



## Brevlådan

Drömmen om att få köra en Ford Falcon Sprint i skogen startade för Ingvar Lindberg med Monte Carlo-rallyt för 57 år sedan. Nu har det hänt! Sid 10

MER ÄN EN TIMMES TIDS-  
FÖRLUST INNEBÄR UTESLUT-  
NING. BOSSE RESIGNERAR.  
PLÖTSLIGT UPPENBARAR SIG  
EN ASFALTSTRÄCKA. HAN  
DRAR PÅ FÖR FULLT---



Sid 6

I detta nummer bland annat:

*Inbetalning av medlemsavgift. S3*

*Julhälsning från MHRF. S4*

*British Motor Meet i Hjo. S6*

*Ford Falcon Sprint. S10*

*Anglia Race Report – del 3. S12*

*I backspeglern. S15*

*Hedlunds anekdoter. S16*



Sid 15



Sid 12



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, Hjälstad 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. Under 2024 hålls det 31 maj-2 juni i Tyresö utanför Stockholm.

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 Annelie Dalgärde.

### 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 1, 2024 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.



## ORDFÖRANDE HAR ORDET

**N**är detta skrivs har vi bara 14 dagar kvar till Jul och som vanligt känns det

som att året gått väldigt fort. Jag hoppas att ni hunnit med en hel del roliga utflykter med finbilen och att den är i topptrim till nästa säsong. 2024 ser vi ju fram emot årsmötet i Tyresö i juni dit jag hoppas att många ansluter och så har vi träffarna i samband med RHK-tävlingarna under sommaren från maj till september. Och missa inte att boka in första helgen i augusti då det återigen är dags för British Motor Meet i Hjo.

Men innan dess är det ju årsskifte och efter det kommer den jobbiga perioden för några av oss i styrelsen, nämligen att skicka ut påminnelser för obetald medlemsavgift som ska vara klubben tillhanda 31/12 varje år. De allra flesta sköter detta galant precis som ni gör med alla andra räkningar som dimper ner i brevlådan, men så brukar det tyvärr vara cirka 40–50 stycken som inte lyckas med detta. Därför vore jag oerhört tacksam om ni redan nu tar inbetalningsblanketten som låg med i kuvertet med denna tidning och fixar det. Tack på förhand.

På tal om medlemmar så har vi glädjande nog fått en del nya sådana och vi är nu 242 medlemmar i Cortinaklubben.

Något som inte är så glädjande är däremot EU-förslaget om ELV, End of Life Vehicle. Mer om detta kan du läsa på sidan 4.

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

**ULF LARSSON**

Ordförande Svenska Cortinaklubben



## REDAKTÖREN HAR ORDET

**E**tt medlemsskap i en förening kan ge så mycket; gemenskap, nya kunskaper och oväntade möten. Det senare fick jag uppleva tillsammans med Ulf, Daniel och Jan-Erik på en resa norrut på jakt efter ett allmogeskåp, en Capri och en racinglegend. Mer om det i nästa nummer!

I nästa nummer hoppas jag även kunna redovisa upplägg och bokningsanvisningar för årsmöte 2024 i Tyresö strax öster om Stockholm. Håll utkik!

I det här numret får vi bland annat läsa om hur en dröm som formades 1965 äntligen blev verklighet sommaren 2022. Ingvar Lindberg fick ratta sin Bosse Ljungfeldt-replica i skogen efter 57 år. Se sidan 10.

Vad kan DU bidra med i nästa nummer? En resa, ett minne, ett mek-tips eller bara en bild från svunna tider med bildtext eller en liten text. Allt är som vanligt välkommet!

**ROFFE STOHR**

Redaktör för Cortinabladet

Julklapparna är antingen mjuka eller hårda. De senare brukar föredras, bortsett från EUs tunga ELV-paket som engagerar hela fordonsrörelsen. Inte minst MHRF.

# Ovanligt hårt EU-paket till

**J**ulen förknippas med förväntan om en rogivande högtid tillsammans med familj och goda vänner samt trevlig samvaro med god mat och dryck. Och så julklapparna. Antingen mjuka eller hårda. De mest populära julklapparna har oftast varit hårda och legat där under granen och lockat inslagna i vackra julfärger.

