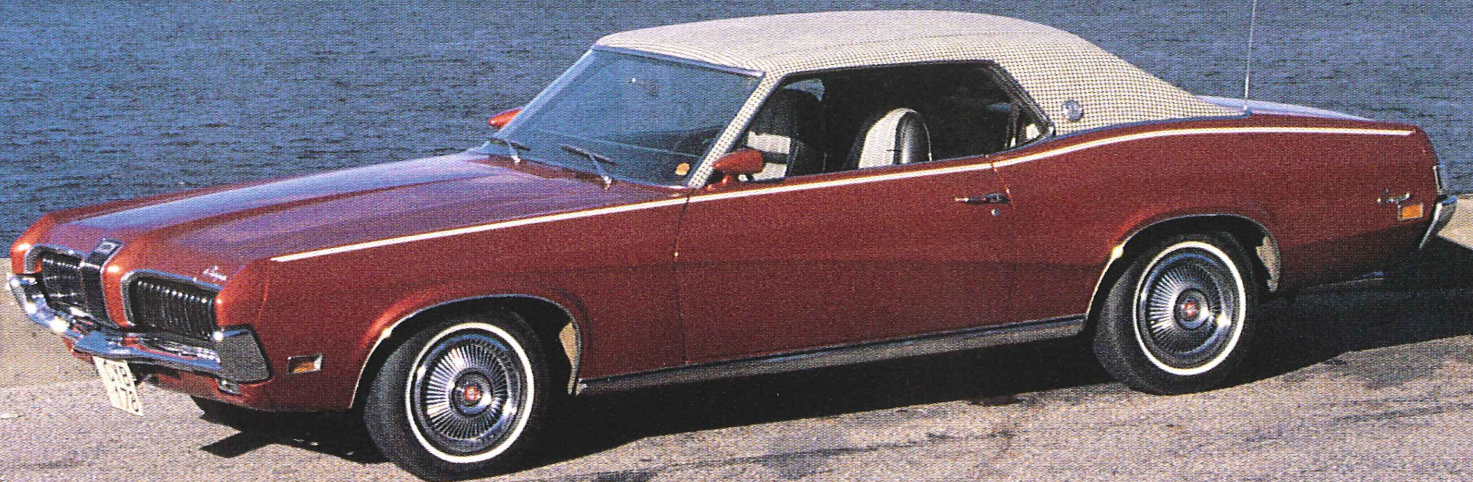




No 4 1997

Magasinet



Högertrafiken 30 år

Norrtäljeträff

Höstrally i Stockholm



THE CLUB OF AMERICAN FORD

Täljö
184 92 Åkersberga

Postgiro 16 93 97-7
Bankgiro 266-9869

Förteckning



PRESIDENT

Anders Junkergård
Täljö, 184 92 Åkersberga
Tel: 08-540 221 75
Fax: 08-540 239 76
Ring innan du faxar

VICE PRESIDENT

Sammy Lundell
Box 127
763 03 Skebobruk
Tel: 0175-405 40



Stockholmssektionen:
Michael Loewinski
Rödhavevägen 5 A
175 64 Järfälla
08-761 09 31



Vice sektionsordf.
Mats "Mexi" Österman
08-773 27 47



Örebrosektionen:
Arne Angermayr
Ösby 430
697 91 Pålshoda
019-23 08 62

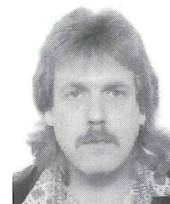


Vice sektionsordf.
Torbjörn Karlsson
019-31 25 66



SEKRETERARE

Lena Junkergård
Täljö 184 92 Åkersberga
Tel: 08-540 221 75
Fax: 08-540 239 76
Ring innan du faxar



KASSÖR

Stefan Arvidsson
Jungfrugatan 21 F
641 32 Katrineholm
0150-168 78
0708-16 87 88



Jönköpingssektionen:
Magnus Pettersson
Motalagatan 10
596 31 Skänninge
0142-402 57, 070-631 55 87



Vice sektionsordf.
Thomas Granlien
0392-312 25



Södra sektionen:
Bertil Persson
Onslunda-Ådala
273 95 Tomelilla
0417-301 66



Vice sektionsordf.
Sven-Åke Nilsson
0417-217 05



Kontaktman I NORGE:

Lisbeth Knutsson
Busedal 21 Hogset
1925 Blaker
(00947)-63-82 85 90



Göteborgssektionen:
Reine Ericsson
Olvonvägen 19
442 77 Romelanda
0303-22 32 78



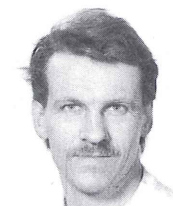
Vice sektionsordf.
Mats Axelsson
031-22 32 57



Dalasektionen:
Olle Montén
Prinsvägen 2
794 33 Orsa
0250-434 09



Vice sektionsordf.
Annika Lindberg
0250-366 50



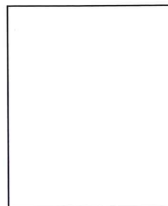
**Södra
Norrlandssektionen:**
Anders Johansson
Byvägen 88
914 94 Nyåker
0930-502 13



Vice sektionsordf.
Bo Uddholm
090-416 49



**Norra
Norrlandssektionen:**
Nils Mattila
Storstigen 2
974 32 Luleå
0920-22 35 38



**Vice
sektions-
ordförande:**
Vakant

ANSVARIG UTGIVARE:

Anders Wikman
Skutskärsvägen 36
122 64 Enschede
08-722 22 79

Internetadress

<http://www.algonet.se/~fordclub>

UTGIVNINGSPLAN:

Vi planerar följande utgivning för
FORDMAGASINET.

Nr 1 deadline 15 januari i din brevlåda ca v 9

2	1 april	v 20
3	1 september	v 42
4	1 november	v 50

OMSLAGSBILD:

Mercury Cougar XR-7 -70
Ägare: Kent Pettersson Ulricehamn

Presidentens röra

Hej alla Fordväänner!

Nu har vi haft styrelsemöte och det har skett en hel del förändringar i sektionerna.

Vice president och tillika redaktören Anders Wikman har efter många års troget slit och släp beslutat sig för att ägna mer tid åt familjen och bilarna.

Jag vill personligen och på alla medlemmars vägnar tacka för allt arbete du lagt ner på klubben. Jag vet att Anders Wikman, säkert ej helt kan hålla sig vid sidan om, när det gäller att hjälpa till med klubbarbetet. Bl.a. kommer AW fortsätta att hålla i försäkringsfrågorna.

Som nu vice president och ansvarig för Fordmagasinet valdes Sammy Lundell, som i klubbens tidiga historia innehåft samma post. Välkommen Sammy!

Till sin hjälp med Fordmagasinet har han Bertil Persson från Skåne och Reine Ericsson från Göteborg, som ska göra var sitt nummer av tidningen. De låter hälsa att ALLA är välkomna in med material.

Eftersom Sammy då naturligtvis avgår från posten som kassör, har vi i valberedningen funnit ett mycket bra namn i Stefan Arvidsson från Katrineholm. Välkommen Stefan!

I Stockholmssektionen, har Claes Wallin, vice sekt. ordf. lämnat över till Mats Österman, känd för alla som

Mexi. Välkommen Mexi! Tack Classe!

I Jönköpingssektionen har Thomas Granlien och Magnus Pettersson bytt funktioner, så framöver är Magnus sektionsordf. och Thomas är vice sektordf. Kämpa vidare båda två!

I Södra Norrlandssektionen, har Stig Ola Öberg avgått som vice sektionsordf. och Bo Uddholm har tagit över. Tack Stig Ola och Välkommen Bosse!

Nils Mattila i Norra Norrlandssektionen fortsätter att kämpa vidare som kontaktman.

Övrigt från styrelsemötet kan nämnas att medlemsavgiften ligger oförändrad även för nästa år, 240:-, då vi har en ekonomi i balans. Visst utrymme i Fordmagasinet kommer att upplåtas för annonser från firmor, från och med nr 1 -98.

Arbetet med årsträffen i Mora är i full gång, efterfrågan på stugor har varit stor. Ring Lena J. för besked om läget.

Grattis till en pigg 50-åring, USA:s mest sålda bil är ju Ford F serien – Pick up. 746.111 st sålda 1997. Etta på försäljningstoppen i 16 år, har varit F-serien, totalt har det sålts 26 miljoner st. (T-Forden sålde 15 miljoner st.)

Ford sålde 1997 totalt över 2 miljoner lätta lastbilar.

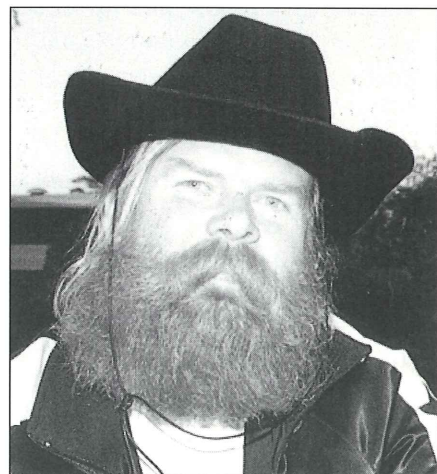
Såsom Cougarfan, måste jag tyvärr konstatera att nya Cougar'n är en bil baserad på samma platta som Mondeo, och för mig kommer det nog inte att vara den rätta Cougarn, säkert en bra bil, men det är nog inte jänkebilskänsla i den.

Från KAK har jag i skrivande stund ej fått alla uppgifter, så det återkommer jag till i nr. 1, om vårt samarbete.

Ta en extra titt i kalendern och besök vårträffen för en trevlig samvaro, med andra Fordfantaster.

Ha en trevlig FORDVÅR

Bästa FORDhälsningar
AJ



Bertil Persson

KLUBBSHOP

Jubileumspins	25:-
Vykort	2:-
Bildekal	15:-
Jackmärke	15:-
Klubbnål	15:-
Gamla klubbtidningar, ca 1 kg	50:-
Grillmärke	125:-
Solglasögon med klubbdekal	75:-

Sätt in aktuellt belopp på klubbens postgiro
16 93 97-7 och ange vad du vill ha.

Klubbens tröjor beställer du bäst genom att ringa till Lotta Sääv 019-57 35 87 (även dagtid).
Då är chansen stor att du får rätt storlek.

T-shirt Barn 80-150 CL	50:-
T-shirt Vuxna S-XXL	75:-
T-shirt Vuxna S-XXL blå med litet tryck	70:-
Skjorta Kort ärm S-XXL	110:-
Sweatshirt S-XXL vit eller blå	150:-

Katt i ny kulör

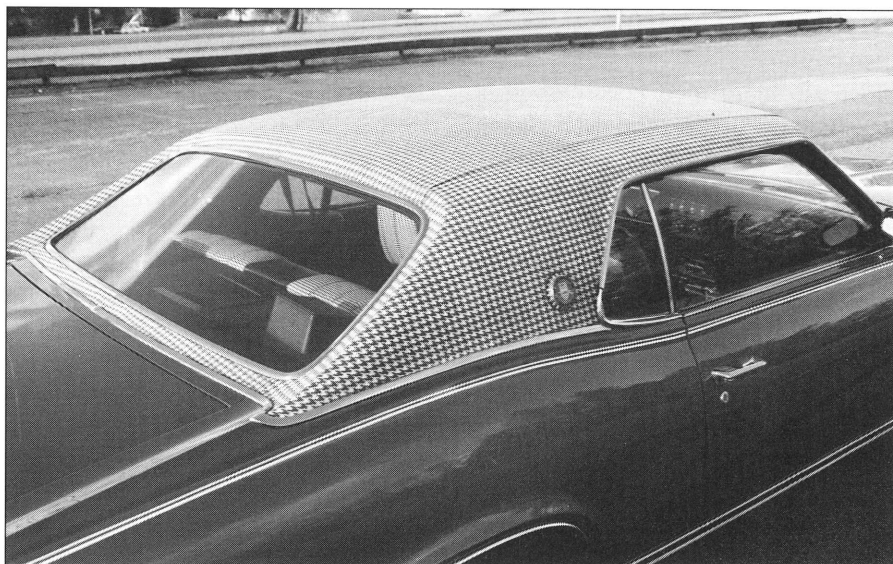


Kent och Anneli är mycket nöjda med den välvårdade Cougar:n.

När Kent Pettersson från Ulricehamn provade att äga amerikansk bil för första gången var det inte en Ford. Istället var det en Malibu som ett antal tidigare ägare haft sina egna ideer om hur den skulle repareras. Det betydde mycket krångel, skruva och lite åka så efter två år tröttnade Kent och sålde.

Intresset hade dock inte försvunnit men nu ville han ha tag i en fin bil. En självklar favorit fanns redan på hemmaplan och ägdes av en äldre herre vid namn Valter Svensson. Det var en Mercury Cougar XR-7 -70 som han köpt ny i Västerås den 12/6 1970. På

den tiden kostade en dylik bil lika mycket som två Mercedes 200:or, det vill säga en bil över 50.000 kr.



Vinyltak fanns som option, antingen enfärgat eller som här mönstrat, till Standard Cougar:n och XR-7:an.

Valter som hade ett riktigt bilintresse tog väl hand om Cougar:n. Visserligen fick den till att börja med rulla året om men med mycket tvättning och förvaring i garage hölls den fin. Senare blev det allt mer sparsamt med körning och till slut sa kroppen stopp. Det var för besvärligt att ta sig i och ur den låga Cougar:n.

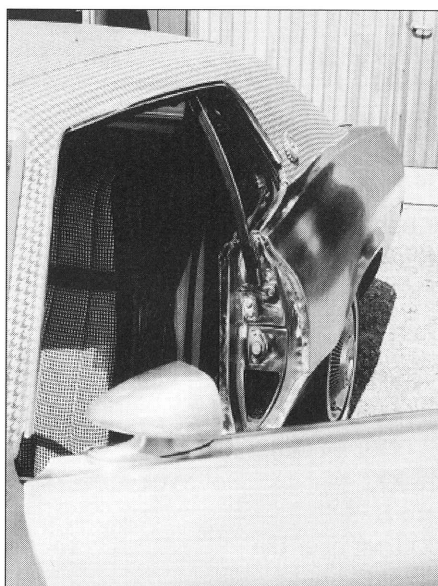
Bytet skedde på Saab i Ulricehamn 1989 och Valter vände hemåt med en ny 9000. Kent som då länge gått och hoppats på att bli ägare till just denna Cougar var inte sen att slå till.

Då hade bilen gått 17.000 mil och var fortfarande i mycket bra skick.

Det enda som behövde åtgärdas just då var däcken. Kent ville ha några med smal vit däckssida som inte var så vanligt då men han hittade en omgång Samyang 205/70-14. Reservhjulet är däremot original från 1970.

Så gick då några år av problemfritt ägande innan Kent en vårdag 1992 kom hem efter en liten runda. På vägen hade han passerat ett vägarbete och fått lite asfaltsstänk på bilen. Noga som han är ville han tvätta av bilen på en gång. Han tog fram ett avfettningsmedel modell kraftigare som han fått av en kompis och använt på bruksbilen hela vintern.

Kort efter att han duschat på medlet började fläckar uppstå i lacken. Han



Sliparbetet gjordes noga, kan en bil bli mer plåtren än så här?

spolade snabbt av bilen men fläckarna fanns kvar. Strax därefter började lacken att krackelera. Bedrövad kunde Kent snart konstatera att omlackering nog var enda lösningen.

Efter att ha lyssnat med lackerarna på trakten lämnade han in bilen till den som lät fördelaktigast. Efter en vecka återvände Kent för att se hur det gick. Då hade det inte hänt någonting. Ytterligare en vecka senare var en yta stor som en handflata slipad på bilen. Då tog han med bilen hem och gjorde jobbet själv.

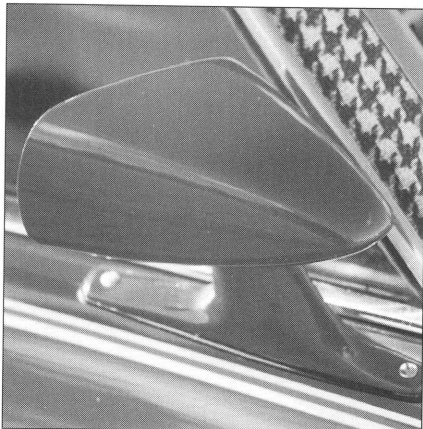


Bakljusen med de vandrande blinkersena är Cougars bästa kännetecken. Observera att ribborna här sitter parvis jämfört med -69:an där de sitter med jämna avstånd.

Det var visserligen drygt, speciellt hårdslipad var klarlacken. När så även dörrgångar och insidan av huv och bagagelucka ska slipas, blir det mycket jobb. Efter två veckors slit stod i alla fall bilen där helt plåtren.

Nu skulle lacken läggas och denna gång anlätades en släkting i Västerås. Alltså blev det till att plocka på det nödvändigaste och köra bilen dit. Turligt nog var vädret soligt så de som mötte Kent undrade säkert om det var en helkromad bil eller möjligen en bil helt i aluminium de hade sett.

Färgvalet hade som alltid föregåtts av viss beslutsvanda. Originalfärgen guldmellic var han inte helt nöjd med, den gick lite för mycket åt det senapsgula hållet. Efter att ha tittat på åtskilligt med prover som lackerar'n sänt över, valde Kent en röd

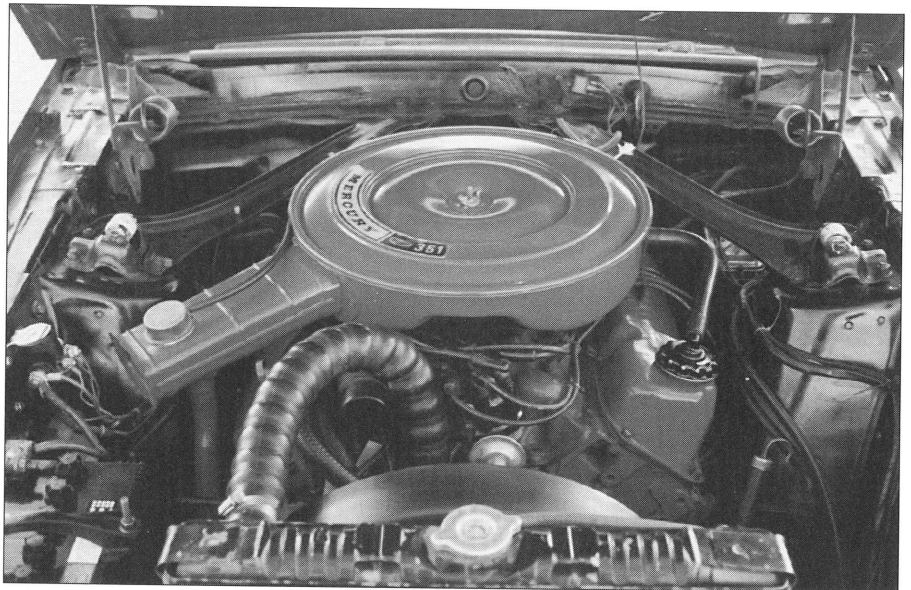


Racingbackspeglarna var standard på XR-7:an.

pearl. Den skulle gå bra ihop med det svarta, vita och kromade. Dessutom fanns rött i ett flertal märken och emblem.

Ett par veckor senare var bilen klar och han kunde ge sig upp för att hämta den. Allt såg jättebra ut och han kunde nöjd köra hemåt. Efter ett par mil började det droppa på rutan och kvar hemma låg torkarna. Det blev därför en försiktig resa hemåt och som tur var utan missöden.

Väl hemma var det bara att sätta igång och plocka ihop allt igen och i juli var bilen klar att åter användas. Nu ska väl sägas att så mycket användning blir det inte. Kent kör ganska sparsamt och har bara avverkat cirka 2000 mil på de nio år han ägt bilen.



Få motorutrymmen ser väl ut så här efter 19.000 mil. Notera S-tuben på undersidan av luftburkens strut. Hur många är det som har kvar den (kylarslangen kommer att bytas ut hälsar Kent).



Inredningen är i mycket fint skick efter de 19.000 mil bilen har gått. Notera att den går i samma mönster som vinyltaket kallat "hundtandsrutigt".



Instrumenteringen domineras av valnötspanel något som bara fanns i XR-7:an. Radion monterades av återförsäljaren här i Sverige, medan konsollen var ett option från USA.

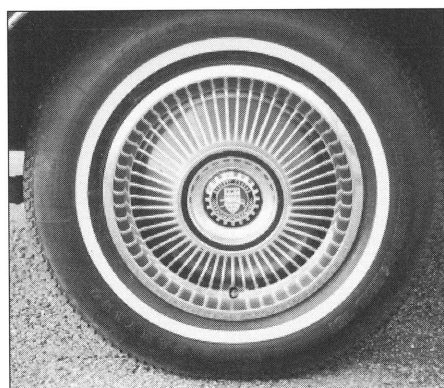
Vid ett tillfälle besökte han Valter för att visa upp och prata om bilen. Valter fick även göra en kortare provkörning och kunde dystert konstatera att Saab det var ju ingen riktig bil.

För er som nu varit på Elmia så har ni redan fått chansen att titta närmare på Kents Cougar. För er övriga är det bara att hoppas att han lägger ytterligare några mil på bilen i sommar. Förhoppningsvis med besök i Mora på vår årsträff och kanske på Power meet i Västerås.

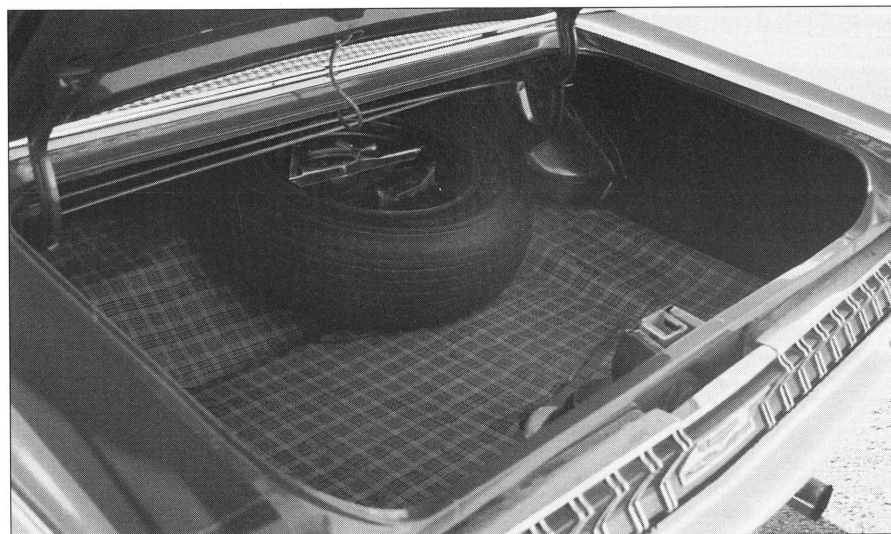
Leif Lidberg



Dörrsidorna med det övre handtaget var speciella för XR-7:an. Backspegeln var naturligtvis justerbar inifrån.

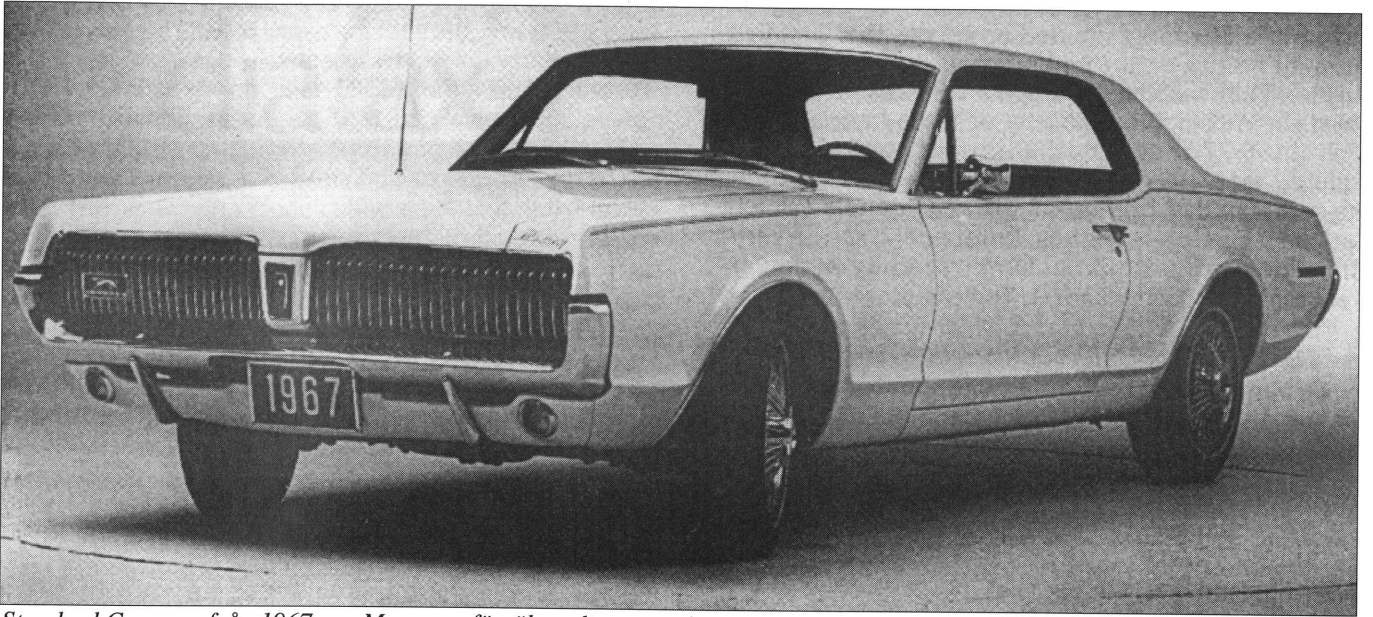


Kapslarna för XR-7 hade liksom mycket annat sin egen design.



I bagaget ligger originalreservhjulet kvar från 1970, i övrigt ser det knappt ut att ha använts.

Storyn om...



Standard Cougar från 1967 var Mercurys försök att bygga en lite lyxigare ponycar. Notera skärmkantlister men inga tröskellister.

Pony cars har en av de mest succifyllta nya biltyperna kommit att kallas på grund av Mustangens ledande ställning. Om det istället varit Mercury som hade varit först hade det kanske pratats om "Cat cars" idag. Alla som har tittat närmare på Mercurys Cougar känner säkert igen silhuetten av den amerikanska puman.

Nu var dock Mustangen först och Cougar fick man vänta på i dryga två år. Presentationen skedde den 20 september 1966. Faktiskt samma månad som Chevrolet kom med sin Camaro. Nämnas bör kanske på tal om kattdjur att Camaron under lång tid av utvecklingsarbetet gick under namnet Panther.

Namnet Cougar dök annars upp

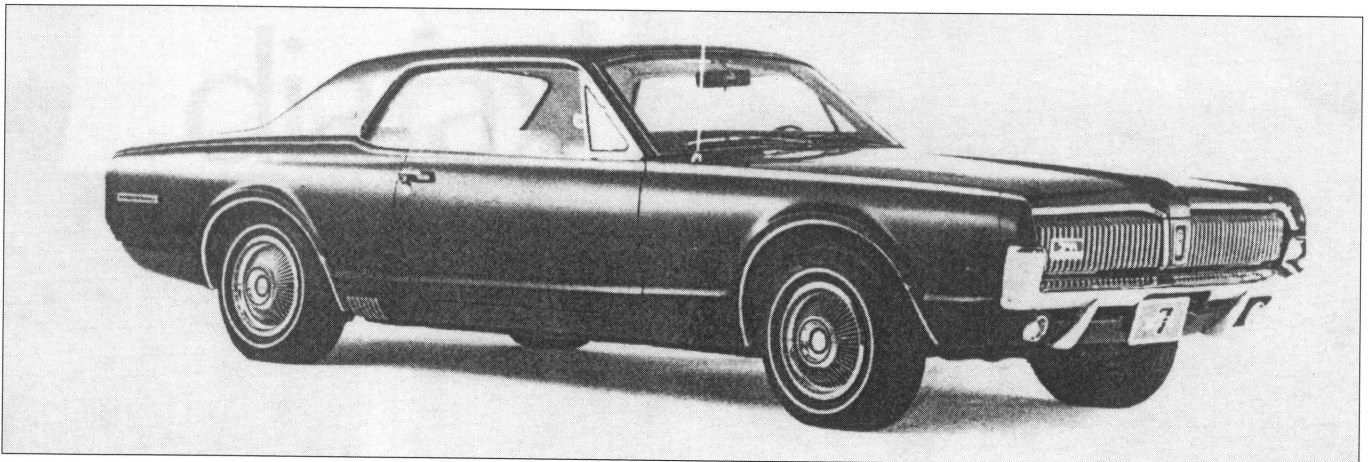
redan 1962 när en grupp designers presenterade sin ide om hur Mustangen skulle kunna tänkas se ut för Lee Iacocca. Faktum är att det var ur denna prototyp Mustangen utvecklades. Först till showbilen Mustang II och sedan vidare till färdig bil.

Under detta utvecklingsarbete spred sig entusiasmen över till Mercurys folk som i sin tur krävde att få bygga en egen version av vad som skulle komma att bli en ny biltyp. Den artonde februari 1965 kunde så beslut tas om hur den nya bilen skulle se ut. Vid denna tidpunkt förstod man också mycket väl vilken enorm efterfrågan det fanns på dessa bilar.

Vägen till beslut var dock svår och en av dessa beslut var att satsa på

endast en karosstyp. I övrigt gällde det att få Cougar att i mesta möjliga mån inte likna Mustangen. Mercury var ju en dyrare bil och priset på Cougar skulle komma att hamna på knappt 300 dollar mer än Mustangens. Samtidigt gällde det att inte göra en alltför bekväm och lyxig bil som kanske skulle ta köpare från Thunderbirden. Likafullt hämtades en del av bilden därifrån såsom luckor för strålkastarna och breda bakljus med vandrande blinkers.

Jämfört med Mustangen blev också Cougar en större bil. Hjulbasen blev tre tum längre och längden ökade med hela 17 centimeter. Detta gav framförallt ett bättre benutrymme bak men också en lite större skuff. På bredden skilde det



XR-7 modellen kom halvvägs in på första årsmodellen. Allt som kännetecknade den utvändigt var emblemen på takstolparna och de små stripsen på bakre delen av tröskeln.

däremot endast någon centimeter.

Eftersom Mercury satsade på komfort blev Cougar dessutom cirka 100 kilo tyngre. Bara allt ljudisolerande material vägde tillsammans 55 kilo. Faktum är att Cougar klassades som tystare än Rolls Royce. Utöver detta jobbades det mycket med att få bort allt irriterande vindbrus. Samt förbättringar av fram- och bakvagnsupphängningar där till exempel bakre bladfjädrarna var sex tum längre än på Mustangen.

Detta tillsammans med Mercurys högre kvalitetskontroll (Cougars byggdes till exempel endast i Dearborn) gjorde att man fick fram en betydligt körtrevligare bil. Dåtidens biltidningar hakade på och var väldigt positiva. När till exempel Car & Driver jämförde bilarna beskrevs Mustangens komfort och köregenskaper mer som snarlika hästens med samma namn. Kronan på verket var i alla fall titeln "car of the year" från Motor Trend som alltså placerade den före både Camaro/Firebird och den nya framhjulsdrivna Eldoradon.

På motorsidan var det endast V8:or med början på tvåports 289:an. Option för \$53 var samma motor med fyrportsförgasare och den betydligt större 390:n på 320 hk för \$158. Till den senare följde även GT-paketet med hårdare fjädring, grövre kränghämmare, kraftigare stötdämpare, skivbromsar fram, bredare 2,5 tums trummor bak och sextums fälgar med Firestone wide oval-däck. Detta paket ökade priset med ytterligare \$325.



XR-7G modellen använde GT-E:ns scoop men hade också hoodpins och dimljus. Fälgarna på bilden är de speciella aluminiumfälgar som togs fram men som fick ersättas av styled steel wheels.

Anledningen till detta paket var den ofördelaktiga viktfördelningen 59% fram 41% bak. Med 289:an var förhållandet istället 56% - 44%. Tyvärr erbjöds ej möjligheten att beställa 271 hästars 289 HP motorn i Cougar. Detta är tråkigt då det säkert hade varit en intressant bil speciellt i kombination med GT-paketet och kanske 50 kilo mindre ljudisolering.

Visserligen fanns en Trans-Am-inspirerad version i kulisserna kallad Group II. Detta var en riktig dräpare med en Shelbybyggd 289 HP utrustad med dubbla fyrportare och effekt på 341 hk. Denna nådde aldrig ut till allmänheten men utgjorde grunden för Mercurys tävlingsbilar inom Trans-Am.

Nådde ut gjorde däremot en speciell modell kallad "Dan Gurney Special". Den presenterades i samband med Trans-Am-premiären där Dan Gurney var en av Mercurys föra-

re. Tyvärr var utrustningen inte mer upphetsande än: speciella navkapslar, bredare däck, ett kromkit till motorn och speciella decaler på bakre sidorutorna. Säkert är dock att hade Dan Gurney själv fått bestämma något hade modellen mer liknat "Group II:an".

En annan mer intressant modell dök upp i februari -67 ungefär samtidigt som Pontiac presenterade sin Firebird. Det var den lyxigare XR-7:an som kostade 230 dollar mer än standardmodellens \$2851. Utvändigt särskiljde den sig enbart genom XR-7-embblem på bakre takstolparna och de små stripsen på bakre delen av tröskeln.

Istället var det invändigt som det var påkostat. Det mest noterbara var en takkonsoll och en valnötsimitationsförsedd instrumentbräda kompletterad med varvräknare och olje-

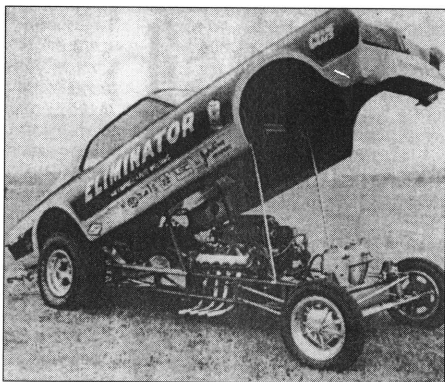


-68:ans GT-E var försedd med en tvärgående list i grillen, huvsscoop och nederdelen alltid lackerad i silvermetallic.

trycksmätare. Inredningen var gjord i en kombination av läder och vinyl och dörrsidorna var försedda med kartfickor och speciella handtag för att stänga dörrarna.

Allt detta var gjort för att ge bilen en europeisk touch av klass. Tillsammans med uttalanden som "leta inte längre" än till XR-7 "om du söker en klassisk europeisk touringbil i en helamerikansk förpackning" fick Mercury bilpressen att vakna. De började testa Cougar mot bilar som Jaguar och Aston Martin. Kommentarer efteråt var oerhört positiva. Car & Driver beskrev det hela som att Mercury hade lyckats med att bygga en bättre Jaguar än Jaguar själva, även om det inte var med mycket.

Till nästa årsmodell var ändringarna små. Karossmässigt rörde det sig endast om de från -68 obligatoriska



Det var från Dyno-Don Nicholsons Funny Car som namnet Eliminator hämtades.

sidomarkeringsljusen. På motorsidan var däremot nyheterna lite fler.

Som ersättare för 289:orna kom 302:an i både två- och fyrportsutförande. Tidigt byggda -68:or har dock fortfarande 289:or. Utöver den tidigare 390:n som nu uppgavs till 325 hk fanns även en tvåportsversion på 280 hk. Den största nyheten både vad gäller hästkrafter och kubik var introduktionen av 427:an. Med hydraulisk kam och enkel förgasare uppgavs den till 390 hk.

Enda sättet att få den var att beställa det mycket dyra GT-E paketet. Priset på \$4221 var dryga 900 dollar mer än för GT-paketet med 390 och dyrast av alla Mercurys 1968. För det fick man förutom motorn en svartlackerad grill med en speciell list från sida till sida. Vidare var karossens nederdel alltid lackerad i silvermetallic. På resterande del av karossen fanns 11 andra olika färgval.

Ovanpå huven satt ett specialtillverkat scoop och avgassystemets slutrör var även dessa unika. Speciella emblem talade också om att motorn var på "7.0 litre". Efter de första 357 byggda som förresten samtliga var försedda med C6 automat så bytte man den 1 april -68 över till 428 Cobra Jet-motorn. Utav dessa som även gick att få med manuell låda hann det byggas 245.

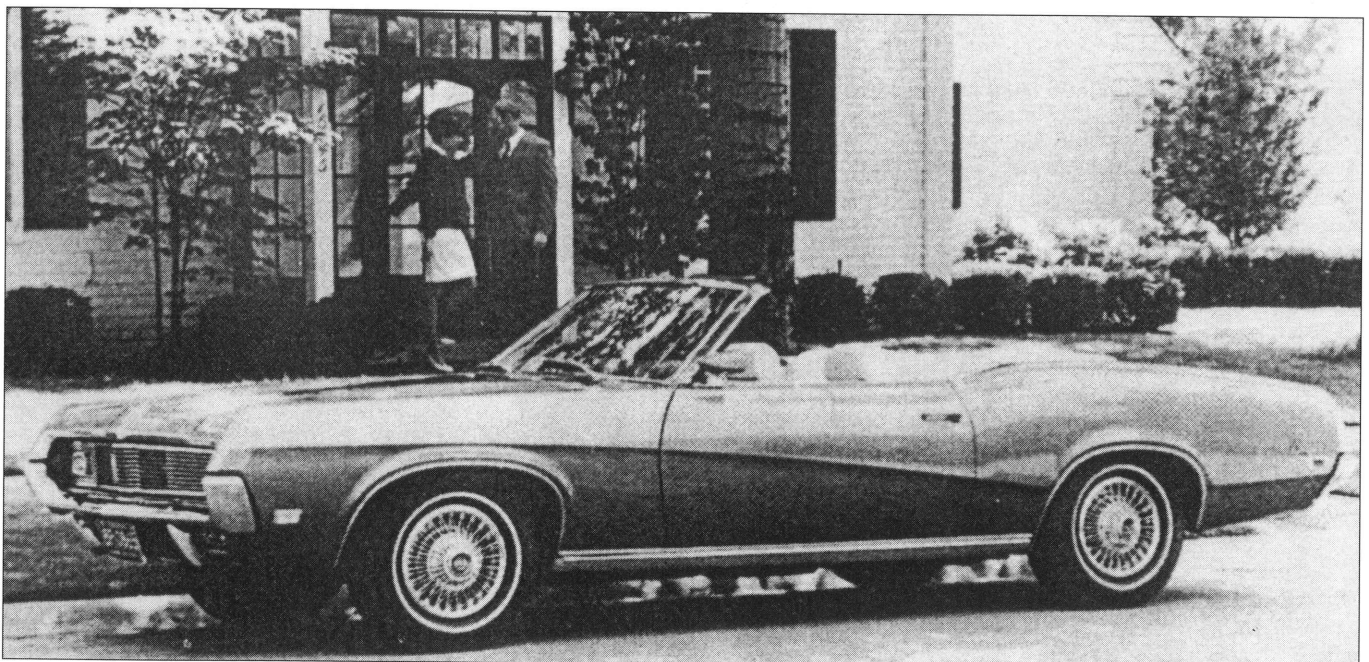
Liksom de övriga av fjolårets modeller genomgick inte heller XR-7:an några större förändringar. Istället

för stripes försågs -68:orna med en tröskellist och på bakluckan satt ett nydesignat emblem. Navkapslarna var fjolårets Gurneykapslar med nya XR-7 centrumemblem. Just XR-7:an fick också den nya tvåports 302:an som standardmotor från produktionsstart.

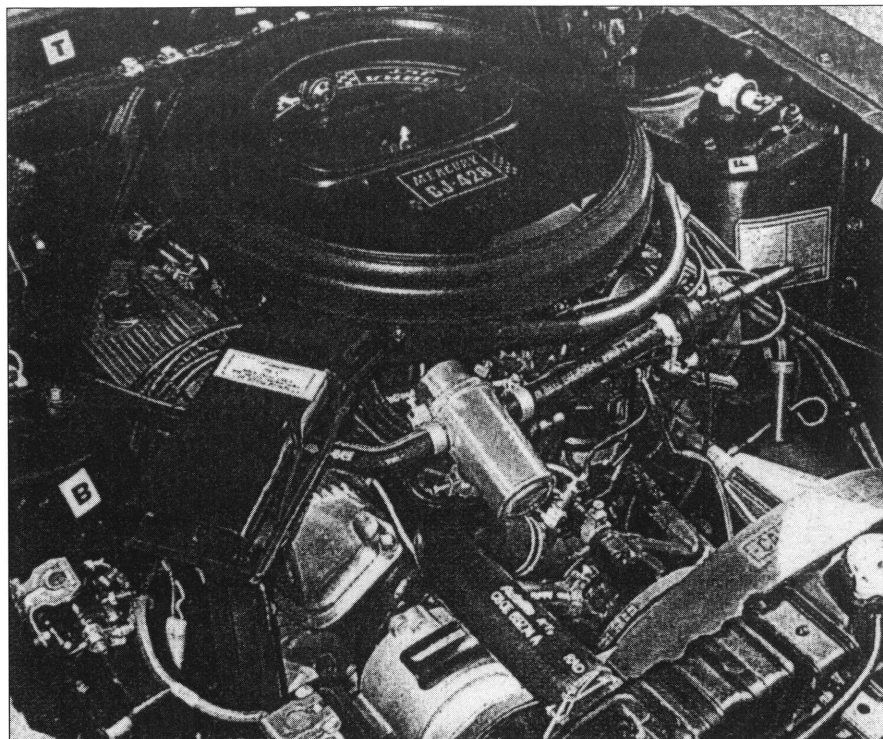
Den speciella Gurneymodellen återkom också fast Mercury drog sig tillbaka från Trans-Am-serien. Denna gång blev det i form av en uppgraderad XR-7:a kallad XR-7G. Presentationen skedde dock först i februari och endast 741 stycken kom att byggas. Paketet som kostade 667 dollar extra innehöll: samma typ av huvuscoop som GT-E:n, låssprintar till huven, racingbackspegel, dimljus, speciella emblem, läderklädd konsoll och "styled steel wheels". Tanken var annars att modellen skulle haft specialdesignade aluminiumfälgar. Hållfasthetsproblem gjorde tyvärr att man fick återgå till plåtfälgar.

437 av dessa Gurney-Cougars fick även elektriskt manövrerade solluckor. Detta option gick även att få på övriga Cougars och var tillverkade av det nystartade American Sunroof Company. Motormässigt hade XR-7G tillgång till hela programmet alltså även 428CJ:n. Tilläggas bör också att ett mindre antal av dessa XR-7G:s köptes av hyrbilsfirman Hertz.

Nytt, nytt, nytt var det som gällde för 1969. Den helt nya karossen blev nio centimeter längre och sju centi-



Som cab kom Cougar först -69 och då i båda serierna. Till -70 sjönk dock försäljningen drastiskt med över 50%.



Beställde man det värsta i motorväg såg det ut så här under huven. De speciella ram-air luftburkarna är idag hett ätråvärda och betingar mycket pengar.

meter bredare. Spårvidden ökade dock endast en centimeter, vikten däremot med nära 50 kilo. Stilen behölls med gömda strålkastare och breda bakljus med vandrande blinkers men allt i ny stil.

Den största nyheten var convertibleutförandet som lade ytterligare dryga 50 kilos vikt på karossen. Cabställningen var konstruerad för att göra minsta möjliga intrång på utrymmet i baksätet. Den fanns både i standardutförande för \$3382 och som XR-7 för \$3595. Totalt tillverkades knappa 10.000 detta år.

Bland motorerna var också mycket nytt. 302:orna försvann och istället kom tvåports 351W som standard

och fyrportsvarianten som option. Tvåports 390:n försvann medan fyrportsversionen uppgavs till 320 hästar. På topp fanns naturligtvis 428 CJ-motorn kvar i vanligt och ram-airutförande.

På modellsidan var det också stora förändringar. Standardmodellen och XR-7:an fick leva kvar medan XR-7G och GT-E var historia. GT-modellen degraderades till ett optionpaket för \$168.40 men nu utan 390:motor. På performancesidan var det alltså lite tunt bortsett från de paket och motorer man kunde förse standardmodellen med.

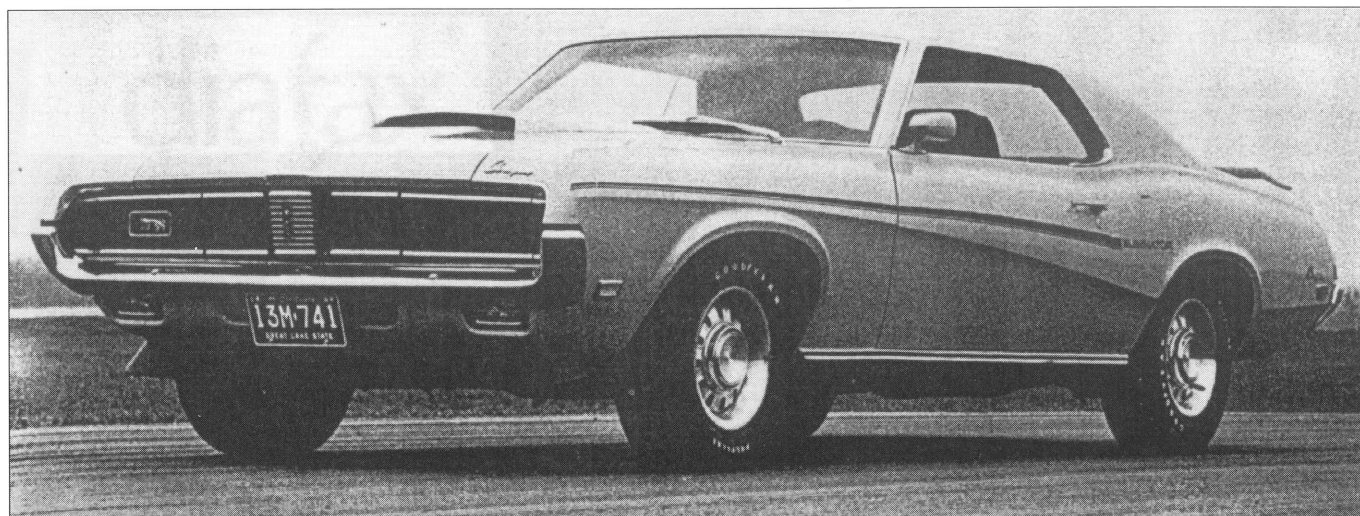
Ändringen kom den 8 mars 1969 när Eliminator presenterades. Nam-

net hade hämtats från den Funny Car med Cougar kaross som Dyno Don Nicholson kört i två år. Mannen som hade jobbat fram modellen var Larry Shinoda. Han hade precis före avslutat utvecklingen av 302 Boss-motorn och tog nu med sig den över till Cougarn. En liten felsatsning kanske med tanke på denna bils höga vikt.

I grundutförandet satt istället fyrports 351:an som standard. Samtliga övriga motorer utom tvåportsversionen gick dock att få i Eliminatorn. Tanken fanns dock på street racing, för Shinoda hade fått fram en tvåväxlad Danabakaxel som han tänkte använda. Tyvärr hittade någon av Fords ekonomer med besparingsiver denna lite dyrare lösning och strök den.

Utöver detta fick Shinoda härja mer fritt och strök sånt som hjulhus- och tröskellister. Istället utrustades bilen med: spoiler fram, vinge bak, scoop på huven, svart lackad grill och en stripe på sidan som avslutades med namnet Eliminator. Färgerna var grälla och klara och kallades "competition colors".

Övrig utrustning var: racingbackspeglar, styled steel wheels, en speciell instrumentering med varvräknare, klocka och trippmätare och separata stolar med hög rygg (övriga Cougars hade stolar med justerbart nackstöd). För att få allt detta betalades faktiskt endast \$129.60 plus de extra \$53.20 för fyrports 351:an. Faktum var nämligen att Eliminator var ett utrustningspaket och inte en separat modell även om den marknadsfördes som sådan.



-69 års Eliminator har i grunden samma utrustning som -70. Synbara skillnader är de kortare stripsen och andra fälgar.

Ett uttryck som skapades runt bilen var "strep scene" som talade för kombinationen street and strip. Ett annat var "National Thirst Eliminator" i samarbete med Coca-cola och Car Craft. Detta var ett projekt där en Eliminator med 428CJ motor byggdes upp och lottades ut bland läsarna.

Intresset blev i alla fall stort och 2411 Eliminators byggdes på det kvarvarande halvåret. Av dessa fick 450 stycken Boss 302:an medan endast 12 Eliminators fick sollucka. Dessa siffror gick naturligtvis inte att jämföra med Mustangens men var i alla fall betydligt högre än för tidigare specialutgåvor av Cougars.

1970 betydde till stor del bara en putsning av föregående års nya Cougar. Det mest iögonfallande är "näsan" den betydligt mer markerade utbuktningen av mittsektionen i grillen. På Mercedesvis sitter den också ihop med huven och följer alltså med upp när den öppnas. Baktill fanns en liten skillnad på bakljusen där ribborna nu satt parvis.

Inte så lätt att märka men viktigt

ändå var ökningen av längden med sex centimeter. -70:an blev också mellan 20 och 45 kilo tyngre beroende på modell. En del av den vikten fanns säkert i Clevelandmotorerna som nu kom att ersätta de båda Windsorsarna. En annan motor som däremot försvann helt från modellen var den gamla 390:n.

Ryktena om 429 Boss låg det bara viss sanning i. Visserligen fanns motorn med i en del tidig litteratur men ströks av kostnadsskäl redan innan någon hann byggas. Dock så finns tre stycken -69:or byggda. Två av dessa var endast för tävlingsändamål och den tredje användes för utställningar.

Modelluppsättningen var annars densamma som föregående år. Med en standardmodell och så XR-7:an båda i hardtop och cabutförande. Eliminatorutförandet fanns kvar och i för året betydligt fler färger. Trots helårsproduktion så byggdes endast 2200 av denna årsmodell. Hela ponycarmarknaden var ordentligt på nedgång så det var inte bara Mercury som kunde notera att försäljningssiffrorna nu bara låg på hälften jämfört

med introduktionsåret.

Med siffror som till exempel att 92% hade automat och nära 97% servostyrning så var Cougar också så sakta på väg bort från ponycaridealet. Istället närmade man sig lyxbilsklassen. Det skulle dock dröja ytterligare tre år innan Mercurys "pony" försvann.

En intressant reflektion är i alla fall att för dig som söker en pony car från FoMoCo borde Cougar verkligen vara ett alternativ. Du får en rymligare och betydligt mycket bekvämare bil, oftast för en väsentligt lägre summa pengar än en Mustang. Intressanta och udda Cougars finns också en del av även i Sverige. Nämnas kan ett flertal 428CJ-bilar, faktiskt flest cabbar och även flera Eliminators bland annat en -69 med 302 Boss och så finns faktiskt också en -68 GT-E med 428CJ. Till sist skulle jag bara vilja säga att Cougar är en bil som är värd betydligt mycket mer uppmärksamhet än vad som nu är fallet.

Leif Lidberg



Eliminator var utseendemässigt mycket bil för pengarna. Spoiler, vinge, scoop, racing backspeglar, långa stripes och så namnet Eliminator just framför bakre positionsljuset.

OBS!

Inbjudan till årsträffen i Mora samt kalender kommer i separat utskick. Kuvertet är märkt med "Siljan Turism".

De bjuder oss på utskicket och sänder med lite information om Siljansbygden. Det tackar och bugar vi för.

Annonser till
FORD-market
är naturligtvis
kostnadsfria för medlemmar
och skickas till:
Sammy Lundell
Box 127
763 03 Skebobruk

Motorer

År	Kod	Cui	Borr x Slag	Hk/varv	Vrid/varv	Komp.	Förg.
-67	C	289	4.00x2.87	200/4400	282/2400	9,30:1	2v
-67	A	289	4.00x2.87	225/4800	305/3200	10,0:1	4v
-67	S	390	4.05x3.78	320/4800	427/3200	10,5:1	4v
-68	F	302	4.00x3.00	210/4600	300/2600	9,0:1	2v
-68	J	302	4.00x3.00	230/4800	310/2800	10,0:1	4v
-68	X	390	4.05x3.78	280/4400	403/2600	10,5:1	2v
-68	S	390	4.05x3.78	325/4800	427/3200	10,5:1	4v
-68	W	427	4.23x3.78	390/5600	460/3200	10,9:1	4v
-68	R	428	4.13x3.98	335/5400	440/3400	10,6:1	4v
-69	G	302	4.00x3.00	290/5800	290/4300	11,0:1	4v
-69	H	351W	4.00x3.50	250/4600	355/2600	9,5:1	2v
-69	M	351W	4.00x3.50	290/4800	385/3200	10,7:1	4v
-69	S	390	4.05x3.78	320/4800	427/3200	10,5:1	4v
-69	Q	428	4.13x3.98	335/5200	440/3400	10,6:1	4v
-69	R	428	4.13x3.98	335/5200	440/3400	10,6:1	4v
-70	G	302	4.00x3.00	290/5800	290/4300	10,5:1	4v
-70	H	351C	4.00x3.50	250/4600	355/2600	9,5:1	2v
-70	M	351C	4.00x3.50	300/5400	380/3400	11,0:1	4v
-70	Q	428	4.13x3.98	335/5200	440/3400	10,6:1	4v
-70	R	428	4.13x3.98	335/5200	440/3400	10,6:1	4v

Tillverkning

Modell/Årmodell	67	68	69	70
65A hardtop	116.260	78.337	64.716	49.479
65C hardtop helsoffa	7.412	2.677	1.615	-
76A convertible	-	-	5.796	2.322
65B hardtop XR-7	27.221	32.712	23.918	18.565
76B convertible XR-7	-	-	4.024	1.977
Totalt	150.893	113.726	100.069	72.343

Måttuppgifter (i cm)

Årmodell	Längd	Bredd	Höjd	Hjulbas	Spårvidd f.	b.
-67	483	181	132	282	148	148
-68	483	181	132	282	148	148
-69	492	188	130	282	149	149
-70	498	188	130	282	149	149

I Fordmagasinet nr 3, var det en ej fullständig lista på sponsorer, här kommer samtliga 18 st.
Varmt tack till alla!

Ford Motor Company

Wasa Försäkring

Hansén Racing

Preem

Klintberg o Way

Persåkers Speed shop

SGA AB

Power Magazine

Motorman AB, Karlskoga

Standdox, Stockholm

Mekonomen, Kungälv

Wheels

Bilsport

Lindroos Motorbokhandel

Jan Eriks

Swap

Bruno Olsson

Webes godis

Options -70

Air-condition 375.70, Klocka 15.60, Konsoll 57.10, Tonade rutor 32.40, Skivbromsar 64.80, Servostyrning 105.90, AM-radio 60.90, FM/AM-radio 212.50, Trepunktsbälten fram 15.60, Vinyltak 89.40, Taklucka tillsammans med vinyltak 459.80, Tilt-ratt 45.40, Deluxe navkapslar 25.90, Styled steel wheels 116.60, Intervalltorkare 25.90, Dragpack 207.30, Eliminator paket 129.60, Ram-air till 428CJ 64.80. Detta är bara en del av alla de options som erbjöds. Utbudet var lika omfattande som till Mustangen.

Färger -70

A-Black, C-Dark Ivy Green Metallic, D-Competition Yellow, G-Medium Lime Metallic, J-Competition Blue, K-Deep Gold Metallic, M-White, N-Pastel Blue, Q-Medium Blue Metallic, S-Medium Gold Metallic, U-Competition Gold, Z-Competition Green, I-Competition Orange, 2-Light Ivy Yellow, 6-Bright Blue Metallic.

Faktiskt gick det att få sin Cougar också i tvåfärgat utförande. Vitt tak gick att få tillsammans med alla färger utom Pastel Blue. Ville du ha svart tak gick det bra till allt utom Dark Ivy Green Metallic och Bright Blue Metallic. Eliminators såldes dock endast enfärgade. Valde du vinyltak kunde du få enfärgat i: svart, vitt, blått, grönt eller brunt medan det hundtandsrutmönstrade endast fanns i svart eller mellanbrunt.

Lotteriet

I det här lotteriet har du en mycket större chans att vinna än på tips och lotto m.m. Tag nu vara på din vinst och skriv en liten artikel. Vi är alla i ett stort behov av den. Vårt Fordmagasin skriver sig inte själv och vi tycker det är trevligt när det är välfyllt. Har du inte vunnit så skriv gärna ändå. Ni som vunnit i detta nummer är:

117, 472, 563, 821 och 943.



Cougar i tävlingssammanhang



Så här presenterades Bud Moores Cougarteam inför säsongen -67. Bil nummer 15 kördes av Parnelli Jones.

I tävlingssammanhang blev Cougars besök kort men ganska framgångsrikt. Man hade riktat in sig på SCCA:s nya Trans-Am-serie som vände sig till fabriksedaner. Två klasser fanns under två liter och två till fem liter. Modifieringar av både chassie och motor var tillåtna.

Ford hade genom Mustang vunnit första årets (1966) fabriksmästerskap och nu stod både Chevrolet och Mercury redo att kasta sig in i leken.

Mercury gjorde en storsatsning och engagerade storheter som Dan Gurney och Parnelli Jones som föra-

re. Som reservförare eller för att ibland köra en tredje bil fanns Ed Leslie. Bilarna byggdes och tävlades av Bud Moore Engineering, South Carolina. Chevrolet's nya Camaro kördes i första hand av Penske racing och föraren Mark Donahue med stöd från bensinbolaget Sunoco.

Den första av årets 12 tävlingar (som samtliga gick på road course typ våra banracingbanor) avgjordes på Daytona i början av februari. Snabbast på träningen var Gurney och Jones med sina Cougars. Båda fick dock bryta själva tävlingen med

mekaniska problem. Detta var de inte ensamma om nästan samtliga toppförare fick bryta och vann det gjorde Bob Tullius i sin fjolårsbil, en Dart -66:a.

Nästa tävling som gick på Seabring vanns av Jerry Titus i Mustang medan både Jones och Gurney fick bryta efter kopplingsexplosioner. Dessförinnan hade dock Jones satt nytt banrekord med 3 minuter 11 sekunder. Som jämförelse blev det nya banrekordet för sportvagnar 2 minuter 48 sekunder. Ed Leslie som vid denna tävling körde en tredje Cougar var den enda som kom i mål och då på en femteplats.

Efter en olycklig inledning vände det och Gurney vann före Jones på Green Valley 300 i april. En dryg månad senare på Lime rock 4-hour ersatte Peter Revson och Ed Leslie Gurney och Jones som körde Indy 500 den helgen och Revson vann. Ytterligare en ny förare David Pearson från Nascar ryckte in och rattade Gurneys Cougar på Mid-Ohio 300 tävlingen och kom tvåa efter Jerry Titus i Mustang som vann.

På Bryar 250 var åter Revson på plats och vann detta efter att Leslie rasat motorn i ledning. Efter denna tävling var poängställningen Cougar 39 p, Mustang 35 p och Camaro 27 p.



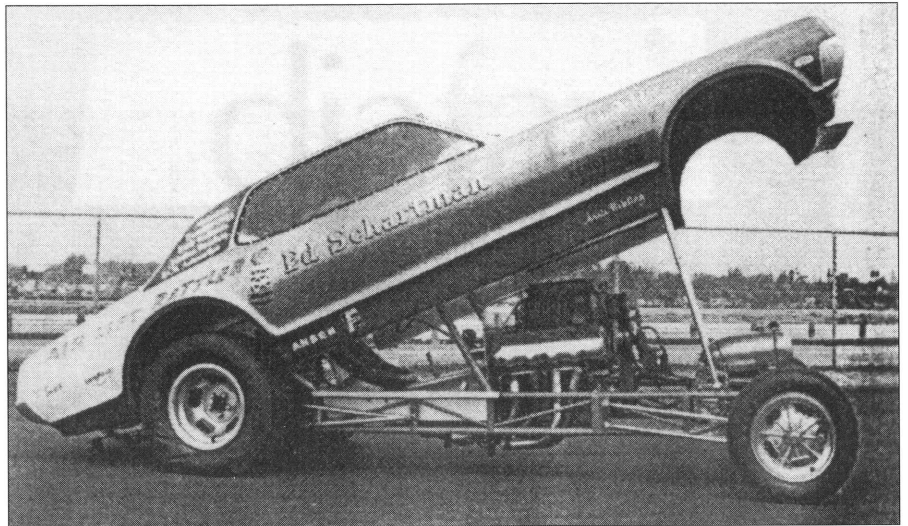
I bil nummer 16 satt oftast Dan Gurney när han inte hade andra tävlingsuppdrag i andra klasser.

