

Wieso der Mustang das Objekt meiner Begierde ist, lässt sich nicht mit einem Wort erklären. Mir gefallen Styling, Geschichte und die umfassende Begleitszene. Man sieht ihn nicht alle Tage auf der Strasse, trotzdem sind genügend Autos vorhanden, um eine Interessengemeinschaft zu bilden, in der Treffen und Diskussionen möglich sind. Der Aufbau des Mustangs ist einigermaßen einfach. Es kann auch vom Amateur in Eigenleistung daran gearbeitet werden; Teile sind erhältlich und auch bezahlbar. Versucht das mal mit einem wirklichen Exoten, der nur in 5 Exemplaren gebaut wurde! Kurzum – der „Stang“ ist Kult!

Und wie wurde ich vom Mustangvirus infiziert? Sicher ist es nicht Vererbung! Für meinen Vater bedeutete das Auto immer nur Mittel zum Zweck. Stets bewegte er so aufregende Gefährte wie Renault 16, Volvo Kombi oder Citroen CX. Das heisseste Gerät war ein Rover 825, den ich 1987 mit frischem Führerschein in der Tasche als Neuwagen beim Händler abholen durfte. Erst letztes Jahr hat er sein rostiges Ende gefunden. Irgendwie hat er mir fast leid getan. Schwager's Familienkutschen hatten immer mindestens vier Türen. Stauraum galt mehr als Leistung; was mit einem eigenen Geschäft und vier Kindern aber noch einleuchtet.

Leider war auch in der gesamten Verwandtschaft tote Hose in Sachen Autos – mit einer Ausnahme. Ein Onkel muss damals einen Mustang sein Eigen genannt haben – so erzählt man sich. Meine Erinnerung reicht allerdings nur zurück bis zu einem Mercedes Coupé. Also scheidet auch dieser Ansteckungsweg aus.

Gemäss Ueberlieferung war ich bereits als Kleinkind Autofreak. Stundenlang musste meine Mutter mit mir aus dem Küchenfenster auf die Strasse hinunter zu den Autos schauen. Bereits mit fünf Jahren soll ich in der Lage gewesen sein, die Automodelle anhand der Raddeckel zu unterscheiden. Während meiner frühen Schulzeit teilte ich die Wagen anhand der Anzahl Auspuffrohre und der Tachoanzeigen ein. In besonderer Erinnerung geblieben ist mir dabei der Jaguar E-Type – vier Endrohre und Tacho mit 260 km/h!! Er stand immer vor einem Restaurant auf meinem Schulweg. Mein erstes Mustangerlebnis lässt sich auf ca. 1977 zurückdatieren. Als Besitzer meines ersten Fahrrades, das ich mit neun Jahren bekam, wich ich jeweils respektvoll aus, wenn der braune Mustang mit V8-Brabbeln durchs Quartier gefahren kam. Ich kann mich noch genau ans Pferdchen im Kühlergrill erinnern. Es wird wohl ein Grandé der Jahrgänge 71/73 gewesen sein. Von diesem Auto wurde ich wahrscheinlich mit dem Mustangbazillus angesteckt. Danach war aber erstmal für mehrere Jahre Ruhe.

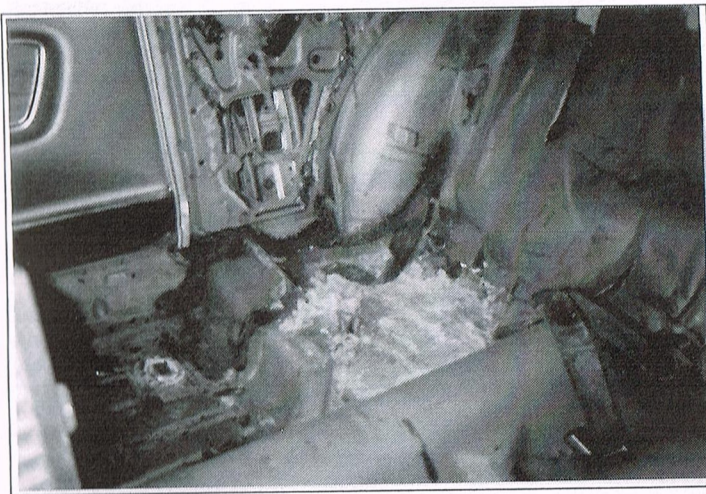
Am Tag der Ankunft – man beachte die exklusiven Radkappen!

Mitte der 80er Jahre erschien in der Schweizer Illustrierten ein Artikel über den Ford Mustang. Ich glaube, es war eine Story zum 20. Geburtstag des Erfolgsmodells. Dieser Beitrag weckte mein Interesse von neuem. 1986 besuchte ich mein erstes Amitreff in St. Margrethen SG und war erneut fasziniert vom Mustang. Allerdings hätte mir auch ein Dodge Challenger gefallen! Zum Geburtstag be-



kam ich das Mustang-Buch von Robert de la Rive Box geschenkt, indem auch mehrere Fahrzeuge des MAC abgebildet sind. Ich dachte, dass ich nun alles über Mustangs wisse.

Etwa zur selben Zeit stand bei uns im Städtchen ein 69er Mustang Grandé zum Verkauf; das Auto „vom alten Giger“, einem ehemaligen Spenglermeister. Blaumetallic mit Weissm Vinyl Dach und blauem Interieur – und einem zünftigen Rostloch in der Seitenwand. Zu verkaufen ab Platz - schien mir doch ein wenig zu riskant. Einige Wochen später war der Wagen weg und ich vergass ihn vorerst. Plötzlich, im Februar 1989 stand er wieder auf dem Occasionsplatz. Diesmal repariert und mit frischer MFK. So eine Chance kommt nie wieder! Den oder keinen! Und er hat sogar einen V8! Mein Vater zweifelte an meinem Geisteszustand. Wahrscheinlich hatte er recht. Trotzdem musste ich das Auto haben. Für Fr. 6300.— wurde ich noch gleichentags Besitzer des letzten je verkäuflichen Mustangs in der Schweiz. Ewig dauerten die zwei Wochen, bis der Mustang vorgeführt war (die Trommelbremsen zogen wohl dauernd schief). Dann konnte ich ihn endlich abholen. Mein erstes eigenes Auto überhaupt! Die ersten Meter mit Automatikgetriebe waren noch etwas un gelenk und verkrampt. Bis in die heimische Garage schaffte ich es aber.



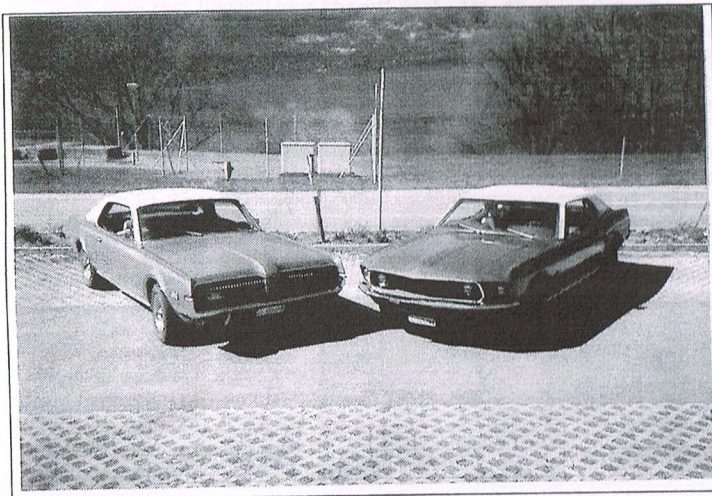
*Vor dem Fahren das Basteln:
muffige Dämmmatten und
angerostetes Blech*

Noch am selben Abend begann ich mit den ersten Reinigungsarbeiten. Leider hatte der Vorbesitzer eine Vorliebe für fette Zigarren. Dementsprechend duftete es im Interieur. Die ehemals weissen Lammfelle auf den Vordersitzen wanderten direkt in den Abfall. Bis am Abend hatte ich, der als kaufmännischer Angestellter noch nie an einem Auto geschraubt hatte, bereits das komplette

Interieur demontiert. Die Sitze wurden schamponiert, die Seitenverkleidungen geschrubbt, der Himmel heruntergewaschen, der Teppich gereinigt und die muffigen Dämmmatten entsorgt. Einen angefalteten Zettel entsorgte ich gleich mit – es war der Build Sheet. Ich dachte noch, wie kommt dieser Zettel unter den Teppich. Es galt ein Wasserleck an der Heckscheibe abzudichten. Diesen Part übernahm mein Vater widerwillig. Nach dem Behandeln des angerosteten Bodenblechs, dem Verlegen von neuen Dämmmatten und dem Einbau des Interieurs stand der Wagen wieder da wie neu – fast jedenfalls. Ich passte vor lauter Stolz kaum durch die Türöffnung... Sobald der Wagen am 15. März 1989 eingelöst war, unternahm ich eine erste Probefahrt. Der 302er Motor zog so gut, dass ich dem roten Blitz unter dem Scheunendach am Strassenrand keine weitere Beachtung schenkte. Die Polizei schickte mir allerdings ein offizielles Erinnerungsfoto mit Einzahlungsschein hinterher.

Von nun an dauerte mein Arbeitsweg trotz Auto etwas länger. Diverse Zusatzrunden durch die Stadt wurden absolviert. Durch Zufall traf ich beim Waschen meines Zahntagverdunstens auf einen alten Schulkameraden. Er fuhr vor mit einem 68er Mercury Cougar. Seit diesem Tag treffen wir uns mindestens einmal wöchentlich und er zeichnet verantwortlich für die Vervielfältigung dieses Heftes. Bereits in der ersten Woche verlor ich mitten auf der Hauptkreuzung unseres Städtchens einen der Warenhausraddeckel, die anstelle der originalen Speichenradkappen auf zwei Felgen montiert waren – peinlich, peinlich... Einige Wochen fuhr ich schliesslich ganz ohne Radkappen herum, weil die Plastikdinge dauernd verloren gingen. Zu dieser Zeit lernte ich zwei St. Galler Mustangfans kennen. Sie hatten noch einen Satz breiter Chromfelgen samt Reifen zu verkaufen. Sofort wurde Grossmutters

Sparheft skrupellos geplündert, um die Bereifung zu finanzieren. Die erste Ausfahrt mit den neuen Hufeisen und sattem Abrollgeräusch führte ans US-Car Meeting in Zuchwil.



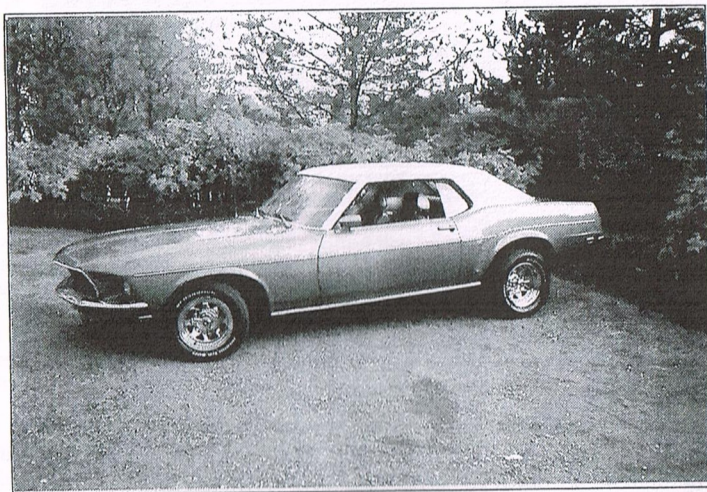
Cruising zu zweit: Kollege Eric im Cougar

