



# Cortina

# BLADET

ÅRGÅNG 37 • NUMMER 1 • 2022

Återbesök på Prins Bertil Memorial. Då fick Cortinaklubben legendariskt besök i depån. Sidan 20.



Sid 24



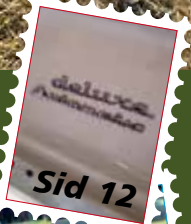
Sid 14

I detta nummer även bland annat:

- Årsstämma MHRF
- Årsmöte Cortinaklubben
- Gärdesloppet

- Anglia Race Report – del 2
- MK 1-projekt till salu
- Hedlunds anekdoter

Bilkyrkogården på Kyrkö mosse



\*Sid 12



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, Hjalstad 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](http://www.cortinaklubben.se)

HEDERSMEDLEMMAR Nr 100 Gunnar Palm, Nr 300 Alf Dahlgårde.

### FORDONSINSPEKTÖRER 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, 2023 kommer i mars, absolut manusstopp 15 februari. **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.



## ORDFÖRANDEN HAR ORDET

**S**å var det åter dags att summera en entusiastbilssäsong och ställa in klenoderna för vintern. Den här sommaren har vi nästan kommit tillbaka till de förhållanden som vi hade före Covid-19 och vi har kunnat åka på träffar och marknader som tidigare. Vi har haft klubbmedlemmar som anslutit med sina bilar vid samtliga RHK-tävlingar där den bästa uppslutningen var på Velodromloppet i Karlskoga.

Sedan hade vi ju återigen en fantastisk uppslutning vid British Motor Meet i Hjo. Hela 30 Fordar hade vi på vår parkering och fem nya medlemmar anslöt till klubben, riktigt kul.

Som ni har märkt så kommer denna tidning ut ovanligt sent och en anledning till detta är att det är ganska skralt med material som skickas in till vår redaktör. Han är ju inte någon resande reporter utan upplägget med vår tidning bygger på att medlemmarna skickar in lite bidrag – helst före den deadline som anges på sidan 2 för respektive nummer. Det är hög tid redan nu att skicka in era bidrag för nummer 2 som vi vill skicka ut strax före Jul.

Jag önskar er alla en fin höst!

### ULF LARSSON

Ordförande Svenska Cortinaklubben



## REDAKTÖREN HAR ORDET

**S**ent, sent, sent – igen. Orsakerna till dröjesmålet är liksom hösten 2021 många, men precis som då främst att så lite material inkommit vid deadline att det inte var möjligt att få ihop en meningsfull tidning. Och sedan kom livet emellan ...

Är det helt enkelt så att Facebook har ersatt det tryckta mediet som kanal för mektips, reseberättelser och social kontakt mellan oss Cortinavänner? Det vore tråkigt eftersom jag misstänker att inte alla i medlemskretsen är aktiva där.

Som en test tänker jag därför i nästa nummer plocka lite användbart material från vår Facebooksida (givetvis med okej från den som lagt upp materialet) och sedan överföra det till Cortinabladet. Dock blir det inget mer "Blad" i år, som kompensation planerar jag i stället tre nummer under 2023.

Jag vill i det här sammanhanget passa på att ge ett stort tack till Bertil Hedlund som alltid har något spännande att berätta för oss i Cortinaklubben. Det vore så roligt om fler ville dela med sig av minnen – nya som gamla – till läsekretsen. En enkel bild och några rader eller avancerade mektips – allt är välkommet!

### ROFFE STOHR

Redaktör för Cortinabladet



MOTORHISTORISKA  
RIKSFÖRBUNDET

# Årsstämma 2022

Efter två år av digitala förbunds-  
möten var det den 22 oktober  
äntligen dags för Motorhistoriska  
Riksförbundet (läs MHRF) att återigen  
hålla sin förbundsstämma på Scandic  
Star i Sollentuna.

Totalt fanns 67 av 177 föreningar  
närvarande vilka stod för 444 av 878  
röster och representerade 55332 av  
103684 medlemmar.

Förbundsordförande Kurt Sjöberg  
hälsade alla välkomna och inledde  
dagen med att sammanfatta det gedigna  
arbete som MHRF utfört under det  
gångna året.

Under hela verksamhetsåret har  
förbundet arbetat med utvecklingsfrågor  
med särskilt fokus på ny hemsida  
och digitala verktyg för kansliets  
ärendehantering och den 9 juni 2022  
stod äntligen den nya hemsidan klar. En  
ny digital ansökningsprocess gällande  
MHRF-Försäkringen har även tagits  
fram i och med lanseringen av den nya  
hemsidan.

**Omfattande förändringsarbeten** har  
skett kring MHRF-Försäkringen där  
man haft en referensgrupp med  
ett tiotal klubbrepresentanter som  
varit delaktiga i arbetet. Rollerna  
besiktningsman och försäkringsansvarig  
har bytt namn till fordonsinspektör  
och försäkringsamordnare där  
samordnarrollen innebär ett större  
mandat att hantera klubbens  
ansökningar, framförallt gällande de  
som inte kan eller vill ansöka digitalt.

Antalet fordonsinspektörer har  
minskats med anledning av inaktivitet  
hos ett stort antal, en del har också  
bytts ut utifrån behovet av ökad  
digital kompetens. Förändringarna har  
genomförts för att kunna möta den  
konkurrens som idag finns avseende  
försäkringar för historiska fordon.

Det har varit ett bra skådeår, detta  
till stor del på grund av pandemin då  
fordonen använts mindre i samband  
med evenemang m.m. Frågor kring våra  
fordonsvärden har dock ökat kraftigt,  
detta då många ansökningar skickats in  
med alltför höga värden.

I samband med den nya hemsidan har  
man även gjort ett omfattande arbete  
med att uppdatera kontaktvägarna  
till respektive förening, detta gäller  
framförallt klubbordförande samt  
de klubbfunktionärer som hanterar  
MHRF-försäkringen.

**MHRF arbetar mycket** aktivt i olika  
nätverk för att påverka våra politiker att  
värna vårt fordonshistoriska kulturarv.  
MHRF:s Myndighetsråd ska bevaka  
lagförslag från regeringen för att genom  
information till riksdagen säkerställa att  
det fordonshistoriska kulturarvet fortsatt  
kan bevaras, användas och utvecklas.  
Detsamma gäller regeringskansliets  
arbete med förordningar och berörda  
myndigheters arbete med föreskrifter  
och instruktioner.

I Myndighetsrådet har man haft  
ett framgångsrikt år i arbetet med  
Transportstyrelsens ändringsföreskrifter





*Kanslichef och förbundsstyrelse samlade vid en Fiat 500 Belvedere från 1953. Ägare: Lasse Öhman.*

för ursprungskontroll och de nya forskrifterna om teknisk identifiering samt att importerande renoveringsobjekt inte utgör avfall enligt dom från Svea Hovrätt.

Man arbetar även med framtida fossilfria flytande drivmedel för gårdagens fordon, hänsynsregler i kulturmiljölagen samt gränsöverskridande transporter av historiska fordon.

**Ett ämne som** ofta kommer upp på dessa möten är hur vi inom våra föreningar förnygrar så att vi kan överleva även i framtiden. Ordet gick till medlemsföreningarna som fick ge sin syn på detta arbete. (Det bör i sammanhanget tilläggas att man ser de unga i en ålder av 55 år.)

Efter en trevlig lunchpaus fortsatte

sedan dagen med föreningsstämman. Årets stämma avklarades på knappa 25 minuter då dagordningen godkändes, förbundets verksamhetsberättelse godkändes, årsredovisningen visade ett positivt resultat och föregående års styrelse fick ansvarsfrihet.

Inga nya klubbar hade ansökt om medlemskap och inga motioner hade inkommit till årsstämman.

Valberedningens förslag till förbundsstyrelse samt revisorer godkändes och mötet beslutade om omval av valberedningen.

Dagen avslutades med att förbundsordförande Kurt Sjögren tackade för förnyat förtroende, för visat intresse och önskade alla deltagare hjärtligt välkomna tillbaka om ett år.

Vid pennan

**LENA LJUNGAHL**

# Anglia race report over the years

## Del 2

Text: Bertil Hedlund



**L**ena ville gärna att jag skulle hänga med under 2018 också, och jag tackade ja. Hon blev lite förvånad när jag sa till henne att nu åker du hem och tar ur motor, låda och bakaxel så ska vi gå igenom det. Hon såg helt förtvivlad ut, men till skillnad mot våra politiker så insåg hon efter någon sekund att planerat underhåll är billigare än reparationer. I januari var bilen isärplockad och det enda som klarade sig utan åtgärd var bakaxeln. Förutom byte av bromsar.

Jag fick motorn hemskickad och efter genomgång så visade det sig att kamaxelns drev till fördelare och olje pump hade gått ner sig. Har hört om detta förr men aldrig råkat ut för det själv. Har aldrig hört om orsaken, men tror mig ha klurat ut varför. Plockade över innanmätet från pumpen i ett gammalt Ford-hus då pumphuset som satt på motorn var av eftermarknadsfabrikat. Precisionen på inpassning mot blocket var obefintlig, samt att hålet för axeln inte var rakt bearbetat. Det var en del pyssel att få till det men det gick.

Toppen var en Cortina GT topp, alldeles för låg kompression för en 1200 och dessutom väldigt portad så packningsytan var

” Till skillnad mot våra politiker så insåg hon efter nån sekund att planerat underhåll är billigare än reparationer.



bara nån millimeter bred till insuget. Detta hade i och för sig funkat sen jag satte dit insuget 2016, men toppen skulle bytas och då försvinner det problemet om det nu skulle dyka upp igen.

Det slutade med att det enda som behövs från gamla motorn var block, kolvar, vevstakar, tråg och ventilkåpa. Vevaxeln var slipad och radierna såg inte bra ut, den lät inte rent när man testade den så det kunde vara en spricka i den. Som tur var så hittade jag en oslipad inom tolerans under bänken. Ny topp från en kamrat i topplocksbranschen, fick bara matcha den lite mot grenrör och insug. Nya trattar på förgasaren och lite modifiering på grenröret för att kunna skruva i och ur det lättare. Gjutjärnssvånghjulet ersattes med ett nytt av stål tillverkat av en CNC-kunnig kamrat. Allt balanserades. Man vill inte ha ett svånghjul som går i bitar vid 7500 varv!

