



Cortina

BLADET

ÅRGÅNG 31 • NUMMER 1 • 2016

Nu är Cortina-sommaren här!

Men Bertil Hässelås kunde inte hålla sig utan tog ut sin Lotus-Cortina på en tur redan i februari.



Foto: Bertil Hässelås



Sid 6



Sid 8

I detta nummer bland annat:

**Kallelse till Årsmöte • För brytarlöst
Rätt fett • Harlösa • MHRF • I backspegeln**



Sid 11



STYRELSE OCH VALDA OMBUD I CORTINAKLUBBEN

Ordförande	Vakant		
Sekreterare	Agnetha Sandberg, Eriks Backaväg 51, 266 93 Munka-Ljungby 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, Lövestagatan 34, 514 35 Tranemo	0325-70686	hasselas@swipnet.se
Suppleant	Sören Dahl, Krutstampsvägen 16, 713 32 Gyttoorp	0587-25428	2cam66@telia.com
Suppleant	George Hermansson, Hjälstad Oxhagen 9, 549 92 Moholm		
Revisor	Ola Stensson, Hovanders väg 4, 240 10 Dalby	046-201957	olaste@telia.com
Valberedning	Bo Söderholm, Eriks Backaväg 51, 266 93 Munka-Ljungby 0431-10986, bosse.soderholm@gmail.com Bertil Hedlund, Färgesundsvägen 130, 441 95 Alingsås		
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-juni.

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

BESIKTNINGSMÅN 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: Nr 2, 2016 kommer i november, manusstopp 15 okt. Nr 1, 2017 kommer i maj, manusstopp 15 april.

ANSVARIG UTGIVARE Kent Svensson, Balckeröd 2, 471 71 Hakenäset, 0304-665356, kent_svensson@live.se

REDAKTÖR Rolf Stohr, Dyvikslänken 6, 135 69 Tyresö, 070-620 10 68, 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.

Vem tar över efter Kent?

? På förekommen anledning söker föreningen en ordförande då Kent Svensson efter tio års förtjänstfullt arbete valt att lämna posten.

Vi söker inte någon som ska göra allt, det finns en stark och stabil styrelse som kan sitt uppdrag, men vi behöver någon som är vårt ansikte utåt och besitter viss ledarskapsförmåga. Är det du?

För mer information kontakta valberedningen på tel 0435-44 25 37 eller 0705-75 48 24.



Klistra in ditt ansikte och testa om du passar i rollen som ny ordförande.

På grund av Cortinans kallförvaring under vintern så har den mörka årstidens meckar-ambition lagts på min tvåhjuliga "årsfrände", en Zündapp Mustang från 1954. Efter minst sju sorger och åtta bedrävelser knattrade den igång i slutet av februari efter sex års dvala. Tänk vad en kort åktur i ett veteranfordon på nästan snöfria vägar kan göra för humöret. Kolla bara in omslaget på Bertil Hässelås februaritur. Visst blir man glad!

För Cortinans del ljusnar det lite i horisonten. Har fått erbjudande från en jobbarkompis om hjälp att åtminstone få den på rull. Motorn gick hur fint som helst i höstas, men bromsar och koppling behöver en rejäl genomgång innan den blir körduglig. Med lite framvagnsfix, smärre rostlagning och ett nytt avgassystem är den redo för besiktning. Tar gärna emot tips om bra försäljningsställen för avgassystem!



REDAKTÖREN HAR ORDET

Så en liten vädjan: ha Cortinabladet i tankarna om ni fixar något i garaget eller har ett kul utflyktsmål att delge era klubbkamrater. Eller bara en bild och bildtext på någon Cortinahändelse. Allt är välkommet!

ROFFE STOHR

Redaktör för Cortinabladet

Årsmöte och Velodromträff

KALLELSE

Tid: Lördagen den 18. juni 2016 kl 09.00

Plats: Karlskoga motorstadion

Härmed kallas alla Cortinaklubbens medlemmar till Årsmöte vid Karlskoga motorstadion. Där behandlas stadgeenliga ärenden under trevlig gemenskap. Vid eventuella frågor, kontakta styrelsen.

