



Det blir inte alltid som man tänkt sig. Nya motorn dog för Bosse och Agnetha efter bara 20 mil. Läs om eländet på sidan 13.



Sid 9



Sid 12

I detta nummer även bland annat:

Årsstämma MHRF
Anglia Race Report - del 1
MK1 GT Poster
Cortina Savage
Oumbärlig ordlista
Hedlunds anekdoter



Sid 10



Sid 6



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, Lyckornas väg 3, 567 30 Vaggeryd, 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, 070-575 48 24, enfos@hotmail.com
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

HEADERSMEDLEMMAR 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.

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, 2022 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.



Då var det åter dags att summera ett år med vår bilhobby. Pandemin har starkt begränsat våra möjligheter att delta på bilträffar och annat även i år. Vår enda riktiga klubbträff som var i Hjo var ju välbesökt även i år och många av oss har redan bokat rum till 2022 (5–7 augusti) på hotell Bellevue.

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Några av RHK:s tävlingar släppte in ett begränsat antal åskådare men det var bara på Knutstorp som man fick ta med sig bilen in. Fem bilar från klubben räknade jag till. Jag hoppas verkligen att det ska bli ett mer normalt år 2022.

Trots den låga aktiviteten i klubben under året har vi ändå fått några nya medlemmar och vi är nu uppe i 242. När detta skrivs i början på december så har vintern tagit ett rejält grepp om vårt land och de flesta har väl tagit in sin bil i värmen för att se till så att den är klar för nya äventyr till våren.

Bifogat med denna tidning har ni även fått ett inbetalningskort för nästa års medlemsavgift, jag hoppas att alla betalar den i tid (klubben tillhanda senast 2021-12-31), det sparar mycket arbete för oss om vi slipper påminna om detta.

Till sist en glädjande nyhet för er som har era bilar försäkrade hos MHRF Folksam är att försäkringspremien kommer att sänkas fr. om 2022-05-01.

Jag önskar er alla en God Jul och ett Gott Nytt År!

ULF LARSSON Ordförande Svenska Cortinaklubben



Sent, sent, sent – kommer här äntligen årets andra Cortinablåd. Orsakerna till dröjesmålet är många, men liksom för vårnumret främst att så lite material inkommit vid deadline att det inte var möjligt att få ihop en tidning.

REDAKTÖREN HAR ORDET

Till slut trillade det dock in en hel del. Så i det här numret blandas till exempel anekdoter, reseberättelser och mektips med en användbar ordlista där nog många som kämpar i hobbygaraget känner igen sig.

Min egen pärla har äntligen fått ett eget hem! Under slutet av sommaren restes ett Atterfallgarage här på tomten där Cortinan ska tillbringa sina lata dagar. Det blir första året sedan jag köpte den sommaren 2006 som den får vara hemmavid under vintern.

Putsa nu på era klenoder under årets mörka månader och glöm inte att dokumentera eventuella framsteg och innovationer i garaget till gagn för klubbens medlemmar. Deadline för vårnumret är 15 april.

ROFFE STOHR Redaktör för Cortinabladet





MOTORHISTORISKA
RIKSFÖRBUNDET

årsstämma 2021

Då våran ordförande sjappat till England för att frotera sig med elit och kungligheter på Goodwood så föll det på undertecknad att hålla fanan uppe i hemlandet och delta i MHRF's årsstämma den 15 oktober.

Återigen präglades årsstämman av Coronapandemin, vi lever med den än och ingen vet om eller någonsin allt kommer bli som tidigare.

Stämman påverkades på så sätt att i stället för att uppsöka något fint konferenshotell i obygdens så får man nu sitta hemma (som i mitt fall) i vardagsrummet och vara med på mötet via datorn.

Jag måste säga att det funkade förträffligt. Alla skötte sig exemplariskt. Efter snart två år av webbmöten så har vi lärt oss att stänga av mikrofonen när vi inte har något att säga som har med mötet att göra. Man kan också ha kameran avstängd om man skäms för sin morgontrötthet eller mysklädsel. Lördag morgon är som den är, för alla.

Kaffet nybryggt, mackor och fika uppbullad, datorn på och tekniken kollad: Here we go!

Klockan 10.00 började mötet med en informationsstund som handlade om det mesta inom veteranfordon Sverige med viss övervikt på det som rör handelshinder med veteranfordon som orsakats av Naturvårdsverkets sätt att läsa EU direktiv som hin-håle läser bibeln. Verket har gjort tolkningen av reglerna på så vis att en bil kan helt godtyckligt anses som skrot oavsett om den är på väg ut eller in i landet. Man anser att veteranbilar ska vara blanka och fina som

nya bilar och de som är för dåliga anser man vara skrot och därmed avfall och dags att mata skrotkvarnen med. Oavsett vad man betalat för bilen eller vilka dokument man har så anser sig Naturvårdsverket och dess underhuggare att förbehålla sig rätten att konfiskera och tvångsskrota. Allt utifrån en bedömning gjord av en tjänsteman som inte har ett uns av kunskap i ämnet att bedöma och värdera bilar. Jo, det är sant. I Sverige.

Men, det pågick ett rättsfall i vilket dom avkunnades dagen innan MHRF:s årsstämma alltså den 14/10. Domen som föll var till myndigheternas nackdel. Bilägarna ska alltså få hämta sina bilar så länge myndigheterna inte väljer att överklaga och enligt rykten i slutet av oktober så valde myndigheterna att inte överklaga och det ska då innebära slutet på galenskaperna. Vi får se vad aktivisterna som nästlat sig in i korridorerna hittar på härnäst...

Det dryftades också en del angående försäkringar. Det absolut viktigaste som kom upp är att man alldeles själv ska se till att man faktiskt är och förblir medlem i den klubb man tecknat sin försäkring genom. *Ingen* påminnelse om att man inte är medlem i klubben längre skickas ut av försäkringsbolagen, det är *endast* klubbarna som påminner sina medlemmar om att medlemsavgiften ska betalas. Detta gäller också vid byte av klubbmedlemskap, man måste själv meddela den nya klubben att man har aktiva försäkringar så försäkringsansvarig kan flytta över försäkringarna till den

nya klubben. Förutsatt att den nya klubben är ansluten till MHRF! Om medlemskap saknas så ändras försäkringen till att endast omfatta trafikförsäkring, premien lär gå upp och försäkringsskyddet utöver tredje part är BORTA!

Vidare så rekommenderas det å det starkaste att man uppdaterar sin försäkring. Har man till exempel reparerat något större som påverkar värdet, lackat om eller liknande, så kan man skicka in en komplettering själv eller ta kontakt med valfri besiktningsman för att uppdatera försäkringen.

Gör också 10-års kontrollen. Inte av blodtrycket då utan av bilen! På 10 år händer en hel del med våra kära åkdon. Vissa blir sämre, vissa har renoverats och vissa är likadana som tio år tidigare. Oavsett så bör man göra det. Ta kontakt med en besiktningsman.

Värdet kan ju också ha ändrat sig, både uppåt och nedåt. Kanske är det bra att få värderat sin bil korrekt. Detta för oss in på att de som besiktigar fordonen för en MHRF-försäkring är besiktningsmän med den utbildningen och befogenheten det innebär. Det är *inte* besiktningsmännens uppgift att värdera fordonet. Värdet vet som regel ägaren bäst själv, och gör man inte det så får man ta reda på det. Besiktningsmännen ska inte värdera, så ställ inte frågan. Som regel får man svar om man gör det, men som besiktningsman så är det inget man kan eller kommer stå för i händelse av en skada så därför ska inte besiktningsmannen uttala sig om värdet. Fråga dom som ska veta i stället, då blir det mer riktigt. Värderingsman... besiktningsman... – helt olika.

Handläggningstiden av nya försäkringar visar sig ibland ha blivit olidligt långa. MHRF redovisar fall som legat i flera månader. Orsaken anges ofta att

den besiktningsman som valts inte vill göra besiktningen på grund av pandemin. De besiktningsmän som inte vill göra besiktningar på grund av pandemin uppmanas ta kontakt med klubbens försäkringsansvarige så tas man tillfälligt bort från listan. Man kommer sedan få frågan om man vill återuppta arbetet efter en viss tid, eller så meddelar man själv när man vill vara tillgänglig igen. Erbjudande om utbildningar kommer skickas ut som vanligt, men deltagar man inte i dessa så kan man inte återuppta arbetet som besiktningsman igen.

Man ser att 90-talsbilar är överrepresenterade i skadestatistiken. En orsak kan vara att dessa bilar är vanligare och används mer än äldre bilar. Man antar att antalet skador kommer gå ner med tiden.

Efter cirka två timmars genomgång och information så var det dags för lunchpaus, och se där, exakt på klockslaget 12 så knackade det på dörren och där stod Marias gourmetbud med dagens lunch varm, fin och elegant inpackad. Måste säga att detta hanterades helt perfekt och timingen var även den helt perfekt. Älgstek med Hasselbackspotatis och rödvinssås satt inte helt fel!

Efter den kulinariska stunden så återupptogs mötet en timma senare och då var det dags för årsstämman med allt vad det innebar av ny- och omval, ekonomi och annat. Protokoll från årsstämman finns att rekquirera, se nedan.

Nästa gång så tror jag att jag åker till England jag med, för man kan ju vara med via webben, måste meddela ordföranden det så han vet.

BERTIL HEDLUND

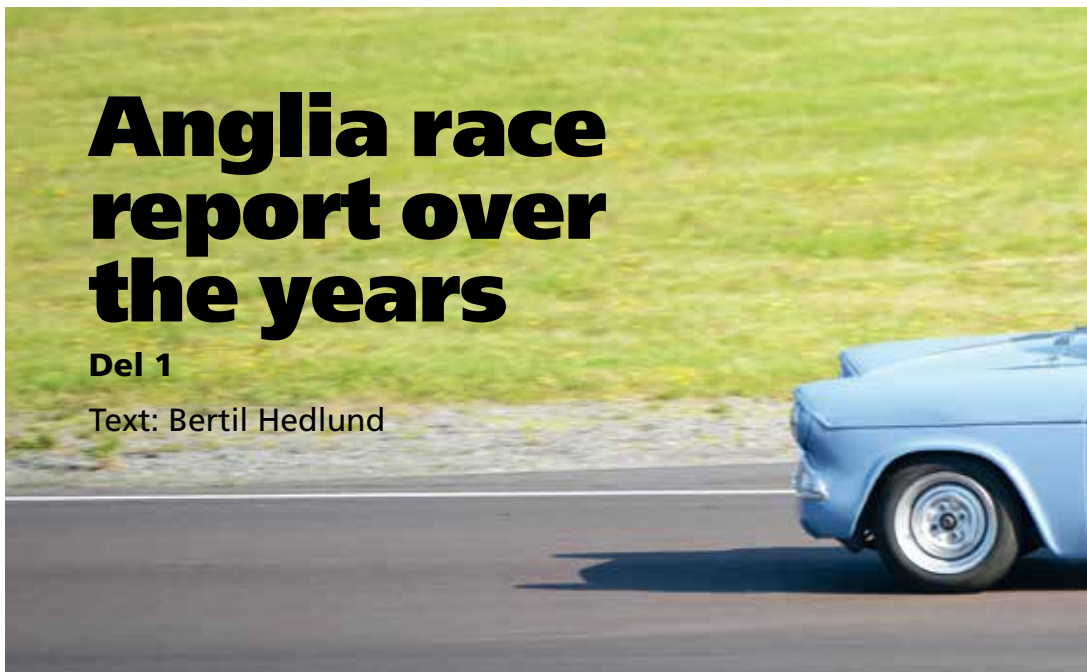
I webbmöte och vid tangenterna

Protokoll i pdf-format från mötet kan rekquireras från Rolf Stohr epost: rolf.stohr@gmail.com

Anglia race report over the years

Del 1

Text: Bertil Hedlund



Anglia är ju en bilmodell som har en hel del gemensamt med Cortina, så jag tycker en liten (nåja) racereport från en Anglia som går i historisk racing faktiskt kan platsa i Cortinabladet.

Bilen är en Ford Anglia 1200 super 1962. Den har alltså Cortina 1200-motor med trelagrad vevaxel. Förgasare och insug får man använda från Cortina GT, alltså en tvåports Weber. Extraktorgrenrör tillåts också. Fram sitter det skivbromsar, bak original trummor, stötdämpare bak är "dörrstängare", man får inte byta till teleskopdämpare. Växellåda med flera olika utväxlingar tillåts, bland andra Lotus Cortina ultraclose vilken är den man vill ha, flera olika utväxlingar i bakaxeln tillåts samt även diffbroms. Plastrutor för att hålla ner vikten lite extra är också okej. Bilen körs i kategori F upp till 1965 och är en Competition touring (CT-65) i klassen upp till 1300 cc.

Som inbiten Fordfantast fick jag 2016 kontakt med Lena Ljungdahl som kör Anglian i historisk racing. Hon hade drabbats av en hel del motgångar med bilen och efter att Henrik Weiner från Finland varit och kört med sin Anglia på Gällersåsen 2016 undrade Lena om jag kunde ta en titt på hennes bil och försöka få den att bli lite mer driftsäker.

Till finalen på Falkenberg 2016 gick jag igenom bilen och den höll in i mål i båda racen. Lena var mycket glad och tacksam och undrade vad jag skulle ha för mig under 2017. Innan jag hann svara var jag kontrakterad tävlingsmekaniker för hela

”Innan jag hann svara var jag kontrakterad tävlingsmekaniker för hela 2017.”



2017. Bilen var ju funktionell nu så det skulle ju inte behövas så mycket jobb... säkert... en racerbil är ju färdig om man kommer i mål, helt färdig...

Premiären 2017 på Kinnekulle var samma dag som Cortina-klubbens årsmöte. Fick rapport om att bilen funkade fint, men att växellådan betedde sig lite underligt. Den var ihopsatt av överblivna delar till racet på Falkenberg hösten innan. Nu verkade den vara på väg att ge upp. Letade fram en reservlåda och tidig söndag morgon åkte jag iväg till Kinnekulle. Konstaterade att lådan inte skulle funka ett race till, så reservlådan sattes i. Racet kördes och bilen höll i mål. Till Gälleråsen en månad senare skulle en ny drevsats monteras. Ett företag i Finland tillverkar drevsatser utifrån gamla drev och bottenstock. De slipar av kuggarna och svetsar på nya. En metod som de inte är ensamma om, men nu råkar det vara så att Henrik hade kört med deras drev i flera år utan problem, så det fick bli finska drev.

Nya fjädrar bak och nya bussningar överallt sattes i också då de gamla var helt slutkörda gummigrejjer från 60-talet. Så, vad skulle kunna gå snett på Gälleråsen?

Träningspass ett på fredagen, lådan gick som en dröm. Tills bilen skulle flyttas efter passet, den åkte iväg även när friläge låg i. Ur med lådan, isär med den och lagret mellan in och utgående axel hade skurit. Mysko. Har aldrig varit med om det innan. Utgående axeln var skadad men ingående såg fin ut så en

►►►
Forts.

kamrat från Göteborg kom med en ny axel och ett nytt lager. Andra passet kördes med reservlådan.

Till kvällen kom delarna och racelådan sattes ihop. Den funkade fint under tidsträningen, men efteråt, då bilen skulle flyttas ur park fermé, då var det samma sak igen. En timme till race 1 så det var bara att skicka i reservlådan igen. Den fick gå på söndagen också och funkade finfint. Förmodligen orörd sen den sattes ihop på fabriken på 60-talet. If it works dont mess with it!

Resultatet på Gälleråsen var att bilen höll i mål och att en Amazon blev omkörd. Ett mål för säsongen var uppnått!

Sen var det dags för Knutstorp, som ju det tillhör allmän bildningen att veta att det ligger i Skåne. Detta var andra helgen i juli. Svensk högsommar, regnet i luften och sisådär 16 grader varmt. Lådadan som bråkade på Gälleråsen var nödreparerad. Att det skar ihop berodde på att ett oljehål som smörjer lagret som skar blivit igensatt när drevet på ingående axeln hade bytts. Jag misssade det först men det kändes bra att hitta felet till slut.

Ny axel beställd men den fick jag inte förrän fram på hösten. I stället för lager hade jag nu satt i en grafitbronsbussning. Det är en ganska vanlig lösning i amerikanska växellådor, och det visade sig funka. Lådadan bjöd inte på något mer krångel under resten av säsongen. Till Knutstorp hade bilen fått nya fjädrar och stötdämpare fram samt att bakdämparna som är av dörrstängar typ hade gått igenom. Nu började den bete sig som en racerbil. Fria träningen på fredagen kördes och efter lite laborerande med lufttryck verkade det funka så bra som det kunde. Tidsträning kördes på lördagen, massa bilar, halt som såpa och nära ordentlig smäll två gånger. Racen kördes utan dramatik och det blev några klasspoäng att lägga till de tidigare.

Mantorp stod vi över, förarinnan med sambo på bröllop – inte deras egna.

Så var det återigen dags för Falkenberg. Nya framfjädrar igen, ett snäpp hårdare än på Knutstorp. Lenas son Viktor hade kört Anglian tidigare innan det satts i nya fjädrar, dämpare och tätstegad växellåda. Han körde ett pass på Falkenberg och hans framfart fick flera att reagera. Inte för att han gjorde fel, tvärtom... ”Nu börjar det ju kännas som en racerbil morsan”, var 23-åringens kommentar efter passet.

Konkurrenterna blev lättade när dom såg att det inte var or-



Hedlund berättar om Anglian för intresserade besökare.

” Resultatet på Gälleråsen var att bilen höll i mål och att en Amazon blev omkörd. Ett mål för säsongen var uppnått!

dinarie chaufför som blev ur. Viktor har kört racing sen första dagen han fick lov, och innan dess gocart. Han är snabb i sin Formel Ford så han vet hur man gör.

Tävlingshelgen avlöpte utan problem ända tills 10 minuter efter målgång i andra racet. Vi blev diskade. Anledningen var att vi påstods ha glykol i kylet. Det hade vi inte, men jag hade hållt i ersättningsmedel som rekommenderas till motorsport. Problemet var att den specifika vikten på denna vätska var samma som vatten med glykolblandning med frysskydd på -10 grader. Glykol är totalförbjudet i tävlingsbilar då det vid läckage blir såphalt på banan och är svårsanerat. Efter ett par timmars debatterande med FIA-tekniker, domare och teknisk chef höll de med om att utrustningen faktiskt inte kunde fastställa vilken kemikalie provet man tar innehåller. Det visar endast den specifika vikten, inget annat. Frysskyddet i vätskan jag hållt i var -40 grader, så inget stämde ju. Diskningen hävdades och Lena fick sina poäng och slutade som total trea i 1300 klassen!

På prisutdelningen i november var hon helt överlycklig över att få ta emot den största pokal som delats ut för en tredjeplats någonsin. Det var middag med festiviteter under kvällen och dagen efter tog vi ett litet möte om framtiden.



Det här var första delen av "Anglia Race Report". Fortsättning i nästa nummer.



Till salu: div. Ford-delar

Fälgar till 70-tals Ford.

Fyra st. plåtfälgar 13x4,5tum (Escort Mk2). 800 kr.

Till Ford Sierra -87-89

Sidolister till 5-dörrars combi coupe, ny kromlist till bakre köfångare, fyra st. original hjulsidor och rep. handbok. 800 kr.

Div. Cortina Mk1-delar (De Luxe/GT)

Två dörrar komplett med glas och inredning, baklucka, vä. sida bakom dörr, tank, kupéfläkt, topplock, framvagnsdelar m m. Pris kan diskuteras.

Thomas Frejd, Ludvika. Tel: 0240-10398, epost: t.frejd@outlook.com



Cortina GT mk 1

Till detta nummer bjuder jag på en riktig favorit. En ermine white GT av faceliftmodell, det vill säga 65-66. En sådan gör sig fint på en uppsättning stadiga minilitefälgar, helst inte större än 13 tum men gärna 7 tum breda för att fylla ut fint i hjulhusen. De skulle med fördel kunna vara guldfärgade också i kombination med svart interiör.

Jag har inte själv upplevt när dessa bilar var nya eftersom jag är född på sjuttio-tioalet men jag kan ana hur det måste ha känts att hämta ut en ny sådan här hos Fordhandlaren. Varvräknare och en sportig arsenal med extramätare på panelen, dessutom kortslagig växelspak inramad i en väldigt modern mittkonsol med förvaring och sist men inte minst en motor med rytande weberförgasare som hämtad från racerbanan. Kung på gatan!

DAVID SKOOG



Illustration:
**David
Skoog**

Cortinornas Holy Grail

I oktober 2021 blev det så äntligen en resa till England och Goodwood som ersättning för den som ställdes in i mars 2020 på grund av Covid-19. Efter flera aviserade och återigen inställda datum blev det då dags att ge sig av till Goodwood Member Meeting, men det visade sig att det inte var lika smidigt att flyga till England och hyra bil som tidigare. Om man landar efter kl 18 är hyrbilsfirmorna stängda och man får vackert vänta till kl 8 dagen därpå.

Ett billigt hotell i närheten av flygplatsen var bokad, men det var ändå ett par mil bort så det fick bli taxi dit. Vi frågade chauffören om han jobbade även på morgonen men han slutade kl 03.00. Efter att ha tillbringat natten på ett obemannat hotell, där golvet i rummet lutade så pass att resväskorna gav sig iväg på egen hand om man inte ställde dem mot en vägg, uppenbarade sig nästa problem. När vi skulle beställa en taxi tillbaka till flygplatsen var väntan på en bil 90 minuter, då det var fler än vi som tvingats göra likadant.

Vi ringde alla nummer vi hittade och till slut fick min reskamrat Pär ett napp, det skulle komma en bil om 10 minuter. Det kom mycket riktigt en bil, en omärkt Jaguar X-type 2004 med en förare i 80+ åldern och hämtade oss. Priset var en tredjedel av kvällskörningens. En hyvens man.

Efter att vi hämtat ut vår tjeckiska hyrbil (en Skoda) så skulle vi fördriva fredagen på nåt sätt. Burtons tog inte emot kunder i butiken pga Covid-19 och Haynes Motormuseum var stängt den dagen. Men det skulle vara någon

form av Trackday på racerbanan Castle Combe så vi åkte dit. Det tog runt fyra timmar från Stanstead och det visade sig vara diverse italienska superbilar som lekte på banan. Det var hyggligt väder, men vi tröttnade och bestämde oss för att åka mot vårt hotell för helgen.

Efter ytterligare tre timmar i bilen närmade vi oss vår destination och det var då det hände.

–Du måste stanna så jag får pinka, sa Pär.

Den som åkt på engelska småvägar där häckarna växer rakt upp i kant med asfaltskanten vet att det inte är så lätt att hitta nåt bra ställe för sådana övningar i en hast. En viss irritation uppstod när jag missade nåt möjligt ställe, men så dök den upp, bensinmacken Glebe Garage och Pär fick springa ut.



När jag satt där fick jag se en Cortina och en Zephyr Six. Först såg Cortinan ut som en 1600E men det var något speciellt med den. Jag gick ut och sträckte på benen och då såg jag det, V6 emblemet på bakskärm. Jag hade sprungit på en Cortina Savage, Cortinornas Holy Grail. Utrustad med en 3-liters Essex V6, dubbla bränsletankar, elektrisk kylfläkt, aluminiumfälgar och soltak. I övrigt samma trivsamma inredning och utrustning som en 1600E. Inte ofta man får chansen att se en sådan raritet.

Nåväl, vi åkte vidare och checkade in på hotellet och förberedde oss för helgen på Goodwood. Men det blir en annan historia.

ULF LARSSON

Mer Cortina Savage i nästa nummer!



Vevstopp i Caprin

I en annons på blocket för några år sedan fanns ett litet lager med Cortinagrejor, det var bland annat nya skärmar, dörrar, generatorer, Lotusfälgar, märken och mycket mer. Men det som stack ut var en helt ny GT-motor – den stod fortfarande i sin trälåda och det hade den gjort sen 1973. Ett 701M-block, eftertraktat av alla som kör racing.

Efter att ha varit i Falun och hämtat hela lassat började vi fundera på vad vi skulle göra med allt detta. Delarna sorterades upp och en del såldes vidare, motorn tänkte vi placera i Caprin.

Så i somras kom motorn äntligen på plats och Caprin for fram på vägen som en dröm. Men en kväll när vi var ute en liten sväng på motorvägen mot Helsingborg kom plötsligt ett obehagligt skramlande från motorn. Det var bara att snabbt köra in på en SOS-ficka som dök upp som på beställning.

Men olyckan var redan skedd med den nya motorn – efter bara 20 mil. Det

fanns inget annat att göra än att ringa en bärgare. Efter 45 minuter dök bärgare och TMA-bil upp. Bilen tippades av i garaget där den fick stå och skämmas i två månader.

Nu var tiden mogen att ta tag i problemet, och det fanns inga genvägar. Motorn lyftes ur och särades. Det jag redan misstänkte besannades; vevstakslagret på 3:an hade rasat, vevstaken ganska deformerad och så även kolven.

Nu undrar man hur detta kunde ske med en helt ny motor? Efter en undersökning visade det sig att smörjningen inte kom fram till 3:ans vev – hålet för smörjningen var inte borrarat så att det mötte ramlagerhålet. Konstigt att den gick 20 mil innan det hände!

Men vi gråter inte över spilld mjölk, Caprin är åter rullande med nya grejor i motorn och vi ser fram emot ett nytt år där vi kan lufta bilarna och träffa alla goa vänner.

Ha en God Hjul och ett Gott Nytt År
BOSSE OCH AGNETHA

Ovärderlig ordlista för luttrade mekaniker

Avbitartång

En kraftig nagelsax som alltid klipper av elkabeln i stället för att skala den. Kan orsaka tryckmärken i hårda metallföremål, men detta är en ganska ovanlig händelse.

Borr

Finns endast i fyra varianter. För stora, för små, avbrutna eller slitna. De för små är oftast de som är avbrutna. De slitna är vanligtvis de som har rätt diameter.

Borrmaskin

Elektrisk hand-. Används normalt för att rotera popnitar i sina hål, men kan också användas för att borra fästhål till störtbågar i golv (speciellt ovanför bromsrör och bränsletankar).

Bågfil

En i en familj av skärande verktyg som arbetar enligt slumpprincipen. Den konverterar hårt arbete till slumpmässiga och okontrollerade rörelser.

Domkraft

Hydraulisk garage-. Används för att höja/sänka fordon, finns i två utföranden, en för låg och en för hög.

Elektrolyttestare

Ett användbart verktyg för att överföra batterisyra från bilbatterier till verktygslådan. Speciellt när batteriet var stendött som man redan misstänkte.

El-tejp

Vanligtvis en svart plastremsa, ca 15 mm bred, som ska vara klistrig på en sida. Ursprungligen avsett att isolera elkablar med. Används oftast till att fästa slangar, kabelstammar, batteri, stolar o dyl med, samt tillsammans med en bit oljigt torkpapper som plåster, sk "knegarplåster".

Furuplank

2"x4": Används för att justera lyfthöjden på ovan nämnda domkraft.



Mest bara båg.

Fälkors

Ursprungligen anordning för att lossa hjulmuttrar. Används mest till att runda av nämnda muttrar så att man inte kan demontera hjulet.

Gassvets

Används normalt för att tända gamla cigaretter som har legat längst ner i verktygslådan ihop med tumhylsorna. Dessa cigaretter har ofta en svag smak av batterisyra från elektrolyttestaren.

Hammare

Vapen, numera använt som trollstav för att finna de dyraste bildelarna i närheten av det man försöker träffa.

Handlampa

Mekanikerns enda kända källa till D-vitaminer (återfinns normalt inte under bilar mitt i natten). I övrigt används den till att förbruka 40W-lampor i samma takt som haubitsgranater inför Desert Storm. Namnet missvisande eftersom den oftare är mer svart än lysande.

Högtryckstvätt

Anordning för tvätt av smutsiga detaljer med hjälp av vatten under högt tryck. Dock träffar strålen allt annat än den ska. Vanligtvis byxbenen, ansiktet och all känslig elektronik i bilen samt hela tändsystemet, så att bilen aldrig mer går att starta.

Ång/hetvattentvätt

En tvätt försedd med en liten oljepanna som värmer upp vattnet. Gör att det blir trevligare att bli träffad av tidigare nämnda vattenstråle. Även effektiv att tvätta bort underredsmassa och billack med.

Kaffebryggare

Viktigaste näringskällan näst efter den kalla pizzan. Ofta enda värmevärmekällan i kallgarage på vintern. I värsta fall doppas händerna i det varma kaffet för att tina fingrarna så att skiftnyckeln kan lossna.

Liggbräda

Kort och obekvämt plattform utrustad med fyra hjul. Tänkt att användas liggandes på under ett fordon. Men då denna tingest sällan går att styra dit man vill pga verktyg eller sten på golvet, brukar det oftast sluta med ett utbrott. Enda gången detta redskap rullar lätt är när man trampar på den. Kan även fungera till en kortare tupplur.

Migsvets

Elektrisk anordning för att tända eld på underredsmassa, bensinledningar och liknande samt sprätta vitglödande järnkulor innanför tröjor, kalsonger, byxor, skor och dylikt...



Gardera med kryss.



Garvsyra-behållare.

Morakniv

Ursprungligen för att tälja dalahästar med, används numera till att:

1. Öppna kartonger med suffletter eller andra klädselöverdrag.
2. Skrapa rost från bildelar.



*Spets-
kompetens.*

Motorlyft

Hydraulisk 2 ton: Verktyg för att testa draghållfastheten i jordflätor och växelspaks-länkage.

Pelarbormmaskin

En hög upprättstående maskin som sliter metallstycken ur dina händer och kastar den mot din bröstorg eller dyrbara elektriska mätinstrument.

Pincett

Används för att ta ut trästickor i fingrar från tidigare nämnda furuplank, 2"x4".

Rörtång

Används för att runda av bult/mutterskallar. Även till att dra av dylika.

Silvertejp

Universallagningsmedel för att täta tak, luftslangar som läcker, täta avgassystem, laga rosthål, baklampor, den trasiga stolsklädseln samt för dekoration.



Guld värt!

Skiftnyckel

Ytterligare ett verktyg i kategorin "muttersvarvar", som används för att svarva av bultar och muttrar. Samt eventuellt som hammare, flasköpnare, skjutmått mm.

Skruvmejsel vanlig, 300 mm Bahco

Stort bryt- och skrapverktyg som av någon anledning har en fint bearbetad spets i motsatt ände som handtaget (i bästa fall).

Skruvmejsel Phillips

Används normalt till att öppna färgburkar så att färgen skvätter på den nya t-shirten, men kan även användas (som namnet antyder) för att runda av spåren i skallen på Phillipskruvar. Kan med fördel brukas som centreringsverktyg för att styra upp kopplingen mot motorn eller som dorn.

Skruvutdragare

Verktyg som går av i skruvhål och som har en hårdhet som överstiger en HSS-borr med en faktor 10.

Slagskruvmejsel

Snillrik anordning för att överföra ett slag till en vridande rörelse på en skruv som sitter fast. Även ytterligare en anledning till att slå sig själv på handen med en hammare när man missar nämnda verktyg.

Stålbörste roterande

Används för att slipa bort rost från gamla skruvar och fingeravtryck från fingrar.

Svetstång (se även Tång)

Används normalt till att överföra svetsvärme till handflator, men kan också med lätthet skapa blodfyllda blåsor i ovan nämnda handflator.

Telefon

Används för att ringa efter polaren som har en annan garage-domkraft i rätt höjd. Alternativt beställa föda från den lokala korv- eller pizzamånglaren.

Tryckluftkompressor

En maskin som omvandlar elektrisk energi skapad i ett kärnkraftverk ett 50-tal mil bort till komprimerad luft, som via en slang driver en mutterdragare, som rundar av skallar på rostiga skruvar som senast drogs åt av någon i Japan för 15 år sedan. Nämnda tryckluft kan även användas för att blåsa grus och järnspån upp i ögonen, eller göra lustiga ljud med hjälp av ett blåsmunstycke.

Tumhylsor

Tidigare använda på gamla engelska (t ex Cortina eller Anglia) och amerikanska fordon, numera för att gömma gamla paket med gula Blend. Kan även användas för att lossa tidigare runddragna skruvskallar av millimetertyp, hylsan monteras då enklast med hjälp av en hammare.

Tång

Tortyrredskap för att klämma av skinnet i handflatan när tången slinter på det man försöker hålla.

Tändinställningslampa

En stroboskopisk lampa som används för att betrakta gravt nersmutsade remskivor eller nedoljade svänghjul (eller leka Star Wars).

Vinkelslip

En, vanligtvis, elektrisk anordning för att kapa av elkabelstammar, fingrar samt bränslerör (och antända bensinen i röret). Även användbar till att antända overaller, det oljiga papperet på golvet, samt fylla samtliga glasrutor med små metallprickar.



När det kniper.



Tummen upp.

Ett stort tack till Sveriges Offroad-entusiaster som enligt några vaga spår på nätet är upphovet till denna ordlista.

RESERV- DELAR

till Cortina mk1

Skicka ett mejl till lennart@torparen.se så kanske jag har det. Det finns allt mellan himmel och jord ihopsamlat under ett par årtionden. Det finns också ett antal hela bilar som renoveringsprojekt, till exempel en Cortina mk 1 kombi.

Lennart Kristensson, Skurup,
tel: 0705-120 811, lennart@torparen.se



Svenska
Cortinaklubben
finns på
Facebook!

Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna i Svenska Cortinaklubben:

1090 Lena Westman, Sjötorp
1091 Carina Pohl, Reftele
1092 Mats Johansson, Halmstad
1093 Ingrid Johansson, Halmstad

Ängelholm

Ängelholm



DiamondBright

Åstorp



Borås

www.borasbilhall.se

Ängelholm

Ängelholm

Borås

Ett stort
TACK
till våra
sponsorer

VERKTYG & UTRUSTNING

för både stora och små företag!



Monster Muttermaskin 1/2"

Kampanjpris 1500:-



SlimPOWER Kraftthylsor 1/2"

Kampanjpris 280:-



Vibro-Impact tyckluft hammare

Kampanjpris 3300:-



Universal Væxellåds hållare

Kampanjpris 3900:-

Priserna exklusive moms.



WEBBSHOPEN!
www.torparen.se

info@torparen.se · 0410-22 222

Hedlunds anekdoter

Jag gick hem

Min far, som såg dagens ljus under förra århundradets första decennium, fick ofta nöja sig med enkla eller egenhändiga ihopknåpade leksaker. Pinnar som mast på barkbåten, kottar som ammunition till slangbellan och om lyckan var fullständig, ett tunnband som man kunde jaga med en pinne så det fick snurr längs vägen.

En dag, innan första världskriget brutit ut var min far, som han sa, ute och körde. Man körde nämligen tunnband, man sprang inte efter, jagade eller nåt annat, utan man körde. Viktigt för en yngling på den tiden. Det var få förunnat att få köra något.

Det bar sig som så att denna vackra sommardag tänkte han ta en tur med tunnbandet. Han vaknade tidigt och åt en för tiden och för en yngling stabil frukost varav en del packades i en matsäck som lades i en ränsel som han tog på ryggen. Sedan bar det av längs Linnégatan, förbi Linnéplatsen, Slottskogen och snart var han ute på landet. Det rullade på i lätt språngmarschtakt, vägbeläggningen var i början kullersten och sedan grus. Asfalten var inte uppfunnen.

Efter ett tag närmade han sig Mölnadal. Mitt i vägen, i lätt nedförslut var det ett hål i vägen. Tunnbandet körde ner i hålet, tappade styrningen och försvann ner i en ravin full med täta snår. Denna trafikolycka, kanske den första på denna vägen, medförde mer än man kan tro. Min far blev natur-



Gossen på bilden är inte släkt med Hedlund.

Bild från Mölnalds stadsmuseums
fotosamling på digitaltmuseum

ligtvis ledsen då han kört av vägen och efter en lång tids letande inte kunde hitta tunnbandet.

Till slut gav han upp och satte av hemåt. Efter flera timmars promenad öppnade han dörren till lägenheten och fann sin mor sittandes i köket utom sig av oro. Hon undrade så klart vart hennes lille gosse hade tagit vägen, han hade ju varit borta så länge. Min far berättade vad som hänt och hur långt han hade kommit innan tunnbandet försvann.

–Jo förstår mor, jag var ute och körde, och det var så fint väder och vägen var bra, men så rätt vad det var så körde jag ner i ett hål så jag körde av vägen ner i diket och sen försvann tunnbandet i snåren, jag letade men hittade det inte, så det bar sig inte bättre än att jag fick gå hela vägen hem. Det tog lång tid.

BERTIL HEDLUND