



MUSTANG NEWS

Club News des First Mustang Club Of Germany 1964-1973 e.V.

01/2021

- ★ Oldtimer Rallyes mit dem Mustang
- ★ Ford Mustang „Fox-Body“
- ★ PitStop: Das Vergaser Mysterium



IMPRESSUM

Die Club News des FIRST MUSTANG CLUB OF GERMANY 1964-1973 e.V. (Amtsgericht Siegen VR 1760) erscheint mit einer Auflage von 1.000 Exemplaren.

1. Redakteur: Thorsten Hamdorf

Redaktion: Salima Stache, Christoph Döppe, Holger Bouman, Andreas Knittel, Achim Edfelder, Hanns Proenen, Felix Guttschau, Anne Albrecht, Lars Müller, Thomas Holleder, Svenja Felzen
Graphik und Layout: Thorsten Hamdorf, Achim Edfelder, Andreas Knittel

Anzeigen: Für Texte und Inhalt von Anzeigen und Beilagen übernehmen wir keine Verantwortung. Anzeigenpreise mit Forum-Freischaltungen und Schaltungen von Anzeigen auf Anfrage. info@mustangclub.de

Druck: Druckerei Josef Schwab GmbH

Mitgliedschaft: Jahresbeitrag €50,00 inklusive der Club News

Copyright-Hinweis: Vervielfältigung jeder Art oder die digitalisierte Übermittlung und Darstellung ist untersagt. Die Autoren behalten sich die Rechte an den Texten vor. Mit Übersendung von Manuskripten und Fotos an den FMCoG und beurkundet, dass er selbst die Rechte am Material besitzt.

Bankverbindung:

First Mustang Club of Germany 1964-1973 e.V.

Volksbank Odenwald

BIC: GENODE51MIC

IBAN: DE3950 8635 1300 0424 8007

Zusendung von Artikeln:

redaktion@mustangclub.de

Facebook:

facebook.com/FirstMustangClubofGermany/

Instagram:

instagram.com/firstmustangclubofgermany

Club-Kontakte auf einen Blick



1. Vorsitzender
Marco Dörr
marco.doerr@mustangclub.de



2. Vorsitzender
Kalli Jäger
kalli.jaeger@mustangclub.de



1. Kassierer
Peter Heuel
peter.heuel@mustangclub.de



2. Kassiererin
Sabine Jäger
sabine.jaeger@mustangclub.de



Schriftführerin
Salima Stache
salima.stache@mustangclub.de

Titelbild:

Mit freundlicher Genehmigung von Pascal

Es grüßt der Vorstand des FMCoG



Liebe Clubmitglieder,

sicherlich habt Ihr alle die letzten Umfragen zu unserer Club Zeitschrift gesehen. Wir haben sehr viele positive Rückmeldungen bekommen und freuen uns sehr, heute schreiben zu können - es geht weiter!

An dieser Stelle unser herzlicher Dank, an alle für Ihre Rückmeldungen, Kommentare und die Bereitschaft hier aktiv mitarbeiten zu wollen.

Ein besonderer Dank an Salima, die in den letzten Jahren mit ganz viel Engagement und Energie diese Zeitschrift begleitet und wesentlich gestaltet hat.

Weiter möchten wir Euch das neue Team vorstellen, welches uns angetrieben hat, die Club News nicht aufzugeben und mit neuen Ideen einem Relaunch zu planen.



Die grundsätzliche Idee ist, die News auf eine breite Basis aller Mitglieder zu stellen. Dazu konnten viele Hobby- Redakteure und Layouter gewonnen werden, die gemeinsam die neuen Club News gestalten werden und natürlich hoffen wir, dass alle Mitglieder den einen oder anderen Beitrag auch weiterhin schreiben - davon lebt unser Hobby und diese Zeitschrift.

Das neue Jahr macht also auch im Hinblick auf unseren Club wieder Hoffnung auf gute Zeiten.

Apropos "Hoffnung" - für unser Jahrestreffen 2021 gibt es eine vorläufige Planung. Haltet Euch das Pfingst-Wochenende schon mal frei.

Unter der Rubrik Veranstaltungen auf Seite 29 findet Ihr alle Details.

Wie versprochen, nun auf den nächsten Seiten eine Kurzvorstellung des Club News Teams.

Euer Vorstand

Bilder Auch wenn wir den Winter schon hinter uns gelassen haben, die wunderschönen Winterbilder hat uns Luca zur Verfügung gestellt. Ein Pony im Schnee sieht man ja auch nicht jeden Tag. ★



INHALT

00 Impressum

01 Vorwort des
Vorstandes

03 Das Team der
Mustang Club News

07 Leserbriefe

08 PitStop
Das Vergaser Mysterium

12 Hausbesuche
Der Cougar hat gebrannt

15 Drehmoment
Ford Mustang Mach-E
Fortschritt oder Fehltritt

18 On the Road
Oldtimer Rallyes mit den Mustang

24 Mustang
Geschichte(n)
„Fox-Body“ - Dieser Ford Mustang
war das langlebigste Ponycar

29 Veranstaltungen
Clubtreffen 2021

30 This & That
Dies & Das - Verschiedenes
Der Club Shop

31 ClubShop
Es muss ja nicht immer was fürs
Auto sein

32 Steckbrief
Ralf & Andy stellen sich und ihr '66
Mustang Coupé vor

Das Team der Mustang Club News



Name: Christoph Döppe
 Fahrzeug: Convertible 1966
 Hobbys: Zu viele
 Wohnort: Mühlheim a.d. Ruhr
 Name im Forum: [torf](#)

Seit 2012 mit dem Mustangvirus infiziert. Ich schraube hobbymäßig seit meiner Kindheit an (motorbetriebenen) Fahrzeugen - u.a. Seifenkiste, Kart, Rasentraktor, Motorrad, Oldtimer, US Cars - und wenn es sich nicht vermeiden lässt an neumodischem Zeugs. Es ist ein tolles Hobby neben dem Beruf als Ingenieur, bei dem sich ich viele neue Kontakte und Freundschaften ergeben haben. Ich bringe meine Erfahrung gerne im Bereich Technik und „Fundstücke“ ein.



Name: Andreas Knittel
 Fahrzeug: Coupe 1966
 Hobbys: Fußball & Mustang
 Wohnort: Gladbeck
 Name im Forum: [Andreas Knittel](#)

Der Mustang im gleichen Alter wie der Fahrer. Nachdem ich 1984 mal den ersten Mustang für eine Woche fahren durfte, ist das Mustang Gen irgendwie im Blut geblieben. Mit meinem Schwager Ralf zusammen wurde dann das Fahrzeug angeschafft. Geteiltes Leid ist halbes Leid. In den Mustang-News möchte ich meine Erfahrungen im Bereich der Redaktion und Layouts mit einbringen. Darüber hinaus werde ich mich auch um die Facebook Seite des Clubs kümmern.



Name: Holger Bouman
 Fahrzeug: Convertible 1967
 Hobbys: Basteln
 Wohnort: Sprockhövel
 Name im Forum: [holschah](#)

Meinen "Hollies Buddy" habe ich seit 2015. Kurz vorm 50. musste irgendwie etwas her. Ich war da eigentlich gar nicht auf Mustangs fixiert, hatte mir sogar eine Vespa angesehen. Da ich auf dem Land aufgewachsen bin, werkel ich gerne an meinem Mustang rum und mache kleine Verbesserungen...und putze und poliere. Offen gestanden eher basteln als schrauben. Frei nach dem Motto: "Weiß der Bauer keinen Rat, nimmt er Draht. Hat er den nicht zur Hand, nimmt er ein Band." Ich bringe mich gerne überall da ein, wo Not am Mann ist.



Name: Thorsten Hamdorf
 Fahrzeug: Fastback 1967
 Hobbys: Aktuell Restaurierung eines Chevy 3100 Shortbed
 Wohnort: Essen
 Name im Forum: [TomGT390](#)

Das Greenhorn unter den Profis hier, aber in guten Händen in unserer Gruppe im Ruhrgebiet. Bin ein echter Hamburger Jung und seit 4 Jahren hier in Essen. Habe meine "Grace" erst seit knapp 3 Jahren. Bin völlig begeistert von unserem Hobby und den tollen Menschen, die ich dadurch kennenlernen durfte. Beruflich habe ich eigentlich mit Vertrieb und Organisation zu tun, möchte hier meine Kenntnisse und Erfahrungen im layouten und texten einbringen.



Name: Achim Edfelder
 Fahrzeug: Coupé 1968
 Hobbys: USA, Schlagzeug, Gitarre
 Wohnort: Berchtesgadener Land
 Name im Forum: [AchimSabi](#)

Als ich mit 12 Dennis Quaid in "Die Reise ins Ich" ein rotes Mustang Cabrio fahren sah, war es um mich geschehen. Knappe 23 Jahre später war der eigene Mustang da. Ich hatte keine Ahnung vom Schrauben, dafür aber viel Enthusiasmus der sich letztendlich mit schrauberischen Fähigkeiten belohnt hat. Seitdem begleitet unser mittlerweile zweiter Mustang meine Frau, zwei Kinder und mich. Teil dieser Community zu sein bringt viel Freude und daher möchte ich auch hier mit meinem Input etwas zurückgeben.



Name: Hanns Proenen
 Fahrzeuge: Coupé 1966, Opel Commodore B 1976 als Langstecken Rallye-Auto
 Hobbys: Oldtimer Rallyes, Tennis
 Wohnort: Lohmar
 Name im Forum: [datadefender](#)

Bin selbständiger Informatiker, verheiratet, habe 2 Kinder und 2 Enkel. Seit 1983 bin ich Motorsportler (Slalom, Rundstrecke & Rallye). 2014 hat meine Frau mit mir ein 66er C-Code Coupé gekauft, mit dem wir zusammen Oldtimer Rallyes fahren. Auch fahren wir Langstrecken Rallyes mit einem 76er Opel Commodore. Hier möchte ich aus meinen Erfahrungen im Motorsport und zum Thema Technik und Instandhaltung etwas beitragen.



Name: Felix Guttschau
 Fahrzeug: Mach1 1969
 Hobbys: jede Menge
 Wohnort: Siegen
 Name im Forum: [Wile E. Coyote](#)

Der Mustang hat mir schon in sehr jungen Jahren gut gefallen. Wie das aber in jungen Jahren so ist, waren erstmal andere Dinge wichtig und natürlich das Geld knapp. Dennoch stand das Thema Auto immer hoch im Kurs und so habe ich in der Zwischenzeit u.a. einen VW T3 wieder auf die Straße gebracht. Noch dazu komme ich aus einer „positiv bekloppten“ Auto-Familie und da hat sich irgendwann die tolle Chance ergeben einen 69er Mach 1 zu übernehmen. Das war natürlich der Deluxe-Einstieg in die Mustang-Welt, aber die Gelegenheiten musste ich einfach beim Schopf packen. Die Mustang-News werde ich in verschiedenen Bereichen bereichern, u.a. immer mal wieder mit übersetzten Artikeln aus der Zeitung des Mustang Club of America.



Name: Anne Albrecht
 Fahrzeug: Fastback 1966
 Hobbys: XS 650, Fotografieren, Trödelmärkte..
 Wohnort: Haltern am See
 Name im Forum: [perlengottin](#)

Mit dem Hang zur Technik geboren, wollte ich schon in den frühen 80ern Kfz-Mechaniker lernen. Leider für Frauen damals nicht machbar. Das „Schrauben“ habe ich dann mit der XT 500 von Yamaha gelernt... zwangsläufig, da mein Geldbeutel damals kaum Scheine enthielt. Die alten Motorräder haben mich schon immer fasziniert, genauso wie die Wagen mit Chromstossstangen. Der V8 beschert mir immer wieder weiche Knie und so mag ich die Amischlitten der 50er-70er sehr gerne. Besonders verliebt war ich aber immer in das Pferdchen. 2020 habe ich mich dann entschlossen, mir endlich eins zu kaufen: Fastbatty. Ich berichte euch gerne von meinen abenteuerlichen Fahrten und zeichne euch gerne das ein oder andere Highlight.



Name: Lars Müller
 Fahrzeug: Mach1 1970
 Hobbys: Technik, Modellbau,
 Familie
 Wohnort: Kreis Hildesheim
 Name im Forum: [Ron Hammer](#)

Ich bin seit 2001 verheiratet, 3 Kinder, mehr werden es aber nicht. Beruflich bin ich bei der Berufsfeuerwehr in Hannover, in meiner Freizeit widme ich mich der Familie, dem Modellbau und den eigenen Autos. Der Mustang ist seit 1993 bei uns, seit kurzer Zeit aber in einer Vollresto. Diese dauert auch noch an, da ich immer wieder „fremdgehe“, derzeit arbeite ich an meinen 56er Olds Super 88. Ich bin gelernter KFZ-Mechaniker, leidenschaftlicher Schrauber und schrecke vor keiner Aufgabe zurück...



Name: Thomas Holleder
 Fahrzeuge: Convertible 1965
 Hobbys: Ich habe einen US-Oldie, wie soll ich da noch Zeit für Hobbys haben?
 Wohnort: Großraum Nürnberg
 Name im Forum: [Holly](#)

Meinen Mustang habe ich seit 2014 und er ist mein erster Oldtimer. Von US-Cars aus den 60er Jahren war ich aber schon immer fasziniert, schon im Sandkasten habe ich am liebsten mit diesen Modellautos gespielt. Auch in meiner Umgebung, in der ich aufgewachsen bin (ein Vorteil, wenn man in Bayern lebt), gab es auf Grund der Stationierung der US-Streifkräfte schon immer entsprechende Autos zu sehen. Auf meine amerikanischen Spielkameraden war ich ständig neidisch, weil deren Väter entsprechende Autos fuhren. Ich bin ein Jahr älter als mein Mustang, verheiratet und habe zwei erwachsene Kinder (Tochter und Sohn), die sich beide für Autos im Allgemeinen und für US-Oldtimer im Besonderen einen Schei... interessieren. Ich liebe sie trotzdem.



Name: Svenja Felzen
 Fahrzeug: Coupé 1967
 Hobbys: Mustang & Tanzen
 Wohnort: Erkelenz
 Name im Forum: [missfomoco](#)

Die Oldtimer-Liebe wurde einfach weitervererbt. Während mein Vater seit seiner Jugend beim BMW geblieben ist, hab ich mich als kleines Mädchen durch eine Zeitschrift für den Mustang entschieden. Hat natürlich keiner ernst genommen, bis der riesige Auto-Transporter mitten im Dorf halten musste, weil er bei uns nicht um die Ecke kam - und ich meinen Resto-Traum die Straße hochgeschoben habe. In unserer Clubzeitschrift möchte ich gerne den großen digitalen Content (vorrangig aus Instagram) mehr einbringen.



Unsere erste Online Redaktionskonferenz....
 der Präsi spricht.

... to be continued

Automobile Geschichte versichern.

Sonderkonditionen
für Clubmitglieder!



BELMOT®

Die Allgefahren Versicherung.

Die versicherten Leistungen der Allgefahren Versicherung hier aufzulisten, würde den Rahmen sprengen. Deshalb sagen wir Ihnen klipp und klar, was **nicht** versichert ist:

- Oxidation/Rost
- Verschleiß
- Schäden aufgrund thermischer Probleme (Überhitzung)
- Veranstaltungen zur Erzielung einer Höchstgeschwindigkeit
- Krieg und Kernenergie

Alles andere **ist** versichert.

Ralph Gausmann ist
Mitglied im



M
Mannheimer

Ralph Gausmann
Generalagentur Mannheimer Versicherung AG
Riemekestraße 36
33102 Paderborn
Telefon 0 52 51. 506 95 20
Telefax 0 52 51. 506 95 19
Mobil 0 172. 612 08 13
ralph.gausmann@mannheimer.de



Leserbriefe

Hier stehen demnächst Eure Leserbriefe und Kommentare.

Liebe Mustang News Leser, an dieser Stelle möchten wir in Zukunft Eure "Leserbriefe" veröffentlichen. Das heißt, Kritik, Wünsche und Ideen an unserer Zeitschrift sind willkommen. Vielleicht auch Tipps, Hinweise auf Veranstaltungen oder Informationsquellen zu unserem gemeinsamen Hobby.

Wie Ihr wisst, sind wir ständig auf der Suche nach neuen Berichten, Geschichten und Bildern, um auch weiterhin die Mustang News interessant und abwechslungsreich zu gestalten.

Was ist neu an den Mustang News? Das wichtigste: Wir haben ein kleines Team zusammen, welches sich nun um Inhalt und Gestaltung kümmert. Dazu haben wir Rubriken in der Zeitschrift, um die Beiträge ein wenig nach Themen zu ordnen.



Wir haben viele neue Ideen und sind eine bunte, kreative Gruppe.

Wir möchten Dinge verändern, aber wollen nicht auf bewährtes und beliebtes verzichten. Darum sind wir gespannt wie Euch die "neuen" Club News gefallen.

Diese Ausgabe ist ein Start und einiges muss sich noch einspielen im Team. Auch bei der Gestaltung und einem Redaktionssystem gehen wir einen neuen Weg. Wir sind dabei alle keine Profis und lernen täglich etwas dazu. Genau wie bei unserem Hobby.

Also, lasst uns wissen, wo etwas fehlt, schreibt uns Eure Ideen und Vorschläge. Wir freuen uns über Eure Rückmeldungen und ganz viele Texte und Beiträge.



redaktion@mustangclub.de



Die E-Mail Adresse steht oben in der Kopfzeile:

redaktion@mustangclub.de

"Wir möchten Dinge verändern, aber wollen nicht auf bewährtes und beliebtes verzichten."

Zu guter Letzt: An alle die sich bisher noch nicht gemeldet haben, wir suchen auch noch Redakteure!

Euer Mustang News Team

Das Vergaser Mysterium – oder: Was hat der Vergaser mit einem Flugzeug zu tun?

**pit
stop**

Text Christoph Döppe ★ Bilder eigene Grafik, Internet

Damit unsere Motoren laufen können, benötigt es 3 Elemente: Luft, Benzin und einen Zündfunken. Das Benzin-Luftgemisch wird durch den Vergaser aufbereitet. Doch wie funktioniert ein Vergaser? Ist er wirklich so kompliziert? Eigentlich nicht... Um den Vergaser zu verstehen, müssen wir kurz in die Vergangenheit blicken – genauer in das 18. Jahrhundert.

Damals forschten Daniel Bernoulli und Giovanni Battista Venturi an Theorien zur Strömungslehre. Diese Forschungen helfen uns heute im Alltag.

Die Ergebnisse (der Bernulli – bzw. der Venturieffekt), sind der Grund warum Flugzeuge fliegen können – bzw. sie beschreiben die mit zunehmender Strömungsgeschwindigkeit verbundene Druckabnahme.

Dieses Prinzip erzeugt bei Flugzeugen letztlich den Auftrieb, indem man durch ein geeignetes Querschnittsprofil die Luft oberhalb der Tragfläche schneller strömen lässt als unterhalb.

Dass die Luft oberhalb der Tragfläche schneller strömt als unterhalb kann man grafisch daran erkennen, dass die Stromlinien über der Tragfläche dichter beieinander liegen.

Dadurch entsteht ein geringerer Druck an der Oberseite und die Tragflächen werden angehoben. Was haben nun die beiden Forscher mit unseren Vergasern zu tun?

Vergleichen wir das Querschnittsprofil der Tragfläche mit einem vereinfachten Vergaserquerschnitt:

Ähnlich wie bei der Tragfläche verhalten sich die Strömungen im Vergaser, d.h. durch die Form des Kanals im Vergaser (Rohr mit Verengung), ergibt sich ein Unterdruck im Bereich des geringeren Querschnitts.

Durch diesen Unterdruck wird das Benzin aus der Schwimmerkammer angesaugt und mit der einströmenden Luft vermischt. Das Grundprinzip des Vergasers ist also in einfachen Worten erklärt.

Im Motor wird bei der Abwärtsbewegung der Kolben ein Unterdruck erzeugt, welcher die Umgebungsluft durch den Luftfilter in den Vergaser saugt.

Durch den Venturieffekt im Vergaser entsteht dann ein Unterdruck im Vergaserrohr bzw. den Venturis, wodurch das Benzin aus der Schwimmerkammer angesaugt wird.

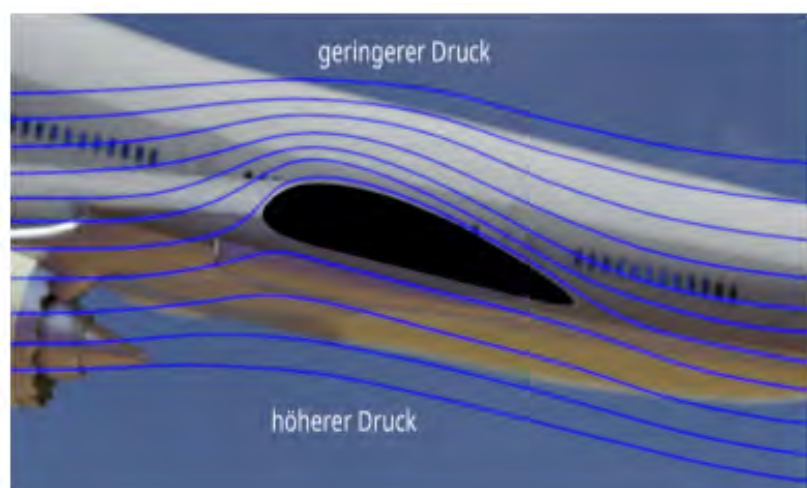
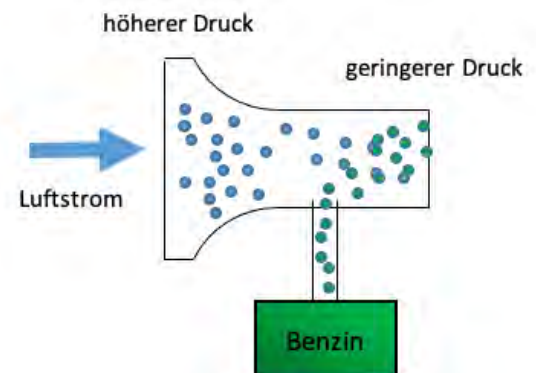
Um einen konstanten Benzinstand in den Schwimmerkammern zu realisieren ist der Schwimmer mit einem Nadelventil verbunden.

Steigt der Schwimmer mit dem Benzinstand an, verschließt das Nadelventil die Bohrung zur Benzinleitung und es kann kein weiterer Kraftstoff nachströmen.

Analog verhält es sich, wenn der Schwimmer absinkt. Die Öffnung wird freigegeben und das Benzin wird nachgefördert.

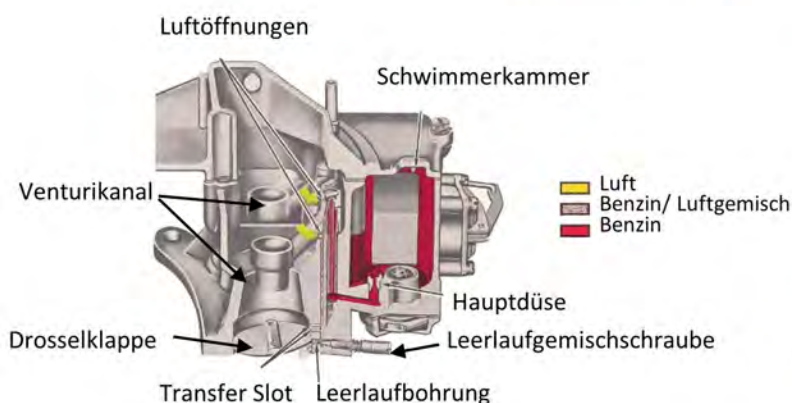
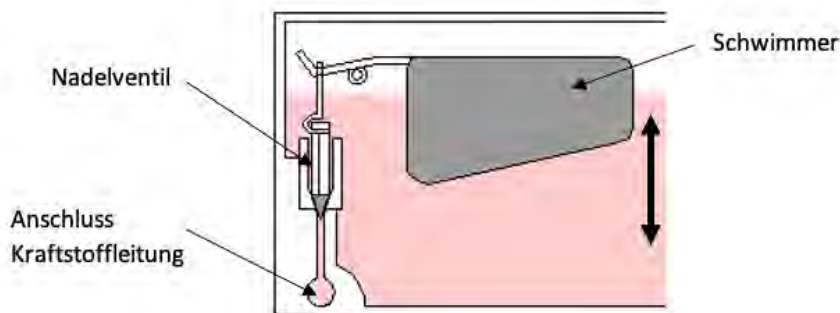
Der Schwimmerstand muss nach Herstellervorgabe eingestellt sein, um die ausreichende Kraftstoffmenge für alle Lastzustände bereitstellen zu können.

Er kann meistens durch leichtes Biegen an den Blechnasen der Schwimmer eingestellt werden.



Bei den Autolite- und Edelbrock-Vergasern befinden sich die Schwimmerkammern von oben zugänglich in den Vergasergehäusen. Bei den Holleys und Summits sind die Kammern seitlich angebracht - das Arbeitsprinzip ist identisch.

Auf unseren Motoren sind standardmäßig Autolite 2100 oder 4100 verbaut. Der 2100er ist ein 2-fach Vergaser, der 4100er ein 4-fach Vergaser mit unterdruckgesteuerter zweiten Stufe.



Es sind auch andere Vergasertypen an unseren Motoren nachgerüstet, u.a. von Holley, Edelbrock oder Summit (welche Nachbauten der Holley Vergaser sind). Die Funktionsweise aller Vergaser basiert natürlich auf dem beschriebenen Venturieffekt.

Die Vergaser müssen verschiedene Lastzustände (Leerlauf/ Teillast/ Vollast) realisieren und sind ein wenig komplexer aufgebaut, als die schematische Abbildung oben mit fehlenden Regelungsmöglichkeiten.

Am Beispiel des Autolite 2100 wird der Leerlaufbereich erläutert:

Im Leerlauf sind die Drosselklappen geschlossen und die Luft wird durch den Unterdruck, der von den sich abwärtsbewegenden

Kolben erzeugt wird, durch die Luftöffnungen gesaugt. Ebenso wird Benzin durch die Hauptdüse aus der Schwimmerkammer angesaugt und vermischt sich mit der Luft.

An der Leerlaufbohrung unterhalb der Drosselklappe tritt das Benzin/Luftgemisch aus und wird über die Ansaugspinne dem Verbrennungsraum zugeführt.

Das Gemisch wird durch die Leerlaufgemischschraube reguliert.

Wird die Drosselklappe durch das Gasgestänge leicht geöffnet, wird der Motor über die Transferslots mit Brennstoff versorgt.

Werden nun die Drosselklappen weiter geöffnet, verändern sich die Zustände im Vergaser.

Dieses ist am Beispiel des Autolite 4100 dargestellt.

Die Drosselklappe der 1. Stufe wird mechanisch geöffnet. Die Luft wird angesaugt und durch den Venturieffekt herrscht ein Unterdruck in dem Venturikanal.

Das Benzin aus der Schwimmerkammer wird angesaugt und nachfolgend mit der Luft vermischt.

Im Booster der ersten Stufe endet ein Vakuumrohr, welches mit der Membrankammer der 2. Stufe verbunden ist.

Je höher der Unterdruck im Venturikanal der ersten Stufe ist (also je höher die Strömungsgeschwindigkeiten sind) desto weiter wird die Membran

zusammengezogen und öffnet mit einem Gestänge die Drosselklappen der 2. Stufe.

Der Autolite 4100 ist also ein 2100er mit zusätzlicher 2. Stufe, die Unterdruckgesteuert funktioniert und abhängig von der Strömungsgeschwindigkeit/ dem Unterdruck in der 1. Stufe reagiert.

Neben dem Autolite werden gerne noch Holley oder Edelbrock-Vergaser verwendet. Die Holley-Vergaser werden ebenfalls als 2 oder 4 fach Vergaser angeboten.

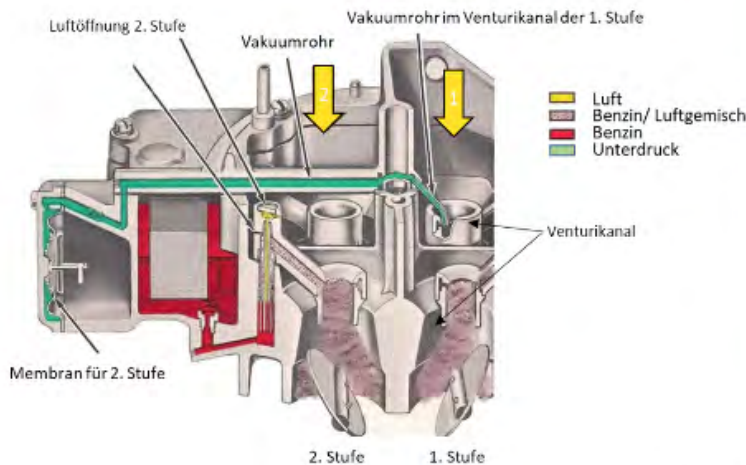
Ebenso wie bei dem Autolite 4100 ist die 2. Stufe unterdruckgesteuert und reagiert auf die Druckverhältnisse der 1. Stufe.

Die Edelbrock 4 fach Vergaser arbeiten nach dem ähnlichen Prinzip, allerdings wird die Kraftstoffmenge zusätzlich noch über Düsenadeln gesteuert.

Diese geben den Querschnitt der Hauptdüsen der ersten Stufe in Abhängigkeit vom Vakuum frei. Die 2. Stufe wird nicht über eine Membran geöffnet, sondern mechanisch

Das Grundprinzip der Vergaser ist also identisch. Ebenfalls sind die Vergaser noch mit einer Chokeklappe und einer Beschleunigerpumpe versehen. Die Chokeklappe schließt die Kammer der 1. Stufe beim Kaltstart fast vollständig.

Damit wird das Kraftstoff/Luftgemisch angereichert - es strömt ja weniger Luft ein - und der Startvorgang wird erleichtert.



Die Funktionsweise ähnelt den Autolitetypen. Es gibt sowohl Vergaser mit unterdruckgesteuerter 2. Stufe als auch mit mechanisch gesteuerten 2. Stufen, die ab einer gewissen Drosselklappenstellung der 1. Stufe reagieren.

Nachfolgend die Funktionsweise der Stufe 1 und 2 am Beispiel des Holley 4160:

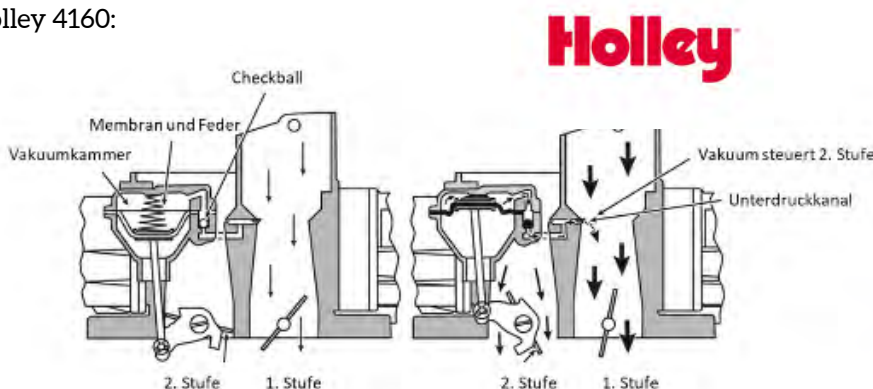
(wenn die erste Stufe ca. 65% geöffnet ist).

Die Durchflussmenge wird dann über sog. Airvalves, die sich auf einer Achse mit Kontergewichten befinden, geregelt.

Diese Airvalves sitzen oberhalb der Drosselklappen der 2. Stufe.

Die Chokesysteme können entweder mechanisch, elektrisch oder thermisch ausgeführt sein. Bei dem mechanischen Choke wird die Klappe mittels eines Bowdenzuges vom Innenraum geschlossen und geöffnet.

Bei den anderen beiden Systemen ist eine vorgespannte Bimetallfeder in einem Gehäuse an der Welle der Chokeklappe befestigt.



In kaltem Zustand wird die Klappe durch die Federvorspannung geschlossen. Wird die Feder aufgewärmt (durch eine anliegende Spannung oder durch das Thermorohr vom Krümmer und die Wasserleitung zum Wärmetauscher der Heizung), öffnet sich die Chokeyklappe langsam.

Die Beschleunigerpumpe spritzt beim Gasgeben Benzin in den Venturikanal. Diese zusätzliche Benzinmenge unterstützt eine entsprechende Beschleunigung des Fahrzeugs ohne Ruckeln.

Grundsätzlich sind die Vergaser also überschaubar und nachvollziehbar aufgebaut.

Natürlich sieht es in der Praxis ein wenig aufwändiger aus, wenn der Vergaser auf der Werkbank zur Überholung liegt.



Viele Hebel, Gestänge, Federn und Schrauben gilt es richtig einzustellen und zu positionieren. Dafür gibt es Literatur und Internetbeiträge, die die entsprechenden Vergasertypen behandeln.

Das Wichtigste bei einer Überholung ist die Sauberkeit und sorgfältiges Arbeiten. Dreck und Fremdstoffe sind bei den sensiblen Vorgängen im Vergaser natürlich auszuschließen.

Ebenso sollten alle Dichtungen/Membrane ordentlich den Dienst verrichten, da sonst Fremdluft angesaugt wird oder Benzin auslaufen kann.

Das könnte im Extremfall zum Brand führen. Es gibt für alle Typen spezifische Überholsätze mit den notwendigen Teilen und Dichtungen.

Bei der Demontage sind Fotos sehr hilfreich, um alle Teile nachher wieder an den richtigen Platz zu bekommen.

Vor der Einstellung des Vergasers ist die Zündung einzustellen bzw. zu kontrollieren - dazu gibt es wahrscheinlich mehr in der nächsten Ausgabe... ☺

Viel Spaß bei der zukünftigen Prüfung/ Überholung der Vergaser!!!

Christoph

Vergaserberechnung

(Faust)Formel zur Bestimmung der Vergasergröße

Hubraum (CUI) x max. Drehzahl / 3456 = Vergasergröße (CFM)

Beispiel: 289 CUI, 6000 RPM max.: $(289 \times 6000) / 3456 = \text{ca. } 500$

Dieser Wert wird dann noch mit einem Faktor multipliziert (Volumetric Efficiency):
0,70 Standard Motor, bis zu 0,95 Performance Motor.

Hier z.B. mit Faktor 0,85 und es würde ein 450 CFM Vergaser ausreichen.

Bemerkungen: Dies ist nur eine Faustformel. Viele Faktoren spielen noch eine Rolle: 2- oder 4-fach Vergaser, Zustand des Motors, Getriebe und sonstige Komponenten. Max. RPM ist die angegebene Höchstdrehzahl, nicht die Drehzahl, die ihr für gewöhnlich fahrt.



Welchen Vergaser habt Ihr?



In unserer Gruppe gab es im letzten Jahr wildes Vergasertauschen. Von Autolite und Holley zu Edelbrock, zum Teil wieder zurück, oder vielleicht doch einen neuen Edelbrock AVS montieren? Dazu die Diskussion über Performance, die richtige Größe, den Verbrauch und die Einstellmöglichkeiten. Wie seht Ihr das? Macht mit bei der Umfrage, scannt den QR Code rechts oder/und schreibt uns an redaktion@mustangclub.de.





Der Cougar hat gebrannt

Text Kai Pust ★ Bilder Kai Pust, Icons designed and provided by RawShorts.com

Die folgende Geschichte handelt zwar nicht von unserem Mustang, ich möchte sie Euch dennoch erzählen, vielleicht könnt Ihr so wie ich das ein oder andere daraus lernen.

An einem Sonntagnachmittag wollte ich eine kurze Runde drehen. Ich hatte die Bremsbeläge und die Radlager vorne erneuert und wollte mal testen ob alles ok ist. Sprang schlecht an die Gute aber das kam schon mal vor. Nach ca. 30 Sekunden orgeln und heftigem Pumpen auf dem Gas sprang er dann an. Also einmal um den Block fahren.

Nach ca. 10 Minuten Fahrt roch es plötzlich nach verbranntem Kunststoff. Shit dachte ich, so warm können die Bremsen doch gar nicht sein. Ich stand an der Ampel mitten auf der Kreuzung. Dann wurde es grün, beim Anfahren kam dann eine weißte Rauchsäule links und rechts aus dem Spalt der Motor-haube raus. Dann sofort rangefahren, Motor aus und vorsichtig die Haube geöffnet.

Ich konnte nicht glauben was ich sah. Auf der Ansaugbrücke, links und rechts vom Vergaser brannte ein kleines Feuerchen. Ich dachte noch, Kacke das war's, jetzt brennt er runter.

Dann Feuerlöscher hinterm Fahrersitz rausgeholt. Neben mir stand ein Auto an der Ampel. Die FahrerIn fragte ob ich Hilfe brauche. Ich schrie: Der brennt rufen Sie bitte die Feuerwehr. Problem, ich kriegte den Feuerlöscher nicht entsichert. Ein Plastiksplint klemmte.

Ich habe den Feuerlöscher dann nach unendlich langen 10 Sekunden doch aktiviert bekommen. Und dann den Brand mit einigen Stößen gelöscht. Inzwischen hatte die Frau dann die Feuerwehr am Telefon, es war aber nicht mehr notwendig das Sie kommen.

Das Schadensbild:

Wasserschläuche Heizung, Luftschläuche, Zündkabel, Elektrik angebrannt. Luftfilterkasten schwarz, Vergaser verbrannt. Ansaugbrücke und Ventildeckel

Lack angebrannt. Glücklicherweise keine Lackschäden an der Motorhaube. Alles in allem gar nicht so dramatisch, Glück gehabt.

Die Ursache für das Feuer muss der Vergaser gewesen sein. Auf der Ansaugbrücke hat Benzin gestanden, welches sich erst nach einiger Zeit an den Gusskrümmern entzündet hat.

Den Vergaser hatte ich noch nicht überholt. Keine Ahnung wann das mal gemacht wurde, vor 20 Jahren vielleicht. Vermutlich hatte der Vergaser eine Undichtigkeit.

Glücklicherweise war die Benzin-zufuhr zum Vergaser nicht vom Brand betroffen.

Mein Tip: Achtet darauf das die Benzinleitung von der Benzinpumpe unten zum Vergaser hoch als Rohr ausgeführt ist und wenn überhaupt nur ein kurzes Stück Schlauch existiert. So ein Gummischlauch brennt halt doch schneller mal durch.

Und mein unbedingter Rat, legt Euch einen Feuerlöscher griffbereit in den Innenraum.

Ich habe einen Schaumlöscher benutzt mit 2 kg Füllmenge. Weiterhin würde ich Euch empfehlen mal einen Feuerlöscher zum üben zu opfern, damit es im Ernstfall schneller klappt.

Jede Sekunde zählt.



Das war der Anblick nachdem der Motorraum noch einmal mit ordentlich Wasser durchgespült wurde. Ganz schön viel schwarz in der Mitte.

Ich habe den Brandschaden dann der Versicherung gemeldet. Die Versicherung hat dann die Ersatzteile erstattet. Inzwischen ist die Mietze wieder in Stand gesetzt.

Sieht besser aus als vorher!

Der Kai (ausm Pott)



Der Vergaser muss dann jetzt doch mal überholt werden. Aber ich konnte ihn retten. Ist der Original Autolite 2100 von 1967.



Die elektrischen Kabel auf der Ansaugbrücke hatten keinen Kurzschluss, mussten aber dennoch alle erneuert werden.



Den Luftfilterkasten hatte ich im vergangenen Winter neu lackiert. Beweis: Der VHT Lack ist nicht Feuerfest (das muss er wohl auch nicht sein).



So sah der Vergaser nach der Überholung aus, alles solides Blech! Ein kleines Wunder.



So sieht der Motorraum jetzt aus, der Luftfilterkasten wurde mit VHT Lack Ford Comp. Blue lackiert.



Der Feuerlöscher im Oldtimer

Wir geben viel Geld für Kauf, Unterhalt, Reparatur und Versicherung aus, aber kaum für den Schutz gegen Feuer. Ist das so? Scannt den QR Code ein und nehmt an der Umfrage teil - in der nächsten Ausgabe sehen wir uns dann das Ergebnis an.



Geevers

CLASSIC CARS

EINE DER GRÖßTEN MUSTANG UND SHELBY SAMMLUNGEN EUROPAS

Wir haben immer zwischen
40 und 50 klassische Mustangs
im Bestand. Das Herz jedes
Oldtimerfreundes wird beim
Betreten unseres Showrooms
höher schlagen.



GEEVERS CLASSIC CARS DIE ADRESSE FÜR IHREN NÄCHSTEN MUSTANG!

Van Kuppenveldweg 8
5721 TB Asten (bei Venlo)
Die Niederlande

Wir freuen uns auf Ihren Besuch bei
Geevers Classic Cars in Asten!



WWW.GEEVERS.NL

+31 493 440 020



Wuss das sein?

Der Ford Mustang Mach-E : Fortschritt oder Fehltritt ?

Text Thorsten Hamdorf ★ Bilder Ford Motor Company

Erstmals in der 56-jährigen Ford Mustang-Erfolgsgeschichte ergänzt ab Anfang 2021 eine batterie-elektrisch angetriebene Variante die Modellfamilie des legendären "Pony Car" - Der Mustang Mach-E ist ein emissionsfreies Elektrofahrzeug mit einer kombinierten Reichweite von bis zu 610 Kilometern. Die Basisversion leistet bereits 198 kW (269 PS). Die Preisliste startet bei 46.900 Euro.

Seit mittlerweile 56 Jahren elektrisiert der Ford Mustang seine Fans rund um den Globus. Jetzt ist das berühmte "Pony-Car" bereit für die elektrifizierte Zukunft.

Soweit ein Auszug aus einem Presstext. Was hat das jetzt nun mit unserem geliebten Hobby zu tun?

Nun, meiner Meinung nach sehr viel. Es gibt positive und auch kritische Aspekte dazu. Kommen wir zu den positiven Dingen:

Wir lieben unsere Ponys und vielleicht auch den einen oder anderen Oldtimer aus den guten Zeiten der Automobilgeschichte.

Da gab es noch Individualität und Stil, Abwechslung und Vielfalt. Aber so sehr ich auch mein lautes und "stinkendes" Auto liebe - so bin ich auch ein Anhänger moderner Technik, von Innovation und Fortschritt.

Dem Thema E-Mobilität stehe ich aber durchaus kritisch gegenüber und halte die Lösung bei weitem nicht für optimal und zu Ende gedacht - aber das ist eine andere Diskussion.

Also erst einmal bin ich offen und fasziniert, was die Ford Ingenieure da entwickelt haben und das wir nicht immer nur etwas von Tesla oder chinesischen Autobauern hören.

Zum anderen finde ich es immer wieder schön den Namen Ford Mustang zu lesen und das damit auch unsere Autos wieder den Weg in die Öffentlichkeit finden.

Kommen wir zur Kritik: Die meisten von uns sehen das Thema natürlich viel emotionaler. Ein Mustang ohne richtigen Motor - und da geht nichts unter V8 - das ist kein Mustang und darf sich auch nicht so nennen.

Dieser Punkt geht ganz klar an die kritischen Betrachter dieses Themas.

Der Ford Mustang Mach-E

- Leistung: 269 bis 487 PS (GT Variante)
- Drehmoment: bis zu 860 Nm
- Beschleunigung: 3,7 sec. 0-100 km/h
- Höchstgeschwindigkeit: bis zu 200 km/h
- max- Ladeleistung: 150 kW
- Reichweite: bis zu 610 Kilometer
- Kaufpreis: ab 46.900 Euro

"Der Mustang Mach-E ist eines der faszinierendsten Fahrzeuge in der bisherigen Unternehmensgeschichte von Ford."

Ein Mustang ohne Sound und dem schönen Geblubber, ohne den Duft verbrennenden Kraftstoffs - das ist einfach nicht unser Auto.

Was ist das Fazit? Beides sollte möglich sein und nebeneinander existieren können.

Fortschritt muss möglich sein, historisches und schönes sollte erhalten bleiben und nicht verteufelt werden.

Meinungen/Leserbriefe gern an:
redaktion@mustangclub.de



01

Lenkrad - GT350 Style - 14" Mahagoni Außenring

Artikel-Nr.: 38011031

02

Instrumenteneinheit - Aluminium Blende - KPH Tachoscheiben mit km/h

Artikel-Nr.: 35267164

03

Scheibenbremse vorne 12,19 Zoll 4 Kolben mit Staubkappen

Artikel-Nr.: 35267889

04

Fahrwerksset - Vorne TCP Gewindefahrwerk 450 lb/in

Artikel-Nr.: 38011091

05

Stabilisator - 1 1/8 Zoll - inkl. Lager und Koppelstangen

Artikel-Nr.: 38010756

06

Kotflügelabdeckung - VELOCITY & MUSTANG

Artikel-Nr.: 52739926



03-06

07

BREMS- & KUPPLUNGSPEDALEINHEIT ALUMINIUM - ÜBERSETZUNG 6,25 : 1

Artikel-Nr.: 38016776

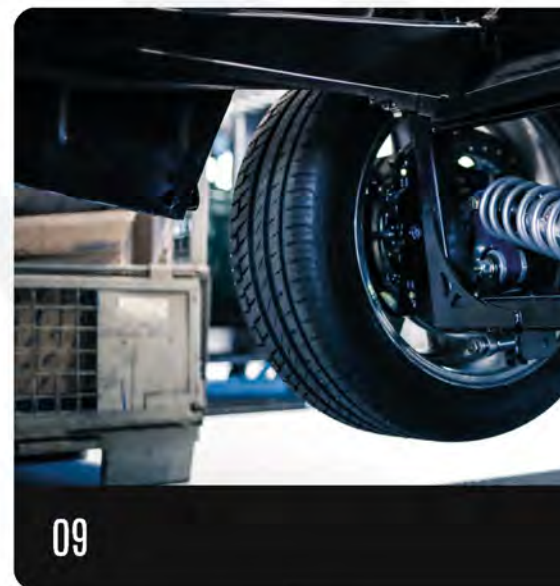
08

FAHRZEUGKABELBAUM KOMPLETT - (MIT RELAIS UND FLACHSTECKSICHERUNGEN)

Artikel-Nr.: 35233564



07-08



09



Inspektionspakete

Eine regelmäßige Wartung stellt den einwandfreien Zustand Deines Mustangs und damit auch die Langlebigkeit der Fahrzeugkomponenten sicher. Mit Inspektionspaketen aus unserem Hause bleibt Dein Pony stets fit und leistungsstark.

09

TCP PUSHROD FAHRWERK HINTEN INKL. ACHSE

Artikel-Nr.: 38010769



INSPEKTIONSPAKET 64-73 - V8 14 ZOLL LUFTFILTER RUND

Artikel-Nr.: 52673480

INSPEKTIONSPAKET 65-67 - V8 260 UND 289 LUFTFILTER

Artikel-Nr.: 52673533

INSPEKTIONSPAKET 68-72 - V8 (289-429)

Artikel-Nr.: 52673535

INSPEKTIONSPAKET 65-67 - (170/200) 6 ZYLINDER LUFTFILTER

Artikel-Nr.: 52673532

INSPEKTIONSPAKET 68-69 - (200/250) 6 ZYLINDER 200 LUFTFILTER

Artikel-Nr.: 52673534

Performance - Immer!

Velocity – Dein Ansprechpartner rund um das Thema US-Car Parts! Seit 2005 bieten wir Euch als einer der größten US-Car Performance Teile Webshops Europas die volle Bandbreite an Teilen für Euer US-Car. Mit unserer Erfahrung, unserer Leidenschaft und unserer über die Jahre optimierten Logistik, mit mittlerweile drei strategischen Standorten, bieten wir Euch ein breites Teilesortiment, kombiniert mit einer hohen Verfügbarkeit zu fairen Preisen.

[Build and Photos by V8Werk]





Oldtimer Rallyes mit dem Mustang ...

Unser 66er auf der AvD Histo Tour 2018 auf der Nürburgring GP Strecke

Seit 2015 fahren meine Frau, unser Sohn und ich Oldtimer Rallyes – zumeist mit unserem roten 66er C-Code Coupe mit C4 Getriebe – neuerdings auch mit einem 76er Opel Commodore. Zu den Unterschieden später.

Leider treffen wir fast nie andere Mustangs. Nur Ralf Wurm ist uns bei der Köln Historic mit seinem Shelby begegnet. Mein Artikel kann vielleicht den ein oder anderen Mustang Fahrer motivieren, auch mal an einer Oldtimer Rallye teilzunehmen. Zusammen mit der Liebsten oder einem guten Freund ist das immer ein schönes Erlebnis. Und ich würde mich freuen, Euch da persönlich zu treffen.

Oldtimer Rallyes bestehen aus Navigation und Zeitprüfungen – je nach Veranstaltung in sehr unterschiedlicher Zusammensetzung und Gewichtung. Das geht von gemütlichen „Winke-Winke“ Ausfahrten bis „richtig“ Rallye fahren.

Im Roadbook werden Streckenverlauf und Zeitprüfungen beschrieben. Manche Veranstalter (z.B. Coppa Europa) geben das Roadbook erst kurz vor dem Start (typisch 30 min.) aus, andere schon am Vorabend (z.B. Köln Historic), so dass man sich vorbereiten kann.

Navigation

Bei den meisten Veranstaltungen kommen „Chinesenzeichen“ zum Einsatz. Das sind Symbole mit denen der Weg beschrieben wird.

Hier ein Beispiel:

13	13,10 km	0,95 km	
	8,14 mls	0,59 mls	
14	13,50 km	0,40 km	
	8,39 mls	0,25 mls	
15	13,80 km	0,30 km	
	8,57 mls	0,19 mls	

Spalte 1 ist eine laufende Nummer – so können kurzzeitige Änderungen z.B. per SMS bekanntgegeben werden.

Spalte 2 gibt die Gesamtkilometer (oder Meilen) seit Etappenstart an.

Spalte 3 ist die Entfernung vom vorherigen Zeichen.

Das Zeichen in Spalte 4 symbolisiert den Verlauf der Strecke. Der Punkt ist wo man herkommt; der Pfeil, wo es hingehet. In der Regel ist der Punkt unten – aber es gibt Veranstalter die hier und da mal ein Zeichen auf den Kopf stellen oder drehen um die Teilnehmer ins Bockshorn zu jagen. Wenn das Roadbook am Vorabend aus-gegeben wird, lohnt es sich auf solche „Fallen“ zu achten und mit Leuchtstift zu markieren.

Im Beispiel liest der Beifahrer:

- In 950 Abzweig rechts
- In 400 T-Kreuzung links
- In 300 rechts

Es gibt weitere Spalten mit Zusatz-Informationen: Straßennamen, Wegweiser, Radarfallen etc.

Wie genau Fahrer und Beifahrer miteinander kommunizieren ist sehr individuelles Teamwork. **Jedenfalls ist der Beifahrer Chef im Auto.**

Ein guter Wegstreckenzähler ist wichtig. Es geht manchmal um 10 Meter. Der eingebaute Tacho des Autos ist viel zu ungenau - davon später.

Weit verbreitet sind auch Karten-ausschnitte. Die sind mehr oder weniger knifflig. Im einfachsten Fall ist es eben eine Karte und der Weg ist ganz klar eingezeichnet.

Es gibt aber auch richtig knifflige Aufgaben. Im folgenden Beispiel (DMV Oldtimer-Rallye Aachen 2019) ist die Aufgabe: „Fahren Sie auf dem kürzesten Weg von A nach E abwechselnd Pfeil-Punkt-Strich usw.“.



Diese Aufgaben können mitunter richtig anspruchsvoll werden. Manche Veranstalter bauen absichtlich „Fallen“ ein. Strassen, die in Natur existieren sind im Roadbook „weg-retuschiert“ und dürfen also nicht gefahren werden.



Ankunft in Monaco auf der AvD-Histo-Monte 2019

Wer meint mit Google Maps oder einem Navi einen Vorteil zu haben, handelt hier mit Zitronen. Beliebt ist es auch die Pfeile zu nummerieren (och wie einfach) und in der Anweisung zu schreiben „Fahren Sie 1,2,3,5,6“.

Beliebt ist auch „Karte in Karte“ die man kaum bemerkt, oder die Karte ist gedreht, so dass Norden eben nicht mehr oben ist.

Es gibt unendlich viele Variationen von Kartenaufgaben - dafür reicht der Platz hier nicht.

Wer gerne solche Kartenaufgaben löst, dem empfehle ich die <https://siegerland-classic.de/>.

Eine hervorragend organisierte Tagesveranstaltung mit starkem Ori-Character.

Wir sind die Siegerland vier Mal gefahren und immer weit hinten gelandet weil wir die „Gemeinheiten“ in den Aufgaben einfach nicht alle erkannt hatten.

Einmal fanden wir uns mit dem Mustang im tiefen Wald wieder.

Ob das Team den richtigen Weg gefahren ist wird mit Durchfahrtskontrollen kontrolliert.

Wer dann den Pfeil 4 fährt, kassiert Strafpunkte. Oder es heisst „fahren Sie 1,2,3,5,4,6“. Wer genau liest hat einen Vorteil.

Text Hanns Proenen ★ **Bilder** Hanns Proenen, McKlein, dgs-photo.de, pressfoto.at

Entweder sind die mit Posten besetzt und man kriegt einen Stempel in die Kontrollkarte des Bordbuchs, oder man notiert in der Karte selbständig am Wegesrand stehende Schilder – auch stumme Zeugen oder Baumaffen genannt.

Einige Veranstalter prüfen den Weg auch mit GPS Trackern. Fehlende oder auch fälschlicherweise angefahrenen Kontrollpunkte geben typisch 5 oder 10 Strafsekunden pro Fehler.

Zeitprüfungen

Hier gibt es im Wesentlichen 3 Typen:

Die Sollzeitprüfung ist am einfachsten: Es gilt eine Strecke auf die Sekunde genau zu fahren. An Start und Ziel gibt es eine klar markierte Lichtschranke – manchmal auch ein Druckschlauch.

Das ist recht einfach: Stoppuhr am Start starten, zügig fahren und kurz vor der Lichtschranke warten bis die Sollzeit erreicht ist.

Wir nutzen rückwärts laufende Eieruhren aus der Küche und der Beifahrer zählt dem Fahrer die letzten 10 Sekunden vor. Ohne Training schafft man das auch ungeübt auf 1-2 Sekunden genau – es sei denn man hat sich verfahren.

Spitzenteams üben das immer wieder und fahren hier mit 100stel Sekunden genau. Wir liegen in der Regel bei 3/10 Sekunden.

Die Abweichung ergibt Strafpunkte – bei einigen Veranstaltern wird zu frühes Ankommen gar doppelt bestraft.

Die Maximale Strafe ist meist 5 oder 10 Sekunden.

Ich schrieb unten, dass eine fehlende Durchfahrtskontrolle 5-10 Sekunden Strafe bringt. Es ist also wichtiger den korrekten Weg zu fahren als an der Lichtschranke ein paar Zehntel zu gewinnen. Die oberste Regel lautet daher immer: „Weg vor Zeit“

Die Nullzeitprüfung ist eine Variation der Sollzeitprüfung: hier soll man das Ziel zur vollen Minute durchfahren. Eine Stoppuhr hilft hier gar nicht. Stattdessen nimmt man den Funkwecker vom Nachttisch.

Wer Lichtschranken-Orgien liebt, dem empfehle ich die <https://www.acstein.de/index.php/int-adac-metz-rallye-classic>.

Einfache Navigation aber über 200 Lichtschranken. Auf der Website sieht man oben im Banner übrigens unseren Mustang.

Gleichmässigkeitsprüfungen (GLP) sind für mich der wahre Kern der Oldtimer Rallyes. Es gilt eine Strecke mit einer festen Schnittgeschwindigkeit zu fahren. Der Veranstalter misst an mehreren geheimen Stellen, ob man zur richtigen Zeit dort vorbeifährt.

Auch hier ist jeder Navigationsfehler ein Killer. Anfänger sollten sich also auf den Weg konzentrieren und den Schnitt über einen Tripmaster (beschreib ich unten) nur grob kontrollieren.

Da wird man sicher ein paar Sekunden falsch liegen, aber wie gesagt „Weg vor Zeit“.

Der Tripmaster errechnet aus Wegstrecke und Zeit permanent den gefahrenen Schnitt und zeigt ihn an. Leider schneidet fast jeder die

Kurven und fährt so nie die Ideallinie. Die tatsächlich gefahrene Strecke ist daher immer kürzer als die vom Veranstalter errechnete.

Durchdrehende Räder im Matsch oder Schnee sind eine weitere Fehlerquelle. Der vom Tripmaster angezeigte Schnitt kann also nicht genau sein. Bei einem erforderten Schnitt von 45 km/h ist man bei „abgekürzten“ 20 m schon 1,6 Sekunden zu früh am Messpunkt. Die Spitzenteams fahren mit immer gleichem Abstand zum Strassenrand und prüfen alle paar hundert Meter mit Schnitttabellen oder speziellen Schnittrechnern die Situation.

Dabei gleichzeitig zu Navigieren ist eine Herausforderung und uns zu stressig. Wir haben für uns folgendes Vorgehen entwickelt: Im Roadbook finden sich Hinweise in welche Entfernung vom Start sich markante Punkte (Kreuzungen, Schilder etc.) befinden. Wir rechnen aus, wann wir an diesen Punkten sein müssten – wir nennen sie Checkpoints.

Der Fahrer fährt zunächst nach Tripmaster ca. 0,5 km/h über dem geforderten Schnitt. Kurz vor einem Checkpoint sagt der Beifahrer z.B. an „Hinweisschild Heilbronner Land bei 2:38“. Der Fahrer versucht nun genau nach 2:38 (Stoppuhr) am Checkpoint zu sein (gelingt fast immer) und liest den bislang gefahrenen Schnittwert des Tripmasters ab.

Mit genau diesem Wert fahren wir dann weiter bis zum nächsten Checkpoint und wiederholen dort die Prozedur. Diese Methode ist „selbst-korrigierend“ und erlaubt dem Beifahrer volle Konzentration auf die Streckenführung.



Bild entnommen der AvD Histo Tour 2020

So liegen wir an den geheimen Messpunkten des Veranstalters fast immer innerhalb einer Sekunde.

Nicht gut genug fürs Podium – aber ausreichend für eine ordentliche Platzierung.

Hier ein Beispiel einer GLP die über mehrere Seiten ging – davon nur die erste Seite:

Die Anweisung war: „Fahren Sie die GLP mit einem Schnitt von 48,0 km/h“

Den ersten Checkpoint sehen wir bei km 5,1 am den Autobahn-Schildern. Schnell errechnet der/die Beifahrer/in, dass man dort 6:22,5 nach dem Start sein müsste.

Man beachte auch die orange eingekreigte Stelle.

Dort musste man über einen neben der Strasse liegenden Park-platz fahren.

Wer einfach der Strasse folgte hatte zu wenig Strecke zurückgelegt und der Schnitt stimmte nicht mehr.

Eine verschärfte Variante sind GLPs mit Schnittwechselln. Sollzeit, Nullzeit und GLP's können im Übrigen auch geschachtelt oder verkettet werden.

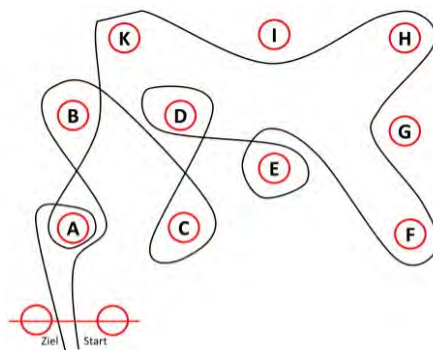
Und dann gibt es noch Bestzeitprüfungen auf abgesperrter Strecke – meist mit Pylonen markiert.

Der Schnellste kriegt keine Strafpunkte, der zweitschnellste 1 Strafsekunde, der Dritte 2 etc.

In Deutschland ist das eher selten – englische Veranstalter machen das sehr gerne und nennen es dann „Test“. Aber auch hier muss der Beifahrer den richtigen Weg ansagen.

Im Beispiel hier:

„rechts an A vorbei – links an B vorbei und 180 Wende – links an C vorbei 270 Wende“ usw.



Gewinner der Rallye ist das Team mit den geringsten Strafsekunden.

Welches Auto ?

Ist eigentlich egal. Zuverlässig muss es sein. Porsche gibt es immer jede Menge, BMW, Mercedes, Ford Escort, C-Kadetten. Aber auch 2CV, Golf, Trabbi tauchen auf.

Man sollte das Auto nehmen mit dem man gerne fährt und in dem Fahrer und Beifahrer sich wohl fühlen.

Von „Rallye-Modifikation“ rate ich ab. Getunte Motoren, tiefere Fahrwerke helfen nicht. Zuverlässigkeit ist Trumpf. Und am zuverlässigsten ist meist die Serientechnik.

Wir fahren einen serienmäßigen 289er C-Code. Einzige Modifikation ist eine Pertronix-I. Und die fahren wir mit Serien-Zündspule. So kann ich bei Ausfall der Pertronix (gabs noch nie) ganz schnell auf Kontakte umbauen.

Wir sehen immer wieder Ausfälle aufgrund von „Verbesserungen“. Auf einer Alpenrallye ist einem 911 die Renn-Kupplung verbrannt. Es gab durchgebrannte Hochleistungszündspulen, böse Aufsetzer durch tiefergelegtes Fahrwerk usw.

Ein getunter Motor mit scharfer Nockenwelle ist eher kontraproduktiv. An die Lichtschranken fährt man am besten langsam ran und dann die letzten 5 Meter auf „Zug“.

Dazu muss der Motor bei niedriger Drehzahl sofort „ziehen“. Mit einer scharfen Nocke geht das gar nicht.

In unserem Commodore ist jetzt sogar eine zahmere Nocke eingebaut, die bei tiefen Drehzahlen mehr Drehmoment liefert.

Der serienmäßige 289 ist für Lichtschranken ein richtig guter Motor.

Viel Wichtiger ist der Innenraum: ordentliche Sitze und gut platzierte Instrumente für den Beifahrer.

Wir haben von Cobraseats das Modell Stuttgart in genarbtem Kunstleder – passt super zur Rücksitzbank.

Die Konsole habe ich selber gebaut. Für eine erste Schnupper-Rallye reicht eine Tripmaster-App auf dem Smartphone – z.B. den „Rally Tripmeter“.

Der ist 60 Tage kostenlos und dann 20€ im Jahr. Aber wer nach der ersten Rallye Blut geleckt hat wird ohnehin auf einen richtigen Tripmaster umsteigen – der ist viel genauer und komfortabler in der Bedienung.



Dann noch zwei einfache digitale Eieruhren mit möglichst grossem Display sowie ein Funkwecker mit gut lesbarer Sekundenanzeige. Gibt es alles bei Ebay oder Amazon für zusammen unter 50€.

Sehr bald will man dann einen „richtigen“ Tripmaster. Es gibt viele gute Modelle und es ist auch etwas Geschmackssache. Wir verwenden den Brantz International 2S Pro mit integrierter Schnittanzeige.

Anfangs haben wir den Tripmaster mit einem GPS Geber angesteuert. Ist ganz ok aber nicht so genau -



Bild: www.brantz.co.uk

und im Tunnel geht's halt nicht. Die saubere Lösung ist eine Hall-Geber der zwischen Tachowelle und Tacho gesetzt wird (gibt's für den Mustang bei <https://www.vhclassics.de/>).

Ich werde demnächst einen Hallgeber (original Ford) direkt am Getriebeausgang montieren, der dann Tripmaster und einen VDO Tacho steuert.

Der VDO Tacho kann dann auf meine Reifen „geeicht“ werden – eine weitere Hilfe bei GLPs.

Apropos „eichen“. Jeder Veranstalter weist eine Referenz-Strecke aus. Sie ist am Wegesrand klar markiert und hat eine bekannte Länge.

Die fährt man vor der Veranstaltung ab und kalibriert so den Tripmaster.

Anfangs hielt ich das für überflüssig – aber in der Tat gibt es Unterschiede – verursacht durch andere Reifen, Reifendruck oder auch die Messung des Veranstalters.

Jedenfalls ist die Veranstalter-Messung die Geltende.

Den GPS Geber haben wir heute noch immer als „Notnagel“ montiert und können einfach umstecken.

Zusammenfassung

Regel #1: „Weg vor Ziel“. Wer sich nicht verfährt landet fast immer im ersten Drittel. Der Beifahrer ist Chef im Auto. Ohne ihn/sie geht gar nix.

Wer also mit seiner Liebsten fährt, dem gebe ich den Rat „Hört auf Eure Frauen“.

Wir fahren übrigens immer öfter mit getauschten Rollen. Meine bessere Hälfte liebt das Fahren nämlich genauso wie ich.

Streitet Euch nicht im Auto!

Da sollen schon Ehen zerbrochen sein. Es geht nur um die goldene Ananas, Spass und ein gemeinsames Erlebnis.

Als erste Veranstaltung empfehle ich die <https://koeln-historic-rallye.de/>.

Der Veranstalter (Jörg Ramme) war jahrelang Beifahrer von Stefan Schlesack. Jörg und seine Familie und Freunde machen diese Veranstaltung mit viel Herzblut.

Die Köln Historic hat eine gute Mischung von allen oben beschriebenen Elementen und kann mit einfachem Equipment bestritten werden.

Zwei Stoppuhren, und die Rally Tripmeter App reichen da aus.

Wir sind hier 2015 als zweite Rallye überhaupt gefahren und haben gleich Platz 2 in der Klasse geholt.

Wer hauptsächlich Fahrspass will und sich nicht mit komplizierter Navigation befassen möchte, dem sei die <https://avd-histo-tour.de> empfohlen. 2 Tage – 3 Rennstrecken.

Wir waren schon in Hockenheim, Zolder, Spa, Nürburgring, Bilster Berg. Es ist einfach eine Fahr-Gaudi.

Wird auch von Jörg Ramme & Friends organisiert. Wäre schön wenn ich Euch da mal treffe.

Für uns geht's jetzt immer mehr in Richtung Langstrecken Rallye. Und da kommt der Opel Commodore ins Spiel. Wenn man ein oder zwei Wochen im Auto sitzt, muss es dort komfortabel und leise sein.

Der Commodore ist eben eine Reise-Limousine. Und das Fahrwerk mit der 5-fach geführten Hinterachse ist auf schlechten Wegen dem Mustang deutlich überlegen.

Aktuell bereiten wir uns auf eine 14-tägige Sahara Rallye mit dem Opel vor. Und auch hier gilt - wir lassen die Technik fast serienmässig.

Zahmere Nocke (8 Grad weniger Über-schneidung), Pertronix mit Serien Zündspule, Tropenkühler, Fahrwerk 30 mm angehoben und stärkere Federn /Dämpfer. Ölwannenschutz, Stahlplatte unter dem Tank, Recaro Sitze - das wars.

In meinem nächsten Beitrag werde ich etwas ausführlicher berichten, wie man ein Auto für eine Oldtimer Langstrecken Rallye vorbereitet.

Die englischen Veranstalter erlauben keine Tripmaster mit Schnittanzeige - es sei denn diese ist per GPS ermittelt (ungenau). Deswegen haben wir hier einen Tripmaster ohne Schnittanzeige der durch einen Hallgeber gesteuert wird. Der separate Schnittrechner wird dann über GPS gesteuert.

Für 2022 wollen wir mit dem Mustang die Neuauflage der Olympia Rallye 1972 zu deren 50-jährigen Jubiläum fahren.

Ich werde berichten.

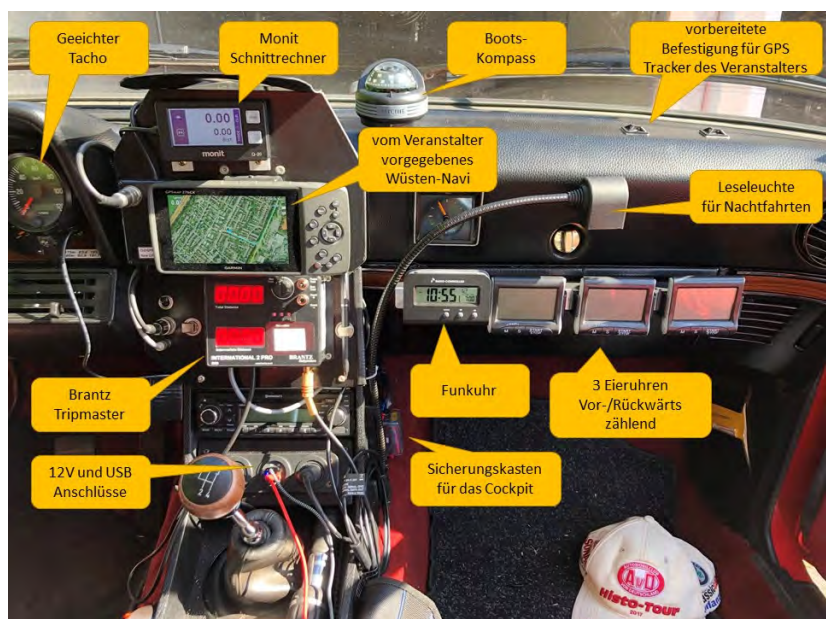
Euer Hanns



Im Ziel der AvD-Histo-Tour 2020 - 4.Platz - Sohn am Steuer - Papa als Navigator.



Unser Opel Commodore auf der Winterrallye Steiermark 2018.



Zum Schluss noch ein Blick auf das Beifahrer Cockpit im Commodore. Mehr braucht man echt nicht.

„Fox-Body“- Dieser Ford Mustang war das langlebigste Ponycar

Wahrscheinlich hat der ein oder andere von Euch den nachfolgenden Artikel bei spiegel.de gelesen. Unser FMCOG Mitglied Andreas Koller (stang-fan69) hat den Autor Haiko Prengel mit seinem Fachwissen zu den Mustang Modellen der III. Generation unterstützt. Warum also nicht über den Tellerrand hinaus schauen und in unserem Magazin veröffentlichen?

Ok, ein wenig Eigennutz ist dabei, weil ich mir im letzten Jahr einen „Foxbody“ angeschafft habe und natürlich eine entsprechende Begeisterung für den Fox habe und Andi mich da technisch super unterstützt. Klar ist, dass der Mustang der Generation III absolut polarisiert – viele lieben ihn, andere hassen ihn. Ich kann nur sagen, ein Fox macht verdammt viel Spaß! Aber dazu in der nächsten Ausgabe mehr, ich werde meinen Fox dann vorstellen.

Viel Spaß beim Lesen!

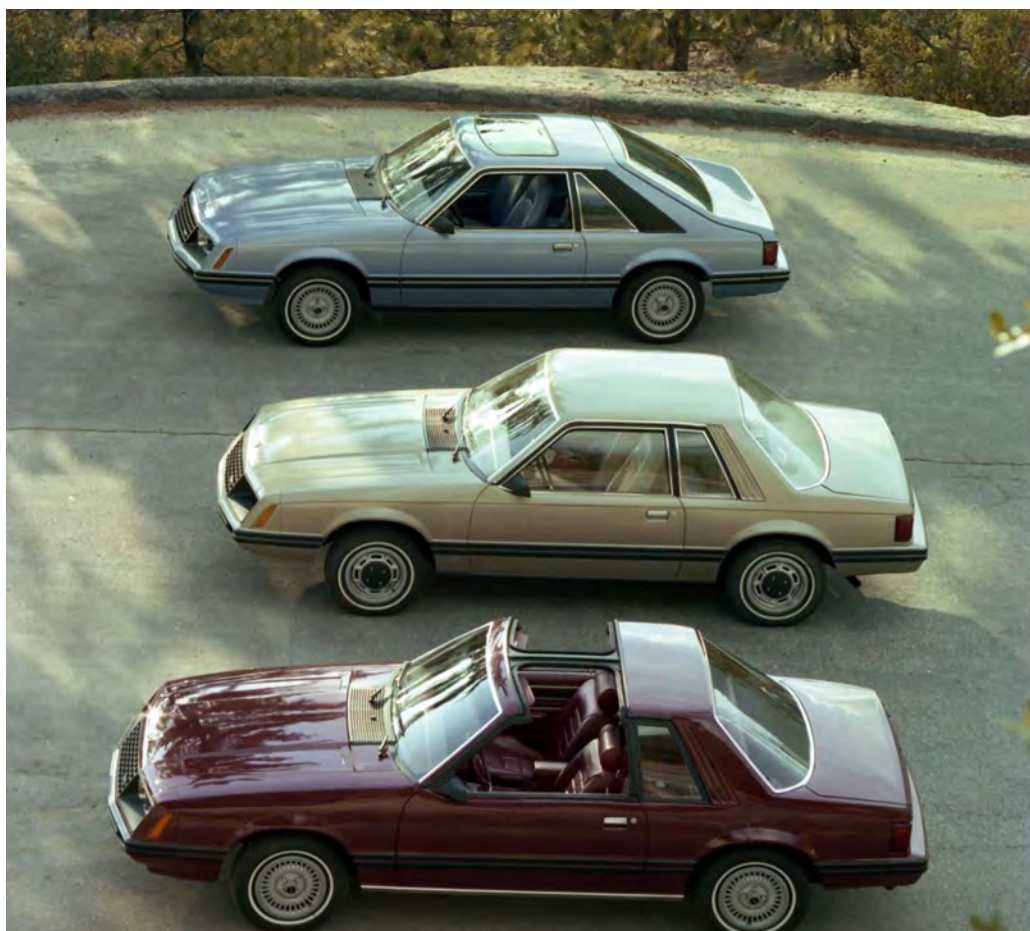
Lieben Gruss

Felix

Wenig Geld, aber trotzdem Lust auf einen Oldtimer? Kein Problem – es gibt sie nämlich, die Schnäppchenschlitten. Diesmal: der Ford Mustang III, der unterschätzte Außenseiter der Bestseller-Baureihe.

Allgemeines zum Modell

Wegen Ölkrise und verschärfter Umweltauflagen wurden amerikanische Autos Ende der Siebzigerjahre auf Diät gesetzt. Die Straßenkreuzer wurden



Mit freundlicher Genehmigung vom Autor und Journalist Haiko Prengel, der schwerpunktmäßig über Youngtimer und automobile Klassiker schreibt. Neben Spiegel und anderen Magazinen veröffentlicht Haiko Beiträge unter www.die-motorjournalisten.com. Veröffentlicht wurde dieser Artikel von spiegel.de am 09.01.2021



geschrumpft, die Motoren von Sport- und Muscle-Cars in Hubraum und Leistung erheblich dezimiert. Auch der Ford Mustang blieb von dieser Entwicklung nicht verschont. 1979 erschien die dritte Modellgeneration des Bestsellers auf der neuen Foxbody-Plattform.

Mit kompakten Ausmaßen, verkürztem Radstand und stocknüchternem Karosseriedesign.

War das Blechkleid des Mustang II noch rund geschwungen, wurde der IIIer merklich eckiger.

Die Linien glichen sich europäischen Ford-Modellen an. In der angeschrägten Frontpartie des Mustang III sehen manche Markenkennner Ähnlichkeiten zum Ford Escort III (ab 1980) oder auch zum Granada-Nachfolger Scorpio (ab 1985).



Zum aufpreispflichtigen Cobra-Paket gehörte auch eine Lufthutze auf der Motorhaube. Foto: Ford



Der Mustang III Cobra trat gegen Konkurrenten wie den Pontiac Firebird Trans Am an. Foto: Ford



Frühe Cabrioversionen wirken eher gemütlich und laden zum entspannten Cruisen ein. Foto: Ford

Kosten

Fahrbereite Baustellen für Viertelmeile-Rennen findet man ab 2.000 Euro. Für ordentliche Exemplaren mit gültiger HU-Plakette muss man etwa 5.000 Euro ausgeben. Für Liebhabermodelle mit V8 und guter Ausstattung werden auch mal 12.000 Euro verlangt. Gepflegte Mustang I kosten aber locker das Drei- bis Vierfache.

Für US-Maßstäbe war auch das Leergewicht des neuen Mustang (je nach Ausstattung und Motorisierung 1,2 bis 1,6 Tonnen) gering. Neben einem Stufenheck (Notchback) war ein Fließheck mit großer Heckklappe (Hatchback) sowie ein Cabriolet erhältlich.

Das Fahrwerk wurde für die Fox-Plattform ebenfalls erneuert. Die Vierlenker-Hinterachse war schrauben-gefedert, die alten Blattfedern wurden gestrichen.

Auch die Zahnstangenlenkung war recht präzise. »So ein Mustang III fährt sich bei Weitem nicht mehr so schwammig wie die ersten beiden Mustang-Generationen. Das Fahrwerk kann durchaus mit einigen europäischen Autos aus der Zeit mithalten«, sagt Andreas Koller vom First Mustang Club of Germany.

Gegeizt wurde bei der Motorisierung, zumindest beim Einstiegsmodell. Kunden mussten sich mit einem 2,3 Liter großen Vierzylinder mit 88 PS begnügen. Gegen Aufpreis gab es einen 2,3-Liter-Turbo mit 131 PS. Dazu gesellte sich ein 2,8-V6 von Ford Deutschland und ein 3,3-Liter -Reihensechszylinder, welche später durch einen 3,8-Liter-V6 ersetzt wurden.

Doch es gab auch V8-Motoren, die allerdings in puncto Leistung Welten entfernt waren von den Exzessen der Muscle-Car-Ära. Der fünf Liter große Small Block leistete mit Zweifach-Vergasern 143 PS. Es folgten Versionen mit Vierfachvergaser und 175 PS sowie ab 1986 mit sequenzieller Einspritzanlage und 200 oder 225 PS.



1979-93

Spitzenmodell war 1993 der limitierte Mustang Cobra, dessen Leistung mit 235 PS angegeben wurde. »In der Realität waren es deutlich mehr«, sagt Experte Koller. Mit über 400 Newtonmetern Drehmoment können die Einspritzer-V8 aus dem Stand mächtig Druck entfalten.

Die Fünfgang-Handscharter beschleunigen in circa 6,5 Sekunden von 0 auf 100. Die Dreigangautomatik (bei späteren Modellen mit Overdrive) ist eher ein Cruising-Getriebe.

Eine Klimaanlage kostete beim Mustang III Aufpreis und wurde erst in den späten 80ern Serie. Basismodelle hatten schlichte Stoffsitze. Wer das hochwertige »Ghia«-Paket orderte, bekam plüschige Velourssitze, mehr Zierrat und Chrom.

Der sportliche Cobra bot Extras wie Sportfahrwerk und Michelin-TRX-Breitreifen (Bj. 79-81). Mit Facelifts und Modifizierungen wurde der Mustang III immer wieder aufgehübscht. Produktionsende war erst 1993.

Warum ausgerechnet der?

Als Begründer der Ponycar-Welle gehört der Ford Mustang zu den populärsten US-Klassikern. Als bezahlbarer Sportwagen für das Volk schwappte der Trend Ende der Sechziger auch nach Deutschland, wo man sich mit Ford Capri, VW Scirocco oder Opel Manta auf der Straße duellierte.

Doch der Mustang I ist teuer und auch etwas langweilig geworden. Im all-gemeinen Oldtimer-Hype wurde das Pony Car massenhaft nach Europa importiert, sodass man zwischenzeitlich von einer Mustang-Schwemme sprach. Dazu wird es beim Mustang III wohl nicht kommen.



Statt Kurven zeigte der Mustang III Ecken und Kanten. Foto: Ford

Obwohl 14 Jahre lang gebaut, war er bislang der Außenseiter in der Familie der klassischen Mustangs. Dabei hat der moderne Foxbody seinen Reiz. »Faszinierend ist für mich die Kombination aus einem relativ leichten Auto, einem für amerikanische Verhältnisse gutem Fahrwerk und ordentlicher Leistung«, sagt Liebhaber Andreas Koller.

Das gilt insbesondere für die V8-Modelle, die mächtig Power zu verlockenden Preisen bieten.

»Im Prinzip gibt es mit dem Mustang III fast keine günstigere Möglichkeit, ein klassisches US-Sportcoupé mit brabbelndem Achtzylinder zu fahren.«



Den V8 seines 92er GT Cabriolets hat Andreas Koller mit der Ansaugbrücke einer 93er Cobra garniert. Foto: Andreas Koller

Wem offen zu fahren wichtig ist, mag auch an einem Cabriolet mit sonorem 3,6-Liter-V6 seine Freude haben. Selbst ein Vierzylinder hat Vorzüge: Die Brot- und Butter-Modelle wurden noch am ehesten gemächlich gefahren. Stark motorisierte und sportliche GT Mustangs wurden dagegen häufig Opfer von Tuning-Exzessen.

In den USA gibt es um den Mustang III eine große Szene, der es vor allem um Leistungssteigerung geht, entsprechend üppig ist das Angebot an Tuning-Teilen.

Übrigens sollte der Mustang III gegen Ende der 80er eingestellt und durch ein Coupé mit maximal V6 Motorisierung und Frontantrieb (entwickelt zusammen mit Mazda) ersetzt werden.

»Als diese Meldung durch die US-Motorpresse ging, hagelte es Beschwerdebriefe an Ford von Fans, die nicht auf V8 und Heckantrieb verzichten wollten«, so Andreas Koller.

Ford baute den Fox daraufhin bis 1993 weiter, um Zeit für die Entwicklung eines neuen Mustang-Modells zu haben, das 94 erschien – natürlich mit (optionalem) V8 und Heckantrieb. Das Frontantrieb Coupe kam allerdings trotzdem auf den Markt: als Ford Probe.

Verfügbarkeit

In den USA gibt es noch massig Mustang III. Doch ein Import lohnt sich selten, weil viele Fahrzeuge verbastelt wurden.

Dann lieber hierzulande nach einem einigermaßen original gebliebenen Exemplar suchen – von 1982 bis 1983 wurde der Mustang III sogar offiziell von Ford Deutschland verkauft. Auf dem Markt überwiegen heute Modelle mit kleineren Motoren. V8-Kandidaten sind überwiegend spätere Cabriolets. Hatch-backs mit GT-Sportausstattung sind besonders rar, die meisten wurden als »Dorf-Porsche« (Andreas Koller) zerschossen.

Ersatzteilversorgung

Die Teilesituation ist erheblich besser als für deutsche Ford-Klassiker wie Granada, Escort und Co. Verschleißteile für den Mustang III gibt es problemlos. Für die Karosserie bieten Spezialisten wie Late Model Restoration teils Reproduktionen an.



Weil Mustang-Fans nicht auf Hinterradantrieb und (optionalen) Achtzylinder verzichten wollten, blieb der Mustang III aber bis 1994 auf dem Markt.

Fotos: Andreas Koller



1903



1912



1927

Die Motorenpalette wurde teils mit Aggregaten von Ford Deutschland bestückt. Foto: Andreas Koller

Weil die Bodengruppe auch bei der folgenden Mustang-Generation (1994-2004) verwendet wurde, gibt es bei der Mechanik etliche Gleichteile und eine entsprechend lückenlose Versorgung.

Diese Tatsache ermöglicht auch die Umrüstung der Mustang-III-Modelle auf eine Einzelradaufhängung hinten (original verbaut in den SVT Cobra Varianten von 1999 bis 2004). In Verbindung mit der Bremsanlage aus diesen Modellen bekommt der Mustang III so ein durchaus Autobahn-taugliches Fahrwerk.

Ersatzteilpreise (beispielhaft)

- Satz Bremsscheiben vorne: ca. 50 Euro
- Stoffverdeck neu: ca. 360 Euro
- Klimakompressor: ca. 180 Euro
- V8-Austauschmotor: ca. 3000 Euro

Schwachstellen

Rostprobleme sind Standard, vor allem an den Längsträgern vorn. An der Nahtstelle zu den Federbeindomen lässt Wasser in den Falzen das Blech aufquellen wie Hefekuchen.

Es gibt Reparatursätze, doch die Instandsetzung ist aufwendig. Inspizieren lassen sich die Federbeindome bei geöffneter Motorhaube, rostige Ausbeulungen sind kein gutes Zeichen. Auch die Radläufe und Endspitzen der Schweller gammeln oft.

Die Bodengruppe ist verwinkelt, hier nistet sich gern Dreck ein, der Feuchtigkeit bindet und sich zu Rostnestern entwickelt.

Recht robust sind die Motoren. Für die V8-Aggregate sind 200.000 Kilometer bei normaler Pflege kein Thema.

Vorsicht ist bei hart gefahrenen und schlecht gepflegten V8-Modellen geboten, es können sich Risse in der Karosserie bilden, etwa im Bereich der Aufnahmen der Fahrwerkskomponenten.

Bei 2,3-Liter-Buchhalter-Exemplaren aus Opas Garage ist dies eher nicht zu erwarten.

Viele Mustang III sind nicht mehr original, was nicht per se schlecht sein muss. Die Karosserien etwa sind nicht sehr verwindungssteif, besonders bei Cabrios.

Das Einschweißen von Verstärkungselementen (»subframe connectors«) verbessert das Fahrverhalten und minimiert Klapper- und Knarzgeräusche.

Auch die Umrüstung von frühen Modellen auf die größere Bremsanlage der Facelift-Modelle ab 87 ist ratsam. **»Sinnvoll und handwerklich gut verbesserte Autos sind meiner Meinung nach kein schlechter Kauf«,** unterstreicht Experte Andreas Koller.

VERANSTALTUNGEN

Clubtreffen 2021

Liebe Clubmitglieder und Freunde des Clubs,

wir haben für dieses Jahr an Pfingsten eine neue Location für das Clubtreffen ausgewählt.

Hier haben wir mal die ersten Infos für Euch. Da dieses Jahr alles nicht so einfach war, müsst Ihr auf die Details leider noch etwas warten.

Danke erstmal an der Stelle für Euer Verständnis.

Wenn alles gut läuft und Corona uns nicht wieder stoppt, sehen wir uns in Frankfurt in der Klassikstadt. Einige von Euch kennen diese Location bereits von den verschiedenen dort stattfindenden Oldtimerveranstaltungen, z. B. Saisonstart und Saisonende. Schaut es Euch gerne auf der Website an <https://www.klassikstadt.de/>

Eine Hotelliste mit Empfehlungen für Hotels in der Nähe gibt es auch. Traditionell ist der Ablauf des Treffens wie in den letzten Jahren. Wir fanden es super und behalten es gerne so bei.

In der Klassikstadt kann auch eine Führung gebucht werden, wenn Interesse besteht. Händler versuchen wir auch zu bekommen. Die Judges sind auch wieder dabei. Sie bewerten als Jury die Mustangs, welche am besten in ihrem Originalzustand erhalten worden sind und geben tatkräftig ihr Wissen bei der ein oder anderen Frage weiter.

Freitagnachmittag Ankunft und Aufbau mit anschließender gemütlicher Runde bei Abendessen vor Ort in dem Lokal „Die Werkskantine“ Originalwirtschaft Klassikstadt Frankfurt.

Eine Auswahlliste der Speisen wird noch an Euch übermittelt. Anmeldung und Aussuchen der Speisen, wie es in Hattingen war, wird in Frankfurt genauso gehandhabt.

Am Samstagabend freuen wir uns auf die Club-Party mit der Liveband „Smart-Band“ aus Frankfurt und natürlich gibt es für die Clubmitglieder freie Getränke am Abend.

Die Party sollte wieder aus allen Nähten platzen. Lasst es Euch nicht entgehen.

Die Klassikstadt sorgt mit ihrem Catering für unsere Stärkung mit Essen und Getränken. Musik erleichtert unser Leben und deshalb kommt am Sonntagmittag „Elvis“ zu unserem Treffen. Er freut sich sehr, zwischen unseren Ponys aufzutreten.

Seit 2015 finden die traumhaften Spendenfahrten statt. In diesem Jahr holen wir das 5jährige Jubiläum nach und freuen uns auf alle Mustangs, die bereit sind mit ihren Ponys die Träume der Zuschauer wahr werden zu lassen, einmal mit einem klassischen Mustang mitfahren zu dürfen.

Es wird eine Überraschung für die Fahrer und Helfer im Spendenteam geben. Die Spendenfee freut schon auf Eure Unterstützung.

Am Sonntagnachmittag findet dann die Preisübergabe an die großartigen Mustangs statt und die Spendenübergabe an eine Kinderorganisation.

Da wir bis dahin noch nicht müde sind, bauen wir noch zusammen ab und entspannen und vielleicht mit dem einen oder anderem Clubmitglied am Abend in Frankfurt. Einige fahren ja erst am Pfingstmontag nach Hause.

In diesem Sinne, bleibt gesund und positiv. Wir sehen uns.

Bis bald, Euer Vorstand



Hier findet ihr die Hotelliste

Dies & Das

Die Mustang Uhr

Text Achim Edfelder ★
Bilder Bradford Exchange

Manche Autofahrt im Mustang wird erst so richtig rund, wenn man sich dem Vibe der 60s und 70s hingibt.

Ob das die Begleitmusik oder das Accessoire ist - beides kann dazu beitragen. **Bradford Exchange** bietet eine edel wirkende Uhr im Mustangdesign an. Das Attribute wie edel oder schlicht einer gewissen Subjektivität unterliegen sei vorausgesetzt.

Schnell kann ein Accessoire mit automobilen Design kitschig oder überladen wirken. Hier bietet der Exklusivvertrieb aber eine schlicht gehaltene Armbanduhr in klassischem Braun an.

Der Chronograph ist ein „Ford Official Licensed Product“, was ein gewisses Maß an Grundvertrauen schafft. Die Uhr ohne Indizes schafft beim Blick darauf einen gewissen temporalen Freiraum in einer zeitlich durchgeplanten Welt, verliert man sich doch gerne bei einer Mustangfahrt in Zeit und manchmal Raum.

Mittig prangt das Pony mit seinem Tribar, gesäumt von wertig wirkendem Schriftzug FORD MUSTANG. Der Designer hat hier eine gute Balance aus präsent und dezent erreicht.

Der Gehäuserand ist mit dem Schriftzug Mustang reliefiert, welcher filigran gearbeitet ist und ein Detail für den zweiten Blick ist.

Als Abschluss zielt den Gehäuseboden ein Mustang als Fahrzeug sowie als Wildpferd. Das Echtlederarmband verfügt über eine angenehme Haptik und wirkt wertig.

Für mich ist die Mustanguhr ein geliebter Begleiter auf bestimmten Ausfahrten oder Treffen, denn ich bin sonst kein Uhrenträger. Auch bleibt mir das Verständnis mangels Kenntnis fern, weswegen eine Uhr für 30.000 Euro besser ist als Bradford Exchange's Uhr für knapp 200 Euro.

So zeigen mir doch beide an wie viel Zeit mir noch bleibt, bis ich wieder Zuhause sein muss und dem Mustang einen letzten Blick hinterherwerfe bevor ich aus der Garage gehe.

Aber so ist das mit der Subjektivität: den einen bringt das Auto von A nach B und dem anderen geht es um die Freiheit zwischen A und B. So wie wir Mustangfahrer, die doch nur von A nach B fahren um gefahren zu sein.

Wer sich nun inspiriert fühlt, solch ein Pony auch linksseitig am offenen Fenster durch die warme Sommerluft spazieren zu fahren, dem konnten wir für diese Uhr einen 10%igen Rabattcode organisieren. Der **Rabattcode ist 94731** und funktioniert online und am Telefon.



Drive & Listen

DURCH STÄDTE CRUISEN UND
LOKALE RADIOSENDER
HÖREN

Text Thorsten Hamdorf ★
Bilder Drive & Listen

Anscheinend geht es nicht nur mir so, denn ich habe die vielleicht beste Website gefunden, um die Wartezeit bis zur nächsten Reise zu überbrücken:

Mit Drive and Listen kannst du im Taxi durch die schönsten Städte dieser Welt fahren und dabei lokale Radiosender hören. Von Amsterdam, Barcelona und Dublin über Hawaii, Lissabon und Melbourne bis hin zu San Francisco, Seoul und Zürich. Suche einfach in der Liste nach deinem Ziel, schalte einen Radiosender ein, lehne dich zurück und genieße die Aussicht.



<https://driveandlisten.herokuapp.com/>

Programmiert hat die App Erkan Şeker, ein Student aus München, der eigenen Angaben zufolge während der Pandemie nicht in seine Heimatstadt Istanbul reisen konnte.

Am besten wirkt es natürlich auf einem grossen Monitor am heimischen Rechner, doch auch im Auto als musikalische Reise macht die Idee spass. Aber bitte dann nur zuhören, nicht auf das Display schauen.

Club Shop

Neue Artikel im Club Shop

Es muss ja nicht immer was fürs Auto sein

Club-Shop des FMCoG/MLT ★
Ideen Manufaktur Inh. Michael Thamm

Wir haben für Euch neue Artikel im Shop die sich zum Verschenken oder zum Selberbehalten eignen.

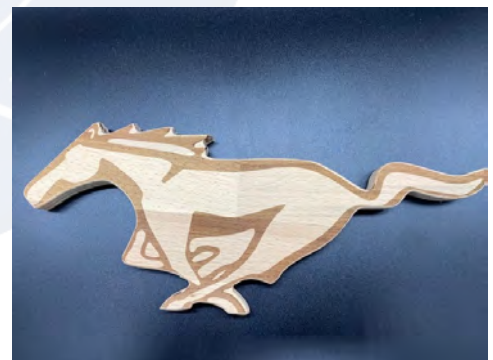
Frühstücksbrettchen aus Buchenholz so startet man gut in den Tag.

Das Frühstück wird allgemein als die wichtigste Mahlzeit des Tages bezeichnet. Was gibt es Schöneres, als diese Mahlzeit an seinem Lieblings-Frühstücksbrettchen mit Pony oder Club-Logo (diese sind gelasert) einzunehmen?! Ein solches zaubert euch schon morgens ein Lächeln aufs Gesicht. Das Vesperbrett, wie die Brettchen auch genannt werden, eignet sich nicht nur für das schneiden und das schmieren des Brotes, sondern auch für das Gemüse-Schnippeln bei der nächsten Grillparty.

Und unsere neuen **Holz-Wanduhren** ebenfalls mit Pony oder Club-Logo (allerdings sind diese Logos in das Holz gefräst) zeigen dir immer die genaue Zeit die du zum Frühstücken oder... hast.

Alle Artikel sind aus Deutschem Buchenholz, und werden für uns in der Hessischen Rhön Hergestellt.

- Art.-Nr. 1048 Brettchen mit Pony
- Art.-Nr. 1049 Brettchen mit Club-Logo
- Art.-Nr. 1050 Brettchen mit Kontur Pony
- Art.-Nr. 1046 Uhr mit Pony
- Art.-Nr. 1047 Uhr mit Club-Logo



www.smk-mustangshop.de





WANTED



★ ~~DEAD~~ OR ALIVE ★

Mein Mustang

Fahrzeug: Mustang Coupé
 Baujahr: 03/1966
 Gebaut: San Jose, CA
 Motor: 289-2V, C-Code
 Leistung: 149 KW
 Getriebe: C4 Automatik
 Hinterachse: 2.80:1, Limited-Slip
 Farbe: Silver Blue Metallic
 Interior: Blue Crinkle / Blue Rosette Vinyl
 Bremsen: 4x Trommel
 Felgen: 14" Styled Steel
 Reifen: 195/75 R14, Maxxis MA-1-Weißwand
 Besitzer seit: 06/2019
 In Deutschland seit: 2004
 KM jährlich: 2.000
 Besonderheiten: Bench Seats



Wie bist Du zu Deinem Mustang gekommen?

Das Thema Mustang gibt es schon viele Jahre. Im Jahr 1984 habe ich den ersten Ford Mustang mal für eine Woche von einem Arbeitskollegen ausgeliehen bekommen. Ich glaube der Mustang war Baujahr Ende 1970 und mit 30 Liter auf 100 Kilometer Benzinverbrauch damals nicht finanzierbar. Viele Jahre später kam das das Thema zusammen mit meinem Schwager Ralf auf. Er steht kurz vor der Rente und man hat sich überlegt, dass „Projekt“ Mustang anzugehen. Es folgten erste Recherchen im Internet, Bestellungen von Literatur etc. Dann 2019 besuchten wir das Club Treffen in Hattingen und konnten uns hier umfangreich informieren. Es sollte ein 1967 werden. Dann haben wir im Mustang Forum des Clubs eine Suchanzeige gestartet. Es gab dann tatsächlich diverse Angebote und Informationen. Aber eine Info kam dann aus Karlsruhe.

Ein schwer kranker Mustang Fahrer wollte sein Fahrzeug Baujahr 1966 ausschließlich in gute Hände abgeben. Zwar nicht 1967 aber so etwas muss man sich eben mal ansehen. Dann folgte die direkte Kontaktaufnahme und es ging alles sehr schnell. Christoph Döppe gab uns wichtige Tipps zum Kauf. Und dann ging es schon los, Besichtigung und gleich die Mitnahme aus Karlsruhe. Die erste Fahrt von 500 Kilometern ins Ruhrgebiet musste mein Schwager Ralf bei 35°C durchführen, wobei ich im klimatisierten Fahrzeug dahinterfahren konnte. Dann fingen die kleinen Modernisierungsmaßnahmen und komplette Aufarbeitung und polieren, Unterboden bearbeiten etc. an. Leider ist der Vorbesitzer dann auch Ende 2019 verstorben. RIP lieber Roland und vielen Dank für Dein Vertrauen!

Welcher Typ bist Du?

<input checked="" type="checkbox"/> Crusier		<input type="checkbox"/> Racer	
<input checked="" type="checkbox"/> Sonntagsfahrer		<input type="checkbox"/> Daily Driver	
<input type="checkbox"/> Regen		<input checked="" type="checkbox"/> Sonnenschein	
<input checked="" type="checkbox"/> Handwäsche		<input type="checkbox"/> Waschanlage	
<input checked="" type="checkbox"/> Super		<input type="checkbox"/> Super Plus	
<input checked="" type="checkbox"/> Originalo		<input type="checkbox"/> RestoMod	
<input checked="" type="checkbox"/> Versuche alles selbst zu machen		<input type="checkbox"/> Ich lasse schrauben	
<input checked="" type="checkbox"/> Mache kleine Reparaturen und Verbesserungen		<input type="checkbox"/> Würde mir auch eine Vollresto zutrauen	

Ralf und Andy aus Gladbeck

Aus Einzelteilen zur Perfektion

Mit Parts von Velocity



VELOCITY

ALL! CLASSIC MUSTANG PARTS



DON'T DREAM IT - DRIVE IT

OLDTIMER COMMUNITY TREFFPUNKT KÖLN



**DIY-ACADEMY, AUFBEREITUNG,
MIETWERKSTATT M. 4,2T-BÜHNE**



**STELLPLÄTZE (ZENTRAL,
UMLUFT, ALARM, VIDEO)**

DIY-ACADEMY KURSE



KFZ-Technik und KFZ-Mechanik

(Kurse A1 und A2 – bei ausreichenden Anmeldungen
auch als „Women Only“ B1/B2)

Blechbearbeitung & Schweißen (C1/C2)

Grundlagen der KFZ-Elektrik (D1)

**JETZT ANMELDEN ODER KURS ALS
GUTSCHEIN VERSCHENKEN!**

Inhalte, Termine und Anmeldung zu unseren
Schrauberkursen unter: www.mpsclassics.com/Craft/



**INTL. KLASSIKER – AUCH ZUM
ESSEN!**

**GASTRAUM FÜR CLUBTREFFEN,
STAMMTISCHE, FIRMENFEIERN,
PRIVATFEIERN**



**HANDEL (OLDTIMER, TEILE, FACH-
LITERATUR, WERKZEUG UVM.)**



**VERANSTALTUNGEN (TREFFEN,
SWAPS, AUSFAHRTEN ETC.)**

**MP'S CLASSICS • DIESELSTR. 14 • 50859 KÖLN • TEL. 02234-435 88 47
WWW.MPSCCLASSICS.COM •  FACEBOOK.COM/MPS.CLASSICS**

Lesestoff

Bücher und Anleitungen sind wichtige Informationsquellen und können auch noch schön aussehen.



1 Speed im Kinderzimmer

From 0 to 50 at 1:64 Scale

Autor: Kris Palmer ★ Vorwort: Larry Wood

Hot Wheels™ - Von 0 auf 50 im Maßstab 1:64 teilt die inspirierende Reise der Die-Cast-Fahrzeuge, die als eine neue Variante von Spielzeugautos begannen und zu einem weltweiten Phänomen wurden. Offiziell lizenziert von Mattel, enthüllt diese ausführliche Retrospektive, was diese Autos einzigartig macht, wie die Modelle entworfen werden und welche Arbeit dahinter steckt, um sicherzustellen, dass Hot Wheels™ ihre Position als die großartigsten Spielzeugautos aller Zeiten behalten.

Dieses besondere Jubiläumsbuch ist üppig illustriert mit seltenen Designzeichnungen und Prototypen aus den Archiven von Mattel sowie fantastischen Fotos aller großartigen Hot Wheels™ - Fahrzeuge aus ihrer 50-jährigen Geschichte - und es wird in einem nachgebauten Hot Wheels™ - Autokoffer geliefert. Es ist das perfekte Geschenk für Hot Wheels™ - Fans jeden Alters!

Text Amazon ★ Bilder Amazon



"Ein Buch, das den Spieltrieb weckt, noch bevor man es aufgeschlagen hat."

Was soll ich sagen, mein Sohn macht eine Ausbildung zum KFZ-Mechatroniker. Daran bin ich natürlich völlig unschuldig, die Lehre hatte er bereits angefangen, bevor ich mich spontan in meinen Mustang verliebt hatte. Nun ja, die Standard-Werke zum Thema Mustang hatte ich mir schnell beschafft - dazu vielleicht noch einmal mehr in einer der nächsten Buchbesprechungen - aber wie bestimmte Dinge im Auto funktionieren, war mir noch nie wirklich klar. Egal ob Motorentchnik, Antrieb, Vergaser oder Elektrik, da tun sich doch gewisse Wissenslücken bei mir auf.

Wahrscheinlich geht es den meisten von uns so, man macht was man kann, liest sich Dinge an, schaut YouTube Videos, fragt Freunde oder im Forum nach Rat. So besuchte ich vor einiger Zeit mal wieder meinen Sohn in Hamburg und auf dem Tisch lag dieser dicke Wälzer der Automobilen Ausbildung. Erster Eindruck: Wer soll das nur alles lernen und verstehen?

Aber, nachdem ich das Buch gar nicht mehr aus der Hand legen wollte war klar, ich muss mir auch eines zulegen. Es ist sehr umfangreich und detailliert, erklärt aber sehr anschaulich mit vielen Grafiken und Bildern, wie Technik funktioniert.

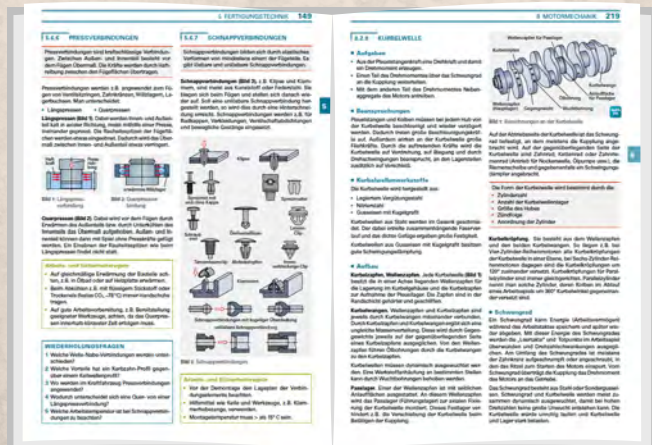
Gut für lange, dunkle Winterabende und hervorragend als Nachschlagewerk. Nicht alles nutzbar für unser Hobby Auto, aber viel Wissen auch dabei für den Daily Driver.

VON THORSTEN HAMDORF ★ BILDER: THALIA



Fahrzeugtechnik

Fachkunde Kraftfahrzeugtechnik, 31. Auflage
 Autor: Autorenteam



Aus dem Klappentext: Das Standardwerk der Kfz-Technik soll den Auszubildenden des Kraftfahrzeugwesens eine Hilfe beim Verstehen von technischen Vorgängen und Systemzusammenhängen sein. Dem Gesellen, Meister und Techniker sowie dem Studierenden der Fahrzeugtechnik soll das Buch als Nachschlagewerk dienen. Zum Selbststudium bestens geeignet.

VERANSTALTUNGEN

März

21

**Oldtimer und Youngtimer-Treffen
Wuppertal**
Uellendahler Strasse 406
42109 Wuppertal



jeder 3.
Donnerstag

Lenkwerk – Young- und Oldtimertreffen
Am Stadtholz 24-26
33609 Bielefeld



jeder 1.
Sonntag

US-Car Stammtisch Paderborn
Road House Diner Paderborn
Borchener Straße 320
33106 Paderborn

April

02

Season Opener 2021
Rudolf-Diesel-Str.
87700 Memmingen

03

Car-Meeting am Carsamstag
Racepark Meppen
Am Rögelberg 16
49716 Meppen



07 -

32. Techno Classica 2021
Messe Essen
Messeplatz 1
45131 Essen



11

11

**Motorworld-Saisonauftakt | Köln –
Rheinland**
MOTORWORLD Köln | Rheinland
Butzweilerstraße 35-39
50829 Köln



Mai

08

Oldtimer Ralley Hamburg
Beerenweg 6-8
22761 Hamburg

12-

US Car-Treffen
Pullman City Bayern
Ruberting 30
94535 Eping

15

30

**Oldtimer-Auftakt | MOTORWORLD
Region Stuttgart**
MOTORWORLD Region Stuttgart
Graf Zeppelin Platz
71034 Böblingen



30

Oldtimer FLY & DRIVE IN 2021
Hugo Junkers Hangar
Flughafenstrasse
41066 Mönchengladbach



Juni

25-

Street Mag' Show Geiselwind 2021
Eventzentrum Geiselwind
Scheinmelderstrasse 15-23
96160 Geiselwind

27

27

3. American Horsepower Show
Trabrennbahn DIN-Trab
Heinrich-Nottebaum-Straße 2
46535 Dinslaken