Ny kamaxel fick det också bli då kuggarna till fördelar och oljepumpsdrivning var nedgångna. Samma profil som innan, inställd efter konstens alla regler. Växellådan som jag satte i grafitbronsbussning i hade funkat som den skulle men

▶▶▶  
Forts.

bussningen hade glappat upp sig något och ny ingående axel hade vi ju fått så det var bara att leta upp en ny utgående axel och sätta ihop lådan med de nya delarna.

Med bilen klar i tid så behövde nya motorn bestyckas. Jag har goda vänner med rullande landsväg, så tid bokades och bilen sattes upp på rullarna. Första repan misstänkte den och gick illa, dåligt med ström i batteriet visade det sig. På med en rejäl laddare sen gick det fint. Körde en ren repa och släppte tidigt för den gick alldeles för magert. Nya trattarna på förgasaren gav så pass mycket mer luft att vi fick gå upp flera steg i munstycke i förgasaren. Efter några timmars körande och finjusterande så fick vi ut tresiffriga hästkrafter – på bakhjulen! Alla var mycket nöjda och den går riktigt fint. Ligger på 75 grader kylvatten även under race. Premiären på Kinnekulle klarades av och allt funkade som det skulle. Allt gick enligt planerna, men det var lite trist med så få deltagare.



*Anglian jagar Cortinor på Gelleråsen.*

**Redan flera månader** tidigare hade nästa lilla potatis smugit sig in i bilden. Viktor, som jag nämnde tidigare, körde Formel Ford i historisk racing. Den lilla bilen visade sig också behöva en genomgång vilket den fick under vintern. Motorn visade sig ha dålig kompression på tre cylindrar så topplocket lyftes av. En kolvbult hade lossnat, vandrat ut och reparat sönder cylindern. Tre avgasventiler visade sig också vara otäta. Motorn togs ur bilen och som tur var hade Viktor köpt på sig en motor ovetandes om konditionen bara för att ha som övningsobjekt. Den visade sig vara i nyskick, snacka om tur! Blocket behövde en lätt horning men låg ändå inom toleransen, vevaxeln var oslipad och fick en polering, nya kolvar, kamaxel och ventiler beställdes, allt balanserades och monterades ihop igen.

Uppstart och vankörning gick fint och iväg till första racet på Kinnekulle. Motorn gick fint, men hade börjat läcka olja. En formelbil är allt annat än mekvänlig kan jag säga. Det visade sig att det var trågpäckningen som läckte, vi försökte släppa ner tråget så mycket det gick och kladdade in packnings klister mellan tråget och packningen. Det blev nästan tätt, så det gick att köra i alla fall. Tidsträning, pole position. Race ett, ledde från start till mål, samma resultat i andra racet. Hem med bilen efter Kinnekulle och ur med motorn för att fixa oljeläcka ordentligt. Tråget hade slagit sig sen tidigare, något vi missat vid ihop monteringen. Efter riktning och med nya packningar så blev det äntligen tätt!

” En formelbil är allt annat än mekvänlig kan jag säga.



**Så var det dags för Gälleråsen 15–17 juni 2018**

## En Cortina kan man lita på!

**T**ill andra omgången i RHK-cupen så var det dags för Velodromloppet på Gälleråsen. Det blev ju en del jobb med Formel-Forden efter Kinnekulle, medan Anglian bara behövde översyn. Efter att oljetemperaturen i motorn på Kinnekulle visat sig vara 120 grader så bestämdes att det skulle monteras i ett oljekyl innan nästa race. Båda bilarna var klara i god tid och ingen stress inför Gälleråsen alls. Inte mer än att vi skulle få långväga gäster från Finland i form av Henrik Weiner med familj, två bilar skulle dom ha med sig över – en Anglia och en Cortina. Anglian körs av Simon, Henriks son. Cortinan som Henrik kör är en GT-63, en replika av Bosse Ljungfeldts Goodwood gröna GT som han vann med på Gälleråsen 1963. Henriks GT var präglad av en del battle scars från tidigare tävlingar samt att motorn inte var helt frisk. Men humöret var på topp!

Tordag kväll, bygga läger. Milda vindar och inget regn, skönt. Lägerbygget gick fint och det blev sent innan det var dags att krypa till kojs. Försov mig på fredag morgon naturligtvis, men Anglian var ju klar sånär som på tankning och justering av däcktryck. Formel-Forden fick stå första passet, chauffören ville ändra på några inställningar. Men till hans fasa hade dom åkt ifrån hjulinställningsutrustningen, så det var lite upprört en stund innan mekanikern fick lugnat ner honom och lovat att vi gör ett reptrick så det löser sig. Han hade nu helt gett upp och var dessutom övertygad om att mekanikern tappat förståndet. Träningspassen med Anglian gick fint, Formel-Forden hade ingen våghållning alls, så nu skulle det göras reptrick. I familjen Weiners tält skruvades det febrilt på Anglian. Cortinan funkade som den skulle trots att den sörplade i sig en hel del olja.

Efter att med två stålskalor, 4 pallbockar och en rulle fiskelina justerat in hjulvinklarna på Formel-Forden var det dags för middag i solen, en fantastisk fredagskväll, avkopplande och alla med gott humör, och reptricks mekanikern somnade gott redan innan solen gått ner.

**Lördag morgon, 8.15**, förarmöte, 9.00 tidsträning. Anglian var redo, bara finjustering av däckstryck och sen ut och sätt tid. Gick sådär, bara tio minuters pass så förarinnan hann knappt bli varm i kläderna. Sist var vi ju inte i alla fall. För Formel-Ford-piloten gick det bättre, snabbaste tiden och därmed pole position. Sen var det dags för race 1 med Anglian, fick en riktigt bra start, körde bra och gick i mål utan problem. Weiners Anglia funkade som den skulle och Cortinan likaså. Formel Ford racet



**Forts.**

var även det odramatiskt, från pole till först över mållinjen mötte inga hinder. Lördagskvällen avlöpte med smaskig middag, lite småpill med bilarna och allmän avkoppling.

**Söndag morgon, 5,15**, vaknade, läste lite på ipaden, gick upp, dags för morgonbestyr. Regnet hade börjat falla och skulle så göra drygt 12 timmar till, men det visste ingen då. Förarmöte 8,15, sen dags för race två. Regnet öste ner. Lena gör en kanonstart, kör förbi säkert fyra bilar direkt, ner i första svängen, i andra svängen tog det nästan slut. Sladd, retur, snurr, pang! Front och vänster framskärm intryckt, strålkastaren var ett minne blott. Upp på banan igen, inga missljud, däcket tar inte i plåten, ratten står som den ska, på det igen! Slutade sist i fältet men kom i mål. Nu var det parc fermé en halvtimme, sen var det snabba ryck som gällde innan det var dags för 40-minuters-race med förarbyte. Lena skulle dela Anglian med Viktor.

Halvtimmen segade sig fram, regnet öste ner, till slut fick jag ta bilen till tältet och satte igång att rikta ut plåten någorlunda och tejpa fast det som höll på att ramla av. Fick hoppa över ordinarie kontroll efter körning, men hann i alla fall med att tanka. I sista sekunden hann vi ut till line up och Formel-Ford-föraren som skulle köra första passet hoppade in. Ut till start, regnet öste ner, längst bak på griden, starten gick, alla drog i väg och två stycken fick se bakänden på Anglian innan första kurvan. En till fick smaka Ford och en fjärde var på väg att få samma erfarenhet när tvåan helt plötsligt inte gick att få i. Man använder tvåan på tre ställen och att köra på trean är meningslöst för det finns ingen ork i motorn på så låga varv, så det var bara att ge upp.

Henrik och Simon skulle dela på sin Anglia i 40-minuters-racet, men då Simon brutit race 2 på grund av att den immade igen totalt på grund av att all ventilationsrelaterad utrustning tagits bort i lättningssivern. Henrik gick till tävlingsledningen för att be om lov att få byta bil. Ingen motsatte sig önskemålet och Cortinan ersatte Anglian. Efter att vi brutit med Anglian så var det endast Henrik som höll fanan uppe för gänget. Cortinan gjorde sitt jobb och höll in i mål, slutade inte sist men kunde inte slå hundkojor och Austin Healey 3000 som var snabba i regnet. Cortinan rök misstänkt blått sista varven, gick på tre cylindrar men vägrade ge upp. Man kan alltid lita på en Cortina!

Regnet höll i sig och att riva tält och lasta utrustning i ösregn är inte kul, men vad gör man? Hade som tur var ett torrt ombyte med mig, och på hemväg två mil söder om Karlskoga mötte jag solsen och blå himmel.

Så det blev plåtjobb, lackjobb, växellåds jobb, förberedelser... och snart ska vi till Knutstorp...



*Det här var andra delen av "Anglia Race Report". Fortsättning följer.*

# Årsmötet 2022



**Ä**ven i år genomfördes årsmötet på webben. Vår kassör Tomas Löf som använder webbaserade mötesrutiner dagligen ställde åter upp som organisator. De som anmält intresse fick en länk att klicka in sig i mötet på. Tråkigt nog hade endast nio medlemmar kopplat upp sig för att delta.

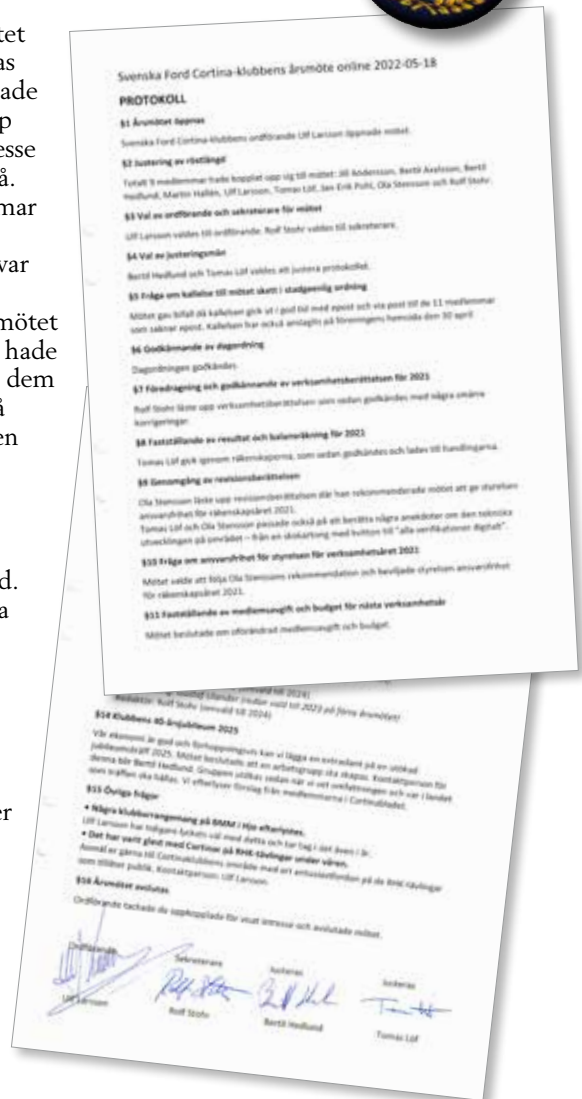
Viktiga punkter som behandlades var bland annat:

- Mötet gav bifall till att kallelse till mötet skett i stadgeenlig ordning. Kallelse hade skickats ut via mejl och via post till dem som saknade epost. Den hade också anslagits på föreningens hemsida den 30 april.
- Mötet följde revisor Ola Stenssons rekommendation att ge styrelsen ansvarsfrihet.
- Medlemsavgiften lämnas oförändrad.
- Rolf Stohr fick i uppdrag att försöka väcka liv i den ursprungliga planen från 2019 att hålla årsmötet i Stockholm, Tyresö i samband med KAK:s evenemang "Prins Bertil Memorial – Gärdesloppet" i början av juni 2023. Vissa förutsättningar har ändrats men en rapport kommer i det första Cortinabladet 2023.
- Det beslutades att en arbetsgrupp för vår jubileumsträff (vi fyller 40 år 2025) ska sättas ihop. Bertil Hedlund är kontaktperson. Du som har idéer kring aktiviteter, eventuell plats för träffen eller helt enkelt bara vill hjälpa till ombedes kontakta honom, se kontaktoppgifter på sidan 2.

Kontakta mig om du vill ha protokoll, verksamhetsberättelse och ekonomiska handlingarna via epost.

## ROLF STOHR

Sekreterare



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

# För Gamla Gummor



Vem vill ta över det seriösa projektet som nu stått i många år och samlat en hel del damm?

**F**GG-så börjar registreringsnumret för familjens senaste Cortina. Vi, det vill säga min far och min bror, har haft ett antal Cortinor i sin ägo men det slutade med att de behöll varsin röd GT medan de andra bistod med delar. Vi hade mycket nöje och långa resor med dem. Men, min mor skulle ju också ha en, och så småningom dök den upp, en vit Cortina 1500 Automatic med registreringsnummer FGG 594, vilket passade perfekt: För Gamla Gummor!

Renovering påbörjades – bilen plockades helt isär, lagades, lackerades och fick nytt innertak medan motor, växellåda, bromsar mm renoverades för sig. För att bilen skulle bli litet roligare försågs den fram med GT-bromsarna och det blev en GT-motor som gjordes i ordning.

Då det började bli allt för många bilar och bror flyttade till Norge avyttrades de båda GT-bilarna och kvar blev FGG med en hopar delar. Emellertid blev far dålig och kunde inte mecka vidare

och därmed blev det hela stående och under åren samla en hel del damm. I min enfald trodde jag att jag skulle kunna göra något åt den, men mitt arbete såg till att så inte blev fallet. Inser att jag helt enkelt måste leta rätt på någon annan entusiast som har lust att sätta samman det hela.

Medan allt detta pågick samlades delar av allahanda slag och det finns nu ansenliga mängder, se separat lista här intill, om någon skulle ha intresse av dem.

Önskas bilder av någon särskild detalj, så låt mig veta och jag kan ordna det. Ring gärna, eller maila, om ni vill veta mera eller undrar över något. Jag har inget hum om vad detta kan vara värt, så jag överläter åt hugade spekulanter att komma med något vettigt bud, helst på alltiop (med bilen förstås).

**JAN MÖLLER**

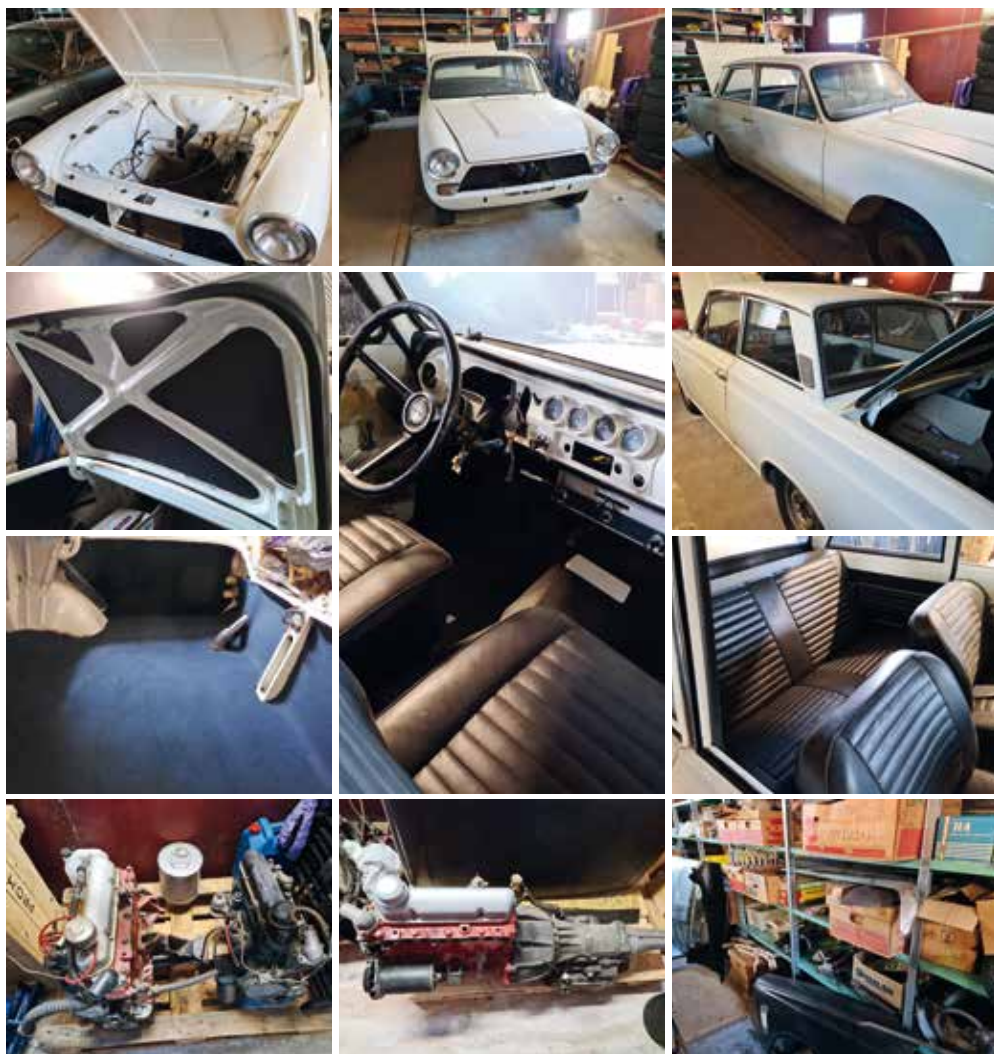
Västerås

021-332 958 eller 070-550 79 85

jan.j2@telia.com







## Reservdelar till Cortina Mk 1 som ingår i paketet

2 motorer  
 3 växellådor (manuella)  
 1 Bakaxel  
 2 batterier, nya men  
 lagrade länge  
 2 framskärmar, nya  
 (H+V)

1 tröskel, ny  
 3 ekstraktorgrenrör GT  
 2 generatorer  
 3 grill (modell -66)  
 1 värmepaket  
 1 GT mittenkonsol  
 2 bakre siderutor

6 navkapslar  
 Div blanka lister  
 Div länkar och stag  
 Div instrument  
 Div el-system  
 Div McPhersonben, stöt-  
 dämpare, fjädrar, etc.

# Bilkyrkogården Kyrkö mosse

Längs länsväg 119 strax utanför Ryd mot Hässleholm ligger Kyrkö mosse där bilkyrkogården på mossen har en lång historia.

Åke Danielsson, som kallades "Åke på myren", föddes 1914 och dog 2000. År 1935 köpte han Kyrkö mosse och startade torvbrytning. Det fanns pengar att tjäna på den eftertraktade torven. Åke, som var en teknisk man, byggde sig en torvfabrik med rivmaskin som drevs av gamla bilmotorer. Han byggde också ett transportband av en gammal Chevroletmotor och en egen torvpress.

**Efter andra världskriget** blev livet ljusare och man började tala om bilen som "var mans egendom". När den gjort sitt var det inte ovanligt att den övergavs på någon enslig skogsväg. Åke var en man som såg möjligheter och började samla in dessa bilar. På sätt och vis var han en pionjär inom återvinning.

Han blev snabbt expert på reservdelar – som såldes på platsen. Verksamheten lades ner i slutet av 1980-talet och när Danielsson 1992 lämnade mossen blev bilarna kvar. De har i all sin ynkedom nu blivit upphöjda till fotomodeller.

**När jag besökte** platsen en sensommardag i oktober stod förmiddagssolen lågt



och jag hade platsen helt för mig själv. Stillheten och ljuset skapade en speciell känsla, men i ärlighetens namn infriades inte mina förväntningar. Kanske för att jag för två år sedan var på bilkyrkogården i Båstnäs i Värmland. En plats med oändligt mycket mer att se och med många bilar som fortfarande mer eller mindre ser ut som bilar.

Tyvärr läste jag i dagarna att en pyroman härjar bland bilvraken och att det varit upprepade bränder bland bilarna och att ett av husen brunnit ned.

**På Kyrkö mosse** står de flesta av vraken uppradade längs den numera tillfixade vägen fram till Åkes verkstad. Här är skicket på bilarna betydligt sämre än i Båstnäs, många är till och med omöjliga att identifiera. Men en hel del Saab, Opel, Volvo och Volkswagen såg jag. Även engelska bilar av olika märken.

Dock ingen Cortina.

Vill du göra ett besök har du gott om tid – skroten blir kvar ett tag då den är skyddad med ett 49-årigt bygglov som veteranbilskrossanläggning, utfärdat på 1990-talet.

**ROLF STOHR**

**Lästips:** Boken "Åkes värld – bilkyrkogården" av Kerstin Bengtsson. Kostar t ex 247 kr på Adlibris. ISBN: 9789188435521.



Åke Danielsson.

FOTO: KERSTIN BENGSSON



*En Anglia som sett bättre dagar hukar bland granarna.*



*Sakta slukar mossen en älskad bubbla. Någon Cortina gick dock inte att finna bland vraken.*

▶▶▶  
**Forts.**





*Längs vägkanten in till själva verkstan har en Austin hittat en sista p-plats i höstsolen,*



*Opel Rekord Coupé 1966 – en drömbil för mig på 70-talet. Helst den ovanliga med 6:a.*





*Inte allt på Kyrkö mosse har fyra hjul – här har mopeder, cyklar, spisar, däck och maskiner checkat in för den sista vilan. Sakta tar naturen tillbaka det som skapats av människohand. Eller som det står på en av info-skyltarna: "Av jord är du kommen. Jord ska du åter bli".*



*Här skapar löv och mossa naturliga konstverk.*



*Taunustvillingar av modellen P3. Hade själv en ljusblå TS som vinterbil 1976.*

▶▶▶  
Forts.



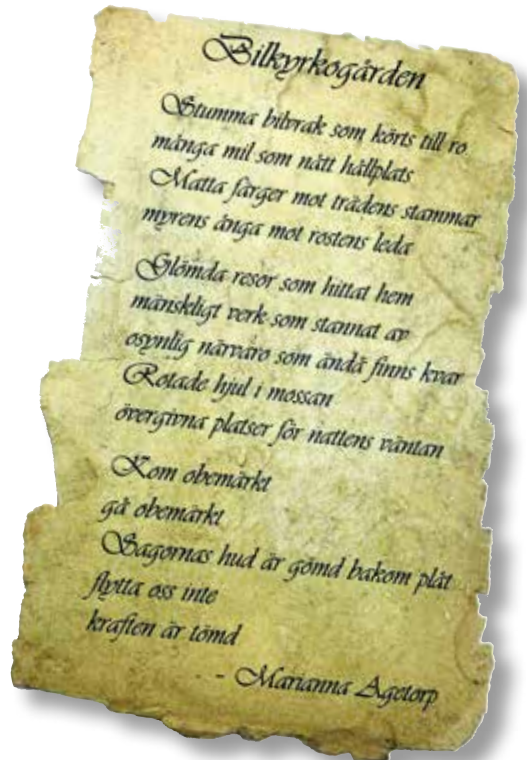
Slutstation Kyrkö mosse!



Många är i dåligt skick, nästan oidentifierbara.



VW K70 var kända för att rosta. Men detta ...



Skrotpoesi från en skylt på Kyrkö mosse.



**Nu presenteras**  
**CONSUL CORTINA**



**en FORD i folkton**  
 rymlig för fem, ekonomisk som få

**7.820:-**

**FORD har resurser**

En annons från 1962 ur Cortinabladet nr 1 -94.



**Svenska  
 Cortinaklubben  
 finns på Facebook!**

**Vi hälsar följande nya  
 medlemmar välkomna  
 i Svenska Cortinaklubben:**

- 1094 Patrik Lennartsson, Edsbyn
- 1095 Henrik Jerdén, Vallda
- 1096 Bo Göran Fritzon, Båstad
- 1097 Carina Fritzon, Båstad
- 1098 Christian Hellström, Skara
- 1099 Christer Östmark, Eskilstuna
- 1100 Jan Erik Larsson, Tibro
- 1101 Håkan Sjöberg, Hudiksvall

**ahlsell**  
 Ängelholm

**Autoexperten**  
 Borås

**Bjäre Släp & Bil**  
 0431-833 00  
 Ängelholm

**borasbilhall**  
 www.borasbilhall.se

**SVENSKA  
 Ford  
 Cortina  
 KLUBBEN**

**Ett stort  
 TACK  
 till våra  
 sponsorer**

**DIAMONDS**  
 DiamondBright

**DITEC**  
 Ängelholm

**IGRAB**  
 Åstorp

**Mekonomen**  
 Ängelholm

**Midland**  
 Swiss Quality Oil

**NORDIC  
 WHEELS**  
 Vi förenklar din däckaffär!

**NÄR DET GÄLLER TRANSPORTBILAR**  
**RASK & BJÖRCK BIL AB**  
 www.rbbil.se  
 - Trygghet sedan 1924

**VERKTYGSBODEN**  
 Borås



*Deltagarna i sina snitsiga vita overaller flockas till förarmötet där förutsättningarna går igenom.*

# Återbesök på Prins

Svenska Cortinaklubben intar åter klassisk tävlingsmark på Kungliga Djurgården i Stockholm.

**P**rin Bertil Memorial – eller Gärdesloppet som det också kallas. Visst klingar det av motorhistoria!

Här en repris på beskrivningen av upplägget: Loppet var en hastighetstävling för bilar som kördes på 1920-talet, arrangerat av KAK. Banan var då en 2,6 kilometer lång slinga på Gärdet i Stockholm.

Officiellt namn var ”Kappkörning å Ladugårdsgårde”, vilket i folkmun blev till ”Gärdesloppet”. Nutidens Gärdeslopp går tillbaka till mitten av 1990-talet och körs på en bana som är 1609 meter på Södra Djurgården.

**Tävlingen är öppen** för klassiska sportvagnar. Klassindelningen beroende på tillverkningsår. Prewar: bilar tillverkade t o m 1938, Classic: 1939–1974, Youngtimer: 1975–1986, och slutligen: KAK Ladies Cup, en dambiltävling med kvinnlig besättning (både förare och co-driver) med bil tillverkad t o m 1986.





Ulf Larsson laddar inför första racet. Safarivagnen tilldrog sig välförtjänt uppmärksamhet.



Vargen och lammet. Gissa vem som har värstingmotorn ...



# Bertil Memorial

Tävlingen körs med kvalheat, semifinal och Grand Final med åtta ekipage i varje heat. Varje klass kör tre varv per heat mot en idealtid om 190,00 sekunder per varv (30,5 km/tim). Stående start tillämpas för ett ekipage i taget. Avståndet mellan bilarna är cirka 20 sek. Tidtagning sker per 100-dels sekund. Tiden mäts för varje ekipage per varv och varje varvs differens mot idealtiden summeras och blir ekipagets totala tidsdifferens för heatet.

**När Ulf Larsson** fick en idé 2019 om att testa med sin Cortina GT -64 och behövde övernattnig i Stockholm

och en kartläsare blev jag tillfrågad och behövde inte många sekunder för att tacka ja! När han i år återkom och ville ställa upp med Safarivagnen var beslutet lika lätt. Vi kör!

Även denna gång fick vi besök av klubbens hedersmedlem Gunnar Palm, som berättade några anekdoter från sin kartläsarkarriär och berömde Ulfs fina detaljarbete med Safarivagnen.

Triggade av den fina 16-platsen vid första försöket i Prins Bertil Memorial 2019 kom vi laddade till 2022 års upplaga. Denna gång startade vi alltså med Safarivagnen, vilket skulle visa sig lite knepigare då

►►►  
Forts.

motorstyrkan i standard 1200-kubikaren inte riktigt räckte till vid acceleration.

Vår totala differens från idealtiden på 190 sek per varv blev som bäst i heat 2. De 3,75 sekunderna räckte till en hedrande 26 plats av klassens 90 startande. Tyvärr en rejäl försämring från 2019 då vi som sagt hamnade på en 16 plats med en differens på 2,26 sekunder. Men den gången var det bara 53 startande i klassen ...

**Mellan heaten fanns** mycket att titta och lyssna på. Ljudmässigt var det två ekipage som stod ut, en Camaro med kanske 1000 hk och ett aluminiumbygge som lät som ett jetplan. Bägge hade dock ingen glädje av alla hästkrafter då alltför breda eller för många däck gjorde bilarna i stort sett omöjliga att köra. Camaron gav upp redan efter första heatet och slirade sig sedan hemmåt med hjälp av några vänner som sköt på över gräset.

Vackra och udda bilar fanns det också, som t ex Jaguar e-type cab, Honda S800, BMW 700, Mercedes måsvinge och en Corvette -63 split window. Men även mängder av vardagsbilar från hela Europa.

### **ROLF STOHR**

*Tips: Sök på "Gärdesloppet 2022" på Youtube!*



*Gunnar Palm kom och hejade!*



*Vackra cabbar i långa rader. I bakgrunden syns delar av militärens utställning.*



Detta extrema bygge med V-12 vrålade som ett jetplan – men visade sig helt hopplöst att köra.



Inte bara bilar fanns att skåda – även Zündappälskaren hade klenoder att beundra.

Idealtiden per varv är 3 min och 10 sek, vilket ger en totaltid på 9 min och 30 sek. Men tyvärr räknas varje varv för sig ...



Vi följer en T-bird på väg mot starten.



*Hedlunds anekdoter*

# Visst finns det väl en Virintexpandyl ...

*Virintexpandyl  
eller skränkång  
– det är frågan...*



Om sakers vara eller inte vara kan man spekulera, men det finns de som i rent oförstånd envetet vidhåller sin övertygelse, bara för att inte framstå som okunniga.

Det är alltså bättre att tro att ingen förstår att man är dum än att erkänna att man kan ha fel. Dumt.

Det fanns i Göteborg på 80-talet en samlingslokal för de som hade ett gemensamt intresse inom en viss nisch. Närmare än så behöver vi inte gå in på det. I lokalen intogs fika, pratades om det gemensamma intresset och andra ämnen.

Det ska tilläggas att det var en nykter lokal, även om inte alla besökare var medlemmar i nykerhetsrörelsen.

**En kväll satt** några vänner och pratade om något, vad som avhandlades har fallit i glömska. Plötsligt öppnas ytterdörren och "han som kan och vet ALLT" klampade in i lokalen med sin brötiga flängiga stil.

– Ööö va snackar ni om?

En av vännerna tittade upp och sa att vi sitter här och funderar på vem som kan ha en virintexpandyl att låna ut. Vi behöver en så vi kan få ut lagrena till kamaxeln i Opel.

– Ööö det tror jag att jag kan ordna jag vet en som har en, sa besserwissern.

Han stövlade ut i hallen, tog telefonen och började ringa runt till alla sina bilkunniga vänner och frågade efter en virintexpandyl. Ingen hade hört talas om en sådan.

Allvetaren återkom med besked om att ingen av de han pratat med visste vad det var men de var okunniga, han skulle ordna en till dagen där på, inga problem.

**Så fortgick det** i några veckor tills vännerna med Opel inte längre tyckte det var roligt. Alla andra tyckte däremot att det var jättekul för snart hade hela Göteborg vänts upp och ner i jakten på grejen som inte finns.

Hade han tänkt till lite så kanske han hade kommit på att han faktiskt skulle kunna uppfinna den själv för att inte framstå helt genomkorkad.

**BERTIL HEDLUND**