



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 1 – 2008



Morris Minor på primus-treff i Rømskog i 2008



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder: Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no

Tlf: 62 52 12 23 – 900 13 044

Kasserer: Stein Batalden: Caroline Øverlands vei 8 A, 1356 Bekkestua

epost: steinbatalden@hotmail.com

Postgiro: 0530 25 77872, Tlf: 67 12 18 37 - 907 782 19

Medlemsregisterfører:

Frode Tverdal Uelandsgt. 77, 0462 Oslo

albion@wgas.no - Tlf: 901 96 483

Sekretær:

Rolf Schau Furukollvn 5b, 1394 Nesbru - Tlf: 66 77 90 99

rolf.schau@bluezone.no

Styremedlemmer:

Jan Ivar Sørensen, Oppgaard - 2160 Vormsund - Tlf: 400 66 671

epost: bmc@regnskapsbistand.no

Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres - Tlf: 61 36 72 66

Dag Jarnøy, Ryenbergveien 73 a, 0677 Oslo - Tlf: 415 07 512,

epost: blfblf @online.no

Styremedlem og redaktør: Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,

epost: roar_snedkerud@yahoo.no - Tlf: 67 13 45 01 - 901 62 818

Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

Tlf: 62 52 12 23 - 918 03 516

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo Tlf: 22 23 84 50 / 23 00 85 50

Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen Tlf: 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, Oppgaard - 2160 Vormsund - Tlf: 400 66 671

epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn Tlf: 74 09 58 73

Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, Tlf: 63 86 38 71 - 952 31 403

**Det vises ellers til Albions nettside: <http://www.albion.no.com> for oversikt
over merkeoppmenn og forsikringskontakt.**



Leder har ordet



Nå har den anglofile våren startet og det pusses, gnis og mekkes over det ganske land.

Men det er noe vi alle må huske på, forsikring, sikkerhet og påpasselighet for våre doninger.

LMK-forsikring oppnås kun i Tennant – gå inn på nettsidene til LMK eller ring til LMK v/ Per Jul Bjørnstad

(tlf. nr. LMK 22 88 36 00 mail:post@lmk.no)

Bruk Albions forsikringskontakter

Sikkerhet: Sjekk doningen – strømbryter skal være på korrekt sted samt at det skal være brannsluknings-utstyr, siste gjelder også i garasje og oppbevaringsplass.

Påpasselig? Husk at alle som ferdes i trafikken skal være et godt eksempel for alle andre som ferdes – ta hensyn.

(lys, blinklys og bremselys er ikke standard som i en ny bil)

Hilsen Lise



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**



Epostadresse: <http://www.lmk.no/news.php>



Redaktøren har ordet



Denne gangen har redaktøren valgt å se nærmere på 2 typer motorer fra BMC som stort sett alle som har et forhold til engelske biler må ha et forhold til. A-serien (versjonene) og B-serien (versjonene) til BMC er brukt i mange engelske biler og i dette bladet viser vi til hvilke biler vi snakker om og hvilken av de 2 motortypene (versjonene) som er brukt. Jeg håper at medlemmene har glede av denne sammenstillingen. Førstesidebildet er fra Morris Minor Klubbens primustreff 23-24 februar 2008. I år var det veldig glatt i skogene på Rømskog og alle fikk god anledning til å lære seg teknikken med å sette på kjettinger. Start av bil med veiv var også en del av en konkurranse. Alle må spise minst ett måltid som er varmet opp med bruk av parafinprimus – her er det ikke lov å bryte reglene – og på kvelden settes et arsenal av parafinlamper opp. For å kunne steke vafler har man til nød godkjent bruken av aggregat. Så overnatter de aller fleste i knappetelt på medbrakt halm og en spesiallaget vedovn holder god varme i teltet. Det nærmer seg raskt vår og vi minner om at det er Ekeberg-marked 3. mai 2008. Glåmdalsmarkedet er 26-27 april 2008. Morris Minor Klubben har vårtreff på Hvasser 26-27 april 2008.

Redaktøren



Brev fra medlem Kåre Peter Paulsrud

Jeg leste i det siste bladet fra Albion at dere ønsket innlegg og bilder fra våre biler. Jeg har vært medlem i klubben siden 1991, da jeg kjøpte en Morris Oxford MO 1952 modell. Jeg kjøpte den av Fritjof Lødøen i Nesbyen. Det har kun vært to eiere av denne bilen. Lødøen og en Thorstein Bednar fra Oslo. Bednar var avd.ing. ved Oslo lysverker og han kjøpte den ny i 1952. Han var mye på kraftstasjoner oppe i Hallingdal og da var det maskinmesteren i Nesbyen som tok servicen på bilen, og det var Lødøen som senere kjøpte den av Bednar. Lødøen kjøpte den på 60 tallet og hadde den fram til jeg kjøpte den i 1991. Jeg begynte da så smått med restaureringen, men det tok litt lengre tid enn jeg hadde tenkt. Dette fordi jeg samtidig restaurerte en Volkswagen 1600 TL 1973 og en Buick Skylark 2d hardtopp 1966.

Begge disse har jeg nå solgt og ofrer kun min tid på Morrisen. Jeg var hjemme hos Kjell og Lise Ukkelberg og kjøpte en god del deler for noen år siden. Jeg meldte meg også inn i en svensk Morrisklubb www.680momm.se. De hadde mange gode kontakter rundt i verden og det har jeg dratt meget god nytte av. I september 2007 ble jeg endelig ferdig og fikk satt på den originalsiltene. Jeg har så kjørt noen kortere turer i høst før den ble parkert for vinteren. Det var en deilig følelse å kunne putre rundt på Hadeland med den. Jeg klarte å finne sønnen til Bednar og tok kontakt med ham om han hadde lyst til å få bilde og litt historikk. Dette syntes han var storartet og vi satt og snakket lenge over telefonen. Han hadde jo trodd at bilen ikke eksisterte lengre. Han kunne fortelle om mange artige episoder med bilen og familien på tur.

Hilsen Kåre Peter Paulsrud





Brev fra medlem Per Kjell Torvestad

Ting å tenke på før sesongstart

Det er en del ting som bør gjøres før kjøredoningen settes "på stall" for vinteren, som å skifte olje og smøre greasenipler og annen leamikk, se til at det er nok (rikelig) luft i dekkene og rikelig med frostvæske i kjølevæsken og lade batteriet helt på topp. Men det er også endel ting som er viktig å ha i orden til sesongstart, og som bør gjennomgås nå på ettervinteren! Tåler viftreima en sesong til, er dekkene gode nok ennå, virker alle lysene, da er faktisk bremselys noe av det viktigste som må virke, slik at man unngår å bli påkjørt bakfra!

Bak/brems/blinklys på gamle biler kan ofte være "et kapittel for seg", små lykter, gjerne med veldig mørkt glass og i tillegg svake pærer, og i tillegg ofte dårlig kontakt med pæren/ledningen, da særlig "jording" i godset. Det er en ting om baklyset er svakt, noe annet er bremse- og eventuelt blinklys, i dagens trafikk bør akkurat de synes skikkelig! Om din bil har mørke baklysglass, er sterkere pærer en måte å gjøre det på, sjekk/rengjør alle kontakter på ledningstilkoblinger og pærer, husk godskontakten (Jordingen). Det er også mulig å lage en reflektor bak pæren (uten å kortslutte!) av f.eks. en aluminiumsfolie som er brukt til å forsegle forskjellige matvarer, som Sundapålegg, Sjakade, forskjellige youghurtbegere o.l. Den folien er litt ruglet på overflaten men veldig blank, og lett å forme, og passelig stiv. Jeg har laget slike reflektorer til flere, med godt resultat. Når det gjelder pærestyrke, må det være tydelig forskjell mellom bak- og bremselys!

Baklyset er vanligvis 5 eller 10W, Bremselys og blinklys minst 18W, med fordel mer, 21-25W, eller for den som er ekstra fingerferdig, det finnes 12V halogenpærer for spotlight i 10- 20- 35- og 50W, som da særlig 20 og 35W kan lages til for å gjøre jobben på en veteranbil. Enten de loddes til kontaktpunktene i en defekt vanlig pære (knus pærekuppelen) eller bruk en spesialsokkel til halogenpæren, noe som kan kjøpes "i løs vekt", og koble den til ledningene inni lykten. 6V?, jo, det skal finnes 10 og 20W slike i handelen, men nok noe verre å få tak i... Men også ledningsnett på gamle biler med 6V bør være skikkelig! Er dette originalt, er det en ide å legge opp nytt med skikkelig kvadrat på ledningene, altså tykk nok "streng" i ledningen. Gamle, og for tynne ledninger forsvinner mye av strømmen i, rett og slett! Originalitet? Vel, er det noen som åpner en baklykt for å undersøke om alt er "riktig"?



Det er vel bedre med u-original "innmat" i baklyktene, og med det unngå å bli påkjørt bakfra? Eller...?

Lysene framme må selvsagt også virke tilfredsstillende, og mye av den samme fremgangsmåten brukes her, men jeg tenker som så, at de som kommer forfra er lettere å ha kontroll med enn de som kommer bakfra, der er det de som må ha kontroll!

Per Kjell

Brev fra Frode Holm

Frode Holm har vært på besøk hos Albionveteranen Finn Marton Gjesdal fra Ålgård. Han har på forhånd gjort en avtale.

En varm og vennlig velkomst møtes meg av Finn og hans trivelige Aase. De lurer med en gang på om jeg vil ha kaffe først eller etterpå. Gjestfriheten er stor. Jo, takk sier jeg, men vi må jo se på bilene først.

Finn er tidligere melkebonde fra Gjesdal, en liten grend litt lenger inn i dalen. Han har nå pensjonert seg og sønnen har overtatt gården. Først viser han meg en mektig flott BMW, som han har restaurert, før vi kjører oppover mot hjemstedsgården. Der har han lagret de edle engelske varene. Gården ligger flott til, litt oppe i høgda. Det er et praktfullt utsyn utover dalen der Finn har trasket sine barneføtter. De har nylig flyttet inn i kjempeflott ny leilighet midt i gamle Ålgård sentrum, med en av stedets flotteste utsikter.

Først tryller han fram en gammel gedigen doning av en Austin Type 124, 1934 modell. Denne kjøpte han på Sola i 2003. Da var den et nedslitt vrak med veldig sliten motor. Mange vitale deler er byttet ut og diverse meter med plater er sveiset inn. Bilen framstår i dag som et meget representativt og prektig restaurert kjøretøy og som er en gammel Austin verdig.

En av Finns gedigne gromklumper er en Morris Minor 100 Cabriolet fra 1962. En original cabriolet som ble importert fra England i 1995. Da var den i aller høyeste grad et restaureringsobjekt. Den kom da til Bergensområdet.



Bilen ble plukket ned og etter en stund ga daværende eier opp. Jobben ble for krevende og stor. Så ble den solgt til Stavanger. Samme skjedde på nytt, den nye eieren hadde store planer med denne gedigne bilen, men ga opp til slutt. Finn fikk til slutt i 2000 full los på bilen slik den sto og som ingen orket å restaurere. Finn grublet, kunne denne bli mi? Jo da,



vraket var for salg. Finn fikk gjort en avtale og snart var handelen i boks. Etter et nøysommelig og verdig restaureringsarbeide, og en mengde med god tålmodighet, ble den atter en kjørbar og prektig perle. Resultatet er helt upåklagelig, et gedigent syn for øyet. Da jeg var der, hadde han slipt ned hele bilen for omlakkering, da han hadde fått noen blærer i lakken. Men sa han, bilen skal være ferdig i våren 2008.

Ellers kan sies at Finn er en ivrig travrer på alle slags markeder, samt englandsturer osv. Bestandig blid og hyggelig og er en artig skrue. For å ha noe å aktivisere seg med etter at han overdro gården til sønnen, har Finn startet opp med å etablere et av Norges får private dyrekrematorier. I daværende øyeblikk hadde han fått inn noen rådyr og sauer fra viltneemnda som skulle kremeres. Dette var dyr som var påkjørt av biler osv. Du vet, da må jeg jo utnytte varmen, sier Finn med et glimt i øyet.

Ved siden at de to krematoriene har han et område på størresle med en stor garasje. Der inne setter han opp et et stort telt. Du vet, sier han, når jeg har fyrt opp disse ovnene, så er det varmt her i 2 døgn etterpå, og da har jeg tid nok til å få lakkert Morrisen. Jo da, jeg tok poenget.

Etter mye trivelig prat, samt kaffe m.m, måtte jeg takke for meg. Aase og Finn lader nå opp til en ny englandstur med Martin. Jeg ser frem til å treffe dem på nytt.

Hilsen Frode, Asker.



Motortyper: Om A-serien og B-serien til BMC

A-Series motoren fra BMC/Austin



***En 848 cc. A-Series motor
i en 1963 Austin Mini***

Austin Motor Companys lille standard 4-sylinders motor, A-Series, er en av de vanligste i verden. Den ble lansert i 1951 med Austin A30 og produksjonen fortsatte fram til 1990-årene i Mini.

Designet på A-Series motoren var lisensiert av Nissan i Japan, sammen med andre Austin design. Nissan begynte raskt å modifisere A-Series og den ble grunnlaget for mange av de senere Nissan-motorene.

A-versjoner

803

Den opprinnelige A-Series motoren hadde et slagvolum på bare 803 cm³ og ble brukt i A30 og Morris Minor. Den hadde en motor med langt slag, 58 mm sylinderdiameter og 76.2 mm stempelslag. Denne motoren ble produsert fra 1952 til og med 1956.

Motoren var anvendt i følgende biler:

- ★ 1956–1962 Austin A35, 34 hk (25 kW) ved 4750 rpm og 50 ft·lbf (68 N·m) ved 2000 rpm
- ★ 1956–1962 Morris Minor 1000, 37 hk (28 kW) ved 4750 rpm og 50 ft·lbf (68 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1958–1961 Austin A40 Farina, 34 hk (25 kW) ved 4750 rpm og 50 ft·lbf (68 N·m) ved 2000 rpm
- ★ 1958–1961 Austin-Healey Sprite, 43 hk (32 kW) ved 5200 rpm og 52 ft·lbf (71 N·m) ved 3300 rpm



- ★ 1961–1962 Austin A40 Farina MkII, 37 hk (28 kW) ved 5000 rpm og 50 ft·lbf (68 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1961–1964 Austin-Healey Sprite MkII, 46 hk (34 kW) ved 5500 rpm og 53 ft·lbf (72 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1961–1964 MG Midget, 46 hk (34 kW) ved 5500 rpm og 53 ft·lbf (72 N·m) ved 3000 rpm

948

I 1956 ble det en økning i slagvolum til 948 cm³. Dette ble oppnådd ved å uthule sylinderdiameteren til 62.9 mm mens man beholdt det opprinnelige 76.2 mm stempelslaget. Denne ble produsert fram til og med 1964.

Motoren ble anvendt i følgende biler:

- ★ 1959–1969 Austin Seven/Austin Mini/Morris Mini, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1961–1962 Riley Elf/Wolseley Hornet, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1964–1968 Austin Mini-Moke, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1969–1980 Mini 850/City, 33 hk (25 kW) ved 5300 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm

848

Sylinderdiameteren på 62,9 mm ble beholdt i Mini-versjonen på 848 cm³ av 1959. Slagvolumet ble oppnådd ved å sette ned stempelslaget til 68,26 mm. Motoren ble produsert til og med 1980 for Mini, da A+ versjonen erstattet den.

Motoren ble anvendt i følgende biler:

- ★ 1959–1969 Austin Seven/Austin Mini/Morris Mini, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1961–1962 Riley Elf/Wolseley Hornet, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1964–1968 Austin Mini-Moke, 34 hk (25 kW) ved 5500 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1969–1980 Mini 850/City, 33 hk (25 kW) ved 5300 rpm og 44 ft·lbf (60 N·m) ved 2900 rpm .

997

997 cm³-versjonen av Mini Cooper var en engangsforeteelse og brukte et mindre 62,43 sylinderdiameter og et lenger stempelslag på 81,28 mm. Den ble produsert fra 1961 til og med 1964.

★ Motoren ble brukt i følgende biler:

- ★ 1961–1964 Austin/Morris Mini Cooper, 55 hk (41 kW) ved 6000 rpm og 54 ft·lbf (73 N·m) ved 3600 rpm.

998

Mini fikk også en 998 cm³ versjon. Denne lignet på 948 ved at den hadde samme 76,2 mm stempelslag men sylinderdiameteren ble utvidet noe til 64,58 mm. Den ble produsert fra 1962 til og med 1980.

Motoren ble anvendt i følgende biler:

- ★ 1962–1969 Riley Elf/Wolseley Hornet, 38 hk (28 kW) ved 5250 rpm og 52 ft·lbf (71 N·m) ved 2700 rpm
- ★ 1964–1969 Austin/Morris Mini Cooper, 55 hk (41 kW) ved 5800 rpm og 57 ft·lbf (77 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1980 Austin/Morris Mini, 38 hk (28 kW) ved 5250 rpm og 52 ft·lbf (71 N·m) ved 2700 rpm
- ★ 1969–1975 Mini Clubman, 38 hk (28 kW) ved 5250 rpm og 52 ft·lbf (71 N·m) ved 2700 rpm
- ★ 1969–1980 Mini Clubman (automatgir), 41 hk (31 kW) ved 4850 rpm og 52 ft·lbf (71 N·m) ved 2750 rpm

1098

1,1 l. (1098 cm³) versjonen ble produsert for de større BMC sedanmodellene. Den hadde et stempelslag på 83,72 mm i forhold til 998-modellen som ble tidligere brukt i Riley Elf og Wolseley Hornet. Den ble produsert fra 1962 til og med 1980.

Motoren ble anvendt i følgende biler:

- ★ 1962–1971 Morris 1100/Morris Minor 1000, 48 hk (36 kW) ved 5100 rpm og 60 ft·lbf (81 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1962–1968 MG 1100, 55 hk (41 kW) ved 5500 rpm og 61 ft·lbf (83 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1962–1964 Austin-Healey Sprite MkII, 56 hk (42 kW) ved 5500 rpm og 62 ft·lbf (84 N·m) ved 3250 rpm

- ★ 1962–1964 MG Midget, 56 hk (42 kW) ved 5500 rpm og 62 ft·lbf (84 N·m) ved 3250 rpm
- ★ 1963–1974 Austin 1100, 48 hk (36 kW) ved 5100 rpm og 60 ft·lbf (81 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1963–1967 Vogen Plas Princess 1100, 55 hk (41 kW) ved 5500 rpm og 61 ft·lbf (83 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1964–1966 Austin-Healey Sprite MkIII, 59 hk (44 kW) ved 5750 rpm og 65 ft·lbf (88 N·m) ved 3500 rpm
- ★ 1964–1966 MG Midget MkII, 59 hk (44 kW) ved 5750 rpm og 65 ft·lbf (88 N·m) ved 3500 rpm
- ★ 1965–1968 Riley Kestrel/Wolseley 1100, 55 hk (41 kW) ved 5500 rpm og 61 ft·lbf (83 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1973–1975 Austin Allegro, 49 hk (37 kW) ved 5250 rpm og 60 ft·lbf (81 N·m) ved 2450 rpm
- ★ 1975–1980 Austin Allegro, 45 hk (34 kW) ved 5250 rpm og 55 ft·lbf (75 N·m) ved 2900 rpm
- ★ 1975–1980 Mini Clubman, 45 hk (34 kW) ved 5250 rpm og 56 ft·lbf (76 N·m) ved 2700 rpm
- ★ 1979–1980 Mini 1100 Special, 45 hk (34 kW) ved 5250 rpm og 56 ft·lbf (76 N·m) ved 2700 rpm

1071

1071cm³-versjonen var nok en engangsforeteelse, denne gangen for Mini Cooper S. Den brukte en ny 70,6 sylinderdiameter størrelse med 68,26 mm stempelslag fra 848-modellen. Den ble bare produsert i 1963 og i 1964.

Motoren ble brukt i følgende bil:

- ★ 1963–1964 Austin/Morris Mini Cooper S, 70 hk (52 kW) ved 6000 rpm og 62 ft·lbf (84 N·m) ved 4500 rpm.

970

Mini Cooper S gikk så over til en 970 cm³ versjon. Den hadde samme 70,6 sylinderdiameter som 1071 cm³ Cooper S men brukte et kortere 61,91 mm stempelslag. Den ble produsert fra 1964 til og med 1967.

Motoren ble brukt i følgende bil:

- ★ 1964–1967 Austin/Morris Mini Cooper S, 65 hk (48 kW) ved 6500 rpm og 55 ft·lbf (75 N·m) ved 3500 rpm.

1275

Den største A-Series motoren hadde et slagvolum på 1,3 l (1275 cm³). Den brukte sylinderdiameteren på 70,6 mm fra Mini Cooper S versjonene, men stempelslaget på 81,28 fra den vanlige Mini Cooper. Den ble produsert fra 1964 til og med 1980 da den ble erstattet av en A+ versjon.

Motoren ble brukt i følgende modeller:

- ★ 1964–1971 Austin/Morris Mini Cooper S, 76 hk (57 kW) ved 5800 rpm og 79 ft·lbf (107 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1966–1970 Austin-Healey Sprite MkIV, 65 hk (48 kW) ved 6000 rpm og 72 ft·lbf (98 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1966–1974 MG Midget MkIII, 65 hk (48 kW) ved 6000 rpm og 72 ft·lbf (98 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1968 MG 1300/Wolseley 1300, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1968 Riley Kestrel 1300, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1968 Vogen Plas Princess 1300, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1973 Morris 1300, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967–1974 Austin 1300, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1967 MG 1275/Riley 1275, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3500 rpm
- ★ 1967 Wolseley 1275, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3500 rpm
- ★ 1967 Vogen Plas Princess 1275, 58 hk (43 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3500 rpm
- ★ 1968–1969 Riley Kestrel 1300/Riley 1300, 70 hk (52 kW) ved 6000 rpm og 77 ft·lbf (104 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1968–1971 Austin America (automatgir), 60 hk (45 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1968–1973 Wolseley 1300 (manuelt gir), 65 hk (48 kW) ved 5750 rpm og 71 ft·lbf (96 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1968–1973 MG 1300 MkII, 70 hk (52 kW) ved 6000 rpm og 77 ft·lbf (104 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1968–1974 Vogen Plas Princess 1300 (manuelt gir), 65 hk (48 kW) ved 5750 rpm og 71 ft·lbf (96 N·m) ved 3000 rpm

- ★ 1968 MG 1300/Riley Kestrel 1300, 65 hk (48 kW) ved 5750 rpm og 71 ft·lbf (96 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1969–1971 Morris 1300GT, 70 hk (52 kW) ved 6000 rpm og 74 ft·lbf (100 N·m) ved 3250 rpm
- ★ 1969–1974 Mini 1275GT, 59 hk (44 kW) ved 5300 rpm og 65 ft·lbf (88 N·m) ved 2550 rpm
- ★ 1969–1974 Austin 1300GT, 70 hk (52 kW) ved 6000 rpm og 74 ft·lbf (100 N·m) ved 3250 rpm

- ★ 1971–1980 Morris Marina, 60 hk (45 kW) ved 5250 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 2500 rpm
- ★ 1971 Austin Sprite, 65 hk (48 kW) ved 6000 rpm og 72 ft·lbf (98 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1973–1980 Austin Allegro, 59 hk (44 kW) ved 5300 rpm og 69 ft·lbf (94 N·m) ved 3000 rpm
- ★ 1974–1980 Mini 1275GT, 54 hk (40 kW) ved 5300 rpm og 65 ft·lbf (88 N·m) ved 2550 rpm

A-plus versjonene

British Leyland var interessert i å oppdatere den gamle A-Series konstruksjonen i 1970-årene. Men forsøkene på erstatning, inkludert en abortert K-Series fra starten av 70-tallet og en OHC-versjon av A-series endte i fiasko. Den lille A-series motoren fungerte altfor godt. Derfor ble "A-Plus" født. Ved å fininnstille motoren var BL-ingeniørene i stand til å få ut mer kraft uten å påvirke dreiemomentet. Noen motordeler ble også erstattet av mer pålitelige konstruksjoner.

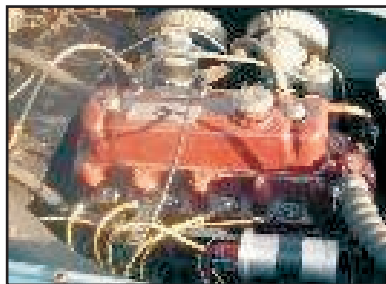
Oversatt til norsk av Norsk Britisk Bilhistorisk Forening – februar 2008





BMC B-Series motorhistorie og anvendelse

BMC B-Series motor fra en MGA



BMC B-Series var en standard 4-ventils motorfamilie som ble laget som et større alternativ til selskapets A-Series. Slagvolumet varierte fra 1,2 l, 1,6 l og til og med 2,4 l.

Motoren var en konvensjonell konstruksjon med veivhus i ett stykke og motorblokk i støpejern med sylinderrhodet også vanligvis i støpejern.

Bunnpannen

var laget av presset stål. Tidlige motorer brukte tre-lager veivaksel, mens senere motorer brukte fem lagre. På alle modeller bortsett fra den sjeldne doble overliggende kamaksel, opererte kamakselen - som var kjededrevet og montert lavt i blokken - toppventilene ved hjelp av ventilstøtstenger og vippearmer. De to innsugningsåpningene i sylinderrhodet som ikke hadde tverrgående væskestrøm ble delt mellom sylindrene 1 + 2 og 3 + 4 og de tre utblåsningsåpningene ble delt mellom sylindrene 1, 2 + 3 og 4.

Ventilklaringen kunne justeres med skruer på vippearmene med adgang til ventilløfterne ved to sidedeksler på motorblokken, dette særpreget var sannsynligvis en etterlevning fra konstruksjonen med sideventilmotor.

Motornummerering

To serier med motornumre ble brukt da BMC endret systemet på slutten av 1956.



Tidlig nummereringssystem

Numrene var i stilen BP15GB pluss et serienummer der:

- ★ B = B-series motor
- ★ P = Ventilstøtstang (pushrod)
- ★ 15 = Kapasitet
- ★ G = MG (for å se fullstendig liste se senere nummerering nedenfor)
- ★ Den siste bokstaven er motorversjonen

Nummereringssystem i 1957-1970

Numrene var i stilen 15GB-U-H pluss et serienummer der:

- ★ 15 = Kapasitet
- ★ G = MG (andre bokstaver var: A = Austin, B = Industriell, H = Diverse, J = kommersiell, M = Morris, R = Riley, V = Vanden Plas og W = Wolseley)
- ★ B = B-series motor
- ★ U = Sentralt girskifte (andre bokstaver var: A = Automat, M = Manumat-clutch, N = rattstand endring, O = overdrive og P = Politi)
- ★ H = Høy kompresjon (alternativt: L = lav kompresjon)

Nummereringssystem fra 1970 og senere

Numrene ble forenklet til 16V pluss et serienummer der 16 representerte kapasiteten og V = Vertikal, dvs. rekkemotor med bakhjulsdrift og

H = Horisontal, dvs. tverrstilt motor med forhjulsdrift. Noen ganger var det en landindikator etter den første delen av koden, for eksempel ble 18V-Z brukt for noen amerikanske (unntatt California) MGB motorer.

Biler som bruker B-Series

Eksempler på biler som bruker en versjon av B-Series motoren:

- ★ Alexis GT
- ★ Austin A40 Dorset, Devon and Somerset
- ★ Austin 18



- ★ Austin 1800/Morris 1800
- ★ Austin A50
- ★ Austin A55
- ★ Austin A60
- ★ Austin Lancer (Australian model based on Riley 1.5 and Wolseley 1500)
- ★ Elva Courier
- ★ Gilbern GT
- ★ Ginetta G11
- ★ Hindustan Ambassador
- ★ Lanchester Sprite
- ★ Lotus Eight
- ★ Morris Cowley/Morris Oxford
- ★ Morris Marina
- ★ Morris Major (Australian model based on Riley 1.5 and Wolseley 1500)
- ★ Metropolitan 1500
- ★ MG A
- ★ MG B
- ★ MG Magnette
- ★ Ogle 1.5
- ★ Princess 1800
- ★ Riley 1.5
- ★ Riley 4
- ★ Rochdale Olympic
- ★ TVR Grantura
- ★ TVR Vixen
- ★ Wolseley 15
- ★ Wolseley 1500
- ★ Wolseley 16
- ★ Wolseley 18



Motortyper

1,2 liters motorer

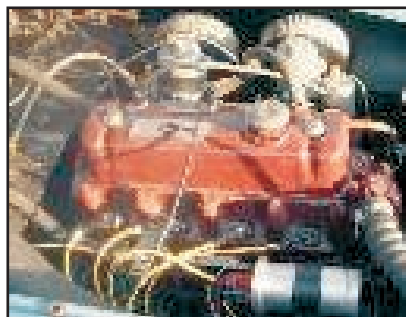
1200cc var den første versjonen av motoren og dukket opp i 1947 Austin A40 Devon og Dorset. Sylinderdiameteren var 65,5 mm og stempelslaget 89 mm. Maksimal utgangseffekt var 40 bhp ved 4300 rpm. Senere versjoner av motoren var svært forskjellig fra denne tidlige versjonen.

- ★ 1947-1952 Austin A40 Devon og Dorset
- ★ 1952-1954 Austin A40 Somerset
- ★ Austin A40 Cambridge 1954-1956
- ★ 1954-1962 Nash Metropolitan 1200
- ★ Massey-Harris Combine Harvester

1,5 liters motorer

B-Series 1500 motor i en Nash Metropolitan Series 3

1,5 l. (1489cc)-versjonen ble først brukt i 1953 i MG Magnette ZA i dobbelt forgasser versjon og i 1954 i Morris Oxford og Austin Cambridge. I 1957 ble den brukt i den originale MGA. Effekten i dobbelt forgasser versjon var 68 til 72 bhp (51 til 54 kW) og 55bhp med en enkelt forgasser. Sylinderdiameteren var 73.025 mm (2,9 tommer) og stempelslaget var 89 mm (3,5 tommer). Det var også en dieselversjon av denne motorstørrelsen. Utgangseffekten var 40bhp ved 4.000rpm og kraftmoment 64lb fot ved 1.900rpm.





Motoren hadde følgende anvendelser:

- ★ 1954-1971 Morris Oxford
- ★ 1955-1958 MGA
- ★ 1954-1962 Nash Metropolitan 1500
- ★ 1953-1968 MG Midgette
- ★ 1956-1958 Austin A40 Cambridge
- ★ 1956-1958 Wolseley 15/50
- ★ 1957-1965 Wolseley 1500
- ★ 1958-1961 Wolseley 15-60
- ★ 1957-1965 Riley 1.5
- ★ 1959-1961 Riley 4/68
- ★ 1959-1965 Rochdale Olympic
- ★ 1956-1961 Austin 152 & Morris J2 1/2 ton van
- ★ 1958-1960 Morris Major Series I & II og Austin Lancer Series I & II
- ★ Hindustan Ambassador
- ★ Navigator 1500 Marine motor

Motorer med dobbelt kamaksel

En egen Twin-Cam (DOHC) versjon av 1,5 l. B-Series motoren ble produsert til MGA. Effekten var 110 bhp (82 kW) i høykompresjonsversjonen (9.9:1) og 100 bhp (75 kW) i den vanlige (8.3:1) versjonen. Motorblokken var støpejern men tverrstrøms sylindrehodet var i aluminiumslegering. Drivverket til den dobbelte kamakselen var kjededrev, med bruk av en halvfarts aksling som gikk i det rommet som ville ha vært opptatt av den vanlige kamakselen. Denne motoren fikk et rykte om å være upålitelig i drift, særlig høykompresjonsversjonen som trengte høyoktan bensin, men dette har nå stort sett blitt løst.

Motoren ble brukt i følgende bil:

- ★ 1958-1960 MGA Twin-Cam
- ★ **1,6 liters motorer**
- ★ Motoren ble utvidet til 1,6 l. (1588cc) i 1958 ved å øke sylinderdiameteren til 75,41mm (3 tommer).



Motoren hadde følgende anvendelser:

- ★ 1958-1961 MGA 1600
- ★ 1959-1961 Austin A55 Cambridge
- ★ 1961-1971 Wolseley 16-60
- ★ 1961-1969 Riley 4/72
- ★ Navigator 1600 Marine motor

1,6 liter Mark II motorer

Motoren ble forstørret til 1622cc i 1961 med nok en økning i sylinderdiameteren, denne gangen til 76,2 mm (3 tommer)

Motoren hadde følgende anvendelser:

- ★ 1961-1962 MGA Mark II
- ★ 1961-1967 Austin 152 & Morris J2 1/2 ton van
- ★ 1974-1978 Sherpa van
- ★ 1961-1963 Morris Major Elite
- ★ 1971-1975 Morris Marina
- ★ 1964-1975 Austin 1800
- ★ 1964-1975 Morris 1800

1,8 liters motorer

Motoren ble nok en gang forstørret til 1,8 l (1789cc) i 1962. Sylinderdiameteren var 80,26mm (3,2 tommer) og stempelslaget var 88,90mm (3,5 tommer).

Motoren hadde først en 3-lagers kamaksel mens en 5-lagers versjon kom i 1964. Det var også en dieselsversjon av denne kapasiteten.

Motoren hadde følgende anvendelser:

- ★ 1962-1980 MGB
- ★ 1964-1975 Austin 1800
- ★ 1967-1972 Wolseley 18-85
- ★ 1964-1967 TVR Grantura

2,5 liters motorer

Det fantes en 2433cc sekssylinder enhet som ble brukt i noen australske modeller som for eksempel Austin Freeway.



Eksterne referanser

En entusiastisk og aktiv verdensomspennende eierklubb som heter Cambridge-Oxford Owners Club tar seg av "B-Series"-drevne Farina og før-Farina biler med deres "Westminster"-avledede sekssylinder "C-Series" søstermodeller. Klubben tar sikte på å holde bilene på veien, tilbyr råd, deler og tilby et sosialt forum.

Klubben kan kontaktes på www.co-oc.org

Oversatt til norsk av Norsk Britisk Bilhistorisk Forening - februar 2008.

MINNEORD

ØISTEIN BERTHEAU

Vår tidligere redaktør har gått bort. Han har vært medlem i styret og var av den gode "gamle" sorten, han benyttet skrivemaskin med kulehode og rettetast.

Dog om han ikke var av den moderne sorten med PC under armen, oppfylte han klubbens intensjon om å ha egne skrevne historier og særdeles mange fine og gode reportasjer.

Han var ivrig i sin tjeneste og sto på for klubben så lenge helsen holdt. Han har skrevet mange fine bøker og hadde meget stor kunnskap om historiske kjøretøyer.

Vi tenker på Øisteins etterlatte, kone Kirsten og barn og minnes Øistein med omtanke og verdighet. Takk for at klubben fikk låne ham og den entusiasme som dere alle gav for å gi Øistein tid til å pusle med hobby.

Hvil i fred Øistein og takk for alt du har gitt av deg selv for å fremme interessen og historien om motorhistoriske kjøretøyer. TAKK.

Lise

Formann



1. HVEM KAN FÅ LMK FORSIKRING?

Bare medlemmer av klubber tilsluttet LMK kan få LMK Forsikring, og den kan bare tegnes gjennom klubbens forsikringskomite. LMK forsikring kan bare tegnes hvis du har vært klubbmedlem i mer enn ett år. Det er opp til den enkelte klubbs forsikrings-komite å anbefale om du bør få forsikring, og de vil gjerne bli kjent med deg først. LMK Forsikringen gjelder for kjøretøy som skal være et samleobjekt. Kjøretøyet skal ikke erstatte et kjøretøy til normal nyttekjøring. For å få en Helforsikring for bil eller MC må søker derfor disponere en bruksbil som hverdagskjøretøy.

2. HER GJELDER LMK FORSIKRING

Forsikringen gjelder over alt der ordinær motorvognforsikring gjelder. Imidlertid skal motorvognen, når den ikke er i bruk, oppbevares i låst bygning til maksimalt 30 kjøretøy eller i museum. Under løp og utflukter regnes kjøretøyet som i bruk, og det stilles ikke særskilte krav til oppbevaring.

3. KRAV TIL KJØRETØY

Kjøretøyet må være 30 år eller eldre. Det skal være et samleobjekt som eies av privatperson, firma eller museum. For firma eller museum må navngitt person være nevnt i politen.

Kjøretøyet kan ikke benyttes i ervervsmessig sammenheng (utleie, varetransport o.l.).

Kjøretøyet skal være i original stand, ikke ombygd eller modernisert. Det kan være restaurert eller urestaurert, men må være godt vedlikeholdt og "presentabelt". Mindre modifiseringer som var vanlig å foreta i kjøretøyet normale livsperiode (ca. 5-10 år) kan aksepteres, særlig der originale reservedeler ikke er tilgjengelige.

Et restaurert kjøretøy skal normalt se ut slik det kunne se ut da det forlot bilforhandleren som ny. Avvik kan aksepteres dersom de er av "tidsriktig" utførelse. En restaurering skal være fagmessig og seriøst utført. "Overrestaurering" - restaurering av kjøretøy til bedre enn ny (spesiallakking o.l.) vil normalt ikke kunne dekkes fullt ut ved eventuell skade.



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

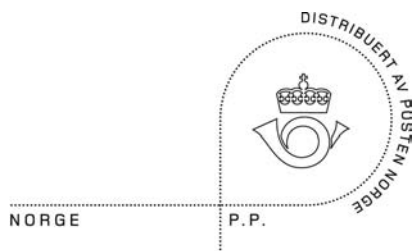
*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: twinnings@haugen-gruppen.no OG LA SMAKSPRISEN.



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Primustreff på Rømskog i 2007

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening