



# Magasinet

No 1 1990



**Thunderbird 35 år  
Fair Lane Mansion  
Kör bracket  
och Fords V8:or**

# Förteckning

---

## KLUBB ADRESS

THE CLUB OF AMERICAN FORD  
Gyllenborgsgatan 5 112 43 Stockholm  
Postgiro 16 93 97-7 Bankgiro 266-9869

## PRESIDENT

Anders Wikman  
Gyllenborgsgatan 5 112 43 Stockholm  
08-618 95 04, 08-764 48 57

## VICE PRESIDENT

Klas Alexandersson  
Pl 1286  
660 10 Dals-Långed 0531-330 19

## SEKTIONSORDFÖRANDEN

### Stockholmssektionen:

Alf Lundqvist  
Månvägen 27  
135 50 Tyresö  
08-719 55 83

### Vice sektionsordf.

Carina Rinnbäck  
08-773 47 59

### Örebro sektionen:

Leif Lidberg  
Fredsgatan 9A  
694 00 Hallsberg  
0582-150 23

### Vice sektionsordf.

Torbjörn Karlsson  
019-23 30 18

### Jönköpingssektionen:

Åke Andersson  
Trädgårdsgatan 6  
330 33 Hillerstorp  
0370-225 93

### Vice sektionsordf.

Thomas Granlien  
0392-112 25

### Södra sektionen:

Bertil Persson  
Onslunda 4:16  
273 00 Tomelilla  
0417-301 66

### Vice sektionsordf.

Sven-Åke Nilsson  
0417-217 05

### Göteborgssektionen:

Christer Lindell  
Blåklintsvägen 9  
445 00 Surte  
031-98 15 13

### Vice sektionsordf.

Ulf Lindell  
0303-416 13

### Dalasektionen:

Anders Karelius  
Yvradsvägen 51C  
792 00 Mora  
0250-125 50

### Vice sektionsordf.

Vakant

### Södra Norrlandssektionen:

Anders Johansson  
Fack 52  
914 04 Nyåker  
0930-502 13

### Vice sektionsordf.

Stig-Ola Öberg  
0612-221 53

### Norra Norrlandssektionen:

Nils Mattila  
Storstigen 2  
951 38 Luleå  
0920-235 38

### Vice sektionsordf.

Vakant

---

## SEKRETERARE

Gunilla Bäckman  
Månvägen 27 135 50 Tyresö  
08-712 55 83

## KASSÖR

Anders Junkergård  
Täljö 184 00 Åkersberga  
0764-239 76

## Kontaktman i Norge:

Lisbeth Knutsson  
Busedal 21 Hogset  
1925 Blaker  
(00947)-06-82 85 90

---

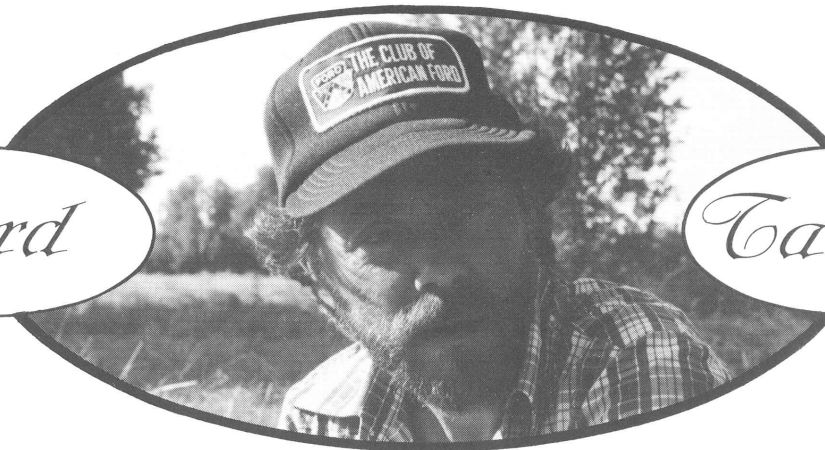
## REDAKTÖR OCH ANSVARIG UTGIVARE

## VIK. REDAKTÖR

Leif Lidberg  
Fredsgatan 9A  
694 00 Hallsberg  
0582-150 23 (17-23)

Ford

Tankar



Så är vi då här igen, du och jag, våren och sommar-Forden. Denna härliga känsla när man får köra ut Forden ur garaget och fälla ner taket. Att först i sakta mak få köra runt kvarteret ivrigt lyssnande på motorns ljud och blicken på alla instrument för att ännu en gång kunna konstatera att allt är som det ska. Nu är vi redo att ge oss ut på längre färder; till att börja med blir det Solstugan på onsdagarna och sedan vår traditionsrika picknick här i Stockholm. Årets långfärd blir årsträffen i Varberg. 1 år blir vädret ännu bättre, så det blir nedcabbat hela vägen, och hör sen! 1 år känns allt här bättre än vanligt, kanske för att det har varit mycket hot mot oss bilister och gammalbilsägare under den gångna vintern. Det senaste hotet som blev verklighet var den 19 april då vår kära folk-

valda regering klubbade beslutet om skärpta avgaskrav vid direktimport. Detta innebär i klartext: har du planer på att köpa din dröm-Ford från utlandet så måste den vara från 1975 års modell eller tidigare för att slippa ifrån avgaskraven. Om din dröm-Ford är en -76:a eller senare, då får du sno dig på. Du måste ha bilen intullad och klar före den 1 juli, annars så får du bygga om den så att den klarar de avgaskrav som ställs på en -89 års modell. Detta gäller även dig som redan har bilen hemma men inte har besiktat ännu. Med detta beslut anser sig regeringen ha gått oss entusiaster av veteranbilar till mötes. Men det går ju som vanligt att diskutera. Det här beslutet är ju trots allt bättre än vad vi befarade från början och det får vi tacka våra motororganisationer och motorpressen för.

Med det här numret har vi fått många nya medarbetare som vi kan se på sidan här bredvid. Jag vill här önska er välkomna och lycka till i era sektioner. Jag vill också uppmärksamma er på våra nya rabattfirmor på sista sidan. För er som har renoverat bilen under vintern och vill ha en fullvärdig försäkring, så har vi 10% på Wasas specialbilsförsäkring. Ni som redan har den kanske behöver värdera upp den för att ni har renoverat eller byggt om m m, eller för att marknadsvärdet har stigit. Skriv ett brev till Wasa och berätta. Och framför allt: ta ut bilen i solen och kör försiktigt och njut .....

*Anders W. Wikman*

## KLUBBSHOP

Vykort	2:-	Grillmärke	125:-
Bildecals	15:-	Klubbväggklocka	250:-
Jackmärke	15:-	Beställ via brev eller telefon hos Anders Wikman eller Gunilla Bäckman.	
Klubb nål	15:-	T-shirt barn	40:-
Kassett med Fordlåtar	35:-	T-shirt M - XXL	60:-
Gamla klubbtidningar ca 1 kg	40:-	Skjorta	95:-
Klubbdecals 40 cm	45:-	Sweatshirt	130:-
Sätt in aktuellt belopp på klubbens postgiro 16 93 97-7 och ange vad du vill ha.		Beställ via telefon hos Lotta Säev 019-735 87 (även dagtid)	

**OMSLAG:** Ford Thunderbird -59 Ägare: Per-åke Romin Strängnäs

# DEN SOM VÄNTAR PÅ NÅGOT GOTT....

Alla möter vi förr eller senare vår stora - materiella - kärlek. Per-Åke Romin mötte sin 1976 på en gata i Ulricehamn. Där kom den glidande - en -59:a Thunderbird cab, vit och grann. Det skulle dock dröja innan bilen blev hans; dessutom tillät inte ekonomin sådana utsvävningar för tillfället. Ägaren skulle dock visa sig finnas närmare än han trodde. En granne var nämligen svärfar till den som nu hade bilen.

Matti, som han hette, hade importerat bilen från Danmark 1974 som objekt. Bilen är dock en exportmodell och såldes ny i Danmark. Nu var den dock i behov av renovering. Motor och låda saknades, så det fick bli en 390 med tillhörande C6:a som drivkälla. Som original skulle bilen i stället ha haft en 430 med tillhörande Lincolnautomat.



*Per-Åke har gjort ett omfattande arbete på sin T-bird och den är nu i ett mycket fint skick.*



*Uppfällningen av cabben påminner om plåtcabbens konstruktion.*

Från USA hämtades en ny cabstättning hem då den ursprungliga saknades. Ny cab monterades också; inredningen var däremot okey. Plåten var hyfsad, så det blev endast en lackering innan den var klar. Det var en mycket nöjd ägare som styrde ut på gatorna hemikring, så några säljplaner fanns inte alls.

Per-Åke å sin sida var i flyttagen och hämnade i stället i Strängnäs. Kontakter upprätthölls dock, ifall bilen skulle bli till salu. Under tiden jobbade han med en Taunus 26M -71:a och besökte också en del träffar. Det var vid ett sådant tillfälle, närmare bestämt Wheels möte i Karlskoga 1983, som han stötte ihop med svärfadern. Han kunde tipsa om att "nu var det tillfälle att höra av sig om bilköp".

Per-Åke var inte sen att ringa, och mycket riktigt var det dags för försälj-



*För att kunna användas till husvagnssemester har Per-Åke bultat på ett drag, gjort efter originalet.*

ning. Matti hade tröttnat - det var nu annat som lockade - så i samband med att familjen Romin ändå skulle ner för att köpa hund i trakten passade man också på att titta på bilen. Den hade nu stått uppställd i två år i en lada. Dammig, smutsig och med rostbubblor på bakskärmarna verkade skicket långt ifrån vad det var sju år tidigare. Per-Åke tvekade dock aldrig, men något byte med Taunusen var inte genomförbart. Den såldes i stället strax efter hemkomsten och Per-Åke tog tåget ner för att hämta Thunderbirden.

Väl på Falköpings station kom Matti inglidande med bilen - tvättad, vaxad, bättringslackad och nybesiktigad - och allt kändes mycket bättre. Nu fick bilen rulla en månad innan avställning. Har man väntat i sju år, måste man ju köra av sig lite.

Tyvärre stod inget annat än en lada

till buds igen, så det blev inte så mycket skruva under vintern. En sak hanns dock med och det var kromning. Många lösa bitar på både motor och bil ska enligt ett speciellt optionspaket vara kromat, och det var det som nu ordnades.

När våren kom blev det dock desto mera fart. Först kördes bilen till en kompis garage och all gammal dålig plåt kapades bort. På jobbet ordnades ny plåt, vilket innebar nedre halvor av båda bakskärmarna, en bit på var dörr och nedre delen på bagageluckan. I samband med svetsningen togs tanken bort på grund av ett mindre läckage. Detta skulle lödas plus att en buckla på undersidan skulle riktas, vilket kom att ske på ett lite ovanligt sätt. Efter att ha spolat vatten genom tanken i över en timme, togs svetsen fram, tändes och lödningen påbörjades. Vid en lite oförsiktig rörelse kom dock lågan i närheten av tankens öppning och det smäll. Smällen blev dock inte kraftigare än att bucklan lagom riktade ut sig. - Ibland har man tur!

Efter svetsningen plockades bilen ihop lagom så att den kunde köras över till jobbet. Där blev det nu ett frenetiskt riktande, spacklande och slipande. Själva lackeringen, som blev en komplicerad historia, gjordes av en kompis. Eftersom den skulle lackas både invändigt och utvändigt och i bagage- och

motorrum blev det ett väldigt maskande och väntande på att färgen skulle torka. Många bitar lackades också separat för bästa resultat. Så återstod bara hopplockningen innan bilen var klar för trafik i slutet på maj.

Nu blev det till att njuta ett tag, och bilen fick rulla två somrar i rad. Vid ett besök på Södertälje-marken 1985 hittades dock en intressant och än så länge saknad del, -430:n med automat. Paketet kom ur en Lincoln -61, som endast hade rullat ca 10.000 mil. En mindre renovering skulle dock göras innan den hamnade i bilen.

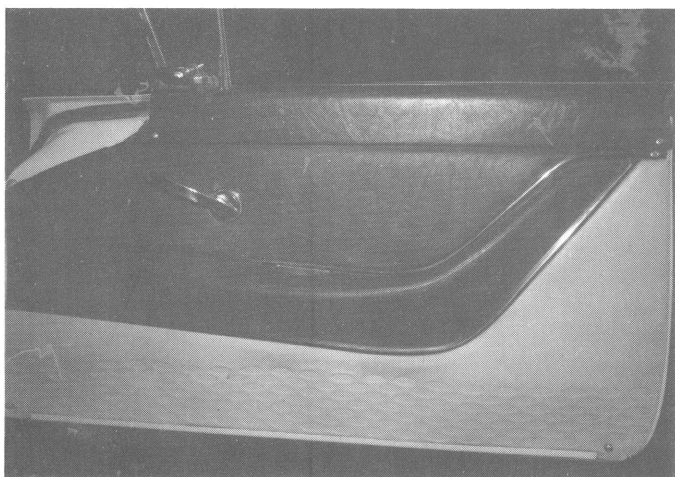
När hösten kom, så såldes 390:n iväg och arbetet med den nya motorn började. Per-Åke mätte noga upp allting och fann att allting höll sig inom de givna toleranserna. Inte ens vändkanter stod att finna i motorn. Topparna var dock i behov av viss uppfräschning, bl a ventilslipning. Det skulle ordnas på jobbet där det fanns en sådan maskin. Ett litet glapp i den oroadock inte Per-Åke och så gick det som det brukar, han körde fast på första ventilen. Nu blev det renovering av ventilslipningsmaskinen i stället, innan han fortsatte.

Så gällde det bara att hitta en ny avgasventil också. Han ringde hit och han ringde dit men någon sådan fanns bara inte att uppbringa. Inte en firma någonstans i Sverige kunde få fram en

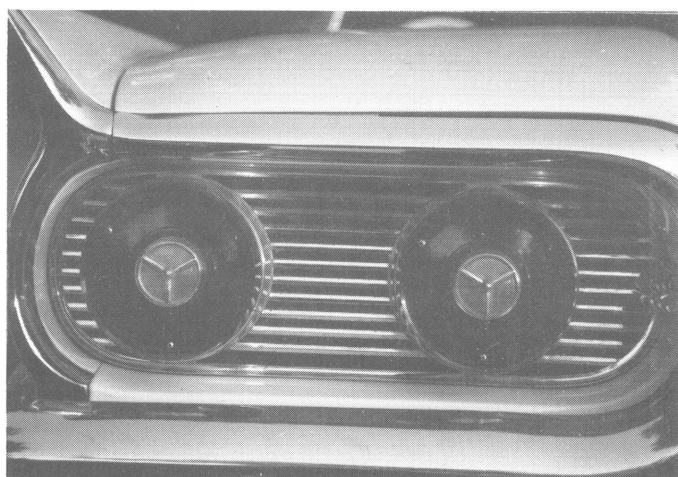
och inte via Staterna heller. Under tiden gick han vidare med annat jobb. Alla packningar byttes, oljepumpen renoverades och ett fyrportsinsug med förgasare letades fram. Allt rengjordes och målades sedan. Även automaten fick sig en liknande genomgång.

Sommaren -86 gick utan att bilen rullade en meter och nu hade redan -87 års säsong börjat. Då kom ett glädjande besked; en av de anställda på Klintberg & Way hade en kompis i USA som hade hittat en person som innehade just den rätta ventilen. Postbefordran ordnades och några veckor senare damp avin ner. Ett snabbt besök på postkontoret, och så skulle detta vara ordnat. Men när han fick det lite trasiga paketet i sin hand, var det tomt!!! Nu gällde det att leta sig tillbaka, paketets väg, och postkassörskan erbjöd sig att ringa huvudkontoret. Jo, mycket riktigt, de hade en liten konstig metalldel stående på en hylla. Tur i oturen, så räckte det med en resa tvärs igenom stan för den åtråvärda delen.

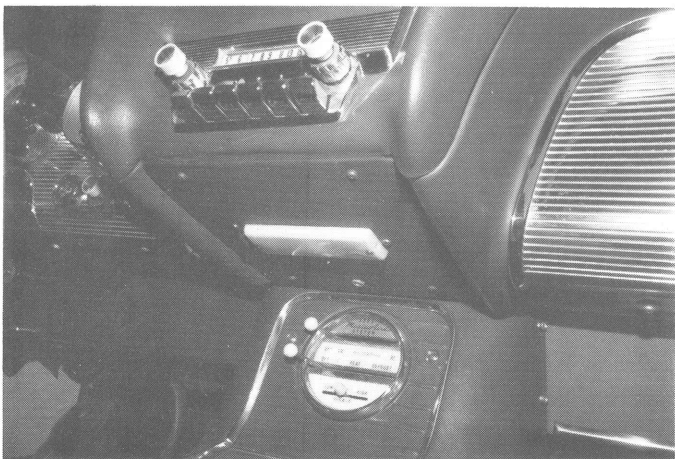
Nästa problem blev växellådsbalken, som är speciell för Thunderbird. Det löste sig genom modifiering av den medföljande Lincolnbalken. Tyvärr hade det nu hunnit bli höst, men en lyckad provstart genomfördes i alla fall. Senare blev det också ett besök på utställningen "Bilen genom tiderna". Den resan gjordes dock på en bärgare.



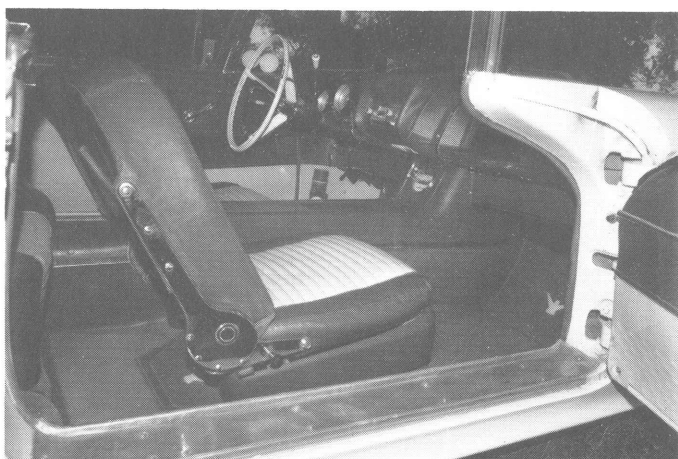
Originaldörrsidan har ett mönster med ovaler i nedkant.



T-bird hade två bakljus -58 och -59. 1960 var de tre.



Fords Magic Aire-system och originalradio.



Separata stolar och konsoll var ovanligt 1959.

Sommaren 1988 skulle det dock bli åka av. - Det känns att ha bilen avställd två år i rad. Först skulle dock ett nytt avgassystem monteras. Per-Åke hade bestämt sig för rostfritt, och kontakt togs med Ferrita i Köping. Ritningar sändes över och datum bestämdes. Klockan sju en morgon i april var han på plats. Det gamla systemet revs ner och två man började bygga det nya. Något lätt arbete var det inte och klart var det först tolv timmar senare. Resultatet blev dock mycket

bra och Per-Åke är idag jättenöjd över valet, trots att det blir betydligt dyrare än ett vanligt system.

Nästa projekt var en bromsrenovering som omfattade allt från huvudcylindrar till bromsbackar. Våren -89 monterades också en dragkrok, konstruerad efter det amerikanska originalet. Den blev dessutom godkänd för 1.500 kg.

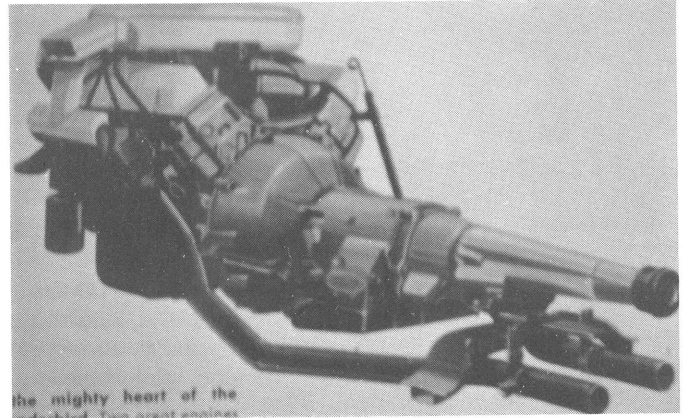
Nu var det upplagt för en riktig husvagnssemester som bl a inkluderade ett besök hos förra ägaren. Den visiten

var uppskattad och Mattis fru ville dessutom köpa tillbaka bilen. Något dyrare i drift blev den inte heller. Faktum är att husvagnen kändes inte.

Denna vinter har en ny kylare nära originalet monterats. Likaså har framvagnen renoverats och skruvats tillbaka tillsammans med nya stötdämpare. Till kommande vintrar står inredningen på tur och en ny cab kommer på sikt att behövas också. Så frågan är den vanliga: Blir inte ens en fin bil färdig någon gång?



Motorn i denna bil är den ovanliga 430:n



352:an och Cruiseomatic var den vanligaste kombinationen.

#### FAKTA

Längd	522 cm
Bredd	196 cm
Höjd	133 cm
Hjulbas	287 cm
Spårvidd	152 cm
bak	145 cm
Vikt cab	1971 kg
ht	1790 kg
Vändradie	11,9 m
Däck	8,00-14
Acc 0-100	10,3 s (352)
	8,4 s (430)
1/4 mile	16,2 x (430)

#### MOTORER

352	4v	300 hk/4000 v	9,6:1	4,00x3,50
430	4v	350 hk/4800 v	10,0:1	4,30x3,70

#### VÄXELLÅDOR

Automat	Cruiseomatic
3-vxl manuell (overdrive option)	

#### PRIS

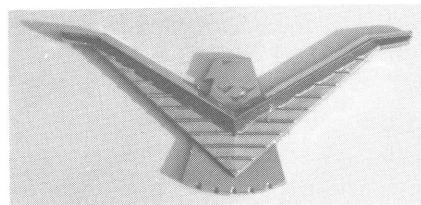
Ht	USD 3696
Cab	USD 3979
430 cab	USD 4209

#### PRODUKTION

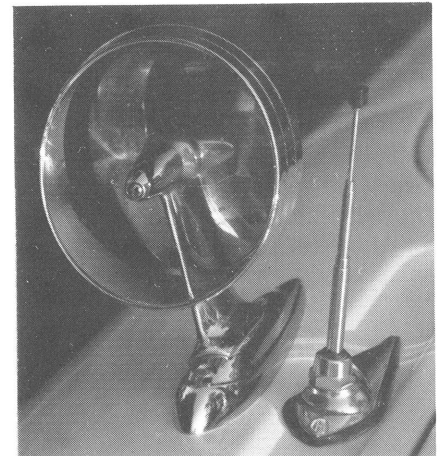
58 ht	35 758
58 cab	2 134
59 ht	57 195
59 cab	10 261
60 ht	78 447
60 vinyl	2 536
60 cab	11 860

#### OPTIONS

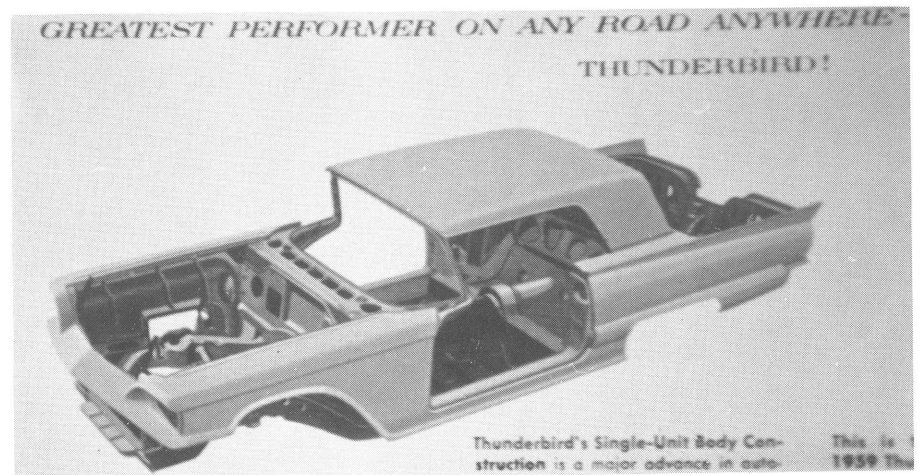
- Automat
- Overdrive
- Servostyrning
- Servobromsar
- Tonade rutor
- Elhissar
- Elsäten
- Radio och antenn
- Säkerhetsbälten
- Aircondition
- Sökarlykta
- Backljus
- Lyxnavkapslar
- Fender skirts
- Connie kit



The bird itself.



Options: backspeglar och antenn.



Tillsammans med Lincoln var Thunderbird Fords första självbärande kaross.

## Thunderbird 58-60

### BAKAXEL

Edsel 58 (Ranger, Pacer)  
Edsel 59  
Ford 57-59  
T-bird 57-60

### BROMSSERVO

Kelsey Hays-typ  
T-bird 58-60  
Bendix-typ  
T-bird 59-60

### HUVUDBROMSCYLINDER

utan servo  
Edsel 58 (Corsair, Citation)  
Edsel 59  
Edsel 60 med V8  
Ford 52-56  
Lincoln 52-56  
Mercury 52-59  
T-bird 55-57  
T-bird 58-60

med servo  
T-bird 58  
T-bird 59-60  
med air cond.

T-bird 59-60  
med servo utan air cond.

### SPIRALFJÄDRAR

T-bird 58-60

### BROMSTRUMMA FRAM

Ford 57-59  
taxi och polis  
Ford 60 ej hgv  
taxi och H.D.  
Edsel 58 Ranger  
och Pacer hgv  
Edsel 59  
Edsel 60  
ej hgv och H.D.  
T-bird 58-60

### BROMSTRUMMA BAK

T-bird 57-58

Ford 59 H.D.  
T-bird 59

Edsel 60  
Ford 60  
T-bird 60

### KYLARE

T-bird 58-60

### BENSINTANK

T-bird 58-60

### BLADFJÄDRAR

Ford 57-59  
Edsel 58 (Ranger & Pacer)  
Edsel 50 hgv  
T-bird 58-60

### SERVOSTYRNINGSPUMP

Ford 58  
Ford 61-64 (352 & 390)  
Mercury 58  
Mercury 61-64 (352 & 390)  
T-bird 58

Ford 59 6 cyl.

Ford 60 alla  
T-bird 59-60

### STYRSNÄCKA

T-bird 58

T-bird 59-60

### SPINDEL

Ford 57-59  
Edsel 59  
T-bird 58-60

### TORKARMOTOR

T-bird 58-60 (vakuum)

När jag letat fakta på detta område till denna bil har jag funnit att mycket är unikt. T.ex. är alla karosseridelar speciella för T-bird. Dessa går dock att byta ut mellan årsmodellerna 58-60. När det gäller grill och annan kromutsmyckning är dessa dock olika för varje årsmodell.

## Thunderbird 35 år

Det finns bilar som redan från början är historia eller åtminstone tycks förutbestämda att bli det. Varför, är svårt att säga, men kanske fick de ett namn som utstrålar magi eller ett utseende med en alldeles egen aura. Men det kan också vara så att marknadsförarna helt enkelt gjorde ett lyckat jobb när bilen en gång lanserades. Vad skälet än må vara så är T-birden en av dem.

Den första T-birden lämnade bandet i Dearborn den 9 september 1954. Det var en "nätt och behändig tvåsitsig bil" med former som stämde in i tiden. Den hade den nya Y-blockaren på 160 hk och en treväxlad manuell låda, som sig bör i en sportbil. Den officiella debuten hade ägt rum redan innan bilen började tillverkas. På bilsalongen i Detroit i februari stod den på hedersplatsen i Fords monter och väckte stor uppmärksamhet. Den tycktes ha allt - attraktiva former, komfort, prestanda - en löftesrik profil, kort sagt. Det var bara en sak som fattades - namnet.

Ford hade en lång lista med namnförslag och internt utlystes en tävling om ännu bättre idéer. En formgivare föreslog "Thunderbird" och vann; priset var en snygg kostym. Den anonyma Forden på Detroit-expon hade fångat publiken, och rader av entusiaster ville förhandsteckna sig, och det första kontraktet skrevs en månad efter det att den första serietillverkade T-birden lämnade det löpande bandet och en månad före den offentliga introduktionen, som ägde rum den 12 november.

Bilen var i amerikanarnas ögon unik, inte bara för att den var liten och behändig, utan också för att den hade en elmanövrerad sufflett och dessutom en hardtop, som monterades av och på efter förarens önskemål. Bilen blev även film- och sportstjärnornas favorit. Få bilar har medverkat i så många filmer som just T-birden. Den noterade dessutom många meriterande segrar på racerbanorna.

1956 fick bilen 12 volts elsystem och hardtopen sina runda fönster i bak-



Det var så här det började, som en liten tvåsitsig amerikansk sportbil.

stolparna, men det fanns också betydligt viktigare inslag i denna årsmodell. Ford ville locka sin publik med säkerhet, och man kom på en ny idé som gick ut på att "packa in" de åkande så att de satt maximalt skyddade. I standardutrustningen ingick polstrad instrumentpanel, en konkav, eftergivlig ratt, säkerhetsspärrar för dörrlåsen och en backspegel som inte vibrerade under gång. Säkerhetsbälten erbjöds som tillval.

Säkerhet var något alldeles nytt och konkurrenterna blev oroliga. Någon lät lansera budskapet att "Ford säljer säkerhet, men vi säljer bilar ...". Säkerhet sålde dåligt på den tiden, 15.631 st blev det bara.

1958 blev Thunderbirden fyrsitsig och känd som "The Square Bird". Det var inte längre fråga om någon liten fågel, längden hade vuxit till hela 5,20 m. Det var inte bara en större, starkare, snabbare och stadigare T-bird som nu gick ut till publiken, utan också en bekvämare och ännu lyxigare än föregångarna. Folk anammade budskapet och årets försäljning blev 48.482 ex, nästan lika många som den tvåsitsiga T-birden sammanlagt gått ut i under de tre första åren. Framgången kröntes med "Årets bil" i Motor Trend.

Ett nytt inslag i 1958-60 års T-bird-upplagor var komponenter i rostfritt stål. Fönsterlister, navkapslar, trösklar och sidolister blev rostfria. Det var ett revolutionerande steg i utvecklingen som också kostade en del. Ett stort stålverk, Allegheny-Ludlum Steel Company, uppmärksammade händelsen med att tillverka en T-bird helt i rostfritt. Bilen packades in i en luft- och vattentät behållare som grävdes ner i jorden för att åter grävas upp om fem år när T-birden fyller 40 år.

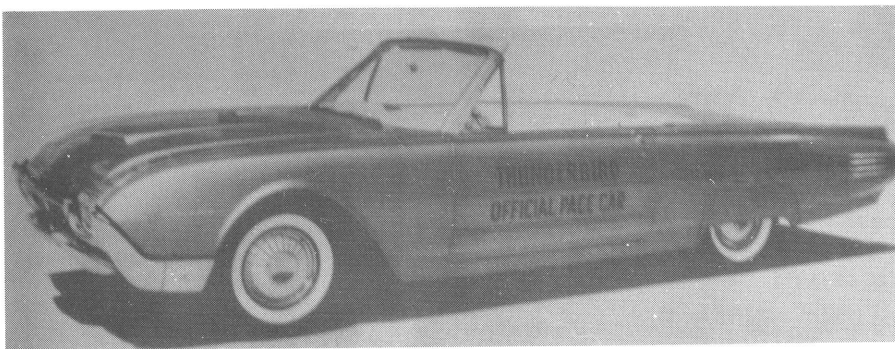
Som fallet var med alla USA-bilar ändrades olika detaljer och komponenter med varje ny årsmodell. 1960 kom det första skjutbara soltaket. 1961-63 hade bilen ett projektilliknande utseende. De runda kompassliknande mätarna var inspirerade av flyget och ratten var av "swing away"-typ. 1966 års cabriolet var den sista öppna T-birden.

Jet-åldern satte sin prägel på designen mot slutet av årtiondet. Nosen blev lång och aktern kort. 1967 kom den första fyradörrars-upplagan med plats för sex personer. Under 70-talets första hälft uppenbarade sig T-birden i en rad olika specialutföranden vid sidan om den ordinarie tillverkningen.

1976 gjordes en version i svart metallic och med bakre halvan av taket klädd i vinyl medan den främre delen var ett "moon roof". För att ytterligare höja statusen pressades ett uttag för reservhjulet i bakluckan. Bilen gick ut i 32 ex. -76:an blev den sista av de



*Till första modellbytet 1958 hade bilen vuxit till sig och blivit fyrsitsig.*



*Den för -61 nya pontonkarossen var avancerad och belönades som pace car i Indianapolis.*



*1964 var det modellbyte och karossen blev nu mer kantig.*



*1967 fick Thunderbird gömda strålkastare och för första gången ingick även en fyrdörrarsmodell.*

"stora fåglarna".

Efter 70-talets oljekriser krävde de amerikanska myndigheterna att bilfabrikerna skulle spara bränsle radikalt. Det resulterade i betydande bantningar och krympningar. Även T-birden blev mindre och lättare, 817 kg närmare bestämt, när 1977 års upplaga presenterades. Publiken hade inget emot den slankare linjen. 1978 gjordes 352.750 "Åskfåglar", vilket är den högsta siffran hittills.

Bantningen fortsatte på 80-talet och 1983 uppenbarade sig bilen i en helt ny skepnad - rund i hörnen och med en svepande aerodynamisk linjeföring där det var svårt att hitta minsta lilla skarv i karossplåten. Aerodynamiken hade gjort sitt intåg på allvar hos bilformgivarna och Ford intog en ledande roll med sin "aerolook", en linjeföring som skulle komma att bli typisk för alla Fordbilar. Man hade helt enkelt fått en ny identitet. T-bilens luftmotståndsfaktor blev så låg som 0,35; det lägsta värdet överhuvudtaget i denna storleksklass. Ford fortsatte att ytterligare finlipa aerodynamiken och 1987 fick T-bilen sin andra titel som årets bil. Det var Turbo Coupén som föll Motor Trends bedömare i smaken.

"Åskfågarna" var också mycket framgångsrika på tävlingsbanan. 1988 vann Bill Elliott den prestigefyllda NASCAR Winston Cup - "Fly a T-bird", som det står i den amerikanska reklamen.

1989 års upplaga innebar en total förnyelse. Man fortsatte med aerodynamiken. 700 timmars vindtunnel resulterade i att motståndsfaktorn sjönk till 0,31. Hjulbasen förlängdes med 23 cm men totallängden minskades med 7 cm. En ny kompressormatad V6:a på 3,8 l och 210 hk, med ett fenomenalt vridmoment, 44 kpm, sitter under huven. Motor Trend imponerades åter och gav "Åskfågeln" dess tredje "Årets bil"-titel.

1990 års modell, alltså den 35:e i ordningen, firas med en specialutgåva på 5.000 enheter. Klädseln är gjord av skinn och mocka, karossen är målad i två färgtoner.

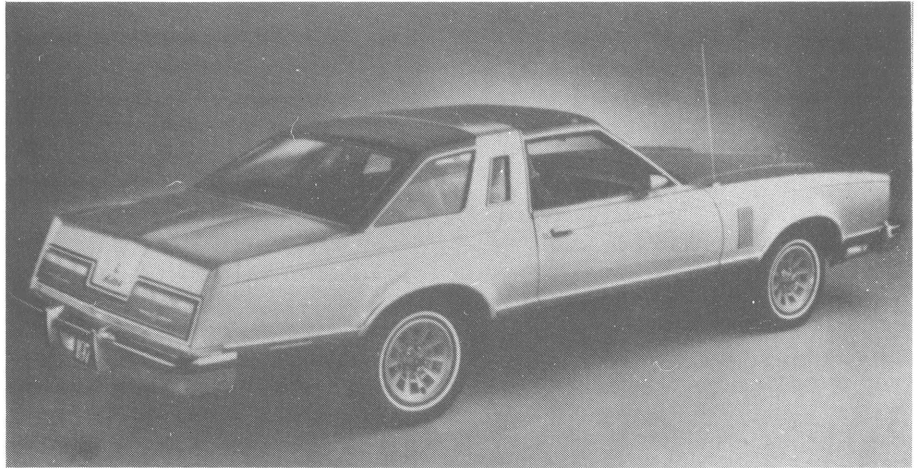
"35 år är väl inte mycket att fira", säger väl en del. Jo, i bilvärlden är det en aktningvärd ålder. Tänk efter, hur många modellnamn är det som stått sig så länge? T-Forden blev bara 19 år (1908-1927).

Det är alltså uppenbart att "Åskfågeln" hör till de bilar som omges av ett romantiskt skimmer, väcker spänning, entusiasm och kanske också åtrå. Den blev snabbt en klassiker; namnet har gått till historien. Den fortsätter att sälja i stora upplagor. Totalt har T-birden under åren 1955-1989 gått ut i 3.294.391 exemplar. Ingen vet hur gammal en T-bird kan bli. Och hör sen!

Anders W.



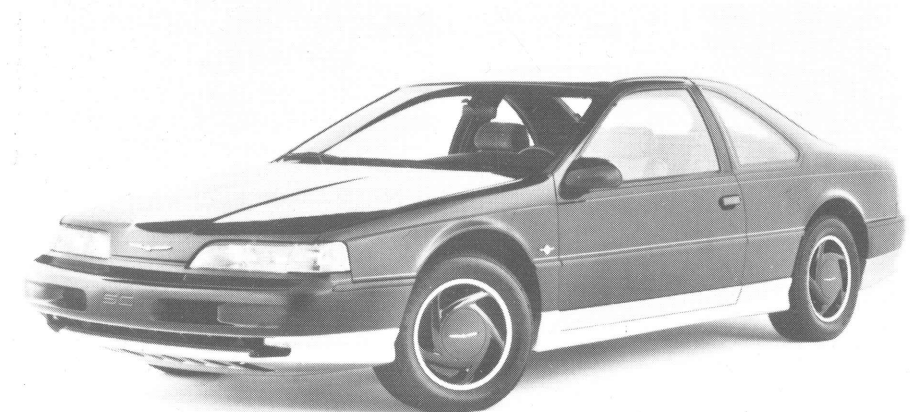
1970 kunde man på designen se att Ford fått en GM-man till sig, Ed "Bunkie" Knudsen.



En ny och mindre Thunderbird för -77 bemöttes positivt. Det blev flera produktionsrekord.



I Europa kom Sierran och i USA var det Thunderbird som var först med "the areolook".



Det handlade om att göra en snygg bil snyggare och med sin tredje Årets bil-titel måste man medge att de lyckats.

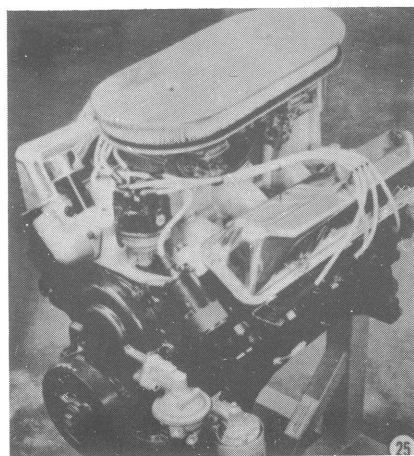
# Vad har du under läppen?

- en artikel om spisar och inte prisar

Windsor, Cleveland, 427, 428, 429, Boss, fyra-, fem- eller sexbultat, och är inte 383 en Chryslermotor? - Frågorna är många för den nytillkomne i Fordvärlden. Denna artikel ska vara ett försök att åtminstone råta ut en del frågetecken. Då jag själv bara har erfarenhet av en av Fords motortyper ska jag försöka skriva utifrån det man kan hitta i böcker och liknande. En motor kommer jag helt att utelämna och det är den gamla sidspisen från -53 och tidigare, likaså kommer jag ej heller att behandla sexorna utan bara V8:orna från tidigt 50-tal och senare.

Det hela började 1954 (-53 Lincoln) då Ford och Mercury fick sina nya toppventilsåttor, i dagligt tal kallade Y-blockare. Detta kommer sig av att blockets sidor är väldigt långt neddragna och bildar på så vis snarare ett Y än ett V. Nackdelen med detta gjutsätt är att man får ett väldigt tungt block! Den första Y-blockaren var på 239 ci (256 ci i Mercury) men den blev väldigt kortlivad. Sedan följde 272, 292 och 312 i snabb följd. Av dessa hängde 292:an med längst, ända fram till 1962.

Hur känner man då lättast igen dessa gamla Y-blockare när de sitter i ett motorutrymme? Det lättaste är nog ventilkåpebultarna som bara är två till antalet och är placerade uppe på kåpan. En annan sak är fördelaren som sitter i bakkant, medan den på alla övriga Fordmotorer sitter i framkant. Insuget ligger heller inte an mot blocket utan är enbart skruvat i topparna. Över lyftargalleriet ligger sedan en täckplåt från vilken även oljepåfyllningsröret sticker upp. Böjer man sig sedan ner och letar efter oljefiltret, så ska man hitta det på motorblockets vänstra sida strax bakom mitten. Stämmer allt detta kan



427:an med dubbla fyrportare var värstingen bland FE bigblocks.



Första toppventilåttan var y-blockaren, här i Thunderbirdutförande.

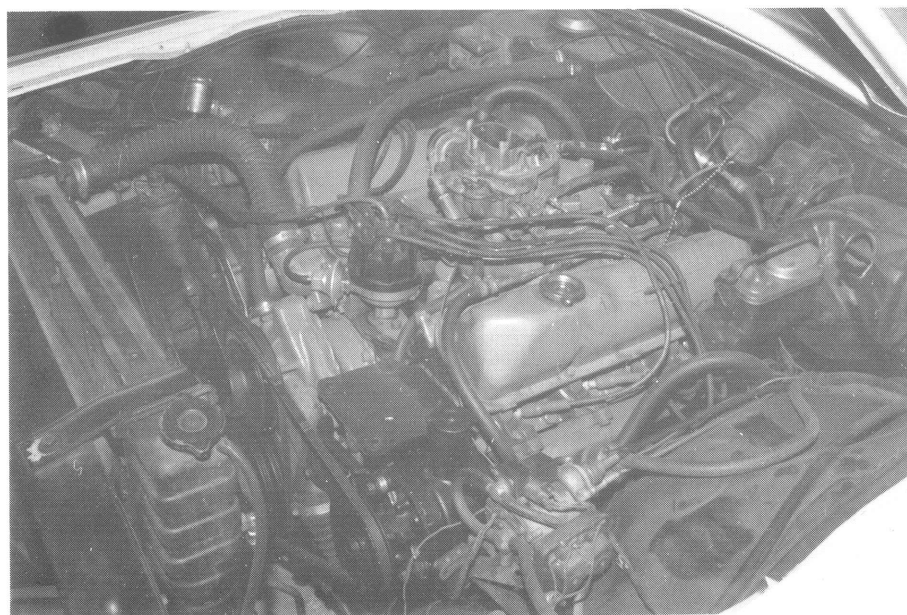
man vara säker på att det är en Y-blockare som ligger där. Hur man sedan skiljer dessa motorer ifrån varandra, blir det en separat artikel om.

1958 hade Ford hunnit klart med utvecklingsarbetet på sin nya motor, den första bigblocken. Blocket hade fortfarande formen av ett Y och fick med två olika slaglängder storlekarna 332 och 352 ci. 1961 ökades både slaglängd och borrhning, och den välkända volymen 390 ci uppnåddes. Denna motor blev sedan den mest långlivade av de här så kallade FE-bigblocks och försvann först efter 1971 års modell.

Övriga motorer var 406, 410 och de

mer kända 427 och 428 som hade sin storhetstid under 60-talet. Hästkraftantalet började vid 200 och steg sedan snabbt för att hamna på 616 i 427 soch. Denna utveckling berodde mycket på Fords arbete med toppar och insug. Detta har lämnat en mängd varianter som oftast ställer till problem när man ska bygga upp en bigblock.

Kännetecknet för denna motorfamilj är först och främst antalet bult till ventilkåporna, som ska vara fem stycken. Av dessa sitter tre i överkant, skruvade i insuget som är så brett att det går in under ventilkåporna. De andra två sitter i underkant, skruvade i topparna. Fördelaren är skruvad i insuget, och

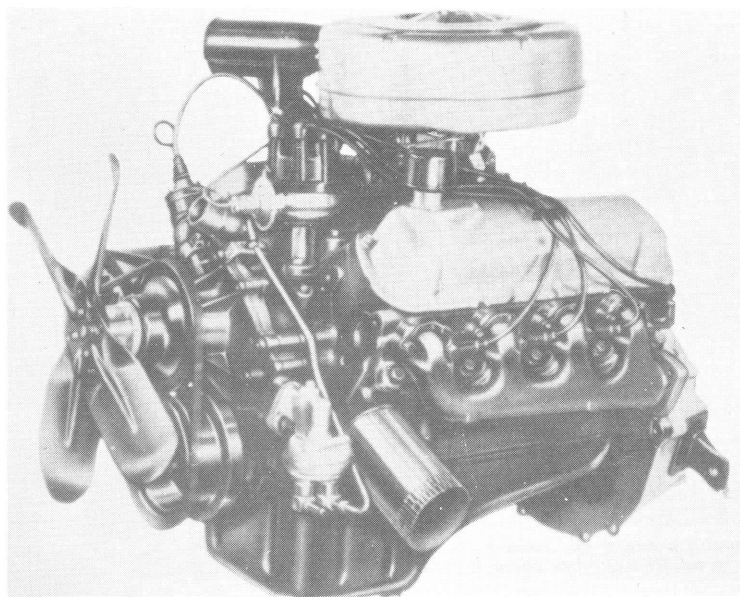


390:n är den vanligaste av de gamla bigblockarna.

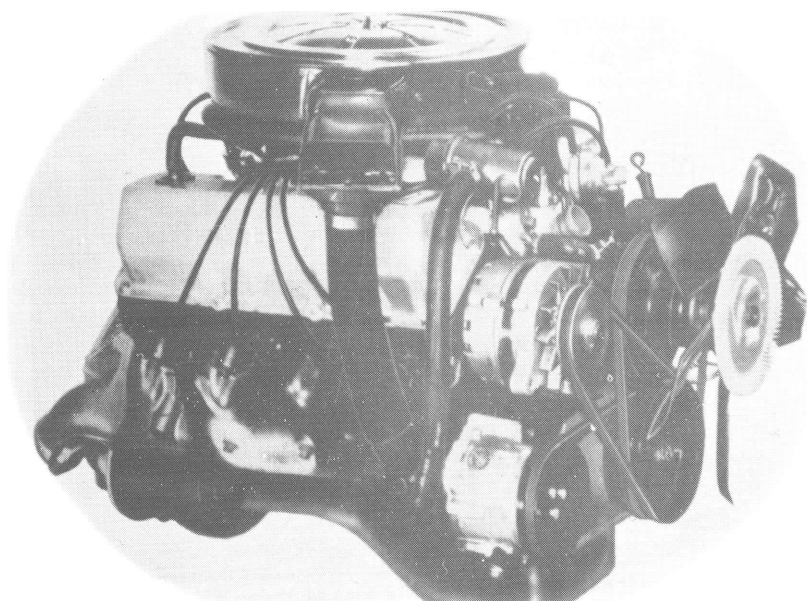
lyfter man på en ventilkåpa ser man att stötstängerna löper igenom insuget, vilket gör att ett lyft av detta blir komplicerat. Oljepåfyllningsröret ska också vara monterat i insuget mittemot fördelaren. Tittar man på tändstiften, så ska dessa peka mot mitten av toppen. Oljefiltret sitter på en 90 graders anslutning, som är skruvad i blocket och hänger alltså rakt ner.

Nästa motor på scenen blev Fords smallblock 1962. Först ut var 221:an, sedan följde 260 och 289, vilken kom att ersätta 292:an 1963; detta som alternativ i de stora Fordarna, mellan sexorna och bigblockarna. 1968 byttes vevaxeln ut mot en med längre slaglängd och man fick en 302:a. Så här långt var allt ganska enkelt men året efter kom både 302 Boss och 351 W och trasslade till allting.

Till att börja med har alla motorer



289:an, här i tvåportsutförande, var den vanligaste smallblockaren innan den 1968 kom att ersättas av 302:an.



Genom att placera de stora Clevelandtopparna på smallblockmotorn fick man fram 302 Boss.

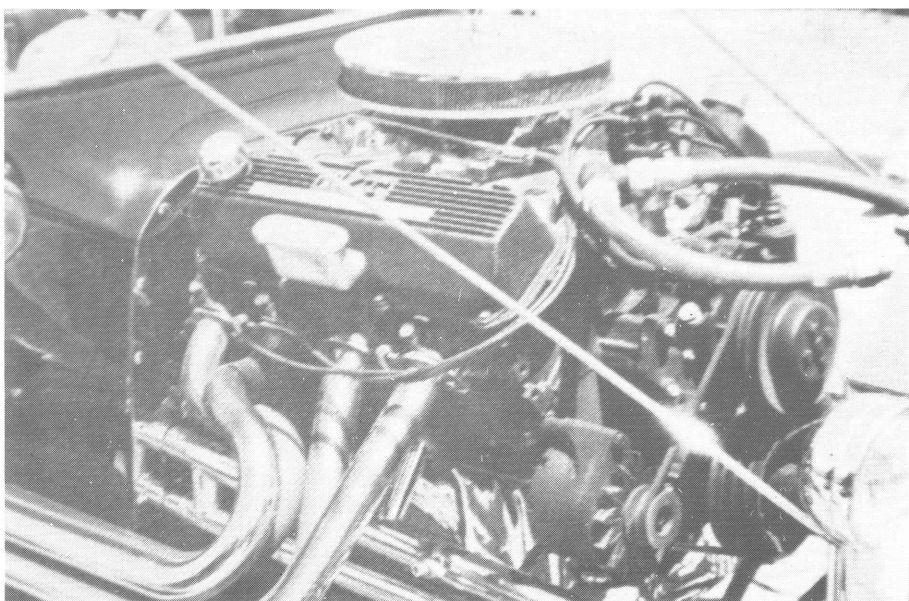
sex bult till ventilkåporna. Oljepåfyllningen satt i ventilkåpan utom på de allra första motorena (62-63) som hade den i bröstlåpan. Fördelaren är skruvad i blocket och tändstiften pekar alla framåt på höger sida av motorn och bakåt på vänster. Oljefiltret är skruvat direkt i blocket på vänster sida och pekar snett neråt.

Samtliga dessa motorer är av Windsortyp, men det är bara 351:an man kallar Windsor. Detta för att skilja den mot samma volym i Clevelandserien. För att komma upp i denna volym var man tvungen att höja blocket med 1,274 tum och öka slaglängden med en halv tum. Skillnaden syns bäst vid infästningen av fördelaren som nästan ligger i plan med högsta punkten på blocket i vanliga fall. När det handlar om 351 W sticker blockhöjden upp en bra bit över

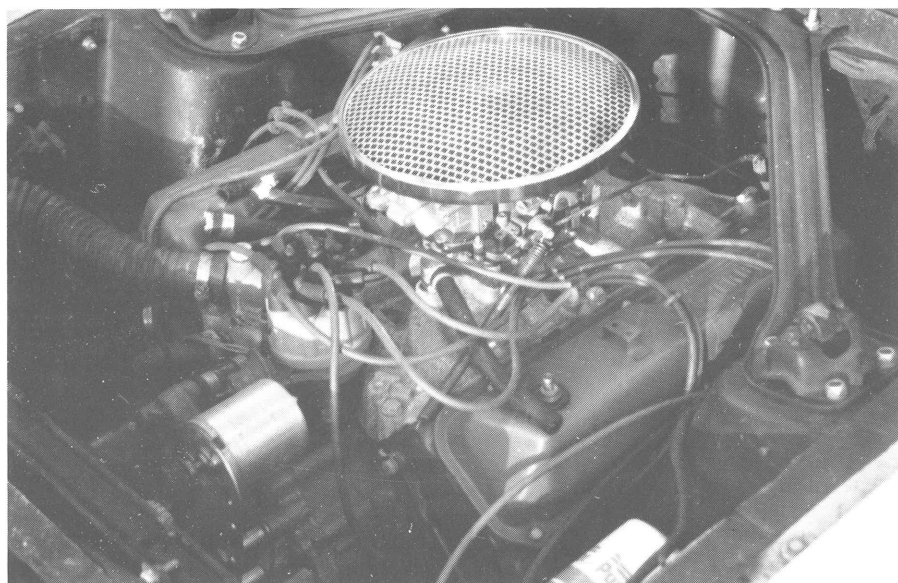
samma infästning. En 351:a ger också ett mycket bredare intryck i ett motorutrymme. I övrigt skiljer sig dock inte denna motor från de mindre.

Ska man urskilja en Boss från de övriga återvänder vi till antalet ventilkåpebult som här ska vara åtta stycken. Anledningen var att man lånade in Clevelandmotorns toppar (som var under utveckling). Dessa är bredare än smallblocktopparna och dessutom mer fyrkantiga i formen. Blocket har i stället för pressade frostpluggar gängade sådana. I övrigt är det små yttre skillnader på motorerna, fast det är ju de inre som oftast ger hästkrafterna.

Nästa motor ut på fältet var 429, 460 år 1968. Denna nya bigblock finns bara i dessa två storlekar och kallas för 385-familjen. Den är gjord i tunnväggig gjutning och är på så vis mycket lättare än föregångaren. Den



429:an är en stor motor men genom ny gjutteknik lättare än sin föregångare.



429-460 börjar nu bli intressant i tävlingssammanhang främst p g a lågt pris. Här är den skohornad ner i en Mustang -67.

fanns till att börja med endast i Thunderbird. Senare kom även muskelfersionerna och den placerades då även i Mustang och Torino. Den större av de två är oftast förknippad med stora lyxbilar, pick-uper och vans.

Det är inte bara kubiken som är stor, även yttermåttan på denna motor är stora. På ventilkåpebultsidan är vi nu uppe på sju stycken, tre upptill och fyra nertill. I övrigt har den stora likheter med smallblock med fördelaren skruvad i blocket. Oljefiltret skruvat i blocket på vänster sida, längst fram, pekande snett nedåt. Här kan dock en variant finnas på High performance-versioner utrustade med oljekylare. Även bröstlåpa och vattenpump är snarlika med den senare, skruvade i den förstnämnda.

Sedan återstår bara en motorfamilj, nämligen Cleveland eller 335, som den också kallas. Denna motor kom så sent som 1970 och finns endast i två

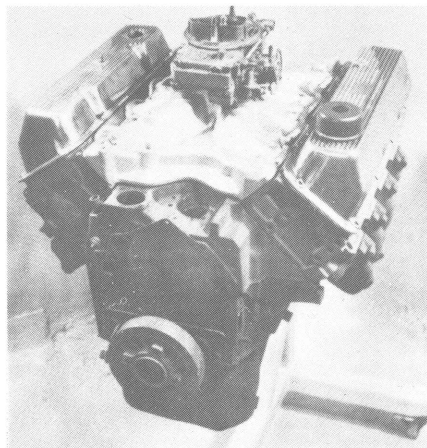
storlekar, 351 och 400 ci. Den första är mycket känd som racermotor och användes länge i klassen Prostock. Den andra användes mest i pick-uper och fullsize och kom att ersätta 390:an. En intressant sak är att under årsmodellerna -70 och -71 använde Ford sig av motorer från samtliga fyra familjer.

Hur är det då med ventilkåpebultarna? Jo, naturligtvis har det tillkommit en, så nu är de åtta. Blocket är däremot lite speciellt eftersom gjutningen är framdragen över kamdrivningen och på så vis elimineras behovet av en kåpa. I stället sitter där en täckplåt, över vilken vattenpumpen är skruvad. Bensinpumpen är också den fäst i förlängningen av blocket. Övriga motorfamiljer har den fäst i bröstlåpan.

Med hjälp av bilder och text hoppas jag att du nu har lärt dig hur du ska identifiera en motor. För att göra en kort sammanfattning kan vi säga:

Y-block	1954-1962
Big-block	1958-1971
Small-block	1962-
385 Bigblock	1968-
Cleveland	1970-198?

2 ventilkåpsbult
5 ventilkåpsbult (ej Soch)
6 ventilkåpsbult (ej Boss)
7 ventilkåpsbult (ej Boss)
8 ventilkåpsbult



Cleveland är Fords senaste motorfamilj.

Som du ser ökar hela tiden antalet bult och detta i tidsordning. Det gör att det blir lätt att komma ihåg hur man ska hålla isär motorerna. Detta var nu den inledande artikeln i en serie om Fords V8:or. I fortsättningen kommer jag att gå djupare in på en motorfamilj per nummer. Skulle det vara så att du har information eller material som jag skulle kunna använda, vore jag tacksam om du hörde av dig. Detta gäller speciellt de tidiga Lincoln- och Mercurymotorerna, vilka jag inte alls har nämnt här.

Ring gärna 0582/150 23, 17.00-23.00.

Hälsningar Leif.

## ÅRSMÖTE -90

Vi har haft årets viktigaste möte. Det gick av stapeln den tionde mars och platsen var som vanligt Stava vårdshus utanför Stockholm. Vi träffades kl. 13 och började med fika, macka och lite allmänt prat. Tyvärr hade vi fått några återbud från en del av distriktet men vi var i alla fall tio stycken som bänkade oss för årsmötesförhandlingar.

Först hälsade presidenten alla välkomna och då speciellt Åke Andersson och Thomas Granlien, som i fortsättningen kommer att hålla i Jönköpingssektionen. Sedan gick vi igenom de vanliga valen och ordföranden läste verksamhetsberättelsen. Vi hade bland annat haft ett femtontal träffar och varit på två utställningar. Onsdagsfikena i Stockholm och Örebro pågår nu året om. Genom dragracing-fonden stöttades tre team och råttfällan gick till Seppo Murtomäki. En liten tråkighet var dock att vid utgången av 1989 var vi något färre medlemmar än ett år tidigare, men det tar vi snart igen, eller hur?

Nästa punkt var kassaberättelsen och vi fick veta att ekonomin var god, främst p g a för liten tidningsutgivning. En större investering gjordes också förra året i form av en dator; detta för att vår sekreterare lättare ska kunna hålla ordning på oss.

Så var vi då framme vid årsträffen som alltid är en stor punkt att gå igenom. Att vi skulle vara i Varberg även detta år var helt klart och så även datumet. Sedan gick vi igenom punkt för punkt och ändrade en del. Allt om årsträffen hittar ni på den speciella inbjudan som medföljer detta nummer.

Nu följde en efterlängtat middag innan vi gick in på nästa punkt, där det handlade om våra sektioner. Vi bestämde oss för att utvidga antalet till åtta och resultatet ser du på nästa sida.

Tidningen förorsakade nästa stora diskussion, helt förståeligt. Utgivningen har varit mycket sporadisk och problemen har hopat sig. Vi diskuterade bland annat en minskning av antalet nummer till fyra men även hur vi skulle få fler att bidra med material. Klas Alexandersson hade av sagt sig omval efter fyra år som redaktör, och undertecknad är mycket tveksam över att fortsätta med detta arbete någon längre tid.

Efter detta återstod några mer informativa punkter samt övriga frågor. På den senare beslutades bland annat att Lotta Sääv i fortsättningen tar hand om all tröjeförsäljning. Vi beslutade också att sätta in en annonskampanj i våra motortidningar till årsskiftet. Klockan var nu 22 och det var ett mycket trött gäng mötesdeltagare som skingrades.



# Det ska börjas i tid

Man kan ifrågasätta vad det beror på att människor börjar syssla med vår hobby; jag menar att köra omkring och skruva i gammalt jänkejärn och då framför allt av märket Ford.

För min egen del tror jag att det beror på präglning, alltså upplevelser i den tidiga barndomen. Jag är själv uppvuxen på en bondgård några mil söder om Skellefteå, där vi ännu några år in på 60-talet hade en s k Epa-traktor, modell brutal.

Den var uppbyggd på en 30-tals-Volvo lastbil, vilken blivit kapad på traditionellt sätt, med stelmonterad bakaxel. Dessutom var hytt, dörrar, skärmar och liknande oväsentligheter demonterade. Det enda av karossen som fanns kvar var torped, huv och front. Detta sammantaget var inte speciellt ovanligt eller intressant, men det var i stället drivkällan.

Motorn var en borrarad 85 hästkrafters Ford sidventils V8:a, som man räknade med utvecklade cirka 100 hästkrafter. Den enda ljuddämpning som fanns var en liten bristfällig motorcykelljuddämpare. Ljudet var obeskrivligt och framkallade rysningar av välbehag hos en femåring. Men det var inte bara ljudet som attraherade på detta extrema fordon, utan även att få åka med. Accelerationsresurserna var givetvis relativt goda, och även toppfarten, enär Epan givetvis var ospärrad. Toppfarten, som låg på ca 80 km/tim var fullt tillräcklig med den ofjädrade bakvagnen och dåtidens grusvägar. 1964 inköptes en konventionell traktor och Epan förpassades till en undanskymd plats i skogen.

Det blev sedan tunnssått med V8:or i mitt liv, tills jag kom upp i 15-årsåldern, omkring 1974. Då började en del av mina äldre bekanta åka omkring i s k raggarbilar och då framför allt bilar med tyskt ursprung.

I mitten av 70-talet satte direktimporten av USA-bilar fart, så ht-bilar



En nybesiktigad Sunliner våren -84.

och cabbar blev en vanligare syn. 1976, det året då jag var 17 år, beslutade jag mig för att köpa en "riktig" bil. Jag hade för länge sedan ledsnat på att skruva i de tyska GM-producerade skrothögarna som dominerade mitt och mina vänners bilinnehav.

Den första Forden jag höll på att köpa var en Mustang Cab -66. Den hade perfekt inredning och rallypack och var dessutom nylackerad. Vad det hela föll på var givetvis det fruktansvärda priset, hela 14.000 kronor, oprutat. I stället blev det en Dodge Dort GT -65 som blev min 18-årsbil.

Som alla vet är ju inte Chryslers automatlådor speciellt hållbara, så givetvis lyckades även jag knäcka min. Vid ungefär samma tidpunkt lyckades vi byta bort min fästmö's Rambler Classic mot en Ford Taunus -68. Efter bara ett par veckor med Taunusen steg desperationen efter en jänkare. En av anledningarna var att Taunusen krånglade konstant, men ett faktum var att den var inte heller så fascinerande att glida runt på stan med.

I september -77 lyckades jag byta bort Taunusen mot en -66 Mustang hardtop. Jag la ett par tusen emellan och fick återigen åka amerikanskt. Mustang -66:an fick verkligen bekänna färg i min ägo. Jag hade ju beslutat att använda den som åretrunt-bil, medan Darten rustades upp. Men till saken hörde att jag fick ett beredskapsjobb på en bilverkstad 4 1/2 mil från där jag bodde, alltså 9 mil om dagen i en gammal Mustang. Då Mustangen var utrustad med en 100 hästars sexa var bensinförbrukningen inte något problem. Faktum är att den var inte dyrare än min fars Volvo 144.

Växellådan däremot gav mig en del bekymmer. Redan vid inköpet visste jag att lådan var dålig; man fick t ex ha en mycket speciell teknik för att få i treans växel. När dessutom tvåan hela tiden hade en benägenhet att falla ur,

och som lök på laxen, uppkom ett mycket besvärande transmissionsljud varje gång ettans växel användes. Så redan innan jag hämtade Mustangen letade jag efter en alternativ växellåda och fann en hos Hasse Lundberg i Bodbysund. Fördelen med 67:ans växellåda är att den har synkroniserad etta. Men eftersom jag vant mig vid den speciella växlingstekniken, brydde jag mig inte om att byta växellåda utan åkte vidare i trygg förvisning om reservlådan i garaget.

Två dagar före jul gick trean i för sista gången. Var och en kan förstå vilket nöje bilkörningen blev då man fick åka 9 mil om dagen på tvåans växel och dessutom få hålla den i läge hela tiden. I två dagar stod jag ut. Sedan rev jag ur växellådan. Att det blev en köldknäpp och att arbetet utfördes i ett svinkallt garage förhöjde nöjet ytterligare.

Att -67:ans växellåda var utrustad med en annan typ av splines på ingående axeln var jag medveten om, men att kopplingshuset var ett helt annat blev en total överraskning. Som tur var hade en kusin till mig en slutkörd 67:as sexa stående, på vilken rätt kopplingskåpa fanns. Dessutom hade han en yoke till -67:ans växel, båda liggande i garaget.

Vad jag fick lära mig var att -65 års modell har en typ av motor och växellåda. -66 kom en ny typ av motor och kopplingskåpa, men växellådan behölls. -67 kom en ny typ av växellåda och därmed återigen en ny kopplingskåpa. -67:ans låda passar även till V8-versionerna.

Förutom det nämnda växellådsproblemet och ett igenslammat värmepaket gick Mustangen i princip klanderfritt de ca 5.000 milen som jag körde den. Det verkar idag obegripligt att jag hann köra så mycket på drygt åtta månader.

Till sommaren -78 var Darten upp-



Det gjordes en grundlig renovering.



Bruksbil med växellådsproblem.

fixad och Mustangen såldes. En av de få affärer jag ångrar, trots att jag fick hyfsat betalt för Mustangen, till slut. 1980 såldes Darten till förmån för en Dodge Coronet -58 2dht, som var framdriven av en fiskebåtsmotor av modell 440.

1983 växte familjen ytterligare och Dodge -58:an såldes iväg. Eftersom det blev en slant över efter att jag köpt en praktisk familjebil av märket Peugeot, beslutade jag mig för att köpa migsvets och kompressor till garaget samt förbättra belysningen.

I september -83 började ångesten komma krypande och jag började söka nya objekt. Mest intressant var en liten italiensk bil med mittmonterad 351 Cleveland. Tyvärr var det omöjligt att hitta någon, åtminstone till överkomligt pris. Desperationen var så stor att jag till och med ringde på vissa GM-annonser.

Alldeles i början av -84 talade en arbetskamrat om att han skulle sälja sin relativt nyinköpta Ford Galaxie Sunliner -60. Skicket var inte direkt lysande men priset var därefter, vilket tillsammans med att en ny cabtopp skulle följa med gjorde att affären blev av.

Min målsättning var att byta cab och eventuellt lacka om bilen för att sedan snabbt sälja den. Men leveransen av den nya cabben dröjde till mitten av sommaren och då tyckte jag att det var lika bra att åka med den gamla cabben och lacken hela säsongen. Tyvärr fick jag reda på att -60:ans Sunliner är mycket ovanlig i Sverige.

Då gick det som det brukar. Jag plockade ner bilen totalt hösten -84 och besiktade igen först i juli 1989. Att en renovering tar så lång tid är visst ganska normalt, men jag hade aldrig i min vildaste fantasi trott att det skulle ta så lång tid. Att ha en bil i delar under så lång tid kan göra en halvt vansinnig. En isärplockad bil tar nämligen lika stor plats som tre stycken "normala" bilar. Dessutom begick jag generalmisstaget, nämligen att börja med chassiet.

Det är tydligen vanligt att chassiet renoveras först och det gör att man hinner ledsna innan karossen knappt är påbörjad. Om man i stället börjar med karossen är det större chans att man har kvar energin att fortsätta när man hunnit till chassiet. I värsta fall kan man leja bort chassie-renoveringen, som inte behöver bli alltför dyr, åtminstone inte i tidsåtgång.

En annan orsak till att renoveringen tog fem år var att en 72:ans Ford Ranchero kom emellan. Sommaren -87 åkte jag som sagt med Sunlinern orenoverad. -85 var jag tvungen att åka Peugeot hela sommaren. På hösten -85 fick jag tips



*Rancheron, färdigrenoverad -86, blev dock lite för dyr och opraktisk som bruksbil.*

om en 72:a Ford Ranchero, som stod halvrenoverad utanför Skellefteå (chassiet var färdigrenoverat). Då priset var det rätta blev det omedelbart affär.

Jag drog hem bilen i oktober, men eftersom Sunliner-chassiet stod i garaget fick jag börja med Ranchero-renoveringen (läs hopsättningen) utomhus. Det innebar att det blev bråttom att få ut Sunliner-chassiet och dra det till ett annat garage. Gissa om projekt Sunliner avstannat vintern 85-86?

Rancheron kom ut tidigt på våren -86 och uppvisade genast en enorm bränsletörst. Den var lätt att förlåta när man hörde rytet från 351 Cleveland-motorn. Det blev trots allt ohållbart i längden att köra omkring med en raceutväxling (3,91). Jag försökte ju ändå använda Rancheron som en bruksbil. Så under säsongen -87 byttes utväxling, och förgasaren bestyckades om. Bensinförbrukningen sjönk markant.

Ett ständigt återkommande problem med Rancheron var avgasläckage samt startmotorproblem; givetvis mycket beroende på att bilen var utrustad med headers, men också på att bilen var så låg att den tog i överallt. Det ser ju tufft ut med en låg pick-up, men är inte speciellt praktiskt, så våren -88 såldes Rancheron till en annan medlem, Nils Mattila i Luleå.

På sommaren -88 fick Sunlinern genomgå sitt nya "bröllop", dvs karossen skruvades på ramen. Det var en mycket speciell känsla att starta upp 390-motorn efter så lång tid. Jag hann med åtskilliga varv runt gården. Vintern 88-89 reparerades resterande karossdefekter (läs rost).

Att ragga ekonomiplåt till en 60:a Ford är inte det lättaste, så det blev en hel del av egen tillverkning. Detta resulterade i många hårda ord från plåtslagaren som hjälpte mig med underarbete och lack. Midsommarafton -89



*För första gången på hjul med möjlighet till provkörning.*



Äntligen färdigrenoverad efter många års hårt arbete.



Fords 60:a är en ovanlig bil både på vägarna och designmässigt.

var Sunlinern lackerad och tre veckor senare besiktigades den. Efter besiktningen åkte jag cirka tre månader med bilen innan den ställdes av.

Vad som nu återstår är att fixa till inredningen, och diverse krom, samt att lackera dörrgångarna och montera gummilister. Eventuellt ska jag också

bygga ett Continental-kit eftersom jag har en originalbalja och -ring. Problemet är att med conniekit ryms bilen inte i garaget.

Nu är andra projekt planerade, bl a ett husbygge. Dessutom har jag på nytt börjat söka efter en liten italiensk bil med 351 Cleveland, så eventuellt

kan jag tänka mig att skiljas från Sunlinern, om jag får ett seriöst bud. Eventuellt kan jag tänka mig vissa byten, förutom ovannämnda italienare, Mercury 49-50 i objektstadiet, Mustang 65-66 ht, gärna med sexa eller någonting annat roligt.

Hälsningar från medlem 534,  
Ingemar Jonsson, Skellefteå

## MERCURY METEOR -63

Sedan ett par år tillbaka har vi medlemmar även i Västtyskland. Vi har träffat dem då och då när de besökt möten här uppe. Nu har vi också fått brev och lite kort från en av dem. Det är Dieter Lohse från Quickborn som skriver, och han skriver på svenska:

"Att jag en gång skulle äga en amerikansk bil förstod jag redan då jag första gången hörde Rock'n Roll i radion. Bilarna i tidningarna och filmerna fascinerade mig; linjerna, inredningarna, de kraftfulla motorerna och alla bekvämligheter som bilarna har.

Min första bil var en -71:a Lincoln, men det var inte vad jag drömde om. Jag ville ha något lite äldre. När så en kompis 1982 berättade att han skulle sälja sin Mercury Meteor S33 2dht, så slog jag till.

När vintern så kom blev det tid över för renoveringsobjekt. Motorn plockades ur och gicks igenom ordentligt. Även underredet fick sig en översyn. Efter en hård vinters arbete kom så våren och jag kunde ta ut bilen igen. Sedan har det blivit många resor till "meetings", både här och i Sverige, och det har aldrig varit några problem. Hälsningar från medlem 463."

Vi tackar för brevet och hoppas att vi får se Dieter och hans kompisar här igen, och då gärna på vår årsträff.



Dieter Lohse har nu ägt sin Meteor i åtta år.



Meteor, som är Mercurys motsvarighet till Fairlane, fanns endast i två år, -62 och -63. Släktskapet syns bäst på taket.

# KÖR BRACKET!

Ofta när man är ute och diskuterar bilar på möten och i andra fall kommer man förr eller senare till hur fort bilen går. Detta är något som intresserar de flesta, även en del med äldre bilar. Få är det dock som provat, utan det blir mest gissningar med utgångspunkt från motorstyrka, bakaxelutväxling och däck.

Att tävla med sin bil är det bara ett fåtal som gjort. Däremot erbjuds det ibland möjligheter till provkörning vid en del träffar. Tävlingsverksamhet är ju oftast dyr, speciellt om man har tänkt sig att hänga med i toppen. Oavsett om man väljer vanlig dragracing eller DR-special, så hamnar bilen helst på kärra och då krävs det dessutom en dragbil. Med lägre bakaxelutväxling minskar också möjligheterna att använda bilen i vanlig körning.

Det finns dock en tävlingsform som gör att man med lätthet kan kombinera gatåka med tävling - bracket racing. Denna variant har funnits länge i Sverige, främst genom klubben SHRA-Mantorps tävlingar på Mantorp. Nu är det dock flera klubbar som börjat intressera sig för denna typ av tävlingar, vilket ger fler tillfällen att köra. Bracket är dessutom ett utmärkt sätt att prova på för att senare, om man finner det intressant, utveckla sin bil.

Det hela går till så att man först får tillfälle att köra några provrepor. Det är för att kunna avgöra hur fort bilen går på just denna bana. Låt säga att du bestämmer dig för att 14,20 sekunder är vad bilen ska kunna klara som bäst. Detta blir ditt "dial-in", som det kallas. Du blir nu inlottad i en så kallad stege med förslagsvis sexton bilar.

När det så blir din tur att köra jämförs dial-in:et med din motståndares, som förslagsvis satt sitt till 14,85. Det gör att han ska få starta 0,65 sekunder

före dig, och teoretiskt ska ni så köra i mål samtidigt. Nu finns det naturligtvis en hel del faktorer som påverkar detta, t ex startsnabbhet.

Efter däcksvärmaren (burnouten) rullar ni alltså i startposition (stage). Det ligger fotoceller på banan som indikerar att ni hamnar rätt i förhållande till varandra och målet. Julgranen, dvs startlamporna, blinkar ned med gula lampor och ger din motståndare grönt 0,65 sekunder före dig. Tiden börjar räknas så fort du lämnat startlinjen. Det gäller alltså att vara startsnabb.

Vid målgång visar det sig att du fått tiden 14,25 och din motståndare 15,00. Det betyder att du har vunnit under förutsättning att du ej tjuvstartat, vilket ger "röd lykta". Ytterligare en risk att förlora finns om du startat väsentligt senare än din motståndare.

Skuille du i stället ha kört på t ex 14,15 sekunder har du gjort en "break-out". Med 0,05 sekunder har du alltså underskridit ditt dial-in, vilket gör att du förlorar. Helt säkert är det dock inte, för har din motståndare också underskridit sitt dial-in och med mer än vad du underskridit ditt, döms du som vinnare. Detta under förutsättning att ingen av er rödlyktat, vilket döms som ett värre fel. Vinnaren flyttas sedan vidare till kvartfinal, semifinal, för att sluta i finalen.

Reglerna kring bilen är ganska få. Det finns t ex ingen begränsning för trimning. Du kör ju hela tiden mot din egen satta tid. Kardanring är dock ett måste, men den kan man tillverka själv. Kraven är 6 x 50 mm plattjärn och den ska naturligtvis täcka 360°, dvs runt hela kardan. Placeringen ska vara inom 150 mm från främre kardanknuten. Ringen bultas i golvet eller kardantunneln med minst 128 (5/16)

och med stor bricka på insidan. Kardanring vid bakre knutkorset är frivilligt.

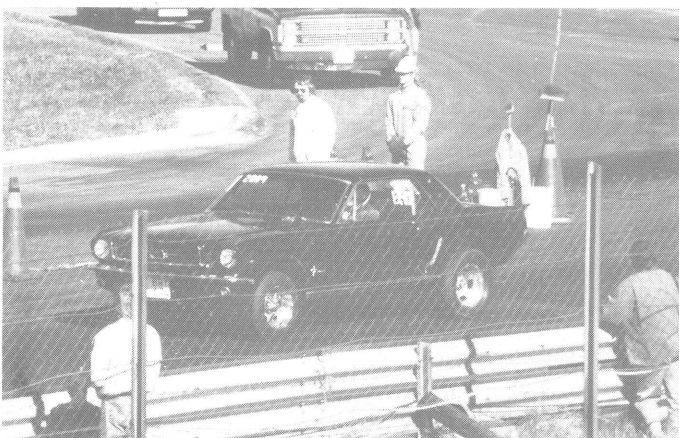
Kör du med manuell låda måste du ha en sprängkåpa som ersätter originalet, som oftast är av aluminium. Den finns på ett flertal speed-shops och kostar ca 2.000 - 2.500 kr. Vill du i stället bygga en själv, så kan du göra det utanpå originalet. Tänk bara på att materialet skal vara minst 6 mm plåt och täckningen 360°. Den ska täcka minst 1" framför svänghjul respektive 1" bakom tryckplattan.

Har du automat behöver du inte tänka på detta såtillvida du inte har trimmat din bil utöver vad klass 1-reglementet i DR-special tillåter. I så fall behöver du en sprängmatta av hårt gummi typ bildäck som täcker turbinen.

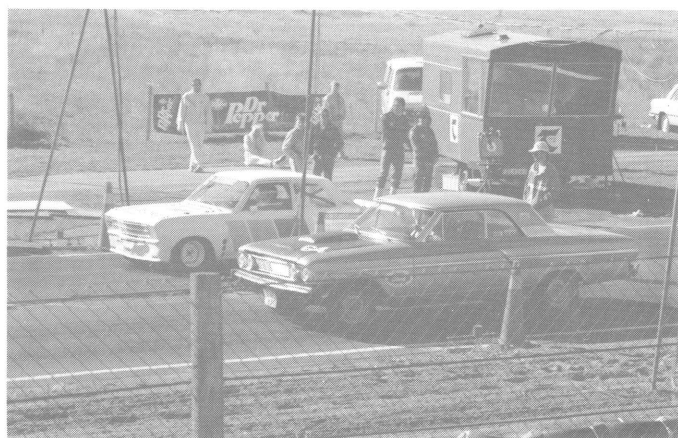
I motorutrymmet ska du ha uppsamlingsburkar för olja och vatten så det inte hamnar på banan under ett lopp. Hjulbultarna ska gå igenom hela muttern; kupolmuttrar är alltså inte att tänka på. Har du sedan slicks på bilen, ska dessa vara skruvade med 16 st 4,5 mm skruv per hjul, alltså 8 st per sida.

För din egen säkerhet krävs också godkänd hjälm och minst trepunktsbälte. Brandsläckare är dock inget krav, och finns sådan ska du ha den fastsatt ordentligt. På klädselsidan ska det vara skor med läderbindsula, som helst går över anklarna. T-shirt räcker inte, utan det ska vara en långärmad tröja och till det handskar.

Nu krävs bara en licens för att du ska kunna köra, och det räcker med en engångslicens som du löser på plats. Har du-C-licens, räcker naturligtvis det. Börja planera, tävlingsdatum på Mantorp i sommar är 19-20/5 och 7-8/9. Fler tävlingar blir det säkert; kolla motortidningarnas kalendrar.



Startnummer och din tid (dial-in) ska finnas väl synligt på bilen. Sedan är det bara att hoppas på avancemang i stegen.



Janne Ljungberg från Lindesberg provade på bracket racing på Gällaråsen förra sommaren och fick bland annat köra mot en Opel.

# FAIR LANE MANSION

Många är det som har USA-resedömmar och många är det som också gjort sin resa. Vad finns det då att se däröver? Ja bilar, förstås, om man nu hittar dem. Idag är det mesta undanställt och tas bara fram vid träffar och andra speciella tillfällen. Men det finns mer att se, även om det inte rullar på fyra hjul.

Jag ska nu i några artiklar försöka berätta om olika sevärheter som i olika grad är förknippade med bilar. Jag hoppas även att ni som varit över och har egna upplevelser skriver om det och låter oss andra få veta. Allt från rena tips till hela historier är välkommet.

Platsen jag börjar med är belägen en bit utanför Detroit i förorten Dearborn och heter Fair Lane. Det är alltså fråga om Henry Fords hem från 1915 fram till hans död 1947. Det är beläget på en över åtta kvadratkilometer stor tomt intill River Rouge. Han valde denna plats, dels för dess närhet till hans ursprungliga hem, dels för att han inte var väl sedd i Detroit's societiet, som bodde i andra änden av staden, sedan han höjt lönerna till fem dollar per dag.

Tomten hade han köpt redan 1908

och uppfört ett mindre sommarhus där. Till att börja med dämdes floden upp och ett kraftverk byggdes, som inte var som vilket som helst. Med mycket marmor och rör av mässing måste man kalla det ett kraftstationernas Ritz. Förutom vattenkraft fanns även ångturbiner och en uppsättning stora batterier för att lagra energi. Faktum är att allt var så väl tilltaget att det räckte att förse hela Dearborn med elektricitet till att börja med.

Från kraftverket ledde en 90 meter lång tunnel med ståhöjd upp till huset. Här var alla rör och kablar dragna som förser huset med vatten, värme och el. Bland annat fanns fyra kranar i varje badrum för käll- och regnvatten samt varmt och kallt. Det fanns också munstycken som vid påslag blåste varmluft för att torka håret med. Likaså var marmorbänkarna (som är av svensk marmor) vid inomhusbassängerna uppvärmda och även ett stort antal fågelbad runt om på tomten.

Huset liksom kraftverket är byggt i gråa sandstensblock som får det att se lite tungt och dystert ut. Det är minst lika stort som det ser ut och innehåller 56 rum. Där finns, förutom matsal, sovrum och andra ordinära rum, också

musikrum, biljardrum, rum för parties och ett stort bibliotek. Sonen Edsel Ford hade sin egen rumssvit med bowlingbana, biljardrum, och utanför var dessutom en golfbana anlagd.

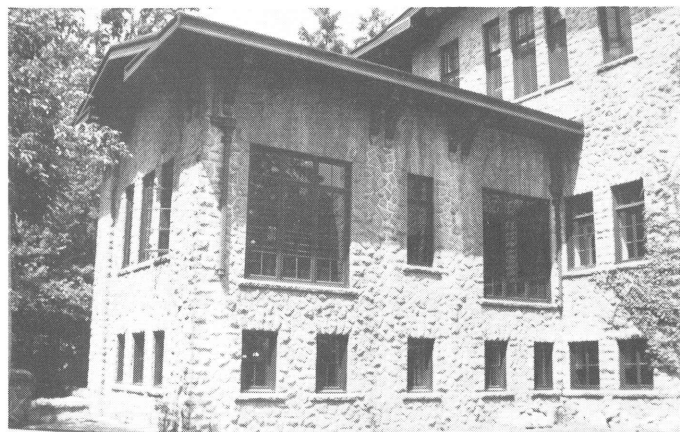
I huset fanns också åtta stora öppna spisar, var och en med en inskription, typ "Hugg din egen ved så värmer den dig två gånger". Egna gästrum fanns också för de flitigast besökande vännerna, såsom Thomas Edison och Harvey Firestone. I köket fanns förutom kylskåp en intern signalanläggning uppkopplad med varje rum.

Även utvändigt fanns det mycket sevärt och då tänker man närmast på Clara Fords rosenrädgård. Som mest fanns där 12.000 buskar, 300 träd och 400 klättrväxter. Allt sköttes av ett tjugotal trädgårdsmästare. Här fanns också den engelska trädgården och vad som kallades den blå trädgården. Mellan alltihop och nere intill floden gick det gångstigar, som flitigt nyttjades av Henry Ford.

Kostnaden för hela egendomen överskred en miljon dollar på den tiden. Det skulle motsvara cirka 40 miljoner dollar idag. Men det fanns faktiskt ställen i Detroit-området som var mer påkostade. Var kom då namnet Fair Lane



*Det är ett pampigt nästan lite borgliknande hus han byggde åt sig.*



*Detta är den egna kraftstationen som låg intill River Rouge.*



*Biblioteket är typiskt för huset med sina snickerier och mönster i taket.*



*Henry och Claras sovrum. Det var här som Henry Ford dog 1947.*

ifrån? Ja, idag vet vi att det även tillhör en bilmodell som upphört. Från början sägs det komma ifrån den väg intill vilken Henry Fords far William föddes i början på 1800-talet, men det finns också andra versioner.

Numera sköts alltihop av University of Michigan - Dearborn, till vilket allt donerades av Ford Motor Company. De gör ett viktigt arbete med att hålla allt i skick och har till exempel renoverat hela kraftstationen. Boningshuset fungerar idag som konferenscenter och poolen är ombyggd till restaurang.

Kommer du dit så ska du åka Michigan Avenue ut ur Detroit. När du kommer till Dearborn ska du svänga av åt höger och in på Evergreen road. Sedan har du hela området på vänster sida. Ett flertal guidade turer finns både inomhus och utomhus. Kolla gärna öppettiderna med turistbyrån först.

### LOTTERIET

Denna gång har med lottens hjälp följande utsetts till att skriva och berätta om sina bilar eller något annat kul. Allt material är välkommet och till stor hjälp när det gäller att fylla tidningen.

**401,686**

**775,864**

**1173**

### MITT PROJEKT

Antingen är det inte en enda medlem som gör något, eller också skruvar ni så mycket att ni inte hinner skriva. Uppropet "Mitt projekt" har inte gett många svar alls. Faktum är att det har kommit ett. Utöver det har jag själv tagit kort på en del projekt som jag också kommer att presentera.

Detta är dock Stefan Smedeby från Djursholm, som jobbar med sin fastback -65:a. Det blir en omfattande renovering, bl a ny inredning och ny originallack. En stor beställning från USA helt privat gav både bra rabatter och ett hyfsat fraktpreis.

Eftersom han siktar högt när det gäller skicket på sin bil, så kommer det att bli en hel del skapliga delar över, säger han och förvarnar om en annons i något kommande nummer. Vi hoppas att det går bra för honom och att vi får se ytterligare en fin Mustang på sommarens möten.

# Ford - MARKET

## Säljes

Kapslar (enstaka) Mustang -65 13" 300:-, Mustang -69 14" 200:-, Magskapsel Fairlane -66 m fl 400:-, Lincoln -75 400:-; Till Mustang -65 Tempmätare 150:-, Växelspaksknopp 125:-; Till Fairlane -64 Aluminiumlist bak Fairlane 500 skrift 300:-; Till Falcon 60-65 Knutkors 100:-, Blinkers 1 st 100:-, Fönsterverv 80:-, Oljesticka med rör 50:-; Alla delar är nya.  
0582/150 23, Leif

\*\*\*

Servostyrning Fairlane 62-65, ej pump.  
0764/249 00 el. 249 50, Magnus

\*\*\*

Grill till -58 Ford.  
0240/623 23, Jemmy, helger fm.

\*\*\*

Mustang -79 säljes i delar.  
Norge 043/244 59, Leif

\*\*\*

428 CJ i delar komplett förutom toppar, 15.000:-  
428 CJ färdig racemotor för stockklassen, ring för pris,  
060/552535, Key

Ford Mustang 1965 cab. Krockad, ej körbar. El.cab. Nyren. 289 cu.in, Db. Offenhauser.  
30.000:-

Till Mustang 1965-66 org.radio + div. delar;  
Till Mustang 67 Org.ratt NY i org.förpackn. (röd);  
Till Mustang -68 Ny grill i org.förpackn;  
Till Mustang Grande -71 4 st org.kapslar nya;  
Till Mustang II -74 Ny front.  
0250/362 87, Michael

## Köpes

Till Fairlane -63 Stötfångare fram, heltäckande kapslar, även eker- och spinnerskapslar.  
019/23 08 62, Arne

\*\*\*

Till Cougar -69 Navkapslar XR-7 (även 68 passar), 14" plåtfälgar original, även intresserad av styled steel wheels 68-69, kompletta eller delar, gärna GT-kapslar, 9" bakaxelklump, tom eller med utväxling runt 2.80.  
019/23 30 18, Torbjörn

\*\*\*

Komplett motor eller delar till 289 HP, kan ev. vara intresserad av vanligt 5-bultat block och andra smallblockdelar.  
0582/150 23, Leif



# FIRMARABATTER gynna dem de gynnar oss

På vissa firmor träder EJ rabatten i kraft vid postförskottsköp förrän de fått nya registret.

## HARAMBEE HOBBY

Bilmodeller i plast och metall, allt som finns tillgängligt 10 % på redan låga priser. Butik: Stockholm, Karlav. 24  
Tel: 08/10 62 90, 10 70 24

## ROGERS CUSTOM

Hos Rogers har vi 10 % rabatt på hela sortimentet av tillbehör o reservdelar mot uppvisande av medl.nr.

Box 240 27, 400 22 Göteborg  
Tel: 031/83 01 70

## KLINTBERG & WAY

Har lager på en hel del Fordprylar och tar hem varje vecka med flyg. Lämnar 15 % till medlemmar.

Norr tullsgatan 9, 113 29 Stockholm  
Tel: 08/34 01 40 tala gärna med Bellkvist.

Argongatan 8, 431 33 Mölndal  
Tel: 031/87 90 30 tala gärna med Ulf.

## AMERICAN RACING

10 % på hela sortimentet med vissa undantag.

Gillbergag. 32, Box 1115, 581 11 Linköping  
Tel: 013/10 46 80, 10 46 40

## DÄCK-CENTER

10 % på allt.

Finnsångsv. 65, 602 13 Norrköping  
Tel: 011/13 13 59

## BROMSHUSET KRISTIANSTAD

Bromsband, renovering av bromsok. OBS! KROMADE BÖJBARA BROMSRÖR av koppar. - OBS till de flesta bilar. Karlsg. 28, 291 59 Kristianstad  
Tel: 044/10 33 71 fråga efter Tommy

## "ERICOPRODUKTER"

Nästan allt i billackväg. Även verktyg för dyl. Nettopriser. Postorder. Rosenlundsg. 29, 116 69 Stockholm  
Tel: 08/69 02 40

## CLASSIC MUSTANG PARTS

Mustang/Shelby/T-bird 55 - 57 delar 10 %. c/o Hans Larsson, Esstorp 6, 532 95 Skara, tel: 0551/711 59, tel.tid 16.00-22.00.

## KROMFIRMA

Bröderna Backmans sliperi 15 % rabatt. Nystrandsg. 9, 633 46 Eskilstuna  
Tel: 016/11 59 11

## AB MOTORKYL

25 % rabatt. Ullbergsg. 3, Skövde, tel: 0500/15 65

## T.L. MASKIN

Växellådsrenoveringar, 10% rabatt på arbete, 15-20% på växellådsdelar. Gilleby, 490 80 Henån  
Tel: 0304/223 93 Tommy

## US MOTOR HB

Nya o begagnade bildelar 10-25 %. Motorarbeten 10 % säljer även lustgas. Pl 2133, Skäggssta, 860 35 Söråker, tel: 060/404 80, tax: 060/411 04.

## CUSTOM RACING AB i Örebro

10 % och uppåt på hela vårt sortiment av reservdelar och tillbehör. 30 % på Quaker State motorolja vid köp av hel kartong (12 liter). På enstaka motorarbeten lämnar vi inte någon rabatt utom vid hela renoveringar då vi räknar fram ett paketpris.

Tingslagsg. 5, Örebro, tel: 019/11 99 40. Öppetider: Vard. 8-18.00, lörd 9-13.00

## CENTRALA GUMMI AB

Däck och fälgar (även postorder). Rabatt 10 - 35 %. Tala med Alf. Västahag, 5, 703 64 Örebro,  
tel: 019/11 13 62, 18 41 00

## OLJEMARKS VERKSTÄDER AB

15 % rabatt på fjädrar. Tillverkar och reparerar.

Enköpingsv. 80, 172 46 Sundbyberg  
Tel: 08/28 27 35

## PERSÅKERS SPEED SHOP

10 % på slitdelar, även annat. Bohusg. 25, 116 67 Stockholm  
Tel: 08/44 40 10, 41 75 10.

Öppetider: Månd-torsd 10.00-20.00, fred 10.00-18.00, lörd 10.00-15.00

## BENNETTER TRADING AB

Bromsband, lamellbelägg, oborrade och kapade från metervara. Medl. i klubben erhåller 50% mot uppvisande av medl.nr. Stockholm.

Segelbåtsv. 7, tel: 08/13 12 00

Göteborg: Drivhusg. 19, tel: 031/83 01 65

Sundsvall: Henry Lindgren AB,

Östermovägen 35, tel: 060/15 56 40

## US TRADING

Mattor, cabbar, böcker mm. 10-30% i rabatt till oss i klubben. Gummi/filtlister. Mellangatan 3, 570 20 Bodafors  
Tel: 0380/313 28

## HANSEN RACING

Från 10 % rabatt och uppåt. Detta gäller dock inte: Headers, Jahns kolvar, Iskyverktyg, Perfektions tryckplattor och utväxlingar. Uppgiv medl.nr. Du kan även ringa in din order till telefonvarare efter efter 17.00.  
Tel: 08/36 44 55, Kälvestav. 110, 163 54 Spånga, tel: 08/761 70 35.

## MIDNIGHT AUTO SUPPLY

Säljer delar till och bygger bakaxlar. Generalagent för Mark Williams. Bygger 429 - 460 motorer även med stokersats och säljer begagnade delar med rabatt enligt överenskommelse.

c/o Henrik Modigh, Råbystigen 6, 197 00 Bro, tel: Verkstad 0171/501 52, (bost. 0171/572 45).

## PRO PARTS

Nya o begagnade bildelar 5-15 % gäller ej specialerbjudanden samt vissa beg. delar. Box 158, 795 00 Rättvik, tel: 0248/138 00.

## BIL o ELSERVICE

Kocksgatan 23, 116 23 Stockholm  
Tel: 08-43 13 94

Utbytes-startmotorer, generatorer, reläer. Reparationer, monteringar. Vi får 15%.

## K GRANATH BILDELAR AB

Granath är sedan många år känd inom beg. till USA bilar. Rabatten är varierande. 552 67 Jönköping, tel: 036/12 99 90, 12 99 91

## ELI-WHEEL

Däck, fälgar, takluckor o bilgrejor ca 25 % klubbbrabatt.

Vretenborgsv 1, 126 30 Hägersten,  
Tel: 08/19 69 00.

## SGA AB

Aback-Banner batterier, laddare, tillbehör. Carlofon-Turle-STP-Hermetite bilvårdsprodukter. Shell smörjoljor, spec. fetter och kemikalier. Purolator olje-bränsle-luftfilter, verktyg mm. Cash and carrybutik, nettopriser.

Gårdsfogdev. 6, Bromma, tel: 08/28 29 35

## SPEED PERFORMANCE

Motorrenovering, 10% rabatt på arbete, 15-20% på motorer, även övrigt, ej kaross och inredning.

Marieholmmsgatan 50, 415 02 Göteborg  
Tel: 031/19 74 44 Stig

## ÖVERÅS VETERANBILDELAR

10 - 20 % rabatt. Fraktfritt över 1.000,-, till 50-tal eller äldre.

824 00 Hudiksvall, tel: 0650/182 65, 142 29

## ÖSTERMANS

Allt i bilar o plåt. DuPontsfärger, ekonomiplåt. Box 54, 581 02 Linköping.  
Tel: 013-11 55 35.

Norrköping tel: 011-23 71 00. Roland.

## MOTORMETROPOLEN

10 - 50 %. Nya o beg. saker. Hantverksg. 8, Box 73, 954 00 Gammelstad  
Tel: 0920/571 50

## AUTO PARTS INFORM.

Conniekit ringar 20 %. Hela Conniekit 25 % Fack 5, 430 91 Hököpinge, tel: 031/96 69 85, 96 78 32 Tomas

## SILVERTOP SILVERGARAGE

Garage Ateljen. Lämnar 10 % Vallhallav. 22, 114 22 Stockholm  
Tel: 08/15 79 80, 15 23 20

## BROK AB Boms & Kopplingservice

Limning/Nitning av bromsband. Renovering av bromsok. Tillverkning av bromsrör, Renoveringar av kopplingar. Svarvning av trummor/skivor. Stor sortering av bilreservdelar. Verkstadsnettopriser lämnas på allt. Hammarby Fabriksv. 19, 104 80 Stockholm,  
tel: 08/743 08 40, fax: 08/41 54 03.

# FIRMARABATTER I NORGE

## BILSPORT A/S ULVEN

Ulvenveien 102, 0581 Oslo 1  
Tel: 02/64 23 51

Dekk, Felger, Reservdeler. 10 % på deler.

## US AUTOPARTS

Sorgenfrieveien 14, Trondheim  
Tel: 07/93 60 70

## NORSK BILKOMPANI A/S

Casper Storms vei 10, 0664 Oslo 6  
Tel: 02/16 13 39

Ford originaldelar det meste på lager 10 % Ford originaldelar (gearkasse, motor, taendning osv.). Motorpakning, byttmotorer, överhållning, gearkasse och automatkasse, det meste i andre deler. 10 % på deler. Annan rabatt etter overenskomst. Obs ingen rabatt under 100:-.

## BJÖRN ALVARSTEIN & CO

3410 Sylling (ved Drammen)  
Tel: 03/85 61 31

Ford originaldelar, (gearkasse, motorer etc.). Også brukte. 15 %. Har karosseri og mekanisk verksted. Rabatt etter overenskomst, unntatt arb.kost.

## US AUTOPARTS

Schwigaardsgae 56, Oslo 6  
Tel: 02/19 25 14

## ÅGE GUSTAVSON

Idelevegen 22, 1750 Haldalen  
Tel: 09/18 44 87

Allt i automatgear rep. og reservdeler. 10 % ej arbete.

## HTE TRADING INC.

Håkon T. Eriksen  
Gunnestadsvejen 1, 3140 Borgheim  
Tel: 00947/33/91 30 2, 83 60 5 (privat)

20 %

## OSLO BILELETRISKE A/S

Stanseveien 27, 0917 Oslo 9  
Tel: 02/25 48 20, tax 02/25 07 22

Tenning, fôrgassere, samt allt i bileletrisk arbete utfôres.

- Bytte generatorer, starter, bilelektrisk utstyer osv. Deler 10-15 % rabatt mot appvissning av giltigt medlemskort.

## US GENUINE PARTS

Postboks 116, Blaker 1926 Hogset  
Tel: 06/82 85 90 eft. 17.00

Ford originaldelar (gearkasse, motor, taendning osv.). Motorpakning, byttmotorer, överhållning, gearkasse og automatkasse, det meste i andre deler. 15 % på deler. Annan rabatt etter overenskomst. Obs ingen rabatt under 100:-.