

V8 OSTO-OPAS

Lukijoiden toivomuksesta
Veekasi aloittaa uuden sarjan
— autokohtaiset osto-opaat.
Aloitamme yhdestä
kysytyimmistä eli Ford
Mustangin ensimmäisestä
1964 1/2 - 1966 mallipolvesta.

**Fordin amerikansportti,
Mustang, on legenda.
Keväästä 1964 on poni
laukannut menestyksekkäästi
nykypäiviin saakka. Vuosien
mittaan ovat mallit muuttuneet
autojen kehittyessä, mutta silti
perusolemus on säilynyt. Nyt
palaamme alkuun ja
katsomme millainen on
ensivuosien "early-Mustang"
harrasteautona. Mitä
perusasioita pitää tietää ja
huomioida sellaisen ostoa
harkitessaan.**

Tärkeintä on ymmärtää puhuttavan yli 30 vuotta vanhasta autosta. Jokainen vanha Mustang-yksilö on erilaisessa kulumisen asteessa ja eri vaiheessa elinkaartaan. Osa komponenteista on matkan varrella kunnostettu, osa vaihdettu ja osa ehkä pilattu — kaikki on mahdollista. Tekniikan arviointi on ensiarvoisen tärkeää. Tässä puolestaan opastetaan Mustangin ominaisuuksien ja alkuperäisten piirteiden pariin.

Artikkeli on kirjoitettu olettaen, että normaali auton ostomenettelyt ja kriteerit ovat jo selvillä.

MUSTANGEJA ON MONENLAISIA

Fordin ideana oli tehdä hauska ja menevän näköinen auto. Hinnan piti olla niin edullinen, että

Ford Mustang 1964 1/2 - 1966

PONIKAUPPA



Museorekisteröidyllä '66 avomallilla helsinkiläinen Yrjö Tiilikainen cruisailee herrasmiesten tapaan. Kajaanilainen Kari Roivaisten hopeanvärinen '66 Hardtop on yksi harvinaisista suomalaisista GT-malleista. '65 Fastback näyttää tehdasvakiolta, mutta Mikko Uusimäki, Minkiöstä on jalostanut tekniikan pitkälle mm. Wilwoodin huippujarruilla.

lähes kaikilla haluavilla oli varaa ostaa sellainen. Tuotekehitys keksi kauniit kuoret ja sisään pakattiin yksinkertaisten ja vahvojen Fordin perusautojen (Falcon & Fairlane) tekniikkaa. Uusi auto nimettiin Mustangiksi, joka symboloi Amerikoissa vapaata ja villiä intiaanien ponia.

Myyntitavoitteena oli satatuhatta autoa. Mutta suosio oli niin järisyttävä, että autoista kilpailtiin. Mustang menikin kaupaksi kuin kinkku joulun alla. Mallivuoden 1966 loppuun mennessä rautaheppoja oli valmistettu huikeat yli 1.2 miljoonaa yksilöä.

Huomioikaa sana yksilöä, sillä kovin montaa täysin identtistä Mustangia tuskin löytyy. Mustangia markkinoitiin auton, jonka ostaja sai räätälöidä mieleisekseen. Halpa perushinta ja ennätyspitkä lisävarustelista muokkasivat ihan aidosti omanlaisiaan poneja ostajille.

Mustang voikin olla mitä tahansa. Yleiskäytön V8-moottorisista Hardtopista automaattilla aina raakaan GT Fastbackiin kiukkuisella tehomoottorilla ja manuaalilla. Tai leppoisa kuutos-

moottorinen cruissailuavo ladattuna kaikilla hupivarusteilla ja ponisisustuksella.

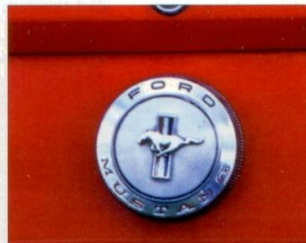
HELPPO HARRASTEAUTO

Mustangissa on mukavaa se, että jälkikäteenkin autoa voi mielin määrin jalostaa haluamaansa suuntaan. Kiitos tavattoman suosion, on Mustangiin saatavissa useimpia varaosia, erilaisia varustelu- ja muunnossarjoja sekä paljon tietotaitoa. Kirjallisuutta ja alan erikoislehtiä voi helposti ostaa muutaman hyllymetrin. Mustangin tuntevia autokorjaamoja sekä yksityisiä spesialisteja on myös.

Mustangeihin erikoistuneet merkkikerhot ovat vuosien mittaan nostaneet entisestään mallin arvostusta. Kerhot ovat saaneet työllään Mustangin harrastamisen paljon helpommaksi. Merkkikerhoon liittyminen ja tietojen hankkiminen ennen Mustangin ostoa on viisas veto.

KOhteena klassikko-mustangit

Harrastepiireissä suurin kiinnostus on klassikko-



Hardtopin tavaratila on mukavan kokoinen, mutta iso varapyörä haukkaa siitä aimo viipaleen. Vakiomallinen 1964-65 tankinkorkki on tyylikäs yksityiskohta.

