



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 1 – 2010



Vauxhall Victor FA



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

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Oppgaard, 2160 Vormsund,
tlf. 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Sekretær:

Rolf Schau, Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,
tlf. 66 77 90 99, epost: rolf.schau@bluezone.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. 61 36 72 66

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/besiktigelsesmann:

Kjell Kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf. 62 52 12 23 - 918 03 516

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf. 911 10 760, epost: per.bergheim@vegvesen.no

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frøde 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



2010 skriver vi – og det blir et begivenhetsrikt år for de anglofile.

Det er i år 30 år siden første treff i Albion og det skal bli artig å se igjen våre "første ildsjeler".

Våren er i sikte de fleste deler av landet og suget i magen har kommet for de fleste – ut med bilen. Kanskje vi får oss en jomfrutur i påsken ?

Ellers er det en travel tid for oss alle, men jeg vil allikevel minne om at det er kommet en "ny" og enklere forsikringsordning gjennom LMK/Tennant. Gå inn på nettsidene til LMK og/eller Albions sider u/forsikring – her ligger full informasjon.

Medlemskontingenten – HAR DU BETALT – dette er viktig for at klubben skal ha en økonomi som er forsvarlig slik at vi kan lage medlemsblad og ha god og ajourførte websider.

Ellers vil jeg minne om følgende treff/arrangementer:

Høvikodden: Siste onsdag i måneden

Ekebergmarkedet: 8. mai – Albion vil ha stand

Beaulieu MotorMart Autojumble: 15. og 16. mai

Mjøsmarkedet: 21. og 22. mai Albion vil være til stede

Albiontreff Biri: 7. august

Mjøsmarkedet: 6. og 7. august Albion har stand

Beaulieu International Autojumble: 11. og 12. september

Ekebergmarkedet: 18. september Albion vil ha stand

Andre treff, utstillinger og løp, se LMK's kalender og hvis ikke gubben selv alltid kjører bilen, minner jeg om Greta Molanders Æresløp (hvor det kun er tillatt med kvinnelige førere) den 21. og 22. august.

En riktig god påske til dere alle

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Så er vi allerede langt inne i et nytt Albion-år. I dette nummeret av Albion viser jeg til mange spennende eposter med medlemmene våre. Det kommer spennende saker ut av en slik kommunikasjon. Jeg håper at årets første konkurranse vil være av interesse. Det er spennende med slike bilder og jeg er helt sikker på at flere av våre medlemmer har flotte bilder fra billøp eller på travbanen på Biri eller på Ekeberg. Eller kanskje i helt andre sammenhenger. Send gjerne inn slike til oss. Jeg er sikker på at <http://www.bilhistorie.no/> også har interesse av slike bilder.



Det er snart tid for påske. Onsdagssamlingene på Høvikodden starter opp igjen 28. april kl. 19. Ta med bord og stol samt kaffe.

Redaktøren





Før jul fikk redaktøren en epost fra Wilhelm Lange med kommentar til artikkel om Wolseley i nummer 3, hvor det sto:

"Nei, nei!!! Noen "fast strømførende bakaksel" har aldri sittet på en Wolseley 6/90 – eller noen annen bil det jeg vet om. Derimot hadde bilen en helt ordinær "fixed live rear axle". At ordet "live" også kan bety strømførende er jo et problem, selvsagt..."

Det er noen ganger ikke enkelt å oversette bilteknisk engelsk.

Vi legger oss selvfølgelig helt flat for den kommentar som Vilhelm her kom med.

Vilhelm fikk dermed i oppdrag å skrive noe om bakaksler og engelske biler, i den grad det er mulig å skrive noe generelt om dette.

Levende bakaksler og andre fabeldyr Av Vilhelm Lange

Da undertegnede var overmodig nok til å kommentere en oversettelseslapsus i et tidligere nummer av Albion, var straffen nådeløs: "Skriv en artikkel om bakaksler til påske-nummeret!"

Min kunnskap om bakaksler begrenser seg til noen få nøkkelord, så dette blir kortfattet. Utgangspunktet for de fleste av oss er vel at vi har en engelsk bil av noe eldre modell, ikke alt for teknisk avansert og derfor utstyrt med bakhjulsdrift via en stiv bakaksel. Vi må kanskje også greie oss så godt vi kan med verkstedhåndbøker og annen teknisk



litteratur på engelsk. Her oppstår problemer. I de 32 årene jeg har stelt for min Wolseley 6/99 har jeg (takket være overnevnte litteratur) vært oppmerksom på at den har en "live rear axle". Det har ikke bekymret meg. Men i Albion sto det altså et bilde av en Wolseley som angivelig skulle ha en "strømførende bakaksel". Nye muligheter for brå død på garasjegulvet? Nei – det er her jeg skal komme med det lille jeg kan: noen temmelig gåtefulle engelske faguttrykk forklart på norsk.

