



Techniek

Het spuiten van het motorblok in de juiste kleur

Iedereen die zijn Mustang naar originaliteit wil laten jureren heeft hier vragen over. Wat is de juiste kleur voor de motor in mijn bouwjaar Mustang?

Natuurlijk mag iedereen zelf weten welke kleur hij mooi vindt, maar Ford had bepaalde kleuren voor de verschillende motoren. En de kleur van de motor is veel belangrijker dan mensen denken, omdat dat het meest opvallende onderdeel van je Mustang is als je de motorklep opendoet. En als je je auto in de concours klasse laat jureren is het een must dat de kleur juist is.

Doorgewinterde Mustangers weten de juiste kleur Ford blauw voor elk bouwjaar. In dit verhaal laten wij u de juiste motorkleuren zien voor 1965-1973 Mustangs. En wij laten zien op welke wijze u een perfecte verflaag krijgt voor uw motorblok. De beloning voor een goede restauratie.

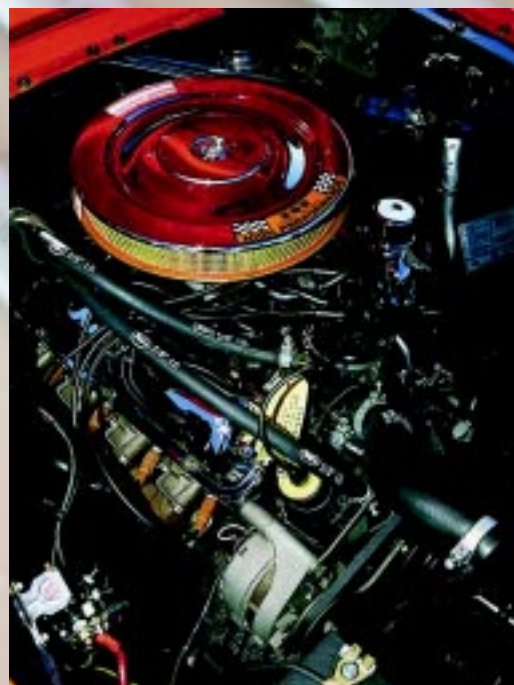


1964 ½

Dit waren de Mustangs met een generator en keuze in vier motoren, 170ci zescilinder, 260-2V V8, 289-4V V8 en de 289-4V V8 High Performance. Elk van deze motoren had een zijdeglans zwart onderblok, cilinderkoppen, waterpomp en oliepan. Op de meeste van deze motoren zijn de bouten en moeren niet gespoten. De klepdeksels en luchtfilter (behalve de 289 High Performance) hadden specifieke kleuren om de motor gemakkelijk in een oogopslag te herkennen. De 101 pk sterke 170ci zescilinder had een rode klepdeksel en rood luchtfilter. De 260-2V met 164 pk, had een Light Ford Blue luchtfilter en klepdeksels. De 210 pk 289-4V had een goud luchtfilter en gouden klepdeksels. De 289 High Performance met 271 pk had een dress-up kit met chromen klepdeksels en een open luchtfilter met chromen deksel. Zoals gezegd waren alle blokken, cilinderkoppen en oliepan zijdeglans zwart gespoten. Een belangrijk punt voor wat betreft de kleur van de inlaatsnorkel. Die heeft dezelfde kleur als het luchtfilter, behalve bij de 289-4V, waar die glanzend zwart is gespoten. De volgende kleuren zijn toepasbaar. Ford Red Duplicolor 1605, Ford Blue Duplicolor 1601, Gold Duplicolor 1604, Ford Semi Gloss Black Duplicolor 1635, Gloss Black Duplicolor 1613

1965

In augustus 1964 veranderden de motoren in de Mustang. De standaard motor was de 200ci zescilinder met 120 pk. Net als zijn voorganger was deze uitgerust met een rood klepdeksel en rood luchtfilter. De 289-2V V8 met 200 pk verving de 260-2V V8 en had samen met de 289-4V V8 met hogere compressie en 225 pk een goud luchtfilter en gouden klepdeksels. De 289 High Performance bleef ongewijzigd. Ook in 1965 waren alle blokken, cilinderkoppen en oliepan zijdeglans zwart gespoten.



1966

Tot 1966 waren alle Ford motoren kleurspecifiek aan het motortype en het model Ford. Ford veranderde dit en alle motoren werden Ford Corporate Blue gespoten. In plaats van mooie afwijkende klepdeksels en luchtfilters werd alles Ford blauw gespoten. Net als het Ford 'blue oval' logo en de dealerborden die overal in 1966 verschenen. De boodschap was simpel. Als het blauw is, dan is het powered by Ford. Net als in 1964 en 1965 spoot Ford de klepdeksels apart van de motor. De complete motor werd Ford Corporate Blue gespoten, een donkerdere kleur blauw dan Light Ford Blue. Ook alle bouten en moeren waren gespoten, behalve die van de klepdeksels. Die werden pas gemonteerd aan het eind van de motor assemblagelijijn. Een goede kleur is Ford Dark Blue Duplicolor 1606.

1967

In 1967 veranderde er niet veel, met uitzondering van de



waren Ford Corporate Blue gespoten. Een kanttekening, vanaf 1972 werden ook de klepdekselbouten in die kleur gespoten.

Mustang II

De V8's en viercilinders waren Ford Corporate Blue en de V6's zijdeglans zwart gespoten.

1979 - 1993

Het traditionele Ford Corporate Blue verdween uiteindelijk na 1981. Vanaf 1982 werden alle Ford V8 motoren grijs gespoten. Een goede kleur is Ford Grey Duplicolor 1611. Maar vrij snel stopte Ford met het spuiten van motoren. Men liet ze blank ijzer, behalve de oliepan en klepdeksels, die of zijdeglans zwart gespoten waren of blank aluminium bleven.

1994 tot heden

Ford spoot de gietijzeren motorblokken zijdeglans zwart, maar met de komst van de aluminium motoren worden ze niet meer gespoten. De oliepan is wel zijdeglans zwart.

Hoe spuit ik mijn motor?

Maar weinig restauratieobjecten geven zoveel genoegdoening als het spuiten van de motor en motorruimte. Het is het hart van je Mustang. Als je je motor in de auto laat is het ook nog niet echt eenvoudig. Je moet geduldig zijn en een ander goed voorbereiden. Alle kwetsbare plekken, zoals de ontsteking en carburateur moeten of verwijderd of goed ingepakt worden tijdens het schoonmaken. Je wilt immers geen water in de motor krijgen. Begin met het ontvetten en schoonmaken van de motor voordat je de klepdeksels demonteert. Alle te spuiten oppervlakken moeten schoon en vrij van vet zijn. Je kunt dit doen door te beginnen met een goede motorontvetter en vervolgens met een borstel en afwasmiddelen en water alles verder ontvetten. Gebruik een tandenborstel voor de kleine hoekjes. Plak onderdelen, zoals motorsteunen, verdeler, klemmen en andere niet te spuiten onderdelen goed af. De dynamo, stuurbevestigingspomp en airconditioning pomp moeten worden verwijderd. En haal de polen van de accu voordat je begint. Als je spuit, hou de spuitbus recht en maak vloeiende heen en weer bewegingen. Begin met een dunne laag en laat die volledig drogen, vervolgens een iets dikkere tweede laag die je ook laat drogen. Tenslotte komt de derde en laatste natte laag. Let wel op dat je geen lopers krijgt. De onderdelen zoals de klepdeksels moet je stofvrij maken en daarna afnemen met bijvoorbeeld carburateurreiniger of nog beter remreiniger. Dit laatste verdampt ook heel snel. Blaas het uiteindelijk schoon met lucht. Probeer ook te zorgen dat statische elektriciteit geen kans krijgt door de onderdelen te aarden, want anders trek je weer stof aan. Het resultaat is een prachtig gespoten blok met een stel glanzende klepdeksels. Als je de beschikking hebt over een spuitcabine krijg je natuurlijk het allerbeste resultaat. Kortom een echte winterklus.

nieuwe 390ci High Performance big-block uit de FE-serie. Ford Corporate Blue was opnieuw de kleur voor alle motoren. De basis 200ci zescilinder, de 289-2V V8, de 289-4V V8 met een nieuwe carburateur, de Autolite 4300, en de 289 High Performance waren er nog steeds in 1967. Het grootste nieuws was dus de 325 pk sterke 390 met chromen klepdeksels en een chroom luchtfilterdeksel. Alle motoren dus Ford Corporate Blue.

1968

Basis power voor 1968 was opnieuw de 200ci zescilinder. De 289-2V V8 was nog verkrijgbaar, maar de nieuwe 302ci small-block zou deze uiteindelijk vervangen. Hij was er in 2V en 4V vorm, maar helaas niet zo speciaal als de 289 High Performance was. Men hoopte nog op een speciale motor met mechanische nokkenas en speciale cilinderkoppen zoals de 302 Tunnel Port High Performance V8, die in de Trans-Am competitie werd gebruikt. Maar helaas. De 390 High Performance bleef ongewijzigd. De grootste komst was die van de 428 Cobra Jet op 1 april 1968. En natuurlijk de zeldzame X code 390-2V V8. Wat hebben als deze motoren gemeen? Ze zijn allemaal Ford Corporate Blue gespoten, van luchtfilter tot oliepan.

1969-1970

De 1969 Mustang was compleet geredesigned van bumper tot bumper. Nog meer motoren waren leverbaar. Basis power was opnieuw de 200ci zescilinder met een optionele 250ci zescilinder met 155 pk. De standaard V8 was de 302-2V met 220 pk. En gloednieuw voor 1969 was de 351ci. Het was een breder small-block met de boring van de 302 maar met een langere 3,50 inch slag. Met de optionele 4V carburateur had hij 290 pk. De 390 High Performance en de 428 Cobra Jet V8's bleven. Tenslotte werden er twee nieuwe high-performance V8's geïntroduceerd, die de wereld van Ford performance voorgoed zouden veranderen. De Boss 302 met 290 pk en de hemi Boss 429 met 375 pk. De enige verandering voor 1970 was de nieuwe 351-4V Cleveland V8 met speciale cilinderkoppen. Het was net een Boss 302 met steroïden. En ook al deze motoren waren Ford Corporate Blue gespoten.

1971-1973

We hebben deze modeljaren bij elkaar gedaan, omdat zij veel dingen gemeen hebben. De Mustang was groter geworden en had eigenlijk meer vermogen nodig. De oliecrisis kwam er aan en goeide roet in het eten. Standaard was the 250ci zescilinder. De basis V8 was de 302-2V en dan de optionele 351-4V Cleveland V8 met Autolite 4300 carburateur in 1971 en Motorcraft 4300 carburateur 1972-1973. In 1971, toen Ford de 351 Cleveland met een mechanische nokkenas en 4300D Autolite carburateur uitrustte, werd het de Boss 351 met 330 pk. Het laatste jaar voor de big-block was 1971, het jaar van de 385-serie 429 Cobra Jet. En ook al deze motoren