## End of Life Vehicle

**N**u har ett paket dykt upp från EU om ett förslag till ett omarbetat ELV – End of Life Vehicle. Och det är hårt minsann! Motorhistoriska Riksförbundet har under de senaste månaderna arbetat intensivt med att reda ut konsekvenserna som skulle uppstå om förslaget genomförs. Det kommer att påverka våra möjligheter att bibehålla, köpa och sälja och restaurera fordon. Avsikten i förslaget är nog god, nämligen att få bort skrot som förorenar och skräpar ned samt ta tillvara metallerna, men effekten blir att alla fordon kan drabbas – man låter det bästa bli det godas fiende!

MHRF har ett brett samarbete med andra organisationer inom vårt intresseområde och fördjupade kontakter med politiker och beslutsfattare, allt i syfte att belysa de effekter som ett genomförande skulle innebära för vår rörelse.

Tidsplanen för genomförandet av

ELV är ej fastställd, men mycket pekar på att ett beslut kommer att fattas i EU-parlamentet först efter EU-valet 2024. Ett val som därför blir särskilt viktigt! MHRF har naturligtvis koll på frågan.

## Utöver ELV då?

**U**nder verksamhetsåret har utvecklingsarbete med Motorhistoriska Riksförbundets organisation och arbets sätt genomförts. Den nya organisationen har trätt i kraft från och med halvårsskiftet. Vi har utvecklat samarbetet med webbleverantören Samuraj för att se över och förbättra våra digitala stödssystem och vi har vid verksamhetsårets inledning släckt ned vår gamla hemsida och introducerat en ny, och betydligt användarvänligare, hemsida. Både kansli och styrelse har i stor utsträckning använt digitala möten som komplement till fysiska möten.

Den nya kansliorganisationen har utformats så att ledningen av kansliets hela verksamhet samlas under en verksamhetschef. Karl Ask är verksamhetschef och det har inrättats två tjänster som sakkunniga inom kulturarvs-, respektive fordon och regelverksfrågor. Dessa båda tjänster innehas av Malin Erlfeldt och Jan Tägt.

Även styrelsens arbetssätt har förändrats. Från att ha verkat som en arbetande styrelse innebär det nya arbetssättet

*Hela detta uppslag är en julkhälsning från MHRF och en beskrivning av vad man jobbar med som förening och vad som skett under året som gått.*



# fordonsrörelsen

att styrelsen ska arbeta mer fokuserat med strategiska frågor. En viktig operativ förändring i sammanhanget är att styrelseledamöterna kommer att arbeta mer aktivt med våra medlemsklubbar. Detta kommer att ske vid deltagande i olika klubbarrangemang, men också genom kontakter på annat sätt.

## MHRFs utåtriktade verksamhet

**M**otorhistoriska Riksförbundets utåtriktade verksamhet har tydliggjorts bland annat genom samarbetet inom Transporthistoriskt Nätverk, där MHRFs roll stärks. ThN är aktivt bland annat vid Almedalsveckan på Gotland där vi har etablerat kontakter med politiker och beslutsfattare.

MHRF arbetar också inom ramen för Riksdagens fordonshistoriska nätverk för att tydliggöra vikten av att bevara det rullande kulturarvet för framtiden. Även ett samarbete med Tekniska museet har inletts på ett mycket positivt sätt. Vi har också börjat undersöka möjligheterna till samarbete i form av partnerskap med företag och organisationer som stödjer vår verksamhet.

Myndighetsrådet inom MHRF har utvecklats ytterligare och vi har knutit flera externa experter till rådet. Frågan om framtida drivmedel till historiska fordon har stått i centrum liksom vårt

krav från 2018 om en hänsynsregel i kulturmiljölagen som innebär att myndigheter ska ta hänsyn till det rullande kulturarvet när man fattar beslut. Jag är positiv och tror att vi kommer att få gehör för detta under det kommande verksamhetsåret. Arbetet med ELV har som nämnts inletts under verksamhetsåret och kommer förstås att intensifieras under det kommande verksamhetsåret.

## Följ, gilla och dela!

**E**n annan kul nyhet är att Motorhistoriska Riksförbundet under våren har bytt Facebookgrupperna till en Facebooksida. Extra kul att vi på denna korta tid redan passerat 2 100 följare! Varmt välkommen att följa, gilla och dela senaste nytt. För dig som inte har Facebook visas de senaste inläggen på MHRFs startsida under Motorhistoriska i media.

## God jul och gott nytt år!

**J**ag ser med tillförsikt fram emot ett spännande 2024. Men innan dess vill styrelse och kansli önska alla en riktigt god jul och ett gott nytt år!

