

V8
OSTO-OPAS

Ford Mustang 1967-68

PONIT KASVAVAT JA VAHVISTUVA



**Mustangien toinen
korisukupolvi muotoiltiin uuteen
asuun, mutta alkuperäisen
pikkuponin peruspiirteistä ei
silti luovuttu. Tuoreet 1967-
mallit olivat pidempiä,
leveämpiä ja olemukseltaan
korostetumpia. Syynä
muutoksiin oli kilpailijoiden
esiinmarssi. Ponia piti
kasvattaa, koska pellin alle oli
mahdutettava tehokas
isolohkomoottori. 1968
päivitettiin hyvää perusmuotoa
ja moottorivalikoima laajeni.**

Veekasin osto-opas -sarja avattiin numerossa 6/1998. Silloin käsittelimme maamme suosituimpiin lukeutuvien mallien, eli 1964 1/2 - 1966 Ford Mustangien, ponikauppaa. Luontevana jatkona on nyt vuorossa Mustangien toinen korisukupolvi.

Herätykseksi on paikallaan muistuttaa samasta asiasta kuin osto-opas -sarjan avaukses-

sa. Kaikki nämä hauskat harrasteautot ovat jo yli 30 vuotiaita maantienkiertäjiä. Jokainen Mustang on kulunut ja korjailtu. Vanhaa konia ostettaessa pitää tarkkaan arvioida, millainen yksilö ja missä teknisessä kunnossa auto eri osa-alueiltaan on.

Ennen Mustangin harkintaa kannattaa kaivaa arkistosta esiin se ensimmäinen 1964 1/2 - 1966 artikkeli. Siinä on paljon tietoa, joka on käyttökelpoista myös tähän 1967-68 sukupolveen. Näissäkin on kolme korimallia: yleisin Hardtop runsailla sisätiloilla ja takakontilla, vauhdikas 2+2 Fastback pienellä takatilalla sekä avomalli Convertible. Kustakin mallista saattoi valinnaisvarusteilla (options) muodostaa melko yksilöllisiä autoja.

Harrasteautoksi Mustangia miellyttävällä saatava mennä pää pyörälle, kun autoja on niin monenlaisia. Turha silti huolehtia – Mustang on eräs helpoimmista vanhoista klassikoista. Kunhan vain pääpiirteissään sopiva yksilö löytyy, niin sitä voi vielä jälkikäteen varustella ja tekniikkaa petrata.

Mustang-kerholaiset kertovat hymyillen, että puuhaan kuluu rahaa ihan sen oman kukkaron mukaan. Auton osto on eräänlainen pääsylippu harrastukseen.

KOVAT KILPAILIJAT TULEVAT

Mustang oli ensivuotinaan kaikki ennätykset lyönyt superhitti. Oliko sitten syytä kajota menestysreseptiin? Kyllä vain. Fordilla oli tietoa rakkaiden kilpailijoiden toimista. Plymouth oli radikaalisti uudistamassa Barracudaansa ja sen Formula S-malliin oli luvassa 383 cid isolohko 280-heppaisena. Myöskin General Motors halusi siivun kuumista poniautomarkkinoista. Camaroa kehiteltiin kiihkeästi ja ensiesittely tähdättiin mallivuoteen 1967. Vihjeen mukaan Camaron Super Sport-versiossa tulisi olemaan tehokas 295 hv 350 cid moottori.

Mitä Fordilla oli vastata siihen? Alkuperäisen Mustangin konehuoneeseen mahtui vain Wind-

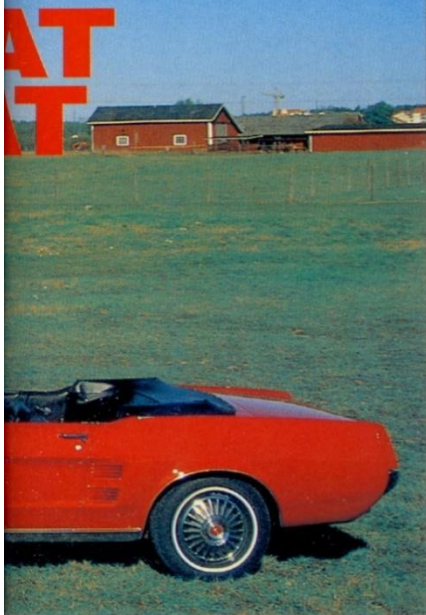


Suomen Ford toi 1967 Mustangeja peräti 32 yksilöä. Petri Laitinen on vasta toinen omistaja alkuperäiskilpiselle ja hyväkuntoiselle Hardtopille. ZGH-1 on tilattu runsailla optiovarusteilla: 289-4V, tehostetut leijarrut ja HD-alusta, C-4 automaatti, kaksivärisustus, kierroslukumittari, AM/FM radio, keskikonsoli ja muuta mukavaa.

GT-mallin
Pop-open
tankinkorkki.



**Teksti Arto Kylmänen
Kuvat Arto Kylmänen, FoMoCo**



Koeajajat pitivät ja yleisö osti uusittua 1967 Mustangia. Lähes puolen miljoonan Mustangin myyntimenestys löi muut ällikkäällä mm. Camaroja myytiin alle puolet vähemmän. Moni ennusti toisin, sillä kilpailu neljän muun poniauton kanssa oli Mustangille uusi ja tiukka tilanne. Keltainen on Marko Alholan 1967 Fastback 390 GT, oikeanpuoleinen on Jaakko Olkinuoran 1967 Convertible 289 ja vasemmalla Kim Härkösen 1968 avo 302 GT.

Merkittävin 1967 sisustan muutos oli täysin uusi kojelauta. Kaksi tärkeintä mittaripoteroa kasvatettiin reilusti suuremmiksi ja muut kolme ryhmiteltiin linjakkaasti. Törmäysalueiden pehmustusta sekä tuuletusjärjestelmää parannettiin. Kuvassa Interior Decor -optiosisustus.



390 cid, eli 6.4 litran, isolohko täyttää levennetyn konehuoneenkin ääriään myöten. Kone on tehokas ja painava, mutta käytössä hyvin miellyttävä juhlanan vääntönsä ansiosta. Isolohkon sai vain GT-malliin.



sor-sarjan pikkulohkomootoreita. Niistä tehokain oli 289 cid High-Performance versio 271 hv virityksellä. Ford ei voinut jäädä altavastaajan asemaan. Joten uuden korisukupolven moottorilla levennettiin FE-sarjan isolohkoja varten. Thunderbird-malleista lainattiin pirteä ja vahva 390 cid Special-versio 320-heppaisena. Sama moottori tuli tarjolle myös Mustangin uuteen sisarmalliin Mercury Cougarin.

HEVOSVOIMASOTA ALKAA

Fordin tehokone sai pian vastineita General Motorsilta. Muutama kuukausi Camaron esittelystä sille tuli sisarmalliksi Pontiac Firebird. Tulilintujen huippuversio oli Firebird 400, jossa möyri

GTO:sta napattu nelisatanen 325-heppaisena. Ja myöhemmin mallivuonna SS Camaroon sai optiona 396 cid isolohkon samantehoisena.

Ford-leirin vahvana aseena puolestaan oli koko ajan Shelbyn hienot GT-kärkyt. GT-500-mallissa oli vakiona Cobra-viritelty 428 cid Police Interceptor, josta ilmoitettiin 335 hevosvoimaa.

Luonnollisesti GM halusi päästä kukkulan kuninkaaksi. Siksi Camaron 396 cid moottoriin tarjottiin Corvetesta tuttu L-78 optioversio, joka 375 heppaalla selätti Shelbyn. Tälle vastineeksi Shelby ilmoitti muuttavansa GT-500 -malleihin tarvittaessa 427 "Le Mans" huippumoottorin, joka oli silloin lyömätön. Mittava Mustang-Camaro -hevosvoimasota riehui jo heti ekan mallivuotena!

NOUSUKAUSI USA:SSA – LASKUN AIKA SUOMESSA

Vuosi 1968 oli mielenkiintoista aikaa USA:n autoringillä. Elettiin vahvaa nousukautta ja Mustangin menestyksen kaviopölyä seurasi monta tiukkaa ratsastajaa. Uusia kakunsiyöjiä tuli jopa Ford Motor Companyltä itseltäänkin, aiemman Cougarin lisäksi upouusi Ford Torino. Pontiac rynnisti GT tiikerillään. Dodgelta lanseerattiin kohuttu Charger. American Motors hätkäytti kaikki erittäin onnistuneella kaksipaikkaisella AMX-mallillaan. Kilpailusta, ja kymmenen prosentin hinnannoususta huolimatta, kävi 1968 Mustangin kauppa oleellisesti kilpailijoita paremmin. Niitä myytiin reilut 300.000 yksilöä.

Pääkohdat vuosimalleittain

KASVANUT JA JALOSTETTU 1967



Mustangin konehuoneen ja raidevälin 2.6 tuuman levytyksen ohessa auto kasvoi lähes kaikilta mitoiltaan. Oikeastaan vain 108 tuuman akseliväli ja poniauton perusmuoto – pitkä keula, tiivis ohjaamo, lyhyt perä – jäivät ennalleen. Ja se kuritettiin kirjaava intiaanihevonen keulamaskiin.

Selkeitä muutoksia huomaa paljon. Mustangin tunnusomaiseen sivupokkaukseen tuli takapyörien eteen kaksi isohkoa, simuloitua jarrujen ilmanottooscooppia. Ennestään vallaton keulan virmistys leveni Teksasin cowboy-malliin. Perä vedettiin koveraksi ja takavalot upotettiin tyylik-

käisiin erilliskehyskiin. Myös koko sisustus petrattiin tuoreemmaksi ja aiempien käyttäjien palautteiden mukaan toimivammaksi.

Kasvaneen suorituskyvyn vuoksi alustan parannuksiin ja turvallisuuteen panostettiin vielä lisää. Raidevälin levitys kohosi suuntavakautta. Kaksipiiriseen jarrujärjestelmään siirtyminen oli tervetullut uudistus. Systeemiin liittyi myös varoitusvalo, ilmoittaen joko etu- tai takajarrupiirissä olevan nestevuotoa. Itse jarruputket sinkittiin ruostetta vastustamaan.

1968 – PIKKU PARANTELUA JA COBRA JET



1968 Mustangin maski GT-malliin kuuluvilla sumuvaloilla.

Vuodelle 1968 ei ollut tarpeen muuttaa hyvää konseptia. Ulkoasun osalta Mustangia pyrittiin vain hieman pelkistämään tyylipuhtaammaksi. Takajarrujen feikkiscoopit korvattiin yksinkertaisella kromiilistalla kylkipokkauksen reunaan.

Maskista poistui ponia kehystänyt syvä "aitaus" ja sen isot koristeristikot. Merkkejä, kapseleita ja vanteita muutettiin. Konepellistä siivottiin F O R D -kirjaimet.

Hallituksen uudet saastemääräykset laajenivat koko maahan, aiemmin ne olivat olleet voimassa vain Kaliforniassa. Myös turvallisuusmääräykset astuivat ensi kerran voimaan. Ne pehmensivät sisustusta ja toivat sivuvalot. Eniten kolariturvallisuutta kohensi uudentyyppinen, teleskoopina kokoonpainuva ohjausakseli. Päästöjen kontrollointi vaikutti sekä moottorivalikoimaan että puristussuhteisiin ja tehoihin.

Vuoden 1968 tammikuussa julkaistiin uusi virstanpylväs Mustang-historiassa. Isolohkosta tuli kuuma 428 Cobra Jet -versio. Koneesta ilmoitettiin vaatimattomasti 335 heppaa, mutta kiihdytyskisan menestys osoitti sen kehittävän lähemmäs 400 konia. Nopeasta Cobra Jetista oli käytännön vastusta jopa Moparien Hemeille.

Alustapuolella merkittävintä oli uudet levyjarrut etupyöriin. Aiemmista Kelsey-Hayesin neli-mäntäisistä jarrusatuista luovuttiin. Ne olivat hienot jarrut, mutta kärsivät huoltojen laiminlyönnistä ja kuluttajat kritisoivat. Joten tilalle kehitettiin simppele, yksimäntäinen kelluva jarrusatu. Rakenne oli niin hyvä, että sitä käytettiin muuttamattomana koko Classic Mustangien sukupolven loppuun 1973 asti.



"Mustang - urheiluautojen kuningas ja kuningasten urheiluauto" sanaili suomalainen Ford-esite 1968. Sports Trim Group -varustepakettiin kuului mm. kaksivärinen konepelti.



Konepelti louversein oli tarjolla jo 1967 Exterior Decor Group -varustepakettiin kuuluvana. 1968 se oli erillinen lisävaruste. Ilmanottoaukot olivat toimivat ja varustettu viikun merkkivaloin.



Vuoden 1968 perusmallin kaksipuolainen ratti toisti sisustuksen värytystä.

PONIT...

Suomessa taas nousukausi oli jo porskutelu ja koitti laskun aika. Autojen rekisteröinti romahti. Syynä oli kotimaan markan devalvointi yli 31 prosentilla. Joten dollarin korkean arvon vuoksi 1968 Mustangin perushinta nousi yli kolmanneksella 44.300 markkaan. Summalla sai noin kolme Volvo Amazonia tai yhden Mustang Hardtopin! Perusponi ei kylläkään ollut mikään halpa karvahattukansan versio. Suomen Fordin linjapäätöksellä meille tuotiin vain hyvin varusteltuja V8-malleja. Kuuskaseissa oli vähintään 289 tai 302-4V, nelivaihteinen manuaali, levyjarrupaketti, vahva alusta ynnä muut vientimallien herkut. Vaikka suomalaisia innostamaan tehtiin oikein raflaava moniväriesite, niin kaupaksi ei saatu kuin viisi Mustangia. Edellisenä vuonna 1967 vastaan Mustangin hinta oli vain 29.900 ja niitä myytiinkin 32 Suomi-yksilöä. Jopa viisi isolohkoista GT-mallia, joista kaksi Fastbackia.

MILLAINEN AJAA JA OMISTAA?

Aikansa autolehdistön mukaan Mustangissa oli vahvaa ja helppohuoltoista tekniikkaa sekä bonuksena hyvä takuu. Consumer Guide kuluttajien oppaan arvioimana Fordin laatuun saattoi luottaa. Ajettavuutensa puolesta Mustang arvioitiin oikein kelvolliseksi. Tosin Camaroa ihasteltiin mukavampana. Matkustusmukavuuteen vaikutti sisämelu, Mustangin äänieristyksistä oli tingitty keveyden nimissä. Barracudassa taas oli parhaat tavaratilat. Edullisten muskelielien puolella Firebird 400 oli kukkulan kingi, kunnes Musseen tuli 428 C.J. Parhaan sporttiauton tittelin lunasti kaksipaik-



Uusien määräysten johdosta 1968-mallien sisustus muuttui pääosiltaan. Lisäpehmusteiden ja kokoonpainuvan rattiakselin ansiosta matkustajien turvallisuus kolareissa parani. "Rulo-ovinen" keskikonsoli on hauska alkuperäinen optiovaruste.

kainen ja hyvin balanssissa oleva AMX. Mustangia pidettiin silti aina hyvänä valintana ja suosio oli ylittämätön.

2000-luvun harrasteautoksi Mustang sopii mainiosti. Auton ominta aluetta on hauska karuttelu kaiken sortin ajopuuhiissa. Toki vanha hoppa on kömpelömpi ja janoisempi kuin nykyrisat, mutta kyllä sen kanssa hyvin pärjää. Vaikka kesäinen työmatkaliikenne on lystimpää ja parkkipaikka Mustang on silkkaa piristystä. Eri-laisia harrasterientoja on monenlaisia ja niissä Mustang on kaikkien tuntema ja "hyväksytty" auto. Mustangissa on myös lyömätöntä karismaa. Suuri suosio heijastuu osateollisuuteen, joka on mittavinta koko harrasteautojen saralla. Ja Mustangiin erikoistuneita lehtiä julkaistaan lukuisia - eturivissä yli 20-vuotias Mustang Monthly.

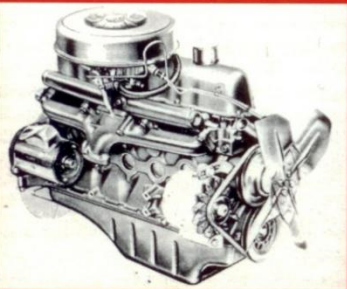
Viimeisenä kaikista tärkeimmät eli Mustang-

merkkikerhot, joita arvellaan maailmanlaajuisesti olevan noin pari sataa. Kerhoissa tietojen ja kokemusten vaihto rikastaa omaa Mustang-harrastusta nopeassa tahdissa. Moni innostuu Mustangeista niin, että hankkii toisenkin yksilön perheeseen.

Hyvä tietää 1967-68 Mustangeista

KORI, RUOSTE, ULKOASU

Fastbackin takalasin alareunassa voi olla ruostetta, sillä vesi makaa listan alla. Avomalleissa kannattaa olla hyvin tarkkana monikertaisten kynnyksoteloiden ruosteen suhteen. Kynnyksotelot



200 cid rivikuutonen oli perusmoottori.

1968 ilmestyi mainio 302, eli 5.0 litran, veekasi Mustangiin. Kevyen ja silti ripeän moottorin myötä Mustangissa on tasapainoiset ajo-ominaisuudet. Hyväkuntoisen ja huolletun koneen bensankulutus on 11-14 litraa/100 km.





Vauhtiperän muoto oli aiemmin 3/4-viisto, eli pienellä takaluukun pykälällä. 1967 Fastbackien myötä se muuttui täysin yksilinjaiseksi. Punainen on Ismo Lankisen erikoinen Suomi-auto, ainoa 390 GT/A; A tarkoittaa automaattia.



Custom Exterior Group -paketilla varustetuissa '67 autoissa oli peräpellin kokonaan peittävä, vaakasuorasti rivoitettu koristepaneeli ja valojen kehukset olivat kromin sijaan auton väriset. Paketin sai mihin tahansa korimalliin.



Sohvapenkki oli lisävaruste, kun normaalisti Mustangit oli varustettu erillisillä etuistuimilla, bucket seats. Jaakon avon kaltaisia "bench seat" -malleja tehtiin vain 1209. Kaikkiaan 1967-68 -mallisia avoja valmistettiin reilut 48.000 yksilöä. Suomessa näitä rätkätköitä on silti alle 20.

ovat pääasiallisin kantava rakenne ja korjaus hyvin työstä. Kattomekanismin nivelistöä on pitänyt huolloissa voidella, muuten ne kuluvat ja katto istuu notkolla. Lisävarusteena ollut sähköhydraulinen nosto/laskumekanismi on myös kallis korjattava, jos siitä ei ole huolehdittu. Optiona rätikkatöön sai lasisen takaikkunan.

Kaikista Mustangeista on tarkistettava tuulilasin edessä oleva, ritilän alla sijaitseva ilmanottoaukko. Jos sitä ei ole pidetty puhtaana roskista ja neulasista, niin veden valuma-aukko tukkeutuu ja koko kaukalo ruostuu. Johdannaisena vesi pääsee etujalkatilaan ja ruostuttaa senkin. Alusta ei ole altis ruostumaan, sillä Ford käytti "zincrometallia" eli suurlujuuspeltiä, joka vielä sinkkipinnoitettiin. Tarkista silti ne tavanomaiset oven ja luukkujen reumat, takakontti, pyöräkotelot, alustan kotelot.

Fordin alkuperäisiä korin osia on ollut hyvin saatavana, mutta tilanne on huonontumassa. Erityisesti Fastbackin ja avon takalokasuojat ovat työläitä etsittäviä. Sen sijaan Taiwanissa tehtyjä

tarvikkeita eli pienempiä tarvikkepelejä ja kromitavaraa piisaa. Niiden laatu voi kuitenkin olla pettymys.

SISUSTUS

1967 ja 1968-mallit ovat sisustaltaan erilaiset, vain perusilme on sama. Yleisimpiä verhoilumateriaaleja on edullisesti tarjolla, joten sisustuksen kunnostus sujuu helposti. Aiempi "poni-sisustus" poistui valikoimista. Aikakauden erikoiset optio-sisustukset ovat hankalampia hankittavia ja luonnollisesti reilusti kalliimpia. Sama koskee myös muita alkuperäisiä herkkuvärskeitä, esimerkiksi kattokonsolia.

Mustangin sisustan varustevalikoima kasvoi vuosina 1967-1968. Optiolistoille ilmestyi hartiaturvavyöt aiempien pelkkien lantiovien oheen, tilitiritti, vakionopeudensäädin, kattoluukku, takalasinlämmitin, painepullolla täytettävä pieni varapyörä ja paljon muuta.

Tehtaalla asennettuna sai ilmastoinnin, joka oli uutta kojelaudan sisään integroitua rakennetta. Järjestelmässä käytetään vanhantyyppistä R12 kylmäainetta eli tummin freonia. Sitä ei enää myydä, joten lisäystä tarvittaessa koko laitteisto on peruskorjattava uutta R134 ainetta varaten. Erikoiskorjaamon kalliita töitä.

ALUSTA

Alustan perusrakenne on sama kuin aiemmin. Auton kasvamisesta johtuen lähes kaikki varaosat ovat uudella C7-alkuisella (eli 1967) varosnumerolla.

Uutta olivat kaksipiiriset jarrut. Optiona saataviin tuuletettuihin etulevyjarruihin lisättiin aiemmin kaivattu jarrutehostin. Jarrurakenne muuttui yksinkertaisemmaksi 1968. Levyjarrut kuuluivat vakiona GT-malliin, poikkeuksena 1968 302. Samoin GT-rasseihin kuului aina vahva heavy duty -alustapaketti.

Optiona sai tehostetun ohjauksen. Hydraulisen systeemin korjaus on arvokasta eikä uusia raidetankotehostimen ohjausventtiileitä valmisteta. Varoitukset ohjauslaitteiston "tee-se-itse poropeukaloinnista" kannattaa muistaa. Mekaanisella puolella on juuri ryhdytty valmistamaan uusia

Merkki-kerho

Ford Mustang Owners Club of Finland on lähes 20 vuotta tehnyt työtä USA-Fordien ja eritoten Mustangien puolesta. Jäseniä on liki 400. 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, GSM 050-5358208

Kotisivut: www.netti.fi/~fmoc
Sähköpostiosoite: fmoc@netti.fi

Lisätietoja

KIRJOJA

Ahkerasti luettavaksi kannattaa hankkia hyvät Mustang kirjaklassikot:

- Englanniksi Mustang Recognition Guide 1964 1/2-1973, samoin Mustang Does It sekä varsinainen osto-opas Illustrated Mustang Buyer's Guide.
- Koko tyyppikilpien koodiston salaisuudet on kerätty yhteen kirjaan: Catalog of Mustang ID Numbers 1964 1/2-1993.

- Pelkästään mallit Mustang 1964 1/2-1968, from Motorbooks International Muscle Car Color History.

- Isolohtoista innostuneiden kannattaa hankkia Musclegar & Hi-Po Engines: Ford Big Block.

Mustangin onnelliseksi omistajaksi päädyttyäsi hanki ensi töiksesi kaikista tärkein kirja: Fordin vuosimallikohtainen alkuperäinen korjaamokäsikirja "Mustang Car Shop Manual". Kirja maksaa varmasti itsensä takaisin heti ensihuollossa.

LEHTIÄ

- Suomalaisen Ford Mustang Owners Clubin kerholiedessä Corralissa 2-3/1988 on ollut hyödyllinen 10 sivun juttu 1967-1968 Mustangeista tyyppikoodien tulkkauksineen.

- Ruotsiksi melko tuore artikkeli 16/1999 Bilsport-lehdessä "Köpguiden: Från succé till kultfenomen - Ford Mustang".

- Mustang Monthly on julkaissut hyvin seikkape- räisiä, 30 sivun Facts Book -kirjasia, joissa käsitellään aina vuosimalli per kirjanen.

INTERNET

Linkkejä mm. osoitteessa: www.netti.fi/~fmoc

simpukoita, mutta laadusta ei ole käyttökoke- musta. Simpukat muuttuivat 1968-malleihin ja niillä ajavien ei tarvitse pelätä nokkakolarissa sei- västyvänsä kiinteään rattiakseliin.

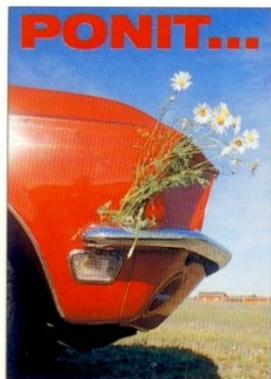
Vaihdelaatikot ja taka-akselistot säilyivät en- nallaan. Isolohton jatkoksi tuli joko Fordin nelivaihteinen "toploader" manuaali tai C-6 auto- maatti sekä vahva 9" perä. Manuaaliauton kun- nostus on usein suuri savotta, sillä askin lisäksi on kytkin ja vaihdevivut runnottu soosiksi. Uusia osia on hyvin vähän tarjolla. Automaatit ja perät ovat huollettua pitkäikäisiä. Peruskorjaus on ammattimiehen työtä, mutta osien saannin puo- lesta helppo.

MOOTTORIT

Laajan 1967-1968 moottorivalikoiman osalta auto- kirjallisuudessa esiintyy virhetietoa. Tähän osto- oppaaseen nähtiin paljon vaivaa vertaamalla Mus- tang-kirjat, Fordin tehdaskirjat sekä mikrofilmit ja mittava Mustang-lehtien arkisto. Vahvistui, ettei muutamaa konetta oikeasti myyty kuluttajien Mus- tangeihin. Eli kireät 302 HP Tunnel Portit jäivät ki- sakokeiluiksi, eikä 250 kuutosia tullut vielä 1968 Mustangeihin. Ja niitä huimaa 427 Mustangeja



Mustangin ajettavuudelle tekee gutaa välyksetön alusta ja jäykät iskunvaimentimet. Tehdas käytti GT-mallien parhaassa alustapakettissa, Competition Handling Package optio, tuhteja Koni-iskareita. Huomaa Markon 390 GT:n vahva 9" perä ja oranssit Konit.



PONIT...

1968-mallit tunnistaa etupuskurin kulman alla olevasta valkoisesta sivuvalosta ja takalokasuojan punaisesta. Valaistus ei johdu "flower-powerista", vaan sivuvalot olivat osa uutta USA:n hallituksen määräämää turvallisuuspakettia.



GT-malleihin kuuluu aina tehokas V8-moottori ja hyvä alusta. Lisäksi tulevat kaksoispakoputkisto, sumuvalot, GT-koristeet ja alkuperäiset erikoisvanteet. 1968-malleissa on myös vauhdikas C-muotoinen kylkitelppaus. Kimin harvinainen avo GT lienee Suomen ainoa.

valmistui Fordin tehdaslinjalta vain yksi. Shelbyn toimesta vaihdettiin noin viiteenkymmeneen GT 500 autoon 427 Medium Riser.

Varmasti 1967 saatavilla olleita ovat 200-1V kuutonen, 289-2V, 289-4V, 289-4V High Perf, 390-4V. Kaikki hyviä ja luotettavia koneita, joihin löytyy vaivatta osia. Parhaimman sporttijettavuuden sai 271-heppaisella High Performance pikkulohkolla, jolla auto ponnistaa liikkeelle terävästi ja keula ei ole liian painava. Sama hyvä balanssi koskee muitakin versioita, paitsi painavaa isolohkoa. 390:ssä vaakakupin vastineeksi tulee helppeä vääntö, jolla tekee renkaista nopeasti selvää.

1968 astui voimaan laajempi saatelaki ja koneita muuteltiin. Peruspata 200 kutvosen teho laski 115 heppaan. Kireä 289 High Perf putosi valikoimasta ja myöhemmin mallivuonna muikin 289 versiot. Tilalle tuli pidempi-iskuinen 302, jota ei erota 289:stä kuin valunumeroiden tai sisäkalujen mittausten perusteella. 302:sta on näissä Mustangeissa tavattu 2V- ja 4V-versiot. Kaksikurkkuisia kaasaria käytettiin vain automaatin ja ilmastoinnin yhdistelmän myötä. Yleisin on nelikurkkuisen kaasarin 302-4V. Mainio ja taloudellinen moottori, monen mielestä paras Mustangin arkipäivän ajeluihin.

390 GT isolohkon rinnalle tuli melko harvinainen 2V-versio. Kohuttu uutuuks 428 Cobra Jet perustui vahvaan FE-sarjan peruslohkoon, johon tuli uusi yläkerta. Sylinterinkannet ovat kilpasukuiset 427 Low Riserin kannet. Erittäin hyvä ja himoittu

hot rod -moottori. Alkuperäisyksilöt maksavat 5-10 kertaisesti tavalliseen Mustangiin nähden.

Kaikkiin koneisiin on varaosia, alkuperäisiä ja hot rod -palikoita. Kannattaa silti osakaupassa muistaa, ettei puolikuntoisen koneen virittely ole kovin pitkäikäistä. Vanhat (peruskorjaamattomat) koneet toimivat hämmästyttävän sinnikkäästi, kunhan öljyt suodattiminen vaihdetaan usein. Eikä käytetä uusia huippuluokan pesiviä tai synteettisiä öljyjä. Muuten vuosien pikeytymät liukevat irti ja rikkovat moottorin. Vanhat korppuun-

tuneet tiivistet venttiilihojureissa ja imusarjassa, samoin kuin kampiakselin takapään naruiviste, kaipaavat useimmiten huomiota.

