



# Cortina

# BLADET

ÅRGÅNG 38 • NUMMER 2 • 2023



Förste ägaren har fortfarande kvar sin Lotus Cortina MK 1. Han är nu 90 år – ägaren alltså, inte bilen! Sidan 20



Sid 12



Sid 8

I detta nummer även bland annat:

Årsmötet i Jönköping. S4  
Canadian Hell Drivers. S8  
Prins Bertil Memorial. S12  
Hedlunds anekdoter. S16



Sid 4



Sid 16



Svenska Cortinaklubben  
är medlem i MHRF



## STYRELSE OCH VALDA OMBUD I CORTINAKLUBBEN

Ordförande	Ulf Larsson, Stora vägen 54, 513 33 Fristad, 070-591 45 23, 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, 0506-201 31
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, cortinabertil@gmail.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)

KLUBBEN PÅ FACEBOOK Det finns två sidor – en för Cortinavänner och en för medlemmar. Sök på "Cortina".

HEDERSMEDLEMMAR Nr 100 Gunnar Palm, Nr 300 Alf Dahlgärde.

### FORDONSINSPEKTÖRER för MHRF och Folksam

Krister Fahlander, Lycksele, 070-294 56 03.

Bertil Hedlund, Alingsås, 070-575 48 24.

Ulf Larsson, Fristad, 070-591 45 23.



## CORTINABLADET

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

UTGIVNING: Nr 3, 2023 kommer i december, absolut manusstopp 15 november. **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.

---

**H**östen är här och i och med det är ju hobbybils-säsongen över för de flesta. I år har vi haft flera lyckade arrangemang och träffar att se tillbaka på.

Årsmötet som avhandlas på separat plats i detta nummer blev riktigt trevligt och även British Motor Meet i Hjo som vi redovisar i nästa nummer blev åter en succé, trots att vi år fick några mindre regnstänk på oss. Glädjande är också att vi fått en hel del nya medlemmar som anslutit sig till klubben. Riktigt skoj tycker jag.

**ULF LARSSON**

Ordförande Svenska Cortinaklubben

**ORDFÖRANDEN HAR ORDET**



---

**S**äsongen 2023 lider mot sitt slut. I din hand har du det andra av årets tre av-

iserade Cortinablåd. Starkt försenat i vanlig ordning, men det har verkligen varit öde i inkorgen och det känns tråkigt att jag ska skriva det mesta själv. Nästa nummers planerade utgivning är i december med manusstopp den 15 november. Om det ska bli verklighet och bli mer än 4 sidor tjockt behöver inflödet av material öka rejält. Passa på att ta en bild på den sista höstturen, eller skicka bilder och en liten text om ditt projekt. Har du någon klurig lösning på ett irriterande fel? Allt är välkommet!

Kanske kan någon av er som postar flitigt på vår Facebook-sida skicka över lite bilder och texter? Det är nog många medlemmar i klubben som inte är så aktiva på sociala medier och som gärna skulle ta del av något av det som publiceras där.

**ROFFE STOHR**

Redaktör för Cortinabladet

**REDAKTÖREN HAR ORDET**



## Cortinaklubben årets bilklubb 2023 på Velodromloppet

Ännu en gång har vår klubb blivit utsedd till årets bilklubb, den här gången på Velodromloppet. Vi har tidigare fått utmärkelsen under Velodromloppet och vid British Motor Meet i Hjo 2019.

Det är ju tack vare er medlemmar som ställer upp och visar era fina bilar som detta är möjligt. Så stort tack allesammans.

Priset överlämnades till klubben av STCC-mästaren och numera VD för Karlskoga Motorbana Rickard Göransson.

# Äntligen kunde årsmötet

Internet i all ära, men många av oss hade verkligen längtat efter att få träffas på riktigt när det nu vankades årsmöte i Svenska Cortinaklubben.