Vuodeksi 1966 Mustangin GT-malleja korostettiin vielä uniikilla GT-tankinkorkilla. Jos perässä on tallainen, niin keulalta pitää löytyä joko 225- tai 271-heppainen V8.

1966 vuodeksi Mustangia muutettiin hieman. Koripellit pysyivät ennallaan, mutta koristeosat muuttuivat. Esimerkiksi vakiomallinen tankinkorkki on tällainen "täysmetallinen".



DILLA



Mustangeihin, joita ovat vuosimallit 1964 1/2 - 1973. Klassikot jakautuvat eri sukupolviin lähinnä korimuotoilunsa vuoksi. Ensimmäisen polven "early-Mustangit", eli 1964 1/2 - 1966 mallit, ovat hyvin suosittuja ja monet pitävätkin niitä "ainoina oikeina Mustangeina". Seuraava 1967 - 1968 polvi toi tullessaan isolahkomootorit sekä vähän kasvaneen korin.

Hevosvoimasota käynnistyi ja 1969 - 1970 sukupolvi on tunnettu vauhdikkaista koreistaan ja vielä tehokkaammista Boss-mootoreistaan sekä Trans-Am -mestaruudesta. Klassikkojen viimeinen 1971 - 1973 sukupolvi oli teknikaltaan paras kaikista. Joskin myös suurikoppaisin ja isot Mach 1:t ovat jääneet monien mieliin huimina laitteina. Itse James Bond tykkäsi sellaisella leffassa Timantit ovat ikuisia.

SUOMESSA PALJON EARLY-MUSTANGEJA

Suomessa on Mustangeista eniten juuri 1964 1/2 - 1966 malleja. Niitä on suomalaisen merkkikerhon, FMOC:n arvion mukaan nykyisin noin 500 yksilöä. Viimeisen yhdeksän vuoden aikana on kanta kasvanut kolminkertaiseksi uustuonnin ansiosta.

Aikoinaan Suomen Ford Oy toi hämmästyttävän suuren peruslauman early-Mustangeja: noin 160 yksilöä! Fiksulla valinnoillaan maahan-tuoja varmisti Mustangille selkeän V8 sporttimagon. Näissä kaikissa Suomi-autoissa on tehokas 289 veekeksi nelikurkkuisella kaasuttimella. Muutamaa automaattivaihteista lukuunottamatta autot on varustettu nelivaihteisella manuaalilla. Ensimmäisiä tuotuja 1964 yksilöitä lukuunottamatta kaikissa on aina myös levyjarrut ja ventimallien vahvistettu alusta. Lähes kaikki ovat Hardtop-korsia, muita malleja tuli alle kymmenen.

Uustuontina maahan tulleissa yksilöissä on puolestaan nähtävillä koko Mustang-maailman vivahekirjo. Tästä joukosta aina jokunen on myynnissäkin, joten tarjontaa on valittavaksi asti.

Early-Mustangien pääkohdat

1964 1/2

Mustangien tuotanto käynnistyi keväällä, kesken USA:n syksyllä alkavaa mallivuotta. Juhlava ensiesittely pidettiin 17.4.1964 New Yorkin maailmannäyttelyssä. Siksi ensimmäisiä Mustangeja kutsutaan "kuusneljä-puolikkaiksi". Tosiasiaan itse Ford käsittelee niitä varhaisina kuusviitosina. Esimerkiksi viralliset varaosakirjat puhuvat 1965 Mustangeista ja varhaiset mallit erotellaan "ennen 20.8.1964 valmistetut".

Korimalleja on kaksi: kaksiovinen coupe, jota kutsutaan Hardtopiksi sekä Convertible avomalli. Mootoreita ovat 170 cid kuutonen ja veekasit 260 cid kaksikurkkuisella kaasuttimella sekä 289 cid nelikurkkuisella. Kesäkuussa tuli tarjolle raju 289 High Performance (HP). Vaihteistoina tarjottiin 3- ja 4-vaihteiset manuaalit sekä auto-maatti. Kaikki perustekniikka näissä ensimmäisissä 1964 1/2 Mustangeissa on ihan OK.

ERITYISPIIRTEITÄ

Tyypikilpi. Ovessa olevan tyypikilven vuosikoodina kaikissa on 5 (eli 1965), mutta valmistuspäiväyksen kohdalta löytyy päivä numerona ja kuukauden merkikirjain C-H väliltä (eli maalies-lokuu).

Tasavirtalaturi. Oli käytössä viimeistä vuotta. Generaattorin myötä osa koko sähköjärjestelmästä oli erillinen ja varaosapulmia saattaa muodostua. 1964 1/2 version yksi tunnistuskohde on mittariston GEN (generator) varoitusvalo.

Jarrut. Tarjolla olivat pelkästään rumpujarrut (tehostimella tai ilman). Ensimmäisissä autolehtien koeajoissa moitittiin huonoja jarruja, jotka muutaman täysjarrutuksen jälkeen kuumenivat ja häipyivät. Ilmiö on yleinen sen ajan kitkamateriaaleille eikä ole varsinaisesti jarrukonstruktion vika. Peruskorjatulla jarrujärjestelmällä ja nykyteknologian mukaisilla kitkamateriaaleilla ei rumpujarrulla Mustangilla ole normaali-ajoissa ongelmia.

Erikoisosat. Huippuluokan "concours correct" entisöintiä ajatellen on 1964 1/2 versioissa lukuisia pieniä eroavaisuuksia myöhempiin malleihin. Jos autoon pitää löytää vaikkapa huhtikuussa 1964 koodattuja kulutusosia tai sähköosia, niin homma on työläs ja maksaa paljon.

Hinta. Ensimmäisessä mallissa on karismaa ja huippuentisointi vaikeampaa. Tämä näkyy usein korkeampana hintana verrattuna myöhempiin malleihin. Suomessa on uustuontityrnytyksen ansiosta paljon 1964 1/2 Hardtopeja.



Mallivuosi vaihtui syyskuun 1964 alusta, jolloin julkaistiin "uudet" 1965 Mustangit. Korivalikoimaan lisättiin vauhdikkaan luiskaperäinen 2+2 Fastback. Moottorivalikoima muuttui kaikkien

muiden paitsi 289 HP:n osalta. Pieni 170 cid kuutonen kasvatettiin 200 kuutiotuumaiseksi ja vahvistettiin rakenteeltaan. Aiempi 260-2V korvattiin 289-2V:llä ja nelikurkkuisen 289:n tehoa nostettiin. Näille 1965 mallien moottoireille on omat koodikirjaimet tyypikilvissä.

Muuten perustekniikka, vaihteistot, taka-akselit säilyivät ennallaan. Pieniä, juoksevia tuotannon komponenttimuutoksia esiintyy.

PARANNUKSIA JA LISÄVARUSTEPAKETTEJA 1965

Vaihtovirtalaturi. Kaikkiin 1965 mallivuoden Mustangeihin asennettiin vaihtovirtalaturi. Mit-taristossa on tästä merkintä ALT (alternator) merkivalo.

Jarrut. Optiolistalle lisättiin levyjarrupaketti. Paketin myötä eteen tuli tuuletetut isot levyjarrut ja nelimäntäiset jarrusatulat. Jarrupolkimen kumissa on myös teksti DISC BRAKES. Tehostinta ei levyjarrujen kanssa saanut, koska levyjarrujen iso pääsylinteri vei tilan konehuoneesta.

GT-malli. Mustangin yksivuotispäivää juhlistamaan julkaistiin GT-paketti. Tämä GT Equipment Group oli mahdollista tilata vain kahden tehokkaimman moottorin, 289-4V:n tai 289 HP:n yhteydessä. Paketti sisälsi levyjarrut, nopean ohjauksen, jäykemmän alustan, kaksoispakoputkiston trumpettiulostuloilla, erikoismittariston, sumuvalot ja ulkoiset tunnusmerkit. GT-mallille ei ole erillistä koodia tyypikilvessä, joten "jälkipainoksia" on vaikea tunnistaa.

Ponisisustus. Samaan aikaan julkaistiin myös erikoissisustuksen paketti Interior Decor Group. Tämä tutummin ponisisustukseksi kutsuttu optio sisältää hauskan istuinverhoilun, jossa ponit laukkaavat selkänöissä. Lisäksi erikoiset oviverhoilut pistoolikahvoineen, viiden pyöreän mittarin mittaristo, pähkinäpuujäljitelmä ratissa ja muualla sekä kromia ynnä muita herkuja.



Mallivuodelle 1966 Mustang sen kuin petrasi juoksuaan. Koripelleissä ei tapahtunut muutoksia, mutta ulkoasua hieman uusittiin maskilla ja koristeosilla. Amerikkalaisen autoilukansan pyynnöstä tuli 289 High Performance moottorin kanssa tarjolle myös automaatti. Muuten tekniikka säilyi ennallaan. Optiolista laajeni entisestään.

OLEELLISET MUUTOKSET ULKOASUN LISÄKSI 1966

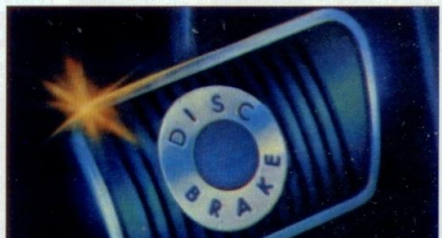
Pyörät. Aiempien vuosien kuutosmoottorimallien pienistä 13" perusvarustepöyristä luovuttiin. Tilalle tulivat tuumaa isommat, mutta kuutosissa kiinnitys oli edelleen neljällä pultilla.

Mittaristo. Ford Falconin peruja olevasta vaakasuurasta ja yksinkertaisen näköisestä mittaristosta luovuttiin. Vakiomittaristoksi tuli kuusviitosissa "poni"- ja GT-optioissa käytetty kolme viiden pyöreän mittarin yksikkö.

Moottorit sinisiksi. Kaikkien moottorien väri oli tästä eteenpäin sininen (Ford Corporation Blue). Aiemmin moottorit olivat mallista riippuen myös mustia, punaisia ja yläkerta jopa kullanvärinen.



Yksi Mustangin viehätyskäs on hyvä sisustus. Perusmallissakin (vasemmalla) on aina erillispennit, kokolattiamatto ja muuta mukavaa. 1965 kevyällä tuli tarjolle vielä makeampi "Interior Decor Group" optio, jota kutsutaan poni-sisustukseksi selkänojan hevosaiheen mukaan.



Levyjarrut tulivat 1965. Sellaista voi laittaa autoon myös jälkikäteen muunnossarjalla. Stainless Steel Brakes valmistaa täydellistä satsia lyhyempää jarrupoljinta myöten.

Hyvä tietää 1964 1/2-1966 Mustangeista

KORI

Mustangin kori on itsekantava rakenne ja avomalleja lukuunottamatta varsin jäykkä. Kuuskyt-luvun korityö on aika karkeaa. Autot leivottiin nopeasti kasaan ja koritoleranssit saivat olla isoja, joten vertailuja esim. uuteen Audiin ei kannata tehdä. Korirakenne on kuitenkin selkeä, pelti paksua ja mahdolliset vauriot on helppo korjata.

Avoauton osalta pitää arvioida kriittisesti katon ja erityisesti kattomekanismin kuntoa.

Lähes kaikkia uusia korin osia on saatavana, useita jopa Fordin alkuperäisinä. Eri tasoisia "repro" jälkivalmisteita on tarjolla erittäin runsaasti, mutta huonoimpia Taiwanissa prässätty-

jä ei tahdo mittavirheiden vuoksi saada oikein istumaan.

RUOSTE

Ruosteesta on harvoin suurta huolta, sillä alustakin on osittain galvanoitu. Tarkistettavia ovat ne tavanomaiset runkopalkit, kynnyskotelo, ovien alareunat ja lokasuojien kaaret. Tavaratila voi olla ruosteessa vuotavien tiivisteiden seurauksena. Takavalojen ympärys ruostuu hautovan tiivisterakenteen ansiosta. Erityishuomio kannattaa kiinnittää tuulilasin edessä olevaan ilmanottokaukaloon, jonka valutusaukot tulisi pitää puhtaana. Kaukaloon kerääntyy puista roskia ja ne tukkivat helposti vesireitin, jolloin kaukalo ruostuu puhki valuttaen veden etujalkatilaan. Oikeaoppinen kaukalon korjaus on työläs homma.

Fastbackeissa löytyy usein ruosteaurioita takalasin alareunasta, sillä vesi makaa lasilistan alla.

Avomalleissa on oltava hyvin totinen kynnyskoteloiden ruostetta kohtaan, koska avojen kynnykset ovat moninkertaista ja vahvistettua rakennetta. Ne ovat käytännössä ainoa kantava rakenne jäykistävän umpikatkon puuttuessa.



Tyypillinen ilmanottokaukalon ruostumisesta alkanut johdannaisvaurio — etujalkatilat ruosteessa. Lattiapelittejä saa alkuperäisen kaltaisina (jäykistepokkauksiineen) korjauspaloina edullisesti. Mutta itse kaukalon korjaus on isotoinen askare.

KESÄKAUDEN KÄYTTÖKULUT

Esimerkkinä 1965 Hardtop, varustettuna vakiolla A-koodin 225-heppaisella veekasilla ja nelivaihteisella manuaalilla sekä 3.00:1 perävälityksellä. Alkuperäishenkilinen auto on tekniikaltaan peruskorjattu, säännöllisesti huollettu Ford/Motorcraft osilla ja hyvässä käyttökunnossa. Sillä on tänä kesänä ajettu 5.300 kilometriä sekalaista ajoa kaupungissa ja maantiellä.

VAKUUTUKSET

Pääkaupunkiseudulla liikennevakuutuksen perusmaksuluokka on 24 eli 2.900 mk/vuosi, ajoaika 6 kk maksaa 1.450 mk.

BENSAT

Kesän keskilukutus on ollut noin 14,5 litraa/100 km. Bensan keskihinta 5,6 mk/litra. Eli noin 4.300 mk paloi bensaan.

HUOLLOT

Öljynvaihto. Motorcraft öljynsuodatin ja 4,5 litraa Mobil 1 -öljyä vaihtotoineen 320 mk.
Jarruhuolto. Työt tehtiin itse, 0,5 litraa Motorcraft jarrunestettä ja uudet kitkamateriaalit 505 mk.
Jäähdytinhuolto. Työt itse, 12 litraa Motorcraft jäähdytinnestettä ja Motorcraftin uudet vesiletkut 565 mk.

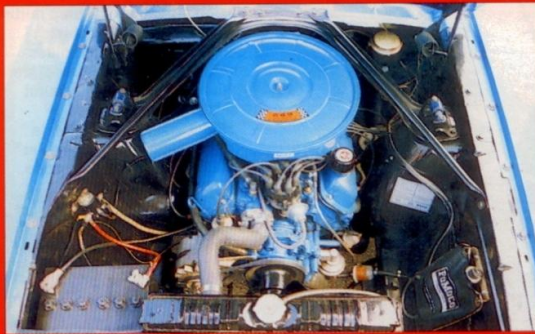
Venttiilikoppien tiivisteet Fel-Pro 70 mk.
Starttisolenoidi Motorcraft 130 mk.
Kaasuvaajeri Ford 350 mk.
Tuulilasin tiivisteiden vaihto. Työt itse, uusi Ford tiiviste 300 mk.
Ja lopuksi ennen syksyn runsaita sateita uudet renkaat: Goodyear GT 205/65-15 alle asennettuna 2.600 mk.

MUUT

Käyttömaksu 500 mk.
Katsastus 120 mk.
Pesut ja vahaukset TI-hallissa 330 mk.

Yhteensä kesän hevostelut maksoivat 11.540 markkaa. Reilut pari markkaa kilometriltä. Mitä enemmän ajat, niin saat suhteessa halvempia kilsoja. Isot peruskunnostukset ovat asia erikseen ja niille on syytä säästää etukäteen oma budjetti.

Talviseisonnalle pitää varata myös paikka ja vuokrat rahat. Esimerkkinä Mustang saadaan vietyä enon luokse maalle latoon säiliöön — vuokra kuitataan kesällä karsimalla vesakkoa. Mustang talvehti kylmässä ladossa hyvin, kunhan se ajetaan sinne kuumana ja tehdään V8 7/92 artikkelin mukaiset seisontahuollot.



Ohjaussimpukalla on oma tyyppikilpi. Kuvassa näkyy tehostamaton, nopea simpukka, jonka tunnustaa HCC-AX koodista. Tehostettu, nopea simpukka on puolestaan HCC-AW. Nopeaa 22:1 välitteistä ohjausta käytettiin aina GT-malleissa, muihin sen sai optiona.



Ensimmäisissä 1964 Mustangeissa käytettiin vielä tasavirtalaturia ja sen mukaisia sähkökomponentteja. Syyskuusta 1964 alkaen otettiin käyttöön tällainen modernimpi vaihtovirtalaturi.



Yllättävän monessa USA:sta uustuodussa Mustangissa on alkuperäinen 289 vaihtunut tuoreempaan 302-versioon. Eroa ei äkkiseltään huomaa. Mutta varaosia ostaessa voi yllätyä, kun "alkuperäiseen" ostetut osat eivät sovi. Tässä kuitenkin 289 sellaisena kuin pitääkin 1966 Mustangin konehuoneessa.

MAALAUS JA KORISTEOSAT

Osa Mustangeista on maalattu keinohartsimaalilla, joka reagoi uuden akryylimaalin kanssa. "Mustang Does It" kirjassa on neuvottu maali-tyypin tunnistus oven tyyppikilven taustaväriin koodaamalla. 1964 1/2 ja 1965 autot mustalla kilven pohjaväriä on maalattu keinohartsimaalilla, harmaa kilven pohjaväri merkitsee akryylimaalauksella. Vuosimallissa 1966 koodaus meni toisinpäin. Musta tyyppikilven pohjaväri merkitsee akryliväriä käyttöä. Maalauksen osalta on syytä varautua yllätyksiin.

Vanhoja malleja rapautellessa ei ole harvinaista löytää reilusti pakkeliä. Varsinkin jenkeistä uustuodut ovat usein kolhituista ja peltiä ei siellä pahemmin oiota, paklataan kyllä. Asialliset peltityöt, pohjatytöt ja maalaus maksavat usein 15.000 markasta ylöspäin.

Likipitäen kaikkia ulko-osien koristeosia on saatavana, osa Ford alkuperäisinä ja osa "repriinina". Alkuperäisiä erikoisvarusteita valmistetaan jälleen, samoin erilaisia pölykapseleita. Ulko-osunsa kunnostuksen puolesta Mustang lie-nee helpoin kaikista USA-harrasteautoista.

SISUSTUS

Sisustus muodostuu erillisistä "bucket seats" penkeistä (sohvanpenkin sai optiona) ja takana on escort-luokan takapenkki. Materiaali on aina vinyyliä. Kaikissa malleissa on täysimittainen kokolattiamatto ja vaihteet valitaan lattiakepeillä. Sisustus on helppo kunnostettava ja erilaisia valintoja voi tehdä kuin uutta autoa tilatessa konsanaan. Moni onkin vaihtanut autoonsa lyysin ponisisustuksen. Hintaesimerkkinä istuin-

verhoilut maksavat noin 2.000 markkaa.

Huom! Kojelaudan alkuperäiseen radion reikään sopii vain vanhanmallinen USA-radio tai erityinen "jälkipainos". Modernisoituja Mustang-radioita on saatavana Mustang-osiin erikoistuneista firmoista. Normaalin eurooppalaisen standardimittaisen radion asennus edellyttää ison reiän leikkaamista kojelaudan peltiin.

ALUSTA

Edessä on päällekkäisten tukivarsien pyöräntuenta, jouset ja putki-iskarit ylätukivarsien päällä. Kolkytuotaiden ongelmana on kuivuutensa narisuvat nivelet. Esimerkiksi ylätukivarsien akselit on kestopöydeltä tehtäällä ja niitä on vaikea rasvata jälkikäteen.

