

Tekst og foto: Kari Kaldahl

Unik 1967 Mustang

Devil's in the Details!

Mustangen på bildene ble kjøpt i original stand, av nåværende eier, i Norge i 2008.

For eier ble dermed en gammel drøm oppfylt, men veien frem mot målet, en motorsterk, komfortabel og brukervennlig hverdagsbil, ble lang.

Bileier ønsket å beholde bilens ytre, det han kalte et ujålete 1967-utseendet. Videre ønsket han å modernisere hjuloppheng, motor og gearkasse, det vil si forbedre kjøreegenskaper og komfort.

Han valgte først et verksted, som etter store regninger og tre års venting og uklarhet, leverte tilbake en ubrukelig bil. Her kan for eksempel nevnes et totalt mislykket motoroppsett, med mekanisk rollerkam, racing forgasser, feilmonterte stempler og altfor høy kompresjon, 12.5:1. Videre et altfor radikalt hjuloppheng, for lav bakkeklaring, felger som subbet i innerskjermene, osv.

Da Cars AS i Drøbak kom inn i bildet i 2011, var bileiers bestilling som følger:

Rydd opp etter «første forsøk», bygg en kjørbil, komfortabel, gatevennlig bil, dvs en gateracer med en tøff og sterk EFI motor, manuell gearkasse, stereoanlegg som kan konkurrere med god eksoslyd, hjulutrustning etter kundens ønske, sort skinn interiør og mørkegrønn lakk.

Et kompromiss som skulle ivaretas, var at bileier skulle ha et morsomt leketøy, som også kona skulle kunne bruke på shopping og til kjøring av unger.

De kostbare, men u hensiktsmessige delene som ble kjøpt inn i 2008-2009, ble lagt ut for salg, og det var klart for ny frisk.

Fra USA ble det nå bestilt et toppmoderne, uoriginalt, uavhengig for- og bakstillings-kit for gatebruk, såkalt IFS og IRS (independent front/rear suspension kit). Forstillingssettet avviker på alle måter fra den opprinnelige, originale, uavhengige forstillingen Mustang kom med, og kan ikke monteres mot de originale festepunktene. Hva forstillingen angår, ble kit'et bestilt med bærearmer, stabstag, skivebremses og servostyring, «for better handling».

Bakstillings-settet inkluderte også en Ford 9» bakaksel med servo skivebremses, og er delvis en kopi av det Jaguar brukte fra 60-tallet til 90-tallet, og tilsvarer også Aston Martins DB7, slik dette ble brukt frem til 2002.

I et kompromiss av bileiers ønsker og tilgjengelighet, ble det benyttet Michelin Pilot Sport PS 2 dekk i hhv 225/45ZR17 og 255/40ZR17.

Felgene er custom made, TTW AC 170845 og 170945 med ½» hjulmuttere. Felgene ble primet og lakkert etter bileiers ønske om finish, da de var ubehandlede fra fabrikk (se bilder).

Parallelt med ovennevnte, ble en «ny» motor til: Alu-motorblokken ble toppdekket og honet, forsynt med custom dish stempler, ventiler ble slipt, ventilseter ble frest og nye ventilstyringer ble montert. Motoren ble bygd om fra mekanisk til hydraulisk rollerkam, fra forgasser til Holley HP fuel injection

(HP EFI engine control unit), og kompresjonen ble senket til 10,2:1. Innsuget ble byttet ut med et Edelbrock RPM dual carb, som ble kraftig ombygd, for å oppnå målet om en velfungerende motor. K&N Filters leverte en tilfredsstillende EFI luftfilterløsning.

Holley's HP motorstyring fungerer best med bredbåndslambda. Kort forklart gir dette mulighet for justeringer over et bredere spekter (inkl ved full gass) og løsningen gir større tuningsmuligheter.

Pga nevnte innsprøytingsanlegg, ble det bestilt en rustfri EFI bensintank med in-tank elektrisk pumpe, og Cars bygde et «matchende» rustfritt, custom eksosanlegg med headers.

Utallige alu fittings og metervis med metallomspunne slanger gikk med. Dette både for sikkerhet (høye krav, SFI) og for finishen, det visuelle.

Verkstedet har anbefalt bileier å holde seg til motoroljen Royal Purple Racing 20w50, som inneholder zink. Dette er en motorolje med dokumentert gode egenskaper, og i dette tilfellet er det ingen katalysator å ta hensyn til, med tanke på zinkinnholdet i oljen.

Motoren ble grundig testet og innkjørt i Superflow bremsebenk, med 500 hk topp effekt og 570 ftlbs dreiemoment.

Gearkassen er en manuell 5-trinns TKO T5, med Centerforce Ford dual friction clutch og QuickTime SFI-godkjent clutch-hus. Sistnevnte har mindre diameter enn Lakewood's, og krever dermed mindre plass. På denne måten tilfredsstiller bilen kravene til for eksempel street legal (drag)racing!

Mellomakselen er spesialbygd, etter mål.

Tenningsanlegget består av en kraftig ombygget Mallory fordeler, crank trigger system fra MSD, tilpasset/kombinert med Holley's HD injection system (som nevnt over). Videre MSD tenningsforsterker og MSD tach adapter.

Alt som lot seg skaffe nytt av interiør, som dørpaneler og øvrige interiørpaneler, dørhåndtak, hendler, knotter, solskjermer, taktrek, tepper etc, ble kjøpt inn. Teppene ble lagt etter behørig tilpassing og klipping, antirustbehandling av hele bilen, steinsprutbeskyttelse på utsatte steder, lydisolering av kupeen, inkl alle hulrom og gjennomføringer. Denne prosessen ble toppet av nye gummilister (weatherstripping), en undervurdert detalj i restaureringssammenheng.

Glassmester og salmaker var viktige støttespillere! Sistnevnte har forvandlet innertak, dashbord, fold-down baksete, bagasjerom og midtkonsoll, til smykker i sort lær!

Bilen manglet panser etter besøk hos det første verkstedet, og etter kundens ønske ble det kjøpt inn et GT 40 panser. Dette hadde svært dårlig passform, for tynt stål, og over- og underdelene var ikke sveiset sammen. Les: Masse etterarbeid!

Apropos ekstraarbeid, så hadde de nyinnkjøpte lyktehusene også elendig passform, og tidkrevende etterarbeid måtte til.

Nye bakskjermers profiler (føringer) matchet ikke foran - bak og heller ikke mot hjørne/karosseridel mellom bakskjermer og bagasjeromslokk! Skjermene og bagasjeromslokket måtte modifiseres, for nye/rette linjer og profiler. Resultatet kan ses på bildene.

Ovennevnte medførte et betydelig antall dagers ekstraarbeid, med sveising (for avstiving og stabilitet), sparkling, tinning, pussing, sliping, priming, maskering, justering og prøvemonteringer.

Ikke en eneste gammel skrue, mutter eller skive ble bruk om igjen, uten at disse ble kromatert/forsinket/galvanisert/zinkprimet.

Karosseriet ble strippet helt ned, for full gjennomgang, sandblåsing og rustsveising.

Etter sandblåsing ble karosseriet hengt opp i en såkalt rotisserie, et stativ som gir tilgang til karosseriet fra alle vinkler og høyder. Her ble blant annet golvplater, bakskjermer, bagasjeromsplater, seteplattform, dørsider og diverse deler i fronten, byttet ut. Arbeidet fortsatte i en jig, et spesiallagd, nivellert arbeidsbord i stål. Her ble alle utskiftede deler rettet inn og justert i forhold til hverandre, etter at det ble lagd og påsveiset braketter for diverse moderne løsninger og spesialønsker. Karosseriets «ramme» måtte også sveises på flere steder, og mye av tidligere dårlig utført sveising måtte gjøres om igjen. Ny gearkassetunell måtte konstrueres, pga de løsningene man valgte for hhv bakaksel, mellomaksel og gearkasse. Mye av primingen og sliping ble også gjort i jig'en.

Dreneringspluggen ble installert i golv og bagasjeromsbunn, da verkstedet har erfaring med at veteranbiler kommer inn med flere liter vann i golv»brønnene». Dreneringspluggen, slik det brukes på moderne biler, anbefales som en rimelig og god rustforsikring, i forbindelse med restaurering.

Ettersom alt elektrisk måtte utmonteres før sandblåsing, ble det lagt opp nytt ledningsnett til alle funksjoner, inkludert til et moderne stereoanlegg/lydanlegg og tyverisikring, dvs alarm med GPS sporing. Videre til en mini-hurtiglader for hovedstrømsbatteriet og en skjult hovedstrømsbryter. Alt med brukervennlig adkomst, og i henhold til eiers ønsker.

Bileier besøkte verkstedet jevnlig under hele prosessen, og ønsker ble endret og nye lagt til. Verkstedet fikk spennende utfordringer og bileier fikk innblikk i et fag fjernt fra sitt daglige virke.

Verksted og bileier tilbragte også mange timer sammen, for å tilpasse rattstamme- og fører-seteposisjon/-høyde for bileier. Dette for optimal komfort og handling av bilen. Den lykkelige bileier fikk erfare at høye personer/lange bein + 1967 Mustang = en utfordring.

Ovennevnte salmaker sydde også nye setetrekk og i sort skinn, og ditto til alle paneler bak i bilens «musikkavdeling», til bass-, forsterker- og høyttalerkasser. Sistnevnte har gjort bagasjerommet mindre enn originalt, men dette «plasstyveriet» er kamuflert bak skinntrukne, spesiallagde paneler.

Som bildene viser, ønsket ikke bileier å bruke alle original chrome-detalljer og dekalen, som hører til på 1967'n. Dette er spesielt synlig i bilens front. Det lille han valgte å beholde, ble sendt bort til forkromming, dersom det ikke lot seg skaffe nytt. Eier mener fortsatt at bilen fremstår som en running horse!

Når det gjelder bilens gode kjøreegenskaper, fremheves i tillegg til kit'ene som det redegjøres for over (og som inkluderte stabstag foran), et uoriginalt stabstag bak. Videre gir hel-alu motoren lavere vekt i front av bilen, noe som definitivt påvirker bilens kjøreegenskaper, i positiv retning! Eksosanlegg må også nevnes i denne sammenhengen: Det gir mer bakkeklaring, til tross for lav bil, i det alt med hensikt er bygd så integrert som mulig. Dette vil si at karosseriet ligger nært bakken, men

eksosanlegget går gjennom en custom-bygd gearkassetravers (for økt bakkeklaring). Med tanke på temperatur, ble deler av eksosanlegget sendt til Tyskland for coating, før endelig montering.

I forkant av lakkering, tilbragte oppretter dager og uker med priming og sliping, for optimalt resultat etter ovenfor beskrevne bearbeiding av nye karosseriplater. Etter lakkering brukte han tre dager på sealing og polering av karosseri og chrome.

Andre detaljer som kan være av interesse for entusiastene:

Spylevæskesystemet er bygd om fra mekanisk til elektrisk, det er lagt opp til kontinuerlig air/fuel - overvåkning, setebeltene er bygd om til 3-punkts for både for- og bakseter.

For verkstedet var det masse spenning knyttet til testing av et sofistikert elektrisk anlegg, rulleprøving av bremses, justering av custom eksosanlegg, oppnåelsen av optimale hjulvinkler foran og bak..... Testing, justering, mer testing, mer justering.....

Begge kontraktsparter er fornøyde med resultatet, og nye kunder og entusiaster, som går med tilsvarende drømmer og planer, er velkommen til å prøve bilen, etter avtale!

Følg Cars AS og se våre øvrige prosjekter, på facebook CARSAS.

Ford Mustang, et kort tilbakeblikk:

Populær sportsbil, produsert av Ford Motor Company siden 1964, både som coupe og cabriolet, og med både 4-, 6- og 8-sylindrede bensinmotorer.

Den første modellen, en hvit cabriolet med sort interiør, rullet av samlebåndet i Dearborn, Michigan, 9. april 1964. Ford presenterte bilen på Verdensutstillingen i New York i april samme år.

Mustang-fans kaller modellen «64 ½». Dette fordi den ble sluppet på våren, og ikke på høsten, som var mer vanlig.

1965-modellen ble Fords mest vellykkede lansering siden Ford Model A, og mange mener dette er den mest vellykkede billanseringen i bilindustriens historie! Gamle filmopptak viser at det var regelrette opptøyer hos Ford-forhandlerne i USA!

Sports-coupe'en med langt panser og kort hekk, ga opphav til flere konkurrenter, som Chevrolet Camaro, Pontiac Firebird, AMC Javelin, Plymouth Barracuda, Dodge Challenger....

Mustangen må også ha æren for å ha inspirert designet til blant annet Toyota Celica og Ford Capri.

Mustang har hele 5 ganger kommet på det amerikanske bladet CAR AND DRIVERS topp-10-liste: I 1983, 1987, 1988, 2005 og 2006. Senest i 2005 ble Mustang nominert til Nord-Amerikas Årets Bil!

Av kjente filmer som hyller Mustangen, kan nevnes Bullitt, Diamonds Are Forever og Gone In 60 Seconds. På musikk siden må Wilson Picketts Mustang Sally tas med, som gratis reklame for Ford Motor Company!

Ford Mustang har gjennomgått mange forandringer siden 1964. Her er en kort gjennomgang av generasjonene:

Første generasjon, 1964-1973:

Forenklet sagt, var den første Mustangen et resultat av en intern designkonkurranse i Fords Lincoln-Mercury utviklingsavdeling. Selv om ideen om en sportsbil opprinnelig kom fra Henry Ford selv, og ble videreført av bla produksjonssjef Donald N. Frey, Ford-sjef Lee Iacocca og nevnte utviklingsavdelings David Ash og Joseph Oros.

Bilen kostet USD 2.368, og var dermed langt rimeligere enn mye annet på den tiden. Dette til tross for at Mustangen ble oppfattet som en visuell mix av Jaguar E-Type, Chevrolet Corvette, Ford Thunderbird og Ferrari. Bilen fikk en rekke priser, som bla «Årets bil» (over) og Tiffanys designpris.

Sportsbilen Mustang var teknisk sett bygd opp av hjuloppheng, drivverk og ramme fra Ford Falcon, og motor fra Ford Fairlane. De fleste Mustanger var hardtop'er, men cabriolet'n ble utviklet først, for å komme diverse konstruksjonsproblemer i forkjøpet.

Lengden på Mustangen va 4613 mm (som Falcon), men akselavstanden var kortere enn på Falcon (2743 mm). Mustangen var smalere enn Falcon, 1732 mm, men sporvidden var nesten identisk. Mustangens egenvekt med L6 (rekkeseksers motor) var på 1170 kg, mens den med V8 motor ble ca 1360 kg.

Videre hadde Mustangen uavhengig hjuloppheng foran og stiv aksel med blad fjærer bak. Bremsene var ikke tilstrekkelige, og servostyring ble kun tilbudt som ekstrastyr. At en så rimelig bil som Mustangen både ble en salgssuksess og gav overskudd, skyldtes hovedsakelig det omfattende tilbudet om ekstrastyr (options, se et eksempel på dette i vedlagte Marti rapportens nedre venstre del). Dette ga kundene mulighet for å tilpasse bilen både lommebok og smak.

Ingen annen amerikansk bilprodusent hadde på denne tiden en så rimelig, ungdommelig bil på programmet. Rimelig, blant annet takket være bruk av eksisterende deler fra andre Ford-modeller, og moderne blant annet takket være ny stanseteknologi, som muliggjorde kompliserte kurver i designet. Nytt var bruk av «torque box», som avstivet karosseriet og ga Mustangen bedre kjøreegenskaper enn mange andre biler fra samme periode.

Store endringer skjedde allerede fra 1965, blant annet en nesten total endring av motorprogrammet. 2.8L L6 ble erstattet av 3.3L, 4.2L ble erstattet av 4.7L V8. Likestrømsdynamo ble byttet ut med vekselstrømsgenerator, Mustang GT ble introdusert (med 4-ports forgasser), og ryggelys kom i 1965. Samme år kom også en 2+2 kombivariant (med skrå bakrute og luftinntak), i tillegg til hardtop og cabriolet. Kombivarianten var den Carroll Shelby konverterte til en ren løpsbil, for å utfordre Chevrolets Corvette. Ford støttet Shelbys satsing, og leverte hvite kombier med svart interiør, med HiPo 289 cid V8, 4-trinns manuell gearkasse, og skivebrems foran. Disse ble konvertert til gatebiler, løpsbiler og dragbiler i Shelbys eget verksted i California, og ble kalt GT-350. Shelbys innflytelse minket etter hvert som Fords egen økte, men årsmodellene 1965-1970 og «storebror» GT-500 med bigblock V8, er i dag ettertraktede samleobjekter.

I løpet av de to første produksjonsårene, produserte Ford 1,5 millioner Mustanger! Rekorden står den dag i dag! Konkurrentene, GM (General Motors) og Chrysler ble bokstavelig talt parkert på sidelinjen. Ikke før i 1967 kom GM med en reell konkurrent til Ford Mustang, Chevrolet Camaro/Pontiac Firebird. Samme år kom også Lincoln-Mercury med en Mustang-konkurrent, Mercury Cougar, og i 1968 kom AMC (American Motors) først med Javelin, deretter AMX. Alle disse små sportsbilene ga opphav til begrepet pony car, avledet av navnet på bilen som startet det hele, 1968'n som Steve McQueen kjørte i filmen Bullitt.

I 1966 kom Mustangen med kun små, utvendige endringer, samt automatisk gearkasse for HiPo-motoren, nye farger, bedre musikklegg, mens det i 1967 skjedde store endringer:

Big-block V8-motor: 289'n ble nå stilt i skyggen av 6.4L fra Thunderbird, og midt i 1968 kom 428 cid Cobra Jet'n på 7L. I 1969 kom den tredje karosseriformen, samt en spesialutgave tilpasset løpsserien NASCAR, Mustang Boss 429, som var tilgjengelig kun i 1969 og 1970. 429'n var den største og kraftigste tilgjengelige Ford-motoren. I samme toårsperiode ble en annen løpsbil gjort tilgjengelig, Boss 302, som skulle brukes i den nye Trans-American løpsklassen. Her kombinerte Ford kjøreegenskapene til en sportsbil med motorkraften til en muskelbil, og resultatet ble omtalt som «den bilen GT-350 skulle ha vært»! Ford hadde tiltenkt bilen navnet Firebird, men dette navnet «rappet» Pontiac i ellefte time!

Andre generasjon, 1974-1978:

Nå ble Mustang stadig større og tyngre, basert på store mellomklassebiler som Ford Fairlane og Mercury Comet (i stedet for på den kompakte Falcon). I denne perioden ble de siste big-block

Mustangene solgt, 429 Super Cobra Jet fra 1971. I 1972 og -73 ble motorene 351 HO og 351 Cobra Jet introdusert.

I 1974 kom det Motor Trends kåret til årets bil i USA, Mustang II. Denne var mindre og mer lik den opprinnelige Mustangen, men likevel tyngre. Bilen kom med L4 og V6 motor, noe som betød at 1974 var første og siste året i Mustangs historie, hvor V8 ikke var tilgjengelig som motoralternativ. Dette medførte protester og krav fra både presse og publikum, om at V8'ern skulle komme tilbake. Dette medførte et jag for å få redesignet bilen og få levert den med 4,9L (302 cid) V8 i 1975. Bilen solgte godt, og fire av de første fem årene med Mustang II er på topp 10-listen over salgsår for Mustang!

Tredje generasjon, 1979-1993:

I 1979 kom en ny modell, som førte linjene fra forgjengerne videre. Bilen var litt større og litt mer komfortabel enn forgjengerne. Mustangen ble igjen «pace car» på Indianapolis 500, og det kom en «Indy 500» spesialutgave. På motorsiden ble L6 erstattet med V6 i 1980, og en ny 255-kubikk V8 kom også; den eneste V8 som ble solgt i 1980 og 1981. Mustang GT pustet nytt liv i Mustang i 1982, med blant annet spesialutgaven GT Enduro. Med en teknisk forbedret 302-kubikk V8. 255-kubikken solgte dårlig, og forsvant i 1982. 1984 ble et jubelår for Mustang, med produksjon av GT350'n, en spesialmodell basert på GT-utgaven, med 4 sylindret turbomotor og manuell gearkasse. 5L V8 var også en «option», med både manuell og automatisk gearkasse. Bilen er en sjeldenhet: Det ble kun produsert 5.000 eksemplarer.

I 1984 kom den sjeldne spesialutgaven Mustang SVO, med forbedret 2.3L turbomotor (L4). Med gode bremses og kjøreegenskaper, men priset så høyt at Mustang GT 5L V8 solgte bedre.

I 1986 kom Ford med den første 5L med innsprøytingsmotor, noe som ga GT'n mer motorkraft.

I 1987 ble Mustang-eksteriøret og -interiøret endret for første gang på åtte år. Bilen lignet SVO-utgaven, som var produsert lengst og som solgte godt pga lav pris og høy motorytelse. V6'n forsvant, og 2.3L L6'n fikk innsprøyting. Motorprogrammet besto med andre ord bare av 2.3L L4 og 5L V8. Fords nye SVT-avdeling tilbød en spesiell Mustang-utgave, Cobra R.

Det må også nevnes at i 1990 kom spesialutgaven 7-Up Mustang, og i 1993 Mustang Cobra.

Fjerde generasjon, 1994-2004:

Høsten 1993 gjennomgikk Mustang det de selv kalte sin første store redesign på femten år. Kodenavnet SN-95 refererte «Fox-4», det vil si at bilen var basert på bakhjulstrekk Fox plattform; ny, kantet chassis-stil for 1999-2004-modellene. For første gang siden 1974 var ikke lenger en hatchback coupe tilgjengelig. Denne generasjonen Mustang var den første som offisielt ble solgt i Australia (av Ford Australia). Basismodellen ble levert med en 3.8L OHV V6 (232 cid), med 5 trinns manuell gearkasse eller 4-trinns automat gearkasse. Opprinnelig ble 302 cid'n benyttet i 1994 og 1995 Mustang GT og Cobra, men nå pensjonerte Ford denne motoren, etter nesten 30 års bruk, og erstattet den med 281 cid's Modular 4.6L SOHC V8, i 1996.

I 1999 fikk Mustangen skarpere konturer, større hjulbuer og «folder» i chassiset, mens grunnleggende proporsjoner og interiør forble likt de foregående år. Standardmotoren gjennomgikk ev viss effektøkning, og drivlinjen ble noe forbedret.

Fjerde generasjon inkluderte diverse spesialmodeller: 2001 Bullit Mustang, 2003 og 2004 Mach 1 Special Edition, 1991, 1993-99 og 2001 og 2003-2004 Cobra, samt 1995 og 2000 Cobra R.

Femte generasjon, 2005-2014:

Under 2004 North American International Auto Show introduserte Ford en re-designet 2005 Mustang, S-197, som var basert på den nye D2C plattformen. Bilen har styling-trekk fra sent 1960 fastback Mustang, og ble omtalt som «retro-futurism».

2005-2009 Mustangen kom med en 4L SOHC støpejernsblokk V6, mens GT-modellen hadde 4.6L SOHC aluminiums blokk V8. Basismodellene hadde 5-trinns manuell gearkasse, mens GT'n kom med både automat og manuell 5-trinns kasse.

2010 Mustang ble sluppet i 2009, med redesignet eksteriør og redusert luftmotstand, og GT'n fikk mer motorytelse.

Mustangs motorprogram ble revidert i 2011, og gearkasse-utvalget inkluderte nå en 6-trinns manuell gearkasse og en 6-trinns automat. Elektronisk servostyring erstattet den tradisjonelle hydrauliske, og en ny, letter aluminiums V6 motor kom på banen. GT-modellene inkluderte nå også en «Coyote» 302 cid med 412 hk, og Brembo-bremser ble tilbudt som tilleggsutstyr, sammen med 19» felger og performance dekk.

Shelby GT 500 hadde alu 5.4L kompressormatet V8 på 550 hp.

I 2012 ble en ny Mustang Boss 302 med 444 hk introdusert.

I 2012 lanserte Ford en oppdatert 2013 Mustang, og Shelby GT 500 fikk ny 5.8L kompressormatet V8 med 662 hp. Shelby og Boss motorene kom med 6-trinns manuell gearkasse. GT'en hadde noe endret grill og luftinntak, baklysene var erstattet med LED-enheter, og bagasjeromslokket fikk et sort kosmetisk panel på alle utstyrsnivåer.

Sjette generasjon, 2015-:

6. generasjon Mustang ble avduket under kodenavnet S-550. Blant endringene var bredding av chassiset, senking, trapesformet grill, lavere bagasjeromslokk, større plass innvendig, og nye farger. 6. generasjon tilbys med tre motoralternativer, 4-sylindret 2.3L, V6 3.7L og V8 5L Coyote, og 6-trinns manuell eller automat gearkasse. 2015 modellen har ellers et nyutviklet, uavhengig bakhjulsoppheng. Bilen planlegges solgt i 120 land, med både høyre- og venstre ratt, og tilbys både som fastback og cabriolet.