På Hotell Slottsvillan i Huskvarna samlades 23 medlemmar i början av maj 2023 för att delta i mötet och fick uppleva ett boende utöver det vanliga. Ulf Larsson, vår ordförande, hade hittat denna pärla och lovordat den starkt. Vi blev inte besvikna. Här fanns hela Huskvarnas industriella historia i väggarna och servicenivån höll högsta klass. Allt från en personlig guidning i huset och närmiljön till riktiga frukostar och middagar gav en skön och familjär stämning under vistelsen. Ett stort tack till Christian och Michaela med personal!

Helgen började på fredagskvällen med att vi samlades för en gemensam middag i hotellets matsal. På lördagen väntade en rejäl hotellfrukost som uppladdning till årsmötet. (Resultatet av mötet redovisas på nästa uppslag.) Efter årsmötet var det genomgång inför klubbbrallyt med en tipsrunda och olika besök längs vägen. Den gamle rallyräven Wåge Dahl stod för vägvalet som bjöd på vackra vyer och snirklande småvägar.

Lena Ljungdahl, vår eventgenral som höll i tyglarna, berättade att första anhalten var ett besök på Björkenäs moped- och motorcykelmuseum, en minst sagt fullsmockad lada med hundratals fordon. Ett Eldorado för mopedfantasten! Därefter väntade Kaffestugan Grännaberget där deras berömda räksmörgås hägrade till lunch.

Sedan bar det raskt av mot Rudenstams fruktodlingar för att hinna njuta av eftermiddagskaffe och köpa lite juice innan butiken slog igen för dagen.

På kvällen blev det middag på hotellet och dragning på det nyinstiftade damlotteriet. Lena satte en ny standard på det prisbordet genom att ha ordnat med en kvinnligare framtoning. Borta var olja, verktyg och putsmedel – in kom i stället vackra blommor, doftljus och konstföremål. Mycket uppskattat!

På söndagen vankades det en smaskig hotellfrukost och prisutdelning för tipspromenaden. Prisbordet för tipspromenaden var som vanligt välfyllt av våra generösa sponsorer. Här fanns t ex olja, verktyg och putsmedel...

De som ville stanna fick en guidad visning av Huskvarna Museum alldeles intill hotellet. Här finns 300 års historia om ett varumärke och en fabrik. **ROFFE STOHR**



# hållas ute i verkliga livet



▲ Utsikten mot Visingsö från Kaffe-stugan Grännaberget var hänförande, likaså deras räkmackor!

◀ Deltagarna klurar på tipspromenadens svåra frågor. Hotell Slottsvillan i bakgrunden.

◀◀ Guiden Michael Falk berättar om husets historia som disponentsbostad åt Husqvarna-fabriken.

▶▶▶  
Forts.



*På Björkenäs moped- och motorcykelmuseum fanns allt för mopedentusiasten – och lite till.*



*Det fanns även tid och möjlighet till lite idrott. Bosse och BG Fritzon går en match i biljard.*



*Familjen Hallén-Andersson får sina Goodiebags av Lena Ljungdahl innan klubbbrallyt.*



*Vid avfärd till rundturen stod en representant för Midland och delade ut olja till deltagarna.*



*Gänget samlat kring det stora matsalsbordet i Slottsvillans matsal.*



# Årsmötet 2023

I år genomfördes årsmötet äntligen med fysisk närvaro igen. Platsen var Jönköpingstrakten, närmare bestämt i Hotell Slottsvillan i Huskvarna. 23 medlemmar närvarade på mötet.

