubkollege Roli Zingg tauschen. Er hatte an seinem 67er Hardtop einen Satz 66er Felgen montiert. Bei mir war es genau umgekehrt. Jetzt musste ich halt die Austausch-

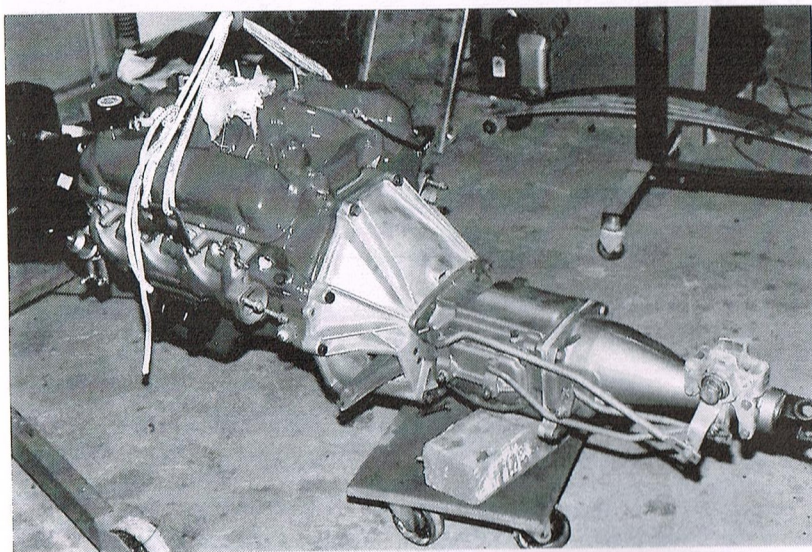
felgen auch noch restaurieren. Diese Originalfelgen waren in erstaunlich gutem Zustand. Sogar ein Ford-Aufkleber im Innern war noch vorhanden! Strahlen, polieren, lackieren und neue Reifen aufziehen.

Noch ist keine Schraube montiert!

Jetzt begannen die Montagearbeiten. Blattfedern, Hinterachse, Stossdämpfer hinterer Kabelstrang, Leuchten, Tank, Heckblech, Kofferdeckel samt



Schloss, und Stossstange. Dann gings vorne weiter. Vordere Aufhängung, Lenkung und Bremsen. Alle Teile waren vorbereitet und brauchten nur noch eingebaut zu werden. Fast ein Job für weisse Handschuhe! Schon bald war der Mustang wieder rollfähig. Eines Morgens kündigte eine Oelpfütze unter der Hinterachse neuen Aerger an. Wider besseres Wissen hatte ich mich überreden lassen, eine neuartige „Wunderdichtung“ zu verwenden, die ohne zusätzliche Abdichtpaste auskommen sollte. Das Resultat zeigte sich jetzt! Weil ich am Arbeitsplatz sowieso einen „Frustmorgen“ erlebte, nahm ich mir einen Nachmittag frei. Steckachsen demontieren, Muttern lösen, stinkiges Hinterachsöl im Aermel, Differential raus, neue Dichtung mit Dichtmasse montieren und das Ganze in umgekehrter Reihenfolgen wieder zusammenbauen. Nach dem Einfüllen von neuem Oel zeigte sich, dass die Achse jetzt dicht war. In Zukunft verzichte ich gerne auf solche „Geheimrezepte“. Weil diese Arbeit reibungslos verlaufen war, wagte ich mich noch an den Motor samt Getriebe heran. An diesem Nachmittag hatte ich einen derartigen Arbeitseifer, dass bereits eine Stunde später der Motor an seinem angestammten Platz im Motorraum sass!



