

# FLÄRD I FÖRORT

Steve Tell snokade efter cykelvrak men blev störförälskad i en tvåfärgad Ford. En mjukgående, kulörmättad deluxe som här och nu skulle rensas bort ur ett förråd. Ett handslag och det var klart. Ingen rost, sextusen mil – en 17m för treåfem!

TEXT & FOTO CLAES JOHANSSON



Steve Tell är motorcykelkillen som av en slump blev med fyra hjul. Han älskar sin Taunus.



MacPherson fjäderben var modernt. Sexvolt var det inte. Den feniga stilen fungerade bara en kort tid och snart var alla spår efter 17m i barockutförande såsom bortrostate.

Fortfarande 1960 var det helt okej för en bil att vara kromkäck och tivoliglad. Tio år senare var det som om en gråhinna singlat ned över svenska parkeringsplatser och infartsleder. Fyrverkeriet hade tappat höjd, trafiken fått uniform. Bilar hade blivit bilism. Att då susa genom förorten med en lågupplöst europaversjon av en fenig amerikanare, med blyxtformade lister, kromnylle och bjärt lackering kan inte ha betraktats som något annat än väldigt, väldigt omodernt. Snudd på hopplöst.

Kanske var det just därför som en affärsman någon gång 1975 backade in sin gröna och vita Ford 17m deluxe 1960 i ett anonymt förråd på Ekerö utanför Stockholm. Han var den tredje ägaren och enligt all tillgänglig forskning borde bilen vid det laget varit svårt rostskadad, men inte. Omloppstiden på de ca 15000 bilar som importerades till Sverige var extremt kort. En Taunus var som helhet att betrakta som en enda rullande rostficka.

Sätena var lite slitna, det fanns någon liten buckla här och var. Inte mer. Inget nikotin i innetaket, inga förslappade leder. Vägmätaren stod på drygt 6000 mil.

Den uppräta stilen i Fords mellanklassare – Taunus P2 – avlöstes av vägade valnötlinjer i P3. Med åren blev tilltalet mer robust, för att under 1970-talet stöpas till kantiga pös-taunusar med inte så lite smak av polisong. Medan ekonomerna tog ansvar för att ett habilt men ganska ospännande tekniskt innanmäte flyttades över mellan generationerna, hade konstruktörer och formgivare istället fokusera på sin specialitet: att bygga in den där typiska Ford-känslan av ett extra stänk flärd. Ständigt med ett oroligt öga mot ärkerivalen Opel.

Om det inte är möjligt att belägga med fakta vore det uppslag för en rafflande roman, om det industrispionaget mellan dessa tyska giganter. 1960 var huvudkonkurrenten Opel Rekord även den en krympt amerikanare på skottkärrehjul, jämförbar både i stil och pris. En Ford Taunus 17m kostade 10 850 kr – att jämföra med en Opel

Rekord för 9785 kr, vilket inkluderade en äkta panoramaruta.

Opel höll en striktare designlinje vid sina generationsskiften. Ford gick så att säga från gladglättigt café till myslyxig gillestuga, möblerad med furumöbler och eldstad, rent av biljardbord om det stod Ghia på bakstammen. Ford blev lite mera mexitegel, medan Oplarna i större utsträckning flockades runt hyreskvarteren.

Steve Tell ska föreställa någon slags pensionär, men ingen tror riktigt på det där. Med trädgården full av brukscyklar under renovering förser han norra Huddinges alla ungar med en ny ramstorlek vartannat år. Våren är alltid intensiv hemma hos Steve. Det är punkalagningar på löpande band. Hobbylivet omfattar även inhopp som lastbilschaufför och helst riktigt långa turer på tvåhjulning, det kan vara cykel, Victoria 48-kubikare, Nimbus, Honda CBX eller modern enduro.

Att Steve är en mc-man utöver det vanliga märks när jag ska provköra hans 17m. Den slitna klädseln har botats med formsydd överdrag och för att få det precis som han vill ligger en träskiva inbakad i stolen för den rätta stunsen. Min kontorsrygg får sig en knäck på direkten, men compensationen kommer direkt i form av mjukklulig gång och god elasticitet i motor och en saklig växelöverföring. Styrningen är oväntat precis och mycket behaglig. Kulörfanfareorna bidrar till den goda stämningen och varje körning blir per automatik en söndagstur. Små pressveck, blanklister och benfärgade blanka reglage gör sitt till för att pigga upp. En trivselbil.

Min erfarenhet av jämförbara Oplar säger att dessa har större lust till skrammel och gnek, men är snäppet mer genomarbetade i formen i stort som smått. I Steves bil finns också en fördjupad känsla av snyggt slitage. Den krackelrade växelpaksknappen säger allt. Fortfarande slät, mjuk och blank, men med ett fint åderverk under ytan.

– Nylonbussingarna i styrlederna smulades

sönder på besiktningen och styrningen blev väldigt glapp, säger Steve. Fick tips av en expert att svarva en kona och använda gummslang för en tjuga istället. Det var enkelt och det påstås hålla minst 20 000 mil, fortsätter han och sammanfattar sedan vad han har gjort för att få bilen i skick. – Egentligen ingenting.

Bakom detta ingenting döljer sig en hel del åtgärder, timmar och kunskande, vi kan kalla det en genomgripande service och rengöring. Desto mer målände blir beskrivningen av Fyndögonblicket. Steve skulle leverera en container. Det är två år sedan nu. Ett boningshus och några uthus på Ekerö skulle rensas inför en stundande försäljning och rutinfrågan var den vanliga när ställådan väl stod på plats: "Har ni några cyklar". Svaret blev nej. Men en bil. En gammal bil som skulle ut på Blocket för treåfem till helgen, kanske ville Steve titta? Inget tydde på annat än rent skrot, en åttiotalare vilkensomhelst.

– De öppnade en garageport och pang! Där stod den, med fronten utåt, under ett tjockt lager av damm. Jag gjorde ett snabbt varv och kände med fingrarna längs skärmkanterna. Sedan sträckte jag fram handen och sa att jag tar den.

Det märks att Steve gillar den där historien och vi kan alla känna igen oss. Den där oväntade vändningen, blyxtförälskelsen och det snabba beslutet. Energin som strömmar till från alla håll när dörrar oväntat blåser upp mot nya spännande bakgårdar. Några direkt nostalgiska bindningar till modellen fanns inte, kanske lika gott så.

– Nja, de var ju flotta och att titta på när de var nya, men sen rostade ju alla...

Inte mer än det.

Två dagar senare var det återbesök för pumpning av däck och allmän syning. Under gummitattan låg det enda som var rostigt – start-



En något bekymrad blick och tandställning ända ut i oxeltänderna. Klart man gillar en 17m!



Bilfirmorna har blivit alltför snåla med vattendekaler, annat var det när Harald Jönsson i Halmstad sålde en ny Taunus 17m deluxe 1960. Vackert slitage i benvitt gör sig bra med grälla kulörer som fond.



Det är så här de ska hittas: i torrgarage!



När det är som allra roligast.



Så fort bilen landat blev det tvätt, vax och provstart.

” Steve skulle leverera en container. Ett boningshus och några uthus skulle rensas inför en stundande försäljning. En gammal bil som skulle ut på Blocket för treåfem till helgen, kanske ville Steve titta?

nyckeln. Diverse papper berättade att den fått nya backspeglar i Flen 1964 och två underrederbehandlingsbehandlingar på raken, 1966 och 1967. En vecka senare stod Forden avlastad och snart också avtvättad och vaxad. Med nytt sexvoltsbatteri gick motorn igång och den har inte tvekat sedan dess. Förgasaren fick sig en genomkörare då accumpnen inte ville vara med i leken. Något som krävde desto mer fingerstyrka var växellådan som kärvat ihop på tvåan och trean.

– Jag låg under bilen i två timmar. Öppnade lådan i gaveln och lirkade med en synkring fram och tillbaka samtidigt som jag rörde kardanen. Efter ett tag släppte det och det var bara att fylla på ny olja och börja köra.

Tuta kunde han inte däremot, för den hade gjort gemensam sak med bromsljuskontakt och vindrutespjölning och ärgat ihop. De svetsinsatser som krävdes var ett trasigt generatorfäste och ett mikrohål i ljuddämparen. Slutröret tycktes besläktat med myrmalm och där fick Steve lite motvilligt montera ett helt nytt. Bromsbackarna putsades och det obligatoriska klägget i bromsrör, slangar och cylindrar rensades. Sedan räckte med honing och nya tätningar. Bromscylinrar är för övrigt en av ytterst få detaljer som nyttillverkas. När det kommer till delar är Taunus P2 en besvärlig typ med det mesta.

– Jag har inte velat byta eller renovera något i onödan, säger Steve. Jag har jobbat med grejerna som finns och allt går ju att fixa. Bilen skulle inte må bra av en totalrenovering.

Det som kostade mest var underrederbehandling och däck, höga och fina vitdiagonaler i dimension 165/80-13. Slutnotan stannade på 10 000 kronor, en inte så liten del av ägarglädjen.

**Taunus-scenen i Sverige** är ganska blygsam. Den formstarka P3-modellen har en större umgängeskrets och betraktas som en milsten i Fords historia. P2-modellen har hamnat i skuggan och den har fått det mindre smickrande tillmälet barocktaunus. P2 byggdes bara under tre år, från augusti 1957 till augusti 1960 i 239 978 exemplar (varav 45 468 herrgårdsvagnar). Med aningen mer motståndskraft mot rost hade den kanske gjort ett större avtryck i det allmänna medvetandet. Nu blev det mest en udda modell som gjorde sitt bästa för att likna en amerikansk Crown Victoria och som huxflux försvann ur trafikbilden, trots att den under något år legat högt upp i försäljningsstatistiken. Idag finns kanske 130 bilar kvar i landet varav ett 30-tal i trafik.

En kan under säsong siktas i Huddinge, med en leende motorcykelentusiast bakom ratten. ☹



Den representativa mannen föredrog deluxe-versionen. Special, som den enklare varianten kallades var 625 kronor billigare. Våldigt få såldes.ppp

**FORD TAUNUS 17M DE LUXE 1960**



- Pris ny:** ca 10 300 kronor.
- Värde idag:** 20 000 – 30 000 kronor\*.
- Motor:** Fyrcylindrig vattenkyld radmotor, toppventiler. Volym 1 698 cm³. Max effekt 67 hk SAE vid 4 400 r/min.
- Kraftöverföring:** Motorn fram, bakhjulsdrift. Fyrväxlad låda. Rattspak.
- Mått:** Axelavstånd 260 cm. Spårvidd fram/bak 127/127. Längd/bredd/höjd 438/167/147 cm. Tjänstevikt 1 100 kg. Bränsletank 50 liter.
- Fjädring/hjulställ:** McPherson fram, stel bakaxel och bladfjädrar.
- Styrning:** Snäcka. 3 rattvarv, vändcirkel 11,5 meter.
- Hjul:** Däck 5,90 x 13.
- Elsystem:** 6 volt.
- Bromsar:** Trummor fram och bak.
- Fartresurser:** Toppfart 128 km/h. Acceleration 0-80 km/h 12,9 s.
- Förbrukning:** 0,88 l/mil blandad körning.
- Källor:** Stora Bilboken 1960.

\*Bil i väl fungerande bruksskick, original eller renoverad men ändå med vissa mindre defekter.



Stationsvagn deluxe. Tvåtonslack och plats för jykke.