Vakio tehostamaton ohjaus (kokonaisvälitys 27:1) on varustettu hitaanpuoleisella kuulamutterisimpukalla. Nopeampi (22:1) ohjaus oli tarjolla GT-paketin simpukalla.

Ohjaustehostimen sai lisävarusteena. Tehostin ei ole simpukkaan integroitu vaan koostuu monista erillisistä komponenteista raidetankoon liitettynä. Jos tehostetussa ohjauksessa on ongelmia, niin korjauksesta muodostuu helposti iso lasku. Vielä isompi lasku saadaan tee-se-itse poropeakaloinnilla, sillä monet komponentit vaativat erikoisosaamista. Eikä uusia, kuten esim. simpukoita, ole enää saatavana.

Taka-akselisto on perinteistä "hevoscärrymallia" eli jäykkä taka-akseli ja pitkittäiset lehtijouset sekä putki-iskarit. Alustan komponentit ovat ohjausta lukuunottamatta helppoja korjata ja kaikkia varaosia löytyy.

On terveellistä muistaa, että yli 30 vuotta kilometrien nieleksintää kuluttava ajo-ominaisuudet loppuun, vaikka moottorissa vielä voima pauhaus. Vauhdikkaasta peltihevoselusta haaveillessa on pakko satsata alustan täydelliseen peruskorjaukseen. Samoin kunnollisiin ja oikeankokoisiin renkaisiin. Moderneille renkailla ja aktiiviseen maantiekäyttöön pitää hakea uudet ohjauskulmien säädöt. Vanhan korjaamokäsikirjan arvot ovat kuuskytluvun renkailla. Ohjauskulmat on vietetty sellaisiksi, että hento Mustang Sallykin kiertää kevyesti kaupungilla, mutta vakaa maantieajo kaipaisi "raskasliikkeisemmät" kulmat.

Kunhan Mustang on alustaltaan tiukassa kunnossa, hyvät renkaat alla ja oikein säädetyt, niin sillä pystyy huoletta ajamaan korkeitakin



Oven tyyppikilpi on tärkeä. Siitä näkee mikä auto on ja millä tekniikalla tehtaalta valmistunut. Sama sarjanumero (VIN) pitää löytyä myös konehuoneesta tehdasstanssattuna lokasuojan viereen. Samoin auton papereiden pitää täsmätä. Ole tutkimuksissa perusteellinen, mutta asiallinen myyjälle.

Merkki-kerho



Ford Mustang Owners Club of Finland on yli 15 vuotta pitkästi lippua korkealla harrastuksen puolesta. Jäseniä on noin 350 ja autoja vielä enemmän. Mukaan ovat tervetulleita kaikki USA:n FoMoCo-yhtymän autot ja niistä kiinnostuneet ihmiset. Jäsenmaksu on 100 mk/vuosi.

Yhteystiedot: FMOC ry, PL 207, 00131 Hki. Puheenjohtaja Pertti Heinonen kotipuh. 09-646 148

Kotisivut: <http://www.netti.fi/~fmoc/html/index.htm>. Sähköpostiosoite: fmoc@netti.fi.

Lisätietoja

LUETTAVAA

- **Mustang Recognition Guide 1964 1/2 - 1973** (kirjoittanut Dobbs, Farr, Heasley, Kopec); Kaikki klassikko-Mustangit kattava, hyvä perusteos eri malleista ja varusteista englanniksi.

- **Mustang Does It** (kirj. Ray Miller); Hyvät yksityiskohtaiset tiedot ja kuvitus, arvostettu kirja, englanniksi.

- **Illustrated Mustang Buyer's Guide** (kirj. Peter Sessler); Kuvitettu klassikko-Mustangin osto-opas, englanniksi.

- **Tekniikan Maailma** lehden artikkelit: 13/1998 "Ford Mustangin tenho ei katoa" kirj. Erkki Vanhanen sekä 8/1965 "Me ajomme: Ford Mustang" kirj. Matti Korjula.

- **V8-magazinen artikkelit:** 6/1995 esimerkki superentisöidystä autosta "Suomen hienoin Mustang GT 1966" sekä 4/1996 esimerkki Ford Motorsport rakennellusta 1965 Fastbackista, kirj. Arto Kylmänen.

- Suomalaisen Ford Mustang Owners Clubin kerholehti **Corralissa** 1/1988 on ollut informatiivinen 12 sivun juttu 1964 1/2-1966 Mustangeista tyyppikoodien tulkauksineen.

- Ruotsiksi on hyvä artikkeli 21/1991 **Bilsport**-lehdessä "Köpguiden: Ford Mustang".

- Lisäksi amerikkalaisessa pönialan yksityislehdessä **Mustang Monthly**ssä on ajoittain ostopaikka.

Ja kun olet päättänyt Mustangin onnelliseksi omistajaksi, niin hanki ensi töiksesi kaikista tärkein kirja. Fordin vuosimallikohtainen alkuperäinen korjaamokäsikirja "**Mustang Car Shop Manual**". Kirja on arvokas, mutta maksaa varmasti itsensä takaisin heti ensihuollossa. Siellä neuvotaan jopa muutamien erikoistyökalujen valmistaminen.

