MÖGE DER MIT

DER 1973ER FORD MUSTANG MACH 1 WAR DAS WOHL LETZTE UNVERNÜNFTIGE, BRUTALE LOW-LUXURY-PONY IM STALL DER AMERIKANER. SEINE EINZIGE AUFGABE: MIT NAHEZU UNERSCHÖPFLICHER KRAFT UND HÄRTE SCHNELLER SEIN ALS ANDERE. TRÄUME WAGEN HAT EIN ORIGINALES EXEMPLAR IN HERRLICH AUFFÄLLIGEM FARBTON ZUM VERLAGS-PONY ERKOREN

mach 1
MUSTANG

MACH DIR SEIN

TEXT: JENS TANZ
FOTOS: CHRISTIAN BITTMANN
ANDREAS AEPLER
DIRK OESTERREICH

In Florida glänzen alle. Möchte man glauben. Stimmt aber nicht

Das Imperium schlägt zurü
Treffpunkt Bremerhav

BENUTZ MICH

Kennen Sie die Mach-Zahlen noch aus dem Physikunterricht? Falls nicht, hier eine kurze Nachhilfe: "Mach 1" ist die Schallgeschwindigkeit – das sind etwa 1234 km/h. Verdammt schnell. Mutig von Ford, einem erdgebundenen Ding wie einem Auto so einen Beinamen zu geben, aber die Assoziationen sprudeln sofort: Schneller als alles andere, gemacht von Machern, also machen wir jetzt unsere Träume wahr und uns Gedanken über Racing, Übermut, Leichtsinn.

Diese Melange reizt – auch die Macher dieses Magazins. So ein Auto müssen wir uns vor den Verlag stellen. Da ahnten wir noch nicht, dass genau so eine Rakete in Orlando, Florida herumschlich. Okay, wir wissen nicht, ob das Teil wirklich geschlichen ist, nehmen es aber stark an, weil man in Orlando, Florida, nicht rasen darf. Allerdings hatte der Wagen es in allen anderen Belangen gut: Unten, im Süden der USA, ist immer schönes Wetter und wenig Regen. Da blubbern viele Ponys – das klingt nach Cowboy-Romantik.

Er ist blau. Er ist sogar wahnsinnig blau – der Wagen (nicht der Cowboy). Der Lack heißt „Grabber Blue" und ist einer dieser auffälligen, bösen Sonderlacke, die so wunderbar in die Siebziger passen wie "Brauner Bär"-Eis und Bonanza-Räder. Gut, dass wir jemanden auf der anderen Seite des großen Teiches kennen, der das Objekt der Begierde mit Fachwissen in Augenschein nehmen kann.

Es kommen prachtvolle Fotos – ein originaler Mach 1 in Grabber Blue! Ein paar Stellen sind noch zu bearbeiten, aber hey – mehr Muscle Car geht nicht. Ja, das soll das neue Verlags-Mobil werden: Wenn wir schon TRÄUME WAGEN heißen, sollten wir auch ab und zu einen Traum wagen. Gesagt – getan. Die Autosiasten-Euphorie brodelt.

Zunächst zu Recht. Denn sie wird genährt durch einen absolut zuverlässigen Partner für die Verschiffung. Die Firma LPL Automotive GmbH aus Bremerhaven kümmert sich professionell um alles (einer der vielen Anbieter in unserem Kleinanzeigenteil, die, wie unsere Leser berichten, alle einen guten Job machen), und die Verschiffung erfolgt problemlos mit RO-RO auf dem Deck des Kutters über Bremerhaven nach Holland. Das macht Sinn, denn im platten Nachbarland zahlt der lächelnde Besitzer eines mehr als 30 Jahre alten Oldtimers sagenhafte null Prozent Import-Zoll und auch nur sechs Prozent Einfuhrumsatzsteuer. Notwendig dafür ist nur der für die Verschiffung ohnehin obligatorische „original title" und eine Kopie des Kaufvertrags.

Wir planen weiter: Das so gesparte Geld soll später in Schönheitsoperationen des Autos fließen. Da wir es in unserem Fall mit einem hochpreisigen Klassiker zu tun haben, der je nach Zustand zwischen 15.000 und 60.000 Euro

LPL AUTOMOTIVE: DER TRANSPORT-SPEZI

Die Firma LPL Automotive GmbH in Bremerhaven hat sich auf weltweite Fahrzeugtransporte spezialisiert, Schwerpunkt ist Nordamerika. Hier bietet das Unternehmen eine landesweite Abholung. LPL übernimmt die komplette Exportabwicklung, Transportversicherung und die Importabfertigung in Bremerhaven.

web: www.LPLAuto.com; mail: info@LPLAuto.com; fon: 0471 – 94816-50

Kein Südstaatenpony, eher der böse Raumfrachter von Han Solo

KLARE ANSAGE: SCHNELLER ALS DIE ANDEREN

gehandelt wird, kommt da ein ordentliches Sümmchen zusammen. LPL kümmert sich um alle Papiere, wickelt den Zoll ab und bringt das Auto direkt auf unsere Schreiber-Ranch. So soll es sein.

Und da steht er nun vor uns – Zeit, um seinen Werdegang zu rekapitulieren: Als dieses Pony geboren wurde, begann die Welle der Muscle Cars (also der hoffnungslos übermotorisierten Mittelklasse-Kisten) schon leicht zu schäumen. Der fast fünf Meter lange Mach 1 (gefühlt fällt die Hälfte der Fahrzeuglänge auf die Motorhaube) ist der letzte Vertreter einer Zeit, in der Umweltschutz oder Benzinverbrauch in den Köpfen der Käufer oder den Werbeanzeigen noch keine Rolle spielten. Während woanders die ersten Katalysatoren und verbrauchsoptimierten Motoren auf den Markt kamen, erhielt dieses Modell ab Werk und in den Händen seiner späteren Besitzer noch einmal alles, was das Regal hergab. Der originale 5,8-Liter-V8 (351 cui) mit 285 PS bekam eine modifizierte Nockenwelle und ein Renngetriebe mit B&M-Dragshifter, Performance-Vergaser und Ansaugspinne von Edelbrock, MSD-Hochleistungs-Zündanlage, Sportauspuff, Sportfahrwerk mit dicken BF Goodrichs an den Füßen – und diesen unglaublichen Farbton. Es wurde alles dafür getan, die Verfolger Camaro, Firebird und Cougar abzuschütteln, und geübten Fahrern gelang das auch weitestgehend. Er stammt aus der Hochphase der Ära des so genannten "Triple-A", des "American Automotive Adrenalin". In den Jahren danach verweichlichten die Modellreichen zusehends, und aus dem konzeptionell rauen, brutalen und ehrlichen Pony wurde nach und nach ein weichgespülter Luxus-Mittelklassewagen, der einem Ford Escort immer mehr ähnelte und alle früheren Muskeln im Plüsch und Plastik der 80er Jahre verlor.

Wir nehmen Grabber Blue unter die Lupe. Erster Eindruck: Was da mit ballerndem Moto vor der Halle steht deckt sich nicht wirklich mit unseren Erwartungen… Auf den Fotos des Vermittlers in den USA sah das gute Stück immerhin wie ein gutes Stück aus… Aber wir müssen jetzt das Kopfkino wechseln – weg von Südstaatenromantik und Cowboys auf Wildpferden, hin zum "Millennium Falcon" von Han Solo aus "Star Wars": ein reichlich benutztes Schlachtschiff, was nach Wookie riecht. Unser Lichtschwert beleuchtet handtellergroße Durchrostungen (nicht fotografiert), abgegammelte Achsaufnahmen, technische Mängel - der (ehemalige) Bekannte in den USA hat leider eine komplette Fehleinschätzung des Mach 1 abgegeben. Auch hier gilt: Gutachter vo

Ort einschalten oder einen Händler aus unserem Magazin beauftragen, bevor das Fahrzeug zum Verschiffer geht – und nicht auf die Aussagen falscher (oder blauer) Freunde vertrauen, die einen schnellen Dollar dazu verdienen wollen. Aber nun ist das Geschoss schon einmal hier. Immerhin: Das Blau ist irgend etwas zwischen Schlumpfeis und kühlem Morgenhimmel. Und soll so bleiben. Nur der Rest nicht.

Halbe Sachen liegen dem DAZ-Verlag nicht, das Verlagspony muss ohne Furcht und Tadel funktionieren. Der Falcon von Han Solo konnte immerhin auch den Sprung in den Hyperraum schaffen... Folglich geht der erste Ausritt des Boliden zum US-Car Spezialisten ML Mensch & Automobile in Seevetal bei Hamburg. Hier muss er nach einer ersten

SIDE BY SIDE

Bestandsaufnahme etwas länger bleiben: Michael Mensch spendiert dem Mustang großflächige Blechtafeln, hängt das Getriebe neu auf und baut die nur noch fragmental vorhandenen Aufnahmen der Hinterachse nach.

Da geht es also hin, das bei der Verzollung gesparte Geld. Aber Mensch macht ganze Arbeit, und er macht sie sauber und gut. Die gesamte Technik wird überholt, und was am Ende vor uns steht hat frischen deutschen Baurat, eine H-Zulassung und den unmissverständlichen Spaßfaktor, der seit dem ersten Entdecken angestrebt war.

Und seit dem verbrennt der Mustang Mach 1 als Verlagspony an der Seite seines großen, neuen Bruders den Asphalt unter den Pneus:

Christian Meyer (www.mustang-deutschland.de) hat in Zusammenarbeit mit unserem Magazin eine perfekte Hommage an den Ur-Mach 1 erschaffen, die „Mustang GT TRÄUME WAGEN Edition". Neu, fast genau so geil wie das Original und käuflich. Die beiden im Gespann sind wie jeder einzelne auch unsere absoluten Hingucker auf allen Treffen und Veranstaltungen. Und heute wie damals hat sich nichts an einer Tatsache geändert: Mit einem Mach 1 muss man umgehen können.

Denn das ist kein Spielzeug, was sich ausbrechende Vorstands-Banker oder gelangweilte Zahnärzte in den Carport stellen sollten. Wenn die acht Töpfe spontan mit Gemisch gefüllt werden und die aktuellen 400 SAE-PS ohne jede elektronische Hilfe auf die Hinterachse drücken, muss man am Steuer wissen, was man tut. Sonst geht es auch ganz schnell mal in den Graben.

Das ist einer der Gründe, warum Marco den grummelnden Kämpfer meistens selbst pilotiert und sich genau anguckt, wer ihn noch bewegt. Der kann das. Viele andere müssen es erst einmal erfahren und am eigenen Leib spüren, was so ein Auto eigentlich soll, was es meint. Es ist keine plüschige Reiselimousine, nein, ganz und gar nicht. Es soll auffallen, es soll polarisieren, und beides gelingt ihm sehr gut. Passanten fassen ihn an, gucken, ja glotzen sogar manchmal. Andere wagen Fallschirmsprünge, ja gen Downhill mit ihren Mountainbikes oder fliegen Sportflugzeuge. Wir reiten Mustangs.

Haben Sie ihn schon einma live gesehen, vielleicht bei de "ADAC Hamburg Klassik TRÄUME WAGEN Rallye"? E lässt sich unmissverständlich treiben wie ein echtes Wildpferd, er lässt sich gefühlvol leiten wie eine schöne Frau und er kann bockig sein wie ein alternder Raumfrachter. Allerdings ist der Mach 1 auch nach der Mensch-Kur kein Pebble-Beach-Exponat. Man sieht dem alten Schlachtschiff die vernarbten Andenken au längst vergangenen Straßen kämpfen noch immer an. De

Wagen hat wunderbare Patina - Kratzer und kleine Stellen, schmaucht Öl, riecht mal nach Benzin. Herrlich.
Klar, unser 1973er Mustang Mach 1 ist eine ausgewachsene Rennkarre und wird an unserer Seite bleiben. Gab es da nicht einmal eine alte indianische Weissagung? "Erst, wenn ihr keine Bäume mehr essen wollt werdet ihr feststellen, dass kleine europäische Neuwagen Depressionen verursachen." Oder war das anders? Ich gucke das noch einmal nach. Aber bis dahin entschuldigen Sie mich, ich muss noch eben voll tanken und dann an ein paar Neuwagen-Tie-Fightern vorbei die Schallmauer durchbrechen...