



Cortina BLADET

ÅRGÅNG 36 • NUMMER 1 • 2021

Projekt Lotus Cortina Mk1.
Åke Jämmtsäter tar nya tag
i en renovering som
startade 1969. Sid 4-8.

FOTO: ÅKE JÄMTSÄTER



Sid 9



Sid 20

I detta nummer även bland annat:

Årsmötesprotokoll

MK2 Poster

Ordlista för Cortinister

Digital garagevisning

Lotus Cortina Down Under, del 2

Hedlunds anekdoter



Sid 12



Sid 14



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, matshal@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 betalningsdag 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

HEREDSMEDLEMMAR Nr 100 Gunnar Palm, Nr 300 Alf Dahlgärde.

Vi hälsar följande nya
medlemmar välkomna
i Svenska Cortinaklubben:

1086 Pär Molin, Falkenberg
1087 Arvid Trontveit, Treungen, Norge
1088 Kenneth Weidenby, Värmdö
1089 Erik Jahn, Sjötorp

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.

Ola Stensson, Dalby, 076-635 39 74.



CORTINABLADET

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

UTGIVNING: Nr 2, 2021 kommer i november, manusstopp 15 oktober. **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.

Då har det äntligen blivit sommar igen, och de flesta av oss har säkert tagit ut klenoden för säsongen. Förhoppningsvis har ju många av oss även påbörjat, eller till och med slutfört, sin vaccinerings mot Covid-19. Om inte det blir nya restriktioner från Folkhälsomyndigheten så bör vi kunna träffas på några träffar längre fram i sommar.



ORDFÖRANDE HAR ORDET

Vi brukar ju normalt samlas några stycken vid RHK:s tävlingar som redan startats upp, men än så länge utan publik. Jag kommer att bevaka om och när det är möjligt att komma som publik till tävlingarna och meddela er via de epostmeddelanden som jag skickar ut. Det händer att dessa hamnar i skräpposten så ta en titt där ibland.

I år har jag planer på att ordna en rejäl runda där jag tänkt mig att vi ska besöka ett antal museum under vecka 31. Start i Trollhättan på Saab Car Museum, vidare till Volvo i Göteborg ner genom Halland runt Skåne och upp genom Småland, vidare till Västergötland och slutligen samlas vi i Hjo första helgen i augusti (6–8/8). En mer detaljerad beskrivning av denna tilltänkta Cortinurné kommer jag att skicka ut via epost strax efter utgivningen av detta Cortinabladd. Det är då tänkt att alla som vill vara med meddelar mig vilka av de museum som jag förslagit man vill besöka. Man kan antingen vara med hela resan eller delar av den. Håll utkik efter detta. Om någon av er bytt epostadress nyligen och inte meddelat mig detta så hoppas jag att ni gör det nu.

Helgen i Hjo kommer troligen att bli vår största sammankomst under året om allt går som vi hoppas. Ni som inte redan bokat boende och vill vara med så rekommenderar jag att snarast ringa Hotel Bellevue på telefon 0503-12 000 och ange bokningskod BMM 2021 för att få bästa pris.

Jag önskar er en härlig sommar!

ULF LARSSON Ordförande Svenska Cortinaklubben

Sent, sent, sent – kommer här äntligen årets första Cortinabladd. Orsakerna till dröjesmålet är många, men främst att så lite material inkommit vid deadline att det inte var möjligt att få ihop en tidning. När så den ena fina texten efter den andra väl trillade in var min kalender fullbokad med allehanda andra ting som hör våren och sommaren till.



REDAKTÖREN HAR ORDET

Jag hoppas att ni finner numret roligt, nyttigt, spännande och tjustigt – helt enkelt så bra att ni vill bidra med egna erfarenheter och berättelser till nummer 2! I så fall är manusstopp den 15 oktober – men skicka gärna in tidigare...

Ha en härlig Cortinasommar! Kanske ses vi på sommarvägarna, eller i Hjo eller på något stopp i Ulfs planerade museumrundtur i söder!

ROFFE STOHR Redaktör för Cortinabladet



Projekt Cortina Lotus

TEXT OCH FOTO: ÅKE JÄMTSÄTER

December 1969.

Här kommer jag igen med en liten berättelse om mitt nuvarande projekt vad gäller Ford Cortina. Man skulle kunna säga att projektet pågått sedan 1969, men det är inte riktigt sant eftersom det har legat helt nere i (många och långa) perioder. Senast jag gjorde något konkret var diverse karosseriarbeten under 1994–96.

Projektet består av en Mk1 Lotus Cortina som jag köpte av en lokal tävlingsförare här i Östersund med namn Sören Morén.

Sören köpte bilen 1967, vi bodde grannar då, och bilen var vit med gröna kilar som alla Mk1 Lotus Cortina var från början. Sören målade dock snabbt om bilen till grön med guldfärgade kilar och en bred guldfärgad rand över huv, tak och baklucka. Det var en färdig tävlingsbil och Sören körde sedan både banracing sommartid och isbana på vintern, men sommaren 1969 sprängde han motorn

på Anderstorp. Sören köpte då en annan väldigt bucklig och medfaren mattsvart Lotus Cortina norrifrån så den gröna bilen blev till salu.

Här började då mitt liv med Cortina! Jag hade i och för sig redan en Anglia "frilördag" 1960 med trimmad GT-motor, så skruva med engelsk Ford hade jag redan fått vänja mej vid.

Den första reoveringen påbörjades direkt vintern 1969–70. Karossen var bucklig i stort sett precis överallt. En dörr, motorhuv och bakluckan var fortfarande av originaltyp för tidig Lotus



Våren 1970.

Cortina men det var bara bakluckan som gick att behålla. Efter en kraftig brand i motorrummet hade det brunnit hål i motorhuven, hålet "lagades" med en bit aluminiumplåt som nitades fast och originaldörren var skadad bortom räddning. En skrotad Cortina deluxe -63 fick donera motorhuv, framskärmar och dörrar.

Gott om delar

Reservdelar till Lotus Cortina kunde på den tiden beställas hos den lokala Fordhandlaren, så med ny vevaxel, en ny vevstake samt lite annat smått och gott kunde en "ny" motor byggas på ett begagnat motorblock från en Cortina GT. De smidda Hepolite-kolvorna var oskadda och topplocket med sina "race"-kammare typ L1 fick sig en översyn med planslipning och några nya ventiler.

Vid 22 års ålder var väl mina kunskaper

” Vid 22 års ålder var väl mina kunskaper om dubbla överliggande kamaxlar och inställningen av dessa inte helt på topp.

om dubbla överliggande kamaxlar och inställningen av dessa inte helt på topp. Det "gick åt" ett antal ventiler och spräckta styrningar vid startförförsök via startmotor och bogsering innan det hela blev rätt.

Den gröna färgen från Sörens tid byttes till en i mitt tycke jättesnygg mörkblå metallic kombinerat med silver på tak och kilar samt en orange rand över huv, tak och baklucka. Originalutförande fanns inte på kartan vid den tiden...

Till en bantävling, Nordjämtloppet på Hallvikens Flygfält (9 mil norr





Överst: Racehelg på Hallviken i juli 1970 där Sören Morén (i röd tröja under ett race 1969) fick återse sin gamla Lotus Cortina i startfältet.

om Östersund efter E45) i juli 1970, lånade jag ut bilen till en kompis, Bengt Nilsson, som då fick tävla mot bland andra bilens förra ägare Sören Morén. Jag körde då bilen till och från tävlingen på interimslicens (rödplåt) med nr Z2.

Vägen till Gäddede

Jag använde Lotusen ett par år mer eller mindre som bruksbil och det blev bland annat en resa till Gäddede (25 mil enkel väg) där jag hade ett lärarvikariat på Gäddede Centralskola höstterminen 1970. Konstigt att man på den tiden kunde få ett arbete som klassföreståndare för klass 9TP och sedan ansvara för alla tekniska ämnen på högstadiet bara för att man gått ut maskinlinjen på Teknis!

39 vecko-timmar hade jag och fri bostad på elevhemmet, inte undra på att man hade råd med olja och bensin under den perioden!

På väg till Gäddede en söndagskväll i november och strax före Strömsund var det ett gupp i vägen och där small det till i diffen då en bult till kronhjulet hade gängat ut sig en bit och slogs tvärt av. Det gick dock bra att fortsätta upp till Gäddede.

Ett par dagar senare åkte jag ner till Strömsund (15 mil enkel väg) för att besiktiga bilen, så den kvällen blev det ytterligare 30 mil innan jag var tillbaka i Gäddede. Bilen fick godkänt, men det var nog för att det var snälla killar som jobbade den kvällen. Dom hjälpte mej till och med att rullstarta bilen när besiktningen var klar.

Det gick åt mycket olja minns jag, det fanns alltid en 5-liters dunk med Castrol GTX i bagaget. Det var ju smidda racekolvar i cylinderloppen med väl tilltagna spel och ventilstyrningar helt utan tätning.

Redan 1971 tröttnade jag tydligen



Processen från mörbultat tävlingsvrak till tjuSIGT entusiaståk har bara börjat...

” Det gick åt mycket olja minns jag, det fanns alltid en 5-liters dunk med Castrol GTX i bagaget.

på den mörkblå färgen för då lackade jag om bilen igen och den här gången med Candy Apple Green kaross medan tak och kilar fick bli i Silver Metal Flake. Samtidigt med omlackeringen knackade jag ut skärmkanterna fram och uppdaterade utseendet med grill och blinkers från 1965–66 årsmodell. Jag tyckte tydligen att det var snyggare med den grillen.

Att jag knackade ut skärmkanterna fram berodde på att däcken alltid hakade i skärmkanten när man lade om styrningen helt. Jag hade ju fått tag i fem helt nya äkta Minilite 7x13 magnesiumfälgar hos Fordhandlaren

i stan och fjädringen var fortfarande samma som under livet som räser, alltså väldigt låg!

Fälgfynd hos Fordhandlaren

Det här med fälgarna måste jag också berätta, det var nämligen en lokal ”sol- och vårare”-typ här i nejden som körde rally med Ford Escort och han hade beställt dessa exklusiva fälgar hos Fordhandlaren. Nu bar det sig inte bättre än att han blev avslöjad som den skojarare han var och det blev ett väldans hallå i tidningarna samt rättegång med mera. Fälgarna blev förstås liggande i lagret hos Fordhandlaren och eftersom jag nu hade min Cortina och tidigare en Anglia så var det mycket spring hos reservdelsavdelningen.

Jag blev bra bekant med lagerchefen och vid ett tillfälle frågade han mej om jag eventuellt kunde vara intresserad av fem fälgar som legat i lagret en tid. Vi



följdes åt ner i källaren och där i en hög och smal kartong låg de nya Minilite fälgarna. Lagerchefen menade att bara jag tog fälgarna därifrån så skulle jag få köpa dom till hans inköpspris från några år tidigare.

Och priset blev, det känns fortfarande otroligt, 750 kr för alla fem med kromade bultar till alla fälgarna. Klart att man slog till! En av fälgarna har fortfarande aldrig haft ett däck monterat.

Lacksläpp och "tappad sug"

Den något exklusiva lackeringen med Candy och Flake var väl "fin" ett tag, men klarlacken var av cellulosatyp och redan efter ett par år började den gulna och det var ju inte så kul – men ännu värre var att den även börjat krackelera med små sprickor över hela bilen.

Detta resulterade tydligen i den så kallade "tappade sugen" så med hjälp av en kompis skrapades de tjocka färglagren bort med vassa knivar. Ett mödosamt arbete och det var här som den stora och fortfarande pågående renoveringen tog sin början. Detta hände sig 1976 och sista gången jag körde med bilen var när jag åkte hem från kompisens med bilen i stort sett utan färg.

Väl hemma började den renovering som sedan dess pågått i etapper. Nå period har bilen varit i garaget hemma, men allra mest tid har den fått tillbringa i dels ett garage 35 km norr om stan och sedan 2006 i ett nybyggt garage 12 km hemifrån.

Den femte augusti 2020 måste nu ses som en speciell dag för Sörens gamla tävlingsbil eftersom jag då äntligen fick ändan ur vagnen och hämtade hem bilen för den slutliga helrenoveringen!

I skrivande stund är hela karossen inklusive dörrar och motorhuv lackerad och klar, återstår bakluckan som blir klar den här veckan (i mitten av april). Det roliga arbetet med återmontering av renoverade delar har påbörjats och jag inväntar mer delar från både Burton och från Cortina Mk1 Owners Club.

I dag finns det nästan allt att köpa till Cortina Mk1 och Mk2, men det blev tyvärr lite dyrare nu efter Brexit. Här nedan listar jag ställen som jag köper delar från.

När jag renoverade min Mk2 Lotus Cortina var jag medlem i Ford Cortina Mk2 & 1600E Owners Club som har ett bra sortiment med reservdelar, men även Ford Cortina Mk2 Owners Club har ett mycket bra reservdelsutbud.

ÅKE JÄMTSÄTER

Här hittar du delar till din renovering

www.mk1cortina.club Medlemskap krävs, men väldigt enkelt att köpa delar och mkt stort sortiment!

www.burtonpower.com Ford, Cosworth & Lotus Twin Cam Performance Engine tuning parts specialist.

kelvedonlotus.co.uk Historic Lotus parts and service.

teamdeville.co.uk Classic Ford racing parts including Anglia and Cortina.

www.steelpanels.co.uk Classic Car panels & bodywork in UK.

www.aldridge.co.uk Car Interior Trimming & Retrimming.

www.mk2cortina-1600e.co.uk Ford Cortina Mk II & 1600E Owners Club.

www.fordcortinamk2oc.co.uk Ford Cortina Mk2 Owners Club – The UK based club for all MkII Cortinas.

Årsmötet

Svenska Cortinaklubbens årsmöte 2021

Datum: 2021-05-11. Plats: Online via Microsoft Teams.

§1 Årsmötet öppnas

Ulf Larsson öppnade mötet.

§2 Justering av röstlängd

13 deltagare. Jill Andersson, Wåge Dahl, Krister Fahlander, Olof Gustafsson, Martin Hallén, Mathilda Hallén, Bertil Hedlund, Per Helldin, Erik Jahn, Ulf Larsson, Susanne Malmström, Tomas Löf och Rolf Stohr.

§3 Val av ordförande och sekreterare för mötet

Ulf Larsson valdes till ordförande och Rolf Stohr valdes till mötessekreterare.

§4 Val av justeringsmän

Bertil Hedlund och Susanne Malmström valdes att justera protokollet.

§5 Fråga om kallelse till mötet skett i stadgeenlig ordning

Kallelse gick ut i Cortinabladet nr 2 2020 och har även lagts upp på hemsidan den 11 april. Mejl skickades ut i april och de utan mejl fick brev skickade till sig samma vecka.

Beslut: Kallelsen ansågs ha utgått i stadgeenlig ordning.

§6 Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes. En felnumrering av punkterna upptäcktes. Denna är nu åtgärdad.

§7 Föredragning och godkännande av verksamhetsberättelsen för 2020

Bertil påpekade att videomötet i Mikael Helligrens garage skedde i början av 2021.

Beslut: Mötet godkände verksamhetsberättelsen trots denna lilla fadäs.

§8 Fastställande av resultat och balansräkning för 2020

Tomas Löf gick igenom resultaträkningen. Vi gjorde ett plusresultat med 8 462.

– Rolf Stohr frågade om återbetalning från det konkursade vandrarhemmet. Tomas Löf har inte hört ifrån konkursförvaltaren, så utsikterna till en återbetalning bedöms som små.

– Rolf Stohr berättade att kostnaden för hemsida och domän har ökat till 1958,75 kr per år.

§9 Genomgång av revisionsberättelsen

Revisionsberättelsen lästes upp av Tomas Löf, Revisor Ola Stensson rekommenderar i den att årsmötet beviljar styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020.

§10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2020

Beslut: Årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2020.

§11 Fastställande av medlemsavgift och budget för nästa verksamhetsår

Beslut: Medlemsavgiften behålls oförändrad, dvs 250 kr per år och 70 kr för familjemedlem.

§12 Fastställande av plats för årsmöte 2022

Vi gör ett nytt försök med att hålla årsmötet i Stockholm. Rolf Stohr sonderar terrängen.

Ulf Larsson

Sekreterare

Justeras

Justeras

Rolf Stohr

Bertil Hedlund

Susanne Malmström

Susanne Malmström

Betalande medlem kan rekvidera fullständigt protokoll och alla ekonomiska handlingar via epost från klubbens sekreterare Rolf Stohr. Se sidan 2 för kontaktuppgifter.



Garageträff på nätet

Mikael Hellgrens inbjudan hörsammades av ett tiotal medlemmar. Så den 28/1 fick vi via Zoom en grundlig genomgång av Mikael's bilskatt, från Cortina GT till Lotus Elan via Granador och Anglia. Många tips och erfarenheter utbyttes. Och alla var eniga: Det här måste vi göra om! Tack Mikael!



Till salu

Delar till GT/Deluxe Mk1 65-66

Kompleta dörrar m. glas, vev mm. Vä. sida bakom dörr med b och c stolpe, skärmar, m-huv, baklucka, bakaxel m. slutväxel, värmepaket/fläkt, hylla under instr. panel, tank, bakruta, sidorutor bak, topplock 1500 Deluxe, vä. fjäderben m. vårdbehov, fjäder GT, p-ände, bladfjäderpaket, Innerskärmar utan stötd. fästen, inredning bak och fram, krom lister framskärmar GT och tröskellister.

Thomas Frejd, Ludvika

Telefon: 0240-103 98

ahlsell

Ängelholm

amring
wheels & tires

Autoexperten

Borås

Bjäre Släp & Bil
0431-833 00

Ängelholm

Ett stort
TACK
till våra
sponsorer

borasbilhall

www.borasbilhall.se

Dahlqvists

BORGAR FÖR KVALITET & TRYGGHET SEDAN 1948

Ängelholm



DITEC

Ängelholm

IGRAB

Åstorp

Mekonomen

Ängelholm



RASK & BJÖRCK BIL AB
www.rbbil.se
- Trygghet sedan 1924

VERKTYGSBODEN

Borås

Mk 2 – från de lux till top of the line

Med Cortina Mk2 togs ett designmässigt steg närmare sjuttioalet och med 1600E modellen växte polisongerna ut ordentligt, nu även med vinyltak på tillvalslistan.

Ford visade framtiden genom att presentera ett brett modellutbud från de luxe till "Top of the line"-modellen 1600E på samma plattform.

E som står för executive flyttade upp Cortinan i ett nytt segment för lyxigare standardsalooner. Det var nu inte bara fokus på prestanda. Prestandan skulle även komma med lyx och flärd. Påkostade inredningsdetaljer, originalmonterade extraljus och lyxiga rostylefälgar samt läckra metalliclacker.

Ford lyckades få fram en "minijaguar" som väckte köpsug framförallt på hemmamarknaden. Modellen blev en klassiker redan under sin produktionstid.

På sidorna 12–13 bjuder jag på en karamell från 1969 i tvådörrarsutförande. En bild på nu avlidne klubbmedlemmen Sven Örnbergs bil fick stå modell när denna illustration ritades.

Jag har minnen från bilen och dess ägare ifrån 1997 (tror jag det var) då vi var ett antal medlemmar från Cortinaklubben som åkte till England för att besöka brittiska Mk2-klubbens 30-års jubileumsträff av Mk2-modellen.

Ett härligt äventyr var det. Jag minns att Sven fick någon form av "Best in show"-utmärkelse då britererna var mycket imponerade av skicket på hans bil och att det var en tvådörrarsmodell av 1600E, vilket jag tror knappt förekom på den inhemska marknaden?

För övrigt fick vi avnjuta många häftiga Mk2:or på denna träff. Minns speciellt några exemplar av den ovanliga Savagemodellen med Essex V6:a och några Crayfordcabbar.

En liten research på nätet ger tillkänna att Svens bil nu är exporterad till annat land. Nämnvärt är också att Sven köpte bilen ny och var mig veterligen enda ägaren på svensk mark.

DAVID SKOOG, medlem 335



►►►
Forts.

FOTO: DAVID SKOOG



Vårtvätt av familjens Cortina

Bröderna Henry och Axel tvättar familjens de luxe som här släpats fram från en lite längre tids förvaring, vilket den har för vana att hamna på då och då när andra projekt och prioriteringar går före. Men nyhetens behag har väl lagt sig efter snart 29 års ägande.

Det är bäst att hålla slangen tillsammans för den broderliga rättvisans skull.





Illustration:
**David
Skoog**

Hedlund reder ut

Ordlista för Cortinister som vill veta mer

Mark vem?

Cortina mark 1, mark 2 och mark 3, sen blev det Taunus. Uttalas som det engelska namnet. Vi har en Mark i klubben så det är bäst att säga rätt, alltså inte som mark som man bygger hus på, inte som Mark Levengood utan Maark. När man skriver (tycker jag) att man skriver med stort M och inte hela Mark utan Mk dvs Mk1, Mk2, osv. Men det är vad jag tycker.



Inte han.

Dagenham

Det finns en film om kvinnliga fabriksarbetares lika villkor och lön som är baserad på verkliga händelser, de verkliga händelserna utspelade sig på Fords Dagenhamfabrik. De flesta Cortinor är tillverkade i England på den gigantiska Ford fabriken nordost om London i orten Dagenham. Fabriken kallas följaktligen The Dagenham plant. Sedan finns det Cortinor i Sverige som tillverkades i Holland, men det vill vi ju inte tala om, för vi håller ju på med engelska bilar så man kan dricka te och öl och slippa gå i träskor och äta sparris. Kidneypie kan vi ju tala tyst om.

Sållenojdd

Heter som det låter, men stavas solenoid. Man kan säga att det är ett relä som sitter mellan tändningsnyckeln och startmotorn. Den behövs för att startmotorn drar en himla massa ström och det är ju opraktiskt och dyrt att dra in så pass tjocka kablar till tändningsnyckeln, det blir flera meter kabel, och koppar är dyrt får man ju lära sig på nyheterna när tågen blir stående.

Pinnjong

Stavas pinjong. Den delen i bakaxeln som man skruvar ihop med axeln som kommer från växellådan. När pinjongen snurrar så överför den kraften till kronhjulet, vilken överför kraft till hjulen via differentialen och drivaxlarna.

Hypoid

Hypoidolja har kanske de flesta läst i instruktionsboken, men varför heter det så? I bakaxeln finns kronhjul och pinjong, när pinjongen kommer i kontakt med kronhjulet nedanför halva höjden på kronhjulet, man kan säga att dom möts klockan 5 på kronhjulet i stället för klockan tre, dvs mitt på så att säga, då har man att göra med en slutväxel av hypoidtyp. Den vill ha hypoidolja för att må bra. Hypoidbakaxeln medförde att man kunde sätta kardan axeln längre ner och därmed sänka golvet i bilen. Därför var gamla bilar så höga, dom var tillverkade innan man hade uppfunnit hypoidbakaxeln.

Strut

Bakre delen av växellådan, har en strutliknande form.

2000E

Utväxling i dreven i växellådan som ursprungligen togs fram till Corsair med V4-motor. Denna drevsats anses vara den bästa att ha i en bil som man kör på gatan och kom att sitta i flera Fordar av sportigare karaktär. Kallas ibland tätstegad av de som aldrig provat en riktigt tätstegad växellåda.

Tätstegad

Har inget att göra med hur det känns att växla eller hur tätt det är mellan lägena i spaken utan hur tätt det är mellan utväxlingarna i växellådan. Ju mindre varvtalet ändras när man växlar ju mer tätstegad är växellådan.

Lotuslåda

Kallas också Ultra close. Den fränaste växellådan som fanns att få tag på när det begav sig. Helt värdelös att köra i stan med, ring bärgare om du hamnar i en kö. Har väldigt hög etta, det vill säga att det är nästan som att köra iväg från trafikljusen på trean. Det sliter på kopplingen, och nerverna, att ha den fränaste lådan.

För tävlingsbruk är det en helt annan sak, i de fallen behöver man ju bara starta en gång, helst med hjulspinn, och blir det kö så är det lika bra att gå i depå.

Överfall

Skurkaktig person som slår ner och stjälar värdesaker från den nedslagne. I bilvärlden är överfall en helt annan sak. När vi här talar om överfall så rör det sig om den löstagbara delen av en hållare av ett lager till exempel i motorblocket.



Skurk.

L block

Motorblock som är det bästa att ha när man ska bygga sig en sportig motor till sin Mk1 GT eller Lotus Cortina. Finns två varianter med runda eller raka överfall.

Sexton femti

1500 motor som är borrarad i cylindrarna till 85 mm vilket ger 1650 cc.

Åtti tre ån halv

På svenska 83,5 mm. Klassiskt mått på borring av Cortina GT och Lotus motor. Man kan som regel borra till det måttet utan att blocket riskerar att rämna. I en Mk1 motor ger det 1594 kubik och i en Mk2 motor 1700 kubik.

Kubik

Slarv med enheter är vanligt. På mattelektionerna svarade man till exempel 82, och då frågade läraren vadå 82, elefanter, eller mamelucker kanske?

Kubik betyder när man pratar motorer kubik centimeter, dvs antalet centiliter motorns cylindervolym utgör, cc, cubiccentimeters, kubikcentimeter.

►►►
Forts.

Krycka

Avundsjuka individers benämning på handbromshandtaget på de flesta GT och Lotus Cortina. Vi andra kallar det handbromshandtag.

L1

Välkänd kamaxelslipning från Cosworth till Lotus twincam motorn.

L2

Mindre känd och därmed inte lika populär som L1.

Cosworth

Frank Costin och Keith Duckworth startade Cosworth Engineering på 50-talet och har konsulterat åt bilindustrin sedan dess. Dom är skyldiga till mycket.



Costin.



Duckworth.

Utväxlingar till bakaxeln

Förhållande mellan pinjong och kronhjul, 10 på pinjong och 39 på kronhjul ger $39/10=3,9$. Sen plockar man in ettan, och den betyder att när pinjongen snurrat 3,9 varv så har kronhjulet (och därmed bakhjulen) snurrat ett varv.

Fyra elva

Bakaxelutväxling som man skulle kunna tro är 4,11:1 men den är 4,125:1, finns ingen logik där, det är väl lättare att säga fyra elva än fyra ett tjuvem.

Tre nie

Bakaxelutväxling som faktiskt är exakt 3,9:1.

Tre sjutti sju

Eller bara tre sju. Stämmer bra, 3,777777..... :1 jobbbigt att rabbla alla sjuor, så det blev som det blev.

Tre femti fyra

Återigen håller man sig till sanningen, 3,54:1.

Dubbla Webrar

Detta är fint och fräsigt, två stycken Weberförgasare, en öppning för varje cylinder. Drömmen för en GT-åkare, vardagsmat för Lotus ägaren. Sen finns olika storlekar, de vi bryr oss om i Cortinavärlden är 40 och 45.

Diffbroms, diffspärr, spärr, diff, diffad

Heter på fackspråk differentialbroms. Ser till att båda bakhjulen slirar lika mycket vid gaspådrag. Fast en diff är egentligen raka motsatsen, det är en differential, den ser till att inget av hjulen bromsas när man svänger eller slirar. Men får man en fråga i stil med: Har den diff? Så vet man tveklöst att det rör sig om nyfikenhet kring huruvida det finns en differentialbroms monterad eller inte.

Hög och låg

Hög kan man bli av olika orsaker, men här nischar vi oss lite och håller oss till fordonsrelaterad höghet.

Hög utväxling. Ju högre utväxling man har, ju högre hastighet kan man uppnå med bilen. Problemet är att ju högre utväxling man har, ju mer får motorn jobba för att komma upp i fart. Med låg utväxling så får man lägre fart, men motorn har ett lättare jobb. För landsvägskörning så väljer man hög utväxling, för sportkörning så väljer man låg. Vitsen med låg är att accelerationen blir bättre med låg än med hög utväxling.

Högkompad

Vid trimmning av motorn höjs kompressionen, den blir högkompad.

Högt vevhuskomp

Här ska det inte vara någon kompression alls. En motor med vevhuskomp är sliten, eller sönderkörd. Ta av oljelocket och känn om det blåser. Det ska inte blåsa. Blåser det så betyder det att kompressionen i cylindrarna går ner i vevhuset och det ska den inte göra.

Höglyftande, eller om man så vill, vass kam

Kamaxeln öppnar och stänger ventilerna i motorn, vid byte till vass kam så ändras när och hur mycket ventilerna öppnas, mer öppning ger mer bränsle och luft in i cylindrarna och det blir mer sprutt i motorn.

Högtryckspump

Har med oljepumpen att göra, ibland säger man HP (high pressure) och eller HC (high capacity), vid trimmning vill man ha mer fart på oljan, så man byter upp sig till en bättre oljepump.

Stift

Tändstift, finns hårda och mjuka, och mitt emellan. Hårda för sportiga motorer, mjuka för mindre sportiga. Hårda kan vara omöjliga att starta motorn kall med så man får skruva i mjuka, köra motorn varm och sen byta till hårda innan man kan sportköra. Skillnaden är att hårda stift leder bort mer värme än mjuka från själva tändstiftet.



Brytare

Heter egentligen brytarspetsar, sitter i tändsystemet och öppnas och stängs hela tiden när motorn går. Dom slits efterhand ut och ska bytas vid service. Om dom slutar öppna så stannar motorn.

Konding

Kondensator, ser till att brytarna lever längre, reducerar gnistan som uppstår då brytaren öppnar.

Spole

Heter egentligen tändspole. Agerar i samverkan med brytare och konding och skapar gnistan på tändstiftet.

▶▶▶
Forts.

Spole kan också sitta i bakaxeln, det är en klump som man sätter dit i stället för differentialen så båda hjulen driver lika mycket. Ett elände att köra med annat än i rattlås racing (drag racing).

Lock

Fördelarlock, i detta sitter tändkablarna som leder högspänningen till stiften.

Rotor

Snurrar under hela tiden motorn går och ser till att strömmen till tändstiften kommer till rätt tändstift.



Pre facelift

Consul Cortina, första tre årsmodellerna, 1962–1964, kallas även Mark 1 (Mk1) serie 1. Man ser enklast att man har att göra med en serie 1 på att blinkers fram är vit och sitter utanför grillen. Sen finns massa andra skillnader också – som man lär sig efter hand.

Facelift

Cortina, 1965–1966, Mark 1 serie 2 kallas ofta airflow, eller aeroflow i utlandet, på grund av den modernare ventilationen som kom i serie 2. På dessa är framblinkers orange och sitter i grillen.

Mark 2

Cortina Mk2, 1966–1970, även här finns serie 1 (66–68) och serie 2 69–70. Här är det värre att se skillnad snabbt, så svårt att det kan framstå som att det inte är någon större skillnad. Men det är det när man nördar ner sig, tro mig...



Inte nu heller.

Estate

Estate betyder herrgård på engelska, så har man med bilar att göra så blir det ju naturligtvis herrgårdsvagn. Håller man på med Volvo så har man kombi, men har man Cortina så har man estate.

Att det sen står estate i registreringsbeviset för de flesta 1600E är bara att beklaga, myndigheter...

Sextonhundra E

1600E, top of the line Cortina med massa extra lull-lull, fanns endast som Mk2. Ej att förväxla med Estate som är något helt annat. Och nej, E står inte för Einspritzung, Electronc eller Europa – utan för EXECUTIVE. Direktionsvagn alltså.

Svanhals

Kärt barn har många namn, remote, GT-ställ, speedshift, GT-spak och så vidare, allt rör sig om grejen som placerar växelspaken där den sitter i en GT Mk1 och Lotus Mk1, en i metall gjuten grej som man skruvar fast i växellådan som gör att växelspaken blir kortare och hamnar längre bak än i en deluxe.

Deluxe

Basmodell av Cortina som finns både som Mk1 och Mk2. Sen finns standard också, som kallas fleet på engelska. Standard såldes inte i Sverige alls. Inte heller super som är en uppiffad deluxe.

GT

Sportmodellen för den stressade allmänheten, både Mk1 och Mk2. Massa extra mätare, större bromsar och mer kusar under huven.



Lotus

Lotus Cortina, Cortina Lotus, sportmodellen för de som har mest bråttom, ikonen bland Cortinamodellerna för de som föredrar fart framför tillförlitlighet. Löjligt ofta är dom vita och gröna. Lite lurigt med färgerna där, för det är populärt att måla sin wannabe Lotus just vit och grön.

Tumnycklar

Verktyg som är i storlek i tum i stället för millimeter, antingen så blir muttern rund eller så får man banka på verktyget på muttern om man försöker sig på att skruva Cortina med millimeterverktyg. Som upplagt för att det kommer gå dåligt i garaget. Millimetersystemet kallas metric och tumsystemet för imperial.



Plusjord

Batteriets pluspol kopplas till bilens kaross. Läskiga grejer påstås det. Precis likadant som minusjord, fast tvärt om. Inget konstigt med det eller hur?

Alla Mk1 hade plusjord men många är ombyggda (polkonverterade) till minusjord i senare tid. Vid övergång till Mk2 så blev det minusjord, vilket i stort sett alla biltillverkare haft sen begynnelsen. För att undvika att göra fel på sin Mk2 så fanns det en dekal i närheten av batteriet som påminner om att vagnen är minusjordad.

Vill man spekulera i vad som egentligen är det bästa så kan man kolla upp åt vilket håll elektronerna vandrar i en elektrisk ström.

Svaret kan förvåna. *

Tvåportare

Förgasare med två portar. På Cortina GT och 1600E satt det en Weberförgasare med två öppningar.

Enportare

Enportsförgasare, inget sportigt alls med en sån, så dom satt i deluxerna. Fungerar förträffligt bra, ju fler portar ju fler problem.

BERTIL HEDLUND

** Elektronerna i kretsen rör sig från batteriets minuspol genom sladdarna och t ex en lampa till batteriets pluspol. Ändå anses strömmen i en likströmskrets flyta från pluspolen till minuspolen, alltså tvärt om mot elektronerna som så att säga är strömmen. Källa: Faktabanken.nu*



Lotus Cortina

Andra delen. Vi får följa Daniel Andersson Paulsson och hans familj på en drömmresa till Nya Zeeland, ditbjudna av Lotus Cortina-samlaren Bruce Miles.

Bruce Miles renoveringar av sina Lotus Cortinor är genomgipande. En av de anställda var bilplåtslagare medan någon annan skötte elen i bilarna. De var framför allt bilar som skulle tillbaka till originalutförande – det var inte tal om några modifieringar eller racebilar här inte!

Flertalet var Mk1:or från -66, oftast inköpta från USA. Bland ovanligheterna fanns en som var såld original i röd färg! Vid detta tillfället kunde man räkna till tio Mk1 Lotus Cortinor i garaget.

Mycket förändrades vid jordbävningen

Bruce har bra koll på LC på NZ, och vad jag förstod på honom var fortfarande en på drift!

Jag ställde den oundvikliga frågan:

–Varför så många?

Han smilade till, men blev sedan mer allvarsam.

Så berättade han för mig.

–Du vet mina första LC stod länge och väntade på mig, men företaget och familjen gick före. Efter 2011 och jordbävningen här i NZ ändrades mycket, folk förlorade sin arbeten, arbetsplatser eller de verksamheter de byggt upp. Många förlorade även sina hem och ägodelar, många var vi som gick runt med en inre stress.

–Skulle vi drabbas av fler skalv, vågar vi bygga upp allt igen ... vågar vi ens bo kvar? En hel del flyttade härifrån.

–Min verksamhet och mina byggnader



down under



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

blev hårt drabbade, man kan säga att vi drabbades av en massdepression.

I allt detta tragiska bestämde Bruce sig för att göra något han verklig gillade. Så han tog tag i sina LC.

–I letande av delar stötte jag på bilar

till salu och med åren blev det en hel del bilar.

Han kunde i nuläget inse att det var läge att dra ner på antalet och berättade att ett par bilar faktiskt var till salu.

Tuffa bataljer i historisk racing

Dagen därpå bjöd Bruce med mig till historisk racing.

Tyvärr försvann programmet och jag minns inte namnet på banan, men den var belägen några mil från Christchurch.

Bruce tävlade själv med en av sina BMW touring från början av nittiotalet.

Det var en häftig upplevelse, reglementet var ganska frikostigt, så bilarna var betydligt potentare än när det begav sig.

Det var tuffa bataljer i muskelbilsfälten där Dodge Challenger tampades med Ford Capri och Bossmustanger.

De var raka rör och inget snack om det ... Ford Cortina Mk3 fyradörrars med Ford smallblock V8.





Bussmuseum i Invercargill.

I formelbilklasserna var formel 5000 störst, en populär serie både på NZ och i Australien på sjuttitalet, här fanns bland annat en Lotus 70 B i startfältet. Tyvärr sågs inga Cortiner till, men Ford Escort i olika utförande och Ford Anglia hatchback specielltillverkad på sextiotalet för racing.

För Bruce del gick det bra – bland de fem bästa i båda loppen, och i mål med ett stort leende.

Roadtripp runt Nya Zeeland

Efter att umgåtts med Bruce och hans familj i några dagar var det dags att ge sig ut på en roadtripp runt NZ södra ö.

Bruce gjorde upp en grov rutt som han tyckte vi skulle hålla oss till.

Vi fick en ny Toyota Rav4 att köra med, samt nycklar till hans sommarställe i Kaiteriteri som vi kunde mellanlanda vid. Sedan följde tre och en halv vecka av rena upplevelser.

Ett fantastiskt landskap med stora variationer. Vidsträckta gröna fält, tropisk skog, fjordlandskap, berg och forsar. Ett landskap som ibland påminde om Skåne, ibland om Norge, ibland om något man aldrig tidigare stött på.

Folket var som en mix mellan trevliga engelsmän och cowboys från Texas, oftast rattande en Ford Falcon pickup.

NZ har små vägar och är glest be-

Här är en lista på Bruce Miles nuvarande samling av Lotus Cortina

LC -65 såld ny NZ inköpt 1989.

LC -66 NZ inköpt 1989.

LC -63 inköpt 1990.

LC -66 få mil originalskick, inköpt från USA.

LC -66 originalröd, inköpt från USA.

LC -66 USA, Texas, inköpt från USA.

LC-66 Californien, inköpt från USA.

LC -63 tidig bil (april-63) inköpt i NZ.

LC -63 från Jan-Erik Sverige 2016–17.

LC -63 Barnfind inköpt från Tyskland.

folkat, fem miljoner invånare men nio miljoner får. De kan skörda tre gånger per år, så landskapet är frodigt.

Om någon undrar var delikatessen "renskav", som sälj i Sverige med ett vackert Lappland på förpackningen, kommer ifrån så är det rätta svaret Nya Zeeland – något vilseledande.

Nya Zeeland gjorde misstaget att plantera in renar i bergområdena i början av seklet. Men i brist på naturliga fiender förökade de sig explosionsartat.

Efter Vietnamkriget köptes Huey-helikoptrar in, man flög sedan och sköt av beståndet med k-pistar och maskingevär, men fortfarande finns det stora flockar kvar.

Punktlig jättefågel

Då min dotter är intresserad av djur blev det en hel del upplevelser av det slaget – pingviner, kaskelottvalar och kiwifåglar beskådades. Men mest imponerad blir man av albatrossen, denna enorma fågel. Den kan sova i flygläge och cirkulerar runt sydpolen i upp mot sju år för att sedan återvända till samma klippa som den lämnat sju år tidigare för att på nytt träffa samma partner som sju år tidigare och paret landar med så lite som tre timmars mellanrum – det kallar jag punktligt!

Längst ner på södra ön ligger



"The World's fastest indian".

Invercargill. Där fanns ett fantastiskt bussmuseum där bland annat även en svensk Bolinder Munktel kunde beskådas. Till min förvåning stod där även en Lotus Cortina Mk 1.

Den kvinnlige ägaren till museet hade ärvt ett vad jag förstod var ett stort lastbilsbolag av pappan som var grundaren av museet. Han hade även skapat ett Mc-museum i centrum av staden i en gammal fabriksbyggnad från 1800-talet.

Kvaliteten var i världsklass och spände från början av seklet fram till modern tid. Motorcyklarna var inköpta från hela världen och ett flertal helt unika.

Invercargill är känd för motorcykellegenden Burt Donaldson som på modern tid blivit filmatiserad av spelad av ingen mindre än Antony Hopkins. Filmens titel är "The World's fastest indian", på svenska "Citronträd och motorolja". Sevärd film om Burt Donaldsons dröm om att få slå rekord på Bonneville Salt Lake med sin egenkonstruerade dubbelkams Indian med strömlinjeformad kaross i aluminium.

Motorcykeln är nu ägd av en firma som säljer maskiner och tillbehör, lite i stil med Verktygsboden, men med större sortiment av små detaljer.

I en glasmonter mitt i denna butik



Ford Capri i racekläder.

finns motorcykeln, samt delar av den enorma samling experimentkolvar Burt hade gjutit till sin Indian.

Här finns också ett tiotal veteranbilar utställda.

En resa vi aldrig glömmet

Resan gick vidare runt ön och så fort något trevlig museum eller gammal bil dök upp slogs bromsarna till.

Vi besökte landskapet där filmen "Sagan om ringen" spelats in, men också där fotot på reklamen till chokladen Milkä är taget – ni vet det med en ko i ett grönt alplandskap. Det är alltså inte tagen i Österrikes alplandskap utan på NZ och kon är gjord av glasfiber...

Mycket mer Cortina blev det dock inte, men det blev en fantastisk resa som vi aldrig glömmet. Vi avslutade med en och en halv vecka i Sydney och dess närområde innan vi åkte hemåt.

Och tänka sig att inget av detta hade blivit av om inte vi sålt en instrumentgrupp till en Lotus Cortina från en Ford Transit på väg hem från England till en nya zeeländare som vi trodde var en engelsmann, men som visade sig vare en fanastiskt generös och trevlig människa med olja i blodet och ett ständigt leende på läpparna.

DANIEL ANDERSSON PAULSSON

Vejbyslätt

Bilen som var för liten

Kan en bil vara för liten? Som bilköpare så resonerar man ju som så att man vill ha en bil som man trivs med. En bil man får sitta och trängas i är ju inget vidare, och tack vare att vi människor har lite olika fysiska framtoning så är det ju så att vissa helt enkelt inte kan ha en så liten bil som dom kanske skulle vilja ha. Att sen för många väljer för stor bil, är kanske bevis på nåt helt annat.

Sen har vi det omvända. Det borde vara förbjudet att tillverka bilar som inte alla människor kan sitta i och köra. Oavsett hur människan är skapt. Stolarna ska gå att justera ändlöst, ratten med – och pedalerna.

Justerbara pedaler tänker någon, det finns väl inte. Men se det gör det. Det kanske finns på flera olika bilar, men den detta handlar om är en Marcos 1600 GT. En bil tillverkad av plywood och glasfiber. Den har en "stol" som inte är justerbar. Stolen består av en läderklädd skumgummidyra som ligger mot en plywoodskiva som utgör golvet i bilen och en lika dressad ryggdyra som ligger mot en annan plywoodskiva som utgör en del av karossen, eller kanske det är chassiet. Oavsett, "stolen" går inte att flytta överhuvudtaget. Detta har de snillrika engelsmännen löst genom att i stället montera in flyttbara pedaler och teleskopiskt justerbar rattstång.

Vad händer då när en allt för stor besiktningsman ställs inför att

besiktiga en liten läckerhet som en Marcos 1600 GT, tillverkad i glasfiber och plywood med icke justerbar förarstol. Jo, hans vrede väcks naturligtvis. Efter att ha krånglat sig in i bilen så upptäcker han att pedalerna sitter så pass långt fram att han har fötterna bakom pedalerna. Att dra tillbaka fötterna så han tillfälligt kanske skulle kunna manövrera bilen bara för att besiktiga går inte för knäna tar stopp mot instrumentbrädan. Då påpekar ägaren att pedalerna går att flytta. Besiktningsmannen ser chockad ut och säger: Nä, nä, det är inte tillåtet det blir körförbud, så får man inte bygga om.

Efter att två kollegor fått hjälpa till att dra ut pedalflyttningsförbudsivraren följer en argumentation om huruvida engelsmännen faktiskt är så pass listiga att dom fått till det med justerbara pedaler, eller om nån svensk som inte nått ner till tramporna hittat på denna vansinniga modifiering själv. Detta var före internet i telefonen, så ägaren till den fantastiska vagnen hade svårt att på stående fot kunna bevisa att han hade rätt. Han får en timme på sig att återkomma med bevis, annars blir det körförbud minsann!

Inom en timme var bilen godkänd utan anmärkning av en kollega till den långbente som egentligen inte alls ens borde försökt krångla sig in i bilen. Bilder ur handboken visade hur man justerade pedalerna och saken var ur världen i ett nafs.

BERTIL HEDLUND