LINKKEJÄ

Ohessa vain muutamia esimerkkejä.

Varaosia: US-Parts (Helsinki, Espoo, Turku; Tallinna), Soini Car Parts, Tampere, American Import, Jyväskylä.

Mustang-osa: Peter Nyman, Pietarsaari, Sepo Niemensivu, Ulvila, Trade-Parts, Hamina.

Kirjallisuutta: Alfamer, Helsinki, Tieto-Nikkari, Helsinki (myös Mustang pienenomallit).

Suosittelavista korjaamoista, maalaamoista, verhoilijoista ja muista osaajista on hyvä kysellä neuvoja pitempään Mustangeja harrastaneilta.

nopeuksia. Mieli tekee yhtenäisen ratin taakse ja reissut ovat mukavia.

VAIHEISTO JA PERÄ

Vaihteistoja on monenlaisia. Tunnistusta varten niissä on oma pieni tyyppikilpiensä eikä ilman sitä kannata mennä varaosakauppaan. Manuaalilaatikoita löytyy kolmi- ja nelivaihteisia. Niitä on Fordin sekä Borg & Warnerin valmistamina ja lisäksi eri versioina. Pääsääntöisesti kaikki soveltuvat hommaansa alkuperäisen tekniikan kera. Varaosatilanne on kohtuullinen, mutta elää koko ajan. Nelivaihteisen Borg & Warner T10 -vaihteiston

PONIKAUPOILLA...

evoluutioversion Super T10:n saa tilattua jopa uutena.

Automaattivaihteisto on Fordin maineikas ja erittäin yleinen C-4. Jos vaihteisto on huollettu suosittelun mukaan, niin C-4 on hyvätoiminen ja pitkäikäinen. Öljyjä vaihtaessa huomattavaa, että Fordissa on myös turbiinissa öljyn tyhjennysproppu. Tarvittaessa automaattiin löytyy helposti varaosia. Jenkeissä peruskorjattuja vaihtolaitteita on myös tarjolla, mutta pääsääntöisesti on viisainta korjata auton oma alkuperäisvaihteisto (mikäli vielä tallella).

Taka-akselina käytettiin V8-malleissa mainiota Eaton-rakenteista "8 tuuman perää", johon välityksiä oli tarjolla 2.80 - 4.11 välillä. Rakenteessa koko modulaarinen tasauspyörästö irtaa perämurikkana akseliston kuoresta. Varaosatilanne on hyvä.

Kuutosmoottorin kanssa käytetty kevyen luokan taka-akseli on sen sijaan Hotchkiss-



1965 standardipölykapselia saattoi koristaa tilaamalla lisävarusteena kolmisiipisen spinnerin.



V8 Mustangissa on pyörät viidellä pulllalla kiinni, kuutosmalleissa vain neljällä. Jos kuutonen vaihdetaan kaksiksi, niin kaikki tekniikka akselisteineen vaihtuu. Pulttimäärä on helppo tunnistuskeino, onko mahdollinen muutos tehty lain kirjaimen mukaan. Kuvassa optio erikoisvanne "Styled Steel Wheel".



Vakiomallinen vaakasuur mittaristo esiintyy '64-'65 Mustangeissa. GT- ja poni-optioiden myötä tuli vauhdikkaampi viiden mittarin yksikkö, joka muuttui vakioksi vuodelle 1966. Rattiputkessa oleva kellon ja kierroslukumittarin "Rally-Pac" paketti oli aina erillinen optio.



tyyppinen. Siinä tasauspyörästö on integroitu akselin kuoreen. Kulunut perä aiheuttaa ongelmia, sillä laakereita lukuunottamatta ei varaosia ole enää saatavana.

MOOTTORI

Suorat kuutoset ovat taloudellisia sekä vähän huoltoa kaipaavia perusmoottoreita. 1965 vuosimallista eteenpäin käytössä ollut 200 cid versio on edeltäjänsä vahvempi seitsemän runkolaakerinsa ansiosta. Kevyt '65 HT Mustang 200 cid kuutosella ja manuaalilla on varsin käytännöllinen, kulutus pyörii 10 - 11 litran kieppeillä satasella ja 120 heppaa kuskaa ihan muun liikenteen tahtiin. Tarkista onko kuutosen pakosarjassa halkeamia, siihen kohdistuvat isot lämpörasitukset. Fordin varaosahinnastossa on vielä uusia 225 dollarin hintaan.

Veekasit ovat alan slangilla "Windsoreita" valmistuspaikkansa mukaan. Ne ovat sylinterilavuudesta riippumatta ulkoapäin samannäköisiä. Kuusnelosista voi tavata 164-heppaisen 260-2V mallin, joita käytettiin vain automaatin kanssa. Kaikki muut moottorit ovat 289-kuutiomaaisia eli 4.7 litraa iskutilavuudeltaan. Niistä on 200-225 hevosvoiman virityksasteita ja kaa-suttimessa kurkkuja kaksi tai neljä. Sokerina pohjalla on 289-4V High Performance, jonka 271 hepan turvin saattoi aikoinaan mennä suoraan kilparadalle.

