

# Custom Mustangs



## '68 GT-R Built for the Strip

Unsere skandinavischen Freunde sind immer gut für Performance-Mustangs der besonderen Art. Samu Kaunisto traf ich zufällig auf meiner letzten Geschäftsreise beim Besuch des X-Treme-Festivals in Helsinki auf dem Malmin-Airport. Das Wetter spielte leider nicht so gut mit, so waren die Besucherzahlen eher mäßig. Trotzdem sorgten die US-Cars neben den vielen japanischen Tuning-Fahrzeugen der *Fast and Furious*-Klasse bei dem Spektakel mit viel Action für ein Highlight meines Aufenthaltes. Der weiße 68er Mustang GT-R war der einzige anwesende Mustang, aber dafür auch ein ausgezeichneter Ideen-

Träger für moderates und harmonisches Customizing. Samu hat eine kleine, aber feine Edelschmiede für Tuning-Fahrzeuge mit Namen SK-Autosound, neben dem Mustang hat er noch ein Street-Fighter Bike und gerade einen Hot Rod in der Mache.

Doch lassen wir Samu zunächst selbst erzählen:

„Hallo Freunde, ich habe den Mustang 2002 von jemand gekauft, der 1985 angefangen hat, ihn zu restaurieren, aber nie damit fertig wurde. Lackiert wurde er 1989 in Wimbledon white und das ist immer noch diese Lackierung. Über 10 Jahre stand der Mustang in einer Garage nur so herum, durch einen Tipp eines Kollegen fand ich den Wagen dann. Original ist ein 1968er GT 390 aus San Jose, aber er hatte schon keinen 390er Motor mehr drin, stattdessen einen 302 Small Block, der zwar restauriert war, aber irgendwie nicht mehr sauber durchdrehte. Ich hab ihn dann rausgenommen und einen anderen 302er aufgebaut mit Edelbrock RPM Köpfen und einer Edelbrock Airgap Ansaugspinne. Innen finden sich jetzt eine schärfere mechanische Crane Nockenwelle, die Verdichtung mit den TRW-Kolben liegt bei 11,75:1! Ich habe für den Einsatzzweck mit der Nitrous Oxide Einspritzung nur Chrome-Moly Kolbenringe mit etwas mehr Spaltmaß verwendet als üblich. Obendrauf sitzt ein Carter 750cfm Vergaser, raus geht es durch Shelby Fächerkrümmer – ich wechsele jetzt aber auf Hooker mit einer X-Pipe (Verbindung zwischen den beiden Rohren in X-Form), 2,5“ Rohren und Ferrita Edelstahl-Töpfen. Das verschafft mir so um die 400HP plus noch mal 150HP

# Custom Mustangs

von dem Nitrous Works Plate System. Dabei wird das Nitrous Gemisch unter dem Vergaser durch eine Platte mit Düsen eingespritzt.

Das Getriebe ist ein C4 mit Shiftkit und einem TCI 10" 3500 rpm Stall Converter. Die überholte 8" Hinterachse verfügt über eine 3,55:1 Übersetzung. Das Fahrzeug rollt auf polierten 17" American Racing Torque Thrust II mit 245/45/17" hinten und 225/17" vorne. Ich hab dann das Fahrzeug so weit heruntergelassen, wie es eben ging. Härtere Koni-Stoßdämpfer verhindern einen Reifenkontakt mit dem Blech. Die Bremsen sind Standard Scheiben vorne und Trommeln hinten, ich will aber noch auf 13" Baer Bremsen umrüsten.



Die Abstimmung ist im ersten Anlauf ganz gut gelungen, ich liege jetzt mit den besten Zeiten bei 12,6 sek auf der Viertelmeile bei 186kmh mit 125HP Nitro-Leistung. Ohne sind es 13,1 Sekunden gewesen. Ich will aber diesen Sommer noch auf unter 12 kommen, dann bin ich glücklich. Übrigens mit Automatik einfach in Stufe „D“ gefahren und mit Straßenreifen.

Der Stall Speed Converter ist super für den Dragstrip, auf der Straße merkt man bei normalem Fahren ja kaum einen Unterschied, nur beim

Vollgasgeben geht die Drehzahl eben wesentlich schneller auf 3500, bevor die Reifen dann durchdrehen. Das bedeutet auch für den Burnout, dass man einfach nur die Bremse leicht hält, den Motor hochjubelt und schon qualmen dann die Reifen im Stand.



Das Interieur war bei der Übernahme leer und viele Teile weg, ich musste einen großen Teil neu beschaffen. Ich bin dabei überwiegend auf Originalteile eingeschwenkt mit ein paar Ausnahmen. Die Kick-Panels habe ich aus Fiberglass selbst gefertigt und Focal-Lautsprecher eingearbeitet, die hintere „Hutablage“ hab ich auch angefertigt mit DLS 6,5" Lautsprechern sowie in der Durchreiche einen SPL Dynamics 1000W Subwoofer mit Verstärker. Der Kofferraum erhielt dann noch einen US-Blaster 12" Subwoofer, in dem Boden ist ein Rockford 4-Channel Verstärker und den Rest habe ich mit angefertigten Fiberglass-Panels ausgestattet. Die Anlage selbst wird gefüttert durch ein Pioneer-System mit CD-Spieler.

Die Motor-Haube mit den eingebauten Instrumenten ist übrigens eine 3" Cowl Induction Hood

# Custom Mustangs



Burn-Out mit 302 und C4-Automatik – es muß nicht immer ein Big Block sein, um unter die 12 zu kommen

Mit dem Auto habe ich schon einige Preise gewonnen, auch bei dem X-Treme-Festival war ich unter den 10 schönsten Autos. Vielleicht trifft man sich ja noch mal.  
**Samu Kaunisto/Finland**  
[www.sk-autosound.fi](http://www.sk-autosound.fi)



200km/h Tacho mit Drehzahlmesser rechts und zentraler Uhr.



Cleaner Audio-System-Einbau mit Subwoofer in der Durchreiche und sauber verkleidetem Amplifier im Kofferraumboden. Unten die formschönen Kick-Panels und der Pioneer-Spieler



# Custom Mustangs



Summasumarum hat Samu auf Nachfrage ungefähr 500 Stunden in das Auto gesteckt. Und ca. 2500 Euro für das Audiosystem. Ich habe auch noch gefragt, ob er die formschönen Kick-Panels und die Ablagen separat verkauft, aber das ist nicht vorgesehen. Die Audio-Umbauten sind die Handschrift des Unternehmens und werden nur inkl. des Komplettumbaus getätigt. Immerhin verriet er Samu noch den Trick, wie er die Paneele anfertigt. Zunächst wird ein Holzrahmen gebaut und bei Rundungen entsprechende Holzschablonen angefertigt, dann überzieht er das ganze mit einem Gewebe. Dieses bestreicht er mit Fiberglass. Wenn es hart ist, wird der Rahmen entfernt, etwas mehr Fiberglass von unten aufgetragen, das ganze dann notfalls noch gespachtelt, bearbeitet und geschliffen, dann lackiert oder eben mit

Leder bezogen. So einfach ist das, nur gut muß man sein oder gute Ideen haben.



Geniale Fastback Audio-Ablage hinter dem Rücksitz und Instrumente unter der 3" Induction Colw-Motorhaube



Samus GT-R in Action