Motor und Getriebe kurz vor dem Einbau

Die weiteren Arbeiten erledigte ich grösstenteils am Samstag Morgen in aller Frühe. Zu dieser Zeit waren noch keine Schwätzer auf der Piste. Sobald gegen Mittag die ersten Leute auftauchten,

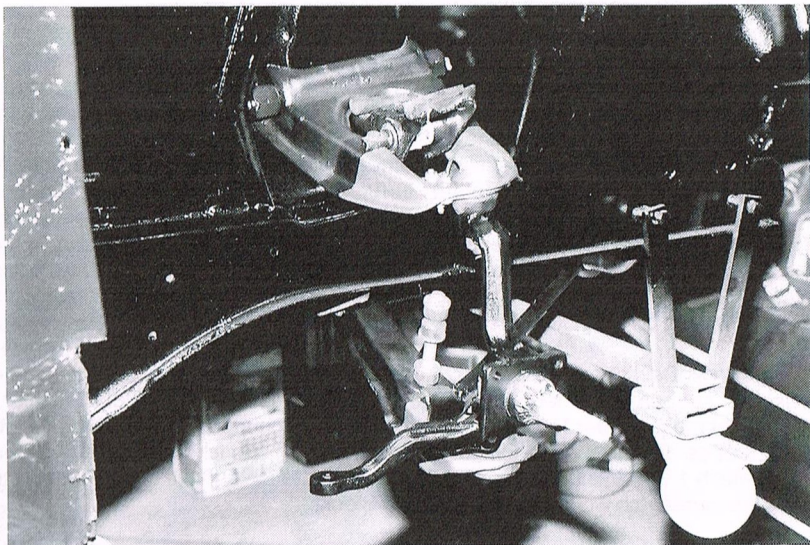
brach ich die Arbeiten ab und ging nach Hause. An diesen Nachmittagen amortisierte ich meine Hängematte im ruhigen Garten bei einem kühlen Bierchen. Bei karibischen Klängen und eben solchen Temperaturen erschien so manches Mustangproblem nicht mehr ganz so tragisch.

In einem Anfall von Sparwut wollte ich die alte Benzinleitung wieder verwenden. Beim Reinigen hatten sich einige Korrosionsstellen gezeigt. Ich hatte den Rost herausgeschliffen und das Rohr lackiert. Beim Anziehen der Befestigungsbriden am Wagenboden knackte es in der Leitung und sie brach durch. Die Stelle war zu dünn geworden. Da der Auspuff bereits montiert war, gestaltete sich der Ausbau der maroden Leitung etwas schwierig. Sie brach noch an verschiedenen Stellen und konnte nicht mal mehr als Muster für eine Neuanfertigung dienen. Jetzt war guter Rat teuer. Plötzlich fiel mir der Abbruch in Dottikon ein. Ich sattelte meinen Fastback und donnerte zu den Meier's. Dort demonitierte an einem Schlachtfahrzeug die ebenfalls angerostete Benzinleitung. Diese brachte ich als Muster für eine Nachfertigung in eine Lastwagenwerkstatt. Leider war an der neuen Leitung ein Bogen um 180 Grad verdreht, was eine Nachbesserung erforderte, die aber prompt erledigt wurde.

Um die neue Benzinleitung montieren zu können, musste ich nochmals die ganze Auspuffanlage demontieren. Schliesslich wollte ich keine Zusatzkrümmungen in der Leitung. Und die Moral von der Geschichte: Nichts gespart – dafür um eine Erfahrung und eine Anekdote reicher. In einigen Wochen wird der Aerger verraucht sein und ich lache darüber.

Dies ist der Stand der Dinge bei Redaktionsschluss dieses Heftes. Jetzt muss ich mich ranhalten, damit ich in drei Monaten im nächsten Heft vom Abschluss der Restauration berichten kann.

*Die vordere
Aufhängung ist
montiert. Als
nächstes
folgen die
Bremsen*



For Sale

1969er Mustang Coupé

428 CJ Motor im Ausweis eingetragen, C6 Automatik,
guter Allgemeinzustand, inkl. div. Bücher und Ersatzteile,
Dokumentation aller Reparaturen seit 1985

Verhandlungsbasis Fr. 17'000.—

Erwin Rabinig, Wolhausenstrasse 25, 8910 Affoltern a. Albis
Tel. 01/760 06 84, Fax 01/760 46 68, rabi@swissonline.ch