

## Ford Mustang Convertible 1966



Lähtökohta oli Amerikassa "entisöity" avo-Mustang. Autoa tutkittaessa sen korin havaittiin kuitenkin olevan pahasti kiero vanhan kolarin jäljiltä. Moottori oli tehottoman tuntuinen ja naputti. Vaihteisto vaihtoi laiskasti ja korin osien istuvuus oli erittäin huono.



Tekniikan ja etupään peltien irrotuksen jälkeen korin etupää vedettiin suoraksi ja vahvistettiin. Vääntynyt tuulilasinkarmi tuettiin oikeaan muotoonsa ja kitillä peitetty ovitolpan alaosa korjattiin kunnollisesti. Samassa yhteydessä molempien ovitolppien hitsaukset tehtiin kokonaan uudelleen ja auton apurungot vahvistettiin sekä yhdistettiin toisiinsa.



Kun A-pilari oli korjattu, auto maalattiin tarvittavilta osin uudelleen, ei siis kokonaan. Autoon asennettiin tehostettu nopea hammastanko. Uudet eturipustukset sovitettuna paikalleen. Jousitus on täysin säädettävä korkeuden ja jäykkyyden suhteen.



Tukivarret maalattiin mustaksi yhtenäisen ulkonäön saavuttamiseksi. Etujarruina ovat 11,75" jäähdtyt levyt sekä nelimäntäiset Wilwood-satulat.



Auton sähköjärjestelmä tarkastettiin perusteellisesti ja mm. kaikki lasinostajat korjattiin. Moottoritila on maalattu puolikiiltävällä mustalla.



Kitkalukollinen ja terävetoakselinen perä asennettiin takaisin täysin kunnostettuna. Takajarrut ovat 10" jäädytetyt levyt ja nelimäntäiset satulat. Mustang takaisin pyörillään. Alla tilapäiset lainapyörät.



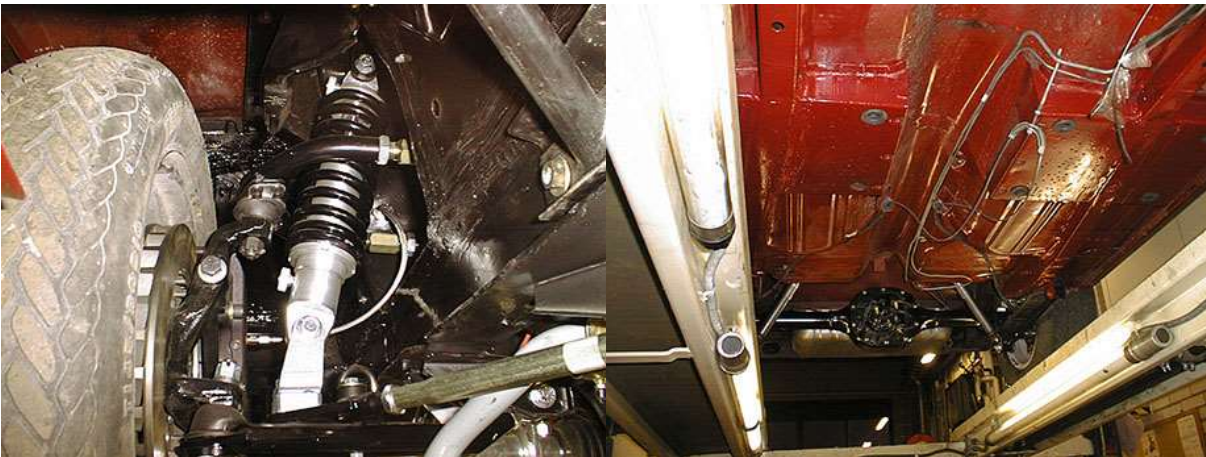
Mustang takaisin pyörillään. Alla tilapäiset lainapyörät.



Auton sisusta on jo koottu valmiiksi. Kaksivärisessä Pony-verhoilussa on kohokuvioidut hevosit.