Ur arkivet: Hitta din bils historia

I min bokhylla finns några pärmar med äldre årgångar av vår kära klubbtidning Cortinabladet. För mig som inte varit medlem så länge är det i många fall en underhållande läsning.

Jag plockade fram nr 3 från 1994. Mycket är sig likt. Till exempel den då nytillträdde redaktören Peter Widelunds uppmaning att skicka in material. "Kom ihåg att tidningen är för medlemmarna av medlemmarna, så om ingen skriver något så blir det ingen tidning". Känns uppmaningen igen från min lilla ruta på sidan 3?

Något som inte alls var sig likt var hur man spårar sin bils historia. På två hela sidor redogjorde Martin Johansson utförligt för den tidskrävande och krångliga procedur som krävdes för att spåra till exempel tidigare ägare.

"Lämpligen ringar man till Bilregistret, Sverige service på Gotland och begär kopia på alla papper som de har på bilen", skriver Martin och fortsätter: "pappren kommer efter cirka en vecka".



På de äldre registreringsbevisen (för nummer med länsbokstav *reds anm.) fanns en ruta med tidigare registreringsnummer. Här kunde man se på begynnelsebokstaven vilket län bilen tidigare varit registrerad i. Martin hade nosat upp telefonnummer till samtliga länsstyrelser och presenterade hela lista i tidningen.

Sedan var det bara att beta av länsstyrelse efter länsstyrelse och beställa kopior...

När alla papper var i hamn var det dags att skicka brev till de tidigare ägarna. Om brevet kom i retur kunde man genom personnumret beställa tidigare ägares nuvarande adress via personregistret i Malmö.

Nu för tiden finns mejl, Google och appar. Så allt var kanske inte bättre förr...

ROLF STOHR

Inte bara Cortinor på Gelleråsen!

En rundtur inne på området efter årsmötet. Foto: Rolf Stohr



Hillman Aero Minx, 30-tal.



Mercedes Benz 300 SL, 1955.



Renault R Dauphine Gordini, 1965.



Ford Mercury Cougar, 1967.



Volvo Amazon, Californiavit, 1965.



Jaguar E-type, 1962.



Hudson Super Six, 1949.



Caterham Super 7, 1997.

Brytarlöst löste mitt

Min GT 63 är ju väldigt trevlig att köra – när man väl fått igång den. Kall startar den direkt, men varm är det en helt annan historia. Man får se till att ha friskt batteri och helst så ska ingen se på för då börjar de garva. Kommentarer som ”Håller du på att dra upp fjädern” eller ”Har du loppa på stiftet” är vanliga när allmänhetens illvilja sätter in. Jag har på alla sätt försökt få rättsida på detta genom att byta ALLT i tändsystemet steg för steg utan resultat.

Ånglås i förgasaren säger massor av påhejare. Ånglås är det inte säger jag, så det kan vi utesluta direkt utan att vidare beröra ämnet. Att jag har rätt ska visa sig senare.

Även andra har råkat ut för detta, och jag vet att det finns de som åker till macken och tankar dunkar för att fylla på bilen hemma och aldrig kör så långt att de behöver tanka på macken. Det finns de som satt värmesköldar mellan förgasare och grenrör och hittat på massa kreativa lösningar för att avhjälpa problemen. Utan resultat naturligtvis.

Så, vad beror då detta på? ”Jag vet inte” är det enkla korta svaret. Efter att ha slitit med detta i många år, även på andra bilar, och lagt ned en massa pengar, tid och möda gav jag upp. Idéerna var uttömda efter att ha provat strömmatning från andra håll, jordat här och där, provat andra stift, brytare, kondensatorer, fördelare, kablar, spolar, ja allt i tändsystemet.

Det enda som hjälpte var när jag matade tändsystemet från ett batteri som inte var anslutet till bilen annat än i jord. Jag tog alltså strömmatningen till tändspolen och kopplade den till ett batteri på golvet i verkstaden och jordade samma batteri med en startkabel på batteriet i bilens jordpol. Då matar man tändsystemet externt utan in-



Komponenterna som ingår: Platta och elektronikdel, triggerhjul, skruvar och muttrar för montering, kabelskor, buntband och ett bladmått av platt.

blandning i bilens system. I detta fall startar alltså bilen klockrent, vilket motsäger teorierna om ånglås. Likaså om man putter bilen en halvmeter så startar den direkt.

Vid kontroll med stroboskoplampa när man startar så kommer endast en tändimpuls då och då. Det jag inte har gjort är att kolla signalen från brytarna med oscilloskop. Kanske skulle det kunna visa på något, men vad ska man göra åt det? Har ju provat såväl nya som gamla tänddelar av flera fabrikat. Det som fungerar bäst när det gäller kondensator är de riktigt gamla som suttit i bilar som stått massvis av år. Förmodligen så är de nyare kondensatorerna inte lika de gamla. Problemet är bara att de gamla lägger av efter en tids användning.

Jag har även bytt startmotor för att veta att den inte drar all ström, men det är nog där problemet ligger. Mätning med multimeter mellan spole och jord när man kör på startmotorn visar på spenningsfall, men inte så pass mycket att det inte skulle räcka till att ge gnista.

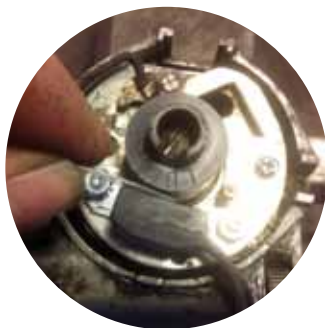
elektriska mysterium



Brytarspets och kondensator demonterade.



Den nya plattan monterad.



Justering av avståndet med bladmättet.

Skillnaden i spänning över spole och batteri när man kör på starten under 50 mV. Parallell koppling med en glödlampa på 21 w visar att lampan pulserar något, men den är aldrig i närheten av att slockna. Om batteriet håller 13 volt obelastat så är det nere på ca 11,5 när startmotorn går. Helt normalt.

Jag har matat spolen direkt från bilens batteri men det hjälper inte, lika tjurig ändå. Spänningsfall mellan motor och batteri vid körning med startmotorn är 0,1 volt så det är inte dålig jordning mellan motor och kaross. Inte heller jordning av motorn med startkabel hjälper.

Så, efter massa frustration och tankning på tomgång så bestämde jag mig för att sätta i ett brytarlöst tändsystem. Det finns ett Amerikanskt som heter Pertronix Ignitor, säljs i Europa som Aldon Ignitor. Det fina med deras system är att man endast tar bort brytare och kondensator och ersätter dem med en modul. Ingen modifiering behövs så allt går att återställa till orginalskick.

Systemen finns för de flesta fördelare och

alla typer av fördelare som förekommer i en Cortina. Har du en bil med plusjord så finns det system för dessa likväl som för minusjord. Se bara till att du aldrig sätter startkablar eller batteriet fel för då går elektroniken sönder.

Den elektriska inkopplingen är enkel.

Jag går inte in på den här eftersom den är olika för plus- och minusjordad bil, allt är beskrivet i manualen som följer med.

Hur funkar det då? Klockrent är allt jag kan säga. Bilen startar perfekt varje gång varm som kall, den drar mindre bränsle, den är starkare, tveksamhet och ryck är borta. Kan bara säga att jag är helnöjd.

Det går att montera utan att ta ur fördelaren ur bilen men det är lättare med fördelaren ur. Glöm ej att justera tändpunkten, denna tar inte elektroniken hand om. Det görs precis som vanligt, men kan numera endast göras med stroboskoplampa inte med testmejsel.

Och så ett ord till ånglåsbeivrarna. Ni hade fel!

BERTIL HEDLUND

Sega bromsar i kvadrat

Vid renovering av bromsdelar som är i kontakt med bromsvätska så måste rätt sort fett/monteringspasta användas. Det finns produkter som kallas bromsfett och en god vän gick i reservdelsnasarens fallgrop. Han ställde frågan om fettet i fråga var lämpligt att använda vid montering av nya packningar i samband med renovering av en huvudcylinder. Jajamensan, detta fett ska du ha! Men icke. Fettet som kallas bromsfett på marknaden var avsett att smörja bromsokets rörliga delar som *inte* är i kontakt med bromsvätskan.

Följden blev att bilen fungerade som den skulle hela förra säsongen, men när den togs fram i år fastnade bromspedalen en bit ner. Vilket i sin tur medförde att bromsarna låg på så det rök om hjulen. Vid prov att lufta bromsarna fastnade pedalen i nedtryckt läge. Huvudcylindern demonterades och togs isär. Fettet hade torkat ihop, förmodligen på grund av någon reaktion med bromsvätskan, och kolven gick så segt i lopet att retur fjäders fjäder inte orkade trycka tillbaka den. Efter rengöring och applicering av rätt sorts fett fungerar allt ypperligt igen.

Så, om det står något om glidbultar, få oket att jobba lättare, jämn slitning av klossar mm på tuben så är det fett avsett att användas där det absolut aldrig kan komma i kontakt med bromsvätskan. Det ska stå att fett är avsett att användas till bromssystemets hydrauliska delar. Naturligtvis gäller detta också kopplingens hydraulik.

Ett tips som varit uppe förr med som aldrig blir inaktuell är det om kärvande bromspedal. Jag har råkat ut för detta på två bilar nu. Den ena är min deluxe -62a



Inte lätt att hitta rätt fett – men det här funkar till hydrauliken.

och den andra GT-68an som stått så länge. 62an har varit i bruk i stort sett hela tiden sen den var ny, GT-68an har stått i över 30 år, och båda har haft samma fel. Bromspedalen kändes seg på nåt sätt, man fick lyfta pedalen med foten liksom för att den skulle gå upp helt. Jag fick för mig att det var huvudcylindern som behövde renoveras, att kolven börjat gå lite tungt i cylindern.

Men det var inte det felet. Pedalen sitter fast i tryckstängens med en bult, den bulten har mycket fin passning i tryckstängens. Bulten hade rostet fast i tryckstängens och det hela gick så trögt att pedalen kändes helskum. Lätt fixat, bara att krypa in under instrumentbrädan, lossa muttern och lirka ut skruven, putsa av den, putsa hålet, lägga på lite fett och ihop med det igen. Voilå, bromsarna känns som nya!

Kopplingen har ju liknande konstruktion men i det fallet är ju rörelsen så mycket större så det verkar inte bli något problem, men man ska ju aldrig säga aldrig ...

Mer bromstips. På min estate -66 som jag kört mer med än någon annan Cortina, så mycket att jag slitit ut två omgångar bromsklossar, satte jag i fel typ av klossar för några år sen. Jag har därefter stört mig på att det ibland kommer ett klickande ljud som försvinner så fort man lägger foten på bromsen. Vid noga kontroll är klossarna jag satt i ca 1 mm mindre än de rätta, med påföljden att de ligger lite för lösa i oket. Jag nödlöst detta med kopparpasta men den jobbar klossen bort. Så nu sitter det rätt klossar i igen och klickandet är borta.

Om det är möjligt så jämför alltid de nya delarna med de gamla oavsett vad det gäller. Mycket av det nyttillverkade är avsett att passa flera olika bilar, och någon kanske tycker att 1 mm inte gör något. Trafikfarligt är det kanske inte och för att det överhuvudtaget ska vara möjligt att få fram delar så blir det så här ibland.

BERTIL HEDLUND



Information från MHRF

● **Förändrad praxis för chassinummerkontroll vid kontrollbesiktning.** Efter dialoger med Transportstyrelsen och Swedac har Swetic kommit fram till följande lösning:

"Utöver den kompletta identifiering som alltid ska göras öppnar vi nu för att identifiering får göras mot chassinummer på chassinummerskyld när:

1. Fordonet är av årsmodell 1982 och tidigare.
2. Demontering av inredningen måste göras.
3. Demontering av utrustning måste göras."

Läs mer om det finstiltat på www.mhrf.se/identitetsnummer.

● **MHRFs remissvar till Näringsdepartementet om den framtida kontrollbesiktningen:**

MHRF uppmanar regeringen att, i linje med vad Transportstyrelsens förslår i sin utredning TSG 2015-1382, besluta om att fler historiska fordon ska omfattas av besiktningsbefrielse än vad som är fallet i dag. MHRF föreslår att flertalet historiska fordon inte ska genomgå periodisk kontrollbesiktning med undantaget för fordon som används i yrkesmässig trafik..

● **Motorhistoriska Dagen firas den 6 juni – i hela landet!**

Den 6 juni på Nationaldagen har Motorhistoriska Dagen etablerat sig som en årlig manifestation för det fordonshistoriska kulturarvet. Detta tack vare många av MHRFs medlemsklubbars arbete med att skapa

fantastiska evenemang under denna dag. Över hela Sverige!

Motorhistoriska Riksförbundet bjuder årligen in anslutna klubbar, andra föreningar, kommersiella arrangörer, museer med flera att fira genom att arrangera exempelvis träffar, utflykter eller utställningar. Målsättningen med Motorhistoriska Dagen är att synliggöra det fordonshistoriska kulturarvet. Detta kan enskilda

fordonsägare göra genom att ta ut sina historiska fordon och medverka vid evenemang.

Ett annat viktigt mål med Motorhistoriska Dagen är att uppmärksamma allmänhet, media, politiker och beslutsfattare på den fordonshistoriska rörelsens omfattning för att därigenom skapa ökad acceptans för bevarandet och brukandet av detta kulturarv. Läs mer på www.mhrf.se

"Åk till Jacking, dom har allt"

**Den meningen har vi hört många gånger.
Naturligtvis har vi inte allt men vi är
välsorterade inom våra produktområden.**

● **Lagra**

Ett omfattande program med högkvalitativa Kul- Rull- Glidlager och tillbehör på hyllan.



● **Täta**

O-ringar, Radialtätningar, Hydrauliktätningar och övriga maskintätningar i ett brett utbud.



● **Fästa**

Ett komplett program fästelement: Skruv, Mutter, Brickor, Pinnar, Kilar, Låsringar m.m. Även rostfritt.



● **Lyfta**

Tangye domkrafter samt Larzep hydraulcylindrar, hydraulpumpar och tillbehör för industriellt bruk.



Vår katalog "Jacksings Lilla Gula" beställ den hos oss eller läs den på www.jacking.se



JACKING AB
KULLAGER · MASKINDELAR

Kungsringen 16 · 736 35 KUNGSÖR
Tel: 0227-133 22 · Fax: 0227-133 99 · www.jacking.se

Harlösa bilträff 2016



Datum: 7 maj och 6 augusti

Tid: 12.00 -16.00

Plats: Boulebanan (Harlösa IP)
Industrivägen 16 Harlösa.

Försäljning av korv med bröd,
läsk, kaffe och kaka.

Våra teman för i år är:

7 maj Saab & Opel

6 augusti Volvo & Ford

Men alla med veteranbil,
nyare klassiker, traktor eller
veteranmoped oavsett märke
är välkomna.

Vi har även bakluckeloppis,
gratis att stå och sälja.

Varmt välkomna!

Jan-Eric & Lisbeth Andersson
046-128297



Klubbtröjor

Klubben har tagit fram
nya Pikétröjor av
hög kvalitet.

