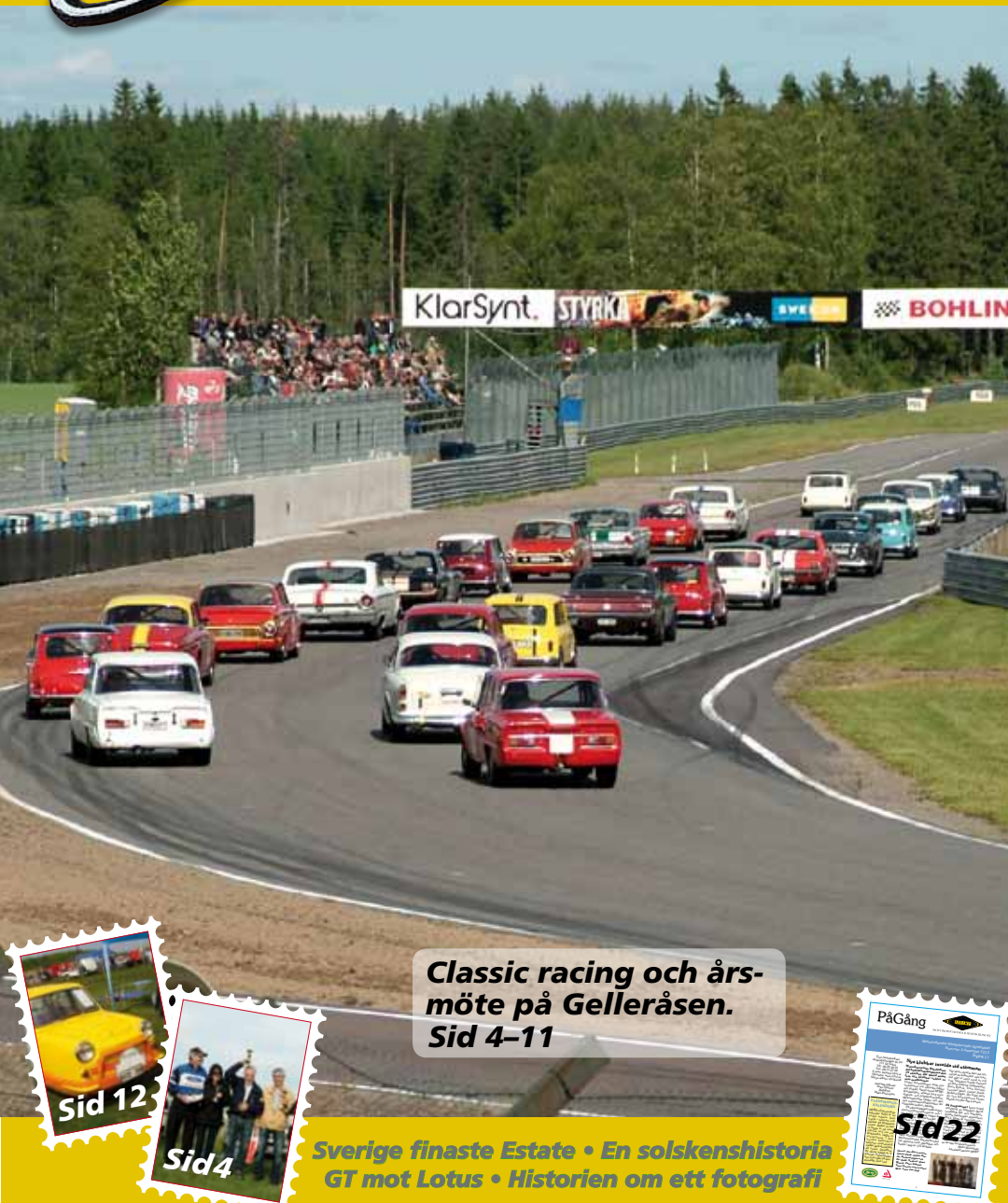


Cortina

ÄRGÅNG 28 • NUMMER 2 • 2013

BLADET



**Classic racing och års-
möte på Gelleråsen.
Sid 4-11**



Sid 12



Sid 4

**Sverige finaste Estate • En solskenshistoria
GT mot Lotus • Historien om ett fotografi**



PåGång

Sid22



STYRELSE OCH VALDA OMBUD I CORTINAKLUBBEN

Ordförande	Kent Svensson, Balkerd 2, 471 71 Hakenäset	0304-665356 kent_svensson@live.se
Sekreterare	Agneta Sandberg, Pistolgatan 3, 262 62 Ängelholm	0431-10986 bosse.soderholm@gmail.com
Kassör	Alf Dalgärde, Borganäsv. 27 b, 776 31 Hedemora	0225-14906 alf.cortina@bahnhof.se
Ledamot	Mats Hallquist, Löransvägen 20, 860 20 Njurunda	060-31591 matshal@algonet.se
Ledamot	Bertil Hässelås, Lövsdagatan 34, 514 35 Tranemo	0325-70686 hasselas@swipnet.se
Suppleant	Sören Dahl, Krutstampsvägen 16, 713 32 Gyttertorp	0587-25428 2cam66@telia.com
Suppleant	Lisbeth Andersson, Ävägen 12 A, 240 35 Harlösa	046-128297 lotus-jan-erik@tele2.se
Revisor	Ola Stensson, Hovanders väg 4, 240 10 Dalby	046-201957 olaste@telia.com
Valberedning	Bo Söderholm, Pistolgatan 3, 262 62 Ängelholm	0431-10986 bosse.soderholm@gmail.com
Miljöansvarig	Gustav Ulander, Jörnsvägen 22, 934 32 Kåge	0910-89319 gustaf.ulander@home.se

KLUBBINFO

MEDLEMSAVGIFT är 200 kr per år, 250 kr för medlemmar bosatta utomlands. Familjemedlem 70 kr per år.