Am Wochenende darauf besuchte ich das Meeting in Dornbirn (A). Dort stand auf dem Platz ein baugleiches 6-Zylinder Fahrzeug. Der Besitzer musste ganz bei mir in der Nähe wohnen. Der Mustang war mir schon verschiedene Male in unserem Ort aufgefallen. Tatsächlich stiess ich während des Treffens auf dessen Fahrer. Wir kamen ins Gespräch und ich lernte seine Kumpels kennen, die kurz zuvor

den US-Car Club „The American Eagles“ gegründet hatten. Bereits am Mittwoch darauf war Monatssitzung des Vereins, wozu ich auch herzlich eingeladen war. An diesem Abend wurde ich als Mitglied aufgenommen und fasste gleich noch das Amt des Aktuars, weil ich der einzige „Bürolist“ in der Runde war. Dieses Amt bin ich bis heute nicht mehr losgeworden!

Den Sommer hindurch gabs dauernd etwas zu optimieren und reparieren am Auto. Ein neuer Lichtschalter (damals noch erhältlich von Ford CH) bewirkte, dass ich nachts nicht mehr plötzlich im Dunkeln stand.

Schmuckstück: nach einer gründlichen Politur glänzte der Grandé wie neu



Aufgrund des andauernden Benzingeruches im Innenraum merkte ich, dass der Tank an seiner Oberkante durchgerostet war und der Sprit bei jedem Bremsen in den Kofferraum schwappte. Ein Austauschteil wurde mit einer US-Flaggenlackierung „verschärft“ und montiert. Allerdings hatte der Schwimmer des Tankgebers ein Loch. Die Anzeige stand deshalb immer auf leer. Beim Auswechseln der Einheit saugte ich den Tank mittels Schlauch leer - wie ich meinte. Das Fluchen des Garagisten höre ich noch heute, als er beim Wechseln des Gebers mit Benzin geduscht wurde. Irgendwie war im Laufe der Jahre der rechte Aussenspiegel auf der Strecke geblieben. Ein Occasionsteil wurde in Wagenfarbe lackiert und montiert. Ein Ledersportlenkrad wertete das Interieur auf. Dass aufgrund eines falschen Adapterstückes die Hupe

nicht mehr funktionierte, interessierte mich nicht weiter. Als ich eines Tages etwas frech vor ein Postauto schwenkte und Vollgas gab, brach plötzlich das marode Auspuffrohr durch. Mein Stang tönte wie ein Dragster. Die zahlreich anwesenden Zuschauer schüttelten nur den Kopf – definitiv uncool. Mit einem Aufsatzstück und einer 20iger Note liess sich das Malheur zum Glück beseitigen. Natürlich blieb mir auch eine Benzinpanne nicht erspart. Vor dem Fussgängerstreifen des örtlichen Strassencafé stellte der Motor ab und liess sich auch durch wiederholtes „örgele“ nicht mehr starten. Unter Gelächter schob mich eine Soldatenkompanie von der Strasse. Gesenkten Hauptes musste ich mir erstmal einen Reservekanister besorgen.

Wenig später hing der Wagen plötzlich schief in den Federn – Blattfederbruch. Gegen Ende des Jahres gab der Motor deutliche Rauchzeichen von sich. Der Auspuff meldete sich erneut lautstark zu Wort. Die breiten Reifen waren aufgrund der nicht justierten Lenkgeometrie bereits am Ende. Oellecks an Automat und Motor sorgten für weiteren Handlungsbedarf. Ausserdem wollte ich das Interieur mit Plüsch und Samt verschönern. Eine Designlackierung in sämtlichen Farben des Regenbogens hätte dem Auto gut gestanden; fand ich zu dieser Zeit.

