



Die serienmäßige Bremsanlage des Mustang ist optimierungsbedürftig. Ein **Bremskraftverstärker** reduziert den beim Verzögern erforderlichen Pedaldruck



Eine Reduzierung der Karosserieneigung bei Kurvenfahrt bringt der Einbau eines **dickeren Querstabilisators** an der Vorderachse. Kits sind im Angebot



Zwecks extremer **Leistungser** werden Vergaser, Ansaugbrücke, Auspuff, Krümmer, Zylinderköpfe, Nockenwelle, Kurbelwelle, Kolben und Pleuel getauscht



Eine **kontaktlose Zündung** sorgt für mehr Wartungsfreiheit. Besonders bei getunten Versionen wird meist eine elektronische Zündanlage eingesetzt

ZAUMZEUG FÜR DEN MUSTANG

Aus einem wilden Mustang wird sicherlich nie ein diszipliniertes Dressurpferd. Aber er lässt sich mit ein paar Tricks zumindest so weit zähmen, dass ein flotter Ausritt nicht zwangsläufig zu Schweißausbrüchen führt.



DER TESTBERICHT IN AUTO MOTOR UND SPORT, Ausgabe 17/1964, förderte Erschütterndes zu Tage. Da stand über den mit 194 km/h Spitze gemessenen Mustang zu lesen: „Die Bremsen reichten bei dieser Geschwindigkeit bei weitem nicht für eine Abbremsung bis zum Stillstand aus, und bei nur leichten Unebenheiten brauchte man die ganze Straße, um den Wagen auf der Fahrbahn zu halten.“

Gut, es handelte sich noch um eines der ersten Exemplare. Doch wesentlich besser waren auch die danach produzierten nicht, speziell, wenn sie den Anforderungen der verwöhnten deutschen Autofahrer gerecht werden sollten. Der Mustang, so schön und potent motorisiert er auch daher kam, eignete sich nur bedingt für gestreckten Galopp auf europäischen Autobahnen.

Heutige Besitzer dieses gesuchten Kultklassikers der Baujahre 1964 bis 1973 sollten bei aller Liebe zur Originalität ihr Auto zumindest alltagstauglich machen. Ein wichtiger Punkt ist dabei die Kühlung. „weil man ja hier zu Lande nicht mit 55 Meilen durch die Gegend gondelt“, erklärt Mustang-Experte Harry Heinen aus Solingen.

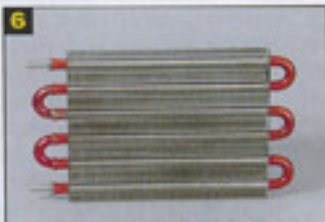
Selbst wenn der Wasserkühler innen frei von Ablagerungen sein sollte, können sich im Fahrbetrieb schnell kritische Temperaturen einstellen, die am besten durch den Einbau eines leistungsfähigeren Kühlers vermieden werden. Da sich auch die nur rund 4,5 Liter Öl des Achtzylinders kräftig aufheizen, empfiehlt es sich, einen Ölkühler nachzurüsten. Sogar dem Öl des Automatikgetriebes sollte man zu einer zusätzlichen Abkühlung verhelfen. Entsprechende Aggregate bietet zum Beispiel RSB in Achern an.

Wer seinem Mustang zum ersten Mal die Sporen gibt, kommt von seinem Ausritt womöglich mit einer größeren Wunschliste zurück, die Positionen wie bessere Bremsen, strafferes Fahrwerk und eine direktere Lenkung umfasst. Tatsächlich haben die serienmäßigen Trommelbremsen alle Mühe, einen zügig gefahrenen Mustang zum Stehen zu bringen. Scheibenbremsen für die Vorderachse gab es damals als Option, sodass im Bedarfsfall einer Nachrüstung nichts entgegen steht. Ein Bremskraftverstärker sorgt für eine Verringerung der Pedalkräfte.

Es lässt sich sogar an der Hinterachse eine Scheibenbremse einbauen. Aber bei solchen Modifikationen schein-



Das Kühlsystem des Mustang ist für europäische Verhältnisse etwas unterdimensioniert. Ein leistungsfähigerer Kühler schützt den Motor vor dem Überhitzen



Nicht nur das Motoröl benötigt zusätzliche Kühlung. Fern des American Way of Drive ist auch die Nachrüstung eines Getriebe-Ölkühlers überlegenwert

Das Fahrzeug stellte Thomas Amelber aus Gefrigen zur Verfügung, die Teile RSB in Achern

„EINE AUSREICHENDE KÜHLUNG IST WICHTIG, WEIL MAN JA HIER ZU LANDE NICHT MIT 55 MEILEN DURCH DIE GEGEND GONDELT“

Harry Heinen, Auto + Color in Solingen



Ein verbessertes Fahrverhalten bringt auch der Einbau **härterer Vorderachsfedern**, mit denen sich zudem eine leichte Tieferlegung verknüpfen lässt



Die Fahrwerksgummis können durch härtere **Polyurethanbuchsen** ersetzt werden (hier beispielhaft abgebildet), was der Radführung zugute kommt



Für angemessene Verzögerungswerte sorgt eine **Scheibenbremse** an der Vorderachse. Sie konnte damals als Option geordert werden – oder man rüstet nach



Nicht unerheblich zur Verbesserung des Fahrverhaltens trägt die Umrüstung auf **Gasdruckstoßdämpfer** an Vorder- und Hinterachse bei – im Bild Koni Classic

den sich die Geister. Ralf Wurm vom First Mustang Club of Germany lehnt solche Veränderungen grundsätzlich ab und plädiert nur für zeitgenössische Umbauten. Hans Jörg Doll von RSB sieht es ähnlich: „Wer ein H-Kennzeichen haben will, sollte sich überlegen, was er tut.“

Akzeptabel dürfte der Austausch der weichen Fahrwerksgummis gegen härtere Polyurethanbuchsen und der Einbau von Gasdruckstoßdämpfern sein. Bevorzugt kommen Koni Classic zum Einsatz. Damit fühlt sich das Fahrwerk schon wesentlich straffer an, und das lästige Aufschaukeln hält sich in

RÜCKBLENDE



Mit 306 SAE-PS – Shelby-Mustang GT 350

„Überhaupt erwies sich der GT 350 als überraschend fahrtüchtig. Natürlich ist seine

Straßenlage von der eines BMW oder Porsche weit entfernt, aber mit derjenigen des normalen Mustang ist sie ebenso wenig vergleichbar. Die geänderten Federn und die harte Dämpfung haben den Wagen so steif gemacht, daß nur minimale Kurvenneigung auftritt. Die Änderungen an der Vorderradgeometrie machen sich in einer verbesserten Richtungsstabilität sowie in einer besseren Kurvenhaltung der Vorderräder bemerkbar.“

Manfred Jantke in *auto motor und sport*, Ausgabe 20/1965

Grenzen. Eine weitere Verbesserung können härtere Federn an der Vorderachse bringen, mit denen sich eine leichte Tieferlegung um etwa einen Zoll verknüpfen lässt.

An der Hinterachse ist darauf zu achten, dass die Blattfedern nicht gar so betagt oder etwa gebrochen sind. Das ist meist bei den Exemplaren der Fall, die im Stand aussehen, als würden sie beschleunigen – sprich, das Heck hängt tiefer als der Vorderbau.

Und die Lenkung? Mit Servounterstützung lässt sich der Mustang geradezu spielerisch in Parklücken dirigieren, während das Kurvenfahren nicht immer so souverän vonstatten geht.

SO MACHEN SIE IHN BESSER

Prüfung des Sollzustands	Zirka-Preise*
Check von Steuerzeiten, Zündung, Vergaser, gegebenenfalls Einstellen des Sollwerts (V 6)	30 bis 60 Euro
Check von Steuerzeiten, Zündung, Vergaser, gegebenenfalls Einstellen des Sollwerts (V 8)	30 bis 65 Euro
Überprüfung des Fahrwerks mit Vermessen	zirka 30 Euro zirka 80 Euro
Leicht rückrüstbare Modifikationen	
Einbau eines leistungsfähigeren Kühlers zum Vermeiden von Motorüberhitzung	430 bis 480 Euro
Einbau eines Motorölkühlers (Preis je nach gewählter Ausführung des Kühlers)	150 bis 300 Euro
Einbau eines Ölkühlers für das Automatikgetriebe	180 bis 300 Euro
Einbau einer kontaktlosen Zündung für mehr Wartungsfreiheit	120 bis 600 Euro
Umrüstung der Vorderachse auf einen stärkeren Querstabilisator für besseres Kurvenverhalten	230 bis 250 Euro
Einbau spezieller Vorderachsfedern, Tieferlegung um etwa ein Zoll	280 bis 420 Euro
Einbau neuer Blattfedern hinten	300 bis 440 Euro
Umrüstung des Fahrwerks auf Polyurethanbuchsen	250 bis 750 Euro
Umrüstung auf Gasdruckdämpfer (zum Beispiel Koni, Preis nach gewähltem Dämpfer)	560 bis 1200 Euro
Umrüstung auf Scheibenbremse vorn (sofern nicht bereits vorhanden, gab es als Option)	2400 bis 2500 Euro
Nachrüstung eines Bremskraftverstärkers zum Reduzieren der Pedalkräfte	750 bis 1100 Euro
Tief greifende Modifikationen, die eine Einzelabnahme erfordern	
Einbau einer Scheibenbremse an der Hinterachse	1900 bis 2600 Euro
Tuning auf ca. 320 PS durch Einsatz einer strömungsgünstigeren Ansaugbrücke, größerem Vergaser, andere Nockenwelle und Stößel, Zweirohr-Auspuff und elektron. Zündanlage (ohne Motors- und Einbau)	ab 4500 Euro
Tuning auf ca. 420 PS, Maßnahmen wie oben, plus Alu-Zylinderköpfe, andere Kurbelwelle, Kolben und Pleuel, Feinwuchtung des Kurbeltriebs	ab 7500 Euro
Umbau auf eine direkter und exakter arbeitende Zahnstangenlenkung	2600 bis 2900 Euro
Einbau eines Fünfganggetriebes	zirka 3200 Euro

* Preise lediglich Richtwerte, nötige Zusatzarbeiten können die Kosten deutlich erhöhen. Die leicht rückrüstbaren Modifikationen sind größtenteils fürs H-Kennzeichen tauglich. Die Tabellen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, die Auswahl der Werkstätten und Teilehändler ist rein zufällig.

„Die Kugelumlauflenkung ist zwar nachstellbar, aber wer es ganz exakt mag, muss eben auf eine Zahnstangenlenkung umrüsten“, sagt Jens Ihrig vom Autohaus Ihrig in Beerfelden im Odenwald. Er hält aber im Prinzip mehr von Originalität als von Tuning.

Wer sich allerdings den Mustang mit der vermeintlich kräftigen V-Achtzylindermaschine gekauft hat, dem ist der Wunsch nach mehr Leistung nicht zu verdenken. So bringt es der mit 225 SAE-PS angegebene Motor laut Messung von Red Line Motors in Neustadt auf lediglich 147 DIN-PS.

Nicht zufällig gibt es deshalb jede Menge Möglichkeiten, die Muskeln

des Mustang zu stählen. Die Charakteristik des Motors lässt sich dabei variieren, sodass er beispielsweise ein besonders üppiges Drehmoment oder viel Leistung bei hoher Drehzahl liefert. Dies berücksichtigen auch die erhältlichen Edelbrock-Performance-Kits, die im Internet unter www.edelbrock.com aufgelistet sind.

Motorenspezialist Peter Ritscher von Red Line Motors geht aber zum Teil eigene Wege und entlockt dem Aggregat imposante PS-Zahlen. „Allerdings macht so etwas nur Sinn, wenn die Basis gut ist oder eine komplette Motorüberholung damit verknüpft wird“, sagt Ritscher, der auch Renn-

fahrzeuge aufbaut. Ganz billig sind solche Leistungskuren jedoch nicht, wengleich sie in aller Regel erfolgreicher ausfallen als die Werke der Hobbyschrauber, die ein paar Teile tauschen und überzeugt sind, dadurch über 400 PS zu verfügen.

Wie dem auch sei: Ein dankbares Objekt für Optimierungen ist der Mustang allemal – „auch wenn kein Sportwagen daraus wird“, meint Mustang-Besitzer Cornelius Braun.

TEXT: Bernd Woytal
FOTOS: fact

Nächste Folge: Austin Healey 3000

ADRESSEN

Auto + Color 42667 Solingen Tel. 02 12/81 90 92 Fax 02 12/81 80 53	Der in der Szene sehr bekannte Experte Harry Heinen beschäftigt sich seit 20 Jahren mit dem Mustang und hat seit 13 Jahren eine Werkstatt, in der die Autos repariert, restauriert und getunt werden
Autohaus Ihrig 64743 Beerfelden Tel. 0 60 68/15 42 Fax 0 60 68/43 67	Seit 1989 können im Ford Autohaus von Jens Ihrig Mustang gewartet, repariert und restauriert werden. Das Arbeitsfeld erstreckt sich auf Technik, Karosserie und Lack, weniger auf Tuning
Hammer Performance 53844 Troisdorf Tel. 02 28/6 29 65 35 www.hammerperformance.de	Axel Hammer hat seit sieben Jahren eine Werkstatt für US-Fahrzeuge. Er wartet, optimiert und restauriert auch Mustang. Sein Spezialgebiet ist die Technik
Peters Garage 14712 Rathenow Tel. 0 33 85/51 51 75 www.peters-garage.com	Die Firma beschäftigt sich seit Anfang der 90er Jahre mit US-Ford-Modellen. Sie bietet für Mustang Wartung und Service bis hin zu Vollrestaurierungen, auch Tuning
Red Line Motors KG 67433 Neustadt Tel. 0 63 21/1 61 86 www.redlinemotors.de	Peter Ritscher kann auf über 20 Jahre Erfahrung mit US-Cars zurückgreifen. Er restauriert Mustang nicht nur originalgetreu, sondern kann die extremsten Tuningwünsche erfüllen. Baut auch sehr potente Rennfahrzeuge auf
RSB 77 855 Achern Tel. 0 78 41/2 44 46 www.mustang-parts.de	Bekanntester Ersatzteihändler für Mustang in Deutschland. Hans Jörg Doll hat auch eine Werkstatt, in der die Fahrzeuge restauriert werden können. Er besitzt einen Richtsatz für den Mustang
Walters Auto Service GbR 55291 Saufheim Tel. 0 67 32/6 34 66 www.waltersautoservice.de	Rund 15 Jahre Erfahrung mit Mustang. Wartung und Service bis hin zu Komplettrestaurierungen mit Schwerpunkt auf Originalität, leichtes Tuning auf Wunsch
Weineck Motorenbau 37581 Bad Gandersheim Tel. 0 53 82/5 81 58 www.weineck-power.de	Klaus-Dieter Wineck fuhr schon 1973 Mustang und kümmert sich in seiner 1978 eröffneten Werkstatt auch um dieses Modell – von der Totalrestaurierung bis zum Tuning