



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2008



Albionstand på Ekebergmarkedet i mai 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 sommeren startet –
fint vær – har vi det ikke bra eller
Slik har vi det ialle fall sørpå.
Vi får håpe at været holder seg like fint til og med
2 august.

Jeg har fått gode tilbakemeldinger fra standen på Ekebergmarkedet i mai,
dessverre hadde jeg ikke anledning til å møte selv. Takk til deg Dag for
at du holdt ut hele dagen og til alle andre som bidro.

Videre er det en del henvendelser på LMK-forsikringen. Se på nettsidene
til LMK. Jeg vil minne om at det kun er gjennom Tennant du får LMK-
forsikring på dine kjøretøy av motorhistorisk interesse. Fyll ut skjemaet
som ligger LMK's nettsider hvis du ikke har overført LMK-forsikringen
fra If til Tennant. Du må selv velge hvor du vil ha dine andre forsikringer,
innhent tilbud og se nøye etter pris og vilkår og ikke minst egenandel ved
skade. Har du forsikringene i et annet selskap og har opparbeidet deg
ingen egenandel v/første skade (alle forsikringer) og eller ikke bonustap
for ordinære kjøretøy, må dette vurderes.

Har du husket å betale kontingenten ? Beklageligvis står det 2007 og ikke
2008 på giroen. men kontingenten er for 2008.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammeldningen
– kjør forsiktig og husk refleksvest

Ønsker dere alle en god sommer
og så treffes vi på Biri i august.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

I dette nummer av Albion er det naturlig at program for Biri får en sentral plass som informasjon til alle medlemmene og også svært gjerne til enda flere eiere av engelskproduserte biler. Så kjære medlemmer, spre budskapet vårt.



Ford har jo i alle år produsert biler i England. Det gjør også de store japanske fabrikkene og i dette nummer har jeg sett nærmere på Nissan fabrikken i Sunderland som produserer Quashgai. Den har blitt en formidabel suksess og har solgt i rekordopplag siden lanseringen i i Europa en mars 2007.

Da dukker det opp en interessant debatt. Hvem kan blir medlem av Albion? jeg tror ikke at vi nekter engelskproduserte Ford-er medlemsskap i klubben, i hvertfall ikke om bilene er produsert inntil 70-tallet? Hvor skal vi egentlig sette grensen? Kan vi skille mellom produksjon fra amerikanskeide eller japanskeide selskaper? Neppe. For meg er det vesentlig at bilene er helprodusert i England. Sunderlandfabrikken til Nissan tilfredsstiller altså etter min vurdering tilknytning til Albion. Men, så er det alder. Her har vi heller ikke satt noen grense og hvorfor skulle vi det?

Jan Tverdal - Albionstyremedlem - hadde for noen år siden ansvar for å lage spørsmål til lørdagskvelden på Biri. Da plukket han fram et spørsmål om dieselmotor og Rover. Så hadde jeg tenkt å lage noe på Rover og gikk på nett. Der fant jeg en artikkel av Rene Winters - en nederlender - som skriver om hvordan Rover har benyttet tubodiesel. Jeg håper at den kan være av interesse for de som liker smale artikler.

Da gjenstår det bare å si god sommer.

Redaktøren



Fra Ekebergmarkedet 3. mai 2008

Vi skulle ha med en Riley "Brookland type", men eieren måtte kaste inn håndkledet på fredag grunnet influensa. Reservebil var Woldseley Hornet som ikke var kjørbar. Jan-Ivar skulle kjøre den på henger og ankomme lørdag morgen. Trekkbilen en Transitt ville ikke starte, selv etter litt reparasjoner. Dag Jarnøys Riley ble derfor kjørt på plass, da det var den eneste i nærheten. Det er ikke noe galt med å bruke den som blikkfang, men vi hadde tenkt å veksle litt på hva som står på Albions stand. Markedet var velykket med fint vær og masse interesserte folk. Det var et gjevnt tilsig hele dagen. Flere kontakter ble opprettet og noen tegnet medlemskap. Det viser at det er viktig å delta på slike arrangementer.



Riley RMB og Albions telt med banner og britiske flagg var godt synlig.



PROGRAM

BIRI 1.-3. august 2008

Fredag kveld 1. august:

Vi treffes på Stranda Camping for de som kommer fredag kveld (kanskje noen også drar på markedet på Biri travbane). Vi blir kjent med hverandre, og det er lovlig med engelsk skryt

Lørdag 2. august:

- Mjøsmarked Biri-Travbane

07.30 Kafeteria åpner

09.00 Marked m/Albion-stand + biloppstillingsplass for engelske biler.

Ved innkjøring til markedet må du si fra at du skal på Albionsparkeringsplass/biloppstillingsplass på plenen

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover:

Stranda Camping (egen biloppstillingsplass nede ved grillen). Grillkos mv.

Ta med grillmat, bestikk, bord,

Stol mv og noe å drikke.

Konkurranser, premier mv.

???????????????????? Sengetid?????

Søndag 3. august:

- Helgøya Rundt – løp for hele familien som arrangeres av Motorveteranene Hedmark (MVH) meld deg på hvis du har lyst og anledning





ALBION - TREFF

BIRI – LØRDAG 2. AUGUST 2008

I forbindelse med årets Mjøsmarked på Biri, håper vi også i år at det blir et hyggelig ALBION-treff. Vi legger opp til et koselig, avstressende treff i fine omgivelser med litt grilling, litt moro, konkurranse og masse hyggelig samvær.

Program for treffet følger i dette medlemsbladet (se ovenfor).

Treffet skal være på Stranda Camping, som ligger noen kilometer nord for travbanen på Biri, langs E-6. På grunn av at E-6 nærmest er kastrert for avkjøringer, lønner det seg å kjøre gamle E-6 til Stranda Camping, dvs. bak tidligere Spareland, så til venstre og så til høyre ved broen. Du kjører da nordover og ser skilt til Stranda Camping.

Vi anmoder alle at dere bestiller hytter så snart som mulig (hyttebestilling, se egen informasjon). Meld deg på treffet på vår Albion-stand under Mjøsmarkedet, Biri.

Hjertelig velkommen - og som vanlig - ta med fint vær. PS - Premiebordet, det er anglofilt, stort og bugnende.

STRANDA CAMPING, Nord for Biri, tlf.: 61 18 46 72

Du bestiller selv hytte for overnatting. Det er også anledning til å ta med campingvogn/combihenger/telt.

Andre overnattingsmuligheter:

Bakke Camping, Furuodden Camping

Hotell/Motell: Biri, Gjøvik, Lillehammer, Moelv mv.

ALBION har “reservert” noen hytter som blir delt ut først. Når du ringer forteller du at du er Albion-medlem og har veteranbil. De “reserverte” hyttene blir derved tildelt først og dette har sammenheng med at formannen ønsker at medlemmene skulle ha hytter så nær hverandre som mulig. Bestillingen blir booket med ditt navn og adresse.



VÆR TIDLIG UTE MED BESTILLINGEN

Ja, da treffes vi på Biri og Mjørsmarkedet og på Stranda Camping. Hvis værgudene skulle slå seg vrang, har vi reservert lokaler med bord og sitteplasser på Stranda Camping.

1. Bestille hytte/plass

2. Meld deg på treffet på Albion-standen på Biri.

(om du ikke har meldt deg på til treffet på Biri eller ikke har anledning til å komme på Biri Travbane, er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranse og premierVi registrerer deg på plassen hvor vi pleier å være, vi treffes

MJØSMARKEDET fredag-kveld og lørdag

Skal du ha stand eller bare besøke Mjøsmarkedet ?

Se vedlegg.

Eventuelt gå inn på: www.mjosmarkedet.com



Mjøsmarkedet er et samarbeid mellom Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbilkklubb og Lillehammer Veteranvognklubb, og går vanligvis av stabelen første helg i august, men vil for i år 2008 også avholdes i mai. Stedet er Biri Travbane, som ligger sentralt ved E6, omtrent midt mellom Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Markedet har utviklet seg fra å være et



rent bildelemarked, til å omfatte nær sagt alt som kan selges. Gjennom utstillingen av veteranbiler på indre bane, har markedet fortsatt beholdt sin tilhørighet til det opprinnelige.

NB!!! Neste Mjøsmarked er fredag 1. og lørdag 2. august

Kontaktperson for markedene er Ketil Raaum, tlf.: 950 87 888. eller email: ketil@packard.no

Bruk vår internettside til å innhente informasjon om Mjøsmarkedet, herunder travbanens fasiliteter, kontaktpersoner m.m.

Velkommen til Biri Travbane og Mjøsmarkedet!

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**På Biri lørdag den 2. august 2008 kl. 14.00
(på standen/"teltet")**

Saksliste:

- 1. Godkjenning av innkalling**
- 2. Valg av ordstyrer samt valg av to stk. til å undertegne protokollen**
- 3. Styrets årsberetning**
- 4. Regnskap for 2007 m/revisors beretning.**
- 5. Budsjett 2009**
- 6. Eventuelt innkomne saker**
 - Utnevning av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikringskontakter og forsikringskomite**
- 7. Fastsettelse av kontingent for 2009**
- 8. Valg**
- 9. Nye vedtekter**

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen ihende senest 23. juli 2008.

Vel møtt.

Hamar, 01.06.2008

For styret

Lise J Ukkelberg/s Formann



STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2007– AUGUST 2008

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg

Stein Batalden

Jan Tverdal

Rolf Schau

Dag Jarnøy

Jan Ivar Sørensen

Roar Snedkerud

formann

kasserer/medlemsregister

styremedlem

sekretær

web-redaktør

styremedlem

rundskrivredaktør

Under årsmøtet på Biri 4. august 07 ble ovennevnte styre valgt.

Nye styremedlemmer er Jan Ivar Sørensen og Roar Snedkerud

I perioden har det blitt både telefonsamtaler, mange mail, 2 styremøter samt enkelte møteplasser i Albions ”telt” og ved andre treff og sammenkomster. Bl.a. kan nevnes klubbens stand på Ekeberg-markedet som var godt besøkt både i vår og høsten i fjor. Ellers har ”Høvikgruppen” markert seg – det er treff siste onsdagen i måneden – flott initiativ.

I perioden er det utgitt 4 medlemsblad foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført. Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber. Regnskapet for 2007 er ikke endelig avsluttet enda, og vil bli lagt ut på Biri m/revisors beretning. Foreløpig regnskap vedlegges. Budsjett 2009: Vedlagt. Medlemsmassen er stabil og etter utsendelse av kontingent nå i vår samt ”purring” for forrige år, er det tilkommet både helt nye og ”gamle” medlemmer. Styret vil takke merkeoppmenn og forsikringskontakter for det flotte og gode arbeidet som er gjort.

For styret

Lise J Ukkelberg/s leder



FORELØPIG REGNSKAP FOR ALBION 2007

RESULTATREGNSKAP

	2007	2006
INNTEKTER		
Medlemskontingenter	33000	25800
Lotteriinntekter Biri	3323	
Refusjoner LMK	400	400
Renter	18,77	20,74
SUM INNTEKTER	36741,77	26220,74

UTGIFTER

Albion-seil	2564,5	0
Styreutgifter	433	1656
Kontingent LMK	1520	1750
Porto blad	6668,53	5264,57
Trykking blad	24940	20100
Bankgebyrer	130	120
Utgifter Ekeberg	500	200
Hjemmeside	250,79	1076
Utgifter Biritreff	2258,91	2594
SUM UTGIFTER	39265,73	32760,57