### KURT SJÖBERG

förbundsordförande MHRF

Läs mer om MHRF på [mhrf.se](http://mhrf.se)

# British Motor

TEXT OCH FOTO: ROFFE STOHR

*Drygt tjugo ekipage landade på Cortinaklubbens område under British Motor Meet i Hjo 2023.*

Den årliga rapporten från British Motor Meet i stadsparken i Hjo.

**D**en Svenska Cortina-klubben var naturligtvis på plats även denna gång.

Uppslutningen var som vanligt stor och många hade nappat på Hotell Bellevues paket med boende, frukost och grillmiddag, vilket gav utrymme för Cortinasnack morgon, middag och kväll. På lördagskvällens middag hade Cortinaklubben restaurangens längsta långbord! Respekt!

Under helgen gick jag runt och tog lite bilder så att ni som inte hade möjlighet att vara på plats ska få en känsla av vad som väntar 2024. Missa inte det!

**ROFFE STOHR**



*Längsta långbordet fixades fram till Cortinaklubbens medlemmar av hjälpsam personal på Hotell Bellevue.*



# Meet 2023



**Den maffigaste pjäsen** var en Rolls Royce Silver Ghost från 1919. Den var häpnadsväckande nog svensksåld och nu renoverad till ett fantastiskt skick. Motorrummet sken som hos Mässingsmäster! Vann naturligtvis "Peoples choice"!

►►►  
Forts.



**Programmet**  
innehåller bland annat fasta tider för lunch, turer med ångbåten S/S Trafik, Årets bilklubb, prisutdelning och grillbuffén på Hotel Bellevue.



**Gammalt** och äldre på parad.



**Polisen** hade åkt ända från Sundsvall. Respekt!



**Morgan** återfanns i många årsmodeller.



**Vass Anglia** med genomgående superfinish.



**Villa Victoria** är en personlig favorit i Hjo.



**Lotus** med attityd och höga krav på föraren.



*Cortinaklubbens område bjöd även på andra Fordmodeller med kraft, charm och attityd.*



*MG med tyska skyltar. Långväga gäst?*



*Lone kokade ett oräkneligt antal korv. Tack!!*



### Hej Redaktören!

Trevligt reportage om killen som blev tagen av polisen. (CB nr 2, 2023.) Nästan exakt samma äventyr med polis blev jag utsatt för ett par dagar innan vi skulle köra "Sydrallyt" 1965. På väg till Fridstens Ford i Hässleholmm, mellan Mala och Bjärnum, stod trafikpolisen. De hade nog aldrig sett en Cortina GT tävlingsbil. STOPP! Hela bilen granskades noga och länge, samt provkördes länge! Jag hade bråttom och blev förbannad. Otrevliga poliser. Det sitter faktiskt i ännu, 58 år senare. Men det är sällan man ser trafikpoliser nuförtiden.

För några år sedan såg jag ett reportage i en motortidning att en röd Ford Cortina Lotus med reg nummer BBX vunnit något race. Under min tid med denna röda Cortina GT hade vi i familjen trevligt. Min son satt i knäet och styrde på stranden i Mellbystrand. Han räckte inte ned till pedalerna. Det som krokigt ska bli ska böjas i tid!

Eftersom jag har så många Cortinaminnen, så kanske en Ford Falcon kan platsa i Cortinabladet också? Bifogar några bilder och en text.

INGVAR LINDBERG



 Ängelholm	 Borås	 Ängelholm
 <a href="http://www.borasbilhall.se">www.borasbilhall.se</a>	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 10px; text-align: center;"> <p>Ett stort <b>TACK</b> till våra sponsorer</p> </div>	 MER ÄN BARA LACKSKYDD
 Ängelholm		 Åstorp
	   HEDIN BIL	 Better Quality Oil
 Vi förenklar din däckaffär!	 <a href="http://www.rbil.se">www.rbil.se</a> - Trygghet sedan 1924	 Borås



Efter 16 års letande har Ingvar en direkt kopia av Bosse Ljungfeldts rallybil från Monte Carlo 1963.

## Efterlängtdad premiär

Jag började åka rally 1961, 18 år gammal. Först med Volvo PV och sedan med Amazon S, B16 Sport, med dubbla SU-förgasare. Oscar Swahn körde den i Monte Carlo 1961. En bra bil.

1965 skulle jag byta till Amazon 122S med B18. Försäljaren på Göinge Bil i Hässleholm förnedrade mig, så jag åkte upp till Fridstens Ford i stället.

De hjälpte mig att fixa en Cortina GT från tävlingsavdelningen hos Boreham, England, med förstärkt framvagn från Lotus Cortina – samt fixade genomgång av verkarn Jensen inför varje täv-

ling. (Tack till försäljaren Stig Nilsson Tennevi!)

Det var då jag läste om Ford Falcon Sprint och Bosse Ljungfeldts fantastiska körning i Monte Carlo. Och det var då, 1965, som jag sa (till mina föräldrars förtvivan): ”Innan de gräver ner mig i träfracken skall jag köra en Ford Falcon Sprint V8 i skogen”.

Efter 57 år är det verklighet! Först den 4 juni 2022 i ”Team Rallysprint” och sedan den 20 augusti i HLMK:s rally ”Snapphanerallyt”.

Saab-eran började 1968.

**INGVAR LINDBERG**



Saab Sport 1962,  
3 cyl 2-takt, 850 cc,  
70 hp, Gr II.

Saab Sport 1965,  
3 cyl 2-takt, 850 cc,  
70 hp, Gr II.

# Anglia race report over the years

## Del 3

Text: Bertil Hedlund



Knutstorp 6–8 juli 2018

## Är racing säkert?

**S**å gick det tre veckor, varav två veckors kvällar gick åt till att fixa Anglian inför Knutstorp 6–8 juli. Svenskt sportvagns meeting med både historiska- och sportvagnsklasser stundade i Skåneland.

Krockskadan från Gelleråsen fick faktiskt dragrikas, det såg inte så illa ut men dörren och därmed A stolpen hade flyttat sig några mm bakåt så dörren tog i bakskärm. Ingen plåt behövde bytas, men en bit av frontplåten fick kapas bort för att det skulle gå att komma åt att rikta plåtarna innanför.

Lådan skulle ur eftersom tvåan bråkat, så det var lika bra att även lyfta ur motorn. Tillfälle gavs då att byta den alltmer läckande bakre vevoxeltätningen. Tråget måste av för att fixa det. Det är ännu enklare att byta övre delen av tätningen om man lättar lite på vevoxeln, så då kunde man ju ändå titta över lagren. Motorn har redan nya lager sedan vevoxeln monterades – har gått tio träningspass och fyra tävlingar. Det enda lagret som såg använt ut var tvåans ramlager (dvs det mittre då ju motorn är tre lagrad). Det är detta lagret som lever hårdast liv. Då man köper lager så får man till femlagrad motor, så det fanns två nya kvar så det ena sattes i. Nytt är ju nytt.

Rallystuket suddas ut bit för bit och det mattsvarta uppe på framskärmarna och huven lackades så nu är hela bilen ljusblå!

Lådan som det inte gick att få i tvåan i var jag ganska säker på vad felet var; sprucken synkring. Men det var det inte, allt togs

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

isär och fingranskades, men inga fel kunde hittas. Förutom att backdriven såg lite svarvade ut... Viktor hade försökt få i backen i stället för tvåan, ooops. Lätt i stridens hetta när man kör en bil man inte är riktigt van vid får det sägas till chaufförens försvar.

Ihop med lådan och motorn och ner i bilen. När kardanen ändå var borta så byttes bakaxelutväxlingen till 4,7 i stället för 4,44. Bör passa bättre på Knutstorp som ju är en knixig bana. Mer ax men lägre toppfart. Av någon outgrundlig anledning så var bilen klar redan på onsdagen, så torsdagen lades på justering av cornerweight och hjulinställning. Torsdag eftermiddag vändes Sprinterståjärnan mot söder med stopp i Halmstad för att hälsa på hos ett par vänner. Varma vindar byttes mot mulet och kyligt i Skåne, tur jag hade fliströja med mig...

**På plats på Knutstorp, bygga läger, sen middag och i säng.** Vaknade utsövd vid 5-tiden som vanligt, denna gång var vi inte först ut på banan som på Gelleråsen, så det var bara att försöka somna om en liten stund. Det var kyligt så fliströjan åkte på, vem trodde man skulle få nytta av den i juli? Fredagens två träningspass gick fint både för Anglia och Formel Ford. Det var bara att tanka och justera däcken på Anglian. På Formel Forden upptäckte vi efter de två passen ett glapp i en uniball, så den byttes och sen var det full hjulinställning, med snören, som visat sig fungera ypperligt.

Fredag morgon, varmare men inte varmt, fliströja på en stund på morgonen, sen dags för tidsträning. Som vanligt är fru Anglia chaufför lite trög i starten, så lagom till passet var slut så började tiderna krypa ner. Med Formel Forden blev det pole position. Dagen gick, vädret blev bättre och frampå eftermiddagen var det dags för race. Formel Ford först, ledde från start till mål. I lineup till standardvagnsheatet så var det lite kalabalik, många bilar och en koja som var väldigt sen till start ställde till det. Detta medförde att Anglian hamnade snett bakom nykomlingen i klassen, Jonas Pöldas Cortina GT, så hon såg inte startlamporna. Hon försökte sträcka på sig och se förbi Cortinan med det gick inte. Hon tänkte att hon helt enkelt får köra när de andra kör. Det gjorde dom, men Pölda stod kvar för han fick inte i ettan så Lena körde förbi Cortinan och tog några till innan första kurvan. Sen kom Pölda farande, arg som ett bi över fipplandet med växlarna i starten (berättade han sen) och gjorde kanske inte helgens snyggaste omkörning men tog sig förbi Lena som blev lite förskräckt och valde att inte gå i närkamp, med Gelleråsen i friskt minne. Racet gick utan dramatik, några bröt av olika orsaker, men Anglia och alla Cortinor kom i mål. Norrmannen Arne Teigs Lotus Cortina gick riktigt fint, i hälarerna hade han Magnus Lillerskog i en likadan bil. Kenneth Rydh i Cortina GT slutade mitt i fältet med Jonas Pölda i hasorna.



*Anglian jagar Cortinor på Gelleråsen.*

▶▶▶  
Forts.



*Mekaniker Hedlund i Anglians depå under Velodromloppet på Gelleråsen på Gelleråsen 2019. Intresserade lyssnare är Pär Öhrngren, Jenny Lindstedt och Ville Lindstedt som fick pris som "Bäst klädda" under helgen.*

Söndag, lat morgon, inget att stå i förrän sent på dagen. Formel Ford heatet gick frampå eftermiddagen. Efter tre varv kraschar Björn Otterberg riktigt illa så bilen blir liggande upp och ner. Heatet rödflaggas och det tog drygt en timme innan chaufför och bil var bärgade. Finns inga ord att beskriva den stämning och tystnad som rådde innan beskedet kom att föraren var i stort sett oskadd. Han kom undan med hjärnskakning och en minneslucka och fördes till sjukhus för observation. Han var helt säker på att det var en startsmäll och inte något han orsakat helt själv efter tre varv.

Tack vare rödfläggning och avbrutet heat valde tävlingsledningen att inte fortsätta, det var lite oklarheter kring det, men alla frågetecken rätades ut i ett möte med förare och tävlingsledning. Viktor tilldömdes segern, han ledde när olyckan inträffade.

I standardvagnsheatet såg Lena denna gång lamporna och kom iväg som skjuten ur en kanon, var förbi 4-5 stycken innan första kurvan, men kunde inte hålla alla bakom sig. Inga skador eller tekniska problem.

Sammanfattningsvis så var det för oss en bra helg på Knutstorp. Vare sig Anglian eller Formel Forden krånglade och båda är redan klara för Mantorp 24-26 augusti. Värre var det för flera andra. Fem Formel Fordar fick skador varav Björn Otterbergs skrevs av som totalhavererad. Två Saabar i Tusencupen voltade, hundkojor med motorras m.m. Värsta manfallet jag kan minnas under mina dryga 30 år inom svensk racing. Sägans kan dock att Formel Ford-kraschen slutade lyckligt tack vare säkerhetsutrustning som används och fungerar, samt kunniga funktionärer som vet hur man hanterar avåknningar oavsett hur allvarliga dom än är. Racing är säkert!

Mantorp valde teamet att hoppa över på grund av flera orsaker. Men jag själv tog GT-63:an dit och umgicks med Cortinavänner, åt korv, missade våfflor och njöt av att vara åskådare.

**BERTIL HEDLUND**

” Sammanfattningsvis så var det för oss en bra helg på Knutstorp.



*Det här var tredje delen av "Anglia Race Report".*



*I min bokhylla finns några pärmar med äldre årgångar av Cortinabladet...*



*Tankstopp för gänget på Engelsdresan 1992.*

## Historien om hur en Cortina Lotus -70 kan ställa till problem

**V**i var ett antal personer som körde söderut på måndagen efter mötet och hamnade slutligen i Ilford för att några skulle besöka den omtalade firman Burton. Vi bodde på ett hotell som var under renovering, men som hade en bra parkering på baksidan. Där skulle en del Cortinor få service, oljebyte, m.m.

Alf klagade på att växlarna var svåra att få i ibland. Prova bilen, sa han. Ok, sa jag, men jag tycker inte om att köra andras bilar. Speciellt inte på fel sida.

Mycket riktigt, ibland var den helt omöjlig att växla med. Så det blev byte av andre kopplingscylinder samt renovering av övre, sen var kopplingsproblemet löst. MEN sen började de VERKLIGA problemen.

Alf tyckte att den gick ojämnt, justering av förgasarna hjälpte ej. Då upptäckte vi att den bakre bromsservoslangens läckte, så vi pluggade den genom att vira om en ståltråd. Nu började det bli verkligt strul, helt plötsligt kunde vi inte rubba bilen. Hur vi än försökte satt den fast. Det var kanske för att du haft handbromsen åtdragen?

Efter mycket, mycket arbete fick vi av vänster bromstrumma. Under tiden

hade en äldre gentleman sett vår situation och hämtat avdragare m.m. Plus att han kom och visa sin mycket fina Rover, och även en tavla på sin Aston Martin. JOJO!

Vi måste få Cortinan körbar, mycket tankeverksamhet men ingen lösning ännu. Efter mycket arbete fick vi ihop bakbromsarna igen. Alf startade bilen, men samma fel. Den gick inte att rubba, hela bromssystemet låg på.

Nä, nu går vi och tar en öl föreslog någon. Nej, nej, sa jag, vi måste lösa detta. Får jag känna på pedalen, helt stum. Som att trampa på en cementklump. Oj, oj, oj, vad göra?

Upp med huven och kolla. Den där vaccumslangen som vi virade ståltråd runt, kan det vara någe? Väck med ståltråden, då hörs ett pysande och bilen rullar hur lätt som helst. (Milda makter, man blir aldrig fullärd trots 30 års bilmekande.) Sen gick den hur bra som helst, förutom startmotorn som behagade spöka. Det var visst något med kuggantalet på bendixdrevet, men det är visst fixat nu.

### **ENGLANDSSTORY FRÅN MEDL. 73**

*Från Cortinabladet nummer 4, 1992*

# Den lite för långa polismannen

De har hänt flera gånger, de flesta har hört något liknande, eller varit med om det själva. Mig har det aldrig hänt, men denna historia kommer från en som råkade ut för det själv.

Det var sensommar och en kamrat som har en svart MGB, med svart cabriolet och svart inredning, var tillsammans med sin fru inbjuden till finare middag. På vägen till festen så drog dom sticka om vem som skulle få köra hem. Frun förlorade, och fick alltså hålla sig till mineralvatten under aftonens begivenheter.

**Festen avlöpte** som sig bör, fram på natten var det dags att åka hemåt. Frun tog plats bakom ratten och strax efter avfärd började det regna. Halvvägs hem så syntes en röd lampa mitt i vägen och en polisman i vit lång regnrock visade in ekipaget på en rastplats.

En annan polisman, säkert två meter lång, traskade i ösregnet fram till sidorutan på MGn, försökte vika sig dubbel i den styva regnrocken och informerade om att han ville se körkort och utföra alkoholkontroll.

Min vän frågade om det var ok att frun som satt jämte blåste. Polismanen var inte upplagd för skämt. Blås

nu så får ni åka hem sen. Min vän blåste. Mätaren visade på bortåt 2 promille.

– Ojdå, sa polisen, har du druckit?

– Ja, svarade min vän sanningsenligt.

– Hur mycket, frågade polisen.

”” Min vän blåste.

Mätaren visade på bortåt 2 promille.

– Ja, det var välkomstdrink, vin till maten, sen några groggar och så två dubbla whisky, kanske tre, jag minns inte, den var så

god så jag tappade räkningen. Men min fru kan blåsa, hon är nykter.

**Polisen suckade tungt** och insåg att något inte stod rätt till. Han reste sig upp i hela sin längd, försökte böja sig för att kunna se frun. Det gick inte. Så han vek kroppen dubbel med huvudet neråt, det vill säga upp och ner, då kunde han titta in i bilen och fick till sin fasa se att där satt frun, med ratten framför sig.

Han skyndade runt bilen och räckte in apparaten till frun, hon blåste och sedan fick de åka hem och lägga sig.

**BERTIL HEDLUND**