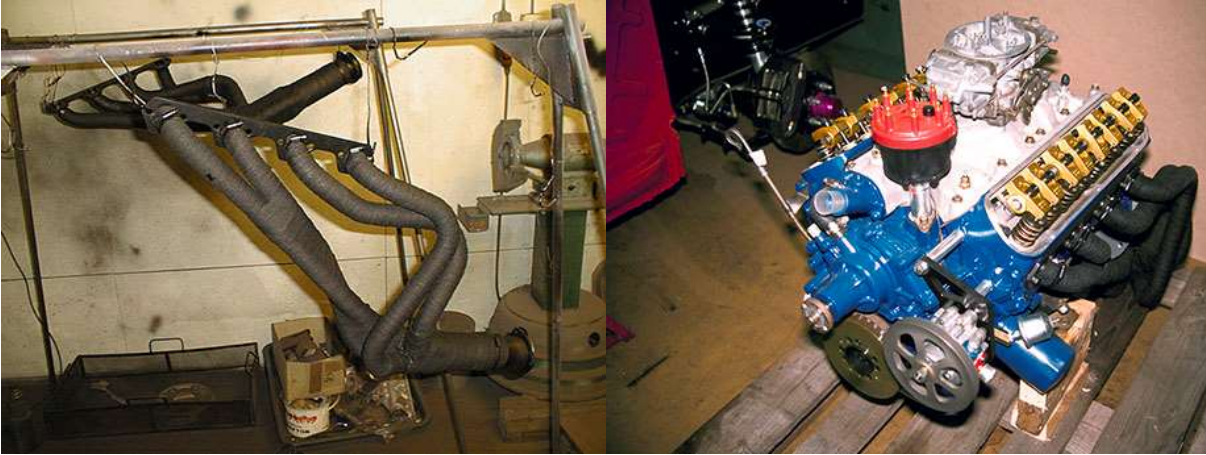
Auton sisusta on jo koottu valmiiksi. Perän lisätuennaksi asennettiin ns. Shelby-tuet, jotka estävät perän kiertymisen kiihdytyksessä.



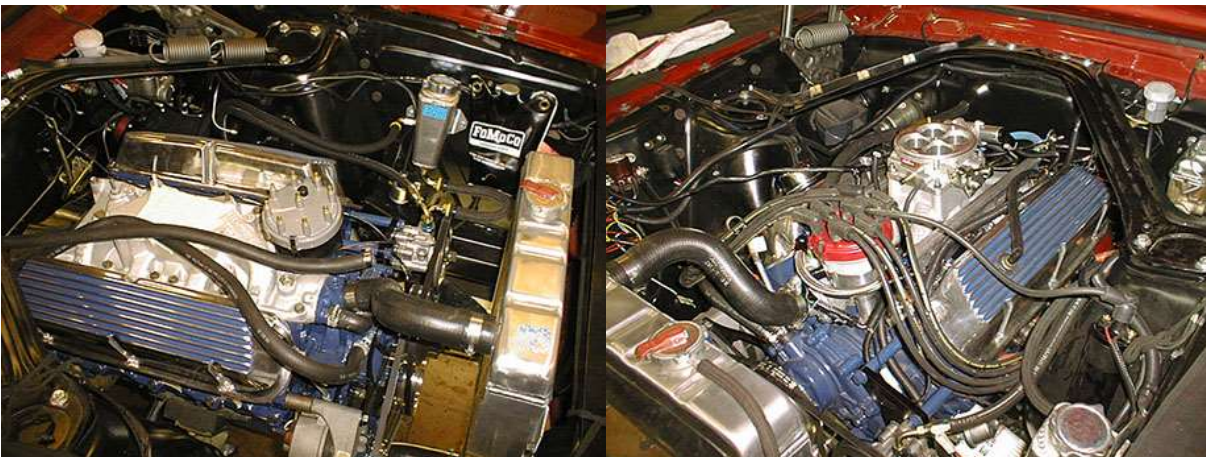
Etupyörätuentaa. Alusta maalattiin suureksi osaksi uudelleen mittavien vahvistusten ja jäykistysten takia.



Alusta maalattiin suureksi osaksi uudelleen mittavien vahvistusten ja jäykistysten takia. Vanteiksi valittiin American Racing Torgue Thrust II. Rengaskoko on edessä 205/55-16 ja takana 215/55-16. Jousituksen lopullinen korkeus säädettiin niin, että renkaat istuivat mahdollisimman kauniisti lokasuojien kaariin.



Peltipakosarjat lämpökääreessä. Moottori lähes valmiiksi koottuna. Tilavuutta kasvatettiin 302 kuutiotuumasta 347 kuutiotuumaan iskun pituutta lisäämällä. Kannet ovat SVO:n alumiiniset ja nokka-akseli Cranen hydraulinen rullanokka.



Moottori asennettiin takaisin paikalleen. Polttoaineen syötöstä huolehtii elektronisesti säädettävä Edelbrockin valmistama monipisteruisku.



Lasien ja peltien istuvuuteen kiinnitettiin erityistä huomiota. Lopputulos on siisti ja näyttävä.



Ilmanpuhdistin on käsityönä tehty yksittäiskappale, joka peittää ruiskun lähes kokonaan. Venttiilikopat ovat klassiset Moonit, joiden alle mahtuvat rullakeinuvivut.