

Mercury Cougar

En Mustang i lyxförpackning

Mercury Cougar är en tämligen sällsynt gäst i Sverige, en bil som aldrig riktigt fått en svensk publik. Ändå är det i grunden en Ford Mustang i finkläder, bekvämare och med mer påkostad inredning, så varför inte? Max Hooshidar från Åkersberga har fattat galoppen och införskaffat en Cougar XR7 från 1968 renoverad och klar i originalutförande.

Av Bengt Aronsson (text & foto)

Mustangens rekordartade försäljning i mitten av 60-talet gav kraftigt eko i hela den amerikanska bilindustrin. "Pony cars" blev

snabbt ett begrepp. Alla hängde på, GM, Chrysler och AMC. Fords systerorganisation Lincoln-Mercury Division gjorde vad de kunde. Svaret var en puma, en Cougar, som damp ner hos

entusiastiska Mercury-dealers i september 1966 som 1967 års modell.

En Mustang i lyxförpackning? Nja, ändå inte. Bättre upp. Dragen kändes igen med en lång ►

En Cougar av första generationen 1967-1970 har legat Max Hooshidar varmt om hjärtat ända sedan barnsben. Efter mycket letande hittades den här pärlan hos en säljare av klassiska bilar i Kentucky, USA.

Fakta

Modell: Mercury Cougar XR7 1968.
Tillverkare: Lincoln-Mercury Division.
Antal tillverkade 1968: XR7 32.712. Cougar: 81.014.
Kaross: fyrsitsig hardtop.
Hjulbas: 111 tum.
Motor: 302 kubiktum smallblock, 230 hk (med fyrportare).
Växellåda: Merc-O-Matic automat.
Bakaxel: Ford 8-tums axel.
Däck: Original E70-14 nu 205/75-14.
Längd: 483 cm.
Bredd: 182 cm.
Tjänstevikt: 1.570 kg.





◀ En svag air av Jaguar? Bräda och ratt i fejkad valnöt. I rattcentrum syns en Jaguarlik puma. Varvräknare ingick i XR7-paketet. Originalradio och ovanför den fyra vippströmbrytare.

XR7 innebar extra utrustning i form av påkostad inredning med väl stoppade säten i läder och vinyl. Långt ifrån Mustangens basinredning. I annonseringen talades det om "a luxury sports car" med europeiska influenser.



Fords lilla femlitters V8 (302 cui) har gott om plats i maskinrummet. Här rymdes även Fords sjuliters V8 (427 cui) som satt i GT- och GTE-paketet -68. Året efter erbjöds Fords Cobra Jet 428 på 335 hk. En 360-hästars 429 som också var med på optionslistan.



Mercury Cougar hade 11,1-tums hjulbas 3,2 tum längre än Ford Mustang. Mercurys pony car kom 1967, först bara i hardtop-utförande, men 1969 även som öppen convertible.

”Hela härligheten ramades in av en stilren stötfångare och en blanklist i ovankant. Karossidorna var däremot helt befriade från prydnadslister.”

► motorhuv och en kort bakdel, en tvådörrars hardtop med Mustang-komponenter.

Men, med tre tum längre avstånd mellan axlarna och en helt egen svepande kaross med skarpa linjer, blev proportionerna perfekta. Cougar såg ut som korsning mellan Thunderbird och Mustang, vilket också var meningen. Den skulle fylla glapet mellan T-bird och Mustang.

Cougar var prissatt till runt 270 dollar mer än för en Mustang med samma utrustning.

Mercuryn delade i stort sett hela chassit och drivlinan med

Mussen, precis som Mercury alltid gjort. En Mercury har alltid varit en Ford i lyxförpackning.

Respektabla Motor Trend Magazine utnämnde Mercury Cougar till "Car of the Year" 1967, och det säger en hel del. I Mercurys broschyrer kallades den för "a luxury sports car".

Rakapparat i grillen

Den spektakulärt breda grillen med dolda strålkastare och tätt sittande vertikala ribbor gjorde den känd som "the electric-shaver grill", rakapparatsgrillen och epitetet säger allt. Fram-

trädande var bara förnamnet. Hela fronten såg ut som en stor grillfest med de tätt sittande vertikala kromribborna.

Likadant bakpartiet. Trippla bakljus med vandrande blinkers, som på T-birden, och vertikala rakapparatständer upptog hela utrymmet mellan bakflyglarna. Flådigt värre.

Hela härligheten ramades in av en stilren stötfångare och en blanklist i ovankant. Karossidorna var däremot helt befriade från prydnadslister.

Cougars interiör bjöd på väl stoppade separata stolar och

golvkonsol för automatlås-spaken.

Top-of-the-line var XR7 med träådrad (simulerad) bräda/ratt och påkostad inredning i skinn och vinyl. Utrustningen inkluderade varvräknare, trippmätare, instegsbelysning och overhead-monterad panel med kartläsarlampa och varningslampor. Katten var extra tyst, ljudisolerad och med täta golv-mattor.

Cougar såldes i cirka 150.000 exemplar första året och runt 100.000 de följande åren. En smärre succé för Mercury även

om Cougar aldrig kom upp i Mustangens tillverkningsiffror.

Barndomsdröm

När Max Hooshidar växte upp i Iran på 1960- och 1970-talet, innan mullorna tog över makten, då landet fortfarande var öppet för västerländska influenser, samlade han på modellbilar.

– En av favoriterna jag fick med mig från Iran när vi flyttade hit för över 40 år sedan var en Mercury Cougar. Jag har alltid gillat grillen och looken på bilen.

Samlandet fortsatte i Sverige, nu mer seriöst i skala 1:24.

– Jag hade Challenger, Cougar, Bullitt-Mustangen, Bonds Aston-Martin och en hel andra muskelbilar.

Efter att ha etablerat sig i Åkersberga utanför Stockholm och byggt upp en firma i reklam-branschen, skaffat kåk, fru och barn, började han fundera på att förverkliga drömmen om en Mercury Cougar i full skala av första generationen 1967-1970.

– Det visade sig vara lättare sagt än gjort för jag hittade inga bilar till salu i Sverige. Import verkade vara enda möjligheten så jag kontaktade Anders Dahlgren

på importfirman Door-2-Door och framförde mina önskemål. Det var ju roligt att försöka hitta precis den modell jag ville ha och det var en XR7 från 1967-1968. Det enda som skiljer är sido-markeringarna som kom 1968.

Sju månaders väntan

Anders "CarBroker" Dahlgren fick leta i sju månader innan han hittade den här fina XR7:an av 1968 års modell. Den fanns i Louisville, Kentucky hos Gateway Classic Cars.

– Jag mekar ju inte själv och behövde ett renoverat exem-

plar. Anders lämnade en väldigt utförlig rapport om allt på bilen. Den är renoverad för sju år sedan, det är kanske ingen originalfärg annars är det mesta helt enligt boken, förutom en eftermonterad Edelbrock-förgasare. Jag har låtit montera en brytarlös HEI-fördelare för originalet krånglade men det är också det enda. Bilen är tyvärr inte utrustad med servobromsar, som var ett tillval, så jag har ett servobromskit från USA liggande på hyllan, klart för montering. Basmotorn i Cougar första året var Fords 289:a V8 på 200 hästar. Någon sexa, som ►



En av de mer välbalanserade "pony car"-karosserna kom med Mercurys nya Cougar 1967. Lite längre och lite stiligare än en Ford Mustang. Cougar visade upp ett bakparti som inte gick av för hackor. Den tandade ljusrampen innehöll vandrande blinkers som på Thunderbird. Dubbla rör var standard. Lägg märke till den rena stötfångaren utan horn.

► till Mustang erbjöds aldrig. Som option fanns däremot en 225-hästars 289:a med fyrports-förgasare och Fords 390 bigblock på 320 hk som var en del i GT-paketet.

Andra året, 1968, hände det stora grejer på performance-fronten – precis som hos Ford – där ett myller av bigblocks-motorer erbjöds. Ny modell var Cougar GT-E som hade Fords legendariska sjuliters 427:a på 390 hästar som standard. GT-E kändes igen på dubbla huv-scoop. Chassit var heavy-duty rakt igenom. Sent på året uppenbarade sig ett annat lockande alternativ: Cobra Jet 428 som 68-1/2-års modell. Där redovisades 335 hk, vilket var grovt i underkant. En CJ 428 gav betydligt mer men man ville ligga lågt på grund av skyhöga försäkrings-premier för effektstinna bilar.

Muskelbilarna blev allt kraftfullare mot slutet av 60-talet och 1969 kunde man få sin Cougar 428 CJ med fungerande Ram-Air scoop.

Nu uppenbarade sig även kaxiga Eliminator hardtop med spoiler både fram och bak, speciella stripes och som standard en 351-kubiktum stor motor som gav 290 hk. Chassit var förstärkt med kraftigare fjädrar, stötdämpare, diffad bakaxel, et cetera.



Vinylklätt tak, "Oxford roof", kostade 41 dollar och 60 cent extra.



Simsalabim! Dolda strålkastare har varit inne till och från, de här var vakuumöppnade original men är konverterade till elektrisk funktion så nu öppnas locken på ett ögonblick.



En 302 Boss var ett annat alternativ för Eliminator. Small-blockaren påstods ge 290 hästar med en enkel fyrportsförgasare men det var som vanligt lågt räknat. För Trans-Am-racing användes dubbla fyrportare men Boss-Mustangerna var lättare och efter en säsong med ban-racing lade man ner den verk-

samheten. I stället sponsrades dragracing.

Sista året för första generationens kaross och chassi blev 1970. Största motorn var nu på 429 kubiktum och där redovisades 375 hästar. Cobra Jet 428-motorn på 335 hk fanns fortfarande tillgänglig, liksom 302 Boss.

Två exemplar av Fords legend-

omsusade 429 semi-hemi Nascar-motor lär ha installerades i Cougars.

Fläskigare styling

Puman blev större och fetare 1971, hjulbasen ökade till 112 tum och när katten sträckte ut sig i hela sin längd var den över fem meter lång.

Spoilerförsedda värstingen Eliminator var skippad, ett förbud om vad som var på gång. Goda nyheten -71 var annars att 429:an fortfarande erbjöds med sina 375 hästar, med eller utan tufft Ram Air friskluftsintag på huven.

Vid det här laget började muskelbilsepoken lida mot sitt slut och 1972 hade Cougar förlorat många av sina performance options. Bara tre versioner av 351-motorn erbjöds, som mest på 266 hk.

Namnet Cougar levde kvar 1974 i mellanklassbilen Montego men storhetstiden var över. Ingen mer rakapparatsgrill med "hidden headlights", inga fler hästsparkar i ryggen från Mercury/Fords stora högkomprimerade bigblock-motorer.

Bensinslukarnas tid var över, "downsizing" var det nya ordet. Giganternas lek med V8-motorns kraftresurser tog plötsligt slut. □

God Jul & Gott Nytt År!

Liksom tidigare år skickar vi inga julkort utan stöder i stället **racerföraren Gunnar Nilssons Cancerstiftelse**.

Därför vill vi på detta sätt tacka alla våra läsare, annonsörer, övriga kunder och leverantörer för det gångna årets samarbete.

NOSTALGIA



2.-4. FEBRUARI 2024
VI BÖRJAR SÄSONGEN



KÖP BILJETTER
billigare online

classicmotorshow.de

