

SUNLINER MED

Text & foto Bo Bertilsson

När Thunderbi



I dag finns det inga klara linjer mellan de olika typerna av 50-60-tals byggen. Street Machine, lätt-kustom och andra byggstilar har smält samman. Scott Tedros 56:a Sunliner är ett bra exempel på den nya vågen byggen.

Historen känner man igen. Scott Tedro, som bor i Santa Ana, Californien, kom till Wheelers Speed Shop i Huntington Beach för att få sin Sunliner rensad och tillsnyggad under huven. Det ena ledde till det andra och det blev snart ett komplett renoveringsjobb.

När man väl beslutat sig för hur bilen skulle byggas, satte man igång med grunden, dvs. chassimodifieringarna. Air-ride, luffjädringen, är idag en av de mest

populära ombyggnationerna. Den underlättar också för ägaren att få just den åk höjd han önskar på sitt fordon. Så Air-ride har man på alla typer av fordon nu, från trimmade ris-raketer till höga off-road truckar.

Street kustoms, eller den moderna varianten av lätt-kustoms, har också anammats air-riden, så Scott ville inte vara sämre utan satte upp det på önskelistan. Innan man kom till Air-Ride detaljerna

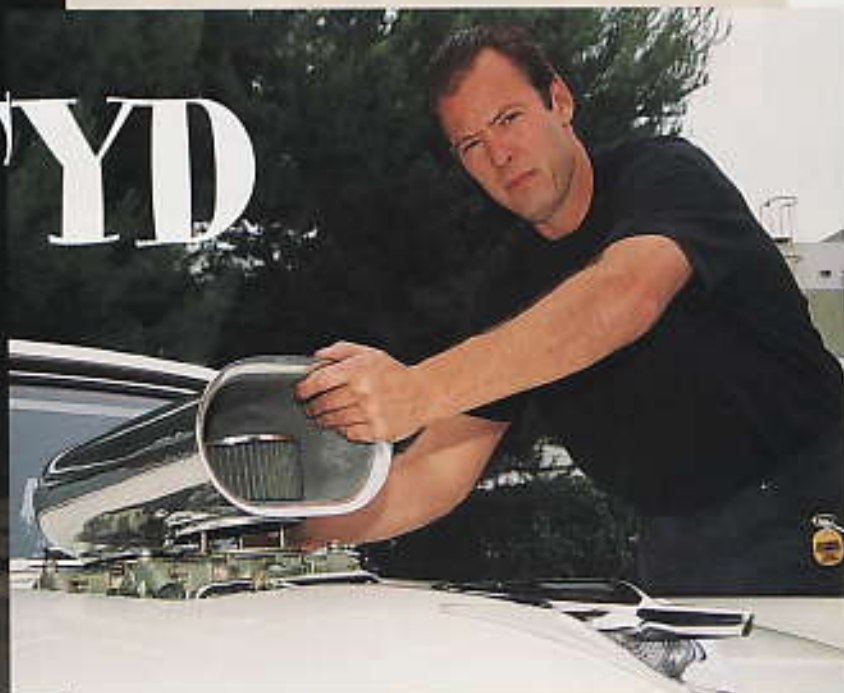
uppdaterades original chassidetaljerna med ett par 2" droppade spindlar och skivbromsar, plus att styrningen ersattes med en 605 GM servostyrning kopplad till en Mustang rattstång.

Bakvagnen byttes ut helt och hållet mot en Ford 9", vilken hängdes på med ett hemgjort 4-link. Bakaxeln är utrustad med Lincoln Versailles skivbromsar och en 3,73:1 utväxling med diffspärr.

Fästen för de Firestonetilverka

ATTITYD

n inte räcker till...



Ägaren Scott Tedro kunde inte närvara själv när vi plåtade bilen, så det var Bryan Wheeler från Wheelers Speed Shop som hjälpte oss. Det är lätt att lyfta av scoopedet om man vill öppna huven.



351 Ford Windsor motorn har strokats till 392 kubik tum, 8:1 J&E kolvar, Competition Cams kam med .536 i lyft och ett set portade Dart aluminiumtoppar har använts. Mellan topparna sitter ett handbyggt Littlefield kompressorinsug och en kompressor från samma tillverkare. På toppen hittar man två 600 Holley förgasare under det stora scoopedet. Motorn bänkttestades till 640 hästar innan den lyftes i bilen. Dessutom tål den att notas på långturl

luftbälgarna gjordes både i fram- och bakvagn. Med en kraftig kompressor, stor lufttank och snabba styrventiler kan Scott reglera höjden mellan 4-5 tum - både bak och fram. Charmigt!

Mera pulver....

När det gällde maskin så hade Scott bestämt sig på ett tidigt stadium för att det skulle bli kompressormat. Han

utgick ifrån en 351" Ford Windsor motor som överlämnades till B.E.P. i Santa Ana för bearbetning. Med en lätt strokad stäl-
lev i botten, H-B vevstakar och ett set J&E 8:1 kolvar fick han också lite större totalvolym - 392 kubik tum. I shortblocket fick en Competition Cams hydraulisk rullkam med 234 duration och .536 i lyft.

Topparna är ett set portade Dart tillverkade i aluminium med rostfria ventiler. Under Ford Motorsports ventilkåporna

hittar man ett set rullvippor. Mellan topparna monterades sedan ett specialtillverkat Littlefield insug för kompressorn.

Ovanpå kompressorn sitter två stycken Holley 600 förgasare dolda under det stora scoopedet. Innan Scott körde över motorn till Wheelers bromsades 392" Windsor i bänk, med 640 hästar som resultat vid 6.400 v/min. Motorn bul-tades sedan till en AOD Ford automat med 3600 v/min stall speed, innan hela

RÅ ATTITYD!



Efter två års jobb rullades Sunlinern ut från Wheelers och Scott kunde åka premiärturen till GoodGuys mötet i Del Mar, Californien. Resan gick inte bara bra utan Scott vann dessutom ett stort pris med Sunlinern "Award of Excellence",

Med luftfjädringen installerad kan Scott sänka den så att den "sitter" perfekt, att sedan åka bra på motorvägen men mer fjädringsväg höjer han den bara grann. En rätt installerad luftfjädring ger en mycket bra åkkomfort.

paketet sänktes på plats i bilen.

Därefter gjorde man ett set headers och ett avgassystem, som på originalvis ligger tätt intill ramen. Naturligtvis för att Scott skulle kunna droppa ner Forden med luftfjädringen, utan att hamna på ljuddämparna.

Karossjobbet...

Bilen var i ett relativt gott skick redan när man påbörjade jobbet. De få modifieringar som gjordes var bara att lägga igen några emblemhål för att få karossen lite renare. Ron Eagleton hos Silva's Auto Body i Huntington Beach tog hand om slutprepareringen och lacken. Färgerna är PPG och kulörerna påminner mycket om originalutförandet i rött&vitt.

Inredningsjobbet tog sedan mer tid i anspråk tack vare att det skulle bli lite annorlunda och inte av originaltyp. En konsol byggdes över kardantunneln efter att två Lexus stolar installerats. Wheelers grabbarna gjorde också om och la igen original instrumentbrädan, för att sedan installera Stewart Warner instrument.

Innan den röda skinnklädseln och matchande matta kom på plats installerades en Alpine CD-stereo med högtalare under instrumentbrädan och i dörrsidorna.

Efter två års jobb kunde man stolt rulla ut Sunlinern och Scott kunde åka



Baksätet kläddes också om i det röda skinn och för att få en lite modernare look så kläddes även det stora Fordemblem i övre kanten på baksätet.

Invändigt gjorde Wheelers folket om panelen och monterade ett set Stewart Warnermätare istället för originalinstrumenteringen. Stolarna fram kom från en Lexus och man byggde upp en konsol över kardantunneln. Allt kläddes i rött skinn vilket gav Sunlinern en riktigt lyxig känsla.

premiärturen till GoodGuys mötet i Del Mar, Californien. Resan gick inte bara bra utan Scott vann dessutom ett stort pris med Sunlinern "Award Excellence", så bilen var mycket uppskattad redan på premiärvisningen.

Även om detta är en riktig "high-dollar" öppen Ford (Scott betalade 200.000 kronor redan i inköp för Sunlinern) så visar det att man är inte rädd för att kapa lite även i en fin bil, för att få det slutresultat man hade tänkt sig.

Den mest populära fälgen bland bilbyggarna just nu är utan tvekan den polerade 5-er American Racing fälgen. Scott valde 16x7" och 16x8,5" till sin Sunliner, med Nitto däck.

