



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2012



På Høvikodden 30. mai 2012



På Høvikodden 30. mai 2012





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

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

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



Leder har ordet

Det er sommer på kalenderen, men den gode sommervarmen veksler jevnt og trutt mellom sør og nord.



På Ekebergmarkedet i mai fikk vi litt av en vinter-opplevelse fra morgenen av. Selv kjørte jeg tidlig lørdag morgen fra Hamar, i snøvær og glatte Europaveier. Når selv trailerne kjører seint, da er det bare å slippe litt på gassen, ta det med ro og håpe det beste.

Det var jo også litt spesielt å se en gammel MG med snø i grillen (bilen var snøfri ut på formiddagen). Men som jeg alltid har sagt, vi bor i Norge og må vente oss litt av hvert både sommer og vinter hva gjelder vær. Tilbakemeldingene er gode og jeg takker spesielt Jan Ivar som stilte opp med bil på standen.

Som vanlig hadde Albion stand, og det ble servert god varm kaffe og kopper til å varme seg på for de som hadde glemt votter, og nye medlemmer fikk vi også.

Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp, en uformell samling hvor det prates, skrytes og utveksles erfaringer. Nå er det også andre anglofile som ønsker å samarbeide med oss, så vi går spennende tider i møte.

Vi ønsker oss nå godt vær til "vår" lørdag i august på Biristrand og Lillehammer.

Forresten ? Har du husket å betale kontingenten for 2012

kr 300? Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto eller betal kontant i august på treffet vårt.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammel- doningen – kjør forsiktig og fornuftig

Ønsker dere alle en god sommer og så treffes vi på Lillehammer/Biristrand, i alle fall den 4. august

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet



Denne gangen tar vi for oss en side ved britisk bilproduksjon som er litt spesiell. Det er den rollen Lotus har spilt når det gjelder racing i England og i verdensmesterskap. Den viktigste perioden er nok 60-tallet, hvor konstruktøren Colin Chapman hadde både Graham Hill og Jim Clark som kjørere. Da var Lotus helt på topp. Lotus var mye mer enn dette. 60-tallet viste en jevn vekst for Lotus både på racerbanen, hvor Jim Clark vant to VM, og i markedet med den nye Lotus Elan, av mange ment å være den beste sportsbilen noensinne. I samarbeid med Ford kom Lotus-Cortina. Den nye DFV-motoren fra Cosworth ble en del av Formel1 suksessen, og Lotus vant på Indianapolis. Lotus jobber i dag med både hybrid og elektriske biler.

Vi har etter hvert blitt mange medlemmer i Albion. Det merkes også på møtene våre på Høvikodden. I slutten av mai var det masse folk og biler. Det viser bildene innledningvis. Det er også veldig hyggelig at det kommer en del yngre personer og som viser så stor interesse for gamle biler. Jeg trodde jo at vi kanskje var en døende rase, men jammen er det mange personer som finner fram til gamle biler og setter dem i stand. Når dere ser bildene fra Høvikodden, så ser dere også den store varierte mengden av gamle biler. I alder spenner det fra alt fra 30-tallet til sent 70-tallet, og kanskje også tidlig 80-tallet.

Det stemmer godt med den tiden hvor engelsk bilproduksjon var helt på høyde med resten av verden og som også skapte grobunn for verdensmestre i formelklassene.

På Høvikodden onsdag 27. juni oppsto det en morsom situasjon. Svein Storsveen kom kjørende med sin Wolseley 6/110 mk 2 fra 1965. Det gikk noen få minutter så kom en Lanciaeier gående og spør Svein om dette er bilen hans. Svein bekrefter dette. Da sier vedkommende, som heter Nils Kristian Storanker at hans far Nicolai Storaker var den første som disponerte bilen. Bilen ble ikke avhendet før i 1981. Bilen var på vei til dynga, men Svein reddet bilen i 2008 og bygde opp bilen i løpet av 2 år. På baksiden ser dere bilde av bilen og samtalen mellom disse 2 gutta. En morsom historie for Albion. Vi storkoste oss på Høvikodden den kvelden.

God lesning, redaktøren!



Colin Chapman

Colin Chapman ble født 9. mai 1928 i en av Londons forsteder. Han vokste opp på Railway Hotel, Hornsey som ble drevet av faren. En av de første store begivenhetene i Chapmans liv skjedde i mars 1944 da han møtte sin kommende kone Hazel Williams på en dansetilstelning. Hun hjalp Chapman å etablere seg i billøp og bilkonstruksjon til og med før de giftet seg ti år senere, bl.a. ved å skyte inn de første 25 pundene for å starte Lotus Engineering Co, Ltd. i 1952.



Chapman ser ut til å ha vært fascinert av raske motorer i ung alder. Han lærte å fly mens han gikk på universitetet og etter å ha blitt sivilingeniør i 1948 var han flyvende offiser i RAF i en kort periode. Flyving skulle bli en lidenskap for livet. Da han begynte med bilkonstruksjon begynte han snart å konkurrere. Han var fast bestemt på å gjøre det stort som racerbilkjører.

Fremgangsmåten for å finansiere virksomheten var å bygge bilen selv, vise fram de gode egenskapene på racerbanen og så selge innovasjonene og tjenestene og senere kopiene (ikke alltid nøyaktige) til andre entusiaster i England i etterkrigsperioden. Den aller første modellen han kjøpte var en ombygget versjon av en 1930 Austin Seven sedan og det var bare ved nærmere ettertanke at han besluttet å la den delta i prøvekjøringsrace. Han hadde



aldri vært med på bilrace før. Heretter ble det en utrettelig jakt på smutthull i regelverk som kunne gi ham en fordel. Mange av disse var svært små, men ga ham mulighet til å drive og finpusse sin uvanlige form for ingeniør-virksomhet.



Til å begynne med hadde han en stilling i The British Aluminium Company og måtte ty til lange kvelder, frivillig innsats og byttehandel (som motytelse for hans bistand til BRM med deres F1 opphengdesign mottok han en ombygget Ford Zephyr) for å kunne holde bilkonstruksjonsvirksomheten gående. Det var hardt arbeid selv etter at Lotus-bilene ble kjent som vinnerbiler.

Chapman ekspanderte fra prøvekjøringsbiler til sportsbiler og hadde suksess også med dette. På slutten av 1954 sluttet han i sin vanlige jobb og kunne dedikere seg totalt til Lotus Engineering og Team Lotus, som var den nydannede konkurransedelen av virksomheten. Han var også i stand til å ansette betalte medarbeidere bl.a. navn som Mike Costin, Keith Duckforth og Graham Hill. Lotus Engineering bygget både vanlige biler og konkurranse-sportsbiler til kunder, etter hvert Formel 2 og i 1958 også Formel 1-biler. Selv om ensetere til å begynne med forårsaket nykker hos Lotus siden de måtte tilpasse det skjøre chassiset til et svært høyt kraft-vekt utvekslingsforhold klarte Team Lotus å fortsette med sin store banesuksess i sportsbiler mens Chapman fortsatte å utvikle sine ingeniørkunster.



Selv om Lotus-biler ble bygget på en planlagt sparsommelig måte, var det ikke skrap. Det viktigste for Chapman var at bilene hans vant. Den velkjente skrøpeligheten var intet feiltrinn.

Chapman var urokkelig i sin tro på minimalistisk design. Hver del måtte gjøre så mange oppgaver som det var mulig å presse ut av dem. Selv om denne avveiningen ikke alltid fungerte var det fantastisk de gangene dette faktisk ga resultater.

Chapmans motiv for denne fremgangsmåten var trolig ikke sparsomhet, men noe som han følte sterkt for. Det er fristende å forbinde det med hans tendens til å behandle mange av menneskene han omgikk med på en overfladisk måte, men det er



mer sannsynlig at det var bare et utslag av hans eksepsjonelle talenter. Det som Chapman utelot av materiell substans, tok han igjen i talent. Det var som om biler for ham var overjordiske ting, ånder som han selv hadde skapt eller kanskje heller ånder som var formet ved at de ble skapt. Deres fysiske eksistens ser ut til å ha hatt mindre betydning. Det var bare ytelsen som telte. Venner og familie måtte bruke alle sine overtal-elseskunster for at han senere i livet ville gjøre en forsinket innsats for å bevare eksemplarer av sine historisk viktige biler.



Selv om hans tidlige biler var basert på et rørkonstruksjonschassis (som alltid en forbedring av originalen), er chassisutviklingen som han er mest berømt for den selvbærende skallkonstruksjonen og som ble lansert i Lotus 25. Lotus 25 var den første av Chapmans Formel 1 verdensmestere og ble kjørt av Jim Clark i mesterskapet i 1963. Den skulle følges i tur og orden av bl.a. 49, 72 og 79. Lotus 49 vant på første forsøk og gjorde bilen populær som en belastet chassis-komponent. Det var Chapmans mesterverk og det perfekte eksempel på hans fokus på ekstremt spartansk design. 72-modellen hadde uvanlige trekk som kilefasong, torsjonsstang fjæringssystem og midtplasserte bremses; 79-modellen var toppen av bakkeeffekter, en genial galskap som var skapt av Chapman, den store innovatøren. Han fant ikke opp alle disse bilene alene naturligvis. Det var andre som hadde uvurderlige bidrag bl.a. Duckworth og Maurice Phillippe. I beste ingeniørtradisjon var Chapman rask til å låne ideer fra andre kilder som bl.a. luftfartsindustrien. Men han satte sitt preg på design og ingeniørarbeidet



på hver eneste Lotus mens han levde. Faktisk kom nyheten om Chapmans altfor tidlige dødsfall til Team Lotus mens de holdt på å kjøre inn en bil med aktivt oppheng, mesterens siste store tekniske revolusjon.



Historien om Colin Chapman er ikke komplett uten at Jim Clark blir nevnt. Det var mange Lotus-kjørere som vant løp bare fordi de kjørte en Chapman bil. Men det var mange Lotus-biler som vant løp bare fordi Clark kjørte dem. Chapman og Clark var et merkelig par, mildt sagt, Chapman var den eminente og sjarmerende ingeniøren og selgeren; Clark var den reserveverte, tankefulle bonden fra det skotske grenselandet – og den sjåføren som Chapman en gang i tiden hadde ønsket å bli. Grunnen til at de var så nære venner var uansett fordi de så hverandres talenter på hvert sitt område i motorsport, som begge elsket. Begge var kjent for å være litt forsiktige med penger, selv om Chapman var langt mer avansert i pengesaker enn Clark og kanskje for avansert for



sitt eget beste. Chapman viste ikke noe forutseenhet da han ansatte Clark da Clarks talenter allerede da var velkjent. Han fikk tak i Clark og tviholdt på ham siden han bygget vinnerbiler. Det fruktbare forholdet mellom de to som bare kan sammenlignes med forholdet mellom Tyrrell og Stewart var like mye et resultat av at hver av dem tilpasset seg den andres mangler som noe annet. Clark var altfor jordnær til å bli revet med av Chapmans salgsfremstøt og Chapman var altfor smart til å bli overveldet av Clarks kjøreegenskaper som Clark naturlig nok var svært stolt av. Chapman ble helt sønderknust da Clark døde i en Lotus 48 F2 bil i 1968.

Chapman var alltid kjent for å være en god mekaniker og ikke så flink med mennesker. Allikevel var det mange store navn i motorsporten som vant for ham, bl.a. Clark, Hill, Rindt, Peterson, Andretti og Fittipaldi.



Stirling Moss, som kjørte for Rob Walker, var den første som vant et Formel 1-løp med en Lotus-bil. Etter Chapmans død, men enda mens restene av hans innflytelse var merkbar, vant Senna billøp med Lotus-biler. Førsterangs sjåfører ønsker sjelden å kjøre ann-

enrangs biler. Kvaliteten på sjåførene som ønsket å kjøre Lotus-biler var sannsynligvis det beste beviset på den høye kvaliteten på bilene som ble produsert av Chapman.





Chapman oppnådde sin største suksess i USA da han insisterte på å bruke konseptet med hekkmotor i Indianapolis 500 som hadde stagnert teknologisk. Dan Gurney var den som etter å ha sett Lotus 25 overbeviste Chapman om at det var verdt å ta en titt på Indy-løpet. Chapman var svært fornøyd da han oppdaget at det var utrolig mye penger i omløp der som han kunne få tak i. Gurney laget en kontrakt mellom Ford og Chapman og Clark klarte nesten å vinne førstepremien på første forsøk med en omstridt sluttspurt. Seieren glapp igjen for Lotus-Ford i 1964 men med 1965-seieren hadde de fleste bilene på banen hekkmotor. Det ble ikke foretatt noe stort pionérarbeid i de første Lotus Indy bilene, selv ikke med motorplasseringen siden Brabham allerede hadde gjort dette. Lotus 29s kombinasjon av de mange trekkene ved 25-modellen pluss en solid stor motorblokk fra Ford var så mye mer avansert enn de tradisjonelle toseterne at hele konkurransen kunne sammenlignes med å skyte fisk i en tønne. Men Lotus var banebrytende i 1968 med en turbinmotor. Den viste så lovende takter i billøpet at turbinbiler ble raskt forbudt av USAC.

Det var ikke alt som Chapman rørte ved som ble til teknologisk gull. Indy turbinbilene hadde brukt firehjulstrekk og Chapman besluttet at i 1969 skulle den vanlige Indy bilen og F1 Lotusene også bruke dette. Dessverre var dette ikke vellykket. Kraftoverføringen var tungvinn, sjåførene klaget over den felles mellomakselen som gikk gjennom cockpiten over beina deres, og bilene var langsomme. De ble aldri satt inn i konkurranser. Det skal godt gjøres å overvurdere den mangfoldige innflytelsen som Chapman hadde på Formel 1 slik vi kjenner det i dag, som kan kalles "Stor Formel 1". På slutten av 1967 sluttet Esso å sponse billøp. CSI, som på den tiden passet på de sportslige sidene av FIA, så behovet for større økonomiske investeringer for å bygge ut Formel 1, så de droppet restriksjonene mot reklame på racerbiler. Chapman var som vanlig først ute med å utnytte denne muligheten og tegnet Imperial Tobacco som sponsor for Team Lotus i 1968, og satte på den måten i gang Formel 1s økonomiske avhengighet av tobakksindustrien som har vist seg å bli like vanskelig å kvitte seg med som selve tobakken.



Engelsk "racing green" måtte gi tapt for Gold Leaf farge og senere for den praktfulle svart og gullfargede John Players Special. Det er vanskelig å argumentere mot de økonomiske fordelene som bilracene fikk av tobakksponsingen. Det var uunngåelig at når så mye penger var i omløp ville det tiltrekke seg oppmerksomhet, men merkelig nok var det ikke Chapman men Lotus-sjåføren Jochen Rindts tidligere manager Bernie Ecclestone som tok kontroll over pengestrømmen gjennom hans Formula One Constructors Association.

Chapman gjorde et forsøk på å kontrollere pengedelen av Formel 1- sirkuset.

Under den store FISA-FOCA krigen i 1979-1981 ble en sammensvergelse påpekt ut av Jean-Marie Balestre for å få Chapman til å erstatte Bernie Ecclestone som



leder for FOCA. Det ble det ikke noe av, men man kan både fryde seg og grøsse ved tanken på hva Formel 1 hadde blitt i dag hvis dette kuppet hadde lyktes.

Ett av ofrene for uroen i 1979-1981 var et nytt Chapman ingeniørmirakel. For å redusere chassisevegelsene ble fjæringen i bakkeeffektbilene så stiv at det ble en hard fysisk belastning for sjåføren. Da kom Lotus 86 og 88 som kombinerte aerodynamikk og karosseriarbeid som var adskilt fra cockpiten. 86-modellen ble offer for innrømmelsen som FOCA måtte gi for å oppnå våpenhvile med Balestre som gjorde slutt på bakkeeffekt forlengerplatene. 88-modellen fikk alle mot seg og ble frosset ut av flere konstruk-



tører og bilracearrangører som var bekymret for pengene sine. Disse politiske seirene over fremskrittet var nedslående for Chapman som alltid hadde tenkt på Formel 1 som den ypperste teknikken som fantes. Han så deretter ut til å miste interessen for sporten.

Mot slutten av livet ble så Chapman, som alltid så mulighetene til å tjene penger, involvert i John DeLorean-skandalen. Den britiske regjeringen var svært positiv til samarbeidet mellom DeLorean og Chapman og foreslo at fabrikken som skulle produsere DeLoreans mirakelbil i stål skule etableres i det kriserammede Belfast og tilbød 54 millioner pund for å finansiere dette. Dessverre var det flere millioner pund som aldri kom fram til Nord-Irland. Det ryktes at pengene havnet i lommene til DeLorean, Chapman og andre. Arrestasjonen av DeLorean i forbindelse med anklager om narkotikasmugling og det påfølgende sammenbruddet av DeLorean bilfabrikken skapte en svært vanskelig situasjon. Siden Chapman døde så tidlig har hans engasjement i denne triste historien aldri blitt helt oppklart.

Chapman kastet luen i været for å feire en Formel 1 seier for siste gang ved et østerriksk billøp i 1982 som Elio De Angelis med nød og neppe vant over Keke Rosberg. Da Chapman døde av et hjerteinfarkt i desember samme år var det et stort sjokk for alle som hadde fulgt hans eventyrlige karriere. Noen av disse var rettsinstansene som gransket DeLorean-fiaskoen, men de aller fleste var venner og familie innen motorsporten som visste at de hadde mistet en uerstattelig del av sporten.





Graham Hill

Navn: Graham Hill
Nasjonalitet: Storbritannia
Fødselsdato: 15. februar
1929 – Hampstead, London
Dødsdato: 29. november
1975 – Arkley, Hertfordshire

Norman Graham Hill begynte ikke å kjøre før han var 24 år gammel. Hans sterke vilje og gode humør åpnet dørene. Han snakket seg inn i Lotus laget etter å ha haiket tilbake fra Brands Hatch med grunnlegger Colin Chapman og Mike Costin. Begge antok at han

var en venn av den andre, men i virkeligheten kjente Hill ingen av dem. Han var en opportunist, som vanligvis lyktes når han hadde satt seg noe fore. Ved å jobbe som mekaniker, sjarmerte han seg til kjøring av Cooper og Lotus sportsbiler på slutten av femtiårene. Da Chapman gikk F1 med Lotus i 1958 var Hill en av hans sjåfører. I 1962 var han klar for VM med BRM.

Seks år senere, da Jim Clark døde, var det Hill, på hans 40-årsdag, som bar det knuste Lotus laget gjennom sine mørkeste dager, og det året han vant sin andre tittel etter sterk konkurranse med sin tidligere lagkamerat, Jackie Stewart.

Ett år senere var karrieren nesten slutt, da han knuste begge beina etter å ha blitt kastet fra sin Lotus 49B etter at dekket sviktet under den amerikanske Grand Prix på Watkins Glen, men han overrasket sine leger med måten han kom tilbake på og vant en VM runde i sitt comeback i det sørafrikanske Grand Prix på Kyalami i 1970.



Graham Hill, Italian GP 1961



Jim Clark

Navn: Jim Clark

Nasjonalitet: Storbritannia

Fødselsdato: 4. mars 1936

Dødsdato: 7. april 1968 på
Hockenheim

Jim Clark ble født 4. mars 1936 på en sauegård i Kilmany, Fife, i Berwickshire – åsene i Skottland nær den engelske grensen. Han var foreldrenes yngste barn – deres eneste sønn – og vokste opp med sine fire søstre.

Motorsport var ikke en del av hans oppvekst, men en annen verden som han lærte om ved å lese bøker og blader om emnet. Han tilbrakte oppveksten ved å spille cricket og landhockey og å hjelpe til på familiegården. Motorsport var ikke noe foreldrene hans ville ha godkjent uansett. Den eneste bruken familien hadde for kjøretøyer var i den dagligdagse innsatsen i hverdagen. Jim hadde likevel i smug prøvd å sladde med familiens bil på jordene på familiegården. Da han ble 17 og fikk førerkortet, kjøpte han seg en Sunbeam Talbot. Han fant snart en bedre bruk for den, og begynte å legge inn lokale rallyturer og hastighetskjøring. Hans første løp for Lotus i Formula One kom på den nederlandske Grand Prix i 1960, der han erstattet John Surtees.

Clark var en allsidig sjåfør som deltok i løp med sportsbiler, touring biler og i Indianapolis 500, som han vant i 1965. Han var særlig knyttet til Lotus. Han ble drept i en Formel Two motor racing ulykke i Hockenheim, Tyskland i 1968. Da han døde hadde han vunnet flere Grand Prix-løp (25) og oppnådde flere Grand Prix pole posisjoner (33) enn noen annen sjåfør. The Times plasserte nylig Clark øverst på en liste over de største Formula One fjåfører.



Jim Clark vant 2 VM – i 1963 og 1965.



Cortina Lotus

The Lotus–Cortina ble produsert i Storbritannia i perioden 1963–1970 av Ford i samarbeid med Lotus Cars. Den opprinnelige versjonen, som var basert på Ford Cortina Mark 1, ble promotert av Ford som "Consul Cortina utviklet av Lotus", men "Consul" senere ble droppet fra navnet. The Mark 2 var basert på Ford Cortina Mark 2 og ble markedsført av Ford som "Cortina Lotus".





Albionklubbens sommerstevne

PROGRAM BIRI 3., 4. og 5. august 2012

Fredag kveld 3. august:

Mjøsmarkedet åpner (se eget)

Vi treffes på Biristrand Camping for de som kommer fredag kveld. Kanskje noen også drar på markedet på Lillehammer, Birkebeiner stadion – full aktivitet om kvelden

Vi blir uformelt kjent med hverandre for de som kommer til Mjøsområdet fredag

Lørdag 4. august:

– Mjøsmarked på Lillehammer

08.00 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

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 15.00 – egen "turløype" til Biri for de som ønsker det (forbehold om veiarbeider osv.)

Ca. 18.00 og utover:

Biristranda Camping (egen biloppstillingsplass nede ved grillen). Grillkos mv. Ta med grillmat, bestikk, bord, stol mv og noe å drikke.

Konkurranser, premier mv.

Overraskelser Sengetid?????

Søndag 5. august:

– Morgenskryt og hjemreise for de fleste –Det er også marked på Lillehammer



BIRISTRAND CAMPING

Tlf. +47 61 18 46 72

Fax. +47 61 18 48 02

post@biristrandcamping.no



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

ALBION har “reservert” noen hytter som blir delt ut først. Når du ringer forteller du at du er Albion-medlem og har veteran-bil. De “reserverte” hyttene blir derved tildelt først og dette har sammenheng med at formannen ønsker at medlemmene skal 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 Lillehammer og Mjøsmarkedet og på Biristrand Camping. Hvis værgudene skulle slå seg vrange, har vi reservert lokaler med bord og sitteplasser på Biristrand Camping. I år satser vi også på stort telt nede på grillplassen

1. Bestille hytte/plass
2. Meld deg gjerne på treffet på Albion-standen på Lillehammer.

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

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



MJØSMARKEDET / BIRIMARED

FREDAG-LØRDAG OG SØNDAG

Skal du ha stand eller bare besøke Mjøsmarkedet ? Gå inn på:
www.mjosmarkedet.com

Innkjøring ca 13.00 fredag, og slutt 15.00 søndag

I Lillehammer og omegn er det mange aktiviteter for små og store, slik som Hunderfossen, Vegmuseet, Maihaugen, Kulturaktivitet, Shopping mv.

Hvis trafikkforholdene tillater det, forsøker vi oss på en liten utflukt på søndag – kanskje samlet kjøring til et lite sted/aktivitet. Har du spørsmål, kontakt Lise på telefon 900 13 044 eller lise@ukkelberg.co.uk



Årsmøtedokumenter

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Birkebeinerstadion lørdag den 4. august 2012 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 2011 m/revisors beretning. Budsjett 2013
5. Eventuelt innkomne saker
6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/ forsikringskontakter og forsikrings- komité
7. Fastsettelse av kontingent for 2013
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen ihende senest 20. juli 2012,



mail:lise@ukkelberg.co.uk,
post:Albion v/Ukkelberg, Svartolderveien 11.2316 Hamar

Vel møtt.

Hamar, 18.06.2012 For styret Lise J Ukkelberg/s Formann



STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2011- AUGUST 2012

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	rundskrivredaktør
Jan Tverdal	styremedlem
styremedlem Ove Loen	styremedlem
Oddbjørn Sørensen	styremedlem

Under årsmøtet på Lillehammer 6. august 2011 ble ovennevnte styre gjenvalgt.

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 virkelig "Høvikgruppen" markert seg – det er treff siste onsdagen i måneden –og møtende Albionister m/biler er økende.

I perioden er det utgitt 4 rundskriv foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført.



Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.
Regnskapet for 2011 m/revisors beretning viser et overskudd på kr 21.874,00 og egenkapital (innest. bank + klubbeffekter) kr 74.138,00

Selve markedet på lørdag med årsmøte var for første gang i Olympia-parken (Birkebeiner stadion) på Lillehammer. Albion tok på seg en liten ekstrajobb, nemlig å få alle engelske biler på samme området noe som vi fikk masse skryt for. Takk for god innsats til "dirigentene", og jobben var ikke liten. Selv om det var ny plass, følte vi alle at "første gang på nytt sted" ble vellykket.

Medlemsmassen er stabil og det er kommet til nye medlemmer og "gamle"-nye.

Styret vil takke våre sponsorer, merkeoppmenn og forsikringskontakter for det flotte og gode arbeidet som er gjort

For styret

Lise J Ukkelberg/s Formann





BUDSJETT 2013

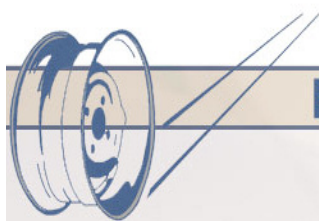
INNTEKTER

Medlemskontingenter	51.000,00
Inntekter treff Biri	4.000,00
Refusjoner LMK	200,00
Renter	500,00
SUM INNTEKTER	55.700,00

UTGIFTER

Styreutgifter	2.500,00
Kontingent LMK	4.500,00
Porto blad	6.000,00
Trykking blad	32.500,00
Utgifter Treff	4.500,00
Hjemmesider/Web/annonser	3.000,00
Bankgebyrer	200,00
SUM UTGIFTER	53.200,00

Kontingent: forslag fra styret:
uendret fra 2012 – **2013 kr 300.**
(ingen budsjettering av salg klubbeffekter)



SUNNAAS
HJULSERVICE

Hjulspesialisten på Bjerke





Regnskap 2011

RESULTATREGNSKAP

	2011	Bud 2012	2010	Bud 2011
Inntekter				
Medlemskontigent	56 900	50 000	61 600	50 000
Inntekter Biri	4 900	4 000	6 675	4 000
Salg klubbeffekeer	1 200		3 600	
Refusjon LMK/andre innt	650	200	200	200
Refusjon mva	1 687			
Renter	965	100	570	100
Sum inntekter	66 302	54 300	72 645	54 300
Utgifter				
Klubbeffekeer	600		1 476	
Kontingent LMK	4 260	5 500	4 920	5 500
Porto	3 599	7 000	5 775	7 500
Trykk	27 860	28 500	26 120	28 500
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	3 953	4 500	3 998	4 500
Styreutgifter	2 682	1 500	124	1 500
Hjemmeside/annonser	1 318	4 500	4 814	1 500
Bankgebyrer	150	100	100	100
Diverse	6		2	
Sum Utgifter	44 428	51 600	47 329	49 100
RESULTAT	21 874	2 700	25 316	5 200

BALANSE

Klubb-effekter	8 584		9 184
Bank-konto	67 954		46 639
Forsk.bet kontingent	-2 400		-1 500
Utestående kontigenter			
SUM AKTIVA	74 138	-	54 323
Egenkapital	-74 138		-52 264
Leverandørgjeld			-2 059
SUM PASSIVA	-74 138	-	-54 323

Oslo 14/05-2012
Jan-Ivar Sørensen
Kasserer

Bjørn Lie
Revisor



HØSTMARKED-EKEBERG 2012

Norges største delemarked - Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 15. september kl. 06.00-16.00

BRANNSIKRING er gitt topp prioritert.
ENHVER FORM FOR ÅPEN ILD/FLAM-
ME OG GRILLING ER IKKE TILLATT.

Ingen innkjøring til området uten at
hver enkelt kan fremvise en operativ
brannslukker på minimum 2 kg.
TYVERI: Arrangøren fraskriver seg
ethvert ansvar for mulige tyverier.

Standleie inntil 6 meter kr. 600,-.
Deretter kr. 100,- pr. påløpende
meter. Max. standbredde er 5 m.
(NVK-medlemmer: rabatt kr. 100,-
mot fremvisning av gyldig medlems-
kort.)

Plass for salg av bil/MC eldre enn
30 år kr. 300,- for klubbstands.
Finbilkpøring kr. 200,-. Selgere med
veteran-kjøretøyrelaterte varer priori-
teres, kontroll må påregnes. Salg av
næringsmidler, drikkevarer, søtsaker
og liknende er forbeholdt arrangøren.
Event. våpensalg må håndteres i.h.t.
norsk lov. Ingen adgang for semi-
trailer/vogntog og andre tunge
kjøretøyer over 12.5 meter.

Informasjon til selgere:

INNKJØRING: Fredag 14. september kl. 16.00 – 24.00
Lørdag 15. september kl. 06.00 – 10.00
INGEN INNKJØRING etter kl. 10.00 lørdag!
UTKJØRING: Fra kl. 14.00 lørdag 15. sept.

- Veteranbil og MC delemarked
- Salg av biler og MC over 30 år
- Antikviteter
- Forhåndsregistrering av
selgere med handel i næring
- Gratis adgang for publikum

HUSK:
ACSN's Oslo Grombil & MC samme
sted søndag. Info: www.ACSN.no



Arrangør: NORSK VETERANVOGN KLUBB

Postboks 5379, Majorstuen, 0304 Oslo
www.veteranvogn.no – Epost: n.v.k@online.no – Tlf: +47 23 38 05 10



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™



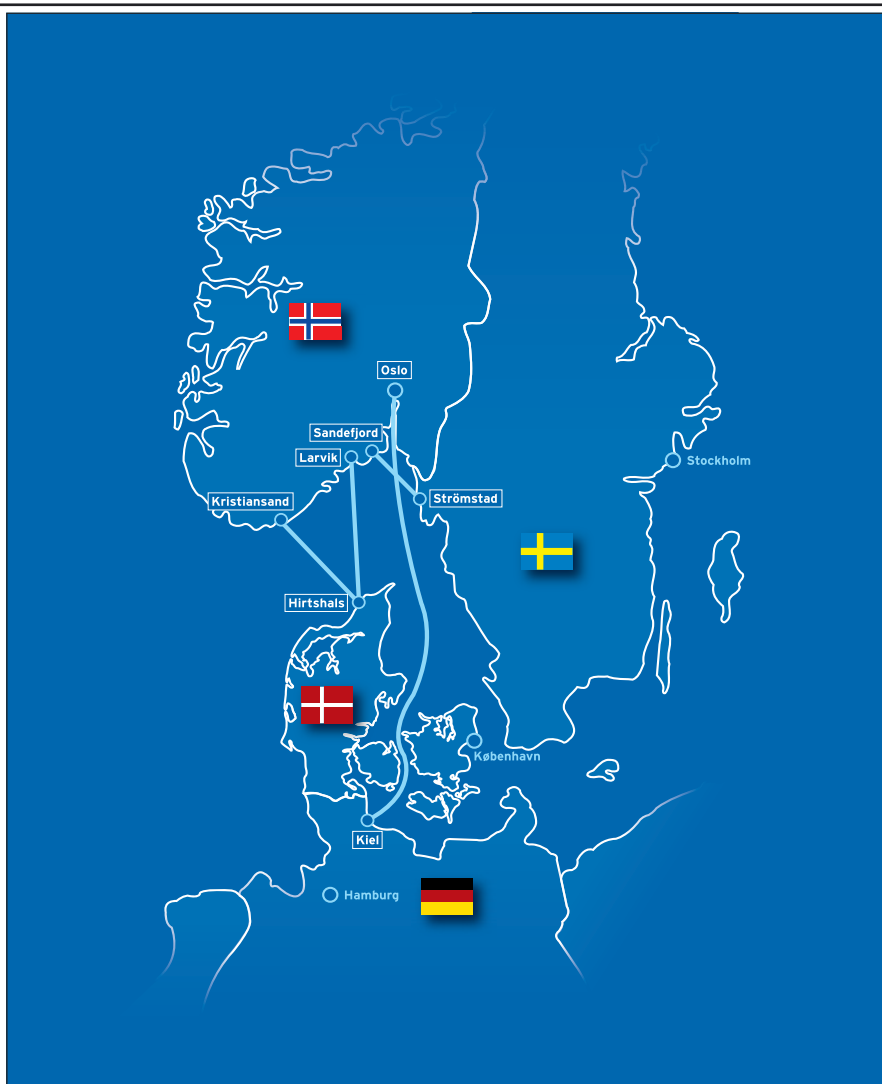
SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte fruktte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twining's tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykokt vann.*

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

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG LA SMAKSPROVER.

TWININGS
OF LONDON



colorline.no • 810 00 811



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Svein i samtale med en Lanciaeier om bilen sin -
Wolseley 6/110 mk2 fra 1965.