



Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 1 – 2012



1964 Triumph Spitfire 4 (Mk1)



Populære Triumph biler



*1954 Triumph
TR2.*



*Lansert på Astatine
1961 Motor Show i
London, Triumph
TR4 toseter britisk
roadster*



1934 Triumph Gloria Six





NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,

tlf: 62 52 12 23 – 900 13 044,

epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no, lise@ukkelberg.co.uk

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Oppgaard, 2160 Vormsund,

tlf: 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,

tlf: 400 66 671, Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Ove Loen, Gamle Drammensvei 99, 3420 Lierskogen,

tlf: 911 24 517, epost: o-eri-l@online.no

Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.

tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@vikenfiber.no

Styremedlem og redaktør:

Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,

tlf 62 52 12 23 - 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,

tlf: 911 10 760, epost: per.bergheim@vegvesen.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo tlf 901 96 483

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



Det er nytt år og nye muligheter og snart påske. Våren er i anmarsj i store deler av landet, dog er det fremdeles noen som må benytte snøfreser og det som verre er. LMKs landsmøte var lørdag 17. mars og det var ingen store nyheter, men en positiv nyhet er at det ser ut som om økonomien er under kontroll.

Jeg vil minne dere alle på medlemskontingenten for 2012, håper denne ble betalt ved forfall 21.03. Har du ikke fått krav om medlemskontingent? Se i mailboksen din hvis du har oppgitt mailadresse til Albion eller ta kontakt med Jan-Ivar eller meg.

Hva skal vi entusiaster med den engelske syke bruke 2012 til? Se LMKs sider under Arrangements/Kalender.

Noen kjære og kjente arrangementer:

5. mai er det Ekebergmarkedet – Albion vil ha stand – velkommen innom

Mjøsmarked–Birkebeiner stadion (Lillehammer) 18.–20. mai

Spring Autojumble på Beaulieu er 19.–20. mai – så her kan Englandstur kombineres med lav pundkurs og 17. mai.

Albion–treff, Biristrand Camping og Birkebeiner Stadion

(Lillehammer) lørdag 4. august, Mjøsmarked 3.–5. august

Jeg ønsker dere alle en fin vår og god påske – stell godt med doningen slik at vi kan møtes i august på vårt treff på Biri lørdag 4. august 2012

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det har allerede blitt påske i 2012. Noen pusser sikkert på båtene sine, det er jo en normal påskeoppgave. I år har det vel også vært mulig å kunne pusse ekstra tidlig på den nostalgiske bilen. Været i mars har jo vært unormalt fint.

Så håper jeg at dere også setter av litt tid til Albion-bladet, kanskje sammen med en kald øl eller et glass rødvin. Håper at det er noe lesestoff for hytta, ikke nødvendigvis som en konkurrent til påskekrimmen på TV.

I dette nummer har den gamle lederen av klubben – Bård Nielsen sett nærmere på området Coventry og all den bilproduksjonen som har funnet sted der. Det er rett og slett imponerende.

Så har jeg lagt inn noe om et sted i England som har masse engelske biler for utleie til bryllup osv. Kanskje klubben vår skulle danne et selskap med det siktemål å leie ut doningen vår til bryllup og andre større arrangementer? Det kunne kanskje bli noen kroner for å vedlikeholde videre. Kanskje Albion-nettsiden kunne ha en tilleggsside med forespørsler om utleie.

Til slutt har jeg sett litt på en Triumph bil.

Det er lenge siden sist og det er hyggelig å ta fram en av de flotte sportsbilene fra 60-tallet, den berømte Spitfire.

God lesning, redaktøren!

Så fikk jeg en epost rett inn på nyåret fra Per Kjell og han har et godt poeng med vår oversettelse som jeg nok er ansvarlig for. Likevel hyggelig at artikkelen omtrent ble "slukt rått".

Hei! Og godt nytt år!

Leste med interesse artikkelen om Austin Ten i Albion nr. 4, 2011, men reagerte på oversettelsen av noe i artikkelen, nemlig dette med seks lyfter? Nå regner jeg med at du ikke har stått for oversettelsen, men jeg regner med at den engelske teksten omhandler "six light saloon", som etter det jeg mener må bety seks sidevinduer, tre på hver side, front og bakvindu regnet man ikke med... (I Amerika var det bare frontruten som ikke ble regnet med, 3 eller 5-window coupe) men der sa de nå vindu... Har også sett en del skrekkelige oversettelser på bilprogrammer på TV, (Top gear, fifth gear etc.) og særlig på fifth gear hadde de en fin en da de skulle teste to "shooting brake" og vi fikk se to stasjonsvogner,





men teksten mente det var bremsene som skulle prøves, og i samme test var det snakk om hvordan chassiet oppførte seg på svingete vei, det ble oversatt med Karrosseriet! Og dette er bare noen få av mange slike feil oversettelser. De jeg såg i Albion, gjelder Sherborne og Cambrigde, som begge skulle ha fått seks lykter, men jeg finner ikke flere lykter enn det må være...? Ellers er slike artikler om "vanlige" biler meget interessante, og etter min smak mere enn de om dyre luksusbiler, da slike var uoppnåelige for folk flest, mens de vanlige kunne det gjerne være en i familien eller en nabo som engang hadde hatt, og du gjerne hadde sett bilde av i et gammelt fotoalbum...

Selv om det ble litt mange lykter, var artikkelen meget lesbar og inneholdt mye informasjon om biltypen, og ble omtrent "slukt rått"...

Mvh.

Per Kjell

ADO16 50 år 1962 – 2012.

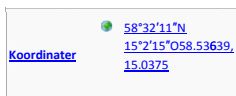
Nordisk jubileumsträff för BMC 1100/1300-bilar.

på Nationaldagen / Motorhistoriska Dagen den 6 juni 2012

Alla ägare till dessa bilar inbjudes till en träff för att fira bilarnas 50 år.

Träffen kommer att vara på **MOTALA MOTORMUSEUM** vid hamnen i Motala.

Intill museet ligger Hotell Nostalgi med restaurang.



<http://www.hotellnostalgi.se/>

Program: Samling tisdagen den 5 juni under eftermiddagen. "Bilbesiktningar" .

Gemensam jubileumsmiddag på kvällen.

6 juni: Jubileumsfrukost. 50-årsrally. Ett rally på trevliga småvägar runt Motala, ca 70 km. med enkel tipstävling.

Lunch och prisutdelning. Tävlingen, finaste bil, äldsta bil, längsta körningen etc.

Besök på Motormuseet på em. 5:e eller 6:e juni.

Enskild hemresa.

Intresserade : skriv ett e-mail , ärende: ADO16.50 år, till bo.hesselmark@telia.com för vidare information.

Hoppas på god uppslutning.

Bo Hesselmark



Redaktøren har mottatt en artikkel fra tidligere leder i Albion, Bård Nielsen. Redaktøren vil gjøre oppmerksom på at denne artikkelen har copyright og det betyr at man må spørre Bård om adgang til å benytte hele eller deler av artikkelen til annet formål.

Løst og fast om bilbyen Coventry

og noen som levde og virket der for $\frac{3}{4}$ århundre siden
av Bård Nielsen (copyright)

Rett øst for Birmingham og rett vest for Rugby, i det området av England som kalles The Midlands, ligger byen Coventry. Disse tre byene ligger så tett at det knapt er åpent land mellom dem – i hvert fall sett med norske øyne. I dag har Coventry ca. 300.000 innbyggere, den er altså omtrent halvparten så stor som Oslo, og litt større enn Bergen. Byen er kjent for tre ting: For det første at Lady Godiva red naken gjennom byen en gang på 1000-tallet, i protest mot de skattene som hennes ektemann hadde pålagt byens borgere. For det andre at byen i sin tid var Storbritannias bilby fremfor noen andre, og for det tredje at byen var en av dem som ble aller hardest rammet av Luftwaffes bombing under Battle of Britain. Spesielt gikk det hardt utover byen i to angrep, den 14. november 1940, og den 8. april 1941. Disse bombeangrepene gikk så hardt utover byen at gatebilder fra før krigen ofte ikke er til å kjenne igjen hvis man står på samme sted i dag. I en innledning som denne bør vi vel også ta med at byen er kjent som byen med de tre spir: Neste gang du ser en Hillman Minx, ta en titt på logoen, så skjønner du hva jeg mener.

Hillman Radiator Skilt: Det første Emalje-emblemet var sirkulær med ordene "Hillman Coventry" rundt kanten og bokstaver HC i sentrum. I 1920 før innføring av Minx, den velkjente "Wings" ble introdusert som omfatter de 3 Spires av Coventry og bare ordet "Hillman".





Men for oss er det det bilbyen Coventry som interesserer, og tanken er at vi skal se litt på hvilke bilfabrikker som holdt til her, og ikke minst fortelle litt om enkelte av de personene som var med å forme bilindustrien i og bilene fra Coventry.

Midlands-området er kjent for å være sentrum for det som ofte kalles «light engineering». Bilproduksjon er slik «light engineering», sammen med sykler, kjøleskap, symaskiner, osv., osv.. Og i denne sammenhengen står «light» i motsetning til «heavy engineering», som kan være slike virksomheter som skipsbygging og skipsmaskinerbygging. Disse aktivitetene var hovedsakelig lokalisert lengre nord i England, og i det sydlige Skottland. Vi har ingen gode direkte oversettelser av «light –» og «heavy engineering», men en god beskrivelse kan være at «light» innebærer forbrukerartikler, mens «heavy» innebærer investeringsobjekter.

Det er tallrike innfallsvinkler man kan bruke når man skal fortelle om bilbyen Coventry. Men uansett er det slik at da bomullsindustrien i byen stagnerte i 1860–70 årene ble byen et senter for sykkelproduksjon i løpet av de siste par tiårene av det 19. århundret. Det er fra denne virksomheten at bilproduksjonen vokste frem, med motorsykler som et mellomstadium for mange av pionerne. Men har skal vi holde oss til bilindustri, og da er det – så vidt som jeg kjenner til – to bilmerker som satte det hele i gang, Daimler og Humber.

Etter at F.R. Simms i 1890 hadde sikret seg rettighetene til Gottlieb Daimlers motorpatenter for Imperiet (unntatt Canada!) begynte arbeidet med å stable på bena et firma og en bilfabrikk. Det tok tid, men i april 1896 kjøpte The Daimler Motor Company et forlatt bomullsspinneri ved Coventry Canal, rett nord for sentrum av byen, i en gatestubb som het Sandy Lane, og det gjør den fortsatt på bykartet i dag. Der kom produksjonen i gang, og den 28. august 1897 fikk generalmajor Montgomery i Winchester levert sin nye Daimler-bil: Dette er antakeligvis det første britiske bilsalg til en kunde som ikke selv hørte hjemme i bilbransjen.

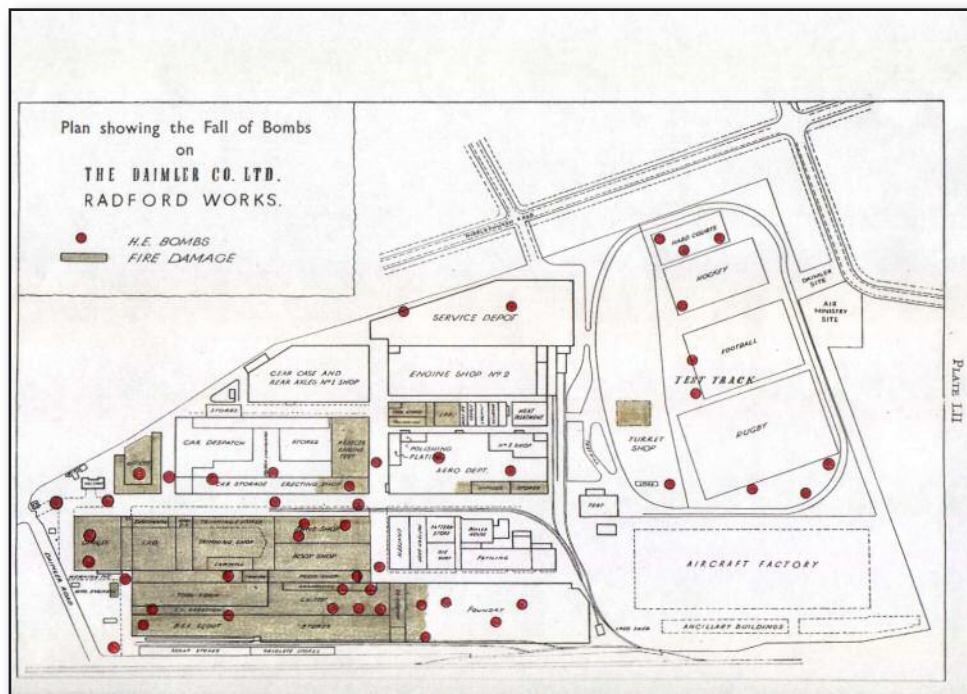


Britiske Daimler har sin bakgrunn i det tyske Daimler-Motoren-Gesellschaft, og dets grunnlegger Gottlieb Daimler. Frederick R. Simms fikk lisensen for Storbritannia og Samveldet utenom Canada for produksjon av Daimlers forbrenningsmotor. 1893 startet Simms Daimler Motor Syndicate. 1904 ombygdes selskapet etter dårlige tider til Daimler Motor Company. 1910 tok



Birmingham Small Arms Company kontroll over Daimler. Således har dette britiske bilmerket i dag ingen forbindelse med den tyske bilprodusenten Daimler AG, tidligere DaimlerChrysler, tidligere Daimler-Benz.

Senere oppførte Daimler en ny fabrikk i Radford, et steinkast lengre nord. Det ble selskapets hovedkontor, og hovedfabrikk.





Gatene rundt anlegget finnes der fortsatt: Hvis du står med ryggen mot hjørnet av parken og ser nordover har du Daimler Road til høyre, og hovedporten til Radford Works rett foran deg. Sandy Lane kommer nordover langs parken, bak deg.

Mens Daimlers utgangspunkt var lisensene fra Gottlieb Daimler i Cannstatt, var Thomas Humbers utgangspunkt sykler. Han var fra Sheffield i nord, men hadde gjort det så godt på sykkelproduksjon at han hadde etablert fabrikker i Nottingham, Beeston og Wolverhampton før han etablerte sin fjerde fabrikk i Coventry. Hans første bil ble bygget ved fabrikken i Beeston i 1898, altså året etter at Daimler kom i gang. Humber engasjerte en ung franskmann som konstruktør, en som siden skulle bli mest kjent som sjef hos Talbot i London, Louis Coatalen. Hans første konstruksjon kom i 1901. Etter hvert ble bilvirksomheten til Humber lokalisert til forstaden Stoke Aldermore, øst for sentrum. Vegg i vegg lå Hillmanfabrikken.

Og William Hillman er verdt å dvele litt ved:

William Hillman var en londoner som ble ansatt ved en symaskin-fabrikk i Coventry i 1860-årene. Bedriften utvidet etter hvert med produksjon av velosipeder, og i 1885 fikk Hillman og en kompanjong patent på en ny sykkelkonstruksjon. Dette gikk så bra at ved århundrets slutt var Hillman blitt millionær – regnet i pund sterling! Med suksessen øket også ambisjonene. Hillman ville bli bilfabrikant, og det ble han i 1907, da han startet Hillman Motor Car Co i Stoke Aldermore, rett øst for sentrum.

Hillman er en britisk bilmerke skapt av Hillman Motor Car Company, grunnlagt i 1907. Selskapet holdt til i Ryton-on-Dunsmore, nær Coventry, England. Før 1907 hadde selskapet bygd sykler. Selv om Hillman selskapet ble kjøpt opp av Humber i 1929, ble Hillman brukt som primær bilmerke av Rootes-konsernet fra 1931, etter oppkjøpet av Humber, inntil 1967, da Chrysler i sin tur overtok Rootes. Bilmerket ble fortsatt brukt under Chrysler inntil 1976.





For oss bilentusiaster er Hillman kjent som grunnlegger av en bil-fabrikk og navngiver til et bilmerke, men for historikere som beskjeftiger seg med bilindustrien er han vel så kjent for å ha seks vakre døtre, men ingen sønner. Med døtre følger gjerne sviger-sønner, og det å kapre en av de rike Hillman-døtrene var nok et godt parti. På 20-tallet var Hillman blitt en eldre mann og hadde trukket seg tilbake fra den daglige ledelsen av fabrikken, og overlatt det til to av svigersønnene – Spencer Wilks og John Black. Hører jeg at Rover- og Standardentusiastene spisser ører?

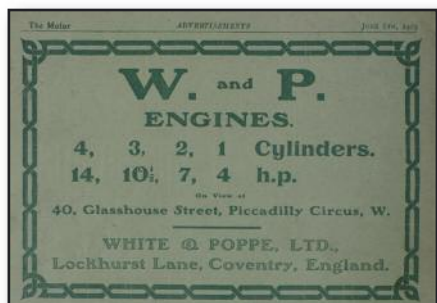
Humber produserte hovedsakelig luksus-biler, slik som Humber Super Snipe, Imperial og Pullman. Humber eksisterte som en sykkelfabrikk fra 1868. I 1899 kom deres første bil, Phaeton, med en motor på 3,5 hestekrefter. Under første verdenskrig måtte de konsentrere seg om produksjon av våpen og flymotorer.

Under andre verdenskrig ble flere pansrede kjøretøy produsert under Humber-navnet. Merkets siste bil var

Humber Sceptre, enn oppgradert versjon av Hillman Minx. Den ble produsert fra 1963 – 1976. Merket ble nedlagt i 1975 eller 1976.



Som vi vet ble Hillman og Humber begge kjøpt opp av Rootes-brødrene helt på slutten av 20-tallet. Fra sitt utgangspunkt i Kent sydøst for London hadde brødrene bygget opp Storbritannias største bilforhandler-kjede, og nå ønsket de også å bli bilprodusenter. Dette oppkjøpet medførte en omfattende rokering av nøkkelpersoner innen bilindustrien i byen, for det var ikke alle som kunne tenke seg å arbeide for brødrene Rootes. Hillmans svigersønner Spencer Wilks og John Black tok sine hatter og gikk, begge to: Wilks til Rover, der han ble toppsjef i 1933, og Black til Standard, der han også ble toppsjef etter noen få år. Black fikk med seg en ingeniør, Edward (Ted) Grindham, som ble Standards tekniske sjef helt frem til han ble etterfulgt av Harry Webster i 1957. Wilks forble toppsjef hos Rover helt til han trakk seg tilbake, mens Black ble kastet fra Standard i 1954. Han har da også et ettermæle som en stri og vanskelig sjef.



*White & Poppe, Holbrooks Lane, og Lockhurst Lane, i Coventry, motor og gir-
kasse produsenter.*

Før vi forlater W&P må det nevnes at en av firmaets konstruktører var nordmannen Hans Landstad, og han fulgte Morris på reisen til USA i august 1914, og konstruerte den nye Morris Cowley under overfarten. Han ble senere en av Morris' direktører, helt frem til



omveltningen i Nuffield-gruppen like etter krigen. Peter Poppe døde brått og uventet av slag i 1933, bare 62 år gammel. Han hadde én datter, Ingrid, og tre sønner: Erling, Gunnar og Olaf. Alle sønnene gjorde karrierer i bilindustrien.

I tiden fra århundreskiftet frem til like etter første verdenskrig grodde bilfabrikkene i Coventry opp som paddehatter: I 1903 etablerte Reginald Maudsley Standard Motor Co. Maudsley kom fra en kjent ingeniørfamilie, han var sønnesønns sønn av Henry Maudsley (1771 – 1831), en av pionerene innen maskinfaget i Storbritannia. En fetter av ham etablerte lastebilmerket Maudsley. Standardfabrikken ble først etablert i Much Park Street, litt mot sydøst inne i byen, men flyttet til forstaden Canley i 1911–12, litt mot sydvest, langs Fletchamstead Highway, som i dag er del av ringveisystemet rundt byen. To andre sykkelfabrikanter, Lea & Francis, bygget én bil i 1903 i Lower Ford Street – men noen ordentlig bilproduksjon ble det ikke før i 1923.

