



Cortina

BLADET

ÅRGÅNG 39 • NUMMER 1 • 2024

I vanlig ordning var det god uppslutning vid British Motor Meet i Hjo. Sidan 4.

Sid 10



Sid 6



I detta nummer bland annat:
Inbetalning av medlemsavgift. S3
British Motor Meet i Hjo. S4
Ulv i fårakläder. S6
Årsmötet i Tyresö. S10
Danmarksresa. S14
Anglia Race Report – del 4. S16

Sid 14



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, 076-635 39 74, olaste2018@gmail.com
Valberedning	Bo Söderholm, Eriks Backaväg 51, 266 93 Munka Ljungby, 070-235 35 00, bosse.soderholm@gmail.com
Miljöansvarig	Gustav Ulander, Jörnsvägen 22, 934 32 Kåge, 0910-893 19, gustaf.ulander@home.se

KLUBBINFO

MEDLEMSAVGIFT är 300 kr per år. Familjemedlem 100 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

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 Dalgårde, Nr 500 Svante Vorrstö.

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.



DAGS ATT BETALA MEDLEMSAVGIFTEN FÖR 2025

Med detta nummer av Cortinabladet medföljer ett inbetalningskort på avgiften för nästa år. Vi hoppas förstås att du har både nytta och nöje av ditt medlemskap, och att du vill fortsätta vara medlem i Cortinaklubben. Avgiften 2025 är 300 kronor för enskild medlem och 100 kronor för familjemedlem.

Var vänlig att betala i tid!

Avgiften ska vara betald senast den 31 december 2024. Vi påminner om detta varje år, ändå är det alldeles för många som tyvärr inte betalar i tid!

Det kostar både tid och pengar för klubben att skicka påminnelser, de resurserna kan användas på ett mycket bättre sätt. Så tack för att just du sköter dig och betalar i tid!

OBS! Namn och/eller medlemsnummer är viktigt vid inbetalningen!

Blixtkort för betalning via Privatgirot
Lämpligt för betalning av skuldsedeltjänster

Medlemsavgift för 2025: 300 kr
Familjemedlem: 100 kr
Föreningen tillhörande senast 31/12 2024

Glöm inte att ange namn och ett medlemsnummer på inbetalningen. Du hittar namnet på adressslappen på hvetevite papp Cortinabladet kom i.

PLUSGIRO INBETALNINGSBEREDNING A
489 93 32-3
Svenska Cortinaklubben
Föreningskonton öppnade vid årsskiftet 2019

Betalningsbelopp: _____
OBS! Skriv namn och medlemsnummer på hvetevite papp Cortinabladet kom i.



ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Då har ännu ett år snart gått. Som vanligt har det varit ganska fullt upp med att åka på olika bilrelaterade tillställningar. Men snart är det vår och ny säsong står för dörren. Då gäller det som vanligt att ha bilarna startklara så man inte missar något.

Året som gått visade vi upp oss på Elmia under påskhelgen, vi var några stycken från klubben som utförde en del renoveringsarbeten på en Ford Transit buss från 1968, vilket var väldigt uppskattat av besökarna. Därefter drog racingsäsongen för de historiska bilarna igång i maj.

Första helgen i juni hade vi vårt årsmöte i Tyresö, som ni kan läsa mer om här i bladet. På vår träff på Knutstorp hade vi besök av fyra bilar från våra danska vänner i Ford Classic Club DK. Vi var sedan fyra bilar och nio personer som besökte deras sensommarträff. Trevligt med lite utbyte över gränserna, kanske kan vi bli fler som åker 2025. Eller kanske en sväng till Norge?

Det är krafter igång för att arrangera en träff och bjuda in våra vänner från Norge någonstans i Värmland under sommaren. Men innan dess är det dags för vårt årsmöte och 40-årsjubileum som vi planerar att ha 23–25 maj någonstans i Västergötland. Jag önskar er alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt År!

ULF LARSSON Ordförande Svenska Cortinaklubben



REDAKTÖREN HAR ORDET

Det har blivit allt svårare att få in material till tidningen. Kanske är det så att Facebook har tagit över rollen som kontaktkanal för Cortinaklubbens medlemmar.

Till slut kom det dock in två nya artiklar – från två nya skribenter! Stort tack till Anna och Lone! Så i årets enda nummer får vi bland annat läsa om Annas omstart på ett vilande projekt och Lones Danmarksresa. Dessutom lite om årsmötet i Tyresö, BMM i Hjo och sista delen i Bertil Hedlunds ”Anglia race report”.

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 kort text. Allt är som vanligt välkommet!

ROFFE STOHR Redaktör för Cortinabladet

CORTINABLADET

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

UTGIVNING: Nr 1, 2025 kommer när det finns material till en tidning. **Skicka gärna in stort som smått!**

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.

British Motor



Bosse Söderholm berättar om sitt projekt Lotus Cortina.

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

Den Svenska Cortina-klubben var naturligtvis på plats även denna gång.

Uppslutningen var som vanligt stor och många hade näppat på Hotell Bellevues paket med boende, frukost och grillmiddag, vilket gav utrymme för Cortinasnack morgon, middag och kväll.

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 även 2025. Missa inte det!

ROFFE STOHR



Prisbordet Som vanligt hade sponsorgruppen jobbat hårt. Varje närvarande medlem fick varsin lott – och varsitt pris.



Klubbparkering Hotell Bellevue njuta av en lång

Meet 2024



Holger Udds Mk II är otroligt nog orenoverad!



På gräsmattan utanför kunde de förbipasserande rad av Cortinor.



Anglia På British Motor Meet är det inte bara Cortinor som visar upp sig. Denna svarta pärla bär sina 74 år med heder!



Anglia 2 Så här kan en hantverksbil också se ut! Läckert bygge som syns väl.



Pintomotorn med lite lull-lull från Burton.

En monstercortina föds

Kärleken till Ford Cortina började 1989 med en ljusblå skabbig Mk II. Lite senare blev en Mk I ett projekt som blev stående i 20 år. Men nu har det tagit fart igen!

Text och foto: Anna Ljunggren

Min mamma ringde en dag och berättade att en gammal dam hon kände inte längre ville köra bil, hon tyckte hon var för gammal. Ville inte jag köpa hennes bil? Åkte dit och tittade på den, en ljusblå rätt skabbig liten sak. Men hon ville inte sälja den till mig, hon ville ge mig den! Det slutade med att jag fick betala en symbolisk summa för den och körde hem den.

Bilen var en Cortina Mk II -69 och året var 1989. Lät lacka den Old English White med British Racing Green ränder utefter sidorna och älskade den. Och på den vägen är det.

Det skulle bli en till Mk II när den första inte längre gick att lyfta, domkraften gick rakt igenom sparklådorna, men sen var det dags för en Mk I.

Fick tag i en blå Mk I med de vanliga rosthålen övertäckta med ett par kilo spackel och körde med den något år som den var. Men motorn var slut och skulle antingen behöva helrenoveras eller bytas ut. Hm, varför inte en tvåliters Pinto?

Sagt och gjort. Plockade en motor ur en rostig Granada som jag köpte för en femhundring. Jag hade egentligen inte gjort några större motorjobb tidigare, men en Pinto är ju ändå en rätt enkel konstruktion. Helrenoverade, viktjusterade och balanserade den och snubbade också över en portad rallytopp

med större ventiler och vassare kam, ett extraktorgrenrör och ett par DelLorto 40:or.

Det är egentligen inte så svårt att klämma in en Pintomotor i en Cortina. De första årsmodellerna av Pinto hade faktiskt Kentmotor, så motsatsen bör ju också funka!

Man behöver ett svänghjul från en Pinto 1600, en koppling från en Cortina Mk II och en startmotor från en Escort. Och så ett nytt hål i vartdera motorfästet, en Pinto är ändå en smula bredare än originalmotorn, och voila! (Nåja, minnet kanske sviker lite när det gäller alla hårda ord och skrapade knogar...)

Provkörde den på grusvägen hemma på tomten och herre du milde vad den gick!! Spännande vägegenskaper också, när man gasade svängde bilen helt oanbaserat åt ena hållet och när man motorbromsade gick det åt andra hållet. Fram- och bakvagnen på en gammal Mk I DL kanske inte riktigt är byggd för bortåt det tredubbla hästkraftsantalet...

Här blev projektet tyvärr stående i tjugio år. Flytt, husrenovering och bygge av en liten verkstad här hemma kom emellan. Vi har skaffat oss maskiner, verktyg och kunskap. Jag har ett stort nätverk inom fordonsbyggarhobbyn och en mycket förstående och intresserad man, kanske det viktigaste av allt. Så förutsättningarna att lösa fram- och bakvagnsproble-



Forts.



Frank med kuggstång och ny styrstång.

men är kanske lite bättre idag än de var då.

För några år sedan började vi igen med bilen och jag började med att leta delar. Hittade en dag ett kit: Cortina Pinto conversion kit! Kul! Framvagnsbalk i extra kraftigt utförande, justerbara a-armar, kuggstångsstyrning m.m. Kunde inte låta bli att köpa det efter att ha fått OK från min lokala kontakt på SFRO. Enligt de enstaviga svar jag fick från säljaren i England var allt bolt-on och kompatibelt med fjäderben från Sierra.

Jo tjenare!

Framvagnsbalken visade sig inte ha plats för varken den rattaxel som ingick i kitet eller något oljeträg, växellådsbalken var 20 cm för bred, motorfästena visade sig vara ett par rörstumpar som man själv skulle svetsa ihop till nåt och så vidare.

Det är ingen risk att någon av er går på samma mina som jag, säljaren blev utslängd från eBay i samma veva, undrar just varför ...

Ungefär samtidigt fick jag besked från min lokala SFRO-kontakt att jag var



Stötdämpartorn, sju cm längre in.

tvungen att bygga om bakvagnen med ny bakaxel och upphängning. Hade jag inte läst boken? Jodå, i tabellen på sidan 20 står exakt vad som gäller och det har jag utgått från. Men nej, ny bakvagn skulle det också vara, ”annars är det inte tillräckligt mycket ombyggt”.

Ridå.

Till saken hör att jag är projektledare till yrket, och är det något jag bara inte klarar så är det scope-creep, det vill säga att man inte har koll på vad som ingår i uppdraget! Ny bakaxel är ju illa nog, men vad kunde det bli nästa gång om han själv inte följde sin egen regelbok?

Men skam den som ger sig! Fler än jag har genom åren tyckt att SFRO är alltför stelbenta och därför har en konkurrerande organisation, TESTA, skapats.

Tog kontakt med min lokala TESTA-representant och fick till ett möte där vi gick igenom hur bygget är tänkt. Ny bakaxel? Nej, varför då? Men såklart ska du ha tramp bars, där är vi överens. Vis av skada protokollförde jag nogsamt allting och mailade protokollen till honom efter varje möte eller telefonsamtal.



Bakbromsar blev Sierra Cosworth.

Sen var det bara att kavla upp ärmarna och sätta igång.

Framvagnsbalken som inte passade, den är nu omsvetsad så många gånger att vi kallar den Frank efter Frankensteins monster och passar ihop både med styrstång och ett ombyggt oljeträg.

Framvagnsvinklarna blev ett mödosamt kapitel: camber, caster, toe, styrradie, undvikande av bump steer och allt vad det är. Inte passade kitet ihop med en Mk 1 med fjäderben från Sierra inte, ånej! Hjulen fick ett antal graders camber, och stötdämpartornen måste därför flyttas sju cm inåt i motorrummet. En övning som inkluderar både trigonometri och en hel del svetsning och plåtarbete. Vi låg många timmar på golvet i verkstan mätandes och lodandes och vi monterade många olika fälgar med olika diameter och ET innan vi ens kunde börja med själva svetsjobbet.

Nästa sak att ta tag i blev stötdämpare runt om. Det blev Koni runt om. Fram är det fjäderben från Sierra ombyggda till coilovers, bak blev det renoverade bladfjädrar från GT.

Styrningen måste vara kollapsbar, vilket löstes med två knutar på en ny hotrod-styrstång. Den kopplades ihop med originalrattstången med en D/D-koppling och en hemmasvarvad bussning i teflon.

Bakbromsar blev Sierra Cosworth, då får man nämligen en vanlig hederlig mekanisk handbroms vilket är krav från TESTA. Allt passade perfekt på en Mk 1 bakaxel. Nästan ...

Där står vi just nu. Nästa steg är att sätta ihop framvagnen och få ner bilen på alla fyra och traila den till professionell framvagnsinställning så vi får ett kvitto på att vi tänkt rätt. Och så är det kvar att byta ut all rostig plåt i fronten, byta pedalställ, svetsa dit tramp bars, dra bromsrör, körning på rullande landsväg, TESTA:s byggesiktning och regbes. Puh!

Jag är väl medveten om att många tycker att man inte får bygga om en gammal bil på det här sättet, det ska vara original. Till mitt försvar får jag säga att när bygget startade fanns det fortfarande gott om Mk 1:or, jag gav bara 4500 kr för min! Och det var ju inte riktigt meningen heller att det skulle bli så här mycket ombyggt, som många byggen här i världen spårade det ur lite.

Ingenting av ombyggnationen kommer att synas på utsidan, den fina patinan i lacken kommer behållas så långt det går, inredningen har jag sytt upp i tyg så nära original jag kunde komma och så vidare.

Men det är ju så vansinnigt kul att lära sig något nytt, att tänja på sina egna gränser!

Och den snorvalp i farsans BMW som försöker tränga sig före mig i en rondell eller vid ett rödljus kommer få sig en rejäl överraskning!

Fortsättning följer!

ANNA LJUNGGREN

Årsmötet 2024 i Tyresö

I år genomfördes årsmötet då äntligen i Tyresö. Planerna stoppades två gånger av Covid, men den 1 juni samlades till slut sju medlemmar för att avhålla Cortinaklubbens årsmöte på Vandrarhemmet Lilla Tyresö.

Viktiga punkter som behandlades var bland annat:

- Mötet gav bifall till att kallelse till mötet skett i stadseenlig ordning. Kallelse hade skickats ut via mejl den 30 maj och 6 maj via vanlig post till dem som saknade epost. En notis lades upp på föreningens hemsida den 12 april.
- Mötet följde revisor Ola Stenssons rekommendation att ge styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2023.
- Medlemsavgiften bestämdes till 300 kr och 100 kr för familjemedlem.
- Lena Ljungdahl fick ansvar för arrangemaget kring vår jubileumsträff (vi fyller 40 år 2025). Du som har idéer kring aktiviteter, eventuell plats för träffen eller helt enkelt bara vill hjälpa till ombedes kontakta Ulf Larsson, se kontaktuppgifter på sidan 2.
- Racinglegenden Svante Vorrjö valdes in som Hedersmedelm Nr 500 i Svenska Cortinaklubben.

Se protokoll på nästa uppslag

Själva träffen uppskattades mycket av de som kom, men som arrangör var jag naturligtvis besviken på det låga deltagarantalet. Några tvingades tyvärr boka av i sista stund på grund av sjukdom, med det fanns plats för många fler.

På fredagskvällen bjöd klubben på en grillmiddag som avnjöts i de vackra omgivningarna vid Lilla Tyresö.

Lördagen startade med årsmötet och sedan tog den planerade rundturen vid. Årets ”Roadbook” delades ut och en



En fika i skuggan vid Lilla Tyresö.



Dag Eckerberg och hans fina Zephyr. I bakgrunden skimtar Tyresö slott.

sträcka på drygt 15 kilometer tog deltagarna runt halvön på Östra Tyresö.

På vägen genomfördes fyra stopp för olika aktiviteter. Slutstation var restaurang Ranchen där lunch intogs med sjöutsikt från deras veranda kl 13.

Efter avslutad måltid var det fritt några timmar innan det var dags för åter-samling vid Lilla Tyresö för att besöka Tyresö slott för middag. Ett rikligt buffé-



Protokoll årsmöte 2024

Svenska Ford Cortina-klubbens årsmöte
på vandrarhemmet Prinsvillan
i Tyresö 2024-06-01

PROTOKOLL

§1 Årsmötet öppnas

Svenska Ford Cortina-klubbens ordförande Ulf Larsson öppnade mötet.

§2 Justering av röstlängd

Totalt 7 medlemmar närvarade på mötet. Se röstlängd. Bilaga 1.

§3 Val av ordförande och sekreterare för mötet

Ulf Larsson valdes till ordförande. Rolf Stohr valdes till sekreterare.

§4 Val av justeringsmän

Dag Eckerberg och Calle Eksten valdes att justera protokollet.

§5 Fråga om kallelse till mötet skett i stadgeenlig ordning

Mötet gav bifall då kallelsen gick ut den 30 april med epost och via post till dem som saknar epost den 6 maj.

§6 Godkännande av dagordning

Dagordningen godkändes. Bilaga 2.

§7 Föredragning och godkännande av verksamhetsberättelsen för 2023

Ulf Larsson läste upp verksamhetsberättelsen som sedan godkändes. Bilaga 3.

§8 Fastställande av resultat och balansräkning för 2023

Rolf Stohr gick igenom räkenskaperna. Mötet godkände rapporten, resultaträkningen fastställdes och årets resultat överförs i ny räkning. Bilaga 4, 5 och 6.

§9 Genomgång av revisionsberättelsen

I revisionsberättelsen rekommenderade Ola Stenson mötet att ge styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2023. Bilaga 7.

§10 Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2022

Mötet valde att följa Ola Stenssons rekommendation och beviljade styrelsen ansvarsfrihet för räkenskapsåret 2023.

§11 Fastställande av medlemsavgift och budget för nästa verksamhetsår

Mötet beslutade om en ökning av medlemsavgiften till 300 per år för fullbetalande medlem och en ökning till 100 kr för familjemedlem. Budgeten föreslogs oförändrad.
Mötet godkände styrelsens förslag.

UL ES

§12 Fastställande av plats för nästa årsmöte 2025

Planeras till den 16–18 maj 2025. Inte i Stockholm, utan snarare i södra Sverige.
Lena Ljungdahl har scoutat några platser och återkommer med förslag som presenteras i Cortinabladet's höstnummer. Den ekonomiska planen följer årsmötet i Huskvarna 2023.

§13 Val av styrelse enligt valberedningens förslag

I valberedningens frånvaro lästes förslaget upp av sekreteraren Rolf Stohr. Bilaga 8.

Styrelse

Ordförande: 1 år Ulf Larsson (omval)

Sekreterare: 1 år Rolf Stohr (omval)

Kassör: 1 år Tomas Löf (omval)

Ledamot: 2 år Mats Hallqvist (omval)

Ledamot: 2 år Olof Gustafsson (vald till 2025)

Suppleant: 2 år George Hermansson (omval)

Suppleant: 2 år Wåge Dahl (vald till 2025)

Övriga funktionärer

Revisor: 1 år Ola Stenson (omval)

Valberedning: 2 år Bo Söderholm (nyval)

Miljöansvarig: 2 år Gustaf Ulander (vald till 2025)

Redaktör, 1 år Rolf Stohr (omval)

Förslaget godkändes av mötet som då kunde konstatera att Svenska Ford Cortina-klubbens styrelse för 2025 har ovanstående sammansättning.

§14 Klubbens 40-årsjubileum 2025

Se §12.

§15 Övriga frågor

Ny hedersmedlem.

Ulf Larsson berättade kort om de personer som för närvarande är hedersmedlemmar; Gunnar Palm nr 100 och Annelie Dalgärde nr 300. Därefter föreslog Ulf Larsson att racinglegendaren Svante Vorrnsjö väljs in som hedersmedlem nr 500.

Ett diplom som ska skickas ut till samtliga hedersmedlemmar hade framtagits av Rolf Stohr och visades upp på mötet.

Mötet gav sitt gillande till utnämningen och diplomerna.

§16 Årsmötet avslutas

Ordförande tackade de närvarande för visat intresse och avslutade mötet.

Ordförande

Sekreterare

Justeras

Justeras


Ulf Larsson


Rolf Stohr


Dag Eckerberg


Carl-Olof Eksten
Calle Eksten

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

Var den längsta resan, värd priset?

En berättelse från baksätet



Stora parkeringen fylldes av Fordar. Hela 80 personer med 45 bilar kom till träffen.

Efter diverse förberedelser, var dags, att ta sig de fem milen till Ulf och Susanne som hade bjudet mig med på en kort helg till Danmark.

Första anhalten var hos Bosse och Agnetha, strax utan för Ängelholm. Efter mycket snack och många glada skratt var det dags att lägga sig.

Tidigt nästa morgon, efter lite frukost, gav vi oss av för att möta upp flera Cortinavänner och ställde färden mot färjan i Helsingborg. Åker man 60-tals bil seglar man, ingen nymodigheter som broar. Lite mysigt att se fyra helt olika Fordar i kortege.

Efter ett par timmars färd, som faktisk gick via min forna hemstad, ankom vi i Grevinge. På Hestelykkes ridcenter blev vi mottagna av Casper, den nya ordföranden i danska Fordklubben. Det var en mäktig träff, en träff vi bara kan drömma om, 45 bilar och drygt 80 per-

soner. Ska tilläggas att alla europeiska Fordar som är minst 25 år är välkomna i klubben.

Morgenmad och kaffe, och naturligtvis massvis med bilsnack. Inte lika lätt

” Med över 40 bilar i kortege var det inte så svårt att hänga med.

för alla att hänga med i språket. Danskarna pratar väldigt fort. Men med kroppsspråk och handtecken löste det mesta sig.

Sen ut och köra efter noter, vilka skiljde sig ordentligt mot vad vi är vana vid. Men med över 40 bilar i kortege var det inte så svårt att hänga med. Första stoppet var LMLs hobbygarage med många fina racerbilar. Kaffe och kaka. Våldigt fint ordnat.

Lite roligt var att det under kortegen, anslöt flera Ford-bilar. Sedan satt vi solen och intog våra medhavda smörgåsar.



Kopparfärgad Escort med rallybreddare.



Sierra Coswort 1986 med bur och div rallyprylar.



I mitten Escorten som Jan Svensson fick pris för – en Zakspeed Escort replica. Ägare BG Fritzon.



Mingel utanför hobbygaraget och Casper Zephyr.

Dags för prisutdelning och det blev två för oss. Finaste bilen, men vad hade man väntat sig när den som utsåg den kategorin var en av ägarna till garaget. Så priset gick till Jan Svensson. Priset för längsta resan, gick som väntad till Ulf, (även om det var jag som rest längst, men jag körde ju inte).

Ulf delade ut fyra plaketter till de danskar som kom till evenemanget på Knutstorp. Mycken munterhet då två inte var närvarande utan en tjej fick ta hand om tre stycken och den sista fick Casper.

Vi valde att bryta träffen där och begav oss mot Helsingör. Men först skulle det ju handlas.

Vi valde att äta middag på en härlig restaurang som hete Eld och Vin i Ångelholm, missa inte den om ni besöker staden. Efter måltiden, skildes vi åt, och åkte åt vart sitt håll.

Efter ännu en natt hos Bosse och Agnetha, där vi väcktes till lyxfrukost, begav vi oss hemåt.

Men först skulle Ulf hämta upp en reservdel hos Daniel. Dröm om min förvåning, Daniel höll på fixa en riktig Alan Mann Cortina. Med endast sex stycken i världen var det en riktig höjdpunkt. Överträffad endast av Daniels, fantastiska hus.

Hemma igen, trötta men ändå uppåt, en lyckad tur minst sagt.

Så ja, svaret på fråga, den långa resan var väl värd sitt pris.

Vill rikta ett stort tack till alla iblandande, först och främst till Ulf och Susanne. Till Bosse och Agnetha för deras stora gästvänligheten, men även till BG, Carina, Jan och Tommy, som alla på olika sätt medverkade till att göra resan till något jag sent ska glömma.

LONE MÖNHAGE

Klubbmedlem, utan egen bil. Tyvärr.

Anglia race report over the years

Del 4 – sista delen

Text: Bertil Hedlund



2018–2021

Är racing säkert?

Ett extra insatt Formel Ford race på Anderstorp gick 7–9 september. Det var ett 50-årskalas för både banan som invigdes 1968 samt för Formel Ford i Sverige som kördes första gången just denna helg (med samma datum till och med) 1968. En bil, en Lotus 51 som idag ägs och körs av Åke Axelson, var på plats 1968. Då kom den helt ny från England via Sportvagns importen i Göteborg, fraktades till Anderstorp och kördes av Esso Gunnarsson.

Det blev massa körning, hela fyra testpass på fredagen, vi stod över det första. Tidsträning och ett race på lördagen samt två race på söndagen. Viktor satte bästa tid i Formel Ford 1600, en Zetec formel Ford med 50 hk mer samt som kör på slicks var några tiondelar snabbare. Enda sektorn som Zetec bilen var snabbare på än Viktor var på rakan. Viktor tog starten i alla racen men blev omkörd på rakan och fick sen ligga i baken på Zetec bilen runt banan för att se den få en lucka på rakan. Det slutade i alla fall med klass seger i alla racen för Viktor.

Efter att Lena hoppat över Mantorp så kändes det som evigheter sen hon satt i Anglian, så förväntningarna inför Falkenberg var stora. Torsdag kväll, sent, anlände gänget från hufvud-

” Tiderna var jämna och bättre än förra året så det går åt rätt håll!



staden. Själv har man ju bara drygt tio mil till Falkenberg från där jag bor, så man behövde ju inte stressa. Upp vid sextiden på fredagen, bygga läger, tanka och pumpa däcken. Två testpass på fredagen, Formel Ford först och direkt efter det Anglia, himla jobbigt att ha heaten efter varandra. Det gick någorlunda bra, Formel Forden satt inte riktigt bra på banan så vi justerade om till andra passet och nu kändes den fin. Uppenbart är att det inte går att köra samma inställning på Anderstorp och Falkenberg. Anglian skötte sig fint i båda passen.

Lördag morgon, gråa skyar, regnet började falla. Först ut var Formel Ford, med nya bakdäck. Glashalt, liten avakning resulterade i en timme med dammsugaren för att sanera bort grus och gräs. Satte trots det bästa tid av Formel Ford. Dom kör tillsammans med Formel Super Vee som har riktiga regndäck och satte därmed snabbare tider än Formel Fordarna i blötan. På torrt är dom betydligt långsammare, något som skulle visa sig under första racet på eftermiddagen.

Viktor stod på femte platsen på griden, starten gick och på andra varvet ska han köra om en Super Vee som gör ett misstag och kör på Viktors ena bakhjul. Länkarm böjd, bilen nästan okörbar så det var bara att bryta. Som tur var så hade en medtävlare en ny länkarm som Viktor köpte. Den monterades och hjulinställningen kollades igen. Jag blev mäktigt förvånad när jag ser att inställningen är exakt rätt efter bytet. Man får säga det att man är imponerad av tillverkningsprecisionen, jag kunde aldrig tro att den var så bra!

▶▶▶
Forts.

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



Race ett med Anglian bjöd på lite fajt och startuppställningen i race två gavs av bästa varvtiden i race ett. Lena placerade sig mitt i fältet, det går framåt får man säga! Starten gick, hon kom iväg fint och lämnade två Amazoner bakom sig. Dom kommer inte om hur dom än försöker. Inte ens på rakan orkar dom förbi. Efter några varv ger sig den ene på en kamikaze omkörning, låsta hjul och vild sladd tar honom förbi Anglian. Såg ganska otäck ut faktiskt. Sen körde hon bakom Amazonen resten av racet och höll sin position in i mål. Tiderna var jämna och bättre än förra året så det går åt rätt håll!

Så var då säsongen 2018 till ända. Inga diskningar i år, inga trasiga bilar, så nu är det bara att åka hem och skruva isär allt och ägna sig åt underhåll så man slipper reparera under nästa säsong!

Tack till alla intresserade Cortinaklubsmedlemmar som hjälpsade på i tältet under säsongen, alltid kul att få besök!

Säsongen 2019 kördes endast ett race med Anglian, vi valde Gälleråsen. Viktor fick låna Anglian och allt gick bra i race 1 på lördagen, men i race 2 på söndagen gick det mindre bra. Med några få varv kvar gick hjulnavet sönder så vänster framhjul ramlade av. Lite riktjobb på framskärmen och ett nytt hjulnav så var det ordnat.

Säsongen 2020 blev det inte kört ett enda race för oss av flera anledningar.

Säsongen 2021 valde vi att köra en tävling, även denna gång blev det Gälleråsen. Lite annorlunda upplägg i år då fredagen inte medförde någon körning. Så det blev alltså en tvådagarshelg i stället för en tre dagars som vi är vana vid. Det känns lite trist faktiskt, man är liksom inställd på att en racehelg är lite som en minisemester. Sagt och gjort, det fick bli som det blir.

Formel Forden är avyttrad och finns alltså inte med i teamet

” Sen ska vi sätta ihop Anglian från helvetet och ge kojorna en match de sent ska glömma!

längre. Med Viktor's framfart i den så fanns inget mer att bevisa så nu skulle Viktor köra Anglian. Bilen var ju fixad efter 2019 års hjulnavshaveri, och hade inte körts sedan dess. En genomgång av den gav inget extra jobb, allt verkade vara i ordning.

Ett friträningspass och tidsträning på lördag förmiddag. Friträningen gick fint, men under tidsträningen började den nya växelspaken som satts i till denna tävling att krångla. Han fick bara 2 varv, men lyckades ändå knipa en plats mitt i fältet. Reparation av växelspaken hamns med innan det var dags för första racet.

Dags för race ett. Starten gick och sedan följer ett odramatiskt race i vilket flera noterar att Anglian helt plötsligt blivit ännu snabbare. De som "borde kunnat ta sig förbi" skyller på både det ena och det andra. Inget är trasigt och på kvällen hålls prisutdelnings bankett för 2020, som vi var med på, trots att vi inte deltagit i något race under 2020. Maten var god, och vi skulle ju ändå äta något...

Söndag och dags för race 2. Starten gick och Viktor hamnar i fajt med två av de snabbaste hundkojorna. Anglian har bättre väghållning så Viktor kunde köra förbi dom i den kurviga delen. På rakan så räckte inte motorn till att hålla kojorna bakom sig. Så varje varv upprepades samma sak och det slutade med att kojorna var några meter före i mål.

Efter målgång var Viktor lite orolig över att, som han uttryckte det, motorn tappade kraft den liksom planar ut. Vad hade du för varvtal då? Svaret kom lite som en chock för en mekaniker, 8500 sa han. Jag som satt gränsen vid 7200 fick kalla kårar längs ryggen. Vevaxel och vevstakar är standard grejer inga racedelar – för det finns inga att få tag i. Det är en vanlig gjuten vevaxel som dessutom är ihålig, vevstakarna är löjligt tunna och den allmänna uppfattningen bland motorfolk är att man aldrig ska gå över 7000 rpm med en sån här motor för då går den i tusen bitar. Jag undrade försiktigt om motorn fortfarande går som den ska, inte tappat kraft på lägre varvtal eller fått missljud. Nejdå, den går som den ska, men eftersom man ligger och fajtas så glömmer man titta på varvräknaren, då blir det så här.

Lena har tydligt deklarerat att om Viktor ska köra mer Anglia så får han skaffa en egen. Nu är jakten igång på bättre motor grejer, ingen lätt uppgift, vi får se hur det går. I alla fall så har Viktor plockat fram sin rally-Anglia som han började bygga när han gick i skolan. Den är nu avrallyfierad, ska få en ny bur och ny lack, sen ska vi sätta ihop Anglian från helvetet och ge kojorna en match de sent ska glömma!

BERTIL HEDLUND



Anglian jagar Cortinor på Gelleråsen.



Det här var avslutande delen av "Anglia Race Report".

Vi tackar Bertil för att vi fick hänga med på resan!



Vi hälsar följande nya medlemmar välkomna i Svenska Cortinaklubben

500 Svante Vorrjö, Hemmingsmark
1115 Per Fogelberg, Forshaga
1116 Jan-Åke Wiktorsson, Vara
1117 Tomas Lindbäck, Piteå
1118 Jan Åke Hellström, Tenhult
1119 Jaan Kello, Brandstorp
1120 Anders Fredlund, Åkersberga
1121 Karin Karlström, Norsborg
1122 Olle Engelbretsson, Charlottenberg
1123 Holger Udd, Mariefred

1124 Bengt Sandell, Målsryd
1125 Bojan Troksch, Målsryd
1126 Eva Karlsson, Hjo
1127 Nils-Börje Johansson, Vedum
1128 Gunnel Johansson, Vedum
1129 Mikko Isotalo, Köping
1130 Lars Brunström, Dingle
1131 Peter Pirelli Brennermark, Järfälla
1132 Anders Jensen, Borås

ahlsell

Ängelholm

Autoexperten

Borås

Bjäre Släp & Bil 0431-833 00

Ängelholm

borasbilhall

www.borasbilhall.se



CRYSTALBRITE
MER ÄN BARA LACKSKYDD

DITEC

Ängelholm

**ETT
STORT
TACK**
till våra
sponsorer

IGRAB

Åstorp



**NORDIC
WHEELS**

Vi förenklar din däckaffär!

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

VERKTYGSBODEN

Borås