



# Cortina

# BLADET

ÅRGÅNG 35 • NUMMER 2 • 2020



Konstnären Paul Robinson kan måla nästan vad som helst på beställning, och kan också ändra en bild så man får t.ex. sin egen färg, fälgar, eller reg.nummer. Besök honom på <https://m.facebook.com/paulrobinsonart/>

**Sid 8**



**Sid 14**

I detta nummer även bland annat:

**Rallydrömmar • Besök i Hjo**  
**Nya medlemmar • Borås Coffee tour**  
**Motorbalansering • Projekt Lotus MK2**  
**MK1 Poster • Historien om ett fotografi**  
**Onsdagsträffar • Lotus Down Under**

**Sid 18**



**Sid 28**





Svenska Cortinaklubben  
är medlem i MHRF



## STYRELSE OCH VALDA OMBUD I CORTINAKLUBBEN

Ordförande	Ulf Larsson, Stora vägen 54, 513 33 Fristad, 070-5914523, ordforande@cortinaklubben.se
Sekreterare	Rolf Stohr, Dyvikslänken 6, 135 69 Tyresö, 070-620 10 68, rolf.stohr@gmail.com
Kassör	Tomas Löf, Karlbergsvägen 16, 662 30 Åmål, 070-275 40 82, tomaslof@hotmail.com
Ledamot	Olof Gustafsson, Alrotsgatan 3, 653 51 Karlstad, 070-536 89 30, olof.gustafsson@hotmail.se
Ledamot	Mats Hallquist, Löransvägen 20, 860 20 Njurunda, 060-315 91, matsshal@algonet.se
Suppleant	Wåge Dahl, Dalviksringen 31, 554 45 Jönköping, 072-586 04 84, wage.dahl@telia.com
Suppleant	George Hermansson, Hjälstad Oxhagen 19, 549 92 Moholm, 0506-20131
Revisor	Ola Stensson, Hovanders väg 4, 240 10 Dalby, 046-201 957, olaste@telia.com
Valberedning	Bertil Hedlund, Färgesundsvägen 130, 441 95 Alingsås
Miljöansvarig	Gustav Ulander, Jörnsvägen 22, 934 32 Kåge, 0910-893 19, gustaf.ulander@home.se

## KLUBBINFO

MEDLEMSAVGIFT är 250 kr per år. Familjemedlem 70 kr per år.

Sista inbetalningsdag för medlemsavgift är 31/12.

PLUSGIRO konto nr 489 93 32-3.

ADRESSÄNDRINGAR skickas till ordföranden.

ÅRSMÖTE hålls i maj-juni.

KLUBBENS HEMSIDA: [www.cortinaklubben.se](http://www.cortinaklubben.se)

HEDERSMEDLEMMAR Nr 100 Gunnar Palm, Nr 300 Alf Dahlgärde.

### BESIKTNINGSMÄN för MHRF och Folksam

Krister Fahlander, Lycksele, 070-294 56 03.

Olof Gustafsson, Karlstad, 070-536 89 30.

Bertil Hedlund, Alingsås, 070-575 48 24.

Ulf Larsson, Fristad, 070-591 45 23.

Fredrik Olsson, Gävle, 073-553 91 91.

Stina Sjöman Frid, Enköping, 073-226 00 00.

Ola Stensson, Dalby, 076-635 39 74.



## CORTINABLADET

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

UTGIVNING: Nr 1, 2021 kommer i maj, manusstopp 15 april. **Skicka gärna in tidigare!**

ANSVARIG UTGIVARE Ulf Larsson, Stora vägen 54, 513 33 Fristad, 070-5914523, u-larsson@telia.com

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.



**D**å har vi genomlidit 2020, ett år fyllt av tråkigheter av olika slag och för vissa säkert med sorgliga minnen. Även vår hobby har drabbats med idel inställda arrangemang och för klubbens del blev

det bara i Hjo som vi hade

## ORDFÖRANDEN HAR ORDET

en träff, och den samlade ett lagom stort antal deltagare.

När detta skrivs vet vi inte om vandrarhemmet Lilla Tyresö kommer att starta upp sin verksamhet efter konkursen 2020. Vi får återkomma med information om årsmötet 2021 kan hållas där som planerat eller om vi får börja om på ruta 1 och hitta en ny plats – om vi nu överhuvudtaget kan ha årsmöte med träff på traditionellt vis.

Positivt är det ju trots allt att trots att vår verksamhet legat nere under året så har det ändå tillkommit en del nya medlemmar, och trots att det såg mörkt ut att få ihop material till denna klubbtidning så hörsammades min bön och det löste sig till slut. Ett tips till nästa år är att skicka in lite löpande material när det är färskt i minnet.

God Jul och Gott Nytt år – och glöm inte att om möjligt betala in medlemsavgiften för 2021 senast 31 december.

**ULF LARSSON**, Ordförande Svenska Cortinaklubben



**N**är Cortinan stoppades om i sitt ide i slutet av oktober kunde man inte ana att säsongen skulle pågå i två månader till. Eller säsong och säsong, det blev en enda träff – en starkt bantad version av den inställda träffen i Hjo. Miniträffen var väl förberedd av Ulf Larsson och innehöll, förutom

trevlig samvaro, även ett antal studiebesök och rundturer. Läs mer om den på sidan 12.

## REDAKTÖREN HAR ORDET

Då Coronaläget satt stopp för det mesta i Cortinaväg uteblev också mycket av det sedvanliga materialet till Cortinabladet. När jag över en dryg månad efter deadline endast hade ett reportage att jobba med beslöt jag att ställa in. Men då skred Larsson till verket och skickade ut ett larm via epostlistan. Och då hände det grejor! In trillade välbalanserade mektips, träffrapporter, resereportage och annat smått och gott. Så här är det nu (om än starkt försenat): nummer 2 av Cortinabladet 2020!

Tänk på att dokumentera vinterns garageprojekt till Cortinabladet. Allt är välkommet – stort som smått! Och du! Vänta inte till sista stund, utan skriv och/eller fotografera under resans gång.

Trevliga helger önskas er alla! Och "Stay safe!"

**ROFFE STOHR**, Redaktör för Cortinabladet



# Onsdags- träffar i Färjenäs

**D**et var väl inte så många organiserade träffar under 2020, men under senare delen av sommaren samlades det en hel del motorentusiaster på ängen utanför Cafét vid Färjenäs vid Älvsborgsbrons brofäste på Hisingen.

Vi åkte dit första gången 2 september och då åkte vi Cortina GT -64 som vilat sig på Ulricehamnsbygdens motormuseum sedan förra hösten. Innan avfärd hade jag kontaktat vår medlem Jan Johansson som hade skrivit en berättelse om en ungdomssynd i Cortinabladet nr 2, 2019 och där han avslutade med att han hade en önskan om att åka Cortina GT nån gång igen, det var 50 år sen sist.

Vi hämtade Jan på vägen dit i närheten av Sahlgrenska sjukhuset i Göteborg. Väl framme vid Färjenäs anslöt vi oss till en fantastisk samling av fordon på både 2, 3 och 4 hjul. Efter att vi gått och studerat de olika fordonen på plats så blev det en gofika hos Flickorna på Färjenäs, som tydligen ska vara Göteborgs äldsta Café. Jan var en trevlig bekantskap som hade fler härliga historier att berätta.

Det blev ytterligare tre besök för min del under september i olika fordon och det sista besöket företogs i Susannes MK 2. Om träffarna här återupptas 2021 verkade osäkert. Det pratades om att gräsområdet som används som parkering skulle byggas om till nån park av nåt slag. Hoppas att så inte blir fallet.

**ULF LARSSON**



*Jan Johansson tackade för att han fick åka Cortina GT igen – det var 50 år sedan sist...*





16 september



30 september



Träffarna spände över många decennier, fordonstyper – och antal hjul.

Den 16 september var temat tydligen svart och vitt... En riktig kännare har hittat finaste kärran!





# I fint sällskap på Borås

**D**et blev en annorlunda sommar i år, inga träffar eller sammankomster. Men jag fick en inbjudan till en nystartad lokal grupp i Borås – Borås Coffee tour. Man gör dagsutflykter till olika mål med lunchuppehåll på något trevligt matställe eller liknande.

Den 26 september styrde 20–25 bilar via större och mindre vägar kosan mot Rydaholm, målet var ett besök på Smålands leksaksmuseum som ägs av familjen Ahlqvist. Det går att få ihop en hel del grejer om man ligger i under ett antal år.

**Vi delade upp** oss i två grupper då Magnus Ahlqvists verkstad är ganska liten, det är otroligt att det går att göra sådana fantastiska renoveringar och nybyggen där. Han visade en Ferrari GTO som man i stort sett bara hittade rester av i USA. Det var enligt Magnus bara motor

växellåda och lite axlar kvar, av karossen återstod bara några fragment.

Men efter en oerhörd massa timmar av jakt på delar och minst lika många timmar på att knacka fram en ny kaross stod resultatet klart, vilken oerhört vacker bil!

Den skulle några dagar senare levereras till ägaren i Huston Texas. Bilens värde låg någonstans runt 300 miljoner. Magnus berättade att han varit ute ett par gånger, på provturer. Man ser sig rätt noga för när man åker omkring i den!

Hemvägen gick via Toftaholms herrgård där vi åt en mycket god lunch i fin miljö. Åtteresan gick på många små "goa" asfalterade vägar tillbaka till Borås, (Tranemo för min del). Detta är i stort sett vad den gamla Lotus Cortinan varit ute på i år, fränsett lite smårundor runt Tranemo för att hålla maskineriet igång.

**BERTIL HÄSSELÅS.**





*Den gamla Forden skämdes inte för sig i detta sällskapet, utan blev ingående studerad!*

# Coffee tour





Idolen Bengt Söderström vid sin MK2...

# När rallydrömmar blir

TEXT OCH BILD: KRISTER FAHLANDER

**T**änk att jag fick en droppe tid i motorismens tidlösa ocean av racingljedoft och puls, den magiska droppen är en oförglömlig gåva som man aldrig blir mätt på.

Mitt stora rallyintresse föddes 1970 när Lycksele Motorklubb tillsammans med Carstedts bil, Martin Carstedt var ju en stor rallyförare, arrangerade rallyträff med Gunnar Palm som visade film och pratade rallyminnen som han hade tillsammans med min idol Bengt Söderström.

Det var den träffen som skyndade på min längtan att få köra rally, även

om det skulle dröja till 1975. Debuten blev i en Volvo PV 544 1965 med en trimmad B18.

**Så vad skulle** bli bättre än att avsluta sitt biltävlande med en modell som min stora idol Bengt Söderström körde – en tidstypisk Cortina GT MK2 – att ratta några veteranbilsrallyn med?

En Cortina GT 1968 rallybil återskapandes med tidens vingslag från en rally-era där detaljerna tar en med på en resa "Full Fart Bakåt I Tiden".

Hela bilen är uppbyggd som det var på 1967 till 1990 då man tävlade med dessa Cortina MK2. Givetvis har jag använt utrusning som är någorlunda





... och Krister Fahlanders version av drömbilen.

# till verklighet



Ford erbjöd mängder av utrustning för både rally och banracing.

tidstypiskt för racerbanor och rally i skogen. Ford hade utrustning som man kunde köpa via sina Ford återförsäljare när man skulle tävla med bilen. Det fanns mängder med utrustning beroende vad man skulle köra – rally eller banracing.

**Bilen har vart** i min ägo sedan sju år. Som vanligt så skall ju ett projekt mogna till sig innan man kan börja med det. Det första som gjordes var att plocka ner framvagnen som bussades om och fick ny färg samt byte av mutter i ena ramskenan.

Detta var starten på renoveringen 2014, men som hamnade i träda då häl- ▶▶▶

san inte var på min sida. Så i slutet av 2016, på sjukhusets akutmottagnings hårda säng föddes tanken att ta pension – och så blev det.

2017 sålde jag mitt taxiäkeri vilket möjliggjorde att det nu skulle bli tid över till min Cortina GT, vilket var be-hövt då karossen stod på pallbockar. När sedan när bästa tänkbara fastighets-ägaren kom med ett förslag att flytta ga-raget blev svaret ja, för där fanns det en toalett vilket är en bra lyx!

Det gamla garaget, där det har spa-rats delar i mängder sedan årtionde, lig-ger tursamt nog vägg i vägg till det nya – bara på andra sidan huset. Det blev många dagars jobb med flytt.

**Så först vid** årsskiftet 2018–2019 kom renoveringen igång på allvar. Bilen ham-nade på pallbockarna igen, men något riktigt driv i renoveringen kom först 2020 när Coronapandemin blev känd och eftersom många vänner normalt besöker mig på dagtid i garaget så blev det dags att låsa in sig eftersom man till-hör en riskgrupp.

Arbetsron blev påtaglig och det började hända saker. Det blev att bocka av från "att-göra listan" allt eftersom saker blev klara.

Så pandemin skapade bra arbetsmoral i garaget när det inte var så många kaffedrickare där. Man får använda tiden rätt utifrån förutsättningarna eller som det heter: Inget ont som inte har något gott med sig.

**KRISTER FAHLANDER**



Old Boys love  
Weber sound!

Krister Fahlander



## Tech spec

### **Kaross:**

1968 Cortina GT 2 dörrars, Vit brytbas mer som väldigt vit, egen tillverkat extraljusfäste.

### **Motor:**

711m 6015BA block (1600cc), 1100cc kolvar +0,40 över dim 1638 cc, Cross-flow toppen är egenportad topp med stora ventiler, Kent cam 244 3000-8000 rpm, Weber twin 40 Dcoe, 2 tum avgassystem, lättat stålvänghjul. Motorn testades i en gammal motorbänk för att kolla efter eventuella läckor.

### **Transmission:**

Ford 4 gear singelrail, rear axel utvxl 4:125.

### **Fjädring fram:**

Coilovers home made med Bilstein stötdämpare, rear 4-bladfjäder med Spax ställbara stötdämpare, Powerflex polyurethane bush set.

### **Bromsar:**

Escort MK2 bromsok och skivor, bak 229 mm trummor.

### **Fälgar och däck:**

6x13 Revolution magnesium 185/70x13.

### **Interör:**

Bucketseats, safety bar Guss.

### **Bränslesystem:**

Tank Saab 96.





# HJO, några blev vi allt!

**N**är det här skrivs håller Corona-pandemin oss alla fortfarande i ett järngrepp. Evenemangen för Cortinasommaren som vi såg fram mot slog igen ett efter ett. Årsmötet i Tyresö fick ställas in då vandrarhemmet gick i konkurs. (Det är mycket osäkert för 2021. Mer info i nästa nummer.)

Även British Motor Meet i Hjo fick ge upp. Men vi var några som längtat så, och som hade rumsbokningarna redan klara. Ulf kom med idén att "vi åker ändå". "Några Cortina-vänner kanske vill komma och umgås lite försiktigt?"

En inbjudan gick ut och Ulf roddade tillsammans med några lokala hjältar ihop flera studiebesök och det gläntades på flera spännande garageportar.

## Fängslande utflyktsmål

Fredag 31/7 samlades vi till lunch som avnjöts vid ett långbord med sjöutsikt från Kihlbergsgården. Sedan blev det mingel och after beach på hotellet.

Lördag blev det en fängslande guidad tur på Karlsborgs fästning. Laxbuffén på Idas brygga var en besvikelse, men studiebesöket på Forsviks bruk var desto intressantare. Sedan åter till hotellet.

Söndag var hemfärdsdag. En del av oss passade då på att besöka vår medlem och Husqvarnafantast Tomas Karlsson i Skövde som generöst bjöd på gofika och förevisade sina klenoder.

**ROLF STOHR**



*I stället för inställda British Motor Meet ordnade Svenska*



*I det lilla hantverksbryggeriet produceras Hjo-öl.*



*Ett av garagebesöken gjordes hos Sven Erik Fredén.*



...a Cortianklubben utställning på gräsmattan vid hotellet.



Himlen såg bättre ut än laxlunchen i Karlsborg.



Underbara Villa Viktoria i Hjo. Boka för 2021!!!



Ett fängslande besök på Karlsborgs fästning.



Hemma hos Tomas och Anita i Skövde bjöds på gofika, och rundtur i Husqvarnagaraget. Deras toppustrustade Mercury Monterey -54 var i ett enastående skick, liksom en unik Silverpil Speedway från 1957.



# Konsten att hålla

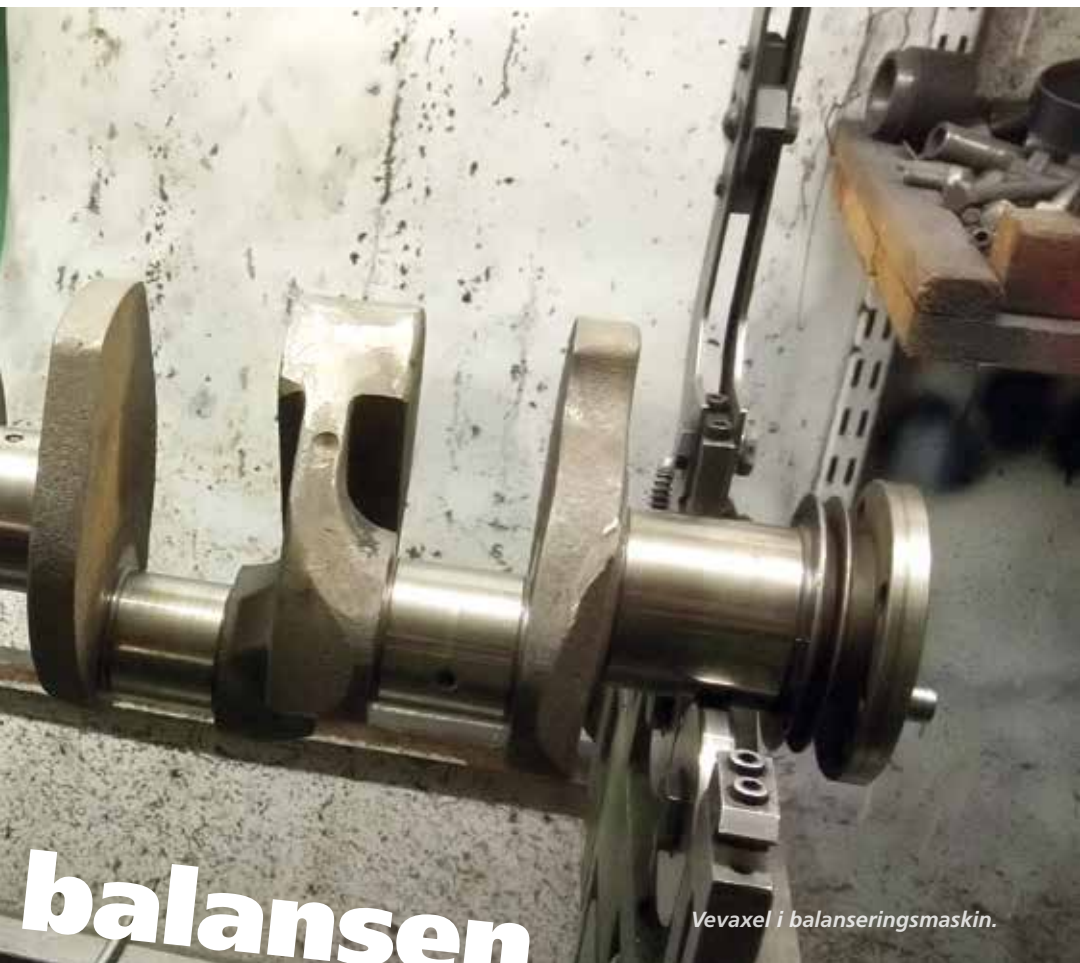
**N**är man ska renovera en motor för standardbruk så kanske man inte är i behov av att allt ska vara balanserat helt perfekt. Men när man håller på med tävlingsmotorer är det en helt annan sak. I en motor som ständigt går på höga varvtal och utsätts för extrema belastningar vill man minimera vibrationer och därmed slitage så långt det är möjligt. Vinsten med en korrekt balanserad motor blir att den går mjukare, håller längre, accelererar snabbare och levererar mer effekt.

I en motor som går på 8 000 rpm (varv per minut) är kolven uppe och vänder

133 gånger i sekunden. Varje gång kolven vänder i en Cortinamotor så väger den tack vare sin hastighet cirka 5 500 kilo. Fem och ett halvt ton! Ungefär lika mycket som sex hela Cortinor.

I en fyrcylindrig radmotor, det vill säga en rak fyra, så är två kolvar uppe och två nere samtidigt. I och med det så tar vikten hos kolvarna ut varandra. Om en kolv väger cirka 200 gram så vill man att alla kolvarna ska väga lika mycket – 10 grams skillnad på vågen gör 275 kilo när motorn arbetar för fullt. Det skapar vibrationer, effektförluster och onödigt slitage.





# balansen

Vevaxel i balanseringsmaskin.

Vevstakarna ska också ha lika vikt allihop, och dessutom så ska dom väga lika i alla storändar (vevaxelände) och i alla lilländar (kolvände). Balanspunkten ska alltså ligga på samma ställe på alla vevstakarna.

### Balanspunkt på samma ställe

En vevaxel i en rak motor med jämt cylinderantal (2, 4, 6, 8 cyl) samt boxermotor balanseras utan att hänsyn behövs till hur mycket vevstake och kolv väger. I en motor med ojämnt antal cylindrar och i V motorer så måste man beräkna en vikt på vevstake och kolv

utifrån en balansfaktor vilken varierar från vilken typ av motor man har att göra med.

När man fått fram den beräknade vikten, vilken alltså inte är den faktiska vikten på kolv och vevstake, så sätter man fast så kallade bob-vikter på vevaxelns vevlager lägen för att simulera vevstakarnas och kolvarnas beräknade vikt.

Sen är det dags att sätta in vevaxeln i balanseringsmaskinen. Maskinen kan liknas vid en enkel svarv. Där finns en motor som med rem kan snurra vevaxeln, minst två sensorer som känner av



obalansen och en sensor som känner av varje varv som vevaxeln snurrar. För att veta var någonstans obalansen sitter så måste maskinen veta var på varvet den ska utgå ifrån. Detta vet maskinen i och med sensorn som känner av varje varv. Vevaxeln snurras i cirka 400 rpm och utifrån sensorerna så beräknar maskinen var på varvet, var i längsled och hur stor obalansen är.

### Fram med bormaskinen

Viktjustering görs genom att lägga till eller ta bort vikt på vevaxelns motvikter. Som regel kan man se bearbetningar i form av borrhål. Genom att borra hål avlägsnas vikt, behöver man lägga till (vilket är ovanligt) så är processen för det lite mer komplicerad. Man borrar ett hål och fyller det med volfram. Metallen volfram är ungefär dubbelt så tung som järn och man får alltså ett viktillägg genom att ersätta järnet man borrar bort med volfram.

När vevaxeln är balanserad så skruvar man på svänghjulet och mäter obalansen igen. Nu justerar man på svänghjulet i stället, fram med bormaskinen igen. Sen monterar man tryckplattan och gör om det hela ytterligare en gång.

Tryckplattan justeras genom att borra bort material eller genom att klippa till en lagom stor plåtbit som man svetsar fast i tryckplattan. Som regel är tryckplattor av god kvalitet väl balanserade från tillverkaren och behöver oftast inte justeras alls. Skulle man råka få tag på en tryckplatta av sämre kvalitet så kan man balansera den på en annan uppsättning vevaxel och svänghjul, men det är ju en kostnad och massa jobb så det är bättre att köpa en lite dyrare tryckplatta så slipper man balansera.

För tävlingsbruk ska man alltid balansera tryckplattan ordentligt oavsett pris. Tillverkarnas toleranser är inte tillräckligt snäva. Styrpinnarna för tryckplattan



” Det avrådes från att borra ur kolvbulten så att den blir lättare.

på svänghjulet måste vara i bra skick, tryckplattan får inte glappa på pinnarna, här ska det vara närmast sugpassning. Se till att skruvarna är likadana också så man inte skapar obalans genom att flytta runt olika långa skruvar.

Innan man efter avslutad balansering skruvar isär igen så märker man hur det satt ihop under balanseringen, så man är garanterad att det blir rätt vid den slutliga hopmonteringen. Lamellen tas aldrig med i balanseringen, den ändrar läge hela tiden och slits efter hand man kör.

### Pysligt att lägga till vikt på kolven

Kolvarna vägs mot varandra. Man letar upp den som är lättast och justerar de tyngre nedåt tills alla har samma vikt. Man slipar bort material på undersidan av kolven, till exempel runt hålet för kolvbulten brukar det gå att ta bort material. Man har även med kolvbultarna i vägningen. Skulle skillnaden vara väldigt stor så kan man få lägga till vikt på den lättaste. Detta görs genom att



*Bob-vikt  
monterad.*

krympa i en stålhylsa inne i kolvbulten, ett himla pyssel men egentligen det enda sättet att göra det på.

Det avrådes från att borra ur kolvbulten så att den blir lättare, då kan den böja sig. Har råkat ut för det på orörda kolvbultar, så ta inte bort material inne i kolvbultarna. Skulle det vara så stora skillnader så man befarar att det inte räcker att justera genom att slipa bort material i kolven så rekommenderas reklamation av kolvsatsen man köpt, sådan skillnad får inte förekomma.

### **Tänk på att remskivor av plåt rostär**

Remskivan ska naturligtvis också vara med i det hela. Ofta kan man balansera bort remskivans obalans på vevaxeln, men det beror på hur mycket det rör sig om. Som regel är remskivan i bra balans med tanke på att den har liten diameter och ofta är svarvad ur ett stycke. Plåtremskivor som sitter på våra Cortina motorer hör inte hemma på en tävlingsmotor, dom går i bitar eller lossnar vid högre varvtal, tänk på att dom är minst 50 år gamla. Dom rostär sönder, och det syns inte förrän dom går i bitar.

Vissa motorer har en så kallad svängningsdämpare, man kan säga att det är en rejält stor och klumpig remskiva, ofta med gummi inlägg. Det avrådes

från att ta bort den och ersätta den med en mindre och lättare remskiva. Det som händer är att vevaxeln kommer i självsvängning vid sitt så kallade kritiska varvtal och riskerar att gå av. Svängningsdämparen sitter där för att förhindra vevaxelbrott. Är gummit dåligt i svängningsdämparen så skaffa en ny likadan i stället för en mindre och lättare, även om det konstigt nog finns att tillgå på marknaden.

### **En fet plånbok underlättar**

Vill man ha en riktigt rapp motor så kan man börja lätta de rörliga delarna i motorn. Vanligast är ju att man lättar svänghjulet, men även vevaxel och vevstakar kan lättas, eller ersättas av lättare versioner i stål i stället för gjutjärn. Kolvar finns att köpa efter måttbeställning, tillverkare av racingkolvar ser till att dom väger så lite som möjligt. Vidare finns vipparmar, ventilfjäder brickor och kamdrev av aluminium och titan, lättare ventiler, stötstänger av titan mm, det finns nästan inga gränser för kreativiteten. Och har man en fet och välgödd spargris så är det ju lika bra att handla på sig ett block och en topp i aluminium när man ändå är igång.

Ett skarpt varningens finger för lättning av svänghjul i gjutjärn, dom kan spricka och gå i bitar och det är ingen rolig historia, kan bli allvarliga skador på både kropp, bil och själ.

Har man en gång haft en bil med en korrekt balanserad motor så märker man skillnaden. Gången blir mjukare och den går lättare. Man får helt enkelt bestämma sig för om man vill lägga pengarna det kostar att balansera motorn. När det gäller tävlingsbruk så är en fullständig balansering ett måste.

Nästa gång ska vi titta på hur man balanserar en kardanaxel.

### **BERTIL HEDLUND**

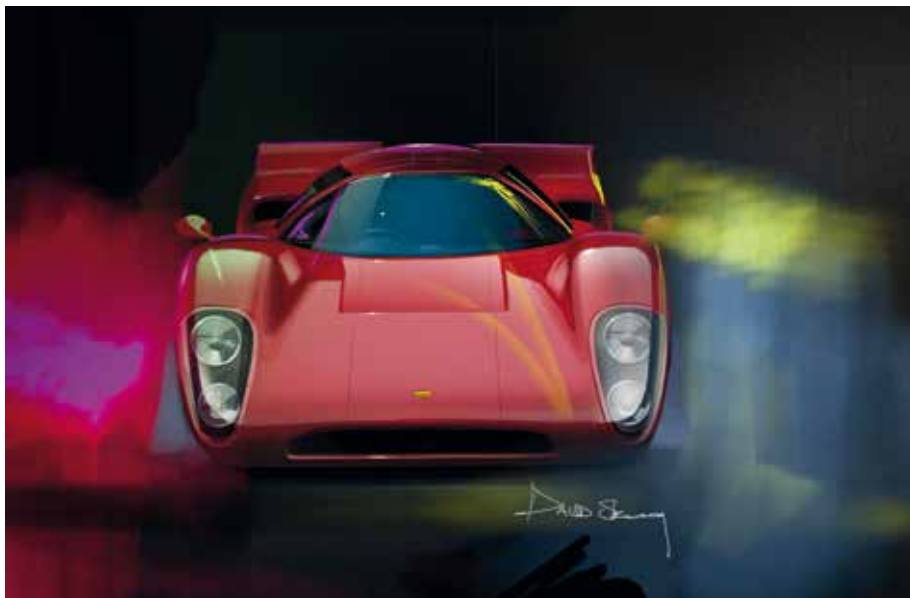
Välbalanserad







Illustration:  
**David  
Skoog**



*Lola T70 är i dag mycket populär inom historisk racing och efterfrågan har gjort att företaget sedan 2005 tillverkar nya bilar till intresserade kunder, byggda enligt sextioalsspecifikation.*

dessa dystra pandemitider finns det ljusglimtar.

Vardagliga mönster har brutits och ersatts med nya. Jobb hemifrån har frigjort tid till annat. När jag reflekterar över det personligen är det få saker, om något, jag saknar med "det gamla". Jag tänker närmast på jobbpendling, stress till skolhämtning/lämning.

Jag har det tvivelaktiga nöjet att dagligen pendla genom tullarna i Stockholm. En sårbar trafiksituation där en olycka kan ställa till timslånga köer och när det väl rullar på mer för tankarna åt "STCC-hället" än vardagsbilism.

**I mitt dagliga** värv som designer på Scania's designavdelning visualiserar jag ofta idéer i programmet Photoshop. Som tidigare nämnts utförs arbetet numera hemifrån vilket inneburit att datorutrustning med tillhörande rit-skärm kånkats hem. En kväll när dis-

ken och övriga bestyr avklarats kastade jag ett öga på rit-skärmen. Man kanske skulle...

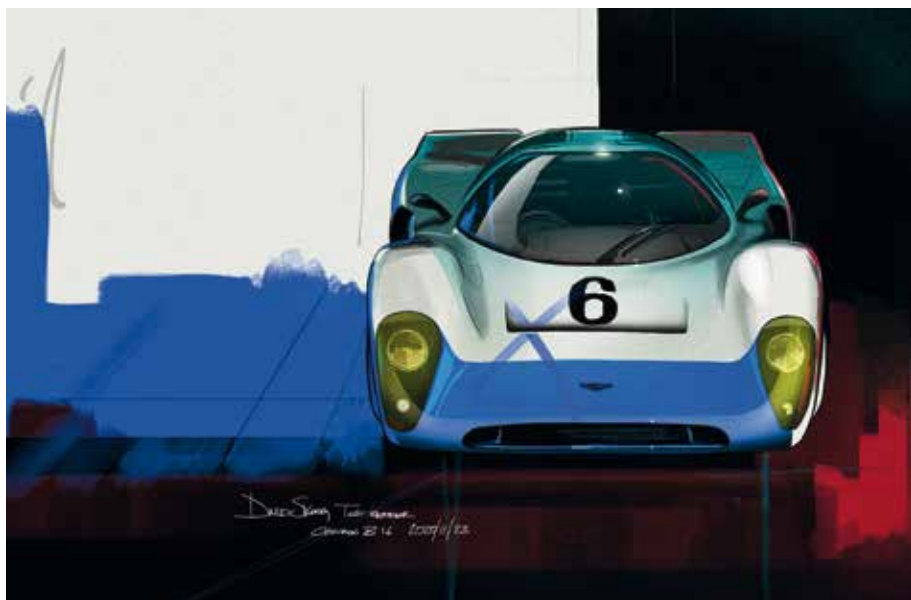
Sagt och gjort. I lite smått terapeutiskt syfte satte jag mig en kväll och ritade sånt jag gillar, vilket bland annat är historiska racerbilar. I mitt dagliga jobb ritlar jag nya saker, men här handlar det alltså om avbildning vilket är en väldigt bra övning.

**Rolf Stohr bad** mig berätta lite om bilen som jag skickade in till Cortinabladet – en Lotus Cortina MK1.

Alla har olika ingångar till intresset av sin favoritbilmodell. Det kan exempelvis vara att familjen hade en sådan när man var barn etcetera. I mitt fall är det definitivt Cortinan som racerbil. Som ung var jag ofta med min far när det tävlades i sportvagnsracing och historisk racing.

Jag skulle säga att det var precis när





Även **Chevron B16** är mycket populär inom historisk racing och det finns flera företag som tillverkar nya bilar byggda enligt originalspecifikation.

åttioalet var på väg att övergå i nittiotial som ett friskt inslag i form av klassen standardvagnar före 1965 infördes som tävlingsklass i dessa sammanhang.

Så från att i princip bara handlat om sportvagnar dök Amazoner, tvåtakts-Saabar och då också naturligtvis Cortinor upp på dessa evenemang. Jag tror att Mats Israelsson och Roger Grimborg var "först ut" med varsin Lotus Cortina i racemundering.

Nämnas här bör väl även Kjell Wallin, Bo Warmenius och Cortinaklubbens ordförande Ulf Larsson m fl.

**Jag minns att** jag "knockades" lite av designen på MK1 Cortinan. Lotusranden som avslutas med de karakteristiska bakljusen är ett ikonisk designelement så även bilens nätthet. Den rör sig lite i gränslandet standardvagn/sportvagn på något sätt.

Med annalkande körkort ansåg jag att

detta var den perfekta bilen, Toppen! Kollade gula tidningen, ingen Lotus Cortina där.

Följande helt fritt fabulerat då minnet sviker, men det var i princip som följer. I någon motortidning, kanske Classic Motor, dök en upp. 125 000 kronor! Måste vara en nolla för mycket? Konsultation av en av farsans kompisar gav tillkänna att det nog var i sin ordning.

Attans, det blir till att tänka om. Det fick bli en GT till slut. Med de obligatoriska sönderrostade fjädertornen lagade med Plastic padding... Dessa slängde folk efter en i princip vid denna tid. Tiderna förändras!

**Jag tänker från** och med nu utmana mig själv lite med ett nytt Cortinamotiv till varje nummer av Cortinabladet. Vi får se hur länge det håller...

**DAVID SKOOG**, medlem 335



Nyzeeländaren Bruce Miles som köpte Jan-Eriks Lotus Cortina har alltid nära till skratt.

# Lotus Cortina down under

**S**om en slump dök han upp, denna glada Nya zeeländare. Bruce Miles med sina 13 stycken MK1 Lotus Cortina.

Jag och min bror stod som säljare vid Beaulieu veteranbilsmarknad 2016, en tradition som vi ville hålla vid liv. Vår far, Olle Paulsson gick bort året innan och lämnade inte bara saknad efter sig utan också mängder med bilar och åtminstone dubbelt så mycket reservdelar som kan behövas till dessa. Pappa hade innan sin bortgång pekat på ett par delar som vi kunde sälja, mest för att få lite pengar till de sista delarna av hans drömbilsrenovering Lotus Elit 1963 ...

Drömmar och visioner svek honom aldrig. Dessa var några av de delar vi tog med till Beaulieu. När vi så satt där i vårt marknadstält knappade min något otåliga bror på mobilen då han sa, ska vi sätta in en "blänkare" om våra delar på det engelska Cortinaforumet?

## **Svårkontaktad spekulant**

Vi hade en instrumentgrupp till en Lotus Cortina 1963 och nu när vi ändå var i dess förlovade hemland, vi var ju trots allt kvar där till och med tisdag, kanske någon spekulant skulle höra av sig. På söndagen informerade min bror mig om att det var intresse från en engelsman. Skriv att vi kan möta upp honom, sa jag.

Det var nog dåligt internet eller en något loj bror som haltande skrev på engelska ... För någon klarhet i det hela

fick jag aldrig. Han gjorde ett sista försök på vägen hem genom London mot färjorna, men engelsmannen var svårnådd. Ännu en sån där "snackare" sa jag till min bror och han viftade medhållande med huvudet.

Väl hemma ett par dagar senare, ringde brorsan, "du får fan ta över nu, nu har han börjat höra av sig igen". Det gjorde jag, och ganska snart förstod jag varför han inte kunde möta upp oss. Han var på Nya Zeeland och var dessutom nyzeeländare.

## **Jan-Eriks Lotus**

Snart ringde han och presenterade sig som Bruce Miles. Han hade som av en händelse köpt en Lotus Cortina i Sverige (Jan-Eriks). Han skulle flyga över och hämta den, för att sedan köra den till England och skeppa den vidare till Nya Zeeland. Var vi inte allt för långt borta kunde han komma förbi och hämta upp instrumentgruppen.

Vi hade ett mycket trevligt samtal i telefonen. Och som man säger, det klickade bra mellan oss. Några veckor senare stod jag vid en bensinmack i Hjärnarp då Miles kom körande från E6an med Cortinan. Väl hemma var han lika trevlig som i telefonen.

Bosse Söderholm mötte upp för någon timme med sin GT -66. Vi körde från garage till lagerhall och vindar, jag visade våra prylar och han snackade om sina Cortinor, bilar, barn, fru och uppväxt med mera.







Bruce Miles hus inplastat för reparation efter att Nya Zeeland drabbats hårt av jordbävning 2010.

Denna nyzeeländare var helt enkelt en glad man i 64 års åldern, som varit jorden runt. 1980 körde han genom Sverige och en bit in i Ryssland med en folka-buss, med sin tjej och en väninna till henne. Han var en bondgrabb som efter skolan börjat arbeta extra på den lokala Fordverkstaden. Det var då Lotus Cortina var det hetaste att få. Han såg sin ungdomsidol Jim Clark köra på Nya Zeeland 1965 och det satte spår som inte gick att suddas bort.

Ganska snart hade han sin egen mack, och som många andra drivna entreprenörer så växte verksamheten. I dag är det helt ärligt svårt att förstå hur allt hänger ihop och hur mycket Mr Miles har i sin



Min mor Helena, Bruce, hans fru Kay, och längst fram min dotter Kaylee.

hårddisk under pannan. Vad jag förstår är han mycket i England och Europa under somrarna. Och Nya Zeeland under vintrarna. Han har själv kört standardvagnsrace med Sierra RS 500 men numera kör han BMW. Han har flera egendomar på Nya Zeeland där han även har agentur för Toyota, Skoda och Volkswagen. Och har även en egendom utanför London när han vistas i England.

Efter allt körande avslutade vi med en fika hos min mor. Då föreslog Bruce som den generöse entusiast han är, att han har husrum och en bil som väntade på oss i Nya Zeeland om vi ville titta förbi.

Jag som många gånger både hade



Bruce har en egen "Cortina factory" i en fabriksbyggnad. Vi får höra mer om den i nästa nummer.

” Den 31 januari lämnade vi Köpenhamn och ca 30 timmar senare var vi klockan fem på morgonen på Nya Zeeland..

Daniel Andersson

drömt och halvt lovat mig själv att besöka denna del utav världen, tog till mig vad han sa. Jag bad honom repetera det en gång till. Jo då, han hade lite hus här och var på södra ön och vi kunde få låna en Toyota och köra med. Han trodde nog inte att jag skulle stå på Christchurch flygplats klockan fem på morgonen, två år senare.

Tiden gick och jag planerade för min resa. Min dotter, nu fyllda 8 år och fascinerad av djur, skulle naturligtvis med. Men tre veckor på Nya Zeeland och tio

dagar i Australien kändes lite våghalsigt med eget ansvar. Min mor erbjöd sig att assistera om vi ville ha med henne. Det kändes bra, då kunde jag i lugn och ro ta mina svängar på museum och bilevenemang utan dåligt samvete. Den 31 januari lämnade vi Köpenhamn och ca 30 timmar senare var vi klockan fem på morgonen på Nya Zeeland.

Hela flygfärden löpte förvånansvärt lätt för oss alla tre. Bruce mötte upp oss på flygplatsen, glad som alltid. Han skrattade och log, och sa med bred nyzeländsk dialekt, better head home with my caa'r.

### Hårt drabbat av jordbävning

Vi fick inkvartera oss i hans hus som var under renovering. 2010 hade Nya Zeeland och Christchurch drabbats hårt av jordbävning. Ett drygt hundratal människor hade mist livet och stora delar av den vackra gamla bebyggelsen





*Han hade två äldre pensionerade bilmekaniker som jobbade enbart med renoveringarna.*

i centrum hade gått förlorad. De flesta villorna och bostäderna hade fått skador av någon form. Bruce hus från 40-talet i engelsk stil hade drabbats hårt.

Ett tvåvåningshus på 300 kvm som i stort sett fått så stora skador att försäkringsbolaget tänkt flytta hela huset för att sedan bygga en helt ny grund till det. Försäkringsbolaget hade i den närmsta en helt omöjlig uppgift att ta sig an, så därför var det många som såhär efter sju år inte hade blivit hjälpta och fortfarande bodde i skadade hus.

**Bruce hade ett** och annat att säga om detta och hade för egen del löst problemet med försäkringsbolaget genom att få en kontantersättning för skadorna. Det var därför nu en arbetsplats för runt tio personer.

Bruce hyrde ett hus längre bort och jag och mitt sällskap fick bo i en del av det skadade huset som inte var under

renovering. Detta till min glädje då jag är egen företagare och sysslar med renovering utav äldre hus.

Detta var ett utmärkt studietillfälle och jag stod i många timmar och diskuterade med snickarna. Jag var nyfiken och det var de också. De var noggranna och gjorde fina arbeten i detta victorienska hus. Den största skillnaden mellan Sverige och Nya Zeelands byggen var frågan om värme och isolering. Det kan vi enstaka tillfällen snöa och krypa ner mot bara några grader, på Nya Zeeland.

Andra dagen på Nya Zeeland tog Bruce med mig till sitt garage. Där stod fem Lotus Cortina i olika stadium av renovering. Han hade två äldre pensionerade bilmekaniker som jobbade enbart med renoveringarna på ungefär halvtidstjänster.

Mer om det i nästa nummer!

**DANIEL ANDERSSON**

## Kort om ...

... **MHRFS förbundsstämma 2020** som i år även genomfördes digitalt. Cortinaklubben var dock på plats. Totalt deltog 45 av 179 klubbar och deltagande, andel röster och medlemmar som klubbarna företrädde i år var ganska exakt hälften mot 2019. Glädjande är dock att medlemsantalet vuxit med nästan 1 500 medlemmar sedan i fjol.

Stämman inleddes med en frågestund med fokus på MHRFs strategiska arbete för bevarandet och användandet av kulturarvet. Bland dessa diskuterades bränsle, export och förbundets kontakter med Riksantikvarieämbetet.

Läs mer på: [mhrf.se/forbundsstamma\\_2020](http://mhrf.se/forbundsstamma_2020)



## Brevlådan



### Hösttur med sedanen

Vi tog oss en härlig kvällstur i slutet på oktober, hälsar medlem 193 med dotter.

**ahlsell**

Ängelholm

**Autoexperten**

Borås

**Bjäre Släp & Bil**  
0431-833 00

Ängelholm

**borasbilhall**

[www.borasbilhall.se](http://www.borasbilhall.se)

Ett stort  
**TACK**  
till våra  
sponsorer

**Dahlqvists**

BORGAR FÖR KVALITET & TRYGGHET SEDAN 1948

Ängelholm



DiamondBright

**DITEC**

Ängelholm

**IGRAB**

Åstorp

**Mekonomen**

Ängelholm

**NORDIC  
WHEELS**

Vi förenklar din däckaffär!



NÄR DET GÄLLER TRANSPORTBILAR  
**RASK & BJÖRCK BIL AB**  
[www.rbbil.se](http://www.rbbil.se)  
- Trygghet sedan 1924

**VERKTYGSBODEN**

Borås





# Projekt Cortina Lotus

TEXT OCH FOTO: ÅKE JÄMTSÅTER

**S**om relativt långvarig medlem i Svenska Ford Cortina klubben så har jag i ärlighetens namn varit minst sagt återhållsam med inlägg i klubbtidningen, men nu får man väl säga att tystnaden bryts!

Mitt Mk2-projekt under några år har varit en Cortina Lotus av 1970 års modell som jag hittade på en så kallad 5-kronors annons i Östersundsposten senhösten 1985. Bilen var då utannonserad som folkraceprojekt och priset var satt till 300 kr. Telefonnummer i annonsen gick till en person boende i ett samhälle tre mil öster om stan och jag lyckades via en kompis från samma by snabbt få fram var ägaren arbetade där jag också fick kontakt med honom och köpte bilen. En ren räddningsaktion av en ovanlig modell kan man säga.

Bilen var egentligen i ett bedrövligt skick och hade tydligen stått utomhus i ett antal år. Utvändigt var lacken svart men under den svarta lacken dolde sig många lager av spackel och flera andra olika nyanser av färg.

## Den var ursprungligen vit och grön

Vid renoveringen som äntligen kom igång hösten 2015 visade det sig att bilen ursprungligen varit vit med den sedvanliga gröna Lotusmålningen på sidan och baktill. Bilen hade först lackerats om till svart och det inte bara utvändigt utan det var svart både i bagageutrymmet och i motorutrymmet. Som tillägg till det svarta hade man lagt ett flaggblått fält från pressningen på sidan upp till fönsternivå.

Nästa trevliga omlackering innebar att



” Sista omlackeringen måste ha varit i ett sent skede av bilens karriär eftersom det var den som fanns på bilen vid mitt inträde i historien..

Åke Jämtsåter

bilen nedanför pressningen på sidorna fortsatte vara svart medan allt däröver lackades i en näst intill självlysande rödororange neonfärg. Detta verkar ha varit ett gediget arbete eftersom både motor- och bagageutrymme också försetts med denna lysande kulör. Det fanns till och med rester av denna lack på växellådan!

Sista omlackeringen måste ha varit i ett sent skede av bilens karriär eftersom det var den som fanns på bilen vid mitt inträde i historien. Bilen var då åter igen svart men med fältet från sidopressningen upp till rutnivå lackerat i en knallgul nyans.

### Slägga och spackel

Bilen hade körts i rally och då fått diverse skador på karossen och vid något tillfälle har man lagt bilen på vänster



När lager efter lager av färg hade avlägnats avslöjades många spår av bilens rallyhistoria och många bristfälliga reparationer.



sida och halvvägs upp på taket. Dessa skador, liksom en mängd andra på bak- och framskärmar har man i huvudsak reparerat med hjälp av slägga och mycket spackel.

Vid inköpet satt fortfarande en störtbåge av äldre typ kvar i bilen och i övrigt så bestod inredningen endast av tvåslitna, men exklusiva, Contour Seats typ Microcell rallystolar. Dessa stolar kan man återfinna som original tävlings-tillbehör i Fords tävlingskatalog 1970 för Cortina och Escort.

Original TC-motor hade försvunnit någon gång i tiden och ersatts av en 1600 GT motor som visade sig ha sönderfruset både topplock och motorblock.

#### **Contour Microdell rallystolar – i original**

Bilen såldes ny 1970-03-10 till en Rolf Jonasson i Fågelmara tre mil nordost om Karlskrona och fick registreringsnumret K49214, men redan 1971-07-27 fanns den inbytt och till salu igen hos Volvex i Karlskrona.

Jag har med stor tur lyckats få kontakt med förste ägarens bror och han kunde berätta att Rolf var så framsynt att han beställde bilen med dessa unika Contour Microcell rallystolar så dom har alltså suttit i bilen från att den var ny.

Renoveringen påbörjades i september 2015 och att den omfattande rost-lagningen var klar våren 2016. Dörrar och framskärmar har bytts ut till bättre begagnade och vår hjälpsamme medlem Mats Hallqvist hade vänligheten att donera en uppstadad skrotbil med ett relativt oskadat tak som nu sitter på DBM884.

#### **Nu med mörkbrun undersida**

Lacken är förstas Ermine White med Sherwood Green stripe som original medan undersidan är lackerad i den mörkbruna nyansen som alla Cortina Mk1 och Mk2 från 1962 och framåt hade från fabrik.

Bilen har under renoveringen försetts med nya fjädrar fram och nya stötdämpare runt om varav Volvo 240 dämpare fram och ställbara Spax bak. Bladfjädrarna bak är renoverade original.

Helrenoverat bromssystem inklusive bromsservos, ledningar och slangar.

Nya hjullager runt om. Helrenoverad framvagn med alla detaljer avrostade via StripAll eller blästring och lackerade. Bakaxeln blästrad och lackerad och försedd med nya tätningar. Original slutväxel för Lotus med 3,77 utväxling vilket ger hög etta med den helrenoverade 2000E växel-lådan.



Kardanröret har nya knutar samt nytt stödlager med tillhörande gummilagring.

Fälgarna är av fabrikat Minator med måtten 7x13" men även original 5,5" plåtfälgar med nav-kapslar finns till bilen.

### Mycket nyinköpt från Burton

Motorn har ett L-motorblock typ 701M med de kraftigare ramlageröverfallen för vevaxeln.

Motorblocket är försett med nya original Lotus kolvar i standard dimension. Vevaxeln är slipad och därefter balanse-rad tillsammans med ett nytt stålsvänghjul från Burton samt ny 8,5" tryckplatta och ny remskiva. Lamellcentrum och urtrampningslager är förstås också nya.

Original startmotor passade inte ihop med antalet kuggar på svänghjulet så det fick lov att bli en begagnad dito från en 1980-tals Ford Escort.

Det allra mesta i reservdelsväg för motor och växellåda kommer från Burton i England som tillhandahåller mycket bra service och support.

Topplocket är minimalt planat och helrenoverat med nya ventiler och ventilsäten. Kamaxlarna ser ut att vara "sprintkamar" med lyft om ca 9 mm



*När den misshandlade karossen fått sitt är det dags för bilens hjärta – motorn!*





men jag har köpt dom på ebay från England för många år sedan så jag vet inte om det är original profil. Kamkedja och alla kedjedrev är nya. Det var växelströmsgenerator som original på denna bil men den som sitter där nu är helt ny.

### Massor av delar till salu!

Jag har mycket delar till Mk2 över som jag köpt på mej under årens lopp. Som exempelvis blanklister av alla modeller, rattkäpor, rattar, dörrhandtag, baklyktor, blinkers, blinkerspak, instrument, fästdetaljer av olika slag, huvlås fram och bak, emblem, nya bakfjädrar, renoverbar instrumentbräda till -70,

flera kylarmaskeringar, en fin svart höger framstol till GT/Lotus Mk2. Jag har också 3 kompletta dörrar till årsmodell 70 (2V+1H), flera dörrklädselar 2-dörrars både till 1970 och till äldre Mk2, en jättefin tidig motorhuv -67, en motorhuv 69-70 och en renoverbar höger framskärm med lite rost bara över strålkastaren.

Det finns även en underdel till en 1600GT motor bestående av block 681F, vevaxel, vevstakar och kolvar.

Allt överblivet är till salu.

### ÅKE JÄMTSÄTER

Östersund

Tel: 073-808 76 70

Epost: ake.jamtsater@gmail.com



*Resultatet av räddningsinsatsen blev närmast överkligt bra!*

## Ägarhistorik

- Söld ny till Rolf Jonsson bosatt i Fågelmara, Ronneby. Registrerad på köparen 1970-03-10 med reg.nr K49214.

- Näste ägare Volvex i Blekinge AB 1971-07-27.

- Håkan Linner Tommy Johansson i Oskarshamn blev ny ägare 1972-02-09.

- Lennart Schill i Örebro ny ägare 1974-07-25.

- Europa Car i Stockholm ny ägare 1975-01-16. Nytt reg.nr DBM884.

- Lenny Adolfsson i Nynäshamn ny ägare 1975-01-10.

- Nils Johan Kenneth Conrad Aspögård i Farsta ny ägare 1977-04-07.

- Dick Sören Ångman i Rimbo ny ägare 1978-02-13.

- Börje Ekström i Stockholm ny ägare 1978-08-09.

- Jan August Birger Adolfsson i Eskilstuna ny ägare 1978-08-10.

- Mikael Fredrik Karlsson i Nyköping ny ägare 1979-02-11.

- Sinikka Orvokki Isojärvi i Julita ny ägare 1980-02-27.

- Pentti Kaijankoski i Torshälla ny ägare 1980-06-01.

- Vesa Aksila i Eskilstuna ny ägare 1980-09-06.

- Sten Harry Mattsson i Torshälla ny ägare 1982-01-22.

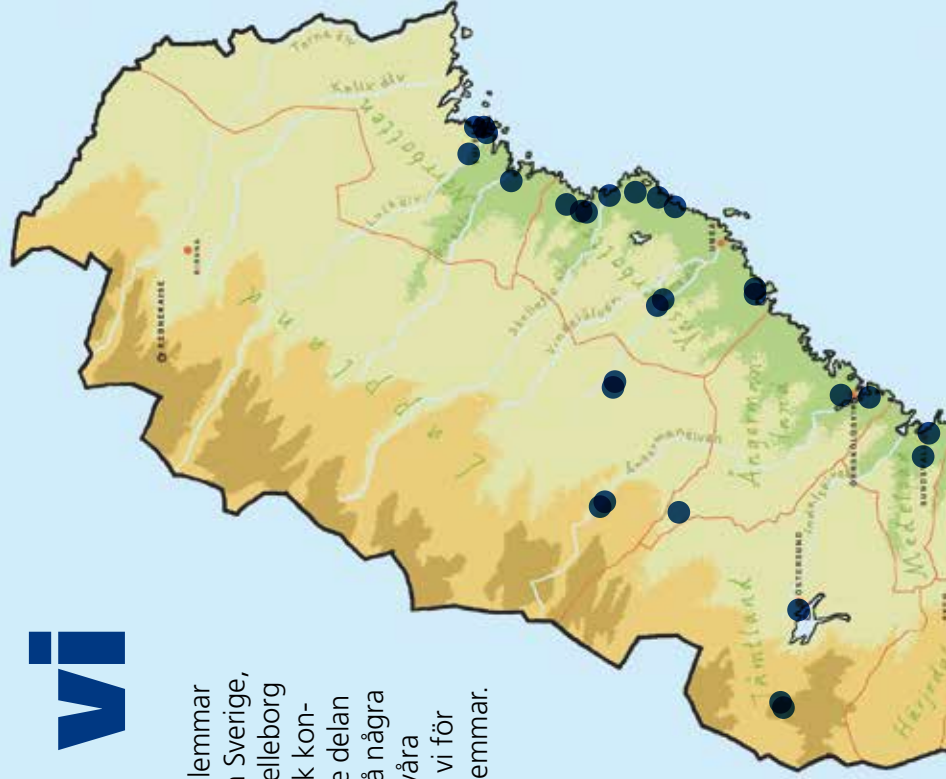
- Anders Bertil Rindberg i Pilgrimstad ny ägare 1984-11-05.

- Åke Jämstäter i Östersund ny ägare 1985-11-19.

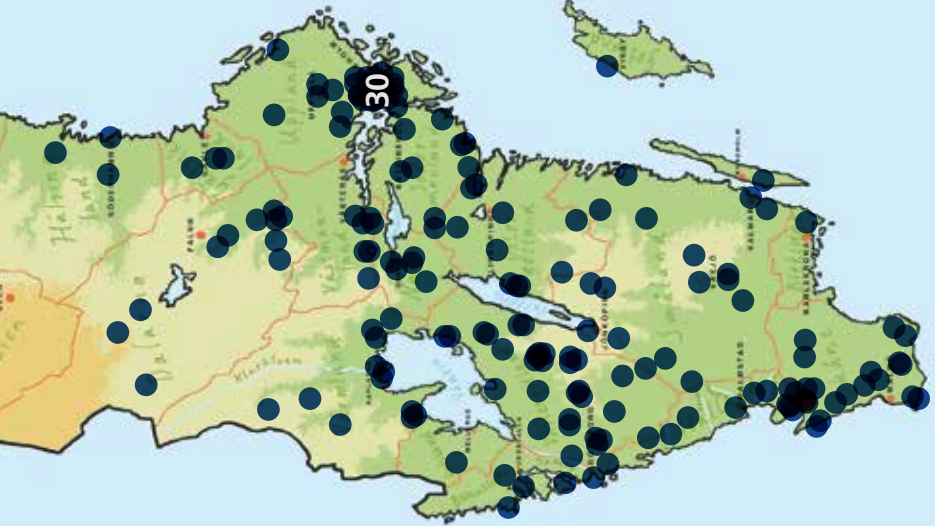
# Här bor vi



Cortinaclubbens medlemmar är utspridda över hela Sverige, från Luleå i norr till Trelleborg i söder. Det är en stark koncentration i den nedre delen av landet – men också några entusiaster boende i våra grannländer. Totalt är vi för närvarande 240 medlemmar.



Vi hälsar följande nya medlemmar  
välkomna i Svenska Cortinaklubben:  
11081 Leif T Andersson, Grimeton  
1082 Per Olof Helldin, Örebro  
1083 Ronny Wickman, Höllviken  
1084 Helena Andersson, Vejbystrand  
1085 Lars Angström, Norrköping



Medlemmar  
i andra länder:





# Historien om ett fotografi

## När jag fick låna Brorsons Lotus

Jag fick order om att röja ur bastun som förvandlats till förvaringsutrymme de senaste åren. Då är man ju tvungen att snabbkolla vad som fanns i lådorna.

Hittade bland annat den här artikeln från tidningen Bilsport nr 16 1997. Det var min första bekantskap med en Lotus Cortina i vuxen ålder och platsen var Ring Knutstorp.

Bilen var Tommy Brorsons som jag senare skulle köra några EM tävlingar tillsammans med. Bilen hade vi lackerat i samma färgkombination som min pappa hade på sin första Lotus Cortina.

Tävlingen var avsedd för att jag skulle bekanta mig lite med bilen. Tommy hade tidigare sagt att jag förmodligen skulle bli chockad över hur fort de (Tommy och Bosse Warmenius) tidigare kört med med sina Cortinor.

**Jag hade själv** fram tills detta endast kört Ford Falcon Sprint inom historisk racing som är en liten amerikansk bil med motor (och bottenplatta) från Mustangen.



Tommy var själv inte på plats utan han körde denna helg en tävling Österike och på vägen hem ringde han och frågade hur det hade gått. "Det gick bra svarade jag", jag vann. "Det fattade jag väl att du skulle göra", svarade Tommy, "men vad fick du för varvtid?" Jag talade om varvtiden (som jag glömt nu) och det blev först tyst i luren. "Men då slog du ju mitt varvrekord", sa Tommy. "Ja", svarade jag. "Det va som fan", muttrade Brorson i luren.

**ULF LARSSON**

*Har du något att berätta kring ett fotografi? Titta i albumet, skriv en liten text och bifoga ett foto via mejl eller post till redaktören. Papperskopior kommer naturligtvis i retur!*