Kaikkia kuuskytluvun moottoreita koskee sama lyijyttömän bensen myötä tullut asia. Pakoventtiilien seetipintoja ei aikoinaan karkaistu ja seetit tarvitsevat lyijyä tai korvaavaa ainetta kulumisen estoksi. Peruskorjauksen yhteydessä seetit voi muuttaa lyijyttömälle sopivaksi.

KITOKSET HALTIALAN TILALLE JA RATSUTYÖILLE Jenni Kuusiselle ja Nira Montellille.



Kuskin ovesa on niitattuna tyypikilpi, warranty plate, jonka koodit kannattaa ostaessa tulkitä.

Iskaritornin viereen on kiinnitetty auton toinen tyypikilpi, body buck tag. Samoin VIN-koodi, eli valmistenumero, löytyy stanssattuna täältä alueelta.

Yhteenveto

Mustangin rooli muuttui 1967-68 -mallien kehityksen ja aikakauden muutoksen myötä.

Aiemmin enemmistö ostajista halusi Mustanginsa vain halpana, mutta muodikkaana ja hauskana perusautona. Ensivuotena noin 2/3 myynnistä oli käytännöllisiä Hardtop-malleja. Seuraavaksi suosituksi oli avomalli. Alussa myös kuutosmoottoreita oli runsaammin.

HYVÄÄ

- + Harrasteautoksi ei hassumpi valinta
- + Täyttä amerikan ponilegendaa
- + Suosio edelleen nousussa
- + Mustangit antavat reilusti vastinetta rahalle
- + Hyvät jälleenmyyntimarkkinat
- + Tekniikka yksinkertaista ja vahvaa
- + Varaosatilanne vieläkin yksi parhaista
- + Mustang on kompakti - mitat taksimiesun luokkaa
- + Tarjolla paljon Mustang-kirjallisuutta, tieto-taitoa
- + Hyvä merkkikerhotuki ympäri maailman

HINNAT JA LUKUMÄÄRÄT

Merkkiarvion arvion mukaan 1967-68 -malleja on Suomessa yhteensä noin 140.

Myyntiin tulevat yksilöt asettuvat useimmiten 30.000-120.000 markan haarakkaan. Hintahaitari on leveä, koska Mustangit ovat hyvin yksilöllisiä. Lisävarusteet, tehokas moottori, GT-paketti tai erikoisistutus, nostavat aina hintaa. Alkuperäiset Suomi-autot ovat haluttua tavaraa.

Edullisin valinta on kuutoskoneinen Mustang Hardtop - hinnat 30.000 alkaen.

Uuden 1967-68 mallisukupolven myötä Fastbackin suosio ohitti avomallit. Ja yhä useampi halusi V8:n murinaa Mustanginsa. Muitakin lisävarusteita ostettiin entistä innokkaammin. Mustangin kehitys tehokkaampaan, mukavampaan ja samalla kalliimpaan suuntaan alkoi näistä malleista.

HUONOA

- Hyviä, tarvelemättömiä yksilöitä vaikea löytää
- Kuutosmoottorisia muutettu kehnosti V8-malleiksi
- Muunnellut, rakennellut yksilöt voivat olla hankalia ylläpitää
- Sportiversiot usein rankasti ajettuja ja kolhittuja
- Huonolaatuisten tekniikan "repro"-osien vioista harmia
- Erikoisversioista liikkuu "huijauspainoksia"

Jonkun jo vaaliman V8 HT:n voi saada noin 40-50.000 markalla. Vauhtiperäiset Fastback versiot pyöreästi 20.000 kalliimpia. Hyvään V8-avomalliin kannattaa varata ainakin 80.000 markkaa. Ja kaikkien ostoksien ensihuoltoja varten on viisasta jättää viiden tonnin reservi.

Aitoja 1967 tai 1968 Shelby Mustangeja ei Suomessa ole kuin yksi Cobra GT 500. Hyväkuntoisista aidosta Mustang Cobrasta voi haaveilla 220-400.000 rahakasa patjan alla.