

Ford

Årgång 32
Nr. 2 2009

MAGASINET

THE CLUB OF AMERICAN FORD

www.clubofamericanford.com

*Nu
är det äntligen
dags att rulla
ut på vägarna!*



Nästa nummer oktober 2009

Inte så välbesökt men en hel del intressanta modeller fanns det på plats.



Inbjudan till årsträff i Varberg helgen 11-14 juni 2009!

För de som vill kör vi träffen på 4 dagar i år. Ankomstdag blir då torsdag, fredagen ägnar vi åt varandra med en liten utflykt. Rallyt kommer att gå på vackra hallandsvägar. Middagen serveras efter rallyt på restaurang Solviken. På eftermiddagen är det som vanligt tipspromenad, barnlekar och röstning på alla fina Fordar. Vid 19:00 blir det popquiz med den kände varbergsprofilen "Geta". Popquiz är en frågesport om och med musik och temat kommer vara bilar.

Missa inte lördagskvällens höjdpunkt:

Gösta Gigolo

som spelar 60-tals musik

På söndagen är det prisutdelning.

Nu är det bara att boka in och planera.

Priset är samma som tidigare år: 200:-

Barn 7-14 år: 100:-

Betala in i god tid till Plusgiro: 16 93 97-7

Vid frågor kontakta Gösta Karlberg 0703-44 01 99

eller Rosie Forslin 0515-76 00 61

Ni kan även gå in på campingens hemsida
www.apelviken.se



Lennart Mattsson med fru från Skutskär tillhör de som besökt Power Big Meet i många år och brukar oftast även campa tillsammans med andra klubbmedlemmar i Hallstahammar.



Vår sekreterare Tuija var givetvis på plats, men var ensam om att äga en 68-69:a.

**FAMILJE-
MEDLEMSSKAP**



Frågan om familjemedlemskap har diskuterats i styrelsen. Följande skall från och med nu gälla (har i viss mån tillämpats tidigare) Club of American Ford är en familjeklubb och familjen ingår i ett medlemskort. Det går om man vill anteckna flera namn på familjemedlemmar vid inbetalning av medlemsavgiften så skrivs de in på medlemskortet. Familjemedlemmar anses de vara som bor på samma adress.

Vid gåvor, presenter och annat medlemsrelaterat så gäller. Ett medlemskort = en gåva om inte annat sägs. 2 medlemskort eller flera i en familj kan vara lämpligt när man äger varsin bil eller om man så önskar.

TANKEN MED DEN FAIRLANE/TORINOAVDELNING jag startade för snart två år sedan var att öka intresset för dessa bilar. Jag måste tyvärr säga att detta intresse har varit mer än lovligt lamt från ägarna av desamma under lång tid. Dessvärre har mitt initiativ ännu inte gjort någon skillnad. Detta är ju Fords (och Mercurys) motsvarigheter till Mopar's och GM's muskelbilar och borde röna om inte ett motsvarande intresse, så i alla fall ett betydligt större än det gör i nuläget.

Må vara att bilarna är relativt få (i alla fall varianterna som kan klassas som rena muskelbilar) här i Sverige, men de som finns är väl värda både bättre uppmärksamhet och i en del fall även ett betydligt bättre omhändertagande. Allt som krävs är faktiskt att ägarna själva tar valet av entusiastbil på ett större allvar. Det räcker inte med att i bästa fall ta en sväng till några lokala mindre träffar under sommaren och sedan åka med kompisens GM eller Mopar när det drar ihop sig till storträff. Vi behöver visa upp vad Ford och Mercury har att erbjuda av dessa modeller också. Därför är det av största vikt att samla entusiasterna av våra muskelbilar på samma plats, åtminstone vid ett tillfälle under året.

Jag har valt att göra det vid Power Big Meet i Västerås framförallt av den orsaken att detta är den största bilträffen i Europa. Det ger en betydligt större möjlighet till att få dit folk från alla delar av vårt avlånga land, men också bilar och personer från andra länder än någon annan svensk bilträff. Dessutom så fungerar logistiken kring denna träff betydligt bättre sedan raggarcampen lyftes ut från området.

Sedan finns det säkert en hel del åsikter om andra evenemang som enligt andra skulle passa bättre, men ni får väl börja med att åka på den som nu anordnas så får vi se hur det blir i framtiden. Nu till kommande sommar är det Power Big Meet i Västerås 2-4 juli som gäller igen. Första året var det endast en liten smygpremiär och då bara på lördagen. Denna gav dock mer smak, så till 2008 satsade vi som ansvarar för denna klubbavdelning på två dagar.

Tanken var att vi skulle ha en representant på plats för varje modellintervall. Dessvärre blev det av olika orsaker inte så, men vi som var på plats gjorde det bästa vi kunde av situationen.

Själv var jag där redan på torsdagen för att markera upp ett lämpligt område åt oss. Detta var rena barnleken jämfört med tidigare, då det nästan blev handgemäng mellan klubbarna om de tillgängliga ytorna. Sedan använde jag resten av dagen till att gå över swapmeetet. Det är dock synd att säga att det var så värst givande. Tyvärr så hittar man inte speciellt mycket delar till våra bilar ens på denna förhållandevis stora marknad. Enda undantaget har väl vid några tillfällen varit jag själv, men jag har ju inte möjlighet att agera säljare om jag samtidigt ska vara klubbparkeringsansvarig. Fast det går ju alltid att fråga vad jag har och vad jag kan få fram för grejer. Ett annat alternativ är att ringa i förväg och be mig ta med det som söks om jag

nu råkar ha det.

Denna gång hade jag bokat boende hos en privatperson strax utanför Västerås bara för att slippa pendla de 24 milen tur och retur varje dag. Detta är också en fördel när man ska vara på plats tidigt på mornarna. En annan stor fördel var nu också att markeringarna satt kvar och inga obehöriga hade heller parkerat på vårt område. Jag började packa upp det medhavda materialet i form av flaggor, banderoller, flaggspel, bord, stolar, litteratur och tält. Det senare fick jag hjälp att sätta upp av Tommy och Gunilla som också var tidigt på plats.

Parkeringen hade jag sedan delat upp på ett enkelt sätt: Fairlanes, Torinos och motsvarande Mercurys samt Rancheros till höger och alla övriga Fordar, Mercurys och Lincolns till vänster. Vi hade ju sedan tidigare lovat att alla medlemmar var välkomna även om träffen arrangerades av Fairlane/Torinoavdelningen. Dessvärre så blev aldrig tillströmningen den förväntade, varken för "mina" modeller eller för Fordar i gemen. Vi var långt ifrån de siffror vi kunde uppvisa för 5-10 år sedan då vi ofta var största klubb och det handlade om 120-180 bilar på vår parkering. Hur vi ska närma oss de siffrorna igen tar jag gärna emot förslag och åsikter om.

Fredagen förflöt sedan lugnt, tyvärr alldeles för lugnt för att jag skulle vara nöjd. Intressanta diskussioner uppstod i och för sig bland de som fanns på plats och visst lyftes det på några motorhuvar också. För det är ju precis det som en sådan här träff syftar till. Det vill säga skapa möten mellan människor med det gemensamma intresset Fords och Mercurys muskelbilar.

Den mest positiva händelsen denna gång var den kille som kom framklivande och undrade om det var denna lilla samling som utgjorde Fairlane/Torinoavdelningen inom The Club of American Ford och det stämde ju. Han nämnde att han hade köpt sig en mycket intressant muskelbil av märket Ford och hade gärna velat se flera. Tyvärr så kunde vi inte visa honom någon sådan och dessvärre inte ens någon enda modell av den årgången. Han tackade i alla fall, talade om att han ändå gärna skulle bli medlem samt försöka komma på träffen nästa gång.

Det intressantaste besöket stod dock en dansk för som kom i en mycket snyggt renoverad -70:a Torino GT. Samma person och bil såg jag först på Powers träff i Hässleholm och på sensommaren även i Emmaboda. Dessvärre saknade han någon list till sin bil, men en sådan hittade han turlig nog hos en annan besökare på vår parkering, och inte på marknaden kan ju tilläggas. Förhoppningsvis kan vi få honom att återvända till nästa sommar och då gärna med fler danska Fairlane/Torinoägare i släptåg. Utöver honom så hade vi även ett besök från Norge av en kille med en Fairlane -64:a. Däremot så var Finland och resterande Europa denna gång orepresenterat.

Jag hoppas definitivt på fler utländska besökare till nästa gång och kommer att göra vad jag kan för att få

dit fler. Detta arbete hoppas jag kunna få hjälp med av er som har egna kontakter utomlands. Ni som sedan var på plats -08 får sedan gärna agera "ambassadörer" bland svenska Fairlane/Torinoägare för att nästa träff ska bli mera välbesökt. En god idé kan vara att bestämma träff med ägare av samma typ av bil som man själv har i Västerås till sommaren. En person har meddelat mig att han tagit på sig det jobbet med Mercurys 70-71. Så kolla upp vilka som äger en bil som din och kom överens om att träffas i "Fordklubbens" bilfälla på Power Big Meet till sommaren.

En bra idé kan vara att snarast kolla upp övernattningsmöjligheter och även göra en bokning. Det går ju sedan i värsta fall att avboka om man senare finner att man absolut inte kan närvara. Detta är betydligt bättre än att börja söka övernattnig i juni då det mesta redan är bokat. Kontrollera även att ni verkligen vet var området för klubbparkeringar är förlagt och hur man lättast tar sig dit. Jag har i efterhand hört flera som var på plats men inte hittade klubbområdet. En var i alla fall så smart att han ringde mig på mobilen och frågade och detta är ju en utmärkt lösning. Så stoppa redan nu in lapp i bilen med mitt mobilnummer 073-810 64 02 så du kan nå mig när du står i kön på väg in om du är osäker.

Sedan så önskar jag att fler tog tillfället i akt och bevistade träffen i åtminstone två dagar. Detta är det vanliga på bilträffar i USA. Där åker man till bilevenemang för att umgås med bilfolk och utnyttjar givetvis så mycket av tiden som går till detta. På träffar här i landet är det inte ovanligt att man inte ser mer än ryggen på folk när de snabbt försvinner ut på marknaden efter att skyndsamt ha parkerat för att sedan några timmar senare knappt ens hinna säga hej innan de sätter sig i bilen för att åka därifrån. Jag gör allt jobb för er och förväntar mig att man i alla fall kan få en liten pratstund innan ni far vidare.

Gå nu gärna in och diskutera detta på vårt forum på hemsidan. Jag vill ha så mycket input som möjligt inför sommarens träff. Jag kommer därför att påbörja en tråd så snart denna tidning har kommit ut.

Hinner du sedan inte klart med bilen i tid, kom ändå. Det kan vara av stor betydelse att träffa likasinnade och titta på andras bilar och även kanske konstruktionslösningar.

LEIF LIDBERG MEDLEMSNR 0271

RPM



VÅREN HAR KOMMIT TILL OSS IGEN och jag har varit på mitt första (men inte sista) styrelsemöte med Fordklubben och är nu officiellt vald till redaktör för FordMagasinet. Jag vill börja med att tacka för allt positivt bemötande jag fått, det glädjer ett gammalt Chevhjärta tack, tack.

Det är en föryngring på gång i klubben, vilket inte nödvändigtvis behöver vara fel.

Vi behöver en ny president (samt en å annan sektionsordförande) och jag tänker kort skriva lite om det uppdraget. Som president så skall man verka för sina medlemmar, man är inte ensam om olika beslut utan besluten tas i styrelsen om olika frågor. Styrelsen består av bl a de olika sektionernas ordförande, som är där för att föra fram, inte sina utan, sina medlemmars frågor och åsikter. Som president är man klubbens ansikte utåt, men har också styrelsen att stödja sig på. Du som känner att du vill och kan göra något för klubben, du som har lite bakgrund i klubben eller kanske bara ett djupt Fordintresse, stig fram och gör en insats, det gjorde jag och jag ångrar mig inte. Vi behöver dig och du kommer få hjälp från alla i styrelsen att komma tillrätta och även från mig. Nu går vi över till den lite mer vanliga spalten.

Vad har vi på menyn detta nummer då, som går i återblickens tecken.

Utan inbördes ordning

- Den bortgångne Chris Forslin's story om hans projekt
- Försättning på den svåra branden i Hovby
- Vi har lite motorfakta och gjutnummer
- En härlig berättelse från en återfalls "raggare"
- En USA-resa i bilens tecken
- En märkesavdelning presenteras samt några träffar och årsmöten
- Många annonser och träffkalendrar
- En bakaxelrenovering
- Vi avslutar som dessert med ett Bladhkåseri

Som vanligt har ni varit duktiga på att skicka in material och fortsatt med det. Som ni kanske ser så har jag infört lite "Tema" i de olika numren av Fordmagasinet. Det innebär att jag kan komma att spara era inskickade berättelser till lämpligt nummer. Kom gärna med respons om hur ni tycker tidningen skall se ut, jag är här för er skull. Hoppas vi möts på några träffar (årsträffen ex) och ha det nu riktigt skönt i sommar. Vänta nu saknas det inget här? Jovisst ja ordspråket... det får bli:

Ingen kan göra ALLTING men ALLA kan göra någonting.

// Jonas

Fordoms Tankar



JAG HAR VID SKIVANDE STUND AVGÅTT som klubbens president och någon ny president har tyvärr ännu inte stått att finna, trots att jag flaggat för det här redan vid årsträffen 2008 i Säfte.

Genom det faktum att posten som president för närvarande står vakant är det ju så att även dessa rader från presidenten blir blanka, så jag tar tillfället i akt att en sista gång skriva under rubriken som jag en gång i tiden valde att kalla FORDONDSTANKAR.

Jag vill ge lite ljus över orsakerna till att jag valt att inte ställa upp på ännu en mandatperiod som president.

Som ledare för en förening, företag eller vad det nu är tvingas man att stå i frontlinjen och verkställa eller föra fram beslut som styrelsen har fattat. Ibland kommer förslagen till föreslagna beslut från styrelsemedlemmar, ibland från klubbmedlemmar och ibland från presidenten själv. Gemensamt i samtliga fall är att styrelsen tar beslut och står bakom besluten. Det som hänt är att vissa medlemmar inte respekterar fattade beslut och drivit frågorna vidare utan att respektera demokratiskt fattade beslut. Kampen har förts bland andra medlemmar och man har givit ljus åt att jag är roten till det onda. Det måste ju finnas en syndabock. Sådant här borde inte förekomma, vi har ju demokratiskt fattade rutiner på hur man ska föra fram förslag och idéer. Läs klubbens och gängse föreningsstagar, föreningens stadgar finns på sista sidan i matrikeln.

När sådana här företeelser förekommer på (fältet) kommer lätt felaktiga påståenden eller vinklad information i cirkulation och det blir även svårt att styra och det är svårt att gå i svaromål, då det inte finns någon som direkt står bakom, det är ofta hörsägen.

Jag vill säga följande:

1. Fattade beslut är demokratiskt fattade och kan bara ändras på demokratisk väg.
2. Den i styrelsen som för fram eller verkställer, gör det på uppdrag av styrelsen.
3. Diskutera gärna frågan med andra, men gör det på ett civiliserat sätt.
4. Smutskasta inte enskilda beslutsfattare.
5. Man kan inte alltid vara överens om allt.

Jag och hela klubben har farit illa av allt korridorssnack och ibland direkta påhopp som förekommit under en tid nu. Därför valde jag att ställa min plats till förfogande. Jag kommer att finnas kvar även i fortsättningen som medlem, men jag drar mig tillbaka för att samla nya krafter och få inspiration.

Min avsikt med dessa rader är att stämma till eftertanke i hopp om att det ska få vår gemensamma klubb att må bättre och stärkas.

Tack för ordet.

Hälsningar

PER-HÅKAN

NÄSTA NUMMER UTKOMMER I OKTOBER

**Material bör vara redaktören
tillhanda senast sista augusti**

Vid frågor rörande detta,
kontakta Ekbergh: 063-80068 eller
redaktor@clubofamericanford.com

TEMA NÄSTA NUMMER

**Höstnumrets tema blir
givetvis de träffar vi
besökt under sommaren.
Berätta om punkteringen,
grillen, campingen, resan till
och från träffen m m**

Sänd in ditt material senast
sista augusti till:
Jonas Ekbergh
Videvägen 44
832 55 Frösön
Tel 063-800 68 alt 070-893 43 03
redaktor@clubofamericanford.com

GARAGEBRANDEN I HOVBY

FORTSÄTTNING PÅ GARAGEBRANDEN i Hovby Lidköping hos Lennart och Christian Nilsson 071104.....

Att bli väckt tidigt på morgonen söndagen den 4:e nov- 07 var en upplevelse jag inte önskar någon. Hela vårt garage stod i ljusan låga och inget gick att rädda.

Idag våren -09 står äntligen ett nytt garage på samma plats som det gamla. Resan dit har varit både lång och krokig men har resulterat i ett nytt garage. Både Christian och jag har nu skaffat nya bilar vilka en del redan har rullat till Fordträffarna andra är under renoivering.

Bilarna hade vi garageförsäkrade, så summan vi fick för dem täckte till att införskaffa nya objekt. Garaget var fullförsäkrat hos Länsförsäkringar. När det gäller garaget var det inga problem, där täckte försäkringen allt likaså alla verktyg vi hade där, men när det kommer till bildelarna vi hade samlat på oss, så stötte vi på pro-

blem. Vad vi inte visste var att det krävdes en särskild försäkring för reservdelar hos försäkringsbolaget.

Alltså förlorade vi flera hundra tusen kronor i delar som gått upp i rök. För övrigt har vi inget att klaga på när det gäller Länsförsäkringar, de har verkligen varit tillmötesgående och lyssnat på oss när det gällt värdering av våra bilar och verktyg.

Alltså nu tar vi nya tag!

Med vänlig hälsning Lennart medlemsnr 0030 och Christian Nilsson medlemsnr 0035
Hovby Mjölnergården 4, Lidköping
(Millners Farm four)

LENNART MEDLEMSNR 0030 OCH
CHRISTIAN NILSSON MEDLEMSNR 0035

FORD FALCON 1960

MIN ALLRA FÖRSTA amerikanska ford var en falcon från 1960 den inköptes en tidig vårlördag 1979 för 4.500 om jag inte minns fel. Jag var snart 18 och summan var inte obetydlig på den tiden när man var mellan skolan och lumpen så att säga. Visst fanns det jobb, ganska gott om det faktiskt, man kunde byta på dagen om man ville och var beredd att jobba med vad som helst.

Säljaren kallades "drulen" och jag minns att vi bägge uppvisade tecken på att ha haft roligt kvällen innan. Ford Falcon var en bil som skilde sig betydligt från bilarna på 50-talet som ständigt hade blivit större med mer vågad design. 60-talet innebar rakare och "renare" linjer. I USA var Falcon oftast ett komplement, en andra-bil. I Sverige förstabil, en "amerikanare" fast mindre.

Ford Falcon kom till världen som 1960 års modell och var mycket mindre än de andra bilarna från Fomoco. På den här tiden fanns ju ingen oljekris och miljöhysterikerna satte inte agendan för dagen. Trots detta fanns ett intresse för lite mindre bilar i USA. Vår europeiska var ju redan mindre.

De tre stora i USA hade lagt ned mycket tid och arbete på att komma fram med en "småbil". Under 50-talet hade de hetsat varandra till ett överdåd i fenor, krom, och större motorer, men nu hände något annorlunda. Parallellt med att man fortfarande gjorde stora motorstarka bilar, kom då dessa kompakter som en motreaktion på lyx och överdåd. Men visst fortsatte motorerna att växa under 60-talet i takt med att linjerna blev rakare. Även Falcons motorer blev större och den sista 70½ var i allt väsentligt en Torino med namnet Falcon.

Tanken med kompakterna var förstås att erbjuda kunderna ett billigt och enkelt alternativ eller att ge

dem möjligheten till en andrabil. Efterfrågan på marknaden var stor och Ford var ju inte sena att utnyttja detta. Första året modellen var i produktion såldes över 450 000 exemplar och försäljningssiffrorna fortsatte att vara höga till mitten av 60-talet. 1960 fanns Falcon som två och fyradörrars sedan, två och fyradörrars herrgårdsvagn och som pick up: Falcon Ranchero. Senare under decenniet tillkom fler modeller som t ex en cabriolet och en sedan delivery, man kunde även få Falcon med V8. 1970 försvann märket och in på scenen kom istället Ford Maverick.

Eftersom kompakterna var byggda för enkelt vardagsbruk så blev de snabbt omoderna med sin "basic"-utrustning. Många försvann redan under 60- och 70-talen.

En hel del Falcon fann vägen till Sverige och blev här en populär vagn som även utmärkte sig i rallysammanhang (återkommer i ämnet i en annan artikel).

I Sverige levererades bilen De Luxe-utrustad vilket innebar bl a vit ratt, kromlister runt fönstren, kromlister runt bakljusen, cigarettändare och askkopp för passagerare i baksätet. Många hade också ett backljus monterat på bakstammen men detta ingick nog inte i De Lux-utrustningen utan var väl snarare ett uttryck för svenskt trafiksäkerhetstänkande. Mitt var från Hella minns jag. Kylargardin för anpassning till svenskt vinterklimat fanns även på mitt exemplar, kul grej! Färgen var Belmont Blue och jag minns denna bil med glädje då den dels var driftsäker och kul med ett inmonterat starkhorn som kunde få en garvad "trucker" att hoppa högt.

Den väckte också många reaktioner (ibland mer än de stora glidarna) hos folk som hade haft nästan en



precis likadan" på sextiotalet, där lärde man sig en hel del om bilen. För en ung kille med begränsat nöjeskonto var den perfekt med sin låga bensinförbrukning och enkelhet när det var något man skulle fixa.

Denna trevliga bil såldes 1981 till förmån för en Dart men det är en annan historia som inte hör hemma här.

Teknisk Spec.

Motor: rak sexcylindrig fyrtaktsmotor, toppventiler på 2365 cc (144,3 kubiktum) C.a 90 hk borrhning: 88,9 mm Slaglängd: 63,5 mm. Komp: 8,7:1

Transmission: Treväxlad manuell låda med rattspak. Bakhjulsdrift. Kaross: Självbärande stål med hjälpramar för fram och bakvagn. Sedan med plats för sex personer.

Hjulupphängning: Individuell framvagn med spiralfjädrar, Stel bakaxel med blad-fjädrar. Bromsar: Trummor

Mått och vikt: längd 4 600 mm, bredd: 1 780 mm, höjd: 1 380. Hjulbas 2 780 mm. Vikt 1 170 kg hjul 6,00 x 13

Tillverkning: Totalt Falcon serien 1960: 456 703 exemplar.



Med vänlig hälsning/
ANDERS "SHIFTY" FOGELMARK MEDLEMSNR 0277

SOM HELT NY MEDLEM [467] känns det allt lite "darrigt" att skriva om något så svårt som gjutnummer. Men om inte en av klubbens medlemmar varit så "envis" hade det inte blivit något. Med det är väl på sin plats att nämna något om mina bilar och hur intresset för dessa så djup rotades i en då försvarslös tonårskille. Bilintresset är injicerat sedan 60-talet då så många timmar som möjligt tillbringades på Vaksalaskroten utanför Uppsala (så länge brorsan orkade ha mig med). I verkstan står en T-Bird -64 cab som är under renovering (några tror att den rullar till sommaren?). Fram till i januari i år stod där också en Fairlane -59 2 dr HT. Denna har nu bytt ägare och en Ranchero -67 är på väg in, kanske på plats när detta är tryckt. Nu med vuxna barn så finns tid att åter ta tag i bilintresset (på 100%) och att gå med Ford-klubben kändes rätt självklart.

Nu till ämnet och med all respekt för allt kunnande som finns ute bland er medlemmar så kommer här en artikel om ett av de svårare ämnena som går att kasta sig in i. Bakgrunden till detta är en del kontakter jag haft med medlemmar i klubben om hur gjutnummer kan/ska tolkas. Frågan om gjutnummer ventilers också på klubbens hemsida, min förhoppning är att detta kan ses som ett bidrag till denna önskan om mer klarhet.

Som sagt det finns säkert många av er medlemmar som kan detta både bredare och djupare än vad min kunskap sträcker sig över. Men behovet av mer klarhet finns. Att ge sig på att ge någon form av klarhet i denna fråga är en klar utmaning. Det finns mängder skrivet om detta i olika skrifter och på olika "siter" så källa till självstudier saknas inte. Därför tänkte förbise delen med att förklara vad varje del av gjutnumret betyder. Utan jag siktar in mig på att försöka förmedla hur gjutnummer tillsammans med annan information tar dig fram till svar på dina frågor.

Det jag sett på hemsidan, är att många av frågorna är inriktade mot "vilken motor sitter i min bil" (frågan om det är en Y-block, FE, MEL osv. räknar jag inte med att det finns behov av att klarlägga) så tillbaka till gjutnummer. Gjutnumret är viktigt t o m avgörande i många fall, men tyvärr så kan gjutnumret på blocket (som fristående uppgift) inte ge svar på "vilken motor sitter i min bil".

Texten som följer är klart inriktad på FE-serien, men gäller i stor utsträckning även för övriga Ford motorer. Sen har varje serie sina små egenheter och fallgropar men FE:n kanske är den som vållar mest huvudbry. Gjutnummer och andra typer av id finns på många av de delar som motorn är hopsatt med, vevaxel, toppar, vevstakar, transmissionskåpa, kolvar, vattenpump, grenrör, fördelare, svängningsdämpare o.s.v. Andra delar som remskivor, fläkt, förgasare har en märkning genom stansning. Vissa delar har både ett gjutnummer och ett instansat id/nummer. Vissa delar är märkta med en "påkliträdd lapp" innehållande viss information. Utöver detta förekommer märkning med "färgstämpel" på t.ex. luftrenare, slangar.

Det som Ford använde att identifiera sina motorer

med (från ca 1965) var att montera en id-bricka på insuget. Denna bricka är tyvärr borta sedan många år på flertalet av "våra" motorer, dessutom är de fastsatta med en skruv så den är lätt att skifta. Så faktum är, att säkert bestämma vilken motor det sitter i bilen går inte genom att titta på de uppgifter som kan hittas utvändigt. Ett antagande går att göra men inte mer. Motorn måste mätas och identifieras med fler uppgifter för att säkert säga vilken motor det är. För att lugna er något så är det främst block och i viss mån toppar som vållar viss förbistring. Insug, vevaxlar, stakar o.s.v. är rätt säkra att bedöma genom gjutnummer. Men blocken är desto mer osäkra och det finns fler varianter på samma gjutnummer.

Två andra viktiga faktorer utöver gjutnummer är konstruktionen och gjutdatum. Men mitt budskap är att när en identifiering av en motor sker så måste all information sammanvägdas för att kunna bedöma vilket motor det är och vilken konstruktion den har. Titta också efter gjutdatum, i många fall så sammanfaller gjutdatum med gjutnumret (C6 med ett gjutdatum 6+månad+dag) men det är inte en regel. Det förekommer både att gjutnumret är tidigare än gjutdatum och senare än gjutdatum. Ex. C6 kan ha ett gjutdatum 7 + månad + dag. Eller C8 kan ha ett gjutdatum 7 + månad + dag. Och det förekommer delar och block som inte har något gjutnummer överhuvudtaget, men kanske ett gjutdatum eller också inte.

Det finns också motorer med delar som har en gjutning från ett annat år som ändå är en originaldel på motorn, t o m blocket kan vara ex. vis C5 och sitta original på en -67a. Det är också vanligt att ett gjutnummer på ett block "förknippas med en viss borrhning". Och visst, många av blocken med just det gjutnummer har en stdborr som motsvarar det man kan tro. MEN det förekommer alla varianter av borrh, t ex så kan allt från 4.00" till 4.13" förekomma på det som förknippas med en 428" gjutning. Var beredd på allt, för allt förekommer och det är inte unikt, nästan inte ens ovanligt.

Så med detta sagt så går det inte att bestämma vilken motor som sitter i bilen genom att titta på gjutnumret på blocket. Hur gör man då (?) ofta beror det på frågeställningen och anledning till frågan.

Exempel på frågeställningar som dyker upp

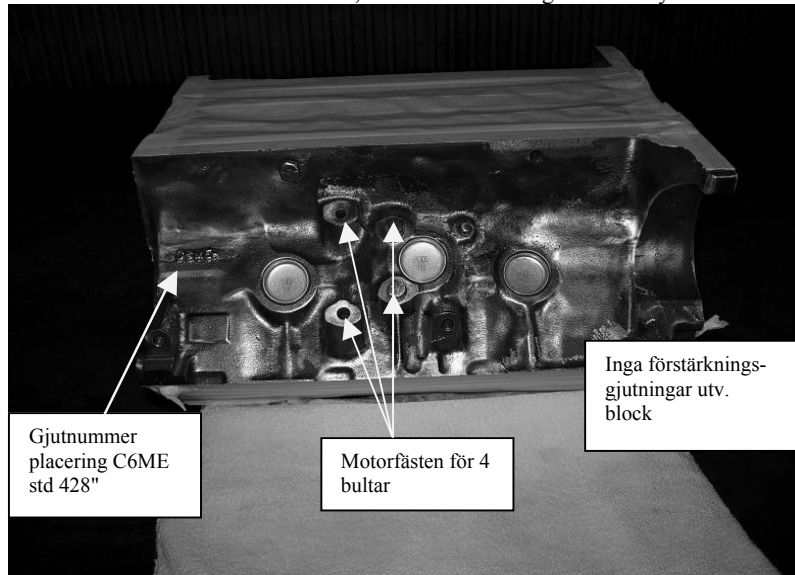
1. Är detta originalmotorn?

2. Är detta en 352" eller en 390"?

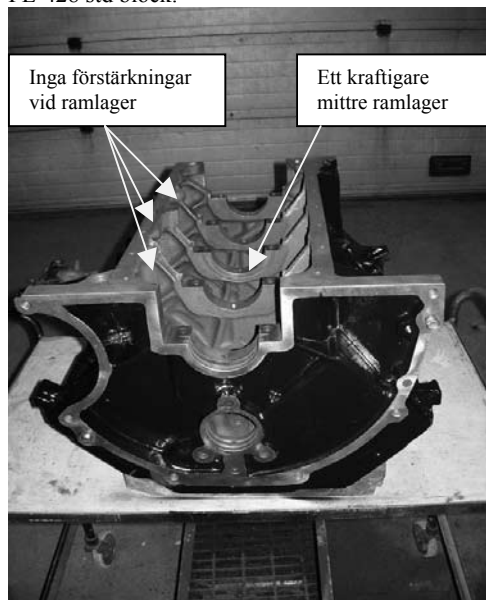
3. Är motorn sammansatt av rätt delar?

Att få ett svar på fråga 1 är den mest utmanande och krävande. Nedan är ett förslag på hur man kan lägga upp "arbetet" med att få svar på om det är originalmotorn eller ej. Med originalmotorn i detta fall avses att det är just den motorn som satt i bilen när den lämnade bandet som ny. Börja alltid med VIN (ibland stannar det redan där). Om ditt VIN ändå ger dig hopp så kan nedanstående info leda dig på vägen till ett svar eller i alla fall en rimlig bedömning.

FE-428 std block från första året -66, visar bl.a infästningen för det fyrbultade motorfästet.



FE-428 std block.



Dokumentera alla uppgifter med att fota och notera systematiskt det du hittar. Även om motorn är öppnad någon gång tidigare så utesluter inte detta att det kan vara originalmotorn. Med den insamlade informationen är det "bara" att börja korsköra dessa uppgifter mot de uppgifter som finns dokumenterade i olika böcker, artiklar, broschyrer, gjutnummer sites, märkesklubbers hemsidor, forum o.s.v.

Att få ett svar på fråga 2

Det är klart lättare och ger dig också ett svar (innebär dock en del skruvande). Kontrollera borr och slag, någon annan säker väg finns inte. OM inte motorn är öppnad och dokumenterad tidigare, då ska det "bra" vara att kontrollera att dokumentet stämmer med just den motorn.

Att få ett svar på fråga 3

För att få svar på detta är gjutnumren en mycket viktig del av identifieringen. Med en fullständig genomgång av alla delar tillhörande motorn så kan en verifiering ske. Här är återigen gjutnummer och andra uppgifter som mätningar grunden för denna verifiering

Med motorn kvar i bilen

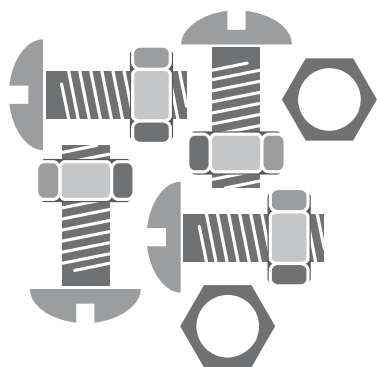
- Antal ägare.
- Service- "bok", kvitton, stämplat.
- Annan bokförd historik
- Är bilen i övrigt oskruvad?
- Synliga gjutnummer och gjutdatum, även på fördelare, förgasare, grenrör o.s.v.
- Id-märkning på annan utrustning som fläkt, remskivor.
- Ser all annan utrustning i motorutrymmet orört ut?
- Finns id-bricka eller liknande kvar på motorn?
- Är stämplat kvar på generator, ventiltåpa, luftrenare?
- Är fästen intakta?
- Är kablage, vajrar, stag orörda eller/ och ser ut att vara original?
- Färgsättning.

Efter detta kan en demontering av motor ske (vid en renovering/genomgång) annars får den övre delen stå som grund för en rimlig bedömning.

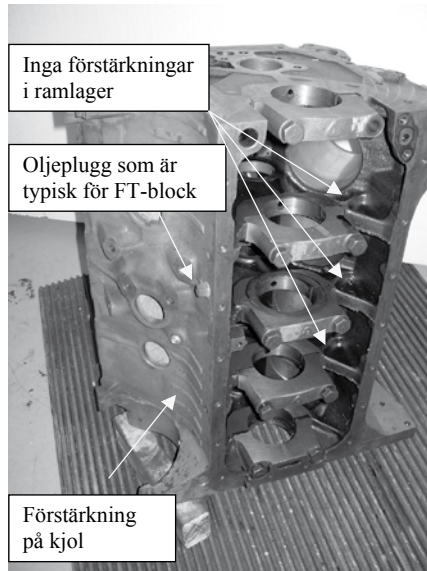
- När själva montage av motorn påbörjas så gör observationer när den lyfts ur. Titta på fästen och hur bultar brickor kan ge vägledning om det är första gången dessa öppnas, demonteras.
- När motorn sen öppnas, titta efter vilken tätningsmassa som finns på packningar, återigen om bultarna ser ut att vara demonterade för första gången, ser de ut att ha rätt längd, samstämmiga brickor o.s.v.
- Finns det plan som är rengjorda någon gång tidigare.
- Är det någon del som ser udda ut jmf med övriga.
- Mät cylinderborr.
- Mät diameter på vev o ram.
- Ta id på alla delar som har ett id. gjutnummer, stansningar, gjutdatum och annan märkning.

Till sist så vill jag nämna något om detta med original, då detta har klar bäring på fråga 1. Frågan är klart aktuell nu när priset på många bilar är mycket högre jmf med ett antal år sedan. Och med ett stigande pris så ökar intresset och behovet av att säkerställa det man betalt en skaplig slant för, också uppfyller det man förväntar sig och betalt för. Detta (identifiering) kommer också att vara en extra krydda i hobbyn för många och andra tycket att det inte fyller någon mening över huvud taget. Klart är dock att om du säkert vill veta vilken motor du har och att den innehåller de delar som är korrekta (ej nödvändigtvis original) så är gjutnummer en mycket viktig del i denna verifiering. Har du en originalmaskin så var rädd om den då man aldrig vet vart "marknaden" tar vår hobby åt för håll i framtiden. Förhoppning om att detta ger en viss inblick i och en framgång med de svar som flera av er söker.

Se fler bilder på nästa sida →



330 FT-block

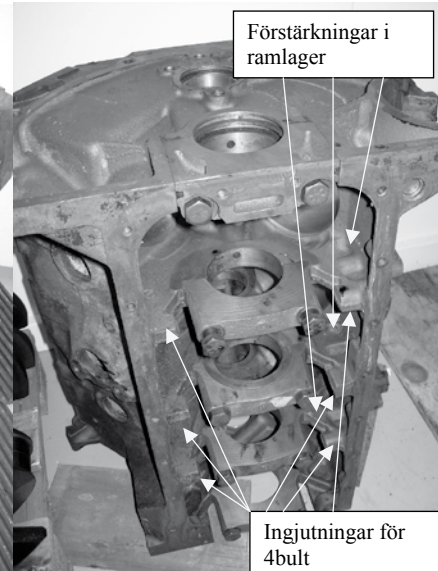


Inga förstärkningar i ramlager

Oljeplugg som är typisk för FT-block

Förstärkning på kjol

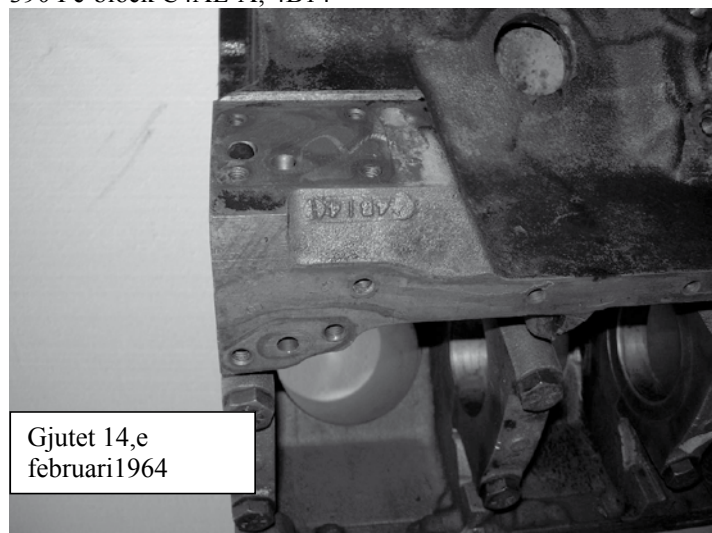
390 FE-block C4AE-A



Förstärkningar i ramlager

Ingjutningar för 4bult

390 Fe-block C4AE-A; 4B14



Gjutet 14,e februari 1964



Lycka till!

ARNE ANDERSSON
AA-ENGINEERING MEDLEMSNR 0467

DALKARLAR OCH DALKULLOR

Dalasektionen har en längre tid varit inaktiv och är nu vakant. Detta i ett län som troligen är Sveriges amerikabil-tätaste län. Med en av landets största träffar som pågår i 7 dagar.

Känner du/ni för att ändra på detta och dra igång sektionen igen?

Tycker ni som jag att det vore trevligt att träffas under Classiccarweek för att gemensamt åka till någon fika, lunch, middag, kyrkbåtsrodd, korvgrillning på lördagen mm.

Aktivitetspengar finns att tillgå för sektionen. Hör av dig till styrelsen eller redaktören, så kan vi tillsammans hjälpas åt att åter få igång Dalasektionen.

FORD marknaden

6 juni 2009

**i Högsta vid gamla E4:an
1 mil norr om Uppsala**

**Landets största special-
marknad för endast
Forddelar
– från T till T-bird
original och HotRod**



Arrangör: Ford V8 Klubb Sverige
tel 018-31 73 13, 070-421 43 45

JÖNKÖPINGSSEKTIONENS ÅRSMÖTE

JÖNKÖPINGSSEKTIONENS ÅRSMÖTE PÅ MOTELL VÄTTERLEDEN. Uppslutningen överträffade alla förväntningar när nästan 50 stycken kom till sektionsmötet den 28 februari. En nervös ordförande undrade vad han gett sig in på, men med hjälp av Rosie Forslin och Bosse Junefjäll som pushade på och stöttade gick det ganska bra. Lite av det som hände var att Torbjörn Rogsberg omvaldes som vice ordförande i 2 år. Sektionen fick 3 kontaktmän, Magnus Lo i söder, Bruno Olsson i Jönköpingsområdet, Tommy Johansson i nordöstra delarna och i nordväst finns undertecknad och Torbjörn. Gunilla Johansson som varit redaktör för tidningen tidigare och jag ska hjälpas åt som sektionsredaktörer. Vi planerade även för sommarens träffar. Mötet avslutades med en uppskattad kycklingwook och trevlig samvaro.

Samtidigt vill jag påminna om att jag skickar ut ett litet nyhetsbrev om vad som händer i sektionen via mail emellanåt, där jag även kan bifoga protokoll, träffkalendrar mm. Ni som vill vara uppdaterade kan skicka er e-postadress till jonkoping@clubofamericanford.com.

Ett stort tack till er alla som kom samt ni som klev fram för att hjälpa till i sektionen.

CLAES STAAF ORDFÖRANDE

— JÖNKÖPINGSSEKTIONEN. MEDLEMSNR 0409



MORÖTTER O PLÅT

PER-INGE PLÅTIS ANDERSSON. Grabben som dyker upp när mötet ä slut o tårtan ska fram. Dessutom ville han gärna nämnas i tidningen. Man skulle kunna skriva en hel bok om denna kille men då hade ni säkert fått fel bild av honom, han är både...och....men tja han ä som han ä. Ska bli trevligt att se din Mercury på träffarna i sommar.

Nog om detta, snön kom o gick o våren blev underbar. Själv har jag fått för mig att gå ner lite i vikt, satte ner vågen i källaren så nu har man gått ner var gång man väger sig.

Tyvärr håller min övervakare o kära sambo ej med om detta utan utfordrar mej med morötter o annan kanin mat, Jag som trodde att alla lättprodukter var sånt som lätt gick ner i magen.

Men skam den som ger sig, nått hekto har nog försvunnit eller har någon tvättat tröjorna med sträckolin. Torsdagsträffarna vid Björkviken är i full gång så



är ni i närheten så titta gärna ner en stund vid 18 tiden. Till sist en händelse som är lika bra att erkänna här o nu så ni inte får reda på det på omvägar. Jag har bytt in en gm produkt en chevapickis 95a. Är redan tjoj på den så hoppas att den försvinner snabbt från gården. Vissa påstår

att jag är märkes fixerad, skitsnack säger jag, kan tänka mig både Lincoln o Mercury o cruisa med.

Ha då gott te nästa gång.

_____ BÖRJE BLADH MEDLEMSNR 0781

CROWN VICTORIA COUNTRY SEDAN -55 -56

ETT PROJEKT kantat av planer, hårt jobb, djup tragedi och nya tag.

Chris Forslin gick hastigt bort i slutet av 2006, mitt i livet. De som kände honom vet vilken Fordkännare och entusiast han var, och han lämnade ett stort tomrum efter sig inom klubben, alla vänner och inte minst hos hustru Rosie och familjen. Men inte nog med det, han lämnade också ett projekt som han hunnit en bit på men där mycket återstod. Nämligen en helrenovering av den Ranchero ombyggda Crown Victoria, som han köpte redan 1969. Här följer berättelsen om detta projekt, åstadkommen genom Rosies bidrag med hjälp av Chris egen handskrivna berättelse, gamla foton och urklipp, och så hennes egna planer för att ro projektet i hamn.

Chris berättelse om sin Crown Victoria (utskriven av Rosie, varsamt redigerad av Håkan Pettersson – Redaktör av FoMoCo Times samt Fordklubbens redaktör Jonas Ekbergh) .

Registrerad som 1957 års modell 18/9 -58. Byggt den 2 aug (-56 eller -57).

När går brytdatum? Troligtvis är den nog en 56:a (hon kan vara en av någon "left overs", som såldes i Sverige 1957 men var av 1955 eller 1956 års modell).

Fast vad jag har kunnat finna ut är, att chassiet och bakhjulet av karossen är en Country sedan 1955.

Enligt uppgift startade detta chassi som ambulans åt Räddningskåren i Norrtälje. Blev sedermera raggarbil i ovannämnda stad. Har jag förstått det hela rätt blev "Norrtälje Bosse" Eriksson (känd i GM's "Gudfaderkretsar", läs Corvette) ägare till bilen -65 tillsammans med en kompis som hade en rostig Kromvick (bortom räddning). De förenade de två under 1965-66 till en custom pickup. Chassi och bak-

del från Country Sedanen, mittdelen från Cromvicken. Framskärmarna renoverades, botten av skärmarna framför hjulen togs bort, Porscheljus passades in (låter som nya T-birden). Rost mm fixades på enklaste sätt, trösklarna bara bockades in och blev 5 cm kortare, diverse stötfångarjärn svetsades in i ramen.

Sen rullade den jänk-"varvet-diket" på interimlicens, det funkade bra på den tiden. Men rutorna höll aldrig, de hade en tendens att spricka, både front- och sidorutor. Till slut blev bilen i alla fall registreringsbesiktad som lastbil 2/9 1967.

Därefter bytte hon ägare några gånger. Reservreggades och hamnade på en åkeritomt på Söder Mälarstrand i Stockholm. Under tiden hade custom fronten ersätts av en standardfront från en Customline -55. Sakta slaktades hon på delar, rutor krossades, fick sig en och en annan pärla av andra lastbilar på gården. Där hittade jag henne.

Köp gjordes i nov/dec -69. Jag fick hem bilen jan -70. Lyckades under februari -70 få bilregistret att förstå att jag bara ville reservregistrera henne på mig. Så jag blev registrerad ägare 2/3-70. Natten innan vi kom överens om köp "försvann" plast taket. Köpet fick vänta några dagar till medan jag jagade ett plast tak. Hittade det i Älvsjö hos en beg. bilhandlare med US-bilar, varvid överlåtelsen/köpet kunde gå vidare med prisreducering. "Victoria" kördes till en kompis medan plats fixades hemma. Gården var helt insnöad, men våren kom och plats på gården fanns. Farsan var definitivt inte lika entusiastisk som jag. "Vad ska du med det där skrotet till, inte kan du göra bil av det där, och du har ju en".

Sommaren -70 gick och arbetet att fixa "Victoria" rullade på. Allt det vanliga som att fixa bromsar, etc. På

den tiden var det inte svårt att hitta firmor som hade delar. Det gick att köpa bromsdetaljer på närmsta OK mack.

Som bilderna visar saknades en hel del. Jag fick med några lådor delar (de flesta listorna, kylare och lite smått och gott), dock inga rutor eller lampor, och motorn saknade insug och förgasare. Om jag kommer ihåg rätt fanns det inte heller generator och relä till d:o.

Alla instrumenten och reglage utom tändningslås och värmekontroll var borta, så nya instrument fixades. En Cortina GT fick släppa till hastighetsmätare och varvräknare, fast det gick inte att få varvräknaren att funka. Det visade sig senare när man lärt sig mera, att tändningens primärkrets skulle gå igenom varvräknaren och en trafo, som var inbyggd i räknaren. Dvs från tändspolen genom varvräknaren till fördelaren, och så hade alla engelska sportbilar med elektrisk varvräknare, Jaguar, MG, Rover m.fl. Och Volvo P1800, för den hade ju Smith's instrument också på den tiden. Nåväl problem kan lösas med ombyggnad. En vanlig VDO varvräknare byggdes in i huset, och där hade vi en fungerande varvräknare. Samtidigt köptes och passades övriga små instrument in, temp, oljetryck, amp och tankmätare. Där fick vi en ny svårighet att lösa. Hur får man en tank armatur med millimeterdelning att passa i ett fäste med tumdelning? Det var till och med värre än så, 6 skruv istället för 5, och på den tiden kunde inte jag eller någon av mina kompisar svetsa och definitivt inte i tankar. Vi löste det dock till slut.

Men detta var inget mot vad som varit efter det att motorn varit ur och blivit "raggarrenoverad", dvs tvått, nya ringar, lager och packningar, allt hopsatt och vackert lackat i den för den tiden trendiga Candy motorfärg. Någonstans hade jag också fått fatt på Offy aluminiumkåpor. Dock inget insug eller förgasare. Dessa kunde dock lånas upp för prov start. Vi tömde nog 3-4 batterier i våra försök att få motorn att starta. Allt snurrade som det skulle motorn gick lätt, tändningen pekade rätt men motoreländet ville inte tända. Vid bogseringsförsök verkade det som den visade tendens till att tända när vi var uppe i 50-60 km/tim. Tur att vi hade manuell låda, för det blev åtskilliga kilometer bogsering också. Nu vet nog alla som lekt med Y-blockare vad som var fel, men då hade vi inte en aning. Allt jag hade erfarenhet av var några Volvo motorrenoveringar, och kompisens bilmek utbildning var på VW och Opel.

I området fanns tack och lov en erfaren US-bilvän. "Skuggan", som då visserligen var raggare men tillräckligt erfaren på Ford V8, hade en idé, hur var det med i kamtingen? Han visste att det var något udda med Y-blockaren. Vi hade ställt kamaxel- och vevaxel märkning som "alltid" mot varandra, men som den nu nyinköpta verkstadshandboken "Fix Your Ford" klart och tydligt visade, skulle det vara 12 länkar mellan märkena. Med viss svårighet gick det att få isär på plats. Kam och vev märkning fixades som boken sa, bröst, vattenpump, remskivor, kylare, bra att ingen generator fanns – mindre att återmontera, och så, nu startade hon på startmotor och batteri.

Så med instrumenten fixade, lite strömbrytare, generator från en Volvobuss, behövdes bara lampor och

rutor. Strålkastare köptes nya, sk polisinsatser, dvs polisbilarna, både Volvo och den då vanliga Valianten, hade dessa i polisutförande, 180 mm ljusöppning och 2 IH halogenlampor (man hade kontakter, jobbade extra hos en Volvohandlare som reservdelssäljare på lastbilslaget). Blinkers blev F86 dito, och på en skrot i Hjorthagen hittade jag 2 st Buick -60 bakljus, de passade perfekt.

Bakrutan hade samma form som Cortina Mark 1, så en sådan inköptes med lister. Listen passade men inte rutan. Den verkar vara plan där den sitter på bilen men inte när jag försökte passa in den. Nåväl, min vän glasmäster kunde fixa en plan ruta med rätt mått, vilket gjordes samtidigt som sidorutor skars till och passades in i ramarna. Så nu tillbaka hem och montera ihop alla glasbitar.

Inte många dar senare besöks polisstationen och en interimslicens tas ut. Nu kan det provas, fast första resan blir till glasmästaren för att montera framrutan. Ny sådan kostade 1200:- plus montering. 3 ggr mer än en Volvovuta. Glasmäster hade lite problem med att få in rutan, gummilisten var gammal och torr, och rutramen inte helt rak, men allt går - med hjälp av såpvatten och portopower kom den på plats. Så med bilen vattentät kunde inredningen göras i ordning. Nya dörrsidor i masonite skars ut och kläddes i grön sammet, och med hjälp av mor kläddes soffan upp – likaså i grön sammet med inlägg av ljusare mönstrad sammet, och en bit matt stuv införskaffades.

Så dags för "some serious testing", men bilen uppförde sig lite lustigt, hon var knepig i styrningen och bromsarna drog snett, olika varje gång. Kanske inte så konstigt efter en titt på däck, visserligen godkända men av olika dimension och typ, tre diagonal och ett radial och olika dimensioner också. Så det blev mera utgifter. Fyra nya rullar köptes, även dessa dyrare jämfört med Volvon - 150:-/st. Det blev radialdäck. Det botade problemet med väghållningen. Så nu gick hon som en dröm. Tillbaka till testning. Efter någon vecka av intensiv "testing" och ett antal "blanka knappens" kontroller förstår jag att det kanske är smart att registrera bilen.

Regbesiktningen gick utan problem. Besiktigad, riktigt registrerad, skattad (nya regskylten). Här skulle åkas, vilket också gjordes så långt kassan räckte, för den var begränsad – skolan på dagarna och extraknäck på kvällar och lördagar. Fast "blanka knappens" intresse för bilen avtog inte. Kanske inte så konstigt nu när man tittar tillbaka på bilderna. Hösten kom, löven föll, november kom, dags att spackla, slipa, grunda och lacka. Det mesta gjordes hemma i fars garage, men lackaren ville finlira lite till, så han fick bilen till Lucia och i mellandagarna var hon lackad. På med lampor och hem till farsans garage för att klä på bilen allt vi hade ...

Här slutar Chris berättelse. Rosie fyller på:

Det är hela som Chris hann skriva. När det gäller resten av renovering – alla chrome har varit till ett ställe i England och blivit omkromat. En kille som heter Lars Flodman i Österbybruk och är medlem i The Club Of American Ford håller på med resten av jobbet som är kvar, lackering kommer att förmodligen göras av samma kille som gjorde det innan – fast jag kommer



inte ihåg vad han heter. Arbetskamrater, vänner genom Squaredance, familj och vänner utanför Squaredance tillsammans med medlemmar i The Club Of American Ford har samlat in 12 776 kr till hjälp för att restaurera Chris dröm till verkligheten igen.

Förhoppningsvis kommer jag att kunna köra henne till en årsträff snart!

ROSIE FORSLIN MEDLEMSNR 0056



1967 med nyfärdade bakdelar och vinstlänga
Bakdelen 1977



1970 fe 1970 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1970



1970 fe 1970 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1970



Kunde han det bli något... juli 1970



1971 fe 1971 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1971



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972



1972 fe 1972 gjordes en bakdel med flammfärg
på 68-71 Mustang, jag var ensam om det i
Sverige 1972

DRAGRACINGFONDEN

KLUBBEN AVSER ATT BETALA UT PENGAR ur dragracingfonden. Bidrag kommer att ges till den/de medlemmar som kör aktivt eller påbörjar/påbörjat sin bana inom dragracingen.

För att ansöka om pengar ur fonden, skicka in din ansökan till redaktören. Styrelsen kommer att granska och utbetala en summa till de sökande under förutsättning att de sökande uppfyller nedanstående kriterier:

- 1: Du är vid ansökan medlem med inbetald medlemsavgift för 2009 i **THE CLUB OF AMERICAN FORD**.
- 2: Du har ett vagnsnummer ELLER du håller på att ta din licens och avser att köra under sommaren.

Vi vill att du i din ansökan uppger följande:

Namn/adress/telefon/medlemsnummer/kontonummer du önskar att pengarna skickas till/ev vagnsnummer/vilken Fordmodell du avser köra med/årsmodell/motor/klass m m som du anser kan vara av vikt för att din ansökan skall beviljas.

Summan på bidraget kommer att sättas beroende på hur många ansökningar som inkommer till klubben.

Som motprestation kommer du få en dekal som du skall montera på din bil där det framgår att du sponsras av **THE CLUB OF AMERICAN FORD**.

Skicka in din ansökan senast 31/5-2009 till:

Jonas Ekbergh

Videvägen 44

832 55 Frösön

redaktor@clubofamericanford.com

Vid frågor ring Jonas 063-800 68 el 070-893 43 03



I BÖRJAN AV 70-TALET var man var så kallad "rag-gare" eller bilburen ungdom och under några års tid hade jag klarat av fler jänkare än många andra under ett helt liv.

Eftersom jag är tysk och vi i Tyskland inte har någon raggarkultur så var det väl som en liten chock för mig, men jag hade inte svårt att leva mig in i kulturen.

Värre var det att förklara för minasläktingar i Tyskland vad jag höll på med, aha du åker "Strassenkreuzer" vilket betyder översatt gatkryssare eller dollargrin.

Egentligen började det med en Chrysler New Yorker som min mamma köpt åt mig. Naturligtvis skulle jag skruva och meka med bilen problemet var bara att jag inte kunde något om bilar. Hur som helst så fick jag isär bilen i molekyler men inte ihop igen.

Vad bilen sen tog vägen vet jag inte riktigt för jag flyttade upp till Ludvika i Dalarna.

På åtta månader hade jag en Bel Air -59, en Pontiac Laurentian -59 och en Ford Fairlane Galaxie -59 2dr ht med Mercury motor (som idag skall finnas i Laxå) plus att jag var delägare i några stycken. Man tog lönen, betalade hyran och köpte bilar, sedan levde man på spaghetti o ketchup fram till nästa lön. I Dalarna lärde jag mig också att "Bondrenovera" bilar dvs. plocka isär bilen på lördag förmiddag och sätta ihop den på eftermiddagen och sedan ut på "Ströget" på kvällen. Om man hade tur så fungerade det, om inte så fick man åka med kompisarna.

Efter det så skaffade jag en Galaxie-62, en Fairlane-60, en Starliner-60, en Impala-58 2dr ht samt någon Dodge, En Oldsmobil F85 Cutlass Club Coupe-64, en Oldsmobil F85 Cutlass Cab (det fanns bara 2 st i Sverige vid den tiden, den andre tror jag fanns i Örebro) samt några Ford Mustang och en Dodge Charger plus många Valianter som användes som vinter bilar.

Mot slutet av 70-talet så slutade jag med jänkare och nu får vi göra ett stort hopp fram till juli 2005. Till saken hör att jag började med hästhoppning 1992 och i juli 2005 så hade jag lastat en av mina hästar i trailern och var på väg upp till Falun för ett "tränings meet" och nu kommer det märkliga i det hela, när jag svänger in i Åsarp så tog jag svängen förbi hos Carlos Notaro och tittade på hans mopar bilar bla, där fanns också en Ford Thunderbird Cab -60 som skulle kosta 220 tusen.

Min första tanke var att det var ju en snygg bil men även om jag skulle inteckna villan upp till parabolantennen så hade det varit näst intill omöjligt att köpa den.

Jag åkte vidare och i Skövde så får jag en Thunderbird -64 framför mig, inte så tokig den heller. Sedan händer

inget mer förens jag kommer till Borlänge där det fanns en stor skylt om Dragracing den kommande helgen, vad kul dit skall jag! Observera jag hade varken hört talas om "Raggar Riksdagen" i Västerås eller Rättviksveckan.

Jag fick med mig en bekant på Dragracingen men det regnade så de kunde inte köra.

Då nämnde min bekant att vi kanske skulle åka på Nostalgimarknad i Hedemora stället. Jag var inte hejdlöst imponerad men ok så vi åkte dit.

När vi svängde in på marknadsparkeringen så får jag se en Galaxie -59 2dr ht med ett medelålders par som sitter och dricker kaffe, det såg ju riktigt mysigt ut.

Efter lite inledande prat så fick jag veta att det var ett rullande objekt och jag tänkte för mig själv att då är väl min Volvo också ett objekt fast jag betalat en hel del pengar för den.

Jag gick runt ett tag inne på marknaden och beundrade alla bilar, det fanns ju så hur mycket ögongodis som helst, Chrome Viktoria, Mercury, Fairlane, Lincoln och Galaxie, ja allt man kan önska sig.

Nu var jag verkligen hel-tänd på en jänkare och jag skulle ha en kosta vad det kosta ville.

Med facit i hand skulle man nog ha valt en lite dyrare och bättre bil för många gånger blir så kallade renoveringsobjekt dubbelt så dyra som körbara bilar, men man lär så länge man lever.

Under vistelsen inne på marknaden så hade Benny Järudd anlänt med sin biltransport och längst bak stod en vit Ford Thunderbird -64 som kom från Texas, för min inre syn såg jag stekande sol, sand, kaktusar och ingen rost.

En snabb undersökning och ja det skulle nog gå att göra bil av kärran.

Beslutsamt öppnade jag en ölburk och meddelade min bekant att jag nog skulle lämna ett bud på bilen som Järudd inte skulle ta, men jag själv skulle nog ha väldigt roligt under tiden.

Jag hade inte druckit ur halva ölen förens jag var ägare till en Ford Thunderbird.

Dumt nog så frågade jag inte förens efteråt om vi kunde starta bilen och det var ju värre för den satt fast som gjuten cement.

Nästa problem var hur jag skulle få hem bilen, Hedemora är ju inte direkt i grannskapet (90mil tur och retur till Ulricehamn där jag nu bor).

I mitten av september så hämtade jag hem bilen och nu kom nästa chock, jag lyfte mattan och får se en masonite skiva, mycket underredsmassa på undersidan plus lite sand och damm bildar det perfekta golvet.



När jag sedan gjorde rent bagaget kom nästa överraskning, hela golvet i bagaget var som ett enda stort durkslag.

Men vad skall man förvänta sig av en bil som är 40 år och bevisligen rullat fram till 1997 "over there". Sista besiktningsugglan är nämligen från 1997, men livet kunde ju vara värre.

Med ny energi gav jag mig på "The Engine", ut med alla tändstift och in med Diesel i alla cylindrar, efter ca 3 veckor satt motorn fortfarande fast som om den aldrig gjort något annat.

Som tur var hade jag redan innan ställt in mig på tanken att renovera motorn.

Nu började det så sakta bli kallare så det var bara att styra kosan åt Verktygsboden i Borås och inhandla en motorlyft, ett mycket användbart hjälpmedel om den vanliga domkraften inte räcker till. Att lossa motorn från växellådan var gjort i en handvändning och innan jag visste ordet av så var motorn urlädd.

Motorn kunde ju inte ligga ute och garaget som låg under huset var byggt på 50 talet och i bästa fall kunde rymma en Amazon så bilen fick stå ute men motorn skulle jag ha ner i garaget i alla fall.

Nu måste jag citera mina grannar som bevittnade händelsen bakom stängda gardiner, de påstod att de aldrig sett någon mer proffsig hantering av ett spett.

Tag spettet i ena handen och styr motorlyften med den andra handen, sätt ekipaget i rörelse med hjälp av spettet och sedan går det med rasande fart nedför garageinfarten.

Obs vid ovarsam hantering av spettet eller tillfälliga vredesutbrott kan det uppkomma vissa skador på garagedfarten eller porten men vissa saker får man räkna med.

Motorn fick efter färden en välförtjänt vila på en SJ pall i någon vecka.

"Åskfågeln" framtida öde får jag be om att återkomma vid något senare nummer av Fordmagasinet då det skulle visa sig att motorn ruvade på en grym hemlighet.....

———— DIETER GEPPERT MEDLEM 0687 ULRICEHAMN

Ps. Jag skulle vilja komma i kontakt med tidigare ägare till en Ford Thunderbird -63 med 429a och registreringsnr GPD902 som skall ha vistats i en ladugård i många år innan den köptes av Daniel Zetterberg och som numera finns i min ägo.

Någon som vet något om det se matrikeln eller kontakta Redaktionen så får ni Dieters telefonnr.

FIKATRÄFFAR MOTORMUSEET MOTALA

**Första söndagen
varje månad**

träffas vi och tar en fika och
snackar en stund. Vi brukar träffas
vid 15-tiden.

Claes 0706-777 976

ÖREBRO- SEKTIONEN

Örebrosektionen söker ny
ordförande till nästa årsmöte i mars
2010 då nuvarande ord-
förande Henrik inte finns
tillgänglig för omval. Har du
förslag på lämplig kandidat?
Kanske känner du att du skulle
kunna bidra med att ingå i val-
beredningen. Vill du kanske se
en föryngring i sektionen och
känner att du vill och kan göra
något för sektionen?
Tips mottages tacksamt till
Henrik 0582-105 31 alt 070-554 47 74



RALLARSVÄNGEN

Vi träffas för bilutställning i Hallsberg 29 augusti kl 10 - ca 16
med bl a **Bosse bildoktorn** och tipspromenad med bilen runt om i
vackra Hallsberg och lite andra aktiviteter på torget.

Fina priser finns att vinna för den som deltar i tipspromenaden.

Ingen anmälan, alla veteran- och finbilar är välkomna.

Hasse och Lotta är med och arrangerar och representerar vår klubb.

Hoppas på stor uppslutning. Efter utställningen träffas de som vill hemma hos
Hasse och Lotta för att grilla medhavd mat, "vi håller med grill och kol och en fika".

Hasse & Lotta 019-57 35 87 el 070-288 35 18

VÄLKOMNA.

PRESIDIUM

www.clubofamericanford.com
president@clubofamericanford.com



PRESIDENT
Vakant

president@clubofamericanford.com



SEKRETERARE
Tuija Jansson Karlsson
Stationsvägen 29 B
617 32 Skärblacka
Tel 011-579 72
070-51 345 02
tujaka@telia.com



VICE PRESIDENT
Olle Montén
Prinsvägen 2
794 33 Orsa

Tel 0250-434 09



KASSÖR
Rosie Forslin
Fällevägen 17
560 42 Sandhem
Tel 0515-76 00 61
073-859 64 92

kassor@clubofamericanford.com



THE CLUB OF AMERICAN FORD
Fällevägen 17, 560 42 Sandhem
Tel 0515-76 00 61, 073-859 64 92
Plusgiro 16 93 97-7
Medlemsavgift 350:-/år

Utgivningsplan för Fordmagasinet
Nr 1: februari • Nr 2: maj
Nr 3: oktober • Nr 4: december

I tidningen framförda åsikter och insänt material behöver nödvändigtvis inte alltid överensstämma med The Club of American Fords värderingar och stadgar.

SEKTIONER



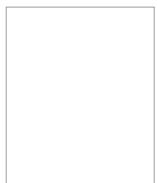
Stockholmssektionen:
Mats "Mexi" Österman
08-594 318 31
0709-223813



Stockholmssektionen:
Falcon Janne
08-647 61 42
0708-22 82 00



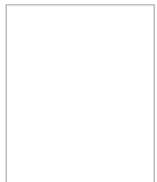
Örebrosektionen:
Henrik Lennartsson
Ormesta 122
694 91 Hallsberg
0582-105 31
070-554 47 74



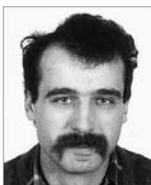
Vice sektionsordf.
Vakant



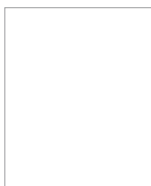
Jönköpingssektionen:
Claes Staaf
Fogdegatan 8
591 37 Motala
0141-21 79 34
0706-777 976



Vice sektionsordf.
Torbjörn Rogsberg
Fornåsa Skrikstad 131
590 33 Borensberg
070-557 85 51



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



Vice sektionsordf.
Börje Bladh
Svärtebygget 6188
281 92 Hässleholm
0451-189 20



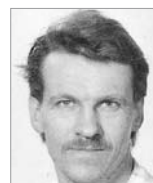
Göteborgssektionen:
Reine Ericsson
Norrmannebo 545
442 92 Romelanda
0303-25 08 37
070-999 41 78



Vice sektionsordf.
Emil Karlsson
Västra Gatan 49
442 31 Kungälv
0303-22 37 66
070-215 97 13
emil.r.karlsson@telia.com



Dalasektionen:
Vakant



Norrlandssektionen:
Anders Johansson
Byvägen 88
914 94 Nyåker
0930-502 85



Vice sektionsordf.
Håkan Ullander
Ystarvägen 29
906 25 Umeå
090-18 24 46



Kontaktman
Norra Norrland:
Nils Mattila
Storstigen 2
974 32 Luleå
0920-22 35 38

REDAKTION



REDAKTÖR/Ansv.utg.
Jonas Ekbergh
Videvägen 44
832 55 Frösön
063-800 68

redaktor@clubofamericanford.com



SHOPANSVARIG
Lotta Sääv
Berga Västergården 303
692 93 Kumla
Tel 019-57 35 87
070-288 35 18

**WEBB-
MASTER**

WEBBMASTER
My Kamrot
Lunda Lövlunda
610 50 Jönåker
Tel 0155-21 70 95
webbmy@clubofamericanford.se



WEBBMASTER
Håkan Olsson
Grönviken 23 53
840 60 Bräcke
Tel 0693-170 00

webbmaster@clubofamericanford.com





FIRMARABATTER

gynna dem, de gynnar oss

STIGS AXLE & PARTS

Medlemsrabatt enl. ök.
Generalagent för Mark Williams.
Delar till 50+60-talare.
Bygger bakaxlar
Säljer nya + beg. delar
Tallvägen 14
610 41 Ringarum
Tel: 0121-301 25, 070-521 47 09
www.axleandparts.se

MECA BILDELAR

Allt under ett tak -reservdelar
Plåt, avgassystem, verktyg mm.
Rågsvedsvägen 102
124 65 Bandhagen
Tel: 08-556 207 30

HK'S BILCENTER

Pennzoil motorolja
kartong om 12 l. postorder 30 %
Hornstulls Strand 15
117 39 Stockholm
Tel: 08-84 37 00

TOMAS ULLMAN

Diverse Ford-delar
Västra vägen 14
430 91 Hönö
Tel: 031-96 96 91, Tomas

K GRANATH BILDELAR AB

Varierande rabatt
Beg till USA-bilar.
Box 2076
553 03 Jönköping
Tel: 036-12 99 90, 036-12 99 91

ÖVERÅS VETERANBILDELAR

Medlemsrabatt 10-20 %
Delar till 50-tal eller äldre
Hövdingegatan 11
824 00 Hudiksvall
Tel: 0650-182 65
fax: 0650-182 57

MOTORMETROPOLEN

Medlemsrabatt 10-50 %
Nya och beg saker
Hantverksgatan 8, Box 73
954 00 Gammelstad
Tel: 0920-25 71 50

AIR COND CENTER

Medlemsrabatt 15 %
Service och reparation av AC
Reservdelar och tillverkning av slangar
Tantogatan 73 B
118 42 Stockholm
Tel: 08-65 86 700
fax: 08-65 85 533
www.aircondcenter.se

AUTOREP

Medlemsrabatt minst 10 %
Rabatt på arbeten och delar
Även import av bilar och delar från USA
Produktv. 3
Skellefteå
Tel: 0910-186 54, Christer
www.autorep.nu

JARL ELOWSON AB

Medlemsrabatt 20%
Reservdelar till Ford Mercury
Lincoln
Delar även till äldre bilar
Sisjökullegatan 2,
421 32 Västra Frölunda
Tel: 031-68 56 40, tala
med Uffe

LÖVEN

Medlemsrabatt 0-25 %
mot uppvisande av medlemskort
Runebergsgatan 44,
611 37 Nyköping
Tel: 0155-28 78 78

LUNDGREN SVERIGE AB

Fd Hymab.
Klubbpris på hela sortimentet
Idrottsvägen 31B
702 32 Örebro
Tel: 019-26 10 20
Fax 019- 26 06 68

CUSTOM BILDELAR

Medlemsrabatt 10-15%
76 olja, Hansens sortiment
Tingslagsgatan 5
702 17 Örebro
Tel: 019-32 09 96
www.customracing.se

CUSTOM RACING

Paketpris vid hela
renoveringar
Tingslagsgatan 5
702 17 Örebro
Tel: 019-32 40 40
www.customracing.se

CENTRALA GUMMI

Medlemsrabatt 10-50%
Däck och Fälgar
Västhagagatan 5
703 46 Örebro
Tel: 019-26 30 10 , Alf,
Per, Ola
www.centralagummi.com

PRO PARTS

Medlemsrabatt 5-15%
Nya och begagnade bildelar
Gäller ej specialerbjudanden
samt vissa begagnade delar
Box 158
795 22 Rättvik
Tel: 0248-138 00

USA TRADING COMPANY

Medlemsrabatt 10-30%
Mattor, Cabbar, Vinyltak
Gummi, Filtlister, Inredning
Tel: 0521 -22 40 80
Fax: 0521- 22 40 81

HANSEN RACING

Medlemsrabatt Från 10 %
och upp på hela sortimentet
Gäller vid köp i vår butik
Kälvestavägen 110
163 54 Spånga
Tel: 08-474 50 00

OLJEMARKS

BILFJÄDRAR AB

Medlemsrabatt 15%
Tillverkar och reparerar
Enköpingsvägen 80
174 46 Sundbyberg
Tel: 08-564 90 580
Fax: 08-733 53 10
www.oljemarks.se

HARAMBEE HOBBY

Medlemsrabatt 10 %
Bilmodeller i plast och
metall
Rådmansgatan 25
Box 260 20
S-100 41 Stockholm
Tel: 08-411 62 90
Fax: 08-411 45 02
www.harambee.se

ROGERS CUSTOM

Medlemsrabatt 10 %
På hela sortimentet
Östergärde Industriområde
417 29 Göteborg
Tel: 031-83 01 70
www.rogerscustom.se

KLINTBERG&WAY

Medlemsrabatt 15 %
En del Ford prylar i lager
Tar hem med flyg
Lindvretsvägen 12
143 46 Vårby
08-680 88 80
www.klintbergway.com

AMERICAN RACING

Medlemsrabatt 10 %
Gäller hela sortimentet
utom vissa undantag
Gillbergagatan 32
581 11 Linköping
Tel: 013-10 46 80
www.americanracing.se

DÄCK CENTER

Medlemsrabatt 10 %
Finspångsvägen 65
602 13 Norrköping
Tel: 011- 13 13 59
www.dackcenter.nu

BROMSHUSET

KRISTIANSTAD
Medlemsrabatt 10% tala
med Per Bromsband,
Renoveringar av ok mm
Till de flesta bilar
Tel: 044-10 33 71

STANDOX

STOCKHOLM

Nettopriser
(Ring före besök)
Allt i Billack
Även verktyg för dylikt
Fraktflygargatan 7
128 30 Skarpnäck
Tel: 08-447 34 80
www.standox.se

BS MEKANISKA

MOTORKYL

Medlemsrabatt 10 %
Spårvägen 1
521 02 Falköping
Tel: 0515-72 17 80
www.bsmekaniska.se

CUSTOM

AVGASSYSTEMET

Medlemsrabatt
10 % tala med Thomas
Drive in lagning
Platsbygger, Svetsar, Bockar
Mariehällsvägen 28
Bromma
Tel: 08-28 89 28

MOTORMAN AB

Medlemsrabatt 10-20 %
Gäller Delar, Tillbehör
Har Trimdelar till alla
Fords motorer
Utför renovering och
Trimningsarbeten
Skrantabacken 29
691 42 Karlskoga
Tel: 0586-523 60

BILSPORT & MC

SPECIALFÖRSÄKRINGAR

Tel 0470-201 25
www.bilsport-mc.com

FIRMARABATTER

NORGE

ÅKE GUSTAVSSON

Medlemsrabatt 10 % (Ej arbete)
Allt i Automatgear og reservdelar
Ideleveggen 22
1750 Halden
Tel: 09-18 44 87

AUTOMATSERVICE

Medlemsrabatt 15 %
Allt i Automatgirkasser
Bakaksling og fordeling
Postboks 134
5090 Nyborg
Tel: 05- 19 12 30

US AUTOPARTS

Medlemsrabatt 12 %
Ford originaldelar
det meste på lager
Östre Rosten 4A
Box 6060
7003 Trondheim
Tel: 72- 88 08 70

BILSPORT A/S ULVEN

Medlemsrabatt 10 % på delar
Strömveien 233
0668 Oslo
Tel: 02-65 97 01

BJÖRN ALVARSTEIN & CO

Medlemsrabatt 15%
Ford originaldelar, Reservdelar
Bruktedeler, Karosseri, Verksted
3410 Sylling (Vid Drammen)
Tel: 03-85 61 31

VI ÅKTE I SLUTET AV MARS min dotter och kompisen Ove och jag. Landade i Los Angeles och hämtade ut vår hyrbil, en Dodgebuss med plats för mycket delar. Ove tog ratten och jag som kartläsare med GPS- hjälp så hittade vi till motellet.

Nästa dag gick vi till en nystartad Goodguys bilträff, handlade lite nya delar på swapet. På beg.sidan var det dåligt med grejer, men mycket bilar och de cruisade runt inne på området.

Nästa dag åkte vi till Las Vegas, klart sevärt, mycket neon, kul när man sen känner igen sig när det är någon film på tv. Nästa dag åkte vi vidare till Grand Canyon via Hoverdammen som också är mycket sevärd. Vi åkte vidare upp genom Utha för att sen komma till Idaho där jag hade en Edsel som skulle skrotas. Men kompisen köpte en Cheva 60 istället, så Edseln fick bli packåsna. Sedan hade jag lite smågrejer kvar på mina andra 2 Edslar att plocka av.

Vi besökte även en skrot som jag varit tidigare på där det funnits 3 Edslar, bl a. en med el-hissar som jag tänkt köpa men dom var nu väck, hitta väl lite annat som kom med hem. Sedan drog vi vidare mot Oregon, från Portland och ner fick vi vinter, sen vår och sist var

det sommar när vi kom till Sacramento i Californien.

Där var vi in till Vintage Ford, en spännande butik inredd som museum och Batmobilen stod där. Jag köpte på mig lite delar sedan åkte vi vidare till San Fransisco kollade in Golden Gatebron och piren, efter det så besökte vi Pleasanton spring träffen, den var stor och vilket swap! Många byggen, kul att se alla gamla gubbar som åker hotrod, hemma är det ju fortfarande dödssynd med sådant. Sedan åkte vi kust 1 ner till LA igen med besök på Disney och Universal studio och Petersonmuseet + lite bildelsfirmor.

Fick sedan ner en Ford 52 och en Tbird 60 som jag köpt på Ebay av kronofogden i Idaho till Calshipping. Där var det kaos, hur mycket bilar som helst + att gårdspersonalen var utbytt men vi fick iaf lastat över lite delar i bilarna och jobbkläderna.

Kom sen på att det saknades 1 bil, så det fick bli en Mustang 67 som vi varit och tittat på men tyckt att den var för dålig. Dottern gillar Mustang så hon får väl ta över den. Är det någon som har delar över till en sådan så kontakta mig. Kan även tänka mig att göra av med 52 Forden om någon är sugen på denna vagn.

Mvh

STEFAN LUNDGREN MEDLEMSNR 0622



SÄLJES

Nyttillverkad plastkåpa till Elsätet på Edsel 58 som jag har gjutit upp. De brukar ofta vara trasiga.

Pris 600:-

Tel: Stefan 0512-21048

073-6197560





KLUBB-SHOP



Bildekal 25:-

Bildekal liten 20:-

Grillmärke 150:-

Jackmärke 25:-

Klubbnaål 15:-

Nyckelband 10:-

T-shirt 90:-

Vit. Strl. S-XXXL. 4-färgstryck

T-shirt barn 70:-

Vit. Strl. 90-140 cl. 4-färgstryck

Linne 90:-

Vit. Strl. S-XXXL

Sweatshirt 250:-

Marin. Strl. S-XXXL

Munkjacka med dragkedja 300:-

Marin. Strl. S-XXXL

Munkjacka utan dragkedja 250:-

Marin. Strl. S-XXXL

Munkjacka barn 210:-

Marin. Strl. 110-150 cl

Skjorta 230:-

Svart. Strl. S-XXXL

Keps 130:-

Broderad logotype



Ring Lotta Sääv och beställ på tel 019-57 35 87, 070-288 35 18 (även dagtid)