

Pony Express

Kaufberatung Ford Mustang:
Parade Pferd oder Schindmähre?



Heute sehr beliebt sind frühe Mustang Cabrios, möglichst mit V8-Triebwerk. Die meisten der in Deutschland angebotenen Fahrzeuge sind Spätimporte aus den Vereinigten Staaten

Als der Ford Mustang 1964 aufgaloppierte, schlossen ihn vor allem junge und jung gebliebene Amerikaner ins Herz. Eine Beliebtheit, die bis heute ungebrochen ist und weiter wächst. Grund genug, dem Präriepferd gründlich auf den Zahn zu fühlen...

In San Francisco vergisst ein Fernfahrer glatt das Bremsen und rauscht mit seinem Laster direkt ins Schaufenster, in dem das neue Ford-Produkt ausgestellt ist. An der Ostküste versteigert ein Händler sein einziges Vorführmodell unter den hartnäckigen Interessenten. Der Höchstbieter übernachtet in seiner Neuerwerbung, damit ihm nicht doch noch jemand den Wagen wegschnappt, bis sein Scheck am nächsten Morgen eingelöst werden kann. Am 17. April 1964 lief eine ganze Generation Sturm auf die US-amerikanischen Ford-Dealers. Es war der Erstverkaufstag des neuen Mustang – allein an jenem Tag, so heißt es, gingen landesweit über 22.000 Bestellungen ein.

Der „post-war baby boom“ begann voll durchzuschlagen, die jungen Amerikaner waren heiß auf junge Autos. Sie wollten keine pfundigen Blechschüsseln, sie wollten ein sportliches Gefühl mit vier Sitzen, nicht zu groß, nicht zu klein, vor allem erschwinglich – so orakelten die Marktstrategen. Lee Iacocca, Chef der Ford Division, stellte es dem US-

Nachwuchs vor die Haustür – in Gestalt des Mustang, dem Urvater aller „pony cars“. Aufgebaut auf den Komponenten von Ford Falcon und Fairlane ließen sich Kosten sparen, zur Wahl standen Sechszylinder- und V8-Triebwerke sowie diverse Schalt- und Automatikgetriebe, ganz zu schweigen von einer Unzahl an Ausstattungsoptionen.

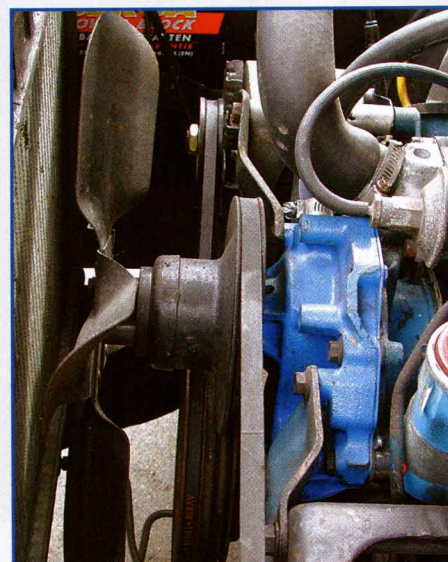
Mitten ins laufende US-Modelljahr hineingeboren, erhielten die frühen, bis 17. August 1964 gebauten Mustang noch eine Gleichstrom- statt der später üblichen Drehstromlichtmaschine. Erste Änderungen gab es im Herbst 1964: Statt des 170-cui-Six (cui = cubic inches) kam nun ein 200er zum Einsatz, der 260-cui-V8 entfiel, Standard-V8 war nun der weiterhin in drei Versionen lieferbare 289er. Zum Hardtop-Coupé und dem Cabriolet gesellte sich das Fastback-Coupé als dritte Karosserievariante.

Bis 1968 tat sich bis auf die jährlichen Retuschen nur wenig an Fords Zugpferd. In jenem Modelljahr hatte der Kunde anfangs noch den 289er zur Auswahl, der zwei Monate später durch den 302er ersetzt wurde. Außerdem stand nun neben dem schon 1967 erhältlichen 390-cui-V8 ein weiterer Achtzylinder mit 427 cui Hubraum im Programm.

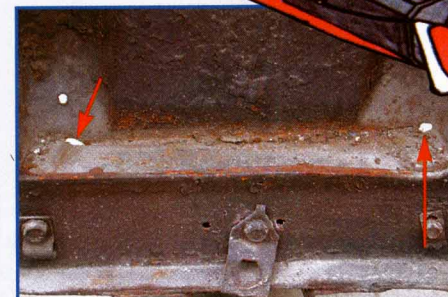
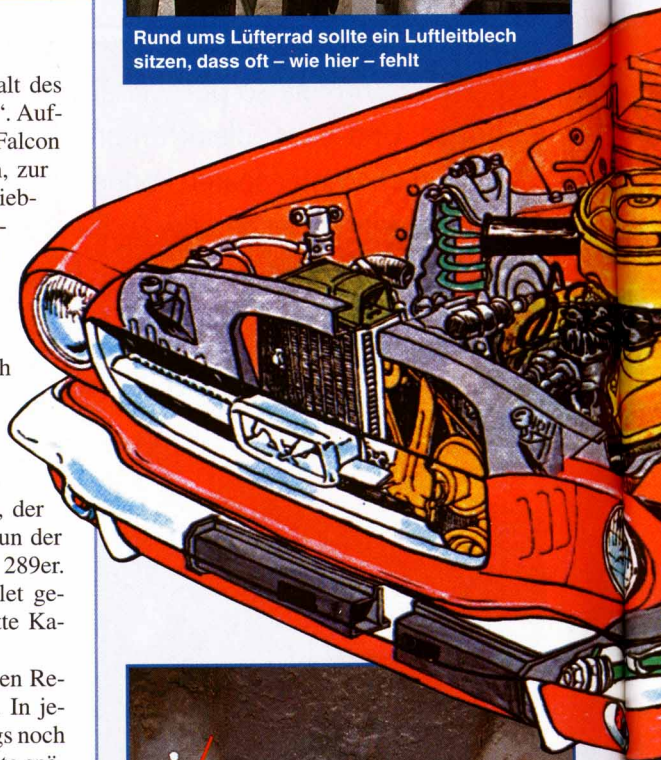
1969 gab es neben einer modernisierten Optik (und den neuen Varianten Mach I, Boss sowie Grandé) einen 250-cui-Six als Alternative zum bisherigen 200er-Sechszylinder. Bei den



Bei Cabrios ist auf den Verdeckkasten zu achten, vor allem auf die untere Wasserablaufeiste



Rund ums Lüfterrad sollte ein Luftleitblech sitzen, dass oft – wie hier – fehlt



Hier sitzt normalerweise der Querlenker. Oft verstopft sind die Abflüßlöcher (Pfeile)



Im Motorraum sollten Sie auf das Stehblech zwischen Federbein und Spritzwand achten

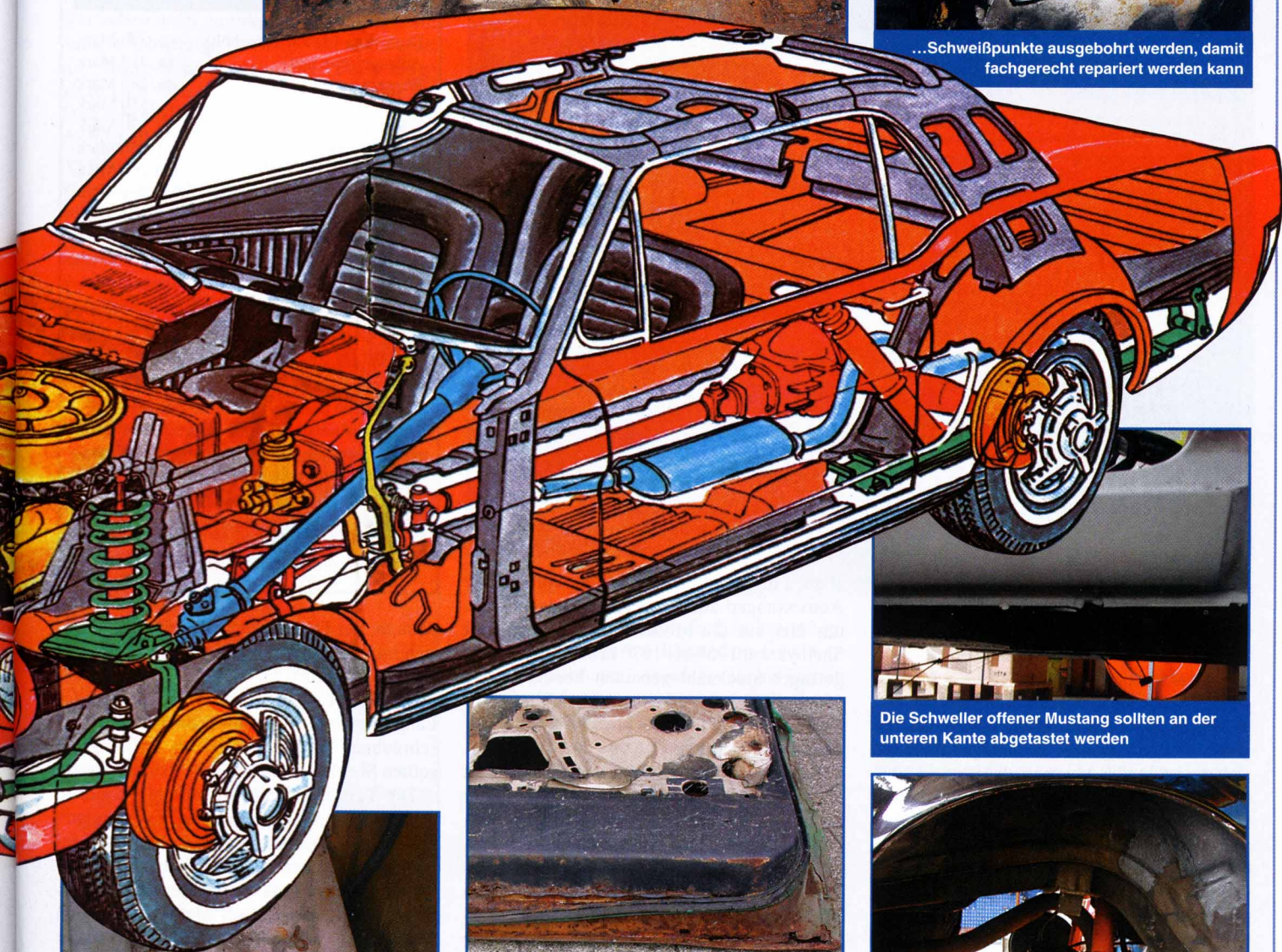


Richtig übel kann es unter dem Windleitblech aussehen. Bei frühen Mustang müssen deren...



...Schweißpunkte ausgebohrt werden, damit fachgerecht repariert werden kann

Bodenbleche mit der Konsistenz von Blätterteig sind keine Seltenheit. Auch hier sind die Cabrios besonders betroffen



Schlechtes Zeichen: Rostflecken auf den Längsträgern im Kofferraum



Die Unterseiten der Türen gammeln, wenn die Abflöcher verstopft sind – was die Regel ist



Die Schweller offener Mustang sollten an der unteren Kante abgetastet werden



Die hinteren Radkästen und -läufe sind oft vom Rostfraß betroffen, Reparaturen schwierig



Auf ihn wartete eine ganze Generation: Als der Mustang im April 1964 erschien, spielten sich unglaubliche Szenen in den Showrooms der Ford-Händler ab



Damals die beliebteste Karosserievariante: Das Mustang Hardtop Coupé (hier ein 1965er Modell)



Steve McQueen machte das '68er Mustang Fastback Coupé als „Bullitt“ weltberühmt

V8 entfiel der 289 und auch der 427 verschwand, kaum dass er im Programm aufgetaucht war. Dafür vervollständigten das neue Windsor-351-cui-Triebwerk und der 428-Cobra-Jet das Motorenangebot, wobei im Modelljahr 1970 der 390er auf der Strecke blieb.

Mit längerem Radstand und inzwischen immer weiter gestiegenem Gewicht präsentierten sich die letzten Ur-Mustang ab Jahrgang 1971 reichlich verfettet – damals wie heute die unbeliebtesten Vertreter dieser Modellreihe. Immer schärfere Abgasgesetze forderten ihren Tribut an Pferdestärken, die zudem ab 1972 in netto-PS angegeben wurden – aus war's mit der alten Herrlichkeit der SAE-brutto-Angaben... Der 200-cui-Six war entfallen, als Standard-V8 gab es nach wie vor den 302, gefolgt von den verschiedenen Leistungsstufen des 351-Cleveland-Aggregats, die einzig im Jahr 1971 noch vom 429-Big-Block überboten wurden. Mit dem für 1974 vorgestellten Mustang

II auf Pinto-Basis kamen wieder kompaktere Abmessungen zum Zuge. Wir konzentrieren uns hier auf die Modelle bis 1973, Carroll Shelys von 1965 bis 1970 in vergleichsweise geringer Stückzahl gebauten Versionen GT 350 und GT 500 bleiben außen vor.

Die Karosserie

Dass gleichmäßige Spaltmaße lange Zeit nicht zu den Stärken der US-Massenhersteller zählten, ist bekannt. Ford macht da keine Ausnahme. Die Fertigungstoleranzen in der Produktion sorgen bei Restaurierungen alten Amblechs für Passungsprobleme, so auch beim Mustang. Ihr erster Blick sollte daher dem korrekten Sitz der Blechteile gelten. Ein weiterer Minuspunkt bei den meisten Ford Mustang (oder T5, wie er hierzulande heißen musste) ist der häufige Besitzerwechsel. Viele Vorbesitzer sind nicht eben ein Garant für guten Pflegezustand. Bevor Sie also Ihren Rundgang ums Au-

to intensivieren, lassen Sie sich vom Besitzer den Fahrzeugbrief zeigen – es wird in nur wenigen Fällen der Originalbrief sein.

Öffnen wir nun die Motorhaube und werfen zunächst einen Blick auf die Umgebung der Batterie. Austretende Säure aus einem überkochenden Akku macht oft dem Batteriekasten den Garaus. In den winzigen Spalt zwischen den punktverschweißten doppelten Stehblechen vom Federdom bis zur Spritzwand dringt gerne Feuchtigkeit ein. Die unausweichliche Folge hat die Farbe Braun und betrifft alle Baujahre, die Jahrgänge ab 1971 allerdings noch einmal besonders. Untersuchen Sie auch die Rahmenlängsträger in diesem Bereich – nicht nur vom Motorraum aus, sondern auch von der Kotflügelseite her. Mustang-Spezialist Walter Rühl aus Saulheim erklärt warum: „In der Mul-

Ersatzteilpreise Ford Mustang V8 (1965/66)

Drehstrom-Lichtm. (überholt)	ca. 390 Mark
Anlasser (überholt)	ca. 210 Mark
Wasserpumpe (original)	ca. 280 Mark
Kühler (heavy duty)	ca. 550 Mark
Hauptbremszylinder (überholt)	ca. 230 Mark
Kotflügel vorn (Repro)	ca. 550 Mark
Rohtür	ca. 1.200 Mark
Bodenblech l./r. ganze Länge	je ca. 250 Mark
Luftopf-Reparaturblech l./r.	je ca. 165 Mark
Stoßstange v./h. (original)	ca. 970/860 Mark
Stoßstange v./h. (Repros)	je ca. 350 Mark

Preise laut Katalog von National Parts Depot, erfragt bei Walter's Auto Service, Kellerei-straße 8, 55291 Saulheim (Tel.: 06732/63466). Die Preise sind abhängig vom jeweiligen Dollarkurs und können schwanken. Bei Reparteilen ist zu beachten, dass ihre Passgenauigkeit europäischen Qualitätsansprüchen oft nicht genügt. Weitere Teile-Anbieter finden Sie in unserem Kleinanzeigenteil in der Heftmitte unter der Rubrik „Ford“. Zudem gibt es weitere Adressen unter der Homepage des First Mustang Club of Germany (siehe Clubadressen-Kasten), darunter auch Händler in den USA.

de unter der Dreieckslenkerbefestigung nistet sich im Laufe der Zeit jede Menge Dreck ein, die Abflusslöcher verstopfen, und dann gammeln Federbeindom und Kastenprofil des Längsträgers.“ Im hinteren Bereich der verschraubten Vorderkotflügel bis zur A-Säule sollten Sie ebenfalls nach dem Rechten sehen.

Die Türschweller beim Mustang bestehen aus verzinktem Blech und sind somit relativ gut vor Rost geschützt. Das Cabrio kann jedoch seine eigenen Überraschungen parat halten, denn hier wurde das innere Versteifungsblech aus Schwarzblech ohne schützenden Zinküberzug versehen. Von außen unbemerkt verrichtet die Korrosion ihr böses Werk. Die untere, punktverschweißte Bördelkante ist die einzige Hilfe, auf die Sie sich – nach verdächtigen Verdickungen von vom Rost auseinandergedrückten Blechen tastend – verlassen

können. Die Türen selbst gammeln gerne unten herum, besonders an den Ecken, wenn die Wasserablauflöcher verstopft sind – was sie meistens sind. Auch die Bodenbleche im Fußraum (vorne und hinten) sollten Sie auf Korrosion untersuchen. Rühl warnt: „Da kann es besonders bei den Cabriolets richtig schlimm aussehen. Ich hab' schon Autos gesehen, da bestand das vordere Bodenblech auf der Beifahrerseite aus einer aufgenieteten, aufgerollten Maxwell's Coffee-Dose und die Fahrerseite aus einem ebenso bearbeiteten Pennzoi-Behälter, alles schön mit Unterbodenschutz eingekleistert...“

Wichtig ist es, den Zustand der unter dem Windleitblech sitzenden Lufttöpfe zu prüfen. Deren mitunter schlimm vermoderter Zustand (natürlich: wegen verstopfter Ablauflöcher) ist von außen nicht zu erkennen, eine Reparatur äußerst schwierig. Vorsicht: Oftmals wurden hier Billig-Reparaturteile aus Plastik eingeklebt, um Wasser vom Eindringen in den Fußraum abzuhalten – was jedoch nur kurzzeitig hilft, da es um den Kunststoff herum munter weiter gammelt. „Wurde hier ein Plastikteil verbaut, ist mit Sicherheit der Rest des Wagens auch Pfusch“, so Ralf Martin Wurm vom First Mustang Club Germany. „Um das richtig zu reparieren, muss man die Schweißpunkte des Windleitblechs aufbohren, damit man an die Lufttöpfe herankommt... Erst bei den Modellen ab 1969 kam Ford auf die Idee, das Windblech zwischen Motorhaube und Frontscheibe abschraubbar auszuführen und so die Töpfe besser zugänglich zu machen.“ Walter Rühl rät zum ultimativen Praxis-Test: „Am besten kippt

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

First Mustang Club of Germany 1964-73 e.V.

Ralf Martin Wurm, Kaute 6
D-57072 Siegen
Tel. & Fax: 0271/51603
Homepage: <http://www.Mustang-Club-Germany.de>

Mustang American Club of Switzerland Postfach CH-8112 Otelfingen

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint jährlich im Oktoberheft

man einen Eimer Wasser über die Lüftungsgitter (die ganz Geschickte mit einer Plexiglasabdeckung versehen) und wartet ab, ob es innen durchtropft. Bleibt es drinnen trocken, hat man zumindest für die nächste Zeit Ruhe. Kommt das Wasser durch: Finger weg!“

Begeben wir uns nun in den Bereich der Hinterachse. Hier ist verstärkt auf die Längs-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Mustang V8 Cabrio	1964 bis 1967	DM 54.000	DM 40.000	DM 24.500	DM 12.800	DM 6.1000	DM 20.000
Mustang V8 Hardtop	1964 bis 1967	DM 36.400	DM 27.200	DM 18.600	DM 10.000	DM 4.100	DM 18.600
Mustang V8 Fastback	1965 bis 1967	DM 43.900	DM 33.100	DM 21.600	DM 12.500	DM 5.400	DM 19.800
Mustang V8 Cabrio	1968 bis 1969	DM 54.000	DM 39.900	DM 24.500	DM 12.800	DM 6.000	DM 19.850
Mustang V8 Hardtop	1968 bis 1969	DM 32.700	DM 24.800	DM 16.500	DM 8.900	DM 4.000	DM 18.500
Mustang V8 Fastback	1968 bis 1969	DM 43.900	DM 33.000	DM 21.600	DM 11.500	DM 5.200	DM 19.150
Mustang V8 Cabrio	1970 bis 1971	DM 48.600	DM 35.900	DM 22.100	DM 11.500	DM 5.400	DM 19.680
Mustang V8 Hardtop	1970 bis 1971	DM 26.200	DM 19.900	DM 13.200	DM 7.100	DM 3.200	DM 18.240
Mustang V8 Fastback	1970 bis 1971	DM 39.500	DM 29.700	DM 19.400	DM 10.300	DM 4.700	DM 18.510
Mustang V8 Cabrio	1972 bis 1973	DM 38.500	DM 26.000	DM 15.400	DM 7.500	DM 3.200	DM 19.650
Mustang V8 Hardtop	1972 bis 1973	DM 24.200	DM 16.000	DM 9.900	DM 4.900	DM 1.900	DM 18.350
Mustang V8 Fastback	1972 bis 1973	DM 38.500	DM 20.900	DM 12.400	DM 6.100	DM 2.500	DM 18.550

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Die Mustang-Jahrgänge 1969 und 1970 (Bild) zeigten erste Verfettungstendenzen

Nochmals in die Breite gingen die letzten Jahrgänge (im Bild ein Cabrio von 1973) der ersten Mustang-Generation



träger (besonders auf deren Endstücke) und auf die Befestigungen der Blattfedern (sowie etwaige Federbrüche) zu achten. Ist bis hierhin alles in Ordnung, entscheidet sich die Frage Kauf oder Nichtkauf am Pferdehintern: Begutachten Sie vor allem die hinteren Kotflügel, und zwar sowohl von innen als auch von außen. Als besonders rostgefährdet gilt der Bereich der hinteren Partie des Radlaufs bis zum Heckblech. Kotflügelinnenteil und äußerer Radkasten liegen hier punktverschweißt übereinander, im Laufe der Zeit dringt Feuchtigkeit zwischen die beiden Bleche. Kommt Ihnen diese Stelle verdächtig vor, sollten Sie sich nach einem anderen Exemplar umschauen – eine Reparatur ist arbeitsintensiv und teuer.

Sind Sie nach der Untersuchung der hinteren Radkästen weiterhin zufrieden, schauen Sie sich die Heckscheibendichtung genau an.

Sie gibt Ihnen Hinweise darauf, wie es im Inneren des Kofferraums aussieht. Undichte Scheibeneinfassungen hinten sind keine Seltenheit (beim Cabriolet alternativ der Verdeckkasten, wo es gerne die Wasserablaufleiste trifft), eindringendes Wasser sorgt anschließend für ein blühendes Feuchtbiotop. Undichtigkeiten um die Heckleuchten herum haben ähnlich korrosive Auswirkungen auf den Gepäckraumboden...

Trifft Ihr Blick hier jedoch auf gesundes Blech und nicht auf die Straße unter dem Auto, können Sie das Thema Karosserie beinahe als erledigt betrachten und noch kurz die Scharniere von Hauben und Türen prüfen. Deren hohes Gewicht lastet schwer auf den Scharnieren – bei ihnen ist ein abschließender Check angesagt, bevor wir uns Motor und Fahrwerk zuwenden.



Begehrtes Zubehör: die Instrumente des „Rally-Pac“ auf der Lenksäule



Die Mustang-Motoren gelten als thermisch anfällig. Im Bild: ein früherer 260-cui-V8

Die Technik

Die robusten Stoßstangenmotoren des Mustang packen 150.000 Kilometer Laufleistung generell ohne große Probleme, richtige Wartung und Einstellung vorausgesetzt. Fehler im Triebwerk machen sich beispielsweise durch steigenden Benzindurst bemerkbar – wobei die V8 nicht so sparsam wie die Sechszylinder sind und selten unter 15 Liter Erdöldestillat auf 100 Kilometer verköstigen. Die häufigste Ursache für Macken an der Maschine liegt in der Steuerkette, die sich mit der Zeit längt. Die daraus resultierenden veränderten Steuerzeiten ziehen Folgeschäden nach sich.

Ein weiterer Quell von Übel kann die Ansaugbrücke sein: Undichte Vergaserflansche ziehen Nebenluft, die Folge ist Gemischabmagerung. Zudem neigt der Benzinfilter am Vergaser zum Verstopfen, vor allem bei längeren Schnelfahrten. Autobahn-Dauerjagden mögen die – oft als Spätimporte aus den USA herübergekommenen – V8-Mustang gar nicht: Zum einen sind 4,75 Liter Schmiermittelinhalt viel zu wenig, und ein Ölkühler war serienmäßig nicht vorgesehen. Zum anderen wurde in den südlichen Gegenden der Staaten oft auf eine Befüllung mit Frostschutzmittel verzichtet, wodurch die Korrosion in den Kühlwasserkämen gefördert wurde und das Wasser in der Folge nicht mehr frei zirkulieren kann.

Generell sollte man daher den Rat von Wilson Pickett befolgen, der seiner *Mustang Sally* schon 1965 mit auf den Weg gab: „Guess you better slow that Mustang down...“ Thermische

Probleme liegen mitunter auch darin begründet, dass beim spätestens alle 60.000 Kilometer fälligen Wasserpumpenwechsel der als Luftleitblech dienende Lüfterradschutz nicht wieder montiert wurde. Walter Rühl: „Das Teil haben keine zehn Prozent des Mustang-Bestandes noch eingebaut.“ Heiß kann es auch der Zündspule werden, beim Verteiler sorgen Unterdruckverstellmechanismus und Antriebswelle aufgrund von Verschleiß für weitere Zündprobleme. Mit einem Schließwinkel-messgerät können Sie einen defekten Zündverteiler ausmachen: Beim Gasgeben verändert sich der Schließwinkel um drei bis vier Grad. Weitere Schwachpunkte bei den Mustang-Motoren, die übrigens mit Ausnahme der „Hi-Performance“-Modelle alle über einen hydraulischen Ventilspielausgleich verfügen, sind undichte Benzinpumpen sowie asthmatische Anlasser und defekte Öldruckschalter. Ursache von Ölverlust sind meist undichte Ventildeckeldichtungen.

Literatur-Auswahl

Mike Mueller: Ford Mustang 1964 1/2 - 1973. 168 S., 50 s/w- & 150 Farbfotos, Format 26 x 26 cm, gebunden, engl. Text. ISBN 0-7603-0734-2 (S & W-Best.-Nr. 37262), DM 89,-

Ray Miller: Mustang Does It! 320 S., 1328 Abb., Format 23 x 29 cm, kartoniert, engl. Text. ISBN 0-913056-09-X (S & W-Best.-Nr. 02027), DM 138,-

Smart/Haskell: Mustang Production Guide 1964 - 1973 Volumes I & II. 672 S., 84 Abb., Paperback, engl. Text (S & W-Best.-Nr. 31906), DM 112,-

Dobbs et al: Mustang Recognition Guide 1964 - 1973. 226 S., 100 s/w- & 200 Farbbabb., Format 20 x 27 cm, Paperback, engl. Text. ISBN 0-941596-00-1 (S & W-Best.-Nr. 02031), DM 54,-

Richard Langworth: The Mustangs 1964 - 1973, aus der Reihe „Coll. Guide“. 96 S., 80 Farbbabb., Format 20 x 23 cm, Paperback, engl. Text. ISBN 0-900549-81-5 (S & W-Best.-Nr. 02029), DM 58,-

Tom Corcoran/Earl Davis: Mustang 1964 1/2 - 1973 Restoration Guide (2nd ed.). 448 S., über 1000 s/w-Abb., Format 20 x 27 cm, engl. Text. ISBN 0-7603-0552-8 (S & W-Best.-Nr. 34223), DM 98,-

Diese Liste zeigt nur eine kleine Auswahl der englischsprachigen Mustang-Literatur.

Weitere Infos bei: Schröder & Weise, Hannover (Tel.: 0511/517037).

Die Getriebe, einschließlich der Borg-Warner-Automatik, geben kaum Anlass zur Klage, von mitunter auftretenden Undichtigkeiten einmal abgesehen. Die übrigen Komponenten des Antriebsstrangs tun sich da schon schwerer: Vor allem die hinteren Kreuzgelenke der Kardanwelle schlagen gerne aus. In der Folge beginnt das Differential ab etwa Kilometerstand

80.000, mahlend auf sich aufmerksam zu machen. Die hinteren Radlager (vorzugsweise das rechte) stimmen meist zum selben Zeitpunkt mit ins Protestgeheul des Hinterachsgetriebes ein.

Pferdefuß am Mustang ist eindeutig die Trommelbremsanlage, die bis 1970 bei allen Mustang Standard war. Längere Standzeiten – etwa über den Winter – mag sie überhaupt nicht. Die Radbremszylinder werden dann undicht und neigen zum Festgehen. Außerdem rosten die Einstellexzenter fest, was sich äußerst nachteilig auf die Selbstnachstellung auswirkt. Die optional (ab 1971 serienmäßig) erhältlichen vorderen Scheibenbremsen machen besonders beim '67er Jahrgang Probleme, bei dem die Bremszangen als Vierkolbensattel ausgebildet sind. Hier rosten die beiden untersten Bremskolben gerne fest, da leicht Spritzwasser in die Bohrung eindringen kann (Grund: mangelhafte Dichtungsmanschetten).

Ansonsten macht das solide Fahrwerk wenig Probleme. Überprüfen Sie den Verschleiß der Umlenkhebel, Dreieckslenker, Traggelenke, Spurstangen und Stoßdämpfer. Oft ist das Lenkungsspiel zu groß. Vernehmliches Quitschen beim Aufschaukeln der Karosserie im Stand deutet auf ausgeschlagene Führungsbuchsen der Tragarme hin.

Ausstattung/Innenraum

Auch wenn längst nicht mehr so preisgünstig wie noch vor einigen Jahren: In den USA sind so gut wie alle wichtigen Teile für den frühen Mustang noch erhältlich, bei den Modellen ab 1969 muss man hier in puncto Blechteile Abstriche machen, ab Modelljahr 1971 sind keine Kotflügel, Kühlergrills und erst recht keine Türen mehr zu bekommen. Zum Abschluss sollten Sie noch einen Blick auf die Innenausstattung werfen, vor allem auf Fahrertürverkleidung, Teppichboden und Armaturenbrett. Begehrte für frühe Mustang ist das „Rally-Pac“ mit Drehzahlmesser und elektrischer Uhr, das schwierig zu beschaffen ist und sogar Note-5-Exemplaren, die dieses Feature haben, zu einer kleinen Wertsteigerung verhilft. Auch Mittelkonsolen für frühe Mustang sind sehr gefragt.

In Sachen Kupfer & Co. weichen nicht wenige Mustang vom Originalzustand ab. Oft ersetzt ein elektronischer Lichtmaschinenregler den originalen kontaktgesteuerten, der die Batterie so gerne überkochen lässt. Im Übrigen hapert's beim Mustang generell an der Elektrik – sie ist oftmals verbastelt, und wenn sie's zufällig mal nicht ist, macht das die Sache auch nicht viel besser...

Fazit

„Der Mustang erfreut sich seit einigen Jahren einer stark wachsenden Popularität“, wie Clubpräsident Ralf Martin Wurm erklärt. Nicht wenige Mustang kamen erst als Spätimporte aus den USA nach Deutschland – sie wurden aufgrund der „speed limits“ thermisch selten voll belastet, was Interessenten bedenken soll-

Technische Daten: Ford Mustang 1964 bis 1973

Motorisierung	Six	V8 Small Block		V8 Big Block
Motor	Wassergekühlter Sechszylinder viertakt-Reihenmotor, vorne längs eingebaut; hängende Ventile, von seitlicher, ketten-gesteuerter Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; siebenfach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung	Wassergekühlter Achtzylinderviertakt-V-Motor, vorne längs eingebaut; hängende Ventile, von zentraler, kettengesteuerter Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung		
Gemischaufbereitung	Einfachvergaser	Doppelvergaser	Vierfachvergaser	
Hubraum (Bohrung x Hub)	170: 2786 ccm (88,9 x 74,6 mm) 200: 3277 ccm (93,5 x 79,5 mm) 250: 4097 ccm (93,5 x 99,3 mm)	260: 4267 ccm (96,5 x 72,9 mm) 289: 4736 ccm (101,6 x 73 mm) 302: 4945 ccm (101,6 x 76,2 mm) 351: 5769 ccm (101,6 x 88,9 mm)		390: 6391 ccm (103 x 96 mm) 427: 6997 ccm (107,6 x 96 mm) 428: 7014 ccm (105 x 101,2 mm) 429: 7033 ccm (110,8 x 91,2 mm)
SAE-PS bei U/min	170: 102 bei 4400 ('64) 200: 122 bei 4400 ('65-'67), 117 bei 3800 ('68-'70) 250: 157 bei 4000 ('69-'70), 147 bei 4000 ('71), 100 (net) bei 3600 ('72), 96 (net) bei 3200 ('73)	260: 166 bei 4400 ('64) 289: 198 bei 4400 ('64), 203 bei 4400 ('65-'67), 198 bei 4600 ('68) 302: 233 bei 4800 ('68), 223 bei 4600 ('69-'70), 213 bei 4600 ('71), 143 (net) bei 4200 ('72), 138 (net) bei 4200 ('73) 351: 253 bei 4600 ('69-'70), 243 bei 4600 ('71), 179 (net) bei 4000 ('72), 161 (net) bei 4000 ('73)	289: 213 bei 4800 ('64), 228 bei 4800 ('65-'67), Hi-Perf: 275 bei 6000 ('65-'68) 302: 294* bei 5000 ('69-'70) 351: 294 bei 4800 ('69), 304 bei 5400 ('70), 289 bei 5400 ('71), 334 bei 5400 ('71), 270 (net) bei 5400 ('72), 249 (net) bei 5400 ('73) * offizielle Angabe (in Wirklichkeit ca. 400 PS)	390: 324 bei 4800 ('67), 340 bei 4800 ('68), 324 bei 4600 ('69) 427: 395 bei 5600 ('68) 428: 340 bei 5200 ('69-'70), Ram-Air: 340* bei 5500 ('69-'70) 429: 375 bei 5400 ('71) * offizielle Angabe (in Wirklichkeit ca. 400 PS)
Kraftübertragung	Vollsynchronisiertes Drei- oder Vierganggetriebe oder Dreistufen-Automat „Cruise-O-Matic“ wahlweise (je nach Version); Antrieb über Kardanwelle auf die Hinterräder			
Aufbau	Selbsttragende Ganzstahlkarosserie			
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung mit oberen Trapez-Dreieckquerlenkern und unteren einfachen Querlenkern, Schraubenfedern, Drehstab-Stabilisator, Teleskopstoßdämpfer			
Hinterradaufhängung	Starrachse mit Halbelliptik-Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer			
Radstand	'64-'70: 2743 mm, '71-'73: 2769 mm			
Länge x Breite x Höhe	'64-'66: 4613 x 1732 x 1340 mm, '67-'68: 4665 x 1800 x 1315 mm, '69-'70: 4760 x 1820 x 1315 mm, '71-'72: 4813 x 1885 x 1310 mm, '73: 4920 x 1880 x 1290 mm			
Leergewicht	'64-'68: 1240 bis 1250 kg, '69-'70: 1310 bis 1375 kg, '71-'73: 1500 kg	'64-'68: 1335 bis 1450 kg, '69-'70: 1410 bis 1510 kg, '71-'73: 1535 bis 1675 kg		'67-'68: 1420 bis 1550 kg, '69-'70: 1550 bis 1600 kg, '71: 1750 kg
Verbrauch Ø	12 bis 22 Liter Super/100 km (je nach Fahrweise)			
Höchstgeschwindigkeit	155 bis 165 km/h	170 bis 190 km/h	190 bis 210 km/h	200 bis 225 km/h
Bauzeit	1964 bis 1973			
Stückzahl	1964/65: 680.989, 1966: 607.568, 1967: 472.121, 1968: 317.404, 1969: 299.824, 1970: 190.727, 1971: 149.678, 1972: 125.093, 1973: 134.867			
Kat-Nachrüstung	Kuratec in Knittlingen bietet für die 289-, 302- und 351-cui-V8 einen Kat (EI-Norm) für 3.333 Mark an (inkl. MwSt., ohne Einbau), Tel.: 07043/920786, Fax: /920787			

ten, wenn Sie mit Ihrer Neuerwerbung zum ersten Mal von Bremerhaven nach München galoppieren wollen. Als das amerikanische Wildpferd noch aktuell war, hat sich das Hard-

top-Modell am besten verkauft. Heutzutage ist die Situation umgekehrt, gesuchter sind jetzt Fastbacks und vor allem Cabrios, die selbst in schlechtem Zustand kaum unter 10.000 Mark

zu haben sind. In diesem Sinne: „Ride, Sally, ride...“

Text: Michael Hundt
Fotos: Beyer, Meyer-Spelbrink, Rühl