

# Att montera förstärkningsstag i Mustang 1964<sup>1</sup>/<sub>2</sub>– 66.

Mustangens framdel är som bekant alldeles för mjukt konstruerad. Till de bilar som levererades till Euroupa på grund av våra "dåliga och gropiga grusvägar" monterades det ett sk. "europastag" i de bilarna. Klart styvare än till de som levererades till staterna där det bara fanns asfalt- och betongvägar. Till tävlingsbilarna som skulle delta i rally eller gå på bana fanns det ett extra tvärstag att montera mellan tornen, ett "MonteCarlo"-stag. Bilarna var ju så veka att hela främre delen sjönk ihop både på längden och på tvären.

Det finns nu två teorier om hur man ska gå tillväga för att montera dessa:

Den första är att man ska palla upp bilen på domkraft i en vecka med de gamla förstärkningsstagen borttagna. Då ramlar bilen så småningom isär igen och man uppnår hur bilen var när den levererades med de mått den hade då.

Den andra och min egen teori är att när den ändå "satt sig". Kan man gott behålla den i det stadiet och skruva fast den så. Hjulinställningarna rubbas ju inte i och med detta. Bara att sätta igång alltså!



1. Som första del i uppstadgandet av framvagnen är Monte Carlo-staget. Staget kapades rakt av, kortades ca 1,5 cm. Nu passade det perfekt och vid provkörning märktes det en ganska bra skillnad från tidigare. Bilen uppträdde mycket styvare på vägen.

Vidare till Monte Carlo-staget.

2. Börja med att ta bort de gamla pressande plåtarna som går mellan tornen och torpeden. Dom är alldeles för veka. endast 1,5 mm tjocka. Prova och vrida dom, det går hur lätt som helst.

Montera av stötdämparnas övre fästen och låt dämparna resa sig. Passa även på att ta bort luftrenaren, det blir bättre svängrum då. Täck över förgasaren med något lämpligt.

3. Monte Carlo-staget visade sig vara ett par cm för brett och långt.

4. Gör rent och slipa anliggningsytan ovanpå torpeden, för det nya staget ska monteras ovanpå flänsen och inte under som tidigare. Det behövs en bra anliggningsyta.



5. Så här ser de gamla stagen ut och det nya Europastaget ut, tjocklek ca 3 mm. Men se, det passar ju inte! Det är för stort.



6. Gör en mall av wellpapp. Jag kollade av hålen på torpeden med det nya Europa-staget med en pappskiva och jämförde. Hålen stämde bra.



7. Jag tog ett stort ark med wellpapp och gjorde en mall. Borra mindre hål i pappen för bultarna och gänga i de fyra skruvarna så de sitter ordentligt mot torpeden, vilket gör att vi kan utgå från detta och hålla rätt vinkel och form. Mallen är bra att ha för att ha något att gå efter när man kapar och beräknar de nya måtten.



8. Det nya staget ovanpå pappmallen visar att diffen är ca 20 mm per sida räknat från torpeden till tornen. Så mycket har alltså bilen kollapsat på grund av allt för vek konstruktion. 10. Här syns diffen.



9. Fram med vinkelkap eller bågfil och såga isär! Så här såg det ut vid den provisoriska ihopskrivningen som gjordes på plats i motorrummet med hjälp av tvingar.



10. Ihoppunktat för kontroll på plats. Finsvetsningen kan börja.



11. left over... så här mycket blev över på båda sidorna. 12. Finslipning, och inpassning kan göras med en rundfil i monteringshålen. Återstål lackering och montering. Egentligen skulle man även ha ett vinkeljärn på undersidan av flänsen på torpeden och mot torpedens vertikala del för att ytterligare öka styvheten och fördela krafterna. 13. Städa garaget! Och ut och provkör järnet!

hälsn Uffe Carlén, Viksta