BALANSE

AKTIVA

Bankinnskudd (Postgiro)	7356,19	9880,15
SUM	7356,19	9880,15

PASSIVA

Egenkapital pr. 01.01	9880,15	16419,95
Årsresultat	-2523,96	-6539,8
SUM	7356,19	9880,15



BUDSJETT 2009

INNETEKTER

Medlemskontingenter	50.000,00
Lotteriinntekter Biri	2.500,00
Refusjoner LMK	400,00
Renter	25,00
SUM INNETEKTER	52.925,00

UTGIFTER

Annonseutgifter	0,00
Styreutgifter	1.500,00
Kontingent LMK	4.000,00
Porto blad	7.000,00
Trykking blad	25.000,00
Bankgebyrer	150,00
Utgifter Ekeberg	500,00
Utgifter Biritreff	4.000,00
SUM UTGIFTER	42.150,00

Forslag: kontingent økes fra kr 200 til kr 250 (2009) pga økt medlemskontingent til LMK og generelle andre utgifter.



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**



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



UTKAST vedtekter ALBION

1. Klubbens navn og adresse:

- a. Klubbens navn er: **ALBION, Norsk Britisk Bilhistorisk forening.**
- b. Klubbens adresse: Svartolderveien 11, 2316 Hamar
Webadresse: www.albion.no.com

2. Formål:

- a. Bidra til bevaring av alle typer britiske kjøretøy som hører inn under medlemmenes interesseområde, med vekt på det motorhistoriske.
- b. Bidra til sosialt samvær medlemmene i mellom ved å arrangere møter, treff, turer alene eller i samarbeid med andre klubber.
- c. Bistå medlemmene med deler og teknisk informasjon.

3. Medlemskap.

- a. Medlemskap og stemmerett på årsmøte har alle som har betalt kontingent for den sesongen som årsmøtet gjelder. Utmelding skjer ved muntlig eller skriftlig henvendelse til en av klubbens styremedlemmer eller ved manglende kontingentinnbetaling etter en gangs purring.
- b. Medlemskap betinger interesse for, men ikke nødvendigvis eierskap av et kjøretøy.
- c. Medlemmene er forpliktet til å ta vare på klubbens gode navn og rykte ved alle anledninger. Dette gjelder også oppførsel i trafikken. Kjøring som kvalifiserer til inndragning av førerkort gir grunnlag for advarsel eller eksklusjon ved gjentatte hendelser.
- d. Medlemmer må ikke søke økonomisk vinning i klubbens navn eller av klubbens midler. Brudd på denne regel gir grunnlag for eksklusjon.
- e. Det er kun klubbens styre, og de som styret bemyndiger, som har adgang til medlemsopplysninger. Medlemslisten oppdateres av kasserer /sekretær og kunngjøres minst en gang hvert år i medlemsbladet



4. Organisasjon.

1. Styret:

- a. Styret velges av årsmøtet og skal bestå av minimum følgende faste funksjoner: leder, kasserer/registerfører og redaktør. Ellers kan årsmøte velge det antall styremedlemmer som det finner nødvendig for å dekke de funksjoner som årsmøte ønsker i styret. Leder velges for et år av gangen. Resten av styremedlemmene velges for 2 år på en slik måte at kun halvparten er på valg hvert år.
Alle styremedlemmer må være medlemmer av klubben. Styret skal minimum bestå av 4 og maksimum 8.
- b. Styret er beslutningsdyktig når minst 3 av de faste styremedlemmene er med på saksbehandlingen. I tilfelle stemmelikhet, har formann dobbeltstemme.
- c. Leder og styret har felles ansvar for den daglige driften av klubben mellom årsmøtene.
- d. Styret er ansvarlig ovenfor årsmøtet, og skal legge fram årsrapport, revidert regnskap og budsjettforslag for kommende år for godkjenning av årsmøtet.
- e. Et enstemmig styre har anledning til å ekskludere medlemmer som har brutt de av klubbens regler som gir grunnlag for eksklusjon.

2. Revisor

Revisor velges årlig på årsmøtet

3. Valgkomité:

- a. Valgkomiteen velges av årsmøte for to år av gangen og skal bestå av 2 medlemmer som ikke er styremedlemmer. Valgkomiteen kan ikke foreslå seg selv til styreverv. Valgkomiteen velger selv leder og er ikke underlagt styret. Valgkomiteen skal på et selvstendig grunnlag på årsmøte, legge frem forslag til valg av personer til å dekke de nødvendige funksjoner i styret som er på valg.



5. Ordinært årsmøte:

- a. Årsmøtet er klubbens øverste myndighet og skal avholdes hvert år innen utgangen av september.
- b. Årsmøtet innkalles av styret. Tid, sted og saksliste kunngjøres i klubbens organer minst en måned før årsmøtet.
- c. Forslag til sakslisten og kandidater til styreverv må henholdsvis være styret/valgkomiteen i hende senest innen utgangen av juni.
- d. Årsmøtet skal åpnes av leder eller delegert og deretter skal det velges en ordstyrer som skal lede møtet i henhold til sakslisten som er kunngjort i innkallingen til årsmøte, og som minimum skal inneholde følgende punkter: Åpning, Valg av møteleder, Godkjennelse av saksliste, Årsrapport, Regnskap, Fastsettelse av kontingent, Budsjett, Valg. Årsmøte kan endre på andre punkter på sakslisten før møtet, men dog ikke for vedtektsendringer eller opphør eller sammenslåingsforslag, som må være styret i hende innen utgangen av juni og som skal stå på innkallingen til årsmøte.
- e. Kun saker som står på sakslisten kan behandles på årsmøte og årsmøtet kan ikke fatte vedtak som er i strid med klubbens vedtekter.
- f. Årsmøtet godkjenner styrets årsrapport med godkjent regnskap og budsjett offentliggjøres i første nummer av klubbens medlemsblad etter årsmøtet.
- g. Endringer i klubbens vedtekter kan bare skje på et årsmøte ved 2/3 flertall av de fremmøtte medlemmer. Minimum 5% av det totale antall medlemmer må være tilstede.
- h. Alle andre avstemninger avgjøres med simpelt flertall, unntatt opphør eller sammenslåingsforslag, som krever 3/4 flertall.
- i. Ved personvalg skal det være skriftlig avstemning når minst ett medlem forlanger det. For andre saker skal det være skriftlig avstemning når minst 1/3 av de fremmøtte medlemmer eller et enstemmig styre forlanger det.
- j. Hvis det foreligger et mistillitsvedtak til en eller flere personer i styret som ikke er på valg, eller opphør eller sammenslåingsvedtak, skal dette avgjøres på et ekstraordinært årsmøte.



Styret måsende innkalling til dette ekstraordinære møte for endelig behandling innen tre måneder etter det ordinære årsmøte.

- k. Medlemskontingenten kan kun bestemmes av årsmøtet.
- l. Etter valgene gir årsmøtet det nyvalgte styret fullmakt til å ta avgjørelser på vegne av klubben i enkeltsaker angående klubbens drift for den neste driftssesongen. Hvis det ikke lykkes årsmøte å få valgt personer til alle **faste funksjonene** i styret, kan styret få fullmakt til å velge inn inntil en midlertidig person frem til neste årsmøte. Hvis det mangler flere enn en person skal det innkalles til ekstraordinært årsmøte.

6. Ekstraordinært årsmøte.

- a. Dersom et flertall i styret eller 1/3 av medlemsmassen krever det, eller det foreligger et mistillitsvedtak eller opphør eller sammenslåingsvedtak fra det ordinære årsmøte, skal det avholdes ekstraordinært årsmøte.
- b. Styret skal sende møteinnkalling, med låst saksliste kun på de saker som forårsaket møtet i henhold til skriftlig innlevert liste fra den eller de som forlanger møtet, eller i henhold til vedtak fra det ordinære årsmøte. Innkallingen sendes ut i henhold til de regler som gjelder for det ordinære årsmøte.
- c. Kun de saker som står på denne sakslisten kan behandles, Ellers følger man reglene som for ordinært årsmøte bortsett sakslisten. Møteleder skal velges.
- d. Referat fra det ekstraordinære årsmøtet skal offentliggjøres i første mulige nummer av klubbens medlemsblad etter møtet. Hvis klubben besluttet nedlagt sendes referatet til Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK).

7. Organer:

- a. Klubbens medlemsblad kommer ut 3-5 ganger i året, og inneholder informasjon om klubben og aktiviteter mot veteranmiljøets aktiviteter. I tillegg til medlemsbladet vil det også bli lagt ut informasjon på klubbens webside.



- b. Redaktør / Webmaster har full redaksjonell frihet i valg av profil og utforming av klubbens organer.
- c. Synspunkter og meninger som uttrykkes i klubbens organer er ikke nødvendigvis samsvarende med redaktørens og styrets synspunkt.

8. Økonomi:

- a. All bruk av klubbens midler skal være i et rimelig forhold til godkjent budsjett, eller unntaksvis av et enstemmig styre.
- b. All utbetaling skjer via kasserer eller formann, mot kvittering/regning som føres som bilag i regnskapet.
- c. Redaktøren / webmaster har egen tillatelse til utgifter i forbindelse med. klubbens organer.
- d. Medlemmer kan få dekket utgifter i forbindelse med arbeid for klubben mot dokumentasjon i henhold til punkt 8a.

9. Opphør eller sammenslåing med andre klubber:

- a. Nedleggelse eller sammenslåing av klubben kan kun fattes på ett ekstraordinært årsmøte.
- b. Ved opphør skal alle klubbens midler fryses under kontroll av Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) for en periode på 5 år for gi andre en mulighet til å starte opp en ny organisasjon.
- c. En eventuell ny oppstart, ved bruk av disse midler, skal kun tillates på grunnlag av vedtekter som i hovedsak samsvarer med disse vedtekter. Dette skal kontrolleres av LMK.
- d. Hvis ingen innen dette tidsrommet har etablert en ny organisasjon i henhold til ovenstående pkt c, og gjort krav på det gamle klubbens midler, tilfaller midlene LMK.
- e. Ved sammenslåing tilfaller midlene den nye organisasjonen under for utsetting av at de nye vedtektene i hovedsak samsvarer med disse vedtektene og er godkjent av LMK.

10. Ikraftttredelse:

Vedtektene trer i kraft etter årsmøtet 02. august 2008



***Bryllupsreise med
AUSTIN lastebil 1958***



***Gullbryllupsreise med
AUSTIN Cambridge 2008.***

Odd-Østen Hurlen

Stranda Camping, lørdag 4. august 2007, Albionklubben har sin tradisjonelle grillkveld med grilling, litt underholdning og utlodning av sponsoreffekter. Til sammen er vi vel ca. 40 personer tilstede, deriblant undertegnede. Været hadde vært fint tidligere på dagen, men når kvelden seg på, ble det straks litt kjøligere med litt vind fra nordøst. Det var mange gevinster som skulle fordeles og undertegnede hadde planer om å begynne på returen til Ålesund ut på kvelden. Således begynte jeg på hjemreisen før det hele var ferdig. "Du må ikke reise før hovedgevinsten er trukket" sa de til meg. Men ettersom jeg aldri har hatt noen vinnerflaks, fant jeg ut at jeg kunne dra uten at det ville bety noe særlig. Etter å ha kjørt ca. 3-4 kilometer, ringer mobilen, og det er klubbens mangeårige medlem, Egil Lundanes som ringer, og sier : "Du må komme tilbake, her er en overraskelse til deg."

Jeg hadde anelse om hva det var, og etter å ha returnert til campingen, får jeg overrekket kveldens hovedgevinst av formann Lise Ukkelberg. Og det var en tur/retur Bergen – Newcastle for 2 som måtte taes før 30.4.08.



Høsten 2007 passet det dårlig å ta turen, idet det var stadig noe som kom i veien. Men ut på nyåret 2008 så ser jeg at det måtte være en glimrende anledning at ta turen i samband med vår gullbryllupsdag, 12.4.08 i England. Jeg bestilte billetter i henhold til gavekortet, og booket plass til min Austin Cambridge, 1961 modell med avreise fra Bergen 10.4. Videre booker jeg plass på et hotell i Whitby, slik at vi har Aidentsfield og "the moors" i rimelig rekkevidde for en dags kjøring.

Vi reiser fra Ålesund onsdag morgen den 9.4. og stiller på kaia i Bergen i god tid torsdag 10.4. Overfarten fra Bergen til Newcastle var meget fin, vindstille og ingen bølger av betydning. Når vi kjører på land i Newcastle fredag kl. 1500 får vi et voldsomt regnvær over oss, og som vedvarer helt frem til Whitby. Vi kommer frem til hotellet i rimelig tid og får installert oss på Wheeldale Hotell, et ekte engelsk Bed & Breakfast-hotel. Et hotell hvor betjeningen kommer hver morgen og spør hver enkelt gjest hva de vil, lys toast eller mørk toast, full english breakfast, osv. osv.

Lørdagen besøker vi byen Whitby, en koselig liten engelsk havneby, og som blir delt i to av elvemunningen som strekker seg langt innover. Byen ligger på begge sider av elvemunningen forbundet med en svingbru. Denne er så smal at trafikkene går i en kjørebane, regulert med trafikklys. Etter å ha visitert Whitbys shoppinggater, tok vi turen over til Goathland eller det navnet som de fleste kjenner AIDENSFIELD. Og der gjorde min Austin Cambridge, 1961 modell lykke. Den ble behørig fotografert sammen politibilen fra serien "Med hjarte på rette staden". Likeså ble den fotografert både utenfor puben og garasjen til mr. Scripps. Denne er jo omgjort til suvenirshop, og egner seg lite til bilreparasjoner. Været var bra, og vi hadde en hyggelig stund både ute og inne på puben. Men den billedskjønne Gina manglet. Det var heller ikke mange av de andre fra serien: "Med hjarte på rette staden" som var å se. Men politibilen var der, og den og min Austin ble behørig fotografert.

Utover politibilen og min Austin var det lite av gamle biler å se. En gammel buss fra -50 tallet kjørte så vidt forbi.

Om kvelden har vi da booket bord for en bedre middag på en restaurant i nærheten av hotellet hvor vi inntar en bedre middag sammen med vår "anstand" Lillian Molvær, (min kones søster og min svigerinne).



Iflg. headingen på stykket, foretok vi vår bryllupsreise i april 1958 med en Austin lastebil med Perkins motor og lastet med hermetikk bl. annet til Oslo. Noe av hermetikken skulle losses i Storgaten på Lillehammer og bruden skulle hjelpe til med å losse. Men hennes krefter sto ikke i forhold til brudgommens, så hun ble til liten nytte. I Oslo måtte vi overnatte til neste dag, og vi hadde store problemer med å få dobbeltrom på hotell Excelsior i Dronningensgt. på grunn av at vi så så unge ut. Men det ordnet seg til slutt. Det var den gang hotellresepsjonistene var moralens voktere.

Men tilbake til England, neste dag, søndag, tok vi veterantoget fra Whitby til Pickering og retur. Vi forlot Whitby i oppholdsvær og litt vind og ankom Pickering i regn og surt vær. Dette resulterte i at vi tok et hurtig tog tilbake til Whitby, hvor været fortsatt var brukbart.

Disse togturene, det må vel være 4-6 tog som går frem og tilbake, er basert på frivillige togentusiaster som tilbringer fritiden sin om bord i disse gamle dampdrevne togene. På denne søndagen var det også et eget lunchtog, bestående av 6-7 gamle Pullmanvogner. Her var det kvit duk på bordene og riktig stil over serveringen. Og det var fullt av folk som deltok på denne lunchturen.

Den tredje dagen, mandag, tok vi bilen og kjørte til Robin Hood Bay, en liten forhenværende fiskelandsby som lå idyllisk til i en bratt skråning ned til Nordsjøen. Her var det trangt mellom husene, og liten biltrafikk, idet alle tilreisende måtte parkere på platået før en tok beina fatt ned i selve byen. Byen var liten med bratte bakker, trange smaug og små smale hus. Etter besøket her, kjørte vi videre syd-østover mot Scarborough. Her fikk vi en skikkelig overraskelse. Scarborough som også er en universitetsby, lå rundt en stor bukt og her bar det et yrende liv, restauranter, butikker, forlystelsesarrangementer og suvenirshop. Her var det lunt og solen skinte, så det ble en trivelig stund her. Her kjøpte vi oss også en ekte engelsk Fish an Chips middag.



Neste morgen, tirsdagen, var det siste breakfasten på hotellet. Etter denne var fortært, startet tuten mot Newcastle og fergekaien. Her gikk ventetiden med til shopping før vi kjørte om bord i "Queen of Scandinavia" for en også behagelig hjemreise. Det var heller ingen sjøgang på denne turen.

Takk til Albion-klubben for en hyggelig gevinst og hyggelig vri på vår gullbryllupsfeiring, som da foregikk i stillhet uten noe oppmerksomhet.



"DITCHFINDER" ?

Et forsvar for Riley RMH

Jan Heftye Blehr

"Hedgefinder" eller "Ditchfinder", ble en ikke særlig rosende betegnelse på Rileys nye Pathfinder RMH som kom på markedet i 1953.

Var den virkelig så ille ? Det sveitsiske biltidsskriftet Automobil Revue beskrev bilen som "Eine der schönsten englischen Serienkarrosserien" i sin årbok for 1954. Den var elegant, hadde en topphastighet på over 100 mph, og ga et samlet inntrykk av moderne men tradisjonsbundet britisk bilhåndverk, ikke minst interiørmessig.

Hva hadde gått galt ? Gerald Palmer hadde konstruert bilen, han var også mannen bak Jowett Javelin og M.G. Magnette. Pathfinder fremstod som nok et vellykket produkt fra hans hånd.



En bil skal ikke bare konstrueres, den skal også bygges. Palmer hadde hatt Lancia Aurelia som forbilde. Hadde han kunnet velge fritt, så hadde RMH blitt litt mindre, ca 7/8 i størrelse av hva den ble. Men Nuffield kom under vær med Jaguar-fabrikkens nye Mk. VII, som var blåst opp for å betjene det amerikanske markedet og fikk litt panikk. Samtidig skulle det være en viss avstand til den litt mindre Magnette. Så RMH fikk litt større mål enn opprinnelig tenkt.

Drivverket var den etablerte 2,5 ltr motoren med aner tilbake til Percy Rileys konstruksjon fra 1926. Etter WW II var den blitt benyttet så vel i Healeys Elliot, Westland, Tickford og Silverstone-modeller, som hadde gjort det bra i Mille Miglia og andre løp, samt i Rileys egen RMB og RMF. Den hadde to høytliggende kamaksler, og det gjorde blokken så stiv at denne kunne ha blitt benyttet i en diesel. Selv 120 millimeter slaglengde var ingen hindring for over 5.000 rpm og lang levetid. Men den var ingen lettveker, og sammen med girkassen ble vekten såpass at Palmer måtte ty til en perimeterramme for RMH, mens Magnette kunne bygges med et selvbærende karosseri.

Med perimeterrammen startet elendigheten, egentlig helt unødvendig. Kunder opplevde at braketten som holdt panhard-staget som stabiliserte bakakselen sideveis løsnet, deretter var veien til hekken eller grøften ganske kort. Rammen ble levert av en underleverandør, John Thompson i Wolverhampton, og under montering til karosseriet var det lite som stemte, mye måtte hamres på plass. Selv nå tok det litt tid før "the penny dropped". Noen syntes til slutt at man burde avlegge underleverandøren av rammene et besøk. I stedet for et moderne verksted med metalljigger (som Riley hadde betalt for) fant produksjonen sted i et skur med jordgulv og med rammedelene samlet i tre-jigger. Det hele var innhyllet i sveiserøk og ikke en rett vinkel var i sikte.

Men selv med etter hvert korrekte rammer med skikkelig fastsveisede braketter, fortsatte panhard-stagene å løse. Det viste seg at bolten som festet staget til braketten var skikkelig underdimensjonert, den hadde knapt kvalifisert til betegnelsen treskrue.



En bil skal ikke bare kjøre, den skal også stoppe. RMH kunne skryte av at den var utrustet med moderne Girling servo-bremser. I virkeligheten var det lite å skryte av, ofte var bremsevirkningen null, andre ganger gikk bremsene på så bilen ikke kunne røkkes og bremsevæsken kokte.

Forklaringen var at man hadde funnet plass til servoen på et av de mest søle- og saltutsatte stedene bak under rammen. Levetiden på servoen ble da tilsvarende kort. En mer gjennomtenkt plassering kunne løst hele problemet. Servoer på denne tiden var for øvrig ikke særlig gode, Jaguar slet med samme Girling-problematikk og selv opplevde jeg ved en anledning på en Sunbeam at hele servovirkningen ble rettet mot bremsepedalen.

Riley reklamerte også med at Pathfinder var utstyrt med en førsteklasses elektrisk S.U. bensinpumpe. De fleste som har hatt gleden av biler med slike, vet at de ikke alltid virker. Eksempelvis opplevde en av mine venner at da han skulle kjøre til bryllupet i sin RMH, måtte hans forlover ligge i bagasjerommet og dunke på pumpen med en skrutrekker, for at de skulle komme frem. Da hadde nok bruden ved tidligere anledninger hatt det atskillig mer komfortabelt i bilens rommelige baksete.

Dette kan høres ut som en eneste lang jeremiade.
Hvor er så forsvaret for RMH ?

Bilen var i realiteten en glitrende konstruksjon i forhold til sine samtidige konkurrenter.

Et par grep, slik som skikkelig utprøving før bilen ble sluppet løs på kundene, forsterkning av panhard-stagets feste og en annen plassering av bremseservoen var i utgangspunktet alt som trengtes. Med dette under kontroll ville man hatt en elegant bil med en racing-testet motor, langbent og komfortabel.

Ikke minst kunne bilen også by på et særlig lekkert interiør. En smekker detalj var at girspaken var blitt plassert ved siden av setet, mot døren, og ikke i midten av gulvet. Valgte man også separate forseter i stedet for benkesete, ble det hele perfekt, uten tillegg i prisen.



RMH ble også testet på Monthlery-banen i Frankrike 21. oktober 1955. Den tilbakela da 108 miles på en time. Godt nok, men mer spesielt var at det ikke bare var to personer, men to par om bord, damene med hatt, under rekordforsøket.

I løpet av produksjonstiden ble det gjort enkelte mindre forbedringer. Man byttet girkasse-type flere ganger, men mest interessant var at det også etterhvert ble mulig å få bilen levert med en Borg-Warner overdrive. Da ble selv 120 millimeter slaglengde i motoren et mindre problem.

De tidligere RM-modeller hadde hatt tannstangstyring. På RMH valgte man en mer konvensjonell og litt mindre presis løsning. Dette var før de elektriske servo-styringers tid, men man aner her Nuffields standardiserings-revefot, store deler av bilen skulle jo også benyttes til produksjon av Wolseley 6/90. De siste RMH-modellene var til slutt renspikkede Wolseleyer med Riley grill. Sic transit etc.

I alt ble det bygget 5.152 av RMH. I dag er omkring 115 registrert som kjørbare, herav 47 i UK.

Det ble i sin tid solgt 7 stk nye Pathfinder i Norge, gjennom Wigand i Bergen og C.E. Sontum i Oslo. I dag er det en meget pent restaurert RMH i Norge, A-82855, og det ble nylig tatt inn et meget pent eksemplar fra Nederland til Sverige.





Nissans fabrikk i Sunderland innfører et tredje skift

(Oversatt til norsk av Norsk Britisk Bilhistorisk Forening)

Qashqais suksess fører til 800 nye arbeidsplasser

Det skal innføres et tredje produksjonsskift som svar på etterspørselen etter Qashqai og man skal begynne rekrutteringen av 800 nye medarbeidere. Over 130.000 Qashqai er solgt i Europa siden lanseringen i mars 2007, og rekordmange 353.000 biler ble produsert ved Nissans Sunderland-fabrikk i 2007. Fabrikken er Storbritannias største bilprodusent og eksportør.





Sunderland, UK (31. januar 2008) – Nissan skal rekruttere 800 nye medarbeidere og innføre et tredje produksjonsskift på produksjonsanlegget i Sunderland, som svar på et rekordstort produksjonsår og fortsatt stor etterspørsel etter den prisbelønte Qashqai.

Siden lanseringen i Europa i mars 2007 har salget av den populære hybridbilen kommet opp i 130.000 biler, og som svar på den store etterspørselen økte Nissan produksjonen med 20% i juni 2007. Dette bidro til et rekordstort årlig produksjonsvolum på 353.000 Qashqai, Note, Micra og Micra C + C i 2007, og passerte den tidligere rekorden på 332.000 biler fra 2003.

Med dagens ordrevolum som er over prognosen og et kundeordrereseerve på 60.000 biler har Sunderland-fabrikken lansert en av sine største rekrutteringskampanjer noensinne.

Innen desember 2008 skal 800 nye produksjonsarbeidere rekrutteres. 400 av disse skal være faste stillinger og resten skal være midlertidige kontrakter.

I tillegg skal Sunderland-fabrikkens nåværende midlertidige produksjonsstab tilbys faste stillinger med selskapet på rullerende basis i løpet av året, avhengig av prestasjoner og samme produksjonsvolum. Disse tiltakene vil gi Sunderland mulighet til å innføre et tredje "nattskift" på linjen som er ansvarlig for produksjon av Qashqai.

Trevor Mann, Senior Vice President for produksjon og logistikk i Nissan Europe sa: "På to skift i dag kan vi produsere 200.000 Qashqai pr. år. Men bilen er blitt så populær at vi nå trenger en betydelig økning av produksjonsvolumet. Til syvende og sist er det markedet som bestemmer hvor mange biler vi produserer, men vi har sett behovet for et tredje skift. Dette er et svært positivt initiativ fra Nissan og representerer en stor tro på suksess for Qashqai og på arbeidsstokken i Sunderland som oppnådde et rekordartet produksjonsår i 2007."



”Dette rekrutteringsnivået er uvanlig i Vest Europas bil-industri i dag og gjenspeiler Nissans stabile engasjementet i England.”

I tillegg til rekruttering direkte til fabrikken er det anslått at mer enn 400 nye arbeidsplasser vil bli etablert i Nissans lokale forsynings-base for å støtte det tredje skiftet.



Trevor Mann tilføyde: ”Qashqai befinner seg mellom den tradisjonelle ”hatchback” og SUV’en, og tilbyr derfor noe virkelig unikt. Jeg tror det er derfor den fortsetter å overgå salgsmål i alle store europeiske markeder. Sunderland vil fortsatt satse sterkt på å levere kundene biler så raskt som mulig, men Qashqais popularitet er nå på et nivå som gjør at et tredje skift er blitt et gjennomførbart og fornuftig tiltak for å virkelig forsterke produksjonen for det europeiske markedet.”

Næringsminister Shriti Vadera sa: ”Nissans produksjonsøkning og skaping av 800 nye arbeidsplasser er positive nyheter for nordøst England, økonomien og britisk industri. ”Suksessen til den britisk designede Qashqai og rekordproduksjonen på Sunderland-fabrikken i fjor viser at Storbritannia fortsatt er en konkurransedyktig lokalisering for bilindustrien. I hele Storbritannia økte bilproduksjonen med 6% i 2007 og vi produserer nå nesten dobbelt så mange biler som for 25 år siden.”

Direktør for Society of Motor Manufacturers & Traders (SMMT), Paul Everett bemerket: ”Qashqai, som er designet, utviklet og produsert her i Storbritannia tjener penger rundt i verden. Nissan-laget har gjort en

fantastisk jobb og deres suksess viser bilproduksjonens viktige rolle for den regionale og nasjonale økonomien.”

Bob Symond, leder for Sunderlands bystyre la til: ”Dette er fantastiske nyheter for byen og regionen. Gratulerer til ledelsesteamet og arbeidsstokken for at de sørger for at Nissan-fabrikken er i bilindustriens øverste liga”.

Alan Clarke, direktør for One NorthEast sa: ”Dette er et nytt kapittel i suksesshistorien til Nissans Sunderland-fabrikk. Det er også bevis på Nissans tro på fabrikken og økonomien i nordøst England og er en hyllest til de fantastiske medarbeiderne som bidrar til å gjøre den til en av Europas mest produktive fabrikker.”

Qashqai ble designet ved Nissan Design House i Paddington, London, mens den tekniske utviklingen ble foretatt på det tekniske senteret i Cranfield, England. I mai i fjor ble bilen tildelt den maksimale fem-stjerners ratingen for beste beskyttelsessystem for voksne passasjerer av European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) med den aller høyeste score noensinne for noen bil.





Slutt på sesongen...

A look in the rear view mirror by Rolf Schau

Nå som det er mørk og våt november, er det om å gjøre å finne trøst for de som ikke gleder seg over kommende skirenn og skøyteløp. Noen griper til skralla og stuper ut i garasjen for å gjøre det bilen ber om. Noen leser kartbøker og reisebeskrivelser for å planlegge gammelbilturene sommeren 2008, - bare noen måneder unna. Og det er sikkert enkelte som gjør som jeg, - blar i bilder fra sesongen 2007 og mimrer. Den var da slett ikke verst, været til tross.



Den første "offisielle" utflukten var til Rådhusplassen i Oslo der KNA markerte Bilens Dag sammen med en herværende bilforhandler, samtidig med starten på løpet Oslofjorden Rundt for de virkelig gamle. Så mange albionister var ikke å se, men Riley RMB, Wolseley Nine, Morris Minor og Rover P6 var representert. Et flott arrangement som trakk mange folk. Bildet viser daværende ordfører Per Ditlev Simonsen i dyp samtale om Wolseleyens fortreffeligheter. Eier Øyvind Bay gjør sitt ytterste for å overbevise ham.

Engelskmenn ser alltid ut til å være underlegne i antall ved slike anledninger, men Rolls Royce, Jensen, MG, Sunbeam og Jaguar var der likevel, til glede for oss med den slags tilbøyeligheter. Et lite jazzorkester spilte levende musikk, og litt lenger borte på kaia opptrådte selveste Sissel Kyrkjebø.





Offisielt var hun der for å kaste glans over et nytt Hurtigruteskip, men jeg er temmelig sikker på at også hun har en "soft spot" for britisk metall og at hun sendte lange blikk i vår retning. Hun vet det antagelig ikke ennå, men ønsker seg nok en åpen Hillman Minx convertible 1956. Etter hvert som plassen ble tømt for biler og folk, ble det rolig og behagelig. Og da fru Tove Narud putret hjemover i lys blå Morris, så Rådhusplassen omtrent ut som en hverdagsscene fra 1959. Bare de lange godstogene manglet.



Noen synes det et besynderlig fenomen, disse treffene vi har på Høvikodden hver måned. Og hvem skulle tro at en parkeringsplass kan være så uformelt hyggelig. Men noe må det være, for vi dukker opp hver eneste gang. Et Roverpanser er utmerket kaffebord, og det finnes alltid varm drikke på termos og en ekstra kopp. Nytt av året er ferske vafler servert fra en viss grønn Austin Maxi. Sommerens stjerne for meg dukket opp i juli: Verdens minste og mest sjarmerende bil, en Austin Seven Chummy, var et syn for guder der den kom kjørende rundt svingen den onsdagen. Hvorfor har ikke alle mennesker en slik? Jeg tror de ville blitt snillere, og verden ville helt sikkert bli et bedre sted å være. Det ene onsdagsmøtet er aldri likt det andre. Hvem skulle tro at vi noen gang skulle få se hele tre BMC 1800 på en norsk parkeringsplass igjen?





Det siste møtet, i oktober, forgikk på kvelden for Halloween, denne besynderlige skikk som neppe har fått fotfeste på vår yndlingsøy vest i havet, slik den har her. Vi måtte konkurrere med en gruppe amerikanere som hadde tatt med seg sine familier med rare hatter og biler pyntet med glorete lys. De støyet litt, men var fredelige nok. Og vi holdt ut lengre enn dem.



Det blir ikke sommer uten den tradisjonelle turen over Hadeland til Biri med påfølgende samling på Stranda camping. Like fint i år som alltid. Badevannet i Mjøsa blir riktignok kaldere år for år, men det oppveies av opplevelsen av fine biler og hyggelige menneskter. Det blir vanskeligere og vanskeligere å finne godsaker på markedet på travbanen, men så kan en heller konsentrere seg om alle det varierte utvalg

gamle og halvgamle kjøretøyer på indre bane. - I år flere enn noen gang, synes jeg.

Ellers har det tradisjonsrike høstløpet blitt avholdt, NVKs Sandvika-Sundvolden. Vi var flere fra vår klubb med, og mange holdt følge med hverandre underveis. Det er hyggelig å møtes over nistekurven og når oppgaver skal løses. Det hele tok noen timer i behagelig tempo, og været må beskrives som passelig for bilturer. Regnet kom først da det hele var over. Som vanlig var det et fint arrangement, og vi havnet på små, fredelige veier vi ikke ante om på forhånd. Selve turen er alltid det viktigste, konkurransemomentet er underordnet. Men det er gøy når Albionmedlemmer forsyner seg så grovt av premiebordet. Familien Batalden i Morris 1100, familien Bay i Wolseley Nine og ekvipasjen Narud/Holm i Morris Minor utmerket seg spesielt. Blir vi enda flere neste år? Det er ikke så mange løp som arrangeres i Osloområdet, og dette er et endags arrangement, familievennlig og uhøytidelig, som burde passe mange flere!



Da gjenstår det bare å holde ut mørketiden. Den er lang, men kan lyses opp. Hva med å gi drømmene næring gjennom å studere salgsannonse i blader og på nettet? Det holdt på å bære helt galt av sted da jeg gikk så langt som



å se på en liten førkrigs Morris Eight i levende live. Perfekt for Høvikodden. Og Sandvika-Sundvolden. Og 17. mai. Og turer til butikken. Den har frattatt meg nattesøvnen. Ja, jeg vet det er en umulig galskap, - men likevel ...



(Etterskrift: Jo da, jeg kjøpte Morris Eighten litt utpå våren. - Men hvordan få den til å gå?)



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

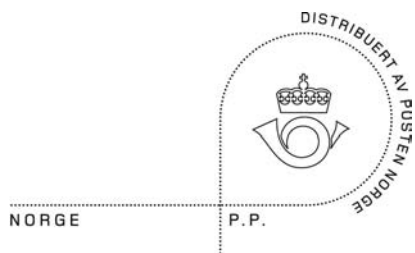
*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

*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



Austin ved puben i Aidensfield

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift

Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening