



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2012



*Albions sommertreff 2012 -
hvor var sommerværet?*





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 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



Så var Albiontreffet over også for i år. Det er alle fall en ting som stemmer – vi var ikke heldige med været.

Likevel var det en rekke interessenter som møtte på standen på Birkebeiner stadion på Lillehammer, men i år var det ikke så mange Engelske biler – årsak været.

Så kom lørdagskvelden og tradisjonen tro dro vi alle ned på "plenen" for å grille, løse oppgaver og kose oss. Og alt gikk greit til vi nesten var ferdig med å spise, da åpnet himlens sluser seg og det ikke bare regnet, det høljete ned.

Vi måtte derfor ta avslutningen i 2.etasje og det var godt å komme inn i varmen og slutføre oppgaver, lotteri og ellers litt ekstra for de minste.

Jeg vil på vegne av styret rette en stor takk til alle som deltok på treffet, og det må sies at Albionister er et eget folkeslag – det var ingen som klaget over noe – slå den....

Styret takker for tilliten vi fikk på årsmøtet og går på med ny giv og forebereder oss til 2013.

En stor takk til våre sponsorer som bidro med premier og gevinster. Bruk våre sponsorer – vi må bidra tilbake.

Nå som høsten er i anmarsj gjelder det å ta vell vare på doningen, sjekk at du har ordenlig forsikring, benytt derfor våre forsikrings-kontakter. Våre merkeoppmenn kan også være til stor hjelp med kontakter, kjøp/salg og annet. Bruks også våre flotte nettsider.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

På 60-tallet ble det årlig lansert nye engelske biler som fortløpende runder 50 år. I dette nummer av bladet vårt har vi sett nærmere på en klassiker fra 60 tallet – Morris 1100. Dette var en bil som også nordmenn likte godt. Etter datid-

en normer hadde bilen gode kjøreegenskaper. Den hadde jo forhjulsdraft og den hadde en litt større motor enn Mini. Min mor kjørte Morris 1100 til og fra jobben hver dag i mange år. Når det gjelder bensin og tenning så var det ikke store forskjellen fra verken Minor eller Mini. Man kjente seg igjen og man fant de samme små-problemene. Å kjøre bil i snøvær om vinteren, ja da kunne det hende at bilen stoppet, fordi fordeler ble gjennomvåt. En gang måtte jeg grave snøen ut av Minien på ringveien i Oslo. Satte meg inn i bilen, ventet i 15 minutter, startet bilen og den gikk.

Nå er sesongen på Høvikodden over for denne sesongen. Det har stort sett vært veldig flott oppslutning og variasjonen i biler har vært stor. Morsomt at det kommer så mange fine biler hver gang. Publikum som går forbi synes også det er morsomt å se på gamle biler.

God lesning, redaktøren!





Protokoll fra Albions årsmøte 2012

Protokoll

Årsmøte i Albion 4. august 2012, Birkebeiner stadion

Tilstede på årsmøtet: 12 medlemmer.

1. Godkjenning av innkalling

Innkallingen ble godkjent.

2. Valg av ordstyrer samt valg av to stk. til å undertegne protokollen.

Lise J Ukkelberg ble valgt til ordstyrer. Jon Eilert Myklestad og Kristian Johansen ble valgt til å undertegne protokollen.

3. Styrets årsberetning.

Det ble foreslått at Albion-bladet skulle kalles medlemsblad og ikke rundskriv. Dette ble vedtatt og årsberetningen for øvrig ble godkjent.

4. Regnskap for 2011 m/revisors beretning. Budsjett 2013.

Økonomien er strålende med en omsetning på 66.000 og man er over budsjett. Om 2 år er foreningen 35 år og det bør spares opp til en markering av dette. Regnskapet ble vedtatt. Når det gjelder budsjettet for 2013 kom det inn forslag fra redaktøren om at det bare skal være fargebilder i medlemsbladet, det er en årlig kostnad på kr 4.000. Årsmøtet bifalt forslaget. Budsjettet ble vedtatt. Det skal utarbeides en matrikkel med oversikt over alle medlemmenes biler, den skal sendes ut som eget bilag til jul. Neste medlemsblad skal derfor inneholde en oppfordring til medlemmene om å sende inn informasjon snarest for at dette skal bli mulig.

5. Eventuelt innkomne saker

Det var ingen innkomne saker.

6. Utnevning av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikringskontakter og forsikringskomité.

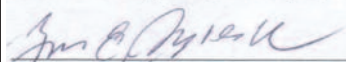
Det kom inn forslag om at forsikringsinformasjonen fra LMK må oppdateres da det er mye uklart. Per Ramsøskar skal skrive utfyllende om dette i neste nummer av medlemsbladet.

7. Fastsettelse av kontingent for 2013.

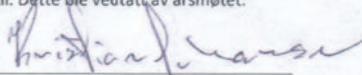
Årsmøtet vedtok at kontingenten for 2013 forblir uendret på kr 300.

8. Valg

Valgkomiteen var ikke til stede. Ingen av styremedlemmene har meldt inn at de ønsker å slutte. Det ble foreslått at valgkomité, revisor og styre blir valgt for ett år til. Dette ble vedtatt av årsmøtet.



Jon Eilert Myklestad



Kristian Johansen



Historien om BMC 1100 / 1300



BMC 1100/1300 så spreke ut også på 1970-tallet.

Mini'en var lansert og verden overøste BMC med rosen som de absolutt fortjente, men i månedene etter at bilen kom på markedet var ikke alt fryd og gammen. Saken var ganske enkelt at bensinkrise eller ei så ønsket ikke forhandlerne Mini; de tjente svært lite på salget av bilen mens verkstedavdelingene ble overveldet av hvor komplisert bilen var. Det som gjorde saken enda verre var at de første Mini'ene som gikk av samlebåndet i Longbridge og Cowley fikk et rykte for å være mindre pålitelige enn gjennomsnittsbilen og de pådratte garantikostnadene viste seg å være ganske besværlige. Siden forhandlerne forsto at små biler betyr små marginer ønsket de et annet produkt i den motsatte enden av markedet for å kompensere for det administrative marerittet skapt av Mini'en.



Dette var ikke viktig for Leonard Lord på dette tidspunktet siden han hadde klokkertro på Alec Issigonis og hans evne til å produsere biler som folk ønsket seg. Lord var glad for at BMC ble ansett for å være en pioner når det gjaldt design i datidens bilindustri. Mini utvidet også BMCs bilserie og klarte å generere stor omsetning i et segment som lå under selskapets tidligere basismodeller – Austin A35/A40 og Morris Minor 1000 – uten at det gikk utover salget av disse bilene.



Den første XC9002 (til venstre) har en slående likhet med Mini men er faktisk en mindre versjon av XC9001 som var forløperen til ADO17 – denne modellen stammer fra 1958 og ble ansett for å være altfor lik Mini. Den nye versjonen av XC9002 (til høyre) viser starten på ADO16-særpreget – særlig bakpartiet med de avkortede finnene som Longbridge var så glad i på den tiden. Ellers ser den lekre bilen ganske flott ut fra denne vinkelen.

Sidebilde av den senere modellen viser at proporsjonene og innpakningen var etablert på dette stadiet i utviklingen av bilen.





Fronten på XC9002 viser selskapets innsats for å gi bilen et nødvendig særpreg (det gjensto fremdeles mye arbeid) – men bak-siden på samme bil (høyre) viser at det endelige ADO16 utseendet allerede var etablert hos stylistene (selv om bildet ser ut til å ha fått mye airbrush-behandling for å oppnå denne effekten).

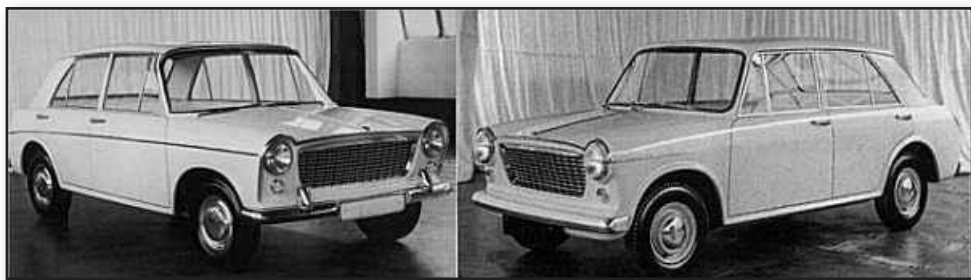
Neste skritt i fornyelsen av BMC-serien var å produsere en større modell for å tette gapet mellom én-litersklasse-bilene (A40 og Minor) og de mye større 1,5 liter Farina sedanene. Alec Issigonis satset på å konstruere en forlenget versjon av Mini'en, og siden den nye bilen, som først var kjent ved kodenavnet XC9002 men som senere ble omdøpt til ADO16, skulle hovedsakelig bruke den samme motoren og girkassen var utviklingen en ganske ukomplisert prosess.

Utvikling av stor Mini

Mens Mini ikke var blitt forandret stort etter de originale tegningene til Alec Issigonis, besluttet Leonard Lord at ADO16 skulle bli en mye mer stylet bil, da den skulle konkurrere i et dyrere markedssegment. Han besluttet videre at dette målet kunne oppnås ved å overlate stylingen av bilen til Pininfarina siden de hadde hatt slik suksess med Austin A40. Dette viste seg å være en god beslutning fra Lords side, siden det italienske designet hadde en konsis og velbalansert utforming som da den ble lansert viste seg å være rett produkt til rett tid. Issigonis gjorde et forsøk på å designe ADO16 men som han fortalte journalist Ronald Barket: "Jeg klarte ikke å få det til riktig".



I likhet med Mini'en før dette ble ADO16 utviklet på usedvanlig kort tid og da den første prototypen i full størrelse ble lansert i oktober 1958 hadde den allerede fått den gjenkjennelige 1100-profilen. Da Pininfarina hadde gjort sitt underverk med stylingen var forvandlingen fra XC9002 i januar 1959 til ADO16 i juli samme år ganske oppsiktsvekkende. Det italienske designfirmaet hadde ikke gjort noen store endringer på bilens struktur men når det gjaldt å rendyrke stylingen av taket, fronten og sidene ble den helhetlige virkningen ganske markant.



Nesten ferdig: I januar 1959 ble Pininfarina bedt om å utvikle XC9002 – deres første forsøk (til venstre) hadde en ganske bred front og ble vraket av BMC da den ville bli unødvendig kompleks (se for eksempel toppen av dørrammene) og derfor for dyr å produsere. Høyre bilde viser det andre forslaget til Pininfarina til det som nå er kjent som ADO16 og som ledelsen senere godkjente for produksjon. Stylingen foran ble tilbudt i to ulike former og det var denne versjonen som skulle vise seg å være den beste løsningen.

Etter at den Longbridge-bygde prototypen var fullført ble den videre utviklingen overlatt til Morris Motors sjefsingeniør Charles Griffin som ledet et lag med ingeniører med bl.a. Alan Webb, Bob Shirley, Reg Job og Alan Parker som var basert i Cowley. Det var Griffin som skulle lykkes med å kombinere Issigonis's funksjonelle ingeniørarbeid og Pininfarinas stil og attraktive, ergonomiske interiør. Issigonis holdt øye med utviklingen ved å besøke Cowley hver torsdag. Det var Reg Job, prosjektingeniør for både Morris Minor og ADO16 som tegnet lukkemekanismen til 1100s bagasjerom som var formet som en svane Hals.



Den opprinnelige prototypen fikk en 948cc A-Series motor som da var langsgående montert i Morris Minor. Griffin var rystet over motorens dårlige dreiemoment og andre sider ved bilen. Han appellerte direkte til George Harriman som var nestleder i styret for å få fullmakt til å rette opp manglene. Griffin fikk grønt lys for å bruke hydrolastisk fjæring og å utvikle en større A-Seriesmotor. Ved å forlenge slaglengden til 83,72mm ble A-Seriesmotoren forstørret til 1098cc og dette ble kombinert med et nytt sylinderhode design, 12G202, som hadde større innsugingsventiler slik at kraften økte fra 37bhp ved 4750 rpm til 48bhp ved 5100 rpm.

Dreiemomentet økte fra 50lb fot ved 2500rpm til 60lb fot ved 2500 rpm. Både 12G202 sylinderhodet og girkassen som også ble brukt på ADO16 ble vist på den originale 997cc Mini Cooper som ble avduket høsten 1961. ADO16 skulle bli den første BMC-bilen i produksjon med Alex Moultons hydrolastiske fjæring som ikke ble helt ferdig til lanseringen av Mini i 1959. Ifølge Charles Griffin var ikke Issigonis noen tilhenger av hydrolastisk fjæring til å begynne med. Griffin ble intervjuet i oktober 1997-utgaven av MINI magazine og sa da følgende om de tidlige stadiene i utviklingen av hydrolastisk fjæring: "de første hydrolastiske typene hadde faktisk et sentralt væskekammer, vi kalte det "osten", som var plassert under setene med rør som gikk i alle retninger. Det var bråkete og grovt, kjøring på refleksene i veibanen hørtes my verre ut inni bilen. Den neste versjonen hadde fortrengningslegemer ved hvert hjul, men det var ikke før vi la gummi i overføringsleddet til fjæringen at man ble kvitt grovheten."

Mens Morris Motors i Cowley var ansvarlig for karosseriet og det mekaniske var interiøret tegnet av Longbridge Styling Department som var ledet av Dick Burzi, argentinskfødt i eksil fra Mussolinis Italia.

Ifølge Jonathan Woods flotte bok "Alec Issigonis: The Man Who Made the Mini" var Issigonis imot å montere skivebremsen i ADO16. Issigonis mente at skivebremsen var "moteriktig: noe man måtte ha. Jeg var ikke så veldig for det".

Ifølge Issigonis kom ønsket om skivebremsen fra "ledelsen, selv



om det var den dyreste løsningen". Vi kan anta at ledelsen etterkom ønsket fra Charles Griffin. Alle som jobbet på ADO16 både da og nå legger merke til at det er mer plass i motorrommet enn i både Mini og den senere ADO17. Dette kan ha gjort servicearbeidet enklere men dette var ikke hensikten. BMC hadde jobbet med en ny generasjon motordesign, en V4 og en V6-variant som skulle erstatte alle motordesignene til selskapet på en gang. ADO16 var en av disse nye bilene under utvikling som V4 var planlagt for. Siden slutten av 1950-tallet hadde BMC jobbet med en Lancia-inspirert 18 grader V4. En gummitannreim skulle drive en sentralt plassert kamaksel i V4-motoren og ble forsøksvis produsert i både 1100cc og 2-liter varianter.

Da han ble spurt om hvorfor V4-prosjektet ble forkastet svarte Alec Issigonis "det ble forkastet fordi det ikke passet inn med vår designfilosofi.... Biler må bli mindre men "kabinen" må bli større. Da vi startet arbeidet med V4 brukte vi motorer som var stilt på langs men siden vi gikk over til tverrstilte motorer i våre små biler passet ikke V4 lenger med vårt konsept, da en rekkemotor tar mindre plass når den er montert på denne måten".

Senioringeniør Eric Bareham på Longbridge bekreftet senere at V4 var bare for rekkemotor installasjon og til forhjulsmotorer trengtes en girkasse som lignet på den senere Triumph 1300 FWD. Da det viste seg mulig å forstørre A-Series motoren til 1098cc ble V4-ideen droppet.

I markedsføringen av bilen ble BMCs policy med merkeproduksjon ført til sin logiske konklusjon. Dette kan Leonard Lord muligens ha likt men det fremhevet også en politisk situasjon som hadde bygget seg opp mellom konkurrerende forhandlernetverk etter at denne praksisen





startet for alvor i slutten av 1950-årene. Lord trakk seg delvis tilbake og ble så erstattet av George Harriman like før lanseringen av ADO16 høsten 1962.

På denne tiden hadde markedsføringssituasjonen blitt en slagordkamp mellom de konkurrerende forhandlernetverkene til Austin og til den tidligere Nuffield Group (Morris, MG, Riley og Wolseley). Situasjonen ble heller verre enn bedre siden Nuffield Group forhandlere så hva Austin-forhandlerne hadde å tilby og at de solgte en mer komplett serie av biler.

I stedet for å takle disse problemene direkte, noe som burde ha vært gjort flere år tidligere, tok Harriman hensyn til hva Nuffield-forhandlerne ønsket og besluttet å lansere ADO16 bare som en Morris modell til å begynne med. En Austin versjon skulle komme etter en tilstrekkelig lang forsinkelse. Denne ettergivenheten overfor forhandlerne kan ha sett lurt ut på den tiden for å tilfredsstille gjenstridige forhandlere, men prisen var tapt omsetning for BMC og det betydde derfor at ADO16 hadde en dårligere start i livet enn hva som ellers hadde vært tilfelle. På produksjonssiden var det en fordel da en helt ny modell ble lansert på markedet i én grunnleggende form fra én fabrikk, som gjorde innkjøringsprosessen lettere og forenklet håndteringen av begynnervanskene.



Earls Court er på beddingen og hemmelige prototyper streifer rundt på veiene på testrunder. Kunne disse bildene sendt inn av en leser vise en ny modell fra en stor bilprodusent som skal vises på Motor Show?



I tiden før scoopfotografier ble vanlig i motorjournalistikken publiserte Motor Sport magasinet disse bildene sendt inn av en leser i oktober 1960. Det er tydeligvis en tidlig konstruert ADO16 prototyp. Forskjellene mellom denne og den endelige versjonen er mange: bensinpåfyllingen er på høyre side, baklysene ligner på tidligere prototyper og fronten er litt annerledes og ligner særlig på ADO16 prototypen (over).

Den første halvoffisielle bekreftelsen på at det snart kom noe nytt fra BMC kom 8. januar 1962. Som svar på ryktene om det mot-satte annonserte BMC at Morris Minor 1000 skulle fortsatt produseres i lang tid fremover. Ryktene hadde versert i over ett år om at Morris Minor skulle få nytt design og nytt navn – Major, og at den skulle få tverrstilt motor og forhjulsdrift som en større versjon av Mini'en. Minor var en lønnsom bil for BMC og ledelsen ville helst ikke gi slipp på den. Den skulle ikke bli den eneste BMC-bilen som fortsatt ble produsert etter at etterfølgeren var lansert. Lanseringen av Morris 1100 gjorde at produksjonsvolumet for ADO16 ble mindre. Produksjon av Morris 1100 startet i mars 1962 i Cowley, som var kanskje den mest militante fabrikken i BMC-riket.

Lanseringen av 1100

Den 15. august 1962, bare tre år etter at Mini'en kom, ble Morris 1100 lansert på Worcester College med utenlandsk presse og Alec Issigonis til stede. BMC hevdet at 10.000 ADO16-biler hadde allerede blitt bygget og at alle Morris-forhandlerne i verden hadde fått et eksemplar. Et bilde av Lord Nuffield som poserte sammen med en Morris 1100 ble sendt ut til pressen. Han døde ett år senere.

Alec Issigonis sa til Basil Cardew fra Daily Express: "Vi har forsøkt å produsere en pen, funksjonell bil og i størst mulig grad redusere risikoen for feil. Mitt hovedmål har vært å designe en bil som går fra A til B mest mulig effektivt, med god komfort selv på svært dårlige veier. Verden vil avgjøre om vi har lykket i dette."



Det amerikanske magasinet Time siterte også Issigonis: "Min jobb er ikke å designe motetilbehør eller statussymboler men å tegne biler som skal kjøre mest mulig effektivt fra A til B. En bil bør formes av ingeniørarbeidet som inngår i den."

Hvis bilnæringen og publikum hadde vært ganske skeptiske til Mini, ble 1100 tatt imot med åpne armer, selv om bilen i likhet med Mini ikke var den mest pålitelige bilen av sin type, ikke på langt nær. I årene etter Suezkrisen hadde det britiske bilmarkedet endret seg dramatisk, med en sterkt økende etterspørsel etter småbiler. Hovedfokuset i markedet var derved på mindre biler og med en kombinasjon av hell og god vurderingsevne klarte Morris 1100 å treffe dette markedssegmentet midt i blinken.

Den 7. september 1962 ble CAB2 i Longbridge satt i drift. Den første bilen som rullet av samlebåndet var en Austin A40, som var den biltypen som BMC burde ha kuttet ut da ADO16 ble satt i produksjon, men allikevel fikk den leve videre. CAB2 var en del av BMCs utvidelsesprogram for å øke den teoretiske produksjonskapasiteten fra 750.000 til 1 million biler pr. år. Senere samme måned ble Ford Cortina lansert, den var Dagenhams nøyte kostnadsberegnete bil som tok sikte på det viktige massemarkedet. Rattet på Cortina'en ble omarbeidet fire ganger for å komme under budsjett.

Mens ADO16 bare hadde en 1100cc-motor til å begynne med, "take it over leave it", hadde Cortina 1200cc og 1500cc motorer. Disse to bilene, som skulle slåss om lederposisjonen i markedet gjennom resten av 1960-tallet, representerte to motpoler. ADO16 brukte avansert teknologi for å tiltrekke seg kjøpere mens Cortina brukte markedsundersøkelser og enkel mekanikk for å forbedre pålitelighet og vedlikehold. Og siden kostnadsberegningen var så perfekt var lønnsomheten god nok til at den finansierte etterfølgeren. Disse to bilene ble ansett som direkte rivaler som tilbød samme komfort og motorytelse.



Merkeversjonene kom på rekke og rad i god BMC tradisjon, men man kan trygt si at praksisen nådde sitt høydepunkt med ADO16 og Farina-sedanene av 1958.

Den første etterfølgeren etter Morris-versjonen var MG 1100 med dobbelt forgasser som ble lansert 2. oktober 2012 og som var en god nyhet for Nuffield-gruppens forhandlere. MG 1100 brukte et nytt sylinderhode, 12G295, som var det første resultatet av BMCs samarbeid med Downton Engineering of Wiltshire, Downtons direktør Daniel Richmond hadde blitt rådgiver for BMC. 12G295 hadde åpnere forbrenningskamre enn tidligere og det var nok til å forbedre toppkraften til 55bhp ved 5500rpm. En short stroke 998cc versjon av denne motoren ble installert i Mini Cooper i 1964. Etterspørselen etter Morris 1100 var så stor at det snart ble etablert en venteliste selv om Cowley hadde en relativt streikefri periode i slutten av 1962.



På årsmøtet til BMC i desember 1962 var aksjonær Osborn Bartram av Corsham, Wiltshire, sterkt kritisk og sa følgende til styret: "Jeg antar at dere er tilfreds med fremgangen dette året. Men mange av oss vanlige aksjonærer er ikke fornøyd. Servicen man får som kunde i en av landets hovednæringer er ekstremt dårlig. Jeg spør etter den nye Morris 1100 og får et vagt løfte om levering om 3 måneder. Det er jeg ikke interessert i. Jeg vil ha bilen nå, ellers kjøper jeg en Ford."

Herr Bartram kan ha hatt god grunn for å bli sint da det ikke var før i februar 1963 at man startet med nattskift i Cowley for å kunne produsere 800 flere AD016 pr. uke. Dette ble oppnådd ved at man sluttet med nattskiftet i produksjon av Morris Minor. Dette hadde først vært tatt opp i november året før, men forhandlingene med fagforeningene forsinket lanseringen av nattskiftet til februar 1963. Den første Morris 1100 ble for øvrig produsert i New Zealand samme måned. Den 18. april 1963 ble Alec Issigonis, BMCs tekniske direktør, oppnevnt til medlem av styret og samme dag ble det annonsert at Innocenti av Milano skulle bygge ADO16 og IM3. Issigonis sa: "De var begeistret for bilen og sa at den vil gjøre det svært bra i Italia."

Begrenset utvikling





Stasjonsvognversjonen var like stilig som sedanen: praktisk og kompakt og var en svært tiltrekkende pakke. Ifølge Dr. Alex Moultons egne notater fra perioden hadde elektrisk selvregulerende fjæring alltid vært planlagt for denne modellen. Den 9. juni 1966 ble Joe Edwards adm. direktør for BMC og overtok mange av Sir George Harrimans daglige oppgaver. Måneden etter ble det annonsert at BMC skulle øke produksjonen av ADO16 i Cowley med 480 biler pr. uke, som skulle gi en totalproduksjon i Cowley og Longbridge på mer enn 7000 pr. uke. Det ble nødvendig å ansette 200 nye arbeidere. Dessverre for BMC besluttet regjeringen like etterpå å innføre noen inflasjonsbegrensende tiltak i økonomien bl.a. kredittinnsamling. Dette skulle føre til et kraftig fall i etterspørsel etter nye biler og ekspansjonsplanen ble derfor droppet.

Ikke lenge etter ble 30.000 BMC arbeidere satt på nedsatt arbeidstid og høsten 1966 annonserte selskapet at 10.000 arbeidere måtte sies opp som en del av Joe Edwards rasjonaliseringsplan. Men en sjåførstreik resulterte i en opphopning av ferdige biler på BMCs fabrikker helt til det ikke var plass til flere biler. Resultatet var at bilgiganten ikke hadde annet valg enn å stoppe all bilproduksjonen fram til konflikten var løst. Denne perioden var svært dårlig PR for BMC og etter dette ble det vanskeligere å selge ADO16.

Den 19. oktober 1966 annonserte BMC lanseringen av MK3 MG Midget/MK4 Austin Healey Sprite. Disse nye sportsbilvariantene introduserte endelig en produksjonsstyrt 1275cc motor med bruk av billigere materialer selv om blokken var annerledes fra "S"-motoren. Den nye motoren brukte 12G940 sylinderhodet som var tegnet av Daniel Richmond fra Downton Engineering. I mars 1967 passerte ADO16 1 million produserte biler, omtrent samtidig som BMC besluttet å gi både Mini og ADO16 et ansiktsløft og å introdusere MK2 versjoner av sine bestselgere på London Motor Show i oktober.



Dessverre hadde BMC ventet for lenge og resultatet var mer vanskeligheter for det plagede selskapet. I april 1967 annonserte British Motor Holdings et katastrofalt £7,5 million halvårstap fra slutten av januar 1967. BMH hadde tydeligvis blitt rammet mye hardere enn fryktet av en tilsynelatende uendelig rekke med streiker og regjeringens tøffe prisstopptiltak fra juli 1966. Disse tiltakene kom bare 9 dager før starten av selskapets regnskapsår. BMC ble hardt rammet av streiker i det siste kvartalet i 1966. I de første seks månedene av regnskapsåret fram til slutten av januar 1967 produserte BMC 23% færre biler, til sammenligning var det en 15% nedgang i innenlandsk bilregistrering.

BMC slet seg gjennom 1967 og på sommeren lanserte de 1275cc motoren til de dyrere ADO16-modellene MG, Riley, Wolsely og Vanden Plas. Den nye motoren kom første bare med enkeltforgasser med en ytelse av 58bhp ved 5250rpm og 69lb ft ved 3000rpm. Den 17. oktober lanserte BMC Mk2 ADO16 og standard Austin og Morris 1300-modellene skulle slutte seg til den eksisterende 1100-serien.

Oppgradering av serien til 1,3-liter motorer - hvordan man ikke skal gjøre det....

Sommeren 1967: Enkeltforgasser, 58bhp 1275cc motor spekulativt montert på fire dyre modeller (MG, Wolseley, Riley, VP) men fremdeles med den opprinnelige karosseristilen, disse bilene fikk merket "1275".

Oktober 1967: "Mark II" karosseri (med avkuttete bakfinner) montert på alle ADO16-bilene bortsett fra stasjonsvognene som holdt seg til det opprinnelige bakpartiet. Samtidig ble 1300-versjonen formelt lansert (fremdeles med 58bhp 1275cc motor) i alle seks merkene (på denne tiden var altså MG-versjonen ikke raskere enn de andre - antagelig litt saktere pga ekstra metallarbeid). Alle 1100-modellene som ble produsert med ombygget karosseri ble kjent som 1100 MkII-er men for 1300 ble Austin og Morris-versjonene kalt MkII (selv om det aldri hadde vært en tidligere 1300 versjon) mens de fire dyre modellene klarte seg uten denne ekstra merkeangivelsen.



Mars 1968: Austin America ble introdusert og var bare til salgs i USA, Canada og Sveits, med en ny 60bhp versjon av 1275-motoren og 4-girs girkasse. Ifølge en insider tapte BMH penger med hensikt på denne versjonen for å opprettholde Storbritannias betalingsbalanse!

April 1968: Dobbeltforgasser, 68bhp 1275 motor montert på MG og Riley-modellene. Wolseley fikk dobbeltforgasser og en 65bhp enhet mens VP fortsetter med enkeltforgasser, 58bhp enhet og fremdeles ingen merkeangivelse.

Oktober 1968: De fire eksklusive modellene ble offisielt MkII (!) mens MG og Riley-modellene fikk en 70bhp versjon av 1275cc-motoren mens Wolseley beholdt sin 65bhp; VP fikk også en 65bhp versjon nå (eller 60bhp med automatgir).

Høsten 1969: Austin og Morris 1300GT-modeller ble lansert som også fikk 70bhp motor.

Denne sakte oppbyggingen av 1300-versjonene var et annet tegn på dårlige tider hos BMC på denne tiden og når forhandlerne ikke kunne levere biler til kjøperne så smakte dette av arroganse og dårlig ledelse. Selvsagt hadde ledelsen gjerne oppfylt etterspørselen etter produktene sine men de klarte det ikke. Dessverre viste det seg også vanskelig å få tak i en MK2 1100.





Utvikling av prototypen til YDO15 basert på ADO16 viste at BMC 1100 var ideell for utbygging. Produksjonsversjoner ble bygget i Australia (kjent som Morris Nomad), men av en uforklarlig grunn (kanskje stylingen som ikke var like vellykket som sedanen eller Traveller) ble den ikke ansett for å passe for hjemmemarkedet.

I januar 1968 ble etableringen av BLMC annonsert, selv om avtalen ikke var helt klar. Ved slutten av påfølgende måned hadde lageret med uferdige BMC-biler nådd et svimlende 51,000, for det meste Mini'er og ADO16. Da Leylands økonomidirektør John Barber reiste til Longbridge 14. februar la han merke til at uferdige biler var lagret på alle mulige ledige plasser. Den 4. mai var lagerbeholdningen sunket til 26.000 biler, men for mennene fra Leyland og regjeringen var hele episoden med ikke-lanseringen av MK2 Mini og ADO16 et kroneksempel på BMCs inkompetanse og viste hvorfor det var nødvendig med en fullstendig utskifting av ledelsen.

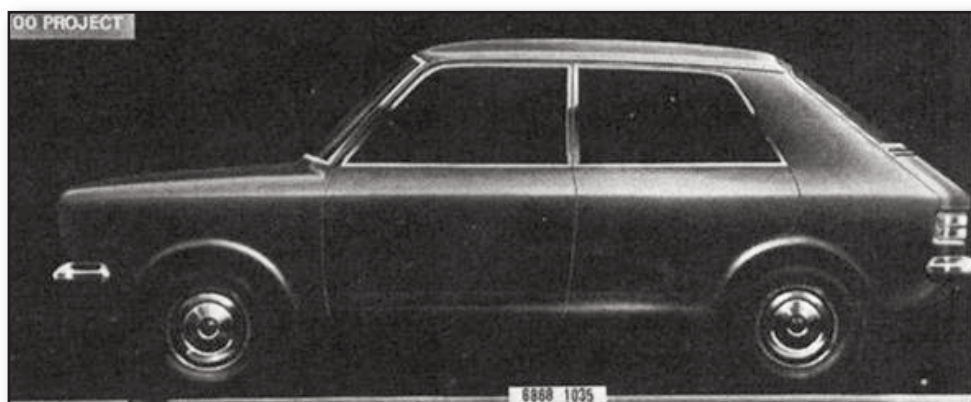
Da produksjon og salg av 1275cc-versjonene av bilen endelig kom i siget var omsetningsøkningen for hele serien tydelig for alle. Produksjonen økte til et rekordstort 249.500 biler i 1967/86 og produksjonen i 1968/69 var bare litt lavere enn dette. I 1968 gjenvant ADO16 førsteplassen som Storbritannias mestselgende bil. 1969 (det første fulle året med Leyland-ledelse ved Longbridge) var et år med generelt dårlig salg i Storbritannia, men ADO16 beholdt topplasseringen på salgsstatistikken og tok 13,8 % av markedet.

Etter fem år i produksjon og lite løpende utvikling begynte endelig arbeidet med etterfølgeren til ADO16, eller snarere: den mer tiltalende ideen med å foredle produktet og modernisere stilen. Utviklingsarbeidet ledet av Charles Griffin fokuserte på oppdatering av den hydrolastiske fjæringen for å få en behagligere kjøeropplevelse, dermed ble det forbedrede delrammer og braketter som også tok hensyn til lærdommen fra det mislykkede ADO16-prosjektet. Den nye bilen ble kalt ADO22 og prosjektet fikk fart på seg etter at målet var klart: kjørende arbeidshester ble bygget og den nye fjæringen var en stor forbedring.



Ved begynnelsen av 1968 hadde BMH klargjort alle de mekaniske endringene for produksjon men utformingen av bilen var enda ikke klar. I mellomtiden var British Leyland blitt etablert og Joe Edwards var det første offeret, i april 1968. Den 22. mai 1968 skrev Roy Haynes til John Barber – en av de øverste lederne av det nye Leyland og fortalte om ideene om en enkel bakhjulsdrevet sedan som kunne ta opp konkurransen med Cortina og som utviklet seg til Morris Marina. Da Harry Webster kom til Longbridge og annonserte den nye organisasjonen Leyland ba han Michelotti om å produsere en forbedret versjon av ADO16 som skulle omfatte Charles Griffins tekniske endringer. Resultatene så veldig lovende ut men hele ADO22-prosjektet ble henlagt på grunn av kostnadene og fordi grundesignet nå var seks år gammelt og ifølge Webster var dette altfor gammelt som utgangspunkt for en ny bil.

Det var også en følelse hos Austin–Morris at det nye regimet ønsket å løsrive seg fra fortiden og konsekvensen var at Webster gjorde en helomvending og gikk inn for en ny bil som var billigere å produsere – Austin Allegro.



Den foreslåtte ADO22 viser en utvikling fra ADO16–utseendet: ville den fortsatt ha vært konkurransedyktig i de tøffe 70-årene? Dette spørsmålet er umulig å besvare men en ting er sikker: den ville ikke ha fått den store kjøpermotstanden som Allegro møtte i 1973.



Fra september 1968 var det bare forandringer da George Harriman sluttet som styreformann i British Leyland for å bli erstattet av Sir Donald Stokes. Restene av det gamle BMC ble til Austin Morris avdelingen i BLMC under adm. direktør George Turnbull som i likhet med Harry Webster kom fra Standard-Triumph. Disse mennene skulle bestemme over fremtiden til ADO16.

Den 30. september 1968 fikk ADO16 en synkronisert girkasse, noe som Cortina hadde hatt siden den ble lansert. I oktober 1968 på bilmessen i Torino viste Pininfarina en stilig bil basert på ADO16s mekanikk som lignet på fjorårets 1800 Aerodynamica. Dessverre var det slutt på det tette samarbeidet med BMC og de nye mennene hos British Leyland var ikke så mottakelige for hans ideer.

For lite, for sent?

I juni 1969 fikk bilkjøpere i Australia og New Zealand bilen som ble nektet europeiske bilkjøpere, nemlig YDO9 Morris Nomad og YDO15 Morris 1500. Morris Nomad var en ADO16-type femdørs kombikupé tegnet på Longbridge i samarbeid med australske ingeniører. Den fikk montert en E-Series 1485cc motor med manuell firegirs girkasse eller en A-Series 1275cc motor med automatgir. Morris 1500 var ganske enkelt sedanversjonen av Nomad. Begge 1500-versjonene hadde en kul i panseret for å gi plass til den høye E-Series motoren. Sannsynligvis ble den ikke solgt i Europa for å unngå å skade salget av den nylanserte Austin Maxi.

På denne tiden hadde totalproduksjon av ADO16 nådd 1,5 million og 14,6% av Storbritannias nybilmarked. I juli 1969 annonserte BLMC at de skulle kutte ut Riley-merket, som betydde slutten for Riley Kestrel, imidlertid ble den aller siste Riley produsert i oktober. Sjefen for Austin Morris George Turnbull sa: "Vi overveier ikke å røre andre merker i den nærmeste fremtid.... Beslutningen om å droppe Riley-merket var ingen lett beslutning og er basert på solide økonomiske og forretningsmessige hensyn. Svært få Riley-biler er blitt eksportert og utskiftingen av eksportmerker vil bedre vår totale omsetning og hjelpe oss til å bli en svært effektiv bilprodusent."



Nå skjedde det mye, den 19. september 1969 godkjente BLMCs styre designet på den nye ADO67. Samtidig annonserte BLMC at Cowleyfabrikken skulle moderniseres for å kunne produsere Morris Marina som skulle slå konkurrenten Cortina.

I oktober 1969 ble Austin og Morris 1300GT lansert, dette var egentlig en Austin/Morris sedan med en 70bhp MG 130 motor som skulle appellere til unge, mer sporty kjøpere. Den hadde også en lavere pris enn MG 1300 som også var positivt. MG 1300/1300Gt motoren brukte 12G940 sylinderhode med stor ventil som også ble brukt i Mini Cooper S som ga 56bhp ekstra i forhold til Wolseley 1300 og Spridget sportsbil.

Det som gjorde ADO16 så attraktiv var dens unike posisjon i markedet. Den så pen ut og var både morsom og lett å kjøre, hadde fordelene av forhjulsdrift og kjøreegenskaper som lignet på Mini kombinert med et interiør som lignet på Tardis, som gjorde den til en mye bedre familiebil enn Mini. Kort sagt så var den brukervennlig. Mens Ford konsentrerte seg om det lønnsomme massemarkedet betraktet europeiske produsenter misunnelig ADO16s suksess hos europeiske kjøpere. Disse kjøperne hadde tidligere måttet ta til takke med dårlig mekanikk fra BMC før Mini kom.

I januar 1970 annonserte George Turnbull at produksjonen av ADO16 skulle trappes opp med 900 ekstra biler i uka fra selskapets fabrikker. Dessverre var 1970 et år med mange streiker både innenlands og utenlands. I september 1970 ble den australske Morris Nomad 1,5 liter og 1500-modell solgt med 5-girs girkasse.





Den 27. april 1971 var lanseringsdagen for ADO28 Morris Marina og BLMCs plan var å markedsføre Morris-merket som vanlige bakhjulsdriftbiler og Austin som avansert teknologi. Produksjon av Morris ADO16 sedan ble stoppet bortsett fra til eksport. Morris Traveller ble fortsatt produsert men fra nå av ble all ADO16 produksjon gjort i den gamle Austin-fabrikken i Longbridge. Da Marina ble lansert hadde ADO16 fremdeles en imponerende markedsandel på 12% i Storbritannia. BLMC forventet at Marina ville stjele omsetning fra ADO16.

I juli 1971 annonserte BLMC at produksjon av ADO16 hadde passert to millioner biler. Selskapet påsto også at de hadde passert fem millioner forhjulsdrevne biler den samme uken. Det som var viktig var at minst 4,7 millioner av disse bilene var Mini og ADO16 som hadde dårlig fortjenestemargin. George Turnbull, Harry Webster og Sir Alec Issigonis poserte foran kameraene.

Den 31. august 1971 ble MG 1300 trukket tilbake fra det britiske markedet selv om CKD-sett fremdeles ble solgt fram til 1973. I september 1971 kom MK3 ADO16 som var en mer strippet bil med en matt svart grill. 1100 todørs luksusmodeller fikk en enkel krom støtfangerskinne mens 1100 super de luxe og 1300-modellelene fikk tre støtfangerskinner. Dashbordet var i imitert treverk med to runde graderte skiver. Austin America ble stoppet og her hadde økonomene vært på ferde, akkurat som med MK3 Mini.

Den 17. mai 1973 lanserte BLMC Allegro. Clifford Webb skrev i Times samme dag: "Ett av de to 1100/1300 samlebåndene på Longbridge har blitt ombygget til produksjon av Allegro. Når denne produksjonen kommer opp i 2500 i uka vil den andre linjen bli gjort om. Tidlig neste år håper selskapet å produsere mer enn 4000 Allegro i uka. Det er ikke mulig å overdrive betydningen av Allegro for fremtiden til British Leyland. C-klassesektoren utgjør nå ca. en million biler årlig i Storbritannia. For to år siden hadde Austin-Morris 30% av denne klassen.



I mars 1972 hadde dette falt til 23% og i årets første tre måneder har andelen falt til bare 18%. Denne nedgangen skyldes i hovedsak sviktende etterspørsel etter 1100/1300 selv om den manglende evnen til å produsere nok biler i oppgangs-tider også har vært en viktig faktor. Siden begynnelsen av 60-årene har den eldre modellen vært viktigst for Austin-Morris. Verdensomsetningen har vært på over 2.3 millioner hvorav 1,3 millioner ble solgt i Storbritannia.”

”Den har vært markedsleder i Storbritannia i 7 av de siste 10 årene siden den ble lansert og i åtte år på rad hadde den en markedsandel på over 10 %. Men de siste to årene har etterspørselen blitt mer konsentrert rundt de mer eksklusive C-klasse bilene og biler krever 1500cc motorer eller større. Samtidig vil de ha mer utstyr, mer plass til passasjerer og bagasje, forbedret kjørestilling og mindre støy. Til tross for en masse forbedringer kunne ikke den 10 år gamle 1100/1300 oppfylle disse nye kravene.”

1100/1300-serien var Storbritannias mestselgende bil hvert år fra 1963 til 1966 og fra 1968 til 1971. Unntaket var i 1967 da Ford Cortina Mk2 vant knepent og fra 1972 ble produksjonen redusert ved beslutningen om å konsentrere produksjonen i Longbridge. ADO16 var det nærmeste Storbritannia kom til å produsere en verdensbil og sammen med Mini representerte den høydepunktet i britisk bilhistorie.

Feilen som BMC gjorde med ADO16 var at bilen ikke ble utviklet til å tilfredsstille publikums nye preferanser. Både Mini og 1100 hadde så konkurransedyktig pris at det ikke var mye å tjene på dem, dermed forble ADO16 nærmest uendret gjennom hele dens lange suksessrike levetid. John Barber syntes nok at ADO16 var underpriset og Austin Morris tjente først penger da Morris Marina kom i full produksjon i 1973. Etter slutten av 60-årene da landet begynte å bli mer velstående ble den lille bilen akterutseilt på grunn av manglende utvikling.



Konklusjon



BMC hadde altså unnlatt å utvikle sin mestselgende bil i tide, men det skyldtes mer flaks enn god vurderingsevne at omsetningen var så god gjennom produksjonstiden. Bilen hadde mange feil men siden hele pakken var så effektiv og styingen så attraktiv hadde den stor velvilje hos kunder.



Men fra et moderne perspektiv kan man si at grunnen til at omsetningen av ADO16 holdt seg så godt ikke bare kan tillegges bilens popularitet. I løpet av levetiden sluttet den å være en midtels størrelse bil, Cortina passet perfekt til det segmentet, og ble en veletablert liten bil. Derfor ville den alltid ha et godt marked.

Da Donald Stokes tok over ledelsen for det nye BLMC i 1968 var ønsket å kutte det forvirrende utvalget av merke-modeller men rasjonaliseringen gikk absolutt ikke langt nok: først ble bare Riley-modellene kuttet ut, da gjensto Wolseley, MG, Vanden Plas, Austin og Morris som fortsatte ufortrødent. En større endring kom i 1971 da lanseringen av Marina signaliserte slutten på Morris og ADO16-modellene med MG-merke (bortsett fra Traveller og noen eksportmodeller).

Spørsmålet om hvorfor det gikk dårlig for BLMC etter at ADO16 endelig ble kuttet ut i 1974 kan besvares ved å henvise til BMC markedsføring og mangel på utviklingsstrategier. De som trodde at ADO16 fremdeles var ønsket av mellomklassekjøperen ble rystet da den større Mk2 Cortina kom i 1966 og ble helt overkjørt da den enda større Mk3 Cortina kom i 1971.

Ved starten av 1970-årene hadde altså ADO16 blitt fullstendig forbigått av den tidligere rivalen. Men dette betydde ikke slutten på bilen siden den i størrelse og proporsjoner var et perfekt bilde av den lille familie bilen, som skulle bli så populær bare få år senere. Det som er trist er at ingen i selskapet så ut til å ha forstått denne endringen i markedet: bilen var perfekt dimensjonert til å bli en "super-Mini" i et moderne formspråk da den var av samme størrelse som Ford Fiesta og Volkswagen Polo fra 1976. Hadde BLMC gått inn for å redusere vekten og utvikle et kombi-kupé karosseri for ADO16 kunne selskapet hatt en ideell bil til å konkurrere med gjennom de kriserammede 70-årene.

Av alle de tapte mulighetene for BMC må denne ansees som en viktig milepæl i nedgangen for BMC og siden British Leyland.



I etterpåklokskapens lys ville den logiske fremgangsmåten vært å gjøre ADO16 til en tidlig supermini og at Maxi med nytt karosseri skulle fylle det mer eksklusive markedet som Allegro senere ble laget for. Kort sagt så hadde det vært klokt å bruke pengene på ADO67, ADO74 og ADO88-programmene på andre områder i stedet. Umiddelbart etter fusjonen i 1968 snublet Donald Stokes seg fram til en rasjonell modellfilosofi men tragedien var at kursen han fulgte førte til Allegro og Marina og all uvirksomheten på 60-tallet ble erstattet av en feilaktig storstilt innføring av nye modeller på 70-tallet.



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte fruktteliker elsker seg en kvalitets te med fruktansatt.
Twinings tar dette alvorlig, og bringer dem de beste tebladene
som tilberetter smak av frukt. Dermed frukt nydelsens vann.*

*En teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinings te i ro og snek!*

TWININGS
OF LONDON

RASPBERRY LEMONADE

APPLE CINNAMON & RAISIN

VANILLA

NYTT!

SMAKSVINSERENT!

TWININGS
OF LONDON



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



Som å skru klokka 50 år tilbake i tiden.....



Glade vinnere på Biri

HER ER DEN NYE GENERASJON ALBIONISTER

Imelin Hova 4 år, Jakob
Bergheim–Helgesen 2 år,
Bjørn Petter Bergheim–
Helgesen 5 år, John
Moldejord Johnsrud 8 år,
Magnus Nygård Lundanes
8 år,
Emil Kristoffer Hovda 8 år.



RESULTATLISTE (oppgaver fra Per Bergheim som vant i fjor)

1. Roar Snedkerud 24 poeng, 2. Oddbjørn Sørensen 20 poeng,
3. Dag Jarnøy 18 poeng, 4. Per Ramsøskar 17 poeng, 5. Jan Ivar Sørensen
16 poeng, 6. Jon E. Myklestad 16 poeng, 7. Olav Bjørge 16 poeng,
8. Lidvard Lundanes 16 poeng, 9. Lars Hernes 16 poeng,
10. Bjarne Grytdal 16 poeng, 11. Aleksander Hovda 16 poeng.
De som fikk 16 poeng ble trukket

De gamle og "rutinerte"



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Morris Minor på høsttreff i Sør-Sverige

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening