

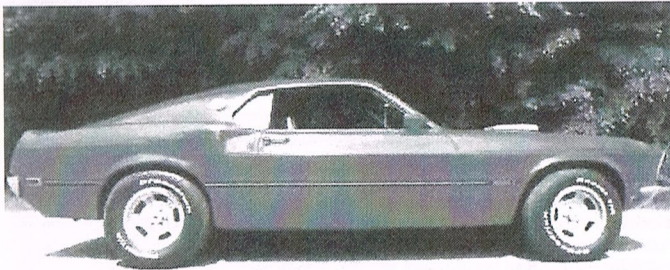
Zugelassen wurde dieses Fahrzeug am 9.5.1969 im Kanton Basel, mit der Erstbesitzerin Binoth Claudia. 4 Jahre später wurde das selbe Fahrzeug bereits in Blau metallic umgespritzt an eine Garage oder Occasionenhändler verkauft. Ende September 1993 konnte man folgendes Inserat in der Automobil Revue lesen.

Zu verkaufen wegen Nichtgebrauchs 37723606

Ford Mustang Mach I Cobra Jet 1969

7-1-Motor, rot, sehr schöner Zustand und
schnell, Prele gegen Gebot, nicht
unter Fr. 15 000. — oder Tausch gegen schönen
Ami-Kombi.
Tel. 062 41 50 06 (abends)

Auf der Suche nach einem Mustang in diesen Jahrgängen, telefonierte ich noch am selben Tag. Es wurde eine erste Besichtigung am kommenden Samstag vereinbart. Der erste Eindruck, bei der Besichtigung, war nicht schlecht. Die Farbe schien neueren Datums, inzwischen rot. Das Interieur war in ordentlichem Zustand, erwies sich aber später als unkomplett.



Da das Auto auf einer Putzgrube stand, konnte eine genaue Unterbodenkontrolle durchgeführt werden. Diverse Bodenbleche waren eingeschweisst worden, jedoch sehr fachmännisch. Der Motorblock war nicht stark ölverschmiert, trug jedoch dieselbe Farbe wie die Karosserie. Die Auspuffanlage war zwar nicht mehr in ihrem Verlauf original, dafür in gutem Zustand. Der Motor wurde nicht mehr über das Zündschloss, sondern mittels Starterknopf gestartet. Der Motor sprang sofort an und man konnte kaum eine Vibration feststellen. Noch bevor die Frage nach einer Probefahrt erwähnt wurde, sagte mir der Besitzer, dass eine Solche nicht möglich sei, da der C6 Automat nicht mehr richtig zu jeder Zeit funktionieren würde. Enttäuschung machte sich breit. Auf die Frage, ob noch Interesse nach dem Auto sei, konnte ich dies trotzdem bejahen. Da ich zuhause keinen Platz für das Auto hatte, und zuerst der Iroc-Z Camaro Jahrgang 86 verkauft werden musste, um das nötige „Kleingeld“ zu besitzen, drängte ich auf eine Probefahrt zu einem späteren Zeitpunkt. Bei der Verabschiedung erwähnte ich dies auch, und war über die Reaktion des Besitzers sehr überrascht. Er hätte nichts gegen einen Tausch der Autoschlüssel. Mit dem Zusatz, dass er den Automat des Mustangs revidieren liesse schien mir der Vorschlag als Vorteilhaft. Wir verabschiedeten uns mit der Vereinbarung eines Telefonanrufes, wenn der Automat in Ordnung sei. Es vergingen zwei Wochen bis das Telefon klingelte. Es war der Mustangbesitzer am anderen Ende der Leitung. Der Automat funktionierte wieder, ob ich nun eine Probefahrt machen wollte? Die Antwort kam wie aus der Pistole geschossen. Ja, klar! Der nächste Samstag wurde vereinbart. Wie schon beim Erstenmal kam mein Kollege mit. Zuerst fuhr der Mustangbesitzer ein paar Kilometer in denen der Automat wie der Motor sehr gut funktionierten. Es machte sich jedoch ein deutliches „Singen“ der Hinterachse bemerkbar. Die höchste Drehzahl bei der noch eine Kraftentfaltung bemerkbar war, lag bei 4500/min. Das liege wohl an der Zündung, war die Meinung des Besitzers. Ich teilte diese Meinung nur bedingt mit ihm. Zurück durfte ich den Mustang selber bewegen. Es war ein tolles Gefühl um die 350 Ps über die Landstrasse zu steuern. In der Garage angekommen, wurde über die Verkaufart gesprochen. Schlüsseltausch und zusätzlich Fr. 2000.--, war das Angebot des Mustangbesitzers. Nach gründlicher Überlegung nahm ich dieses Angebot an. Der Termin wurde auf Mitte der nächsten Woche festgelegt. Der Treffpunkt war der Bahnhof in Münsingen meiner Wohngemeinde. Nun fingen die längsten Tage meines Lebens an. Die Zeit wollte nicht vorbei gehen! Nach unendlich langen vier Tagen war „der Tag meines Lebens“ gekommen. Ich stand schon zehn Minuten früher als besprochen am Bahnhof und wartete auf „die Dinge, die da kommen sollten“. Mit leichter Verspätung erschien eine seltene Silhouette am abendlichen Horizont. Das konnte nur der Mustang sein. Schnell begrüsst man sich und fuhr sofort in die Garage zum Tausch der Autos. Der Vertrag war schnell unterzeichnet, und kurze Zeit später rollte der Camaro in die Dämmerung. Da stand er nun in der Garage. Nun sollte eine lange Zeit der Restauration beginnen. Der Transport in die Werkstatt des Kollegs mit den Garagennummern war der Anfang. Der Prüftermin war schnell organisiert und der Mustang sah das Strassenverkehrsamt erstmals seit

20 Jahren wieder. Es sollte kein schöner Tag werden! Trotz vorgängiger Kontrolle der Bremsanlage war dies nur einer von vielen Mängeln. Hinten ungleich Bremsleistung, Lichter zu schwach, Felgen der Marke Wolfraus zu breit, Auspufanlage nicht mehr mit der korrekten Anzahl der Töpfe, Motorkennzeichen fehlt usw. Niedergeschlagen ging es zurück in die Werkstätte nach Thun. Originale Stahlfelgen waren recht schnell aufgetrieben. Die Scheinwerfer wurden über neue Relais angesteuert, eine Lärmummutung wurde mit dem neuen Prüferin angemeldet, und die Bremsstommeln gereinigt. Nun sollte es kein Problem mehr sein. Wie kann man sich auch täuschen!! Das Verhältnis der Vorder- zu den Hinterbremsen war nicht in der Toleranz, die Spur war immer noch zu breit. Guter Rat war teuer. Ungläubiges Kopfschütteln bei den Kollegen über die bestandenen Felgen. Die Fachbücher halfen weiter. Es gab 1969 zwei verschieden breite Stahlfelgen auf diesem Mustang. Sollte mein Mustang mit den schmälere bestückt sein, und von wo hernehmen? Es war so. Die Felgen waren mit riesen Glück schnell aufgetrieben. Die Bremsanlage wurde mit einem Druckreduzierventil versehen, und siehe da, das Strassenverkehrsamt hatte nichts mehr zu bemängeln. Es war geschafft, der Sommer konnte kommen.

Über den Winter wurde noch am Interieur gearbeitet. Die Uhr wollte nicht mehr funktionieren. Da stand ein Inserat in der Fundgrube-Spezial, in dem diverse Mustangteile in den Jahrgängen 69/70 verkauft wurden. Das Telefon war ein Volltreffer. Auch eine Uhr war unter den vielen Teilen. Da der Preis für alle Teile recht vernünftig tönte, machten der Kolleg und ich uns mit zwei Kombis auf den Weg um eventuell gleich alle Teile in unsere Keller zu fahren. So war es auch. Bis unter die Dächer und jeden Millimeter ausgenutzt, passten die Teile in die Fahrzeuge. Durch den Verkäufer lernte ich die Garage Detroit Trading kennen und somit den Besitzer Fred. Nach einer wundervollen Saison entschloss ich mich nach einer Offerte durch Fred, die Hinterachse inklusive Trommelbremsen, Blattfedern, Stossdämpfer, Kardanwelle neu aufbauen zu lassen. Die Ablieferung im Spätherbst fand statt. Zwei bis drei Wochen später sollte alles fertig sein. Denkste!! Ein einziges Telefon kann alles zunichte machen. Bei meiner gesperrten Achse war das Ausgleichsgehäuse zum Hinterachsdifferential gebrochen, so der ernüchternde Bescheid. Da es sich hierbei um eine verstärkte 31 Spline-Achse handelte, war die Beschaffung nicht so einfach. Via einem Autoteilelieferant in der Region von Zürich bekam ich das gesuchte Teil, von einem auf Fordhinterachsen spezialisierten Hersteller. So konnte ich mein Mustang mit grosser Verspätung und um vieles teurer abholen. Die kommende Saison verlief ohne Zwischenfälle. Ein Treffen nach dem anderen wurde besucht. In Dietlikon ZH erfuhr ich von einem Shelby GT 500-Fahrer, dass es sich bei meinem Motorblock nicht um eine 428 CJ handle. Die Enttäuschung bestätigte sich bei der Konsultation von Bildern in der Fachpresse, und später bei der Kontrolle der Gussnummern. Hier handelte es sich um einen 390ci Motor von einem Ford Thunderbird. Die Baufamilie war zwar die Selbe, jedoch die Bohrung und die Zylinderköpfe waren anders als bei einem 428CJ. Was nun? Die originalen Graugusskrümmer waren in Amerika rasch gefunden und geliefert. Wo bekommt man einen ganzen Motorblock zu einem fairen Preis und mit Garantie? Nach langem hin und her bestellte ich einen neu aufgebauten originalen 428er Motorblock inkl. original Zylinderköpfen und Ansaugspinne, beim gleichen Teilelieferanten wie das Ausgleichsgehäuse der Hinterachse. Die Wochen vergingen und nichts war von der Bestätigung der Lieferung des Motorblocks zu hören. Ein Telefon sollte Abhilfe verschaffen. Die Antwort war vielversprechend. Ein Motorblock mit Zylinderköpfen sei gefunden und in Arbeit. Eine Ansaugspinne werde noch gesucht. Meine vom alten Motorblock gehe ja auch. Ich liess trotzdem nach einer originalen weiter suchen. Die Wochen verstrichen und wieder war nichts zu hören. Via Telefon erfuhr ich, dass der Motor komplett sei, bereit zum Verschiffen. Eine Ansaugspinne sei nicht gefunden. So lautete die weitere Antwort. Ich solle diejenige vom alten Motorblock nehmen. Ich war mit dieser Antwort zwar nicht zufrieden, aber liess den Motor trotzdem schicken. Drei Wochen später konnte ich das seltene Teil in Zürich abholen. Aber welch ein Schreck! Der Motorblock war schwarz gespritzt, sollte aber blau sein. Die Bohrungen für die Montage der Auspuffkrümmer waren übereinander und nicht diagonal angebracht. Trotzdem brachte ich den Motor sogleich in die Garage zu Fred. Dort demonitierten wir den alten Motorblock aus dem Motorenraum und begannen die Farbe desselben zu entfernen. Die Verstärkungen um die Federome waren mangels Platz beim Einbau des 390 ci Blocks mit den entsprechenden Gusskrümmern, mit dem Schweißbrenner stark traktiert worden. Diese wurden wieder ergänzt. Der ganze Motorraum wurde grundiert, und anschliessend schwarz ausgespritzt. Die Lenkung wurde mit Neueteilen frisch aufgebaut. Die Bremsscheiben überschliffen, neue Beläge eingebaut. Der Bremskraftverstärker und der Hauptbremszylinder gewechselt. Der Automat wurde ausgebaut und in einer Automatenwerkstatt neu aufgebaut. Dies sollte länger dauern als erwartet, denn die „Innereien“ waren so malträtiert, dass ein normaler Reperaturkit nicht mehr ausreichte und somit die Suche nach originalen Teilen begann. Nach einem weiteren Monat war aber dieses Problem auch gelöst. Somit konnte mit dem Einbau des Automaten und dem Motor begonnen werden. Der Motorblock war in der Zwischenzeit im originalen Fordblau umgespritzt worden. Auch die fehlenden Bohrungen für die Auspuffkrümmer waren erledigt worden. Nach einer Woche Einbauezeit war der Grosse Tag gekommen. Nach kurzem Startversuch sprang der Motor an. Die Freude war gross. Die Arbeit schien sich gelohnt zu haben. Es war übrigens eine originale Ansaugspinne, welche in der Schweiz gefunden wurde, revidiert und verbaut worden. Nach zwanzigminütiger Laufdauer wurde der Motor abgestellt und das Öl wurde gewechselt. Neu gestartet, und sogleich einer Werkstätte überbracht, welche die Spur einstellen sollte. Die Zeit drängte da alle Jahre am Ersten Maiwochenende in Zuchwil das American-Live stattfindet. Am nächsten Morgen klingelte das Telefon. Es war der Mechaniker der Werkstätte am anderen Ende der Leitung. Er stehe an einer Kreuzung und könne den Mustang nicht mehr starten! Nichts wie ins Auto und hin zum „Sorgenkind“. Auch mit gut zureden liess sich der Motor nicht mehr zum Leben erwecken. Es blieb nichts anderes übrig, als den Mustang in die Werkstätte zu schleppen. Dort angelangt wurde vom Wechsel der Zündung über den Vergaser bis hin zum Wechsel der Kipperhebelbrücken alles versucht, ohne Erfolg. Die Messung der Kompression sollte Abhilfe bringen. Von den acht Kolben waren nur knapp die Hälfte, bei der extrem tiefen Kompression, fähig zu zünden. Auf Anfrage des Lieferanten baute man die Hydrotössel aus, und presste diese aus. Nach dem erneuten Einbau war das Resultat unverändert. Die Zylinderköpfe wurden demonitiert, um die Dichtigkeit der Ventile zu überprüfen. Das Resultat war erschreckend. Alle Einlassventile waren mehr oder weniger leck. Die Kolbenwandungen zeigten komische Schatten, welche vom Rost her kamen, so die spätere Diagnose. Die Messung des rest-

lichen Motorblocks ergaben weitere Fragen, so dass er ausgebaut, und in ein Zylinderschleifwerk gebracht wurde. Dort wurde für die lecken Ventile Sand als Ursache bestimmen. Die Zylinderwandungen waren unten enger als oben, was von sehr hoher Kilometerleistung her komme. Die Kurbelwelle war für einen angeblich feingewuchteten Motor, viel zu krumm. Sämtliche Lager waren beschädigt. Es blieb nichts anderes übrig als den Motor neu aufzubauen. Neue Ventile, Uebermasskolben wurden organisiert. Beim Richten der Kurbelwelle brach diese gleich in zwei Hälften. Die rissgeprüften Teile waren es wohl nicht ganz. Via Amerika wurde eine neue, originale Kurbelwelle aufgetrieben und verbaut. Damit fand die Geschichte der Motorrevision doch noch ein Ende. Die entstandenen Kosten des Neuaufbaus wurde von Fred und mir übernommen, da der Lieferant alle Mängel abstriht!! Da es in der Zwischenzeit bereits Spätherbst war, war diese Saison beendet. Im nächsten Sommer wartete der revidierte Automat mit neuen Mängeln auf, welche eine Revision auf Garantie nach sich zog. Damit war die Revision der Mechanik abgeschlossen.



Das ausgebaute Interieur



bereit für den Transport zum Kunststoffstrahlen

Wiederum zwei Jahre später entschloss ich mich, die Karosserie neu aufzubauen. Wie immer durfte ich die Garage von Fred zur Demontage benutzen, welche eine gute Woche dauerte. Anschliessend wurde das Auto nach Kestenholz zum Kunststoff-



Strahlen gebracht. Erst dort wurde das Ausmass dieser geplanten Revision aufgezeigt. Eine neue Fahrertüre, Heckblech, ganzer Fussboden von vorne bis zehinterst, untere Hälften der hinteren Kotflügel sowie ein neuer Kofferraumdeckel waren nebst vielen Kleinteilen auf der Wunschliste. Dank Fred wurde diese aber rasch bis auf das letzte Teil erfüllt. Bei der Wahl des Farbtons kamen drei in die nähere Wahl. Candyapple Red, Winter Blue, Gulfstream Aqua. Der Entscheid war nicht ganz einfach, da es nur Muster in der Grösse von 10 auf 10 cm gab. Ich entschloss mich für das Gulfstream Aqua, und dies war im nachhinein der Goldrichtige. Nach



über einem Jahr intensiver Restauration, konnte ich das Auto fahrbereit, aber ohne eingebautes Interieur bei Fred abholen. Inzwischen ist es mit dem Veteranenstempel geprüft. Auch die ersten Auszeichnungen bei den besuchten Auto-Meetings liessen nicht lange auf sich warten. Die Restauration ist zwar bei einem alten Auto nie fertig, aber dies ist auch eine Herausforderung bei diesem Hobby, welche sich lohnt und ganz sicher am Ende Freude bereitet.



Das Interieur ist ausgespritzt



Die Fälze vorrangig lackiert



Die Endmontage hat begonnen

Fahrzeugmodell:**Motor Hubraum:****Bohrung/Hub:****Kompression:****Leistung:****Drehmoment:****Ventiltrieb:****Vergaser:****Nockenwelle:****Getriebe:****Bremsanlage:****Abgasführung:****Gebaute Stückzahlen „Sportsroof 1969“:****Fahrleistungen (je nach Achsübersetzung):**

1969er Mustang Sportsroof Mach I Cobra Jet, mit „Shaker“-Haubenhaube

V8, 428 ci/ 7014 ccm (FE-family)

4.13 x 3.98 inch

10.5 zu 1

ca. 400 HP SAE bei 5200 U/min (Werk 335HP)

ca. 595 bei 3400 U/min (60,8 mkg)

hydraulisch, mit Stößelstangen auf Kipphebelwellen

Holley 735 cfm Vierfach-Vergaser

zentrale Nockenwelle, 270/290°

3-Gang Automatik, Ford C6 (Uebersetzung: 2,46:1; 1,46:1; 1:1; R 2,20:1)

Scheiben vorne, Trommeln hinten, mit Vakuumunterstützung

Graugusskrümmer, Doppelrohranlage; 2 Vorschalldämpfer, 1 Quertopf

ohne Shakerhaube: 2'766 Stk.; mit Shakerhaube 11'667 Stück

(am 22.06.1998 5 Stück in der Schweiz, gemäss BA für Transporttruppen)

0-100 km/h in 5,5 bis 6 Sek., stehender Kilometer in 25,5 Sek.

Höchstgeschwindigkeit 175 – 225 km/h



Letzter Finnisch vor dem ersten Treffen



Der Leihe staunt, der Fachmann wundert sich

Ehemaliger Verkaufspreis in US\$ (1969er Modell; Stand 1. Oktober 1968)

Sportsroof Mach I, Basismodell

3122.00

mit Motor 351-2V, 3-Gang Handschaltung, Sportfahrwerk, in Wagenfarbe lackierte

„Racing“-Seiten Spiegel, Dekorstreifen seitlich und auf Kofferraumdeckel, matt-

schwarz lackierte Motorhaube mit zusätzlichen Sicherungsstiften, abklappbarer

Tankdeckel, verchromte Stahlspornfelgen, Chrom-Türschwelleleisten, Deluxe

Interieur mit Hochlehnersitzen vorne, zusätzliche Geräuschdämmung, Holzapplika-

tionen in Armaturenbrett und Türverkleidungen, Uhr auf Beifahrerseite, Mittelkon-

sole, 3-Speichen Deluxe-Lenkrad,

Optionen: Motor 428 Cobra Jet Ram Air, mit Shakerhaube (Aufpreis gegenüber Basismotor)

357.46

Getriebeautomat C6, für alle Big Block Motoren

222.08

Hinterachse gesperrt, 3,25:1 Traction Lock

63.51

Servolenkung

94.95

Vordere Scheibenbremsen mit Vakuumunterstützung

64.77

Abklappbare Rücksitzbank

97.21

Verstellbares Lenkrad „Tilt-Away Steering“

66.14

Getönte Scheiben ringsum

32.44

Cobra Jet