

Eine kleine Kaufberatung



Einem geschenkten Gaul schaut man nicht ins Maul. Doch leider müssen die meisten von uns ihr sauer verdientes Geld dafür hinlegen. Deshalb habe ich hier ein paar Punkte zusammengefaßt, wo ich genauer hinschaue bzw. auch hinschauen lasse. Man neigt dazu, die Dinge „schön zu sehen“, die man haben möchte, daher sollte man auch immer jemanden mitnehmen. Diese Liste erhebt auch keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

1.) Die Hufschmiede

Bis heute erreichen die amerikanischen Hersteller nicht hiesiges Qualitätsniveau. Rostvorsorge wurde ehr klein geschrieben, obwohl Ford für die ersten Pferdchen hochwertige Materialien u. z. B. sogar verzinkte Bleche verwendete. Ungleiche Spaltmaße müssen daher kein Zeichen mangelhafter Restauration sein, das gab's ab Werk.

2.) Viele Reiter

Der häufige Besitzerwechsel ist ein echtes Problem. Gerade in ihrer Heimat wurden die wilde Pferde lange Zeit nicht hoch geschätzt. Zur Zeit werden in einschlägigen Fernsehprogrammen in den Staaten produzierte Serien gezeigt, in denen Besitzer u. Schrauber stolz ihre Reparaturen u. Umbaumaßnahmen präsentieren. Daher sollte beim Wunsch nach einem Pony auch zuerst hier gesucht werden.

3.) Hintere Radlufe

Hier liegen Bleche übereinander, die punktverschweit sind. Wenn hier Feuchtigkeit eingedrungen ist, drückt der Rost diese auseinander. Das ist aufwendig zu reparieren. Deshalb einmal mit der Hand abtasten.

4.) Heckscheibendichtung / Kofferraum

Eine schlechte Heckscheibendichtung läßt aus dem Kofferraumboden gerne ein Feuchtbiotop werden. In diesem Fall findet man beim Blick in den Kofferraum unter der Matte das traurige Ergebnis. Auf den Ausschnitttrand für den Tank achten.

5.) Für „Oben-ohne-Fans“, eine Cabrio-Besonderheit

Die Lehne des Rücksitzes ist leicht ausgehängt. Dann folgt das Sitzpolster. Jetzt läßt sich der Teppich soweit zurückrollen, daß ein Teil des Bodenbleches u. das Ende der Verstärkungsbleche unter den Türkanten sichtbar werden. Während der Rest des Schwellers aus verzinkten Blechen gefertigt wurde, ist dieses nur ein Schwarzblech u. nach über 40 Jahren in der Regel „durch“, wenn nichts gemacht wurde. Auf diese Weise wird nicht das ganze Blech sichtbar, aber man braucht den Verkäufer auch nicht um einen Schraubenzieher bitten.

6.) Türen

Die Türen rosten gerne durch, wenn die Ablauflöcher verstopft sind (was die Regel ist).

7.) Tür- u. Haubenscharniere

Diese Teile haben schwere Sachen zu tragen und zu bewegen, ein Blick lohnt sich.

8.) Unter der Motorhaube

Defekte Lichtmaschinenregler lassen gerne die Batterie überkochen, so daß der erste Blick hierher gehen sollte, ob noch was von dem Batteriekasten nach den Säureattacken übrig geblieben ist. Der vordere Rahmenträger ist auch aus doppelten Blechen gefertigt, die gerne aufrosten.

9.) Unter den Kotflügel

Die Inspektion des Rahmenträgers wird hier fortgesetzt. Außerdem sollte überprüft werden, ob und was von den Spritzschutzblechen zur Fahrzeugmitte hin und deren Gummilippen noch da ist. Wenn es erst einmal weggefault ist, dann ist es bei einer späteren Reparatur auch gerne einfach weggelassen worden. Das ist nicht gut für das Blech „dahinter“.

10.) Abschluß des Karosseriethemas

Einfach ein Blick um die Lampen vorne und hinter die Stoßstange werfen.

11.) Bremsen

Wie überall mögen die Trommelbremsen keine längeren Standzeiten. Die Radbremszylinder werden gerne mal undicht und gehen fest. Senn die Einstellexzenter festgammeln, dann ist es vorbei mit der Selbstnachstellung. Dafür sollen bei den Scheibenbremsen gerne die unteren Bremskolben festfrieren.

12.) Kraftübertragung

Die verwendeten Getriebe gelten als robust und machen wenig Probleme, aber sie werden gerne mal undicht. Deshalb regelmäßig den Ölstand überprüfen, dazu den Motor laufen lassen. Die Ausnahme, so sagte man mir, soll das in England gefertigte 4-Gang-Getriebe der 6-Zyl.-Modelle sein.

Die Kardanwelle, deren hintere Kreuzgelenke, das Differential und die Radlager sorgen aufgrund von Unwucht im Antriebsstrang schon öfters für notwendig werdende Servicetätigkeiten.

Und, da wir sowieso schon unter dem Auto liegen, werfen wir einen Blick auf eventuell gebrochene Blattfedern und auf ausgeschlagene Führungsbuchsen der Tragarme.

13.) Galoppierende Pferde

Die 6-Zyl.-Modelle sind nicht gerade als Rennpferde zu bezeichnen. Aber für alle Mustang-Motoren gilt: solide Alltagstechnik. Probleme bereiten meistens nur die Anbauteile. Sollte sich das Pony als „Gasoline Guzzler“ erweisen, dann ist dieses schon der erste Hinweis auf vorhandene Probleme. Ich bin kein Fachmann und werde hier nur einige Stichpunkte nennen:

Undichte / ausgeschlagene Vergaser: Das riecht man, sie ziehen Nebenluft und der Motor läuft unruhig und springt schlecht an.

Kühlung: Der Schwachpunkt der Motoren ist der niedrige Ölinhalt. Die Small-Block-Motoren haben werksseitig unter fünf Liter Öl, die das Hitzeproblem verstärken. Tipp hier nebenbei: Ölkühler einbauen und / oder eine größere Ölwanne montieren. Daher (regelmäßig) den Ölstand kontrollieren. Der

amerikanische für Highway-Geschwindigkeiten ausgelegte (zu) kleine (zwei Rippen-) Kühler sollte gegen ein größeres Modell ausgetauscht werden bzw. schon ausgetauscht worden sein. Die Umrandung um das Lüfterrad dient als Luftleitblech und sollte unbedingt vorhanden sein. Es wird aber gerne bei zahlreichen Bastelversuchen einfach „vergessen“. Muß ich hier erwähnen, daß auch der Kühlwasserstand regelmäßig überprüft werden will? Das heiße Kühlwasser dampft und tropft auch schon mal gerne durch den Überlauf.

Zündanlage: Die Zündanlage ist eine Quelle vieler Probleme. Es ist daher nicht als verwerflich anzusehen, wenn der Vorbesitzer hier „vorsichtig modernisiert“ hat.

14.) Zum Schluß

Ich übernehme keinerlei Gewähr für die Korrektheit der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche sind ausgeschlossen.

Für sehr viel detailliertere technische Informationen, Tipps und Tricks verweise ich gerne auf die Seiten des First Mustang Club of Germany 1964 –1973 e. V.

Bei unserem US-Car-Stammtisch in Bremen sind Gäste herzlich willkommen. Hier gibt's die Gelegenheit, Fragen zu stellen und - aber nicht nur - „jede Menge Benzin zu reden“.

Die entsprechenden Links findest du auf meiner Seite.