



Ford Mustang 2005 + Mustang 1966

Double Play





Double Play

Zwei Wildpferde geben Vollgas





Hier wird demnächst ein Kompressor frischen Wind in die Herde blasen

Design Geschmackssache aber hoch funktionell

„Hubraum ist durch nichts zu ersetzen... außer durch noch mehr Hubraum!“ Diesen in der US-Car-Szene wohlbekannten Spruch nahmen sich Harry und Andrea Heinen zu Herzen und legten sich gleich zwei V8-Ponys aus dem Ford Stall zu.

Das Ehepaar Heinen darf sich glücklich schätzen, gleich zwei wilde Prachtpferde aus der Mustangzucht in der Garage stehen zu haben... neben einigen weiteren Exemplaren aus dem Hause Ford, versteht sich natürlich. Doch die zwei Mustangs sind schon etwas ganz Besonderes, alleine schon wegen ihrer auffälligen Lackierung, die den „Opa“ und seinen „Ur-Enkel“ wie eineiige Zwillinge aussehen läßt.

Der jüngste Mustang-Sproß von Harry und Andrea ist gerade mal ein paar Monate alt. Als Kfz-Meister mit eigener Werkstatt in Solingen und Vice President des „First Mustang Club of Germany“ schüttete „Papa“ Harry anscheinend jede Menge Extra-Vitamine in den Tank, so daß der Mustang GT schon heute seinen Mann steht. An der Karosserie gab es für den US-Car-Fan so gut wie nichts zu verbessern. Die Motorhaube bekam eine Lufthutze vom Mustang-Racer Shelby aus dem Jahr 1967 und Haubenschlösser, die am Mach-1-Modell von 1971 serienmäßig verbaut wurden. Der vorderen Stoßstange spendierte man zusätzliche Öffnungen, um mehr frischen Wind an die Scheibenbremsen zu befördern. Wo andere cleanen, gab es für den GT noch zusätzlich einen original Mustang-Schriftzug aus dem Jahr 1967 für den Kofferraumdeckel, der den retro-gestylten „Po“ so richtig knackig macht. Der Flügel am Heck stammt aus dem Jahr 2005 und ist Serie.



Da man US-Modellen oft ein schwammiges Fahrverhalten nachsagt, beugte Harry mit Eibach-Federn vor. Zirka 50 Millimeter senkte sich so die Karosse, deren Radkästen - mit leicht gebördelten Radläufen - jetzt auch die neuen Brock-Felgen in der Größe 8,5 x 18 Zoll locker aufnehmen können. Mit 235/55er Toyos „beschlagen“, bescheinigt der erfahrene Ami-Fahrer dem Mustang eine sehr gute Straßenlage. Nichtsdestotrotz steht der Einbau einer Domstrebe in den nächsten Wochen auf dem Programm.

MIT BLOWER IN DIE NÄCHSTE SAISON

Ebenfalls im Maßnahmenkatalog aufgeführt ist eine Leistungssteigerung des V8-Aggregats mittels Kompressor. Bis die Teile des Blowers über den „großen Teich“ sind, müssen Mann und Frau sich mit den laut Schein original 306 PS aus 4,6 Litern Hubraum und knapp 440 Nm Drehmoment „begnügen“. Auch wird es demnächst für die Motorraumoptik das eine oder andere Chrom-Accessoire geben und für satte Ansaugeräusche einen Sportluftfilter. Ebenfalls satten Sound gibt es von der serienmäßigen Doppelrohranlage, die sich links und rechts am Fünfgang-Schaltgetriebe vorbeischlängelt. Die Endrohre mit zehn Zentimetern Durchmesser sind Marke Eigenbau und setzen die sonoren „Instrumente“ passend in Szene.

Der Innenraum gibt sich edel bis sportlich, manche behaupten trist und bieder. Ein endgültiges Urteil bleibt dem geneigten Betrachter überlassen, die Heinens fühlen sich auf alle Fälle hinter dem aufgeräumten Cockpit und

in den elektrisch verstellbaren Ledersitzen pudelwohl. Genauso kraftvoll wie der durchzugsstarke Motor zeigt sich auch die original HiFi-Anlage mit dem bezeichnenden Namen „Shaker 1.000“. Die Zahl steht für die Wattangabe des Soundsystems, welches mit extremen Bässen aufwartet, zumindest für eine Originalanlage.

Daß dieser Traumwagen gekauft wird, stand fest. Einigkeit mußte jedoch in Sachen Farbe erlangt werden. Erst als die Frage „Würdest Du mich für verrückt halten, wenn wir das neue Auto gleich genauso lackieren lassen wie den T5 Mustang?“ geklärt war, gab es die Unterschrift auf dem Kaufvertrag.

DER UR-MUSTANG

Und wie kam es zu dieser extremen Lackierung, die im Vorfeld der 66er Mustang aufgetragen bekam? Harrys bester Freund fährt einen 65er Mustang in den typischen „Gulf-Farben“ - Hellblau mit orangem Streifen.

Nachmachen gilt nicht, dachte sich Harry und so hat man die Farben einfach „gespiegelt“. Die Race-Optik und der beste Freund blieben erhalten und das knallige Orange fällt noch mehr auf als das Hellblau.

Aufgrund des historischen Kennzeichens kann man davon ausgehen, daß das mittlerweile fast 40 Jahre alte Fahrzeug im Originalzustand und nur mit „zeitgenössischen“ Zubehörteilen versehen ist. Gut, daß man in Amerika vor vier Jahrzehnten schon von „Streetmachines“ gesprochen hat und entsprechende Teile immer noch auf Lager liegen. So stammt die Frontschürze mit dem riesigen „Luftloch“ vom 65er Shelby GT 350. Ebenso die Haubenhalterung und die Hutze auf der Motorhaube. Vielen dürfte der Name Shelby im Zusammenhang mit der legendären Cobra ein Begriff sein. Prinzipiell war alles was diesen Namen trug böse und an der Ampel immer auf Pole Position.

Die Zierleisten, Einfassungen und Embleme, kurz alles was glänzt, sind neu und original! In Amerika gibt es noch fast alles zu kaufen,



SZENEN

ford

Ford Mustang GT



Name: Harry Heinen
Beruf: Kfz-Meister
Motto: Orange ist cool
Kontakt: Tel. 0212/819092

Halter, bzw. Herstellerangaben

Basisfahrzeug: Ford Mustang GT
Baujahr: 2005
Motor: V8
Leistung: 306 PS
Hubraum: 4606 ccm
Auspuffanlage: Zweistranganlage original Ford, Eigenbau Endrohr 100 mm
Fahrwerk: Eibach-Federn, Tieferlegung um 50 mm, Traktionskontrolle
Felgen: Brock 8,5 x 18 Zoll ET 35
Reifen: Toyo 235/55
Karosserie: Lufthutze vom 67er Shelby Mustang, Haubenverschlüsse vom 1971er Mach 1, Belüftungsöffnungen in der Stoßstange, Mustang-Schriftzug von 1967 am Heck, Türgriffe und Außenspiegel lackiert
Innenraum: Original GT Premium Ausstattung mit achtfach verstellbarem Fahrersitz und sechsfach einstellbarem Beifahrersitz (Leder Light Graphite), Chromringe um Armaturen und Lüftungsgitter, Bordcomputer
HiFi: Ford Shaker 1.000
Soundsystem mit 6er-CD-Wechsler
Danke an: Georg von Auto + Color für die sorgfältige Lackierung

wenn auch nicht zu Schnäppchenpreisen. Nicht ganz der Serie entsprechen die Scheinwerfer des Oldies. Sie gehörten mal zu einem Golf Cabrio.

SMALL BLOCK BAUJAHR 66

Fast original ist der Motor. Der Block samt Köpfen und „Innereien“ stammt aus dem Jahr 1966. So ein V8 mit 4,7 Litern Hubraum steckt einiges weg. Etwas mehr Performance durfte es aber schon sein. Zu der Herde mit 190

Pferden kamen noch 35 Ponys dazu. Verantwortlich dafür ist unter anderem eine etwas höhere Ansaugspinne sowie ein Edelbrock Vergaser. Der große, ovale Luftfilter im Cobra/GT 350-Style paßt perfekt zu den Alu-Ventildeckeln von Edelbrock. Die Eigenbau-Abgasanlage mit Turbo-Muffler-Töpfen entläßt einen unbeschreiblichen Sound, der ein bißchen nach unverbranntem Benzin „riecht“. Wo hat man das schon, Geräusche die alle Sinne betören. Demnächst wird sich zu dem Ansaug-Geräusch auch noch ein leises Pfeifen gesellen. Der passende Turbo von Paxton liegt bereits im Regal und wartet darauf, noch mal 80 Pferde in den Stall zu stellen.



SZENE too

Ford Mustang T5



Name: Andrea Heinen
Beruf: Bankkauffrau
Motto: Ich liebe (V8) Ponys

Halter, bzw. Herstellerangaben

Basisfahrzeug: Ford Mustang T5 (190 PS)
Baujahr: 1966
Motor: V8
Motorextras: Edelbrock Vergaser und Ventildeckel, höhere Ansaugspinne, offener Luftfilter
Leistung: 225 PS
Hubraum: 4738 ccm
Auspuffanlage: Eigenbau Zweistrang Auspuffanlage mit Turbo Muffler-Schalldämpfern
Fahrwerk: Koni (rot), um ein Zoll tiefergelegt
Felgen: American Racing Torq Thrust D 7 x 15 Zoll ET40
Reifen: Fulda 225/60
Karosserie: Haubenhalterung und Hutze sowie Frontschürze vom 65er Shelby Mustang GT 350R, alle Chromteile neu, Scheinwerfer vom Golf Cabrio
Innenraum: Hurst T-Handle-Schaltknüppel, durchgehende Sitzbank, Grant Holzlenkrad, **HiFi:** Blaupunkt Headunit mit Fernbedienung, zwei Magnat Pitbull Endstufen, vier Lautsprecher und vier Tieftöner von Mivoc
Sonstiges: Der 66er Mustang wurde inklusive Lackierung komplett von Harry und Andrea aufgebaut.

Die American Racing Felgen in der Dimension 7 x 15 Zoll mit 225/60er Fuldas sind sozusagen die Hufeisen des Mustangs. Das durchaus akzeptable Fahrverhalten ist auch dem um ein Inch (2,54 Zentimeter) tiefergelegten Fahrwerk von Koni zuzuschreiben. Die Domstrebe war schon 1966 Serie. An der Vorder- und seit der Umrüstung auch an der Hinterachse verzögern Scheibenbremsen das Pony. Wenn dem Ford die Pferde durchgehen, ist ein scharfer Ruck an den Zügeln gefragt. Hinter dem Grant-Holzlenkrad kommt man sich vor wie in den 60ern: Durchgehende Sitzbank (ohne Gurte), ein T-Handle-

Schaltknüppel von Hurst sowie Original-Instrumente und -Radio. Wenn jedoch „Mustang Sally“ gespielt wird, kommt die Musik von einer versteckten Soundanlage mit Komponenten von Blaupunkt (Headunit), Magnat (zwei Endstufen) und Mivoc (Lautsprecher/Subwoofer im Heck).

Wer glaubt, daß der Ur-Mustang und die Retro-Maschine nur in der Garage stehen, der irrt. Die beiden Wildpferde galoppieren bei jedem Wetter. Klar, sonst könnten sich die Eheleute ja auch in die Haare kommen, wer den heute Mustang fahren darf...



Die durchgehende Sitzbank ist perfekt für lauschige Stunden im Autokino