

Fullsize Fordfynd

Modellåret 1963 framstår som en av höjdpunkterna hos Ford vad gäller performance och design. Under fyra år, med början 1963, dominerade man Nascar-racingen med sina 427-försedda Galaxie 500. Siffrorna i modellnamnet syftar på just det – full gas under 500 miles, eller 80 svenska mil.

Peter Ardéhn i Vendelsö har just en sådan Galaxie som Ford tävlade med, fast i perfekt originalutförande och med en lite lugnare 352 bigblock och Cruice-O-Matic under huven.

Av Bengt Aronsson (text & foto)



Galaxien är som maffigast snett bakifrån där de stora runda bakljusen dominerar. Convertible-stuket på taket är inte bara estetiskt det gjorde också Fordarna snabbare på Nascars 500 mile långa superspeedways. Den konkava bakre grillen har sin motsvarighet fram. Det berömda, sluttande fastbacktaket med tydlig markering för en simulerad bakre cabbåge, kompletterad med en förhållandevis liten bakruta à la convertible. Allt inramat av blanklister. Snygg!

O m något bilmärke kan beskyllas för att ha medverkat till trenden med högkomprimerade bigblock-motorer i standardbilar så är det Ford Motor Company. Det var inte Pontiacs GTO som startade muskelbilstrenden och glöm Chargers och 426 Hemis för en stund. Långt innan dess, närmare bestämt 1962 lanserade Ford sitt motto: "Total Performance" på alla fronter; på stock car-racing, sportbilsracing, inom



Julafton. Peter Ardéhn hade siktat in sig på en Galaxie 1963½ med fastback-taket. Den fanns i Florida och lastades av hemma på garageinfarten i juni 2019. Den hade då bara gått lite över 3.000 mil sedan ny. Var han glad?

dragracing och även på sjön där Holman & Moody byggde bigblockförsedda havsracers åt Ford. Att vinna Indianapolis 500 och Le Mans stod också på listan. Inga dåliga föresatser!

Ford vinner allt

Ford dominerade som sagt Nascar-racingen och nu ville man bli bäst i alla grenar, även inom europeisk rally där de hade ett fabrikssteam 1963. Vi känner ju alla till Bosse Ljungfeldt som körde Falcon Sprint ►



En Interceptor 352 bigblock med Cruice-O-Matic har ingen svårighet att förflytta två ton plåt ganska så skyndsamt.

Fakta

Modell:

Ford 500 Galaxie Sports Hardtop 1963½.

Motor: Interceptor V8 352 FE bigblock på 220 hk vid 4.300 rpm. Femlagrad axel, borr och slag 4.00 x 2.50 tum, hydraullyftare, kompression 8.9:1. Holley tvåportsförgasare.

Transmission: Cruice-O-Matic treväxlad automat med golvspak.

Utväxling: 3.00:1.

Hjulbas: 119 tum.

Hjulupphängning: Spiraler fram, långsgående bladfjädrar bak.

Bromsar: 11-tums trummor.

Fälgar: 14-tums plåtfälgar med heltäckande spinnerskapslar.

Däck: 215/75-14.

Längd: 535 cm.

Bredd: 203 cm.

Tjänstevikt: 1.935 kg.

Antal tillverkade: 33.870 500 XL.

Övrigt: Besiktad i Sverige 2019-07-03.



Galaxien fanns i en mängd olika prisklasser och utrustningsnivåer. Enklast var Galaxie 300 med sexcylindrig motor. Galaxie 500 fanns med sex olika karosser. Den mest påkostade 500XL fanns som två- eller fyrdörrars Sedan, tvådörrars Sports Hardtop och Convertible.



Snacka om påkostade dörrsidor! Bara XL-versionen bjöd på sådan designglädje på ett så diskret ställe.

Super Torque Ford Sports Hardtop, det var så de benämndes. Det här är den högt skattade årsmodellen 1963½. Peter Ardéhns Galaxie 500XL har bara gått lite över 3.000 mil sedan ny. Över två meter bred, över fem meter lång och nästan två ton tung.

► och var snabbast på alla fartsträckor på Monte Carlo-rallyt där han vräkte fram sin, med europeiska mått mätt, stora Ford Falcon Sprint med 260 V8 (trimmad till 260 hk enligt Car & Driver juni 1963) i snödrivorna bland små Saabar, Hundkojor och trimmade Renault-bilar. Bosse vann visserligen inte men visade var skåpet ska stå. (Segrade gjorde däremot Erik Carlsson och Gunnar Palm med Saab 96 Sport. Året därpå kom Ljungfeldt på andra plats med sin Sprint, efter Paddy Hopkirk i Mini Cooper S).

Hyllad design

Ford Galaxie 500 1963½ har sedan länge ikonstatus. Varför?

Ser man fullsize-Forden snett bakifrån förstår man varför. Det är ingen bil utan ett rymdskepp från Star Trek som flyter fram i universum utan motstånd. Två spikraka lister blixtrar till längs karossidorna sedan är uppenbarelsen borta. Det enda som

syns i fjärran är två gigantiska runda baklysen som lämnar röda streck bakom sig i galaxen.

Det mycket snygga semi-fastback-taket togs fram mitt i produktionsåret 1963 som 1963½ års modell av Galaxie 500 tvådörrars hardtop. På Fordspråk kallades modellen Super Torque Ford Sports Hardtop. Taket skulle göra Fordarna mer aerodynamiska på superspeedways där farterna var skyhöga. Mercury kom samtidigt med en liknande 427-fastback kallad Marauder.

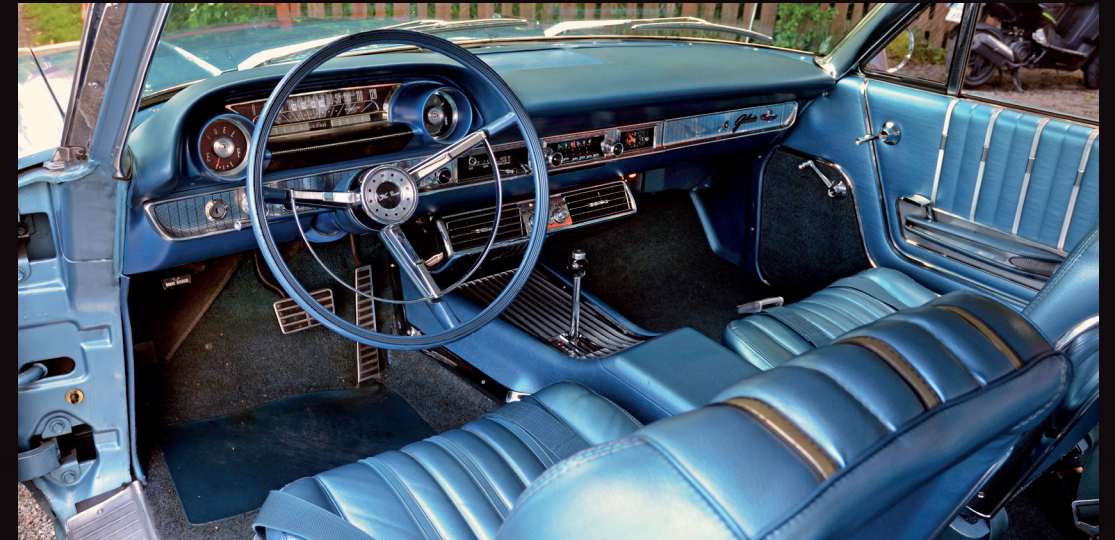
Designen på Galaxie 500 Sports Hardtop har under senare år hyllats som en av 60-talets bästa med sin rena form och konsekvent genomförda design. Övriga Galaxies hade ett mer konventionellt tak. Till 1964 års modeller hade man förändrat bakpartiet som blev mer avrundat och inte lika skarpt. Karossidorna fick tydliga veck. Den hungrigt konkava grillen var ersatt med en rak. 1964 är en

fin årgång det med – och med fastbacktaket intakt – men, den är inte riktigt lika elegant sparsmakad och samtidigt tuff, som den tidiga versionen. Året efter, 1965 kom en helt ny kaross med stående lysen fram. Det är 1963½ års modell av Ford Galaxie 500 Sports Hardtop som gäller om man är finsmakare och Ford fullsize-fan.

Lågmilare i nyskick

En som har förstått det här är Peter Ardéhn från Vendelsö utanför Stockholm. Han har en 500 XL fastback i ljusblått, eller Viking Blue som färgen heter. När han fick hem den för fyra år sedan stod mätaren på 19.160 miles, eller 3.082 svenska mil.

En 60 år gammal, top of the line-Ford fullsize Galaxie 500XL som bara gått 3.000 mil! Helt orörd och intakt med fin originallack, heltäckande spinnerskapslar, bucket seats och golvkonsol i matchande färg. Kan det bli så mycket bättre!?



Separata säten, golvkonsol och treväxlad Cruise-O-Matic. XL-emblem i rattcentrum och luftkonditionering som matchar instrumentpanelen. Den liggande hastighetsmätaren flankeras av två runda instrument med en sammanbindande ribba.

– Jag hade fastnat för just den här modellen, en sextiotre- och-en halva skulle det vara, med fastback-taket. Men det fanns ingen till salu i Sverige då för tre år sedan så jag kontaktade bilförmedlaren Anders Dahlgren på

Door2Door. Han letade fram den här bilen hos en bilhandlare i Florida och var själv där och inspekterade den och allt lät bra. Den levererades på biltransport hem till min dörr. Man blev ju barn på nytt vet du. Det var rena julafton. Bilen motsvarade verkligen förväntningarna.

Peter är förstas helnöjd med sin lågmilare.

– Jag ville ju ha en bil i bra skick för jag är ingen mek utan takplåtslagare och man ska veta sina begränsningar, säger han klokt.

– Jag har gått igenom bromssystemet och bytt en del gummlister. Det är också allt. ►

”En 60 år gammal, top of the line-Ford fullsize Galaxie 500XL som bara gått 3.000 mil! Helt orörd och intakt ...”

► Under huven sitter en 352 cui V8 på 220 hästar med trestegad Cruise-O-Matic och 3.00 i utväxling bak. Vilket var det vanligaste alternativet -63.

Som option fanns en 390 på 300 hästar, en 406 på 385 hk liksom Fords starkaste motor någonsin som debuterade det här året. Den mytomspunna 427:an med kryssbultade ramlageröverfall, 11,5:1 i komp, och en massa andra trick. Den gav 410 hästar med en fyrportare och 425 hk med dubbla. Kunde beställas med en fyrväxlad manuell låda och häftigare bakaxelutväxlingar för sportig körning med den tunga besten.

Samtliga dessa motorer var versioner ur Fords FE-serie av bigblockmotorer som ersatte Y-blockarna 1958.

Den helt fläckfria original-inredningen imponerar. Den pipstoppade vinylklädseln har exakt samma ljusblå kulör som karossen. Stolsryggarnas fällbeslag är kromade liksom rektangulära inläggningar i ryggstöden. Allt är omsorgsfullt designat. Tack vare rymdkänslan, med alla rutor nere och avsaknad av B-stolpe, ser till och med baksätet inbjudande ut.

Det här är en stor och lyxig vagn med påkostad inredning. Det så kallade fastback-taket är i strikt mening ingen fastback som på till exempel en Mustang 2+2 -65 utan mer format som ett sluttande cabtak med ett veck ovanför rutan och liten bakruta. Allt inramat med blanklister.

Nya tider

Det här var början på en ny storhetstid för Ford med rekordförsäljning och "Total Performance" på alla fronter. Både Galaxie fastback och Falcon Sprint med 260 V8 kom som 1963½ års modeller. Lanseringen skedde i Monaco för att anknyta till Fords rallysatsning i Monte Carlo-rallyt med Falcon Sprint. Den tredje 1963½-modellen som presenterades var Fairlane Sports Coupe med vinylklätt tak, separata säten och mittkonsol för växelspaken. Till den

kunde beställas en topptrimmad 289 på 271 hästar.

För dragracing byggde Ford 212 stycken Galaxie 427 Factory Lightweights där huv, framskärmar et cetera var ersatta med glasfiberkomponenter. Fordarna kunde ändå inte konkurrera med de lättare Mopar-bilarna. Det var först när man klämde ner en 427:a i den mindre Fairlane



Ljust och luftigt med hardtop. Sättesryggarna har inläggningar av kromade stripes, ett grepp som återkommer på dörrsidorna. Stolarna har vackert utformade fällbeslag. Alla detaljer är omsorgsfullt formgivna.

Våren 1963 lanserade Ford ► tre nya karosser: Galaxie Sports Hardtop 1963½ med ett "fastback"-tak utformat för mindre luftmotstånd på högfartsovaler, Falcon Sprint Hardtop hade ett liknande stuk på taket och Fairlane Sports Coupe som var först med den senare så berömda smallblockmotorn på 289 kubiktum och 271 hk som senare kom i Mustangen.



Bilen kördes av "den flygande skotten" Jim Clark som kom på andra plats.

Dagarna för den klassiska Indianapolis-racern med motorn fram var därmed räknade. Från 1965 och framåt var det motorn bak som gällde på Indy 500 och gör så fortfarande. Ford och Lotus banade vägen.

Ytterligare ett exempel på Fords framgångar i racing vid den här tiden var AC Cobra med Fords 289 smallblock som visade sig oslagbar i reguljär sportvagnsracing.

Vad hände på Le Mans? Ford var körklar med första versionen av GT40 1964, men det var först 1966, efter enorma satsningar och utvecklingskostnader, som Ford kunde triumfera med en trippelseger på Le Mans, då med GT40 Mark II med den urstarka 427:an. Året efter vann man igen och Ferrari var ordentligt tillplattade. Ford hade satsat högt och vunnit stort inom en rad olika discipliner. De hade fått mycket publicitet med sin tävlingsverksamhet och Ford förknippades nu med prestandabilar.

I backspegeln framstår 1963 alltmer som en milstolpe i Fords historia. En perfekt representant för den här eran är Peters Viking Blue Galaxie 500. Det var den modellen som lade grunden till framgångarna. □