



Techniek

De perfecte basis voor uw Mustang restauratie

De tijd is gekomen. Wij hebben nu eindelijk een extra keuze hoe een Mustang op te bouwen. Natuurlijk kan je een bestaande auto volledig restaureren, van wrak tot parel, naar originele staat of naar je eigen persoonlijke smaak. De nieuwe manier is een nagenoeg complete body kopen onder licentie van Ford Motor Company gemaakt door Dynacorn International. Deze revolutie zal zeker de restomodders en race auto bouwers aanstaan en puristen hoeven zich niet meer druk te maken over het herstellen van hun zeer roestige auto's. Hier laten wij zien hoe deze body's er uit zien en wat ze kosten. Dit zal ongeveer \$15.500,- zijn plus \$495 krat kosten.

Op dit moment is de '67 fastback de body die primair verkrijgbaar is bij Dynacorn, met '68s als een gelimiteerde, speciale bestelling. In de basis is het enige verschil tussen de '67 en '68 body's het achterscherm net achter de deur. '67s hebben een opengewerkte plek voor de dubbele nepinlaten, terwijl de '68 een molded-in inlaat heeft. Dynacorn deelt mee dat '68 body's geen opengewerkte plek heeft voor de '68 zijverlichting. De keuze wordt aan de koper overgelaten of hij kiest voor de ingebouwde of opvallende zijverlichting. Voor de toekomst zal Dynacorn zich voornamelijk richten op deze fastback body's. In de toekomst zien wij mogelijk andere fastback body's zoals '69-'70 of '65-'66. Men heeft geen plannen voor hardtops, maar wellicht wel convertibles.

Wij vroegen Mustang enthousiast en Dynacorn verkoopmanager, Larry Brogdin, om wat te vertellen over de technologie die nodig is voor deze Dynacorn '67 Mustang fastback body's. "Het metaal dat gebruikt wordt voor deze body's is een modern 1006 staal, dat betere consistente metaaldeeltjes bevat. Hierdoor kunnen de delen van verschillende dikte beter aan elkaar worden gelast met een betere hechting. Dit is natuurlijk geen lekenvoer. Wij gebruiken ook veel betere lasapparatuur dan in de jaren 60. De lassen zijn veel sterker. Ook zijn er minstens 20 procent meer puntlassen op deze body's dan op de originele door Ford gemaakte body's. Op plekken waar draadlassen nodig zijn gebruiken wij die methode in plaats van puntlassen.

Op plekken waar SAE gauge (= Amerikaanse maat) metaal niet uitkomt op een exacte dikte in 1/10 millimeters, dan ronden wij dit af naar boven naar de volgende 1/10 millimeter. In veel gevallen, zoals bijvoorbeeld de vloerdelen komen wij op een iets grotere dikte. En dat is op een plaats, waardoor nog eens meer extra stijfheid aan de gehele unibody wordt gegeven. Ook het dakpaneel, het brandschot en de achterschermen zijn fractioneel dikker en sterker. Door de jaren heen leerde de Mustang ons waar de zwakke plekken zitten. Delen zoals de kofferbak drop off, de achterste dwarsbalk en de radiator ophanging waren af fabriek al niet

echt stevig, maar op onze body's wel. Wij hebben ook bouwkundige verbeteringen van latere jaren doorgevoerd op de Dynacorn '67. De dubbele torque boxes en versterkte kofferbakcharnieren komen van de '68 modellen. De extra brede en extra dikke big-block-type versterkingen op de schokbreker towers van de '69-'70 modellen zijn toegepast om het scheuren daarvan te voorkomen. Wij hebben ook het tweede Ford design voor de deurscharnieren gebruikt, dus niet het vroege '67-type. Een zeer goede verbetering was het uit één stuk maken van de stoelplatforms op de vloerdelen. Dat deel is ontworpen volgens het convertible stoelplatform, dat loopt van de ene zijkant naar de andere zijkant en helemaal gelast aan de bult waar de versnellingsbak onder hangt. Met een grotere staaldikte werd dit deel een structureel zeer sterke plek voor de gehele body." Aldus, Larry Brogdin.



Een paar Mustang fastback body's klaar voor verschepping. Afgewerkt in zwarte primer. Zo worden deze body's verkocht. Een motorkap en voorschermen dien je zelf nog te kopen. Op de achtergrond body's van de '67-'69 Camaro, die Dynacorn ook fabriceert.



De kofferbakdeksel wordt gemonteerd op de body. Een ander cool detail zijn de uitlaatopeningen in het onderpaneel, zoals op de '67-'68 GTs.



Het rechterachterscherm toont de opengewerkte plekken voor de '67 nepinlaten. De meeste body's zullen op deze wijze worden gebouwd.



Hier ziet u het '68 achterscherm. Verkrijgbaar op speciale bestelling en het enige verschil tussen de Dynacorn '68 en '67 body's.



Hier ziet u het samenkomen van het achterscherm, binnenscherm en subframe aan de bestuurderskant.



De kofferbak is compleet en klaar voor de 16- ('67-'68), 20- ('69), of 22-gallon ('70) benzinetank of een race benzinetank. Het kan allemaal.



Een plek die zeer roestgevoelig is op originele body's, de cowl op the Dynacorn body heeft de juiste opening en gaten, zoals voor de ruitenwissers.



Zicht op het binnenscherm gebeid aan de bestuurderskant. Let op de details.



Alle gaten in het brandschot zitten op de juiste plek, zoals die voor de stuurkolom, bedrading, kachelslangen en hoofdremcilinder.



Hier ziet u de dikke big-block-type verstevigingen op de schokbreker towers zoals gebruikt op de '69-'70 modellen.



Convertible-stijl torque boxes zijn ook standaard op de Dynacorn body's.



Geen interesse in het monteren van nieuwe vloerdelen in een roestige '67 of '68 Mustang? De nieuwe vloerdelen in een Dynacorn body zien er schitterend uit. Let op het stoelplatform uit één stuk.



Het dashboard is gemonteerd en klaar voor alle elektrische delen, meters en bekleding.



Zicht op de wielkasten. Alles ziet er zo nieuw uit.



Dit is het meest belangrijke deel van de Dynacorn's Mustang reproductie body. Een kaartje met de woorden Ford Official Licensed Product. Zonder hun groene licht zou deze productie niet mogelijk zijn geweest. Rechts: een voorbeeld van een restomod op basis van een Dynacorn body. De Flash-back van Classic Design Concepts.