Erstmal musste ich mir aber einen neuen fahrbaren Untersatz besorgen. Ein ziemlich angeschlagener und verletzter Opel Manta, den ich für kleines Geld erstand und der gerade noch ohne neuen MFK-Termin umgeschrieben werden konnte, nahm die Rolle des Winterautos ein. Aus finanziellen Ueberlegungen entschloss ich mich, zuerst die mechanischen Arbeiten am Mustang erledigen zu lassen. Zylinderköpfe überholen, Holley-Vergaser, Alu-Ansaugbrücke, Ersatzblattfedern (natürlich rot lackiert) sowie Motor und Automat abdichten kosteten mich ein kleines Vermögen.

Als ich das Auto wieder in den Händen hatte, musste noch neue Reifen her. Im Tausch gegen ein Winchester-Gewehr erhielt ich einen Satz Alufelgen samt Bereifung. Auf der deutschen Autobahn probierte ich meine erstarkte Rennmaschine aus. Bei Tempo 180 konnte ich mich nicht mehr auf den Tacho konzentrieren. Mein Mustang brauchte beide Fahrbahnen um auf Kurs gehalten zu werden. Die Motorhaube begann zu flattern und ich musste jeden Moment befürchten, dass sie aufspringen würde. An diesem Tag beschloss ich, von weiteren Top-Speed Uebungen im Mustang abzusehen und mich aufs Cruising zu verlegen.

Kaum zuhause, platzte ein Schlauch der Servolenkung. Das Oel verteilte sich in breiten Spuren über den Hausplatz und rief weiteren elterlichen Unmut hervor. Ich solle die alte Kiste doch endlich verkaufen – riet man mir, was ich natürlich nicht tat. Während der Mustang wieder einmal in der Werkstatt stand, kaufte ich mir den bereits erwähnten baugleichen 6-Zylinder Hardtop als Teilespender und zerlegte ihn sogleich. Sein Besitzer hatte sich einen 73er Mach 1 zugelegt. Die ausgeschlachtete Karosse entsorgte ich des Nachts bei Wind und Regen vor dem Autoshreder (Fr. 50.—gespart), was ich noch bedauern sollte.

Kaum war mein Mustang wieder flott, unternahmen wir mit dem Club eine erste Frühlingsausfahrt. Bei einem Bremsmanöver ging ein deutlich vernehmbarer Knacks durch das Auto. Ab diesem Moment zog der Wagen kriminell nach links. Ein Check in der Werkstatt ergab, dass der komplette vordere Federturm an seiner Basis durchgerostet und beim Bremsen vom Rahmen abgebrochen war! Eine äusserst gefährliche Situation! Sofort musste ich meinen Mustang stehen lassen. Natürlich wäre der Schaden zu reparieren gewesen. Der finanzielle Aufwand überstieg allerdings meine Möglichkeiten. Sofort rief ich beim Shredder an. Die Jungs hatten die 6-Zylinder Karosse aber bereits gequadrat....

Nach einem halben Jahr hin- und herüberlegen verkaufte ich den Mustang samt den vielen Ersatzteilen im September 1990 schweren Herzens an einen Bastler. Damit wurde auch meine Anmeldung in den MAC hinfällig, die ich kurz davor abgeschickt hatte. Der Käufer besass noch einen 6-Zylinder Hardtop. Er wechselte die gesamte Mechanik in sein Fahrzeug und schlachtete meinen Wagen aus. Zwei Jahre später besuchte ich ihn noch einmal. Die Reste meines ehemaligen Mustangs lag hinter dem Haus. Auf dem Dach hatten Kinder gespielt und es eingedrückt. Ich kratzte eine Schicht Spachtel samt Lack ab und behielt sie wehmütig als Souvenir an mein erstes Auto.

Soweit die Geschichte über meinen Einstieg ins Mustang-Hobby. Gerne würde ich von Euch über Eure Beziehung/Geschichte zum Mustang hören. Bitte nicht alle Berichte auf einmal einsenden!