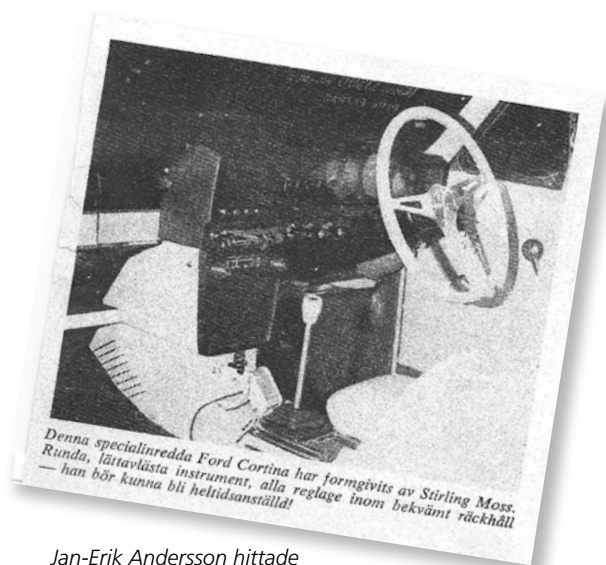
För info om
pris, färger
och storlekar
kontakta

Bosse
Söderholm
på 0431-10986
eller via mejl:
bosse.soderholm@gmail.com

**Beställ
till
sommaren
2016!**



Brevlådan



*Denna specialinredda Ford Cortina har formgivits av Stirling Moss.
Runda, lättavlästa instrument, alla reglage inom bekvämt räckhåll
— han bör kunna bli heltidsanställd!*

Jan-Erik Andersson hittade
ett tidningsklipp från 1963.

Classic Ford Meet på Brännebacka Gård

Den 16 juli kl 11 öppnar vår
årliga bilträff för europeiska
fordar som är 20 år och äldre.
Nytt för i år är att vi på utställ-
ningsområdet avdelar plats för
amerikanska fordar (20 år och
äldre), samt har en finbilspar-
kering för övriga veteranfor-
don. Kärnan och grundidén är
och kommer alltid att vara en
träff för oss fordentusiaster,
där ni ska kunna umgås, knyta
kontakter, utbyta erfarenheter,
tankar, idéer och kunna köpa
och sälja bildelar.

Adress: Flo Brännebacka 7,
467 92 Grästorp.
Kontakt: Henrik Brännegårdh,
Tel 070-312 00 23. Mejl:
brannebackagard@gmail.com.

Historien om ett fotografi



Foto: Rolf Gustavsson

Claes Blomkvist och Bertil Hedlund vid Cortinaklubbens första möte 1985.

Under vintern 1984-85 fick jag telefonkontakt med en kille i Västerås som annonserade att han ville köpa Ford Cortina. Vi pratade många timmar i telefon och det resulterade i att vi tyckte att det var dags att kolla om det fanns intresse att starta en Cortinaklubb. Vi satte in annonser i motorpressen för att pejla intresse – och det kom många svar. Koncentrationen låg runt Bergslagen och Stockholm. Enstaka svar kom från våra grannländer också. Den 2 mars 1985 var det så dags för ett första möte hemma hos Claes Blomkvist på landet strax utanför Västerås. Jag och min bror Peter körde de knappa 40 milen i våran 1600E -68.

Hemma i Göteborg var vädret ganska fint, barmark, några plusgrader och våren var i sikte. Vi körde hemifrån på fredag eftermiddag och stannade hos vår mors moster i Örebro för övernattnig. På lördag förmiddag körde vidare hem till Claes. I Västerås var det vinter, flera minusgrader och massa snö. Tur att vi hade vinterdäck.

Det kom sju personer till mötet, tillsammans skapade vi Cortina klubben. De sju var Claes och hans bror Håkan Blomkvist, Göran Eriksson, Rolf Gustavsson och Martin Johansson samtliga tre från Stockholm och sedan Peter och jag.

Flera träffar arrangerades hemma hos Claes de kommande åren.

Jag fick det tråkiga beskedet att Claes hastigt gått bort i februari. Claes var en flitig skribent i Cortinabladet som han dessutom var redaktör för under en period.

Claes fick en passion för fordon från öst som tog över framför Cortinaintresset. Han hade en fin samling MZ-motorcyklar och att antal Skodabilar.

Jag hade inte träffat Claes på flera år när jag och Maria en dag för några år sen körde förbi Västerås. Vi svängde in till Claes och han var hemma, det var ett trevligt återseende.

Claes Blomkvist blev 53 år.

BERTIL HEDLUND