ADRESSÄNDRINGAR skickas till kassören.

ÅRSMÖTE hålls i maj.

POSTGIRO konto nr 489 93 32-3

KLUBBENS HEMSIDA: www.cortinaklubben.nu och <http://svenskacortinaklubben.webs.com>

HEDERSMEDLEMMAR Nr 100 Gunnar Palm, Nr 200 Erik Berger

BESIKTNINGSMÄN för MHRF och WASA

Mats Hallquist, Sundsvall, 060-315 91

Uffe Altin, Stockholm, 08-712 30 10

Kent Svensson, Tjörn, 0304-665 356

Branko Vukota, Falköping, 0515-185 77

Jan-Eric Andersson, Harlösa, 046-128 297

CORTINABLADET

CORTINABLADET är en medlemstidning för Cortinaklubben och ges ut två gånger per år.

UTGIVNING 2014: Nr 1 kommer i maj, manusstopp 15 april. Nr 2 kommer i november, manusstopp 15 oktober.

ANSVARIG UTGIVARE Kent Svensson

REDAKTÖR Rolf Stohr, Stohrartad Design, 070-535 77 69, rolf.stohr@gmail.com

RADANNONSER från klubbens medlemmar införes utan kostnad.

ÖVRIGA ANNONSER kostar 150 kr för ½ sida, och 300 kr helsida vid färdigbearbetat material.

Så var det dags för några rader från mig i detta vinternummer. Hoppas att ni haft en fin säsong och varit ute med era Cortinor i sommar, samt besökt de lokala veteranträffar som arrangeras runtom i landet.

Årsmötet i samband med velodromloppet – det verkar som medlemmarna besöker det i större utsträckning, vilket ha varit vårt mål. Får tacka dem som hjälpte till under årsmötet, införskaffade priser m m. Om det går som vi har tänkt blir det årsmöte där även 2014.

Jag önskar alla en God Jul och Gott Nytt År.

KENT SVENSSON

Ordförande Svenska Cortinaklubben



ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Inte mycket verkar ha hänt i Cortina-Sverige denna sommar. Redaktions mejlbox gapar nästan tom och det återspeglar sig naturligtvis i Cortinabladet. Tidningen är ju inte bara *för* medlemmarna, den måste också till stor del vara *av* medlemmarna. Så fram med kameran och skriv ner en liten historia om ditt vinterpyssel. Annars riskerar nästa nummer av Cortinabladet att bli ännu tunnare.

Årsmötet hölls på Gelleråsen i Karlskoga i samband med Velodromloppet, ett upplägg som börjar bli tradition. Fantastiskt härlig inramning till en klubbträff! Vad som beslutades kan du läsa lite längre fram i tidningen.

Sveriges finaste Estate har bytt ägare. Efter moget övervägande har Leif Nilsson sålt sin pärla. Läs om den och andra udda bilar som passerat genom en riktig gammalbilsentusiasts garage på sidorna 12–17.

Vad skiljer egentligen en GT och en Lotus? Jan-Eric Andersson reder ut begreppen och olikheterna mellan toppmodeller hos Cortina MK1. Sidorna 20–21.

Och glöm inte julklapp till Cortinan när du gör upp inköpslistan! Vi ses på det nya året med nyvaxade klenoder. Kanske på årsmötet i Karlskoga?

ROFFE STOHR

Redaktör för Cortinabladet



REDAKTÖREN HAR ORDET

Års- mötet 2013

ATT ÅKA PÅ TRÄFF är en livsstil för många gammelmotorsägare. Möjligheterna att träffas och byta erfarenheter är ovärderliga. Andra lägger hundratals timmar i garaget för att sedan tävla med sina klenoder mot likasinnade. På Gelleråsen i Karlskoga möts dessa intressen, och resultatet är fantastiskt.

Cortinaklubben har sedan ett par år på passligt lagt sitt årsmöte hit under helgen för Velodromloppet. Detta har medfört ett rejält lyft i antalet deltagande medlemmar.

Vad som avhandlades på årets möte, om klubbens ekonomi och verksamhetsberättelsen kan ni läsa om på sidorna 8–11. Men börja med att känna av stämningen från en toppenhelg genom att njuta av bilderna.

ROFFE STOHR



Årsmötet samlade 20 medlemmar. Efter mötet bjöds på lunch och en möjlighet att beställa från den nya kollektionen. Läs mer om tröjorna på sidan 19.

I den öppna depån fanns mycket vackert att vila ögonen på mellan racen.

Ofta var kampen tät och intensiv, ibland var avstånden (och viktskillnaden) större.





Alf Dalgärde tar emot Sören Dahls sedvanliga pris under överinseende av Bertil Hässelås.



Några av helgens vinnare var Sören Dahl, Agneta Andersson, Kent Svensson, Alf Dalgärde och Bertil Hässelås.

Vår "line-up" lockade besökare till både samtal och egna studier.



Ulf Larssons vackra GT var en av pärlorna på parkeringen.



En rejält modifierad Plymouth Superbird lät sin mäktiga V8 dåna under ett par uppvisningsvarv.

Skenet bedrar! Den gick som ett skållat troll, och uppmaningen på bakre stötfångaren inger respekt.



Under Velodromloppet dyker de mest oväntande vagnar upp. Denna Jaguar står med en lagerkrans för väl genomförd tävling.

I år var det nästan "Svenska Lotus Cortina klubben" på årsmötet. Vackra javisst! Men jag hoppas på lite fler färger på parkeringen 2014.





VERKSAMHETSBERÄTTELSE 2012.

Cortinaklubbens verksamhetsår är lika med kalenderår.
Verksamhetsberättelsen avser alltså år 2012.

År 2012 hade klubben 230 medlemmar, vilket innebär en liten ökning av medlemsantalet i jämförelse med 2011 (209 medlemmar).

Styrelsen har under året bestått av:

Kent Svensson ordförande, Agneta Sandberg sekreterare, Alf Dalgärde kassör, Mats Hallquist och Bertil Hässelås styrelseledamöter samt Sören Dahl och Lisbeth Andersson, styrelsesuppleanter.

Revisor i klubben är Ola Stensson och valberedningen består av Jan-Erik Andersson och Bo Söderholm.

Proffsig redaktör för Cortinabladet är Rolf Stohr, Cortinabladet kom ut med 2 nummer under året.

Föregående årsmöte hölls den 16 juni 2012 på Karlskoga motorstadion, i samband med Velodromloppet. Förhoppningen är att fler medlemmar är intresserade av loppet och då även kommer till årsmötet,

Under året har Cortinaklubben bl a varit representerade vid svenskt sportvagnsmeeting 7 - 8 juli 2012 på ring Knutstorp, där Bosse Söderholm varit engagerad i, samt Ånnaboda 9 juni 2012, där Sören Dahl representerat klubben.. I Harlösa har Jan-Erik och Lisbeth Andersson anordnat träffar (Harlösaträffen) som startade 5 maj och därefter 1:a lördagen i varje månad fram till september.

Styrelsen tackar alla medarbetare som under året ställt upp och hjälpt till, vid möten, med tidsningsmaterial etc.

Kent Svensson
Ordförande

Alf Dalgärde
Kassör

Agneta Sandberg
Sekreterare

Mats Hallquist
Styrelseledamot

Bertil Hässelås
Styrelseledamot

Sören Dahl
Styrelsesuppleant

Lisbeth Andersson
Styrelsesuppleant



BOKSLUT RÄKENSKAPSÅRET 2012.

RESULTATRÄKNING

Verksamhetens intäkter:

- medlemsavgifter	42510,-
- " utland	1400,-
- försäljning klubbregalia	95,-
- bidrag från MHRF	1195,-

45200,-

Verksamhetens kostnader:

- Cortina Bladet	19400,-
- MHRF	4510,-
- porto	1213,-
- kostnader årsmöte	3814,-
- diverse driftskostnader	5988,61

34925,61

Resultat före avskrivningar

+10274,39

Avskrivning inventarier

- 330,-

Resultat efter avskrivningar

+9944,39

Ränteintäkter

+411,31

Räkenskapsårets överskott

+10355,70

BALANSRÄKNING

	101231	111231	121231
Inventarier	3121,-		
Kassa	654,-	2746,-	2416,-
Plusgiro	41058,43	579,-	926,-
Bank	23044,90	40407,55	62664,94
Förutbetalad kostnad	2250,-	23544,60	23955,91
Summa tillgångar	70128,33	2250,-	2260,-
		69527,15	92222,85
Ingående eget kapital	51872,81		
Årets resultat	+7701,52	59574,33	67307,15
Summa eget kapital	59574,33	+7732,82	+10355,70
Förutbetalda medlemsavg.	820,-	67307,15	77662,85
Övriga interimsskulder	9734,-	2220,-	3070,-
Summa skulder	10554,-	0,-	11490,-
Summa skulder och eget kap.	70128,33	2220,-	14560,-
		69527,15	92222,85

Hedemora 2013-05-15

.....
Alf Dalgärde, kassör

Protokoll årsmöte Cortinaklubben Karlskoga 2013

Närvarande: Bertil Hedlund, Bo Söderholm, Agnetha Sandberg, Sören Dahl, Jan Idesten, Alf Dalgärde, Jill Andersson, Martin Hallén, Rolf Stohr, Ingemar Frohm, Bertil Hässelås, Kent Svensson, George Hermansson, Yvonne Hermansson, Ulf Larsson, Morgan Larsson, Ingvar Danielsson, Ronny Holmain, Håkan Forsberg, Göran Appelskog.

1. Ordförande Kent Svensson öppnar mötet
2. Justering av röstlängd godkändes
3. Till ordförande för mötet väljs Kent Svensson, till sekreterare väljs Agnetha Sandberg
4. Till justeringsman väljs Bertil Hedlund
5. Kallelsen har inte kommit ut stadgeenligt, tryckeriet var boven i det hela
6. Dagordningen för mötet godkändes
7. Verksamhetsberättelsen för 2012 godkändes
8. Budgeten för 2013 pekar på överskott, tanken är att försöka använda pengarna till i första hand Cortina bladet samt klubbens 30 års jubileum 2015
9. Revisorn har granskat årsredovisningen och finner att allt är i sin ordning förutom att kassören måste ha namn lista på de som får lunch i samband med årsmötet
10. Styrelsen beviljas full ansvarsfrihet för 2012
11. Budgeten godkändes och medlemsavgiften för 2014 på 200:- bibehålles, familjemedlem 70:- och medlem bosatt i utlandet 250:-
12. Årsmöte 2014 hålls på Karlskoga motorstadion i samband med Velodromloppet
13. Val av styrelse enligt följande:
Ordförande 1 år: Kent Svensson (2014)
Sekreterare 2 år: Agnetha Sandberg (2014)
Kassör 2 år: Alf Dalgärde (2014)
Ledamot 2 år: Mats Hallqvist, Bertil Hässelås (2014)
Suppleanter 2 år: Sören Dahl, Lisbet Andersson (2015)
14. Revisor 2 år: Ola Stensson (2015)
15. Valberedning 2 år: Jan-Erik Andersson (2014) Bo Söderholm (2015)
16. Miljöansvarig: Gustaf Ulander
17. Bo Söderholm har tagit fram klubbtröjor som blev godkända på mötet det kommer att finnas en länk på hemsidan för beställning och modeller
18. Hemsidan: Bertil Hedlund och en kompis håller på med en ny hemsida
19. Övriga frågor:
 - Inga motioner har inkommit till styrelsen
 - Flaggstänger har följande: Kent Svensson, Sören Dahl, Jan-Erik Andersson
 - Kent Svensson en klubbstandard
 - Under Sportvagnsmeeting 6-7/7 2013 har Cortinaklubben tilldelats 10 uppställningsplatser
 - Om klubben läggs ner vart ska pengarna skänkas
 - Redaktören har kontakt med ett tryckeri som aldrig har missat ett leverans datum, årsmötet beslutade att vi byter tryckeri, prismässigt som tidigare
20. Mötet avslutades av ordförande som tackade för det gångna året

Justeras

Ordförande

Sekreterare

Bertil Hedlund

Kent Svensson

Agnetha Sandberg

Svenska Ford Cortina Klubben - Revisionsberättelse 2012

Årsredovisningen inklusive verifikat för 2012 är granskad av undertecknad. Årsredovisningen är upprättad utan anmärkningar och enligt god sed.

Ett PM till styrelsen är skickat med några rekommendationer kring hur verksamheten bör redovisas i framtiden.

Jag rekommenderar årsmötet att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2012

Dalby 6 Juni 2013

Ola Stensson

PM till Revisionsberättelse 2012

Renskrift av mail från Revisor Ola Stensson, skickat till Kassören 2013-06-06, samt Kassörens svar returnerat till Revisorn 2013-06-12, redovisat genom uppläsning på Årsmötet 2013.

Verifikation nr 112: avser norska medlemmar. De verkar ha fått en rabatt eftersom totalbeloppet borde vara ytterligare 200:-. Om det är så, borde det kanske bokföras som kundfordringar, kundförluster, rabatter eller vad det nu är.

Kassörens svar: När utländska medlemmar frågar mig varför de får betala 50:- mer än svenska medlemmar måste jag ange rimliga argument, och för detta finns bara en orsak: Plusgirot drar 60:- i efterhand från vårt Plusgirokonto för varje betalning från utlandet (vi har alltid dessutom subventionerat med 10 kr). MEN-det här gäller ju bara när medlemmen betalar in på Plusgirokotot. I detta fall skedde inbetalningen kontant (under årsmötet) i svenska pengar. Alltså hade vi inga extra utgifter att täcka upp, och ingen orsak att kräva mer betalt.

(NOT: Verifikation nr 112 gällde 2 norska f.d. medlemmar som ville förnya sitt medlemskap, och betala för 2 år vardera, dvs. 2 medlemmar x 2 år x 200 kr = 800 kr. Om de betalat via Plusgirot skulle de betalat 2x2x250 kr = 1000 kr.)

Verifikation nr 116: avser lunch för 18 pers., men jag hittar inte namnen på dem. Lite petigt kanske, men det bör vara med. De som begär ersättning för den här typen av utlägg bör bifoga deltagarlista. Kassörens svar: En sådan lista finns (om den nu finns sparad), det är helt enkelt samma som deltagarlistan som skickades runt under årsmötet. Troligen är det Ordföranden eller Sekreteraren som hanterar den. Det blir samma sak på årsmötet nu på lördag, jag kan försöka få en kopia av den att bifoga nästa års bokföring.

(NOT: Verifikation nr 116 gällde dagens rätt, 80 kr/st, på restaurangen på Gelleråsbanan, Cortinaklubben bjöd medlemmar som deltog i Årsmötet på detta.)

Verifikation nr 106 och 125: Vi har fortfarande avgifter för dubbla websidor. Jag minns att vi hade en diskussion om detta förra året, och att planen var att säga upp den dyrare. Om nu inte detta går, så bör vi väl åtminstone kunna säga upp One.com. Visserligen ingen stor kostnad, men den är ju onödig. Kassörens svar: Detta diskuterade vi i styrelsen i ett telefonmöte 20 mars, se protokollet i nya numret av Klubbtidningen, och det finns med som en punkt på årsmötet nu på lördag. Tanken är att hos One.com avsluta betalningen för web-hotellet, men behålla domännamnet cortinaklubben.se. Detta för att inget annat företag ska kunna "lägga beslag" på domänen, dessutom går det snabbare att komma igång om någon annan skulle dyka upp som kan skapa en bra hemsida åt oss. Tyvärr kom en ny faktura gällande perioden fram till 27 juli 2014 från One.com för bara några dagar sedan, med förfallodatum 12 juni (i dag). Jag var naturligtvis tvungen att betala den så någon ändring kan det inte bli förrän om ett år.

(NOT: Verifikation nr 106 o 125 gällde websidorna Cortinaklubben.nu och Cortinaklubben.se).

50 år med veteranbilar Cortina



Liksom hos många andra (och kanske alla som läser detta) fanns bilintresset redan i tonåren. Men om man, som i mitt fall, med knapp nöd kunde köpa en begagnad moped för 150 kr fick man skatta sig lycklig. Det blev också så småningom en fabriksny moped.

Dock har jag av någon anledning aldrig

ägt en motorcykel. Så fort körkortet var avklarat (inte så fruktansvärt dyrt som nu), blev det en begagnad PV från 1949. Den gul/gröna instrumentbräden tyckte jag var fruktansvärt ful så den målades om med pensel till ljusblått. Det blev inte mycket bättre, men jag råkade ha en sådan färgburk hemma. Vidare "förnyades" den

... som slutade med en Estate



så mycket som jag kunde och hade råd med – till exempel en modernare grill med mera. Att behålla något i original fanns ju ingen tanke på när man var i den åldern, utan det skulle se så nytt och tufft ut som möjligt. Extraljus monterades, ringklocka i stället för tuta och så vidare. Att den så småningom började förbruka stora mäng-

der av olja var inget större bekymmer – den gick ju.

Men lockelsen till något tuffare fanns, och efter att ha börjat tjäna lite pengar köpte jag en lite trimmad Austin Cooper -63 som hade gått i rallytävlingar. Det var den första av, vad jag kan minnas, sex "hundkojor". Den sista jag ägde var en av ▶

"JAG HAR TROLIGEN ALDRIG
VARIT SÅ NÄRA ATT KÖRA IHJÄL
MIG SOM NÄR JAG MED DENNA
BIL KÖRDE I 110 KM/TIM."

de sista tillverkade – årsmodell 1999. Den var en besvikelse. Med sina enormt breda däck och påkostade tyngre inredning kändes den inte alls så smidig och rolig som de äldre kojorna.

Därefter följde lite mera sansade familjebilar, ända tills dess att jag fick råd att köpa en "extrabil" bara för skojs skull – en veteran-/entusiastbil. Det blev lite kojor igen, fram till att jag blev medlem i MC-bilklubben för att små bilar roade mig. Första MC-bilen blev en Bond 875. Den hade samma drivpaket, från motor till bakhjul, som Hillman Imp. Fram satt endast ett hjul och där fanns även ett mindre bagageutrymme.

Den var av naturliga skäl ganska lätt i framänden, och jag har troligen aldrig varit så nära att köra ihjäl mig som när jag med denna bil körde i 110 km/tim (bråttom hem) och råkade ut för en kraftig oväntad sidovind. Jag gled utanför vägbanan men fick i sista stund in bilen på vägen igen. Efter det var jag tvungen att stanna en stund, och resterande vägsträcka hem gick betydligt långsammare. Men det var ingen vidare kvalitet i den "bilen". Den köptes av en norrman.

Nästa "bil" med tre hjul blev en Reliant Robin. Den hade också ett hjul fram och två bak, men den hade motorn fram och var faktiskt en ganska bra "bil" – aldrig några problem. Märkligt nog var Bonden registrerad som bil, men det fanns ytterligare en i Sverige – och den var registrerad som MC. Min Reliant var registrerad som

MC, så tydligen har jag ändå haft en motorcykel. Den finns, så vitt jag vet, för närvarande i Västergötland någonstans hos en pensionär som har körkort endast för MC.

När jag hade Bonden köpte jag en Hillman Imp för att få tag i en ny motor till Bonden. Jag började emellertid att tycka om Impen så mycket att en ny motor inköptes från England och sattes i Impen och den gamla Impmotorn sattes i Bonden. Impen blev väldigt trevlig (det var en artikel om den för en tid sedan i Nostalgia). Den finns nu i Stockholmstrakten. Det är faktiskt den bil, av alla jag har haft, som jag saknar mest.

Flera ovanliga bilar följde, och för att inte dra ut på denna historia allt för långt berättar jag nu endast i korthet vilka bilar, som följde därefter – blandat med en och annan koja:

BMW 600 från 1958 – en "förstorad" Isetta med baksäte och en dörr på sidan för tillgång till detta säte. Framsätet kom man till genom en dörr i fronten som på Isetta. Den hade fyra hjul och en hyfsad BMW-motor från MC-programmet – en tvåcylindrig boxer på 600 cc. Denna bil väckte en hel del uppmärksamhet, och när jag annonserade ut den kom en engelsman med flyg och betalade mer än vad jag begärt. Han körde den sedan på egna hjul hela vägen hem via kanaltunneln.

Rover 3500 V8 från 1974 – en mycket vacker och komfortabel bil. Kan fortfarande ses på träffar i Skåne.

Citroen SM från 1972. Den absolut vackraste bil (enligt min mening), som jag nå-



PV -49

Så snart körkortet var avklarat inhandlades en begagnad PV från 1949. Inte lika fin som den här renoverade pärlan – men den dög utmärkt som förstabil.



Austin Cooper -63

Så här såg de äldre kojorna ut. Till och med mina föräldrar, som var ganska breda, hade en sådan som familjebil. Vi åkte hela familjen (tre barn varav jag var av "fulllängd") på campingsemester till Älvdalen – med tält och allt. Det gick med tält mm på taket och övrig packning i det lilla bagageutrymmet och på den nedfällda bagageluckan.



Austin Cooper -99

Den sista jag hade såg ut så här. Charmen var borta, tycker jag. Men den var ju betydligt lyxigare inredd.



Bond 875

Bonden hade ju alldeles för mycket prestanda i förhållande till konstruktionen i övrigt. 44 hk Hillman Imp-motor bak. Stolarna var omöjliga att sitta i, så jag fick byta dessa. Och när jag redan hade frångått originalsicket kunde jag lika gärna lackera den i lite festliga färger. Denna modell var ju annars aldrig lackerad i två färger, och i synnerhet inte i glada gula nyanser.



Reliant Robin

Trots att den var endast 3-hjulig var denna Reliant Robin en utmärkt bil. Rejält byggd, pigg (ca 42 hk), rymlig (god plats till 4 personer) och även stort bagageutrymme. Det fanns en marknad då den i England (och i Sverige) kunde köras på MC-körkort. Det togs in en del nya till Sverige, men alla var högerstyrda.

Rover P6B -74

Rover P6 är den vanligast förekommande bilen när Roverklubben har möten. En mycket uppskattad bil. "B"-et står för att det är en V8 (från Buick). Denna V8-motor har använts i många olika fordon. Det är en både vacker och komfortabel bil. Efterföljaren "St1" blev däremot ingen höjdare – mycket kvalitetsproblem.



BMW 600 -58

En mycket rolig bil, som väcker en hel del uppmärksamhet. Men den är inte särskilt trevlig att köra. Rymde dock lätt 4 personer.



Hillman Imp

Hillman Imp – min favoritbil. Lätt Cosworth-fyra baktill. Mycket smidig att köra – och pigg.



Citroen SM -72

Citroen SM kunde knappast få för mycket prestanda. Den hade ju en otrolig väghållning och fjädring. Det var världens snabbaste framhjulsdrivna bil när den kom 1970.



Vanden Plas 1500

Denna modell såldes aldrig i Sverige. Den jag importerade var den enda, och jag är säker på att det fortfarande är så. Du känner kanske igen Allegro-linjerna? Bortsett från fronten, naturligtvis. Det är liten lyxbil och man kände sig nästan som en kung i den. Den var betydligt lyxigare med all trä- och skinninredning än både Rovern och Citroenen.



"DET VAR DESSUTOM VÄRLDENS SNABBASTE FRAMHJULSDRIVNA BIL NÄR DEN KOM 1970."

gonsin haft och någonsin kommer att äga. Den höll emellertid på att knäcka mig – både psykiskt och ekonomiskt – då den var i ett eländigt skick när jag köpte den och jag är själv ingen vidare mekaniker. Det märkliga är att jag var oerhört glad den dag jag köpte den eftersom det varit en drömbil från den första gången jag såg en bild på den. Och den dag den kördes från min tomt för gott var jag lika glad igen av motsatt anledning. Men att hitta en annan bil med den kombinationen av komfort (Citroen) och prestanda (Maseratimotor) är svårt. Det var dessutom världens snabbaste framhjulsdrivna bil när den kom 1970 – 230 km/tim var ovanligt för en serietillverkad bil vid denna tid. Den hamnade sedan i trakten av Västerås.

Vanden Plas 1500 – en lyxversion av Austin Allegro. Den enda i Sverige, och jag köpte den i England just för att jag skulle bli ensam om en sådan, och att den såg "annorlunda" ut – inte särskilt vacker. Men den var full av trä, skinn, förstärkt isolering m.m. Rullar nu i Östergötland.

Jag skulle kunna berätta mera om dessa märkliga fordon (och jag har kanske glömt något), men det finns ju gränser. Och det är ju egentligen Ford Cortina som är huvudintresset i denna tidning.

Jag kom så småningom fram till, att en kombi som veteranbil vore det bästa, då kunde jag kanske få med fru och hunden i sin hundbur på en och annan träff. Av en ren slump dök det då upp en Cortina Estate på Blocket, och den blev då min. Efter renovering (och cirka 80 000 kr i kostnader

för detta) är den nu i mycket fint skick. Att det blev Cortina är alltså en ren slump. Jag hade väl inte tänkt på Ford Cortina sedan jag i tjugooårsåldern drömt om att kunna köpa en Cortina GT.

Emellertid har det inte blivit mycket av med några familjeutflykter. Och på senaste tiden har jag fått lite hälsoproblem som ibland kan drabba mig mitt under en färd till/från en träff, och det kan bli allvarligt. Det har dessutom gjort att jag mentalt tappat lusten för klubbträffar. De enda jag nu eventuellt kan tänka mig är en eller annan träff med Roverklubben eftersom jag har skaffat en Rover 75 Tourer som familjebil (en av de sista tillverkade från 2005). I Roverklubben har det ingen betydelse hur gammal bilen är.

Men faktiskt kör jag mest med något helt annat – en mopedbil, såvida jag inte skall lite längre sträckor – ytterligare ett bevis för mina underliga fordonsintressen.

När jag tänker efter får jag känna mig ganska stolt över att jag har medverkat till att några bilar har tagits om hand, lagts mycket pengar på och berikat vår svenska veteranbilspark. Lite skryt, men ändå...

Slutligen vill jag tacka för mig efter den relativt korta tid jag har varit medlem i klubben. Det har ändå varit trevligt och jag riktar också tack till dem som har hjälpt till att skaffa delar och givit mig råd, när det har behövts.

LEIF NILSSON

Fotnot: Cortinan har sedan i höstas fått en ny ägare. Alla bilder är exempel utom Bond 875 som är Leifs tidigare exemplar.

På parad med Bosse Bildoktorn



Onsdagen den 24 juli åkte vi till Gammelvala (Brunskog). Vi startade 06.00 och var där 09.00. Vi stannade vid Värmlands Rasta och intog den medhavda fikan. Vi hade åksällskap med en Ford Falcon hemmahörande i Gyt-torp. Men den dök inte upp till fiket och ägaren ringde och frågade om jag hade nummer till en bärgare, och det hade jag. Efter en timme ringde han tillbaka och sa att han var på rull mot Gammelvala. Problemet var tydligen något med bensin till förgasaren.

Vid framkomsten blev jag anvisad en plats att parkera, det var mycket trångt så efter två omtag blev det godkänt.

Hade precis gått ur bilen så kom Bosse "Bildoktorn" Andersson och sa att jag skulle flytta min bil till de tjugo utvalda bilar som skulle vara med i paraden. Då började jag få stora darren, jag har suttit tre gånger och sett paraden bland cirka 400 åskådare.

Nu skulle jag köra i den! Marianne ville inte åka med för hon skulle ta kort.

Det var några minuter av funderingar! Tänk om jag får motorstopp eller att Lotusen inte startar alls. Sedan kom andra tankar: Vad skall jag svara på alla frågor som Hasse Pettersson ställer? Hasse Pettersson är han som har radioprogrammet "Fråga Bosse Bildoktorn". Enligt Marianne klarade jag frågorna bra, synd att jag inte har någon inspelning.

Att bli utvald bland 600 bilar kan man tacka Bosse Bildoktorn för. Fick för mig att han gillade engelska bilar, fyra stycken blev utplockade till paraden. Bosses pris gick till en tävlingsbil, en Triumph 2,5 P1 (-92) som jag såg på The Midnight Sun Rally den 20 juli i Striberg – en halv mil hemifrån. Publikens pris gick till bil från 1910.

Det här är en solskens historia som man inte glömmer i första taget!

MARIANNE OCH SÖREN

Nya tröjor

Beställ
till
sommaren
2014!

Klubben har tagit fram
nya Pikétröjor av
hög kvalitet.

För info om
pris, färger
och storlekar
kontakta
Bosse
Söderholm
på 0431-10986
eller via mejl:
bosse.soderholm@gmail.com



SÄLJES

Cortina GT -65

Ägt bilen i 20 år, det mesta bytt eller renoverat. Bl a renoverad motor, borrar i november 2013. Växellåda 2000E, renoverad i november 2013.

Bes utan anmärkning, även MHRF-besiktigad.

Diverse reservdelar medföljer. Lotusfälgar, tre Marshall-ljus i nosen. Innerskärmar bytta = ingen rost. De är Ford original som kan köpas från GB för ca 8000 kr stycket idag.

Bilen går tyst och fint – bara att åka.

Pris: 75 000:-

Lisbeth och Jan-Eric, 046-12 82 97

Jan-Erik Andersson
i Harlösa reder ut
skillnaderna mellan
GT och Lotus av års-
modell 1964.

GT



Huv, baklucka och dörrar av plåt. **KAROSS**

I motorrum. **BATTERI**

Något tunnare stolar och heltäckande mattor. **INREDNING**

Ermine White och olika andra färger förekom. **LACK**

4,5 tum. **FÄLGAR**

5.60-13. **DÄCK**

3,9-1. **UTVÄXLING**

Stående till vänster i koffert. **RESERVHJUL**

Hel stötfångare fram. **STÖTFÅNGARE**

Ingen servo. **SERVO**

20 mm. **KRÄNGNINGS-
HÄMMARE**

960 kg. **VIKT**

Graderad till 180 km/tim. **HASTIGHETS-
MÄTARE**

150 km/tim. **TOPPFART**

Längs sidan från 1964. **KROMLISTER**

Bagageluckan hålls upp av två fjädrar. **BAGAGELUCKA**

Gjutjärnstopp med kamaxel i motorblock,
2-ports Weberförgasare 28/36.
85 hk. **MOTOR**

Borrning 81 mm 1498 cc.

Utväxling 3,54-1. **VÄXELLÅDA**

Kopplingskåpa, växelhals och struten av gjutgods.

8 tum. **KOPPLING**

Bladfjäder. **BAKVAGN**

Kardanstång rak 78 mm.

Ratt i bakelit. **ÖVRIGT**

Rund knopp på växelspaken.

Byggdes både höger- och vänsterstyrda.

Lotus

KAROSS Huv, baklucka och dörrarnas ytterplåt av aluminium.
BATTERI I koffert.
INREDNING Tjockare stoppning i stolar, gummimattor, alltid svarta.

LACK Ermine White med Sherwood green linje. Alltid samma färger.

FÄLGAR 5,5 tum.

DÄCK 6.00-13.

UTVÄXLING 3,9-1.

RESERVHJUL Liggande till vänster i koffert.

STÖTFÅNGARE Korta stötfångare fram.

SERVO Girling bromsservo.

KRÄNGNINGS- 23 mm.

HÄMMARE

VIKT 950 kg.

HASTIGHETS- Graderad till 220 km/tim.

MÄTARE

TOPPFART Ca 190 km/tim.

KROMLISTER Inga kromlister.

BAGAGELUCKA Stötta höger sida, kommer från Anglia.

MOTOR Aluminiumtopp med två överliggande kamxlar,
två Weber horisontalförgasare 40 DCO.

105 hk.

Borrning 82,55 mm 1558 cc.

VÄXELLÅDA Utväxling 2,50-1, tätare steg.
Kopplingskåpa, växelhals och struten av aluminium.

KOPPLING 9 tum.

BAKVAGN Spiralfjäder bak, A-stag.
Kardanstång 89 mm fram, 64 mm bak.

ÖVRIGT Träratt.

Träknopp på växelspak.

Alla högerstyrda.

Ca 5 cm lägre, kortare styrarmar.

Specialsvetsade stag i koffert innanför sidoklädsel bak.



Nyttofordon i Nostalgia-hallen på Elmia 2014

Motorhistoriska Riksförbundet deltar för fjärde året i rad på Bilsport Performance & Custom Motorshow på Elmia i Jönköping under påskhelgen.

Datumen är 18-21 april 2014. MHRF samverkar med arrangören Förlags AB Albinsson & Sjöberg för att fylla Nostalgia-hallen, hall C, med klubbar, historiska fordon och andra spännande aktiviteter.

Temat i hallen 2014 är *Nyttofordon - fordon som jobbat*. Inom temat rymmer fordon som varit i tjänst, t ex hos läkaren eller varför inte ortens glasfirma eller bageri? Det kan vara både större och mindre fordon och inte bara bilar. Vi efterlyser särskilt de äldre från 1900-talets första hälft. Vi skulle gärna vilja se exempelvis taxi, ambulans, varubil, tidningsbil, motorcykel för transporter och fordon med tidstypiska företagslogotyper.

Har du eller känner du till ett fordon som skulle kunna passa in? Tipsa oss på MHRF:s kansli eller fordonsägaren som själv anmäler fordonet via oss eller på mässans egen hemsida www.custommotorshow.se

MHRF:s målsättning på Elmia är att skapa en mötesplats för föreningar, museer, handel och hantverk över generationsgränserna där

den fordonshistoriska rörelsen synliggörs för entusiaster, allmänhet och beslutsfattare. I 2013 års publikundersökning var C-hallen den som besökarna totalt sett ansåg vara mest intressant och 4 av 5 besökare var intresserade av att besöka mässan 2014. Knappt 2 av 5 besökare ägde ett historiskt fordon och hela 85 % skulle vilja äga ett specifikt historiskt fordon. Detta är bra förutsättningar för att utveckla den historiska delen på Elmia i framtiden.

Jan Tägt,
generalsekreterare MHRF



Club MC-Veteranerna Sverige på Elmia 2013.
En av många klubbar som med gott resultat visat sin verksamhet och värvat medlemmar.

Import av samlarfordon, nya regler från 2014

Från och med 1 januari 2014 kommer det att bli lättare att vid förtullning förutse hur så kallade samlarfordon ska klassificeras vid import från tredje land.

Dagens kriterier kvarstår. Det innebär att fordonet ska vara förhållandevis sällsynt, normalt inte användas för sitt ursprungliga ändamål, vara föremål för särskilda transaktioner utanför den vanliga handeln med liknande bruksföremål och vara av större värde.

Skillnaden mot tidigare är att kriterierna ovan anses uppfyllda om följande tre kriterier uppfylls:

- I ursprungligt skick, utan omfattande förändringar.
- Minst 30 år gammalt.
- Av en modell eller typ som inte längre tillverkas.

Med ursprungligt skick avses ett fordon utan omfattande förändringar av chassi, kaross, styrning, bromsar, överföring eller fjädring och motor. Reparation och återställande är tillåtet och defekta eller utslitna delar, tillbehör och enheter får ersättas under förutsättning att fordonet bevaras och underhålls i historiskt korrekt tillstånd. Läs mer på www.mhrf.se.

En annan mycket positiv nyhet är att EU och Kanada efter fyra års förhandlingar har nått en uppgörelse om ett frihandelsavtal. Sveriges Handelsminister Ewa Björling säger till TT att det här är en viktig signal i förhandlingarna som inleddes i somras om ett frihandelsavtal mellan EU och USA.

Jan Tägt,
generalsekreterare MHRF

Svenskt Motorhistoriskt Arkiv räddar samlingar

Motorhistoriska Riksförbundet startade 2012 projektet Svenskt Motorhistoriskt Arkiv (SMA).

Tanken är att inventera, samla in, bevara och presentera historiskt källmaterial om hjulburna motorfordon i Sverige. Privata samlingar kan ha en osäker framtid. Arkivkommittén söker aktivt information om intressanta arkiv med målet att sådana som riskerar att skingras ska kunna räddas genom att de doneras till SMA.

SMA ska vara deponerat vid en arkivinstitution, där det förvaras och skyddas i lämpligt klimat. Idag är denna plats Centrum för Näringslivshistoria, en ideell förening vars uppdrag är att bevara och berätta näringslivets historia. Bland medlemmarna finns företag och organisationer. Detta är världens största näringslivshistoriska arkiv med över 60 000

hyllmeter värdefullt historiskt material. Centrum för Näringslivshistoria finns i Bromma. Läs mer på www.naringslivshistoria.se

SMA ska vara tillgängligt för givaren, för seriös forskning och för motorhistorisk publiceringsverksamhet.

SMA drivs genom en arkivkommitté utsedd av MHRF:s styrelse. De utsedda är representanter från styrelse och kansli samt andra kunniga personer inom det fordonshistoriska området.

Vill du veta mer eller har du tips på intressanta arkiv? Kontakta MHRF:s kansli eller läs mer på www.mhrf.se/svenskt_motorhistoriskt_arkiv.

Malin Blomquist,
kanslisekreterare MHRF

Vad händer på mekanikerutbildningen i Motala?

I september 2013 startade en mekanikerutbildning på Carlsunds Utbildningscentrum i Motala, ett samverkansprojekt mellan MHRF, Motala kommun och Motala Motormuseum.

Utbildningen är inriktad på historiska fordon och syftet är att rädda kunskaper som håller på att gå förlorade samt öka företagandet inom området. Kursdeltagarna har bestått av två egna företagare i branschen samt tretton hobbymekaniker. Nu när drygt två tredjedelar av utbildningen har passerat bad vi några av dem som varit inblandade att berätta om vad som händer just nu.

MHRF:s styrelseordförande Peter Edqvist berättar att ett studiebesök gjordes på utbildningen i november av riksdagsledamoten Carina Adolfsson Elgestam (S). Hon deltog vid ett kurstillfälle som handlade om lackering och lackbehandling.



Carina Adolfsson Elgestam (S) vid sitt besök. Foto: Peter Edqvist

Sven Ordell tillhör kursledningen och har varit den som har tagit fram kursens innehåll. Han berättar om en utvärdering av utbildningen som precis har genomförts.

"Något som framförallt har uppskattats är de praktiska momenten, bland annat när kursdeltagarna hjälpte en ägare att besiktiga och driftsätta en bil från 1936 som aldrig varit i drift i Sverige", säger Sven Ordell.

Just nu pågår arbetet med att sätta samman en ansökan om att få skapa en Yrkeshögskoleutbildning (YH) på samma tema. Anita Karlén, tidigare vice ordförande i MHRF:s styrelse och aktiv i utbildningen i Motala, berättar att det känns mycket positivt att ha med erfarenheten från höstens utbildning i det fortsatta arbetet med YH-ansökan som ska vara färdig i maj 2014.

Catrine Wallheim,
vik. kanslisekreterare MHRF



Driftsättning av bil från 1936. Foto: Sven Ordell

Historien kring ett fotografi



DESSA FOTON ÄR inte de bästa, men hittades efter många år. De visar hur det kunde se ut med racing på Dalslands Ring någon gång i mitten på 60-talet. Lägg märke till hur nära publik och träd stod intill banan, samt de djupa krondikena. **KENT SVENSSON**



Omslaget

Starten går för ett av många race på Gelleråsen i Karlskoga. En fantastisk helg för motorentusiaster i alla skepnader. På banan ser du allt från små ettriga tvåtakare till mullrande V8:or och motorcyklar. Och besöksparkeringen är rena rama utställningen. Väl mött på årsmötet 2014!