Vid Marlborotävlingen bröt båda Cougars medan Leslie lyckades ta en andraplats på Continental Divide 250 och en sjätte på Crow's Landing 3-hour. Vid Riverside 250 var David Pearson tillbaka och rattade sig till en förstaplats med Leslie som tvåa.

Med två tävlingar kvar ledde Cougar med 60 p före Mustang 59 p och Camaro 44 p. Vid Stardust 350 utanför Las Vegas var Jones tillbaka i sin bil medan Revson rattade den andra. Jones fick problem med bakdäcken och slutade fyra medan Revson blev påkörd och tvingades bryta. Med Mustang på andra och tredje plats så var det nu de som hade övertaget.

Avgörandet skedde vid Kent 300 den åttonde oktober. Här fanns nu både Gurney och Jones på plats och dessutom två privatteam med Cougars. Jerry Titus kvaddade sin Mustang på träningen men lyckades låna in en privatförarens bil istället.

Donahue i Camaro tog pole med tre Cougars bakom sig och därefter två Mustangar. Dessvärre blev det problem, Jones fick bryta och de andra två föll tillbaka. En bit in i tävlingen rasade Titus motor medan Bucknum började få värmeproblem i den andra Mustangen. Gurney började ta in sekund för sekund när han plötsligt fick ett kraftigt stenskott som gjorde att hela rutan krossades. I mål kom han men inte ikapp, vilket gjorde att Mustang vann serien på 64 p, två före Cougar och Camaro som trea med 57 p.



Fast-Eddie Schartman körde Funny Car med Cougarkaross och nitromatad 427 SOHC.

Genom en ordentlig satsning visade Mercury att det går att hävda sig även med en helt ny bil. Tyvärr så drog Mercury tillbaka fabriksstödet till -68 års säsong och Ford lämnades ensamma kvar att tampas med de övriga. Bud Moore teamet flyttade istället över till NASCAR och deras Grand Touring Division. Där började de säsongen med en 1-2-3 vinst på Rockingham och avslutade genom att ta mästerskapet med Tiny Lund som vinnare.

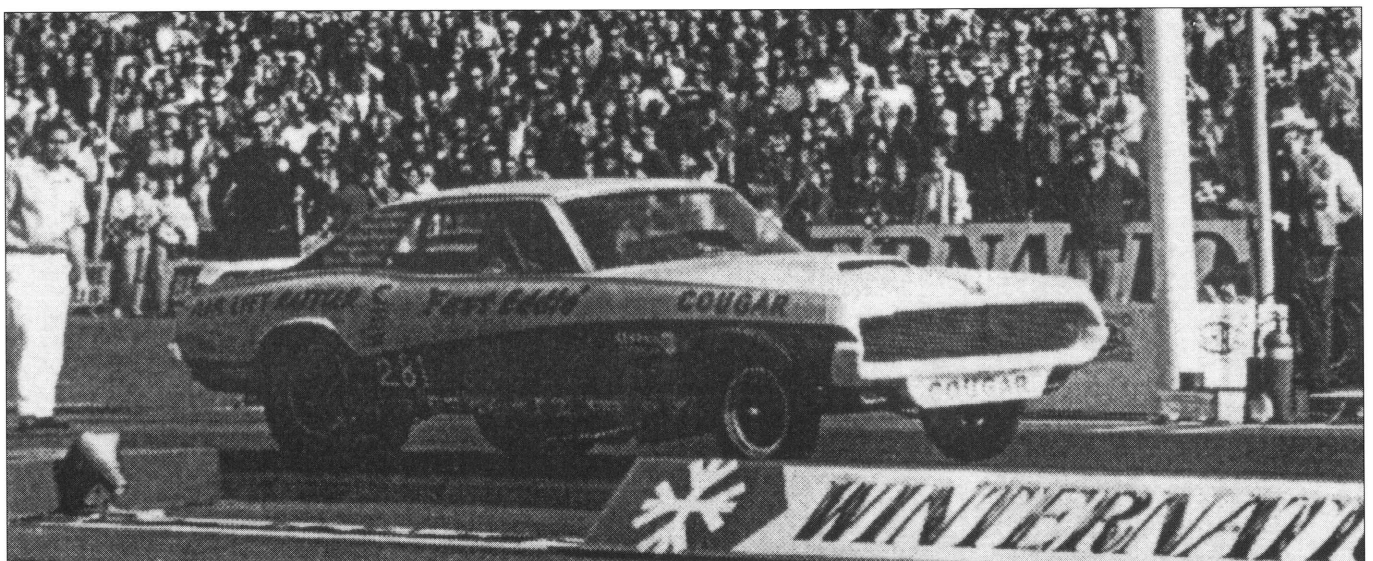
Något helt annat handlade det om när Dyno-Don Nicholson och Fast-Eddie Schartman tävlade. Det var plastkarosser, 427 SOHC och nitro alltså den nya heta klassen Funny Car. Båda hade föregående år kört med Cometkarosser men till -67 var det viktigt att visa upp Mercurys nya bil och det göts upp Cougarkarosser

istället. Dyno-Don fortsatte med sitt namn Eliminator medan Fast-Eddie kallade sin bil för the Rattler.

Under -66 års säsong hade båda legat och kört på låga 8:or nu med ny kaross och andra uppdateringar kom så 7:orna. Även -68 fortsatte de båda att tävla med samma bilar och med allt snabbare tider.

Till -69 ändrades konceptet helt och två vanliga Cougars byggdes om för att utrustas med den nya 429 Boss motorn. De klassades in i Super Stock men var inte ordentligt konkurrenskraftiga. Det blev istället mest matchracing emot ett antal snarlikt byggda bilar. Gänget kring detta tävlande bildade sedermera grogrunden för den nya klassen Pro Stock men då handlade det inte längre om Cougars.

Leif Lidberg



-69:an med plåtkaross kördes med en 429 Boss och på vanlig bensin.

Hon åkte höger till jobbet redan i morse



Jisses, hur ska det här gå? Flygvärdinnan Margareta Branje hörde till premiäråkarna i morse. Hon körde själv till arbetet. Och kom fram välbehållen.

Den här artikeln, skriven av Bengt Lövström, hittade Magnus Sjölund i en gammal Expressen från söndagen den 3 september 1967. Tidningen kom ut när högertrafiken bara var några timmar gammal.

Att Magnus såg den här artikeln förstår jag mycket väl. Han har nämligen en Galaxie av samma årsmodell som Fairlanen på bilden. Det kanske är någon av er medlemmar som är ägare till just den här Fairlanen. Det är dock inte min gamla som jag köpte 1970 ty den hade ett BA nummer och var Wimbledon White, men den hade också extraljus och speglar på flyglarna.

Det är nu 30 år sedan den här historiska dagen ägde rum. Själv satt jag i en Plymouth Valiant av -66 års modell och körde taxi här i Stockholm. Vissa stunder var det lite nervöst när man pendlade mellan höger och vänster sida och passagerarna tryckte bucklor i golvet. Men nu har jag lärt mig.

Anders Wikman

Det var lite körigt

– Jisses! Hur ska det här gå? Va konstigt det känns.

Sa flygvärdinnan Margareta Branje prick klockan 6 i morse. Då startade hon från Enskede för att köra till jobbet på Bromma flygplats. För första gången på höger sida.

Margareta har kört bil i fem år. Men det här var något nytt. Och nervöst.

Säkerheten främst. Det har hon fått lära sig som flygvärdinna. Därför hade pappa Henric körts upp i svinottan. Han måste med som extra "trafikledare" på den allra första färden i högertrafik.

Några minuter före sex var Margareta och pappa Henric klara för avfärd. Så igång med motorn. Det här

skall nog gå bra. Men händerna skakar en aning.

– Hm. Klockan är visst inte riktigt sex än, förklarar Margareta. Pappa kollar.

Förklarar sen hur hon skall köra.
– Tänk på att du måste göra allting tvärt emot vad du är van vid.

Margareta startar, försiktigt. Tjugo minuter brukar det ta i vanliga fall till Bromma flygplats. Idag är Margareta beredd på att det skall ta betydligt längre tid. Fast prick sju går ju planet förstås. Så det är kanske bäst att gasa på lite mera.

Genast varnar pappa i baksätet: – Tänk på att du bara får köra 40. Visst ja. Men hallå där. En skylt som visar förbjuden körriktning!

– Dom har nog inte hunnit ändra än, lugnar pappa. Du måste över där förresten.

Och så en rondell. Ta't försiktigt. Se upp för bilarna. Bäst att stanna. Vem är det nu som har förkörsrätt egentligen? Javisst ja, dom från höger.

Åt fel håll...

– Hoppsan, den såg jag inte. Titta visst åt fel håll – av gamla vanan.

Men va tutar den där för? Jag håller mej ju i vänstra filen. Kör om vetja, om du vill.

Nävisstnej. Förlåt, snälla, goa. Det är ju till höger jag skall hålla. Lite väl tidigt på morgonen tror jag. Blir nog bättre längre fram.

Men hur fasiken kör man här då?

Bromma, Bromma? Varför finns det inga skyltar? Det måste ju vara dit jag ska? Eller är det dit?

Så enkelt...

– Tack snälla konstapeln. Det är klart att det är DIT.

Konstigt så enkelt det är att köra högertrafik. Här vid Alvik t.ex. behöver jag inte runda den där trassliga rondellen. Nu är det ju raka spåret till Bromma.

Fast det förstås. När jag ska hem är det ju tokigt igen. Då måste jag väl köra runt där. Eller hur, pappa?

Nu då? Den där måste väl köra fel i alla fall? Inte? Så tokig jag är. Tur att

alla kör så sakta. Lite nervöst är det allt.

Några svettddroppar vid tinningarna. Tröttsamt att försöka se upp åt alla håll på en gång. Men det gick.

Avskedsreplik från högerkörande dotter:

– Pappa, du väntar väl tills jag kommer tillbaka från Visby? Törs nog inte köra själv riktigt ännu!



Bort med tejpbitarna. Sen iväg. – Va konstigt det känns, tyckte Margareta och rattade iväg mot Bromma.

Norrtälje 1997

I juli finns ju som bekant ett stort antal möjligheter att gå på bilutställning. En av de allra trevligaste torde vara den i Norrtälje.

Utställningen hålls nere i Societetsparken vid hamnen och här huserar ett 500-tal bilar. Man släpper i princip bara in "fina" bilar, så pilsnerhäckar göra sig inte besvär. Det här är ju ingen "märkesträff" utan det finns ett axplock av alla märken och stilar. Jag har förstås valt att visa enbart Fordar, men det fanns som sagt en hel del andra godbitar. Man har även en mindre marknad där det gick att fynda en del. Det verkar dock vara mest "handlare" som frekventerar denna marknad.

Stockholmssektionen brukar alltid delta med ett antal fina Fordar, och vi hade i år lyckats boka upp den attraktiva platsen i skuggan alldeles nere vid kajen. Ganska lagom träff alltså, med precis lagom långt att resa.

Claes Wallin

Stockholmssektionen

"Syns & Hörs".

Anders Lanzén fanns förstås på plats och erövrade en fin prisbuckla med sin Fastback Mustang.



1956 års Victoria – Stilren.



Höstrally 1997



Roffe Johansson med välförtjänt prisbuckla. Bilen är en Fairlane Victoria 1956.

För året hade vi i Stockholmssektionen föreslagit för kollegorna i Mustangklubben att vi skulle samordna våra höstrallyn. Vi har ju ungefär samma programpunkter på schemat och varför inte slå ihop övningarna. Många är ju medlemmar i båda klubbarna, men det borde kunna bli dubbelt så många deltagare och möjligen då dubbelt så roligt, tänkte vi. Efter diverse samplanerande hade vi fördelat alla sysslor och rallydagen närmade sig. Vädret är ju som vanligt en kritisk faktor om det ska bli succé eller ej. Måtte det bliva sol!

Detta var faktiskt vårt tionde höstrally, och endast vid ett tillfälle har vi varit tvungna att ställa in p.g.a. vädret. Så icke i år. Strålände solsken

mötte oss när vi slog upp våra ljusblå morgonen den 27/9. Det här skulle bli något riktigt bra!

När jag sent omsider dök upp på startplatsen, som f.ö. var Persåkers Speedshop i Hammarbyhamnen, kändes det ungefär som att komma ner till "Fräna Fiket" en normal onsdagkväll. Hela kajen framför Speedshopen var fullsmockad med Mustangar, Galaxies, Falcons och andra härliga vagnar. En fröjd för ett gammalt FORDöga.

Efter en stunds ljug skulle banläggarna åka iväg och sätta upp kontroller. Själv agerade jag kassör och tog emot de 25 riksdaler som startavgiften var. Ett försök att förklara att alla måste "vänta ett tag tills banläggarna

kommit iväg" visade sig fruktlöst. När en av killarna, Tobbe från Mustangklubben ringde efter en kvart och undrade om någon startat kunde jag bara meddela att "alla startat". En viss panik utbröt... då Tobbe, Oskar m.fl. som satt upp kontrollerna, kom fram till 2:a kontrollen stod där redan några och väntade. Man hade tydligen valt att köra motorvägen istället för den föreslagna Gamla Värmdövägen. Nåväl det löste sig med att några åkte före och satte upp kontroller.

En bemannad kontroll var det och här kom det gamla tricket att placera ut fyra plattor på marken och sedan köra upp bilen på dessa – om de nu låg rätt – väl till pass. Det verkade dock som om de flesta tränat hemma – eller har vi haft detta för ofta?! Ni var många som fick fyra poäng här. På samma kontroll hade vi även kryssfrågor vilket kom väl till pass när man väntade på sin tur. Målet hade vi sedan förlagt vid trevliga Grisslinge havsbad. Stor parkering, härlig skärgårdsmiljö, trevlig krögare och visade det sig, goda mackor och fika. Här hade vi också en utslagskontroll som bestod i att skifta 4 tändstift i en Peugeot topp. 1 minut 12 sekunder var snabbast!

Efter målgång och inlämnad tipsrunda väntade bilröstning. Musseklubben körde sina "Top five Mustangs" och vi körde "Finaste Forden". Alla fick rösta på alla bilar, vilket verkade uppskattat.

Att hantera dessa 48!! bilar tar sin tid. Alla ska hinna köra rallyt, kaka, rösta och inte minst umgås och snacka. Inte förrän kl. 14 körde vi prisutdelningen. Finast av alla Mustangar var Anders Lanzéns läckra 65 Fastback. Bilen är Vintage Burgundy Metallic, med svart inredning och otroligt välreoverad. Anders har också fått "bucklor" på de flesta träffar han bevistat under sommaren. Grattis!

Finaste Forden blev Roffe Johanssons härliga 56:a Victoria. Bilen reoverades på 80-talet av



Johnny Ahlberg med sin nylackade 67:a Fastback. Färgen är ovanliga Nightmist Blue.

Peter Brunnäs och Roffe som köpte vagnen förra året, har sedan dess förbättrat en del. Bl.a. har Roffe fixat en rullstol med "rätt" klädsel och Vickens reg.nummer. Grattis även till Roffe!

Rallyt togs hem av Br. Sollenberg som naturligtvis åkte i sin 1970 års Mach I. Bilen är ju en "Dearborn Special", brödernas egen variant på den "Twister Special" som Ford gjorde. 17 poäng av 18 möjliga.

Övriga pristagare var: Mats Ekman, Johnny Ahlberg, Bosse och Leffe Söderlind, Rune Englund (har jag glömt någon?)

Totalt var vi alltså 48 Fordar, varav 32 var Fordklubbsbilar. Nytt rekord för höstrallyt och det passade ju bra när det nu också var 10-årsjubileum.

"Long distance-priset" borde förstås ha gått till Tony som kom ända från Borlänge i sin relativt nyinköpta Lincoln Cab! Det är skönt med entusiaster. Kul att Du kom, Tony.

Tack alla ni som kom och gjorde detta till en härlig avslutning på 1997 års "åksåsong", och tack även Mustangklubben för ett fint samarbete!

Claes Wallin

Stockholmssektionen,
Vi som hörs och syns!



En stilstudie i tändstiftsbyte. Johnny Ahlberg.



Rune Englund rullar upp T-birden på plattorna. Inga problem...

Komplement till matrikeln

1957

Vi beklagar att denna sida fallit bort ur vår senaste matrikel

0978	Lindberg	Annica	Kingsg.14	792 75	FÄRNÄS	0250-36650	57-country-Sedan
0833	Persson	Gunnar	Vallsänge 7188	823 91	KILAFORS	0278-54354	57-Fairlane 500 2d HT
0289	Engström	Ulf	Skebokvarnsv. 301	124 53	BANDHAGEN		57-Fairlane conv.
0165	Engholm	Leif	Risäterv. 26 C	685 32	TORSBY		57-Fairline
0501	Lannerus	Peter	Åsg. 20 A	666 31	BENGTSFORS	0531-12914	57-Fairline
0458	Nilsson	Jan-Ove	Ätthögsv. 27	668 32	ED	0534-61408	57-Fairline 500
0742	Lindberg	Göran	Klippg. 8	682 33	FILIPSTAD	0590-13979	57-Fairline 500 2d HT
0881	Stenberg	Lennart	Nyg. 18	817 30	NORRSUNDET	0297-22693	57-Fairline 500 2d HT
0537	Wretblad	Annika	Källebergsv. 10	330 12	FORSHEDA	0370-81102	57-Fairline 500 Tudor Club Sedan
0342	Åbergh	Ola	Illerstigen 6	170 71	SOLNA	08-855028	57-Fairline Victoria
0857	Hundersmarck	Henrik	Bastug. 1A	118 20	STOCKHOLM	08-6401896, 08-6962016	57-Ford Custom 300 4d
0062	Österman	Mexi	Stenöv. 3 3tr	138 32	ÄLTA	08-7732747	57-Ford Custom Tudor
0387	Ekblad	Henry	Vackerberga Pl 4423	741 95	KNIVSTA	018-389149, 010-6725145	57-Fors F-100
0457	Persson	Owe	Haggrenstorp 104	695 91	LAXÅ	0582-72045	57-Lincoln Capri coupe 2d HT
0216	Ågren	Michael	Heden 172	666 92	BENGTSFORS	0531-42405	57-Lincoln Premiere
0811	Norberg	Conny	Stjälpet 61	682 93	NORDMARKSHYTT	0590-53040	57-Lincoln Premiere conv.
0214	Hölscher	Billy	Matchv. 16	531 55	LIDKÖPING	0510-17607	57-Mercury Montclair
0051	Petersson	Jan	Lindehult	361 31	EMMABODA	0471-10603, 070-5564322	57-Mercury Monterey 2d HT
0168	Carlsson	Bengt	Frejav. 19	194 54	UPPLANDS-VÄSB	08-59031234	57-Mercury Monterey 4D
0402	Lydén	Lage	Västerböle 807 A	820 12	RENGSJÖ	0278-665115	57-Mercury Monterey 4d Sedan
0030	Nilsson	Lennart	C/O A. Tropp Magdalenag. 1	531 38	LIDKÖPING	0510-29986	57-Mercury Voyager 4d HT HGV
0119	Wik	Tomas	Kräkeryd Härja	522 91	TIDAHOLM	0502-21007	57-Ranch Wagon Del Rio
0388	Gunnarsson	Jan	Sunnerbostigen 13	341 35	LJUNGBY		57-Skyliner
0746	Eriksson	Dag	Lirås 602	471 93	KÄLLEKÄRR	0705-699492	57-Skyliner
0467	Nordin	Lars-Erik	Billsta 1338	894 91	SJÄLEVAD	0660-73200	57-Thunderbird
0469	Svensson	Roland	Storbrov. 8	682 33	FILIPSTAD	0590-13151	57-Thunderbird
0237	Persson	Manne	Mariestadsv. 67	541 45	ÖREBRO	0500-416170	57-Thunderbird
0140	Jönsson	Anders	Sofiedal 9832	824 34	HUDIKSVALL	0650-10170	57-Turnpike Cruiser conv

FORD-market

Köpes

Ford Mustang cab 67-68 i bruksskick.

Roland Gustafsson, tel 0243/38409

Ford Fairlane 62-64, 2 eller 4 dörrars stolpe eller ev. hardtop i bra bruksskick. Ej nödvändigtvis original men gärna V8.

Tel 035-21 60 38 Bengt kv. till 23.

Motorblock 427. Endast i sideoilertufförande och standard eller max .020 borr. Även tips mottages tack-samt.

Tel 0292-31166 Sonny

Fairlane -66 delar. Kyl för bigblock gärna defekt plus fästen och fläkt-skydd, signalring till originalratt.

Tel 0292-31166 Sonny

Fairlane -63. Instrumentering, vita blinkerglas, vindruta (2-4d stolpe och hgv 62-65 passar), batterihylla, ratt och vänster bakre sidoruta till hgv. Tar gärna emot tips om skrotade bilar också.

Tel 0582-15023, Leif säkr. 17-23.

429 CJ och Ranchero. Är intresserad av allt vad delar heter till Ranchero 70-71. Torino 70-71 passar också. Samt motordelar till eller ev. hel 429 Cobra Jet.

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Säljes

Fairlane -63. Motorhuv o dörr HB.

Fairlane -63 2d sedan. Dörr H.

Fairlane -66 hgv. 4 st dörrar.

Lincoln Mark III -69. Stötfångare fram.

Mustang Mark I -73. Stötfångare fram.

Torino, Ranchero -72. Stötfångare fram.

Torino, Ranchero -72. Grill

Ford hgv -60 o Falcon -60. Baklucka.

Tel 036-37 81 51 Bruno

Merc. Cougar XR-7 -71:a. Trimmad 351C. Renoverad C6 aut. påkostad ca 50.000:-. Mycket snabb. Ny kylare. Mycket extradelar finns (något rost).

Pris 25.000:-

Tel 035-18 77 00

Lincoln -77 Mark V mint condition 9.500 mil, nylackad, påkostad duve gree, velourklädsel ljusgrå, nya däck o dragkrok, ombussad framvagn. 75.000:- eller bud (flyttgods). Tel 08-37 75 12, Olle

Ford Fairlane 500 2d HT -64 Sports coupe, vit med röd rand, röd inredning 289 motor 3vx man 9" bakaxel, bilen är renoverad, besiktigad, körd en sommar. Pris 39.000:-

Gustav Moberg 0523-54145

Hobby Biten. Ford vic -53 plastmodell.

Tel 08-27 70 80, Virebergsväg 6 Solna.

Galaxie -66 cab. 390 aut. röd, vit cab. Fint bruksskick. Ring för mer info.

Tel 0250-36650 el. 010-655 59 10

FORD-Magasinet 84-97.

Medlemsmatriklar 83-97, ca 200:-.

Tel 0370-49086, Peter

Motorer 72:a, 429 helrenoverad okörd.

72:a 460:a bra skick

400:a renoveringsobjekt.

Mustang 71-73 framskärmarna

Mustang 67:a komplett ny svart klädsel.

Shelby 67:a komplett glasfiberutrustning till karossen.

Grand Torino sport 2dr HT -72:a i bra skick delvis nedplockad.

67:a Mustang papper

Ford Boss pro stock motor 1000 hk

Tel dag 010-210 13 96, kväll 08- 741 05 60, Kent

Verkstads-handböcker. Ford -61,

T-bird -61, Fairlane 62-64,

Mustang/Fairlane/Falcon/Comet 65-

67, 69-76 enstaka volymer

Tel 0582-15223, Leif, säkr. 17-23

Nya och beg. originalkaplar. 4 st

14" Fairlane 65-66 1800:-, 1 st 15"

Galaxie -65 med spinner 500:-, 1 st

15" Galaxie -65 400:-, 1 st 15"

Magstyle passar flera mod. 700:-, 1

st 13" Mustang -65 400:-, 1 st 14"

Mustang -69 400:-, 1 st liten Torino -

72, 200:-, Beg till Fairlane -63, -64, -

66, -67 & -70.

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Kylare, en passande Torino 72-76

tankar på sidorna 800:-, en passande

Mercury -67 ev. senare och Ford

med tankar på sidorna 700:-.

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Jacka. En Ford Motorsport jacka i grå läderimitation storlek small 300:-.

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Konsoll, passande Galaxie 62-64, ej

uttag för växelspak, 800:-

Tel 010-284 17 43, Peter

Bilar + motorer

Fairlane 500 Sports coupe -65, 289, C4, bes., körklar, något rostig.

Fairlane 500 4D sedan -57, renoverad 272, 3 vxl, nyren. bromsar, defekt vindruta, nya bakskärm, kaross grundad, rostlagning av dörrar kvar, allt finns plus en del extradelar.

2 st. 292:or kompletta ren.objekt, startmotorer plus en del extra motordelar.

Tel 0534-10190, även fax 0708-90 44 24, Ove.

Nya & beg. Forddelar

Skärmar, stötfångare, grillar, huvar, navkaplar, mycket fenderskirts, bakljusglas och mycket mera grejer, ring och fråga

Tel 0290-70183, Mats eller 0290-62003 Rolf.

Bigblock toppar, 427 medium riser toppar tomma el. kompletta förutom vippor och axlar.

Tel 0290-31166, Sonny

Nytt & beg. Fairlane 62-65. Nya framvagnsdelar, tändlås, dörrlås, ljuskontakt, huvbokstäver, emblem, pedalgummin, m.m.

Beg. huvar, bagageluckor, lister, bakljus och mycket smågrejer. Även en del 66-71 delar. Kan leverera till ett flertal av sommarens träffar

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Smallblock. En stycken 289:a renoveringsobjekt, insug Holly stripdominator och Holly förgasare 650 dp. Tel 026-27 24 44, Magnus

Pigg 460, klarar 1/4-mile på 15.01 i 1900 kg bil och 3.25 utväxling utmärkt motor för bracket eller bara åka på gatan. Kan provköras i bil, 8.500:-

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Turbin, 11" G.E.R. Prostret G-36001 stall 2400-2800 passar C6 från 66-70, 1200:-

Tel 0582-15023, Leif, säkr. 17-23

Uthyres

Prova på dragracing

Forsberg motorsport hyr ut sin Mercury Cougar -69:a. Bilen är klassad ET/Bracket och har vunnit tre tävlingar med två olika förare. Jag står för besiktning, service och transport. En rullande verkstad/biltransport/husbil ingår också. Ring och diskutera hyreskostnader och eventuell bokning på 016-62458, Per-Olov.

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: Rådmanngatan 25, 114 25 Stockholm

Tel: 08-411 70 24, 411 62 90

ROGERS CUSTOM

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

Box 240 27, 40022 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.

Besök: Lindvretsvägen 12

Post: Box 196, 127 24 Skärholmen

Tel: 08-680 88 80 Bellquist

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.

Finspångsvägen 65, 602 13 Norrköping

Tel: 011-13 13 59

BROMSHUSET KRISTIANSTAD

Bromsbank, renoveringar av bromsok.

OBS! KROMADE BOJBARA BROMSRÖR

av koppar, OBS till de flesta bilar.

Karlsgratan 28, 291 59 Kristianstad

Tel: 044-10 33 71 fråga efter Tommy.

STANDDOX, STOCKHOLM

Allt i billackväg. Även verktyg för dyl.

Nettopriser. Postorder "Ring före besök".

Fraktflygargatan 7, 128 30 Skarpnäck

Tel: 08-724 02 35

AB MOTORKYL

25 % rabatt.

Ullbergsgatan 3, Skövde

Tel: 0500-150 65

T.L.MASKIN

Växellädsrenoveringar. 10 % rabatt på arbete.

15-20 % på växellädsdelar.

Tegneby 5973, Box 104, 440 90 Henån

Tel: 0304-223 93 Tommy.

MOTORMAN AB

10-20 % rabatt på tillbehör+reservdelar.

Specialite: Trimdelar till alla Fords

motorer. Utför även renoverings- och trimningsarbeten.

Blomstervägen 21, 691 42 Karlskoga

Öppettider: Vard. 16.00-19.00, lörd. 10.00-12.00

Tel: 0586-523 60, 271 96

BENNDORF HB/ELEKTRONIK

Renovering och FM konvertering av bilradio.

Återförsäljare för Antique Automobile

Radio, Florida. Vi får 15 % på arbete o. delar

Slottsvägen 7, 371 62 Lyckeby

Tel: 0455-211 22, Fax: 0455-298 14.

CUSTOM AVGASSYSTEMET

Drive in lagning + plastbygger svetsar och bockar.

10 % tala med Thomas.

Mariehällsvägen 28 Bromma

Tel: 08-28 89 28

PREEM

Bensinrabatt, kontakta klubben.

WASA

Specialförsäkring, kontakta redaktören.

JEANS STORE

Butiken med Fordrabatt Jeans o Boots

minst 10 %

Kyrkogatan 5 Orsa

Tel: 0250-435 25, 010-673 42 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.

Tingslagsgatan 5, Örebro

Öppettider: Vard. 8-17.30, lörd. 10.00-13.00

Tel: 019-32 09 96 bildelar

Tel: 019-32 40 40 motorrenovering

CENTRALA GUMMI AB

Däck och fälgar (även postorder). Rabatt

10-35 %. Tala med Alf.

Västhaagagatan 5, 703 64 Örebro

Tel: 019-11 13 62, 18 41 00

OLJEMARKS VERKSTÄDER AB

15 % rabatt på fjädrar. Tillverkar och reparerar.

Enköpingsvägen 80, 172 46 Sundbyberg

Tel: 08-28 27 35

PERSÅKERS SPEED SHOP

Nettopriser på allt.

Hammarbyvägen 37, 120 32 Stockholm

Öppettider: Månd.-fred. 10.00-18.00,

lörd. t o m maj 10.00-14.00

Tel: 08-644 40 10. Fax: 08-41 75 10

PRO PARTS

Nya o. begagnade bildelar 5-15 % gäller ej

specialerbjudanden samt vissa beg. delar.

Box 158, 795 00 Rättvik

Tel: 0248-138 00

US TRADING

Mattor, cabbar, böcker mm. 10-30 % i rabatt till

oss i cluben. Gummi/filtlister.

Kapellvägen 17, 468 30 Vargön

Tel: 0521-154 50, 10-18 mån-fred.

HANSEN RACING

Från 10 % rabatt och uppåt. Detta gäller dock

inte: Headers, Jahns kolvar, Iskyverktyg,

Perfektions tryckplattor och utväxlingar. Upp-

giv medl.nr. Du kan även ringa in din order till

telefonsvarare efter 17.00

Tel: 08-761 70 00 vx

Kälvestavägen 110, 163 54 Spånga

BAKAXELSPECIALISTEN

Generalagent för Mark Williams. Bygger bak-

axlar, säljer beg. delar med rabatt enl. överens-

kommelse.

Rosenlundsgatan 50, 118 63 Stockholm

Tel: 08-84 30 02

KAM BILDELAR

Allt under ett tak reservdelar, färg, plåt,

avgas verktyg mm.

Varuvägen 15, 125 30 Älvsjö

Tel: 08-749 11 80

JAN ERIKS

Pennzoil motorolja, kartong om 121 postor-

der 30 %.

Hornstulls Strand 15, 117 39 Stockholm

Tel: 08-84 37 00 Mobil: 010-712 041

CN's BILSÄLMAKERI

Renoverar stommar syr klädslar till alla typer

av bilar. Säljer även skinn o. galon. Upp till

20 % rabatt.

Tel: 0590-530 40, 010-215 64 14 Conny

AUTO PARTS INFORM

Conniekit ringar 20 %. Hela Conniekit 25 %

Fack 5, 430 91 Höön

Tel: 031-96 69 85, 96 78 32 Tomas

BIL O ELSERVICE

Utbytes-startmotorer, generatorer, reläer.

Reparationer, monteringar. Vi får 15 %.

Kocksgatan 23, 116 23 Stockholm

Tel: 08-643 13 94

FARSTA CENTRUMS TANDLÄKARE

Georg Isaksén leg. tandläkare

Storforsplan 1 123 47 Farsta

Tel: 08-94 52 60

K GRANATH BILDELAR AB

Granath är sedan många år känd inom beg.

till USA bilar. Rabatten är varierande.

Box 2076, 550 02 Jönköping.

Tel: 036-12 99 90, 12 99 91

ELI BILKOMFORT

Däck, fälgar, fyllning av AC, reparation och delar

Fittjavägen 23, 145 55 Norsborg

Tel: 08-531 811 90-70 • Fax 08-531 811 98

SGA AB

Aback-Banner batterier, laddare, tillbehör.

Carlofon-Turtle-STP-Hermetite bilvårdspro-

dukter. Shellsmörjoljor, spec.fetter och kemi-

kalier. Purolator olje-bränsle-luftfilter, verk-

tyg mm. Cash och carrybutik, nettopriser.

Gårdsfogdevägen 6, Bromma

Tel: 08-28 29 35

US MOTOR HB

Nya och begagnade bildelar 10-25 %. Motorar-

beten 10 % säljer även lustgas.

Pl 2133, Skäggesta, 860 35 Söråker

Tel: 060-404 80 Fax: 060-411 04

ÖVERSÅS 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.

MOTORMETROLEN

10-50 %. Nya o. beg. saker.

Hantverksgatan 8, Box 73,

954 00 Gammelstad

Tel: 0920-571 50

BROMS O KOPPLING

Limning/Nitning av bromsband. Renovering

av bromsok. Tillverkning av bromsrör, reno-

vering av kopplingar. Svarvning av trum-

mor/skivor. Stor sortering av bilreservdelar.

Quaker State oljor.

Verkstadsnettopriser lämnas på allt.

Textilvägen 7, 120 30 Stockholm

Tel: 08-702 13 05, 702 13 11 Fax: 08-702 01 61

EK's MOTOR

Nya o. beg Ford Mercury och Lincoln delar.

10-25 %. Delar till Lincoln automat.

Heden 7153 A, 457 95 Grebbestad

Tel: 0525-612 68 Fax: 0525-115 65

OCTANE BOOSTER SCANDINAVIA AB

Som generalagent för Skandinavien så har vi

hela produktfamiljen i lager: Från 104+ stan-

dard till 104+ super diesel+ lite till. Rabatter

vid uppvisande av medlemsnummer i Ford-

klubben = 20 % rabatt i form av 104+ pro-

dukter (genom hela sortimentet). Box 5086,

650 05 Karlstad. Order 054-53 50 86, lager

054-18 67 55, Gjuterigatan 27-29

J. KYLESTAM KYLARFABRIKEN AB

Nyttillverkning, reparation och montering av

kylare, bränsletankar och värmeelement.

20 % rabatt på delar och arbete.

Upplandsgatan 82 (ner i Heimdalsgaraget)

113 44 Stockholm.

Tel: 08-31 51 79, 32 69 59

LINDROOS MOTORBOKHANDEL AB

10% på verkstadshandböcker och tidskrifter

samt video. Säljes på postorder eller besök.

Agnegatan 27, Stockholm

Tel: 08-651 42 05

AIR COUNDCENTER AB

Service o reparation av AC

Reservdelar o tillverkning av slangar

10 % rabatt

Tantogatan 73 B 118 42 Stockholm

Tel: 08-658 67 00, Fax: 08-658 55 33

FIRMARABATTER I NORGE

Åke Gustavsson

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

Idelvegen 22, 1750 Halden

Tel: 09-18 44 87

AUTOMATSERVICE

Allt i automatgirkasser, bakaksling og fordelningskas-

ser. 15 % på avtalat pris (delar inkl. arb.).

Postboks 134, 5090 Nyborg, Norge

Tel/Fax: 05-19 12 30

US AUTOPARTS

Ford originaldeler det meste på lager 10 %.

Østre Rosten 4 A. Box 6060, 7003 Trondheim

Tel: 07-88 08 40

OSLO BILELEKTRISKE A/S

Tenning, forgjersere, samt allt i bielektrisk arbeide ut-

føres. Bytte generatorer, starter, bielektrisk utstyrer osv.

Deler 10-15 % rabatt mot appvisning av giltigt med-

lemskort.

Glaneng vn. 3 2 etg.

0661 Oslo

Tel: 02-67 30 03 Mobil: 030-227 66-65

BILSPORT A/S ULVEN

Dekk, Felger, reservdeler. 10 % på deler.

Strømsveien 233, 0668 Oslo

Tel: 02-65 97 01

US AUTOPARTS

Ford originaldeler meste på lager 10 %

Persveien 34-36, 0581 Oslo

Tel: 02-64 56 90

BJÖRN ALVARSTEIN & CO

Ford originaldeler, (gearkasse, motorer etc) Også

brukte. 15 % Har karosseri og mekanisk verksted. Ra-

batt etter overenskomst, unntatt arb.kost.

3410 Sylling (ved Drammen).