1. En "live axle" er rett og slett den akselen som bærer driv hjulene. På de fleste britiske biler før 1960 er det som kjent bakakselen. Derfor er "live rear axle" blitt nesten et fast uttrykk for oss. Den akselen som ikke driver, heter "dead axle" – men det er en betegnelse som vi ikke så ofte støter på.
2. Bakaksler kan deles i tre hovedgrupper:
 - fully floating (heltskytende); hjulet sitter på akselhylsen som bærer all vekt, og drivakselen (half-shaft) har bare som oppgave å drive hjulet.
 - three-quarter floating (trekvart flytende); drivakselen bærer ikke vekt, men belastes ved sideveis krefter ved kjøring i kurver o.l.
 - semi floating (halvt flytende); drivakselen bærer bilens vekt, driver hjulet og holder samtidig hjulet i posisjon, som ved trekvart flytende aksler.





De fleste av "våre biler" har trekvartflytende bakaksler, mens tyngre kjøretøyer som skal bære tung last gjerne har heltflytende aksler.

Som man ser, har jeg holdt meg til det helt enkle. Ikke et ord om hva som skjer dersom bilen skal ha uavhengig fjæring på alle fire hjul. Og inntil neste nummer av Albion kommer, vet jeg ikke om jeg har kommet velberget gjennom minefeltet!

*Takk til Vilhelm, fra
redaktøren*



LMKs årsmøte den 13. mars 2010

Undertegnede og Roar Snedkerud var representanter for Albion. Etter fjorårets dramatiske årsmøte i minne, kan jeg si at dette årsmøtet gikk i verdige og rolige former. (Jeg var ordstyrer og om det var en krevende jobb med over 100 delegater, kom vi i mål til avtalt tid)

Mange delegater hadde noe på hjertet, men det var særlig årsavgift, forsikring og myndigheter som ble omtalt. Dette ble også gjenspeilet i arbeidsplan og budsjett for 2010 samt at kontingenten for 2011 skulle bli fastsatt. Det ble her noen diskusjoner, men til slutt ble det flertallsbestemt at kontingenten for 2011 skulle være lik for 2010, altså kr 20. LMK's økonomiske situasjon ble omtalt og det er bedring, det ble et ørlite overskudd og ingen ytterligere tæring på den oppsparte kapitalen som er betydelige redusert de siste 3-4 år.

Styret skal videre jobbe med å få et godt økonomisk grunnlag som det kan bygges videre på og styret fikk to nye styremedlemmer, Ove Hafsås, Norsk Jaguar Klubb bosted Hamar og Anton Kåre Drønen fra Kvam Veteranvogn klubb i Nordheimsund.

Bjørn Krogvig og Bjørn Erik Austad Hvaleby var på valg og ønsket ikke å fortsette i styret.

Som deltaker synes jeg det var et godt møte med klare arbeidsoppgaver og prioriteringer for styret. Lykke til.



Bilde av høyblokka i regjeringskvartalet mv.

Tidlig i mars sendte jeg ut følgende bilde til flere som er medlem av Albion og ba om tilbakemelding på hvilke biler det kunne være som sto foran Høyblokka i regjeringskvartalet i Oslo en eller annen gang i 1962. Jeg fikk ikke mange svar, men Baard Nielsens svar var imponerende.

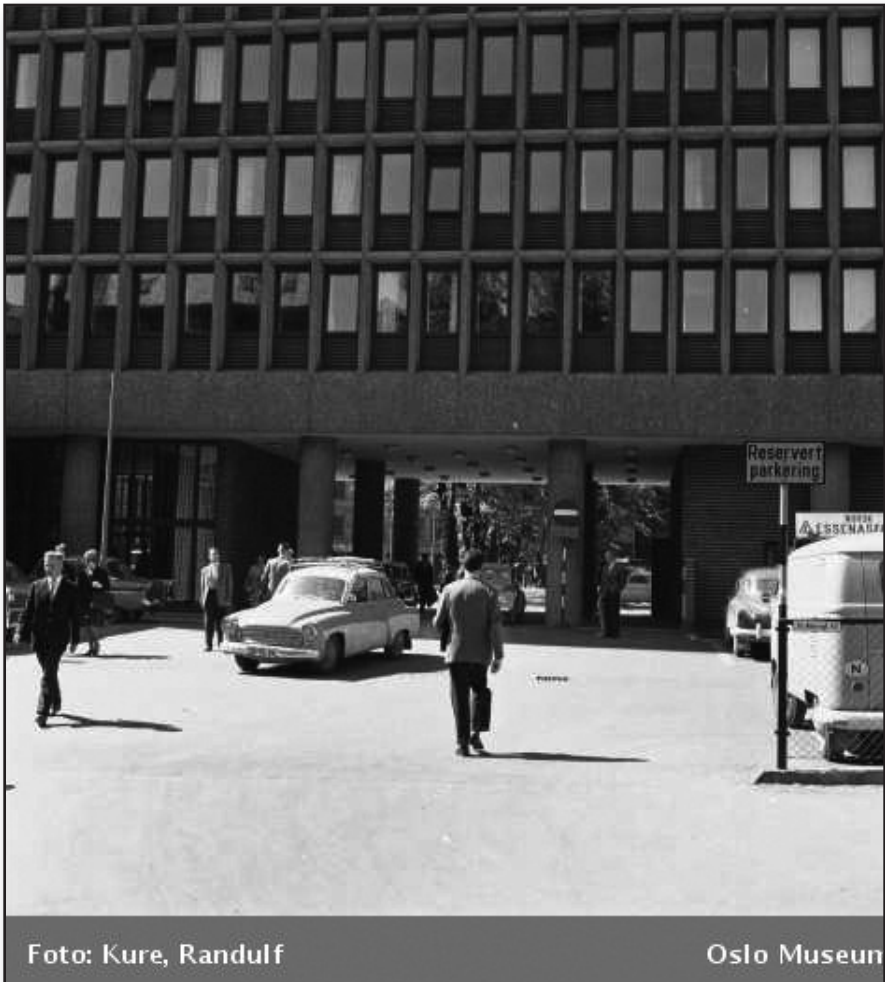


Foto: Kure, Randulf

Oslo Museum



"Bilen som kommer mot oss er en Wartburg, til høyre står en VW Transporter med baken mot oss, og foran den, inntil veggen, og også med baken mot oss, står en ca 1949/50 "Coming or Going?" Studebaker. På motsatt side, med rumpa ut mot kjørebanelen, og langs bygningen, står likevel en engelsk bil, en Vauxhall Victor FA.

Alt dette med forbehold om at synet ikke lengre er hva det var..... "

Hilsen Bård

Redaktøren drister seg til å bemerke at synet må fortsatt være veldig godt. På første siden måtte vi derfor sette inn et bilde av en Vauxhall Victor FA, ca 1958.

Om da Albions sekretær på førjulstur med kona gjorde anskrik

Tidlig i januar fikk jeg en epost fra vår sekretær Rolf Schau. Han hadde kommet over noe morsomt som tydeligvis fikk det til å svinge skikkelig. Les bare eposten:

Hei Roar! En opplevelse jeg hadde lyst til å dele med flere. Bilder vedlagt.

Pickup til jul!

Litt før jul, på vei til Oslo for å gjøre de siste gaveinnkjøp, kjørte jeg og fru av fra E18 og innover mot Aker Brygge og Vika. Der – bak noen gjerder og porter, inntil en midlertidig kontorbrakke – så jeg i et glimt den umiskjennelige fronten på en sjelden engelskmann. Tove trodde det var noe



alvorlig galt da jeg gjorde anskrik selvfølgelig, men lovet at jeg skulle få lov til å undersøke saken nærmere når vi var ferdig i butikkene. En forståelsesfull kone er gull verdt. Et par timer senere, etter noe som lignet et rebusløp på et kai-område med høye gjerder, lagerskur og porter, etter å ha godsnakket med et par vakter, sto jeg ved siden av en Armstrong Siddeley ca. 1950. Blank og tilsynelatende nyrestaurert under et tynt lag med nysnø.

Fronten hadde jeg som sagt sett på avstand litt før, så jeg visste det var den første serien med etterkrigsmodeller på 16/18hp. Jeg har aldri sett en strøken Armstrong Siddeley i Norge før, men de har alltid vært blant mine absolutte favoritter – erkebritisk kvalitetsbil med en ujålete eleganse, og noe helt for seg selv. Relativt kostbar og eksklusiv, men uten å være prangende på noen måte. Stor var min forbauselse da jeg så at på brygga i Oslo sto en pickup-variant! Etter krigen var mantraet for engelsk bilindustri "export or die", og derfor ble en del ellers staute, konservative personbiler bygget for koloniene med et lite lasteplan bakpå for å imøtekomme andre behov enn de som gjaldt på hjemmemarkedet. Kengurujakt og sauedrift krever noe annet enn en tur fra forstaden til direktørkontoret i City. Armstrong Siddeley laget derfor et par arbeidshestvarianter av sin ellers så konservative skinn- og nøttetreinnredede saloon. Og her sto altså en lys gulhvit en i arbeidsantrekk. Metalldashbord og kunststoffseter, presenning over lasteplanet. Med stilig som bare det, uten forsøk på å skjule sitt edle opphav.

En noe motvillig fyr bak en kontorpult i en brakke sa jeg hadde forvillet meg inn på et importlager og at jeg ikke skulle ha vært på denne siden av gjerdet. Jeg gjorde mitt beste for å godsnakke med ham og fikk vite at bilen skulle



hentes en dag eller to senere, og at eieren var vestfra. Men mer ville han ikke si, men jeg så på papirene som var festet i frontvinduet at den var tatt inn fra USA, Hershey. Det er vel ikke usannsynlig at den har levd et langt liv i den australske bushen. Jeg snek meg til å ta et par bilder før vi dro hjem til juleforberedelsene.

Jeg lurar på hvem den heldige vestlending er. Denne modellserien har vel knapt vært å se i Norge, skjønt jeg husker en Typhoon-variant, todørs kupé, ved Minnesund for mange år siden. Jeg minnes den var i sørgelig forfatning, men fikk selvfølgelig lyst på en der og da! I NVKs siste medlemsmatrikkel står oppført en 1950 kabriolet, det må være en Hurricane-variant. Noen av de senere Armstrong Siddeley Sapphire-modellene har vi sett her, og et par førkrigs også. Men dette var noe nytt for meg!

Vet noen noe mer om disse fascinerende bilene? Og vet noen hvem som til høsten skal sanke sauer på Vestlandet i en Armstrong Siddeley 18hp Utility Coupe? Får vi se den på Stranda camping med noen høyballer bakpå?

Rolf Schau

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



Jeg måtte selvfølgelig en tur på nett og hva fant jeg? Jo samme bilen avfotografert 8. oktober 2009 i Hershey, Pennsylvania av About Hugo90 / JOHN LLOYD på nettsiden Flickr, som ligner på Twitter og Facebook. Gå inn på hans nettside: <http://www.flickr.com/photos/hugo90/> og du finner masse gamle bilder av bl. a Skoda, men også andre bilmerker.

Hugo 90 skriver: Armstrong Siddeley 1952 Coupe Utility, just like one I spotted in Victoria 35 years ago. What if it could be the same exact car? This one is in Hershey, Pennsylvania, half a world away.



Er det samme bilen? Baard Nielsen er ikke i tvil.

Han skrev til meg:

"Helt sikkert den samme bilen – at det skal finnes to slike Utes som har helt samme farger, og tilsynelatende i samme tilstand, det holder jeg for å være ganske usannsynlig"

Så skriver Baard:

Fikk mailen men uten fotos av Rolf. Dette er en A-S "Aussie Ute" = a Utility for the Australian market, det er helt sikkert. At en slik bil finner veien til Norge, det er virkelig noe. Men for den saks skyld – reservemotoren til min Lea-Francis fant jeg også i Australia.

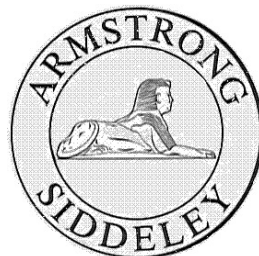
Så da går spørsmålet ut til alle medlemmer og alle lesere av Albion:



Hvem har blitt den heldige eier av denne bilen?

Vi har omtalt Armstrong – Siddeley også tidligere i Albion. Nå var det på tide å gi et kort historisk resymè av denne bilfabrikken som så til de grader setter følelsene i sving hos enkelte av våre medlemmer:

Historien om Siddeley-merket



... de første årene

John Davenport Siddeley, senere Lord Kenilworth, ble født nær Manchester i England i 1866. I ungdommen var han en toppsyklist og jobbet senere i sykkelindustrien. Han utviklet deretter en interesse for biler og meldte seg på konkurranser med ulike Peugeot. I 1901 begynte han å importere Peugeot og solgte dem som Siddeley Autocars.

I 1905 fusjonerte en annen bilprodusent – Wolseley – med Siddeley Autocar og dannet Wolseley Siddeley Motor Co. Wolseley var en divisjon i Vickers engineering company. I 1908 gikk Siddeley av og begynte i Deasy Motor Company som startet å selge "JD Siddeley Type Deasy Motor Carriages". Dette navnet ble senere forkortet til "Siddeley Deasy", se bildet øverst.



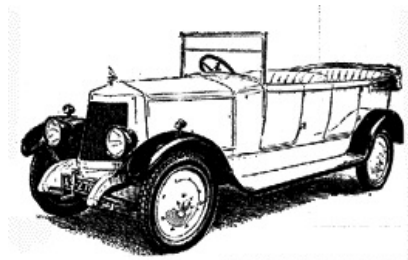
I 1915 overtalte John Siddeley styret til å utvide produksjonen til å omfatte flyskrog og flymotorer – en av hans mange frem-synte forretningsbeslutninger. I senere år har Armstrong Siddeleys luftfartsdivisjon bidratt stort til krigsinnsatsen og den britiske luftfartsindustrien, og fortsatte etter slutten på bildivi-sjonen i 1960.

...1919–1939

I 1919 ble Deasy Motor Company kjøpt opp av Sir W.G. Armstrong Whitworth and Co. og I mai 1919 ble merkevaren Armstrong Siddeley skapt. I løpet av 1920-årene produserte selskapet en svært populær firesylindret 14 hk, en 18 hk og 30 hk-bilen som var laget for luksusmarkedet. I 1928 ble forvelg-ergirkassen tilbudt for første gang, den revolusjonerte kjøring-en. På den tiden hadde omtrent alle biler såkalte krasjgirkasser som krevde stor dyktighet, mens en nybegynner klarte å operere en forvelgergirkasse.

Modellene som ble solgt på 1930-tallet inkluderte 12 hk, 15 hk, 17 hk, 20 hk, 20/25 hk og høy-ytelsemotoren 30 hk femliter Siddeley Special. Det var flere ulike karosserityper, noen var laget av selskapets karosserimaker

Burlington og andre av uavhengige karosserimakere. Sfinksen ble bilens logo og maskot etter at en bilreporter beskrev bilen som "så stille og uutgrunnelig som Sfinksen".



1920 Thirty Horspower

...16–18 hk

Den såkalte 16/18 hk serien ble produsert fra 1945 til 1953 og omfattet flere karosserityper. Den ble først solgt med en 2-lit-ers motor (16 hk), en 2,3-liters motor (18 hk) ble tilbudt i 1949. Denne større motoren ble senere standard.



Kundene hadde valget mellom "forvalg" utviklet av Armstrong Siddeley eller en tradisjonell manuell girkasse. 2 karosserityper ble tilbudt ved lanseringen, Hurricane Drop-head Coupe og Lancaster sedan. I 1946 ble Typhoon Fixed-head Coupe lagt til serien og senere droppet i 1950.



I 1950 ble en ny sedan lansert – Whitley, den hadde mer moderne og svært avansert styling på bekostning av den innvendige plassen. Til å begynne med var Whitley et supplement til Lancaster, men i 1952 utgikk Lancaster og Whitley-karosseriet ble forandret for å gi bedre takhøyde bak. I 1949 ble modellene Station Coupe Utility og Station Coupe lansert. Utility-modellen hadde et gjennomgående forsete og tradisjonelt lasteplan, mens Coupe hadde et ekstra gjennomgående baksete og et kortere lasteplan – en forløper for karosseritypen som tilbys av mange produsenter i dag. Både Utility og Coupe ble eksportert i stort antall til Australia.





Felles for alle 16/18 hk-bilene er den karakteristiske og vakre grillen.

Sapphire – et klenodium skapes
Sapphire 346 ble lansert i oktober 1952, den hadde en 3,4 liters høyttelse motor som klarte 125 hk i enkelt eller 150 hk i dobbelt forgasser. Kundene hadde valget mellom forvalg eller manuell girkasse.

Det ble tilbudt to karosserityper: et 4 lett eller et 6 lett karosseri. Sistnevnte hadde et ekstra vindu i bakstolpen mens førstnevnte ikke tilbød mer privatliv. Det ble også produsert en limousinvariant.



I 1955 dukket Mk 2 opp som hadde større servobremser, blinkende retningsvisere, forbedret instrumentering og valgfri automatgir, servostyring, elektriske vinduer og regulerbare støtdempere bak.

En Baby blir født...

I 1956 ble en serie med kompaktkjøretøyer lansert – 234 og 236 (Baby Sapphire). Disse hadde identiske karosserier. 236 var laget for de som ønsket stille og rolig ytelse, mens 234-motoren oppnådde 120 hk som var nok til å klare 100 miles pr. time.



Det definitive smykket – Star Sapphire

I 1958 ble 346 erstattet av 4-liters Star Sapphire, en stor forbedring i forhold til den tidligere modellen. Fordørene var nå tradisjonelle og panseret ble utvidet over en forkortet grill. Interiøret var mer luksuriøst. Servobremser, servostyring og automatgir var standard utstyr. Star var en ekte 100mph bil.



Dessverre sluttet produksjonen av Star og Armstrong Siddeley-merket i 1960.

I dette nummer og i litt av neste nummer vil vi ta for oss British Leyland mot slutten av 60-tallet og tidlig 70-tallet. Her kommer et kort resymè av begivenhetene mot slutten av 60-tallet.





SUNNAAS
HJULSERVICE
Hjulspeialisten på Bjerke





Historien om British Leyland



British Leyland ble dannet i 1968 ved fusjonen av British Motor Holdings (BMH) og Leyland Motor Corporation (LMC). Saken var fremmet av Tony Benn, formannen i The Industrial Reorganisation Committee som var nedsatt av Wilsons Labour-regjering (1964–1970). På denne tiden var LMC en fremgangsrik produsent mens BMH var farlig nær en kollaps.

Regjeringen håpet at LMCs kompetanse skulle gi nytt liv til det skrantende BMH. Fusjonen slo sammen de fleste gjenværende uavhengige britiske bilprodusentene og omfattet bil-, buss- og lastebilprodusenter og mer mangfoldige virksomheter, bl.a. byggeutstyr, kjøleanlegg, metallstøpingsprodusenter, veidekkeprodusenter; alt i alt, nesten 100 forskjellige selskaper.

Det nye konsernet var organisert i syv avdelinger under den nye styrelederen Sir Donald Stokes (tidligere styreleder for LMC).

Selv om BMC var Storbritannias største bilprodusent (og produserte mer enn dobbelt så mange biler som LMC) markedsførte de en rekke gammelmодige bilder, bl.a. Morris Minor som ble lansert i 1948 samt Austin Cambridge og Morris Oxford som var fra 1959. Etter fusjonen ble Lord Stokes forskrekket over å oppdage at BMH ikke planla å bytte ut disse gamle modellene. BMHs designinnsats rett før fusjonen hadde fokusert på uheldige nisjemodeller som f. eks Austin Maxi (som var underutviklet og med et utseende som var skjemma av bruken av bildører fra den større bilmodellen Austin 1800) og Austin 3 liter som ikke hadde en tydelig plass i markedet.



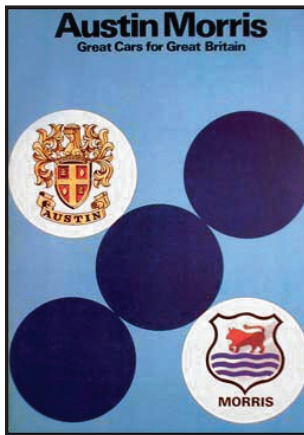
BMH hadde produsert flere vellykkede biler som for eksempel Mini og Austin/Morris 1100/1300-serien (som på den tiden var Storbritannias mestselgende bil).

Selv om disse bilene var avanserte da de ble lansert var ikke Mini så veldig lønnsom og 1100/1300 sto overfor konkurranse fra mer moderne biler.

Selskapet ble et beryktet monument for de kaotiske forholdene i industrien som rådet i Storbritannia i 1970-årene. På det meste eide BLMC nesten 40 forskjellige fabrikker i hele landet. Til og med før fusjonen hadde BMH inkludert merker som lik- som konkurrerte men som i virkeligheten solgte nesten identiske "merke-konstruerte" biler. I tillegg kom konkurransen fra enda flere tidligere LMC-merker. Rover konkurrerte med Jaguar i den dyre delen av markedet og Triumph med sine familiebiler og sportsbiler konkurrerte med Austin, Morris og MG.

Resultatet var en produktserie som var usammenhengende og med mye duplisering. Dessuten ble det gjort usammenhengende forsøk på å etablere British Leyland som en merkevare i forbrukernes bevissthet både i og utenfor Storbritannia, reklame i trykte medier og reklamefilmer ble produsert, med det virket mer forvirrende enn attraktivt for kjøperne. Dette, kombinert med alvorlige arbeidskonflikter (hovedsakelig selskapets forhold til datidens tøffe fagforeninger, som ifølge opplysninger som fremkom etter Sovjetunionens fall, hadde vært infiltrert av KGB-agenter); oljekrisen i 1973; tredagersukken; høy inflasjon; samt ineffektiv ledelse medførte at BL utviklet seg til et uhåndterlig og økonomisk lammet monstret på stø kurs mot konkurs i 1975.

Sir Don Ryder ble bedt om å granske selskapets situasjon og hans rapport – The Ryder Report – ble fremlagt for regjeringen i april 1975. I henhold til rapportens anbefalinger ble organisasjonen kraftig omorganisert og Labour-regjeringen (1974–1979) tok kontroll ved å danne et nytt eierselskap British Leyland Limited (BL) hvor regjeringen var største aksjonær.



Selskapet ble nå organisert i følgende fire avdelinger:

- Leyland Cars (senere BL Cars) – den største bilprodusenten i Storbritannia som sysselsatte ca. 128.000 på 36 lokaliteter.
- Leyland Truck and Bus – den største produsenten av lastebiler og busser i Storbritannia som sysselsatte 31.000 på 12 lokaliteter og produserte 38.000 lastebiler, 8000 busser (inkludert et fellesprosjekt med National Bus Company) og 19000 traktorer pr. år.
- Leyland Special Products – en samling av diverse oppkjøpte foretak som igjen ble organisert i fem underavdelinger:
 - ✕ Bygge- og anleggsmateriell – Aveling-Barford, Aveling-Marshall, Barfords of Belton og Goodwin-Barsby
 - ✕ Kjølebiler – Prestcold
 - ✕ Materialbehandling – Coventry Climax (omfatter Climax Trucks, Climax Conveyancer og Climax Shawloader)
 - ✕ Militærkjøretøyer – Alvis og Self-Changing Gears
 - ✕ Trykkeri – Nuffield Press (som trykket selskapets publikasjoner) og Lyne & Son
- Leyland International – ansvarlig for eksport av biler, lastebiler og busser, og ansvarlig for fabrikkbygging i Afrika, India og Australia, med 18.000 ansatte

På slutten av 1976 var det en positiv nyhet for BL da deres nye Rover SDi luksusbil ble kåret til årets europeiske bil etter å ha fått mye skryt for nyskapende design.



I 1977 ble Sir Michael Edwardes ansatt som direktør og Leyland Cars ble delt opp i Austin Morris (masseproduksjonsvirksomheten) og Jaguar Rover Triumph (JRT)

(avdelingen for spesialbiler og luksusbiler) Austin Morris omfattet MG. Land Rover og Range Rover ble senere skilt ut fra JRT for å danne Land Rover Group. JRT ble senere delt opp i Rover-Triumph og Jaguar Car Holdings (som omfattet Daimler).

I 1978 etablerte BL et nytt selskap for varetransportkjøretøy – BL Commercial Vehicles (BLCV) med adm. direktør David Abell. Følgende avdelinger ble omfattet av denne nye overbygningen:

- Leyland Vehicles Limited (lastebiler, traktorer og busser)
- Alvis Limited (militærkjøretøy)
- Coventry Climax Limited (gaffeltrucker og spesialmotorer)
- Self-Changing Gears Limited (ekstra kraftige girkasser)

BLCV og Land Rover Group fusjonerte senere og dannet Land Rover Leyland.

I 1979 ble British Leyland Ltd. omdøpt til BL Ltd (senere BL plc) og datterselskapet, som fungerte som eierselskap for alle de andre selskapene innen konsernet The British Leyland Motor Corporation Ltd, ble til BLMC Ltd.

I 1980 kom et etterlengtet oppsving for BL med lanseringen av Austin Metro, en moderne tredørs kombibil som ga kjøperne et mer moderne og praktisk alternativ til den klassiske men aldrende Minien. Den skulle bli en av Storbritannias mest populære biler på 1980-tallet.

I 1982 ble det meste av bildivisjonen organisert som Austin Rover Group, dette markerte slutten på Morris og Triumph-merkene selv om Jaguar og Daimler ble værende igjen i Jaguar Car Holdings.

I 1984 ble Jaguar Cars igjen et uavhengig selskap gjennom et offentlig salg av aksjene. Ford kjøpte så opp Jaguar.



I 1986 skiftet BL navn til Rover Group og i 1987 fusjonerte Trucks Division – Leyland Vehicles med det nederlandske selskapet DAF og dannet DAF NV, de opererte som Leyland DAF i Storbritannia og som DAF i Nederland. I 1987 ble bussvirksomheten utfisjonert til et nytt selskap som het Leyland Bus. Dette var et resultat av et bedriftsinternt oppkjøp og i 1988 besluttet ledelsen å selge selskapet til Volvos Bus & Truck Division.

I 1988 ble resten av virksomheten til Rover Group solgt av den britiske regjeringen til British Aerospace (BAe) som så videre-solgte til BMW, som etter først å ha prøvd å beholde hele foretaket bestemte seg for bare å beholde Cowley-virksomheten for produksjon av Mini og å stenge Longbridge-fabrikken. Longbridge, sammen med merkene Rover og MG, ble overtatt av MG Rover som gikk konkurs i 2005, for så å gjenoppta produksjon to år senere, først bare med en sportsbil og en eksklusiv sedan som ble bygget i både Storbritannia og Kina på grunn av Nanjing Automotives oppkjøp av Rovers aktiva.

Mange av varemerkene ble skilt ut og fortsetter å eksistere i dag. Ett av de viktigste varemerkene i BL – Austin – er gjenstand for en foreslått fornyelse av Nanjing Automotive som et billigere alternativ til de sporty MG sedanene og kombibilene, men det er ikke annonsert noen klar tidsramme for en relansering av dette historiske merket.

Fremstående BL, BMC og beslektede modeller (fram til 1986)

- 1948 Land Rover (Rover)
- 1948 Morris Minor (Nuffield)
- 1952 Rover 90 (Rover)
- 1952 Morris Oxford (BMC)
- 1954 Austin Cambridge (BMC)
- 1959 Triumph Herald (Standard–Triumph)
- 1959 Austin Gipsy (BMC)



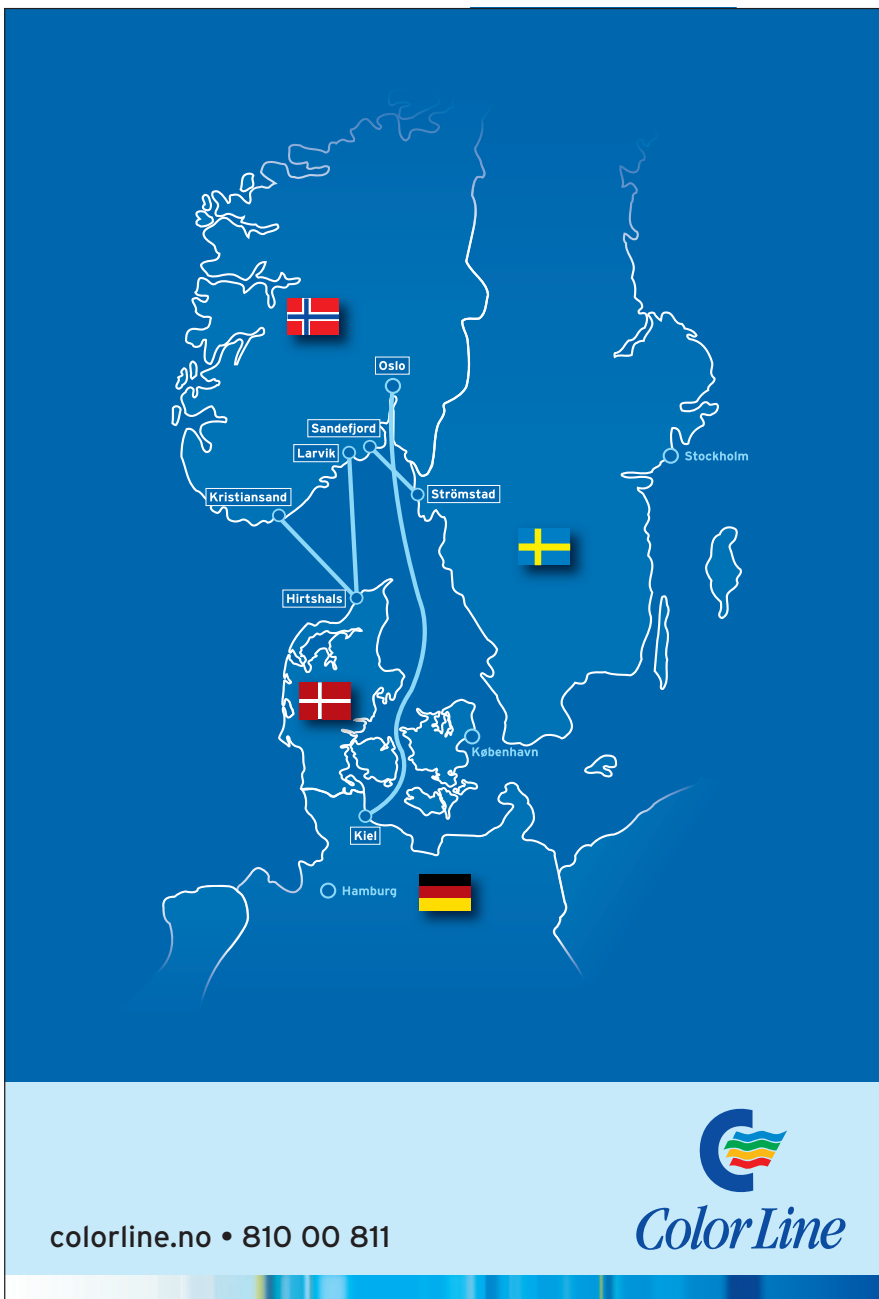
1959 Mini (BMC; tidligere kjennemerker: Austin Seven og Morris Mini-Minor)
1961 Jaguar E-type (Jaguar)
1961 Riley Elf (BMC)
1961 Wolseley Hornet (BMC)
1961 Austin Healey Sprite (BMC)
1961 MG Midget (BMC)
1962 Triumph Spitfire (Leyland-Triumph)
1962 Morris 1100 (BMC)
1962 MG MGB (BMC)
1963 Triumph 2000 (Leyland-Triumph)
1964 Mini Moke (BMC)
1964 Austin 1800/2200 (BMC)
1964 Rover 2000 (Rover)
1968 Jaguar XJ6 (BLMC)
1969 Austin Maxi (BLMC)
1970 Triumph Dolomite (BLMC)
1970 Triumph Toledo (BLMC)
1970 Range Rover (BLMC)
1971 Morris Marina (BLMC)
1971 Triumph Stag (BLMC)
1973 Austin Allegro (BLMC)
1975 Princess (BL)
1975 Triumph TR7 (BL)
1975 Jaguar XJS (BL)
1976-1987: Rover SD1 (RL)
1980-1990: Austin Metro (BL)
1980-1984: Morris Ital (BL)
1981 Triumph Acclaim (BL)
1982 Austin Ambassador (ARG)
1983 Austin Maestro (ARG)
1984 Austin Montego (ARG)
1984 Rover 200-series (ARG)
1986 Rover 800-series/Sterling (ARG)



Årets første konkurranse

Interessen for gamle bilder og gamle biler henger kanskje litt sammen. Bård har hjulpet meg og funnet fram til et gammelt bilde med gamle biler. Vi utlyser en liten konkurranse. Det medlemmet som forteller oss navnet på flest biler på bildet skal få en liten premie fra vår kjære leder, Lise. Det er godt mulig at dette markeres på jubileumstreffet på Biri tidlig i august. Vinneren må altså møte opp for å motta premie. Nedenfor finner du bildet:







BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Vauxhall Victor F Series II

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