Riley hørte hjemme i Foleshill nord i byen, og der forble de helt til Riley-produksjonen ble flyttet til MG-fabrikken i Abingdon rett etter krigen. William Riley var opprinnelig produsent av utstyr til veveriene, men kjøpte en sykkelfabrikk i 1890 da han følte at bomullsindustrien gikk mot slutten. Han hadde flere sønner, Victor, Stanley, Allan og Percy – og det var den siste som hadde et talent for mekanikk: Han bygget sin første motorsykel i 1899, og i 1905 kom den første bilen som ble tilbudt for salg.

Riley var en britisk bil og sykkelprodusent fra 1890. Selskapet ble en del av Nuffield Organisation i 1938 og ble senere fusjonert inn i British Leyland. Sent i 1969 annonserte British Leyland sitt bortfall av Riley produksjon. 1969 var et vanskelig år for den britiske bilindustrien slik at en rekke biler fra selskapets lager kan sannsynligvis ha blitt første gang registrert i 1970. I dag er Riley varemerke eid av BMW.





Her skal vi merke oss at Rileys renommé bygger på Percy Rileys Nine fra 1926, en 4-er på 1100 kubikk, med hemisfæriske forbrenningsrom og skråttstilte ventiler, operert fra én kamaksel på hver side i veivhuset. Slik forble alle Riley-motorer frem til 1955, fra 1938 i 1 ½-liters og 2 ½-liters utgaver. Den minste av disse kom i 1934, og var konstruert av en konsulent, Hugh Rose. Tidlig på 30-tallet var George Leek fabrikkssjef. Vi skal også merke oss at den eldste sønnen Victor etterhvert ble toppsjef for selskapet, og han skal ha vært en vanskelig mann å arbeide for. Da Morris overtok Riley i 1938 ble Victor Riley direktør i Nuffield-konsernet, helt til den store direktørutrenskningen i 1947.

George Singer begynte å lage sykler i 1875, så motorsykler, og så biler fra 1905. Den første bilen var en variant av den Lea & Francis hadde bygget 2 år tidligere. Senere brukte de motorer fra White & Poppe, men i 1911 lanserte de sin egen motor.

Singer & Co, ble grunnlagt av George Singer (1847-1909) i 1874 som en sykkel produsent i Coventry, England. Fra 1901 har han også produsert biler. Singer produserte sin første bil i 1905. Den ble designet av Alexander Craig og var en variant av et design han hadde gjort for Lea-Francis og hadde en to-sylindret 1853 eller 2471 cc motor. Den første Singer designede bilen var en fire-sylindret 2,4 liters 12/14 1906.

Motoren ble kjøpt inn fra Aster. For 1907 ble Lea-Francis design droppet, og en rekke to-, tre- og fire-sylindrede modeller med White & Poppe motorer ble lansert.



Singer holdt til litt øst for sentrum, i Canterbury Street. Der fabrikken lå er det nå et studenthjem, Singer Hall. Mens de fleste andre bilfabrikker i stor grad kjøpte sine komponenter fra underleverandører som var spesialister på sine felt, var Singer kjent for å produsere det meste selv. Det er i grunnen imponerende at de holdt ut på denne måten helt til 1956, da Rootes overtok.



Opprinnelsen til Triumph var også sykler, men her dreide det seg først om import av sykler fra kontinentet. Firmaet ble startet i 1885 av tyskeren Siegfried Bettmann, og navnet Triumph ble først benyttet året etter. Egen produksjon begynte i Coventry i 1889, og i 1902 flyttet produksjonen til nye lokaler i Much Park Street, tvers over gaten fra Standard. De hadde også et anlegg et kvartal unna, i Priory Street – det anlegget ble lagt totalt i grus under Blitzten. Etter sykler kom selvsagt motorsykler, og i 1918 var firmaet Storbritannias største produsent av motorsykler. Året etter ble Claude Holbrook ansatt som fabrikkssjef, og han overtalte ledelsen til å kjøpe boet etter et bilfirma, Dawson Car Co, og begynne bilproduksjon. Det ble først noe sving over det da modellen Super Seven ble lansert i 1927. Holbrook forsto at Triumph ikke hadde krefter til å konkurrere mot de store kanonene som Morris og Austin, så selskapet valgte etter hvert å bygge litt dyrere kvalitetsbiler – slik som Rover, men langt mere sportslige. Rundt 1926 ble bilvirksomheten flyttet til et nytt anlegg ikke langt fra White&Poppe-fabrikken nordvest for sentrum. Der fikk de senere SS Cars (Jaguar) som naboer. Det gikk dårlig likevel, selv med Donald Healey som utviklingssjef fra 1934. I 1936 ble motorsykkeldivisjonen solgt til Ariel, og i juli 1939 rykket bostyret inn. Standard overtok som kjent i 1944.

Triumph var et britisk bilmerke, som kan spore historien sin tilbake til 1885, da Siegfried Bettmann og Moritz Schulte begynte å produsere Triumph sykler i Coventry. Etter krigen ble selskapet kjøpt av Standard Motor Company, som kalte bilene som ble produsert Standard Triumph. I 1960 ble selskapet slått sammen med Leyland Motors Ltd. For tiden (2005) eier tyske BMW Triumph-merket.



Når vi tenker på Rover i våre dager tenker vi helst på Solihull, en forstad til Birmingham mot sydøst. Men dit kom de først etter krigen, det var i Coventry det begynte. Også Rover hadde sin opprinnelse i sykler, og bedriften holdt til i Queen



Victoria Street inne i sentrum, mot sydvest, da ledelsen bestemte seg for å begynne bilproduksjon i 1902. Det er rett syd for IKEA Coventry i dag. Fabrikkkanlegget het noe så fjongt som «The New Meteor Works». Under første verdenskrig leide de også en fabrikkbygning i Helen Street, noe lengre ut fra sentrum, mot nordøst. Senere kom en mengde andre fabrikkkanlegg til, i Graham Robsons bok «The Rover Story» fra 1977 finnes en oversikt over alle selskapets produksjonssteder helt fra den spede begynnelsen, og det er ikke mindre enn 30!

Rover Selskapet ble grunnlagt av Starley & Sutton Co i Coventry i 1878.

Selskapet produserte biler mellom 1904 og 1967 da det ble solgt til Leyland Motor Corporation. Rover gikk gjennom flere prosesser før avviklingen i 2005.



Vi skal dvele litt mere ved Rover: Etter at White & Poppe var blitt solgt til

Dennis i 1919 ble Peter Poppe lei av det nye regimet etter noen år, og i 1924 tilbød han sine tjenester til Rover. Han ble Rovers sjefskonstruktør i den følgende fem årene. Men dessverre var det slik at den nye motoren som han sto for ikke var særlig vellykket – til tross for en avansert spesifikasjon ytet den mindre enn 20 bhk pr liter slagvolum, og det var dårlig for en avansert motor selv midt på 20-tallet. Men i hvert fall én av hans sønner, Olaf, fikk også jobb hos Rover, og var sjef for produksjonsplanlegging på den tiden da Land-Roveren skulle settes i produksjon. Rammen og elementer ved aluminiumskarosseriet er hans verk.

Etter å ha forlatt Humber ble Spencer Wilks ansatt hos Rover, og fra 1933 var han toppsjef. Det var uten tvil han som reddet Rover fra den visse død tidlig på 30-tallet. Han rekrutterte også sin bror, Maurice, som etterhvert ble teknisk sjef. Og brødrene hadde en søster, som var gift King. Etter krigen ble det i stor grad fetterne



Peter Wilks og Spencer King som drev Rover fremover på det tekniske området. Spencer King, som dessverre døde i en sykkelulykke for bare et par år siden, arbeidet spesielt med fjæringssystemer. Han er mannen bak Rover 2000 (P6), Range-Rover og SD1.

Armstrong-Siddeley holdt til i Parkside, et steinkast syd for Much Park Street, på den andre siden av den moderne ringveien rundt sentrum. Virksomheten der ble først etablert av Henry Deasy i 1906, han drev import av franske biler. I 1910 ble John Davenport Siddeley sjef, og firmanavnet ble endret til Siddeley-Deasy.

Siddeley Autocars, Coventry, ble grunnlagt av John Davenport Siddeley (1866–1953) i 1902. Bilproduksjonen var tungt basert på Peugeot's deler, men utstyrt med engelsk-bygde kropper. Selskapet fusjonerte med Wolseley i 1905 og gjorde staselige Wolseley-Siddeley Motorcars. De ble brukt av dronning Alexandra og hertugen av York, senere kong George V.



Så fusjonerte de med våpenfirmaet Sir W.G. Armstrong-Whitworth i 1919 – dermed var bilmerket Armstrong-Siddeley født. Dermed kom A-S inn i en gruppe som drev med mye annet, spesielt våpen, og fly og flymotorer. Flere fusjoner innen flyindustrien førte til at Thomas Sopwith ble styreformann i 1936. Han bygde seg en flott yacht som fikk navnet «Philante». I 1947, da hun var utslitt etter omfattende krigstjeneste, ble «Philante» kjøpt av det norske folk som en gave til Kong Haakon VII, og fikk navnet «KS Norge».

Nå må vi gå tilbake til et nytt utgangspunkt: Det franske våpenfirmaet Hotchkiss & Cie, som blant annet produserte mitraljøser, hadde en fabrikk i St. Denis utenfor Paris. I 1914 var det en stund fare for at denne fabrikken skulle komme til å ende opp bak fiendens linjer, så firmaet etablerte en ny fabrikk «på trygg grunn» – i Coventry. Men så kom freden, og fabrikken var uten oppdrag.

På ryktebørsen fikk de nyss om at Morris i Oxford var på jakt etter



en ny leverandør av motorer. Fabrikkens franske toppsjef og hans tekniske sjef, Harry Ainsworth, dro ned til Oxford for å snakke med Morris, og resultatet ble kontrakt for leveranse av motorer til Morris' etterkrigsmodell.

Men Morris likte dårlig at Hotchkiss etterhvert også bygde motorer for andre kunder – selv om det ikke var så merkelig, ettersom mitraljøsefabrikken i Gosford Street nå var blitt motorfabrikk. Sluttresultatet ble i hvert fall at Morris kjøpte fabrikken i Coventry av Hotchkiss' franske moderfirma i mai 1923. Dette satte også i gang en liten stol-lek med hensyn til nye stillinger og nye arbeidsgivere: Harry Ainsworth valgte å bli hos Hotchkiss, flyttet til Frankrike, og ble sjef for Hotchkiss' franske bilproduksjonen helt frem til den tok slutt på 1950-tallet. Han fikk med seg en dyktig ung konstruktør, Alfred Wilde, men han returnerte til England og Coventry etter noen år. En som ble værende da Morris overtok var Leonard (Len) Lord. Han var konstruktør på verktøyavdelingen. Og de tok inn en ny lærling, sønnen til en av formennene, George Harriman. Disse to skulle begge bli toppsjefer i British Motor Corporation, med det var ennå over 30 år til.

Men før vi forlater Morris Engines bør vi også nevne en assisterende konstruksjonssjef ved navn Claude Baily. Det var han som konstruerte motoren til Morris Eight som kom i 1934 og reddet Morris-konsernet. Senere hadde han ansvaret for XP-motoren, som er udødeliggjort i MG-modellene TB, TC, TD, TF og YB. Claude Baily skal vi treffe igjen litt senere.

Alvis var et av de firmaene som kom til etter 1. verdenskrig, i 1919. Fra 1922 var bedriften lokalisert i Holyhead Road, som er en av hovedveiene ut fra byen mot nordvest. Der forble den så lenge bilproduksjonen varte, til 1967. Der fabrikken lå ligger det nå et shoppingsenter, Alvis Retail Park.



Alvis Car & Engineering Company Ltd var et britisk selskap som eksisterte i Coventry i perioden 1919–1967. I tillegg til personbiler, produserte selskapet også racerbiler, flymotorer og pansrede biler og andre pansrede stridsvogner.



De to nøkkelpersonene hos Alvis på den tekniske siden var G.T. Smith-Clarke, og hans assistent og etterfølger William Dunn. De kom begge fra Daimler, og begge forble hos Alvis i resten av karrieren. Firmaet fikk etterhvert flere ben å stå på, ikke minst pansrede militærkjøretøyer, og navnet og merket – den røde trekanten med spissen ned – forsvant ikke før for noen få år siden.

En av de siste tilvekstene til Coventrys bilfabrikker var SS, som senere skulle bli Jaguar. William Lyons flyttet karosserivirksomheten sin fra Blackpool til Coventry i 1928. De fleste Jaguar-entusiaster tenker på Browns Lane når de drømmer om merket sitt – det er ute på landet i nordvest – men starten var rett nord for sentrum, ved Holbrook Park. Ved siden av seg hadde de Triumph-fabrikken «Gloria Works». De første modellene, SSI og SSII besto for det meste av Standard-deler, og var konstruert hos Standard. Bidraget fra SS var stort sett bare karosseriene. Men da William Lyons rundt 1934 begynte å tenke på sin nye modell, den som skulle få navnet Jaguar, ville ikke Standard lengre stå for alt konstruksjonsarbeidet, og ikke ville de bygge chassisene heller.

Jaguar ble grunnlagt som Swallow Sidecar selskapet av Sir William Lyons i 1922, opprinnelig produksjon var motorsykkel og sidevogn før selskapet startet å utvikle personbiler. Navnet ble endret til Jaguar etter andre verdenskrig for å unngå ugunstige henvisninger til SS initialer.





Derfor måtte Lyons etablere sitt eget konstruksjons-kontor. Dette innebar å ta ansvaret selv, og det bekymret ham. Han henvendte seg først til Lewis Dawtrey, som var assistenten til Standards tekniske sjef Edward Grindham. Men Dawtrey var ikke interessert, og foreslo for Lyons å kontakte en dyktig ung mann som han kjente fra sin tid på konstruksjonskontoret hos Hillman/Humber, William Munger Heynes – som i 1935 bare var 31 år gammel. Som det heter, resten er historie: Heynes forble Jaguars legendariske tekniske sjef helt til han gikk av i 1969. I 1941, da prosjektet med XK-motoren ennå bare var på diskusjonsstadiet, vervet de dessuten en dyktig motorkonstruktør fra Morris Engines, Claude Baily....

Jaguars ingeniører, Bill Heynes, Claude Baily (bilde) og Walter Hassan arbeidet mot slutten av 2. verdenskrig med å designe en ny motor for en helt ny personbil (sedan). Lyons ønsket en glamorøs motor som ville gi reell ytelse og gi muligheter for utvikling. En dobbel overliggende kamaksel Konfigurasjonen ble valgt for å tilfredsstille disse kriteriene og det ga selskapet store tekniske troverdighet. En slik kompleks konstruksjon hadde egentlig ikke vært produsert i et store antall før og det var et modig trekk.



Som nevnt begynte Lea & Francis å produsere biler for salg i 1923, fra en fabrikk i Lower Ford Street. De brukte for det meste innkjøpte motorer fra Henry Meadows i Wolverhampton. Dette var sportslige biler, som kulminerte i Storbritannias første kompresormatede bilmodell for salg: S-Typen, bedre kjent som «Hyper». Men i 1931/32 var det slutt, og bostyret overtok. Men Rocambole var ikke død: George Leek – altså fabrikk sjefen hos Riley – hadde fått nok av sin vanskelige sjef, og fikk samlet noen investorer som kjøpte boet. Og så vervet han Hugh Rose som teknisk sjef –han som hadde konstruert Rileys 1 ½-litermotor som konsulent.



Det er ikke rart at Lea-Francis-motorene ser ut som en videreutvikling av Rileys 1 ½ og 2 ½-liter motorer. De er en videreutvikling av disse. Men for å styre unna patentene til Riley måtte det noen endringer til: Derfor sitter kamakslene til Lea-Francis i hver sin tunnel like under toppen av blokken, og ikke i veivhuset slik som på Riley. Og så overtok de fabrikklokalene i Much Park Street der Standard først ble etablert i 1903, og der forble de til bostyret rykket inn tidlig på 60-tallet. Da ble rettigheten til navnet, det tekniske arkivet, reservedelsbeholdningen og serviceavdelingen kjøpt av en av aksjonærene, Mr A.B.Price. Derfor er Lea-Francis i dag det ene av de to bilfirmaene fra 30-tallet som har overlevd til denne dag – det andre er selvsagt Jaguar.

Lea-Francis var en britisk produsent av biler, som startet som en sykkefabrikant i Coventry i 1895. De begynte å produsere biler i 1903 og motorsykler i 1911. De bygget først biler for Singer, men fra 1919 bygget de egne biler av innkjøpte komponenter.

Produksjonen av biler opphørte i 1952, men det har vært forsøk på å gjenopplive merket flere ganger. Bård driver nå og restaurerer en slik bil.



Før vi avrunder denne rundturen i Coventry må vi ta med litt om karrieren til Alfred Wilde, for han er ganske ukjent, men la grunn- en til to store suksesser. Han valgte som nevnt å bli med Harry Ainsworth til Paris og Hotchkiss da Morris kjøpte motorfabrikken i Gosford Street i 1923. Men han returnerte til Coventry etter noen år, og fikk jobb hos Standard. Mens han var der konstruerte han en ny 6-sylindret sideventilt 2-liters motor med 7 bærelagre. Denne motoren skulle komme til å bli utgangspunktet for alle Jaguars 6-sylindrede motorer helt frem til XK-motoren overtok i 1951, både i sideventilt og toppventilt utgave, tilslutt med hele 3 ½ liters slagvolum. Wilde var blitt lovet plass i styret hos Standard, men det løftet ble aldri innfridd, for inn fra siden kom John Black, som raskt ble Maudsleys kronprins, og overtok styreplassen. Da sa Wilde takk for seg og dro til Hillman/Humber og Rootes-brødrene,



som hadde mistet så mange dyktige folk. Der gikk han i gang med å konstruere en ny småbil. Wilde var en meget arbeidsom mann, og med et talent for å konstruere slik at produksjonen ble enkel og billig. Dessverre slet han seg helt ut på det nye prosjektet, pådro seg influensa, og døde på juleaften 1930 – 10 måneder før den første Hillman Minx ble lansert i oktober 1931.

Det bildet av Coventry-fabrikkene som er beskrevet i denne artikkelen er på et vis situasjonen slik den var omtrent midt på 30-tallet. Men i 1936 bestemte regjeringen seg for å begynne opprustingen, for å kunne møte den økende trusselen fra Hitlers Tyskland. Et av tiltakene var å engasjere bilindustrien, og «skyggefabrikkene» ble resultatet.

Dette innebar at bilfirmaene etablerte og drev nye fabrikker som skulle produsere krigsmateriell, mens regjeringen betalte for de nye anleggene. Disse fabrikkene ble oftest plassert lengre ut fra sentrum, og siden de var nye anlegg ble de som regel mere effektive produksjonsanlegg enn de gamle. Resultatet for bilprodusentene etter krigen ble derfor ofte at en «skyggefabrikk» ble valgt til ny hovedfabrikk. Her var det oftest også utvidelsesmuligheter, det var det mindre av nærmere i sentrum. Av denne grunnen ser kartet over bilfabrikker i Coventry annerledes ut i 1955 enn det hadde gjort 20 år før.

Så kan man lure på om alle disse nøkkelpersonene i Coventrys bilindustri kjente hverandre? Det er jeg helt sikker på at de fleste gjorde. Ikke bare var de alle i samme bransje i samme by, dessuten hadde jo mange av dem flere av bilfabrikkene som arbeidsgivere i løpet av karrieren. Fra litteraturen vet vi positivt at Victor Riley og William Morris kjente hverandre fra den tiden da Morris ennå strevde med å få en bilfabrikk på beina. Og vi vet at Peter Poppe var noe av en farsfigur for Morris når det gjaldt mekanisk konstruksjon, selv om aldersforskjellen mellom dem bare var 7 år. Og det fortelles at da Standard holdt på å gå overende sent på 20-tallet ble Maudsley reddet «av sin venn William Morris», som truet deres felles bank med å skifte bankforbindelse hvis de ikke ga Maudsley et pusterom....



Kilder:

A.B.Price: "The rise of Jaguar", Veloce 2004

A.B.Price: "The Lea-Francis story", Veloce 1998

A.T.Birmingham: "The production and competition history of the Riley motor cars", Foulis 1965

G.Robson: "The Rover story", PSL 1977

St. John C. Nixon: "Daimler 1896 -1946", Foulis 1946

R.Jackson: "The Nuffield story", Frederick Muller 1964

R.J.Overy: "William Morris, Viscount Nuffield",

Europa Publications, 1976

Wikipedia



White & Poppe var motorprodusenter lokalisert i Coventry.

White & Poppe Ltd ble etablert i Coventry av norske Peter August Poppe og Alfred James White. I september 1899 bestemte de seg for å spesialisere seg på å lage motorer for andre.

I 1902 begynte selskapet også å bygge sine egne komplette motorsykler med en 5 hk vertikal-twin motor. Selv om dette var i begrenset skala for de neste tjue årene, konsentrerte selskapet sin innsats mer om motor produksjon og forsyning, få lukrative kontrakter med selskaper som Ariel, og senere, Morris Motor Company.



Ved utbruddet av krigen i 1914 hadde selskapet ansatt rundt 350 arbeidere, men etter 1918 hadde dette økt 12.000. Dette skyldes de store kontrakter for å bygge millioner av ammunisjonskomponenter, for det meste består av aluminium sikring organer og shell-stikkontakter. Mye av dette dyktige arbeidet ble utført av kvinner som ble innkalt til Coventry i tusentall fra hele de britiske øyer.

I 1920 solgte White, hovedaksjonær, sin interesse til Dennis selskapet. Poppe holdt på i ytterligere to år før han begynte hos Rover som Chief Engineer.

The White & Poppe selskapet opphørte all virksomhet i 1933, og mye av fabrikken ble overtatt av forløperne til Jaguar selskapet.



Nostalgia bryllupsbiler

I tillegg til Bed & Breakfast driver vi også med bryllupsbiler: både Clive og vår sønn Jonathan er store bilentusiaster og driver bryllupsbil-virksomheten for å kunne eie noen interessante og uvanlige biler.

Bilene er produsert i årene 1928–63 og kan leies ut til brylluper, selskaper og ball. Målet er å tilby en hyggelig tjeneste som passer inn i rammene for dagen, heller enn å tilby en fast pakke.

Bilene er blitt brukt i tv-serien "Poirot" og på "GMTV" og er blitt vist i magasiner som for eksempel "Wedding and Home", "Elle", "Cotswold Life" og "Motor Sport" i tillegg til feature-artikler i lokalavisene "The Citizen" og "The Echo".

Bilene er fra en elegant tidsalder da lange kjoler og snippkjoler var vanlig og passasjerrømmet var derfor større med rikelig bein plass og god takhøyde.



1932 Austin Ranelagh 7-seter Limousin

Dette er vårt siste kjøp i kongeblått og elfenben med midnattblå interiør.

Bilen er utstyrt med nedfellbare seter og har annet tidstypisk inventar. Bilen er nettopp blitt restaurert og gjengir trofast en tidsperiode da man la stor vekt på detaljene. Denne romslige og imponerende bilen er på alle måter

helt fantastisk. I tillegg til de andre originale tradisjonsrike detaljene har den et talerør for ordre som ble gitt fra den overdådige passasjerdelen til sjåføren som satt foran. Den var tidligere brukt til høytidelige anledninger og er utvilsomt den ultimate tradisjonelle bryllupslimousinen.



1928 Austin Burnham

Mørk burgunder og svart, dette er en virkelig engelsk veteranbil, trehjul med nav av jern, bilhorn med kraftig lyd, nikkelradiator og vakre dørhåndtak gir denne flotte bilen virkelig karakter. En 16 HP 6-sylinder motor gir myk og kraftfull kjøretur – men bare ikke så raskt! Det største interiøret av alle våre biler.



1947 Alvis TA 14

En burgunder og elfenbenfarget kabriolet kupé – fantastisk for de sjeldne engelske sommerdagene med solskinn og lett bris. Bilen ble brukt av GMTV for deres programmer om herskapelige hus for å transportere programlederen i fin stil. En svært sjarmerende bil.



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**





1949 Austin Sheerline

En imponerende Bentley-kopi fra samme periode – en etterkrigs bil med masse stil. Store front-lykter i krom og en svært imponerende fremtoning gjør at dette er en bil som man blir lagt merke til i. Den veier to tonn og uten servostyring kan det være svært tungt å manøvrere på trange

steder, men ute på veien driver den 4-liters 6-sylinder motoren bilen fremover raskt og stille. Midnattblå over elfenben.



1954 Alvis TC 21/100 'Grey Lady'

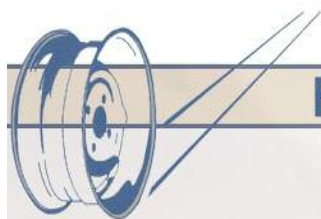
Midnattblå over gammel engelsk hvit, dette er bilen som blir lagt merke til!

Den er utviklet som en 100 mph sports sedan og har en kraftig 3-liter 6-sylinder motor og de gjennomgående eksosrørene sikrer full oppmerksomhet når du kommer kjørende.



1963 Alvis TD21

Dette er en gentlemans fantastisk svart sports-sedan. Den samme 3-liters motoren som Grey Lady men med automatgir og elegante runde skivebremses, dette er en bil som det er moro å bli sett i. Den betraktes av mange, også av verkstedpersonale, som den mest elegante i 3-liters Alvis-serien. 289 av disse bilene ble bygget. Kjempestilig!



**SUNNAAS
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke





Triumph Spitfire

Her kommer en kort gjennomgang av modelltypene til Triumph Spitfire.

Triumph Spitfire er en liten engelsk toseter sportsbil som ble lansert på London Motor Show i 1962. Bilen er basert på et design som ble produsert for Standard Triumph i 1957 av den italienske designer Giovanni Michelotti. Plattformen til denne bilen er stort sett basert på chassis, motor og de bevegelige understellsdelene til Triumph Herald sedan og den ble produsert ved Standard-Triumph fabrikken i Canley, Coventry. Som det var vanlig med bilproduksjonen på den tiden ble karosseriet montert på en separat chassis, men for Spitfire som var designet som en åpen eller kabriolet sportsbil fra starten av ble stigechassisen forsterket for ekstra stivhet ved å bruke strukturkomponenter inni karosseriet. Spitfire ble utstyrt med et manuelt panser for værbeskyttelse, og designet ble forbedret til et sammenleggbart panser for senere modeller. Dessuten var det mulig å kjøpe fabrikkproduserte hard-tops som kunne monteres til vinterbruk.

Modeller

Fem ulike Spitfire-modeller ble solgt i løpet av produksjonsserien:

Modellnavn	Motor	År	Antall bygget
Triumph Spitfire 4 (Mark 1)	1147 cc inline 4	Okt. 1962 – des. 1964	45.753
Triumph Spitfire 4 Mark 2	1147 cc inline 4	Des. 1964– jan. 1967	37.409
Triumph Spitfire Mark 3	1296 cc inline 4	Jan. 1967–des. 1970	65.320
Triumph Spitfire Mark IV	1296 cc inline 4	Nov. 1970–des. 1974	70.021
Triumph Spitfire 1500	1493 cc inline 4	Des. 1974–aug. 1980	95.829

Opprinnelse

Triumph Spitfire ble opprinnelig konstruert av Standard Triumph for å konkurrere i det nye markedet for små sportsbiler som kom med lanseringen av Austin-Healey Sprite. Sprite hadde brukt basis drivverket til Austin A30/35 i et lett karosseri for å skape en rimelig sportsbil. Triumphs idé var å bruke det mekaniske fra deres lille sedan Herald for å understøtte det nye prosjektet. Triumph hadde imidlertid en fordel, mens Austin A30-serien hadde en enhetlig konstruksjon hadde Herald et separat chassis. Triumph hadde planer om å skjære ned på chassiset og kle det i et sportskarosseri, som ville spare kostnadene med å utvikle et helt nytt chassis / karosseri.



Den italienske designeren Michelotti som allerede hadde tegnet Herald fikk det nye prosjektoppdraget og tegnet et tradisjonelt utringet karosseri. Opprullbare vinduer ble montert (i motsetning til Sprite/Midget som fremdeles hadde sideruter som ble kalt for gardiner på den tiden) i tillegg til en enhetlig front som hellet forover og ga en unik tilgang til motoren. Men i begynnelsen av 1960-årene hadde Standard-Triumph store økonomiske vansker og hadde ikke mulighet til å starte produksjon av den nye bilen. Det var ikke før selskapet ble overtatt av Leyland-organisasjonen at de fikk tilgang til finansiering og bilen ble lansert. Leyland-funksjonærer som holdt vareopptelling hos det nye oppkjøpet fant Michelottis prototyp skjult under et varetrekk i et hjørne av fabrikken og var raske med å godkjenne den for produksjon.

Spitfire 4 eller Mark I

Triumph Spitfire 4 (Mark I)

Produksjon: 1962–1964, 47.753 produsert

Motor: 1.147 cc (1.1 l)

Girkasse: 4-girs manuell girkasse med valgfri overgir på 4. gir og 3. gir fra 1963

Nettovekt: 1.568 pund (711 kg)

Produksjonsbilen ble lite endret fra prototypen selv om den bakre fullbredde støtfangeren ble droppet og erstattet med to delstøtfangere som ble bøyd rundt hvert hjørne med tverrstykker. Det mekaniske var stort sett Herald lagervare. Motoren var 1.147 cc (1.1 l) 4-sylinder med ventilstøtstang OHV topplokk og 2 ventiler pr. sylinder, mildt trimmet til Spitfire og føret av doble SU-for-gassere. Tannstangstyring og coil og gaffelledd oppheng foran, og bak et enkelt tverrstilt bladfjær akselsystem. Dette endte opp å være den mest kontroversielle delen av bilen: den ble kjent for å "stappe i seg" og forårsake voldsom overstyring hvis den ble drevet for hardt selv i den rolige Herald. I den mer sporty Spitfire (og senere 6-sylinder Triumph GT6 og Triumph Vitesse) førte dette til sterk kritikk. Karosseriet var boltet til det sterkt modifiserte Herald-chassiset og de ytre tverrstengene og de og bakre tverrstykkene var fjernet slik at det var lite igjen av det opprinnelige Herald-chassiset og Spitfire brukte de ytre lengdebærere for å stive opp karosseriet.





Spitfire var en rimelig liten sportsbil og hadde dermed svært enkel utsmykning, bl.a. gummimatter og et stort plastratt. Disse tidlige bilene ble referert til både som "Triumph Spitfire Mark I" og "Spitfire 4", for ikke å blande dem sammen med den senere Spitfire Mark IV. I den britiske spesifikasjonen hadde Inline 4 en ytelse på 63 bhp (47 kW) ved 5750 rpm og 67 lb-ft (91 N.m) kraftmoment ved 3500 rpm. Dette ga en toppfart på 92 mph (148 km/t) og bilen klarte 0-60 mph (97 km/t) i 17.3 sekunder. Gjennomsnittsforkonsumet av drivstoff var 31mpg. I 1964 ble et overgir lagt til den manuelle 4-girs kassen for å gi mer behagelig kjøring. Tråd hjul og hard-top kunne også fås.

Spitfire Mark II

Triumph Spitfire Mark II

Produksjon: 1965-1967, 37.409 ble produsert

Motor: 1.147 cc (1.1 l)

Girkasse: 4-girs manuell girkasse med mulighet for overgir på 4. og 3. gir

Nettovekt: 1,568 pund (711 kg)

Spitfire Mark II ble lansert i mars 1965. Den var svært lik Mark I men hadde en mer trimmet motor gjennom et forbedret kamaksel design, et vannkjølt innsugingsmanifold og rørformet eksosmanifold, som økte kraften til 67 bhp (50 kW) ved 6000 rpm. Spiralfjær design clutchen til Mark I ble erstattet av en Borg and Beck membranfjær clutch.



Eksteriørutsmykningen ble endret med ny grill og emblemer.

Interiørutsmykningen var forbedret med nytt design på setene og ved å dekke de mest utsatte stedene med gummistoff. Det opprinnelige gummi gulvdekket ble erstattet av formstøpte tepper. Den ble lansert med en grunnpris på £ 550, sammenlignet med Sprites £ 505 og Midgets £ 515. Toppfarten ble påstått å være 96 mph (154 km/t) og 0-60 mph ble oppnådd på 15,5 sekunder og ble ansett som "kvikk". Fabrikken påsto at med motorveifart (70 mph (110 km/t)) klarte bilen 38,1 miles pr. gallon (7.41 l. / 100 km)



Spitfire Mark III

Production 1967–1970
65,320 made
Engine 1,296 cc (1.3 l) I4
Transmission 4–speed manual with optional overdrive on top and third
Curb weight 1,568 lb (711 kg)(unladen U.K.spec)
Mark III, introdusert i mars 1967, var den første store ansiktsløftning til Spitfire.



Spitfire Mark IV



Production 1970–1974
70,021 made
Engine 1,296 cc (1.3 l) I4
Transmission 4–speed manual with optional overdrive on top and third
Curb weight 1,717 lb (779 kg)(unladen UK spec)
The Mark IV brakte de mest omfattende endringene i Spitfire.



Spitfire 1500

Triumph Spitfire 1500

Production 1974–1981

95,829 made

Engine 1,493 cc (1.5 l) I4

Transmission 4-speed
manual with optional

overdrive on top and third
Curb weight 1,750 lb
(790 kg)(unladen U.K.-
spec)



I 1973 i USA og Canada,
og 1975 i resten av verden, ble 1500 motoren som brukt til å lage
Spitfire 1500



*Det er ikke alltid lett
å være sjåfør!*





WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

Larviksgata. 3 - 0468 Oslo
Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60



Stena Line

Making good time™



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetsle med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste 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

MARKEDSFØRER AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG TA SMAKSPRØVE.



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Triumph 1800 fra 1948

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening