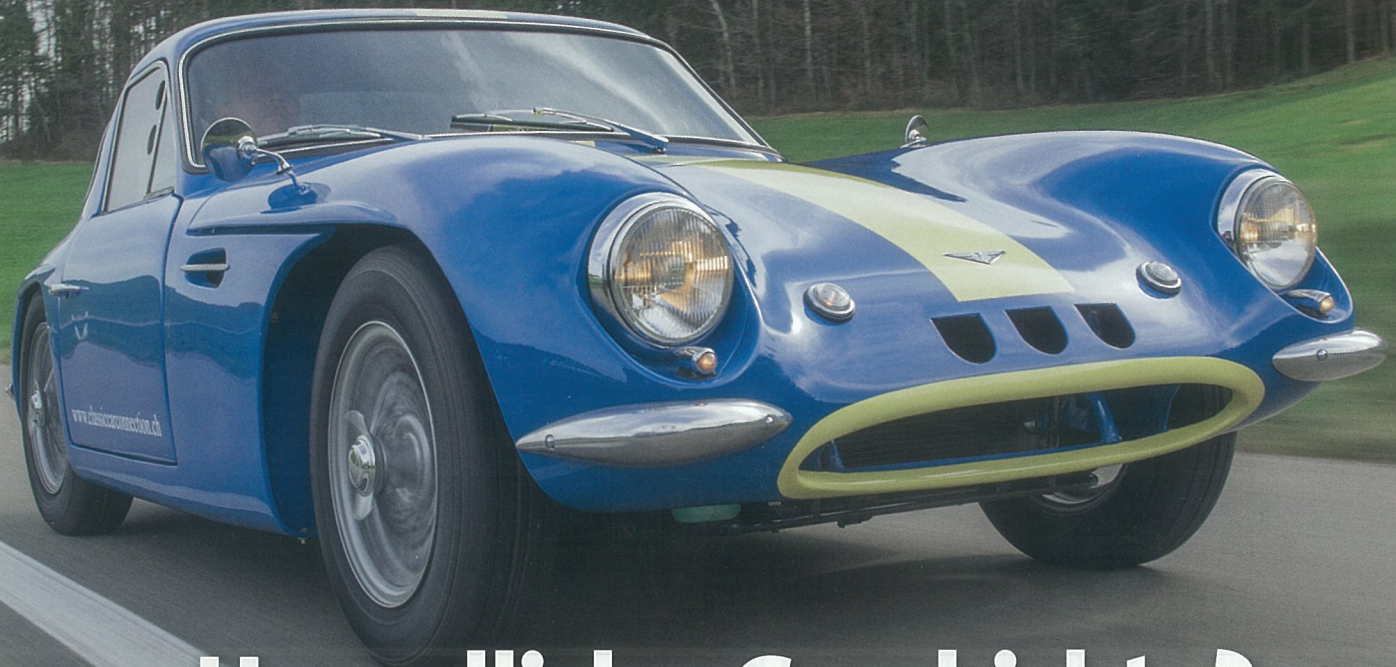


Swiss Classics REVUE

DAS OLDTIMERMAGAZIN DER SCHWEIZ



SMVC-Clubnachrichten



Unendliche Geschichte? *Die Restaurierung eines TVR Grantura*

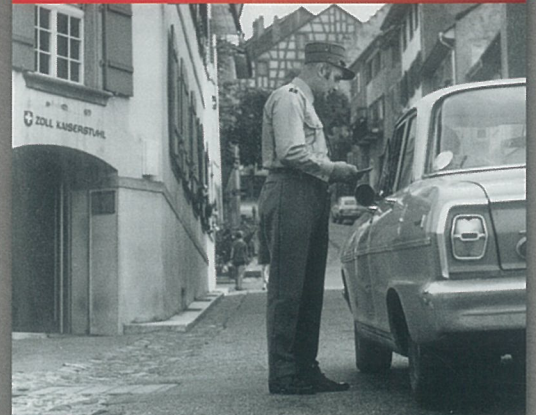
KAUFBERATUNG: Ford Mustang



WOODIES: Holz isch heimelig



OLDTIMERIMPORT: Was sie wissen müssen



WAIBEL: Made in Zurich





Die Fangemeinde für die Ford Mustang der ersten Generation von 1964 bis 1973 war stets gross – schon als Neuwagen feierte der Pony-Car Verkaufserfolge. Die Begeisterung flachte in all den Jahrzehnten nie ab. Sehr viele Mustangs haben deshalb überlebt, und wer aktuell einen sucht, hat schon fast die Qual der Wahl. Zeit für eine Kaufberatung.

Text: Mark Siegenthaler, Bilder: Mark Siegenthaler, Werk/Ford Motor Company

Wenn der Ford Mustang I etwas nicht ist, dann selten. Aktuell zählen wir in der Schweiz auf den einschlägigen Plattformen über 80 Verkaufsinserate. Damit übertrifft er alle anderen Klassiker bei weitem. Was ebenfalls auffällt: Nicht nur Topmodelle à la GT, Boss und Shelby haben die Jahrzehnte überdauert, auch karg ausgestattete Sechszylinder galoppieren noch herum. Wer jetzt einen Mustang sucht, kann also aus dem Vollen schöpfen. Unlängst verzeichneten Marktbeobachter ob des breiten Angebots gar leichte Preisrückgänge. Trotzdem ist von Ausverkauf keine Rede. René Suter, Präsident des Mustang Club of Switzerland, stellt klar: «Wirklich günstig sind die Autos schon lange nicht mehr, auch wenn der Boom nun etwas abflacht.» Lassen wir die Finanzen aber erst mal beiseite und beleuchten stattdessen die Historie. Der Ur-Mustang wurde ab 1964 als Cabrio und Stufenheck produziert, 1965 folgte das Fließheck-Modell. Das 1967er Facelift liess den Mustang rundum etwas wachsen, das Auto blieb seiner Linie aber noch weitgehend

treu. 1969 wurde der Mustang nicht nur erneut grösser, sondern auch einiges wuchtiger, und 1971 verpasste Ford dem Mustang gleich nochmal eine gehörige Portion Schmackes. Hierzulande besonders beliebt war bei dieser Serie die «Mach 1»-Variante. Rein stückzahlenmässig kam indes keiner der späteren Jahrgänge an das Ur-Modell heran. Auch heute dominieren in den Anzeigen die Modelle bis etwa 1969. Die Wahl des Jahrgangs ist vorab Geschmackssache, wie Clubpräsident René Suter erklärt: «Ab 1969 hat die Technik einen Quantensprung gemacht, aber vielen Leuten sind diese Modelle 'too big'. Der frühe Mustang ist halt die Initialzündung, der Inbegriff des Pony-Cars!»

Gutes Pferd im Stall

Wenden wir uns der Frage zu, wie denn die Ponys heute in der Haltung sind. «Mustangs sind eine ideale Wahl, wenn jemand ein unkompliziertes, aber trotzdem aufregendes Auto sucht», resümiert Reinhard Schmidlin von der Oldtimer Galerie Toffen, «zudem findet man dafür auch immer noch



Der Mustang wurde im April 1964 präsentiert. Das erste Modelljahr wird oft auch mit «1964 1/2» bezeichnet.



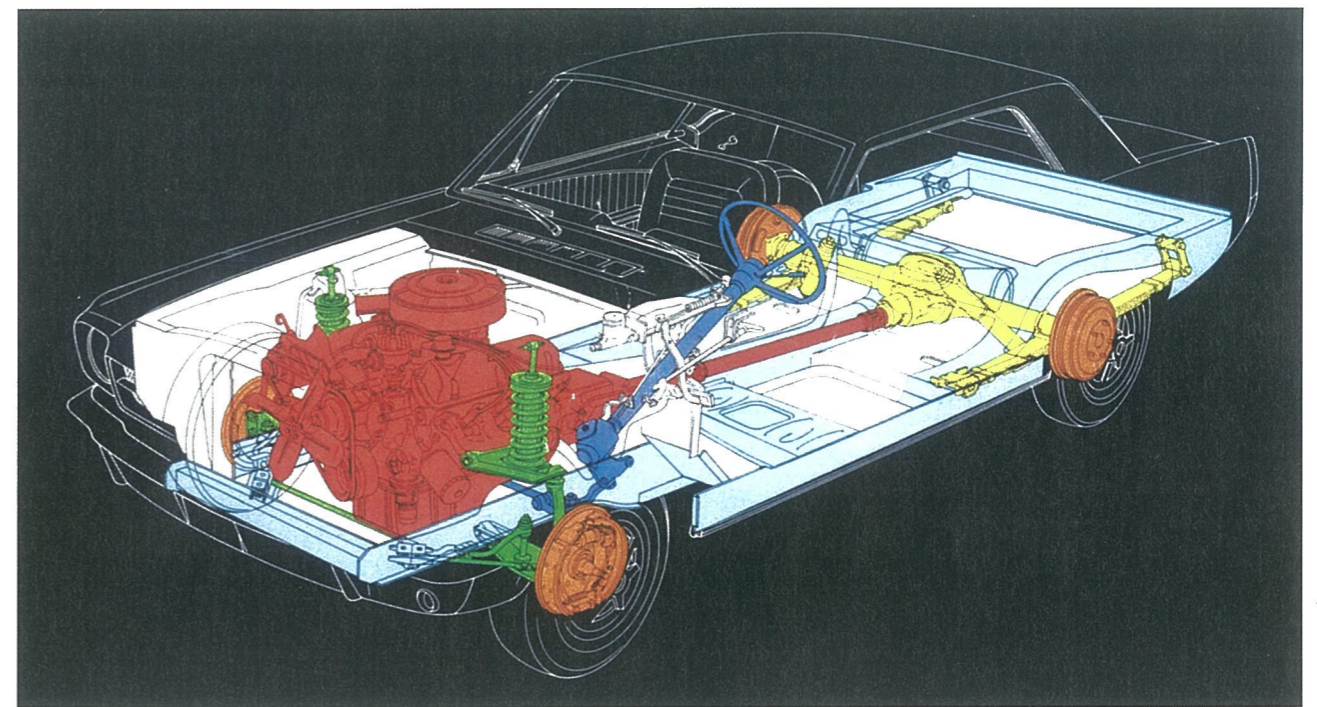
Das Modelljahr 1965 brachte grössere Motoren und neben Coupé und Cabrio nun auch eine Fastback-Version.



Das erste Facelift 1967 machte den Mustang leicht grösser. Beim Fastback wurde die Dachlinie hinten gestreckt.



1968 änderte äusserlich wenig. Unter der Haube standen dafür neue, sehr potente Motoren zur Auswahl.



Unkomplizierte Wildpferdtechnik: Der Mustang (hier ein 1964er-Schnittbild) ruht auf einer selbsttragenden Plattform, das Antriebslayout ist traditionell.

Teile und Spezialisten.» Trotz der guten Rahmenbedingungen sollte man aufpassen, auf welches Pferd man setzt. Eines der Hauptprobleme ortet Mustang-Club-Präsident Suter bei den vielen Fälschungen auf dem internationalen Markt: «Zwielichtige Geschäftsleute haben in den letzten Jahren den Mustang-Boom ausgenützt und Autos mit irgendwelchen Repteilen zu besseren, teureren Modellen aufgerüstet. Es fahren heute mehr GT herum, als je produziert worden sind. Mit Originalität hat das nichts zu tun.» Halblegale Upgrades verrät teilweise das «Door Tag», ein Schild mit Ausstattungscodes an der Fahrertüre. «Aber auch das lässt sich fälschen», warnt Suter. Einfacher wird das Ganze bei Modellen ab 1967. Ab diesem Jahr kann das Werk anhand der Fahrgestellnummer eruieren, wie ein Mustang das Werk verlassen hat.

Vorsicht vor Kosmetik

In den letzten Jahren sind viele Mustangs aus den USA nach Europa gelangt. Das Problem ist das übliche: Die meisten US-Restaurationen erreichen nicht unsere Standards. Bei einer Besichtigung leistet ein Magnet beste Dienste: Er entlarvt Spachtelorgien. Ganz praktisch ist beim Wildpferde-Check auch ein Eimer voll Wasser. Man entleere ihn in die Lüftungsschlitze vor der Frontscheibe. Wenn das Wasser in den Fussraum tropft, sind die sogenannten «Cows» beidseits im Wasserkasten vom Rost perforiert. Die Reparatur bedeutet faktisch die Zerlegung des halben Autos. Wassereintritte sind ferner ein Thema an Front- und Heckscheiben sowie bei den Heckleuchten.



Mustang öffne dich: Insbesondere in den frühen Jahren waren Cabrios sehr populär – zeitweise war fast jeder siebte verkaufte Mustang ein Convertible.



1969 wurde der Mustang erneut grösser und länger. Das Fließheck-Coupé wurde neu «Sportsroof» genannt.



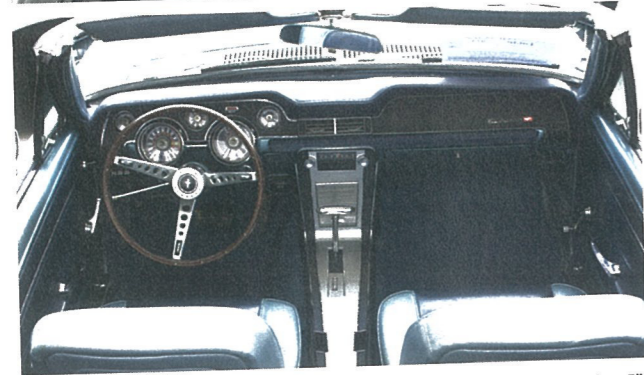
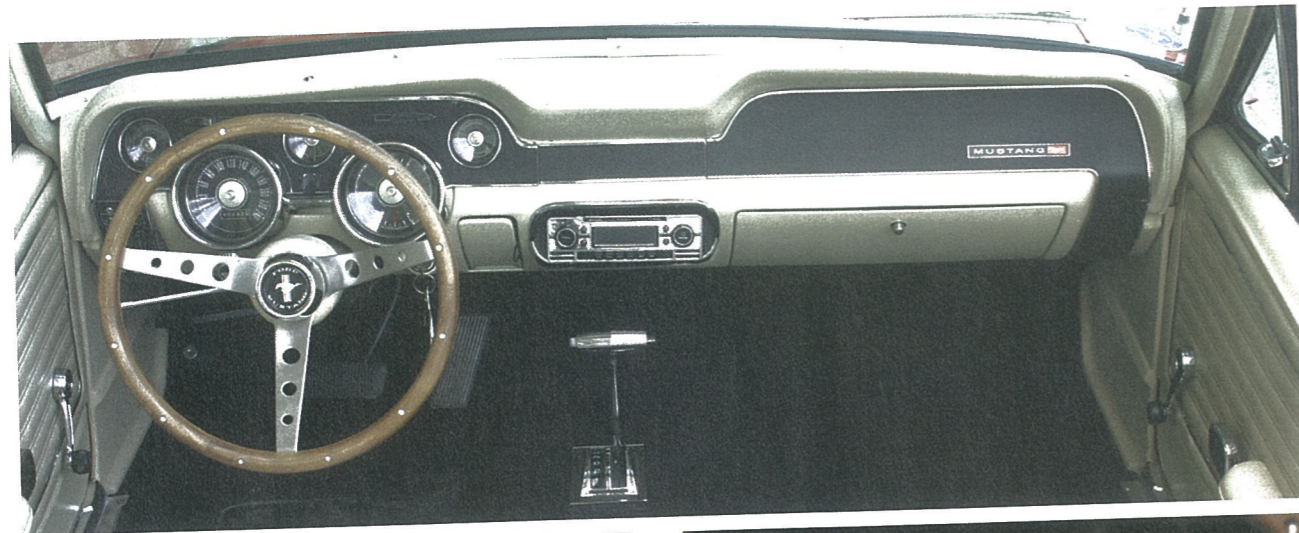
Kleine Änderungen 1970: Der Mustang hatte nur noch 2 statt 4 Scheinwerfer, und die sasssen neu im Kühlergrill.



Das letzte grosse Facelift 1971 liess den Mustang I weiter an Grösse und Gewicht zulegen. Im Bild ein Mach1.



In den letzten beiden Modelljahren des Mustang I gab es nur noch kleinere, vor allem optische Anpassungen.



Nicht nur «Pony-Car», sondern auch «Personal Car»: Käufer konnten aus einer Fülle von Ausstattungspaketen und Extras ihren persönlichen Mustang zusammenstellen. Resultat: Kaum ein Cockpit sieht aus wie das andere.



Weit verbreitet und weitgehend problemlos: V8-Motoren 289er-Small-Block war einer der populärsten im Mustang. Sein guter Ruf ist nie verhallt.



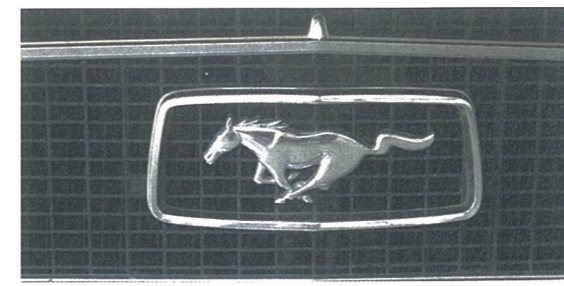
Etwas weniger Saft, aber dafür heutzutage bedeutend erschwinglicher: Mustangs mit Sechszylinder (hier ein 200er) sind eine Überlegung wert.



Leckerbissen, serviert von 1965 bis 1970: die Shelby-Mustangs. Dieser 1966er G.T. 350 ist dem Basismodell zumindest optisch noch ähnlich...



... während die Modelle ab 1967 auch äusserlich immer eigenständiger wurden (hier ein 68er Coupé). Originale Shelbys sind heute sündhaft teuer.



Typische Roststellen finden sich beim Mustang unter anderem auch bei den Stossdämpferdomen vorne, in der sogenannten «Torquebox» im vorderen Fussraum, bei Verstärkungsschwellern des Cabrios, an Türen, Radläufen und Endspitzen, oder links und rechts im Kofferraum. Kein Indiz für gute Carrossierarbeiten ist es, wenn die originale Naht, die von der unteren Ecke der Türen zum Radlauf reicht, auf mysteriöse Weise verschwunden ist. Ebenfalls keine Freude machen abenteuerlich ändernde Spaltmasse.

Die Kleinen sind solider

Die Sechszylindermotoren sind etwas asthmatisch, aber fast ewig haltbar. Auch die Small-Block-V8-Triebwerke glänzen durch Zuverlässigkeit. Die grösseren Big-Block-Triebwerke (von 390 cubic inch aufwärts) gelten jedoch als durstig und anfällig. Regelmässige Ölwechsel sind überlebenswichtig.

Einen guten Ruf geniessen wiederum die Getriebe. Einzige Ausnahme: Das miserable manuelle Dagenham-Getriebe bei frühen 6-Zylinder-Modellen. Automatikgetriebe arbeiten recht zuverlässig, wenn die Wartung nicht vernachlässigt wurde. Aufschluss gibt unter anderem die Farbe des Automatiköls. Dieses sucht übrigens bisweilen gerne über defekte Simmerringe das Weite.



STÄNDIG ÜBER 60 FAHRZEUGE IM ANGEBOT! BESUCHEN SIE UNS, ES LOHNT SICH!

<p>AMC Marlin V8 Coupé</p> <p>1966, 8-Zyl./5354 ccm, 274 PS, 4-Gang, seltenes Fließheck-Coupé aus den 60er Jahren, 2. Hand, guter Originalzustand, mechanisch gut, läuft sehr schön, MFK 6.2008. CHF 24'800.-</p>	<p>Cadillac Allanté Cabriolet</p> <p>1993, 8-Zyl./4467 ccm, garant. 58'000 km, äusserst schönes u. exklusives Fahrzeug, langj. Besitz, lückenlose Servicegeschichte, Unterboden neuwertig, MFK 11.2013. CHF 14'900.-</p>
<p>Dodge Polara Cabriolet</p> <p>1961, V8/5907 ccm, seltenes u. äusserst gepflegtes Fahrzeug, über 30 Jahre in gleichem CH-Besitz, mechanisch sehr gut, läuft u. schaltet perfekt, MFK 9.2009 Veteran. CHF 67'800.-</p>	<p>Ferrari 308 GTS QV Targa</p> <p>1984, 8-Zyl./2927 ccm, Quattrovalvole, 80'000 km, seltenes CH-Fzg, sehr guter Originalzustand, frisch ab grossem Service inkl. Zahnriemen, MFK 10.2014 Veteran. CHF 109'000.-</p>
<p>Ferrari 328 GTB Coupé</p> <p>1986, 8-Zyl./3186 ccm, garant. 31'000 km, gepflegtes Fahrzeug, sehr guter Originalzustand, lückenlose Servicegeschichte, mechanisch sehr gut, MFK 9.2012. CHF 97'500.-</p>	<p>Ferrari Testarossa Coupé</p> <p>1992, 12-Zyl./4942 ccm, 43'000 km, äusserst schönes u. gepflegtes CH-Fahrzeug, 2. Hand, frisch ab grossem Service inkl. ZR-Wechsel, mechanisch sehr gut. CHF 119'000.-</p>
<p>Jaguar XJ S Coupé</p> <p>1988, 12-Zyl./5343 ccm, 96'500 km, gepflegtes CH-Fahrzeug, Auslieferung Emil-Frey, lückenlose Servicegeschichte, mechanisch sehr gut, MFK 5.2014. CHF 9'500.-</p>	<p>Mercedes-Benz 250 CE</p> <p>1970, 6-Zyl./2496 ccm, äusserst schönes u. gepflegtes CH-Fahrzeug, langjährige Vorbesitzer, servicegepflegt, mechanisch sehr gut, MFK 7.2012 Veteran. CHF 14'900.-</p>
<p>Mercedes-Benz 280 SL</p> <p>1981, 6-Zyl./2746 ccm, garant. 54'000 km, äusserst schönes u. gepflegtes Fahrzeug, 20 Jahre beim 2. Besitzer, lückenlose Servicegeschichte, MFK 10.2011 Veteran. CHF 31'800.-</p>	<p>Opel Olympia Rekord</p> <p>1957, 4-Zyl./1488 ccm, sehr schönes u. originales CH-Fahrzeug, fast 30 Jahre in gleichem Besitz, mechanisch sehr gut, Montage Suisse, frisch ab MFK 3.2015. CHF 12'900.-</p>
<p>Porsche 356 B 16 Cabriolet</p> <p>1963, 4-Zyl./1582 ccm, sehr schönes u. gepflegtes Fahrzeug in gutem Originalzustand, läuft u. schaltet perfekt, Motor matching Number, frisch ab MFK 4.2015 Veteran. CHF 149'000.-</p>	<p>Porsche 968 Coupé</p> <p>1992, 4-Zyl./2990 ccm, 272'000 km, sehr schönes u. servicegepflegtes CH-Fahrzeug, 2. Hand, Automat bei 230'000 km rev., mechanisch sehr gut, MFK 8.2014. CHF 10'900.-</p>
<p>TVR 3 V8 Cabriolet</p> <p>1994, 8-Zyl./3950 ccm, 102'000 km, schönes und sehr seltenes CH-Fahrzeug, servicegepflegt, mechanisch sehr gut, läuft und schaltet perfekt, LHD, MFK 4.2013. CHF 29'900.-</p>	<p>Volvo 1800 ES Kombi</p> <p>1972, 4-Zyl./1986 ccm, äusserst schönes u. gepflegtes Fahrzeug, komplette Geschichte bekannt, 4. Hand, mechanisch sehr gut, in Kürze frisch ab MFK. CHF 29'900.-</p>

Weiter zum Fahrwerk. Vor dem Kauf lohnt sich der Wipptest. Wenn es beim Einfedern aus den vorderen Federbeindomen quietscht, fehlt meist «nur» die Gummiauflage auf der Feder. Geräusche können aber auch von festgegangenen Querbolzen der oberen Dreieckslenker stammen. Wichtig ist auch die Begutachtung des Hinterteils: Wenn das Heck hängt oder das Auto schräg steht, liegt der Grund oft bei ermüdeten Blattfedern. Wenden wir uns nun der Lenkung zu. Besonders bei den Servolenkungen vor 1971 lohnt sich ein genauer Check, der neben Öl-undichtigkeiten auch dem Lenkspiel gilt. Am Lenkrad sollte das Spiel bei laufendem Motor in der Mittelstellung nicht mehr als zwei Fingerbreit betragen. Während der Probefahrt empfiehlt sich auch ein kräftiger Tritt auf die Bremse – besonders Modelle mit vier Trommelbremsen ziehen gerne schief. Fast immer schief zieht übrigens die Handbremse, was allerdings konstruktionsbedingt und kaum zu beheben ist.

Einen geschenkten Gaul...

...gibt es – wir haben es bereits erwähnt – heutzutage trotz des breiten Angebots kaum mehr. Die Preise variieren allerdings je nach Modell, Ausstattung und Motorisierung sehr stark. Wer mit sechs Zylindern leben kann, kommt bedeutend günstiger ans Ziel. Für zwischen 20 000 und 30 000 Franken gibt es bereits gute Autos, zum Teil auch mit Veteranenstatus. Wer einen V8 und eine bessere Ausstattung sucht, muss etwa das Doppelte auslegen. Nach oben offen ist die Skala bei raren Sondermodellen. Am teuersten sind Shelbys, welche auch schon mal die Viertelmillion übersteigen. Am Ende dürfte also bei der Wahl des Modells neben dem Geschmack auch der Geldbeutel ein gewichtiges Wort mitreden.



Mehr zum Thema

Weitere Informationen, viele Bilder und Originalprospekte zu aktuellen Themen dieser SwissClassics-Ausgabe finden Sie auf der Website:

zwischen-gas.com/sc32015



Typisch USA: Rechts im Bild ein herausgeschnittenes Seitenteil eines anderen Mustangs – das Weisse ist zentimeterdicker Spachtel!



Ein typischer Rost-Spot: die Endspitzen – hier sind sie gut.



Lahmende Blattfedern lassen die Mustangs mitunter hängen.



Die Blechnaht zwischen Türe und hinterem Radlauf (Bild zeigt Fahrerseite) sollte sichtbar sein.

Kauf im Ausland

In der Schweiz ist das Fahrzeugangebot gross, zudem erfreuen Schweizer Mustangs öfter mit einer guten fahrdynamischen Ausstattung. Lohndend ist der Blick ins Ausland nur dann, wenn man entweder seltene, in der Schweiz gerade nicht angebotene Modelle oder aber Billig-Mustangs mit Handlungsbedarf sucht. Letzteres findet man in Deutschland oder den USA öfter. Eine sorgfältige Abwägung aller Kosten und Risiken ist aber unabdingbar – zudem ist es aus der Ferne schwieriger, unechte Topmodelle oder Spachtelbomber zu entlarven.



Hier Wasser hineinleeren. Wenn es in den Fussraum tropft, sind die «Coils» im Wasserkasten hin. Dann wirds aufwändig.



Zieht konstruktionsbedingt fast immer schief; die Handbremse (der Hebel links im Bild).



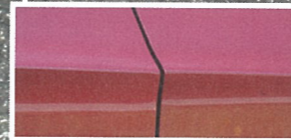
Automatikgetriebe machen selten Ärger. Trotzdem die Farbe des Öls checken!



Falls eine Servolenkung vorhanden ist, sollte sie auf Lecks untersucht werden.



Bei den Motoren machen bisweilen schlecht gewartete Big Blocks Probleme (im Bild ein 428er).



Ungleichmässige Spaltmasse verraten fiederliche Restaurationen.



Die Mustang I haben vorne teilweise noch Trommelbremsen. Ziehen Sie gerade?



Quietschen beim Einfedern verheisst fehlende Federunterlagen oder trockene Querbolzen.



Autofahren schafft Unabhängigkeit. Auch für behinderte Menschen.

Dank Ihrer Spende ermöglicht die Stiftung Cerebral behinderten Menschen die Fahrprüfung.

Die Stiftung Cerebral unterhält eine Flotte von speziell umgebauten Fahrzeugen, damit auch Menschen im Rollstuhl die Fahrprüfung machen können. Unterstützen Sie die Fahrschule der Stiftung Cerebral und schaffen Sie Mobilität für körperbehinderte Menschen. Wir sind dankbar für jede Spende, für alle, die mit einem Legat über ihr Leben hinaus Gutes tun wollen, und für Unternehmen, welche einzelne Projekte finanzieren.

Die Stiftung Cerebral unterstützt Betroffene und ihre Familien in der ganzen Schweiz.



Schweizerische Stiftung für das cerebral gelähmte Kind
Erlachstrasse 14, 3001 Bern, Telefon 031 308 15 15, Postkonto 80-48-4, www.cerebral.ch



Vom Oldtimer über Neuwagen bis zum Formel1 Rennwagen Schiff, Flugzeug und auch Motorräder.

Abdeckungen, Transporthüllen, Verdecke und gerne auch komplette Interieure restaurieren oder fertigen wir nach Ihren Wünschen neu an.

Mit unserer langjährigen Erfahrung und dem notwendigen Know-how stehen wir Ihnen gerne zur Hilfe.

