



Fast 40 Jahre nicht bewegt – und trotzdem fit

Für echte Oldtimerfans zählt die Geschichte, die hinter einem Fahrzeug steckt. Manchmal sind es schier unglaubliche Geschichten und Zufälle. Ralf Wurm, leidenschaftlicher Mustangfan, Geschäftsführer des Oldtimerservices All about Mustangs und ehrenamtlich tätig als 1. Vorsitzender des FIRST MUSTANG CLUB of GERMANY 1964-73 e.V. kann solch eine Geschichte bieten. Er und sein guter Freund Jens Schnur, ebenfalls aktives Mitglied im Club, besitzen gemeinsam einen fahrbereiten Mustang BOSS 429cui, Baujahr 1969 in der NASCAR-Rennversion mit 4-Gang-Getriebe, in Wimbledon-White. Ein echtes Schmuckstück mit einer erstaunlichen Geschichte. Wenn Sie dem Wagen selbst mal in die Augen schauen möchten, haben Sie auf der Retro Classics (17. Bis 20. März am BELMOT-Stand, Halle 1, K12) die Gelegenheit dazu.

"Summer of '69". Das war nicht nur für Bryan Adams ein historisches Jahr, sondern auch für Herrn W.. Der ursprünglich aus Norddeutschland stammende Fahrzeugnarr war Mitte der 50er Jahre nach Connecticut, USA emigriert und hatte dort seine Liebe zu Fahrzeugen ausgebaut. Schritt für Schritt schuf er einen kleinen Fuhrpark, bestehend aus einem 1957 DeSoto, einem 1962 Imperial und einem 1967 Mustang Fastback. Passend zum 1967er Mustang fehlte ihm noch ein neues Mustang Muscle-Car und dachte dabei eigentlich an einen „einfachen“ 69er Mustang Mach 1.

Als der FORD-Händler ihm den Mustang BOSS, der schon überlang auf dem Verkaufsgelände stand, anbot, war ihm der Wagen eigentlich zu teuer. Aber wie so häufig: Gegen Schönheiten kann man sich schlecht wehren. Schließlich kaufte er den Wagen für \$ 5.170,75 und nutzte ihn ausschließlich an sonnigen Tagen. Später erzählte ihm der Händler, daß man scherzhaft innerhalb des Hauses gesagt hat: „We will not let this kraut out of this area without that BOSS“ (Übers.: Wir werden den (Sauer-)Kraut(esser) (= Kosename der Amerikaner für Deutsche nach dem 2. Weltkrieg) nicht von diesem Platz lassen ohne den BOSS).

Fünf Jahre später, 1974, verließ er die Vereinigten Staaten und kehrte zurück nach Norddeutschland. Ohne den BOSS unvorstellbar. Also ließ er ihn nach Bremerhaven nachsenden. Leider spielte das Wetter in Norddeutschland am Tag der Ankunft nicht mit. Um genau zu sein: Es regnete wie aus Kübeln! Herr W. hatte in Connecticut sehr auf sein Schätzchen geachtet und ihn nur an sonnigen Tagen genutzt. Nun erlebte der BOSS zum ersten Mal in seinem fünfjährigen Leben kühles Nass von oben. Doch konnte ihn dies nicht umhauen. Herr W. fuhr den Wagen vier Jahre lang sporadisch auf den Original-Connecticut-Kennzeichen. Dank einer U.S. Base in der



Nachbarschaft war die jährliche Registrierung kein Problem. Und der Wagen schnurrte.

1978 sollte der BOSS dann zum vorerst letzten Mal gefahren werden. Nach einer kleinen Runde um den Block stellte Herr W. den Wagen in der Garage ab und – unglaublich- hielt diese 30 Jahre lang verschlossen. Kein Witz!

Wieso, weshalb, warum, ist unklar. Zu diesem Zeitpunkt zeigte der Tacho einen Stand von 12.893 Meilen an (ca. 20.750 km). Vielleicht hätte er den Mustang sogar vergessen, wenn nicht 2008 das Garagendach ein Leck aufgewiesen und einer Reparatur bedürft hätte. Er reparierte das Dach und verschloss die Garage abermals- diesmal 'nur' für sieben Jahre. Die Zeit mit dem BOSS an seiner Seite war wohl tatsächlich vorbei. 2015 entschloss er sich, den Wagen zu verkaufen. Was sollte ein knapp 80-jähriger Mann mit einem Muscle-Car?

„Aber kein Verkauf mit platten Reifen!“, sagte er sich. Beim Baumarkt um die Ecke suchte er zu diesem Zweck einen Kompressor. Doch keiner der Berater nahm sich Zeit für ihn. Wie es der Zufall will, war jedoch ein anderer Kunde ebenfalls im Laden und selbst US-Classic Car Besitzer, der Herrn W. unterstützen konnte und es gerne tat.

Wohlwissend, wie sich der Markt in den letzten Jahren im Bereich der Oldtimer entwickelt hat und welches Schätzchen er da in der Garage stehen hatte, ließ Herr W. ein Gutachten über den derzeitigen Zustand des BOSS 429 erstellen und kontaktierte dann Ralf Wurm, 1. Vorsitzender im "FIRST MUSTANG CLUB of GERMANY 1964-73 e.V. " um Hilfe beim Verkauf des Fahrzeugs, aber nur in gute Hände, zu erbitten. Wie die Story endete, können Sie sich vorstellen ;-)

Info zum BOSS 429

Ende der 60er Jahre war der Leistungs- u. Hubraumkampf bei den amerikanischen Automobilherstellern auf seinem Höhepunkt angelangt. Zwar baute Carroll Shelby auf Basis der Mustangs seine eigenen Muscle Cars, aber FORD wollte auch in der NASCAR Rennserie ein Wort mitreden. Doch die „normalen“ FORDs konnten z.B. nicht mit den Chrysler Fahrzeugen und deren Hemi-Motoren konkurrieren. Die FORD Ingenieure nahmen sich daher dieser Sachlage an und kreierten den 429er Boss Motor. Für die Nutzung in der NASCAR Serie mussten aber mindestens 500 Straßenfahrzeuge mit diesem Motor ausgerüstet und ausgeliefert worden sein, damit dieser dann für die Rennserie genehmigt werden würde. Doch in welchem Fahrzeug würde man solch einen Motor überhaupt



verkaufen können? Da blieb zu diesem Zeitpunkt nur der millionenfach Verkaufte und höchstbeliebte Mustang übrig.

Doch der Motor war so groß geraten, dass er gar nicht in den Standard-Motorraum des Mustangs passte. Car Craft war damals schon ein Tuner von Mustangs. FORD kam mit Car Craft überein, dass in deren Hallen die Metamorphose vom Mustang zum BOSS 429 erfolgen sollte. So wurden Standard-Mustang Mach1 Versionen mit 428cui Big Block Motoren direkt vom Band in Detroit genommen, zu Car Craft gebracht, um dort dann sofort bis auf die Tür wieder demontiert zu werden. Der komplette Antriebsstrang wurde entfernt, der Motorraum durch Änderung der Stoßdämpfer- und Vorderachsaufnahme um insgesamt 10cm vergrößert, um dann das neue Herz zu implantieren. Zusätzliche Verstrebungen im Vorderbau waren nötig, um der Gewalt dieses Motors zu widerstehen. Danach wurden wieder die Original Kotflügel und Motorhaube montiert - und das Monster war geboren. Doch von außen konnte man dies nur am Kotflügelschriftzug und an der Hutze auf der Motorhaube erkennen.

Offizielle Rennen wurden mit dem Mustang BOSS 429 in der NASCAR allerdings nicht gefahren. Er diente wirklich nur zur Erreichung der Homologationszahlen für den 429 Boss Motor. NASCAR Rennen wurden mit diesem Motor dann nur im FORD Torino gefahren ...

Herausgeber:
Mannheimer Versicherungen
Augustaanlage 66
68165 Mannheim

Ansprechpartner:
Roland Koch
Unternehmenskommunikation
0621. 457 -4359

E-Mail: pir@mannheimer.de
www.mannheimer.de

Hintergrund:

Die Mannheimer Versicherung AG ist spezialisiert auf individuelle Versicherungslösungen für anspruchsvolle Privatkunden und mittelständische Firmenkunden. Für unsere Zielgruppen haben wir hochqualitative Markenprodukte entwickelt, zum Beispiel ARTIMA® für Künstler und Kunstsammler, BELMOT® für Oldtimerbesitzer und M-ERGIE® für Elektrofahrzeuge.



Mit einigen unserer Marken gehören wir zu den führenden Versicherern in Deutschland. Mit SINFONIMA® sind wir einer der führenden Musikinstrumentenversicherer. Mehr als die Hälfte aller Juweliere in Deutschland haben sich für VALORIMA® entschieden. Mit PRIGOM® ist die Mannheimer einer der maßgeblichen Versicherer von Golfplätzen.

Als mittelständisches Unternehmen mit Sitz in Mannheim bieten wir unsere Produkte auf dem deutschen Markt, in anderen EU-Ländern und in der Schweiz an.

Die Mannheimer Versicherung AG erzielte im Geschäftsjahr 2014 Beitragseinnahmen von 317 Mio. Euro und betreute rund 750.000 Versicherungsverträge. Sie beschäftigte 2014 im Durchschnitt 470 Mitarbeiter. Im Außendienst arbeitet sie mit ca. 300 selbstständigen AgenturPartnern sowie 2.500 Maklern zusammen.

Sie ist Teil des Continentale Versicherungsverbundes auf Gegenseitigkeit, der mit 3,5 Mrd. Euro Beitragseinnahmen und rund 6.900 Menschen im Innen- und Außendienst zu den großen deutschen Versicherern zählt.