Yksi huollon puutteen merkki on vanhoissa moottoreissa kylmäkäynnistyksen jälkeen naputtelevat venttiilien nostajat. Hydraulinen itsesäätö ei enää toimi, kun öljy on sakkau-

tunut nostajassa. Vaihtakaa öljyt usein.

Eri versioista puhutaan harrastajapiireissä (tyyppikilven) koodikirjaimilla. "Mikä kone sulla on"? "Mulla on A-koodi". Eli 225-heppainen 289-4V, kiitellyn ripeä ja mukava pata Mustangiin.

Nämä Windsor-sarjan moottorit ovat legendaarisia ja niiden evoluutioversio 5.0 litre löytyi vielä 1995 Mustangin pellin alta. Kaikkea varaosaa on saatavana, vieläpä edullisesti.

Huom! Jos alkuperäinen kuutosmoottori on vaihdettu myöhemmin veekasiin, niin kaikki muukin tekniikka olisi pitänyt vaihtaa kasimallin mukaiseksi. Homma on suuri ja käytännössä vain kori ja sisustus jäävät ennalleen. Erilaisia "osittain muutettuja" autoja on myynnissä usein. Sellaista ostaessa on tiedettävä mitä tekee. ☺

Neljä kultaista sääntöä

Ennen kuin lähdet autokaupoille on hyvä miettiä itselleen selväksi muutama perusasia.

1. Tärkeintä on päättää mitä autoltasi haluat, mihin autoa tarvitset ja miten sitä aiot käyttää.
2. Tieto on valttia. Hanki pari kirjaa ja lue ne ajatuksella. Liity merkkipöytäkirjaan ja kysele lisätietoja Mustangin omistajilta.
3. Tee järkevä budjetti ja etsi niin hyvä auto kuin rahallasi saat. Jos löydät parempikuntoisen, mutta kalliimman, niin hanki lisärahoitusta — kannattaa varmasti. Muista jättää rahaa täysihuoltoon, se on lähes poikkeuksetta tekemättä.
4. Osta auto itsellesi, ei muita miellyttäaksesi.

Yhteenveto

Mustang on amerikkalainen näkemys hauskaasta ja yksilöllisestä autosta. Mustangeja on lukemattomia erilaisia, aivan kuin hevosia. Suomessa Mustangilla on vahva sportti-imago.

Täysiverisestä urheiluautosta Mustang on silti kaukana eikä sitä sellaiseksi pidä edes kuvitella. Toisaalta kustannuksetkin ovat vain murto-osat esimerkiksi italialaisiin täysiverisiin verrattuna. Hyvässä V8 Mustangissa riittää potkua mukavaan niskojen naksauteluun, mutta moderni GTi pesee vanhan hepan ajo-ominaisuuksissa.

HYVÄÄ

- Mustangissa on lyömätön karisma, se on ollut klassikko jo uutena.
- Mustangit ovat edullisia ja antavat reilusti vastinetta rahalle.
- Hyvät jälleenmyyntimarkkinat.
- Tekniikka on yksinkertaista ja vahvaa, aitoa amerikanrautaa.
- Varaosatilanne on varsin hyvä.
- Mustang on kompakti, mitat taksimursua pienemmät.
- Tarjolla paljon Mustang-kirjallisuutta, lehtiä ja tieto-taitoa.
- Hyvä merkkipöytäkirja tuki ympäri maailman.

HINNAT

Suomessa early-Mustangit ovat edullisia. Hyvät yksilöt ovat muualla maailmassa kalliimpia kuin meillä. Itse asiassa osa huippuautoista on viety takaisin Yhdysvaltoihin ja osa myyty muille eurooppalaisille. Suomessa on myyty suomalaisille vain harvoja yli 150.000 markan Mustangeja.

Meillä Mustangit mahtuvat täällä hetkellä keskimäärin 20.000-100.000 markan haarakkaan.

Kohtuukuntoisen 1965 Hardtop V8 Mussen saa noin 40.000 markalla. Vauhtiperäinen Fastback on pyöreästi 15-20.000 kalliimpi. Avomalliin kannat-

HUONOA

- Hyviä, tarvelemättömiä yksilöitä on enää vähän.
- Huonosti muunnellut, rakennellut yksilöt ovat suuren suosion vuoksi yleisiä.
- Sporttiversionet usein ranskasti ajettuja ja kolhittuja.
- Huonolaatuisten repro-osien viisto harmia.
- Erkoisversioista liikkuu "huilapainoksia".



taa varata ainakin 75.000 markkaa. Hyvät varusteet, kuten GT-paketti tai ponisistustus, nostavat hintaa. Alkuperäiset Suomi-autot menevät yleensä nopeasti kaupaksi hyvän perustekniikkansa ansiosta.

Hyväkuntoiset tai muuten erikoiset yksilöt maksavat paljon. Esimerkkinä museorekisteröity ja kaunis 1966 Fastback GT-paketilla myytiin keuhkalla tasan sadalla tonnilla.

Aidot 1965 tai 1966 Shelby Mustangit maksavat moninkertaisia summia, mutta early-Shelbyjä ei Suomessa ole.