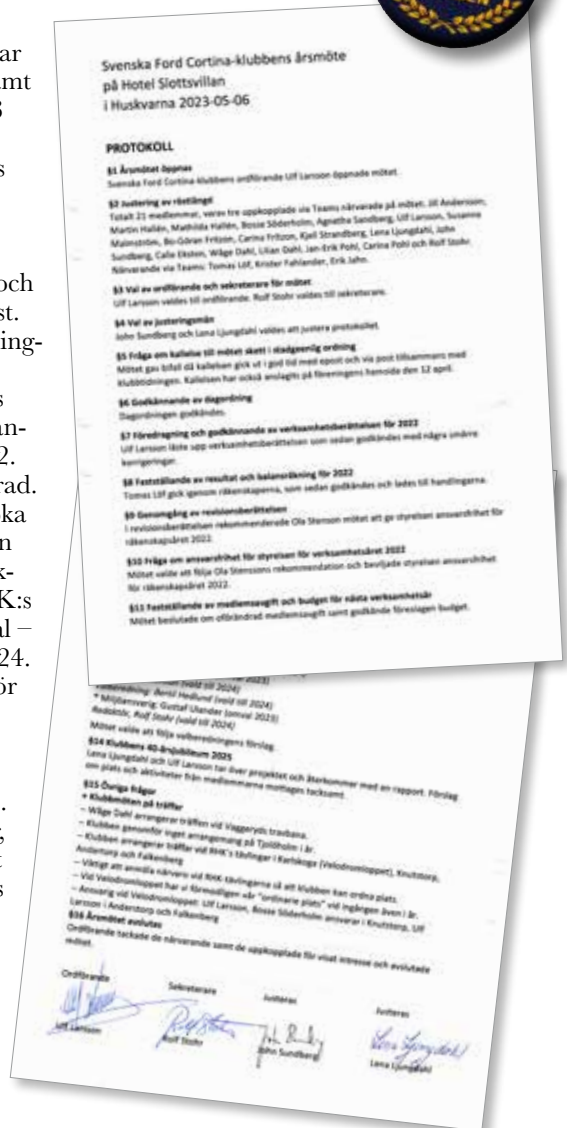
Viktiga punkter som behandlades var bland annat:

- 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 12 april.
- Mötet följde revisor Ola Stenssons rekommendation att ge styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2022.
- 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 2024. En preliminär bokning har skett för 31 maj– 2 juni 2024.
- Lena Ljungdahl och Ulf Larsson tar över arrangemanget kring vår jubileumsträff (vi fyller 40 år 2025). Du som har idéer kring aktiviteter, eventuellt plats för träffen eller helt enkelt bara vill hjälpa till ombedes kontakta Ulf Larsson, se kontaktuppgifter på sidan 2.
- Det pratades en hel del om årets möten och träffar. Viktigt att anmäla närvaro vid RHK-tävlingar så klubben kan ordna plats för dem som kommer.

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

## **ROLF STOHR**

Sekreterare



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

# Hell drivers – världens v

**O**förvägna förare vrårker sina bilar runt banan i de mest otroliga nummer. Tjuttande däck, vrålände mototer, och vanvettiga flygfärder på 25, 30 meter – se där några av intrycken man tar med sig när man lämnar arenan efter ha bevistat en underhållning av våghalsiga bilartister ... en uppvisning som en mängd av folk i ett flertal av jordens länder bevistat och roats av.

Sexton års erfarenhet ligger bakom denna show som skapats av ett gäng bilförare som kallar sig Canadian Hell Drivers. De använder sig av vanliga standardbilar, nya Fordar i perfekt skick, och utför med dessa fordon konststycken som kommer oss vanliga bilister att blekna.

De utför inte mindre än 26 nummer i en 2 timmars fantastisk uppvisning. Förarna driver bilarna till det yttersta genom hopp på 25, 30 meter, körning på 2 hjul, ”Följa John” i 80, 90 kilometers fart och massor av andra tricks. Ett verkligt eldprov för bilarna och säkerhetsutrustningen.

Många firmor ha också använt sig av Canadian Hell Drivers för att testa sin utrustning och visa vad den går för. Även här i Skandinavien kan ni i reklamen och i detta pro-



Närbild av det berömda hoppet från brygga till brygg

# Åghalsigaste motorshow



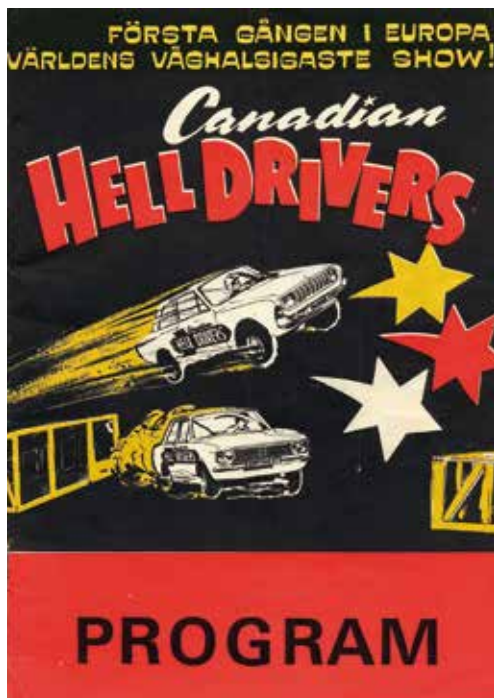
▶▶▶  
Forts.

gram se att ett flertal företag i branchen understöder denna uppvisning och tar chansen att visa vad deras material duger till.

Dessa förare kör på säkerhet och erfarenhet, men tro därför inte att det är ofarligt. Alla säkerhetsåtgärder är vidtagna vid varje tillfälle. Publik och deltagare är dessutom försäkrade för 25 miljoner kronor vid samtliga uppvisningar. Tillfälligheter kan spela in och olyckor har inträffat, även med dödlig utgång.

Vi hoppas dock att det inte kommer att hända här och vi önskar publiken en trevlig och spännande stund tillsammans med Canadian Hell Drivers.

Ur ett program från 1967  
inskickat av Thomas Frejd i Ludvika.



ht Universal Shows Corp., presenterar

# HELL DRIVERS

## PROGRAM

Vi flyger med

Canadian Pacific  
AIRLINES



14. -Three Car Precision Driving
15. -Clown Comedy "Speciality"
16. -Low Wingovers "Low Ramp"
17. -Clown Comedy "Speciality"
18. -High Wingovers "High Ramp"
19. -Clown Comedy "Trick & Fancy"
20. -4 Cars Bumper to Bumper
21. -The Reverse Spins
22. -Motorcycle Leap Over 3 Cars
23. -Roll Over "Crash"



ome  
Dive  
ld F  
Le

syndigt



En "T-BONE CRASH", en krock mellan två bilar som utföres av Canadian Hell Drivers. Här gäller det verkligen för föraren att ha muskler och nervar under kontroll.



Clownen "Peanuts" åker ut på en av "äppelströmmar" hoppar över hornen på två höj.



*Prins Bertil Memorial lockar allsköns fordon. Safarivagnen i gott sällskap inför starten.*

**S**venska Cortinaklubben intog för tredje året klassisk tävlingsmark på Kungliga Djurgården i Stockholm då vi bevistade Prins Bertil Memorial, eller Gärdesloppet som det också kallas, med Ulf Larssons Safarivagn.

Här en kort repris på beskrivningen av upplägget: Loppet var en hastighetstävling för bilar som kördes på 1920-talet, arrangör var KAK. Nutidens Gärdeslopp går tillbaka till mitten av 1990-talet och körs på en bana som är 1 609 meter på Södra Djurgården.

Tävlingen är öppen för klassiska sportvagnar. Klassindelning beroende på tillverkningsår. Pre-war bilar tillver-

kade till och med 1944, Post-war bilar tillverkade 1945–1959, Classic bilar tillverkade 1960–1973.

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). 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.

Årets upplaga hade en något förändrad klassindelning, vilket gjorde att de modernare 70- och 80-talare som del-



**Folkligt, festligt, fullsatt.** Många tog tillfället i akt att få se klenoderna på nära håll.



**Ford Special.** Ägare: Erik Lundgren, Falun.



**Ford Taunus P3 kombi.** Finare än ny!



**Austin EA sport Ulster.** Ägare: Peter Goos.



**Vauxhall Cresta.** Ägare: Thomas Järlinge.

▶▶▶  
Forts.



**Volvo P1800 Cyan.** "Volvo P1800 Cyan är vår tolkning av vad som kunde ha varit", säger Christian Dahl, Cyan Racings grundare och vd. 420 hk och 990 kilo... Pris ut till kund cirka 7 miljoner kronor. Bilen rattades för dagen av Stefan "Lill-Lövis" Johansson.



**Pojkdrömmar.** Zündapp och Sachs stod högt på önskelistan för tonåringar på 70-talet.

tog förra året inte kom till start. Själva finalerna var också bantade, vilket gjorde att tävlingen inte drog ut flera timmar extra i år.

Vi placerade oss oturligt nog på plats 13 bland de 46 deltagarna i Classic, vilket inte räckte till semifinal där startfältet rymde 10 ekipage. Själva ansåg vi nog att vi var bland de 10 – men tävlingsledningens uträkning gick helt enkelt inte att förstå.

Mellan racen fanns mycket att titta på; vackra bilar från kortegen genom Stockholm (som föregick själva tävlingen), några tvåhjulningar, militär- och utryckningsfordon, samt diverse skåpbilar

med olika materbjudanden. Och nerför en bana i grässlätten susande unga blivande racerförare i lånade lådbilar.

Förhoppningsvis har vi med årsmötet i Tyresö 2024 lyckats pricka rätt helg för Gärdesloppet. Det öppnar i så fall upp för fler Cortinaägare att anmäla sig – både till Kortegen och själva loppet. Det är otroligt spännande (och svårt) att försöka pricka idealtiden 03:10 per varv...

**ROFFE STOHR**





## Ford Capri Mk 1 3000 GT XLR

Tillverkad i februari 1972 i Halewood, England. Registrerad 4 januari 1973 som årsmodell 1973, och därmed den enda och sista Ford Capri Mk 1 3000 med modellbeteckningen GT XLR som registrerats i Sverige. Övriga Ford Capri Mk 1 3000 av årsmodell 1973 har ett facelift som kom andra halvåret 1972 och modellbeteckningen ändrades till GXL.

**BO OSKARSSON**

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

- 1102 Bo Oscarsson, Timmersdala
- 1103 Leif Eriksson, Mjölby
- 1104 Arne Ulander, Bjurholm
- 1105 John Sundberg, Täby
- 1106 Kjell Persson, Hästveda
- 1107 Niclas Samuelsson, Oxelösund
- 1108 Ulf Lindner, Umeå
- 1109 Johnny Ljunggren, Billesholm
- 1110 Sofia Köpsén, Domsjö
- 1111 Henrik Öst, Skänninge
- 1112 Jan Svensson, Båstad
- 1113 Birgitta Flenskov, Båstad
- 1114 Anders Weiter, Gråbo

**ahlsell**

Ängelholm

**Autoexperten**

Borås

**Bjäre Släp & Bil**

0431-833 00

Ängelholm

**borasbilhall**

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

Ett stort  
**TACK**  
till våra  
sponsorer



**DITEC**

Ängelholm

**IGRAB**

Åstorp



HEDIN BIL



**NORDIC  
WHEELS**

Vi förenklar din däckaffär!

NÄR DET GÄLLER TRANSPORTBILAR

**RASK & BJÖRCK BIL AB**

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

- Trygghet sedan 1924

**VERKTYGSBODEN**

Borås

## Den arge polisen

Det tedde sig som så att jag var ute och körde med min trimmade Cortina -65. Den var i god ordning, hel och snygg, men dånade som få och betedde sig som en väloljad blix om man öppnade spjällen. Detta var på den tiden som man inte kunde tanka för 100 spänn i sedelautomaten så länge som tankmätaren inte började nosa på det röda.

För dagen stod total okynnesåkning på schemat, och efter att ha stått på ordentligt flera mil så hade jag kommit in på en helt underbart lagom krokig väg i Bohuslän. Livet lekte, asfalten var jämn och fin.

Jag hade haft bilen ett bra tag (när man är 20 så är tre år väldigt länge) så jag kände den väl och vågade ta i ganska rejält i krökarna. En lång svepande höger som gick över i en lite skarpare vänster tornade upp sig, båda över ett öppet fält för att sedan försvinna in mellan två bergsknallar kunde jag bara inte motstå. Inte ett hus eller någon annan trafikant i sikte.

Jag riktade in bilens högerhjul mot asfaltkanten, det tjöt i däcken, säkert 6 000 varv på trean. Tog högern med lite tendens till släpp på bakvagnen, rattade över åt vänster, nöp till på bromsen, i med tvåan, mitt i kurvan trampade jag gasen i botten och fick ett sånt där helt perfekt ställ som varade hela tvåan ut, i med trean och jag trodde jag skulle flyga över krönet mellan bergsknallarna. Jag

ryser än i dag när jag tänker på det. Allt var perfekt!

Jag flög inte över krönet mellan bergsknallarna. Hade jag gjort det så hade jag inte hunnit stanna framför den stora polisens hand som mycket kraftfullt gjorde ett stopptecken. Hade jag kört på honom så hade nog förmodligen bilen blivit mer skadad än han. En dåtidens ironman, fast utan dräkt i vibranium. Han hade den för motorburen ungdom vid anblicken ångestladdade blå trafikpolisoverallen på sig. En lagens väktare i den utstyrseln brukar se till att man får ta bussen hem.

**Jag fick i alla fall** stopp på den illröda dånande urgamla bilen i god tid innan polismannens knän hann förstöra grillen. Han var nästan lika röd i ansiktet som bilen, eller så speglade sig den illröda färgen bara i svetten. Overallen var minst ett nummer för liten, och det var inte många muskler som spände ut ytterskinnet.

Som den laglydiga yngling jag var så fanns inte ens tanken på att dra i tvåan igen och lämna platsen med tjutande avgasrör och brölände Webrar. Bilen stod still mitt på vägen, jag stängde av motorn, vevade ner rutan och fumlade fram plånboken ur mittkonsollens fack. Han undrade skrikande om det var min bil. Antagligen brukade sådana som körde på det här viset stulit bilen. Han bad sin kollega, som förärat denna vackra sommardag med att även han klä

sig i en blå overall, dock så välsittande så man kunde misstänka att en internerad skraddare hade varit inblandad i utprovningen. Han kom fram ur ett buskage med en jättestor schäferhund vid sin sida.

Gaphalsen bad kollegan att finna svar på alla de tänkbara frågor som en nitisk lagens väktare vill ha svar på i en situation som denna: om denna vettvilling faktiskt hade kvar sitt körkort i Vägverkets register, om bilen var skattad, försäkrad och besiktigad. Säkert ville han även veta hur många villkorliga domar jag hade så han garanterat kunde få mig bakom lås och bom

**Medan kollegan höll** på med sina kontroller blev jag uppläxad enligt varenda tips och råd ur polisskolans studielitteratur "Hur man läxar upp motorburen ungdom ordentligt!". Det var saliv på bilen, den var inte min egen. Jag hade även saliv i ansiktet, som inte heller var min egen. Jag höll tyst. Det var en annan som skötte allt verbalt just nu.

Jag har inga minnen av vad han sa, minnesbilderna är liksom utan ljud.

Åsynen av fåktandet, pekandet och fradgan som skvätte visade tydligt vad han ville ha sagt så orden som rann ur de gläfsande käftarna var liksom överflödiga.

**När så äntligen** kollegan kom lufsande och delgivit svaren på de viktigaste frågorna kom den fradgatiske åter fram till mig. Som tur var så satt jag kvar i bilen, jag hade nog inte klarat av att stå på egna ben, dom var som gelé efter overallens monolog. Dessutom var öronen så skadade att jag förmodligen inte skulle kunna hålla balansen.

Kollegan gav mig körkortet och sa att här verkar ju allt vara i sin ordning. Den spända overallen blev synlig i backspegeln och han gapade om att "det finns fan inget avgassystem på biljäveln". Han spände blicken i mig och sa att det blir teknisk genomgång av bilen för sånt här får man fanimej inte åka runt i!

Jag beordrades ur bilen och ombads öppna motorhuven. Rent och snyggt var det, men på förgasarna fanns inga luftfilter. Han stönade och fick fram block och penna ur Volvon. Kollegan hade satt sig i bagageöppningen och hunden låg i sin bur och tittade slött på.

Efter att ha kontrollerat det mesta på bilen, och till och med hittat avgassystemet (som mynnade ut under tröskeln strax bakom förardörren) så plockade han fram en grej som han skulle mäta bromsarna med. Den sätter

►►►  
Forts.

man i vindrutan, kör iväg och bromsar och får ett mätvärde varefter man tittar i en tabell i vilken man kan finna huruvida bromsarna är tillräckliga eller inte. Retardationsmätare. Alla motorburna ungdomars skräck, med den kan varje illvillig polisman se till att man får åka buss hem. Dock inte denna dag skulle det visa sig.

**Efter att mannen** i polisblå spandex krånglat sig in bakom ratten beordrades jag att ta plats i passagerarsätet. Han var fortfarande arg, kanske argare än innan, för han hade inte hittat något annat fel än att det saknades ”flamskydd” på förgasarna, luftfilterburk på ren svenska. Han letade efter startnyckeln på höger sida om ratten, där den sitter på de flesta bilar. Jag påpekade försiktigt att den finns till vänster. Det var idiotiskt att den sitter där fick jag veta.

Han vred om nyckeln och sextonfemtin vrålade igång på säkert 13 000 varv för han hade gasen i botten. Han släppte den kvickt och motorn gick ner till tomgång. Ingen markering på växelspaken hur växlarna låg fick honom att muttra något om idioter i bilfabrikerna.

Han fick i ettan, släppte kopplingen och motorn stannade. Jag tittade beundrande på de vackra nejderna utanför vindrutan, jag var helt övertygad om att detta var det sista gröna gräs, den sista blå himmel och de sista gröna löven jag skulle få se i mitt korta liv.

Tankarna på bunkergrått gjorde att jag försökte bränna fast en bild på näthinna av Cortinans vackra instrumentbräda med alla mätare, den blanka röda huven och den nästan lika

vackra naturbilden där framme i fjärran. Jag väcktes ur mitt smått meditativa tillstånd av att motorn vrålade igång igen. Strax därefter då jag tittade ut genom sidorutan såg jag den välklädde kollegan, sittande bak i volvon med armarna i kors iklädd solglasögon och ett trivsamt leende. På något sätt så visste jag att han var min vän.

Den rödfjäsade fradgetuggande blå kolossen vid min sida körde min bil. Djävulsmaskinen (bromsmätaren) var riggad med sug kopp på insidan av vindrutan.

Blåvalen hade puttrat iväg på ettan och till slut fått i tvåan och höll sig

lite i kanten på vägen. Höger hjulen rullade i gruset vid sidan om vägen. Gasen var nästan i botten. Kamaxeln som hade en duration på 306 grader vaknade till runt 2 500 rpm, vid 3 500 började det bli kul och vid 4 500 var livet på topp ända upp till 7 500 då det var dags för nästa växel.

Nu pekade nålen på cirka 2 000 rpm, tugg tugg tugg, den segade sig upp till de magiska 2 500, då hände saker med blixstens hastighet. Höger bakhjul som fortfarande befann sig i gruset började få svårt att behålla greppet. Efter någon sekund gav det upp och började spinna. Hjulsplanet fortsatte hejdlöst men då gruset övergick till asfalt vann

” Retardationsmätare. Alla motorburna ungdomars skräck, med den kan varje illvillig polisman se till att man får åka buss hem.



*Han hade den för motorburen ungdom vid anblicken ångestladdade blå trafikpolis-overallen på sig.*

däcket snart mot underlaget, greppade och skickade bilen framåt med en hiskelig kraft. Enda sättet att få stopp på helvetet var att släppa gasen och trampa på bromsen. Hårt.

**Vad som nu hände** är den egentliga orsaken till att denna historia gick till historien. Bilen hade inga säkerhetsbälten. Jag vet, inte så smart, men som 20-åring med farten i blodet och budgeten i förgasarna så blev liksom bältena bortglömda. Polismannen var alltså inte fastspänd utan kasade framåt i sätet och slog pannan i ratten. Bilen stannade med låsta hjul. Jättesmurfen gapade och skrek, lyckades vända och köra tillbaka

till kollegan som nu såg ännu mer nöjd och avslappnad ut än tidigare. Den blå stängde av motorn genom att släppa kopplingen tvärt. Tog sig ur bilen förvånansvärt kvickt med tanke på den trånga overallen och började gorma om att jag skulle få följa med till stationen!

Nu var det nöjda leendet borta ur kollegans ansikte. Han reste sig myndigt och sa till sin blåa broder att nu får han lugna ner sig. Overallen frustade och stånkade och fick till slut ordning på andningen.

Kollegan frågade ”vad har killen gjort?”

”KÖRT SOM EN JÄVLA DÅRE I EN LIVSFARLIG BIL!” skrek overallen.

”Jaså sa kollegan, det har jag inte sett alls, det enda jag sett är att du sprätt grus över hela vägen där borta och bromsat så det rök om däcken!”

Blådåren lugnade ner sig och kom på att han hade bromstestaren monterad i vindrutan. Bra sa kollegan, då kollar vi den. Sagt och gjort, poliserna klev in i bilen på varsin sida, kontrollerade det registrerade värdet i apparaten, stämde av i tabellen och kom fram till att panikbromsningen overallen hade utfört med vida mått översteg det nedre gränsvärdet. På bromsarna fanns inget att klaga.

Overallen skrev protokoll, det hela slutade med att jag fick uppsöka bilprovningen för kontroll med luftfilter monterade.

Efter detta tog jag åter bort filtren och monterade bälten i bilen. Man vet ju aldrig när det kan dyka upp en polis som vill provköra.

**BERTIL HEDLUND**

# Livslång kärlek till en bil



*Richard Paynter, 90 år, och hans Lotus Cortina 1964 tillsammans med Ulf Larsson.*

Under årets Goodwood Members Meeting tog jag tillsammans med min reskamrat Benny Augustsson en promenad runt hela banan under lördagen. Under tiden vi gick runt banan pågick bland annat kvalet till Jim Clark Trophy som var ett race endast för Lotus Cortina Mk1. 30 bilar hade de fått ihop – vilket var en oförglömlig syn.

När vi kom till Lavant Straight där det finns en finbilsparkering hittade jag något som stack ut i mängden. En Lotus Cortina 64 som var i ett fantastisk brukskick. Den här var inte i superskick och inte en rishög utan helt enkelt en bil som användes till det den är avsedd för, det vill säga att köras med.

När jag upptäckte den hade en av resenärerna lyckats hitta en sovställning i bilen men han vaknade snart till när vi visade intresse för ekipaget och började ställa frågor. Det visade sig att bilen ägare Richard Paynter, som är 90 år, har ägt bilen sen den var ny.

Han berättade att bilen är byggd i

februari 1964 och att den var en demonstrationsbil hos Sharnbrook Ford Garage till september månad 1964 när Richard lyckades köpa den.

Han har använt den som en bruksbil och hämtat och lämnat sina barn på skolan åkt och handlat och allt annat man gör med en bil. 1985 genomgick bilen en renovering och omlackering när den hade gått 135 000 miles. Vilket jag får till att bli cirka 22 410 mil, rätt bra för att vara en Lotus!

Richard berättade vidare att han även under renoveringen borrarade motorn från 1558 cc till 1580 cc och monterade större ventiler så kallade Big Valves och att han bromsat motorn till 148 BHP.

Bilen har efter renoveringen gått klanderfritt i ytterligare 42 000 miles vilket motsvarar cirka 7 000 mil.

Han besökte Goodwood Members Meeting tillsammans med sin son och sonson.

Er resande reporter

**ULF LARSSON**